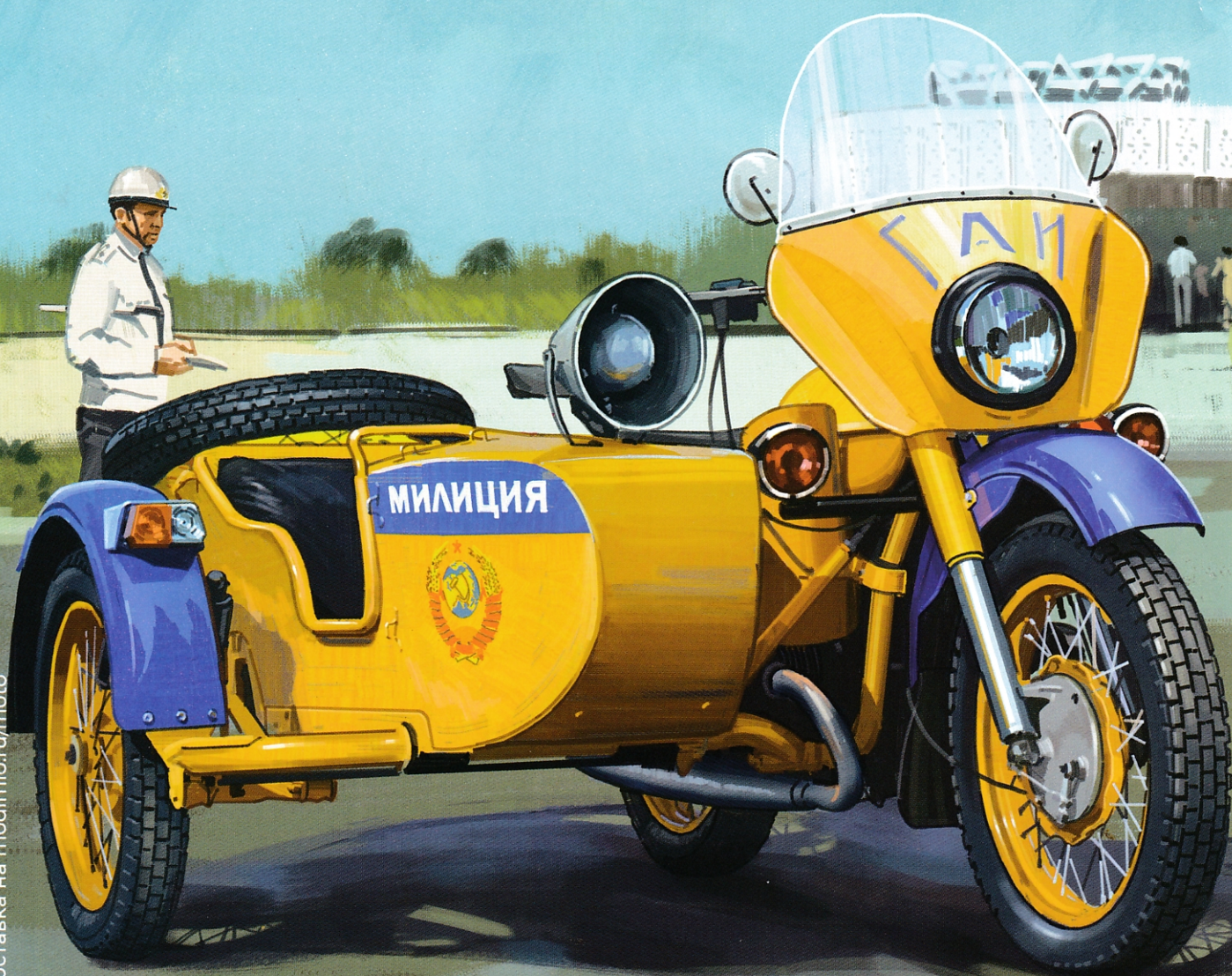


СПЕЦВЫПУСК №1

# Наши МОТОЦИКЛЫ

## М-67П «УРАЛ»

### СТРАЖ ПОРЯДКА



Выходит раз в 2 недели  
Рекомендуемая розничная цена 999 руб.  
Бесплатная доставка на [modimio.ru/moto](http://modimio.ru/moto)

MODIMIO



**СПЕЦВЫПУСК № 1  
М-67П «УРАЛ»**

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»;  
Александр Буланов, директор Ирбитского  
государственного музея мотоциклов,  
мастер спорта СССР по мотоспорту, чемпион  
России, рекордсмен «Книги рекордов Гиннеса»

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

Фото предоставлены авторами

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

Рекомендуемая розничная цена:  
999 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 № 13901

