**08-016 Вятка МГ-150C 3-колесный грузовой мотороллер с самосвальным кузовом задней выгрузки грузоподъемностью 250 кг, мест 1, сухой вес 250 кг, 4.5/5.5 лс, до 45 км/час, опытный ? экз., ВПМЗ г. Вятские Поляны Кировской области, 1958 г.**



Судя потому, что никаких документальных подтверждений существования прототипа этой модели не найдено, можно предположить, что его выпуск так и остался намерением. О происхождение выставочных образцов МГ-150С владельцы, по крайней мере, публично, не информируют.

*Из статьи «Вятка в 1960 году» в журнале «За рулем» №2 за 1960 г. Автор В. Беляков, ведущий конструктор.*

Всего три года назад было освоено массовое производство мотороллеров Вятка-150. Тогда завод выпускал лишь один тип машины — ВП-150, легкий и красивый, словно птица, устремленный вперед роллер. Ныне Вятка умножила свои ряды. Заботясь об удобстве потребителей, инженеры и конструкторы создали около десяти различных моделей Вятки. Вот некоторые фото из них: мототакси ВП-150ТГ, цистерна МГ-150Ц, платформа МГ-150П; самосвал МГ-150С, турист МГ-150Т.

Три года назад началось массовое производство первого советского мотороллера «Вятка-150». Конструктивные достоинства, простота обслуживания и надежность в работе — все это обусловило его популярность.

Но в процессе эксплуатации выявились и недостатки мотороллера. Многие справедливые упреки в адрес конструкторов были высказаны в связи с этим на страницах журнала «За рулем» владельцами «Вятки». Их замечания, непосредственный контакт с потребителями и, наконец, многочисленные испытания позволили коллективу завода улучшить машину.

Некоторые конструктивные усовершенствования «Вятки» уже известны. Другие нововведения появились сравнительно недавно и поэтому представляют интерес для мотолюбителей. О них мы и хотим рассказать.

Многие водители мотороллера высказывали пожелание — усовершенствовать ножной тормоз и, в частности, его привод. Это сейчас учтено. Измененные тормозная педаль и привод (трос диаметром 5 мм) обладают значительно большей надежностью и прочностью. Введение новой тормозной педали позволило также устранить концентрацию напряжений в раме (в том месте, где приваривалась ось педали). В настоящее время прочность рамы возросла более чем на 30 процентов.

Особо нужно сказать об увеличении мощности двигателя. Благодаря улучшению продувки она повышена с 4,5 до 5,2 л. с. Таким образом, литровая мощность поднялась с 30,42 до 35,30 л. с.

Модернизированная «Вятка» снабжается расположенным сзади багажником повышенной грузоподъемности. Он имеет рукоятку, которая облегчает перемещение машины. Конструкция багажника дает возможность устанавливать его без каких-либо переделок на асе ранее выпущенные мотороллеры.

В 1960 году в продажу должен поступить целлулоидный ветровой щиток толщиной 1,5 мм. Крепление щитка на руле-фаре позволяет устанавливать его также на «Вятку» прежних выпусков.

Уже сейчас часть мотороллеров, направленных в торговую сеть, окрашена в два цвета, что придает им красивый вид.

Прежде чем внедрить то или иное усовершенствование в производство, завод всесторонне проверяет его в эксплуатационных условиях. В этих целях периодически проводятся широкие испытания. В прошлом году, например, завод совместно с Кировским областным комитетом ДОСААФ организовал пробег протяженностью в 12 300 км. В нем участвовало пять серийных подготовленных к отправке в торговую сеть пассажирских мотороллеров выпуска 1959 года, а также боковой прицеп БП-58. Маршрут пробега пролегал через среднюю полосу Советского Союза, Прибалтику, Украину, Крым, Кавказ, а также Краснодарский и Ставропольский края. Его составили с таким расчетом, чтобы можно было проверить эксплуатационные качества «Вятки» в различных дорожных, климатических и атмосферных условиях.

Высокую износостойкость показали двигатели. Несмотря на то, что мотороллерам приходилось преодолевать большие участки с довольно интенсивным содержанием пыли в воздухе, замена поршневых колец потребовалась лишь после пробега в 8400 км (согласно заводской инструкции замену надо производить через 3000 км). Применение хромированного верхнего поршневого кольца значительно снизило износ цилиндра. Увеличился срок службы и самого кольца.

Введенная за последнее время новая технология пайки наконечников тросов полностью себя оправдала. Обрывы наконечника и самого троса в 15 — 20 мм от него, наблюдавшиеся прежде, теперь исключены. Этому способствует и новая конфигурация рабочей части рукоятки выжима сцепления. Пробег выявил необходимость повышения долговечности блока шестерен. Для этого введены дополнительные разгружающие пружины.

После окончания пробега были проведены исследования ходовой и силовой части мотороллеров. Износ их оказался в допустимых пределах. Внешний вид машин, их лакопокрытие мало изменились. Было установлено, что они находятся в хорошем состоянии и пригодны для дальнейшей эксплуатации. Участники пробега высоко оценивают эксплуатационные качества «Вятки» последнего выпуска.

На базе модернизированной «Вятки» мотороллерный завод выпускает 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.

Основной моделью грузового мотороллера, выпускаемой в настоящее время, является модель МГ-150Ф — закрытый фургон с двумя задними дверками. Фургон деревянный, полированный. Для удобства размещения груза в нем имеется поперечная съемная полка. Мотороллеры-фургоны уже эксплуатируются во многих городах Советского Союза и пользуются большим спросом.

Сейчас завершена разработка новой модели грузового мотороллера: МГ-150П с кузовом открытого типа — бортовой платформой. Задний борт ее откидной.

Заводом спроектирован грузовой мотороллер МГ-150ПН с комбинированным кузовом — платформой с надставкой. Она полностью заменяет фургон и позволяет расширить диапазон применения мотороллера при эксплуатации.

Для перевозки сыпучих грузов готовится к производству модель МГ-150С с кузовом типа самосвал. 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.

На заводе созданы опытные образцы мотороллера МГ-150Ц — с цистерной для перевозки жидкостей. Последняя имеет широкую заливную горловину и сливной кран. Она пригодна для перевозки керосина, автотракторных масел и может применяться для заправки сельскохозяйственных машин в полевых условиях, для доставки технической воды и пр. Объем цистерны — 300 литров.

На базе грузового мотороллера заводом изготовлены опытные модели туристского типа для перевозки 2—3 пассажиров. В одной из них (МГ-150Т — «Турист») сиденья расположены сзади и кузов открыт. В другой модели — ВП-150 Т, — спроектированной по заказу Выставки достижений народного хозяйства СССР, сиденья расположены спереди. Это очень удобно для осмотра выставки. Модель ВП-150 Т, названная «мототакси», имеет три колеса: одно — ведущее (заднее) и два управляемых (передние). Механизм поворота колес параллелограммного типа. Для защиты пассажиров от ветра предусмотрены открывающиеся каркасные дверки. С полной нагрузкой машина может развивать скорость до 50 км/час. Мототакси ВП-150Т эксплуатировались в 1959 году и получили хорошую оценку посетителей ВДНХ. Эти машины могут использоваться для осмотра достопримечательных мест, а также на курортах, в домах отдыха и просто как такси в южных городах.

Умножая семью мотороллеров «Вятка», завод проектирует новые и неустанно совершенствует выпускающиеся модели.