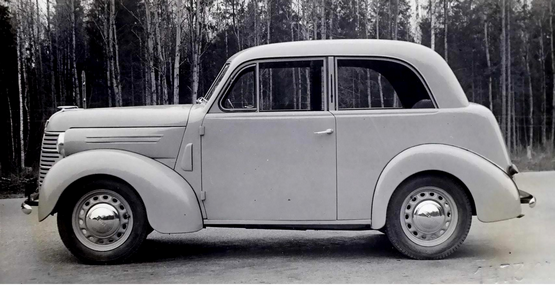
**03-147 КИМ-10-50 4х2 заднеприводный рамный малолитражный автомобиль с кузовом типа "седан", дверей 2, мест 4, емкость багажника 100 л, вес без нагрузки 0.84 т, запас хода 400 км, 26 лс, 90 км/час, первый советский серийный малолитражный автомобиль, всех КИМ-10 в пределах 400 экз., завод им. КИМ г. Москва, 1940-41 г. в.**



С технической точки зрения КИМ-10 примечателен тем, что впервые в истории отечественного автомобилестроения на нем были применены: капот аллигаторного типа, пластмассовая приборная панель с установленной в наилучшем месте перед водителем комбинацией приборов, боковые стёкла не в дверях, а в кузове со своими собственными стеклоподъёмниками и V-образное ветровое стекло.

Краткое описание дано по изданию ГАУ КА НКО, М. 1943 г. и modeli-azlk.ru

**Изготовитель:** Московский автомобильный завод им. Коммунистического интернационала молодёжи (КИМ) Главного управления автомобильной промышленности Народного комиссариата среднего машиностроения СССР (с 1 февраля 1939 г.), ранее - Государственный автосборочный завод им. КИМ, филиал Горьковского автозавода.

***Автор Ионес С.В. «Машина, которая нам не досталась».*** *Спасибо, Сергей Валерьевич, за все Ваши труды на благо познания*! *https://simonovmotors.ru/works/15*

*Весьма познавательно и полезно ознакомиться со статьей С.В. Ионеса «Почему «современная» Opel Olympia так и не стала первым «Москвичом» и при чём тут Сталин?», 29.09.2019. https://www.kolesa.ru/article/pochemu-sovremennaya-opel-olympia-tak-i-ne-stala-pervym-moskvichom-i-prichem-tut-stalin?utm\_medium=organic&utm\_source=yandexsmartcamera*

*Дай Вам Бог, Сергей Валерьевич, сил и здоровья издать книгу о «Москвичах».*

Этот автомобиль впервые в истории создавался специально для того, чтобы подарить любому гражданину нашей страны радость владения собственной машиной. Его собственная судьба вышла безрадостной. Он пропал между молотом сталинского государства и наковальней Великой Отечественной войны. Он остался скорее легендой, чем частью истории и биографии. На его роду был написан почти символический тираж из всего лишь 380 комплектных машин.

**С Америкой или с Европой?**

Во времена индустриализации и первых сталинских пятилеток в Советском Союзе строилась не просто автомобильная промышленность, а целая индустрия массового производства автомобилей, и начался «переход от кустарщины к конвейеру» Тогда казалось, что наше автомобилестроение пойдёт по американской дороге. На массовый поток, прежде всего, вставали остро необходимые в гужевой стране грузовики, похожие на своих заокеанских собратьев. А в случае с легковыми машинами можно чётко заметить поворот с европейского на американский путь. Из ранних 30-х до нас дошли интересные расчёты. Считалось, что массово выпускать «советский Форд» на американский манер – с двигателем большого литража, зато на конвейере большого завода, это раз в шесть выгоднее, чем делать маленький европейский НАМИ-1 с маленьким экономичным мотором силами по-европейски малого предприятия

А ещё как-то необъяснимо остро большевистские руководители нуждались в громадном легковом лимузине, тоже, разумеется, сделанном по-американски. И только в середине 30-х, когда, наконец, состоялось производство двух основных моделей советских легковушек, пришлось признать, что солидный седан с форсированным двигателем грузовой полуторки не всегда выгоден, а лимузин-громадина размером с трехтонку и мощнее пятитонки просто разорителен.

