

И ЕЗДОК, И ТЯГАЧ, И ПАХАРЬ...

Сельскому жителю, если он хороший хозяин, нужна не одна машина, а чуть ли не целый гараж. И не от жадности. Полезно иметь транспорт для дальних поездок, для перевозки грузов, для самых разных сельскохозяйственных работ... Как же быть? Ведь гараж не всем по карману. Да это и не рационально.

Августовстрители решили эту задачу для промышленности — конструируют машины по модульному принципу. Единый автомобиль-тягач, а к нему десятки разнообразнейших прицепов — от панелевозов и цистерн до рефрижераторов и контейнеровозов. Почему бы и нам в мопедном хозяйстве не воспользоваться этим принципом? Давайте спроектируем универсальный силовой блок, а к нему несколько функциональных приставок. Например, для поездок одному — одноколесный блок-прицеп с управляемым колесом. Для перевозки пассажира — двухколесный с дополнительным креслом. А, скажем, двухколесный блок с кузовом превратит мопед в небольшой грузничок. Можно предусмотреть и возможность сопрягать силовой блок с обыкновенным велосипедом, и он станет настоящим работягой.

Думаем, у читателей есть свои, не менее полезные варианты. Надеемся, они поделятся ими с «Левшой». Мы же пока начнем с того, что построим силовой блок.

Его основу составляет двигатель типа В-50 или ранее выпускавшийся Шяуляйским мотозаводом двигателя типа III с различными цифровыми индексами. Конструкция блока чрезвычайно проста. Двигатель крепится к трубчатой раме, оснащенной передним и задним стыковочными узлами. Задний узел — это единое целое с узлом крепления моста. Заготовки для обоих узлов вырезаются из стального листа толщиной три миллиметра и крепятся на раме с помощью газовой или аргоно-дуговой сварки. Подшипниковый узел — велосипедная каретка. Для прочности она также крепится на раме сваркой.

Ось вытаскивается из стального прутка по образцу pedalной оси велосипеда. Разумеется, она должна быть длиннее — ведь на нее будут посажены два колеса.

В передней части рамы приваривается соединительный фланец — квадратная стальная пластина толщиной около 8 мм с четырьмя отверстиями диаметром 8 мм по углам и одним в центре. Диаметр фланца равен наружному диаметру трубчатой рамы.

В задней части силового блока — топливный бак. Его может заменить подходящая емкость, например, двухлитровая пластиковая канистра или алюминиевая фляга. Надо лишь оснастить их стандартным топливным краником и заливной горловиной, если штатная может создать неудобства.

Для крепления топливного бака предусмотрен легкий багажник, сваренный из стальных труб $\phi 12-14$ мм и закреплённый сваркой на раме. Бак фиксируется на багажнике хомутами из стальных полос, оклеенных изнутри полосками листовой резины.

Колеса самодельные. Основа их — покрышки и камеры от детского велосипеда маркировки «205x56». Диски вырезаются из листового дюралюминия и соединяются с помощью резьбовых шпилек и гаек М6 с шайбами, а так-

же дистанционных втулок — отрезков труб с внутренним диаметром 7-8 мм и длиной 50 мм. Поверх втулок прокладывается дюралюминиевая лента толщиной 1,5 мм и шириной 50 мм и закрепляется на диске резиновым кольцом, вырезанным из старой автомобильной камеры.

На одном из колес надо предусмотреть звездочку от любого мопеда. Стальные втулки с фланцами крепятся винтами и гайками. Фиксируются все колеса на оси с помощью болтов, туго посаженных в ось и втулку. Лучше всего подходят болты второго-третьего класса точности, а отверстие под них $\phi 6$ мм разделяется в два прохода — сначала сверлом диаметром 5,8, а затем разверткой диаметром 6 мм. В таком случае колеса будут сидеть надежно и без люфтов, соединение не разболтается.

Кроме того, надо иметь в виду, что колеса расположены близко друг к другу, а потому, хоть и получается трехколесная машина, управлять ею можно, как двухколесной.

Тросы управления дроссельной заслонкой карбюратора, сцеплением и механизмом коробки передач выбираются такой длины, чтобы ее хватило для эксплуатации с любым из прицепов.

Чтобы наш универсал стал таковым, нужны, конечно, приставки. Для начала сделаем самую простую. Возьмите стандартную вилку от любого мопеда. В соответствии с ее размерами и конструкцией из отрезка трубы вырежьте рулевую колонку. К ней с помощью пары стальных косынок приварите кусок трубы. Она будет играть роль передней части рамы мопеда. Для стыковки колонки с силовым блоком поставьте фланец из стального листа толщиной 8 мм, вырезанный по размерам соответствующего фланца на раме самого блока.

Переднее колесо приставки самодельное. Его основа — штатная мопедная ступица в комплекте с тормозным устройством. На ступице крепятся дюралюминиевые диски той же конструкции, что и у задних колес.

