

Курьерскими называли в 1920 — 30-е гг. самые быстроходные поезда. Курьерами издавна именуют специалистов по быстрой доставке наиболее важных, часто конфиденциальных сведений и документов. И свое столь ответственное имя изделие знаменитого оружейного завода имени В.А. Дегтярева (ЗиД) получило не даром. Этот мотоцикл — самый скоростной среди ковровских собратьев. Его создали в 1996 г. — к 50-й годовщине освоения мотоциклетной продукции в городе Коврове. Отличный подарок к славному юбилею!

На ЗиДе основным считалось оружейное производство, а выпуску мототехники отводилась второстепенная роль. Но в 1940 — 80-х гг. спрос на ковровские мотоциклы был очень высок, и это побуждало заводчан наращивать выпуск одной — двух моделей, заменяя морально устаревшие новыми через 5 — 6 лет. В результате потребность населения в зидовских машинах полностью удовлетворялась, а их вполне приемлемая цена даже способствовала стабильному росту производства. Так продолжалось до пресловутой перестройки, вызвавшей резкое снижение покупательной способности большинства граждан нашей страны.

Что противопоставило этому руководство завода? Совершенствование выпускаемых моделей, освоение выпуска новых марок мотоциклов, в том числе с двигателями ранее неиспользуемой на заводе кубатуры, самостоятельный поиск заказчиков — даже за границей.

Еще в 1946 г. на Ковровском инструментальном заводе (как тогда в открытой печати называли будущий ЗиД) освоили выпуск «Макаки» с мотором 125 см³, а в 1957-м, увеличив рабочий объем двигателя на 50 «кубиков», — К-175 (см. «ТМ», № 6 за 1999 г.). С такой кубатурой страна получила за 30 лет миллионы мотоциклов различных марок. Замыкает ряд «Сова-175».

Эту дорожную машину создали по всем правилам мотоциклетного дизайна. Глядя на нее сбоку, различаешь как бы три слоя, выделенных разными цветами. Верхний — черный. Таковы обтекатель фары, рукоятки руля, двухместное седло. Средний — красный. Он как бы объединил в своего рода волну переднее крыло, бензобак, боковые накладки и миниатюрный багажник. А нижний — сверкает хромом и белизной колес, передней вилки, движка и пружин задней подвески. Трехслойная цветовая гамма призвана зрительно удлинить машину, усилить ощущение ее стремительности. И дизайнерам это удалось. Под стать эстетике «Совы» и ее технические характеристики. 175-кубовый движок мощностью 13 л.с. разгоняет мотоцикл до скорости 100 км/ч. Неплохо для машины с таким мотором.

На этих «Сов-байках» стали ездить в городах, по шоссе, «гравийкам», «грунтовкам» и даже лесным тропам. Владельцы новинки были довольны ее ходовыми качествами на всех видах дорог. Знатоки включили «Сову-175» в класс «эндуро», что на латыни означает «выносливый». Американцы же, по обыкновению, дали свое название — «мотоцикл двойного назначения», подразумевая, что на нем можно ездить по асфальту и без него.

Мода на «эндуро» зародилась в 1967 г., и чем дальше, тем больше фирм выпускало такие байки. Конкуренция подталкивала производителей разнообразить их конструкции. Поэтому ввели подклассы «эндуро». В наши дни их уже несколько: «мягкий», «жесткий», «городской», «для путешествий» и др. «Сову-175» отнесли к первому. Ее «мягкость» означает, что наша «ночная птица» предназначена для езды по шоссе и сельским дорогам. Видимо, поэтому она до сих пор в чести у мотоциклистов.

Название мотоцикла написано на бензобаке заглавными буквами: «СОВА», многие воспринимают эти литеры как латинские и читают: «КОБА», полагая, что перед ними иностранный мотоцикл. Возможно, оттого он и производит на многих особое впечатление. Похоже, такой лингвистический казус на ЗиДе не предвидели и, возможно, о нем даже сожалеют. Что ж, урок мотоциклостроителям: надо избегать подобных разночтений и всячески отстаивать честь своей заводской марки, а в первую очередь, названия.

