

TECT

PATRON SPORT 150, PATRON SPORT 250





PATRON SPORT150
спортбайк / 2009 / 149 см³ / 11,3 л.с. / 115 кг

60 000 РУБ.



PATRON SPORT250
спортбайк / 2011 / 233 см³ / 15,6 л.с. / 138 кг

94 000 РУБ.



«Китайские спортбайки» – для многих это сочетание слов прозвучит анекдотом. Но факт их существования приходится признать: у аппаратов имеются внешние формальные признаки и ценник в российских рублях. Посмотрим, каковы же в деле эти

МАЛОКУБАТУРНЫЕ СПОРТБАЙКИ

текст Ивана КСЕНОФОНТОВА, фото автора и Сергея ЧИРКОВА



Эти два аппарата роднит, пожалуй, лишь яркая красно-черная окраска. В остальном же они «далние родственники», в том числе и по происхождению. Отличие от непородистой «столетней», Sport 250 – детище известной своими внедорожными аппаратами компании Shineray. Мотоцикл шоссейно-спортивного класса для нее – «проба пера», поэтому не удивляюсь, находя «косячки». Чего стоит,

например, тормозная педаль, лапкой которой служит стальной пруток! А ручной бензокран так хитро запрятан, что многие владельцы наверняка и не догадываются о его существовании. Верхний мостик с рулем рекордной ширины (810 мм) – тоже не шедевр, в то время как на более «приземленном» Sport 150 рулевые клипсоны прекрасно сочетаются с мостиком и панелью приборов. Рама обоих мотоциклов – стальная, с выраженным

диагональным элементом. Под обтекателем скрываются трубы, проходящие под двигателем.

«250-ка» смотрелась бы куда гармоничнее без конструкции позади пассажирского сиденья, играющей роль ручек. В остальном не плохо: стремительный контур обтекателя с малым клиренсом (всего 130 мм), «острые» разрезы фар, трехспицевые колеса, бак сложной формы, раздельные сиденья, широкая задняя шина, перед-



▲ Кикстартер – звучит гордо!
◀ Конструкция руля довольно изящна.

► Мотор «150-ки» сильно закапотирован. На деле это нижневальный агрегат без балансирного вала.

▼ Пульты на руле содержат все необходимое. Для полного комплекта не хватает кнопки сигнала светом и «аварийки».



PATRON SPORT 150

данные производителя

» ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2009
Длина/база, мм	1925/1320
Сухая масса, кг	115
Высота по седлу, мм	810
Дорожный просвет, мм	190
Объем бензобака, л	12,0
Максимальная скорость,* км/ч	100

» ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4T
ГРМ	OHV, 2 клапана на цил.
Рабочий объем, см ³	149
Размерность, мм	62,0×95,5
Степень сжатия	9,2:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	11,3/8500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	10,0/6500
Система питания	карбюратор
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер+кикстартер

» ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепь

» ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная пространственная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	моноамортизатор без регулировок
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	диск Ø 260 мм 2-поршневая схоба
Задний тормоз	диск Ø 225 мм 2-поршневая схоба
Передняя шина	70/90-17
Задняя шина	100/80-17

*Данные замеров «Мото».





PATRON SPORT 250

данные производителя



> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Длина/база, мм	2040/1400
Сухая масса, кг	138
Высота по седлу, мм	760
Дорожный просвет, мм	130
Объем бензобака, л	12,0
Максимальная скорость,* км/ч	115

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4T
ГРМ	ОHC, 2 клапана на цил.
Рабочий объем, см ³	233
Размерность, мм	69,0×62,2
Степень сжатия	9,0:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	15,6/7500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	18,0/4500
Система питания	карбюратор
Система охлаждения	воздушно-масляная
Система запуска	электростартер

> ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепь

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная пространственная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	моноамортизатор без регулировок
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	диск Ø 280 мм 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 220 мм 2-поршневая скоба
Передняя шина	110/70-17
Задняя шина	140/60-17

*Данные замеров «Мото».

ний тормозной диск диаметром 280 мм. Стоящая рядом «150-ка» воспринимается куда проще, даже с «перевернутой» вилкой. Впрочем, у нее удачно выделены краской «под алюминий» диагональный элемент рамы и маятник, с которыми сочетаются крышки картера и мостики руля, низ вилки, кронштейны подножек. Если бы не нелепо торчащие стойки зеркал, мотоцикл смотрелся бы еще круче.

Пора и прокатиться. Но не успел я прикоснуться к рулю Sport 150, как мгновенно, словно в мы-

шеловке, сработала пружина бокового упора, и аппарат стал заваливаться. Хорошо, что он не тяжелый – успел удержать. А вот у «250-ки» такой проблемы не возникло, к тому же в наличии и центральная подставка – редкость на спортбайках.

