

OPPOZIT.RU

#2



Давно не происходит ничего интересного в Российском секторе постройки интересных мотоциклов. Покопался на сайте в архивах, полазил по интернет и насобирал материалчика на еще один номер виртуального журнала.

SHTRLZ

P.S. Кстати первый выпуск журнала можно скачать по этой ссылке



MOTORCYCLES INSIDE:

КРАСНЫЙ РЭКЕТ	4
CHINESE FIGHTER	6
ТОСКА	8
ULTRA SIDECAR	10
УРАЛ “DRAGSTER” ?	12
УРАЛ ZIPPO	14
ДНІПРО ИЗ БЕЛОРАШИ	16
И ЕЩЕ ОДИН ДНЕПР ИЗ БЕЛОРАШИ	17
NIRVANA	18
GOLDEN FIRE.....	20
ИРБИТСКИЙ МИРАЖ	23
КРУИЗЁР.....	24
ДНІПРО “SPORTBIKE”	26
WOODY	28
ТОЛСТЯЧОК	30
ПЧЁЛКО	32
УРАЛ ОТ АЛЕКСЕЯ “SLAYER”	34
ДНІПРО	36
MUSTANG	38
MR.CHOPPER.....	40
УРАЛ КОБРА	46
OLD SCOOL CHOPPER.....	48
УРАЛ “М-52”	50



КРАСНЫЙ РЭКЕТ

Мастерская: "Демоны спокойствия"

Колеса:

переднее колесо на 18 - 72 спицы

заднее на 15/195 самопал

Рама: М-72 переделанная

Бак: Иж-49

Бардачки: Урал

Руль траверсы: самопал

Вилка: Орион пневматическая

Тормоза: гидравлические Иж, зад тормоза стандарт (колодка)

Сиденье: самопал

Фара: Toyota корпус самопал

Глушитель: УАЗ







Chinese Fighter

Собственник: Wong
Город, страна: Москва, РОССИЯ

Общие данные

Производство и дизайн: Russian Choppers Technologies (мотомастерская мото клуба Russian Choppers MC (Rostov-on-Don)) и Wong

Год производства: 2003

Модель: Chinese Fighter

Время сборки: 3 года

Двигатель

Тип: ИМЗ

Рабочий объем: 670 куб. см

Поршни: НПО «Автотехнология» 79 мм

Распредвал: ИМЗ-спорт

Выхлоп: Russian Choppers Technologies (RCT) прямоточный

Карбюраторы: К-68 (дома лежат уже Bing, которые встанут на свои места зимой)

Фильтры: K&N

Зажигание: Электронное

Коробка передач

Тип: ИМЗ 4-х ступенчатая

Изменения: Установлены валы от Вояжа с прямой 4-ой передачей

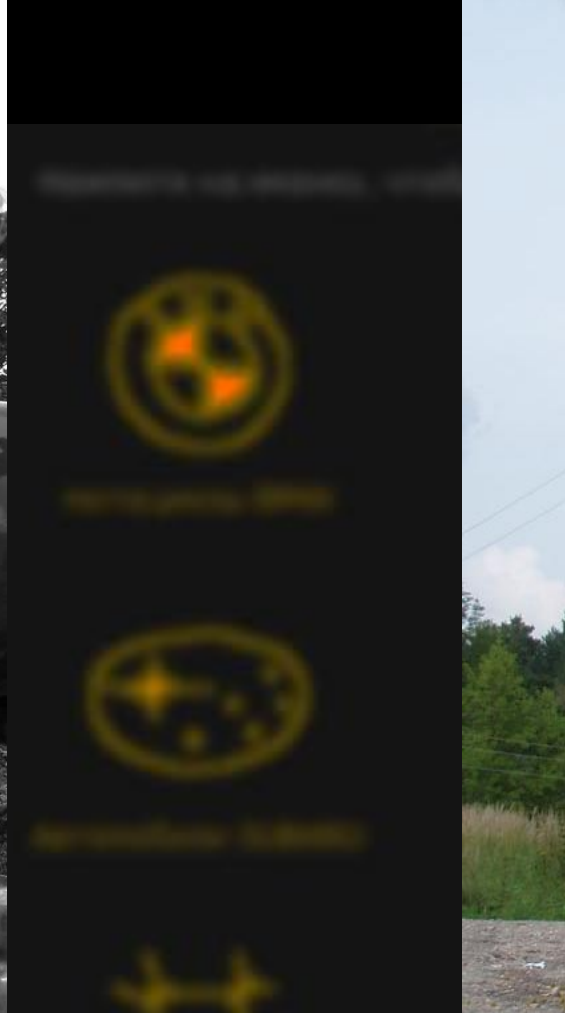


Задний редуктор: КМЗ «Днепр»
(модифицирован RCT)
Рама
Производство: RCT
Тип: Swing Arm (маятниковая)
Угол наклона вилки: 30 градусов
Амортизаторы: Газонаполненные
Аксессуары
Руль: RCT Drag Bar
Бак: RCT
Крылья: RCT
Фары: Snake
Стоп-сигнал: Custom Chrome «Cat Eye»
Подножки и педали: RCT
Рукоятки руля: Domino (Italy)
Пульты: Domino (Italy)
Рукоятка сцепления: Domino (Italy)
Тросы: Domino (Italy)
Поворотники: Kellermann
Седло: Mukhin Leather
Боковая подставка: RCT
Передняя вилка
Тип: ИЖ «Орион»

