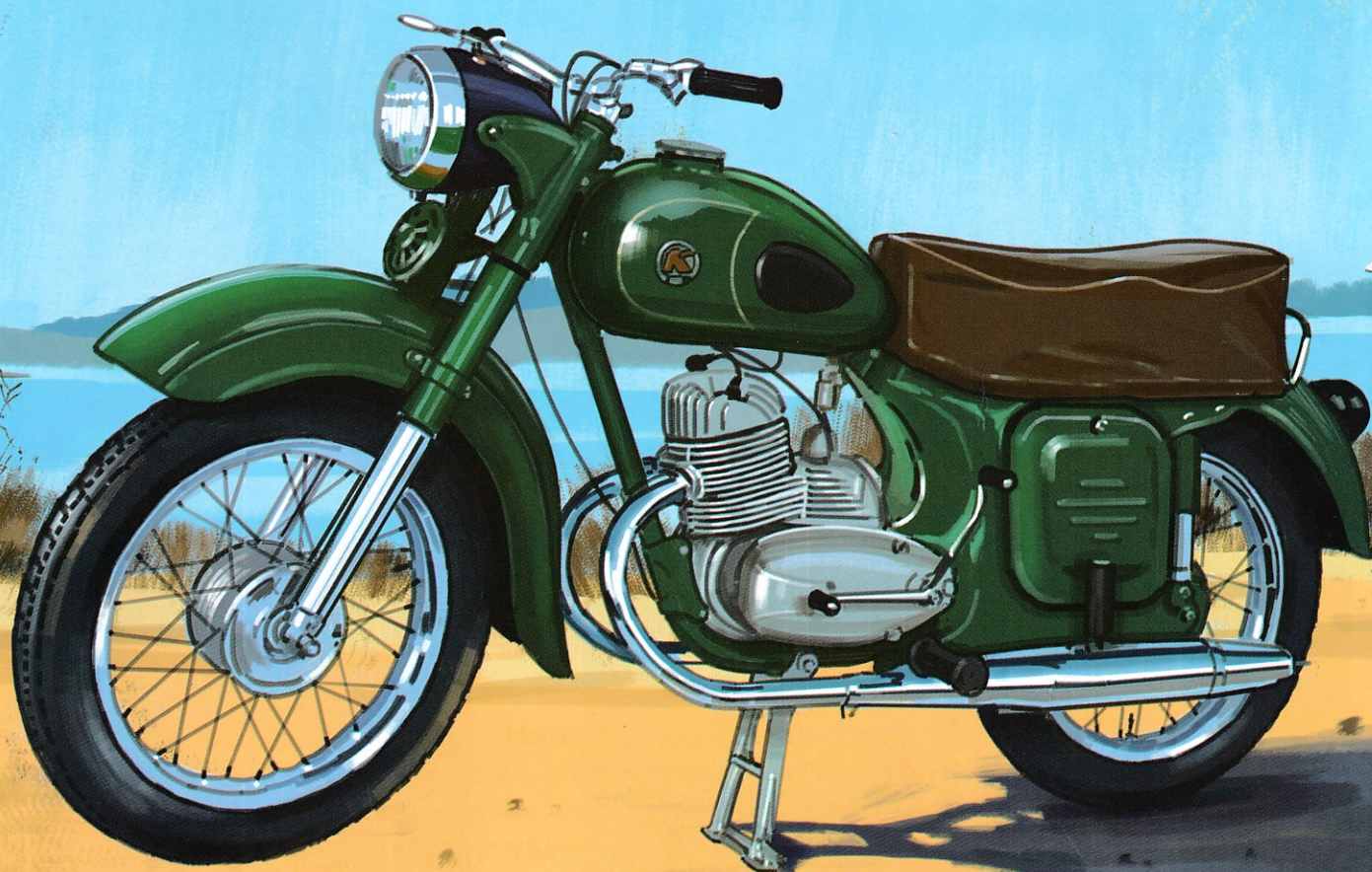


Наши МОТОЦИКЛЫ

К-175

НОВЫЙ УРОВЕНЬ



MODIMIO

Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 799 руб.
Бесплатная доставка на modimio.ru/moto

ВЫПУСК № 12 K-175

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-79287 от 02.10.2020
Выходит раз в две недели.

УЧРЕДИТЕЛЬ,
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ
ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:
Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
В.В. Брынчак

Авторы:
Александр Воронцов, обозреватель
журнала «Мото», соавтор «Энциклопедии
мотоциклов» и автор первой в России книги
по истории мотоцикла «Мотоциклы»;
Николай Тубаев, основатель Ковровского музея
мотоциклов «МОТО-КОВРОВ»

Дизайн, вёрстка:
Илья Баранов, Анна Брус
Иллюстратор:
Антон Маренцев

Фото предоставлены авторами

Распространение:
ООО «Модимио»
modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
тел. 8(495)797-45-60

Рекомендуемая розничная цена:
799 рублей

Редакция оставляет за собой право
изменять последовательность номеров
и их содержание

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а
Заказ № 13571

Тираж: 7025 экз.
©2018 ООО «Модимио»

