

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 51



КИМ-10-50

АВТОМОБИЛЬ — В МАССЫ!
ДЕШЕВ, ЭКОНОМИЧЕН, НЕПРИХОТЛИВ
«МЕЛКОСЕРИЙНОЕ НЕДОРАЗУМЕНИЕ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №51, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Автомобиль КИМ-10-50 любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 18.01.2011





1 мая 1940 года по Красной площади перед трибунами мавзолея торжественно проехали три новеньких легковых автомобиля КИМ-10. Однако история первой в нашей стране малолитражки, рассчитанной на продажу в личное пользование, оказалась не столь яркой, как ее дебют.

Предтеча «народного автомобиля»

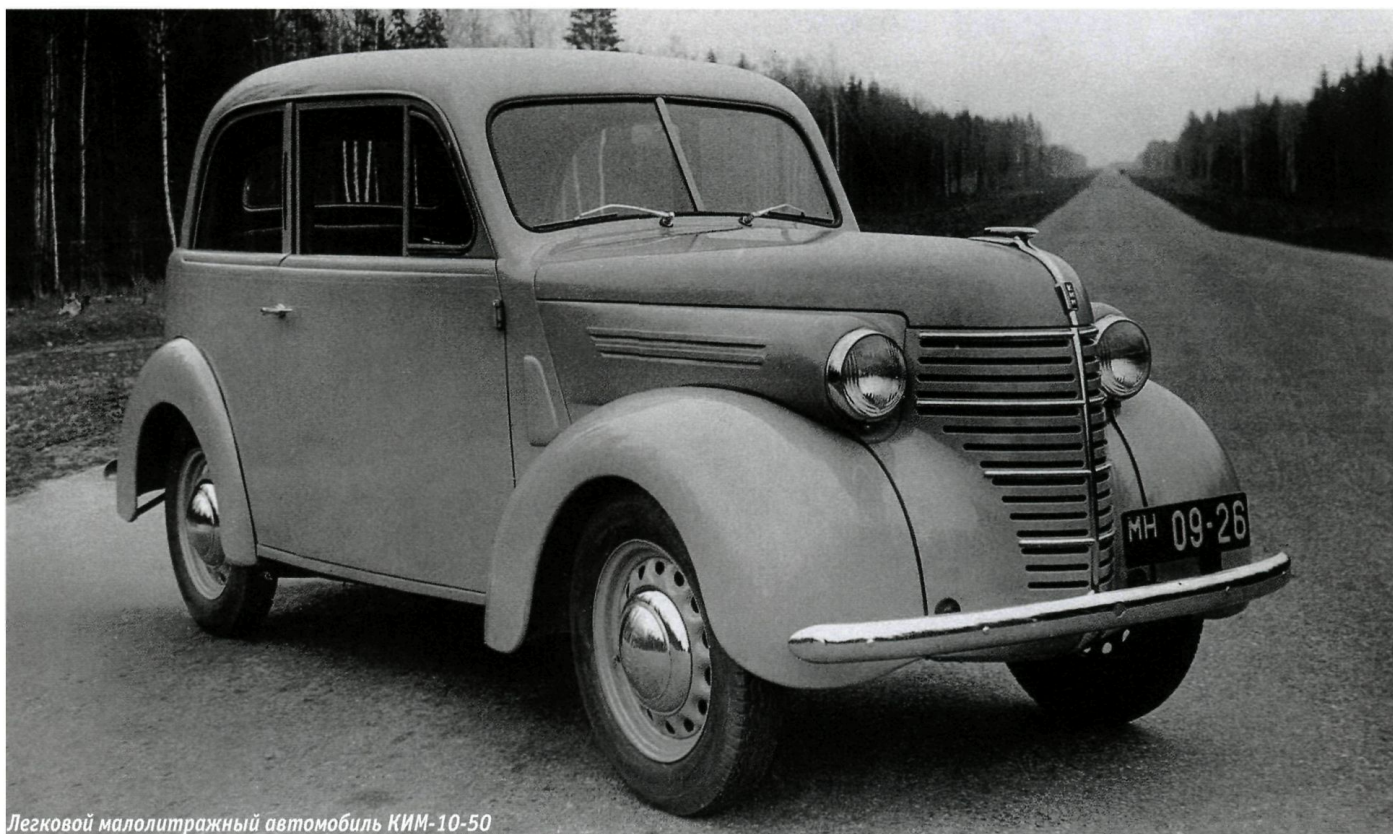
Вопреки распространенному мнению, Сталин вовсе не был противником частных автомобилей. Первые отечественные легковушки ГАЗ-А и ГАЗ-М1 не поступали в продажу вовсе не из-за идеологических табу: просто сначала надо было уком-плектовать ими госучреждения, силовые структуры и спецгаражи. Доказательством лояльного отношения Сталина к идее массовой автомобилизации населения служит факт разработки и внедрения в производство в 1927 году мелко-серийной малолитражки НАМИ-1. Судьба этого автомобиля сложилась неудачно: в прессе развернулась широкая дискуссия о целесообразности наращивания выпуска первой отечественной «народной» малолитражки. Так, 17 ноября 1929 года председатель Автотреста М. Л. Сорокин (согласно современной «табели о рангах» глава отраслевого министерства) в газете «Известия» критиковал НАМИ-1 за сочетание «непроверенных и дорогостоящих в производстве конструктивных новшеств»,

