**03-313 КИМ-10-50 4х2 2-дверный заднеприводный 2-объёмный фаэтон, мест 4, снаряженный вес 840 кг, полный вес 1.12 тн, 26 лс, 90 км/час, малая серия, Московский завод им. КИМ г. Москва 1940-41 г.**

*Первоисточников об этой машине сохранилось не много, но, благодаря неутомимым исследователям нашей автоистории, есть не мало достойных публикаций о ней, правда с незначительными разночтениями. Вот одна из статей, размещенная на крайне познавательном сайте modeli-azlk.ru. Спасибо неизвестному автору.*

**КИМ-10-50 — первый советский серийный малолитражный автомобиль.**

**Годы выпуска - 1940-1941**.

С середины 1938 года в прессе возобновились дискуссии о необходимости наладить в стране производство малолитражных легковых автомобилей. Итогом этих дискуссий стало совещание 27 августа 1938 года в Главном управлении Автопрома, на котором было предложено наладить выпуск малолитражек на московском филиале ГАЗа. 5 марта 1939 года вышел приказ Экономсовета при СНК СССР за №197 "О производстве малолитражных автомобилей", которым предусматривалась большая реконструкция автозавода имени КИМ. с его перевооружением по последнему слову техники и созданием мощностей по выпуску 50 тыс. малолитражных автомобилей в год. На заводе был организован собственный Конструкторско-экспериментальный отдел, продолживший разработку и доводку будущего объекта производства, начатую ещё во второй половине 1938 года конструкторами НАТИ и Горьковского автозавода (разработка кузова). Это была сравнительно легкая, простая и неприхотливая 4-местная машина классической компоновки (двигатель - спереди, ведущие колеса - задние), с 2-дверным кузовом на отдельной раме, зависимой рессорной передней и задней подвеской, барабанными тормозами с механическим приводом, но с достаточно мощным двигателем в 30 л.с., способная развивать скорость до 90 км/ч. Её прототипом явился британский автомобиль модели "Форд-Префект" (Ford Prefect) 1939 года, основные конструктивные решения которой, во многом аналогичные уже выпускавшимся моделям ГАЗ-А и М-1, были признаны наиболее зарекомендовавшими себя в отечественных условиях (в том числе и по результатам испытаний зарубежных малолитражных автомобилей различных марок, проведенных на предпроектной стадии). Модели с закрытым кузовом был присвоен индекс КИМ-10-50, с открытым кузовом типа кабриолет - индекс КИМ-10-51.

Все проектные работы по двигателю и шасси вела группа конструкторов НАМИ, которую возглавлял Андрей Николаевич Островцев (в апреле 1939 он стал главным конструктором КИМ). При проектировании формы кузова КИМ был организован конкурс, в котором первое место заняла модель, сделанная горьковским художником-конструктором В. Бородским. По его модели в США фирма "BUDD" разработали чертежи кузова и изготовили штампы. В дальнейшем изготовление кузовов предполагалось осуществлять на автозаводе ГАЗ. Рессоры и рамы должен был делать ЗИС. Всего же в производстве КИМ-10-50 задействовано было 42 предприятия. Новому производству прочили выход на ежегодный выпуск до 50 тысяч экземпляров в самые сжатые сроки.

5-го апреля 1940-го года началось изготовление первых узлов малолитражек. При подготовке их производства заводом впервые в СССР была освоена прогрессивная технология газового цианирования деталей, а также технология окраски кузовов глифталевыми эмалями, требующими всего два покрытия вместо 5-6 нитролаками, при своей в 2-3 раза более высокой стойкости. 25 апреля в 18.00. почти на 4 месяца позже запланированного срока, с конвейера нового автозавода в торжественной обстановке сошел первый КИМ-10-50, а вслед за ним 26 и 27 апреля - ещё два. Через несколько дней все эти три автомобиля приняли участие в первомайской демонстрации на Красной площади. Однако произведены они были в основном по обходным технологиям. Завод, недоукомплектованный необходимым оборудованием и оснасткой и с незавершенной подготовкой производства на предприятиях-смежниках серийно выпускать новые автомобили ещё не мог.

Серийное производство было начато в апреле 1941 года и прекращено в конце июня того же года. В течение нескольких месяцев, до эвакуации завода в октябре 1941 года, выпускалась штабная модификация машины, с упрощенным кузовом и открытым верхом. В течение 1941 года планировалось произвести 50 тысяч машин. Всего в 1940—41 годах было выпущено около 500 автомобилей.

Первые опытные образцы КИМ-10-50 имели фары обтекаемой формы, установленные на кронштейнах на передних крыльях. Серийный автомобиль сохранил принятую на опытных образцах форму кузова, крыльев, капота и облицовки радиатора, только фары были смонтированы на передней панели, как на позднейших автомобилях "Москвич-400-420".