Дата подписания в печать: 28 июля 2021 года
Дата выхода: 31 августа 2021 года

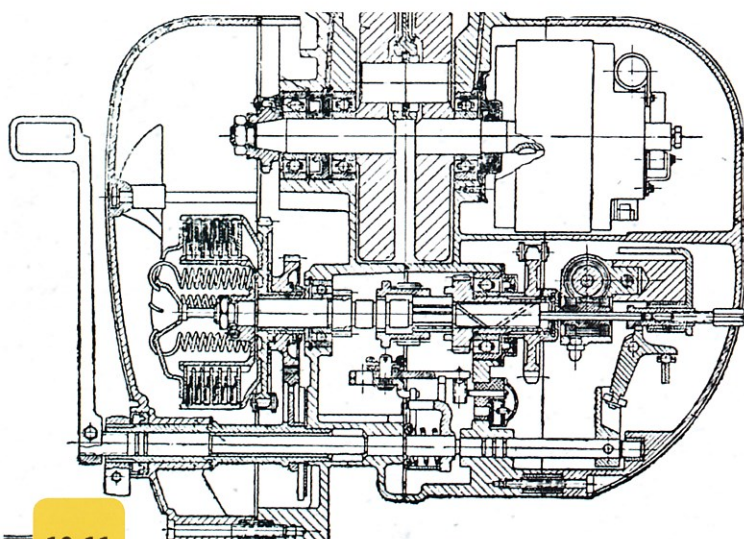
12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем
приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции

MODIMIO

6-7

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б



10-11

СНАРУЖИ И ВНУТРИ



12-13

МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

K-175



Николай Тубаев, основатель Ковровского музея мотоциклов «МОТО-КОВРОВ» на мотоцикле К-175



Мотоцикл К-175 стал одной из первых двухколёсных машин, самостоятельно созданных советскими инженерами в послевоенный период. Его конструкция оказалась настолько удачной, что на полвека вперёд стала основой всех мотоциклов из Коврова.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

МОТОЦИКЛА К-175

Дорожный мотоцикл с одноцилиндровым двухтактным двигателем воздушного охлаждения, установленным в трубчатую стальную раму. Привод на заднее колесо – цепью.

Выпускался Законом имени В.А. Дегтярёва в 1956–1960 годах. Приведены данные К-175 из опытно-промышленной партии, выпущенной в 1956 году.

СУХАЯ МАССА, кг – 105

ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА, кг – 150

ДЛИНА, мм – 1910

ШИРИНА, мм – 720

ВЫСОТА, мм – 1010

БАЗА, мм – 1240–1270

ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ, мм – 140

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч – 85

РАСХОД ТОПЛИВА НА СКОРОСТИ 40–50 КМ/Ч,
л на 100 км – 3,0

ЁМКОСТЬ БЕНЗОБАКА, л – 12

ДВИГАТЕЛЬ – одноцилиндровый, двухтактный,
воздушного охлаждения

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА И ХОД ПОРШНЯ, мм – 61,75 × 58

РАБОЧИЙ ОБЪЁМ, см³ – 173,7

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ – 8,5

МАКСИМАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ, л. с. (кВт) – 8 (5,9)
при 4800–5000 об/мин

ПОДВЕСКА ПЕРЕДНЯЯ – телескопическая вилка

ПОДВЕСКА ЗАДНЯЯ – маятниковая, с двумя
пружинно-гидравлическими амортизаторами

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА – механическая, раздельная