но при этом не ставил под сомнение саму необходимость создания малолитражных автомобилей. Причиной провала этого «социального проекта» стали даже не недостатки конструкции, а неготовность отечественного автопрома в целом и московского завода «Спартак» в частности выпускать качественные детали и выполнять качественную сборку. Впрочем, общее настроение в автопроме начала 30-х годов, связанное с освоением производства массовой общедоступной малолитражки, было весьма позитивным. В 1932 году в серии «Библиотека «За рулем» вышла брошюра идеолога массовой автомобилизации Г. В. Зимилова «Пути развития современной автомобильной техники», где про малолитражные автомобили говорилось следующее: «Такой автомобиль должен иметь особое значение для Союза как с точки зрения производственной, так и эксплуатационной. Он дает экономию металла, топлива, смазки и резины и отличается высокой проходимостью по плохим дорогам.

Малолитражный автомобиль может осуществить лозунг «Автомобиль в массы!», так как он должен быть дешевым, экономичным и неприхотливым в эксплуатации». Однако все ресурсы автомобильной промышленности в эти годы были брошены на строительство Горьковского автозавода, реконструкцию АМО, создание и освоение приоритетных с точки зрения народного хозяйства грузовых машин и автобусов. К теме «народного автомобиля» вернулись лишь в 1938 году.

Судьбоносный выбор

27 августа 1938 года в Главном управлении Автопрома прошло совещание, в ходе которого было предложено наладить выпуск малолитражек на Московском автосборочном заводе имени КИМ. 10 января 1939 года Совет народных комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «Об организации производства малолитражных автомашин», предусматривавшее разработку образцов путем копирования зарубежной модели, а также выпуск



Легковой малолитражный автомобиль КИМ-10-50

в 1939 году на заводе имени КИМ не менее ста автомобилей. Пока речь шла лишь об абстрактной модели определенного типа. А дальше события развивались так. Авто-сборочный завод имени КИМ с 1 февраля 1939 года выделяется из состава Горьковского автозавода и включается в систему Глававтопрома как самостоятельное предприятие Московский автомобильный завод имени КИМ. 11 февраля приказом по НАТИ работы по проектированию малолитражного автомобиля получают статус первоочередных. Главным конструктором проекта назначается «коренной» инженер института А. Н. Островцев. Поскольку

К 1939 году некоторые конструктивные особенности «бюджетного» *Ford* (например, механический привод рабочего тормоза) явно устарели, да и выглядела машина довольно архаично. Но, во-первых, более прогрессивные модели оказались бы дороже в производстве, а «народный автомобиль» не мог быть дорогостоящим. Во-вторых, заметную роль в выборе именно этой модели сыграло близкое знакомство отечественных инженеров и технологов (в том числе и завода КИМ) с фордовскими конструкциями. Опыт производства и сборки ГАЗ-А и ГАЗ-М1 позволял надеяться, что скопировать *Ford Prefect* и освоить произ-

с механическим приводом. Рулевое управление червячное, но, благодаря редуктору с большим передаточным числом, достаточно легкое. Все три педали напольные. Рядный нижнеклапанный четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 1172 см³ развивал 26 л. с. Система зажигания оснащалась центробежным механизмом изменения угла опережения. Поршни изготавливали из алюминиевого сплава. К недостаткам мотора можно отнести отсутствие возможности точной регулировки зазоров клапанов и систему охлаждения, работавшую по термосифонному принципу, то есть без помпы, за счет естественной циркуляции воды.

Для копирования был выбран *Ford Prefect* – простой, надежный и недорогой «народный автомобиль»

создание новой машины на основе зарубежного аналога «рекомендовалось» постановлением СНК СССР и ЦК партии, ни о каком «техническом творчестве» не могло быть и речи. Для сравнительных испытаний и выбора прототипа за рубежом были закуплены подходящие по классу автомобили: *FIAT-508C*, *Vauxhall*, *Austin*, *Opel Kadett*, *Morris*, *Ford Prefect* и его немецкий аналог *Ford Eifel*. Ходовые испытания проводились в три смены на участке шоссе Москва–Клин и булыжном участке Пятницко–Берендеевского шоссе. Работы шли в авральном режиме, и уже к началу марта выбор был сделан: оптимальной для копирования зарубежной моделью был признан *Ford Prefect*. Нельзя сказать, что этот автомобиль в чем-то значительно превосходил другие модели.

