

# НЕ ВИДАТЬ ТЕБЕ ГРИБКОВ, ДЕДУЛЯ!



В моем детстве ни одна игрушка не залеживалась и пары дней в первозданном виде. Детство, видно, продолжается: та же участь постигла и старенький «Урал». Его мне подарили дед, приговаривал: «Вот отремонтируешь – будем ездить за грибами». Да где ж вы видели мальчишек, которые восстанавливают игрушки!.. Но я взялся.

И все-таки «Урал» восстановил! Но, на горе дедуле, заехал в местный байк-клуб, а здесь столько наслушался о реальных и нереальных проектах усовершенствования ирбитской «заготовки», что голова пухла от обилия идей. Родились и собственные.

Работу начал с фейерверка искр от «болгарки»: от «родной» рамы осталась только рулевая колонка. Другая, почти не переделанная часть, – «задок» от рамы «Днепра», «погибшего» в поединке с автомобилем. Спросите, зачем он мне? А затем, что только в комбинации «днепровской» задней части и расширенного «ураловского» маятника можно вместить резину шириной 185 мм, надетую на «мерседесовский» диск диаметром 14" с вваренной в него «ураловской» же ступицей. Завершили композицию «жигулевские» амортизаторы. Заднее крыло закрепил на маятнике.

Переднее колесо, дисковый тормоз и гидропневматическую вилку, как водится, взял от «Ижа». Поскольку мотоцикл замышлялся как чоппер, вилку «завалил»: изготавлив более широкие траверсы и удлинил перья на 120 мм. Причем удлинители выточил без отверстий для подкачки воздуха – счел их лишними. Да и плоские торцы перьев выглядят над поверхностью траверсы

лучше, чем вечно «сопливые» ниппели. Чтобы предотвратить «расколбас», по обеим сторонам вилки установил демпферы – их функции несут газовые амортизаторы от задней двери ВАЗ-2104. Газ из них по старости вышел, но сохранившееся масло гарантирует мягкий и плавный поворот руля. Пластина, скрепляющая наконечники перьев, не дает удлиненной передней вилке «скручиваться» при торможении.

В двигателе изменил только систему смазки. Увеличил производительность масляного насоса (пристыковал к штатным шестерням дополнительные) и установил радиатор для охлаждения масла от ЛуАЗа. Теперь масло после фильтра направляется в радиатор.

В механизме сцепления вместо двух «ураловских» ведомых дисков установил один от «Москвича-408» – он с демпферными пружинами. Они заметно сглаживают рывки при троганье и переключении передач. Благодаря этому эластичная муфта (несмотря на большой угол наклона карданного вала) служит уже третий год. Я думаю, это решение оценят многие владельцы оппозитов с широким задним колесом, утомленные ежемесячными заменами этой муфты.

Разместить автомобильный диск в маховике стоило немалых трудов: при-

лось переделать почти все детали механизма сцепления. С маховика сточил все лишнее, чтобы в него вписался еще и зубчатый венец для стартера. Кстати, благодаря этому весь узел стал легче, отчего мотоцикл разгоняется резве.

Стартер приспособил от ВАЗ-2110 – он маленький и аккуратный, с редуктором. Электричества требует немного – мотоциклистского аккумулятора емкостью 14 А·ч хватает за глаза. Стартер занял место воздушного фильтра – он крепится на алюминиевом фланце, прикрученном болтами к картеру коробки. Для надежности при сборке нанес на сопрягаемые поверхности его и картера эпоксидную смолу с алюминиевой стружкой.

Задумался было о фильтрах низкого сопротивления. Но когда в магазине



Комбинированный прибор: велоспидометр на жидкокристаллическом дисплее + тахометр на светодиодах.



Фильтр «нулевого сопротивления» от АКП автобуса Mercedes.



Масляный радиатор от ЛуАЗа снизил температуру масла.