ТОРМОЗА – барабанные

КОЛЁСА – спицованные, взаимозаменяемые

РЕЗМЕР ШИН – 3,25–16

СЦЕПЛЕНИЕ – многодисковое, в масляной ванне

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ – трёхступенчатая

МОТОРНАЯ ПЕРЕДАЧА – цепью

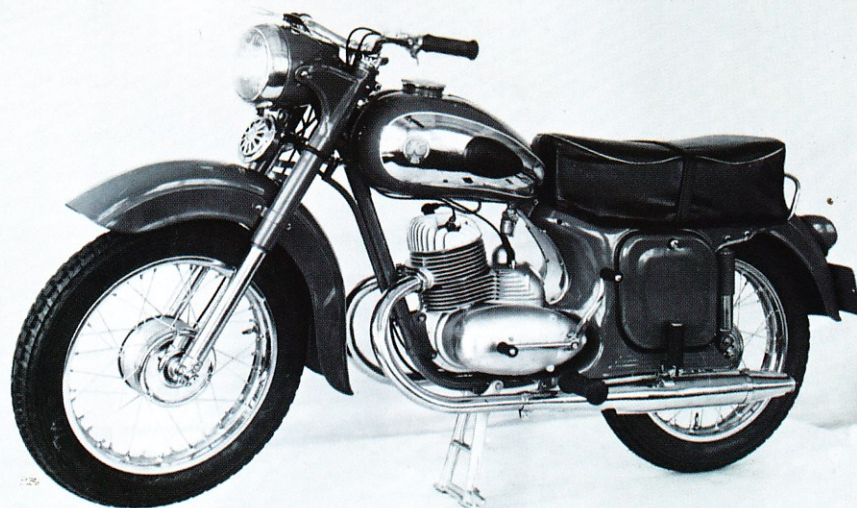
ПЕРЕДАЧА НА ЗАДНЕЕ КОЛЕСО – цепью

РАМА – трубчатая, одинарная



5 ФАКТОВ

- 1** Днём рождения ковровского мотоцикла стало 7 марта 1946 года, когда директор завода В.И. Фомин подписал приказ об организации мотоциклетного производства. За образец для ковровского К-125 был взят немецкий DKW RT125, лучший лёгкий мотоцикл своего времени.
- 2** Имя выдающегося советского оружейника Василия Алексеевича Дегтярёва, который работал в Коврове с 1918 по 1948 годы, было присвоено заводу в январе 1949 года. До этого завод нёс имя Куприяна Осиповича Киркижа, советского партийного деятеля.
- 3** Специальное конструкторское бюро мотоцикlostроения (СКБ) создано на заводе в 1954 году. Его начальником был назначен И.В. Долгушев. Первыми разработками СКБ стали дорожные мотоциклы К-55 и К-175.
- 4** За разработку и постановку на производство мотоциклов К-58 и К-175 в 1957 году 17 работников СКБ получили золотые и серебряные медали ВДНХ. Сами мотоциклы были отмечены дипломом II степени и малой золотой медалью.
- 5** В 1957 году Завод имени В.А. Дегтярёва, выпустив 134 514 мотоциклов, вышел на первое место по производству мотопродукции в СССР и стал одним из крупнейших мотозаводов Европы и мира.



Вторая версия мотоцикла К-175, 1957 год



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б

ЗАПОЛНИТЬ ПРОБЕЛ

В 1953 году между СССР и ГДР было подписано соглашение о прекращении выплаты репараций. А годом ранее ликвидировали немецко-советское акционерное общество «Автовело», занимавшееся на территории Восточной Германии производством автомобилей и мотоциклов для репарационных поставок в СССР. Вошедшие в него заводы были переданы в собственность ГДР, и советский рынок лишился двух популярных моделей: 350-кубового EMW R35 и 250-кубового AWO 425.

Если для 350-кубового мотоцикла у нас была вполне адекватная замена – ИЖ-49, то для 250-кубового аппарата аналога не было. В модельном ряду мотоциклов на рынке СССР образовался зияющий провал между 350-кубовым ИЖ-49 и 125-кубовыми

М-1А и К-125М. Этой ситуацией решили воспользоваться специалисты ковровского Завода имени В.А. Дегтярёва. Взяв за основу 125-кубовый мотоцикл К-125М, они решили создать его 175-кубовый вариант; такая кубатура ещё позволяла сохранить преемственность ряда узлов и деталей. Но при этом объём переделок стал настолько большим, что с полным правом можно было говорить о совершенно новой модели – К-175.

Конструкторы сохранили такой же ход поршня – 58 мм – как и у 125-кубовой модели, но увеличили диаметр цилиндра до 61,75 мм, получив рабочий объём 173,7 см³. Поскольку К-175 стал на 30% тяжелее, чем К-55, то для облегчения трогания с места и уменьшения чувствительности мотоцикла к возникавшим препятствиям маховик стал массивнее. В соответствии с возросшим давлением на коренные подшипники были применены более мощные шарикоподшипники № 204. Увеличение рабочего объёма и подбор фаз газораспределения позволили поднять мощность до 7,5 л. с. Соответственно была усилена трансмиссия: в сцепление добавлена пара дисков и установлены более жёсткие пружины, а в коробке передач применены шестерни с увеличенным модулем зубьев. Цепь привода заднего колеса заключена в резиново-металлический кожух.

Рама мотоцикла К-125М оказалась достаточно прочной для того, чтобы её переднюю часть использовать без изменений. Задняя же была модифицирована с учётом применения маятниковой подвески, кронштейнов для крепления седла, инструментальных ящиков и подножек пассажира. В задней подвеске были применены пружинно-гидравлические амортизаторы с оригинальными резиновыми чехлами. Передняя вилка взята от К-125М, но её ход уменьшен

со 130 до 100 мм – чтобы она соответствовала задней подвеске с ходом всего 50 мм. Большой новинкой стал переход от жёстких шин 2,50–19 к более эластичным 3,25–16. Полностью изменили облик мотоцикла: двойное подушечное седло, задняя облицовка со встроенными инструментальными ящиками, глубокие крылья и корпус фары, объединённый с верхними кожухами передней вилки. Конструкторы также перекомпоновали электрооборудование: если на К-125М центральный переключатель и контрольная лампа размещались в электрокоробке П-35К, установленной под седлом, то на К-175 они были перенесены в корпус фары. Новый генератор Г-36М мощностью 45 Вт был на 10 Вт мощнее прежнего.

