

Любим мы посетовать: спорт наш не тот – что футбол, что мотокросс, что Формула 1. А ведь секрет того, чтобы все было как надо, прост: начните с самого начала!

ДИТЯМ МОРОЖЕНОЕ? НЕТ, «ПАТРОНЫ»!

текст Ивана КСЕНОФОНТОВА, фото автора и Сергея ЧИРКОВА



Популярный в мире класс питбайков – маленьких кроссовых мотоциклов с 4-тактными «кабовскими» моторам – наконец-то «пошел» и у нас. Причем за время этой задержки произошло два важных события. Во-первых, за их изготовление взялись китайские мотопроизводители, заметно сбившие цены. Но самое главное, что с их подачи класс эволюционировал. Ведь классические питбайки (ведущие родословную

от Honda CRF50), что на 10-дюймовых колесах, откровенно говоря, мелковаты. Да и «начинка» там искусственно поддерживается архаичная – барабанные тормоза и 3-скоростная КП. Такого вида аппараты предлагают на западных рынках Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki.

Сегодня же в нашу страну, не скованную традициями питбайкерства, завозят машинки из Поднебесной. Они дешевле «фирмы»

**PATRON
JUNIOR
CROSS 125**
детский кроссовый / 2011 / 125 см³ / 9,3 л.с. / 70 кг
41 875 руб.



**PATRON
JUNIOR
ENDURO 125**
детский эндуро / 2011 / 125 см³ / 9,3 л.с. / 75 кг
47 500 руб.



**PATRON
JUNIOR
MOTARD 125**
детский мотард / 2011 / 125 см³ / 9,3 л.с. / 75 кг
51 875 руб.



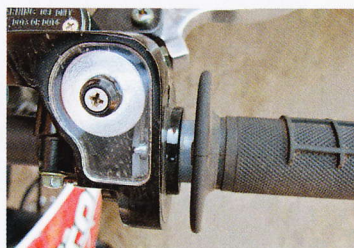
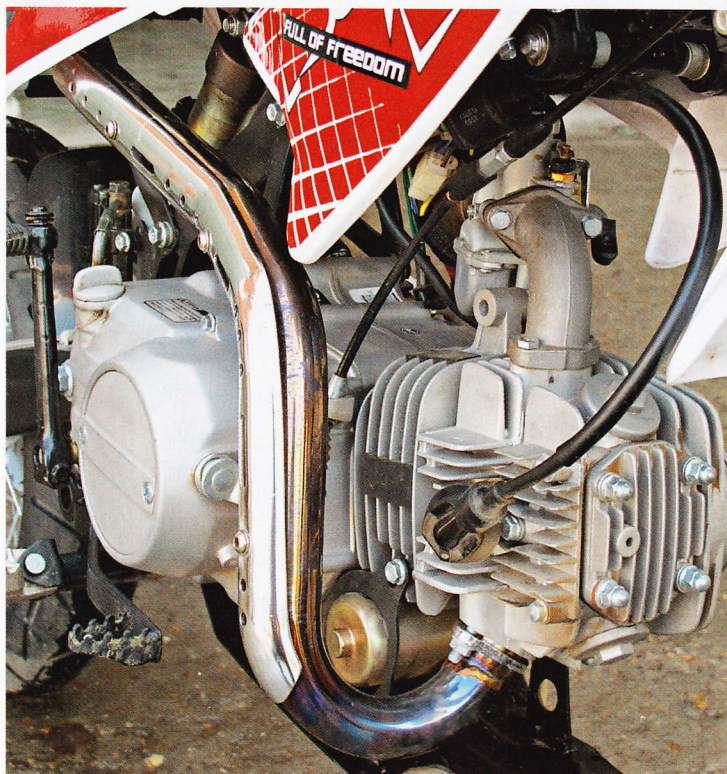
и притом чуть больше, с современными «дискачами» и более продвинутыми подвесками. Заметную долю среди них занимает «обойма» «Патронов», которую предлагает «Уральская мотоциклетная компания». На одной платформе (со 125-кубовым мотором) построено три модели – для кросса, эндуро и мотард на дорожных шинах. Два последних варианта – со световыми приборами и электростартером. В принципе на них можно было бы ездить и по дорогам, если бы к ним прилагался ПТС. А так они попадают в категорию спортивных машин и дешевле обходятся покупателю.

