

Налётчик или паразит?

Именно так словари переводят название модели, которое дали изданию из Китая ижевские мотодилеры. Попробуйте разобраться в этом чуде.

PATRON TAKER 250

249 см³, 25,8 л.с., 146 кг,
145 км/ч, 112500 руб.

текст: Иван
Ксенофонтов, *фото:*
Сергей Чирков, Иван
Ксенофонтов

С ПЕРВОГО взгляда на мотоцикл становится ясно — он выбивается из общего «стада» поднебесного мотопрома. И если бы не крупная надпись на табличке под фарой Yingang, аппарат можно было бы принять за японскую классику 20-летней давности. Выверенные линии, скромный одноцветный окрас, ничего лишнего. Динамичные черты и бак, присущие спортбайкам, сочетаются с архаично круглой фарой, голыми стаканами приборки и отсутствием обтекателя. Мотоциклы с такими признаками раньше отнесли бы к классу мускулбайков, позже к стритфайтерам, будь мотор побольше в кубах и «лошадях».

Прямого аналога мотоцикла нет, но ближе всего, пожалуй, Suzuki GS 500, дебютировавший в 1988 году. Схожей конструкции рама с ярко выраженным диагональным элементом, трёхспицевые колёсные диски, почти одинаковые база 1400 мм и размерность колёс, форма седла и хвостовик облицовки. Однако у «китайца» есть и современные «фишки» — передний двухдисковый тормоз и перевёрнутая вилка.

Более пристальный осмотр вылавливает такие нюансы как наглухо приваренный подрамник к стальной раме, маятник из труб прямоугольного сечения. Без каких-либо попыток убраться с глаз прилепился к задней поверхности радиатора расширительный бачок. Но больше всего недоумения вызвал кронштейн крепления глушителя — пластина, как будто выпиленная в школьной мастерской на уроке труда и наспех приваренная.

Конечно, самое выдающееся у этого аппарата — двигатель. Во-первых, он пока ещё редкой в китайском мотопроме кубатуры «250», причём со всеми «наворотами» — жидкостным охлаждением, четырёхклапанной двухвальной головкой, уравновешивающим валом и, самое главное, шестиступенчатой коробкой передач. Понятно, что такие сложные агрегаты не рождаются «с чистого листа» — прототипом послужил хондовский мотор середины 80-х, который устанавливали на модель AX-1 (NX250). У оригинала в то время было 29 л. с. (при 8500 об/мин), и, следует отметить, китайцы не сильно ухудшили этот показатель. У современного мотора, имеющего обозначение YG170MM, на выходе 25,8 сил (при 9000 об/мин). При том же диаметре поршня, что был у Honda (70 мм), на 1,5 мм увеличили ход до 65 мм, в итоге реальная кубатура даже чуть-чуть перевалила за «250». Потеря мощности не такая большая, учитывая, что поднебесные конструкторы добились работы на бензине с октановым числом выше 90, в то время как «японец» требовал 95-го. Двигатель чрезвычайно компактный, места для кик-стартера не нашлось. На современных аппаратах этим не удивишь, к тому же его отсутствие пусть лучше заботит купивших усталый японский секунд-хэнд. «Китайцы», по наблюдениям последних лет, вышли на высокий уровень надёжности стартеров и аккумуляторов, по крайней мере, на 2–3 года их хватает.

Едва сев за руль, почувствовал необычность в форме бака. Он имеет слишком явные выпуклости верхней части, которые определяют положение коленей. Всё бы ничего, посадка с плотным обжимом ног бака даже полезна. Только вот рассчитана форма бака на людей

ДИЗАЙН вам покажется до боли знакомый. Особенно тем, кто любил в своё время японские бэушные классики. Вся стилистика — именно 20-летней давности

невысокого роста. Говорят, следующая партия придёт с доработанным баком. Зато по объёму «бензохранилище» более чем вместительное для 250-кубового мотора — на одной заправке можно уехать сотен на пять (заявлен минимальный расход 2,4 л/100 км).

Пульты на руле аккуратные, если чего и не хватает, так это использования красного цвета на клавише «стоп-двигатель», ну и «аварийки». Приборная панель построена по принципу ассортиментного минимума (если не считать топливомера и указателя номера включённой передачи) и без особых фантазий, что уместно на подобной классике. Спидометр приводится тросом, регулировки положения рычагов нет.

Посадка водителя получилась прямая, с такой в городе на «досотенных» скоростях ехать удобно. Но ведь зачем-то конструкторы заморочились передовым двигателем, позволяющим разогнаться до 145 км/ч? Так вот, после 120 начинает сдвигать, хочется «залечь», но тогда руль оказывается высококоват и ширококоват.