ИСПРАВЛЕНИЕ ОШИБОК

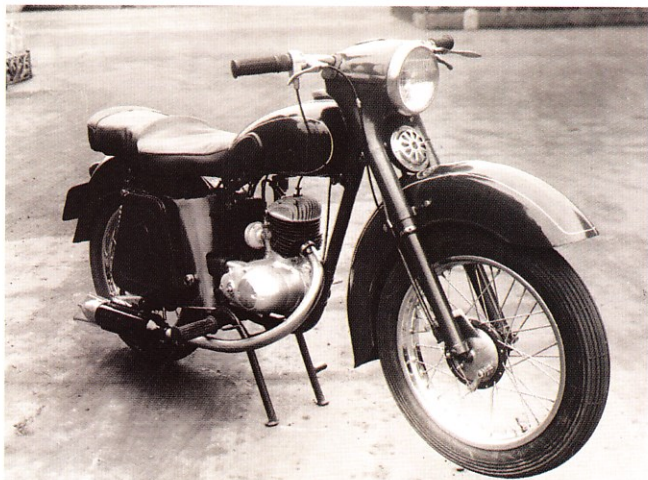
Опытный экземпляр мотоцикла К-175 был изготовлен в 1955 году и прошёл полный цикл испытаний – как на заводе, так и в серпуховском ЦКЭБ. По результатам этих испытаний конструкция мотоцикла была оценена положительно, но с целым рядом замечаний. Самые существенные относились к двигателю, который страдал от перегрева, а также к дизайну: угловатая задняя часть явно не гармонировала с обтекаемой передней. Хватало и мелких недостатков: так, резиновые чехлы задних амортизаторов зажёвывались пружинами, в фаре отсутствовала регулировка направления светового потока и т. п. Кроме того, конструкторам рекомендовали перенести аккумулятор и электрокоробку в инструментальные ящики, закрыть карбюратор, ввести указатель нейтрали и поднять мощность двигателя до 8 л. с.

Объём доработок стал таким большим, что вновь можно было говорить о новой модели, получившей прежнее имя К-175. Сильнее всего был изменён силовой агрегат. Чтобы улучшить тепловой режим двигателя и поднять его мощность, конструкторы отказались от чугунного цилиндра, применив цилиндр из алюминиевого сплава с запрессованной чугунной гильзой. Для уменьшения потерь на выпуске сделаны два выпускных патрубка и, соответственно, два глушителя. Карбюратор закрыт обтекаемым кожухом, выполнявшим также роль корпуса воздушного фильтра. Привод выключения сцепления стал заблокированным с механизмом переключения передач; теперь рычагом на руле можно было пользоваться только для трогания с места.

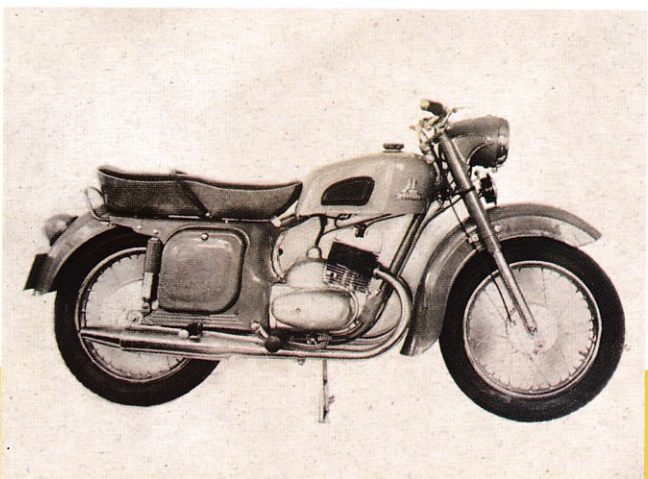
В амортизаторах задней подвески на смену резиновым «гармошкам» пришли металлические кожухи, ход подвески увеличен до 72 мм. Маятник теперь опирался не на бронзовые втулки, а на резино-металлические. Колёса получили литые алюминиевые ступицы. Центральный переключатель переместился на бензобак, на панели которого разместились: лампа нейтрали и лампа контроля зарядки аккумулятора, а в корпусе фары появился механизм регулировки светового потока. Были учтены и прочие замечания, высказанные в адрес первого образца.

Дизайн мотоцикла был переработан полностью. Стали гораздо изящнее формы бензобака, корпуса фары, крыльев, седла, задней облицовки и инструментальных ящиков. Правда, при этом мотоцикл стал так похож на чешскую Jawa, что за ним закрепилось прозвище «Ковровская Ява».

