

ИРБИТСКИЙ «ВОЛК» ТЕБЕ ТОВАРИЩ!

Имя этого умного зверя получила последняя модель тяжелого чоппера Ирбитского завода «Урал-мото». Чтобы, как в русской сказке, «Волк» верно служил своему владельцу, конструкторам пришлось изрядно потрудиться...

Так сложилось, что в Ирбите уже 60 лет строят мотоциклы с оппозитными двигателями. В 1905 г. впервые аналогичный мотор приспособил к велосипеду англичанин Джозеф Бартер. Цилиндры мотора на его экипаже располагались внутри охватывающей трубчатой рамы и вдоль нее, а привод на заднее колесо осуществлялся клиноременной передачей. Бартер назвал свое детище «Фери» (Fairly, что означает фея — волшебница, приносящая добро. Как в воду глядел! Еще при заказе некоторых литевых деталей фирме «Дуглас» конструкция Бартера приглянулась владельцу завода. Он предложил изобретателю объединить его знания и свои капиталы, чтобы освоить серийный выпуск этого мотоцикла. Пару лет спустя по дорогам Королевства раскатывали новенькие «Дугласы». На одном из них в 1910 г. Эли Кларк совершил смелый пробег, названный «End to End» — «из конца в конец», то есть от северной оконечности Англии до южной. А еще через три года команда на «Феях» блестяще выиграла кубок «Турист трофи». Ее гонщики заняли 1-е, 2-е и 4-е места. Производство этих машин пошло в гору, их начали экспортировать. Им стали подражать — с дальнейшей модернизацией. Возрастание рабочего объема движка так увеличило его габариты, что немцы первыми, еще в 1923 г., расположили цилиндры поперек и применили карданный вал для привода заднего колеса. Новинку обозначили BMW R32. Она вызвала сенсацию на Парижском мотосалоне и явилась прототипом множества конструкций наших мотоциклов: от первого отечественного «оппозитника» М-72 до последнего — «Волка».

С 1941 г. и по настоящее время отечественные тяжелые мотоциклы строили только с колясками (см. «ТМ», № 12 за 1989 г.; № 7 и 12 за 1999-й). Когда пришли трудные времена, сбыт «Уралов» стремительно уменьшился. Ирбитскому мотозаводу, чтобы остаться на плаву, пришлось освоить выпуск мотоциклов без коляски. Сначала решили патрульную одиночку превратить в «гражданскую». С прототипа убрали дополнительную фару, щитки для рук и прочие «мелочи». Зато снабдили ветровым щитком и, следуя моде, загнули вверх глушители, облагородили сидение и бензобак. Получилась ладная машина, и назвали ее певуче — «Соло». Ею сразу же заинтересовались в родном отечестве и за границей. Так, Боб Геренд даже основал фирму «Урал-Америка» и задумал переделывать поставляемые в Штаты «Ирбиты», чтобы довести их до соответствия тамошним высоким экологическим и дорожным стандартам. Довольно-таки быстро выяснилось: осуществить замысел не удастся. Наши двигатель, карбюраторы, электрооборудование и светотехнику требовалось существенно усовершенствовать или заменять западными, что представлялось равносильным созданию новой высококачественной машины, загодя названной русско-американским мотоциклом — RAM. Блистательная идея тихо умерла, открыв, однако, новые перспективы ирбитским конструкторам.

Начали с наведения лоска на «Соло». Применили внешне стремительные глушители; снизив сидение, удобнее посадили водителя; на переднее колесо установили двойной дисковый тормоз с гидроприводом; а на раму — передние и задние дуги безопасности; стилизовали весь облик мотоцикла, не жалея хрома и лака. Засиявший «Соло» привлек к себе еще большее, чем прежде, внимание, обилие которого обернулось как заказами на изготовление эксклюзивных машин, так и суровой критикой. Теперь ирбитчан корили, главным образом, за устаревший дизайн новинки. Ведь на дворе был 1995 г., и по дорогам планеты уже мчались сотни тысяч «крузеров» и «чопперов». Их то и не доставало в программе Ирбитского мотозавода.