водство «клона» получится быстро и без серьезных материальных затрат. Постановлением Экономического совета при Совнарком СССР от 5 марта 1939 года предписывалось копировать модель *Ford Prefect* с двумя типами двухдверных кузовов: закрытым седаном и фазтоном.

Проще некуда

Конструкция *Ford Prefect* пример достаточно консервативного, но простого, надежного и недорогого «народного автомобиля». Кузов крепился к легкой раме, приобретавшей необходимую жесткость именно в связке с кузовными силовыми элементами. Зависимая подвеска всех колес обеспечивалась двумя перевернутыми поперечными полуэллиптическими рессорами и рычажными амортизаторами. Тормоза барабанные

Механическая КПП, имевшая три передние передачи и заднюю, управлялась напольным рычагом, причем вторая и третья скорости были оснащены синхронизаторами. Бензобак располагался между лонжеронами рамы в ее задней части. Прямо к лонжеронам крепились и бамперы: передний на четыре заклепки, задний на две. Минимальная оптика: передние габариты в одном корпусе с фарами и единственный задний фонарик-стопсигнал. Все эти особенности конструкции *Ford* без существенных изменений унаследовали и автомобили КИМ.

О том, что эта машина проектировалась не в середине или конце 20-х годов, а во второй половине 30-х, свидетельствовало лишь оборудование кузова и салон. Двери *Ford Prefect* навешивались на передних петлях, а капот у четырехдверного седана и двухдверного фазтона был аллигаторного типа, то есть распахивающимся вверх от носа машины весьма прогрессивная для тех лет конструкция. Передние сиденья на седанах были раздельными, с регулировкой положений. Боковые стекла могли опускаться, двери имели внутренние защелки-фиксаторы, а водительская запиралась ключом снаружи. Но именно кузов будущей малолитражки КИМ стал камнем преткновения на пути запуска этого автомобиля в массовое производство.

Хотели как лучше

Уже 8 апреля 1939 года группа Островцева из НАТИ и ряд специалистов Горьковского автозавода были переведены на завод



Ford Prefect, послуживший прототипом для КИМ-10-50



«Перевод на русский» автомобиля *Ford Prefect* был разведен по разным заводам. Островцеву выпало доводить до ума техническую документацию и готовить производство двигателя и шасси автомобиля КИМ-10, а все кузовные работы поручили специалистам ГАЗа. Более того, планировалось, что серийным производством кузовных деталей и литых заготовок для КИМ будет заниматься ГАЗ, а поставкой рам, рессор и прочих компонентов — ЗИС. Всего же для обеспечения дебютной малолитражки комплектующими министерство намеревалось привлечь 42 предприятия-смежника.

имени КИМ, где «сборная команда» получила официальный статус конструкторского отдела. Его начальником, то есть главным конструктором завода и ведущим конструктором малолитражки, назначили А. Н. Островцева.

Ford Prefect выпускался с несколькими вариантами кузовов: четырехдверный четырехместный шестиоконный седан, двухдверное четырехместное четырехоконное купе, а также двухдверные фазтоны — четырехместный (версия *Touring*) и двухместный.

Но горьковские художники-конструкторы не ограничились механическим копированием прототипов. Поскольку кузовную оснастку все равно предстояло создавать с нуля (заказывать ее в любом случае планировали у американских специалистов), горьковчане решили внести некоторые изменения, руководствуясь при этом диаметрально противоположными соображениями. Что-то предстояло упростить в угоду технологичности и снижению

себестоимости производства (так, все КИМ-10 лишились характерной для *Ford Prefect* выштамповки на боках, придающей кряжистому кузову визуальную стремительность, а на фазтонах была выпрямлена верхняя линия дверей, имевшая изящный изгиб в версии *Touring*), но что-то хотелось и улучшить. К числу улучшений можно отнести цельнометаллическую крышу, заимствованные у четырехдверного седана выпуклый обтекатель радиатора и капот аллигаторного типа (впервые в отечественной практике), небольшой «третий объем» багажника, выполненный одним целым с кузовом (на *Ford* багажник присутствовал далеко не всегда, а если и был, то выглядел инородной «нашлепкой» на задней панели кузова), составное V-образное лобовое стекло (также впервые в отечественной практике) и форточки на передних боковых окнах. Именно этим отличался принятый за основу макет КИМ-10 горьковского художника-конструктора В. Я. Бродского. Изготовление мастер-моделей, оснастки,



Предсерийный экземпляр КИМ-10-50 с отдельно стоящими фарами, хромированным молдингом и подножками между крыльев

А в это время...

