ГЛАВА 4.3.6.
«КОВРОВСКИЕ МОТОЦИКЛЫ»
(1946 – 2015…)

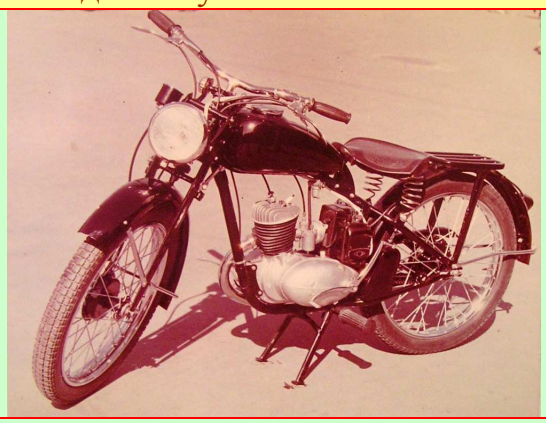
Данная глава не претендует на широту и полноту сведений о ковровских мотоциклах, а является ознакомительно-познавательной.

Первые мотокроссы проходили на обычных дорожных, в том числе и Ковровских мотоциклах К-125.

МОТОЦИКЛЫ
МОДЕЛЕЙ «КОВРОВЕЦ» И «ВОСХОД»

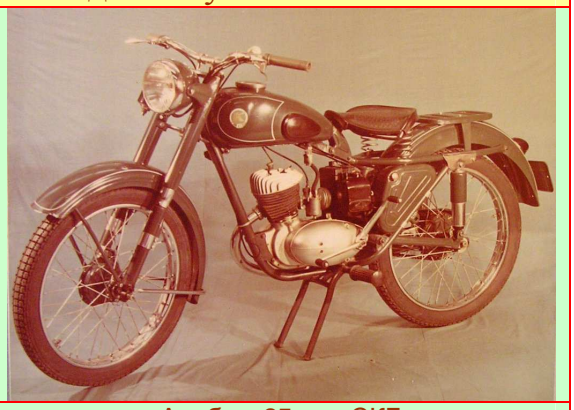
КАТАЛОГ
подготовлен специальным конструкторским бюро мотоциклостроения завода имени В. А. Дегтярева
Июнь 1979 г.
Г. И. МАРИНИН

1. Ковровские дорожные мотоциклы

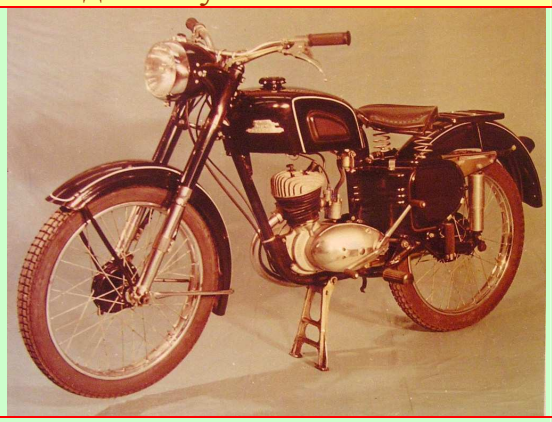
«Ковровец К-125»	годы выпуска: 1946 – 1952
*«Осенью **1945** г. заводу было поручено организовать производство по выпуску мотоциклом с рабочим объёмом цилиндра двигателя 125 см^3.* *В ОГК было организовано конструкторское бюро, которое возглавил Н.Н. Лопуховский»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979]. *«В **1946** г. на заводе имени Киркижа было начато производство прародителя нового советского мотоцикла «Восход». Прототипом первого мотоцикла **«К-125»** выпущенного заводом стала модель немецкой фирмы DKW RT 125»* [http://avtomoto arhiv4ik.ru].	 «Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 132.000 шт.

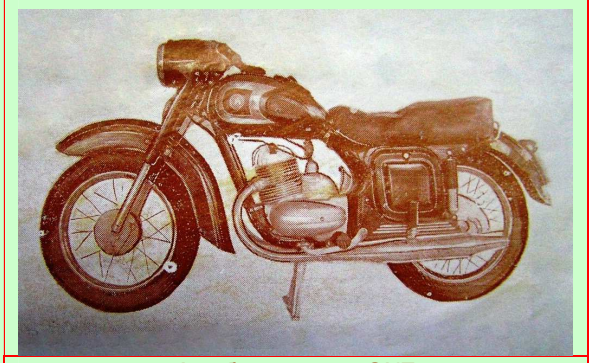
«Ковровец К-125М»	годы выпуска: 1952 – 1956
*«Пытаясь модифицировать выпускаемый заводом «К-125» в **1952** г., было начато серийное производство новой модернизированной версии **«К-125М»**. Сухая масса мотоцикла «К 125М» составляла 84 кг.* *Выпуск «К-125М» длился 5 лет и был закончен в **1956** г.»* [http://avtomotoarhiv4ik. ru]. *«Первая модернизация мотоцикла К-125 была осуществлена в 1951 г. Для улучшения комфортабельности езды на мотоцикле была применена телескопическая вилка с пружинно-гидравлическими амортизаторами, имеющими ход 135 мм»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	 «Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 242.000 шт.

*«Если **К-125** и **К-125М** почти повторяли по всем своим характеристикам немецкий трофей ДКВ, то в проходивших в первомайской колонне **К-55, К-58** и **К-175** уже угадывались первые черты, свидетельствующие о самобытном почерке их создателей»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Ковровец К-55»	годы выпуска: 1956 – 1958
*«В **1955** г. на смену «К-125М» пришёл **«К-55»**. Теперь мощность двигателя равнялась 4,75 л.с. при 4800 оборотов в минуту, что позволило увеличить максимальную скорость до 75 км/ч. Вес мотоцикла возрос до 96 кг»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru]. *«**Модель К-55** имела на заднем колесе маятниковую подвеску с гидравлическим амортизатором. Постановка на эту машину нового карбюратора К-55 вместо карбюратора К-3; позволила увеличить мощность двигателя до 4,75 л.с, что вплотную приблизило данный мотоцикл к лучшим зарубежным моделям»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].	 «Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 239.192 шт. (экспорт – 15.590)

