

OPPOZIT.RU

№1



ОТ АВТОРА

Типа тут всегда пишут всякую хрень. Вот и я тоже напишу.

Это мой первый опыт создания журнала. В этом номере я собрал коллекцию переделанных мотоциклов, которые меня как-то зацепили. Здесь есть и старые и новые мотоциклы, но все они вам известны.

Все эти мотоциклы с полным описанием, комментариями и большим количеством фоток есть на сайте, сами знаете на каком. У каждой статьи указан ее адрес в интернете.

Что будет в следующих номерах я не знаю. Может быть и номеров-то и не будет...

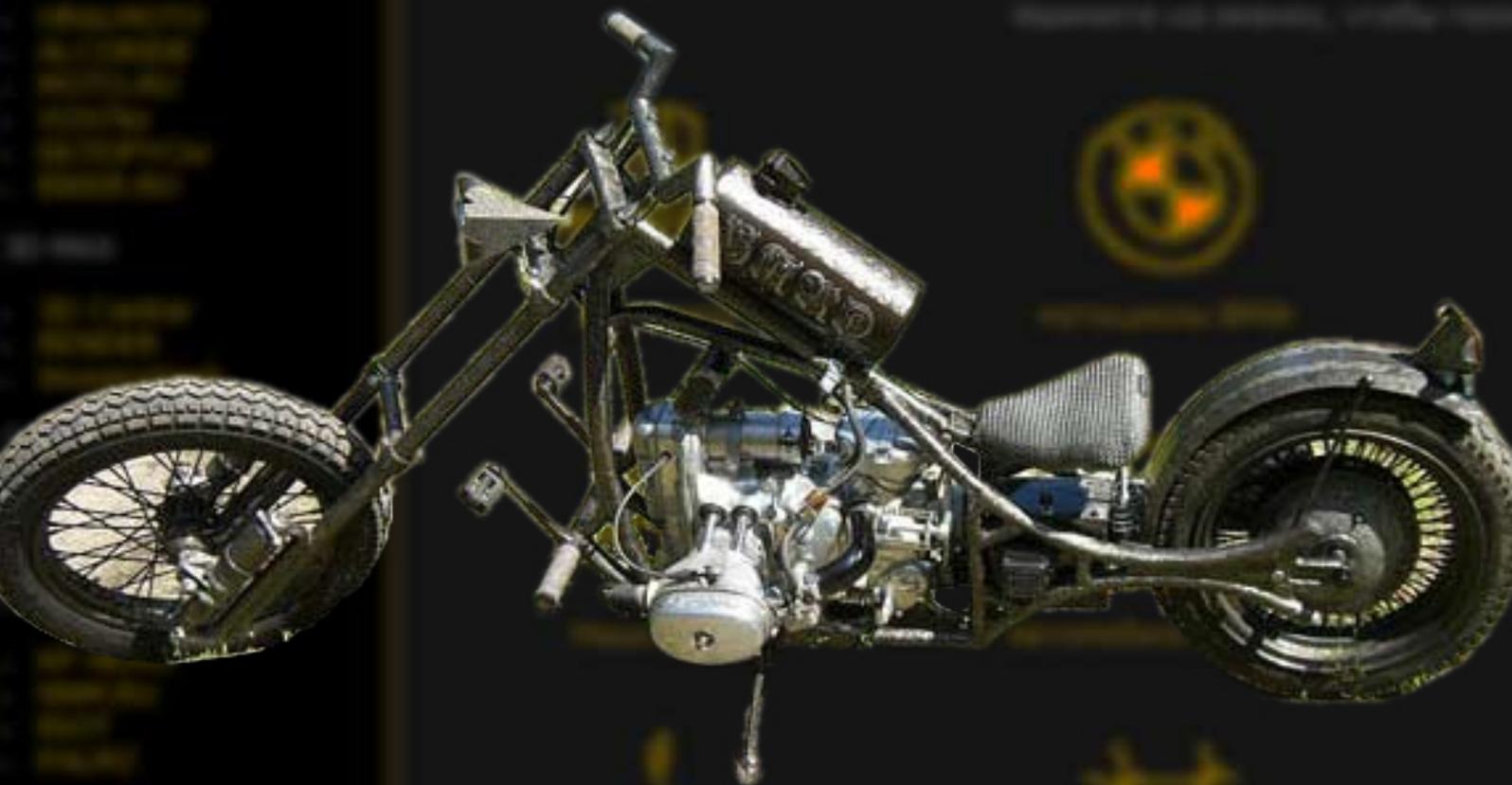
собственно автор, SHTRLZ



ЧТО ВНУТРИ:

CRAZY TARANTAS	4
ВОЯЖ АДАМ 2.....	6
ЛОШАДЬ ИНДЕЙЦА.....	8
УРАЛ ПРОСПЕКТ	10
THE DEVOURER OF FUEL	12
КАСТОМ М-72 ИЗ САМАРЫ	14
ЛИТРОВАЯ АКУЛА	16
МОТОЦИКЛ «VIRUS».....	22
ЗЛОЙ СТРИТ - ОСЪ.....	24
КОСТОТРЯС.....	26
DDT	28
БОБЁР - ВЫДЫХАЙ!	30
ПОЛЬКА	32
МОТОЦИКЛ ОТ VIKINGS MC TVER	34
ЗЛОЙ ВОЯЖ	36
МОТОЦИКЛ ИЗ ТАМАНИ.....	38
ЧУЖОЙ	40
GREENBIKE	42
КАСТОМ М - III.....	44
КАСТОМ ИЗ КИЕВА	46

CRAZY TARANTAS



Посвящаю незабвенным Александру Башлачёву и Янке Дягилевой

Всё началось с передачи “До 16 и старше”, лет 10 назад... Был репортаж про московских байкеров - на безумных хромированных оппозитах, с переваренными рамами, длинными вилками и высокими рулями... Ничего подобного я тогда ещё не видел. Мне было аж 12 лет... Появилась мечта - собрать чоппер своими руками. За 800 рублей купил нерабочий Урал 1974 года, который бесконечно слонялся с одного места на другое. Гаражи, заводы, квартира...

Набирался опыта в Клубе Юного Техника - под руководством Паши Нестеренко восстановил из небытия К-750, - до сих пор благополучно на нём катаюсь. Потом у меня появилась болгарка, и мотоцикл стало легче транспортировать. Ещё через пару лет купил сварочный полуавтомат - дела начали продвигаться быстрее... От деда достался гараж - теперь это мой второй дом.