Основа аппаратов – «кабовский» мотор, который здесь «раздут» до 125 см³ – предела, какой позволяет штатный картер (подробнее об этих двигателях см. «Мото» № 12-2009). Применен алюминиевый гильзованный цилиндр (у малокубатурок он чугунный), головка с более развитым оребрением. Сцепление – как на мотоциклах, «ручное». В коробке – 4 передачи, правда, порядок их включения специфичен: при разгоне все вверх.

Рама, сиденье, бак, колеса – всё боль-



✓ У 125-кубовых моторов лучшее охлаждение достигается за счет алюминиевых цилиндров (у малокубатурных «кабов» они чугунные).



▲ Прозрачная ручка газа – для любознательных.



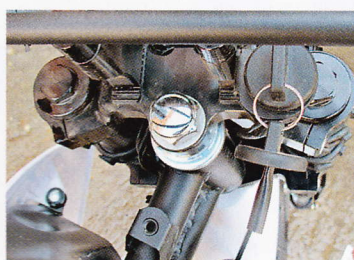
▲ На мотарде есть переключатель света ...

✓ ... и замок зажигания.



▲ Лапка переключения может складываться; боковой упор вставляется извне.

✓ «Кабовский» движок укомплектован неплохим рычагом кика – он не мешает ноге. Неплохо смотрится подножка, а вот лапку тормоза лучше было бы сделать откидной.



> Николай Машак (11 лет)

Несколько лет занимаюсь мотокроссом. Тренируюсь и участвую в соревнованиях на своем KTM-65SX. В этом году выезжал на чемпионаты разных федеральных округов, в итоге 6-е место. Когда меня пригласили на тест новых мотоциклов, думал, что это будет просто фотосъемка. Но пришли знакомые ребята из мотошколы, мы «завелись» и стали гонять по-настоящему.

Хотя я люблю свой KTM, китайский моторд мне очень понравился. Оказывается, 4-тактный мотор здорово вывозит, не надо часто переключаться. На моем «двухтактнике» шесть передач, а здесь всего четыре, но их хватает. Конечно, шины на моторде не рассчитаны на пересеченку, на них лучше раскатать по городу (правда, мне пока нельзя – нет прав). Но все равно на этой резине можно погонять – во время съемки ребята не могли меня догнать, хотя их мотоциклы были на кроссовых шинах. Если трасса сухая, то шансы у моторда есть, а вот по мокрому я бы состязаться не стал.

Задняя подвеска мне показалась слабовата, хотя я вешу 30 кг. Правда, мы их специально не регулировали. К «передку» претензий нет. Руль оптимален для моего роста – не широк и не высок.



PATRON JUNIOR MOTARD 125
данные производителя

> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Длина/база, мм	1800/1200
Сухая масса, кг	75
Высота по седлу, мм	820
Дорожный просвет, мм	300
Объем бензобака, л	5,0

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4T
ГРМ	ОНС, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	123,6
Размерность, мм	54×54
Степень сжатия	8,8:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	9,3/8000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	9,0/5000
Система питания	карбюратор Mikuni
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электро- и кикстартер

> ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепь

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная пространственная
Передняя подвеска	перевернутая телескопическая вилка
Ход, мм	190
Задняя подвеска	моноамортизатор
Ход, мм	130
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	дисковый, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	дисковый, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-14
Задняя шина	120/70-14



PATRON JUNIOR ENDURO 125
данные производителя

> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Длина/база, мм	1800/1200
Сухая масса, кг	75
Высота по седлу, мм	840
Дорожный просвет, мм	300
Объем бензобака, л	5,0