Пожалуй, из ездовых ощущений самое острое — звук выхлопа. Не сказать, что громкий, я бы назвал «деловитым рокотанием». Это не истерический вой спортбайка, не рокот мамонта-чоппера, но и не детский лепет китайских «двухсоток». Звук вполне достойный, солидный.

Динамика такая, какую ожидаешь от 26 сил, передачи довольно длинные, примерно равномерно распределены по всему диапазону передаточных чисел, кроме шестой. Её вообще можно не включать, разве что для экономии топлива при дальное.

На незнакомом мотоцикле и на незнакомой дороге всегда входишь в повороты с опаской. Поэтому

Без надписей и наклеек этот мотоцикл можно легко принять за хорошо сохранившегося «японца» 20-летней давности



ДВИГАТЕЛЬ

249 см³, 4-тактный,
1-цилиндровый, 4 клапана,
DOHC, жидкостное
охлаждение

Степень сжатия

11:1

Мощность

25,8 л.с. при 9000 об/мин

Крутящий момент

22 Нм при 8000 об/мин

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

моноамортизатор

ЗАДНИЙ ТОРМОЗ

1 диск Ø 240 мм, 1-поршневая
скоба

ТЕХПАСПОРТ
PATRON TAKER 250 • 2010/2011

ТРАНСМИССИЯ

6-ступенчатая МКПП, цепная
передача

Высота

1400

Высота по седлу

780

Клиренс

190

Заднее колесо

140/70-17

База

1410

Длина

2020

Переднее колесо

110/70-17

СУХАЯ МАССА

146 кг

ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ

250,2 см³

ОБЪЕМ БАКА

16 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

145 км/ч

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

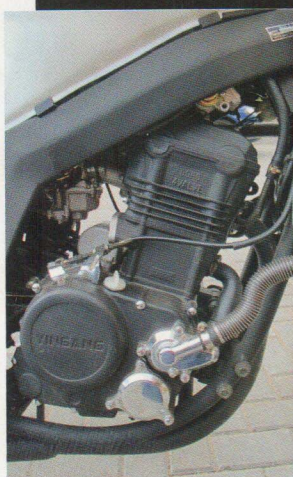
телескопическая
«перевернутая» вилка Ø 37 мм

