

Наши МОТОЦИКЛЫ

КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»

СОЛО-ОППОЗИТ



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

ВЫПУСК № 14 КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»

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

Автор:
Александр Воронцов, обозреватель
журнала «Мото», соавтор «Энциклопедии
мотоциклов» и автор первой в России книги
по истории мотоцикла «Мотоциклы»

Дизайн, вёрстка:
Илья Баранов, Арина Тагильцева
Иллюстратор:
Антон Маренцев

Фото предоставлены автором

Благодарим за консультацию при подготовке
выпуска Сергея Даниловича Антонюка, главного
конструктора Киевского мотоциклетного завода
в 1987–1995 годах

Распространение:
ООО «Модимио»
modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибьюшен 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 № 13628

Тираж: 8765 экз.
©2018 ООО «Модимио»

Дата подписания в печать: 11 октября 2021 года
Дата выхода: 26 октября 2021 года

12+

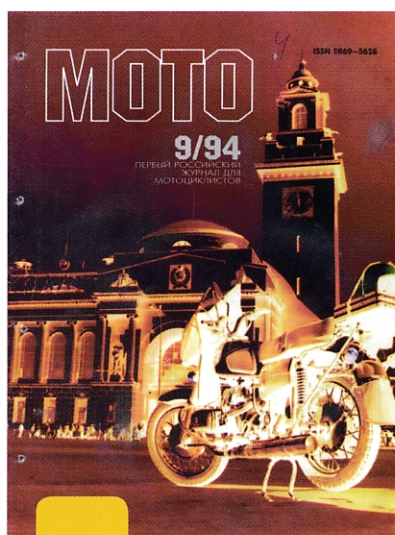
Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем
приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции

MODIMIO



6-7

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б



10-11

СНАРУЖИ И ВНУТРИ



12-13

МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»



Дорожный мотоцикл КМЗ-8.157-01 «Днепр»



Дорожный мотоцикл КМЗ-8.157-01 «Днепр» стал первым после почти 30-летнего перерыва «оппозитом», для которого была разрешена эксплуатация без боковой коляски. Он более чем на год опередил появление «солиста» от Ирбитского мотозавода.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

МОТОЦИКЛА КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»

Дорожный мотоцикл, оснащённый двухцилиндровым четырёхтактным оппозитным двигателем воздушного охлаждения, установленным в трубчатую дуплексную стальную раму. Привод на заднее колесо – карданным валом. Выпускался Киевским мотоциклетным заводом в 1991–1995 годах.

СУХАЯ МАССА, кг – 220

МАКСИМАЛЬНАЯ НАГРУЗКА, кг – 170

ДЛИНА, мм – 2250

ШИРИНА, мм – 760

ВЫСОТА, мм – 1200

БАЗА, мм – 1530

ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ, мм – 100

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч – 125

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л на 100 км – 6,0

ЁМКОСТЬ БЕНЗОБАКА, л – 19

ДВИГАТЕЛЬ – двухцилиндровый, оппозитный, четырёхтактный, воздушного охлаждения

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА И ХОД ПОРШНЯ, мм – 78 × 68

РАБОЧИЙ ОБЪЁМ, см³ – 649

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ – 7,0

МЕХАНИЗМ ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ – ОНУ

МАКСИМАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ, л. с. (кВт) – 32 (23,5)
при 5200 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ, Н·м –
47 при 4200 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ – двухдисковое, сухое

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ – четырёхступенчатая

ПЕРЕДАЧА НА ЗАДНЕЕ КОЛЕСО – карданным валом

ПОДВЕСКА ПЕРЕДНЯЯ – телескопическая вилка

ПОДВЕСКА ЗАДНЯЯ – маятниковая, с двумя
пружинно-гидравлическими амортизаторами

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА – механическая,
раздельная

ТОРМОЗА – барабанные

КОЛЁСА – спицованные

РАЗМЕР ШИН – 3,50–18

РАМА – трубчатая, сварная, дуплексная



Дорожный мотоцикл КМЗ-8.157-01 «Днепр»