Серийный выпуск «Совы-175» освоили в 1993 г. и к началу III тысячелетия произвели 48,5 тыс. экз. Несмотря на то, что «сто семьдесят пятая» хорошо себя проявила в пробеговых испытаниях, ее сразу же начали модернизировать. Прежде всего заводчанам хотелось улучшить динамические показатели, для чего следовало повысить мощность двигателя. Форсировать же и без того «зажатый» мотор (степень сжатия достигала 9,5) не имело смысла — снизилась бы приспособляемость. Поэтому решили изменить кубатуру, ограничившись минимальной доработкой. Как принято в спортивных моделях, несколько увеличили диаметр цилиндра и, соответственно, поршня. Рабочий объем мотора возрос на 25 см³, а мощность — на 2 л.с. При этом улучшились приспособляемость и приемистость мотоцикла (быстрота набора оборотов мотора), что положительно сказалось на динамике движения. Обновленную модель назвали «Сова-200» и с 1995 г. начали выпускать серийно. До конца 2000-го изготовили 4600 «двухсоток».

Служба маркетинга ЗиД сразу же стала продвигать новинку на экспорт. И вскоре выяснилось, что машину следовало немного доработать, чтобы в своем классе «мягких эндуро» (Soft Enduro) она могла составить конкуренцию признанным авторитетам. Вот что сказал об этом начальник КБ перспективного проектирования ходовой части В.П. Печенов: «Нам предстояло существенно изменить экипаж мотоцикла. Установка дискового тормоза заставила разработать новую конструкцию. Мы использовали тросовый привод накладок, а для защиты тормозного диска от пыли — закрыли его с левой стороны. Большого труда стоила переделка задней подвески, в шарнирах которой мы применили сайленблоки. Моноамортизатор хотелось расположить вертикально и спрятать за боковыми щитками. Пришлось поэкспериментировать с выхлопной системой. Мы старались сделать ее элегантно, и, похоже, нам это удалось».

При модернизации «Совы-200» решили не изменять конструкцию двигателя. «На этом я, как ответственный за качество изготовления разработок СКБ, особенно настаивал», — говорит начальник СКБ Г.И. Маринин. — Конечно, следовало, не форсируя движок, хотя бы немного увеличить его мощность и приемистость. Для этого мы применили особую выхлопную систему. В ней отработанные газы вначале поступают в расширяющийся конус, снижая потери при выпуске отработанных газов и наполнении цилиндра рабочей смесью, а затем — в сужающийся, способствующий более плавному их истечению в глушитель. Такая конструкция подобранных встречных конусов, емкостью примерно 4 л, являясь ресивером, дает положительный эффект без увеличения расхода топлива. Этому же способствовало применение во впускном тракте небольшого (примерно 2 л) резервуара, в котором расположен воздушный фильтр. Применение простых в изготовлении деталей вполне себя оправдало. В сочетании с отлаженным глушителем удалось снизить шум мотоцикла до 80 дБ».

Для совершенствования «Совы-200» привлекли дизайнеров. Последнее же слово оста-

«КУРЬЕР» ИЗ КОВРОВА

валось за конструкторами КБ, руководимого В.П. Печеновым. Именно они выпускали чертежи общих видов, придавая машине законченный вид. Так родился «Курьер».

2 июля 1996 г. с территории ЗиДа выехали два новеньких байка. Ими управляли опытные испытатели А.В. Комаров и С.В. Мешанов, не подозревавшие, что обкатка продлится полгода. Начальник КБ испытаний дорожной мототехники Е.Н. Сенатский поясняет: «Первым делом новинку обкатывали на городской трассе, затем в Ковровском районе. Отказов было немного. Мотор не подводил, но, к сожалению, рвались чехлы цепи, изнашивались звездочки, разрушился спидометр. И все же главной нашей заботой была задняя подвеска. Ее пришлось совершенствовать по ходу испытаний. Сначала улучшили конструкцию сайленблоков. Когда же они развалились при езде по грунтовой дороге, их заменили игольчатыми подшипниками, и те «отбежали» 30 тыс. км со слабо заметными следами износа. Машины стали надежнее. Поэтому оба «Курьера» отправили в столичный Научно-исследовательский центр испытаний автототехники, где их проверили на соответствие требованиям международного стандарта АЕК ООН и выдали надлежащий сертификат».

