

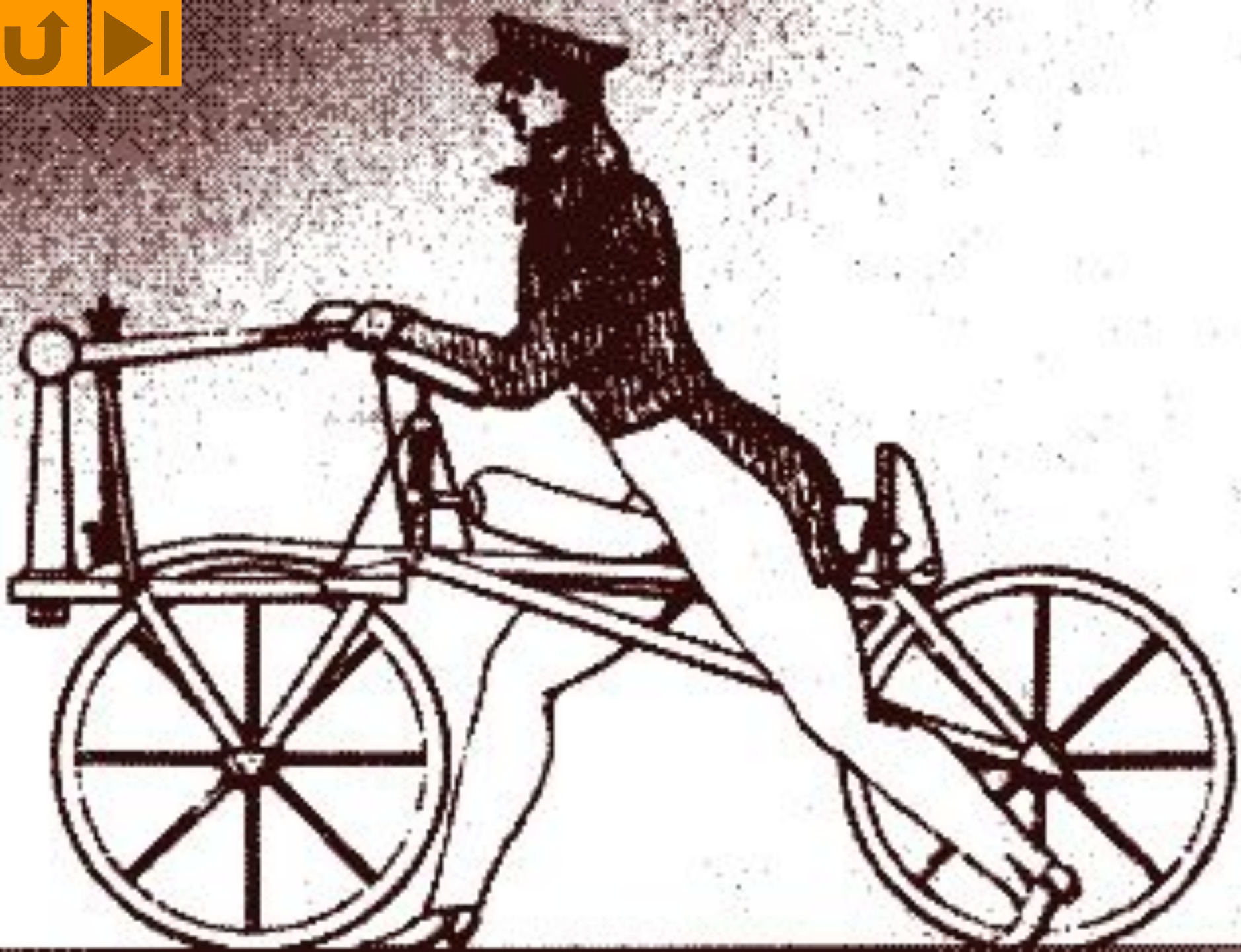


# «История создания Мотоциклов».

# ПЕРВЫЕ МОТОЦИКЛЫ.

- «ВЕЛОЦИФЕР»
- ПАРОВОЙ ВЕЛОСИПЕД СИЛЬВЕСТРА  
Роупера
- ПАРОВОЙ ВЕЛОСИПЕД ПЕРРО
- ВЕЛОСИПЕД ЛЮЦИУСА КОУПЛЕДА
- «ПОВОЗКА С БЕНЗИНОВЫМ МОТОРОМ»
- «ИЖ-1», «ИЖ-2», «ИЖ-3»
- «ИЖ-4»
- «ИЖ-5»

