

Советский грузовой мотороллер «Муравей»



Брат мотоцикла и племянник самолёта



- «Муравей», 1970-е гг.

Хотя само слово «мотороллер» - немецкое, родиной мотороллеров считают Италию. Ну а мотороллерным папой называют итальянского авиаконструктора Агостино д'Асканио. В 1945 году он работал на заводе «Пьяджо». В годы войны этот завод выпускал бомбардировщики. Но война закончилась – мирная жизнь требовала новой продукции. И тут-то сеньор д'Асканио объявил о создании невиданного прежде транспорта. Это был маленький лёгкий мотоцикл с двигателем, расположенным под сиденьем. Когда водитель садился на него, не нужно было перекидывать ногу через мотоциклетную раму. Из-за того, что на мотороллер садились так же легко, как на табурет, первые мотороллеры народ назвал «табуретками». Чуть позже появились спортивные модели, получившие прозвище «бешеные табуретки».



- Преимуществом мотороллера стало и то, что механизмы его закрыты защитными панелями. Они оберегают узлы механизмов от попадания грязи, а передняя панель защищает ещё и водителя (как от грязи, так и от набегающего воздуха). Если честно, то д,Асканио всё же не был создателем мотороллера. Похожий транспорт и до него мастерили увлечённые техникой подростки. Но Агостино д, Асканио имел техническое образование и смог превратить ребячью самоделку в современное транспортное средство.



- С весны 1946 года завод «Пьяджо» стал выпускать мотороллеры. Ещё через пару лет их делали уже во многих странах. И всё же самыми быстрыми и юркими остались итальянские мотороллеры. А вот репутацию самых надёжных завоевали японские. В плане дешевизны не было равных мотороллерам из Китая (хотя китайские изделия чаще всего были копиями либо переработкой японских моделей).



- В странах, где говорили по-английски, слово «мотороллер» не прижилось – здесь новый транспорт называли скутером (от английского to scoot – бежать стремглав, удирасть). Но и там новинка от Агостино д, Асканио обрела популярность. Особое распространение мотороллеры получили в Индии – здесь они проворно двигались по людным улицам дели, Калькутты и других городов. В конце 1960-х годов индийская фирма «Баджадж» («Важаж») купила у итальянцев лицензию – и с тех пор мотороллеры стали делать сами индусы. Вслед за Индией новый транспорт завоевал другие страны Азии – здесь он в считанные годы стал самым популярным.

А что у нас?



Мотороллер освоил дороги Европы и Азии. В нашей стране, лежащей на стыке Азии с Европой, это не заметить просто не могли. Решение выпускать мотороллеры и у нас было принято не кем-нибудь, а тогдашним правительством страны - Советом Министров СССР. В 1956 году появилось Постановление Совета Министров о начале выпуска мотороллеров в Советском Союзе. В те дни одним из лучшим наших предприятий был Тульский станкостроительный завод. На нём производили самую разную продукцию – от велосипедов до насосов, от буровых машин до пулемётов...также на этом заводе делали лучшие в СССР фрезерные станки.



- В правительстве решили, что именно Тульский станкостроительный завод быстрее всех освоит выпуск технической новинки. И в 1956 году его переименовали в тульский машиностроительный завод (или Туламашзавод – для краткости). 7 июля 1956 года Туламашзавод получил задание: к концу года выпустить 2500 мотороллеров. Они стали известны под маркой «Т-200». Правда, это был ещё не «Муравей», а обычный двухколёсный мотороллер. Но уже в 1957 году конструкторы И.Г.Лерман и В.С. Махонин создали грузовой мотороллер на основе всё того же «Т-200». Его сделали двух видов – с кузовом («ТГ-200К») и с фургонном («ТГ-200Ф»). Поначалу таких мотороллеров было меньше тысячи – на заводе собрали лишь опытную партию из 999 штук. Никто и не думал, что этому «опыту» суждена долгая жизнь.

«Муравей» завоёвывает мир



Новинку сперва использовали для перевозки грузов по территории завода. Однако новый транспорт быстро заметили другие предприятия и организации Тулы – в первую очередь хозяйственные службы города. И вскоре грузовые мотороллеры трудились уже не только на Туламашзаводе. Их всё чаще встречали на тульских улицах – они везли то саженцы деревьев, то банки с краской, то грабли для участников субботника. Вслед за родной Тулой нужный транспорт стали осваивать другие города. От опытной партии мотороллеров перешли к их постоянному производству.