1940 год

13 марта между СССР и Финляндией заключен мирный договор, положивший конец советско-финской войне. Вооруженный конфликт начался 30 ноября 1939 года. СССР был объявлен военным агрессором и исключен из Лиги Наций.

1940 год



14 июня гитлеровские войска заняли Париж. А 18 июня генерал де Голль, находившийся в Лондоне, обратился к французам по радио с призывом продолжать борьбу с фашистской Германией: «Франция проиграла битву, но не проиграла войну». На фото: де Голль (слева) в Сталинграде в 1944 году.

1940 год



20 августа в Мексике агент НКВД Рамон Меркадер совершил покушение на Льва Троцкого, одного из организаторов Октябрьской революции, создателя и идеолога Четвертого интернационала. Это было второе за год покушение на жизнь Троцкого, организованное НКВД. 21 августа Троцкий скончался.

станков для производства кузовов и даже пилотной партии самих кузовов заказали американской фирме *Budd*, которая несколькими годами ранее уже выполняла аналогичный заказ по автомобилю ЗИС-101. К весне 1940 года реконструкция завода КИМ была, наконец, завершена, хотя и с серьезным отставанием от графика. 25 апреля 1940 года со сборочного конвейера КИМ сошел первый предсерийный седан КИМ-10, 26 апреля второй, а 27-го третий. На этом решено было остановиться. Автомобили должны были пройти испытания (этим занялись незамедлительно, машины нарезали круги по окрестным буеракам и булыжным мостовым) и только потом предстать перед «заказчиком» в лице партии и правительства. Но сначала все три КИМ-10 торжественным маршем прошли по Красной площади во время Первомайской демонстрации. Народ встречал новые автомобили ликованием, поскольку газеты, вопреки сложившейся традиции, уже в 1939 году успели «проанонсировать» машины, предназначенные для частных владельцев.

Роковое постановление

А потом начался кошмар. Официально допуск к производству новой модели автомобиля в те годы давал Экономический совет СНК, но главным «экспертом» по-прежнему был Сталин. Летом 1940 года состоялись обязательные кремлевские смотрины, и... автомобиль вождю не понравился. «Главному автомобилисту страны» не приглянулся двухдверный кузов, затруднявший посадку на заднее сиденье, то есть элемент, ранее утвержден-

ный Экономическим советом. И в августе 1940 года вышло роковое для кимовских прототипов постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О малолитражном автомобиле КИМ», в котором четко формулировалась вина Наркомсредмаша и лично его главы И. А. Лихачева, «самовольно внесших в конструкцию ряд изменений...» уже после утверждения типа перспективной машины Экономическим советом. Эти изменения «...ухудшили автомобиль, увеличили его вес и стоимость».

Этим же постановлением в конструкцию КИМ-10 предписывалось внести следующие изменения: поднять клиренс машины до 185–190 мм, убрать подножки, хромированные штабики (молдинги) по бокам машины заменить специальной краской, перенести фары с крыльев на боковины капота, заднее стекло сделать цельным, снизить общую высоту кузова не менее чем на 100–150 мм, уменьшить задний багажный ящик и крылья, верх кузова (крышу) сделать из дерматина. И самое главное: изготовить четырехдверный кузов вместо двухдверного.

Заметим, что подножки, молдинги и фары в отдельных корпусах на передних крыльях, «воспроизведенные» на предсерийных машинах, были заимствованы конструкторами и художниками именно у *Ford*, утвержденного в качестве образца для копирования, а двухдверность отдельно оговорена решением Экономического совета.

Как бы то ни было, Лихачев за самоволие был снят с поста Наркома среднего машиностроения, хотя и остался директором ЗИСа, а на Горьковском автозаводе и заводе КИМ началась «работа над ошибками».

К счастью, горьковчане не успели ничего наколдовать с четырехдверностью, поскольку в октябре 1940 года вышло новое постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б). Во-первых, оно окончательно запрещало «выпуск автомобилей КИМ с кузовом, представленным на утверждение бывшим Народным комиссаром среднего машиностроения И. А. Лихачевым, как не отвечающим установленному образцу, утвержденному Экономическим советом 5 марта 1939 года». Во-вторых, на сей раз автопроизводителям предлагалась «конструктивная» альтернатива: «...принять для производства малолитражный автомобиль, имеющий формы и габариты четырехдверного автомобиля *Opel Kadett*, приспособив его на шасси КИМ-10». Новый кузов предписывалось представить на утверждение 15 января 1941 года.