**Завершить показ**






# «Велоцифер»

- Именно так назвал свою машину граф Меде де Сиврак, впервые представивший свое изобретение пораженным парижанам в саду Пале-Рояль в июне 1791 года. Устройство новинки было просто до предела: горизонтальный деревянный брус длиной около метра, от которого спереди и сзади отходили вниз по две вертикальные стойки, к нижней части стоек крепились оси колес. Никакой по-пытки сделать колесо поворотным не было, зато спереди аппарат украшала конская голова, сзади - хвост, седло также было заимствовано от лошади. Приводить в движение цепорифер следовало, отталкиваясь кончиками ног от земли, изменять направление движения либо наклоном машины, либо, остановившись, перестановкой переднего колеса. Но даже в таком несовершенном виде машина завоевала немало поклонников во Франции. Ее успеху не помешала даже Великая французская революция - так же как и ее распространению: седоков на двухколесных "велоциферах" (такое название получила новинка к началу XIX века) увидели улицы Германии, Великобритании, даже России.





# Паровой велосипед Сильвестра Роупера.

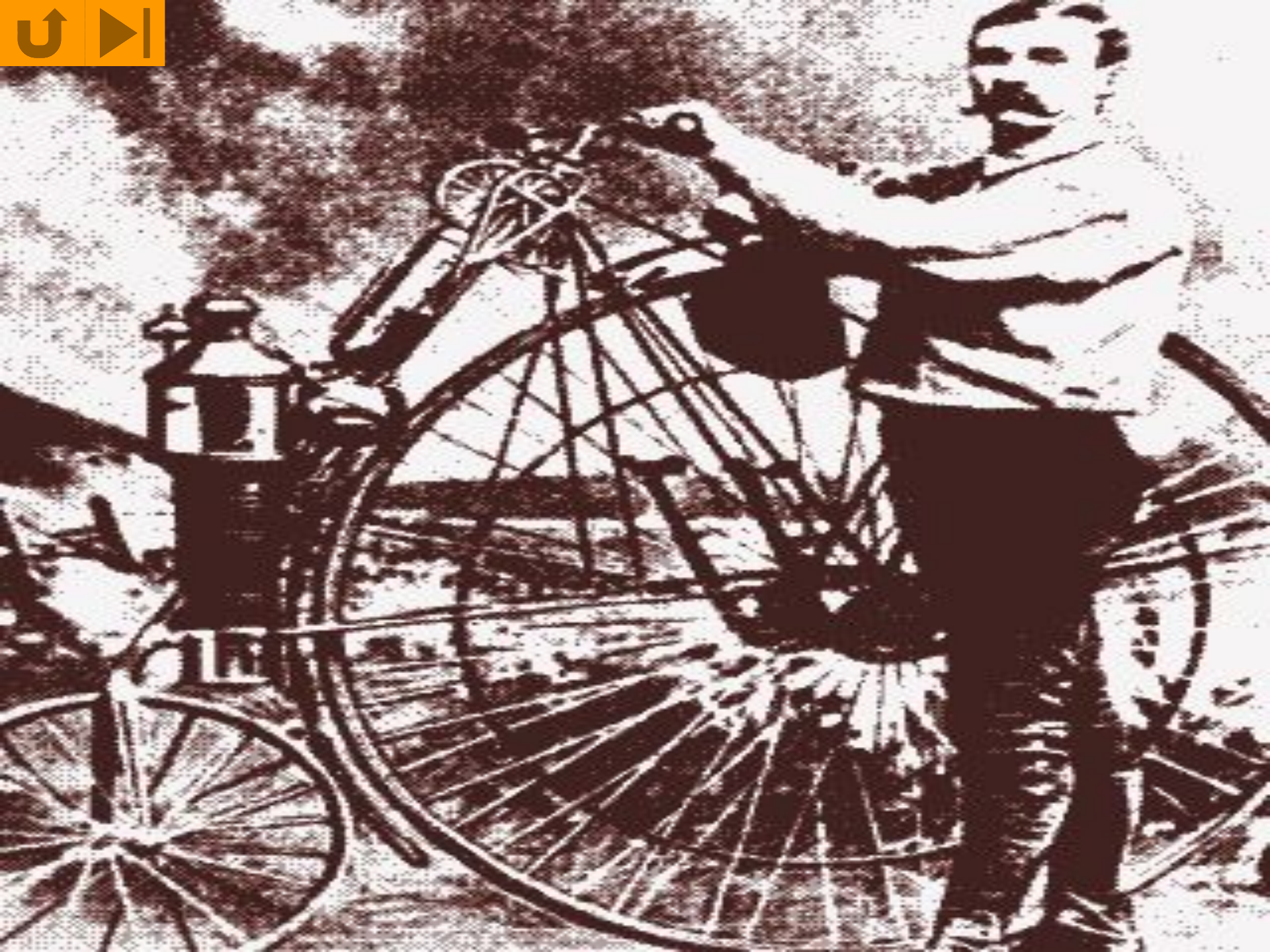
- Сильвестр Роупер за основу взял велосипед "Хэнлон" с железной рамой, деревянными колесами, усиленными железными ободами, и кованой передней вилкой. Позади сиденья водителя была подвешена на подпружиненных крюках (для смягчения толчков) паровая машина. В нижней части внушительного цилиндра располагалась топка (топливом служил мелко измельченный уголь), над топкой находился котел, над котлом - два цилиндра, которые могли качаться с амплитудой 6 см, и это движение передавали заднему колесу длинные шатуны - как в паровозе. Уже в этой машине для управления были применены вращающиеся рукоятки - вернее, вращался весь руль: при вращении вперед открывалась подача пара в цилиндр, при вращении назад действовал тормоз на заднее колесо. Роупер утверждал, что его машина способна взять любой подъем и на прямой развить скорость 60 км/ч - правда, свидетельств подобных подвигов не сохранилось. Сама же машина дожила до наших дней и сейчас находится в музее при Смитсоновском институте в США.



