**08-088 Вятка модель В-150М дорожный мотороллер, двухместный, одноколейный, максимальная нагрузка 165 кг, снаряженный вес 120 кг, 6-7 лс, 75 км/час, 520174 экз., ВПМЗ г. Вятские Поляны Кировской обл., 1965-74 г. в.**



*При помощи motoroller.su,*

*подробно: П. Долгачев на http://motoroller.su/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=4*

**Разработчик и изготовитель**: Ордена Ленина машиностроительный завод «Молот» (ВПМЗ), г. Вятские Поляны Кировской области.

Предшественницей и основой для разработки стала модель "Вятка-150", которая выпускалась с 1957 года и являлась копией итальянского мотороллера Vespa (Веспа) 150GS 1955 года.

В 1959-62 г. были созданы опытные образцы «Вятки-2» кубатур 150 и 175 см3. Двигатель «переехал» в более привычное место – под сиденье, привод колеса – цепью, проходящей через герметичный алюминиевый кожух, являющийся маятником подвески. Одной из побудительных причин стала затруднённость экспорта из-за патента «Пьяджо» на схему расположения мотора у колеса. Разработанный 175-кубовый мотор по деталям ЦПГ и КПП был унифицирован с деталями от «Ковровца-175» и выдавал 7-7,5 л.с. Передач стало четыре, бензобак увеличился до 10 л, а «максималка» – 80 км/ч. Руль, поворотная фара и сиденье остались прежними, но в целом машина «вытянулась» и стала не такой «крутобокой». Переднее колесо осталось консольным с короткорычажной подвеской, а вот фара перекочевала с руля на передний щит. В техзадании увеличили мощность до 9-10 л.с. и максимальную скорость до 90 км/ч, предусматривалась установка «мигалок» и династартера. Хотя в таком виде машина не пошла (в 63-м изготовили опытную партию в 20 шт.), большинство решений нашли продолжение в модели В-150М, появившейся в 1965 г.

Это была собственная разработка конструкторов и дизайнеров ВПМЗ, восхищавшая изящным кузовом. Он был кардинально переработан, исчезли округлые обводы, экстерьер стал более стремительным и современным. База была увеличена до 1300 мм, это позволило разместить мотор по центру, а не справа от колеса и тем самым покончить с «брюшинами» по бокам (за что ВП-150 в народе звали «Беременной «Вяткой»). «Фишку» оригинала «Веспы», как и первой «Вятки» – цельнометаллический кузов-монокок заменили на привычную раму из труб и одевающийся сверху капот. При этом седло и бензобак под ним легко снимались, открывая доступ к двигателю.

Двигатель мотороллеру ВП-150М достался практически без изменений от «Пузатой» Вятки. Это 1-цилиндровый двухтактный силовой агрегат воздушного охлаждения, работающий на смеси бензина и моторного масла. Но благодаря применению нового карбюратора и иного воздушного фильтра, мощность удалось повысить с 5.5 до 6 л.с. КПП не трогали, а вот привод колеса изменился радикально – он стал цепным. Конструкция с несущим кожухом-маятником была отработана на опытной модели В-175. Заднее колесо крепилось по-прежнему консольно, применялся один амортизатор. А вот передняя вилка стала другой – среднерычажной с двумя амортизаторами, ход увеличился до 120 мм. За счет уменьшения неподрессоренной массы повысился комфорт езды. В целом же мотороллер потяжелел на 12 кг до 120 кг, максимальная скорость сохранилась прежней – 70 км/ч. Появились указатели поворотов – в это было внове не только в СССР, но и в Европе. Правда, ограничились двумя фонарями – на концах руля. В серию новую модель запустили в 1966 году, а прежнюю "Вятку" сняли с производства в 1967 г. Мотороллер получился достаточно удачным. На ходу он был устойчивым, двигатель работал тихо, маневренность находилась на высоком уровне. Экономичность также радовала владельцев - расход бензина не превышал трех с половиной литров на 100 километров в смешанном режиме.

За свою разработку Вятско-Полянский Машиностроительный получил диплом Выставки Достижений народного Хозяйства. Эту машину выпускали до 1974 года, изготовив более полумиллиона (520174) штук.

Значимым стал 1973 год. Именно тогда Вятско-Полянский машиностроительный завод (ВПМЗ) запустил процесс конвейерного производства нового отечественного мотороллера под названием Вятка В-3 Электрон. Внешне и по конструкции машина была схожа с В-150М, но, как следовало из названия, оборудовалась продвинутой по тем временам электроникой. Так, тиристорное бесконтактное зажигание в СССР ещё не применялось, даже на автомобилях. Мощность двигателя подняли на одну «силу», «максималка» выросла до 80 км/ч.

В 1975 году (27 мая) был разменян второй миллион вятско-полянских мотороллеров. За 1974-79 г. сделали 584403 этих машин.

«Электрон-2» 1978 г. стал последней моделью «Молота» из машин – продолжателей конструкции «Веспы». Мотороллер лишили названия «Вятка», присвоив код 4.304. Мощность двигателя довели до 9 л.с. за счёт повышения степени сжатия до 8,5 и максимальных оборотов до 5900 в мин. Однако на «максималку» (80 км/ч) это не повлияло. Дизайн изменился мало: чуть округлилась фара, другие форму и размер получили решётки на боковинах, седло стало ровнее и тоньше, «мигалки», в отдельных корпусах, унифицировали с мотоциклетными, уменьшился клиренс.

Мотопродукция Вятско-Поянского завода экспонировалась на многих международных выставках и экспортировалась в 51 страну, в том числе в США, Канаду, Австралию. В 1978 году заводскими испытателями с привлечением журналистов «За рулём» был проведён протяжённый пробег на 12 «Электронах» из Алма-Аты в Вятские Поляны (9000 км). Тогда ещё не думали о сворачивании через год мотороллерной тематики, хотя «звоночки» раздавались – затоваривание «Вятками», и это в СССР, стране тотального дефицита. Цена 270 рублей по тем временам считалась низкой, чуть выше мопедов (215 руб.); дороже стоил 125-кубовый минский ММВЗ-3.111, а мотороллер «Турист» – 420 руб. Однако низкая цена не смогла остановить падение спроса. Не помогла и такая беспрецедентная мера, как отмена ежегодного государственного техосмотра на мотороллеры. В конце 1979 года производство свернули, поскольку завод перепрофилировали на серийный выпуск оборонной продукции. Всего за период с 1957 по 1979 г. на ВПМЗ изготовили 1 395 580 обычных мотороллеров и 74 688 грузовых.