

Популярность строившихся серийно ИЖ-49 («ТМ», № 3 за 1999 г.) и успехи

# МОТОЦИКЛ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

тонкостенную гильзу из аустенитового чугуна. Применили карбюратор с уве-

в соревнованиях ижевских мотоциклов создали благоприятные условия для значительного увеличения выпуска нравившихся нашим соотечественникам машин. Однако у специалистов взгляд на эту модель был очень критическим. Их анализ устройства «сорок девятого» и сопоставление его с новейшими иностранными моделями того же класса показывали, что мотоцикл нуждался в существенной модернизации. Поскольку спрос на «ижака» возрастал, то назревала необходимость существенного увеличения объемов выпуска этой продукции, но, по экономическим соображениям, не было возможности строить еще один завод для изготовления ИЖ-49, конструкция которого к тому же быстро старела. В условиях того времени оставался один-единственный выход из создавшегося положения: на основе выпускавшегося — спроектировать более совершенный мотоцикл и обеспечить его массовый выпуск за счет использования новейших материалов, более прогрессивных технологий и современного дизайна. Требовалось вывести мотоцикlostроение Ижевска на более высокий технический уровень. И это удалось.

Что же не нравилось в ИЖ-49 конструкторам, испытателям и опытным мотоциклистам? Прежде всего тяжелая рама, свариваемая вручную из нескольких заготовок. Раздражал бензобак, объем которого уменьшили за счет врезания в него инструментального ящика, и в итоге почти на 50 км сократился пробег мотоцикла на полной заправке топливом. Чугунный цилиндр плохо охлаждался и перегревался в жаркую погоду, к тому же при его изготовлении значительная часть отливки шла в брак. В карбюратор, незакрываемый кожухом, попадало слишком много пыли, что ускоряло износ мотора, мощности которого не хватало для пользования боковой коляской и скоростной езды по шоссе. Подвеска и амортизаторы заднего колеса оказались сложными в изготовлении и ремонте. Были и другие нарекания. Специалистам и знатокам мотоцикла ИЖ-49 в то время казалось, что большинство отмеченных недостатков можно разом устранить, если серьезно заняться улучшением этой модели.

Да и вообще, в начале 50-х гг. в широких кругах мотоциклетной общественности страны — среди конструкторов, специалистов заводов, мотогонщиков и спортивных судей — развернулась дискуссия о том, как совершенствовать отечественные мотоциклы. Те из них, кому удалось побывать за рубежом, познакомиться с новинками передовых иностранных фирм, соревноваться с их заводскими командами, ратовали за коренную перестройку советской мотопромышленности и освоение серийного выпуска мотоциклов с двигателями рабочего объема 175 и 250 см<sup>3</sup>. Приводимые ими доводы свидетельствовали о том, что мировое мотоцикlostроение неуклонно развивается в сторону форсирования моторов, на основе последних создаются новые типы легких мотоциклов, которые по своим техническим характеристикам приближаются уже к среднему классу машин. Специалисты мотозаводов, умевшие оценивать огромные трудности перестройки своих предприятий в условиях плановой экономики, советовали придерживаться эволюционного подхода в модернизации советских мотоциклов. Они понимали, что поддерживать неуклонный ежегодный прирост изготовления выпус-

каемых изделий можно лишь при высокой унификации делавшихся на их заводах моделей и постепенном улучшении их конструкции. Такой подход к повышению качества выпускаемой продукции претворялся в жизнь на большинстве отечественных предприятий, поставлявших серийную продукцию, в том числе и на Ижмаше.

Переход на новую модель решили провести как модернизацию ИЖ-49 без уменьшения выпуска мотоциклов, на тех же производственных площадях, причем таким образом, чтобы, завершив его, увеличился объем выпускаемой продукции. Осуществить такое можно было лишь за счет существенного совершенствования устройства машины и обновления технологического процесса ее изготовления. Группу проектировщиков, взявшихся решить эту труднейшую задачу, пополнили специалистами и выделили в Центральное конструкторское бюро Ижмаша. Его возглавил А.А.Модзелевский, а вошли в него С.Я.Фишер, С.С.Зорин и другие. Одновременно с ними включились в работу технологи и цеховые инженеры.

Как только конструкторы заменили штампованную раму, унаследованную еще от ДКВ НЦ-350, на облегченную из цельнотянутых тонкостенных труб, технологам пришлось перестроить весь процесс производства. Прежде всего вместо трудоемкого литья в землю применили литье под давлением и увеличили долю деталей, изготавливаемых штамповкой и поковкой. Для получения колесных ступиц, картеров, цилиндров, поршней создали специальный цех. Литье по выплавляемым моделям перевели на соседний механический завод. Большой вклад в модернизацию технологии литья внесли главный металлург завода Г.П.Пьяных и его помощники Б.М.Пухтинский, Ю.А.Соколов, другие специалисты предприятия.

