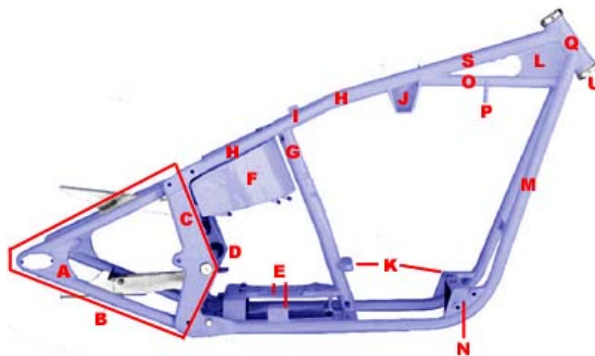


ТИПЫ ЧОППЕРНЫХ РАМ.

Как говорится: "Здание настолько хорошо насколько хорош его фундамент". Если вы строите дом на "хлипком" фундаменте, то в дальнейшем неприятности вам гарантированы. То же самое относится к мотоциклам. Каков ваш стиль езды? Вам нужен стиль или функциональность? Это будет повседневная рабочая лошадка или байк для парадных выездов? На эти, как и на другие вопросы, нужно ответить прежде, чем будет принято решение о конструкции рамы.

Чтобы лучше понять, что делает раму рамой, рассмотрим основные типы рам - Hardtail (жесткие безамортизационные рамы), Softail (полумягкие, с подрессорным треугольным маятником), и традиционную маятниковую систему на амортизаторах с резиновыми креплениями, получившую название Rubber Mount. Для начала посмотрим на основные компоненты рамы на примере рамы типа Softail.



- A: Скрытые регуляторы оси. Стальные пластины, изготовленные для установки задней оси, настраиваются винтом с внутренним шестигранником.
- B: Маятник (обведен красным). Задняя часть рамы, используемая для установки заднего колеса. Маятник закреплен на раме, на поворотной оси. Система подвески, закрепленная болтами между рамой и маятником, используется для амортизации и ограничения перемещения маятника.
- C: Боковые пластины. Куски холоднокатаной стали, обработанные для точного крепления поворотной оси. Пластины (две) привариваются к трубам поперечины сверху и к нижним дугам снизу.
- D: Поворотная ось. Из твердой стали круглого проката (например, 35 ХГСА), закрепляется на боковых пластинах и обеспечивает точку вращения для маятника.
- E: Плита под трансмиссию. Обработанная толстолистовая сталь, к которой прикручивается болтами трансмиссия. Эта плита может быть соединена болтами или привариваться к раме.
- F: Масляный бак. Бак из листового металла, в котором находится масло для системы смазки двигателя. (V-Twin требует обильной смазки)
- G: Центральная стойка. Труба, приваренная между основой и поперечной распоркой, чтобы прибавить жесткость раме.
- H: Трубы поперечины. Изогнутые трубы, создающие пространство для сидения. Они привариваются к верхней трубе спереди и к боковым пластинам сзади.
- I: Зажим сидения. Небольшой кронштейн, используемый для закрепления передней части сидения.
- J: Верхний кронштейн крепления двигателя: Тяжелая стальная скоба, приваренная к нижней части основания для крепления V-Twin'a.
- K: Площадки крепления двигателя. Две стальные плиты, позволяющие закрепить двигатель в передней и центральной части рамы, используя стандартный крепеж двигателя.
- L: Наугольник рулевой колонки. Кусок полосовой стали приваренный к основанию

цапфы, нижним дугам и трубе наугольника рулевой колонки. Он используется для добавления прочности этой критической области рамы за счет перераспределения давления и нагрузки по большей поверхности.

М: Нижние дуги. Нижние дуги (здесь их две) привариваются к корпусу цапфы спереди и к боковым пластинам сзади. Вертикальные части иногда называются нисходящими трубами.

Н: Переходники органов управления: Выступы с резьбовыми отверстиями, которые используются для установки органов управления (тормоз, рычаг КПП).

О: Труба наугольника рулевой колонки. Деталь усиления рамы, которая связывает нижние дуги и основание. Увеличивает жесткость рамы в районе рулевой колонки и служит для крепления наугольника.

Р: Крепление топливного бака: Плоская стальная полоса для крепления топливного бака к раме.

Q: Рулевая колонка. Обработанный кусок стальной трубы с установленными в него подшипниками или обоймами подшипников для крепления руля.

S: Верхняя труба/основание: часть рамы между рулевой колонкой и трубами поперечины.

Hardtail



Это самый простой и надежный тип рам, соответственно самый дешевый. Его отличительная особенность - отсутствие маятника как такового, то есть задняя часть рамы жестко фиксирует колесо, не позволяя ему перемещаться относительно всей конструкции. Таким образом, все амортизирующие функции принимает на себя резина колеса за счет сжатия в нем воздуха, седло и задница байкера. Поэтому на мотоциклах с таким типом рам зачастую можно увидеть подпружиненное седло. Рамы Hardtail строятся, как правило, под определенные параметры мотоцикла, так как переделке такие рамы подвергаются с трудом. Основными параметрами, от которых, прежде всего, зависят основные размеры рамы являются: диаметр и ширина заднего колеса, а также место расположения водительского сиденья. Так что при постройке такой рамы нужно точно определиться со всеми компонентами будущего мотоцикла.

Softtail



По внешнему виду такая рама очень напоминает жесткую, так любимую в США.

Однако на этом типе рам устанавливается маятник, способный при помощи амортизаторов гасить вибрации и вертикальные перемещения заднего колеса. Сами амортизаторы, как правило, располагаются либо под пластиной трансмиссии, либо под сиденьем водителя. В первом случае используются амортизаторы обратного действия, во втором - обычные. Этот тип рам один из самых популярных, чему способствует привлекательный внешний вид, так как заднее колесо ничем не загорожено. Вместе с тем, такие рамы одни из наиболее сложных в изготовлении, поэтому и цены на них значительно выше рам типа Rubber Mount и тем более Hardtail.

Rubber Mount



Несмотря на такое малознакомое название, этот тип рам один из самых старых. Именно такими рамы наиболее часто можно встретить на серийных чопперах - вспомним, хотя бы "Урал" старого образца. Рамы Rubber Mount одни из самых комфортабельных - гашение вибраций производится двумя амортизаторами, причем их размер практически не ограничен, отчего можно их подобрать по своему вкусу. Сами амортизаторы располагаются по обеим сторонам маятника, а не скрыты внутри рамы. Именно их видимость для кого-то является плюсом, а для кого-то минусом. Первым нравятся дополнительные хромированные детали на своем байке, вторые не желают закрывать свое шикарное заднее колесо. Однако, это дело личных предпочтений. Этот тип рам один из самых демократичных к доработкам и переделкам, что позволяет придать мотоциклу самые экстравагантные очертания. В основном это обусловлено относительной независимостью параметров маятника и всей остальной рамы. Естественно, здесь описаны лишь три основных концепции рам, используемых при постройке чопперов и кастомов. Существуют также и другие оригинальные решения, как, например консольное крепление заднего колеса, но они чрезвычайно редки. Как бы то ни было, вам самим решать, какая рама будет на вашем мотоцикле, а эта статья, надеюсь, помогла вам определиться с плюсами и минусами каждого из этих трех типов.