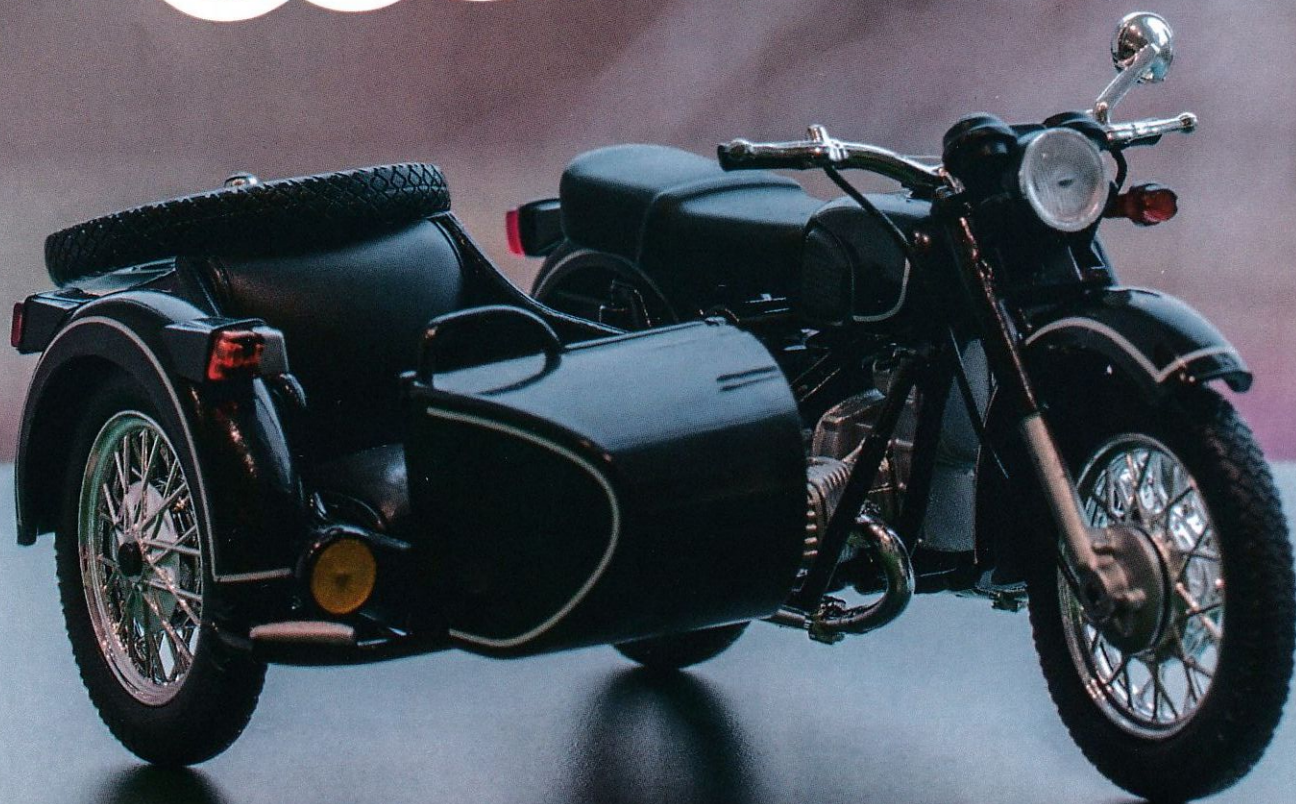


ВЫХОДИТ РАЗ В МЕСЯЦ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 999 РУБ.

№ 3

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



MT-11 «Днепр»

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
1:24

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР

«Мотолегенды СССР» № 3, 2021

Выходит раз в месяц

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

ИЗДАТЕЛЬ, ИМПОРТЕР В РОССИЮ:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону «горячей линии» в Москве:

8-495-660-02-02

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Мотолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-78873 от 04.08.2020 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

ТЕЛЕФОН «ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ» В РБ:

+375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

АДРЕС ДЛЯ ПИСЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Мотолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена 999 руб.

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять
последовательность выпусков и их содержание,
а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия мотоцикла
в масштабе 1:24

Представленные изображения модели
могут отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

ПЕЧАТЬ

ООО «ТИПОГРАФИЯ АМА-ПРЕСС»
107392, г. Москва, Зельев пер. д.3, пом.3

Тираж: 5500 экз.

© 2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2713-2781

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит
обязательному подтверждению соответствия
единым требованиям, установленным
Техническим регламентом Таможенного союза
«О безопасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата печати (производства): 13.01.2021

Дата выхода в России 26.01.2021

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

GR
GROUP

MT-11 «Днепр»

«Редкая птица долетит до середины Днепра», — писал Николай Васильевич Гоголь. «Редкий «Днепр» доедет до середины России», — шутили когда-то знатоки мототехники. Справедливости ради, это касалось не только «Днепра»: большая часть советских мотоциклов требовала постоянного ухода, регулировки и техобслуживания.

От мотовелосипеда к мотоциклу



▲ Мотовелосипед «Киевлянин» К1Б

Во времена, когда в нашей стране еще не знали таких слов, как «байкеры» и «стритрейсеры», водителей мототехники называли одинаково — мотоциклистами. Мотоцикл не считался роскошью, игрушкой или развлечением: к нему относились как к сугубо утилитарному транспортному средству для ежедневных поездок.

По сути, он выполнял ту же функцию, которую сегодня выполняют автомобили. Как и автомобили, мотоциклы делились

на категории, правда, деление это было весьма условным, только по одной характеристике — рабочему объему двигателя, и мотоциклетная категория

в водительском удостоверении была всего одна. Обладатели

мотоциклетных прав могли управлять любой мототехникой — от легких мотоциклов с моторами в 125 «кубиков» до тяжелых с коляской, а их в СССР выпускали всего два завода, в Ирбите и Киеве.