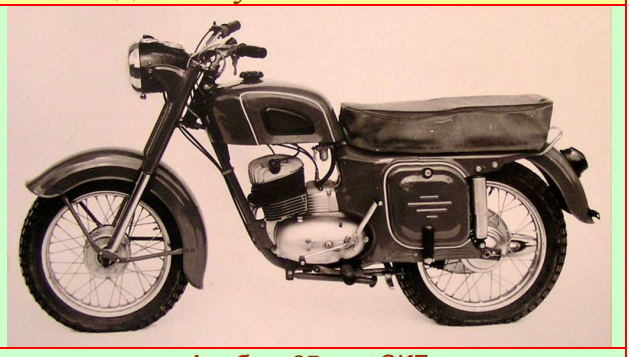
*«С **1958** г. мотоцикл **К-58** заменил на конвеере **К-55**».*

«Ковровец К-58»	годы выпуска: 1958 – 1960
*«Выдающимся достижением ковровской школы конструкторов явилась разработка **модели К-58** в классе 125 см^3, где двигатель работал и давал питание другим потребителям от генератора переменного тока вместо генератора постоянного тока и аккумуляторной батареи. Такая схема появилась впервые в отечественной практике мотостроения»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977]. *«В сравнении с предыдущими моделями он имел значительно измененный внешний вид. В первую очередь в глаза бросался вида изменённый топливный бак с увеличенным объёмом до 10 л. Вес мотоцикла составлял 92 кг. Максим. скорость 75 км/ч»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].	 «Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 137.524 шт. (экспорт – 8.225)

«Ковровец К-175»	годы выпуска: 1958 – 1960
*«В **1958** г. был налажен выпуск **«К-175»**, объём его двигателя вырос до 175 см^3. «К-175» развивал скорость 80 км/ч и имел вес 105 кг»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru]. *«Новый мотоцикл К-175 обладал современными внешними формами, хорошей устойчивостью и проходимостью, был комфортабельным и надёжным в эксплуатациии.* *В 1957 г. мотоцикл демонстрировался на Всесоюзной промышленной выставке и отмечен дипломом 2-й степени и серебрянной медалью были награжены 17 работников СКБ»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	 «Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 184.262 шт.

«Ковровец К-175А»	годы выпуска: 1960 – 1962
*«В **1959** г. была создана новая модель дорожного мотоцикла в классе 175 см^3 под названием К-175А. На нём была установлена новая, 4-х ступенчатая коробка передач. Система электропитания стала безбатарейной, и стала работать от генератора переменного тока»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979]. *«Не получив внешних изменений, (за исключением нового бака и эмблемы расположенной на нём в виде двух бегущих зайцев, позаимствованных у герба родного города Коврова), от своего предшественника «К-175А» существенно отличался. Как и на всех мотоциклах Ковровского завода на **«К-175А»** было применено сцепление с полуавтоматическим выжимом, который применялся на серии 175. Вес возрос на – 5 кг, и стал составлять – 110 кг. А вот скорость осталась прежнем уровне – 80 км/ч»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].	«Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 327.000 шт. (экспорт – 9.534)

«Ковровец К-175Б»	годы выпуска: 1962 – 1963
«На этой модели произвели форсирование двигателя и установили модернизированный новый карбюратор (К-36). Коробка передач имела – 4 передних передачи, генератор работал по принципу переменного тока, а мотоцикл был лишён аккумулятора. Масса мотоцикла «К-175Б» составляла – 115 кг. Максимальная скорость – 85 км/ч» [http://avtomotoarhiv4ik.ru]. *«В июле **1963** г. команда инженеров и испытателей завода заняла 1 командное место в международных моторалли в Югославии среди клубных команд»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	«Альбом 25 лет СКБ» выпущено – 272.000 шт. (экспорт – 10.984)

«Ковровец К-175В»	годы выпуска: 1963 – 1966
«Благодаря модернизации мощность двигателя составляла 9,5 л.сил при 5200-5400 об/мин и развивал максимальную скорость – 85 км/ч. Вес мотоцикла вследствие модернизации составил 110 кг» [http://avto moto-arhiv4ik.ru]. *«В июне **1964** г. команда завода заняла 4 командное место в международных моторалли в Женеве среди клубных команд»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	 «Альбом 25 лет СКБ» Выпущено – 451.000 шт.

*«Чем же отличался новый мотоцикл **К-175** от машин 1946-1954 гг. Главным при конструировании новой модели было увеличение мощности и улучшение её эксплуатационных качеств, а также максимально возможная унификация деталей и узлов выпускаемого ранее мотоцикла…*

*Обкатчики, проводившие испытания на дорогах до 8000 км, подтвердили высокие технико-эксплуатационные качества К-175. В **1957** г. новый мотоцикл был поставлен на*

массовое производство. В различных вариантах завод выпустил более миллиона ***К-58*** *и* ***К-175****…*

К-175 *выгодно отличался от своих предшественников как повышенными технико-эксплуатационными качествами, так и внешним видом. Всё говорило о том, что новая модель определит судьбу завода на долгие годы. Проектирование и постановка на массовое производство мотоцикла* ***К-175*** *окончательно определило творческое лицо ковровской школы»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Восход» годы выпуска: 1965 – 1972	**«Восход-2»** годы выпуска: 1972 – 1977
«Восход» приобрёл прекрасные эксплуатационные качества и внешний вид. Мотоцикл впервые оборудован ветровым стеклом, небольшим багажником, наколенными грязезащитными щитками. Конструктивному изменению были подвергнуты боковые закрытия, крышка карбюратора, бензобак и др. узлы. *На мотоциклах «Восход» команда завода трижды в 1965-1967 гг. участвовала в международных моторалли в ФРГ, Франции и Италии.* *Количественный выпуск – 1.140.000 шт.»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	*«Новая модель мотоцикла «Восход-2» отличалась от своих предшественников оригинальностью грязезащитных щитков, верхнего закрытия, выполненного вместе с багажником, инструментальных ящиков и другими техническими решениями, направленными на повышение эксплуатационных качеств, надёжности, долговечности и внешнего вида мотоцикла.* *В 1976 г. на мотоцикле «Восход-2» впервые была применена электронная система зажигания.* *Количественный вытуск – 1.410.000 шт.»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].

«Восход-2М» годы выпуска: 1978 – 1978…	**«Восход-3»** годы выпуска: 1979 – 1979…
«Мотоцикл «Восход-2М» является переходной моделью, в которой наряду с высокофорсированным двигателем мощностью 14 л.с. применена вилка переднего колеса с гидравлическими амортизаторами,	*«Лёгкость управления на любых дорогах при любой скорости, мощный двигатель, оборудованный карбюратором с центральной поплавковой камерой, отличная амортизация и тормозная система,*

имеющими ход 160 мм с перспективной модели класса 250 см^3. *Впервые дорожный мотоцикл класса 175 см^3 из серии «Ковровцев» и «Восходов» преодолел 100 км скоростной рубеж»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	*полный набор осветительных и сигнальных приборов выгодно отличают вновь созданную СКБ дородную модель «Восход-3» от своих предшественников»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].