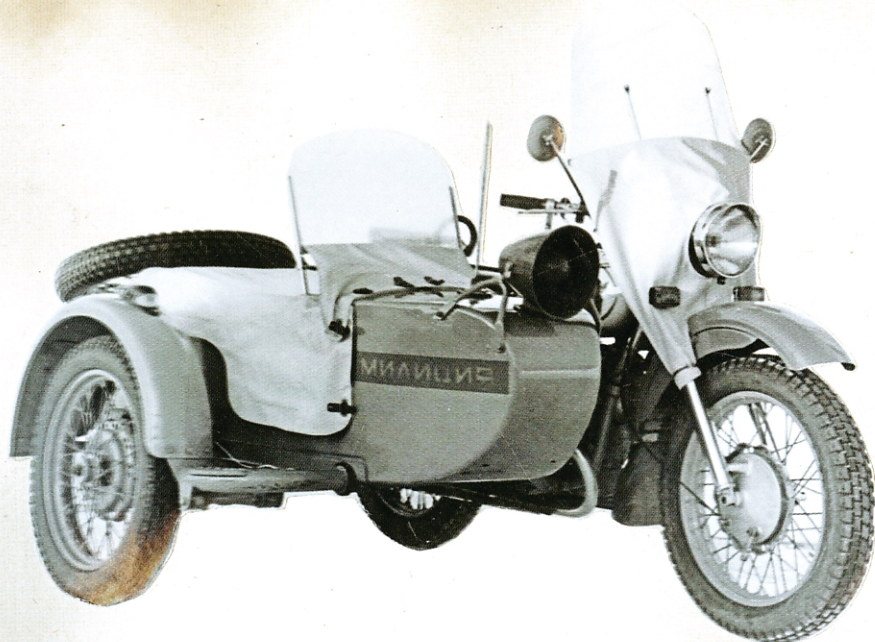
Тираж: 9025 экз.  
©2018 ООО «Модимио»

Дата подписания в печать: 26 октября 2021 года  
Дата выхода: 09 ноября 2021 года

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

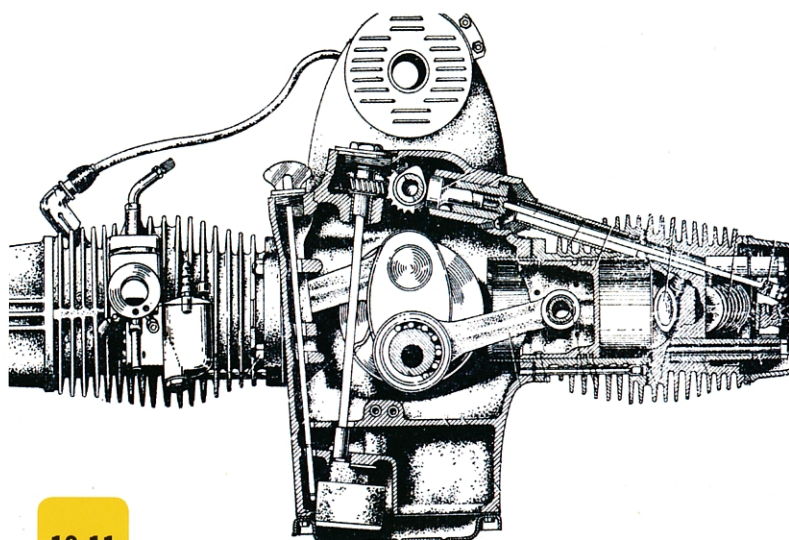
12+

**MODIMIO**



6-7

**ИСТОРИЯ МОДЕЛИ:  
ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б**



10-11

**СНАРУЖИ И ВНУТРИ**



12-13

**МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ**



# М-67П «УРАЛ»



В середине 70-х годов ГАИ получила мотоциклы М-67П

В нашей стране тяжёлый мотоцикл, тем более с коляской, долго был инструментом спецслужб. В середине 50-х годов поставщиком армейских мотоциклов стал Киев, а в Ирбите выпускали мотоциклы для милиции – такие, как М-67П.



# ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

## М-67П «УРАЛ»

Тяжёлый мотоцикл выпускался как с боковым прицепом, так и в одиночном варианте. Оснащён двухцилиндровым четырёхтактным оппозитным двигателем воздушного охлаждения, установленным в трубчатую дуплексную стальную раму. Привод на заднее колесо – карданным валом.

Выпускался Ирбитским мотоциклетным заводом в 1975–1978 годах.

**СУХАЯ МАССА**, кг – 300 (у «одиночки» – 225)

**ДЛИНА**, мм – 2420 (у «одиночки» – 2220)

**ШИРИНА**, мм – 1570 (у «одиночки» – 850)

**ВЫСОТА**, мм – 1100

**БАЗА**, мм – 1450

**КОЛЕЯ**, мм – 1080

**ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ**, мм – 150

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ**, км/ч – 105 (у «одиночки» – 125)

**РАСХОД ТОПЛИВА НА СКОРОСТИ 50–60 КМ/Ч**,  
л на 100 км – 6,0

**ЁМКОСТЬ БЕНЗОБАКА**, л – 19

**ДВИГАТЕЛЬ** – двухцилиндровый, оппозитный, четырёх-  
тактный, воздушного охлаждения

**ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА И ХОД ПОРШНЯ**, мм – 78 × 68

**РАБОЧИЙ ОБЪЁМ**, см<sup>3</sup> – 649

**СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ** – 7,0

**МАКСИМАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ**, л. с. (кВт) – 32 (23,5)  
при 5300 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ**, Н·м – 44,1  
при 3000 об/мин

**ПОДВЕСКА ПЕРЕДНЯЯ** – телескопическая вилка,  
с гидроамортизацией

**ПОДВЕСКА ЗАДНЯЯ** – маятниковая, с двумя пружинно-  
гидравлическими амортизаторами

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА** – механическая, отдельная

**ТОРМОЗА** – барабанные

**КОЛЁСА** – спицованные

**РЕЗМЕР ШИН** – 3,75–19 (у «одиночки» – 3,50–18)

**РАМА** – трубчатая, сварная, дуплексная

**СЦЕПЛЕНИЕ** – двухдисковое, сухое

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ** – четырёхступенчатая,  
с ножным переключением