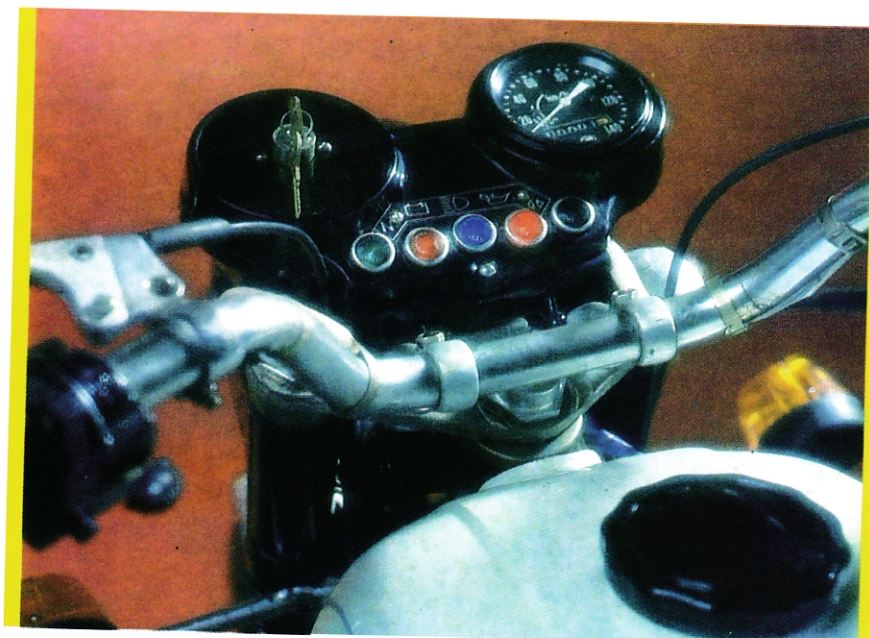


5 ФАКТОВ

- 1** Киевский мотоциклетный завод организован приказом наркома среднего машиностроения СССР № 362/с от 26 сентября 1945 года. В сентябре 1946 года он начал производство лёгкого мотоцикла К-1Б «Киевлянин» – копии немецкого Wanderer 1Sp – на оборудовании, вывезенном из Германии по репарации, и первоначально – с использованием немецких комплектующих и деталей.
- 2** Приказом министра автомобильной промышленности № 151 от 21 марта 1949 года был расформирован Горьковский мотоциклетный завод, выпускавший мотоциклы М-72. Производство этих машин передали на Киевский мотоциклетный завод, который в 1951 году прекратил выпуск мотоциклов К-1Б, а в 1952 году – и трициклов К-1В для инвалидов войны.
- 3** Киевский мотоциклетный завод в середине 50-х годов был определён поставщиком мотоциклов для кремлёвского Почётного эскорта. Сначала машины для этой структуры представляли собой версии серийных мотоциклов с улучшенной отделкой, но в 70-е годы началось проектирование специальных эскортных аппаратов.

4 Производство оппозитов-одиночек Киевский мотозавод мог начать ещё в 50-е годы, когда киевские конструкторы совместно с серпуховским ЦКЭБ разработали 500-кубовую модель М-53. Но этот мотоцикл был сделан всего в нескольких экземплярах.

5 Последние мотоциклы Киевский мотозавод выпустил в 2008 году. Всего с 1946 года в Киеве было изготовлено около трёх миллионов мотоциклов. А 20 февраля 2018 года в металлолом вывезли последние детали и оборудование, применявшиеся для изготовления мотоциклов «Днепр».



Вместо запланированного тахометра в КМЗ-8.157-01 красовался замок зажигания

Фото Patrik Veltruský

Опытный DnieprSpecial 1974 года



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б

БЕЗ КОЛЯСКИ

Вопреки бытующему среди мотоциклистов убеждению, законодательного запрета на эксплуатацию тяжёлых мотоциклов-оппозитов без коляски в СССР не было. Инспекторы ГАИ ссылались на заводские данные, запрещающие такой шаг. В инструкции к «Днепру» было записано: «Мотоцикл предназначен для эксплуатации с коляской». Инструкция к «Уралу» была ещё категоричнее: «Мотоцикл «Урал» – дорожная машина тяжёлого типа – предназначен для эксплуатации только с боковой прицепной коляской». Так что попытки езды на оппозите-одиночке ГАИшники безапелляционно пресекали: «Сынок, покажи хоть одну заводскую бумагу, разрешающую езду без коляски, – и я тебя сразу отпускаю».

Между тем Ирбитский и Киевский мотозаводы и во времена СССР выпускали мотоциклы-одиночки. Но лишь для специфических потребителей. Во-первых, для спецслужб: в Ирбите делали патрульные мотоциклы для милиции, а в Киеве – эскортные для

почётного сопровождения первых лиц государства и их гостей. Во-вторых, небольшое количество мотоциклов-одиночек поставляли по заказ-нарядам на экспорт. Обе темы порой тесно переплетались. Так, в первой половине 70-х годов была разработана модель «Днепр-10.6», предназначенная, как следовало из технического задания, «для экспорта в высокоразвитые страны». Как и у эскортных мотоциклов, у этого прототипа были стеклопластиковые крылья и обтекатели, передние и задние дуги безопасности.

