



СВОБОДА ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

**PATRON
Amagi 250**

223,1 см³, 13,6 л.с.,
137 кг, 85000 руб.

МИХАИЛ
ПИМУС
фото:
КИРИЛЛ
КАЛАПОВ





Я давно заметил, что наиболее удачными и пригодными для эксплуатации среди китайских мотоциклов получаются *лёгкие эндуро и питбайки*

КОНЦЕПЦИЯ

Одноцилиндровый маломощный мотор, который, как правило, устанавливается насквозь в весь модельный ряд от квадриков до «бескомпромиссных» спортбайков, наиболее уместно выглядит внутри ходовой тихоходного вседорожника. И пускай он вибрирует, рычит и медленно разгоняется. Далее подбором передаточных чисел КПП и звёзд главной передачи можно добиться любого необходимого поведения.

ВНЕШНИЙ ВИД

Patron Amagi 250 (ama-gi – «свобода» в переводе с шумерского языка), если абстрагироваться от не королевских корней и бюджетности конструкции, мне лично доставил массу удовольствия. Опробовав в Ижевске за пару дней практически весь модельный ряд компании Patron Moto, я выделил этот мотоцикл как один из самых перспективных. Некоторое внешнее сходство с продукцией KTM (фирменный рыжий цвет, шрифт надписей и элементы дизайна) – удачный пример заимствования. Технически аппарат скорее напоминает эндурик класса Yamaha Serow и Suzuki TTR. Мотоцикл выглядит свежо и современно, попыток инженеров поэкспериментировать над высокими материями со всеми вытекающими печальными последствиями не заметно. Облицовки на ощупь несколько отличаются от японских аналогов и австрийских прообразов, но, думаю, серию энергичных падений толстый пластик выдержит. Удачно с точки зрения дизайна и размеров сделана фара и задний фонарь (как всё это работает в тёмное время суток – испытать не удалось), хорошо подобрана форма переднего крыла, интересно выглядят металлические рукоятки над задним крылом, которое продублировано увесистой стальной дугой. Пропорции соблюдены, уверен, если переклеить наклейки на оригинальные KTM-овские, то не все смогут сразу раскусить подлог. Начинаящим мотоциклистам, не искушённым дизайнерскими изысками, должно прийтись по вкусу.

ЭРГОНОМИКА

Ввиду полноразмерности Patron Amagi 250, на нём удобно человеку даже баскетбольного роста, в том числе и в положении стоя на подножках. Обзорность в зеркалах хорошая. Все органы управления сделаны по привычным накатанным схемам, сиденье в меру мягкое, но по длине, скорее, полутораместное, приборная панель отображает необходимый минимум информации (два счётчика суточного пробега, скорость, включённая передача), но читается в светлое время суток посредственно – жидкокристаллический экран, на котором расположены цифры, недостаточно контрастный. Что-то нужно будет придумать с тросами, которые торчат во все стороны и перекрывают доступ к ключам зажигания.

ДВИГАТЕЛЬ, ХОДОВАЯ И ТОРМОЗА

Для нижней половины мотоцикла (под линией пластика) характерен меньший лоск. Дуплексная рама, огибающая двигатель, смотрится простовато и неказисто, сварные швы не блещут аккуратностью, встречается оголённый крепёж. Низко висящий узел лапки переключения передач первый кандидат на неприятности в случае жёсткого приземления на поваленное бревно или пенёк. Одноцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением



PATRON Amagi 250

Цена 85000 руб.
Объём топливного бака 10 л
Снаряжённая масса 137 кг

ДВИГАТЕЛЬ 223,1 см³, 4-тактный,
 1-цилиндровый, 13,6 л. с.