**ПЕРЕДАЧА НА ЗАДНЕЕ КОЛЕСО** – карданным валом



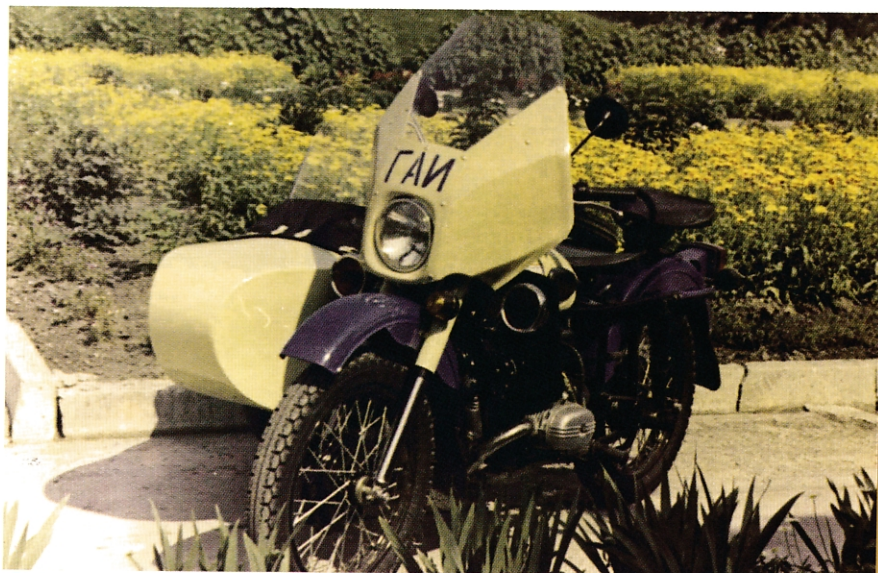


«Догонялка» – версия М-63П без коляски



## 5 ФАКТОВ

- 1** Днём рождения ГИБДД считается 3 июля 1936 года, когда Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1182 утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР». Поначалу состав ГАИ насчитывал всего 57 человек в семи отделениях.
- 2** Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, стала «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и её окрестностям», утверждённая Моссоветом 31 июля 1918 года. Единые для всего СССР Правила дорожного движения были введены в 1940 году.
- 3** Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах в 1959 году. С этого времени началась унификация внутрисоюзных правил дорожного движения с международными. 1 июля 1963 года введён в действие новый ГОСТ 10807-64 «Знаки и указатели дорожные».
- 4** Обязательное ношение шлемов для водителей и пассажиров мотоциклов и мотороллеров было введено в 1967 году.
- 5** Впервые ограничения скорости на загородных дорогах были введены в СССР в 1976 году: легковым автомобилям, лёгким грузовикам и междугородным автобусам разрешалось разгоняться до 90 км/ч, мотоциклам и тяжёлой технике – до 70 км/ч.



Финальная версия – ИМЗ-8.903





# ИСТОРИЯ МОДЕЛИ: ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б

## СУПЕРБАЙК ПО-РУССКИ

В 1962 году вышло Постановление ЦК КПСС «О мерах по улучшению деятельности советской милиции». В нём, помимо всего прочего, предлагалось обеспечить автоинспекторам полное превосходство на дорогах Советского Союза. На основе этого постановления были сформированы тактико-технические требования к мотоциклам специального назначения: скорость 150 км/ч для «одиночки» и 120 км/ч для мотоцикла с коляской, установка специального оборудования, полная защита водителя от ветра, дождя и брызг грязи. При этом «мотоцикл должен обладать внешностью мощной скоростной машины и выделяться на фоне другого транспорта».

Разработкой нового специально-го мотоцикла занялись конструкторы

Ирбитского мотоциклетного завода. Работу над проектом начал сектор спортивных машин, у сотрудников которого был богатый опыт создания скоростных аппаратов. За основу ходовой части они взяли новейший на ту пору М-63, с трубчатой дуплексной рамой, передней телескопической вилкой и задней маятниковой подвеской. А вот двигатель был спроектирован заново и имел необычно большой для советских мотоциклов рабочий объём: 1040 см<sup>3</sup>. Типичный для 750-кубовых оппозитов ход поршня 78 мм сочетался с диаметром цилиндра, увеличенным до 92 мм. Первоначально двигатель был рассчитан на работу на бензине А-72 и при степени сжатия 6,5 развивал мощность 40 л. с.

Первые образцы нового мотоцикла, получившего обозначение М-100, собраны осенью 1963 года. Летом следующего года машины проходили межведомственные испытания в ЦКЭБ в Серпухове, на которых выявили ряд существенных недостатков. Во-первых, не удалось достичь заданной скорости: «одиночку» сумели разогнать всего до 132 км/ч, мотоцикл с коляской – до 108 км/ч. Но даже на таких скоростях проявилась слишком большая парусность закреплённого на руле обтекателя: при разъезде со встречным автомобилем возникали силы, стремящиеся повернуть руль в сторону.

Новый вариант М-100 получил форсированный до 50 л. с. двигатель, модернизированное оборудование и большой обтекатель, закреплённый на раме. Испытания, проведённые летом 1965 года, показали, что в целом мотоцикл удовлетворяет предъявляемым требованиям. После устранения выявленных недостатков в декабре 1967 года собрали 12 мотоциклов с коляской, переданных



в московское отделение ОРУД ГАИ. Позже москвичи получили ещё десять М-100.