Для изготовления трубчатой рамы пришлось освоить новые технологические процессы и создать специальный сварочный цех. Главный сварщик Ижмаша В.М.Витковский и помогавшие ему Э.И.Буталова, В.И.Бересенева, Ю.Н.Вдовина настойчиво внедряли передовые методы труда.

Напомним, шел 1955 г., станкостроительная отрасль еще не полностью удовлетворяла огромные запросы страны, поэтому возможности для коренного технического перевооружения мотоцикlostроения пока не сложились. Приходилось изыскивать внутренние резервы — переделывать устаревшие станки в автоматы и полуавтоматы, создавать специальные агрегатные станки, совмещавшие выполнение нескольких операций. Много сил отдали этой кропотливой, но очень нужной работе руководители отдела автоматизации и конструкторского бюро В.Е.Коробейников, С.И.Чечурин, а также их коллеги. Весь коллектив завода втянулся в освоение производства нового мотоцикла, в котором не без основания заводчане видели очень перспективную машину с большим будущим.

В 1956 г. на Ижмаше завершили проектирование нового мотоцикла, и по установившейся традиции его обозначили ИЖ-56. Вот как он был сделан. Передок новинки — колесо, крыло, вилку и руль — лишь незначительно изменили по сравнению с прототипом, ИЖ-49. Рама — трубчатая, пространственная. Двигатель усовершенствовали: вместо литого чугунного цилиндра применили составной — в арматуру из алюминиевого сплава запрессовали

лиственным диаметром диффузора и центробежный воздухоочиститель. Весь впускной узел закрыли литым металлическим капотом, заодно выполнявшим роль дополнительного воздухоочистителя и глушителя шума всасывания. Боковины мотоцикла ниже сидения водителя закрыли капотом и врезали в него инструментальные ящики, в одном из которых разместили аккумулятор. Цепь главной передачи поместили в пыленепроницаемый кожух. Заднее колесо закрепили на маятниковой подвеске с пружинами и гидравлическими амортизаторами. Переключение передач применили только ножное, колеса взаимозаменяемые, на заднем крыле установили прямоугольное, в виде подушки, сидение пассажира, водителю же оставили прежнее, что на ИЖ-49.

Мощность обновленного мотора составляла 13 л.с., благодаря чему наибольшая скорость мотоцикла превысила 100 км/ч и появилась возможность использования боковой коляски, поставляемой Вятско-Полянским механическим заводом. Правда, пришлось увеличить коэффициент редукции главной передачи — за счет установки ведущей звездочки с уменьшенным числом зубцов (15 вместо 17) — и приварить к раме специальные кронштейны. Измененный за счет этого мотоцикл обозначили ИЖ-56К, его максимальная скорость с боковой коляской достигала 70 км/ч.

В 1956 г. началось освоение серийного производства новинки, два года ее строили одновременно с ИЖ-49, постепенно снижая выпуск последнего; в течение 1959–1961 гг. делали только «пятьдесят шестой», а в 1962-м его сняли с производства. 10 июля 1960 г. в Ижевске произошло знаменательное для страны событие — изготовили миллионный мотоцикл, понятно, что юбилей выпал на ИЖ-56. Летом того же года за создание этой машины большую группу специалистов завода наградили медалями ВДНХ — ее часто экспонировали за рубежом и получали о ней лестные отзывы. По нашей прикидке, общий выпуск «пятьдесят шестых» превысил 700 тыс. экземпляров. После совершенствования конструкторской документации вместо них стали делать машины «ИЖ-Планета», различные модификации которой строят почти 40 лет (в наши дни — модель «ИЖ-Планета 5»).

Обращаясь мысленно в те далекие времена, понимаешь, что ИЖ-56 стал первенцем нового поколения ижевских мотоциклов, своего рода предтечей прославивших завод «Планет». Многие его узлы и агрегаты с несущественными доработками удержались в производстве до сих пор, и в этом огромная заслуга ижевских специалистов 50-х гг. Несомненно, «пятьдесят шестой» можно считать этапной машиной, определившей судьбу завода на многие десятилетия. Похоже, его далекий потомок «ИЖ-Планета 5» дотянет на конвейере до третьего тысячелетия, символизируя мастерство инженеров и рабочих Ижмаша.