**Легковой автомобиль против легкового грузовика.**

В июне 1938 года в «Правде» знаменитый советский автомобильный инженер Г.В. Зимелёв доказывал, что пора подумать о производстве в СССР маленького автомобиля, экономичного в производстве, расходующего минимум бензина и предназначенного для продажи в личную собственность трудящимся. Такие публикации не выходили случайно. Вскоре, 27 августа, в Главном управлении автомобильной промышленности Народного комиссариата среднего машиностроения прошло совещание об организации производства малолитражных автомобилей на Московском автосборочном заводе имени Коммунистического интернационала молодёжи (КИМ). Наконец, в январе и марте 1939-го вышли постановления ЦК ВКП (б), Совета народных комиссаров и Народного комиссариата среднего машиностроения, придавшие созданию советской малолитражки силу закона и сталинского приказа. Испытательные бригады НАТИ уже обкатывали маленькие европейские машинки – «Форд-Префект», «Опель-Кадет», «Остин», «Моррис», ФИАТ-1100. На первом показе малолитражек в Кремле в марте 1939-го даже сам товарищ Сталин не мог ещё решить, какую из моделей принять за основу. «Опель» и ФИАТ поначалу отпадали, так как выпускались в фашистских странах. Советские инженеры выступили за «Форд», более знакомую марку, чем «Остин» или «Моррис». Так постановление НКСМ от 14 марта чётко определило аналога – «Форд-Префект-10» с 2-дверными кузовами седан и фаэтон.

В 1939-м технические журналы расписывали невероятные преимущества новинки. На одинаковом количестве бензина ЗиС-101 проедет 30 км, ГАЗ-М1 – 60 км, а будущий маленький КИМ – целых 100 км. На то место, которое на стоянке занимает 15 ЗиСов, встанет 35 малолитражек. Сравнивалась собственная масса машин: ЗиС – 2,4 тонны, «Эмка» – 1,4 тонны, КИМ – всего лишь 800 кг. С вожделением подсчитывались тысячи тонн сэкономленного металла, резины, смазочных материалов. В страну наконец-то придёт легковой автомобиль, а не легковой грузовик.

**Две решаемых задачи.**

Но чтобы по дорогам побежали первые малолитражки, предстояло решить три задачи. Во-первых, сконструировать шасси и двигатель. Во-вторых, разработать кузов и технологию его производства. В-третьих, реконструировать завод КИМ из автосборочного в полноценный автомобильный. И решали их, как это часто бывает, «всем миром».

Разработкой «матчасти» занимался Автомобильный отдел НАТИ (потом этот институт станет называться НАМИ). Официально в качестве ведущего конструктора выступал Андрей Николаевич Островцев, позднее ставший главным конструктором завода КИМ. За общую увязочную компоновку машины отвечал Борис Васильевич Шишкин. Работами над двигателем руководил опытный институтский моторист Сергей Борисович Чистозвонов. Расчётом и подбором шестерён силовой передачи занимался Армен Вартанович Осипян. Исследованием и расчётом рессорной подвески – Борис Александрович Глух. Ответственность за электрооборудование легла на Мичеслава Константиновича Прошинского, руководителя соответствующей лаборатории. Разработкой отдельных узлов и агрегатов занимались также Александр Семёнович Айзенберг, Александр Васильевич Раш, Василий Фёдорович Родионов, Александр Александрович Сеславин, Игорь Сидорович Трепенников. Нельзяе особо не отметить, что среди конструкторов отдельных узлов и агрегатов работал также старший инженер-конструктор Автоотдела НАТИ Александр Фёдорович Андронов, после войны ставший главным конструктором МЗМА и создателем всех основных моделей заднеприводных «Москвичей».

Неокрашенный «чёрный» кузов в металле предполагалось штамповать и сваривать на ГАЗе. Поэтому, за кузов отвечали горьковчане. Макет внешней формы предложил художник Валентин Яковлевич Бродский, а чертежными и конструкторскими работами на первом этапе руководил знаменитый газовский кузовщик Юрий Наумович Сорочкин. Построенные по их проекту макеты седана и фаэтона в масштабе 1:10 демонстрировались в Кремле даже Сталину и Молотову, но никаких возражений не вызвали.