Модификации: Установка широких траверс
производства RCT
Колеса
Производство: RCT
Размер: 18 дюймов переднее / 16 дюймов заднее
Резина: Metzeler ME880 Marathon 120/90-18 /
180/70-16
Тормоза: NISSIN 4-поршневые с плавающим
тормозным диском диам. 320 мм (от GSX-R 1000
и GSX-R 1300 «Hayabusa») / NISSIN 4-поршневый с
плавающим тормозным диском диам. 300 мм
Модификации: Армированные шланги тормозов
Goodridge



ТОСКА



Исходный мотоцикл: "Урал" М-67-36

Двигатель: Стандарт, увеличенные каналы в головках

- зажигание - стандарт

- карбюраторы - К-68

- выхлоп (глушителем не назовеш!) - прямоток

КПП: Стандарт (по плану была "длинная" четвертая, но на тот момент купить не удалось)

Мост: "девятка"

Вилка: стандарт, удлиннена на 14 см

Амортизаторы: китайские

Колеса:

- перед - 3,50-18"

- зад - 130/90-16"

Электрооборудование:

- фара - "Hella", 55 Вт

- стопак - кошачий глаз

- поворотники - китайские



ULTRA sidecar

Двигатель - М-72

Рама - самопал

Колесы - литье от ТАЗика, ВСЕ с дисковыми тормозами...

Глушители - louis.de, 50 евро за штуку

Странные амортизаторообразные штуки впереди на раме - масляные радиаторы, от разодранного какого-то японца...

12 Вольт естественно... Зажигание от восьмерки... Стартер...

Бак вроде бы от Шадоу...

Спидометр от Луиса, вместе с тахометром... Хитро все вживлено в провода от Датчика Холла.

Амморты от японцев... От туда же демпфер руля...

Коляска - пластик, самопал... Включая морду и все стекла... Стекла естественно из оргстекла...

Сиденье просто одуреть!!! Но на фотках скрыто специальным кожухом, одевающимся сверху... Качество той сидухи можете представить посмотрев на те же крутые японоциклы... Сидуха со спец амортизатором...

кофры все на заказ по каталогам...

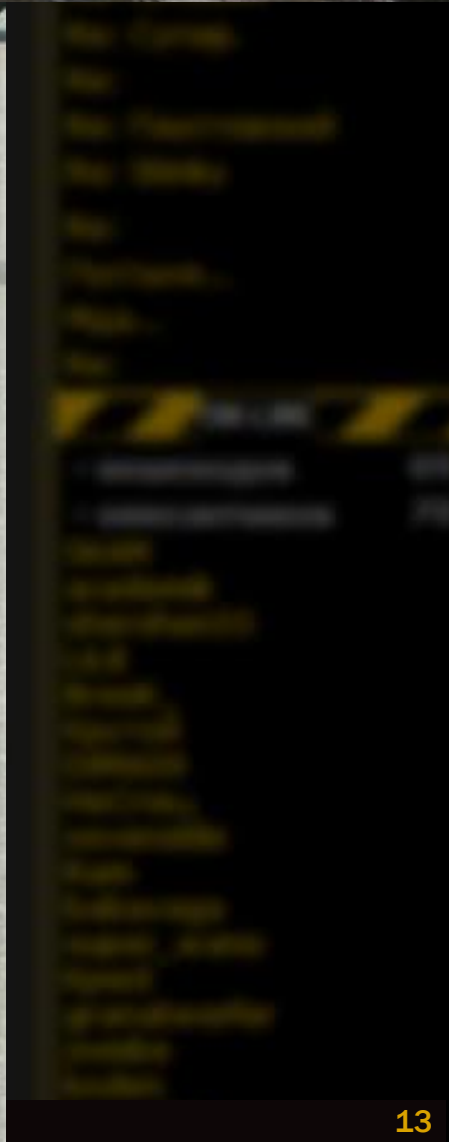
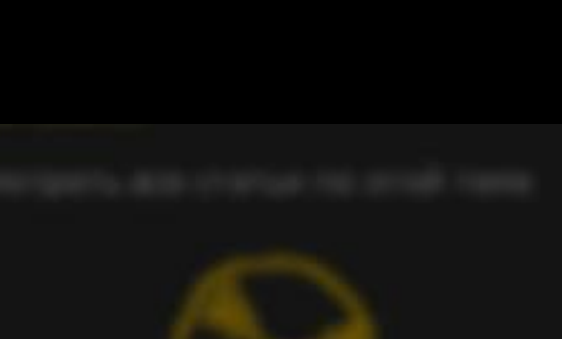




УПАА "DRAGSTER" ?

На байк-фесте в Логойске 2007 (Беларусь) было это. Инфы нет.







Краткая характеристика «Урал - ZIPPO»

Рама - М-63 (переварена).

Двигатель - М-67 (доработан).

Коробка - МТ-804 (Днепр).

Мост - «девятка».

Бак - К-750 (переварен, со спидометром).

Крылья - переднее «Минск», заднее - М-67 (доработанное).

Колеса - переднее 3,25х21", заднее 150х18".