Киевский мотоциклетный завод (КМЗ) вырос из автобронетанковых ремонтных мастерских Киевского военного округа, созданных еще в 1932 году. После освобождения Киева от немецких оккупантов мастерские возобновили работу. Здесь восстанавливали разбитую отечественную и трофейную технику, собирали для отправки на фронт мотоциклы, поставлявшиеся в СССР по программе ленд-лиза. В 1945 году было принято решение организовать на базе этого предприятия мотоциклетный завод.

До Великой Отечественной войны в нашей стране массово выпускались мотоциклы с двухтактными моторами объемом 300 см³ и некоторое количество тяжелых мотоциклов с четырехтактными двигателями. Попытки изготавливать более легкую технику успеха не имели, хотя на малокубатурные «мотоциклы первоначального обучения» был высокий спрос. В Киеве организовали производство мотовелосипеда с двухтактным моторчиком объемом всего 98 «кубиков», двухступенчатой коробкой передач и дополнительным педальным приводом, который использовался как для пуска мотора, так и для движения «своим ходом», когда заканчивалось топливо. Это была типичная довоенная немецкая модель: мотовелосипеды массово строили практически все велосипедные фирмы Германии, и все они были похожи друг на друга, тем более что силовые агрегаты и колесные ступицы для мотовелосипедов поставляли всего две фирмы — *Fichtel & Sachs* и *ILO*. Производство мотовелосипеда К1Б «Киевлянин» и трехколесной инвалидной коляски К1В с тем же мотором продолжалось до 1952 года. Им на смену пришел тяжелый мотоцикл с коляской М-72.

Еще в 1949 году был ликвидирован, точнее перепрофилирован, Горьковский мотоциклетный завод. Часть оборудования передали в Киев, где решено было развернуть производство тяжелых машин. Они были нужны армии, милиции и другим государственным структурам. И хотя до 1954 года мотоциклы М-72 не продавались частникам, мощностей одного Ирбитского мотозавода для выполнения поставленных задач все равно не хватало. В результате тяжелые мотоциклы с нижнеклапанным оппозитным мотором надолго остались в производственной программе КМЗ, в то время как в Ирбите уже в 1957 году перешли на производство более совершенных моделей с верхними клапанами.

Одни хорошо, а два лучше

Первые модели мотоциклов М-52 и М-53 с оппозитным двухцилиндровым верхнеклапанным мотором рабочим объемом 500 см³ в Ирбите и Киеве появились практически одновременно, в середине 50-х годов. Это был эксперимент, в ходе которого в Ирбите построили порядка 700 мотоциклов, а в Киеве ограничились созданием десятка опытных машин. Такая существенная разница объясняется тем, что «в верхах» было принято решение в Ирбите создавать новый двигатель для установки в уже освоенную, но несколько модифицированную ходовую часть, а в Киеве разрабатывать абсолютно новый мотоцикл, что называется, с чистого листа.

Работа велась силами конструкторов Киевского мотоциклетного завода и специалистов серпуховского ЦКБ мотоцикlostроения. Конкретных прототипов у мотоцикла не было: он сочетал в себе элементы немецкой и британской мотоциклетных школ.

Изящные линии задней части рамы, расположенные под углом задний маятник и гидравлические задние амортизаторы, два инструментальных ящика по обе стороны рамы — все это образцы британского дизайна, в то время как сдвоенное изогнутое седло и невысокий вытянутый бензобак — характерные черты мотоциклов *BMW*. Оппозитный двигатель по конструкции очень напоминал продукцию фирмы *Zündapp*, а вот короткорычажная передняя вилка использовалась на многих немецких мотоциклах, таких как *Adler*, *Horex*, *NSU*.

Киевская машина получилась красивой и сбалансированной. Опытный мотор, у которого впервые в СССР кривошипно-шатунный механизм был собран на подшипниках скольжения (вкладышах), на стенде показал высокую по тем временам мощность — 29 л.с. К сожалению, тема 500-кубовых моторов продолжения не имела, но удачные конструкторские решения были использованы позже, когда на заводе вернулись к созданию верхнеклапанных двигателей. В новую ходовую часть установили модифицированный нижнеклапанный мотор — в результате получился мотоцикл К-750.

Следующим мотоциклом производства Киевского мотоцикла с верхнеклапанным двигателем стал К-650. В Министерстве автомобильной промышленности СССР, видимо, возникла мысль производить в стране более

совершенные мотоциклы, чем нижнеклапанные М-72 и их версии, ориентируясь на продукцию фирмы *BMW*, которая выпускала именно такую технику. Непонятно только, почему в министерстве выдали заказ на разработку верхнеклапанных мотоциклов с коляской сразу двум предприятиям — в Ирбите и Киеве. Отсутствие широкой сети дорог с твердым покрытием и необходимость использования

бензина А-76, который на тот момент считался высокооктановым и продавался далеко не на всех заправках, в расчет не принимались. Мощность мотора К-650 увеличилась до 32 л.с. (у К-750М — 26 л.с.), зато усложнились конструкция двигателя и регулировка клапанов, которую необходимо было проводить регулярно. К тому же цена мотоцикла выросла, что не вызвало восторга у покупателей. Максимальная скорость машины осталась прежней — 95 км/ч. Но где у нас в стране можно было ездить с такими скоростями на серийном тяжелом мотоцикле с коляской, и главное — кому это было нужно? «Гонщики» предпочитали мотоциклы-одиночки, а на «колясках» ездили солидные люди, которым зачастую важна была не столько скорость мотоцикла, сколько его вместимость, особенно в сельской местности или небольших городах. Вдобавок, бензин А-72, на котором работали не только мотоциклы К-750, но и все грузовики и автобусы того времени, можно было легко раздобыть у водителей: для грузовика 10 л бензина незаметны, зато для мотоцикла это почти 200 км пробега. А вот за бензином А-76 для К-650 надо было ехать на бензоколонку.



