

Мотоциклы

школьный путеводитель



Узнай мир

Геннадий Черненко

Мотоциклы

«А.В.К.-Тимошка»

2018

Черненко Г. Т.

Мотоциклы / Г. Т. Черненко — «А.В.К.-Тимошка»,
2018 — (Узнай мир)

ISBN 978-5-91233-361-3

Мотоцикл существует уже более 120 лет, и за этот долгий срок он прошел путь от примитивной двухколески до современной машины, тоже с парой колес и мотором, но вобравшей в себя все достижения техники. Как и десять, и двадцать, и пятьдесят лет назад, мотоцикл – не просто средство передвижения, не только вид транспорта. Для его владельца он – почти что одушевленное существо и любимец. Да и как может быть по-другому, если с этой двухколесной машиной человек становится другим: стремительным, свободным, приобретает чувство уверенности в себе и уважение окружающих? Сегодня существуют самые разные мотоциклы. Как говорится, на любой вкус. Нужна скоростная, спортивная машина – пожалуйста. Простая, надежная для повседневных поездок – есть и такие. Для города, дальних путешествий по автострадам, для покорения бездорожья – все это есть... Современный мир мотоциклов огромен, как море. Рассказать обо всем в небольшой книжке – невыполнимая задача. Что же, тогда расскажем о самом главном и самом интересном.

ISBN 978-5-91233-361-3

© Черненко Г. Т., 2018
© А.В.К.-Тимошка, 2018

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| С чего все начиналось | 6 |
| «Быстроног» барона Дрейза | 6 |
| Велосипеды с дымовой трубой | 9 |
| «Айншпур» Готлиба Даймлера | 13 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 15 |



Геннадий Трофимович Черненко

Мотоциклы

© В. А. Карачёв, текст, оформление обложки, иллюстрации, 2005–2018

© В. А. Карачёв, составление серии, 2000–2018

* * *

С чего все начиналось

«Быстроног» барона Дрейза

Пожалуй, каждый знает или догадывается, что мотоцикл – родной брат велосипеда. Причем младший брат, поскольку велосипед родился гораздо раньше мотоцикла.

В одной старинной английской церкви можно увидеть странный витраж, на котором изображена машина с двумя колесами, точь-в-точь как у велосипеда. Удивление же вызывает тот факт, что витраж создан еще в 1642 году, то есть за 150 лет до появления первого велосипеда.



Духколесная машина, селерифер, графа де Сиврака

Создателем его был граф Меде де Сиврак, живший в Париже. Правда, он называл свою машину по-другому – селерифером, французским словом, которое можно перевести на русский язык как «сороход».

В действительности скоростью селерифер не отличался. Ни руля, ни педалей, ни даже тормоза он не имел. На нем ездили просто отталкиваясь от земли ногами.



А это – велосипед барона Карла Дрейза

Понятно, что это было крайне неудобно, однако, как ни странно, на машине Сиврака ездили с большим удовольствием и не только во Франции.

Прежде всего, селерифер следовало снабдить хоть каким-то рулем. И это сделал в 1816 году немецкий изобретатель барон Карл Дрейз. Он занимал пост главного лесничего Баденского герцогства, и, конечно, ему приходилось часто ездить по окрестным лесам. Может быть, поэтому он и принялся за усовершенствование селерифера.

На первый взгляд машина Дрейза очень напоминала «сороход» Сиврака: та же деревянная рама, те же деревянные колеса, во время движения по-прежнему приходилось отталкиваться ногами от земли. Но было в ней и важное отличие. Барон укрепил переднее колесо в поворотной вилке, к которой приделал изогнутый руль. Появилась возможность машиной управлять.

Дрейз назвал ее велосипедом, соединив вместе два латинских слова: *velocis* – «быстрый» и *pedis* – «нога». Стало быть, в переводе название «велосипед» означает «быстроног».

Знать бы Дрейзу, сколько горечи и даже страданий принесет ему это изобретение! Очень скоро пронесся слух, что барон сошел с ума. В самом деле, разве стал бы нормальный человек, занимающий высокое общественное положение, тратить время на такие пустяки?

Как ни старался Дрейз доказать, что его изобретение вовсе не пустяк, а очень полезное и нужное, – тщетно. Он залез в крупные долги и в итоге оказался на улице.

Последние годы жизни вконец разорившегося барона были ужасными. Он зарабатывал себе на хлеб тем, что ездил по городам и селениям Германии, демонстрируя нехитрые номера на своем велосипеде, а затем обходил почтенную публику со шляпой в руке. Умер Дрейз в 1851 году во сне от сердечного приступа в каком-то захудалом трактире.