Но серийным М-100 так и не стал. Во-первых, на заводе не было цеха мелких серий – а предполагаемый объём заказов не превышал 1500 машин в год. Во-вторых, при столь малой унификации с серийными мотоциклами специальный аппарат выходил весьма не дешёвым. Наконец, шинники так и не смогли сделать достаточно живучие для такой мощной машины шины: на заднем колесе «колясочного» мотоцикла протектора хватало всего на 800–1800 км.

### ПОЛУЧИЛОСЬ КАК ВСЕГДА

Когда работники завода заметили явное падение интереса начальства МВД к проекту М-100, они предложили разработать патрульный вариант на базе серийного М-63. Такой аппарат был намного дешевле, чем М-100, и не требовал отдельных сборочных мощностей. От базового мотоцикла М-63П отличался специфической раскраской (как раз тогда был введён «канареечный» цвет для милицеских машин), дополнительными фарами, механической сиреной и кронштейнами для спецоборудования (громкоговоритель, рация), которое устанавливалось уже «на местах». Мощность двигателя была увеличена с 28 до 30 л. с. Главным техническим новшеством стал переход на 12-вольтовое электрооборудование, с «москвичовским» генератором постоянного тока Г-108М, мощностью 240 Вт, необходимым для питания этого спецоборудования. В комплектацию патрульных мотоциклов вошли также указатели поворотов, которые на «гражданских» машинах появились лишь в модели М-66. Кроме варианта с коляской, М-63П выпускался и в одиночной версии. Она получила главную передачу с изменённым передаточным числом (так называемую «девятку» – по числу зубьев ведущей конической шестерни), 18-дюймовые колёса, пружины подвески уменьшенной жёсткости, боковую подставку и дуги безопасности с расположенными на них красными проблесковыми фонарями, а также инструментальный ящик, расположенный в верхней части бензобака. Мотоцикл оснащался огнетушителем, закреплённым в специальном кронштейне справа над задним колесом, и ветровым и коленными щитками. На левом щитке располагались держатели для милицеского жезла. Это исполнение получило в народе прозвище «перехватчик», или «догонялка», – поскольку было единственным средством в арсенале советской милиции, способным угнаться за мотохулиганами на Jawa.

На полигонных испытаниях М-63П с коляской выжал 111 км/ч, а «одиночка» – 143 км/ч. Эти параметры вполне устраивали ГАИ, поскольку самыми

быстроходными автомобилями на дорогах СССР тогда были ГАЗ-21 «Волга» и «Москвич-408», развивавшие от силы 130 км/ч. Правда, у серийных М-63П, производство которых началось в 1969 году, были указаны более скромные показатели: 95 км/ч для колясочной версии и 120 км/ч для «одиночки».

В дальнейшем эволюция патрульных мотоциклов проходила параллельно с совершенствованием обычных машин. В 1971 году началось производство мотоцикла М-66П с форсированным до 32 л. с. двигателем, передней вилкой с трубами увеличенного диаметра и новыми амортизаторами задней подвески. А в 1975 году милиция получила мотоцикл М-67П с изменённой рамой, позволившей снимать коробку передач и муфту упругого кардана, не демонтируя двигатель. Двухручковый тормоз переднего колеса значительно повысил эффективность торможения. «Одиночный» М-67П оснащался оригинальным узким передним крылом. Поскольку базовый М-67 получил 12-вольтовую систему электрооборудования с генератором переменного тока Г424, то такая же система была применена и на М-67П – хотя мощность нового генератора (150 Вт) была ниже.

Завод выпускал до 4500 патрульных мотоциклов в год, причём машины с коляской преобладали: выпуск «одиночек» не превышал нескольких сотен в год.