Амортизаторы - передняя вилка ČZ-кросс, задние М-67 (доработанные).

Электрооборудование - генератор 700Вт (464.3701), фара тракторная, оптика РAL, задний стоп «LUKAS».

Фишки: Спидометр в милях, подножки «SUNDANCE» самодельные, багажные сумки (деревянный каркас обтянутый кирзой), маслорадиатор.



ДНІПРО ИЗ БЕЛОРУШІ

Очень симпатичный, неопознанный аппарат из Днепра. Судя по номерному знаку, живет в Белоруссии. Найден в интернете.



И ЕЩЕ ОДИН ДНЕПР ИЗ БЕЛОРУСИ

Судя по коментам на каком-то форуме, он живет в Борисове.



NIRVANA

модель: Нирвана

Собственник: Игорь Верлин (Игорь рулевой)

город: Старый Оскол, Белгородской обл., Россия

общие данные -

производство и дизайн: собственные

год: 2003

время создания: 6 месяцев

двигатель -

тип: КМЗ "Днепр" стандартный

рабочий объем: 650 куб.см.

карбюраторы: один спаренный автообильный от Honda, вакуумный, диффузоры 36мм и 12мм

фильтры: Инерционный наддув через фильтры низкого сопротивления, собственной конструкции

выхлоп: 2-1-2 с резонатором, прямоточные, собственной конструкции

зажигание: электронное, завод АТЭ г. Старый Оскол

трансмиссия -

кпп: КМЗ 4х ступенчатая, стандартная со шрусом от Mitsubishi на выходе

задний редуктор: КМЗ "Днепр" с доработанным крепежом



ходовая -

рама: трубчатая, собственной конструкции с консольным маятником

амортизаторы: горизонтального расположения от ВАЗ

передняя вилка: газовая, собственной конструкции (панония + Днепр + ИЖ)

траверсы: панония

колеса -

перед: 19" собственной конструкции, резина ИЖ-ПС 3.25-19

зад: Автомобильное 15", доработанное. резина - 195/65-15

тормоза -

перед: 3х поршневые от ВАЗ 2121, доработанные

зад: однопоршневые от Mitsubishi

аксессуары -

руль: Low-bar, диаметр 25мм, из нержавейки

бак: ИЖ-56 доработанный

крылья: Собственной конструкции из частей днепровских крыльев и баков

фара: тоже + оптика от ВАЗ-2106

стоп-сигнал: ИЖ-56, доработанный

подножки, педали, рукоятки руля: ручная работа, собственная конструкция из нержавейки

пульта: Yamaha

седло и боковая подставка: собственное производство



GOLDEN FIRE





© MIHAILOFF



© MIHAILOFF

È Ð Á È Ò Ñ Ê È É



Ì È Ð À Æ

Русский кастом для участия в Московском кастом и тюнинг шоу.

Мастерская КБМТС зарабатывает тюнингом мотоциклов Урал. В год мы делаем пару мотоциклов на грани клубного тюнинга и кастома (бюджет 140-200т.руб); пять или шесть на уровне серьезного тюнинга с переваркой рамы (бюджет 25-100т.руб); а основу объема составляет малый тюнинг, аксессуары и производство комплектующих для ИМЗ. Мы всегда работали для Урала или с ураловским железом и другого в руках не держали.



Круизёр

Владелец: Рельс (Брест)
Исходная конструкция: Урал





ДНІПРО "SPORTBIKE"

4ый международный Байк-слет в Минске.
Владелец Влад (Марына Горка)