Велосипеды с дымовой трубой

Но смерть Дрейза уже не могла остановить развитие его детища. Спустя десять лет после кончины барона француз Пьер Мишо, каретный мастер, добавил к велосипеду ножной привод. Однако, чтобы не слишком быстро крутить педали, пришлось сделать переднее колесо очень большим, чуть ли не в рост человека. Недаром такие диковинные велосипеды получили название «пауков».

В 1868 году парижский часовщик Анри Жюльме установил педали в середине велосипедной рамы и при помощи цепи связал их с задним колесом. «Пауки» ушли в прошлое. К тому же велосипед обрел шины, накачанные воздухом. Из занятой «игрушки для взрослых» велосипед наконец превратился в удобный и распространенный вид транспорта.

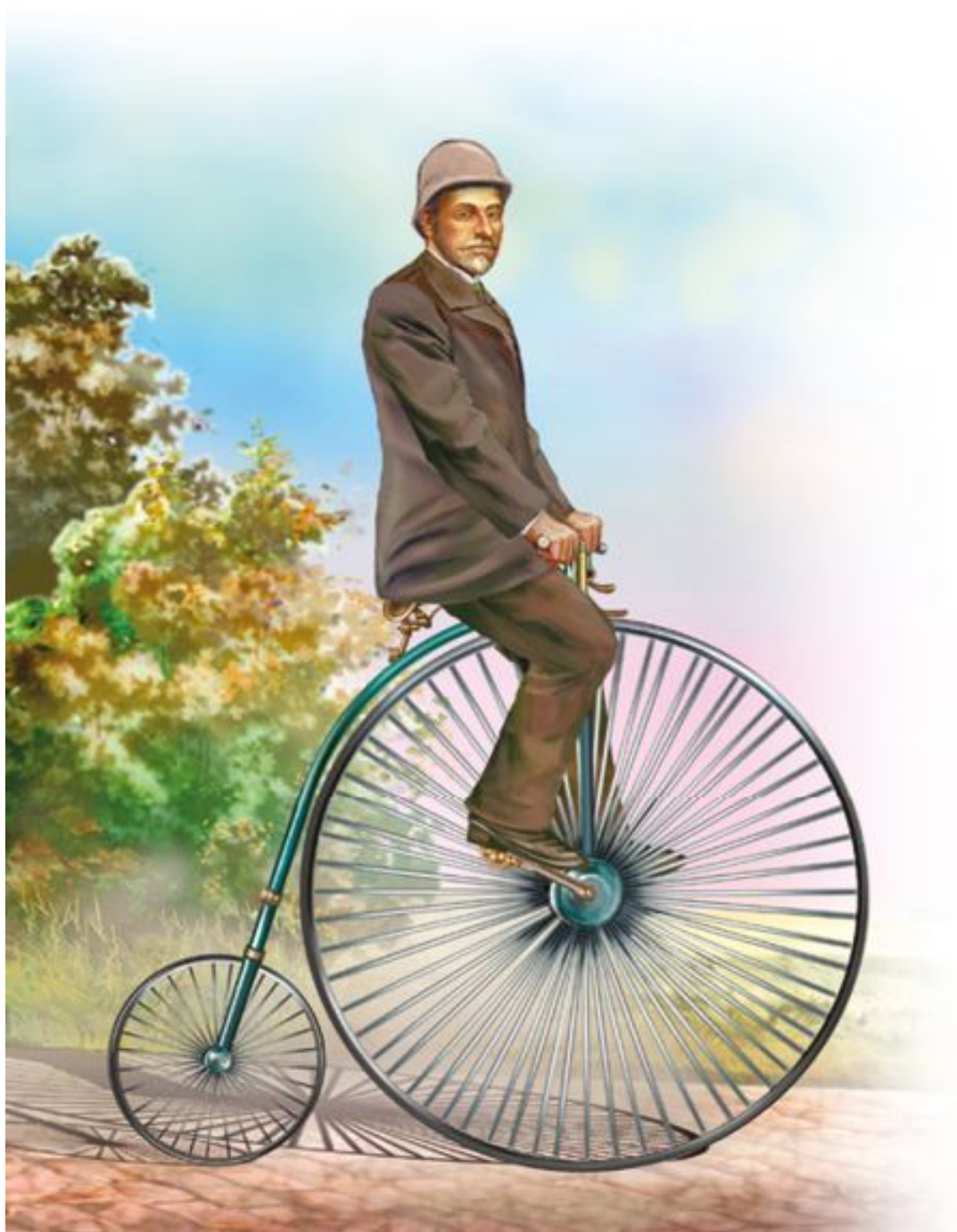
Пределу совершенства, как известно, нет, и появилась мысль снабдить двухколесную машину мотором. В то время, приблизительно в середине XIX века, единственно подходящим двигателем была паровая машина. Ее, хоть и с трудом, можно было приспособить к велосипеду.