Однако полный цикл конструкторских работ по кузову, изготовление штамповой и инструментальной оснастки решили поручить иностранному партнёру – американской кузовной фирме «Бадд», которая уже выполнила те же работы по ЗиС-101. Согласно контракту, она же должна была изготовить первые 500 пробных штамповок. Мартовское постановление НКСМ выделяло Глававтопрому на работу с американским партнером 7,2 миллиона долларов. Забегая вперёд, заметим, что весной 1941 года в отчёте об испытаниях серийного образца КИМ-10 в военном автомобильном институте в Бронницах указывалось чёрным по белому, что автомобиль оснащён кузовом американского производства и советским шасси. Заказывать штампы в США лично ездили с ГАЗа заместитель главного конструктора Н.И. Борисов и главный инженер В.Ф. Гарбузов вместе с целой делегацией инженеров КИМа.

**Что нам стоит КИМ построить?**

Если работа конструкторов не вызывала нареканий, то реконструкция завода давалась намного сложнее. Поначалу не было ни проекта, ни сметы, никто толком не знал, что конкретно нужно сделать, чтобы на заводе, где в апреле 1939 года прекратили сборку «Полуторок» ГАЗ-АА из горьковских деталей, выстроить автомобилестроительное предприятие, способное самостоятельно выпускать основные узлы и агрегаты. Требовался хороший сильный руководитель, и он вскоре нашёлся. В начале сентября 1939-го директором КИМа назначили Алексея Васильевича Кузнецова, матёрого зисовского специалиста. Кузнецов начинал свой трудовой путь на АМО в 1918 году, он лично разбирался и придумывал, каким образом по итальянским чертежам следует выпускать первый советский грузовик АМО-Ф15. Правда, Алексей Васильевич проявил себя не как конструктор, а как технолог, производственник и руководитель.

Только благодаря опыту, знаниям и сильной воле Кузнецова, стройка КИМа  наконец «ожила», и планы освоить выпуск автомобилей через год, в четвёртом квартале 1940-го, наконец, обрели реальную перспективу. Предстояло возводить новые цеха и достраивать новые пролёты существующих на целых 40 тысяч квадратных метров, нужно было завезти и смонтировать более тысячи отечественных и импортных станков, а всего – до пяти тысяч единиц различной оснастки. А еще до начала зимы приходилось экстренно строить и перестраивать системы подачи электричества, холодной и горячей воды, пара, газа для термических печей. Кузнецов сумел заручиться поддержкой партийных и комсомольских организаций, наладить работу бригад, в том числе молодёжных, выстроить партнёрские отношения с подрядчиками.

Наконец постройкой первых трёх экспериментальных образцов автомобилей КИМ-10 занимался завод ЗиС, где были в наличии и оснастка экспериментального цеха, и возможность сделать небольшую партию новых деталей в обычных цехах, и главное, опытные специалисты, настоящие знатоки автомобильного производства. Три машины ЗиС должен был сдать к 1 мая 1940 года. Кузова строились с нуля с помощью деревянных болванов и модельной оснастки, руководили работами конструкторы Валентин Ростков и Юрий Долматовский, а также их менее известные коллеги Гусев и Пескопель. В разных цехах завода отливали и вытачивали детали двигателя, нарезали шестерни коробки передач и полуоси, выгибали лонжероны рамы, проводили необходимую термообработку. Весь апрель заводская газета печатала отчёты о готовности тех или иных узлов

А накануне праздника Первомая на столичный асфальт из «зисовского» цеха выкатились первые три седана с большими выпученными на ножках фарами, маленькими, скорее символическими подножками, нарядными хромированными молдингами. Слегка «припухлая» форма кузова совсем не копировала «Форд», салон при небольших размерах машины получился высоким и светлым, сзади находилась крышка небольшого багажника, а заднее стекло разделялось на два окошка в стиле довоенных БМВ

Под первым в стране цельным аллигаторным капотом негромко урчал 4-цилиндровый нижнеклапанный двигатель, из 1172 см3 выдававший 26 л.с. Правда, он повторял «префектовский», с не очень удачной идеей термосифонного охлаждения без водяного насоса. Кроме того, неискоренимый «фордовский» консерватизм выдавали зависимая подвеска всех колёс на поперечных рессорах, механические тормоза. Кузов устанавливался на раму, но не привинчивался, а приваривался к ней. Те первые машины были закрытые, с двойным индексом КИМ-10-50, фаэтон КИМ-10-51 пока существовал только в эскизах, чертежах и макетах.