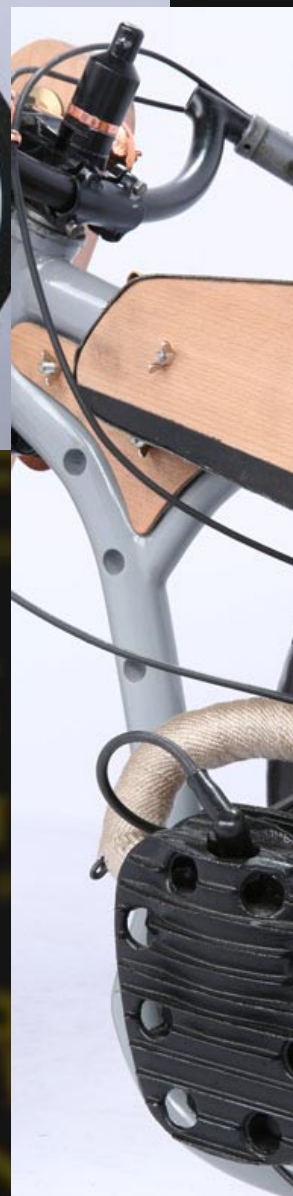


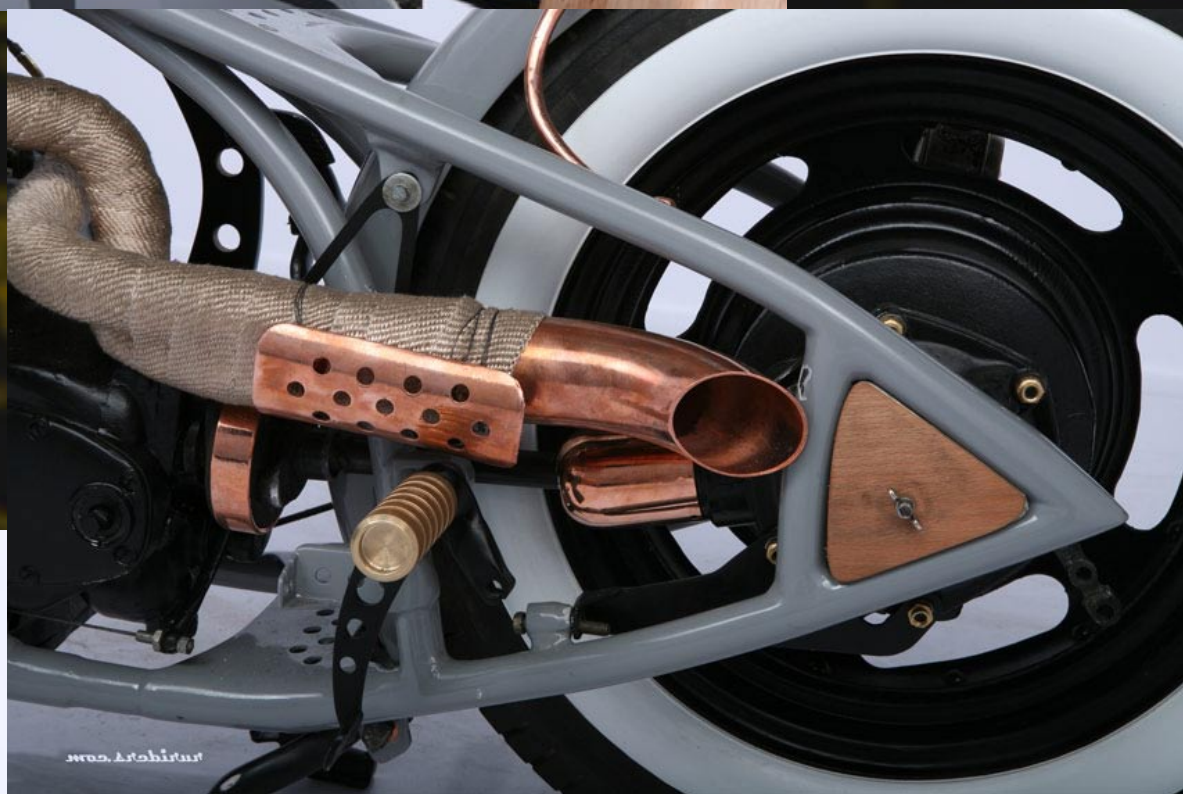
woody

Мастерская : Hydrokustom

Призер : Российского Custom&Tuning Show в рамках Motorpark'2008

Участник : Bigtwin Bikeshow'2008, Rosmalen, Netherlands





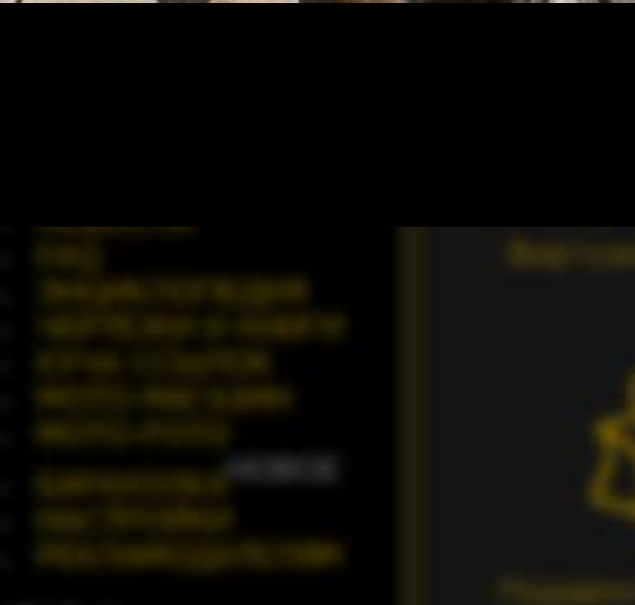
ТОАВТЯЧОК

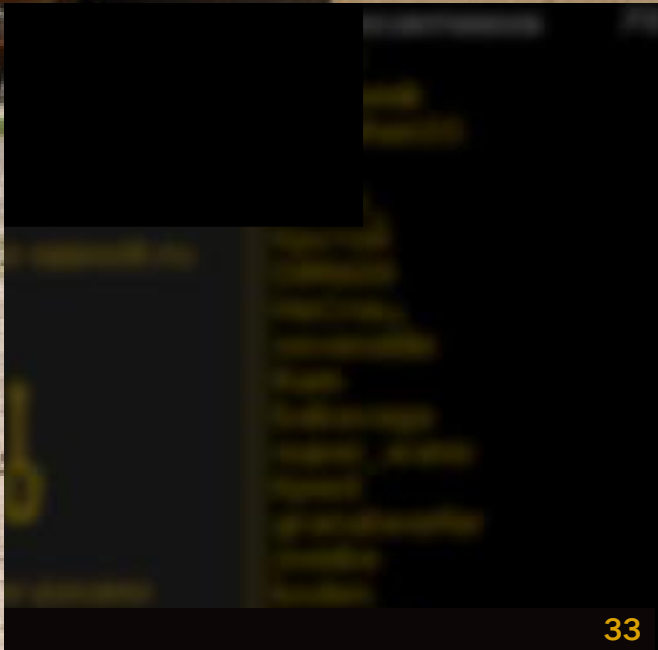
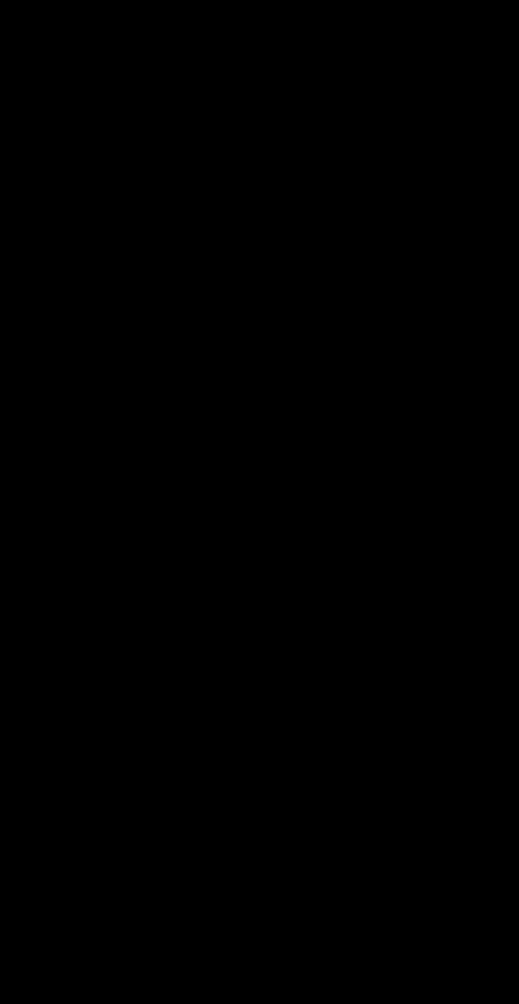
Белорусский круизер из Днепра





город : Саратов
модель : Наталия Волкова
фото : Advokat Studio





УРАЛ ОТ АЛЕКСЕЯ "SLAYER"

исходная модель : Урал "Вояж"

двигатель : 750

рама : самодельная

вилка : ИМЗ

колеса : 16"

резина : 120





Название - как-то не придумалось, по документам "Днепр" МТ10-36,
Год выпуска - 1984, повторный - 2004
Двигатель: поршневая
"Автотехнология", Ф79; степень сжатия
10, бензин АИ-95; увеличенные каналы в
головках, жесткие клапанные пружины,
распредвал МТ10-36 (сделанный
собственноручно распредвал с
увеличенным на 2мм подъемом и более
широкими фазами решил не ставить
до переделки системы смазки, она и
так не справляется Sad), облегченный
маховик, глубокий алюминиевый поддон;
Зажигание:
микропроцессорное УКТУС;
Система питания:
Карбюраторы-2хК63 от ИЖа, диаметр
диффузора 32мм, с самодельными
жиклерами, воздушные фильтры-низкого
сопротивления Louis;
Трансмиссия:
КПП-Днепр 4 ст, 4передатка-1,13. Третью не
менял сознательно, чтоб по городу ездить
Twisted Evil ,мост-"девятка".
Ходовая:
Рама (кусок, две передние трубы)-М63
(чопперисты заплакали), рулевая колонка