В 1996 г. руководитель отдела перспективного проектирования «Урал-мото» А.Ю. Строкин и главный дизайнер В.Е. Шевченко начали

работу над мотоциклом для путешествий. Коллеги быстро выработали концепцию создаваемой машины, названной «Вояж». В отличие от «Соло», ее сидение было общим, но с выделенными местами и спинкой для пассажира. Задние дуги убрали. Более короткие глушители сдвинули назад и приподняли. «Сольную» переднюю вилку наклонили назад и снабдили «рогатым» рулем. Применили мотор большей мощности, рабочим объемом 750 см³ и с электростартером. Воздухоочиститель соединили гибким трубопроводом с ресивером, расположенным под бензобаком за фарой. В новинке не предусмотрели кофры, из-за чего она больше походила на «чоппер».

Тогдашний гендиректор «Урал-мото» А.М. Иванов прежде всего пекся о выполнении госзаказа на вездеход «Тайга». Как-то увидел сработанный еще вчерне «Вояж», очень рассердился и заявил: «Тайга» — да, «Вояж» — нет!». Но прошел квартал, и ему показали доведенный до кондиции новый мотоцикл. Генеральный был в восторге и тут же публично извинился перед конструкторами и рабочими за нелестную оценку их творческой инициативы.

Для «Вояжа» старались применить все новейшие отечественные разработки. Так, в Ижевске и ВНИИМотопроме (г.Серпухов) позаимствовали импортные тормозные системы. Но чтобы их использовать, пришлось самим разрабатывать длинные шланги высокого давления, тормозные диски и другие детали. А.Ю. Строкин рассказывал: «Вояж» создавали в муках. К этой принципиально для нас новой машине много пришлось проектировать специально. Зато руководство нам полностью доверяло. Видимо, поэтому после изготовления опытного образца и восторженного приема его на областном Салоне новой техники дирекция заказала изготовление сразу пяти еще необкатанных и неотработанных машин, а затем одну из них отправила на испытания в Германию. Немцы выявили немало конструкторских недочетов и производственного брака. Но, понимая наши трудности, дали вполне приличную оценку. В журнале «Motorad» эксперты писали: «Покуда BMW рекламируют свою разработку как впервые созданный чоппер на базе оппозитного двигателя, уже год как по сибирской тайге нарезает километры русский чоппер с оппозитом». Эта поддержка вдохновила нас, и мы решили создать нечто необыкновенное. Но прежде «Вояж» запустили в серийное производство.

Ирбитчанам захотелось создать упрощенный, как можно более дешевый мотоцикл, широко унифицированный с серийными моделями. Зимой 1996 — 1997 гг. это удалось осуществить, и к весне построили экспериментальный экземпляр. У новинки, получившей имя «Кобра», не было задней подвески. Машина выглядела весьма экстравагантно — толстое заднее колесо, «чопперный» передок, низкая посадка и мощный движок придавали ей особый шарм. Обкатывал «Кобру» и представлял на столичном автосалоне 1997 г. и Байк-шоу известный байкер и дилер «Урал-мото» В.С. Введенский. Виктор рассказывал: «На таком мотоцикле приятно прокатиться. От сознания, что под тобой уникал, получаешь удовольствие. Но регулярно ездить на такой «змее» невозможно: избыток мощности превосходил динамическую устойчивость, а это всегда ведет к аварии». Аналогично о «Кобре» отзывались испытатели журнала «Мото» и бывалые «пилоты» Московского Байк-клуба «Ночные волки». Они-то и предложили заводу на базе этого мотоцикла создать чоппер для мотолюбителей средней квалификации. Ирбитчанам предложение понравилось.

В начале 1998 г. представители объединения «Ночные волки» приехали в Ирбит. Покуда их вожак Саша Хирург (это кличка, так уж принято у байкеров) улаживал разные дела с генеральным директором «Урал-мото», другие члены клуба беседовали с заводскими конструкторами о том, каким мог бы быть первый отечественный серийный тяжелый чоппер. Главный дизайнер завода В.Е. Шевченко вспоминает: «Мы многое обсудили и согласились с гостями, что у нового мотоцикла должна быть задняя подвес-

ка и каплевидный бензобак, а наклон передней вилки договорились довести до 35°. Остальное, условились, мы спроектируем самостоятельно и совместно с ними уточним общий вид новой машины».