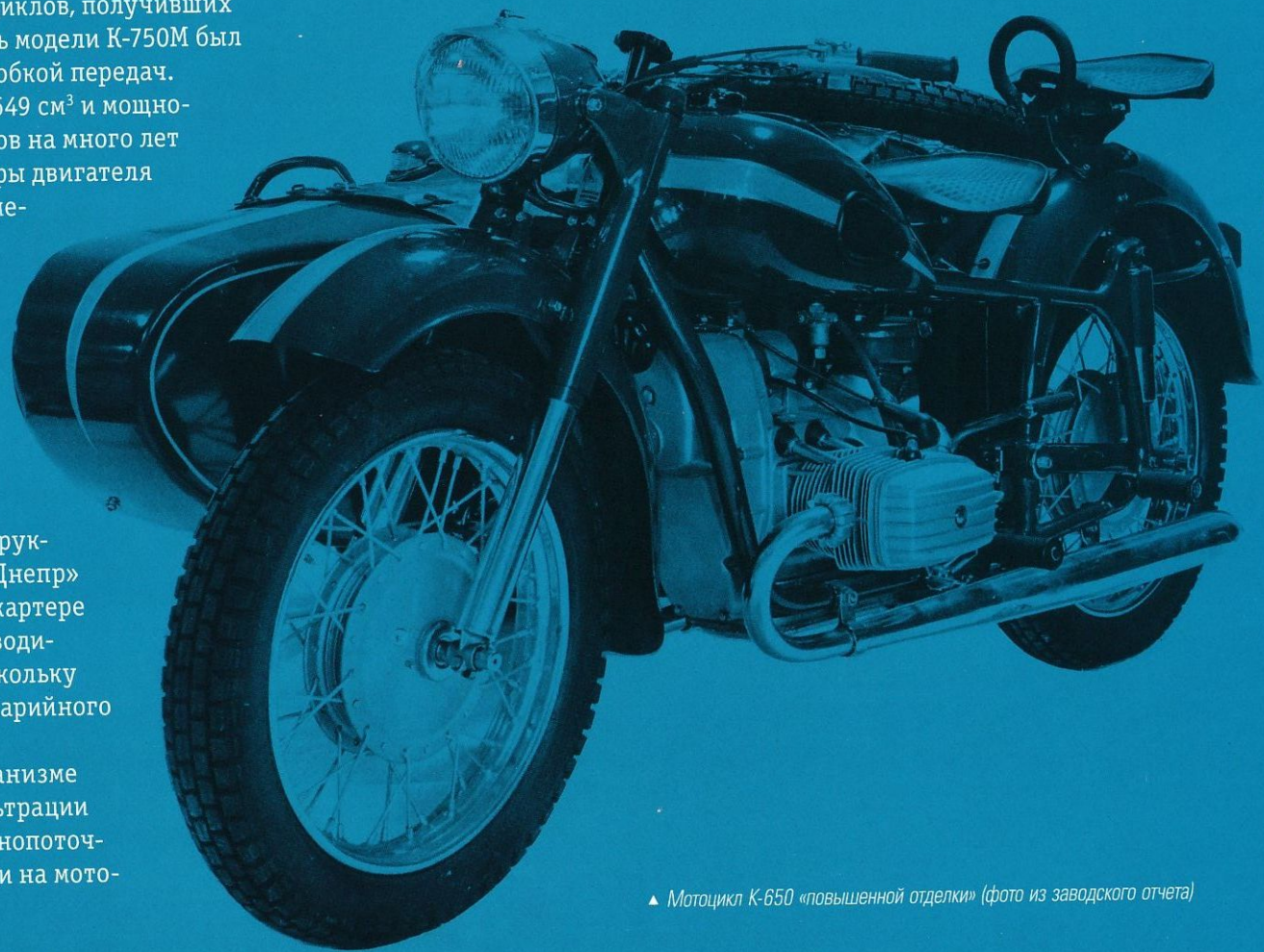
▲ Выставочный рекламный проспект опытного мотоцикла М-53

Истоки «Днепра»

Первый опытный мотор К-650 собрали еще в 1960 году, но завод продолжал выпускать нижнеклапанные мотоциклы, никто не собирался снимать их с производства. Лишь в 1967 году, к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции, на Киевском мотозаводе изготовили первую серийную партию из 60 верхнеклапанных мотоциклов, получивших название «Днепр» К-650. Фактически в ходовую часть модели К-750М был вставлен новый двигатель в сочетании со старой коробкой передач. Этот верхнеклапанный двигатель рабочим объемом 649 см³ и мощностью 32 л.с. определил конструкцию киевских моторов на много лет вперед — вплоть до закрытия предприятия. Цилиндры двигателя впервые для киевских мотоциклов были сделаны биметаллическими, они отливались из легкого сплава, а внутрь запрессовывались чугунные гильзы.

В отличие от мотоциклов Ирбитского мотозавода, двигатели которых имели разборный коленчатый вал и нижние головки шатунов на подшипниках качения, киевский мотор был создан по автомобильному принципу: неразъемный коленчатый вал и разборные нижние головки шатунов с вкладышами (подшипниками скольжения) от двигателя автомобиля «Москвич». Это главное отличие в конструкции двигателя заставляло владельцев мотоциклов «Днепр» уделять повышенное внимание количеству масла в картере и давлению масла в двигателе. Как иногда шутили, водитель «Днепра» узнается по легкому косоглазию, поскольку во время поездки регулярно косится на лампочку аварийного давления масла.

Минимальные зазоры в кривошипно-шатунном механизме потребовали введения в конструкцию системы фильтрации и очистки масла, в качестве которой выступила полнопоточная масляная центрифуга по образцу тех, что стояли на мотоциклах автомобилей «Запорожец».