> ДВИГАТЕЛЬ

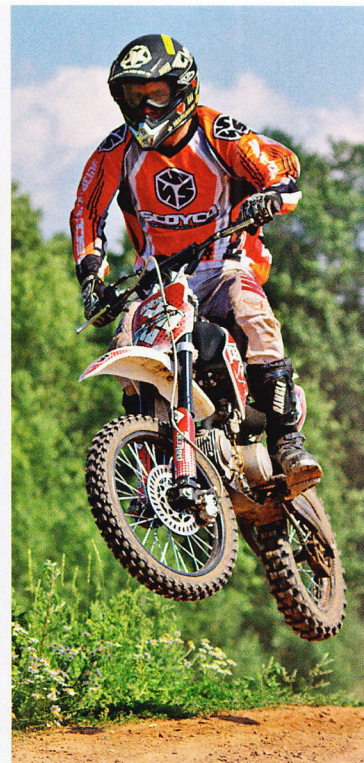
Тип	1-цил., 4T
ГРМ	ОНС, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	123,6
Размерность, мм	54×54
Степень сжатия	8,8:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	9,3/8000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	9,0/5000
Система питания	карбюратор Mikuni
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электро- и кикстартер

> ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепь

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная пространственная
Передняя подвеска	перевернутая телескопическая вилка
Ход, мм	190
Задняя подвеска	моноамортизатор
Ход, мм	130
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	дисковый, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	дисковый, 1-поршневая скоба
Передняя шина	70/100-17
Задняя шина	90/100-14



PATRON JUNIOR CROSS 125
данные производителя

> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Длина/база, мм	1800/1200
Сухая масса, кг	70
Высота по седлу, мм	840
Дорожный просвет, мм	300
Объем бензобака, л	5,0

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4T
ГРМ	ОНС, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	123,6
Размерность, мм	54×54
Степень сжатия	8,8:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	9,3/8000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	9,0/5000
Система питания	карбюратор Mikuni
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	кикстартер

> ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепь

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная пространственная
Передняя подвеска	перевернутая телескопическая вилка
Ход, мм	190
Задняя подвеска	моноамортизатор
Ход, мм	130
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	дисковый, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	дисковый, 1-поршневая скоба
Передняя шина	70/100-17
Задняя шина	90/100-14



▲ Почти «прозрачный» тормозной диск и армированный шланг – это благо. А вот стальной обод добавляет килограммы, но можно заказать вариант из алюминиевого сплава.

✓ У моторда переднее колесо, как и заднее, – 14-дюймовое.





➤ Роман Вахрушев (14 лет)

Я занимаюсь в секции мотокросса спортивной школы Ижевска. Ездим на старых двухтактных «Пилотах». На Patron Cross 125 впервые проехал на сегодняшней тренировке. Подвески «китайца» работают гораздо лучше, двигатель куда мощнее, да и внешность прикольная. После этой тренировки наша школа собирается переходить на эти кроссахи. Хотя у меня гоночный опыт небольшой, надеюсь, что на новых мотоциклах добьюсь успехов.



ше, чем на классических пит-байках. Мотоциклы не только подойдут детям от 10 лет, но разместятся на них и взрослые. Правда, номинально ограничен вес в 75 кг, но это если использовать мотики по назначению – для «отжига». Насчет совсем юных детей есть оговорка: они должны ездить под наблюдением тренера. Ведь мощность этих машинок вовсе не детская – под 10 «сил».

Подвески достаточно продвинуты – спереди регулируемые по жесткости «перевертыши», сзади – мотоамортизаторы. В качестве тюнинга предлагаются колеса

с ободами из алюминиевого сплава, маятники с рычажными системами.

Наиболее навороченная версия – мотардовская: там помимо света, замка зажигания и электростартера имеется возможность перемещать руль вперед-назад для оптимизации посадки. Соответственно, выше и цена.

Ну, а о ездовых впечатлениях пусть расскажут те, для кого эти мотоциклы предназначены. ■

Мотоциклы на тест предоставлены шведской «Уральской мотоциклетной компанией».

ИТОГ

Все три «Патрона» – школьные парты в соответствующих дисциплинах. Мощности мотора для детского мотоцикла с избытком, поэтому у юных водителей есть возможность научиться «валить на все деньги», перед тем как пересечь на более серьезную технику. Учитывая отсутствие ПТС, выезд на дорогу этой технике запрещен, но зато не нужны и «права». Таким образом, этим мотоциклом суждено жить на природе, а для этого больше всего подходят кроссач и эндуро.