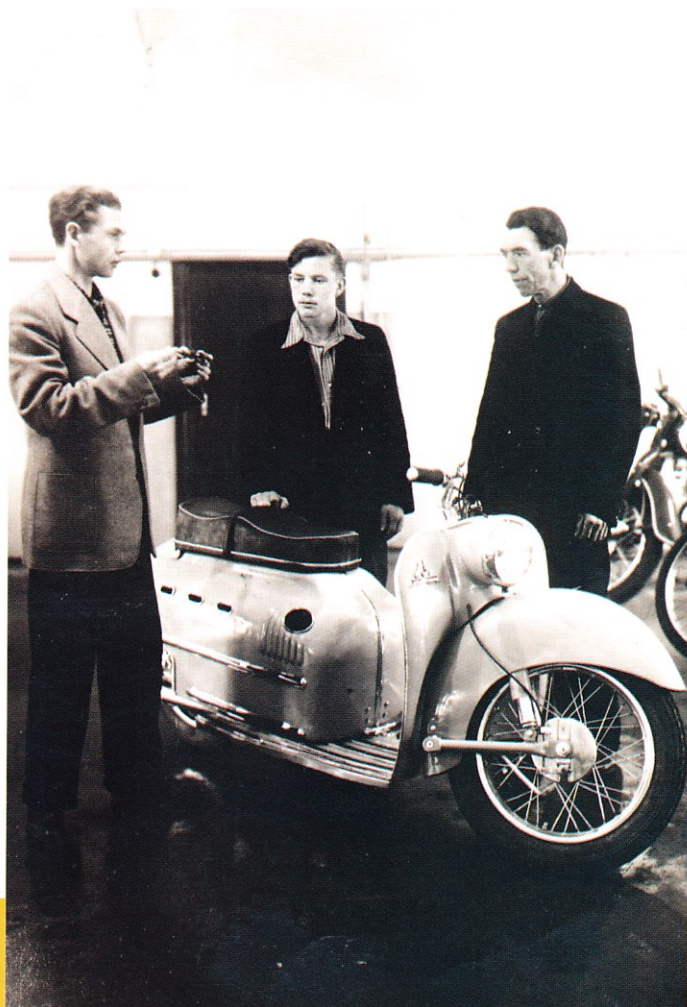
Публичный дебют К-175 состоялся в феврале 1956 года на выставке изделий промышленности, представленных для ознакомления участниками XX съезда КПСС. До конца года удалось сделать ещё 70 машин. Массовый выпуск мотоцикла К-175 начался в 1957 году – но это был уже несколько другой аппарат.



Экспериментальная версия мотоцикла К-175, 1955 год



Третий вариант мотоцикла К-175 под новым товарным знаком «Ковровец-175»



Создатели ковровских мотоциклов – конструкторы Дмитрий Павлович Кабаев, Константин Евгеньевич Колесов, Константин Семёнович Седенков

Наши
МОТОЦИКЛЫ





Mopeds

K-175



СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Мотоцикл К-175 для своего времени был вполне современным аппаратом, многие конструктивные особенности которого – например, двигатель с цилиндром из алюминиевого сплава – только-только начинали входить в общемировую практику. Несомненно, такая передовая машина стала большой удачей молодого конструкторского коллектива.

Цилиндр двигателя отлит из алюминиевого сплава, в него запрессована гильза из специального чугуна. Два стальных выпускных патрубка с резьбой для крепления выпускных труб вплавлены в алюминиевую рубашку цилиндра. В головке цилиндра сделаны два резьбовых отверстия – под свечу и декомпрессор. Цилиндр установлен на картере под углом 15° и крепится к нему вместе с головкой четырьмя сквозными шпильками. Коленчатый вал, собранный запрессовкой, вращается в трёх коренных шарикоподшипниках – два со стороны моторной передачи и один со стороны генератора. Шатун из легированной

стали имеет бронзовую втулку в верхней головке и роликовый подшипник в нижней. Смазка двигателя обеспечивалась маслом, добавляемым в топливо.

Питает двигатель карбюратор К-55Б с боковой поплавковой камерой и диаметром диффузора 20 мм. Контактный-масляный сетчатый фильтр вмонтирован в кожух карбюратора.

Крутящий момент на трёхступенчатую коробку передач передаётся одноступенчатой втулочной безроликовой цепью. Многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, установлено на первичном валу коробки передач. Ведущие диски изготовлены из специальной пластмассы, ведомые – стальные. Переключение передач ножное, заблокировано с выжимом сцепления. Передача на заднее колесо – втулочной роликовой цепью.

Силовой агрегат крепится четырьмя болтами к одинарной раме из стальных труб. Передняя вилка – телескопическая, штоковая, с гидроамортизацией. Задняя подвеска – маятниковая, с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами. Взаимозаменяемые колёса с проволочными спицами оснащены барабанными тормозами.

Система электрооборудования мотоцикла К-175 – 6-вольтовая. Если ранее на ковровских мотоциклах с массой соединялась отрицательная клемма, то на новой модели – положительная. Другие отличия от 125-кубовых моделей – более мощный генератор, двухступенчатый реле-регулятор, введение стоп-сигнала и лампы нейтрали.

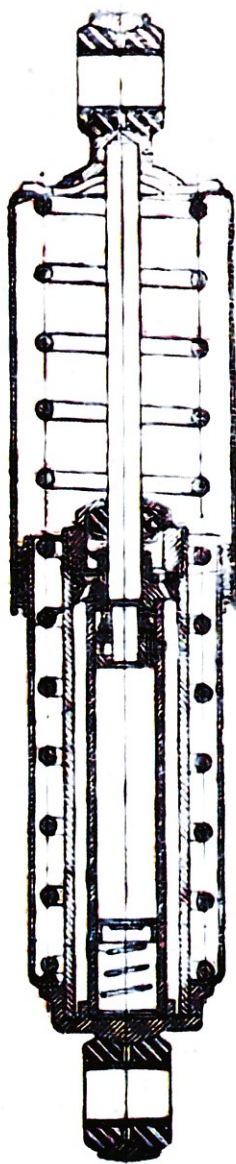
Двухместное седло мотоцикла К-175 имело довольно сложную конструкцию. В металлическом каркасе были сделаны отверстия для работавших на растяжение пружин, проходивших продольно вдоль всей поверхности седла. Также на металлическом основании седла были закреплены четыре бочкообразные пружины, работавшие на сжатие. Двухцветный чехол седла был сшит из кожзамени-теля и имел войлочную подстёжку.