«Восход-250»	
«Технические и эксплуатационные параметры новой модели соответствуют и отвечают требованиям, предъявляемым к двухколёсному транспорту в СССР и за рубежом. *Высокие технические параметры новой модели, отличная комфортабельность, современный внешний вид и оснащение всеми необходимыми приборами подтверждаются гарантированной надёжностью и долговечностью в эксплуатации»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].	 «Альбом 25 лет СКБ» Выпущено – 15 шт.

2. Ковровские спортивные мотоциклы

«Ковровский завод имени Дегтярёва известен не только дорожными, но и ***спортивными мотоциклами****, которые выпускает, начиная с* ***1948*** *г.»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«В одной из комнат конструкторского бюро стоят десятки мотоциклов. Это музей. По собранным здесь образцам можно прочитать всю историю советского и зарубежного мотостроения. Внимание посетителей привлекают машины, резко отличающиеся от дорожных.

Это спортивные ветераны*, повидавшие на своём коротком веку немало побед и огорчений. Проектирование образцов для спортивных состязаний – второе главное дело СКБ, с которым он справляется так же успешно, как и с первым»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Популярность ***Ковровских традиционных зимних мотокроссов*** *обусловлена ещё и тем, что заводом имени Дегтярёва выпускаются отличные уникальные кроссовые мотоциклы…* В.Истаров» [«ЗТ», 03.01.1983].

«Единичное изготовление ***спортивных машин*** *завод начал в* ***1947*** *г. Это была лишь попытка проверить первые ковровцы на гоночных трассах. Гонщиками стали испытатели. Их было всего несколько человек, и они при первых же стартах почувствовали большие скрытые возможности, заложенные конструкторами в быстроходные ковровские малолитражки.*

На повестку дня встал выход советских образцов на трассы местных, союзных и зарубежных состязаний. В начале ***1948*** *г. на завод пришла настойчивая просьба команды мотокроссменов ВВС Московского военного округа об изготовлении для них мелкой серии спортивных машин* ***К-125****. Заказ был выполнен тщательно и быстро.*

А вскоре на завод пришла волнующая весть: при розыгрыше Первенства СССР в ***1948*** *г. по мотокроссу капитан команды Владимир* ***Дейч*** *на мотоцикле* ***К-125*** *занял 1 место, завоевал золотую медаль и звание Чемпиона СССР по мотокроссу в классе машин с объёмом цилиндра 125 см^3.*

Это был первый победоносный выход ковровца на арену напряжённой спортивной борьбы, где проверялись не только ловкость, сила и мужество гонщиков, но и честь заводской марки. К-125 оказался на высоте положения, подтвердив правильность творческого пути, намеченного его творцами.

С тех пор участие в проводимых ежегодных соревнованиях стало для ковровцев не только смотром достижений отечественного мотостроения, но и учебным классом, где пристально анализировались все преимущества и недостатки конструкций…

В процессе отработки спортивных конструкций особое внимание обращалось на всемерную унификацию узлов и деталей с серийными дорожными мотоциклами» [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

*«В **1957** г. были разработаны первые спортивные мотоциклы класса 175 см^3, а в **1964** г. – спортивный мотоцикл для кросса в классе 250 см^3»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].

*«В **1979** г. СКБ подготовило новые модели спортивных мотоциклов для кросса, шоссейно-кольцевых гонок и игры в мотобол: «Восход-250 СКУ4», «Восход-175 ШКЗ», «Восход-250 СМБЗ» и «Восход-175 СМБЗ»* [«Альбом 25 лет СКБ», 1979].

*«Все модели **спортивных мотоциклов** разрабатывались и выпускались по заказам ЦК ДОСААФ и в свободную продажу не поступали.*

В результате этих работ в СКБ вызрело и прочно утвердилось совершенно новое в отрасли направление – спортивное мотостроение. Родился и возмужал новый отряд талантливых проектировщиков. Это Ю.В.Данилов, А.Г.Кузнецов, В.Я.Росляков, А.С.Цыбаков, Б.Т.Уткин, Ю.С.Григорьев, Д.П.Кабаев и многие другие.

Активно и плодотворно помогали проектировщикам заводские мотоспортсмены мастера спорта СССР В.И.Киреев, В.М.Горулько, А.Д.Яковлев, Б.Л.Динобург и заслуженный тренер СССР по мотокроссу Ю.И.Трофимец.

СКБ стало мощной плодотворной организацией. Здесь трудились десятки способных специалистов, не считая коллектива опытного цеха. А он тоже немал, так как был призван создавать не только экспериментальные образцы, а и серийные партии. Кроме того, при бюро обосновалась секция мотогонщиков, вырастившая за короткий период 15 мастеров спорта СССР» [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

*«В результате вдумчивой конструкторской и исследовательской работы в 1954-1955 гг. на базе дорожного мотоцикла **К-55** были разработаны и установлены на производство модели **К-55С1**, **К-55С1М** и **К-55С2**.*

Особенностью их являлись: низкая посадка водителя, что придавало хорошую устойчивость на ходу; шины, имеющие протектор с более крупной шашкой; безбатарейное зажигание, обеспечивавшее надёжный запуск двигателя при любой температуре воздуха.

Две первые модели предназначались для соревнований по кроссу, а модель К-55С2 – для скоростных соревнований по шоссе и кольцевой трассе. Для этого на нём был установлен двигатель повышенной мощности, бензобак с увеличенным объёмом, седло с подушкой на баке для возможного применения водителем полулежачей посадки и другие конструктивные изменения, присущие гоночным машинам» [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Ковровец К-125С» (1-й спортивный мотоцикл)	1948 г. выпускался малыми сериями
*«Спортивные мотоциклы **«К-125С»** изготовленные на базе серийного мотоцикла К-125, использующегося на мотосоревнованиях всё больше.* *Мотоциклы К-125С имели отличие от серийного К-125 установкой более мощного двигателя и устройством передних и задних тормозов. Сдвоенный тормоз устанавливался на заднем колесе, однако имеются образцы мотоцикла также со сдвоенным тормозом и на переднем колесе. На спортивных К-125С установили телескопическую переднюю вилку.*	

В коробке передач усилили шестерни и изменили передаточное число главной передачи» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Ковровец К-125С1» (кроссовый мотоцикл)	1949 г. выпускался малыми сериями
«Ковровец К-125С2» (шоссейный мотоцикл)	1949 г. выпускался малыми сериями

«Ковровец К-55С1» (кроссовый) **«Ковровец К-55С1М»** (многодневка)	выпускались до 1957 г.