«Догонялка» – версия М-63П без коляски

Усовершенствованный вариант – М-66П



**Наши  
МОТОЦИКЛЫ**

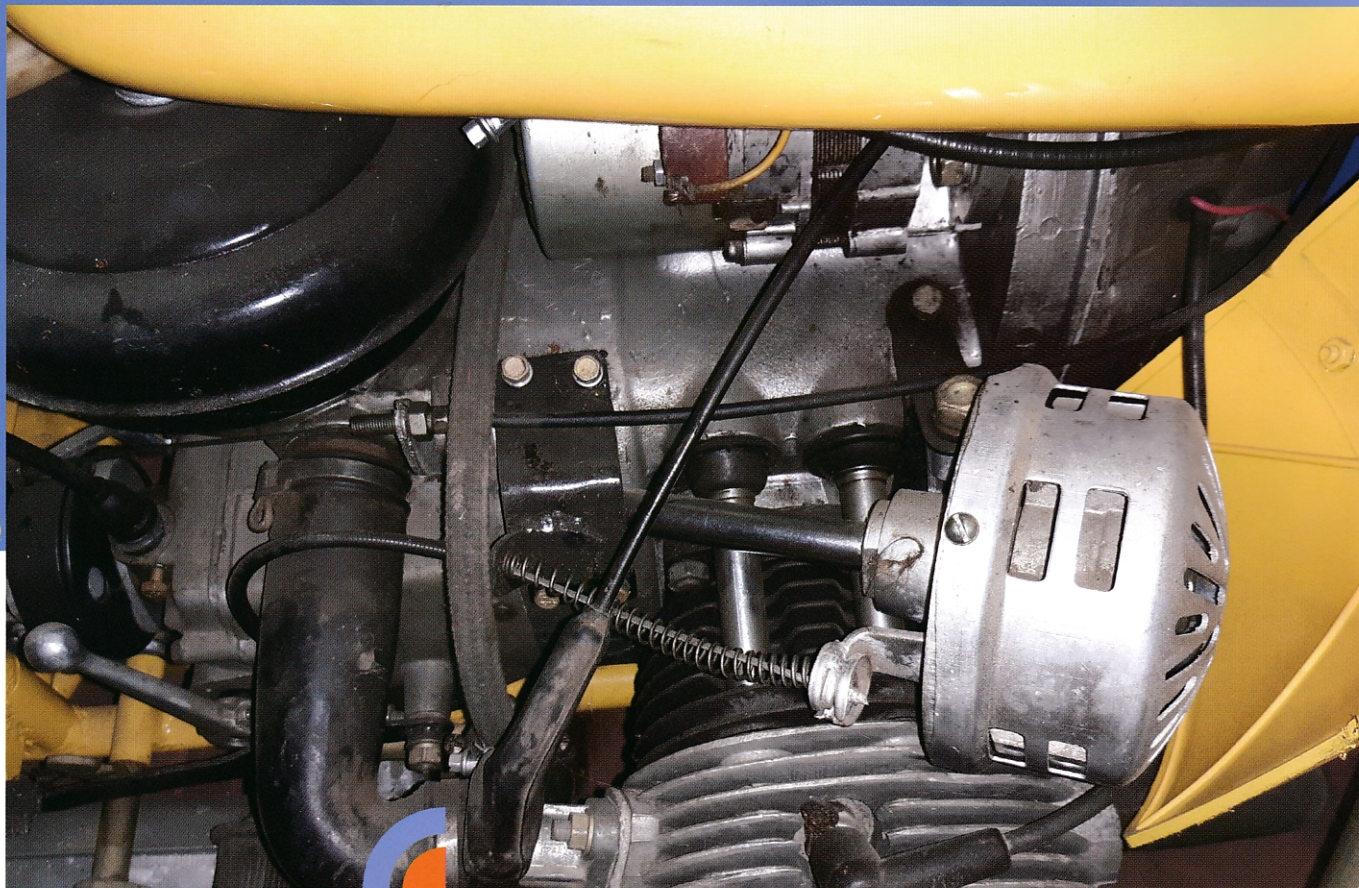






**М-67П «УРАЛ»**





## СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Поначалу «патрульная» серия уральских мотоциклов была разработана как удешевлённый аналог не пошедшего в серию М-100, с использованием разработанных для этой машины узлов и агрегатов. Но по мере того как совершенствовалась базовая конструкция мотоцикла, исполнения для милиции отличались от неё всё меньше: они сводились к установке сирены, кронштейнов для спецоборудования и особой раскраске. Сильнее отличался М-67П в одиночном варианте, оснащённый 18-дюймовыми колёсами, главной передачей с изменённым передаточным отношением, дугами безопасности и боковой подставкой.

Цилиндры двигателя М-67 отлиты из специального чугуна и крепятся шпильками к изготовленному из алюминиевого сплава картеру тоннельного (то есть без горизонтального или вертикального разёма) типа. Коленчатый вал двигателя составной, состоит из двух коренных шеек, двух шатунных шеек и трёх щёк. Передняя и задняя коренные шейки выполнены заодно с передней и задней щекой соответственно – эти детали часто называют цапфами. Коленвал вращается в двух радиально-упорных шариковых

коренных подшипниках. В малые головки шатунов запрессованы бронзовые втулки, в больших головках применены роликовые подшипники с сепараторами. Поршни отлиты из алюминиевого сплава, на каждый поршень установлены два компрессионных и два маслосъёмных кольца.

Распределительный вал расположен над коленвалом и приводится от него косозубыми шестернями. Установленные в головках цилиндров клапаны приводятся от распредвала через толкатели, штанги и коромысла. Головки цилиндров изготовлены из алюминиевого сплава, в них выполнены камеры сгорания полусферического типа.

Каждый цилиндр питает индивидуальный карбюратор К-301 с боковой поплавковой камерой и диаметром диффузора 24 мм. Поступающий в карбюратор воздух проходит очистку в фильтре контактно-масляного типа. Система смазки – комбинированного типа: под давлением и разбрызгиванием.

Крутящий момент от двигателя передаётся через двухдисковое сухое сцепление на двухвальную четырёхступенчатую коробку передач, картер которой жёстко пристыкован к картеру мотора. 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, штокового типа, со встроенным гидравлическим амортизатором одностороннего действия. Задняя подвеска маятниковая, с двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами. Колёса спицованные, взаимозаменяемые. Тормоза барабанные, передний двухручковый приводится в действие тросом от рычага на руле, задний одноручковый – тягой от педали. Колесо коляски тормозом не оборудовано.

Электрооборудование мотоцикла М-67П работает на напряжении 12 В. Генератор переменного тока Г-424 мощностью 150 Вт установлен в верхней части силового агрегата и имеет привод через шестерню газораспределительного механизма.

Мотоцикл М-67П оснащён механической сиреной с приводом от маховика двигателя. Включается сирена педалью, установленной справа.