Кузов КИМ-10-50 — полунесущий, он прикреплен к очень легкой раме. Для доступа к задним сиденьям боковые двери были сделаны очень широкими, а спинки передних сидений откидывались вперед. Кузов КИМ-10-50 имел немало новшеств. Двери автомобиля открывались не против движения, как на большинстве машин того времени, а по ходу движения автомобиля, что исключало распахивание двери на ходу встречным потоком воздуха, и. соответственно, повышало безопасность водителя и пассажира на переднем сидении. У него отсутствовала наружная подножка, как на других легковых автомобилях. Лобовое стекло было не плоским, а состояло из 2- частей, расположенных под углом. На этом автомобиле впервые в отечественном автомобилестроении нашел применение капот аллигаторного типа (как впоследствии на «Победе») вместо распространённых тогда капотов с подъёмными боковинами. Салон малолитражки был оснащен часами, что встречалось тогда только на автомобилях высшего класса. Запасное колесо разместили горизонтально в специальную нишу в задней части кузова, под багажником. На КИМ-10-50, вслед за ЗИС-101, нашли применение синхронизаторы на высших передачах. Среди других новинок следует упомянуть тонкостенные 2-слойные вкладыши подшипников коленчатого вала двигателя, центробежный автомат опережения зажигания, стеклоочиститель, работающий под воздействием разрежения во впускной трубе двигателя.

Двигатель и шасси отличались простотой, дешевизной и долговечностью. Нижнеклапанный двигатель, взаимозависимая подвеска колес на 2- поперечных рессорах, механический привод барабанных тормозов, отдельная рама в то время использовались в конструкциях многих малолитражек. Диски колёс снабжены отверстиями (с отбортовкой) и довольно крупными колпаками, на которых выштамповано и окрашено в красный цвет углубление со светлыми буквами «КИМ».

Первые опытные образцы КИМ-10-50 имели фары обтекаемой формы, установленные на кронштейнах на передних крыльях. Указатели поворотов - в виде выбрасывающихся стрелок-семафоров. Дверные петли выступали из поверхности кузова. Бамперы очень простой формы крепились четырьмя заклёпками к пластинам-рессорам; в середине переднего бампера - отверстие для заводной рукоятки. Вместо подфарников использовались дополнительные лампочки в фарах. Автомобиль окрашивали в ярко-красный, черный, серо-зелёный или темно-зелёный цвета. Обивка была из ткани бежевого цвета.

Существует несколько версий отказа от производства этой модели. По одной версии, техническим несовершенством машины возмутились герои, которым достались первые образцы «КИМов». По другой версии - виной всему был журналист газеты "Известия", побывавший на заводе осенью 1940 года. После посещения завода им была написана статья о старте производства, а на деле машина при этом к производству была совершенно не подготовлена. Сталин потребовал машины к осмотру, удивившись, что готовится выпуск новой модели, не одобренной им. Говорят, что во время осмотра, вождь уселся на переднее сиденье и предложил автозаводцам составить ему компанию. Но когда шофер попытался дать им протиснуться на заднее сиденье, сидящий рядом Сталин остановил его: «Сидите, товарищ». Это был приговор, и аргументы авторов машины в пользу 2-дверных авто уже ничего не могли решить. Якобы именно после этих событий на модификации КИМ-10-50 поставили крест, а на ГАЗе срочно перепроектировали кузов в 4-дверный, получивший обозначение КИМ-10-52 (началу серийного выпуска КИМ-10-52 помешала война - всего было сделано 2 экземпляра), а вот из уже отштампованных примерно пятисот комплектов собрали-таки товарные машины. Большей частью это были седаны, хотя помимо них завод изготовил еще и небольшое количество фаэтонов с открытым кузовом типа «фаэтон». Называлась она КИМ-10-51 и была выпущена в 1941 году малой серией. Её кузов имел матерчатые складывающийся тент и боковины с целлулоидными окнами. Как и базовая модель. КИМ-10-51 имел две двери. Для доступа к задним сиденьям спинки передних откидывались вперед. Автомобиль предназначался главным образом для эксплуатации в южных районах Советского Союза и как штабной автомобиль для военных. До конца 1941 года предполагалось выпустить 50 тысяч экземпляров. Однако через два месяца после развертывания серийного производства началась война, и производство было свернуто.

С началом войны все выпущенные фаэтоны передали в Красную Армию.

|  |  |
| --- | --- |
| **КИМ-10 Технические характеристики:** | |
| кузов | 2-дверный седан или 2-дверный фаэтон с мягкими съемными боковинами тента |
| количество дверей | 2 |
| количество мест | 4 |
| длина | 3960 мм |
| ширина | 1480 мм |
| высота | 1650 мм |
| колесная база | 2385 мм |
| колея передняя | 1145 мм |
| колея задняя | 1145 мм |
| дорожный просвет | 210 мм |
| объем багажника | 100 л |
| расположение двигателя | спереди продольно |
| тип двигателя | 4-цилиндровый, бензиновый, карбюраторный, 4-тактный |
| объем двигателя | 1170 см 3 |
| Мощность | 30/4000 л.с. при об/мин |
| Крутящий момент | 64/2000 Н\*м при об/мин |
| Клапанов на цилиндр | 2 |
| КП | трехступенчатая механическая |
| Подвеска передняя |  |
| Подвеска задняя | на одной поперечной листовой полуэллиптической перевернутой рессоре |
| Амортизаторы | гидравлические, поршневые, двустороннего действия |
| Тормоза передние | колодочные, механические |
| Тормоза задние | колодочные, механические |
| Расход топлива | 8 л/100 км |
| максимальная скорость | 90 км/час |
| годы производства | 1940-1941 |
| тип привода | задний |
| снаряженная масса | 840 кг |
| разгон 0-100 км/ч | сек |