Развитием экспортной темы стал разработанный в 1974 году мотоцикл DnieprSpecial. На заводе он получил прозвище «Америка», что показывало потенциальный рынок сбыта. На этот раз киевские конструкторы провели серьёзную работу: мотоцикл получил новую раму, крепление маятника задней подвески на конических подшипниках, 18-дюймовые колёса, пятиступенчатую коробку передач, новую переднюю вилку, «перевёрнутую» карданную передачу с упругой муфтой у заднего колеса, воздушный фильтр с бумажным фильтрующим элементом и комбинацию приборов со спидометром и тахометром. 650-кубовый двигатель, форсированный до 38 л. с., разгонял машину до скорости 140 км/ч.

В свою очередь, наработки DnieprSpecial стали основой для специального эскортного мотоцикла следующего поколения – модели «Днепр-14.9». Стоит с сожалением отметить, что пошедший в серию более чем через полтора десятилетия КМЗ-8.157-01 проигрывал опытному мотоциклу и технически, и эстетически.

ПРОЗА ЖИЗНИ

Начавшаяся в середине 80-х годов перестройка породила немалые надежды на перемены к лучшему. Вместе с тем пришло понимание, что «дальше так жить нельзя». Наиболее дальновидные руководители нашей мотопромышленности осознавали, что заводам предстоят большие и кардинальные перемены – правда, тогда никто и не мог предположить, что эти перемены в конце концов не оставят от этой отрасли камня на камне.



Экспериментальный «Днепр-10.6» для «экспорта в высокоразвитые страны»



Эскортный «Днепр-14.9М» мог стать прототипом гражданской «одиночки»

Понимая, что вскоре будет невозможно выпускать сотнями тиражами одну-две модели, руководители сделали ставку на расширение модельной гаммы. Вспомнили и об оппозитах-одиночках. Киевский мотоциклетный завод включил в план опытно-конструкторских работ разработку такого мотоцикла, получившего индекс КМЗ-8.157. Вполне логично было взять за основу уже освоенную заводом «одиночку» – эскортный мотоцикл «Днепр-14.9М» (по принятой в 70-е годы номенклатуре обозначений КМЗ-8.953). Тем более что технические параметры этой машины если и не потрясли воображение, то внушали уважение: 750-кубовый двигатель мощностью 50 л. с., электрозапуск, пятиступенчатая коробка передач. Для грядущего 157-го от «эскортника» были использованы силовой агрегат (увы, без электрозапуска, поскольку подходящий стартерный аккумулятор никто в СССР не собирался выпускать), передняя вилка, задний маятник на конических подшипниках, приборная панель со спидометром и тахометром. Всё это соединилось с модернизированной серийной рамой и небольшим полуобтекателем.

Но выпускать машину более-менее крупной серией – совсем не то что делать единичные экземпляры на экспериментальном участке (в 1986–1990 годах было собрано всего 30 экземпляров «Днепр-14.9М»). Поэтому конструкторы вскоре перешли к проектированию упрощённого варианта КМЗ-8.157-01. В основе его был не дорогой «Эскорт», а стандартная модель «Днепр-11» (КМЗ-8.155), лишённая коляски и оснащённая 18-дюймовыми колёсами и маятником задней подвески на конических подшипниках. Естественно, мотоцикл-одиночка получил также главную передачу с передаточным отношением, уменьшенным до 3,89 (за счёт установки ведущей конической шестерни с 9 зубьями вместо 7). Изменено было и передаточное отношение шестерён привода спидометра. Кроме того, мотоцикл получил пружины передней вилки и задних амортизаторов уменьшенной жёсткости, новое переднее крыло и мостики (траверсы), седло с защёлкой, инструментальный ящик, боковые панели облицовки, боковую подставку и дуги безопасности. Указатели поворотов были установлены с обеих сторон. Интересно, что коробка

передач оставалась стандартной, с передачей заднего хода. Для блокировки её случайного включения был предусмотрен специальный упор.

На раме оставались крепления для подсоединения коляски. В инструкции было записано, что мотоцикл КМЗ-8.157-01 предназначен для эксплуатации без бокового прицепа, но его подсоединение разрешается при условии установки ряда деталей (более жёстких пружин подвески, привода тормоза коляски и т. п.), 18-дюймового колеса на коляску, а главное – при сохранении общей нагрузки на мотоцикл с коляской не более 170 кг. Это требование было вызвано тем, что специальные шины для «одиночки» никто не озаботился создать – применялись шины 3,50–18 от мотоциклов ИЖ, с малой допустимой нагрузкой.

Серийное производство мотоцикла КМЗ-8.157-01 «Днепр» началось в 1991 году, когда было сделано 387 «одиночек», все кирпично-оранжевого цвета.