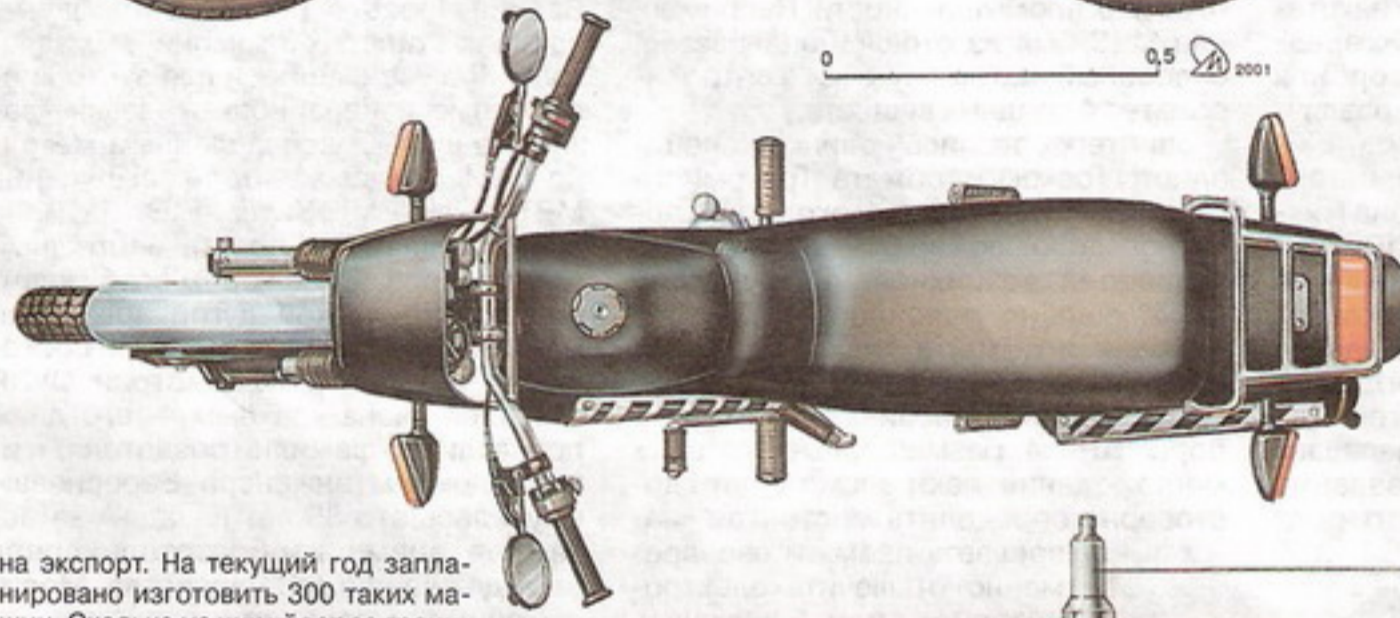
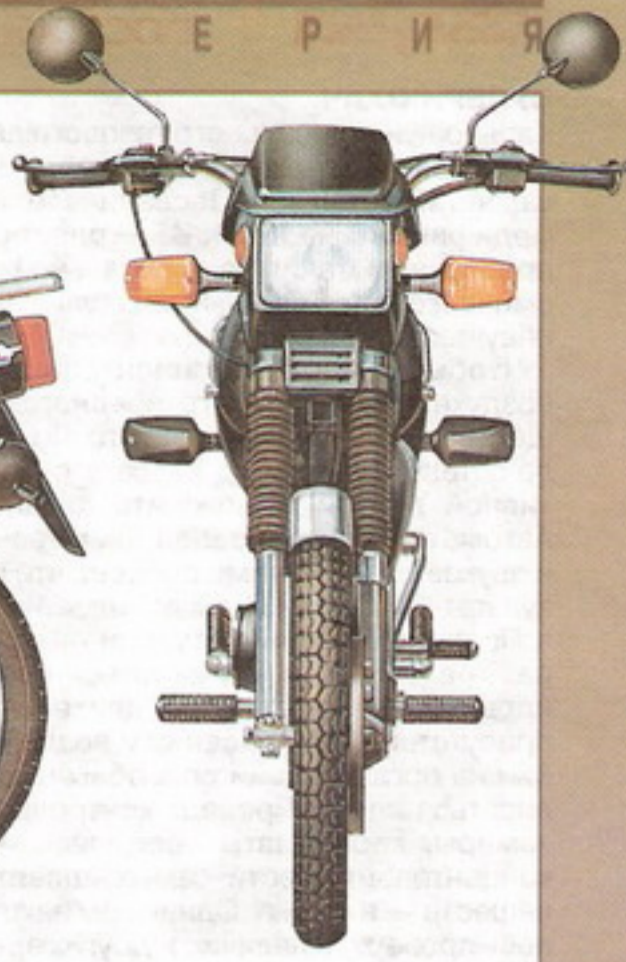
За время испытаний оба «Курьера» проехали почти 25 тыс. км по дорогам различного класса — летом, осенью и зимой. Эта серьезная работа завершилась 23 января 1997 г., и вскоре начался серийный выпуск нового байка. Создатели ковровского «эндуро»: В.А. Воркуев, А.А. Заплатин, В.П. Печенов, Ю.А. Смирнов, М.Н. Носыбулин — защитили свои авторские права на промышленный образец и получили патент №46220 от 16 октября 1999 г.