ТРАНСМИССИЯ МКПП, цепь

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

перевёрнутая вилка

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

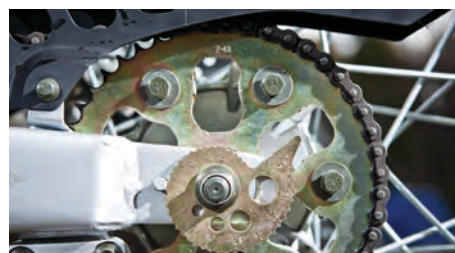
моноамортизатор

ПЕРЕДНЕЕ КОЛЕСО 80/100-21

ЗАДНЕЕ КОЛЕСО 120/90-18

ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ дисковый

ЗАДНИЙ ТОРМОЗ дисковый





объемом 223,1 см³ по-своему неплох. После лёгкого касания кнопки стартера (кикстартер тоже есть) он мгновенно оживает, по-взрослому постреливая в глушитель. Момент на низких оборотах достаточно для форсирования в натяг лёгкого бездорожья и издевательств над техникой в виде езды на заднем колесе. «Середины» и «верхов» минимум. Мотоцикл достаточно шустро выходит на крейсерскую скорость 80 км/ч по спидометру, можно вымучать вплоть до 100–120 км/ч, но удовольствия в этом нет, длинноходные подвески раскачивают мотоцикл как шлюпку на волнах. Пятиступенчатая КПП далеко не предел мечтаний, скорости вытекают нечётко, ловля нейтралы – испытание.

Мы специально попросили для теста Patron Strike 250 – предшественника модели Amagi 250. Различий в начинке между ними действительно много. Обновлённый двигатель заметно меньше вибрирует из-за наличия балансирного вала и ровнее работает. Перевернутая вилка у Amagi

На первой и второй передачах мотоцикл при помощи сцепления способен поднять в воздух переднее колесо

250 на удивление мягко и хорошо амортизирует без люфтов и гроыханий, как это было у Strike 250. Всё указывает на то, что год от года разработчики стараются представить на суд мотолюбителей всё более сбалансированную технику.

А взгляните на задний маятник! Любо дорого посмотреть – жёсткая стальная конструкция (не из куска трубы), выкрашенная в серебристый цвет, выглядит весьма взросло. Регулировок подвеска не имеет, потенциальных владельцев это несильно расстроит.

Ругать пластиковую/стеклянную/оловянную/деревянную (нужное подчеркнуть) резину китайских мотоциклов в порядке вещей. К эндурной резине это относится в меньшей степени, шашки, как их ни сделай, в любом случае вменяемо застревают и держат на грунте. Катаясь длительное время по лесам и полям на Patron Amagi 250, мыслей о том, что неплохо бы поставить что-то позубастее, не возникало.

Что бы я не стал делать – это излишне перегружать подвеску и двигатель. Уже под одним наездником передняя вилка вырабатывает большую часть своего хода и угрожающе близко надвигает крыло на колесо. Бережное обращение ещё не мешало ни одному мотоциклу, особенно в случае с бюджетными моделями. Для успокоения души во время первых регламентных работ неплохо было бы перетряхнуть и по возможности обновить элементы крепежа, внешний вид болтов не вызывает доверия.

Требования к тормозной системе лёгкого эндуро не такие жёсткие, как к спортивной технике, дисковые тормоза на обоих колёсах (двухпоршневый суппорт спереди, однопоршневый сзади) дело своё знают, силовой агрегат осаживают без каких-либо проблем.

ПРИМЕНЕНИЕ

Исходя из интересного названия со скрытым смыслом, на этом мотоцикле действительно можно получить так недостающую иногда свободу. Лёгкий эндуро будет чувствовать себя как рыба в воде на подавляющем большинстве дорог и направлений России (толчею крупных мегаполисов в расчёт не берём). Спицованные колёса идеологически правильного размера (21 и 18 дюймов) с покрышками, позволяющими съехать в поле или лес, верный спутник любителя отдохнуть на природе, но не стоит перебарщивать, иначе придётся долго вытягивать мотоцикл из грязи с последующим проведением ряда ремонтных работ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За время проведения теста я немало и не без удовольствия поездил на Patron Amagi 250. Никаких существенных неприятностей с мотоциклом не произошло, скорее, наоборот – параллельно с плутанием в ижевских лесах на пару с фотографом мы неплохо провели время.

Неоспоримое достоинство мотоциклов эндуро (к которым по всем канонам относится наш сегодняшний испытуемый) в возможности рвануть в любом направлении подальше от суеты, а основной козырь конкретной модели – доступная цена, продиктованная простотой конструкции. Ещё Генри Форд говорил, что транспортное средство должно сочетать в себе два качества – простоту, так как публика не состоит из механиков, и хорошую надёжность для эксплуатации в любых доступных условиях.



За помощь в организации теста благодарим «Уральскую мотоциклетную компанию», www.patron-moto.ru, (3412) 600-903