

Такая эмблема появилась 40 лет назад на ковровских мотоциклах К-58 и

# ЗАЙЦЫ НА БЕНЗОБАКАХ

более мощный и надежный генератор переменного тока Г-401, улучшив

К-175. Первый — завершал ряд сменявших друг друга моделей с двигателем 125 см<sup>3</sup>, а второй — стал головной серийной машиной с мотором 175 см<sup>3</sup>. Казавшееся незначительным увеличение рабочего объема цилиндра силового агрегата открыло большие возможности для совершенствования строившихся в Коврове мотоциклов. Однако все по порядку...

Завершая пятилетие 1946—1950 гг. серийного выпуска «макак», специалисты Ковровского инструментального завода — так в открытой переписке называли это секретное оружейное предприятие — понимали, что для увеличения спроса на выпускаемые по конверсии изделия необходимо все время улучшать их качество. Это тем более казалось важным, что мировое мотоцикlostроение развивалось в направлении повышения скорости и комфорта езды, чему способствовало повсеместное строительство шоссейных дорог. Для воплощения такого замысла на заводе организовали Специальное конструкторское бюро (СКБ), руководителем которого назначили И.В.Долгушева.

Прежде всего его коллективу поручили модернизацию К-125. Начали с самого очевидного — морально устаревшую параллелограмную вилку переднего колеса заменили на более прогрессивную телескопическую, оснащенную пружинами и гидравлическими амортизаторами, и хорошо себя зарекомендовавшую при испытаниях спортивного мотоцикла М1В. Новую модель 1951 г. внедрили в производство и выпускали в течение 5 лет. При дальнейшей ее модернизации заднее колесо установили на маятниковую подвеску с аналогичным поддрессориванием. Ход мотоцикла стал более плавным. Новинку обозначили К-55, в 1955 г. ее передали в серийное производство, и строили 4 года.

Тем временем проектировщики СКБ, ориентируясь на иностранный опыт и достижения специалистов Центрального экспериментально-конструкторского бюро в Серпухове и совершенствуя К-55, работали в двух направлениях. Первое сводилось к улучшению дизайна этой машины. В результате усилили раму, изменили форму бензобака, электрооборудование закрыли обтекаемым капотом, на котором разместили два инструментальных ящика. Мотоцикл, обозначенный К-58, стал изящнее, хотя и остался все тем же «пятьдесят пятым». Второе направление выводило ковровское мотоцикlostроение на более высокий технический уровень. Оно состояло в использовании двигателя с рабочим объемом цилиндра 175 см<sup>3</sup>. Его установили на ходовую часть только что созданного К-58. Мотоциклы с такими моторами уже строили за границей, например, ЧЗ-175 и ЯВА-175 — в Чехословакии, МЦ-ЭС175 — в ГДР. О них шли хорошие отзывы как в прессе, так и непосредственно от владельцев. Специалисты СКБ оказались способными учениками. Они занимались как отечественный, так и зарубежный опыт, не отрываясь от заводских реалий, ведь им предстояло перейти на серийное производство новой модели без снижения объемов выпуска мотопродукции.

Итак, в 1957 г. конструкторы «инструментального» завода спроектировали два новых мотоцикла, на бензобаках которых появилась одна и та же эмблема: стоящие на задних лапах друг против друга зайцы. Это были К-58 и сделанный на его основе — К-175, разработкой которого руководил главный инженер завода В.В.Бахирев, участвовали В.И.Лапшин, Ю.А.Фомин, Ю.В.Данилов и др. Опытные

машины изготавливали С.Г.Разоренов, М.И.Соловьев, К.С.Седенко и др.

Вот как был устроен К-175. Внутри закрытой рамы расположили новый двигатель, скомпонованный как у прототипа с трехступенчатой коробкой перемены передач. Заднее колесо закрыли капотом, в боковинах которого разместили инструментальные ящики, а сверху расположили мягкое двухместное сидение, сзади которого закрепили хромированную скобу. К нижним трубам рамы прикрепили убирающиеся подножки для ног пассажира. Цепь привода заднего колеса упрятали в пыленепроницаемый кожух, крыло переднего — сделали более глубоким, сигнал разместили над ним, переключатель света и замок зажигания вмонтировали в фару, применили стоп-сигнал. Впервые в нашей стране на серийной машине использовали взаимозаменяемые колеса с 16-дюймовыми шинами.

