**08-047 Вятка МГ-150Ц 3-колесный грузовой мотороллер с цистерной ёмкостью 300 л для перевозки жидкостей, мест 1, сухой вес 230 кг, 4.5/5.5 лс, 40 км/час, опытный ? экз., ВПМЗ г. Вятские Поляны Кировской области, 1958 г.**



 Документальных свидетельств об использовании этого мотороллера в народном хозяйстве не обнаружено. К сожалению, и сведений о происхождении фотографии с раздачей кваса в детском саду на данный момент также не найдено. Уж больно не простая задача выпить детям 300 л кваса.

 В декабре 1956-го года приняли постановление правительства СССР №825 и указ, в которых решались проблемы запуска в СССР производства мотороллеров. Для этого следовало создать производственные мощности. Выбор пал на два военных завода: Тульский машиностроительный завод им. Рябикова (ТМЗ) и Вятско-Полянский машиностроительный завод «Молот» (ВПМЗ), находящийся в городе Вятские Поляны Кировской области. Также были привлечены к производству работники Центрального Экспериментально-Конструкторского Бюро мотоциклостроения (ЦЭКБ) (г. Серпухов, Московская обл.).

 Вятка ВП-150 – это первый мотороллер в отечественной мотоиндустрии, созданный в 50-е годы инженерами Вятско-Полянского машиностроительного завода на основе мотороллера Vespa, разработанного в Италии. На создание транспортного средства выделялось небольшое количество времени – всего полгода – после чего мотороллер должен был выйти в массовое производство. Именно поэтому конструкторы решили взять за основу выпущенный в 1955 году в Италии мотороллер Vespa 150GS. Уже осенью 1956-го были готовы первые образцы в количестве 3-х штук. В 1957 году с конвейера ВПМЗ сошли первые серийные мотороллеры ВП-150 «Вятка». Это было очень удобное и практичное транспортное средство, к тому же довольно дешевое.

 Производство мотороллеров «Вятка» ВП-150 быстро росло, и в 1961 году уже была собрана 100-тысячная машина. Нельзя сказать, что освоение этого изделия шло легко. На первом этапе выпуска, когда еще отсутствовало необходимое оборудование, крупногабаритные штампованные детали для несущего корпуса поставлял «Южмаш-завод». Первоначально машины оснащались двигателями мощностью 4,5 л.с., что было недостаточно - во всяком случае, мотоцикл Минского мотовелозавода с двигателем меньшего рабочего объема (125 см3) развивал мощность 5,5 л.с. Проведенная в 1959 году модернизация нашла отражение в возросших благодаря улучшению продувки до 5,5 л.с. мощности и до 70 км/час скорости.

##  Особенности модели

## Вятка ВП-150 эксплуатировалась населением как полноценное транспортное средство. Жители сельской местности отмечали, что при медленном движении по неровным, разбитым дорогам двигатель мотороллера не перегревается. Это было возможно благодаря использованию в его конструкции принудительного вентиляторного охлаждения двигателя.

 В конструкции использовался карбюратор с одним жиклером. Топливо подается самотеком из 12-литрового топливного бака под сидением по гибкому резиновому шлангу; увеличить его подачу можно с помощью вращения правой ручки руля, а полностью перекрыть – с помощью краника в нижней части бака. Для ВП-150 можно было использовать и бензин марки А-66. Расход топлива на 100 км составлял 3,1 л на скорости примерно 50 км/ч.

Мотороллер ВП-150 «Вятка» мог разогнаться до неплохой для того времени скорости – 70 км/ч, но динамика оставляла желать лучшего: до 60 км/ч Вятка разгонялась за 13 секунд. Зато трогание с места было мягким и плавным.

 Коробка передач использовалась трехступенчатая, тогда как у Vesp’ы было 4 ступени. Корпус отечественной модели был изготовлен из более толстых металлических листов, за счет чего она была тяжелее на несколько килограммов и длиннее на несколько сантиметров, чем её зарубежный прототип. Мотороллер был рассчитан максимум на двух человек. Низкое расположение самых тяжелых элементов конструкции сделало мотороллер очень устойчивым и маневренным. Нужно отметить, что двигатель «Вятки» был немного смещен относительно центра, но это никак не сказывалось на его равновесии.

Были также и чисто косметические отличия:

* Замок зажигания расположен на руле, на Веспе он был установлен на корпусе фары;
* Круглый спидометр, тогда как в «оригинале» он был овальным;
* Шильдик с надписью, располагавшийся на щите;
* С 1960 года на крыло переднего колеса модели размещали небольшой красный флаг с изображенной на нём звездой;
* Имелись специальные крючки, на которые можно было повесить шлем или сумку.

## Технические характеристики

Колесная база мотороллера - 120 см, а дорожный просвет – всего 15 см. Длина модели – 185 см при ширине 80 см и высоте 115 см. Масса ТС – 120 кг.

Двигатель одноцилиндровый (57 мм в диаметре), двухтактный, с воздушным охлаждением. Рабочий объем – 148 куб. см. Мощность 5,5 л.с при 4800 оборотах в минуту. Сцепление у «Вятки» многодисковое, «мокрое». Передаточное число – 3,04 на передней передаче, задней – 1,0, КПП – 4,83-2,89-1,80. Подвеска переднего и заднего колеса пружинного типа, с гидроамортизатором.

 На базе модернизированной «Вятки» завод выпустил в 1959 г. для нужд народного хозяйства легкие грузовые мотороллеры. Грузоподъемность их 250 кг, они обладают высокой маневренностью, имеют задний ход. Все это позволяет применять их в узких проездах, во внутренних дворах, складах и помещениях для перевозки грузов, а также для обслуживания предприятий торговли и связи. Всего инженеры и конструкторы создали около десяти различных моделей "Вятки".