У одного из первых мотоциклов КМЗ-8.157-01 слева направо: начальник финансового отдела Сергей Розанов, главный конструктор Сергей Антонюк и начальник цеха № 12 Владимир Марченко



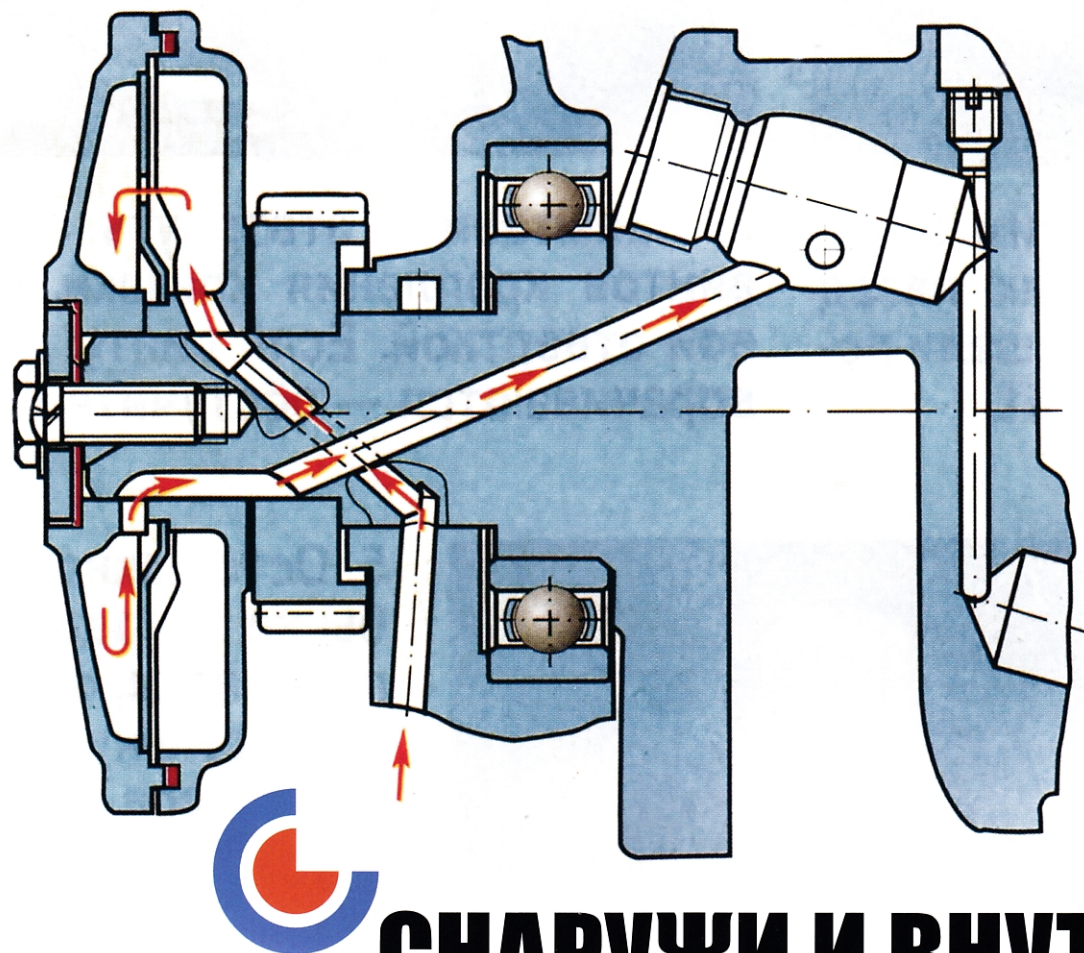
Серийная киевская «одиночка» – КМЗ-8.157-01

**Наши
МОТОЦИКЛЫ**





КМЗ-8.157-01 «ДНЕПР»



СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Первый серийный киевский оппозит-одиночка – плод вынужденного компромисса. С одной стороны, надо было создать машину, которая найдёт своё место на рынке. С другой – не загнать цену на неё до небес и учесть возможности заводского оборудования и квалификацию служб подготовки производства.

Двигатель мотоцикла КМЗ-8.157-01 «Днепр» – двухцилиндровый, оппозитный, четырёхтактный. Он отличался от моторов остальных советских мотоциклов, в которых использовались сборные стальные коленвалы и подшипники качения в нижних головках шатунов. В киевских верхнеклапанных двигателях применялся цельный коленвал, отлитый из специального чугуна, и шатунные подшипники скольжения: бронзовые втулки в верхних головках и тонкостенные вкладыши в разъёмных нижних головках шатунов. Коленвал с разведёнными на 180° коленами опирается на два коренных подшипника качения: передний шарикоподшипник и задний роликовый. Цилиндры – биметаллические, с чугунными гильзами и рубашками и оребрением из алюминиевого сплава. Сами цилиндры и их головки крепятся к картеру длинными

шпильками. Поршни имеют четыре кольца: два компрессионных и два маслосъёмных. Распределительный вал расположен над коленвалом и приводится от него шестернями, опирается он на два шарикоподшипника. Установленные в головках цилиндров клапаны получают привод через толкатели, штанги и коромысла.