Регулировки

отсутствуют

ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ

2 диска Ø 300 мм,
2-поршневые скобы

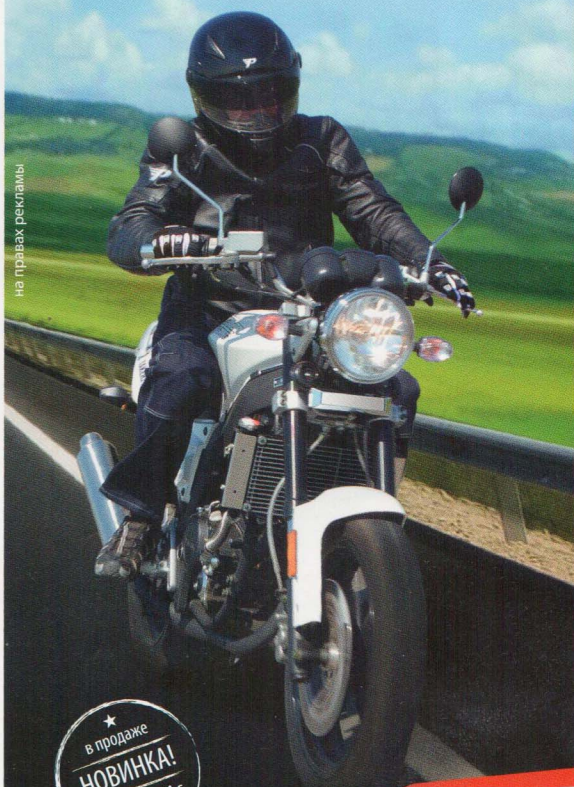


Patron

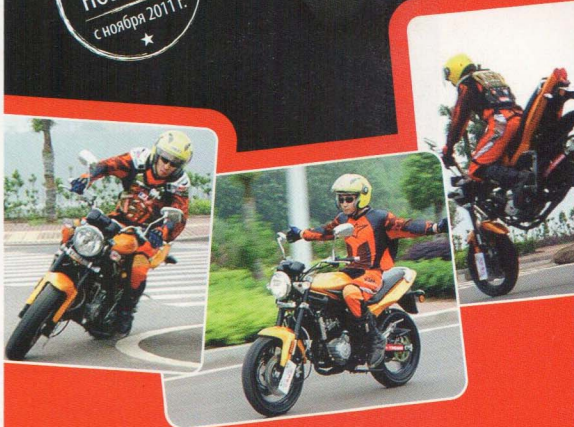
МОТОТЕХНИКА

www.patron-moto.ru

на правах рекламы



★
в продаже
НОВИНКА!
с ноября 2011 г.
★



Мотоцикл Patron Taker 250

Двигатель: одноцилиндровый, четырехтактный, с жидкостным охлаждением, двойным верхним распредвалом
Рабочий объем: 250 см³
Мощность максимальная: 18,5 кВт при 8500 мин-1
Максимальный крутящий момент: 22,0 Н·м при 5500 мин-1
Трансмиссия: шестиступенчатая с цепной главной передачей
Подвески: передняя – телескопическая, задняя – маятниковая
Тормоза: передний – дисковый, задний – дисковый
Шины: передняя – 110/70-17, задняя – 140/70-17
Габариты (длина x ширина x высота): 2020 x 760 x 1140 мм
Колесная база: 1410 мм
Сухая масса: 146 кг

ЗАРЯЖЕН СВОБОДОЙ!

Приглашаем дилеров к сотрудничеству
Тел.: (3412) 600-903, 600-904,
e-mail: patron@umcmoto.ru

PATRON TAKER 250

ДИЗАЙН 	Золотая японская классика
МОТОР 	Редкость для китайской кубатуры
ТОРМОЗА 	О большем мечтать грех
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ 	Подвески эконома класса
ЭРГОНОМИКА 	Удобная посадка, ветрозащиты нет
КАЧЕСТВО 	Время покажет
ТЕХНОЛОГИИ 	Они придуманы в Японии лет 25 назад
ФАН-ФАКТОР 	Мотоцикл на каждый день
УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ 	Не больше чем у обычного классика
ЦЕННИК 	Гуманный

Итоговая оценка: 3,6

Дорожник без амбиций

MADE IN CHINA
MODEL: TRADE TC200
ENGINE: 245MM
DATE OF PRODUCTION: 2011

НА БАКЕ обозначены два имени: Patron и Yingang. И то, и другое мало что скажет российскому мотоциклисту. Бренд «Патрон», принадлежащий «Уральской мотоциклетной компании» из Ижевска, шестой год на рынке России. Последние пару лет компания сделала приоритетным мотоциклетное направление в ущерб скутерному и входит в десятку крупнейших импортёров из Китая. А вот «Джинганг» (Chongqing Yingang Science & Technology Group) может показаться «тёмной лошадкой», хотя в интернете найти следы её деятельности несложно. На внутренний рынок предлагают несколько десятков моделей, в основном, это аппараты с «кабовскими» движками до 110 см³ или архаичного вида мотоциклы с клонами хондовского нижневальника серии CG кубатурой до 200. На этом фоне «Такер» (в оригинале модель именуется YG250NF Tracer 250) — настоящая жемчужина в куче «добра». Показательно, что именно ижевчане отыскали эту жемчужину и вложились в европейскую сертификацию. Говорят, год пришлось убеждать руководство компании это сделать — те довольствовались рынками Южной Америки (особенно Аргентины), где YG250NF бойко раскупаются. Так что появившийся на российском рынке «Такер» — мотоцикл во всех отношениях эксклюзивный.

перед выездом тщательно осмотрел ходовую часть, хотя все вопросы такой осмотр, конечно, не снимает. Шины — от Kenda, имя тайваньского производителя хорошо известно, но не более. По индексам нагрузки и скорости (66H) шины выбраны с запасом — вряд ли аппарат поедет 210 км/ч с 300 кг на борту. Ширина тоже соответствует классу, 140 мм у задней даже больше, чем было у 500-кубовой «гэ-эски» 20 лет назад. Подвески не дают шансов на индивидуальные настройки, даже изменение преднатяга пружины, некоторой отдушиной служит лишь рычажная система заднего моноамортизатора. В то же время на колдобинах, без которых не обходится ни одна российская дорога, мотоцикл не прыгает и не оглашает окрестности стуком подвесок. Для «дорожника» без амбиций такую работу можно оценить на четвёрочку. А вот тормоза подошли бы и на более заряженный мотоцикл, здесь их хватает «за глаза».

Попутно остановлюсь на цепной передаче, хотя она на ощущения драйва не влияет. Применена цепь шага ¾ дюйма, как и подобает большим аппаратам, только вот толщина пластин минимальная, и они без колечек. В самый раз на замену старому «Ижу» или Jawa, а вот для такого аппарата она слабовата. И тест это подтвердил — после дня поездки потребовалась подтяжка. Думаю, первой покупкой владельца должна стать именно цепь — её надо сразу поменять. А в остальном — на мотоцикле вполне можно ездить, не стесняясь своей родословной. И название надо понимать именно как «налётчик» — напал на своего хозяина, усадил в седло и унёс за горизонт получать удовольствие от драйва...