# Паровой велосипед Перро.

- Желавших оснастить велосипед паровым двигателем хватало, конечно, и после Роупера и Мишо, но обыкновенно при этом за основу брали трехколесные машины, и в результате получалось нечто, имеющее отношение скорее к истории автомобиля, чем мотоцикла. Из двухколесных же созданий отметим мотоцикл американца Люциуса Коупленда, построенный им в 1884 году (по некоторым данным - в 1881). Взяв велосипед-паук "Стар", Коупленд установил над передним (или над задним?) колесом цилиндрический котел, над котлом располагался перевернутый цилиндр. Бак для топлива вмещал литр бензина - по уверению изобретателя, этого количества топлива должно было хватить на час работы. Двигатель развивал мощность 0,25 л. с. при 1000 об/мин, при этом весь узел "цилиндр - котел" весил всего 9 кг - великолепный показатель для той поры. От двигателя крутящий момент передавался ремнем на заднее колесо. Коупленд был не только изобретателем, но и неутомимым пропагандистом нового способа передвижения. Он выпускал брошюры и сам исколесил все Соединенные Штаты, демонстрируя в действии свой чудо-аппарат. Впоследствии он построил еще несколько двух- и трехколесных машин с двигателями подобного типа.

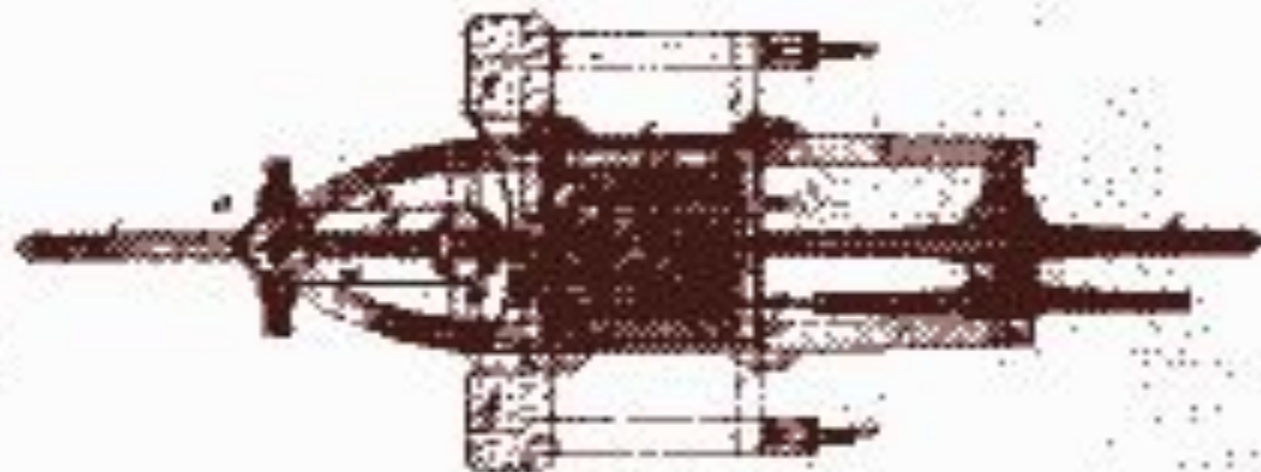
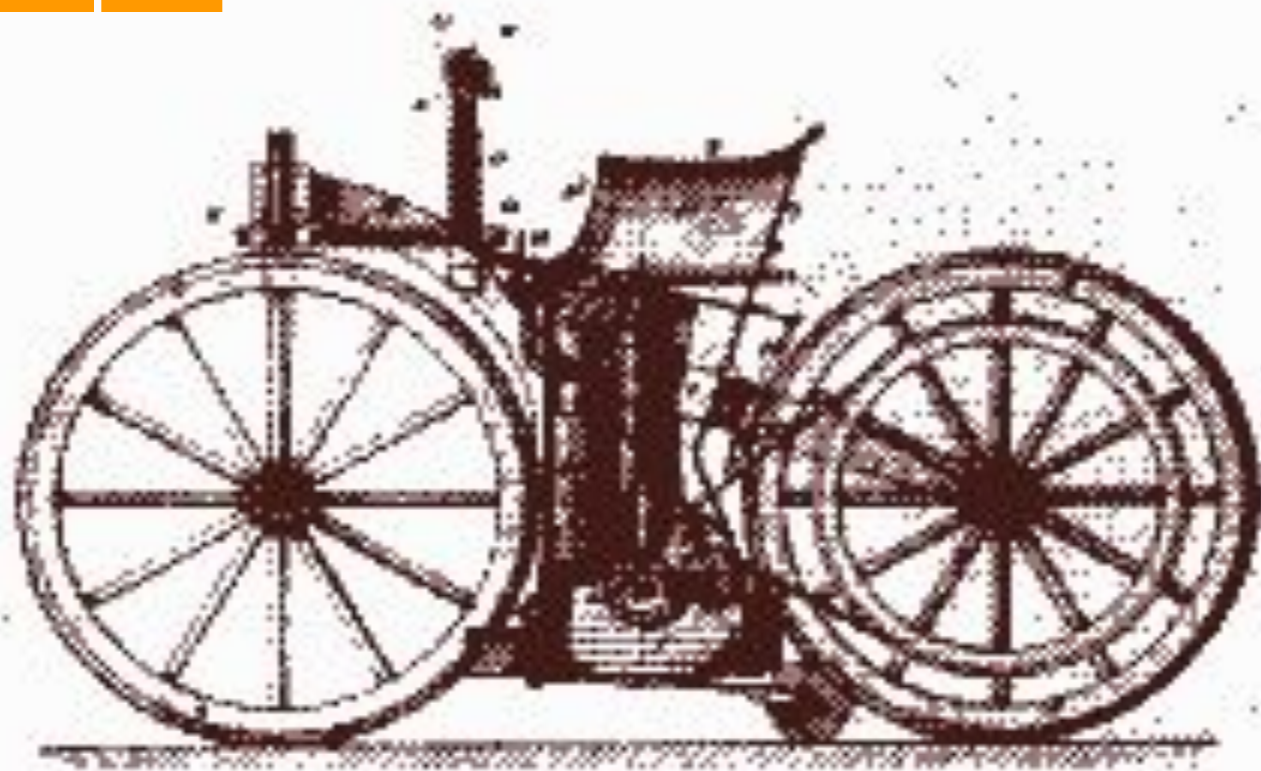