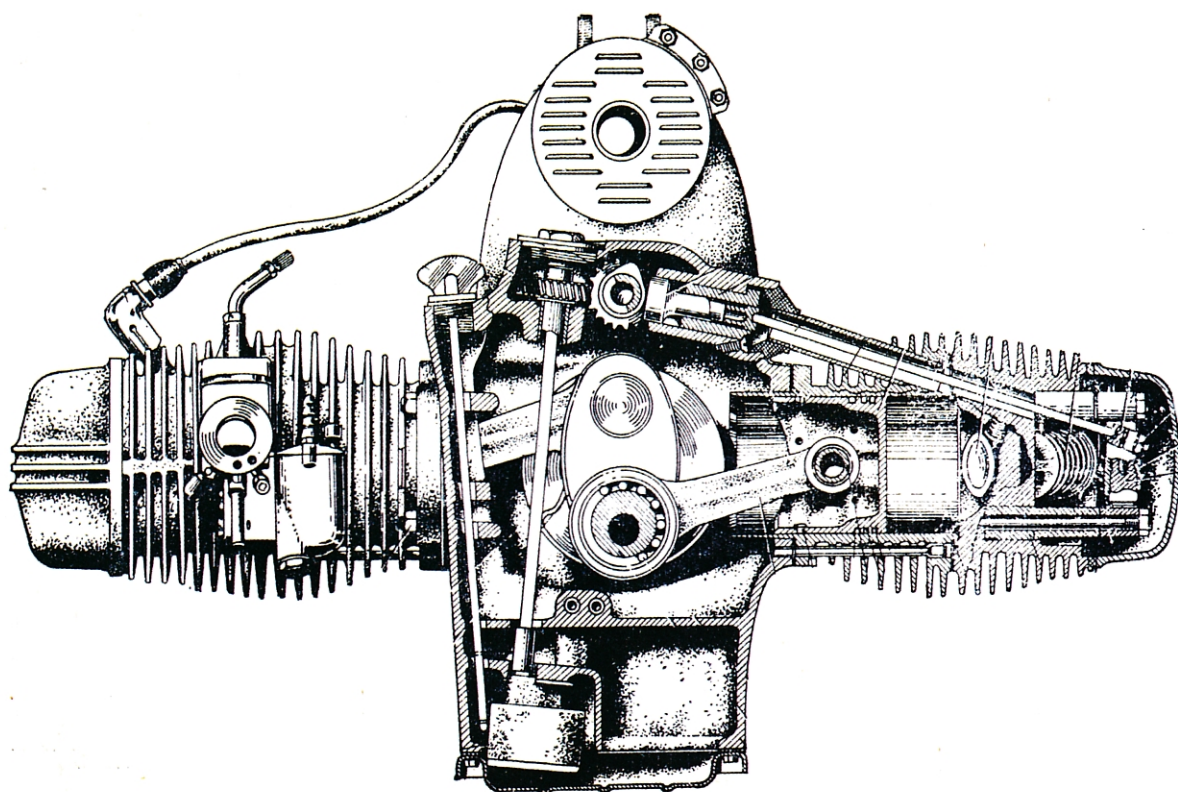


## О КИНЕМАТОГРАФЕ

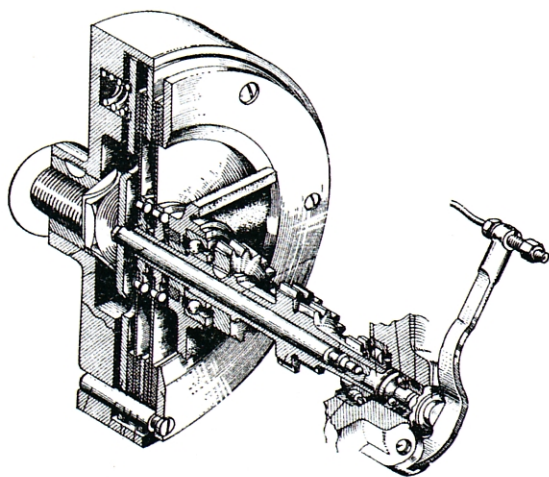
Какой же экшн-фильм без погони! В советском кинематографе классической стала сцена из фильма «Берегись автомобиля», снятого Эльдаром Рязановым в 1966 году. Правда, за 11 минут погони инспектор ГАИ, которого играет Георгий Жжёнов, ухитряется трижды менять свой мотоцикл: то это М-61, то М-72, то К-750.

Во всей красе патрульные мотоциклы М-67П представлены в фильмах: «Следствием установлено», снятом Адой Неретнице в 1981 году, и «Инспектор ГАИ», снятом Эльдором Уразбаевым в 1982 году.

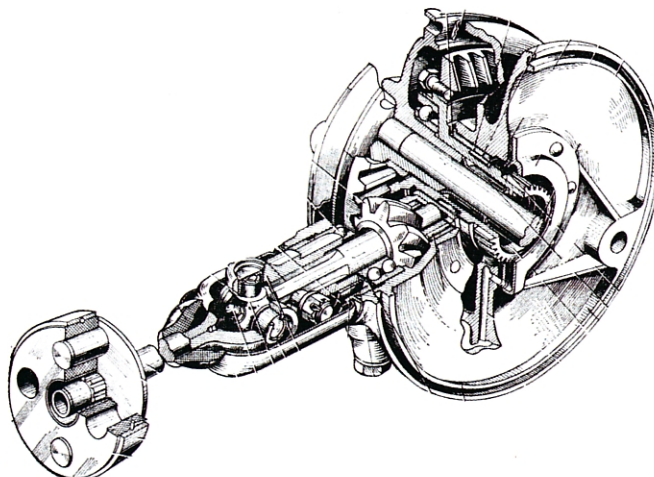
Кадр из фильма «Инспектор ГАИ»



Двигатель М-67



Сцепление мотоцикла М-67



Главная передача мотоцикла М-67





## МОДЕРНИЗАЦИЯ И МОДИФИКАЦИИ

В 1976 году Ирбитский мотозавод выпустил первые мотоциклы модернизированной модели М-67-36 «Урал». Головки цилиндров с увеличенным сечением впускных каналов и карбюраторы К-301Г с диаметром диффузора 28 мм вместо прежних 24 мм позволили поднять максимальную мощность до 36 л. с. Благодаря новым глушителям с большим наружным диаметром уровень шума снижен на 6–8 дБ. Эти изменения были внесены и в патрульный мотоцикл М-67П.