Всё складывалось удачно. Конструкция автомобиля готова, осталось только испытывать опытные образцы, если понадобится, немного дорабатывая какие-то узлы. Скоро придут из Америки «баддовские» штампы, а Кузнецов окончательно достроит завод. Беда нагрянула среди лета, когда машины погнали в Кремль, показывать товарищу Сталину и членам Политбюро.

**Жалует царь, да не жалует псарь.**

Годом ранее был заключён пакт о ненападении с нацистской Германией. Неожиданно враждебный коммунистам всего мира третий рейх обернулся «союзником» и деловым партнёром СССР. Вскоре после пакта Риббентропа-Молотова кому-то пришла в голову идея купить в Германии партию малолитражных автомобилей. Отечественный завод только строится, а наградить собственными машинами героев и передовиков производства можно уже сейчас. Какие машины выбрать? Понятно, что не какие-нибудь ДКВ с их мотоциклетными моторами и кузовами из дерева и кожи. Лучшим выбором, как ни крути, оказался «Опель-Кадет» с нормальным двигателем и цельнометаллическим кузовом. Одна машина из той импортной партии досталась начальнику охраны Кремля Николаю Власику.

Во время показа КИМов членам правительства Власик взял и пригнал свой «Опель», самовольно поставив его в ряд с новыми советскими машинами. А когда пришёл товарищ Сталин, начал расхваливать своё приобретение, прямо заявляя, что советский КИМ «никуда не годится». В качестве последнего аргумента Власик открыл перед Сталиным заднюю дверь своей машины, показывая, что у советского автомобиля задней двери нет. Иосиф Виссарионович сел на переднее сиденье КИМа, позвал наркома Ивана Лихачёва, в недавнем прошлом знаменитого директора ЗиСа, предложил сесть сзади… Так и произошла та знаменитая сцена, растащенная народной молвой на байки с самыми невероятными «подробностями».

Результатом стало разгромное постановление с требованием переделать машину вдоль и поперёк. Если приказ убрать «слишком дорогие» молдинги и подножки, переставить фары в крылья ещё поддаётся какому-то объяснению, то требования вроде уменьшения высоты крыши и объёма багажника, введения устаревшей дерматиновой середины крыши звучат просто, как абсурд и вредительство. А главное, согласно постановлению, нужно было добавить две задние двери, несовместимые с существующим кузовом, резко повышающие трудоёмкость и стоимость производства.

Кузнецов и Лихачёв еще раз показывали машины Сталину в октябре, когда в порт Владивостока пришли американские штампы и комплекты. Им даже удалось добиться разрешения выпустить «в виде исключения» 500 кузовов из готовых пробных штамповок. Но тут в газете «Известия» вышла статья об «уже развёрнутом» выпуске автомобилей КИМ. Лихачёв ещё отделался лёгким испугом. Его просто сняли с должности наркома и вернули на ЗиС. А Кузнецова, принявшего на себя всю самую тяжёлую черновую работу по перестройке завода и успешно справившегося с ней, уникального специалиста и руководителя отдали под суд за «введение в заблуждение советской общественности». Но и его судьба пощадила. В 1942 году он уже находился на свободе и снова работал на ЗиСе простым инженером, в 1959-м его окончательно реабилитировали за отсутствием состава преступления, он оставил после себя уникальные записки с воспоминаниями об этой и других историях.