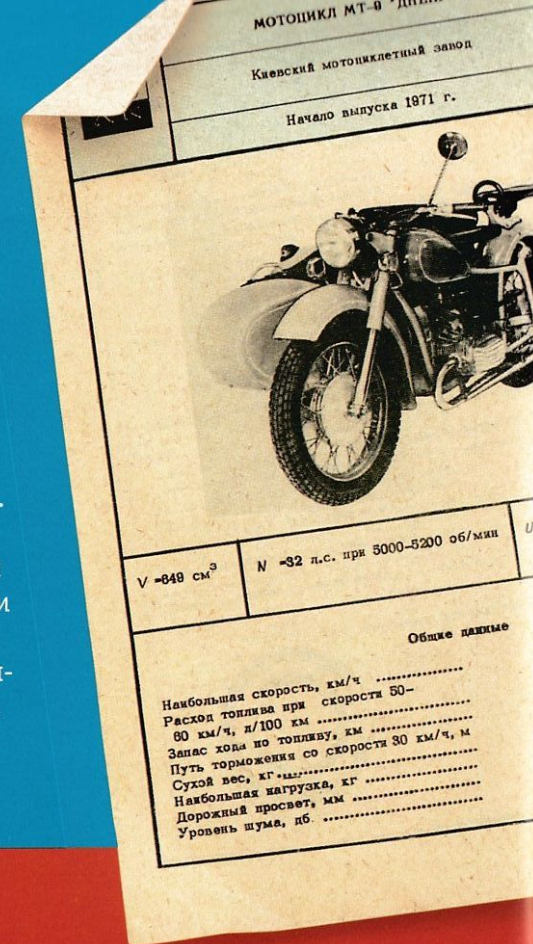
▲ Мотоцикл К-650 «повышенной отделки» (фото из заводского отчета)





▲ Армейский мотоцикл MB-650M

Использовавшееся в то время масло АС-8 собирало в себя продукты нагара и грязевые отложения в виде микрочастиц, которые под действием центробежных сил оседали на стенках вращающегося корпуса центрифуги. Через определенные промежутки времени этот корпус надо было снимать и отмывать от скопившихся наслоений. С появлением автомобилей «Жигули» владельцы мотоциклов «Днепр» для улучшения работы двигателя иногда заливали в него модное «жигулевское» масло — и двигатель внезапно клинило. Как оказалось, моющие присадки, содержащиеся в этом масле, первым делом вымывали все отложения из центрифуги и несли их прямоком в кривошипно-шатунный механизм, где зазоры во вкладышах тут же забивались и мотор начинал работать «всухую».



Специальная партия

В 1968 году, одновременно с началом серийного производства верхнеклапанной модели, стартовали работы по созданию мотоцикла МВ-650 с приводом колеса коляски. Подобные мотоциклы появились еще до Второй мировой войны. Опытные работы проводились и в нашей стране, но реально серийные мотоциклы МВ-750 с нижнеклапанным мотором и приводом колеса коляски с несимметричным дифференциалом начали выпускаться в небольших количествах лишь в 1966 году.

В ходовую часть мотовездехода в 1968 году установили верхнеклапанный мотор К-650 и новейшую по тем временам опытную коробку передач МТ-804 с передачей заднего хода и механизмом автоматического выключения сцепления при переключении передач — в результате получился специальный мотоцикл МВ-650. Машина имела увеличенный дорожный просвет и привод колеса коляски. Несмотря на то что серийный мотоцикл К-650 оснащался 6-вольтовым электрооборудованием, армейская версия сразу получила бортовую сеть на 12 В и указатели поворотов.

◀ Выставочный проспект мотоцикла «Днепр» МТ-9



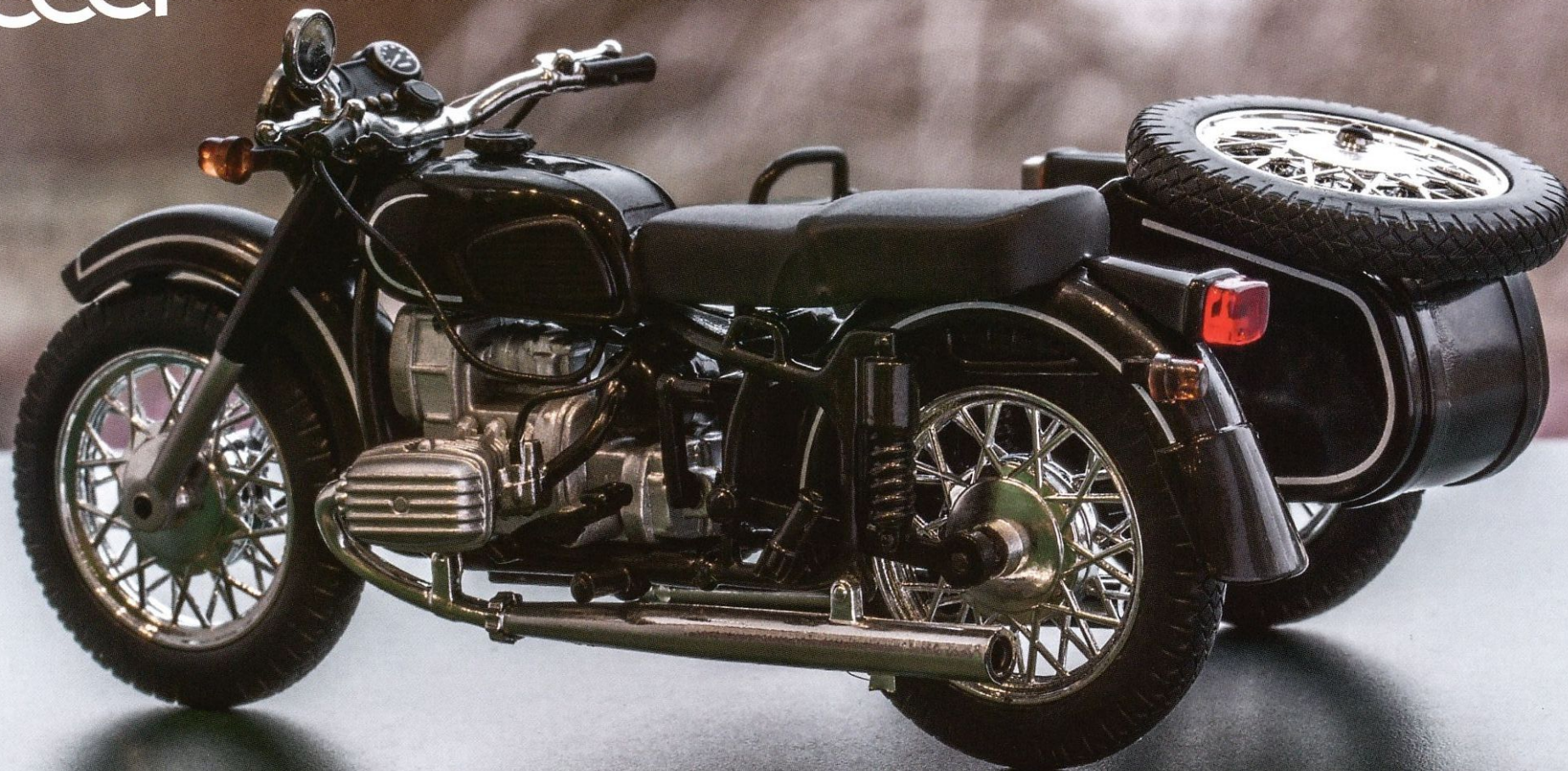
▲ Привод колеса коляски и канистра на коляске МВ-650М