А поскольку из США уже пришла оплаченная отладочная партия из пятидесяти кузовов, построенных по забракованному проекту Бродского, октябрьское постановление позволяло заводу КИМ «в виде исключения» эти двухдверные кузова использовать для сборки машин.

Работа над ошибками

Горьковчане в спешном порядке взялись за клонирование опелевского кузова, а специалисты КИМ за исправление в американских комплектах всего, что можно было исправить с учетом замечаний «заказчиков».

25 октября 1940 года Экономическому совету были представлены образцы «исправленных» седана КИМ-10-50 и фазтона КИМ-10-51. Изменить удалось следующее: исчезли подножки и хромированные молдинги с боковин кузова, фары были заключены в раздувшиеся «ноздри» носовой части, заднее стекло сделано цельным. Вот, собственно, и все отличия серийных КИМ-10 от трех предсерийных экземпляров. В ноябре 1940 года автомобильный завод имени КИМ начал сборку партии двухдверных машин.

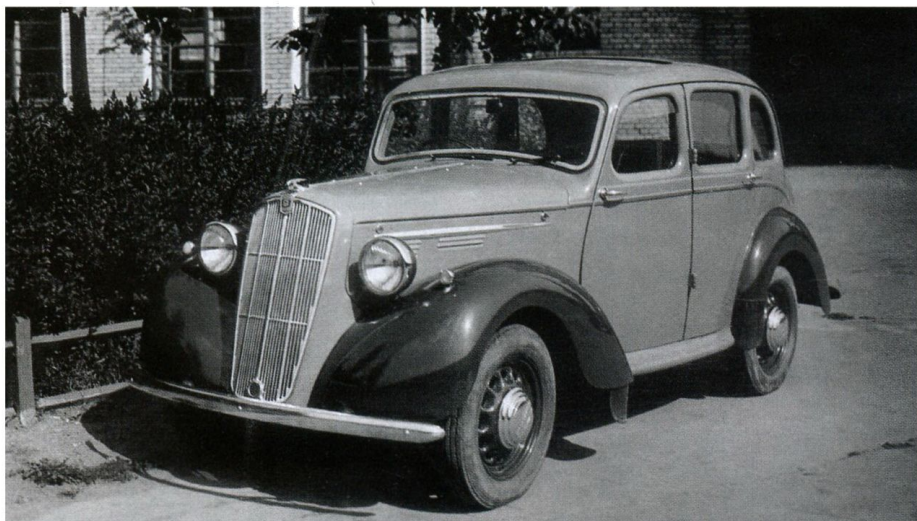
До начала войны, когда завод был переориентирован на производство военной продукции, из полутысячи изготовленных в Соединенных Штатах кузовных комплектов успели использовать не более четырехсот пятидесяти: около десятка фазтонов КИМ-10-51, остальное седаны КИМ-10-50. Автомобиль, задуманный как самый массовый, вошел в историю отечественного автопрома как «мелкосерийное недоразумение».



До наших дней сохранилось очень мало экземпляров КИМ-10-50

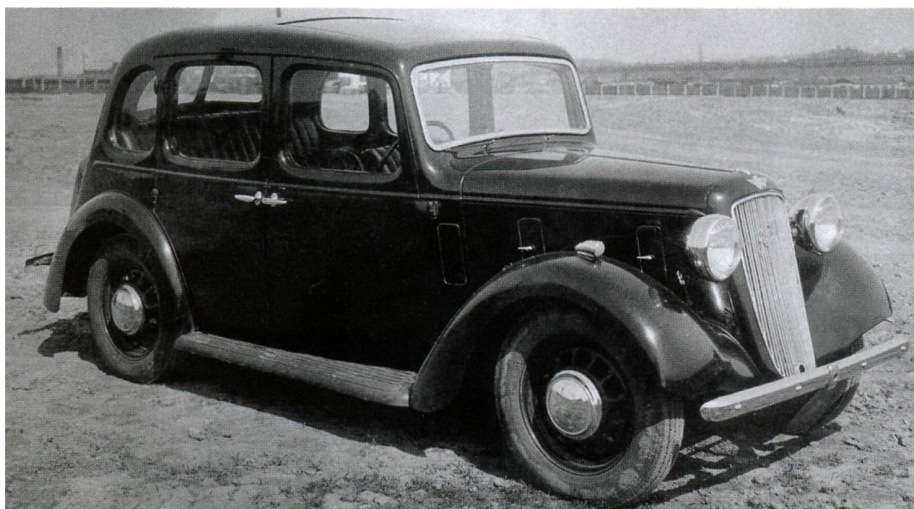


Дальние родственники



Morris-10/4 Series M (1938–1948 годы)