Оригинально выполнена и система смазки верхнеклапанных моторов киевских мотоциклов. От шестерёчного насоса масло поступает в закреплённую на переднем конце коленвала центрифугу, которая выполняет роль фильтра тонкой очистки. Далее через каналы и полости в коленвале масло подаётся к шатунным вкладышам. Остальные детали смазываются масляным туманом, который возникает благодаря интенсивному разбрызгиванию масла в картере.

Питают каждый цилиндр индивидуальный карбюратор К-63Т с диаметром диффузора 28 мм. Попадающий в карбюраторы воздух проходит через воздухоочиститель с бумажным фильтрующим элементом.

Крутящий момент от двигателя передаётся через двухдисковое сухое сцепление на четырёхступенчатую коробку передач, картер которой жёстко пристыкован к картеру мотора. Переключение передач – ножное, заблокированное с выжимом сцепления. Коробка передач имеет также передачу заднего хода, рукоятка включения которого заблокирована специальным упором. Через вал с резино-металлической муфтой спереди и карданным шарниром сзади крутящий момент передаётся на коническую пару со спиральными зубьями, закреплённую на маятнике задней подвески.

Силовой агрегат установлен в сваренную из стальных труб дуплексную раму. Передняя вилка – телескопическая, штоковая, со встроенным гидромолотом двустороннего действия. Задняя подвеска маятниковая, с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами двустороннего действия. Колёса спицованные, взаимозаменяемые. Тормоза барабанные, передний приводится в действие тросом от рычага на руле, задний – тягой от педали.

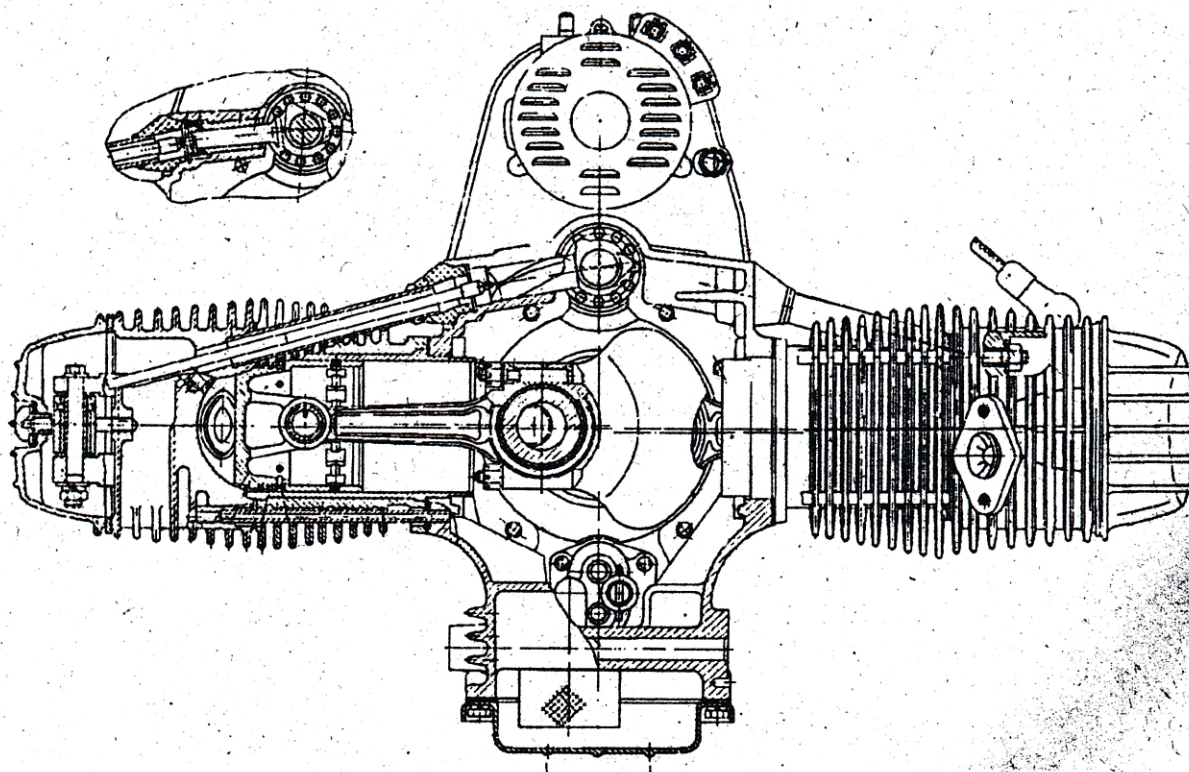
Система электрооборудования мотоцикла КМЗ-8.157-01 – 12-вольтовая. Генератор переменного тока Г424 мощностью 150 Вт установлен в верхней части силового агрегата и приводится через шестерню газораспределительного механизма. В систему электрооборудования включён также аккумулятор 6МТС9.