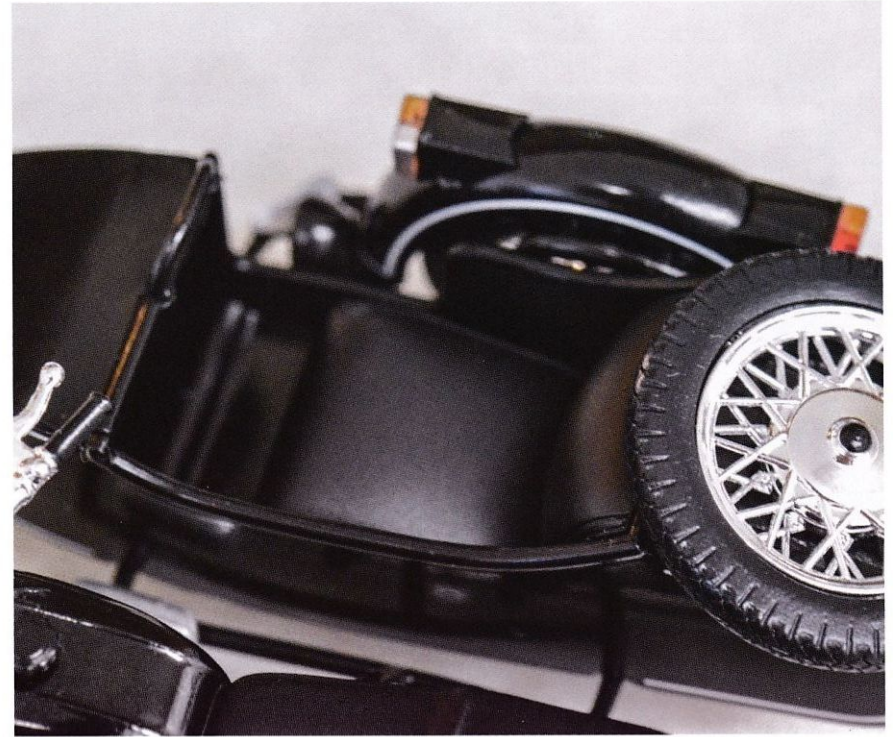
Для службы в правительственном Почетном эскорте были подготовлены мотоциклы «Днепр» К-650 в варианте «повышенной отделки», как писали в заводских отчетах, с максимальным количеством хромированных деталей. Каждый мотоцикл комплектовался ветровым стеклом на широком щитке, который полностью закрывал водителя и руль. На щиток устанавливались фонари-мигалки. Седло водителя было единственным (заднее седло убрали), на некоторых мотоциклах устанавливалась радиостанция. Такие модели оснащали специальными амортизаторами, которые делали подвеску более мягкой. Покрашенные в черный цвет мотоциклы украшали белые полосы по крыльям, бензобаку и шинам в местах прилегания к ободам колес. Как оказалось, К-650 стал последним серийным мотоциклом Киевского мотозавода, который использовали для Почетного эскорта. В дальнейшем Киевский мотозавод строил специально разработанные для этих целей мотоциклы.

◀ Мотоцикл К-650, подготовленный к службе в Почетном эскорте

МОТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



МТ-11 «Днепр»