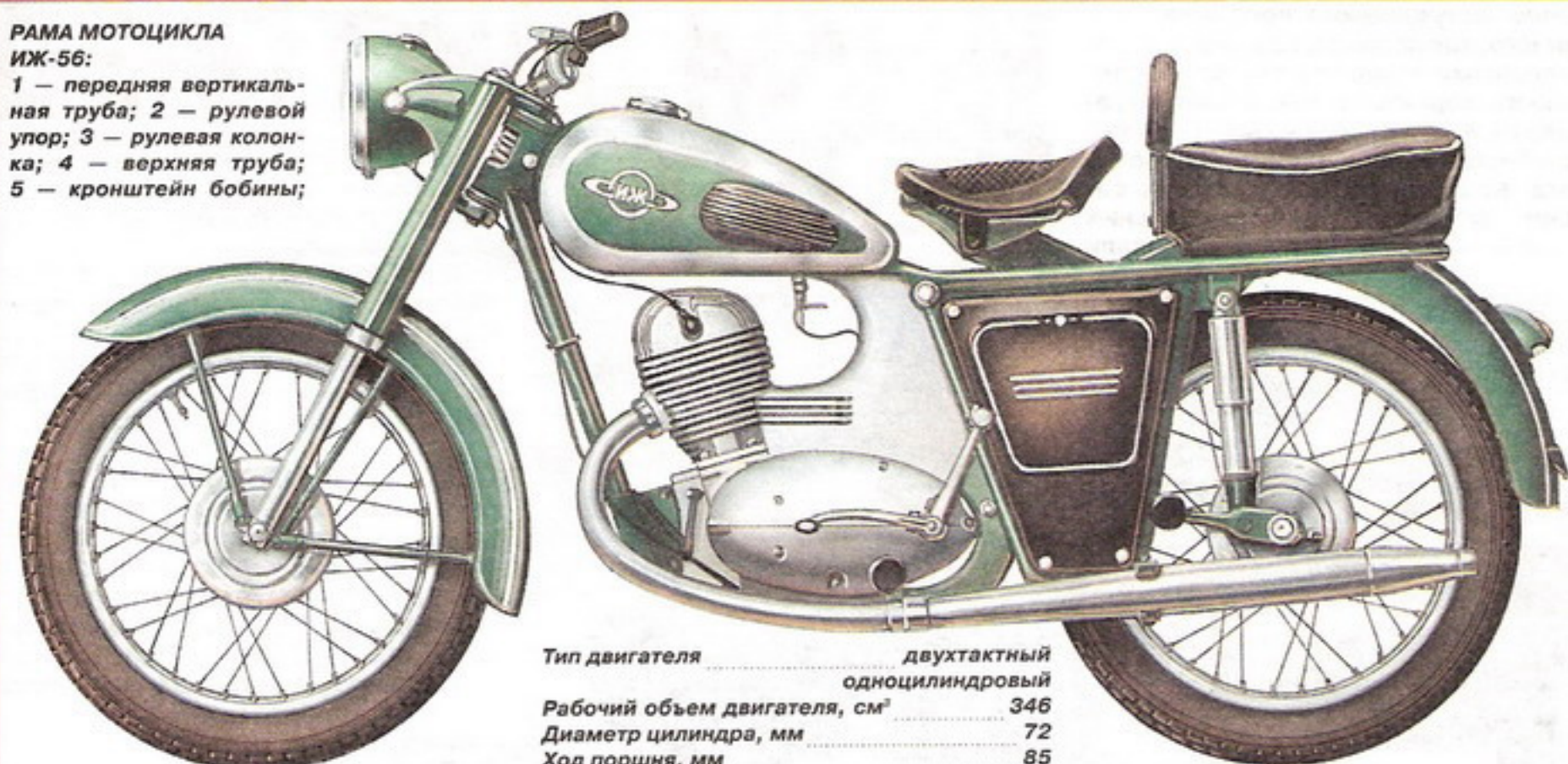
Сейчас ИЖ-56 почти не встречаются. Их пока не относят к реликтам техники, и потому им не уделяют особого внимания на отечественных фестивалях транспортной старины. А зря. Ведь количество этих машин стремительно сокращается. Не потому ли в фондах столичного Политехнического музея хранится всего один экземпляр мотоцикла ИЖ-56?

**Олег КУРИХИН,**  
ведущий научный сотрудник  
Политехнического музея

**РАМА МОТОЦИКЛА ИЖ-56:**

1 — передняя вертикальная труба; 2 — рулевой упор; 3 — рулевая колонка; 4 — верхняя труба; 5 — кронштейн бобины;

6 — подседельная труба; 7 — перемычка; 8 — планка; 9 — кронштейн крепления щитка; 10 — кронштейн крепления подножки для пассажира; 11 — кронштейн крепления маятниковой вилки; 12 — кронштейны крепления двигателя.



Тип двигателя	двухтактный
	одноцилиндровый
Рабочий объем двигателя, см <sup>3</sup>	346
Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	85
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность, л.с.	13



Рис. Михаила ДМИТРИЕВА

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОЦИКЛА ИЖ-56**

Длина, мм	2115
Ширина, мм	780
Высота, мм	1025
База, мм	1380
Дорожный просвет, мм	135

Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин	4500
Система зажигания	батарейная
Передача от мотора к сцеплению	двухрядная
	роликовая цепь
Сцепление	многодисковое
	масляное

Количество передач	4
Привод заднего колеса	роликовая цепь
Размеры шин, дюймы	3,25—19
Емкость бензобака, л	15
Масса заправленного мотоцикла, кг	170
Наибольшая скорость, км/ч	100
Запас хода по шоссе при скорости 50 км/ч, км	375