Когда увидел Айвенго - работа мастерской из Орехово-Зуево - понял, что гравировка - это хорошо! Очень хорошо!!! Отпали вопросы с окраской. Тогда я не предполагал, что буду гравировать весь мотоцикл целиком. Но втянулся. Тем более, долгие сибирские зимы... Сталь воронил средством для холодного воронения

стволов - продаётся в оружейных магазинах. После чего бормашинкой наносил гравировку и всё это дело относил в полимерку - покрывать лаком. Двигатель полировал алмазными пастами и затем гравировал.

Фару, стоп-сигнал, заднее крыло и ящик для аккумулятора варил из листовой стали - получил требуемые угловатые формы. Переднюю вилку собрал из свечной рамы М-72 и толстостенных труб. Для жёсткости добавил третью траверсу. Бензобак - найденный на помойке дополнительный бачёк от какого-то грузовика. Пришлось его укоротить и врезать горловину. Заднее колесо - это докатка от японского грузовичка, рассверленная под спицы, на днепровской ступице. Седло - переделанное от М-72, обтянул его кольчугой. Руль со спрятанными механизмами газа и сцепления, а также ручки - сварил из тех же толстостенных труб, что и вилку. Карданный вал собрал из двух стандартных. Лапки переключения скорости и тормоза - велосипедные педали, - не совсем удобно, зато очень весело. Выпускная система - из нескольких ураловских патрубков, прямоочная, с тракторным звуком.

К сожалению, не успел побывать с ним на сибирских байк-фестах, - доделал его уже осенью. Надеюсь, что доживём до весны...

В планах и частично уже дома - новый проект
- но пока что секрет...



Технические характеристики:

Название: "Crazy Tarantas"

Владелец, создатель: Микушев Алексей (Simpson)

Год постройки: 2006

Город: Новосибирск

Двигатель: Урал М-66, 1974 г.в.

Электрооборудование: 6V

Коробка передач: Урал М-66

Редуктор: Урал М-66

Задняя ступица: Днепр

Карбюраторы: К-68

Длина: 255 см

Высота по седлу: 50 см

Высота по рулю: 110 см;

Дорожный просвет: 9 см

Угол наклона передней вилки: 48°

Самостоятельно-изготовленные детали

Рама: Урал М-66, переваренная, Hardtail

Вилка передняя: из свечной рамы мотоцикла М-72

Бензобак: 7л

Колесо заднее: 16" - докатка, 80 спиц

Аккумуляторный ящик: листовая сталь

Крыло заднее: листовая сталь

Стоп-сигнал: листовая сталь

Фара: листовая сталь

Боковая подставка: переваренная ИЖ

Стойки заднего крыла: из прутьев арматуры

Ступица переднего колеса: из 2-х ураловских

Седло: обтянуто кольчугой

Рычаг заднего тормоза: велосипедная педаль

Рычаг переключения передач: велосипедная педаль

Педаль кикстартера: велосипедная педаль + кик-стартер Урала

Выхлопная система: прямоток

Карданный вал: из 2-х ураловских

Ручка сцепления: левая рукоятка

Ручка газа: правая рукоятка

Руль, стойки руля: самодельные

Конусные болты перьев передней вилки: токарь Витя, НГТУ

Полировка, гравировка: Микушев Алексей



ВОЯЖ АДАМ 2

Название: нет, в прежней жизни «Вояж»

Создатель: Матвейкин Сергей (Adam), г. Новосибирск

Рама: основа вояжевская, задняя часть полностью переделана

Маятник: крепления амортизаторов перенесены ближе к оси

Бак: основа вояжевская, тоннель углублён что бы можно было ниже нахлобучить на раму

Двигатель: 720 сс, впускной патрубков увеличен под карбы.

Карбюраторы: постоянники Keihin, диффузор где то 38 мм, не знаю от чего (есть версия что от древней голды)

Воздушные фильтры: низкого сопротивления (выписал по каталогу)

Коробка, мост, кардан, вилка: вояжевские

Руль, стойки, ручки, подножки: чертёж мой + токарь + хром

Приборка: приборы родные, корпуса самодел, лампы светодиоды (спасибо питерцам и Митяю), левый переключатель от битого японца

Оптика: фары и поворотники заказаны у питерцев





ЛОШАДЬ ИНДЕЙЦА

Настоящему индейцу всегда везде ништяк (с)

владелец: индеец

двигатель: ИМЗ

рама: свеча

вилка: орион

тормоз передний: орион

тормоз задний: барабан ИМЗ

покраска: порошковая







Мысль о постройке мотоцикла родилась в те далёкие времена, когда идеи свободного байкерства ещё только начинали проникать в Россию. Было решено, что это будет мотоцикл в высшем его проявлении, идеальный мотоцикл. И выполненный так, чтобы он выглядел «заводским», а не самоделькой. И ещё хотелось максимально использовать детали, производимые мотором (что потом помогло при сертификации в ГАИ).

Огромное желание сразу же схватить болгарку и начать резать - варить, чего не попадая было грубо подавлено. Примерно год ушёл на изучение опробованных другими вариантами переделок, обмеру возможных комплектующих. Чертежи геометрии рамы мотоцикла делались на основе лучших из них.

И только после того, как нашёлся единственно возможный вариант, дело дошло до железа.

Был куплен донор ИМЗ-8-103. Другие детали кропотливо собирались по рынкам, контейнерам и друзьям. Сборка проходила в комнате общежития (спасибо моей жене за понимание и поддержку) в условиях строжайшей секретности, если, конечно, можно что-то делать секретно шлифмашиной и др. сверльно-режущим инструментом.

Раму варил аргоном и красил порошком. Бак и крылья цветом «Green boss» от Шевроле Сабурбан.

Колёса были выбраны:

Переднее: 3/19 дюймов от Иж ПС в вилке от ЧЗ-500

Заднее: 130/90 16 дюймов от Москвич 401

И вот, спустя два года, он стоит блистая хромом, но....без двигателя.

После разборки и осмотра от исходного двигателя был оставлен картер и....всё остальное куплено новое. Хотелось повысить ресурс двигателя, не внося серьёзных изменений

в конструкцию. В расточенные до 79 мм цилиндры я установил доработанные ВАЗовские поршни с Гёцевскими кольцами, ВАЗовские «горячие» направляющие клапанов с маслосъёмными колпачками. Все каналы и клапаны отшарошил и отполировал. Использование авиационных подшипников качения позволило снизить шум и потери на трение.

