

Одной из главных отличительных особенностей мотороллера в сравнении с мотоциклом является конструкция его ходовой части. Она позволяет лучше расположить все агрегаты, механизмы и приборы на мотороллере, а также сделать более удобной посадку водителя.

Как же устроена ходовая часть мотороллера «Тула»?

Основные ее части — рама, передняя вилка, задняя подвеска и колеса. На раме (рис. 1) монтируются двигатель, передняя вилка, топливный бак, задняя подвеска и кузов с седлом. Рама сваривается из труб.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ МОТОРОЛЛЕРА „ТУЛА“

А. ЛОТОЦКИЙ,
главный конструктор
Тульского машиностроительного
завода

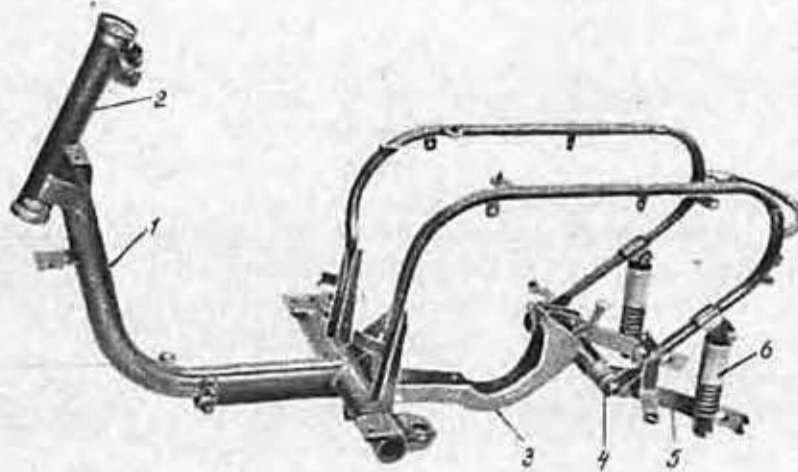


Рис. 1. Рама.

Основной несущий элемент рамы — центральная «хребтовая» труба (1). К ее передней части приварена рулевая колонка (2), а к задней — части рамы, служащие для крепления силового агрегата (3), задней подвески (4) и седла.

Крепление кузовных деталей к раме осуществляется болтами, это дает возможность обеспечить хороший доступ к агрегатам.

Передняя вилка (рис. 2) — рычажного типа, состоит из пера вилки (1), рычажной рамки (2), двух пружин (3) и одного гидравлического амортизатора (4). Как видно из рисунка, перо вилки устанавливается в рулевой колонке на двух упорных шариковых подшипниках. Их внутренние обоймы запрессовываются на втулках стержня пера, а внешние — в рулевую колонку рамы.

Рычажная рамка средними частями рычагов шарнирно прикреплена к нижним концам пера вилки. В передней ее части сделаны прорезы, в которые заходит ось переднего колеса. Пружины своими верхними концами прикреплены к перьям вилки, а нижними — к задней части рычажной рамки. Они работают на растяжение.

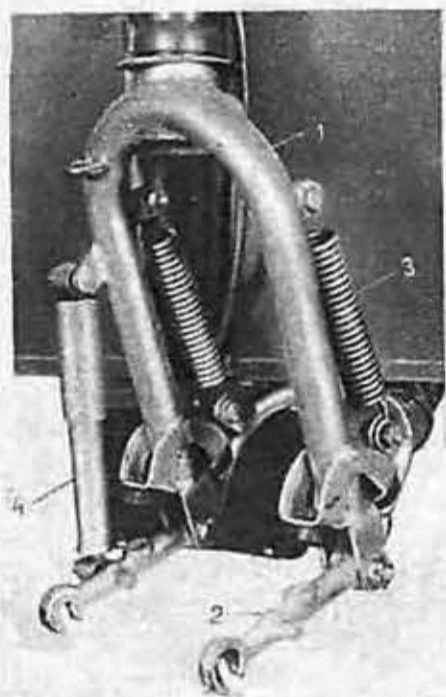


Рис. 2. Передняя вилка.