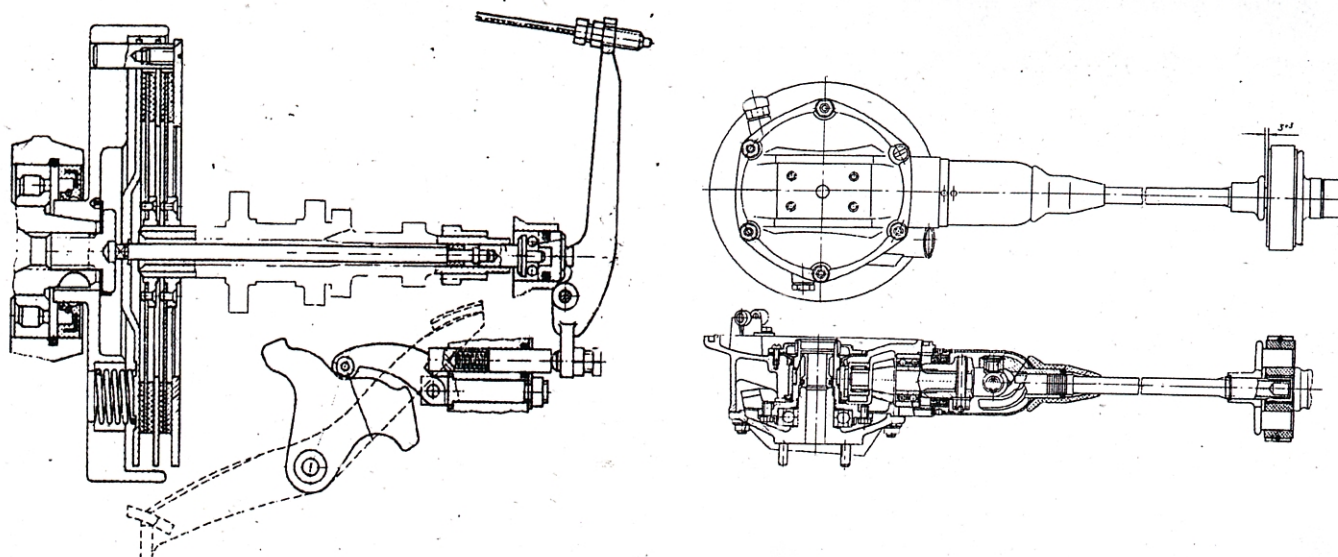
Новые «Днепры» ждут отгрузки.
На переднем плане – КМЗ-8.157-022

О ПЕРСПЕКТИВАХ

Мог ли Киевский мотозавод дожить до наших дней? Хотя бы в качестве нишевого производителя эксклюзива «на любителя», подобно Ирбитскому мотозаводу? Ещё в конце 1990-х годов, несмотря на резкое сокращение производства и огромные долги, руководители предприятия испытывали осторожный оптимизм. Не забывайте, что во времена СССР завод был поставщиком мотоциклов в Советскую Армию, и армейский вариант вызывал интерес и за рубежом. 2000 мотоциклов была готова взять Аргентина, столько же – Египет, ещё тысячу – Нигерия. Да и в перспективных контрактах на поставки «цивильных» машин шла речь о сотнях экземпляров – даже США были готовы брать по 400 мотоциклов в год, и продукция КМЗ была сертифицирована во всех 50 штатах. А в 1998 году был подписан договор с Узбекистаном, где собирались наладить сборку мотоциклов «Днепр» на авиапроизводственном объединении в Хорезме. Увы, все эти планы так и остались на бумаге. Очень уж лакомым куском был земельный участок завода почти в центре Киева. В середине 2000-х появились планы перевода предприятия в пригород, которым также не суждено было свершиться, и вскоре Киевский мотозавод был уничтожен. Говорят, производству мотоциклов «Урал» повезло оказаться в Ирбите, где земля не так дорога...



Двигатель мотоцикла КМЗ-8.157-01



Механизм выключения сцепления при переключении передач

Передача на заднее колесо

МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

«Днепр»-одиночка родился в не лучшее для всей нашей мотопромышленности время. Развал СССР привёл и к резкому обнищанию населения (цены выросли в 7–8 раз, а зарплаты – всего на 20%) и к разрыву связей между предприятиями, одновременно оказавшимися в разных государствах. Но это было и время надежд – увы, скоро рухнувших. Казалось, что избавление от диктата «верхов» позволит оперативно внедрять технические новшества, потребность в которых давно назрела.

