



Д е к а б р ь 1 9 6 0

За рулем

№ 12



Вы прочтете:

**ЗАВТРА НАШЕГО  
МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ**

**160 ТЫСЯЧ СТАРТУЮТ  
В СПАРТАКИАДЕ**

**СЕМЬ ДНЕЙ В АМК**

**НОВОЕ В ПРАВИЛАХ**

**ПРОГРАММУ НАДО  
ПЕРЕСМОТРЕТЬ**

**АВТОКРОСС В  
СТРИГИНСКОМ БОРУ**

**ВПЕРВЫЕ ГОРНАЯ ТРАССА**

**КАЛЕНДАРЬ ВСТРЕЧ  
1961 ГОДА**

**ИМ ВРУЧЕНЫ ЗОЛОТЫЕ  
МЕДАЛИ**

**ЧЕМПИОН СТРАНЫ**

**«ЦКЭБ-ЯВА» В ЧИСЛЕ  
ЛУЧШИХ МАШИН В МИРЕ**

**И. ПЛЕХАНОВ И  
Л. ДРОБЯЗКО — ГЕРОИ  
ГАРЕВЫХ БАТАЛИЙ ЗА  
РУБЕЖОМ**

**РАЗМЫШЛЯЯ НАД  
ИТОГАМИ НЕДАВНИХ  
СХВАТОК**

**ДЛЯ МОЛОДЫХ  
ВОДНОМОТОРНИКОВ**

**ВДОЛЬ БЕРЕГА ЭГЕЙСКОГО  
МОРЯ**

**КНИЖНАЯ ПОЛКА**

На первой странице обложки: на соревнованиях по автомобильному кроссу.

Фото В. Довгалло.



Укрепление братских связей между народами СССР и Чехословакии способствовала мотоэстафета «Москва—Ужгород», которая проводилась в связи с месячным чехословацко-советской дружбы. Ее маршрут проходил по местам исторических боев Великой Отечественной войны. На снимке: старт мотоэстафеты на Манежной площади в Москве.

Фото А. Золотарева.



С 1 января 1961 года вводится в жизнь единые правила уличного движения и новый ГОСТ на дорожно-сигнальные знаки (см. стр. 8—9). На многих магистралях уже закончилась установка новых знаков.

Фото А. Золотарева.

В Ужгороде проходило первенство страны по многодневным гонкам (см. стр. 14—15).

На снимке: чемпион СССР в классе до 500 см<sup>3</sup> мастер спорта Н. Соколов (№ 77) на трассе заключительных скоростных соревнований.

Фото В. Егоров.



# НОВОЕ В МОТОЦИКЛОСТРОЕНИИ

Беседы с работниками конструкторских бюро и мотозаводов.

## СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ И УНИФИКАЦИЯ

**В. РОГОЖИН,**  
начальник и главный конструктор  
ЦКБЭ мотоцикlostроения

«При нынешних объемах производства в СССР проведение экономической обоснованной специализации и кооперирования является жизненно неотложным делом». Эти слова из решения июльского Пленума ЦК КПСС целиком адресованы также и к нашей мотоциклетной промышленности.

СССР прочно занимает первое место в мире по количеству выпускаемых мотоциклов. Но перспективные планы идут гораздо дальше. Они рассчитаны на то, чтобы в недалеком будущем наша страна стала в ряд ведущих по производству мотоциклов на душу населения.

Специализация как раз и является главным направлением, на котором должна решаться эта задача.

При социалистическом плановом хозяйстве, где отсутствует конкуренция, нет никакой необходимости организовывать на одном предприятии производство мотоциклов нескольких моделей. У нас есть все возможности специализировать заводы на выпуске одного основного типа и тем самым резко поднять производительность труда при значительном снижении стоимости, ибо специализация открывает зеленую улицу комплексной автоматизации производства с широким применением поточных линий.

Сейчас уже немало сделано для специализации заводов: в Минске выпускается мотоцикл класса до 125 см<sup>3</sup> (он будет заменен моделью 250 см<sup>3</sup>), во Владимирском совхозхозе — до 175 см<sup>3</sup>, в Удмуртском до 350 см<sup>3</sup>, наконец, Ирбит и Киев изготавливают тяжелые мотоциклы.

