**08-154 Иж-49 средний дорожный мотоцикл с одноцилиндровым двухтактным двигателем воздушного озлаждения, мест 1-2, сухой вес 150 кг, 11.5 лс, 90 км/час, 507603 экз., г. Ижевск 1951-58 г.**

Мотоциклы на Ижевском Машиностроительном заводе начали собирать еще в 1929 году. Серийное производство стартовало к 1933 году с модели Иж-7, которую сменил мотоцикл ИЖ-9 с мотором 350 куб. см. Правда, объемы производства по современным меркам были крошечными. Скажем, в 1934 году завод выпустил всего 111 мотоциклов.

После окончания Второй Мировой войны из Германии в Ижевск, согласно плану репарации, были вывезены мощности мотоциклетной фирмы Dampf Kraft Wagen г. Цшопау. В качестве прототипа определили немецкую модель мотоцикла DKW NZ-350, созданного в 1934 г. Гербертом Вебером. Как только понадобилось помещение для развертывания нового производства — его тут же нашли, и в нем размещали спец. оборудование, прибывавшее из Германии, а к имевшимся станкам изготавливали необходимую технологическую оснастку и приспособления.

По сравнению с ИЖ-9 мотоцикл NZ-350 был современнее. В нем применялись петлевая продувка цилиндра, надежный электрогенератор, смонтированные в одном блоке мотор и КПП, резиновые самоподвижные сальники, да и многие другие нововведения. Первую послевоенную модель ижевского мотоцикла обозначили как ИЖ-350. Мотоцикл оказался удачным и практичным. В конце 1946 г. сделали первые 82 машины. Всего, до прекращения в 1951 г. выпуска ИЖ-350, их изготовили 126268 шт.

С 1947 г. приступили к проектированию более совершенного дорожного мотоцикла. Разработку его конструкторской документации закончили в 1949 г., а сам он был обозначен ИЖ-49.

В первую очередь конструкторы повысили комфортабельность мотоцикла. Была использована передняя телескопическая вилка, задняя подвеска с гидравлическими амортизаторами и некоторые другие усовершенствования. Естественно, и рама была модернизирована соответствующим образом. А вот двигатель сохранил истинные арийские корни – Иж 49 все еще использовал мотор DKW, претерпевший минимальные изменения. Это был 350-кубовый одноцилиндровый, двухтактный двигатель воздушного охлаждения с возвратно-петлевой двухструйной продувкой. Момент от двигателя через механическую 4-ступенчатую коробку передач передавался на заднее колесо роликовой цепью, расположенной с правой стороны. Ножное переключение передач дублировалось ручкой, расположенной справа на бензобаке. При переключении передач педалью, рычаг перемещается в положение, соответствующее включенной передаче. Рычаг кикстартера расположен слева, рядом с педалью переключения передач. Сидения спроектированы для максимально комфортной езды. Площадь посадки достаточно большая, рифленая поверхность, прекрасная амортизация. Она обеспечивается пружинами, установленными под пластиной, отвечающей за смягчение тряски и прием части нагрузки на себя. Некоторые модификации оснащены задним пассажирским седлом с такими же характеристиками, но меньшего размера.

По традиции тех лет, спидометр интегрирован в фару стал одним из самых запоминающихся элементов Иж 49. Задний фонарь - очень стильный. Поворотников в то время ни на мотоциклах, ни на машинах не было.

**Модификации**

**Модель 50А** — ориентирован на многодневные соревнования.

**Модель 50Б** – кроссовый байк с форсированным «движком» до 16 «лошадок». Он получил улучшенную систему продувки, увеличенные газораспределительные фазы, повышенную компрессию. Особенности – алюминиевый цилиндр с чугунной гильзой, облегченная экипажная часть.

**Модель 51М** с основными характеристиками ИЖа-49 предназначена для шоссейных кольцевых заездов. Из новшеств – опытный силовой агрегат с картером переменного объема, для чего использовался поршневой насос в нижнем отсеке элемента.