- В 1969 году грузовой мотороллер улучшили – благодаря новому мотору, он стал мощнее почти в полтора раза. Вот эту новую модель «ТГА-200» и назвали впервые «Муравьём». Такое имя было дано не зря – подобно муравью, мотороллер мог перемещать груз больше собственного веса. «Муравей», весивший 240 килограммов, был способен везти 280 кг грузов. С годами мотороллер стал ещё сильнее. Его новая модель «муравей-2» позволяла перевозить груз весом до 315 кг. «Муравей» обрёл своё место в дружной семье мотороллеров. Изделие тульских заводчан покупали в 21 стране. «Муравьишки» могли ехать не только по равнинам, но и в гору, преодолевая подъём до 40 градусов. Для грузового мотороллера «Муравей» мог развивать весьма приличную скорость – до 60 км/час. Скорость выпускавшихся тогда в СССР обычных мотороллеров «Вятка» не превышала 70 км/час. А ведь «Муравей» был тяжелее «Вятки» в два с лишним раза. Правда, в условиях бездорожья скорость «Муравья» заметно снижалась. Но это свойственно многим его собратьям. Ведь мотороллер – не вездеход, его стихия – грунтовые дороги и асфальт, а никак не бездорожье.



В зеркале цен и скоростей



Поначалу «Муравей» продавался лишь организациям, но затем его стали покупать и обычные люди. У советских граждан он был популярен в силу невозможности для частных лиц купить небольшой грузовичок или фургон. Правда, прежде чем купить «Муравья», человек должен был тысячу раз подумать.

- В Советском Союзе мотоцикл или мотороллер (не говоря уж о машине), был вещью дорогой и престижной. Владельцы личных авто, мотороллеров и мотоциклов в глазах сограждан выглядели людьми зажиточными. Для жителей СССР обладание мотоциклом было почти тем же, чем для древних людей – наличие боевого коня. В отличие от мотоциклов, «Муравей» был подобен не боевому коню, а скорей рабочей лошади. Стоил грузовой мотороллер 775 рублей. В общем, «Муравья» выбирали не лихие ездоки, а хозяйственные мужики. Грузовой мотороллер встречался и на городских улицах, но куда привычней был он на сельских дорогах и в садоводческих товариществах.





- Конец 70-х и 80-е годы стали золотым веком «Муравья». Число проданных мотороллеров росло. Вместе с машиной «Нива» и мотоциклом «Урал» трудяга «Муравей» стал одной из визитных карточек нашего транспорта. Но пришли 90-е. на российские просторы хлынули всевозможные пикапы, мелкие грузовички, мини-трактора, мотоблоки и прицепы. Спрос на грузовые мотороллеры в России резко упал. В итоге Туламашзавод прекратил производство «Муравьёв», полностью перейдя на выпуск сельскохозяйственной мини-техники. В 2009 году завод попытался оживить «Муравья». Появились даже сведения об опытном образце нового мотороллера марки «ГТС-1». Вот только цена его оказалась весьма неслабой – 100 тысяч рублей. «Муравьёв» охотно покупали и у нас, и за границей. Так может, ещё не всё потеряно, - и мы услышим, что они вновь спешат из Тулы во все концы Земли?
- (Глеб Шарапов, транспортник-самоучка. Материал дан в сокращении – примечание Карпенко А.Н.)

Общая информация



- Другие названия:
ТГА—200

Производитель:
Тульский
машиностроительный
завод

Годы выпуска: 1959-1995

Предыдущая модель:
МГ-150

- Следующая модель:
Муравей-2
- Тип: грузовой мотороллер



- **Двигатель:**
- **Сцепление:** многодисковое, в масляной ванне
- **КПП:** механическая 4-ступ.
- **Привод:** роликовая цепь
- **Подача топлива:** самотёком
- **Передняя шина:** 4,00—10
- **Задняя шина:** 4,00—10
- **Технические характеристики**
- **Ёмкость бака:** 13л
- **Максимальная нагрузка, кг** 250
- **Максимальная скорость, км/ч** – 60
- **Габариты**
- **Длина, мм** - 2 680
- **Ширина, мм** - 1 250
- **Высота, мм** - 1 075
- **База мотоцикла, мм** - 1 775
- **Дорожный просвет, мм** - 115

Модели

- Модели (в скобках указана базовая модель легкового мотороллера):

ТГ200 (Т-200 «[Тула](#)», названия «Муравей» еще не носил)

ТГА200 (Т-200М)