Первым на это решился американский изобретатель Сильвестр Роупер. Он переделал в моторную машину обычный велосипед. За седлом Роупер установил небольшой паровичок с котлом. Топливом для котла служил измельченный уголь, который надо было время от времени подбрасывать в топку. Паровая машина вращала заднее колесо велосипеда.

Этот моторный велосипед сохранился до наших дней. Что и говорить, вид у него грубый и несуразный. Одна дымовая труба, торчащая сзади, чего стоит!



Велосипед «паук»



Непросто было забраться на велосипед «паук» и слезть с него

Примерно в те же годы во Франции изобретатель Л. Перро также построил велосипед с паровой машиной. Она располагалась над задним колесом. От угля Перро отказался и в качестве горючего использовал спирт.

По сравнению с паровым велосипедом Роупера машина французского изобретателя выглядела куда как приятнее. Но скорость ее также была небольшой – всего около 15 километров в час.



Велосипед с паровой машиной Сильвестра Роупера



Паровой велосипед Л. Перро был намного совершеннее велосипеда Роупера

У Роупера и Перро нашлись последователи. Горячим сторонником паровых велосипедов был американец Люциус Коупленд. Демонстрируя свой велосипед «паук», снабженный паровой машиной, он объехал почти все Соединенные Штаты.

Все же широкого распространения паровые велосипеды не получили. Хотя и были они моторными, однако назвать их мотоциклами, пожалуй, нельзя. Для настоящего мотоцикла требовался совсем другой мотор.

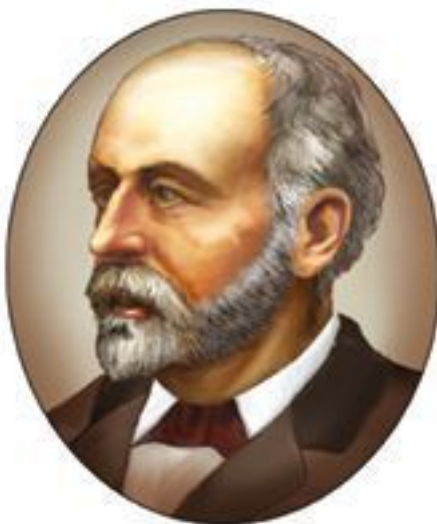
«Айншпур» Готлиба Даймлера

Такой мотор создал немецкий инженер Готлиб Даймлер. Он родился в 1834 году в семье пекаря. Отец мечтал увидеть сына чиновником, но юного Даймлера влекла техника, механика. Даймлер-старший смирился – отдал сына в ученики к оружейному мастеру.

Готлиб с удивительной быстротой освоил все секреты оружейного дела. Урывками ему удалось также учиться в местном политехникуме.

Уже став инженером, Даймлер встретился и на всю жизнь подружился с Вильгельмом Майбахом, талантливым механиком. Вместе они начали работать в известной фирме газовых двигателей «Отто-Дейтц» в Кельне.

Между тем у Даймлера вызревал проект нового мотора, специально предназначенного для транспортных машин. Но владельцы фирмы (дела в ней и так шли прекрасно) даже слышать ничего не хотели о моторе Даймлера. Тогда он вместе с Майбахом покидает фирму.



Немецкий инженер Готлиб Даймлер – создатель первого мотоцикла



Таким был мотоцикл Даймлера «Айнишпур»

В небольшом городке Каннштатте, близ Штутгарта, Даймлер Готлиб купил усадьбу и организовал там собственное конструкторское бюро и мастерские.

Его мотор должен был работать на бензине, горючем, считавшемся тогда опасным из-за его легкой испаряемости. Но как раз это свойство бензина – летучесть – и привлекало Даймлера.

Наступил 1885 год. Даймлер и Майбах могли быть довольны результатами своей работы. Мотор действовал неплохо, был высокооборотным и относительно легким. Такой вполне годился для установки на повозке. Оставалось решить, на какой именно.

Им казалось, что легче всего установить новый мотор можно на двухколесной машине вроде велосипеда. Брать готовый велосипед они не захотели, а построили специально приспособленный под новый мотор.

Машину, созданную Даймлером, уже можно с полным правом назвать мотоциклом. Сам же изобретатель называл ее «Айнишпуром», то есть «Одноколейным». Мотор в ней, как и в современных мотоциклах, стоял в середине деревянной рамы под сиденьем. Заднее колесо вращалось мотором с помощью ременной передачи.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.