Моторы завелись без проблем (на Sport 150 даже бензокран не пришлось открывать – он автоматический). У Sport 250 нет рычага кика, в то время как на «150-ке» он есть, и даже с отлитой надписью kickstarter. Действительно, поч-

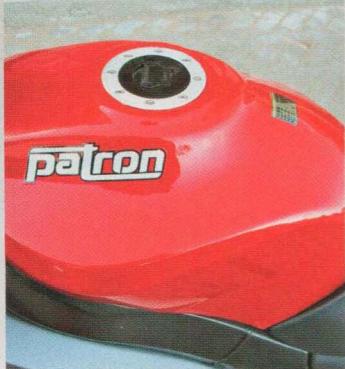
ему бы не отливать названия на каждой детали?

Двигатель Sport 150 – отработанный клон хондовского мотора серии CG середины 70-х, характерного нижним распределителем (схема OHV) и всего одним кулаком. Он через две пары коромысел и штанги управляет двумя клапанами в головке. Мотор получился компактный, легкий, надежный, правда, с его характеристиками не стоило бы заявляться в стан спортбайков. И начало красной зоны тахометра на отметке 11 500 выглядит

☒ Бензобак закрыт кожухом сложной формы, подходящей спортивному.

☒ Подножки водителя, как и полагается в классе, отнесены сильно назад.

☒ Такая тормозная педаль вызывает недоумение.



ТЕСТ

PATRON SPORT 150, PATRON SPORT 250

ИТОГ

Мотоциклы заводятся, едут, а их динамика и скорость находятся в полном соответствии с мощностями моторов, которые, в свою очередь, отвечают реалиям своей ценовой ниши. Sport 150 вполне может стать мотоциклом начального уровня, на таком можно обучаться вождению и прокатиться экзаменационную «фигурку». Sport 250 – следующая ступень на пути к «настоящим» спортбайкам. Впрочем, в России любят шагать сразу через две ступени.



штукой создателей (равно как и крайняя цифра шкалы спидометра 220 км/ч). Минус двигателя Sport 150 – отсутствие уравновешивающего вала. Впрочем, на следующей партии с уже 200-кубовым мотором ожидают такое устройство, поскольку моторы с характерным аппендиксом спереди хорошо отработаны в поднебесном мотопроме, их в частности, ставили на Patron Strike 200. На «250-ке» установлен более современный верхневальный мотор. Конечно, ждать чудес от двухклапанника воздушно-масляного охлаждения не приходится, да и кубатура его не «чистых» 250, а лишь 233 см³.

На Sport 250 водительские подножки сильно отнесены назад, что в сочетании с низким рулём создает более наклонную посадку. А вот на Sport 150 сидишь почти прямо, как на «классике», и вовсе не чувствуешь себя спортбайкером. Но если откинуть имиджевую составляющую, сидеть удобно и неутоми-

тельно, особенно
в городе. На
«настоящих»

спортивных приходится заниматься гимнастикой, то распрямляясь на остановках, то опять залегая, а здесь – нет. И даже на максимальной скорости встречный поток не так жесток, чтобы заставить страдать от вертикальной посадки.

Пять передач на обоих аппаратах переключаются свободно и с разумным ходом рычага – не хуже, чем у «эмтров» класса. Будь у Sport 250 силенок побольше и пооборотистее мотор, понадобилась бы шестая передача. А так – все адекватно...

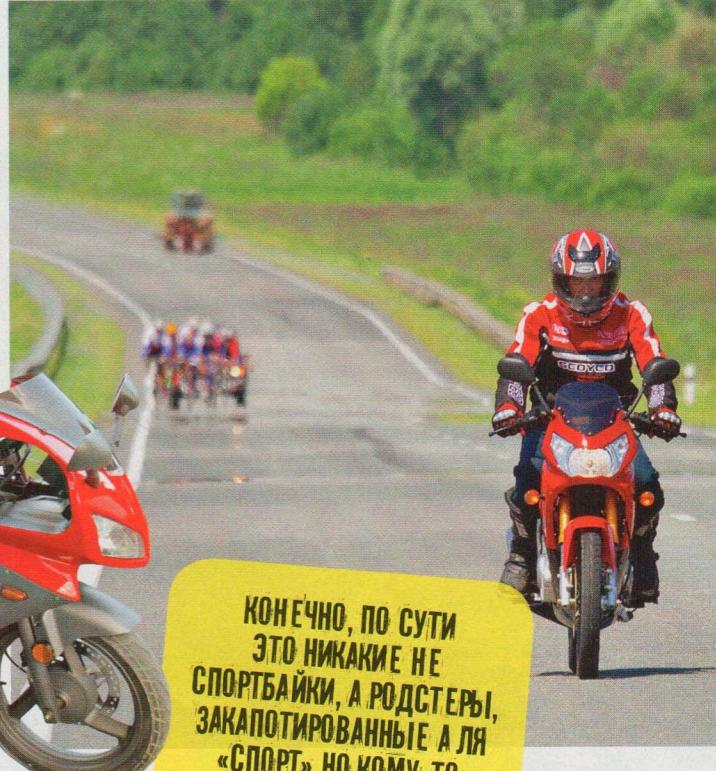
Расположение зеркал, особенно на «250-ке», – неудачно, обзор они не обеспечивают. Думаю, виной тому излишне широкий руль, ведь зеркала установлены на обтекателе. Хорошо видны лишь свои локти, поскольку и подвески там не регу-