Рассматривая К-175, чувствуешь, что над его обликом тщательно потрудились дизайнеры. Благодаря высоко эстетичной проработке вида скобу, или, как принято говорить у художников, — силуэта, в который очень гармонично вписались шины меньшего размера, этот мотоцикл кажется компактнее «макаки», хотя и превышает ее на 40 мм. Улучшению эстетики способствовали объединение картера двигателя с кожухом карбюратора, глушители конической формы и ажурная литая откидывающаяся подставка.

Были и другие удачные технические решения. Тормозные барабаны сделали во всю ширину ступицы колеса, за счет чего рабочая площадь тормозных колодок существенно возросла и, естественно, улучшилось торможение машины. На ней впервые в стране применили короткоходный двухтактный двигатель, у которого ход поршня был короче диаметра цилиндра. Такие моторы имеют больше возможностей для форсирования и потому считаются более перспективными по сравнению с длинноходовыми.

К-175 оказался весьма комфортабельным в движении, в особенности — при езде с пассажиром. Тому способствовали увеличение хода колес при поддрессоривании и эластичная работа их подвесок за счет применения гидравлических амортизаторов, а также большее соотношение поддрессоренной массы (ездоки + мотоцикл без учета колес) к неподдрессоренной (колеса).

В 1957 г. в Коврове, на основе силового агрегата К-175 и элементов ходовой части инвалидной мотоколяски Серпуховского мотозавода, спроектировали и делали в ограниченном количестве трехколесные грузовые мотоциклы — поскольку они не получили широкого распространения, их изготовление быстро прекратили.

В 1958 г. ковровчане изготавливали сразу три модели: К-55, К-58, К-175, и проводили сравнительные стендовые и ходовые испытания двух последних. «Сто семьдесят пятый» показал лучшие результаты, но несмотря на это в течение следующих трех лет строили обе машины. В 1959 г. часть строившихся К-175 оснащали генератором переменного тока Г-38, за счет чего существенно упростилась электросистема, ведь из нее удалили аккумулятор и реле-регулятор.

В том же году под руководством начальника СКБ В.И.Лапшина спроектировали новую модель — «Ковровец-175А». Главным ее отличием стала четырехступенчатая коробка перемены передач. Благодаря этому заметно улучшились динамические и ходовые свойства мотоцикла, в котором были и другие новшества. Например, бо-

искрообразование в моторе и освещенности дороги. Принятое обозначение свидетельствовало и о преемственности конструкции, о чем символизировал фрагмент «175А», и о гордости проектировщиков своим детищем. Ведь они как бы посчитали мотоцикл жителем своего города — ковровцем. Сами же мотоциклисты выражались кратко: «Ковровец» либо «К-175А».

Новую машину строили в течение 1960—1962 гг. В дальнейшем ее неоднократно улучшали, вводя в обозначение символы «Б» и «В». И после очередной модернизации, видимо, по мнению заводчан весьма существенной, мотоциклу дали новое наименование — «Восход», различные модификации которого все еще выпускаются. Да и те машины, которые сходят с конвейеров теперь уже Открытого акционерного общества «Завод имени В.А.Дегтярева», — «Сова» и другие, все они ведут свою родословную от красавца К-175.

Мне нравился «сто семьдесят пятый» не ездить на нем не доводилось, зато поспорить с ним пришлось. В 1967 г. я, ИЖ-49 и мой товарищ Иван Борисенко, К-175 отправились из столицы на Украину по Симферопольскому шоссе. Мы условились, что будем ехать в удобном для каждого из нас режиме, и при большом удалении друг от друга обогнавший подождет оставшего. И что же? Мне пришлось все время догонять. «Чугунка» литого цилиндра ИЖ-49 перегревалась, что сдерживало скорость движения. На ровных участках тем более на спусках я отставал, но если мы вместе начинали преодолевать затяжной подъем, то мой «танк» брал его на прямой передаче, Ивану же на трехскоростном К-175 приходилось включать понижающую вторую передачу, и вот тогда-то ему требовалось догонять меня на прямой и спуске, следовавшими за подъемом.

Оценивая появление отечественных мотоциклов с рабочим объемом двигателя 175 см<sup>3</sup>, отметим следующие обстоятельства. Во-первых, выпуск подобных машин не предусматривался Постановлением правительства от 1944 г. о развитии мотоцикlostроения после окончания Великой Отечественной войны. Однако за десятилетие 1945—1955 гг. моторостроители освоили изготовление таких движков, повысили их удельные показатели, и в результате они стали удобными для применения на легких мотоциклах, которые после этого своим динамическим характеристиками начали приближаться к моделям класса 250 см<sup>3</sup>. Во-вторых, к 1955 г. у нас намечалась некоторая конверсия военного производства, связанная с миролюбивой политикой государства, и на Ковровском инструментальном заводе высвободились производственные мощности. Их-то и приспособили для расширения выпуска двухколесного моторизованного транспорта для другой народнохозяйственной продукции.