«К-55С1» *был создан Ковровским заводом для участия в кроссовых соревнованиях мотоциклов с двигателями объемом до 125 см^3. В отличие от своего прототипа «К-55», серийно выпускаемого с 1955 по 1957 гг., «К-55С1» был облегчён на 12 кг, так его вес составлял 84 кг.*

На мотоцикле применили несколько технических разработок для спортивной езды. Уделяя внимание защите двигателя от загрязнения при движении по бездорожью. На колёса установили новые, специиально разработанные покрышки «кроссовые», которые улучшили устойчивость мотоцикла при движении по бездорожью. Рама в слабых местах была усиленна» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Ковровец К-55С2» (шоссейный)	выпускался до 1957 г.

«Увеличение мощности двигателя мотоцикла «К-55С2» достигли повышением степени сжатия до 8-12, улучшения охлаждения верхней части цилиндра, изменения фаз газораспределения и установки двух карбюраторов. Вместительность бака увеличилась на 7 л за счёт его удлинения против дорожной модели» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

*«В **1957** г. были разработаны, а в **1958** г. начали изготовляться спортивные мотоциклы в классах 175 см^3 моделей **К-175СК** (кроссовый) и **К-175СМ** (многодневный).*

В отличие от дорожного мотоцикла «Ковровец К-175А» они имели более мощный форсированный двигатель с цилиндром, отлитым из легированного чугуна повышенной стойкости. Забор воздуха производился из-под седла водителя, т.е. из зоны с наименьшей запыленностью воздуха» [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Ковровец К-175СК» (спортивно-кроссовый)	годы выпуска: 1957 – 1961 *Для первичных организаций ДОСААФ.*

«К-175СК» *создавался для соревнований в мотокроссе класса до 175 см^3. В отличие «К-175А», на основе которого он и разрабатывался, на спортивном мотоцикле был установлен новый форсированный двигатель с мощностью в 11 л.сил, который имел цилиндр изготовленный с легированного чугуна что привело к увеличению срока эксплуатации. В самом двигателе была заменена цепь на усиленную. Руль усилили по-*

перечной трубкой и сделали его для удобства шире. В передней вилке усилили амортизаторы и увеличили ход до 150 мм, а на задней подвеске до 85 мм. В целях уменьшения веса, а также отсутствия необходимости в сигнале и приборах освещения было принято решение об отказе их установки, что и является одним из основных отличий этой модели от «К-175СМ» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Ковровец К-175СМ» (для многодневок)	годы выпуска: 1957 – 1961 *для первичных организаций ДОСААФ (малыми сериями)*

В головке цилиндра установили вторую свечу (оставив декомпрессор), при этом цепи зажигания дублировались, и у каждой был свой прерыватель и катушка зажигания. Для ещё большей надёжности в одну из цепей могла быть включена аккумуляторная батарея (без возможности подзарядки). Учитывая специфику «многодневки» оставили световые приборы (загородив фару поднимавшейся номерной табличкой), звуковой сигнал, 2-местное сиденье, на бензобаке могли закрепиляться часы на амортизирующем устройстве. Для подкачки шин во время гонки

предусматривался баллон со сжатым воздухом. Всё это утяжелило машину, по сравнению с кроссовой, на 3-5 кг.

Двигатель – 173,7 см3, 11,0 л.с. (при 5000 - 5200 об/мин), 4 передачи; вес – 105 кг; объём бензобака – 14 л.; колёса – 2,50-19" / 3,25-19"; макс. скорость – н.д. км/ч.

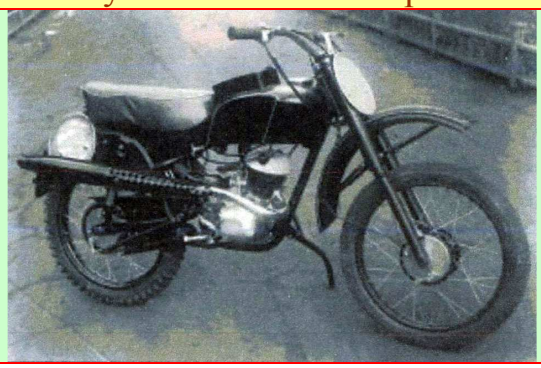
[от Григорьева Ю.С.]

*«В международных соревнованиях в **1959** г. дебют этой модели спортивного мотоцикла был довольно удачным – 2 спортсмена из 3, стартовавших на «**К-175СМ**», завоевали золотые медали. В дальнейшем конструкция этих мотоциклов претерпела большие изменения. Новый «Ковровец» **для многодневок** значительно отличается от своего прототипа. Модернизированный двигатель обладает более высокими показателями по мощности (12,8 л.с. против 11 л.с.), крутящему моменту и надёжности.*

*Мотоциклы «Ковровец-175СМ» последней модели участвовали в международных соревнованиях **1958** г. и показали хорошие результаты»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Ковровец К-58СК» (спортивно-кроссовый мотоцикл)	1960 г. выпускался малыми сериями

«Единственное отличие от своего спортивного предшественника «К 58СМ» на мотоцикле «К 58СК» полностью отказались от приборов освещения и звукового сигнала» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].



Историческая справка

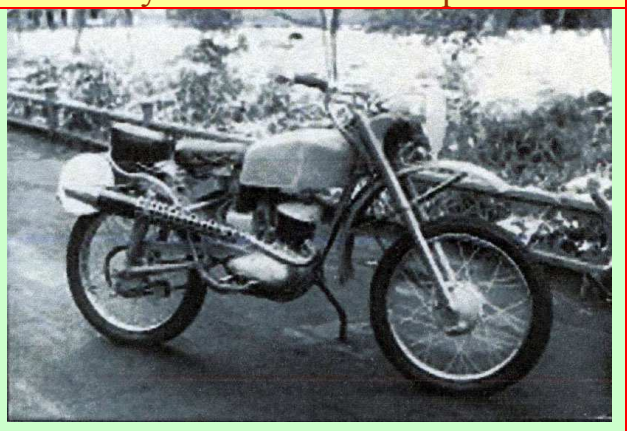
*«Результаты **Первенства СССР** по мотокроссу **1962** г в классе 125 см^3 среди мужчин (первая тройка):*