# Велосипед Люциуса Коупледа.

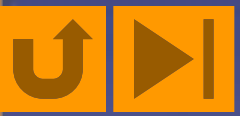
- Первый работоспособный двигатель внутреннего сгорания построили в 1856 году итальянские изобретатели Барсанти и Маттеччи, запатентовавшие его еще в 1853 году. Но настоящую популярность двигатель такого типа получил благодаря французскому изобретателю Этьену Ленуару, построившему свой двигатель в 1860 году. Первые двигатели внутреннего сгорания были во многом подобны паровым - только вместо пара в рабочие цилиндры подавался горючий газ, поджигавшийся свечой от бунзеновских батарей. Увы, по эффективности новый двигатель не мог многим похвастаться даже по сравнению с паровой машиной: КПД его составлял всего 4%. А если прибавить к тому же, что этот двигатель требовал подвода газа по трубам и 120 м<sup>3</sup> воды в час для охлаждения, то станет ясно, что для привода какого-либо экипажа новинка пока не годилась.





# «Повозка с бензиновым мотором»

- В 1861 году Даймлер уехал в Париж, чтобы изучить двигатель Этьена Ленуара. Затем он объехал Англию, набираясь бесценного опыта. Вернувшись в 1863 году в Вюртемберг, он стал директором профессионально-технической школы. Там произошла встреча, во многом определившая и его будущее, и будущее автомобиля и мотоцикла. Одним из учеников школы был Вильгельм Майбах (1846-1929) - как говорится, механик милостью Божьей. Приметив одаренного юношу, Даймлер взял его под свое покровительство (Майбах был сиротой), и впоследствии они работали и создавали новые машины вместе.



# «ИЖ-1», «ИЖ-2», «ИЖ-2».

- Может показаться совершенно невероятным, но за считанные месяцы были разработаны, изготовлены и подготовлены к участию во Всесоюзном мотопробеге пять мотоциклов пяти различных моделей. Наиболее импозантными были мотоциклы — колоссы «Иж-1» и «Иж-2» с двухцилиндровыми V-образными двигателями рабочим объемом 1200 см<sup>3</sup> и максимальной мощностью 24 л.с. Для своего времени это были чрезвычайно оригинальные и передовые конструкции. Коленчатый вал двигателя располагался продольно, крутящий момент на заднее колесо передавался от трехступенчатой коробки передач, выполненной в блоке с двигателем, карданным валом. Массивная штампованная рама и передняя вилка, сочетавшая свойства параллелограммной и рычажной, были навеяны идеями конструктора Эрнеста Ньюманна-Неандера, с которым Можаров познакомился во время стажировки в Германии. Нижняя часть рамы служила так же и корпусом глушителя — эта особенность была характерна для всех пяти мотоциклов первой серии. «Иж-2» отличался вентилятором для охлаждения двигателя и приводом на колесо коляски. «Иж-3» имел двухцилиндровый V-образный 750-кубовый двигатель «Вандерер», коленчатый вал которого был расположен поперечно, и привод на заднее колесо цепью, работавшей в герметично закрытом кожухе, заполненном маслом.