Устроенную Власиком провокацию можно смело назвать вредительством и настоящим, а не мнимым преступлением, предусмотренным той самой 58-й статьёй Уголовного кодекса. Практически кремлёвский охранник, грубо вмешавшись не в своё дело, спровоцировал утерю семи с лишним миллионов государственных денег, причём не в рублях, а настоящей твёрдой валюте, к тому времени уже потраченных на контракт с «Баддом» и изготовленные американским партнёром изделия. Двухдверный кузов КИМ-10-50 «завернули» уже в тот период, когда точка возврата была пройдена. К тому же пострадал ни в чём не повинный человек, да какой! В самый ответственный момент завод лишился выдающегося и незаменимого директора. Следующий руководитель, по масштабу сопоставимый с А.В. Кузнецовым, появится уже не на КИМе, а на МЗМА только лет через 10, на этот раз в лице не директора, а главного конструктора А.Ф. Андронова. Но и ему сполна «аукнется» расправа с КИМ-10-50 и Кузнецовым. Андронову еще придётся разгребать очень серьёзные производственные проблемы, возникшие только из-за того, что перед войной не получилось, как следует, достроить обезглавленный в самый неподходящий момент завод КИМ.

Правда, Власик невольно проложил дорогу хорошему послевоенному автомобилю «Москвич-400-420», полученному из того самого «Опеля», выгодно отличавшемуся от любой модификации КИМ-10 независимой передней подвеской, несущим кузовом, гидравлическими тормозами, нормальным охлаждением двигателя с помпой. Но в какие усилия и затраты влетел этот переход!

**Чужое лицо.**

А тогда, в последние месяцы последнего довоенного года, предстояло каким-то образом разработать с нуля «новый» четырёхдверный КИМ. Никаких долларов на новый контракт с США уже не было в помине. Наркомат передал эту работу будущему изготовителю «чёрного кузова», Горьковскому автозаводу имени Молотова. Там был сильный конструкторско-экспериментальный отдел КЭО, в котором А.А. Липгарт собрал отличных специалистов. Ведущим конструктором нового кузова КИМ-10-52 Липгарт назначил Александра Николаевича Кириллова, вернувшегося в СССР в силу коммунистических взглядов потомка русских эмигрантов. И уже зимой 1941-го, через считанные месяцы и дни, на белый поволжский снежок сначала выкатили деревянный макет, а затем выехал железный ходовой образец КИМ-10-52. Каким образом удалось провернуть конструкторские работы с такой скоростью? На этот счёт есть непроверенная версия.

Уже в наши дни любители олдтаймеров провели детальный обмер сохранившегося образца КИМ-10-52 из коллекции Политехнического музея и, для сравнения, 4-дверного седана «Опель-Олимпия», модели, стоявшей в линейке «Опеля» на ступеньку выше «Кадета». Проёмы дверей, окна и другие детали очень близки по размеру, похож характер членения и сопряжения панелей. Получается, что Липгарт и Кириллов не стали тратить время на «изобретение велосипеда», а просто скопировали кузов «Олимпии», «натянув» его на «кимовское» шасси?

Эта гипотеза получит ещё подтверждение, если выяснится, что на ГАЗе испытывался «Опель-Олимпия» в качестве одной из всегда имевшихся в наличии иномарок-аналогов. А может, по Горькому ездила чья-то частная «Олимпия», закупленная после пакта о ненападении? Во всяком случае, по картинкам в иностранных журналах так детально скопировать кузов невозможно, а вариант приобретения ГАЗом копий чертежей «Опеля» выглядит уж слишком фантастическим.

**Коней на переправе не меняют**.

Тем временем в Москве уже собирали первые промышленные партии КИМов «в виде исключения» построенные по исходному «пятидесятому» проекту. До конца 1940-го изготовлено 16 товарных автомобилей. С боковин пропали, как споротые погоны, нарядные хромированные молдинги. С машины, как ремень на гауптвахте, сняли подножки. По бокам капота поглядывали маленькие обиженные фары.

Но никуда не делся нетронутый крепкий двухдверный остов. В распоряжении водителя и пассажиров остался полный света и воздуха салон с огромными окнами и уютными диванами. Настоящей «гостьей из будущего» стала пластмассовая приборная панель с установленной в наилучшем месте перед водителем комбинацией приборов. А ведь тогда что у «Эмки», что у «Опель-Кадета», что у самого «Мерседеса-Бенца» приборы по-старинке находились посередине.

И настоящее чудо – боковые стёкла не в дверях, а в кузове снабжались своими собственными стеклоподъёмниками и опускались. Такого устройства не достанется ни «Запорожцу», ни «Ниве», ни ВАЗ-2108 с их 2-дверными боковинами эпохи развитого автомобилизма далёкого будущего.