ОБ ЭМБЛЕМЕ

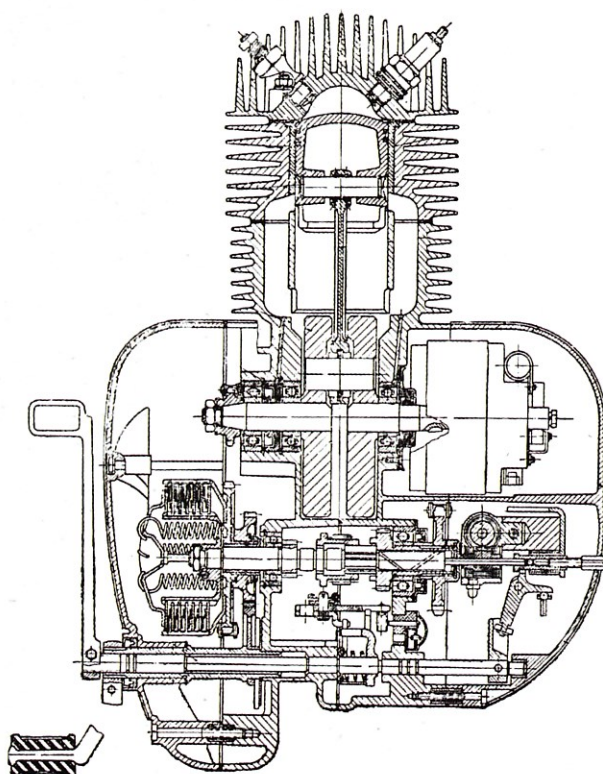


Сидящие зайцы появились на бензобаке мотоцикла «Ковровец-175»

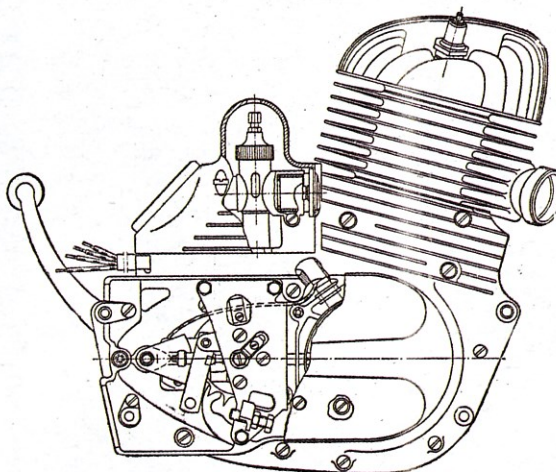
В 1778 году по указу Екатерины II село Коврово стало городом Ковров. На гербе города были изображены, согласно описанию, «сидящие два зайца в зелёном поле, каковых зверей в окрестности сего города изобильно». По преданию, в ковровских лесах любил охотиться на зайцев царский наместник граф Воронцов, который и предложил изобразить этих зверьков на гербе города. С 1959 года зайцы появились и на бензобаках ковровских мотоциклов – правда, на гербе города они сидели спиной друг к другу, а на эмблеме – мордочкой к мордочке. С 1962 года сидящих зайцев сменили бегущие – как более подходящие динамичной машине.



Амортизатор задней подвески



Двигатель К-175



Двигатель К-175 (продольный вид)



МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

«Ковровская Ява» была выпущена в 1956 году весьма ограниченным тиражом – всего 70 мотоциклов. На конвейер в 1957 году встал несколько другой K-175: он лишился корпуса фары, объединённого с верхними трубами кожуха вилки. Официальной причиной отказа от этого узла стала большая сложность изготовления и сборки. Но ходили слухи и о том, что таким плагиатом возмущались чешские товарищи – как раз тогда начались массовые поставки мотоциклов Jawa в Советский Союз. Новый корпус фары крепился к передней вилке через кронштейны – такие же, как и на 125-кубовых мотоциклах. Вернулся фрикционный демпфер рулевого управления, отсутствовавший на первой версии K-175. Центральный переключатель был перенесён с бензобака в корпус фары. Конструкторы отказались от полуавтомата выжима сцепления, сблокированного с механизмом переключения передач.

Стала несколько проще конструкция седла: отказавшись от вертикальных пружин, усилили горизонтальные. Хромированные щётки бензобака применялись только на выставочных образцах.

Интересно, что тогда же ковровские конструкторы опробовали ещё одно решение, подсмотренное у Jawa: совмещённую педаль кикстартера и переключения передач. Но до серии этот вариант не дошёл.