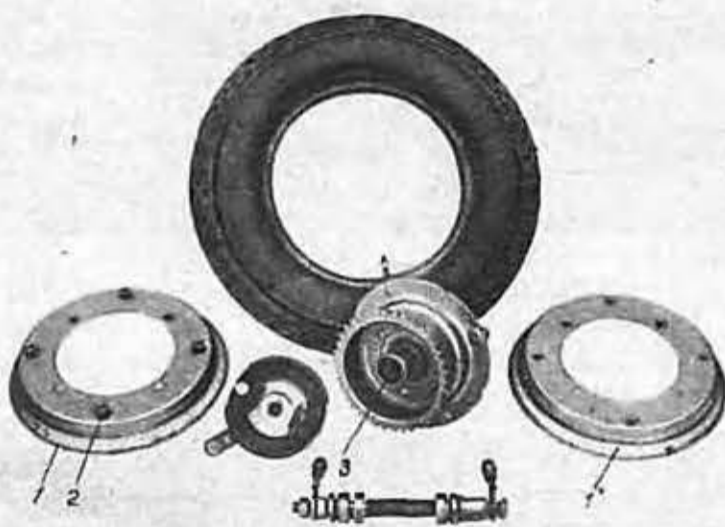


Рис. 3. Заднее колесо.

Гидравлический амортизатор передней вилки мотороллера «Тула» оригинален по устройству. Амортизаторы, устанавливаемые на мотоциклах, обычно представляют собой комбинацию пружинного и гидравлического гасителя колебаний. В переднем амортизаторе мотороллера «Тула» пружины выполнены отдельно от гидравлического гасителя колебаний.

Кроме того, к перьям вилки прикреплены резиновые буфера, ограничивающие максимальные колебания ее рычагов.

В стержне пера вилки установлен рулевой амортизатор (демпфер). Он служит для уменьшения боковых колебаний руля, возникающих от неровностей дороги.

Задняя подвеска — маятниковой типа. Она состоит из вилки и двух пружинно-гидравлических амортизаторов. Устройство задней вилки видно из рис. 1. Пружинно-гидравлический амортизатор задней подвески по устройству аналогичен амортизаторам мотоциклов ИЖ-56.

Колеса мотороллера «Тула» (рис. 3) имеют два сборных диска (1), прикрепленных четырьмя болтами (2) к ступице колеса (3). При смене шины достаточно отвернуть эти болты. Половинки диска разъединяются, и шина легко снимается. Диски переднего и заднего колес взаимозаменяемые. Ступица переднего колеса смонтирована на двух, а заднего — на трех шарикоподшипниках, защищенных от пыли сальниками.

НОВАЯ МОТОКОЛЯСКА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

В ближайшее время Серпуховский мотоциклетный завод переходит на выпуск новой четырехколесной мотоколяски для инвалидов вместо прежней трехколесной, выпускавшейся в течение многих лет.

Новая мотоколяска, разработанная по проекту НАМИ, имеет двухместный металлический кузов с тентом. Дверные проемы увеличены по сравнению с изготовлявшейся ранее коляской СЗЛ, на металлических дверях установлены откидные застекленные боковинки, в передней части кузова расположен вместительный багажник с запирающейся крышкой. Значительно улучшена фиксация тента.

Расположенный сзади силовой агрегат создан на базе двигателя Ижевского завода с рабочим объемом 350 см³. Он снабжен вентилятором для воздушно-принудительного охлаждения. Подвеска всех колес — независимая [задние — на витых пружинах, передние — на поперечных торсионах]. Рулевое управление — реечного типа со штурвалом, имеющим форму полукольца. Органы управления переработаны применительно к требованиям инвалидов.

Управление дроссельной заслонкой карбюратора осуществляется с помощью двух полуколец, расположенных на рулевой колонке под штурвалом. Справа от водителя находятся рычаги тормоза и коробки перемены передач. Оба этих рычага имеют одновременный привод на сцепление. Таким образом, водитель имеет возможность, действуя правой рукой, затормаживать машину и одновременно выключать сцепление. Таким же образом [одним рычагом] можно переключать передачи.

Кроме того, справа от водителя находится рукоятка включения заднего хода. Механизм включения заднего хода расположен не в коробке перемены передач, а в заднем мосту. Для того чтобы включить задний ход, водитель должен поставить рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение, перевести рукоятку заднего хода и включить первую передачу.

Тормоз действует на задние колеса. Привод колесных тормозов — механический. Шины — низкого давления, имеют размер 5.00—10.

В отличие от прежних моделей, новая мотоколяска оборудована полным комплектом электроосветительных и сигнальных приборов автомобильного типа — двумя фарами, подфарниками, габаритными фонарями, указателями поворотов, стеклоочистителем и т. д.