*1 место – Юрий **Агеев** (Ковров), **мотоцикл К-58СК.***

*2 место – Александр **Яковлев** (Ковров), **мотоцикл К-58СК.***

*3 место – Леонид Чёрный (ГСВГ), **мотоцикл К-55С1.***

«Ковровец К-58СМ» (спортивный для многодневок)	1960 г. выпускался малыми сериями



*«В создании мотоцикла **«К-58СМ»** было уделено внимание на его многодневное использование в спортивных соревнованиях класса до 125 см^3. От серийных моделей, спортивный К-58СМ отличал форсированный двигатель, который развивал мощность 7 л.сил при 5200 оборотах, снабжённый 4-х ступенчатой коробкой передач (на серийных устанавливали 3-х скоростные). На мотоцикле был усилен руль дополнительной трубкой и сделан намного шире. Ход задней подвески увеличили до 85 мм, а у передней довели до 150 мм. Колёса имели размер на 19", переднее установили зауженное (2,5") а заднее шире(3,25"), также на них установили спицы большей толщины»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Ковровец К-175СМУ» (спортивно-кроссовый усиленный)	годы выпуска: 1960 – 1980 *для первичных организаций ДОСААФ*

*«В **1964** г. была произведена модернизация уже выпускаемого на Ковровском заводе «К-175СМ». Новому спортивному мотоциклу был присвоен индекс «К-175СМУ». На нём установили усиленные колёса, переднее 3,00-21", а заднее 3,25-19".*

Вес мотоцикла увеличился на два килограмма и теперь составлял 108 кг» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

<u>«Последняя спортивная 125-кубовая модель»</u>

«Ковровец К-125СК» (спортивно-кроссовый мотоцикл)	1962 г. (выпускался малыми сериями) *для первичных организаций ДОСААФ*

«Мотоцикл для мотокросса по ряду узлов унифицирован с дорожной моделью «Ковровец-125» (1958 г.), который в свою очередь строился на базе К-58. Форсированный до 7,5 л. с. двигатель оборудовался генератором переменного тока Г-401 и 4-скоростной КПП. Глушитель проходил снизу – это объяснялось отменой трасс с глубокими бродами. Вес был снижен на 4 кг за счёт обрезания боковин стальных крыльев и бензобака, отказа от металлических облицовок. Была переработана рама, усилены ступицы колёс. Устанавливалась передняя бесштоковая вилка с ходом 150 мм, которая только была внедрена на дорожных «Ковровцах-175»; ход заднего колеса несколько увеличен за счёт наклона амортизаторов (их ход составлял 85 мм). Вес – 88 кг; объём бензобака – 8,5 л.; макс.скорость – 96 км/ч».

*«В **1962** г. завод выпускал уже 4 модели модернизированных в СКБ спортивных мотоциклов: «**Ковровец-125 СК**» (кроссовый в классе 125 см^3), «**Ковровец-125 СМ**» (много-*

*дневный в классе 125 см^3), «**Ковровец-175 СК**» (кроссовый в классе 175 см^3) и «**Ковровец-175 СМ**» (многодневный в классе 175 см^3). На всех моделях были установлены двигатели повышенной мощности, увеличен ход задних подвесок, улучшена гидравлика в передней вилке и задней подвеске»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

Историческая справка

*«Результаты **Первенства СССР** по мотокроссу **1964** г. в классе 125 см^3 среди мужчин (первая тройка)*

*1 место – Леонид Чёрный (ГСВГ), **мотоцикл «Ковровец-125СК».***

*2 место – Юрий **Агеев** (Москва), **мотоцикл «Ковровец-125СК».***

*3 место – Геннадий Жданов (ГСВГ), **мотоцикл «Ковровец-125СК».***

*«В **1964** г. были выпущены спортивные мотоциклы улучшенной конструкции, модернизированные по результатам эксплуатации предшествующих моделей с учётом пожеланий мотоспортсменов. Это мотоциклы **К-175 СКУ**, **К-175 СМУ** и **К-250 СКУ**»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].

«Ковровец К-250СК» (спортивно-кроссовый)	годы выпуска: *для первичных организаций ДОСААФ*
*«В **1964** г. по техническим условиям ЦК ДОСААФ и пожеланиям мотоспортсменов была разработана и изготовлена первая партия новой модели «**Ковровец-250 СК**». Дальнейшее развитие спортивных конструкций заключалось в улучшении мощности двигателя с применением однотрубочных цилиндров и т.д.»* [«Революцией призванный (ЗиД)», 1977].	

*«На московском этапе Чемпионата Мира по мотокроссу в **1963** г. Виктор **Арбеков** занял 4 место, выступая на мотоцикле **Ковровец К-250СКС**, значительно уступавшем зарубежным машинам в мощности»* [интернет].

*«Но Чемпионом Мира патриот киевлянин Игорь **Григорьев** захотел стать не на чешском мотоцикле «Чезет», на котором завоевывал предыдущие медали, а непременно на советском. Отправился со своими предложениями на **мотоциклетный завод в Ковров** Владимирской области и всю зиму проработал там с конструкторами над спортивной моделью. Изменился размер цилиндров, появилась 5-я передача, по весу машина стала невиданно лёгкой для класса 500 см^3 – 102 кг»* [«Еженедельник «Спорт-Ревю» №47, 2008 г.].

*«Ещё в **1947** г. ЗиД сделал первые мотоциклы для мотокросса, а в **1970-е гг.** выпускалось более 1800 спортивных машин ежегодно. Но особое место среди них занимала **серия СКУ** – «спортивный, кроссовый, уникальный»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

1964 г. *«19 июля **1964** г., г.Ленинград. 13-й этап **Первенство Мира по мотокроссу** («250»). Команда ЗиДа в составе: В.**Горулько**, В.**Тюрин**, И.**Королев**, Б.**Динобург** и А. **Яковлев** выступала на мотоциклах «Ковровец 250СК» в уникальном исполнении. В результате соревнований была ещё раз доказана слабость коробки в связи с возросшей мощностью двигателя… Б.**Динобург** сломал ногу…* Б.Уткин» [Ю.С.Григорьев].