31 января 1981 года Государственная комиссия под председательством главного инженера оперативно-технического управления МВД СССР

В.П. Курмачёва аттестовала патрульный мотоцикл М-67П по высшей категории качества.

Следующей модернизации уральских мотоциклов пришлось ждать целых девять лет. Лишь в 1985 году на конвейер встала модель, получившая по новой системе обозначений индекс ИМЗ-8.103.30. Она имела модернизированную раму, установленные с наклоном амортизаторы задней подвески, тормоз колеса коляски, спидометр с двумя счётчиками пробега и новые приборы электрооборудования. В следующем году началось производство варианта ИМЗ-8.103-10 с коробкой передач с передачей заднего хода и новым воздушным фильтром с пластмассовым корпусом.

На базе модернизированного «Урала» Ирбитский мотозавод начал в 1986 году производство новых патрульных моделей, получивших по современной номенклатуре обозначения ИМЗ-8.923 («одиночка») и ИМЗ-8.903 (с коляской). Как и прежде, отличия сводились к специальной окраске, установке сигнальных фар, сирены (которая с 1990 года получила электрический привод) и кронштейнов для крепления специального оборудования. Эти модели серийно выпускались до 1994 года.



## ОБ АЛЬТЕРНАТИВЕ

Если на просторах Советского Союза самым грозным «перехватчиком» был М-67П в одиночном варианте, то в Москве ситуация была другой. Хотя нынешним засильем иномарок ещё и не пахло, всё же на улицах столицы появлялись редкие экзотические аппараты, да и «явисты» вели себя наглее. Поэтому в столичном ГАИ создали специальный мотобатальон, известный под прозвищем «Мотобат». В 1973 году в него были переданы мотоциклы BMW R60/6, R75/6 и R90/6 в полицейском исполнении, оставшиеся в СССР после проведения в Москве торгово-промышленной выставки BMW. В дополнение к этим машинам была закуплена небольшая партия – в общей сложности в 1973 году немецкая компания передала 28 мотоциклов.

Специальные эскортные мотоциклы, которые выпускал Киевский мотозавод, поступали только в московские подразделения Почётного эскорта. Но в середине 80-х годов, когда киевляне передали заказчику очередную партию мотоциклов, старые машины вернулись на завод. Там на них положил глаз начальник эскортного подразделения Ленинградского ГАИ Борис Гавшин. По его инициативе бывшие эскортные машины были восстановлены, оснащены стандартными 32-сильными 650-кубовыми моторами и отправлены в Ленинград. На новом месте мотоциклы, получившие обозначение КМЗ-8.954 «Днепр-14.9Л», служили до начала 2000-х годов.



М-67П-36 – модификация с форсированным двигателем



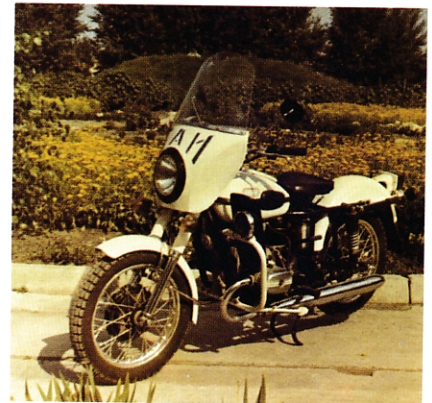
М-67П, установленный перед постом ДПС на 192 км трассы М2 под Тулой

## ОБ ОКРАСКЕ

До 1953 года окраска милицеских мотоциклов не регламентировалась. Единообразная окраска была введена Приказом МВД от 31 декабря 1953 года № 266 «О специальной окраске легковых автомобилей органов милиции». Был выбран основной синий цвет с красными полосами. Такой же цвет – тёмно-синий с вкраплениями красного – был принят тогда и для милицеских мундиров. В 1963 году изменился основной цвет – с синего на бирюзовый, красная полоса с надписью «Милиция» вместо длинной становится короткой. Впрочем, находящиеся на службе машины не перекрашивали, сохраняя синий цвет.

Большие перемены наступили в 1969 году. Приказом МВД СССР от 22 сентября 1969 года № 338 «Об объявлении отраслевой нормы МВД СССР на окраску и опознавательные знаки специальных автомобилей и мотоциклов» вводится основной лимонный цвет, с элементами синего цвета. Мотоциклы с коляской окрашивались в жёлтый, а их крылья – в синий. Справа на кузов коляски наносился герб СССР. У мотоциклов «одиночек» в синий цвет окрашивались бензобаки, на обтекатели наносилась надпись «ГАИ». Под новую окраску подвели научную базу: эксперты Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики (ВНИИТЭ) установили, что лимонно-жёлтый цвет идеален с точки зрения сигнальности, то есть привлечения рефлекторного внимания и выделения объекта в потоке.