В электрике реализована схема автомобильного типа на управляющих реле. 500 ватный генератор решил проблему электропитания. В фару внедрил отражатель Hella (Мерседес 124 кузов), в «бутербродницу» на баке - датчик уровня топлива, температуры масла, амперметр.

Конструкция рамы позволила в запирающемся подседельном пространстве разместить аккумулятор, сирену и сигнализацию. Двухуровневое сиденье шилось из кожи на заказ.

Прошлым летом прошёл сертификацию в НОЦ БДД и ГАИ.

Откатал сезон и убедился в прекрасной сбалансированности конструкции.

В меру мягкая подвеска хорошо держит дорогу. Передняя вилка работает на 16 см и не пробивает ни при каких обстоятельствах. Жёсткость задних амортизаторов идеальна для езды вдвоём. Рекордно низкий центр тяжести и малая высота седла (около 67 см) способствует вальяжному прохождению поворотов. Переднего тормоза от ИЖ-Орион с одним диском хватает осаживать всю массу мотоцикла и срывать переднее колесо на юз. А его лёгкая «ватность» исполняет роль ABS.



THE DEVOURER OF FUEL

Победитель 3 международного байк-шоу в Минске

Город: Могилев

Владелец: Андрей "MAD"

Строился: 3 года

Двигатель: МТ-11 под 92-й бензин

Объем: - 650

Карбюраторы: Jikov, подобраны жиклеры

Редуктор смещения, цепной, в масле, самопал

Мост: 9-ка

Электростартер

Электронное зажигание от ВАЗ

Рама: переварена, колонка на конических подшипниках, маятник самопал

Вилка: CZ-500 доработанная

Амортизаторы: доработанные МТ-11

Крылья: самопал

Бак (30 л.): самопал

Тормоза:

передний: двойной дисковый гидравлический,

задний: гидравлический ВАЗ

Колеса: передний диск - самодельный, задний - Ford





Резина:
передняя: 150x80/18"
задняя: 170x80/15"
Выхлоп: 2 в 1, самодельная. Звук что надо!
Светотехника, ручки, сидуха и пр. тоже самодельное.



КАСТОМ М-72 ИЗ САМАРЫ

САМАРА
МОТО
САЙТ МОТОЦИКЛИСТОВ 63 РЕГИОНА
www.samaramoto.ru



Этот зеленый чудо-аппарат делался на моих глазах (говорит petrsmehzavoda с сайта samaramoto.ru) и с полной уверенностью могу заявить что он стоит больших денег, ибо в нем столько конструкторской мысли, столько технологий, стока вложено сил и денег, что ни один японский аппарат не стоит.

Все детальки Этого аппарата сделаны либо вручную полностью либо доработаны! нет ни одного узла и агрегатика которого бы не коснулась рука мастера. Рама полностью переключена, задняя подвеска - всё заново. передняя вилка - все переделано!

Двигатель вообще шедевр: коленвал полностью реконструирован, а это вам не в тапки срать! москвичевские поршня, карб автомобильный с подогревом вы-

хлопными газами, сцепление полностью изготовлено заново на базе москвичевского! шестерни ГРМ с предварительным натягом! Зажигание электронное! Генератор 12 вольт.

Коробка переделана вплоть до шестерен! везде стоят сальники, через которые почему-то не просачивается масло!!!! Колеса - полностью самодельные! тормоза на передке вообще гениальное изобретение, хоть и барабанные, но хватают не хуже дисковых!!! Крылья, бак, боковые крышки - полный хендмейк!!!! Все фонарики, поворотники, люстра - все самодельное!!! Подножки - афигеть просто! Руль! приглядитесь! где хоть один проводок и тросик????!!! правильно! всё внутри!!!! даже переключатели все сделаны вручную!!!!



САМАРА
MOTO
САЙТ МОТОЦИКЛИСТОВ 63 РЕГИОНА
www.samaraphoto.ru
2006/06/03

Глушаки - вообще чудо сварного искусства и огромное терпение мастера!!!! да и вообще все детальки не крашенные покрыты хромом с медью или изготовлены из нержавеющей стали с полировкой, которая японцам даже и не снилась!!!!



САМАРА
MOTO
САЙТ МОТОЦИКЛИСТОВ 63 РЕГИОНА
www.samaraphoto.ru

2006/06/03

ЛИТРОВАЯ АКУЛА

Началось все после того, как был изготовлен мотоцикл «Июньский Жук» на базе ижевского двигателя «Юпитер» объёмом 500 куб. см, а точнее, после того, как им было завоевано три призовых места на различных выставках. Это произошло лет пять назад. И если получилось построить призовой мотоцикл вокруг ижевского эксклюзива, то почему бы не попытаться сделать тоже вокруг ирбитского?



В Ирбите бываю, минимум, раза три в год, поэтому информации о заводе и его продукции (серийной и не очень) всегда имеется предостаточно. Там неоднократно удалось посетить и мотоциклетный музей. Вот тогда я и понял, что сердцем нового проекта должен стать легендарный литровый (1000 куб. см) двигатель ирбитского завода. Его внешний вид сразу сразил меня наповал. Но больше всего поразил рассказ замечательного человека, ныне директора музея Александра Буланова, про то, что этот двигатель проектировали для того, чтобы мотоцикл проезжал без ремонта не менее 100000 (Ста тысяч) км. Но, как водилось раньше, если нужно переналаживать большую часть производства для новой продукции, то её рубили сразу и на корню. В этом моторе было всё другое: цапфы коленвала изготавливались воедино с пальцами; привод газораспределения был цепным; на привычном для обычного уральского мотора месте генератора установлен стартер; генератор был повешен на коленвал; однодисковое сцепление; масляный насос увеличенного объема; масляный радиатор; пятиступенчатая коробка передач с задним ходом; и многое другое. Всё это требовало не переналадки производства, а постройки нового. Все эти нюансы двигателя и заставили заняться поисками.

