**03-313 КИМ-10-51 4х2 заднеприводный рамный малолитражный автомобиль с кузовом типа "фаэтон", дверей 2, мест 4, емкость багажника 100 л, вес: снаряженный 0.82 т, полный 1.1 т, 26 лс, 90 км/час, всех КИМ-10 в пределах 400 экз., завод им. КИМ г. Москва, 1941 г.**



Краткое описание составлено на основании «Временных Технических условий на малолитражный автомобиль КИМ-10» НКСМ Союза ССР от февраля 1941 г., которые распростронялись на 250 КИМ-10-50 и на 250 КИМ-10-51 з-да им. КИМ.

**Изготовитель:** Московский автомобильный завод им. Коммунистического интернационала молодёжи (КИМ) Глававтопрома Народного комиссариата среднего машиностроения СССР (с 1 февраля 1939 г.), ранее - Государственный автосборочный завод им. КИМ в составе Горьковского автозавода.

*Источник: modeli-azlk.ru. Спасибо неуказанному автору (предполагаю С.В. Ионес)*

**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 (***modeli-azlk.r)*

|  |  |
| --- | --- |
| 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 |

*Из статьи «Мирное дитя войны. КИМ 10-51,1941 года», автор Дм. Дашко, гл. научный эксперт Музея Транспорта Москвы, 5 июля 2021 г.*

*https://www.drive2.ru/b/592999057526409247/?ysclid=mdsamtakrf98612899*

О первой советской серийной малолитражке КИМ-10 написано уже много. Вкратце напомню историю ее становления. Под влиянием технической общественности в 1938 году правительство решило вывести на внутренний рынок новый класс легковых автомобилей — малолитражных. Маленький автомобиль, столь популярный к тому времени на Западе, должен был символизировать успехи советской экономики.

Научный автомоторный институт разработал в 1939 году шасси и двигатель машины, скопировав по своей сути британский автомобиль Ford Prefect-10. Цельнометаллический полунесущий кузов же разработали в КБ кузовов горьковского автозавода единственные на тот момент специалисты в стране. Машина проектировалась сразу в двух вариантах — седан и фаэтон. А новой площадкой для ее производства стал филиал ГАЗа в Москве, - автосборочный завод им. КИМ, собиравший грузовики ГАЗ-АА. Первые три экспериментальных образца собрали и вовсе на автозаводе им. Сталина. Параллельно этому американской фирме Budd заказали разработку штампов для изготовления кузовных панелей и там же законтрактовали установочную партию из 500 готовых кузовов: 250 седанов и 250 фаэтонов.

Уже, казалось бы, утвержденную машину с первых дней начали преследовать политические передряги. Сначала с подачи И.В. Сталина полетели головы руководства завода и автомобильной промышленности. Затем вождь ополчился и на саму модель (которую, между прочим, уже видел), при очередном показе он вдруг высказался за категоричную переделку кузова под 4 двери. В таком 4-дверном виде (под индексом 10-52) и должен был КИМ-10 на десятилетие стать первым массовым малолитражным автомобилем Страны Советов с ежегодным выпуском в 50 000 шт. А дальше… начавшаяся война стремительно ударила по московским предприятиям, перемешав производственные карты столицы на несколько лет.

… Путь к музейному подиуму у нашего экземпляра весьма и весьма тернист. Его историю можно проследить начиная с 1989 года. Тогда энтузиасты из Киргизии прислали известному автомобильному историку Льву Шугурову в редакцию журнала «За Рулём» фотографию уцелевшего кузова КИМ-10-51. Он ее опубликовал в своей известной статье «Не оставим за собой пустыню» *(«За рулем» №12/89)*, посвященной проблеме автомузейного дела в стране.

И только в 2004 году из Бишкека автомобиль вывозится в Россию известным специалистом по старине Владимиром Киреевым. Вместе с донором — шасси автомобиля Ford Prefect — он передается одному из лучших реставраторов страны Вячеславу Лену. Кузов временно монтируется на новом шасси. Далее этот автомобиль переходил из рук в руки между известными коллекционерами – Е. Шаманским, Д. Октябрьским, В. Ляшовым и далее. В мастерской Ляшова кузов КИМ-10-51 переставляется с фордовского на оригинальное шасси от другого, донорского КИМ-10-50. Начинается процесс реставрации, который прерывается после смерти руководителя мастерской. Еще через десять лет наш Музей вышел с предложением о выкупе машины и официально приобрёл её.

