



# Patron Taker 250

Краткие техданные: 249 см<sup>3</sup>, 25,8 л.с., 146 кг, 145 км/ч, 112500 руб.

**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. Динамичные черты и бак, присущие спортбайкам, сочетаются с архаично круглой фарой, голыми стаканами приборки и отсутствием обтекателя.

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 размер-

ность колёс, форма седла и хвостовик облицовки. Однако у «китайца» есть и современные «фишки» – передний двухдисковый тормоз и перевёрнутая вилка.

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, балансирным 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 (NX 250). 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 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 кикстартера не нашлось. На современных аппаратах этим не удивишь, к тому же его отсутствие пусть лучше заботит купивших усталый японский секунд-хэнд.

Бак имеет слишком явные выпуклости верхней части, которые определяют положение колёшек. Всё бы ничего, посадка с плотным обжимом ног бака даже полезна. Только вот рассчитана форма бака на людей 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 миниму-

ма (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. А вот после 120 (максималка 145 км/ч) начинает сдвигаться, хочется «залечь», но тогда руль оказывается высоковат и широковат.

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 дальнубое.

Шины – от Kenda, имя тайваньского производителя хорошо известно, но не более. Ширина соответствует классу, 140 мм у задней даже больше, чем было у 500-кубовой «гэ-эски» 20 лет назад. Подвески самые простые – нет даже преднатяга пружин. Некой 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. А вот тормоза подошли бы и на более заряженный мотоцикл, здесь их хватает «за глаза».

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.

**Самое выдающееся у мотоцикла – двигатель, построенный по современным технологиям**

## PATRON TAKER 250

### ДИЗАЙН | 3

С оглядкой на японское прошлое

### МОТОР | 3

Лицензия проверенного временем мотора от Honda AX-1

### ТОРМОЗА | 4

Лучше, чем ожидаешь сначала

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ | 4

Для неискущённых водителей самое то

### ЭРГНОМИКА | 3

Сугубо для города

### КАЧЕСТВО | 3

До «бренда» ещё далеко

### ТЕХНОЛОГИИ | 3

Прошлый век

### УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ | 3

На трек на таком не поедешь

### ФАН-ФАКТОР | 3

В меру возможностей

### ЦЕННИК | 5

Выше всяких похвал

Итоговая оценка: **3,4**

Нетипичный для «китайцев» мотоцикл