По рассказам их было выпущено около десятка или типа того, а это - 25 лет тому назад. Пойди - найди! Существовали 750-кубовые версии, но они меня не интересовали. В итоге, за год поисков: три - в виде экспонатов музея, один - там же, но установлен на мотоцикле (в дальнейшем они будут взяты для установки на мотоцикл с коляской, который делали минские мастера из «Wolf Engineering»); и ещё один - на мотоцикле, оставшемся у вдовы одного из испытателей. Мотоциклы те, что стояли в музее отпадали сразу. Мотоцикл «вдовы» прошел к





© Roman WONG

тому моменту около 80000 км и смотрелся довольно не плохо, но цена была реально не подъемной. Попался как-то на глаза один вариант у ещё одного человека, который, как оказалось, хоть в мотоциклах и разобрался на твёрдую «двойку», но, как собака на сене, чахнул над ним и продавать не хотел. На этом всё и закончилось, и остались только мечты. Через год «двоечнику» надоело разбирать-собирать двигатель, и он назвал цену «от очень высокого фонаря», которая меня полностью удовлетворила. Поэтому уже через неделю двигатель этот был у меня в руках. В руках оказался двигатель без колец, штанг, со сломанными клапанами и очень большими «косяками» - большое «ЛЕГО» за большие деньги... Да ещё коробка стояла не родная, а от спортивного гаревого Урала.

Но терпение и труд всё перетрут, и вот через пару лет в руках оказалась родная коробка от «литровика».

Зимой 2004-2005 годов неспеша начал прорабатываться проект. За дизайн и технические решения отвечал Олег «EASY», а за воплощение всех тех решений в металл - Володя «МАСТЕР». Внимание акцентировалось только на двигатель и колеса - без этого мотоцикл не поедет, а без остального - легко. Во главу проекта было поставлено условие, чтобы при виде едущего человека создавалось впечатление, что наездник оседлал двигатель, а не привычный глазу обывателя мотоцикл. Из вышесказанного вытекало, что минимализм просто обязан был диктовать условия.

На двигателе выбит серийный номер 001, что означало - он первый и изготовлен где-то 1975 году, т.е. в год моего рождения. Это также внесло свою немалую лепту. Не исключено, что по месяцу он - близнец, как и я. Так что справа он должен быть одним, а слева - совсем иным! Так мы и пришли к тому, что на мотоцикле было решено установить консольное крепление заднего колеса с односторонним маятником.

Внешне двигатель напоминает прямоугольник. Исходя из этого в проекте обязаны присутствовать прямые линии.

МИНИМАЛИЗМ = КВАДРАТ

Но квадрат не ездит - зародился круг. Должен круг плавно переходить в квадрат: переднее колесо округлой формы, заднее - квадратной, рама - плавно переходящий круг в квадрат.

Двигатель представлял собой один большой кусок алюминия - квадратного алюминия, и при полировке он мог превратиться во что-то круглое и зализанное, что сразу нарушило бы весь дизайн. Для того, чтобы придать ещё больше матового оттенка, взяли наждачную бумагу №40 и сделали множество горизонтальных линий на сам агрегат. Для выдержки стиля большая часть деталей должна быть в алюминии, но друг от друга отделена сталью (крашеной сталью) и - НИКАКОГО ХРОМА!

Из того, что было на полках, прорисовалась следующая картина: переднее колесо должно было быть обутом в резину Metzeler размером 140/70-18, которую предстояло одеть на алюминиевый сварной из двух ижевских (орионовских) задних колёс обод размером 4.8x18"; на зад замечательно вписалось колесо O.Z.Racing 9x17" от гоночного авто, обутое в резину Bridgestone 245/40-17. Для насыщенности алюминием применили вилку перевернутого типа SHOWA от кроссового мотоцикла и изготовили траверсы из алюминиевого сплава. Все



алюминиевое отдали на растерзание «наждачке» №40 для обработки в том же стиле, что и двигатель - грубые полосы в одном направлении.

Дело осталось за главным - за рамой. Она должна быть минималистичной, но в свою очередь функциональной, а самое главное - рама соединяет «круг» переднего колеса с «квадратом» заднего. Рама из «просто круглой» или «просто квадратной» трубы не устраивала. Нужна была квадратно-круглая! Но таких не бывает!

Взяли трубу Ø50 из стали марки 30ХГС и прогнали её на прямых вальцах. В итоге, получили «три в одном»: трубу прокатали до нужного радиуса, а внутренняя часть трубы приобрела плоскую форму, а наружная осталась круглой. Эта квадратно-круглая-радиусная труба стала хребтом рамы и заготовкой для маятника.

Заднюю часть рамы изготовили в стиле траверс, а сиденье таким, чтобы его не было видно, когда на него сядут. Для передней части рамы решили взять металлическую пластину, которую вписали в общий вид двигателя, в том числе с помощью небольшого количества краски, для достижения эффекта, когда этот самый двигатель кажется подвешенным. А чтобы двигатель было проще демонтировать в случае необходимости, её сделали съёмной.

Роль глушителей выполняет нижняя часть рамы, которая обмотана термолентой воедино с патрубками для повышения эффекта подвешенного двигателя.

Маятник сварен из двух кусков той самой «квадратно-круглой-радиусной» трубы и обшит листовым металлом. В заднюю часть маятника вварена металлическая крышка редуктора, выточенная самостоятельно из цельного куска металла. И вот уже к ней прикручивается корпус заднего моста со всеми потрохами. Маятник выполнен двуплечим и крепиться к раме через подшипники и ось. А чтобы особо сильно не трясло на тех направлениях, что у нас дорогами зовутся, был установлен моноамортизатор от кроссового мотоцикла ИЖ-205, ход которого для асфальтового применения был укорочен. Амортизатор, естественно, оснащён полным спектром регулировок, как и передняя подвеска.

Так как места под седлом оказалось, в итоге, не слишком много, то вместо одного 12-вольтового аккумулятора было установлено два по 6 Вольт и ёмкостью в 18 А/ч.