Киевские конструкторы ещё в 80-е годы начали работать над кардинальной модернизацией своего 650-кубового оппозита. Нарекания вызывала и малая жёсткость коленвала, и ненадёжная работа системы смазки: центрифуга хорошо очищала масло лишь на высоких оборотах, но на таких оборотах из-за влияния центробежных сил ухудшалась подача масла к задним подшипникам. Для перспективного мотоцикла с коляской под обозначением КМЗ-8.156 было разработано семейство моторов со сборным стальным коленвалом с осевой фиксацией, полностью обновлённой системой смазки с «жигулёвским» фильтром автомобильного типа и общим для всего семейства ходом поршня 71 мм. Диаметр цилиндров подбирался в соответствии с размерами поршневых колец, выпускавшихся советской

промышленностью, – 72, 76, 78 и 82 мм, что давало рабочие объёмы от 578 до 749 см³. Из всего комплекса мер удалось внедрить в 1995 году лишь новую систему смазки; мотоцикл-одиночка с обновлённым мотором получил индекс КМЗ-8.157-02.

В 1995 году в Киеве была создана опытная модель «Дніпро 157-05». Помимо двигателя 15601 конструкторы применили на этой машине однодисковое сцепление с диафрагменной пружиной, пятиступенчатую коробку передач, дисковый тормоз переднего колеса и многие другие новшества. Увы, осилить такой комплекс завод уже не смог. Новинкой 1996 года стал «молодёжный чоппер» – модель 8.157-022 с новыми глушителями и такими приметами американского стиля, как высокий руль и спинка пассажирского сиденья. Технически эта модификация полностью повторяла базовый 8.157-02.

В конце 1990-х годов киевские конструкторы разработали новую платформу для мотоцикла-одиночки: 700-кубовый 42-сильный двигатель 15601 сочетался с электрозапуском, пятиступенчатой коробкой передач, новой рамой с растянутой до 1530 мм базой, передним дисковым тормозом. Киевская компания «Аэрола» изготовила для этой машины обвес: большой обтекатель с высоким ветровым стеклом, багажные кофры. «Гражданская» туристическая модификация получила индекс 157-23, а оснащённая спецсигналами версия для патрульной службы – 155. В 2000 году завод передал ГАИ Киева четыре мотоцикла модификации 155 и 22 мотоцикла упрощённого варианта 155-01 – с серийным 650-кубовым двигателем мощностью 36 л. с.

В поисках новых партнёров конструкторы Киевского мотозавода вышли на ижевчан. В 2003 году в Ижевске состоялось совещание по совместному развитию мототехники, на котором были разработаны три этапа технического сотрудничества. На первом предусматривалось использование на киевских мотоциклах комплектующих из Ижевска: бензобака, седла, руля, передней вилки и переднего колеса с дисковым тормозом. На втором этапе партнёры хотели совместно разработать мотоцикл типа «чоппер» с новой пятиступенчатой коробкой передач и новым задним редуктором, предусматривающим установку заднего колеса шириной 180 мм. Третий же этап предполагал разработку целого модельного ряда мотоциклов с моторами рабочим объёмом до 1000 см³. К сожалению, единственным плодом этого сотрудничества стал показанный в 2006 году на выставке «Бар-выста Украина» прототип мотоцикла «Скрэмблер» с форсированным до 42 л. с. 650-кубовым двигателем и рядом ижевских комплектующих. И хотя на выставке представители завода похвастались, что получили 20 заказов на этот мотоцикл только из-за границы, в серию «Скрэмблер» так и не попал.



Модернизированный KMZ-8.157-02 с новой системой смазки



Опытный «Дніпро 157-05», 1995 год

ОБ АЛЬТЕРНАТИВЕ

Самый интересный и многообещающий из всех созданных в Киеве прототипов – «Дніпро 158-02», известный также под неофициальным прозвищем «Динамит». А в основе этого проекта – спортивный 1000-кубовый двигатель с четырёхклапанными головками цилиндров, выдававший на стенде 71,5 л. с. при 6000 об/мин. При этом мотор уложился в габариты и массу стандартных 650-кубовых агрегатов. Дебют двигателя состоялся в 1981 году на лично-командном чемпионате Украины по мотокроссу на мотоциклах с коляской, экипаж А. Голубцов – А. Нищенец занял первое место в командном зачёте и четвёртое – в личном. А в 1983 году они завоевали серебряную медаль на чемпионате СССР.

Спустя несколько лет, в 1989 году, началась разработка мотоцикла класса «эндуро» с этим мотором. Авторы проекта явно вдохновлял бестселлер марки BMW – модель R100GS. Двигатель мощностью 70 л. с. был заблокирован с пятиступенчатой коробкой передач и установлен в новую дуплексную раму с трубами увеличенного диаметра. Ход передней вилки составлял 200 мм, задней подвески с моноамортизатором – 205 мм, переднее колесо снабжено дисковым тормозом. По задумке конструкторов, пару этому турэндуро должен был составить и дорожный мотоцикл «Дніпро 158», а также его упрощённый вариант «Дніпро 158-01». Увы, эти версии остались на бумаге, а действующий мотоцикл «Дніпро 158-02» был построен в 1992 году в единственном экземпляре.