Вот как устроена их машина. Рама, двигатель, бензобак, седло, боковины, фара с обтекателем, заднее колесо с приводом и тормозной системой позаимствованы у «Совы». На ступице переднего колеса, сделанной заново, крепится тормозной диск, а механизм, с обжимающими его накладками, и защитный кожух — привинчены к левому перу вилки. Из-за этого колеса стали невзаимозаменяемыми, хотя и с одинаковыми шинами, что типично для мотоциклов класса «эндуро». Выхлопная труба охватывает раму и снизу входит в резонатор, состоящий из двух встречных конусов; глушитель максимально приподнят — все это веяния моды. Байк оснащен двумя откидными подножками — центральной и боковой, расположенной с левой стороны. Генератор переменного тока мощностью 90 Вт обеспечивает надежный пуск движка и яркое освещение дороги.

Дизайн и линии конструкции «Курьера» соответствуют современной мотоциклетной моде. Более всего он похож на спроектированный несколько раньше «Aprilia Pegaso 125», хотя и несколько уступает «итальянцу» в эстетичности. Наш мотоцикл немного архаичнее и, видимо, чтобы скрыть это, его красят в черный цвет. И правильно делают. При такой окраске глаз не может сосредоточиться на деталях конструкции, и у зрителя создается лишь общее, причем благоприятное, впечатление о размерах мотоцикла и взаиморасположении элементов его конструкции.

Полагаю, со столь хорошо приспособляющимся движком отечественный байк даст фору на проселке итальянскому «Пегасу», однако на шоссе за ним не утонит. Это особенно полезно для владельца «мягкого эндуро». Мотоцикл, выражаясь образно, сам ограждает своего владельца от рискованного превышения скорости и выручает на грунтовой дороге. Машине, по сути, свойственна некая пассивная безопасность, о которой мотоциклисты мало задумываются.

В 1999 г. выпустили 357 «Курьеров», в 2000-м — 203, всего же — 920, причем 185



0 0,5 2001

**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
МОТОЦИКЛА «КУРЬЕР»**

- Длина, мм.....2150
- Ширина, мм.....870
- Высота, мм.....1250
- База, мм.....1400
- Дорожный просвет, мм.....150
- Сухая масса, кг.....123
- Максимальная нагрузка, кг.....200
- Шины, дюймы...3,00 — 18
- Наибольшая скорость, км/ч.....107
- Емкость бензобака, л.....15
- Контрольный расход топлива на 100 км по асфальтированному шоссе при скорости 60 км/ч.....4,2