на конических подшипниках, маятник на
втулках, траверсы-самодельные, перья
вилки-ИЖ ПС с поджатыми уральскими
пружинами, задний амортизатор -
гидропневматический ЧЗ кросс с пружиной
от него же, задняя от ЗА3968, мотор стоит в
раме по центру, без смещения вбок;
Колеса:
перед-3,25/19", зад-110/90-18";
Приборы:
тахометр, датчики температуры и давления
масла;
Электропроводка:
автомобильного типа на реле;
Макс. обороты двигателя 7500,
максимальную скорость не знаю, врать не
буду (типа 180...), крейсерская 120-130
км/ч, до нее спокойно раскручивается
на третьей передаче. Быстрее ехать
некомфортно-дует сильно :)





MUSTANG



Собственник: Настя "Sadness"
Город, страна: Москва, РОССИЯ
Общие данные
Производство и дизайн: Russian Choppers Technologies (мотомастерская мотоклуба Russian Choppers MC (Rostov-on-Don))
Год производства: 2002
Модель:
Время сборки: 6 месяцев
Двигатель
Модель: ИМЗ "Урал"
Рабочий объём: 670 куб. см
Карбюраторы: К68Т
Поршни: 79 мм (под бензин А-76)
Выхлопные трубы: Russian Choppers Technologies (RCT)
Модификации: Установка электростартера и фильтров низкого сопротивления
Трансмиссия
Коробка передач: ИМЗ
Задний редуктор: КМЗ "Днепр" (модифицирован RCT)



Рама

Производство: RCT

Тип: Swing Arm (маятниковая)

Угол наклона вилки: 30 градусов

Амортизаторы: ИМЗ (модифицирован RCT)

Аксессуары

Руль: RCT "Arehanger"

Стойки руля: RCT

Крылья: RCT

Топливный бак: ИМЗ "Урал" (модифицированы RCT)

Фара: Трактор "Беларусь"