В 1955 году выпускалась обновленная линейка спортивных аналогов с рамой сварного трубчатого типа и маятниковой подвеской заднего колеса. Первым представителем стала модификация **ИЖ-54** с мотором силой 20 лошадиных сил (для шоссейных и кольцевых гонок). **Серия под индексом 55** ориентирована на кроссовые и многодневные заезды. Силовой агрегат «прокачан» до 18 лошадиных сил, обладает увеличенным диаметром проходного сечения и повышенной компрессией, наряду с модернизацией продувочной системы. Ходовая часть практически не отличается от штатной модели. Существенное внимание разработчики уделили очистке воздуха, защите карбюратора и узла зажигания от влаги. Воздушная смесь в камеру сгорания попадает через специальный приемный отсек, находящийся в задней части бензобака. Выпускные патрубки подняты вверх, зажигание осуществлялось от магнето, расположенного в герметичном алюминиевом корпусе. Техника оснащена специальными кроссовыми шинами с глубоким узором протектора и гоночной подушкой на заднем щитке.

ИЖ 49 это первая модель ижевских мотоциклов, допускающая эксплуатацию с боковым прицепом, производство которой организовали в Вятских Полянах. На завершающем этапе производства Иж-49 выпущена опытная партия ИЖ 49 с коляской.

Любовь мотоциклистов к Иж 49 определяли сразу несколько факторов. Он прекрасно управлялся, отличался отменной плавностью и стабильностью хода, обладал неплохой проходимостью, редко ломался, да и выглядел превосходно. В истории отечественного транспорта ИЖ 49 олицетворяет заслуженный успех Ижевских мотоциклостроителей. Несмотря на то, что с 1955 года началось производство усовершенствованной модели Иж-56, «сорок девятка» выпускалась до 1958 года. За все время сделали 507 603 мотоцикла. А ведь были еще и спортивные версии Иж-50А и 50Б для многодневных и кроссовых соревнований!

**Технические характеристики ИЖ-49**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Общие данные | | |
| Макс. длина | 2120 | мм |
| Макс. ширина | 770 | мм |
| Макс. высота | 980 | мм |
| Мин. просвет между землей и нижней точкой шасси (клиренс) | 140 | мм |
| Сухой вес с задним седлом | 150 | кг |
| Макс. скорость | 90 | км/ч |
| Емкость топливного бака | 14 | л |
| Макс. расход топлива на 100 км пути | 4,5 | л |
| Топливо | бензин смешанный с маслом |  |
| Емкость коробки передач | 1 | л |
| Двигатель | | |
| Тип двигателя | двухтактный |  |
| Число цилиндров | 1 |  |
| Диаметр цилиндра | 72 | мм |
| Ход поршня | 85 | мм |
| Рабочий объем цилиндров | 346 | см3 |
| Степень сжатия | 5,8 |  |
| Макс мощность при 4000 об/мин | 11,5 | л. с. |
| Охлаждение | воздушное |  |
| Система смазки | совместная с горючим |  |
| Тип карбюратора | K-28 |  |
| Воздухоочиститель | центробежный |  |
| Система зажигания | батарейная |  |
| Свеча | A11 |  |
| Регулировка зажигания | автоматическая |  |
| Генератор постаянного тока 6 В, 45 Вт | Г-36 |  |
| Аккумуляторная батарея | 3MT-7 |  |
| Силовая передача | | |
| Передача от двигателя на сцепление | втулочная безроликовая цепь |  |
| Сцепление | многодисковое, в масляной ванне |  |
| Коробка передач | двухходовая, четырехступенчатая |  |
| Передача от коробки на заднее колесо | роликовая цепь |  |
| Передаточные числа в коробке передач: | | |
| I передача | 4,32 |  |
| II передача | 2,24 |  |
| III передача | 1,40 |  |
| IV передача | 1,00 |  |
| Ходовая часть | | |
| Рама | штампованная, сварная |  |
| Подвеска заднего колеса | пружинная с гидравлическими амортизаторами |  |
| Передняя вилка | пружинная телескопического типа с гидравлическими амортизаторами |  |
| Тип тормозов | колодочные |  |
| Колеса | легкосъемные |  |
| Шины | 3,75–19 | дюймов |
| Давление в шинах колес: | | |
| переднего | 1,5 | атм |
| заднего | 1,8 | атм |
| заднего с пассажиром | 2,3 | атм |