«Восход 250-СКУ-3» (спортивно-кроссовый усиленный)	годы выпуска: *для первичных организаций ДОСААФ*

*«**Восход 250-СКУ-3**» был подготовлен конструкторским бюро ЗиДа для выступления заводских гонщиков в первом (зимнем) этапе Первенства СССР и традиционном зимнем ковровском мотокроссе в **1976** г. По техническим параметрам этот мотоцикл можно было поставить в один ряд с машинами чемпионата мира того времени, он смог бы достойно представить отечественную мотопромышленность на соревнованиях международного ранга.*

Порукой тому – горячий энтузиазм работников завода, сумевших одновременно с выпуском серийных дорожных и спортивных мотоциклов подготовить к сезону два десятка кроссовых машин новой модели» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Восход 250-СКУ-4» (спортивно-кроссовый усиленный)	годы выпуска: 1978 – 1981 гг. (около 50 шт.) *для первичных организаций ДОСААФ*

*«Фактически **СКУ-4** явился «работой над ошибками» предыдущей модели: итоги этапа Чемпионата мира в Ленинграде оказалась неудовлетворительными из-за недостаточных длины маятника, жёсткости его и рамы, ходов подвесок, а так же мощности двигателя. Поэтому двигатель был скомпонован заново, за прототип взяли агрегат австрийской фирмы КТМ… Заводские конструкторы Юрий Григорьев и Александр Канчук запатентовали ряд узлов двигателя были, они впоследствии нашли применение на моделях СКУ, СК и ЗДК. А двигатель СКУ-4 практически без изменений прослужил спортсменам ещё 10 лет.*

На «Восходе-250» СКУ-4 члены сборной СССР участвовали на первенствах РСФСР и СССР, а также международном кроссе «Кубок Дружбы» и этапе Чемпионата мира в Ленинграде. Партия «Восход-250 СКУ-4» была передана в ЦК ДОСААФ в апреле 1979 г.».

«Восход 250-СКУ-5» (спортивно-кроссовый усиленный)	годы выпуска: *для первичных организаций ДОСААФ*

*«С **1965** г. коллектив ЗиДа ведёт большую работу над кроссовыми моделями класса до 250 см^3, последовательно увеличивая мощность двигателя, совершенствуя экипажную часть, облегчая машины и повышая их надёжность.*

*Результатом этой работы и стал мотоцикл модели **«Восход 250-СКУ-5»**, который стал продолжением модификации мотоциклов кроссовой линейки «СКУ». По своим параметрам мотоцикл соответствует лучшим зарубежным образцам.*

Мотоцикл обладает высокой надёжностью: он должен сохранять заданные параметры в течение 7 кроссов и 15 тренировок перед ними. «Восход-250 СКУ-5» успешно

*прошёл боевое крещение. В зимнем мотокроссе на Кубок СССР в **1981** г. заводские гонщики В.**Мизенко**, В.**Волков** и С.**Грошев** вошли в шестёрку лучших спортсменов соревнования»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

1982 г. *«24 января **1982** г. в районе «Шириной горы» состоятся розыгрыш личного **Кубка СССР** и **XXVI зимний традиционный мотокросс** на приз завода им. В.А. Дегтярёва в классе мотоциклов 125 и 250 см^3. На вопросы нашего корреспондента ответил начальник бюро испытаний спортивных мотоциклов Александр Борисович **Магницкий**…*

Александр Борисович, на каких машинах выступают в этом сезоне наши команды?

Выступать они будут на новой модели мотоцикла «Восход-250 СКУ-5» (спортивный кроссовый универсальный). Машины спроектированы специальной конструкторской группой СКБ ЗиДа, изготовлены в опытном цехе. Модель имеет ряд принципиально новых узлов и соответствует лучшим образцам…» [«ЗТ», 19.01.1982].

*«**Восход 250-СКУ-5** выпускался с **1981** по **1984** гг.».*

1983 г. *«27 февраля **1983** г. был проведён **27-й Всесоюзный мотокросс** и розыгрыш личных **Кубков СССР** в классах «125» и «250». В классе 250 см^3 ковровские гонщики выступали на новых мотоциклах «**Восход-250 СКУ-5**». Надо отметить, «экзамен» машины выдержали успешно. В этом большая заслуга конструкторов и специалистов СКБ и трудящихся цеха №26 ЗиДа…»* [«Дегтярёвец», 03.1983].

1989 г. *«И последний вопрос к Вам, Сергей Викторович (Гущин, зам.нач. ОКБ-2). Почему не было новых спортивных машин? Не значит ли это, что наши мотогонщики в следующем соревновании тоже перейдут на чешские мотоциклы?*

– Нет, на чешские мотоциклы мы не перейдём. Но и новых машин не будет на зимних мотокроссах. Кстати, только из-за того, что не было новых мотоциклов, отказалось приехать Центральное телевидение на наш традиционный мотокросс.

*«**Восход 250-СК-7**» пользуется успехом у мотогонщиков, но он – не для зимних соревнований. И вообще, я думаю, что февральские мотогонки следует перенести на весну, ну, скажем, на май. И на каждых весенних или летних соревнованиях будут, безусловно, новые модели наших мотоциклов.*

На прошедшем XXXIII зимнем мотокроссе не было чисто технических поломок мотоциклов, но машины очень сильно пострадали в результате частых падений» [«Дегтярёвец», 08.02.1989].

В СКБ мотоциклостроения ЗиДа
(фото из архива Ю.С.Григорьева)

«Восход 250-СКУ-6, 250-СКУ-7».

«Восход 175-ШК» (шоссейно-кольцевой)	годы выпуска: 1965 – 1975 *для первичных организаций ДОСААФ*
***«Восход К-175ШК»** создавался ЗиДом для **кольцевых гонок**. На него был установлен двигатель с объёмом 175 см^3, который выдавал 14 л.с., размер поршня у него 61,75х58 мм, так же на нём была применена 4-х ступенчатая коробка передач. Для питания двигателя установили карбюратор К-28Б, а топливный бак увеличили в объёме и сделали его длиннее, что отдалило водителя от руля, придав ему полулежащее положение. На мотоцикле установили колёса большего размера, и теперь они были 3,00 – 19. Принятые модификации позволили*	

разгонять мотоцикл до 125 км/час с максимальным углом вхождение в поворот 55^0. Кроме того, данная модель мотоцикла комплектовалась обтекателем из стеклопластика, уже ставшим необходимостью для участия в кольцевых гонках того времени» [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«Восход 175-ШКЗ» (шоссейно-кольцевой)	годы выпуска: с 1978 г. *(для первичных организаций ДОСААФ)*

«Восход-175ШК-3

«Восход 175-ШКЗ» *является модернизированной версией модели «Восход 175-ШК», которая была разработана для участия в* ***шоссейно-кольцевых гонках****. Данная модификация имела мотор объёмом 175 см^3 и могла развивать мощность до 17–20 л.с., в отличие от модели «Восход 175-ШК», которая достигать мощности всего 14 л.с. «Восход 175-ШКЗ» мог разгоняться до 130 км/час. Так же, как и предшественник, этот спортивный мотоцикл комплектовался обтекателем из стеклопластика»* [http://avtomoto arhiv4ik.ru].