Стоп-сигнал: ИЖ

Подножки и педали: RCT

Рукоятки руля: RCT

Седло: RCT

Боковая подставка: RCT

Передняя вилка

Тип: ИЖ "Орион"

Модификации: Установка широких траверс производства RCT

Колеса

Производство: RCT (обода Custom Chrome на 80 спиц)

Размер: 21 дюйм переднее / 16 дюймов заднее

Резина: Dunlop D402 MN90-21 / Dunlop D401 Rear 160/80-16

Тормоза: ИЖ 1-поршневые с плавающей скобой / RCT 1-поршневые на базе ВАЗ

<http://opposit.ru/article583.html>



Mr. Chopper



Тамань 2007
Лучший чоппер



Началось все с того, что когда-то первый свой Чоппер я собрал на базе «Минска», все как положено: руль, посадка, бак. Друзья «явисты» шутили: что это за мотоцикл такой? Это же чоппер, говорил я, стиль такой! Так с того времени и привязалось ко мне прозвище Chopper. И свой мотоцикл я тоже окрестил как Mr.Chopper.

Идея постройки мотоцикла зрела очень давно, и все-таки был выбран подходящий донор, им стал едва живой милицейский Урал, обмененный на мобильный телефон.

Работа закипела, первоначально был создан образ мотоцикла в эскизах и чертежах, хотелось совместить в нем удобство для повседневной езды и изящность форм!

В постройке мотоцикла, важно знать какой точно результат вы хотите получить, каким он будет, определиться даже в мелочах и следовать по намеченному пути, конечно внесение корректировок так же неотъемлемая часть всего процесса.

Работу в металле начал со сборки колес и параллельно рамы, первые трудности возникли именно с ней, изначально пытался кроить из стоковой рамы, но нужного результата получить не удалось, и уже готовый остов отправил под резак.

Все начал с «чистого листа» и одиннадцати метров купленной трубы разного сечения. Пол года ушло на постройку новой рамы, и когда она сошла со стапеля, было ясно: «то, что надо». Чистовой вариант обоих колес (передний обод использовал от К-15 с самодельной ступицей, задний диск автомобильного типа с мотоциклетной резиной), маятник задней подвески, и образ аппарата стоял у меня в комнате частного дома, вся дальнейшая сборка происходила там же, периодически я его вывозил на сварочные процедуры.

Дальнейшая сборка проходила поэтапно, каждый узел отдельно, что давало возможность детально продумать все мелочи и максимально избежать ошибок, которые обязательно случаются. На самом деле, каждая деталь требует к себе большого внимания, даже самая малая, потому что все вместе это одно целое, и каждая часть несет свою функцию и имеет такую же неповторимую историю создания.

Для борьбы с вибрацией, двигатель установил на сайлент блоки рычагов задней подвески ВаЗ 2101 в пяти точках его крепления, что привело к ощутимому снижению вибрации по всему мотоциклу. В рулевой колонке использовал конические подшипники с регулировочным демпфером, все же угол ее наклона 42градуса.

Тормозная система гидравлическая. Задний суппорт от а/м Ока, установлен на корпусе редуктора, передний Ижевский. Тормозные диски изготовлены из ковanej стали, роль главного тормозного цилиндра добросовестно выполняет главный сцепления от ВаЗа. Проектирование электра проводки доверил брату, как радиомеханику, в схеме для всех



потребителей использовали управляющие реле, установлена сигнализация и управление электростартером. Штатную систему зажигания заменил БСЗ от Ваз 2108, адаптировав ее под оппозит, двигатель с ней работает четко и ровно, а главное забыл что такое «контакты».



Каждому цилиндру досталось по карбюратору «Иков» и фильтру низкого сопротивления, но низкое сопротивление пришлось из фильтров убрать, добавив в конструкцию фрагмент автомобильного воздушного фильтра и металлическую сетку, дабы лучше очистить дыхание мотора.

Выпускная система - прямоточная, равного сечения, резонатор выхлопной трубы изготовлен из цельного металла, голос получился мягкий и басистый.

Маятник подвески заднего колеса сварен из трубы прямоугольного сечения и установлен на сайлент блоки подвески ВАЗ, с дополнительной системой утяжки.

Колесный диск шириной 200мм. разместил в себе тормозной диск и суппорт, карданный вал стандартной длины от мотоцикла Днепр расположен по схеме «W» с эластичной муфтой, без смещения главной передачи. Амортизаторы пришлось укоротить на 20мм. и изготовить новую пружину, т.о. ход подвески составил 50 мм. задней, относительно 100мм. передней, в которой так же бели заменены обе пружины на более жесткие (специально изготовленные).

Панель приборов минимизирована до спидометра и трех контрольных ламп в нем, расположенный справа на двигателе. Горловину бензобака хотелось выполнить по типу авиационной, но, узнав ее стоимость и оценив качество исполнения, решил сделать

ее сам, получилось именно то что хотел! По этому принципу и работал, что хотел то и делал, в результате вся детализовка собственной разработки.

В течение долгого времени комната наполнялась горами железа и инструмента, и наконец, был собран черновой вариант мотоцикла, убедивши себя что пора, отдал его в покраску. Да, конечная сборка доставляет огромное удовольствие, блеск хрома и лака, электро-проводка как кровеносные вены, оживляет его! А за окном уже весна, манит теплым ветром и сухой дорогой.