Приступив к разработке чоппера, конструкторы поняли: всю его несущую часть придется спроектировать заново. Они постарались максимально унифицировать свою разработку с имевшимся производственным заделом. В конце 1998 г. на «Урал-мото» приехал представитель «Ночных волков». Он все одобрил, кроме расположения глушителей. Ему предложили самому найти им место, и, повозившись пару дней, байкер согласился с конструкторами. Окончательно общий вид чоппера вычертили к 10 января и, экономя время, решили детализовку совместить с изготовлением опытного образца. Днем рождения русского чоппера «Волк» считается 10 февраля 1999 г. Именно тогда сияющий хромом и лаком новый мотоцикл своим ходом прибыл из сборочного цеха в КБ. Вскоре изготовили еще две такие же машины.

Покуда выпускали конструкторскую, технологическую и эксплуатационную документацию, пришла весна. Ирбитского «зверя» начали опробовать на ходу. Старейший испытатель «Урал-мото» А.Ю. Тюленев рассказывал: «Обкатку «Волка» мы начали 11 мая 1999 г. и закончили 6 октября, и в следующем году повторили в те же сроки, наездив всего 35 тыс. км. Внешне он мне показался «неправильным», созданным не для дальних странствий, а для байкерских тусовок и ближних поездок... Сидеть на «Волке» было неудобно: широкое сидение утомляло бедра, в глубоком вираже маятник заднего колеса изгибался, и машина плохо «держала» дорогу. С этими недостатками вскоре справились: переделали и то, и другое. Выявляемые затем «мелочи» оказывались производственным браком, их быстро исправляли. Обнаружили и неустраняемый дефект, который следует отнести к «чопперным» особенностям. Так, при длительной езде сапоги, а значит и ноги, очень уж нагревались от цилиндров из-за низкой установки дублирующих, то есть вынесенных вперед подножек. Располагать их выше нельзя — ноги взлетят к рулю. Сообща решили оставить все на месте, полагая, что байкер на «Волке» в основном куражится, а значит, нагрев пяток стерпит. Когда же ногам становилось невмоготу или от высокого расположения они уставали, я переставлял «мослы» на нижние подножки и благодарил конструктора за то, что он их оставил, позаботившись о мотоциклисте». Все исправления в испытуемом экземпляре вносили в конструкторскую документацию.