Начиная с марта 1941-го, серийные КИМы сходили с конвейера, но очень небольшими партиями. Так, в марте увидело свет 120 машин, в апреле их число упало до 70. В мае удалось построить только 42 автомобиля, зато в июне уже целых 80. Последние 53 КИМа завод собрал уже после начала войны, в июле. На круг вместе с 16 машинами 1940 года выпуска вышел 381 товарный автомобиль. Сухая статистика донесла до нас данные о масштабах выпуска, но на сегодня нет никаких данных о том, в каких модификациях строились эти КИМы. Например, до сих пор неизвестно число изготовленных фаэтонов КИМ-10-51. Есть много упоминаний о каком-то количестве автомобилей с упрощённым утилитарным кузовом на шасси КИМа. Андронов в своих воспоминаниях писал, что попытка сделать из КИМа тачанку не увенчалась успехом. Но неизвестны ни точные описания, ни фотографии, ни рисунки этой машины. Можно добавить, что помимо автомобилей, КИМ перед самой войной освоил выпуск коробки передач для нового массового мотоцикла М-72, выполненного по лицензии БМВ.

С апреля по июнь 1941-го КИМ-10-50 проходил проверку на годность к армейской службе в подмосковных Бронницах, в автомобильном военном НИИ №21. Серийный седан с номером шасси 178 опытные военные испытатели гоняли в хвост и в гриву по просёлкам, косогорам, оврагам, размытым колеям и лужам. Спроектированный исключительно для «гражданки» автомобиль с трудом выполнял армейские нормативы, буксовал, цеплял свесами кузова и бамперами крутые склоны и порой застревал на таких препятствиях. Нередко перегревался лишенный водяного насоса двигатель. Девять лет спустя, седан и кабриолет «Москвич-400-420» на похожих испытаниях в том же институте чувствовали себя увереннее и штурмовали значительно более тяжёлое бездорожье. Тем не менее, страшной осенью 1941-го около 72 автомобилей семейства КИМ-10 было мобилизовано и отправлено на горячие фронтовые направления. Опять же, неизвестно, какие это были модификации: седаны, фаэтоны, или тачанки.

**Между КИМом и «Москвичом».**

Вполне закономерно, что сам завод с июля переключился на производство военной продукции. Был освоен массовый выпуск корпусов реактивных снарядов калибра 132 мм для только что принятых на вооружение установок залпового огня БМ-13 «Катюша». В октябре, когда немецкие войска подходили к Москве, автозавод КИМ эвакуировали в Свердловск, где он был объединен с танковым заводом №37 имени Серго Орджоникидзе. В июле того же 1942 года по решению Государственного Комитета Обороны КИМ и «Завод №37» слиты в один «Завод №50» Наркомата танковой промышленности.

С 01.04.1944 года на бывшем КИМе был организован Московский завод автозапчастей завод («Автозапчасть») при Наркомате среднего машиностроения. На нём осваивали часто выходившие из строя на фронтовых дорогах валы и шестерни для трансмиссий иномарок – «Виллисов», «Доджей», «Фордов», «Студебеккеров». В первые же месяцы на завод пришли работать будущие конструкторы «Москвичей»: А.Ф. Андронов, И.А. Гладилин, К.И. Файбисович, И.В. Новосёлов, Д.Д. Мельман. Уже в августе 1944-го вышли первые приказы директора о возвращении на завод станков и другого оборудования КИМа, разбросанных по предприятиям Наркоматов среднего машиностроения и танковой промышленности и о подготовке к возобновлению выпуска малолитражных автомобилей, теперь уже исключительно КИМ-10-52. В начале 1945-го на складах и территории завода прошла инвентаризация для учёта и складирования всех оставшихся от КИМа деталей, заготовок, полуфабрикатов. Не случайно прямо 10 мая 1945 года появился указ о подготовке производства КИМ-10-52 и его небольшой модернизации, затронувшей только двигатель и шасси. Были даже выпущены небольшие партии деталей подвески, рулевого управления, глушителей.