Первый пуск, прямо в комнате, мотор взревел, наполнив помещение сизым дымом и запахом свежесгорающей смазки, уверенно держа холостые обороты. Выход в свет, оказался не так прост, для того, что бы мотоцикл вышел из комнаты дома, пришлось частично его разобрать и демонтировать ненужные предметы интерьера.

Первый старт, итог четырех лет работы, и ты мчишься по ночному городу, ощущая все то, о чем мог только догадываться и мечтать...

Год окончания сборки: 04.2007.; время постройки: четыре года; место сборки: г.Тихорецк.

База (мм.) 1750; Общ. длина (габарит) (мм.) 2300; высота по сиденью (мм.) 640; высота по зеркалу (мм.) 1310; дорожный просвет (клиренс) (мм.) 150; ширина (мм.) 850.

Двигатель:

Модель: ИМЗ 8-105 (оппозитный, четырехтактный, не форсирован)

Объем: 640 смЗ

Сист. Зажигания: БСЗ от а/м Ваз 2108

Сист. Питания: карбюратор Jikov (пр-во Чехословакия) 2шт., с фильтром «низкого сопротивления» Louis
Генератор: 12V. 500Вт.

КПП: 4-х ст. от «Днепр» МТ-11

Главная передача: редуктор заднего моста «Днепр» (10 пара) 3.3.

Выхлоп: прямоток равного сечения (возможна регулировка резонатора).

Ходовая:

Переднее колесо: 3.00/21 (Metzeler)

Заднее колесо: 190/60/15 (Bridgstone)

Подвеска переднего колеса: телескопическая (CZ-516) внесены изменения, (ход 150мм.).

Подвеска заднего колеса: маятниковая, установлена на сайлент блоках Ваз 2101, (ход 60мм), амортизаторы на основе Урал, доработанные.

Тормоз переднего колеса: дисковый (ИЖ-Орион), главный тормозной цилиндр от японского мотоцикла, диск 320 мм.

Тормоз заднего колеса: дисковый (а/м Ока), главный тормозной цилиндр от Ваз 2101 (сцепление), диск 240 мм.

Рама: «Дуплекс», собственной конструкции, сварена из труб круглого сечения.

Светотехника: от а/м и мотоциклов разных марок.

Траверсы, рукояти, стойки руля, выхлопные трубы, вынос подножек и т.д.-собственного производства.

Сиденье и отделка кожей (рукояти, боковая облицовка) от Хотабыча





P.S. За сезон эксплуатации мотоцикла (пробег 3600) устранил выявленные недоработки, но в общем мотик прошел все первоначальные испытания. Конечно же, огромное спасибо моим друзьям, которые участвовали и помогали с реализацией всех «безумных» идей.



Одна из Кобр живет в Краснодаре. Точных данных о количестве выпущенных мотоциклов УРАЛ "КОБРА" нет ни у кого. То ли 15, то ли 17. И практически все уехали в Англию.



OLD SCOOL CHOPPER



“Мотоцикл моей мечты, выполненный лучшими мастерами своего дела.” (Миша)

Владелец : Миша

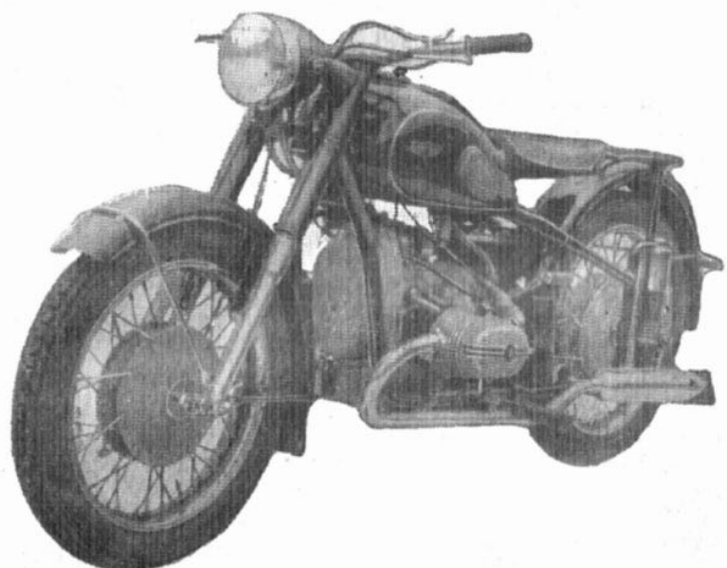
Город : Москва

Сделано : “Орехово кастом”

