**08-262 Тула МТ-200 или Т-200Т 3-колёсный пассажирский мотороллер, мототакси, для поездок в пешеходной зоне на базе Т-200 с передним мостом и управлением от мотоколяски С3Б, мест 2 + 1, сухой вес 270 кг, 8 лс, до 50 км/час, по заказу ВДНХ СССР 50 экз., ТМЗ г. Тула 1959-60 г. в.**

**Разработчик:** ЦКЭБ мотоциклостроения совместно с заводом-изготовителем.

**Изготовитель:** Тульский орденов Трудового Красного Знамени (1962 г.) и Октябрьской Революции (1984 г.) машиностроительный завод им. Рябикова В.М. (с 1974 г.), Почтовый ящик №95, ТМЗ. Основан в 1879 г.

*Из статьи главного конструктора ТМЗ Л. Лотоцкого, «Тула будет лучше» в журнале «За рулем» №1 за 1960 г.*

Большое будущее, на наш взгляд, у нового для СССР вида транспорта — грузовых мотороллеров. В 1960 году будут выпущены опытные их образцы с кузовами, имеющими теплоизоляционную прослойку. Незначительный собственный вес, сравнительно большая грузоподъемность, малый расход топлива, хорошая маневренность (радиус поворота менее 2,5 м) и малые габариты — все это предопределяет преимущества этого вида транспорта. Интересной разновидностью мотороллера является мототакси, спроектированное и изготовленное заводом совместно с ЦКЭБ мотоциклостроения. Оно построено на базе модели Т-200 с использованием узлов и деталей коляски мотоцикла СБ-3 *(предположу, что имеется ввиду мотоколяска С3Б для одноруких)*. Этот вид легкового транспорта может найти широкое применение при обслуживании населения на выставках, в парках, на курортах и т.п.

*Из статьи «Транспорт ВСХВ-ВДНХ-ВВЦ», retromosfoto.ucoz.ru/index/0-274****.***

Переименования выставки:

Всесоюзная сельскохозяйственная выставка - ВСХВ 1939 г.

Всесоюзная Промышленная выставка и Всесоюзная сельскохозяйственная выставка 1957 г.

Выставки достижений народного хозяйства СССР - ВДНХ 1959 г.

Всероссийский выставочный центр ВВЦ 1992 г.

Сразу после открытия выставки перед посетителями остро встала проблема внутреннего транспорта. Обширную территорию, которую занимала выставка не так то легко было обойти или добраться до дальних павильонов. Решение было найдено в 1954 году. После реконструкции, когда площадь увеличилась еще больше, было решено пустить троллейбус.  
 Было построено внутренне полукольцо. Оно было почти замкнутым для того, что бы пути движения троллейбусов и посетителей не пересекались: два разворотных кольца находились справа и слева от главного входа. Полукольцо позволяло также производить подвоз грузов и товаров во время работы выставки, практически не мешая посетителям. Движение было сезонным: с начала мая до конца октября.

Для транспортного обеспечения ВСХВ не стали снимать троллейбусы с городских линий, а пустили совершенно новые, собранные на заказ на Заводе имени Урицкого в Энгельсе. Это были машины, сделанные на базе троллейбуса «МТБ-82», который бороздил улицы советских городов еще с 1946 года. Первые шесть усачей, получивших название «МТБ-ВСХВ», начали работу в июне 1954 года. В 1955 году перед посетителями выставочного центра предстали два красавца «ТБЭС-ВСХВ» (ТБЭС — троллейбус экскурсионный завода «СВАРЗ»). Новые троллейбусы собрали на Сокольническом вагоноремонтном заводе. Дизайнеры «СВАРЗ» сумели создать действительно современный общественный транспорт – по крайней мере, внешне новый троллейбус выглядел очень свежо. К лету 1956 года «СВАРЗ» изготовил для ВСХВ еще 18 «прозрачных» машин модели «ТБЭС» — таким образом, всего их было 20.

Троллейбусы были хороши всем, кроме одного - их маршрут проходил вдали от самого интересного - центральных павильонов и фонтанов. В 1957 году по территории выставки начали впервые курсировать микроавтобусы RAF-08 и RAF-10 – предшественники автопоездов. Маршрут проложили таким образом, чтобы показать посетителям всё самое интересное: и центральную часть, и отдалённые павильоны.