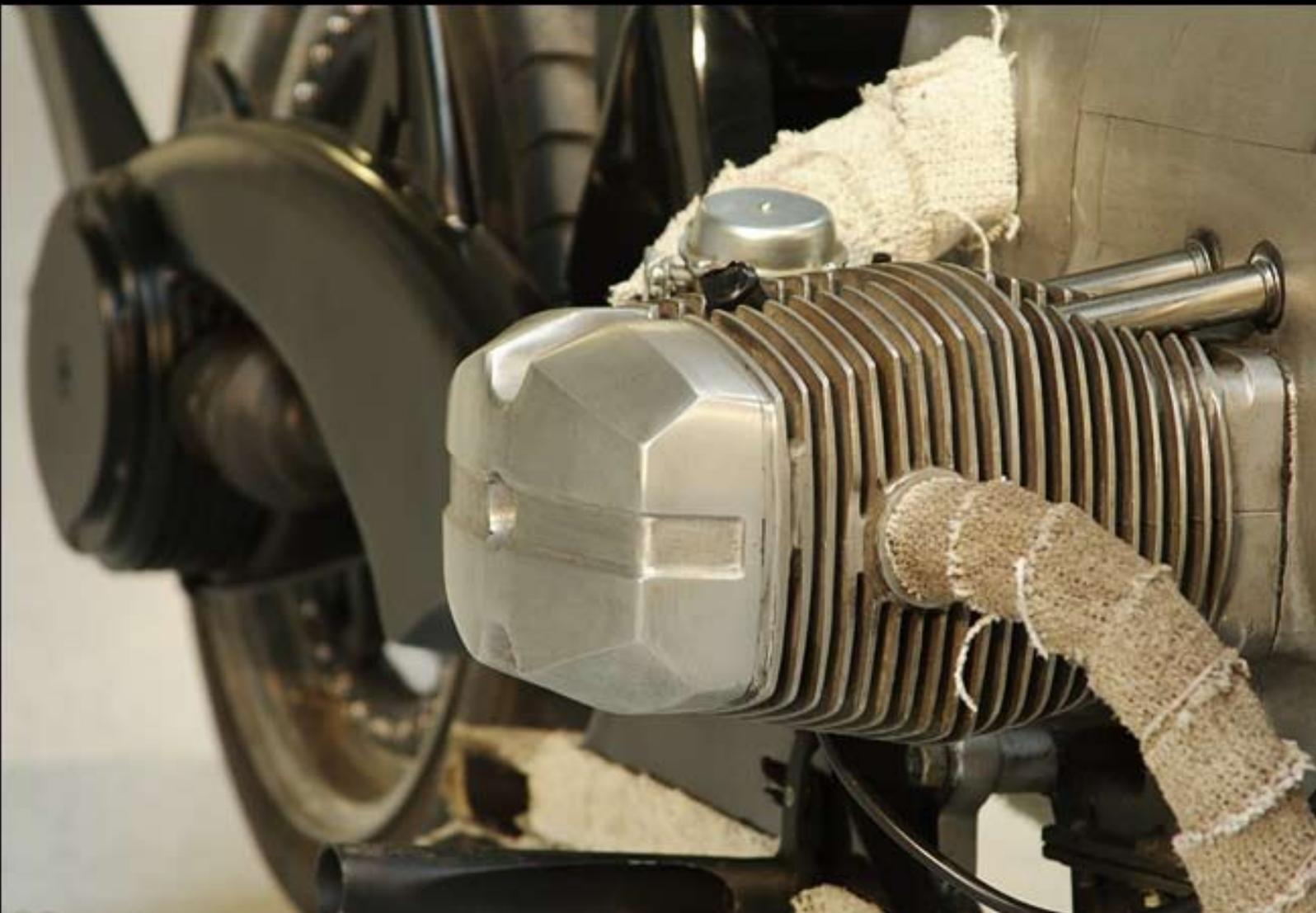
Руль изготовлен из трубы Ø36. Она также прокатана на прямых вальцах для придания нужной формы. В первом варианте на него установили ручку газа, рычаги тормоза и сцепления от ИМЗ М-72.

Время затраченное на постройку проекта от полностью сформировавшейся в голове идеи и небольших чертежей на бумаге до готового мотоцикла - ровно один месяц.

При разработке у проекта не было имени. Имя появилось совершенно случайно перед покраской: при зачистке маятника от лишних швов на боковой его стороне получились пять равномерных полос, напоминающих жабры акулы. Присмотревшись к этой картине, оказалось, что форма маятника напоминает рыбу. Сочетание рыбообразного маятника и выцарапанных «жабр» и дало нужное имя - АКУЛА.

После успешного показа «Акулы» на 8-ом Байк-Слете в г. Ирбите, где она заняла первое место в конкурсе «Крутой передел», было решено показать мотоцикл на 3-ем Московском





Кастом Шоу. Но перед официальным показом нужно было внести некоторые изменения в конструкцию и во внешний вид.

Кто внимательно наблюдал за нашей ездой в Ирбите, то мог заметить, что мотоцикл по прямой ехал немного с наклоном - это перевешивал маятник.

Раз получилась акула, то надо добавить что-то от акулы.

В итоге получился следующий фронт работ: залить свинец в левую полость рамы - для противовеса массе маятника, переварить рулевую колонку - для получения лучшей управляемости, придать маятнику вид акулы, а по мотоциклу раскидать мелочевку в нашем стиле и в стиле акулы. Рычаги выполняли в стиле зубов акул, а также с неким намёком на языки пламени. Взвесив весь фронт работ, мы остановились на сроке в месяц. За месяц до поездки в Москву мы это все и перелопатили.

Наградой за наши общие усилия стали два первых призовых места:

- «КРУТОЙ ПЕРЕДЕЛ» (г. Ирбит 2005 г.);
- «Лучший отечественный мотоцикл» (3-е Кастом Шоу (г. Москва 2006 г.)).

Проехавшись на этом творении рук человеческих, заряжаешься огромным количеством адреналина от энергии, которую он издает; от восторженных лиц, смотрящих в след; а самое главное - от того, как Ты сливаешься с «АКУЛОЙ» и ДОРОГОЙ!



© Roman W

ДА, ЧУТЬ НЕ ЗАБЫЛ... НЕБОЛЬШАЯ
ЗАГАДКА: ГДЕ У НЕГО БЕНЗОБАК?



© Roman WONG

МОТОЦИКЛ «VIRUS»

Мотоцикл «VIRUS» на базе двигателя ИМ3650

Аннотация (техническая характеристика)

Рама: диагональная, стальная, построенная по индивидуальному проекту.

Задняя подвеска: одноплечий маятник с консольным креплением колеса и моно амортизатором с прогрессирующей характеристикой пружины, регулировкой давления в амортизаторе и предварительного поджатия пружины.



Передняя подвеска: телескопическая, гидропневматическая с жестким соединением нижних полу - перьев, ресивером давления и небольшими доработками.

Колесо переднее: трех лучевое, стальное, резина 18R/100. По весу легче стандартного УРАЛовского.

Колесо заднее: трех лучевое, стальное, резина 14R/165. По весу легче стандартного УРАЛовского.

Тормоза задние: однодисковые, ф-220, гидравлические, рабочий цилиндр от мотоцикла ИЖ «ОРИОН»

Тормоза передние: двухдисковые, ф-295, гидравлические, рабочий цилиндр от мотоцикла ИЖ «ОРИОН»

Траверсы по специальному чертежу, стальные.