Зато в серию пошли другие усовершенствования, гораздо более важные. В 1959 году мотоцикл, переименованный в «Ковровец-175», получил четырёхступенчатую коробку передач с дисковым механизмом переключения передач, позволившим снизить усилие на педали по сравнению с прежним селекторным. Для стабильного пуска холодного двигателя на карбюратор была установлена заслонка, управляемая тягой. Тогда же часть мотоциклов стали оснащать новой системой электрооборудования с генератором переменного тока и без аккумулятора. Бензобак новой формы и увеличенной с 12 до 13 л ёмкости сваривался всего из двух штампованных деталей. На боковинах бензобака крепилась новая эмблема: два сидящих друг против друга зайца и надпись «Ковровец». Новое седло, мягкое и комфортабельное, оснащалось латексной подушкой вместо пружин. На переднем крыле появились рёбра жёсткости в виде продольных подштамповок.

Большие перемены в жизни мотопроизводства в Коврове произошли в 1960 году. Во-первых, завод прекратил изготовление 125-кубовых дорожных мотоциклов и полностью перешёл на 175-кубовые. Во вторых, встала на конвейер новая модель «Ковровец-175А». Теперь все мотоциклы оснащались системой электрооборудования с генератором переменного тока и без аккумулятора. Повышение степени сжатия позволило поднять мощность с 8 до 8,2 л. с., увеличение оребрения цилиндра и его головки улучшило тепловой режим. Модернизированный кожух карбюратора исключал попадание воздуха в обход воздухофильтра и оснащался поворотной воздушной заслонкой для запуска в холодную погоду. Чугунный внутренний барабан сцепления, у которого порой срезало шлицевое соединение, был заменён стальным. Улучшенные неразборные глушители позволили снизить уровень шума до требований международных норм. Ведомая звёздочка главной передачи соединялась с задним колесом через резиновую муфту, сглаживающую рывки в трансмиссии. В конструкции ходовой части главным новшеством стало применение бесштоковой передней вилки с увеличенным со 100 до 130 мм ходом колеса. Изменились также формы переднего крыла и руля. Собранный 5 августа 1960 года «Ковровец-175А» стал миллионным мотоциклом, изготовленным в Коврове.

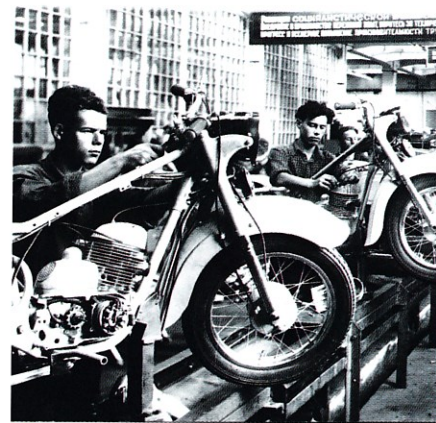
В 1962 году началось производство модернизированной модели «Ковровец-175Б». Новый карбюратор K-36 позволил поднять мощность до 9 л. с., обеспечив при этом стабильную работу на малых оборотах. Воздушный фильтр увеличенного размера теперь крепился к раме и выполнял также роль глушителя шума впуска. Усовершенствованные амортизаторы задней подвески улучшили комфорт, изменился механизм натяжения цепи главной передачи. На бензобаке

Редкий вариант модели «Ковровец-175Б» с чугунным цилиндром

появилась новая эмблема: на смену сидящим зайцам пришли бегущие.

На следующей модели «Ковровец-175В», дебютировавшей в конце 1963 года, конструкторы решили сделать шаг назад, применив чугунный цилиндр двигателя с одним глушителем. Но это решение не оправдало себя, поскольку потребители столкнулись с прихватами поршня. Поэтому в 1964 году пришлось вернуться к прежней конструкции с алюминиевым цилиндром, чугунной гильзой и двумя глушителями. За счёт новой конструкции подшипника нижней головки шатуна и других усовершенствований мощность двигателя выросла до 9,5 л. с. Воздушный фильтр был отделён от глушителя шума впуска и перенесён в «чистую» зону под седлом. Для улучшения динамики были изменены передаточные числа коробки передач и главной передачи.

В 1965 году была собрана первая партия мотоциклов новой модели, получившей имя «Восход». В следующем году она полностью вытеснила старое семейство с конвейера. Всего с 1956 по 1966 годы было выпущено 1 282 619 мотоциклов семейства «Ковровец-175», в том числе 184 762 первой модели К-175 в трёх вариантах.