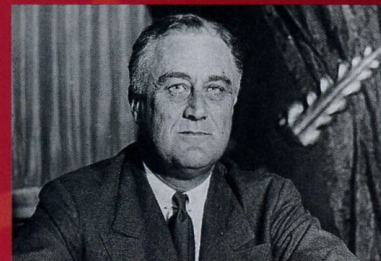
Этот английский автомобиль входил в число иномарок, испытывавшихся инженерами НАТИ в ходе поиска прототипа для отечественной малолитражки, то есть теоретически мог стать прообразом КИМа. *Morris-10/4 Series M* не представлял собой ничего выдающегося: четырехдверный четырехместный цельнометаллический несущий кузов, четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель рабочим объемом 1140 см³ и мощностью 37 л. с., позволявший разогнаться до 100 км/ч. К достоинствам можно отнести гидравлический привод тормозов, к архаизмам — зависимую рессорную подвеску всех колес. Интересно, что простота этого автомобиля, до Второй мировой войны считавшаяся недостатком модели, в нестабильный послевоенный период обернулась плюсом. *Morris*, производство которого было возобновлено после войны, пользовался спросом и без изменений выпускался до 1948 года.



Austin Ten Cambridge 4-Door Saloon (1937–1947 годы)

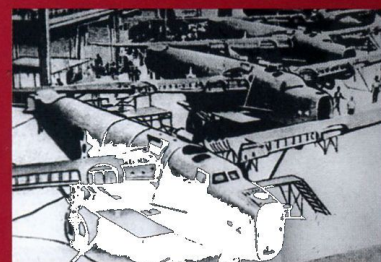
Еще один «англичанин» *Austin Ten* тоже входил в обиход испытанных НАТИ потенциальных прототипов КИМа. Однако если *Morris* на тот момент являлся сравнительно новой разработкой, то семейство *Austin Ten*, периодически обновляемое как внешне, так и конструктивно, существовало с 1932 года. В модельном ряду *Austin Motor Company* эта машина занимала нишу недорогого, но комфортабельного семейного автомобиля. Неудивительно, что в 30-е годы *Austin Ten* стал самой продаваемой моделью компании. В 1937 году очередной рестайлинг привел к появлению нового закрытого четырехдверного кузова *Cambridge*, значительно более «скругленного» по сравнению с предшественниками. В 1938-м вся линейка получила алюминиевые головки блока цилиндров двигателя. Рабочий объем мотора составлял 1125 см³, мощность — 28 л. с. Машина развивала скорость 97 км/ч.

1941 год



20 января принял присягу 32-й президент США Франклин Делано Рузвельт. Он избирался президентом на четыре срока (с 1932 по 1945 год) — это единственный случай за всю историю США, в нарушение традиции, заложенной Джорджем Вашингтоном.

1941 год



11 марта Рузвельт подписал акт о ленд-лизе, разрешавший поставки американских товаров военного назначения союзникам по антигитлеровской коалиции. На фото: бомбардировщики Б-24 готовы к отправке через Аляску и Чукотку на фронт.

1941 год



7 ноября на Красной площади состоялся военный парад. Немецкие войска в это время находились в 70–100 км от столицы. Прямо с парада части уходили на передовую.



КИМ-10-50





- ❶ Салон КИМа не назовешь спартанским ни по дизайну, ни по качеству отделки
- ❷ Благодаря редуктору с большим передаточным числом и рулевому колесу большого диаметра, рулевое управление было достаточно легким
- ❸ Комбинация приборов КИМ по информативности и внешнему виду даже превосходила зарубежные аналоги. Обратите внимание на спидометр с подробной градуировкой: интервал делений — 10 км/ч





- ❶ В конце 30-х годов выступающая «утюгом» решетка радиатора КИМа считалась модной, а ветровое стекло V-образной формы было впервые применено на отечественном серийном автомобиле
- ❷ Надкапотное украшение одновременно служило и ручкой для поднятия капота
- ❸ Для вентиляции салона использовались прорези на боковинах кузова
- ❹ На месте незстетичной заглушки в центре приборной панели должны стоять часы
- ❺ Широко открывающиеся двери и откидные передние сиденья обеспечивали удобный доступ на задний диван