В 1959 году на аллеях выставочного комплекса появились первые автопоезда, собранные на базе рижских микроавтобусов нового поколения RAF-977В и получившие индекс: РАФ 979 «Рига» прицеп ВДНХ + РАФ 980 «Рига» тягач ВДНХ.. Конструкция состава была такова: сам автомобиль превратился в тягач, тянущий за собой два вагончика. В результате получилось довольно вместительное транспортное средство: в головной машине четыре ряда сидений, плюс в каждом прицепе по шесть рядов — итого 63 пассажира плюс водитель. Вагончики были открытые, с крышей, но без стекол и дверей – в силу этой особенности автопоезд по инструкции не мог развивать скорость более 15 км/ч.

Впоследствии завод продолжит производить такие машины по заказам аэропортов. По целому ряду причин машина была неприменима на обычных дорогах. До 1976 года латвийские автосоставы претерпели небольшие изменения: в 1962 году появился автопоезд RAF 980Д/979, в 1969 году с конвейера сошла модель RAF 980ДМ/979. Новый пассажирский состав 1979 года выпуска комплектовался из трех частей: RAF 3407 – короткий седельный тягач, RAF 9225 — промежуточный прицеп, RAF 9226 — замыкающий прицеп. Все секции соединялись между собой опорно-сцепным устройством. В каждом вагоне-полуприцепе с несущим каркасом устанавливалось по пять рядов жестких пластмассовых четырехместных сидений, причем первый ряд располагался против движения.

Для организации индивидуальных экскурсий по выставке было найдено оригинальное решение. Тульскому (Почтовый ящик № 95) и Вятско-Полянскому машиностроительным заводам, производившим тогда мотороллеры, поступил заказ на специальное мототакси для ВДНХ. Выбор руководства ВДНХ в пользу мотороллера в качестве экскурсионного такси не случаен. Если сравнивать с мотоциклами, мопедами - то мотороллеры обладали очень хорошим качеством - они были не шумные. Конструкторская документация разработана заводами совместно с ЦКЭБ мотоциклостроения. Заводы сделали по 50 мототакси ВП-150Т и МТ-200.

В 1960 году партия из 50 **мототакси Т-200Т/МТ-200** поступила на ВДНХ. «Мототакси», имеет три колеса: одно ведущее - заднее и два управляемых - передние с механизмом поворота колес параллелограммного типа. Оно построено на базе модели Т-200 с использованием узлов и деталей передней подвески и рулевой механизм серпуховской мотоколяски С-3Б. Между управляемыми колёсами находилось - двухместное сиденье для экскурсантов. Их ноги защищали от пыли и брызг поворотные шторки, которые являлись и дверьми. Водитель мототакси находился позади пассажиров, поэтому нисколько не загораживал им обзор. Такая компоновка располагала для удобного просмотра достижений советского хозяйства и достопримечательностей. Перевозка третьего пассажира на сиденье позади водителя не предусматривалась. Задняя ведущая часть этой «Тулы» изменений не претерпела. Мотор одноцилиндровый, 197-кубовый, 8 л.с., сухой вес - 270 кг. Максимальная допустимая скорость при полной загрузке мототакси была 35 км/ч, но по выставке они двигались в основном в режиме 8-10 км/ч. Эксплуатировались мототакси на ВДНХ с мая по сентябрь месяц. Водителями мототакси были в основном студенты. Проехаться от главного входа до "Дегустационного зала" на берегу дальнего пруда (чуть больше двух километров) стоило 10 рублей (дореформенные деньги 1960 года) - соизмеримо с самым дешёвым коктейлем. Основной тариф - поездка по территории 50 копеек, до метро - 1 рубль.

Миниатюрное транспортное средство вызывало живой интерес у публики и пользовалось спросом у посетителей Выставки народного хозяйства.

Как и автопоезда, для эксплуатации на обычных городских улицах такие машины были неприемлемы по соображениям безопасности, но для пешеходной зоны ВДНХ они были в самый раз. Кстати, на них даже шашечки были нанесены.

Однако широкого применения мототакси так и не нашло. То ли проезд на нем показался посетителям выставки слишком дорогим, то ли конструкция получилась неудобной, но во второй половине 60-х годов всю эту мототехнику потихоньку списали.