Для эпохи перестройки был характерен отказ от советского наследия – вплоть до мелочей. С 1 июля 1991 года вступил в силу ГОСТ 21392-90 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования». Теперь основным цветом стал белый, с синими полосами.



ИМЗ-8.923 в окраске по новому ГОСТу



Патрульные мотоциклы в окраске 50-х годов (слева) и 70-х годов (справа)





Мотоциклы Moto Guzzi в начале 70-х годов приняли на вооружение подразделения Highway Patrol в Калифорнии

## ВОКРУГ МОТОЦИКЛА

### О СРАВНЕНИИ

За рубежом специальные полицейские модели также выпускались на основе серийных дорожных мотоциклов, отличаясь от них окраской и установкой специального оборудования – сигнальных огней, сирен, радиостанций и т. п. Абсолютным лидером среди поставщиков мотоциклов для спецслужб вот уже много десятилетий остаётся немецкая компания BMW. Среди других традиционных поставщиков – итальянская Moto Guzzi и американский Harley-Davidson. В 70-е годы активную роль на этом специфическом рынке стали играть и японские концерны. Сравним М-67П в одиночном варианте с полицейскими мотоциклами образца 1974 года.

Модель	Страна	Число тактов	Рабочий объём, см <sup>3</sup>	Макс. мощность, л. с./об/мин	Сухая масса, кг	Макс. скорость, км/ч
М-67П	СССР	2	649	32–5300	225	125
BMW R60/6	ФРГ	2	599	40–6400	210	165
BMW R90/6	ФРГ	2	899	60–6500	210	185
Harley-Davidson FLH Electra Glide	США	2	1213	66–5600	327	165
Kawasaki Z750RS-P	Япония	4	746	69–9000	236	190
Moto Guzzi V850 Police	Италия	2	844	64–6500	243	175
Norton Commando Interpol	Великобритания	2	828	60–5900	216	190
Suzuki GT750P	Япония	3	738	67–6500	235	185



# Наши МОТОЦИКЛЫ



ПЛАН «ПЕРЕХВАТ»!

*Держи курс  
на выгодные условия!*

## СТАНДАРТНАЯ

Ежемесячная подписка

от 1098 ₽  
в месяц

399 ₽ первый выпуск  
699 ₽ последующие

## ДАЛЬНИЙ СТРАННИК

Предоплата за 30 выпусков

~~20670 ₽~~  
18821 ₽

0 ₽ первый выпуск  
649 ₽ последующие

## Я СВОБОДЕН!

Предоплата за всю серию

~~41640 ₽~~  
35341 ₽

0 ₽ первый выпуск  
599 ₽ последующие



[moto.modimio.ru](http://moto.modimio.ru)



В СЛЕДУЮЩЕМ  
СПЕЦВЫПУСКЕ:

СПЕЦВЫПУСК №2

**Наши**  
**МОТОЦИКЛЫ**

**М-100**


СОВЕТСКИЙ СУПЕРБАЙК



КОЛЛЕКЦИОННАЯ ОТКРЫТКА  
В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ!

УЗНАВАЙ  
НОВОСТИ ПЕРВЫМ!

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

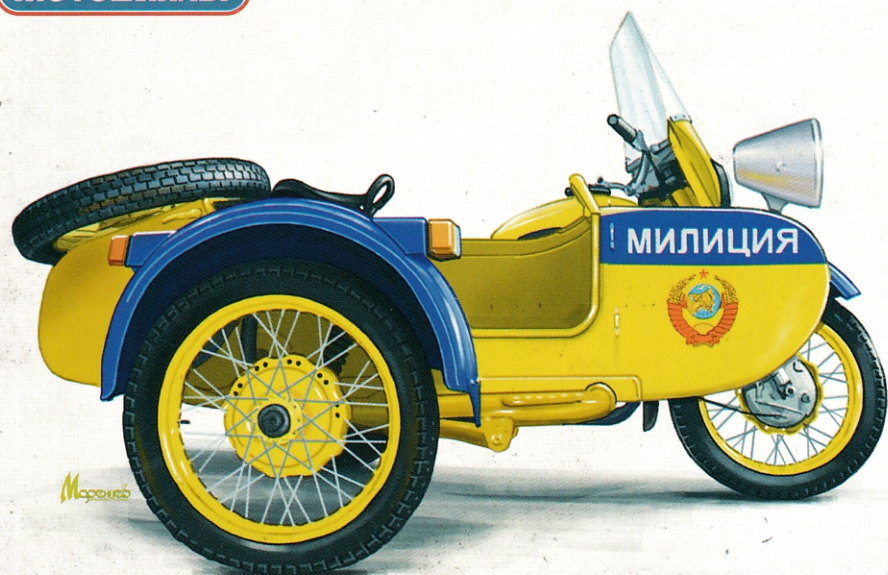
 [moto\\_modimio](https://www.instagram.com/moto_modimio)



Бесплатная доставка на [modimio.ru/moto](https://modimio.ru/moto)

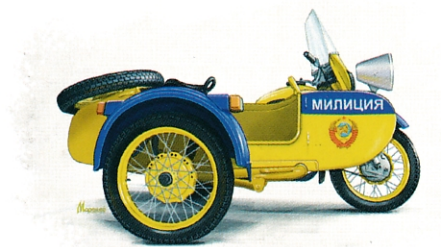






**М-67П «Урал»**





Индекс предприятия связи места назначения



Куда \_\_\_\_\_

Кому \_\_\_\_\_

Индекс предприятия связи и адрес  
отправителя

Тираж 9025