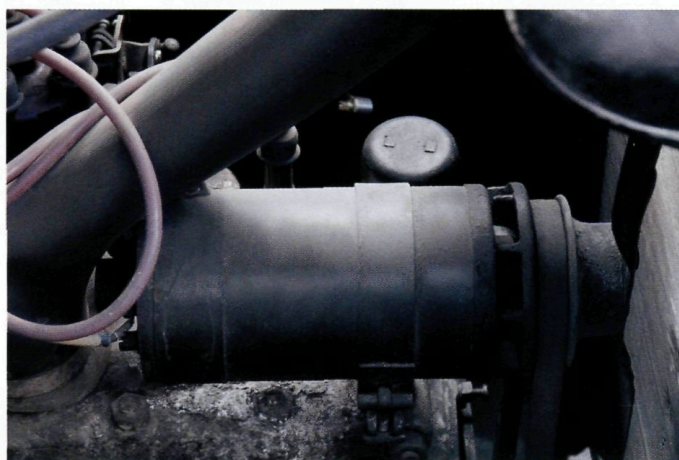
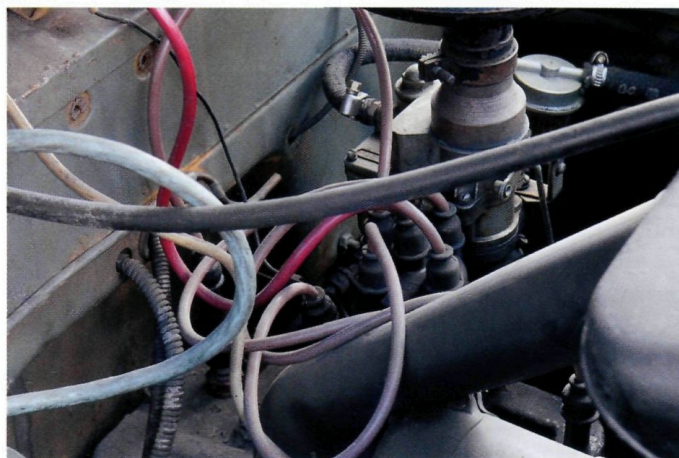


- ❶ КИМ-10-50 не копировал в точности свой зарубежный аналог, а имел собственный неповторимый дизайн
- ❷ До войны считалось, что машине достаточно иметь сзади только один габаритный фонарь посередине кузова, совмещенный со стоп-сигналом
- ❸ Отдельный от салона багажник с доступом через люк в задней части автомобиля – новаторское решение для отечественного автопрома того времени





- ❶ Задний диван КИМ-10-50, рассчитанный на двоих пассажиров, даже имел подлокотники
- ❷ Карбюратор и распределитель зажигания располагались сверху над двигателем и были доступны для ремонта и обслуживания
- ❸ Генератор также расположен сверху над двигателем на самом удобном для контроля и обслуживания месте
- ❹ На КИМ-10-50 впервые в отечественной практике применен капот аллигаторного типа



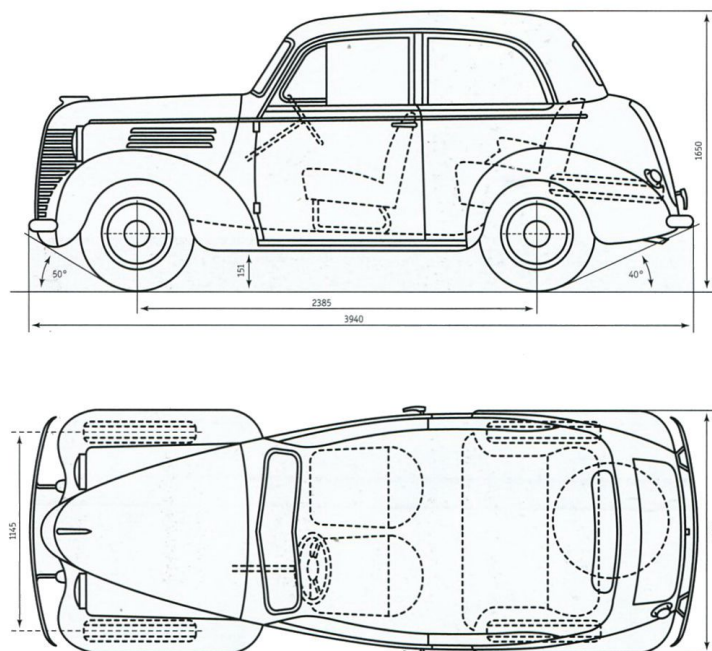


Схема автомобиля КИМ-10-50

Технические характеристики КИМ-10-50

Число мест	4
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	7,25 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	65 ампер-часов
Свечи зажигания	с резьбой 14 мм
Размер шин	5,00–16

Масса, кг

снаряженная	840
полная, в том числе:	1180
на переднюю ось	500
на заднюю ось	680

Дорожные просветы, мм

под передней осью	212
под задней осью	210

Наименьший радиус поворота, м

по наружной колее переднего колеса	6,0
------------------------------------	-----

Рулевой механизм

пятизакходный винт с гайкой, передаточное число 10,4

Подвеска передняя

зависимая, на поперечной рессоре, с рычажными амортизаторами двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на поперечной рессоре, с рычажными амортизаторами двустороннего действия