Важные вехи

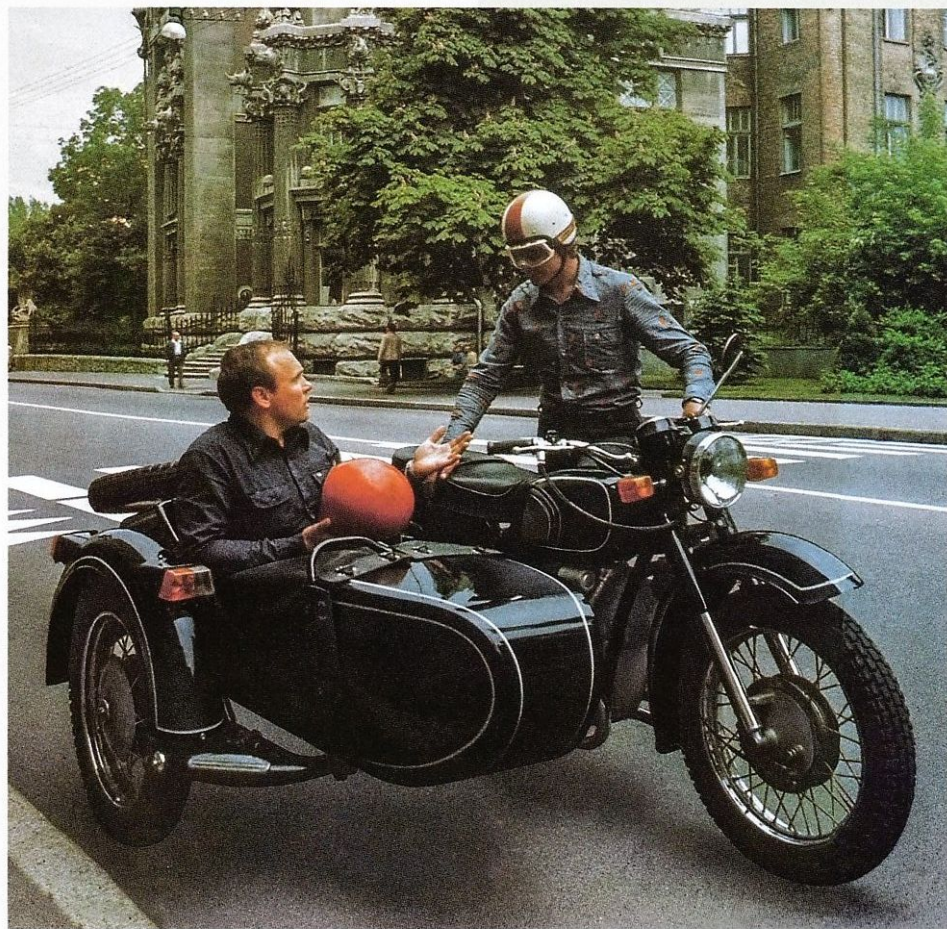
Вскоре после начала производства основная модель К-650 получила заводское обозначение «Днепр» МТ-8. Под этим индексом она выпускалась до 1971 года, когда ее сменила версия МТ-9, отлича-

вшаяся слегка модернизированным шасси, а главное — новой коробкой передач. Этот агрегат получил передачу заднего хода, новый механизм смены ступеней, не требовавший регулировок,

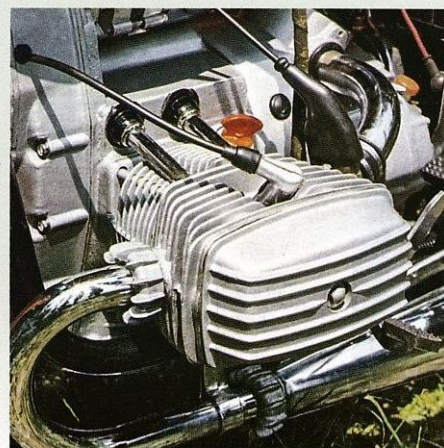
а также механизм автоматического выключения сцепления при переключении передач. В картере коробки появился датчик, а на фаре — контрольная лампа нейтральной передачи. Мотоцикл дополнили новыми фонарями и указателями поворотов. Именно «Днепр» МТ-9 в ноябре 1971 года стал 500-тысячным мотоциклом Киевского мотозавода. Эта модель продержалась на конвейере до 1976 года.

Эпохальным можно назвать 1974 год: к радости покупателей, на модели «Днепр» МТ-10 появилась 12-вольтовая система электрооборудования с новым генератором и оптическим элементом фары, аналогичным тем,

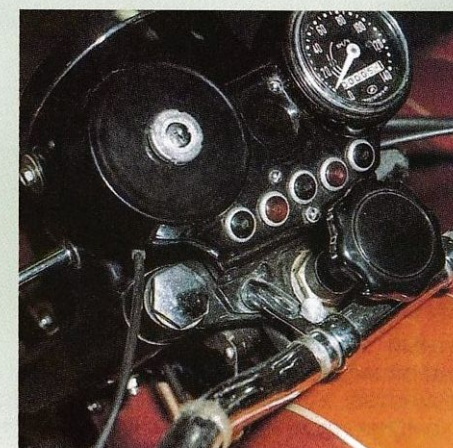
что применялись на автомобилях «Жигули». Это значительно повысило эффективность приборов внешнего освещения и сигнализации. Кроме того, впервые на киевских моделях начали использовать новый отдельный щиток приборов со спидометром, замком зажигания и контрольными лампами, причем конструкция щитка позволяла в перспективе вместо замка зажигания устанавливать тахометр. К сожалению, «кардинальные новшества» этим и ограничились: бензобак новой формы и увеличенной емкости, а также сдвоенную мягкую подушку сиденья можно отнести скорее к косметическим мерам, чем к серьезной модернизации.



▲ Мотоцикл «Днепр» МТ-10-36

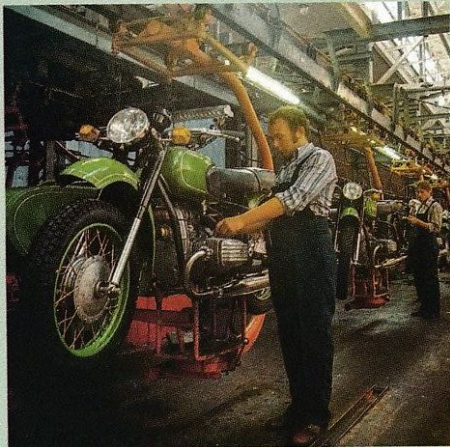


▲ Двигатель мотоцикла «Днепр» МТ-10-36



▲ Щиток приборов с замком зажигания мотоцикла «Днепр» МТ-10-36

В 1977 году появились первые образцы мотоцикла «Днепр» МТ-10-36. Название отражало возросшую до 36 л.с. мощность двигателя. На моторе изменили диаметр тарелок клапанов. Кроме новых карбюраторов, на машину установили двухкулачковый тормоз переднего колеса с фиксатором на руле, что позволило использовать механизм как стояночный тормоз. Глушители увеличенного диаметра были унифицированы с аналогичными ирбитскими. Замок зажигания на руле мог работать как противоугонное устройство. 26 января 1979 года с конвейера сошел миллионный мотоцикл киевского производства. Модель «Днепр» МТ-10-36 выпускалась до 1984 года, когда ее сменила версия МТ-11. Эта машина оснащалась двигателем меньшей мощности — 32 л.с. вместо 36. При тогдашних скоростях движения понятия «динамика» применительно к тяжелым мотоциклам