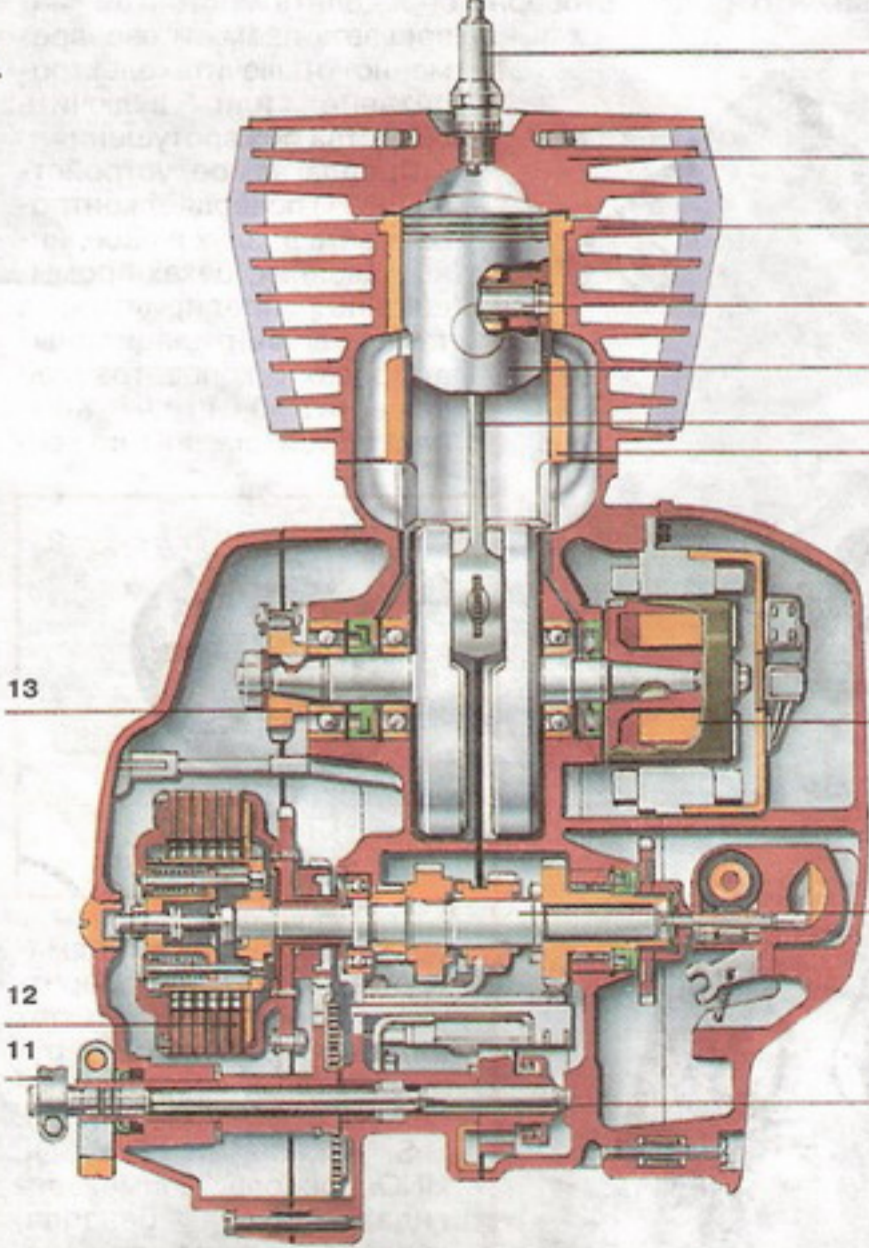
на экспорт. На текущий год запланировано изготовить 300 таких машин. Сколько из них уйдет за границу, пока не ясно.

Борьба за покупателей байков класса «Soft Enduro», несомненно, заставит ЗиД в дальнейшем не только модернизировать свои модели, но и изобретать качественно новые, более мощные и, если так можно выразиться, совсем уж «эндуристые» мотоциклы. Потребуется смелее учитывать веяния современной и даже предугадываемой завтрашней моды, создавать опытные модели, решительно опережающие прототипы, существенно отличающиеся от них. Понадобятся уникальные машины, открывающие неожиданные направления в мотоцикlostроении. Их нужно создавать регулярно и непременно демонстрировать на всех российских мото-салонах и международных выставках.

Стоит подумать и об истории. Хотя бы одну из «Сов» и непременно «Курьер» желательно поскорее передать как минимум в два отечественных музея: ковровский — при заводе имени В.А. Дегтярева и столичный Политехнический. Чтобы этими яркими конструкциями «железно» документировать вехи отечественного мотоцикlostроения.

Олег КУРИХИН,
ведущий научный сотрудник
Политехнического музея

На схеме двигателя цифрами обозначены:
1 — свеча зажигания; 2 — головка цилиндра;
3 — цилиндр; 4 — поршневой палец; 5 — поршень; 6 — шатун; 7 — гильза цилиндра;
8 — генератор; 9 — первичный вал; 10 — вал переключателя передач; 11 — рычаг переключения передач; 12 — сцепление; 13 — ведущая звездочка передней передачи.



- 7 Двигатель
- Тип.....двухтактный
- одноцилиндровый
- Рабочий объем, см³.....196,9
- Диаметр цилиндра, мм.....66
- Ход поршня, мм.....57,6
- Степень сжатия.....9,5
- Максимальная мощность, л.с. ...15
- 9 Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин.....5500
- 10 Число передач.....4

Рисунки
Михаила
ДМИТРИЕВА