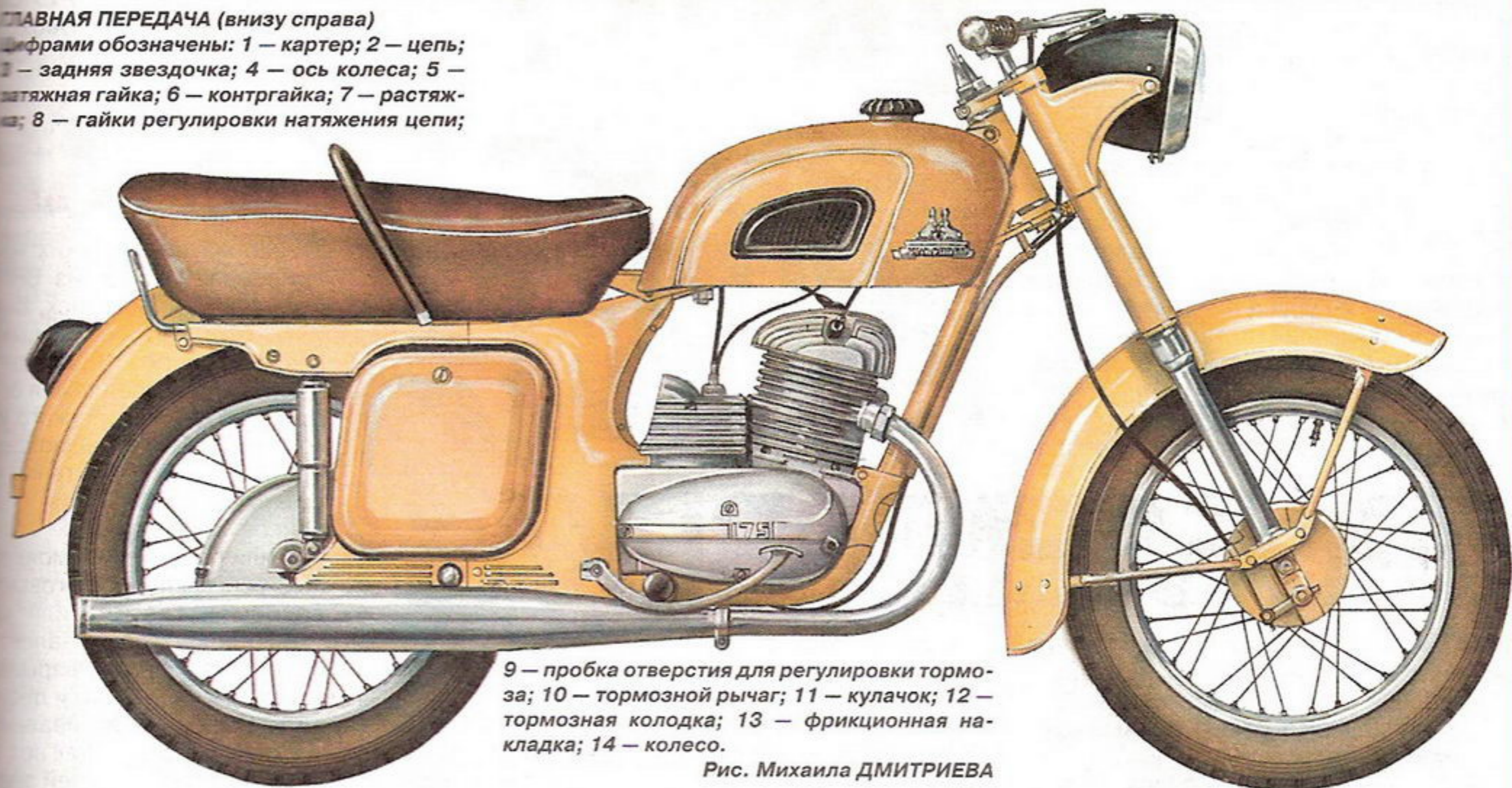
За полвека (1946—1996) в Коврове «инструментальном» заводе изготовили 8013 тыс. мотоциклов пятидесяти различных моделей (в том числе 15 типов дорожных машин); из них 1283 тыс. были «Ковровцы», среди которых 185 тыс. — К-175. Сегодня в движении эту машину вряд ли встретишь. Однако многие коллекционеры гордятся собственными «сто семьдесят пятими»; что же касается Политехнического музея, то в его фондах хранятся два мотоцикла К-175.