▲ Мотоциклы «Днепр» МТ-10-36 на сборочной линии Киевского мотозавода

в принципе не существовало, а вот крутящий момент двигателя был маловат. Его увеличили, чуть понизив мощность и добавив мотоциклу тяговитости, особенно на низших передачах. В конструкции ходовой части появился тормоз колеса коляски с тросовым приводом, а также стояночный тормоз, действовавший на заднее колесо машины и колесо коляски. Усилие между тормозами заднего колеса и колеса коляски распределялось в отношении 7:3. Из других изменений стоит отметить модернизированную светотехнику и руль новой формы с комбинированными переключателями. Датчик стоп-сигнала, установленный на кронштейне рычага переднего тормоза, позволял задействовать стоп-сигнал не только при нажатии ногой на педаль, но и при использовании стояночного тормоза. Другие изменения были не столь заметными. Двигатель, коробку передач и некоторые узлы сделали взаимозаменяемыми с аналогичными агрегатами мотоциклов «Урал». Вскоре покупателям предложили верхнеклапанную полноприводную версию с «одинадцатым» силовым агрегатом, получившую название «Днепр» МТ-16. Привод колеса коляски сохранил несимметричный цилиндрический дифференциал, распределявший крутящий момент между задним колесом мотоцикла и колесом коляски в соотношении 19:11.

Гражданский «Днепр» МТ-16 с приводом колеса коляски продавался населению



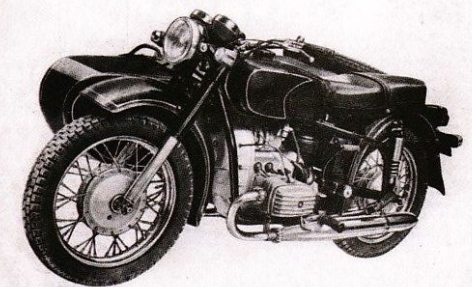
Редуктор привода колеса коляски смонтировали на рычаге подвески колясочного колеса. Интересно, что на этом мотоцикле были сохранены отдельные седла водителя и заднего пассажира, как на родоначальнике киевских мотоциклов М-72. Очевидно, конструкторы исходили из того, что военный экипаж мотовездехода в полной выкладке, особенно зимой, сидя в обнимку, окажется неспособным выполнять боевые задачи.

► Рекламный проспект мотоцикла «Днепр» МТ-10-36 для выставки «Автопром-77»



Выст. предприятия
автомобильной промышленности,
победители во всесоюзном
социалистическом соревновании

МОТОЦИКЛ «ДНЕПР»
МТ-10-36



Для своих и на экспорт

Мотоциклы с коляской Киевского и Ирбитского мотозаводов пользовались хорошим спросом. Это позволяло поддерживать стабильные объемы производства, особенно в 80-е годы, когда каждое из предприятий выпускало примерно по 100 тыс. мотоциклов в год. С определенного момента ирбитские и киевские мотоциклы стали оснащаться взаимозаменяемыми узлами и агрегатами, что в условиях стабильного дефицита было очень важно. Кроме того, конструкторы предусмотрели возможность установки деталей и узлов новой продукции на ранние модели своих предприятий: до середины 90-х годов это позволяло поддерживать на ходу абсолютное большинство когда-либо выпущенных в стране «оппозитов». При этом существовало четкое разделение «ареалов» реализации мотоциклов разных заводов. В первую очередь снабжались ближайшие к предприятиям территории: для Ирбита это был Урал, для Киева — вся Украина. А вот жители Тулы, например, очень обижались на то, что у них из тя-

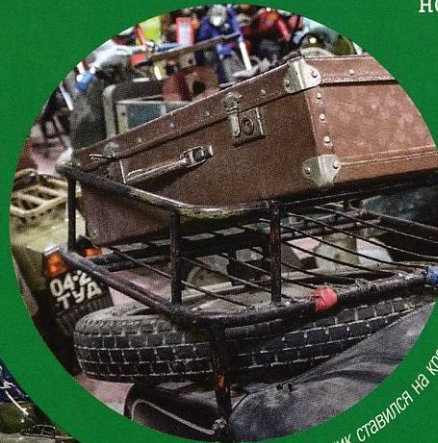
желых мотоциклов продавались только «Днепры», а купить «Уралы» было невозможно, за ними приходилось ехать в другие регионы. Экспортная программа Киевского мотозавода составляла всего несколько сотен мотоциклов в год, но они расходились по всему миру, включая страны Африки и Австралию. В Великобритании одно время даже существовала экспортная фирма, предлагавшая советские мотоциклы под маркой «Козак» (*Kossack*). Англичане запросто могли отсоединить боковую коляску, установить специально изготовленный бензобак увеличенного объема, заменить задние амортизаторы на более мягкие и предлагать советские тяжелые мотоциклы в качестве «одиночек», хотя базовая конструкция не предусматривала эксплуатации без коляски.

А на просторах СССР «Днепры», особенно когда никто не видел, могли эксплуатироваться как угодно. Запрет на езду на тяжелых мотоциклах без коляски (кстати, для мотоциклов с цепным приводом заднего колеса — нашего «Ижа», зарубежных «Паннонии» и «Явы» — такого запрета не было) попросту игнорировался, зато возможность