В июне состоялся новый показ теперь уже послевоенных автомобилей разных заводов в Кремле. По приказу наркома С.А. Акопова, на него отправились главный конструктор КИМа О.В. Дыбов за рулём отремонтированного КИМ-10-52 горьковской сборки и ведущий конструктор А.Ф. Андронов за рулём сохранённого в НАТИ новенького «Опель-Кадета» 1939 года выпуска. Во время показа Сталин вынес окончательный вердикт в пользу «Опеля». Короткое время летом 1945-го новый объект производства фигурировал в заводских бумагах под временным индексом КИМ-400. Но с 20 июня предприятие уже называлось Московским заводом малолитражных автомобилей МЗМА, а в августе замелькала новая советская автомобильная марка – «Москвич». Советский малолитражный автомобиль, примерно соответствовавший заданным в 1939-м параметрам, добрался до конвейера и массовой серии, но только не в «шкуре» КИМ-10, а в обличии «Москвича-400-420».

**Кому предстоит уцелеть?**

В январе 1945 года Управление милиции НКВД СССР провело инвентаризацию всех автомобилей, находившихся в Москве, РСФСР и СССР вне армии – в народном хозяйстве и немногочисленных частных руках, составив список по маркам. По Москве ездили чуть больше ста автомобилей КИМ, по всему Советскому Союзу – более двухсот. Ещё сколько-то машин вполне могло оставаться в тыловых частях Красной армии. Таким образом, больше половины выпущенных экземпляров КИМ-10 пережило войну.

Тем владельцам, кому довелось купить КИМы после войны, эти автомобили доставляли не меньше хлопот, чем редкие модели трофейных иномарок. Оригинальных запчастей на них не существовало и не предвиделось. Однако кто-то стойко держался долгие годы, подгоняя подходящие по размеру моторы и подвески «Москвичей», латая кусками металлического листа проржавевшие кузова.

Но про эту машину не забыли. В 60-80-е годы изображения КИМ-10 мелькали на многочисленных открытках, почтовых марках, в различных статьях, посвящённых истории советского автомобилестроения. К тому же на публике всё время мелькали комплектные музейные образцы. Одна машина находилась на АЗЛК, часто выезжала на парады автомобилей-ветеранов в 70-х, наконец, стала экспонатом заводского музея. А в другом из немногочисленных советских автомобильных музеев, Автоотделе Политехнического, перед посетителями представали сразу два КИМа, серийный 10-50 и уникальный четырёхдверный 10-52, так и оставшийся опытным образцом.

Ходила даже легенда, будто один из двухдверных седанов передал в музей сам знаменитый член сталинского Политбюро Лазарь Моисеевич Каганович (он дожил до 1991 года). Самому Кагановичу было неудобно ездить на такой маленькой машинке, и КИМ десятилетиями стоял в гараже с минимальным пробегом.

**Живые ископаемые.**

В наше время нашлось несколько автомобилей КИМ различной степени сохранности, а также их кузовов. Например, машину в удовлетворительном состоянии в 2007 году демонстрировала на фестивале «Автоэкзотика» мастерская Вячеслава Лена. И только на одной популярной выставке КИМ пока ещё не появлялся – «Олдтаймер-галерею» Ильи Сорокина он много лет обходил стороной. Теперь это недоразумение будет исправлено.

В начале 2015 года к реставрации автомобиля КИМ-10-50 приступило ателье Simonovmotors. Приобретены автомобиль на «неродных» агрегатах, разукомплектованный кузов и большой набор оригинальных деталей, из которого уверенно собирается минимум один полностью комплектный КИМ. Этот материал, подготовленный для будущей большой работы, компания Simonovmotors представил 6-9 марта 2015 года в культурно-выставочном центре «Сокольники», на традиционной весенней «Олдтаймер-галерее» Ильи Сорокина.

**КИМ-10 Технические характеристики (***modeli-azlk.ru)*

|  |  |
| --- | --- |
| кузов | 2-дверный седан или 2-дверный фаэтон с мягкими съемными тентом |
| количество дверей | 2 |
| количество мест | 4 |
| длина ширина высота мм | 3960х1480х1650 |
| колесная база | 2385 мм |
| колея передняя задняя мм | 1145х1145 |
| 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/задняя | на одной поперечной листовой полуэллиптической  перевернутой рессоре |
| Амортизаторы | гидравлические, поршневые, двустороннего действия |
| Тормоза передние/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 |