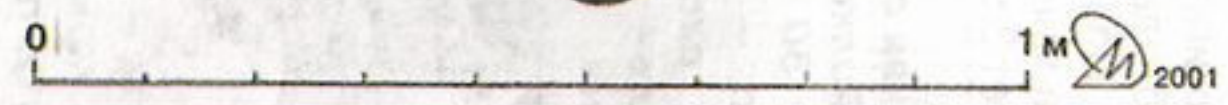
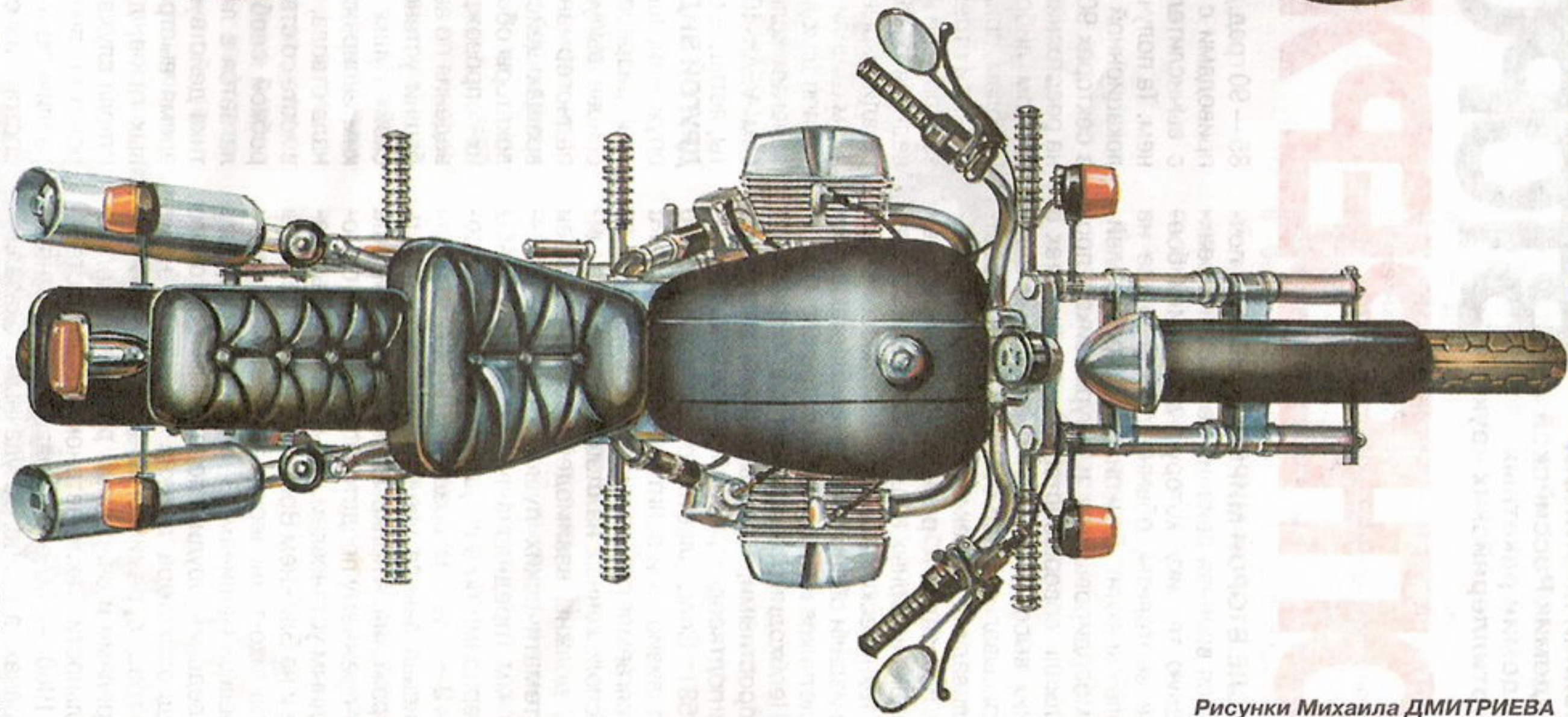
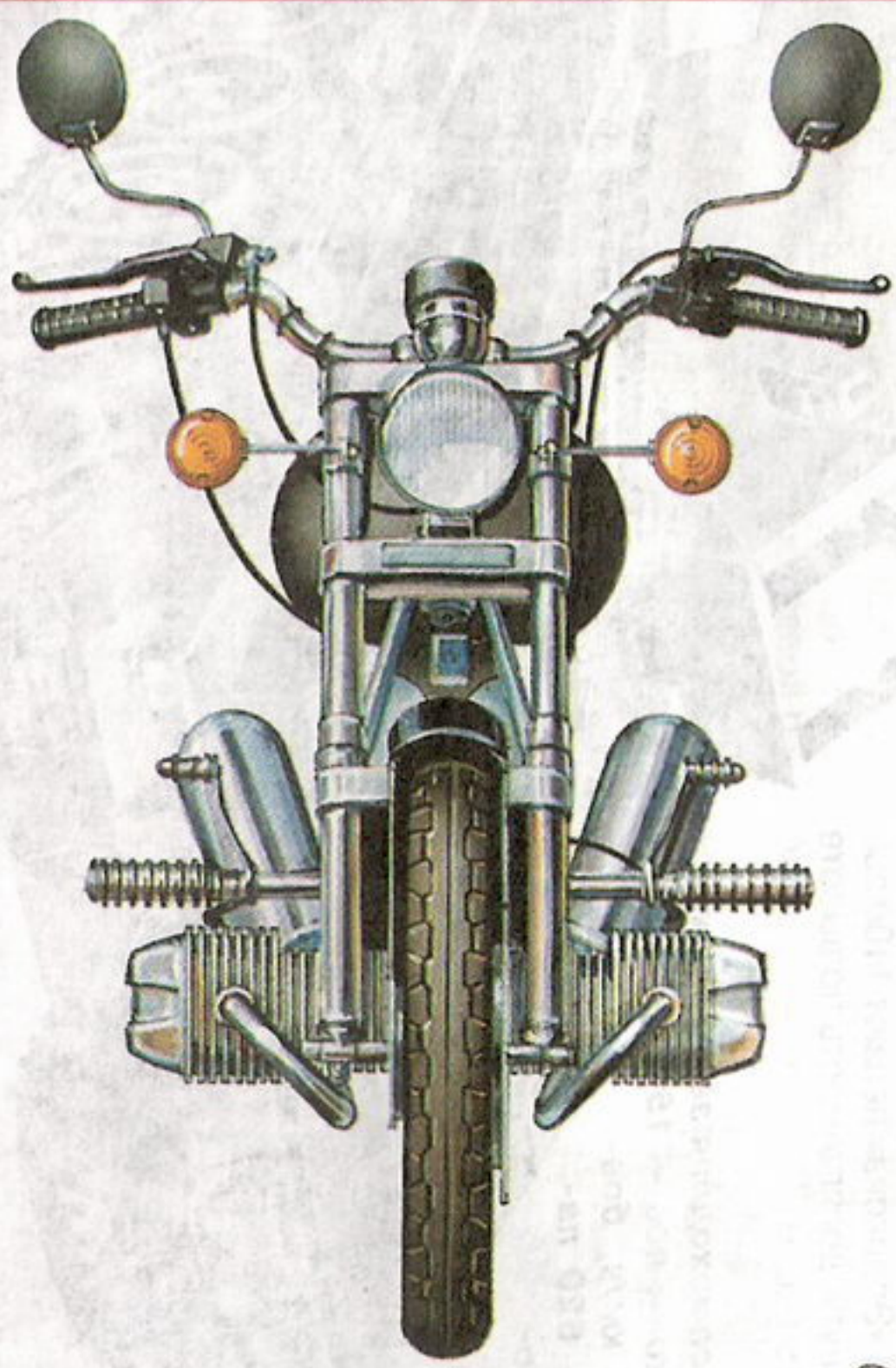
Когда ирбитских «зверей», более или менее, довели до кондиции, возникла идея совершить на них дальний пробег. Решили отправить чопперы своим ходом в Москву на Автосалон и Байк-шоу. Набег «Волков» на столицу взяли осуществить генеральный директор «Урал-мото» В.А. Тряпичкин и создатели новинки А.Ю. Строкин и В.Е. Шевченко. Стартовали в Екатеринбурге 15 августа 1999 г. и уже через четыре дня гоняли по Первопрестольной. Поездка оказалась удачной: лишь одна маленькая авария, да и та по вине мотоциклиста. Вырвавшись из кабинетов, начальники, вспоминая молодость, испытали на себе все прелести путешествия на чоппере с оппозитом. К чести «гонщиков», они критически оценили собственную разработку и, вернувшись в Ирбит, внесли уточнения в конструкцию аппарата. Главным стало изменение положения глушителей: теперь они там же, где у всех дорожных «Ирбитов».