Двигатель: 666см³, охлаждение воздушно-масляное, охлаждение донышек поршней, масляный насос увеличенной производительности, измененный сапун, поршневая ВАЗ ф-79, клапана увеличенного диаметра, направляющие клапанов ВАЗ, пружины увеличенной жесткости, титановые тарелки клапанов, дюралевого штанги толкателей клапанов, спортивный распределительный вал.

Зажигание: электронное из комплектующих ВАЗ (коммутатор зажигания, датчик Холла, катушка зажигания, «вакуумник») с сохранением механического опережения зажигания.

КПП от мотоцикла «Днепр» со ШРУСом на выходе из коробки.

Главная передача: кардан с главной парой 9-ка.
Запуск: электростартер.
Впускные и выпускные каналы шарошечные и полированы.
Карбюраторы «JIKOV» с системой динамического наддува, возможен вариант с карбюраторами «MIS».
Воздушный фильтр ВАЗ «классика».
Генератор 500 ватт.
Тюнинговая приборная панель.
Руль типа «Clip-on».
Выпускная система типа 2 в 1 с тюнинговым (прямоток) глушителем из нержавеющей стали.
Вес всего мотоцикла 200кг (без бензина).
Гидравлический, регулируемый демпфер.
Указатель температуры масла.
Тюнинговые подножки, рычаги переключения передач и тормоза.
Блокировка включения 1-й передачи с необрушенной боковой подставкой.
Пробег: 6 тысяч км.



ЗЛОЙ СТРИТ - ОСЬ



Идея постройки стритфайтера почему-то появилась внезапно. Работа закипела почти сразу, как известно мотоцикл начинается с рамы, недолго думая, слепил дуплексную раму из Ураловской с измененной задней частью. Подумал получше и понял, стрит не стрит, если у него нет пространственной рамы. И тогда работа закипела по настоящему - закрутились огненные колеса болгарки, засверкала сварка и т. д. В итоге через две недели появилась почти готовая весом 11 кг и при этом более жесткая на кручение рама. Результат порадовал, так как главной целью было построить легкий мотоцикл, т.е. выбросить все что выбрасывалось, отрезать что отрезалось.

Двигатель подвесил за все, что только можно на нем зацепиться (причем по центру относительно мотоцикла) - это родное крепление с тремя шпильками,

верхние шпильки цилиндров, и за картер двигателя над маховиком (думал, будет мало).

После того как двигатель был подвешен, занялся маятником. И наконец с третьего раза, пожертвовав все-таки весом получилось то, что надо. Смещение редуктора на 33 мм позволило установить заднее колесо с резиной шириной 160 мм. Амортизаторы Ижа не знаю почему, но работают нормально, ни одной сопли за сезон. А вот с передней не все гладко. Было два варианта: оставить родную или взять Ижевскую пневматику. Родную оставил по нескольким соображениям. Первое - не хотел варить правое перо аргоном т. к. передний тормоз двухдисковый и необходимы крепления для второго суппорта, второе - казалось, она будет мягкой.

Теперь колеса. Какие? Импортное литье взять негде, да и цена. Попробовал сделать сам - получилось. Но не с первого раза, не понравился рисунок и вес. Вторая версия оказалась лучше, взял трубу тоньше и спиц сделал пять (было шесть) и удивился когда взвесил готовое переднее колесо, оно легче Ижевского заднего литого на пол килограмма. С тормозами просто: суппорта Ижевские, передние тормозные диски тоже от Ижа, задний - AUDI-80 проточенный до толщины 5 мм. Главный заднего тормоза с Мерседеса, передний все с того же Ижа и завершают картину армированные шланги на перед и зад.

По облицовке решил - минимум заднего пластика, минимум бака и минимум всяких лампочек (осталась только заряда аккумулятора). Стоп сигнал с какого-то скутера, передние фары с авто.

Ну конечно, самое интересное силовой агрегат. Начал с поршней. Днепровские выше Ураловских на 11 мм, отлично. Поставил, но чтобы заставить их прокрутиться пришлось снять фрезой столько, что стало страшно, будет ли он вообще работать? После проливки все сомнения куда-то делись, наверное от радости, она показала цифру 11,5! Родные клапанные пружины в утиль, на их место от AUDI-100, направляющие из качественной бронзы. С впуском и выпуском сразу все ясно. Фильтры само-



дельные, сопротивления у них нет т. к. в качестве фильтрующего элемента 6 видов сетки (главное чтоб воробьи не залетали). Родные карбюраторы душат мотор на высоких оборотах из-за малого диффузора, поставил MIKUNI, у них он на 6 мм больше. Без прямоточного глушителя тоже не обойтись, опять же не будет помех газам, ну звук что надо. Добавил второй масляный насос, дополнительная смазка на коленвал и его подшипники, электронное зажигание от ВАЗа с родным ураловским механическим регулятором опережения. В догонку облегчил маховик (снял около 3 кг), сцепление с одним диском и венцом для стартера. КПП тоже не осталась без внимания. Колесо заднее на 16 дюймов, для динамики хорошо, но вот с максималкой туговато хоть и девятка в редукторе. Диагноз - НУЖНА ПЯТАЯ. Такая переделка возможна только с днепровской КПП. Пришлось повозиться не одну неделю над шестернями, сектором и вилками, но зато теперь в КПП есть пятая с передаточным отношением 0,7 : 1,0. Включается она родным рычагом задней передачи, но электроприводом.

Когда установил коробку на место понял, что резиновая муфта ну ни как не хочет помещаться на свое место, мешает рама. Решением оказалась вторая крестовина.

Настал тот момент когда нажав на кнопку стартера, завел мотор, ехать что-то не хотелось, двигатель дымил хуже Ижа в который явно перелили масла. Долгие поиски непонятного явления в головках, цилиндро-поршневой группе, карбюраторах и системе с двумя масло насосами результатов не дали - движок продолжал нагло дымить. Как выяснилось позже (причем случайно), все оказалось намного проще. Из-за высокой степени сжатия не выдерживали родные алюминиевые прокладки и в цилиндр масло попадало из сливного отверстия в головке. Только после установки медных все заработало как надо.

На ходу мотоцикл ведет себя хорошо. Мотор в подвешенном состоянии чувствует себя отлично, легко крутится до макс. оборотов, а районе 4000 об/мин мотор обзавелся хорошим подхватом.