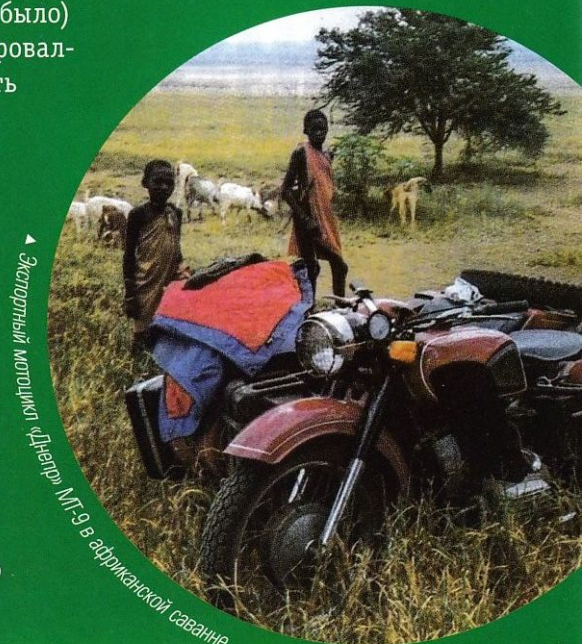
снять кузов коляски и установить вместо него короб или платформу использовалась сплошь и рядом. Для путешествий по нашей стране тяжелые мотоциклы подходили плохо, главным образом из-за своей тихоходности. Невысокая средняя скорость при движении с полной нагрузкой часто не позволяла обогнать тащившийся впереди грузовик: в результате путешествие грозило растянуться на два отпуска вместо одного...



▲ «Днепр» МТ-11 с самодельными ветровым стеклом коляски и багажником



▲ Багажник ставится на крепление запасного колеса



▲ Экспортный мотоцикл «Днепр» МТ-9 в африканской саванне

«Побочные продукты»



Мотоцикл «Днепр» К-650 в варианте для Почетного эскорта

Выпуская массовую продукцию Киевский мотозавод в то же время оставался своеобразной опытной базой для малосерийных мотоциклов. Прежде всего, это касается армейских мотоциклов с приводом на колесо коляски. Модели МВ-750 и МВ-650, с нижне- и верхнеклапанными моторами соответственно, долгое время поставлялись в Советскую армию: они использовались в разведподразделениях, в Военной автоинспекции, а также для специальных целей, например, в качестве легкого кабелеукладчика. Нижнеклапанные моторы с дополнительной системой принудительного воздушного охлаждения применялись в качестве основы для легких генераторов и как вспомогательный двигатель на некоторых легких артсистемах. Самым известным «побочным продуктом» Киевского мотозавода стали мотоциклы для Почетного эскорта. Кроме того, в 1976 году была сделана партия мотоциклов-одиночек для Госавтоинспекции Киева.

Последние ихидт



▲ Мотоцикл «Днепр» МТ-10-36 в варианте противопожарной мотопомпы, несущий службу в одной из частей МЧС Подмосквья

Эти мотоциклы окрашивались в белый цвет, хотя в то время для всей милицйской техники, в том числе и для ГАИ, использовалась желто-синяя гамма. Для таких машин специально подготовили ветровые стекла со стеклопластиковым фартуком. Укороченное седло-подушка было рассчитано только на водителя, добавился боковой откидной упор. Для безопасности водителя на раму устанавливали боковые дуги с крепившимися на них красными сигнальными фонарями, а на руле разместили два зеркала заднего вида — в то время это было редкостью для отечественной техники. Изменения в конструкции свелись к уста-

новке заднего колеса в маятнике задней подвески на конических подшипниках.



► Мотоцикл-одиночка для Госавтоинспекции Киева



▲ Мотоцикл-одиночка «Дніпро» КМЗ-8.157-02

После обретения Украиной независимости мотоциклы Киевского мотозавода стали называться «Дніпро». С 1991 года выпускался мотоцикл-одиночка «Дніпро» КМЗ-8.157-02, который отличался 18-дюймовыми колесами, модернизированной передней вилкой, «скоростной» главной передачей, более мягкой подвеской обоих колес и указателями поворота, установленными справа, в дополнение к левым «колясочным». Предусмотрев возможность эксплуатации этого мотоцикла с боковой коляской, инженеры оставили передачу заднего хода, заблокировав рукоятку его включения, на раме сохранили места присоединения коляски и штекер для ее электрооборудования. Вместе с моделями «Дніпро-11» и «Дніпро-16» «одиночка» составил основу заводской программы. Колясочные версии предлагались как с телескопической, так и с длиннорычажной передней вилкой, был разработан вариант мотора с полнопоточным масляным фильтром.



▲ Мотоцикл «Дніпро-16» с приводом колеса коляски

В тяжелейших условиях распада СССР и становления государственности Украины на заводе продолжались экспериментально-конструкторские работы: можно вспомнить мотоцикл с 1000-кубовым оппозитным двигателем и грузовой трицикл грузоподъемностью 300 кг. Тем не менее, к концу тысячелетия серийное производство прекратилось, и сегодня завода, когда-то выпускавшего более 100 тыс. тяжелых мотоциклов с коляской в год, уже не существует.



▲ Мотоцикл «Дніпро» КМЗ-8.156-100 с длиннорычажной передней вилкой

Технические характеристики мотоцикла «Днепр» МТ-11 образца 1985 года

Габаритные размеры с коляской	2500×1800×1100 мм
Колесная база	1510 мм
Высота седла	730 мм
Вес в снаряженном состоянии	350 кг
Объем бензобака	19 л
Максимальная скорость с коляской	105 км/ч
Расход топлива на скорости 50–60 км/ч	8 л
Двигатель	двухцилиндровый, четырехтактный, верхнеклапанный, с оппозитным расположением цилиндров
Система охлаждения	воздушная
Диаметр цилиндра	78 мм
Ход поршня	68 мм
Рабочий объем двигателя	649 см ³
Мощность	32 л.с.
Коробка передач	четырёхступенчатая, с передачей заднего хода
Сцепление	сухое, двухдисковое
Передача на заднее колесо	карданным валом
Рама	трубчатая, дуплексная, неразборная, закрытого типа
Передняя подвеска	телескопическая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами
Задняя подвеска	маятниковая, пружинная, с гидравлическими амортизаторами
Колеса	взаимозаменяемые
Размер шин	3,75×19"

В следующем номере

МОТО ЛЕГЕНДЫ СССР



Čezeta 502

DeAGOSTINI

МАСШТАБ
1:24

