**08-029 Вятка МГ-150Т "Турист" 3-колесный пассажирский мотороллер с открытым кузовом на базе грузового МГ-150, мототакси, мест 1+2/3, сухой вес 260 кг, 5.5 лс, 50 км/час, опытный, ? экз., ВПМЗ г. Вятские Поляны Кировской области, 1958 г.**



**Изготовитель:** Вятско-Полянский ордена Ленина машиностроительный завод "Молот" (ВПМЗ), г. Вятские Поляны Кировской области.

 Судя по отсутствию информации об эксплуатации пассажирского мотороллера МГ-150Т «Турист», самой оригинальной версии грузовых мотороллеров, у которой вместо кузова устанавливалось сиденье для пассажиров, он так и остался опытным образцом. Как, впрочем, и его собратья - цистерна МГ-150Ц и самосвал МГ-150С. Очевидно, что не хватало мощности двигателя и, соответственно, грузоподъемности. Да и для эксплуатации на обычных городских улицах такие машины, несмотря на нанесенные шашечки, по соображениям безопасности были неприемлемы. Конечно, для перемещения в пешеходных зонах они были в самых раз, но потребность в этом была ограничена. Кроме того, разработанные «Вятки» и «Тулы» с передним расположением пассажирских сидений были для такой езды более приемлемы.

 Радует, что для изготовления кузова были использованы штампы коляски (бокового прицепа) БП-56, изготовлявшейся на этом же заводе. Это значительно облегчило труды «реставраторов».

*Александр Николаевич Юдин, dzen.ru.*

Я застал и производство грузовых мотороллеров «МГ-150» на ВПМЗ, прекращенное в 67-м году. Мотороллер был очень неплохой, маневренный, но естественная низкая его грузоподъемность не соответствовала реальной потребности заказчиков. Созданные на его базе опытные образцы с кузовом самосвал и с цистерной по этой же причине не нашли применения. Одновременно с туляками ВПМЗ разрабатывал кабину на грузовой мотороллер. Надо сказать, что кабина отнимает часть грузоподъемности. Кроме того 3-х колесная схема с одним передним колесом имеет ограниченную устойчивость на виражах, а кабина, смещая центр тяжести вперед, ухудшает эту особенность.

Должен напомнить, что ВПМЗ, также, как и ТМЗ, изготовил партию 3-колесных мототакси для ВСХВ. Там скорость большая не нужна, поэтому и они там успешно эксплуатировались. Однако, водители их не очень уважали, т.к. из-за меньшей скорости на них успевали сделать меньшее количество рейсов.

 … Несмотря на начинавшееся затоваривание, на 1978-й год нам был установлен план на выпуск 130 тыс. мотороллеров. Торговые базы стали отказываться от получения мотороллеров. Снижение цены не помогло. Завод продолжал выпуск, но мотороллеры ни куда не уходили. Заводу пришлось для складирования использовать городской стадион, где скопилось их более 30-ти тысяч штук. Мы лихорадочно искали выход. Рассматривали даже возврат к производству и грузовых мотороллеров. Но жизнь распорядилась по-другому. Подоспел проект новой противотанковой ракеты, для которой требовалось найти место производства. В результате производство мотороллеров было свернуто

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

 «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.

 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.»