С октября 1999-го на «Урал-мото» начали серийный выпуск «Волков». К настоящему времени сделан 371 экземпляр: в 1999 г. — 31, в 2000-м — 233 и на 30 июня 2001 г. — 107. Из них 96 машин отправлено за границу, соответственно — 1, 35 и 60. Они появились в 11 странах: США, Англии, Германии, Чехии, Египте и др.

Отрадно отметить: первый русский чоппер с оппозитным мотором «Волк» уже помещен в музей «Урал-мото».

Олег КУРИХИН,

ведущий научный сотрудник Политехнического музея



**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
МОТОЦИКЛА «ВОЛК»**

Длина, мм.....2320
 Ширина, мм.....850
 Высота, мм.....1300
 База, мм.....1700
 Дорожный просвет, мм.....125
 Емкость топливного бака, л.....23
 Размеры шин:
 передней, дюймы.....3,50 — 18
 задней, дюймы.....5,10 — 16
 Тормоза с гидроприводами:
 передний.....два дисковых
 задний.....барабанный
 Сухая масса, кг.....245
 Расход топлива на 100 км при движении по шоссе со скоростью 90 км/ч, л.....7

Наибольшая скорость, км/ч.....130

ДВИГАТЕЛЬ

Тип.....четырёхтактный, двухцилиндровый, оппозитный
 Рабочий объем, см³.....750
 Диаметр цилиндра, мм.....78,0
 Ход поршня, мм.....78,0
 Степень сжатия.....8,8
 Максимальная мощность, л.с.....40
 Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин.....5400
 Сцепление.....сухое, фрикционное, двухдисковое
 Число передач.....4
 Главная передача.....карданная с коническим редуктором

Рисунки Михаила ДМИТРИЕВА