АЛЕКСАНДР ВОРОНЦОВ О ЛИЧНЫХ ВПЕЧАТЛЕНИЯХ

В 1994 году Киевский мотозавод передал мотоцикл KMZ-8.157-01 «Дніпро» для испытаний в журнал «Мото», и я отъездил на нём два сезона. Позволю себе привести выдержки из статьи, опубликованной в «Мото» № 9 за 1994 год: «В общем, впечатление от мотоцикла довольно благоприятное. Конечно, это не спортбайк – но вполне пристойная машина для любителей иметь под рукой лишний пяток «лошадей». Посадку на мотоцикле следовало бы признать очень удобной, за исключением расположения ног: цилиндры и карбюраторы оставляют не так много свободного места. На ходу мотоцикл исключительно хорош. Буквально с первых метров возникает ощущение доверия к его возможностям – доверия, которое мотоцикл пока оправдывает. Двигатель, обладающий солидным запасом мощности, позволяет чувствовать себя на дороге королём – особенно на первой сотне метров после старта со светофора. Переключение передач очень чёткое и лёгкое, несмотря на то, что оно заблокировано с выжимом сцепления. А вот передаточное отношение главной передачи явно завышено. На практике это приводит к тому, что первая передача оказывается излишней: с лёгкостью можно стартовать и со второй. Более того: при резком разгоне как на первой, так и на второй передаче заднее колесо срывается в пробуксовку. Вот что не выдерживает совершенно никакой критики – это тормоза. Передний двухлучковый тормоз практически не поддаётся регулировке и может использоваться лишь для пла-а-авного замедления». Напомню, что это было написано в 1994 году, когда мы только-только начали знакомиться с современной зарубежной мототехникой.



KMZ-8.157-01 «Днепр» на испытаниях в журнале «Мото»



Экспериментальный «Дніпро 158-02» 1992 года



BMW R65 стал последним оппозитом марки с мотором столь скромного рабочего объёма

ВОКРУГ МОТОЦИКЛА

О СРАВНЕНИИ

Конечно, сравнивать КМЗ-8.157-01 «Днепр» с иностранными аналогами не просто. Хотя он и дебютировал на рынке в 1991 году, фактически это мотоцикл другой эпохи и совершенно другого технического уровня. Но на рынке ему предстояло конкурировать без скидок на происхождение – хотя в страны СНГ в первой половине 90-х годов импортировали по большей части не новую технику, а секонд-хэнд из Японии. Но историческая объективность требует сравнить киевскую «одиночку» с одноклассниками того времени.

Модель	Страна	Число цилиндров	Рабочий объём, см ³	Макс. мощность, л. с./об/мин	Сухая масса, кг	Макс. скорость, км/ч
КМЗ-8.157-01 «Днепр»	Украина	2	649	32-5200	220	125
ИМЗ-8.123 «Урал Соло»	Россия	2	649	32-5800	235	130
BMW R65	ФРГ	2	649	48-7250	205	170
Honda NTV650	Япония	2	647	62-8000	175	185
Moto Guzzi V65 Florida	Италия	2	643	48-7200	170	160
Suzuki LS650 Savage	Япония	1	652	30-5500	160	145



Мотоцикл для патрульной службы «Дніпро 155-01»



Чоппер КМЗ-8.157-022

Наши
МОТОЦИКЛЫ

ГАИ

*Прижмитесь к обочине,
заглушите двигатель.*

**ВАС ДОГОНЯЕТ ПЕРВЫЙ
СПЕЦВЫПУСК!**



modimio.ru/moto

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:



№15

Наши
МОТОЦИКЛЫ

ВП-150 «ВЯТКА»

РУССКАЯ ИТАЛЬЯНКА



 КОЛЛЕКЦИОННАЯ ОТКРЫТКА
В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ!

УЗНАВАЙ
НОВОСТИ ПЕРВЫМ!



moto.modimio



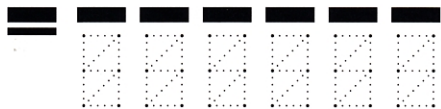
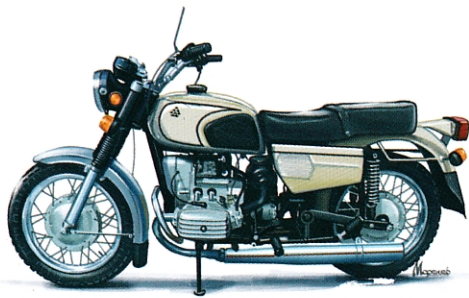
moto_modimio



Бесплатная доставка на modimio.ru/moto



КМЗ-8.157-01 «Днепр»



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя

Тираж 8765