*«Испытания в ходе шоссейно-кольцевых гонок Чемпионата СССР на трассах в Киеве, Каунасе, Риге и Таллине проводил мастер спорта В.****Тюрин*** *(ЦСКА). Предполагался годовой выпуск до 80 шт.».*

«Восход ЗДК-175» (модели 4101 и 4102)	годы выпуска: **(первый советский Эндуро)**

«На фотографии вы наблюдаете первый советский эндуро – «Восход-ЗДК-175» модель ***1986*** *г. разработки. Этот уникальный мотоцикл активно пиарили в СССР, даже возили на выставки. Однако, как частенько случалось со многими разработками техники в Советском Союзе, дело вновь ограничилось постройкой нескольких образцов этих замечательных мотоциклов»* [http://avtomotoarhiv4ik.ru].

«1-й чемпионат СССР по новому для страны виду мотоспорта – ***триалу*** *прошёл в* ***1986*** *г. в латвийском городе Елгаве. После этого события ЦК ДОСААФ заказал ковровскому заводу разработать мотоцикл для этого специфического вида спорта. В кратчайшие сроки был разработан ЗДК-250 «Триал», и уже в чемпионате СССР сезона 1986 г. первые машины были опробованы членами сборной команды. Также новую технику испытывала команда триалистов завода во главе с начальником лаборатории Михаилом Сергеевым.*

Триал – не скоростной вид мотоспорта, здесь не нужны большие хода подвесок (обуславливающие значительную высоту аппарата), высокая мощность не имеет решающего значения, поэтому допустимо воздушное охлаждение. Двигатель унифицирован с отработанными кроссовыми агрегатами прежних лет СКУ-4 – СК-6, были подобраны иные, чем на кроссовые модели, фазы газораспределения, глушитель. Хорошую приспособляемость двигателя к изменению нагрузки обеспечивали большой крутящий момент.

Разработанный «с нуля» триальный мотоцикл обеспечивал, как того требовала специфика спорта, малую массу, высокий клиренс и большую свободу для перемещения

тела спортсмена, который проходит трассу стоя на подножках. Согласно правилам соревнования, были предусмотрены простейшая светотехника и спидометр. Рама на ЗДК-250 TR была дуплексная, задняя подвеска – с моноамортизатором, тормоза обоих колёс - барабанные.

«Восход ЗДК-ТР-250» (для триала)	годы выпуска: 1987 – 1990 гг. (около 10 шт.)

*В **1989** г. последовала радикальная модернизация – **модель TR-2**. Был разработан специальный двигатель, для повышения тяги «на низах» применили выносной маховик на коленчатом валу. В 5-ступенчатой КП первые три передачи – сближенные для преодоления препятствий, а 4-я и 5-я – так называемее транспортные, для езды между контрольными участками. Новая рама была выполнена пространственной, не замкнутой снизу, колёса оборудовались дисковыми тормозами.*

*Третья, и последняя модификация триального мотоцикла произошла в **1990** г. **Модель TR-3** получила другую раму, вилку с большим ходом и гидравлические тормоза. Был построен один опытный образец.*

*Мотоцикл **ЗДК-250 для триала** стал последней разработкой КБ СМ для «большого» спорта».*

«Восход ЗДК-СК8-250» – последний и самый совершенный мотоцикл завода для мотокросса

*«**СК-8** явился дальнейшим развитием модели предыдущего года – завод всё ещё продолжал гонку за лидерами мирового мотоциклостроения (хотя уже стало очевидно – их не догнать). На зарубежных мотоциклах, каждый год значительно улучшавших свои показатели, широко применялась специализация по комплектации, внедрялась электроника и новейшие технологии. Завод тоже отчасти комплектовал свои спортивные мотоциклы покупными деталями, но их цена, учитывая и без того высокую себестоимость штучной продукции, существенно возрастала.*

ЦК ДОСААФ, как и вся страна, переживавшие непростое время, было неспособно заказывать ковровские мотоциклы для сборной команды разваливавшегося СССР.

Спортсмены предпочитали импортную технику, часто секонд-хенд, что оказывалось по цене сопоставимым со штучными изделиями ЗиДа».

«Восход ЗДК-СК8-250» (спортивно-кроссовый)	годы выпуска: 1990 – 1991 гг. (около 20 шт.)

*«**Восход ЗДК-СК8-250**» базируется на унифицированном одноцилиндровом двухтактном двигателе рабочим объёмом 247 см^3, создан для соревнований по мотокроссу в **1990** г. «Восход ЗДК-СК8-250» оснащён шестиступенчатой коробкой передач.*

Передняя вилка пневмогидравлическая. Ход колеса по его оси у «Восход ЗДК-СК8-250»: переднего – 330 мм, заднего – 350 мм. Установлены дисковые тормоза с гидравлическим приводом, как это принято на современных спортивных моделях» [http:// avtomotoarhiv4ik.ru].

«ЗиД-50 Кросс» (1-й кроссовый класса «50»)	годы выпуска: 2000 – 2001 (около 40 шт.)

«Вскоре после выпуска мотобольной версии мокика «Пилот» для юных спортсменов 11-16 лет в 1998 г., был собран опытный образец «ЗиД-50 XL» для кросса. Его дебют состоялся на Международном мотосалоне в Москве в марте 1999 г. 50-кубовый двигатель был форсирован за счёт настроенного выхлопа и карбюратора Jikov, до 7,8 л.с. (при 10300 об/мин), применена 5-ступенчатая коробка передач, задняя подвеска с рычажной системой. Раму, маятник, колеса и руль изготовили на ЗиДе, а крылья, облицовки, сиденье и бак – фирм Acerbis и UFO, длинноходная вилка и задний моноамортизатор – Paioli.

(для внутренних соревнований)

Однако приобретение импортных комплектующих сильно удорожало машину, и в 2000 г. разработали упрощённую версию детского «кроссача». Он отличался от серийного мокика рулём, облицовками с номерными табличками, крыльями, кроссовыми шинами и 18-дюймовым передним колесом – всё это было «своего» производства. Светотехника отсутствовала, в КПП – 3 передачи. Партия таких машин (10 шт.) была реализована в один из спортивных юношеских клубов».