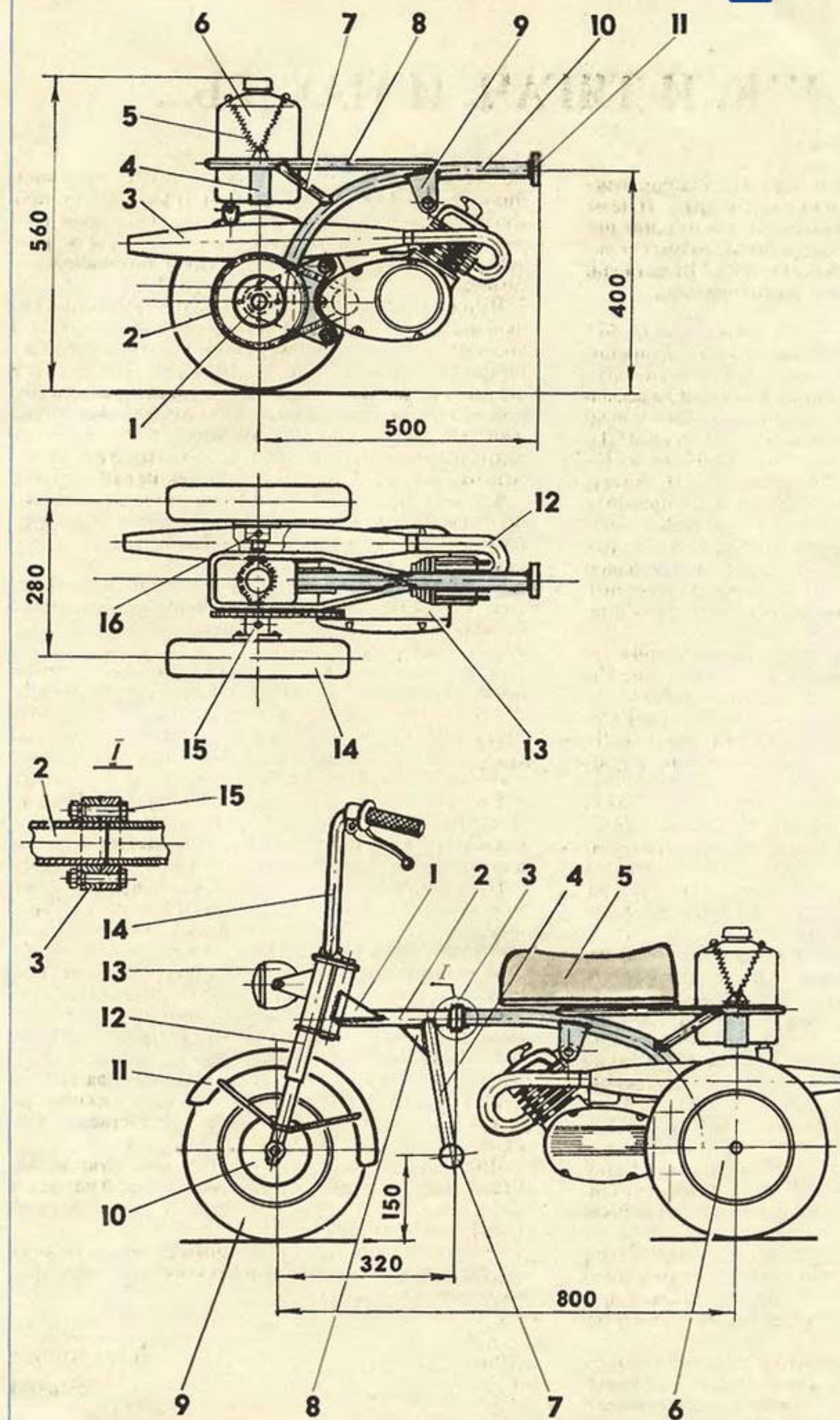
Руль, фара и органы управления двигателем и передним тормозом — от мопеда любого типа или легкого мотоцикла. Еще машину желательно оснастить грязевыми щитками от детского велосипеда и седлом от мопеда «Рига-11» или «Рига-13». Правда, неплохое седло можно сделать и самому: основание — фанера толщиной 10-12 мм. Подушку можно смастерить из поролоновой или резиновой губки, обшить искусственной кожей.

Подножки представляют собой Т-образную деталь из двух стальных труб, закрепленных сваркой на передней части рамы. На их горизонтальные участки натяните отрезки резинового шланга.

Состыкуйте приставку с основным блоком, и мопед к поездке готов. О других прицепах поговорим в следующих номерах «Левши».

Н. ПАПИНЫЙ,
инженер

Рисунки автора



Вверху — универсальный силовой блок: 1 — ведущий вал силового блока; 2 — втулочно-роликковая цепь; 3 — глушитель (от любого мопеда); 4 — хомут — основание топливного бака; 5 — пружина, фиксирующая топливный бак; 6 — топливный бак (пластиковая канистра емкостью 2-2,4 л; 7 — подкос подседельной опоры (стальная труба $\phi 2$ мм); 8 — подседельная опора (стальная труба $\phi 12$ мм); 9 — передний узел крепления двигателя (стальной лист толщиной 3 мм); 10 — рама силового блока (стальная труба $\phi 30$ мм); 11 — стыковочный фланец силового блока (стальной лист толщиной 8 мм); 12 — выхлопная труба; 13 — двигатель типа В-50 или В-501; 14 — ведущие колеса силового блока; 15 — звездочка цепного привода с фланцем крепления правого колеса; 16 — фланец крепления левого колеса.

Внизу — простейший мопед-мокик на базе универсального силового блока: 1 — усиливающая косынка (стальной лист толщиной 3 мм); 2 — рама передней части мокика (стальная труба $\phi 30$ мм); 3 — стыковочный фланец рамы (стальной лист толщиной 8 мм); 4 — вертикальная часть подножки (стальная труба $\phi 22$ мм); 5 — сиденье (основа — фанера толщиной 10-12 мм, подушка — поролон или пористая резина, обивка — искусственная кожа); 6 — универсальный силовой блок; 7 — подножки (труба $\phi 20$ мм с натянутыми на нее отрезками резинового шланга); 8 — усиливающая косынка; 9 — переднее колесо; 10 — ступица колеса (от любого мопеда); 11 — грязевой щиток переднего колеса; 12 — телескопическая вилка; 13 — фара; 14 — руль; 15 — стыковочные болты с гайками и разрезными пружинными шайбами.