



Молодость

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

PATRON Blaze 250:
250 см³, 16,3 л.с., 140 кг, 111250 руб.



В качестве «школьной парты» обычно советуют малокубатурные классики, один только вид которых навевает тоску. Но можно начать свою мотоциклетную историю и с 250-кубового спортбайка...

КОНЦЕПЦИЯ

Спортбайк начального уровня необязательно должен быть злым и мощным, даже 400 см³ новичку для изучения основ может быть много. Здесь на выручку приходят многочисленные спортивные «чекушки» и «стодвадцатьпятки». У них на борту всё то же самое, что и у старших

братьев, но в гораздо более дружелюбной и подконтрольной форме. Выбор обширный – от элитных «итальянцев» и практичных «японцев» до пока ещё тёмных лошадок «корейцев» и «китайцев».

ВНЕШНИЙ ВИД

Впечатления после первого знакомства с Patron Blaze 250 остались восторженно-подозрительные. Мотоцикл был оставлен на сладкое, пока проводились тесты ряда других моделей. С расстояния 50 метров он казался мне маленьким итальянским спортбайком, не иначе. Даже удивительно. Это первый русско-китайский мотоцикл, который вот так просто лишил меня покоя. Как оказалось, ненадолго. В бочке меня, естественно, нашлась ложка дёгтя, но обо всём по порядку.

При ближайшем рассмотрении внешний вид баллов не растерял. Надо отдать должное, скорлупка получилась пуская и не эксклюзивная, местами похожая на Honda CBR1000RR и Yamaha YZF-R6, но милостивая. Стремительный силуэт

с обилием пластика, острой мордой и коротким невесомым хвостом со съёмной частью для крепления номерного знака. Даже крохотные сиденья и приборная панель с монструозного вида тахометром в масть.

ЭРГОНОМИКА

Посадка не сильно отошла от рамок жанра. Для классической эмбриональной позы не мешало бы поднять повыше подножки. Сиденье в меру жёсткое, но скользкое. В выштаповки в баке хорошо ложатся колени, позволяя плотно зафиксироваться на мотоцикле. Из всей этой идилии выбивается лишь расположение ветрового стекла. Если попытаться лечь на бак, передняя кромка шлема упирается аккурат в стекло, но с обратной его стороны. Кнопки на пультах, как и на любом подобном мотоцикле, расположены по стандартной схеме, рычаги тормоза и сцепления в зоне досягаемости и позволяют орудовать двумя пальцами. Клипоны руля по ширине то, что доктор прописал.





ДВИГАТЕЛЬ И ХОДОВАЯ

Всю спортивность начисто убивает низовой, малоомощный и низкооборотистый одноцилиндровый карбюраторный воздушник мощностью 16,3 л. с. Такому мотору неплохо жилось бы в теле эндурика или на крайний случай дорожника, но никак не спортбайка. Лёгкий подхват на «низах» быстро растворяется в небытие, оставляя после себя шум и вибрации. При этом стрелка тахометра непозволительно медленно передвигается по шкале. Разогнаться быстрее 100 км/ч по спидометру энтузиазма не нашлось, но небольшой

запас был. Работу КПП стоит признать удовлетворительной, в ходе теста скорости втыкались исправно, ложных включений было не так много.

Ходовая часть с нагрузками справляется, даже немного их превосходит. Телескопическая вилка и простенький моноамортизатор неплохо обрабатывают неровности. Раму сделали на совесть, пускай местами стальная конструкция не так ажурна, но определённый запас прочности и жёсткости в ней есть. Тормозная система в составе солидного размера тормозного диска и двухпоршневого суппорта

спереди, а также диска с однопоршневым суппортом сзади со скидкой на дубовую высокопрофильную резину (от неё никуда не деться в бюджетных моделях) функционирует исправно и в агрейде не нуждается.

НАДЁЖНОСТЬ

Основные претензии по качеству относятся в большей степени к навесному оборудованию (двигатель многовероятно отходит положенный километраж). Начнём с того, что пластиковые элементы не усилены и выглядят достаточно хрупкими.

Болты и гайки местами грубо обработаны, центральная шпилька крепления маятника угрожающе торчит из рамы на внушительную длину. Нетрудно догадаться, что даже лёгкое падение пообтрясёт всю красоту в виде пластика, подножек и других выступающих частей, коих в

Нарядный внешний вид слегка портит неспортивный профиль резины



PATRON Blaze 250

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 1-цил.
Рабочий объём, см³	250
Макс. мощность, л.с.	16,3

ТРАНСМИССИЯ

Тип/привод	МКПП/цепь
------------	-----------

ПОДВЕСКА

Передняя	телескопическая вилка
Задняя	моноамортизатор

ТОРМОЗА

Передний	дисковый
Задний	дисковый

ШИНЫ

Передняя	110/70-17
Задняя	130/70-17

ПРОЧЕЕ

Объём бензобака, л	13
Сухая масса, кг	140



Хотите спортбайк? Получите соответствующую посадку



изобилии. Например, по левому борту намного быстрее подножек земли коснётся упор на боковой подставке, а по правому на угрожающее расстояние от маятника (можно просунуть руку) отстоит «банка» глушителя.

Выйти из положения можно и своими силами. Немного доработав крепёж и усилив конструкцию слайдерами, получим более чем пригодный для езды аппарат.

ПРИМЕНЕНИЕ

Мало-мальски применять в спортивных целях Patron Blaze 250 удастся лишь после значительных и дорогостоящих доработок. Иначе получается мотоцикл с эргономикой и внешностью спортбайка, но с поведением рядового дорожника. Новичкам, которые в дальнейшем планируют пересечь на спортбайк, процесс обучения езде расставит приоритеты ещё

задолго до покупки дорогостоящей техники.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Специалисты компании Patron Moto уверяют, что выпустят новинку в серию лишь после ряда существенных доработок. В таком случае эксплуатации действительно ничего не угрожает. Крепкая конструкция основных узлов, унификация с другими моделями компании станут для

владельца залогом успешного знакомства с миром двух колёс. Blaze 250 за счёт своей яркой внешности, быть может, получит популярность среди молодёжи и тех, кто в первую очередь любит мотоциклы за их внешний вид. 🏍️

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



Выхлопная труба излишне торчит в сторону



Тормозная система разумно-достаточная



Сиденье аутентичное и в меру удобное