Тормоза

рабочий колодочного типа, с механическим приводом, действует на все колеса

стояночный механический на задние колеса

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, двухходовая, с синхронизаторами на II и III передачах

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,07; II 1,765; III 1,0; задняя 4,01

Главная передача

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число 5,5

Двигатель

КИМ-10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	63,5
Ход поршня, мм	92,5
Рабочий объем, см ³	1172
Степень сжатия	5,75
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор

МЛ-1

Максимальная мощность

26 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

6,5 кгм



«Лимитированная серия» двухдверных КИМ-10-50 собиралась на заводе имени КИМ с ноября 1940 по июнь 1941 года. За это время успели выпустить около 450 автомобилей. Как ни странно, даже такая мелкосерийная модель успела обзавестись собственными модификациями.



КИМ-10-51. Выпуск фазтонов на базе двухдверных купе планировался сразу с момента принятия решения о производстве в Москве малолитражек. Открытые автомобили выпускались не ради удовлетворения романтических потребностей граждан, а для экономии металла. В южных районах страны можно было обойтись и без крыши. При этом доля фазтонов в запланированных первых 50 тысячах автомобилей КИМ была значительной — 15 тысяч экземпляров. Правда, удалось построить не более десятка таких машин. От американского прототипа двухдверного четырехместного фазтона *Ford Prefect Touring* КИМ-10-51 отличался более скромным оформлением, отдельными передними сиденьями, фарами, встроенными в боковины капота, V-образным лобовым стеклом, отсутствием подножек и выпрямленной линией бортов.



КИМ-10-52. Своим внезапным появлением в качестве прототипа для нового кузова КИМ *Opel Kadett*, скорее всего, обязан начальнику службы охраны Сталина Н. С. Власику. Вождю приглянулся новый служебный автомобиль своего главного «телохранителя» и высказанное вслух «риторическое» одобрение тут же трансформировалось в официальную директиву. Таким образом, «исправленный» КИМ должен был не только унаследовать не вызывавшие нареканий шасси и двигатель предсерийных образцов, но и обзавестись совершенно новым четырехдверным кузовом. В январе 1941 года прошли первые испытания двух опытных образцов КИМ-10-52, которые затем были предъявлены членам Государственной комиссии. Машину утвердили к производству, однако планы нарушила война. Четырехдверный КИМ так никогда и не попал на конвейер.

По слухам и авторитетно...

Уже в 70-х годах появилась любопытная версия: якобы летом 1941 года на базе КИМ-10-51 было изготовлено несколько экспериментальных штабных машин с упрощенным открытым кузовом. Однако не сохранилось ни фотографий, ни описаний конструкции, ни точных сведений о количестве таких автомобилей. Объясняют это тем, что все построенные в военное время штабные малолитражки были уничтожены в боях под Москвой.

По другой версии, все автомобили КИМ, которые не успели собрать до начала войны в Москве, собирали уже после войны в Ульяновске, хотя в этот город эвакуировали автозавод имени Сталина, а вовсе не завод имени КИМ. К тому же в официальной статистике УльЗИСа информация о сборке малолитражек отсутствует. Говорят, что именно на открытом командирском КИМ ездил герой предвоенного со-

ветского художественного фильма «Сердца четырех», однако детальное изучение стоп-кадров позволяет однозначно идентифицировать «загадочный фазтон» как *Ford Prefect Touring*. Правда, откуда у командира Красной армии фордовский автомобиль, все равно не ясно.

Однако все эти версии возникли не на пустом месте. Дело в том, что военные действительно проявляли интерес к КИМ-10-50. В мае 1941 года по приказу Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ КА) машина под заводским номером «178» была отправлена на подмосковный научно-исследовательский автополигон, где ей предстояло пройти цикл испытаний на прочность и надежность конструкции.

В течение месяца автомобиль нещадно гоняли по асфальтированной трассе Москва—Минск, а также по булыжно-щебеночному шоссе, проселочным дорогам,

косограм и бездорожью. В общей сложности КИМ накатал 4512 км. Испытания показали, что для использования в войсках автомобиль недостаточно проходим, маломощен и капризен в эксплуатации. Однако «отдельные недостатки» не мешали дать общую удовлетворительную оценку по результатам предварительных испытаний. Единственный официальный отчет был составлен 24 июня 1941 года, то есть через два дня после нападения Германии на СССР. В дальнейшем военные к теме использования КИМ не возвращались.

И все же КИМ-10 косвенно послужил вооруженным силам. Пусковое устройство КИМ было использовано в двигателе ГАЗ-ММ, адаптированном для армейского джипа ГАЗ-64, а на моторе невостробованного конкурента горьковской разработки прототипа НАТИ-АР стояли два кимовских карбюратора.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-14 «ЧАЙКА»

DeAGOSTINI