Техническая характеристика

Общие данные:

Сухая масса 153 кг

Длина 2010 мм

Высота 1100 мм

Ширина 690 мм

База 1430 мм

Дорожный просвет 160 мм

Объем бака 14 л.

Макс. скорость 185 км/ч

Двигатель:

Рабочий объем 649 см³

Степень сжатия 11,5

Мощность 52 л. с.

Карбюраторы Mikuni

Выпуск прямоточного типа

Система зажигания электронная от ВАЗа

Запуск стартер

Трансмиссия:

Сцепление однодисковое

КПП пятиступенчатая (передаточное пятой - 0,7)

Передаточное отношение главной передачи 3,89

Тормоза:

Передний двухдисковый, суппорта и диски Иж

Задний суппорт Иж, тормозной диск AUDI 80

Шины:

передняя 100/90-18"

задняя 160/50-16"



КОСТОТРЯС

Вот и я наконец то достроил свой чоппер. За основу был взят ИМЗ 8.103.30

На данный момент от 8.103 не осталось ничего - совсем ничего, даже мотора и представьте себе документов. Строился он как ортодоксальный чоппер без мыслей об универсальности и практическом применении.

Жесткий, громкий, длинный и низкий - кароче все как я хотел. Всякий хлам не относящийся к движению отсутствует: как то электростартер, передние тормоза, зеркала, повороты и прочее хламье. За зиму осталось подобрать последние косяки в виде не везде качественного крепежа и бензошлангов.

Техническая характеристика

Двигатель Урал 825сс заводской (доработаны и отполированы каналы, отполированы доньшки поршней, клапана, камера сгорания)

Система питания

Карбы BING

переходники(дюраль) собственного изготовления

воздушные фильтры HI-Flow

Бензокран КР-33

Зажигание Уктус

Выпускная система собственного изготовления

КПП: Днепр (стандартная)

Кардан:Вилки - урал и днепр,ГУК от Днепровской коляски

Редуктор: М67- порезан болгаркой и отполирован, 10 пара

Ходовая часть

Рама собственного изготовления

Заднее крыло собственного изготовления

Бугели собственного изготовления

Заднее колесо (диск Волга) собственного изготовления

Ступица собственного изготовления

Резина 195-65-R15

переднее колесо собственного изготовления

Резина 2.75/19

Ступица собственного изготовления

Вилка Орион (доработана)

Траверсы с авиамоторки

Оси собственного изготовления

Тормозная система

Суппорт Tokico(кронштейн и тяга доработаны)

Главный цилиндр Brembo

Тормозной шланг армированный

Тормозной диск и переходник (дюраль) собственного изготовления

Сиденье (железная задница)

собственного изготовления

Органы управления

руль м72, ручки,ножки, стойки,

кронштейны, крепежи, вынос ног,

кик-стартер собственного изготовления

подножка собственного изготовления





Победитель Мотофестиваля "Полный газ"- 2006 г. Кемерово

Построен в Новосибирске в 2006г.

Владелец: Роман Вождь, мастерская HAMMERBIKE Customs

Время постройки 9 месяцев.

Двигатель: Жидкостное охлаждение, 750сс, Тюнинговый распредвал, Клапаны большего диаметра, клапанные пружины AUDI, Все каналы полированы, зажигание автомобильное, Инерционный наддув.

Мощность 50 л.с., Донором служил Ментовский Урал-Патруль

Рама полностью самодельная

Вилка На базе Орион

Передний тормоз BREMBO

Переднее колесо 120/18, заднее 180/16





БОБЁР - ВЫДЫХАЙ!

Неизвестный, но очень симпатичный бобер...





ПОЛЬКА

Неизвестная Польша. Из Польши...



Особое внимание на ВШК.

Мотик собран из М-72 и К-750.



МОТОЦИКЛ ОТ VIKINGS MC TVER

Мотоцикл был собран моими друзьями из Vikings MC Tver. Любуйтесь.

Владелец: Сергей, Vikings MC Tver.

Город: Тверь.

Двигатель: K-750.

Переднее колесо: сварное Vikings MC Tver.

Заднее колесо: сварное Vikings MC Tver.

Бак: мотоцикл "Москва".

Эксклюзивные детали: Vikings MC Tver.

Сайт клуба:

www.vikingsmctver.ru





ЗЛОЙ ВОЯЖ

Был он в куплен оригинале с пробегом 125 км. Взят под сварку - болгарку, так как в оригинале это половина чёппера (передняя часть и осталась без изменений) и половина эндуро ... (она и была снесена).



Сначала год собирал железо для проекта, в это время поставил двиг на свой Урал и накатал на нём 7000км, правда коробка прошла токо 2000... вилочки зело хлипкие сделаны и вилочку 1-2 -й скорости видимо повело, на нейтралн вторичный вал дёргался. Вилочку заменить не удалось, так пришлось подточить шестерню... Когда появился передний диск и была выточена передняя

ступица, то смог поставить уж на колёса. И стало чёто вырисовываться. Задняя часть была занижена по максимуму. Родной бак оказался уже чем сидуха, поэтому был расширен на 10 см, конусными вставками и в него был вварен туннель и вварена новая горловина от Газ24. Получилось 29 литров, для дальняка самый смак.

Заднее крыло из двух крыльев, от 56-го и какой планеты-юпитера, сварены и разварены в ширину. Чтоб не портить данное дело здоровенным номером, номер был перенесён на кофр. Переднее крыло родное, расширено и удлинено. Стопарь от трактора. Оптика от К-750 и дополнительные габариты сварены из куска фары от чешского комбайна (красивая оптика очень) и куска от Ижовской фары. Поворотники из Луиса (подарок Jaricksona). Карбюраторы от Хонды, пришлось подбирать жиклёры, подошли от Жигуля на 109 (расход пока неизвестен, ибо залить полный бак, эт разорение).

Передняя вилка и дисковые тормоза от Ямахи, удлинена вставками-переходниками. Вынос от Драгстара, после сварки-болгарки подошёл на Урал.

Багажник из нержи и полированных точёных алюминевых штанг от какогоо двигателя, получилось лучше некуда.

Электрическая часть на 9-и релюшках. Покраска чёрной глянцевой краской и сверху матовый лак Сиккенс, результатом доволен как слон.



С кожаными работами решил поприкалываться, сидухи и на шлёпки на бак сделали на заказ, остальное уже сам клепал.