❑ На «приборке» Sport 150 из необязательного «ассортимента» – указатель уровня топлива и вольтметр. А вот спидометр и тахометр, судя по градуировке шкал, взяты от совсем другого мотоцикла.

❑ Для «250-ки» передний тормоз с одним диском кажется слабоватым, но на деле его хватает: вес аппарата не столь велик, да и мощность мотора не средненькая.

❑ Приборная панель Sport 250 без затей, всё на месте.

❑ Спереди у «150-ки» «перевернутая» вилка и 2-поршневая скоба дискового тормоза.



**КОНЕЧНО, ПО СУТИ
ЭТО НИКАКИЕ НЕ
СПОРТБАЙКИ, А РОДСТЕРЫ,
ЗАКАПОТИРОВАННЫЕ А ЛЯ
«СПОРТ», НО КОМУ-ТО
НРАВЯТСЯ МОДЕЛИ
В МАШТАБЕ 1:1.**

лируются, и скорости – смешные. Хотя одно объясняет другое. Замечу, в самом Китае

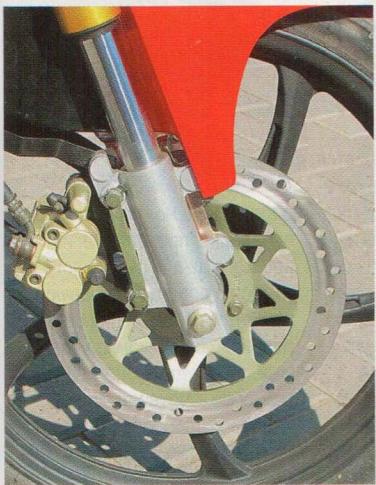
дороги значительно лучше, и тамошние конструкторы искренне недоумевают, зачем дорожным аппаратам хорошие подвески с гидравликой.

Тормоза – более адекватные, разгоняться с ними не страшно. Впрочем, «разогнаться» получилось весьма условно: 100 км/ч (по GPS) – предел для «150-ки» (паспортная «максималка» – 95 км/ч). Возможно, после обкатки он поедет еще быстрее – обычно китайские моторы добирают немного мощности через 800–1000 км. Во время езды обнаружился еще небольшой «косячок»: мал рабочий сектор шкалы спидометра (ведь



до 220 км/ч все равно не разогнаться). При скоростях до сотни используется 1/3 шкалы, и точно определить скорость сложно. На Sport 250 со спидометром все в порядке, а показанная «максималка» – 115 км/ч (учитывая фактор обкатки, эта цифра не окончательная). Возвращаясь к тормозам, нельзя не упомянуть о проблеме «250-ки», которая не сразу обнаруживается. Это уже упомянутая лапка ножного тормоза из стального прутка. И дело не в эстетике (кстати, закрашенный черным, он не бросается в глаза), а в том, что при дожде такой формы лапка без какой-либо насечки станет скользкой, со всеми вытекающими отсюда последствиями... ■

*Мотоциклы на тест предоставлены
«Уральской мотоциклетной
компанией» (Ижевск).*



ARCTIC CAT

50

НЕТ ИННОВАЦИЙ!
В 2011 ГОДУ МЫ СНОВА ПЕРВЫЕ И ПРЕДСТАВЛЯЕМ
АБСОЛЮТНО НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СНЕГОХОДОВ

PROCROSS
XF 800
SNO PRO

ВЫИГРАЙ
ЛЮБЫЙ ГОНКУ



PROCROSS
M 1100
TURBO SNO
PRO 50TH

ПОКОРИ
ЛЮБЫЕ ГОРЫ



BEARCAT
21 XT LTD

ПУТЕШЕСТВУЙ
В ЛЮБОСМ НАПРАВЛЕНИИ

Информация о дилерах:
www.sumeko.ru

ЗАБЕРИ
СВОЮ
СНЕЖИНЧУ
РАКЕТУ!