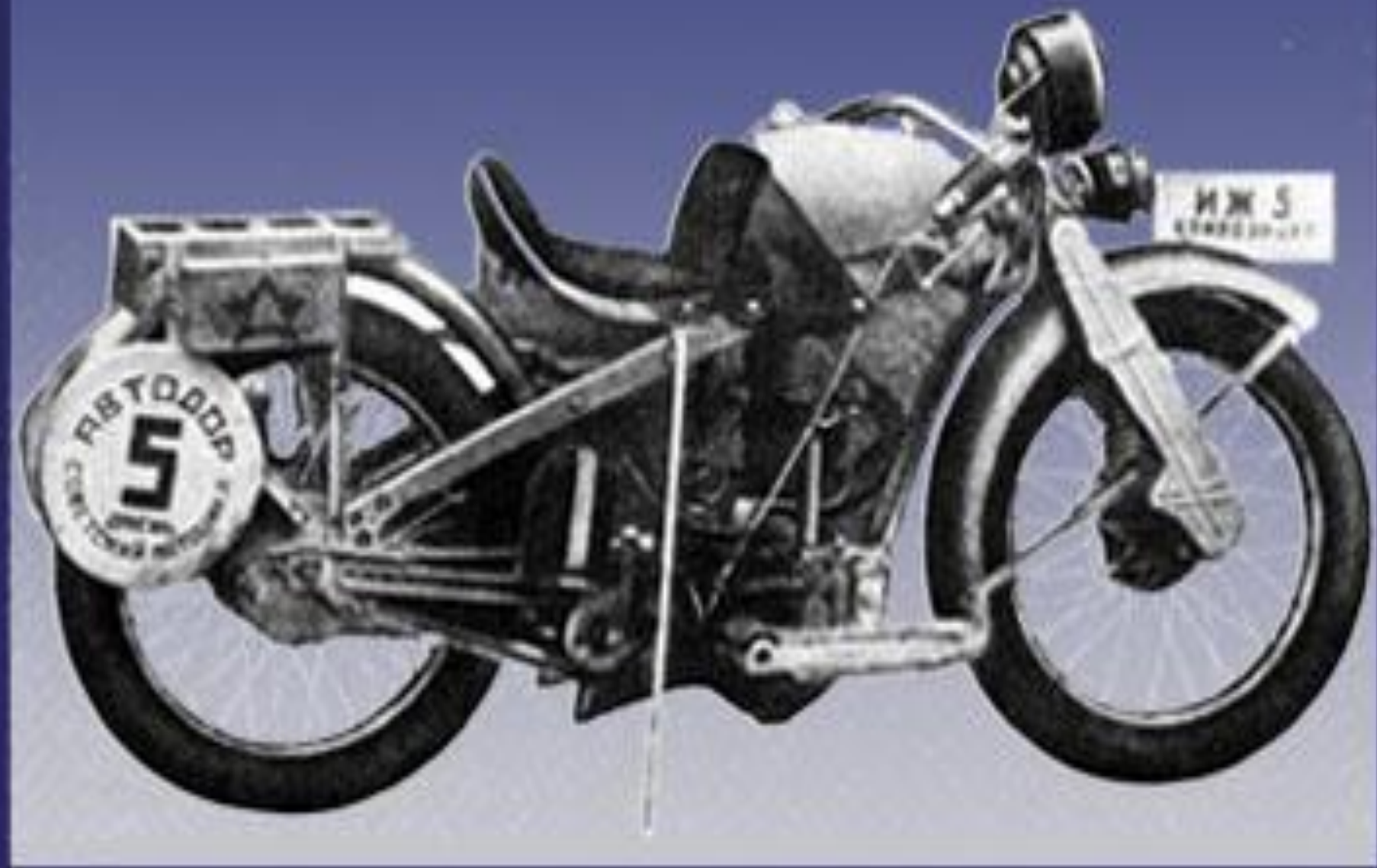




## «ИЖ-4»

- «Иж-4» самый легкий из пятерки, отличался одноцилиндровым двухтактным двигателем «Шток» и приводом на заднее колесо валом.







# Мотоцикл «ИЖ-5»

- «Иж-5», прозванный «Композиция», был создан с использованием агрегатов 500-кубового мотоцикла «Неандер», но с оригинальной передней вилкой и измененной рамой.
- Все эти мотоциклы приняли участие во Втором Всероссийском мотопробеге, состоявшемся в сентябре-октябре 1929 года, и успешно прошли 3300 км — не только трассу пробега, но и расстояние от Ижевска до Москвы. После окончания пробега самый маленький из экспериментальных моделей — «Иж-4» был рекомендован для серийного производства. Однако «Ижстальзавод» получил более важный заказ и первый опыт мотопроизводства не получил продолжения. Но Можаров на этом не остановился и перебрался со своей группой в Ленинград, где принялся за разработку лёгкого мотоцикла «Л-300» по документации, привезенной с немецкой фирмы ДКВ.