ТГА200-01 («[Турист](#)»)

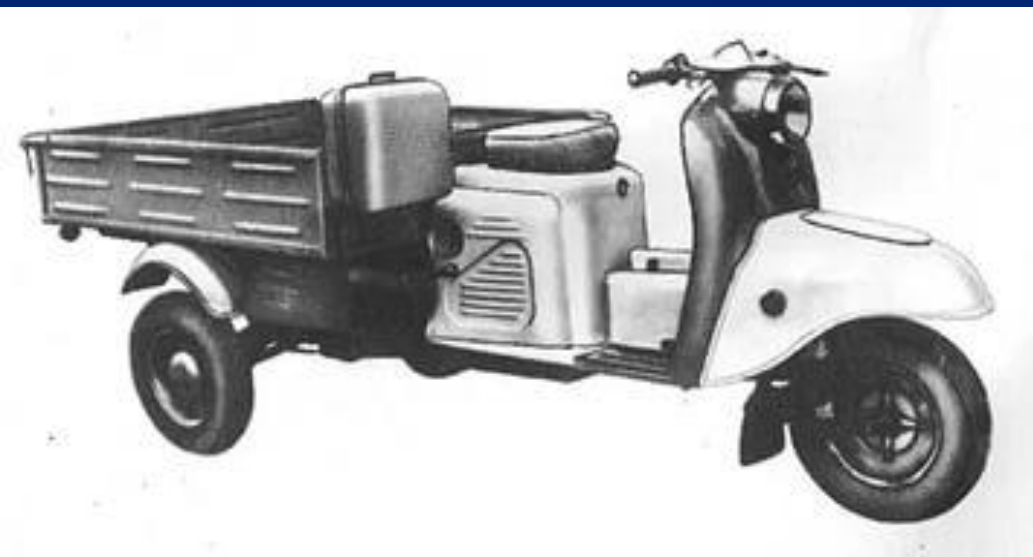
ТГА200-01П

«Муравей-2 01» («[Тулица](#)»)

«Муравей-2 02» («Тулица-2»)

«Муравей-2 03» последняя модель на 1991 год

- ГТС-1[\[2\]](#)



Характеристики

- Данные для моделей серии 5.402:
- Двигатель одноцилиндровый бензиновый двухтактный с принудительным воздушным охлаждением, рабочий объём 199 см³, мощность 11 л.с. при 5 000 об/мин, крутящий момент 16,8 Н·м при 4 900 об/мин, степень сжатия 9,5. Карбюратор типа К-65г; на впуске установлен лепестковый клапан. Запуск двигателя электростартером или кикстартером. Коробка передач 4-х скоростная. Передача заднего хода (реверс-редуктор) — в корпусе межколёсного дифференциала. Привод на задние колёса — качающимися валами с карданными шарнирами. Передача крутящего момента с силового агрегата на дифференциал — роликовой цепью в герметичном кожухе. Шины 4,00—10. Передняя подвеска рычажная, задняя независимая на поперечных рычагах. Общая длина 2 880 мм, база 1 840 мм, дорожный просвет 115 мм. Сухая масса 258 кг (для моделей 5.402-03 и 5.402-03К, открытая грузовая платформа) или 285 кг (для модели 5.403-03Ф, фургон). Грузоподъёмность 410 кг (для моделей 5.402-03 и 5.402-03К) или 375 кг (для модели 5.403-03Ф).
- Максимальная скорость — 55 км/ч, расход топлива — 5,5-7,5 л/100 км, объём бензобака — 12 л. Мотороллер заправляется бензомасляной смесью в пропорции 1:20 при обкатке и 1:33 в дальнейшей эксплуатации.





- «Муравей» в кино
- «[Усатый нянь](#)»
- «[Бедные родственники](#)»
- «[Участок](#)»
- «[Мама вышла замуж](#)»

См. также]

[Моторикша](#)

Источники

Каталог «Мир мотоциклов»
(изд-во «За рулём», 1999).

<http://motoroller.ru/>

[«Туламашзавод» — история
Муравей ТГА-200К](#)

Примечания

↑ [В.Камерилов](#) [Работяга
Муравей](#) // За рулём :
журнал. — М., 1978. — №
6. — С. 18-19.

- ↑ [Возобновление выпуска
малогрузоподъёмного
трёхколесного на 2009 год](#)













Avito





danda by

ИСТОЧНИК

- [https://ru.wikipedia.org/wiki/Муравей_\(мотороллер\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Муравей_(мотороллер))