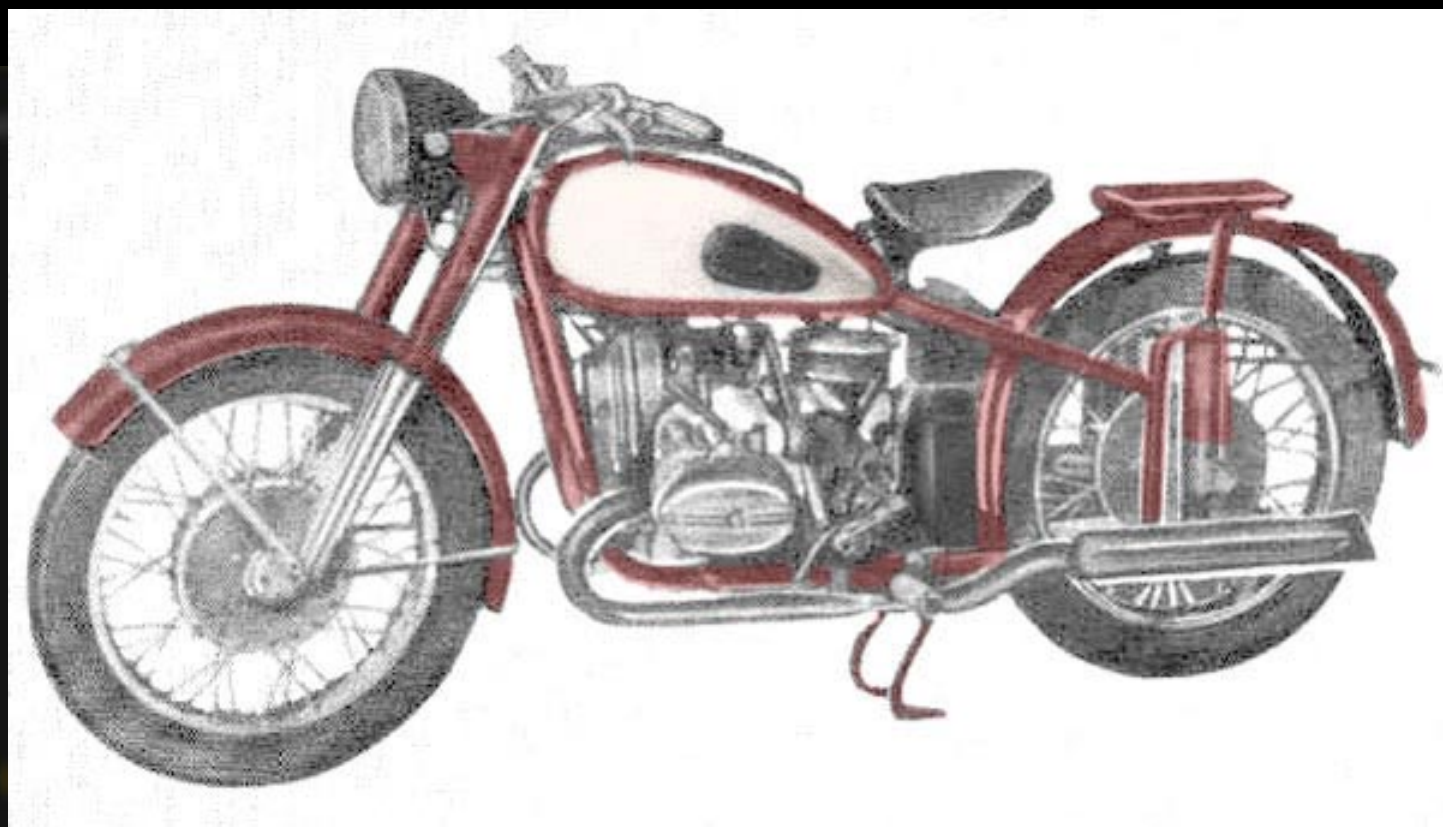


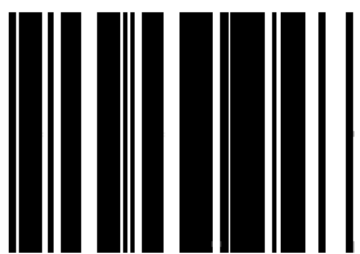
УРАЛ "М-52"

Первая официальная одиночка от ИМЗ



Техническая характеристика	
Габаритные размеры мотоцикла, мм:	
длина	2160
ширина	760
высота	1000
база	1435
клиренс	125
Вес заправленного мотоцикла одиночки, кг	200
Максимальная скорость мотоцикла, км/час	110
Расход бензина на 100 км пути при скорости 45-50 км/час по ровному асфальтированному пути, л	4,5
Рабочий объем цилиндров, см ³	494
Диаметр цилиндра x Ход поршня, мм	68 x 68
Степень сжатия	6,2+0,2
Мощность двигателя (номинальная), л.с.	24
Номинальные обороты, об/мин	5500-6000
Номинальный крутящий момент, кгН	3,25
Емкость топливного бака, л	18
Карбюраторы	К-52 на каждый цилиндр
Топливо	Бензин А-66 или А-72
Трансмиссия	Сухое двухдисковое сцепление, четырехступенчатая коробка передач, карданный вал и коническая задняя передача
Общие передаточные отношения:	
одиночки/с коляской на 1-й передаче	1:14,00 / 1 16,65
на 2-й передаче	1:8,87 / 1:10,56
на 3-й передаче	1:6,61 / 1:7,85
на 4-й передаче	1:5,06 / 1: 6,01
Подвеска заднего колеса	Пружинная
Подвеска переднего колеса	Пружинная с гидравлическим амортизатором
Колеса	Взаимозаменяемые с шинами 3,5-19" или 3,5-18"
Имеются кронштейны для крепления коляски.	
(допускается эксплуатация с коляской)	





OPPOZIT.RU

© 2009 OPPOZIT.RU
Распространяется бесплатно
по сети Интернет