«Восход-175 СМБ» (мотобольный)	годы выпуска: 1973 – 1977

*«Хотя в СССР с **1965** г. разыгрывалось первенство по мотоболу, специальных мотоциклов не производилось. Гонщики заводской команды «Ковровец» созданной в **1973** г. на базе лаборатории испытаний спортивных мотоциклов использовали полусамодельные машины, которые называли «**Восход-175 СМБ**».*

*В **1975** г. «Ковровец» стал бронзовым призёром Спартакиады народов РСФСР, а в 76-ом, выиграв финальный турнир сильнейших команд России, перешёл в высшую лигу. Успех команды подтолкнул завод к созданию специальных мотоциклов».*

«Восход-175 СМБ-2» (мотобольный)	годы выпуска: 1977 – 1979 *для мотобольных клубов*

*«В **1977** г., по согласованию с ЦК ДОСААФ и ЦАМК СССР были разработаны первые мотобольные «**Восходы-175 СМБ-2**» для клубных команд СССР. При этом спортсмены своей команды «Ковровец» являлись также испытателями новой техники, по их отчётам совершенствовали конструкцию.*

Управление во время игры имело свою специфику, что учитывалось в конструкции: слева дублировалась педаль тормоза, а справа – рычага переключения передач.

Посадка спортсмена должна быть высокой, чтобы иметь распрямлённые ноги, но

при этом большой дорожный просвет не нужен (хватало 150 мм).

Для удерживания и ведения мяча с двух сторон переднего колеса устанавливались специальные дуги. Поскольку площадка для игры применялась ровная, на мотоциклы устанавливали нижние глушитель и переднее крыло. Электрооборудование отсутствовало. Двигатель мотобольного мотоцикла должен обеспечивать, помимо высокой мощности для резких ускорений, значительную тягу с малых оборотов».

«Восход-175 СМБ-3» (мотобольный)	годы выпуска: 1980 – 1989 *для мотобольных клубов (5.000 шт. ?)*

«Модель получила шасси и ходовую часть от запущенной 2 годами раньше 250-ку-бовой версии для сборной СССР. Двигатель, хотя и сохранил общую компоновку дорожных моделей, подвергся, как и у 250 СМБ-3, значительной доработке.

По сравнению с дорожными мотоциклами, первичная передача осуществлялась двухрядной цепью, увеличено ее передаточное отношение, усилено сцепление, у 4-ступенчатой КП установлен вал для рычага переключения передач с правой стороны.

*Первую промышленную партию «**Восходов-175 СМБ-3**» испытывала заводская команда «Ковровец», ставшая в **1982** г. чемпионами СССР по мотоболу. Впоследствии «Восход-175 СМБ-3» стал основным мотоциклом для внутрисоюзных соревнований по мотоболу, который в 1980-е гг. переживал расцвет. В стране существовало около ста клубных команд не только в центральной части страны, но и в Зауралье, республиках Закавказья, Средней Азии и даже в Якутии. Чемпионат СССР разыгрывается в двух лигах, свои первенства проводили РСФСР, Украина (тоже 2 лиги), другие республики.*

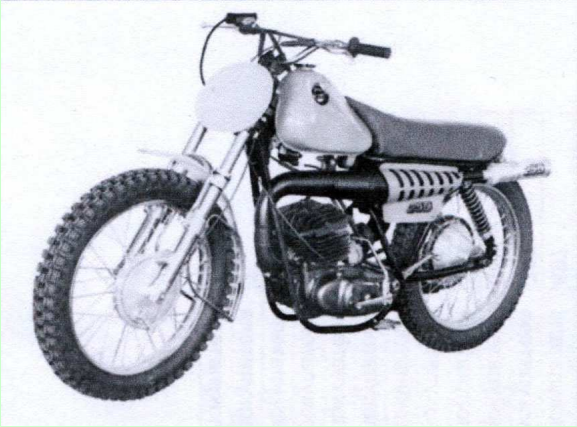
*По данным Управления технич. и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР о закупках оборонным Обществом спортивной техники в **1988** г., в скобках указаны цены закупленных изделий в рублях: «Восход-175СМБ-3» для мотобола ковровского завода – 600 штук (670 рублей).*

*К концу 1980-х спрос на 175-кубовые машины упал, как и интерес к мотоболу, и на заводе скопилось большое количество «неликвидов». Попыткой решить эту проблему стал выпуск в 1994 г. партии мотоциклов «**Восход-175 СМБ-3-01**», адаптированных для дорого общего пользования. Для этого мотобольную машину дополнили полным комплектом светотехники от «Восхода-3М-01». Таких «конверсионных» мотоциклов собрали около 100 ? шт.».*

*«На основании приказа по Миноборонпрому, завод в **1977** г., одновременно с выпуском **мотобольной модели СМБ-2** класса «175» для внутрисоюзных соревнований, изготовил семь мотоциклов кубатуры «**250**» для сборной СССР. Эти мотоциклы, помимо увеличенной кубатуры двигателя получили более совершенные шасси и ходовую часть, поэтому были обозначены СМБ-3».*

«Сохранилась цепная моторная передача, но была применена двухрядная цепь и увеличено передаточное отношение. Как у СМБ-2 с правой стороны двигателя дублировался рычаг переключения передач.

Специфическая компоновка мотобольных мотоциклов (малый клиренс и высокая посадка) позволили разместить настроенную выпускную систему под баком и сиденьем (хотя первые образцы имели, как у СМБ-2, нижний глушитель). Мотоциклы впервые получили бак грушевидной формы, а также сиденье, наезжающее передней частью на бак.

По сравнению с СМБ-2 были сильно наклонены задние амортизаторы, за счёт чего увеличился ход подвески».

«Восход-250 СМБ-3» (мотобольный)	годы выпуска: 1977 – 1987 *для международных игр (90 шт.).*
«Завод постоянно модернизировал конструкцию «Восхода-250 СМБ-3». Уже в 1978 году, по сравнению с первой моделью, двигатель получил кованый поршень с кольцами производства ЧССР, игольчатые подшипники шатуна, новое бесконтактное зажигание разработки НИИАвтоприборов и изменённую переднюю вилку. *С 1977 по 1987 гг., когда вышла более совершенная модель СМБ-4, ежегодно выпускали 10 мотоциклов для сборной СССР, и дополнительно несколько штук двигателей».*