**Олег КУРИХИН**  
ведущий научный сотрудник  
Политехнического музея



**ОСНОВНАЯ ПЕРЕДАЧА (внизу справа)**

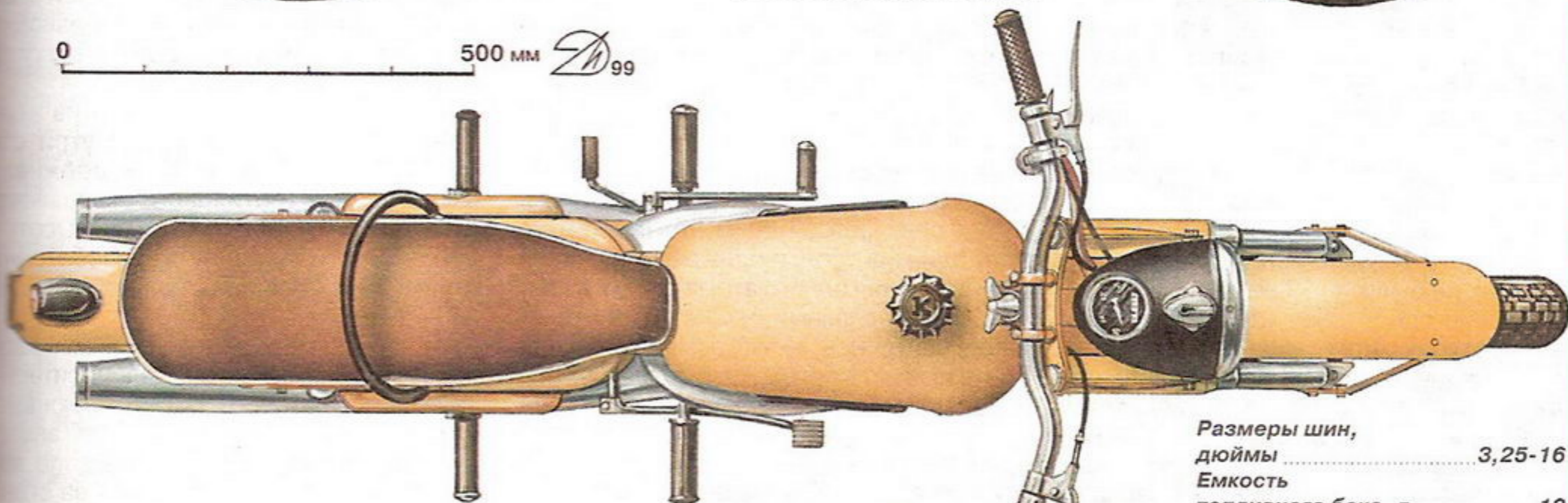
Цифрами обозначены: 1 — картер; 2 — цепь; 3 — задняя звездочка; 4 — ось колеса; 5 — затяжная гайка; 6 — контргайка; 7 — растяжка; 8 — гайки регулировки натяжения цепи;



9 — пробка отверстия для регулировки тормоза; 10 — тормозной рычаг; 11 — кулачок; 12 — тормозная колодка; 13 — фрикционная накладка; 14 — колесо.

Рис. Михаила ДМИТРИЕВА

0 500 мм 99



Размеры шин, дюймы ..... 3,25-16  
 Емкость топливного бака, л ..... 13  
 Масса заправленного мотоцикла, кг ..... 120  
 Наибольшая скорость, км/ч ..... 80  
 Запас хода по шоссе со скоростью 50 км/ч, км ..... 400



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА К-175**

Длина, мм ..... 1910  
 Ширина, мм ..... 720  
 Высота, мм ..... 1010  
 База, мм ..... 1255  
 Дорожный просвет, мм ..... 140  
 Тип двигателя ..... двухтактный, одноцилиндровый  
 Рабочий объем, см<sup>3</sup> ..... 173,7  
 Диаметр цилиндра, мм ..... 61,75  
 Ход поршня, мм ..... 58  
 Степень сжатия ..... 6,7  
 Максимальная мощность, л.с. .... 8,0  
 Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин ..... 5200  
 Система зажигания ..... батарейная  
 Передача от мотора к сцеплению ..... безроликовая цепь  
 Сцепление ..... многодисковое, масляное  
 Количество передач ..... 3  
 Привод заднего колеса ..... роликовая цепь  
 Подвеска заднего колеса ..... маятниковая