Осуществлена специализация в производстве мотороллеров и мотовеселенцев, а также мелких серий спортивных и гоночных мотоциклов.

Рост мотоциклетного производства ставит на повестку дня вопрос о создании специализированных предприятий по выпуску запчастей, потребность в которых сейчас еще не удовлетворяется. Специализация производства определяет максимальную унификацию одноклассных узлов и деталей. Последнюю намечено провести по трем группам:

мотоциклы с двухтактными двигателями, силовая передача у которых осуществляется посредством втулочно-роликовой цепи;

мотоциклы с четырехтактным двигателем и карданным валом; уникальные гоночные машины.

Вот как, например, выглядит осуществляемая сейчас унификация двигателей по диаметрам цилиндров:

	Рабочий цилиндр в см	Число цилиндров	Диаметр цилиндра в мм	Код поршня в мм
Мотороллеры	200	1	62	66
"	175	1	62	58
Мотоциклы	350	2	62	58
"	175	1	62	58

Будет осуществлена унификация по поршневой группе мотоциклов ИЖ, «Ковровец» и мотороллеров «Вятка».

В новой модели «ИЖ-Юпитер» (до 350 см<sup>3</sup>) использован двухцилиндровый двигатель (объем каждого цилиндра — 175 см<sup>3</sup>), по конструкции аналогичный двигателю «Ковровец-175» и будущей модели мотороллера «Вятка-175».

По поршневой группе будут унифицированы и мотороллеры «Тула». Такая унификация облегчит снабжение потребителей запчастями.

В 1961—1962 годах Ирбитский и Киевский мотозаводы перейдут на выпуск единой унифицированной модели мотоцикла с рабочим объемом двигателя 650 см<sup>3</sup>. В новой конструкции будет обобщен опыт и лучшие достижения обеих предприятий.

Двигатель новой машины будет верхнеклапанным. Цилиндры могут изготов-

ливаться из различного материала, но они обязательно должны быть взаимозаменяемыми. В двигателе принята компоновка масляного, разработанная Киевским заводом. Она обеспечивает возможность отливки картера под давлением.

В целях повышения ремонтоспособности коленчатого вала в новых машинах он будет разъемным и с усиленным шатуном подшипником. В новом двигателе сохранен воздухоочиститель. Ирбитского завода, но дополнительно к нему будут сделаны закрылки для забора воздуха из зоны меньшей запыленности. Четырехступенчатая коробка передач усовершенствована механизмом запуска и переклюкания (последний будет закрытым).

В унифицированной модели намечено использовать раму с рычажной подвеской Киевского мотозавода. Задняя вилка с шарнирным соединением и усиленными амортизаторами (автомобильного типа) и передняя телескопическая вилка с подпрессоренным передним щитком [типа М-62] тоже будут взаимозаменяемыми.

При размере шасси 4-17" торсионные барабаны с лабиринтным уплотнением будут иметь диаметр 203 мм и ширину колесной 35 мм. Диаметр оси колеса коляски — 20 мм.

Подвеска коляски и ее колеса будут такие же, как и в конструкции К-750.

Унификация моделей мотоциклов Ирбитского и Киевского заводов сделает их совершенно существующих, значительно облегчит эксплуатацию и ремонт.

## ПЛАСТМАССЫ НА СМЕНУ МЕТАЛЛУ

**Инженер Н. ПОЛЯКОВ,**  
начальник лаборатории стендовых испытаний ЦКБЭ

**В** нашу жизнь широко и властно входят новые материалы, рожденные современной химией. Воз пластмасс, синтетических смол, искусственно-волокна немислимо сегодня развитие техники.

Для технического прогресса в мотоцикlostроении особую роль играют пластмассы. Трудно даже назвать все возможности их использования. Бензо-

баки и грязевые щитки, облицовка и защитные шорты карбюратора, рычаги, патрики, даже боковые коляски — все это можно делать из пластмасс.

С вводом в строй новых мощностей химической промышленности и увеличением производства синтетических материалов пластмассы все больше будут вытеснять металл из конструкций мотоциклов, мотороллеров, мопедов.

О том, какой это дает эффект, можно судить хотя бы по экспериментальному образцу ижевского мотоцикла, многие детали которого сделаны из пластмассы. Он на 12 кг легче обычного ИЖ-56.