Среди всех КИМов наш фаэтон имеет наиболее поздний номер кузова — 326, а значит выпущен в предпоследней партии в июле 1941 года. Номера шасси у машины нет, ведь изначально сохранившийся кузов постепенно комплектовался оригинальными деталями. Так что машина эта воссозданная.

На июль 2021 года музейный автомобиль скомплектован на 85%, прошел ремонт двигателя, коробки передач и кузова. Кузов находится в загрунтованном виде. По большому счету отсутствуют только оригинальные приборы, перчаточный ящик, обшивка салона и сам тент. На тент и детали салона сохранились заводские чертежи, а приборы и ящик скопируем с имеющихся. По мелочи будем добирать оригинальные детали.

Сколько выпущено таких фаэтонов не ясно. Лично мне известно всего о трех разных фаэтонах, хотя если банально отнять от 424 выпущенных машин 250 седанов и 59 тачанок, то фаэтонов должны были выпустить 115 шт. Вряд ли больше, т.к. открытые кузова начали ставить на шасси после окончания запаса закрытых. А попали фаэтоны, скорее всего как и все другие советские машины выпуска лета 1941 года, в армию.

Какова же дальнейшая судьба этой неотреставрированной машины? Еще год она на ВДНХ на постаменте выставки «Мечта Москвича», затем вернется в запасники музея и встанет в очередь на реставрацию. А дальше время покажет, где ей будет место. Но в одном не сомневаюсь — место будет публичным.

*Из статьи Н.С. Маркова «Как устроен довоенный фаэтон КИМ-10-51» на канале «Машина», 15 марта 2019*

*https://dzen.ru/a/XIj7WiiUGwC0soES?utm\_medium=organic&utm\_source=yandexsmartcamera*

… пришел черед экскурсии по открытой модификации КИМ-10-51, … хранящейся ныне в Музее УГМК в Верхней Пышме.

Сейчас любой автомобиль с открывающимся верхом принято называть кабриолетом. Хотя, если позаниматься буквоедством, то кузов такого КИМа правильно называть не кабриолетом, а фаэтоном. Боковых стекол в привычном понимании этого слова, равно как и оконных рамок, у него нет: вместо них - брезентовые надставки с окошками из целлулоида. Чтобы превратить машину в открытую, эти надставки нужно отстегнуть, затем открутить винтовые фиксаторы механизма складывания тента у ветрового стекла, а потом вручную сложить тент вместе с дугами, расположив его позади заднего дивана, поверх багажника.

Ехать в открытом КИМе под жарким солнышком, наверное, было приятнее, чем в кабриолетах марок "Победа" или "Москвич", где сложить можно было только сам матерчатый верх непосредственно над салоном. Оборотная сторона - пассивная безопасность у открытого КИМа без каких-либо дуг над сиденьями, конечно, была просто никакая, но в то время об этом еще не задумывались.

Панели приборов, как и все рабочее место водителя, на КИМ-10-50 и КИМ-10-51 одинаковы. Для конца сороковых годов - красиво и весьма современно! Сиденья в открытом и закрытом автомобилях тоже одинаковые, только на передних креслах рукоятки фиксатора продольной регулировки расположены с другой стороны: на музейной закрытой машине - слева, а тут - справа. Какой вариант правильный - не знаю.

… сильно различаются двери в открытом и закрытом КИМах: у фаэтона нет рамки и стекла, а верхний торец сделан глухим. Потому и ручка на внутренней обивке осталась всего одна - только для открывания двери, а рукоятка стеклоподъемника аннулирована. У задних пассажиров рукояток стеклоподъемников, …, тоже больше нет.

А вот и багажник, …, его объем довольно внушительный! С левой стороны - рейка автоматического фиксатора для удерживания крышки багажника в поднятом положении. Левее крышки багажника … внешняя заливная горловина топливного бака, в который, к слову, помещалось 32 литра бензина.

… можно рассмотреть несколько интересных подробностей под днищем автомобиля: раму, трубу, внутри которой проходит карданный вал, а также рычаги механического привода тормозов. Сами тяги тормозного привода - очень тонкие и длинные: даже удивительно, как они не прогибались под нагрузкой! Самая низкая точка у КИМ-10 - глушитель выпускной системы, расположенный под левым порогом. В эксплуатации на грунтовых дорогах ему, наверное, приходилось ох как несладко!