На дороге ведёт себя отлично. Крейсерская скорость 110-120км/ч. Да и из за выноса в поворот не заложить. Подвеска отработывает как надо, не то что родная дубовая ... Электростартер это гут.

Основа: Урал Вояж 720сс

Вилка-тормозная система: Ямаха ХJ650 ~81года

Руль: Дрэг Бар на 110см из нержавеющей стали

Пульты: Ямаха ХJ650

Карбы: Хонда СВ400

Переднее колесо: обод от харлея, ступица точёная, спицы Днепр. 130/90-16 Mitas

Заднее колесо - тормозная система: родное от Вояжа. 150/80-16 Dunlop

Аморты: от харлея

Вынос: Ямаха Драгстар 650

Заркала, кофры, поворотники: по каталогу www.Louis.de

Аккумулятор: 28ач

Генератор: 500ватт

Люстра: К-750 - 55/60W. габариты 2 на 55/60W

Глушители: прямоток

Наездил уже каких 700км. Ну мост естественно поливает всё маслом, на пару с сапуном коробки. Самое хорошее, что теперь Урал не токо прёт как стадо мамонтов но и тормозит! Дисковые тормоза даже лохматых годов, это Гут. Задница хорошо отзывается о широкой сидухе и генекологическое кресло это Гут. Забыл токо одно, крепление для флажстика приделать... Так что незнаю куда ж приделать оппозитный флаг ...

Всё сделано мной в гараже и лакокрасочные работы тоже. Кроме ступицы, переходников (токарных работ) и тп и выведения переднего колеса и обтяжки сидух.



МОТОЦИКЛ ИЗ ТАМАНИ

Этот мотоцикл что-то победил в Тамани 2006. Я там не был, поэтому ничего про него не знаю.

Фотки были найдены в инете.





ЧУЖОЙ

Этот мотоцикл занял "первое место" в номинации "Лучший передел с двигателем ИМЗ" на Ирбитском байк-шоу 2006

Тип: шоу-стопер

Год и время постройки: 2006/7 месяцев

Двигатель: урал ИМЗ-650 стоковый

Перед:

Колесо: 4.8x15"

Шина: 140/90

Тормоз: гидравлика ИЖ

Амортизатор: стоковый ИЖ

Зад:

Колесо: 9x15"

Шина: 225/60

Тормоз: гидравлика ИЖ

Амортизатор: жигулевские

Выхлоп: резонатор

Цвет: золото инков

Автор/клуб: Hens/Демоны Спокойствия (Чайковский) www.dc1859.ru

Интересное техническое решение: вся конструкция мотоцикла





Отъездив сезон на своем RedBike мне довелось посмотреть видео American Chopper и я впал в состояние “хочу такойже!!!”

И красный был нещадно разобран, чтоб стать донором агрегатов для нового байка. Рама неожиданно далась легко, и была закончена за пару недель. далее был черед вилки. К сожалению найти подходящих труб на вилку не удалось, поэтому был предпринят радикальный способ - я скрутил пару уральских перьев, выточив длинные шпильки с резьбой.

Были также выточены чашки под конические подшипники и вилка была поставлена на свое законное место. Вся эта конструкция была поставлена на колеса, позаимствованные у красного же. И так впервые я увидел свой мот. Шок. Снял нервное напряжение пивом. На почве этого была выдвинута идея, что такой байк должен заводиться с кнопки. На ближайшем заводе за бутылку мне выточили венец и был куплен вихревский стартер. Постановка на двигатель заняла некоторое время, но все закончилось благополучно. Вопрос аккумулятора был решен покупкой аккумулятора от упсы на 17 ампер.

Пробный запуск. Все работает и мот опять полностью разобран. Хотел снова покрасить мот в красный цвет, но решил покрасить в зеленый как в написано в доках. Купил поллитра самого





темного зеленого металлика какой был в подборе. Все удовольствие вместе с лаком обошлось в 300 рублей. Все, мот покрашен. Окончательная сборка и подгонка заняли почти все лето, и наконец свершилось.

Первый выезд. Шок. Мот получился, мягко говоря, шоу-байком, для езды мало приспособленным, что не мешало мне совершать ежедневные покатушки по городу. Все лежащие менты были мои. Боялся за вилку, но как показала практика напрасно. На сухой раме оказывается можно ездить. Вот в принципе все мои выводы. Если кого что заинтересовало пишите в личку, постараюсь ответить.



КАСТОМ М - III



Это чудо кастомайзинга я увидел на байк-шоу "МотоГарь" которое проводилось в г.Лубны на Украине, 19.8.2006г.

Создателя этого кастома знают под именем Messer, сам он из города Светлогорск, Украина. Сразу скажу что в разговоре с Messerом я не вдавался в подробности о создании байка.

ОПИСАНИЕ:

Рама: Кастом. дуплекс.

Двигатель: КМЗ МТ 11 доработанный

Пуск: скартер/кик

Коробка: 5ст

Вилка: рычажка, нержавеющей сталь.

Колеса: переднее н/а дофига спиц, заднее диск от мэрса, резина 16/70/180

Бак: Кастом, 19л



КАСТОМ ИЗ КИЕВА

Рассказывать особо нечего, просто есть желание показать работу киевских оппозитчиков.



02.11.2005



Создатель: DoZer г.Киев

Двигатель: кмз

Зажигание: электронное

Карбы: "РАКО"

Воздушные фильтры: "K&N"

Выхлопная система: BOSAL Exclusive

Коробка передач: стандартная, 4х ступенчатая

Редуктор: ускоренный

Рама: стальная, дуплексная, softail с верхним амортизатором

Рулевая колонка: 45` на конических подшипниках

Амортизатор: газомаслянный, регулируемый

Вилка: доработанная "орион"

Траверсы: дядя вася инженеринг

Руль: оригинальной конструкции из двух частей, с встроенными переключателями (light, engine stop, horn)

Ручки: самодельные (сталь, кожа)

Форварды: собственной конструкции

Тормоза: "орион"

Седло: ДыкЪ "NOMAD" Quality Leather Parts

Колесо пер.: R19, 68 спиц. "MITAS" 100/90

Колесо зад.: R15, 76 спиц. "BARUM" 205/60

Отдельное спасибо за помощь : Саша "FM" (изготовление рамы), ДыкЪ///Ёлы-Палы (седло), Андрей "Балу" (гальваника), Евгений (токарно-фрезерные работы), Жэка.









© 2007 by OPPOZIT.RU
Распространяется бесплатно
по сети Интернет