 Основной моделью грузового мотороллера является модель **МГ-150Ф** — закрытый фургон с двумя задними дверками. Фургон деревянный, полированный. Для удобства размещения груза в нем имеется поперечная съемная полка. Следующая модель **МГ-150П** была оснащена платформой для перемещения грузов, задний борт откидной. Модель **МГ-150С** с кузовом типа самосвал предназначена для перевозки сыпучих грузов. Металлический штампованный кузов опрокидывается назад. Задний борт кузова — качающегося типа; он имеет запирающий механизм, работающий от отдельной рукоятки. Механизм опрокидывания кузова действует от специальной рукоятки с места водителя. Грузоподъемность этой модели также 250 кг.

Позже появилась модификация **МГ-150ПН** с комбинированным кузовом, платформа с надставкой. Она полностью заменяет фургон и позволяет расширить диапазон применения мотороллера при эксплуатации. В 1960 году выпустили мотороллер **МГ-150Ц**, оборудованный 300-литровой цистерной для перевозки разных жидкостей, от воды и керосина до кваса и пива. Цистерна имеет широкую заливную горловину и сливной кран. В полевых условиях мотоцистерна могла применяться в качестве заправщика сельхозмашин и для доставки технической воды и пр.

 Грузовички существенно отличались от базовой 2-колёсной «Вятки». Они обладали высокой маневренностью и имели задний ход. Несущим элементом конструкции становилась рама, наличие которой облегчало монтаж кузовов различного назначения. Силовой агрегат на них, такой же как на ВП-150, размещался не сбоку, а посередине. Крутящий момент от него цепью передавался на конический дифференциал, от которого вращение через полуоси с карданными шарнирами сообщалось двум задним ведущим колесам. Подвеска колёс – пружинная независимая, на продольных рычагах с торсионным валом и фрикционными демпферами, игравшими роль амортизаторов. Появился и стояночный тормоз в виде рычага, фиксировавшего тормозную педаль. Снаряженная масса каждой из них равнялась 300 килограммам, а грузоподъемность - 250. Наибольшая скорость этих машин - 35 км/ч. При этом расход топлива даже при средней скорости 25 км/ч составлял 8 л на 100 км.

 На основе этих базовых машин завод в Вятских Полянах и сторонние предприятия изготавливали и более редкую технику, например, компактные **изотермические фургоны** для доставки скоропортящихся продуктов.

 Всего за 1958-68 годы изготовили 74688 таких грузовичков.

 Самой оригинальной версией грузовых мотороллеров стал трёхколёсный пассажирский мотороллер **МГ-150Т «Турист»** для перевозки 2—3 пассажиров, у которого вместо кузова устанавливались два открытых сиденья для пассажиров. По замыслу его создателей этот аппарат мог «использоваться для осмотра достопримечательностей, а также на курортах, в домах отдыха и просто как такси в южных городах».

 Особняком в модельном ряду семейства «Вятки» ВП-150 стоит вариант для пассажирских перевозок, построенный по заказу ВДНХ - **Мототакси ВП-150Т** тоже было трехколесным. Модель ВП-150Т, названная «мототакси», имеет три колеса: одно ведущее - заднее и два управляемых - передние с механизмом поворота колес параллелограммного типа. Между ними находилось - двухместное сиденье для экскурсантов. Их ноги защищали от пыли и брызг поворотные створки (как дверцы у шкафа). Задняя ведущая часть этой «Вятки» изменений не претерпела. С полной нагрузкой машина могла развивать скорость до 50 км/час. Миниатюрное транспортное средство вызывало живой интерес у публики и пользовалось спросом у посетителей Выставки народного хозяйства. Таких машин ВПМЗ изготовил полсотни.

 К 1962 году было произведено уже более 100 тысяч мотороллеров. В декабре 1965 года была собрана первая партия перспективного мотороллера того же класса, что и «Вятка» – ВП-150М – впоследствии получившая имя «Электрон». В течение 1966 года она выпускалась одновременно, после чего производство ВП-150 было остановлено, если не брать в расчет единичных мотороллеров, собранных из имевшихся машинокомплектов в начале 1967 года. По официальным заводским данным, за период с 1957 по 1967 было выпущено 290467 штук мотороллеров Вятка ВП-150.

 Новая модель сразу завоевала популярность у молодежи. Быть владельцем красивой сверкающей машины считалось престижным. Экономичный двигатель мотороллера работал бесшумно, а полная заправка бензобака обходилась в сумму, не превышающую один рубль. В 1973 году мотороллер "Вятка-Электрон" модернизировали, мощность двигателя увеличилась и составила 7 л. с., при этом расход топлива остался прежним – 3,1 литра на 100 километров пробега. Изменился дизайн корпуса. Главным и самым эффектным результатом рестайлинга мотороллера стала установка электронного бесконтактного зажигания. Несмотря на новаторские характеристики, мотороллер "Вятка-Электрон" стал постепенно терять спрос. И к концу 70-х годов его продажи сократились почти до нуля. Началось затоваривание на складах, магазины массово отказывались от новых поставок. Падение спроса объясняется тем, что для населения появилась возможность приобретать автомобили в более широком масштабе. Многие предпочитали покупать отечественные мотоциклы, к тому же в конце 60-х годов в СССР начались поставки чехословацкой "Явы", которая произвела настоящий фурор среди молодежи. В результате всех этих изменений Вятско-Полянский завод в августе 1979 года прекратил производство мотороллеров.