Участок сборки мотоциклов «Ковровец-175»



«Ковровец-175А», 1960 год



Модернизированный «Ковровец-175Б», 1962 год

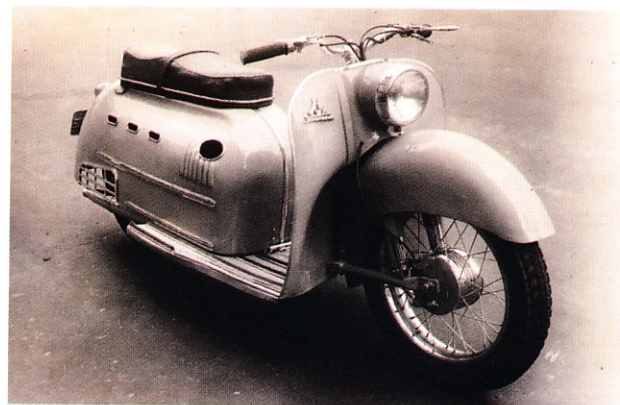
О МОТОРОЛЛЕРАХ

В конце 1956 года для внутризаводских нужд конструкторы спроектировали необычную трёхколёсную машину, получившую название «мототележка». Фактически это был первый советский грузовой мотороллер: двигатель К-175 был установлен под водительским седлом, от него цепная передача шла на редуктор с дифференциалом от серпуховской мотоколяски СЗЛ. От неё же были взяты и колёса с шинами размером 4,50–9. Металлический кузов с откидным задним бортом был рассчитан на 500 кг груза. Было сделано 10 «мототележек», которые использовались на заводе до середины 60-х годов.

В следующем, 1957 году, на заводе был разработан легковой мотороллер «Ковровец». Внешние его обводы напоминали популярный немецкий мотороллер DKW Hobby, но техническая начинка не имела ничего общего с той 75-кубовой машиной. Под капотом располагался силовой агрегат от К-175: 8-сильный двигатель и трёхступенчатая коробка передач. Передняя вилка длиннорычажная, с амортизаторами, унифицированными с применявшимися в задней подвеске. Было изготовлено несколько опытных экземпляров, но в серию эта машина не пошла, так же как и созданный в 1962 году в серпуховском ЦКЭБ экспериментальный мотороллер М-175 на агрегатах мотоцикла «Ковровец-175А».



Грузовой мотороллер «мототележка»



Легковой мотороллер «Ковровец-175»



Немецкий аналог – Maico M175S/II

О СРАВНЕНИИ

Класс 175 см³ в 50-е годы вышел на пик своей популярности. Многих мотоциклистов не устраивала вялая динамика 125-кубовых мотоциклов, тем более что малая мощность тогдашних моторов делала езду с пассажиром проблематичной. В то же время 250-кубовые мотоциклы оставались для большинства населения слишком дорогими. Разумным компромиссом между желаниями и возможностями и стали 175-кубовые мотоциклы, особенно популярные в Италии и ФРГ.

Модель	Страна	Число тактов	Рабочий объём, см ³	Макс. мощность, л. с./об/мин	Сухая масса, кг	Макс. скорость, км/ч
K-175	СССР	2	173,7	8/4800	105	85
ČZ 175/356	ЧССР	2	171,7	8/4750	125	90
Aermacchi Chimera	Италия	4	172,4	10/7150	131	110
DKW RT175VS	ФРГ	2	174	9,6/5000	130	101
Ducati 175 Turismo	Италия	4	174,5	11/7500	100	110
Hercules K175	ФРГ	2	173	10/5750	134	90
Maico M175S/II	ФРГ	2	174	10,6/5200	120	100
Mondial 175TV	Италия	4	174	8,5/6200	105	105
Moto Guzzi Lodola	Италия	4	174	9/6000	109	110
Zündapp 175S	ФРГ	2	174	10,5/5400	131	95



Спортивный мотоцикл K-175CM

О СПОРТЕ

В 1957 году завод начал мелкосерийное производство спортивных внедорожных мотоциклов: кроссового K-175CK и предназначенного для многодневных соревнований K-175CM. Они имели специальные двигатели с цилиндрами из легированного чугуна, развивавшие мощность 11–12 л. с. Мотоциклы отличались также усиленными рамами, подвесками с увеличенными ходами колёс, выведенными вверх глушителями, широкими рулями с перемычкой. Мотоцикл для многодневки K-175CM оснащался комплектом светотехники, с дублированной системой зажигания и баллоном со сжатым воздухом для подкачки шин на трассе. Эти 175-кубовые спортивные мотоциклы завод выпускал, постоянно их совершенствуя, до 1964 года.



Все мотоциклы молодости

НА MODIMIO.RU



СТАНДАРТНАЯ

Ежемесячная подписка

от 1098 Р
в месяц

399 Р первый выпуск
699 Р последующие

ДАЛЬНИЙ СТРАННИК

Предоплата за 30 выпусков

~~20670 Р~~
18821 Р

0 Р первый выпуск
649 Р последующие

Я СВОБОДЕН!

Предоплата за всю серию

~~41640 Р~~
35341 Р

0 Р первый выпуск
599 Р последующие



moto.modimio.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:



№13

Наши МОТОЦИКЛЫ

JAWA 250/353

ПАНИ ЧЕКУШКА



КОЛЛЕКЦИОННАЯ ОТКРЫТКА
В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ!

УЗНАВАЙ
НОВОСТИ ПЕРВЫМ!

 [moto.modimio](https://vk.com/moto.modimio)

 [moto_modimio](https://www.instagram.com/moto_modimio)



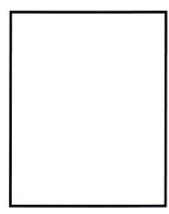
Бесплатная доставка на modimio.ru/moto



K-175



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____
Кому _____
Индекс предприятия связи и адрес отправителя

Тираж 7025