



одобрать под такие задачи себе в помощники мотоцикл крайне сложно, но не невозможно. Большие тяжёлые эндуро, кроссовая техника и дорожники здесь

не подойдут, нужен настоящий трудяга, который медленно, но верно доставит ездока вместе с большим количеством багажа практически куда угодно. Предложений на рынке не так много, при этом в данном сегменте техника с китайскими корнями чувствует себя едва ли не лучше всех. В рамках данного материала мы познакомимся с одним из наиболее ярких представителей жанра – ижевским прототипом Patron Partizan 150.

ВНЕШНИЙ ВИД

Антиэлегантный внешний вид «Патристана» можно считать положительным качеством. Кого в лесу или поле очаровывать? Разве что ежей, кротов и белок. Красота резонно принесена в жертву функциональности. И, право слово, в этой брутальной смеси танка с трактором тоже есть нечто самобытное. При осмотре сразу понятно, что за основу взят дорожный аппарат, похожий на собрата по модельной линейке Patron Aero 125. Всё, что могло бы помешать выживанию в почти экстремальных условиях, безжалостно заменено. Вместо глянца и лоска цвет хаки (или чёрный матовый), круглая фара, высоко задранное переднее крыло, руль с перемычкой и злые защитные металлические трубчатые конструкции по кругу. Из послаблений можно отметить зеркала, нарядные колёсные диски, центральную подставку и полный набор светотехники.

ЭРГОНОМИКА И ОСНАЩЕНИЕ

Места водителя и пассажира спроектированы по большей части с учётом классических дорожных норм. Мало-мальски рослым людям о таких приёмах как езда в стойке за рулём Patron Partizan 150 можно даже и не вспоминать. При всём желании ничего путного не получится – руль слишком низко, а подножки далеко и зацепистостью они не блещут. Инженеры не стали оставлять ложных надежд, сделав всё так, чтобы потенциальный владелец не корчил из себя кроссмана, а тихо, спокойно, но крайне настырно продирался сквозь чашу леса к местам, где рыба потолще и подосиновики помясистее. Мне в гордом одиночестве сидеть оказалось вполне удобно, жаль, выштамповками для коленей на баке пользоваться не получилась, так как мои конечности дотягивались практически до самой рулевой колонки. Органы управления покажутся знакомыми всем, кто хоть раз сидел за рулём мотоцикла – всё на своих местах и исправно функционирует.

Незатейливая панель приборов оснащена с запасом, есть даже указатель включённой передачи.

Отдельно стоит задержаться на описании железного корсета, который не только защищает мотоцикл и водителя при падениях, но также несёт на себе функционал по размещению багажа. Пожитки можно разместить над фарой, на заднем багажнике, а также на специальных откидывающихся площадках в районе широких подножек пассажира. Все условия для того, чтобы затащить поглубже в дикие места целый палаточный лагерь.

ДВИГАТЕЛЬ И ХОДОВАЯ

Двигатель YG157FMJ-2A (одноцилиндровый, четырёхтактный, с воздушным охлаждением, балансирным валом, электро- и кикстартером, мощность 10,6 л. с.) это ни что иное как очередной клон

японского мотора – в данном случае силовой установки от Honda CBF150. В рамках стопроцентного дорожника он был бы явным задохликом, однако под задачи Patron Partizan 150 подходит практически идеально. Отсутствие сколь угодно серьёзной динамики (откровенно скучно становится уже на 40 км/ч, а к 80 км/ч разгон практически сходит на нет) с лихвой компенсируется прекрасными тяговыми характеристиками. На первых двух передачах мотоцикл прекрасно идёт в натяг и забирается практически в любую горку. КПП работает с хорошей чёткостью, вибрация и шум на внедорожных режимах езды абсолютно не досаждают.

Подвеска без изысков (телескоп спереди, два амортизатора сзади), неровности обрабатываются достаточно жёстко, хода немного, но пробоев не случается. Тормозная система так же достаточно простая и

Аграрий

Как иногда хочется слиться с природой – выбраться поутру на озеро и посидеть там с удочкой, слушая пение птиц, или отправиться в лес по грибы, или, в конце концов, просто развеяться. У русского человека это в крови вне зависимости от места проживания

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ



Patron Partizan 150 укутан
в металлический корсет,
как тевтонский рыцарь
в доспехи

PATRON PARTIZAN 150

146 см³, 10,6 л. с.,
55000 руб.





МОТОЦИКЛ УДАЛСЯ, ОСОБЕННО УЧИТЫВАЯ ПРАКТИЧЕСКИ ПОДАРОЧНУЮ ЦЕНУ

вполне подходящая под суровые условия, в которых планируется использовать мотоцикл. Спереди установлен небольшой одинокий тормозной диск с однопоршневым суппортом, сзади барабан.

От ходовой «Партизана» не стоит ожидать чудес курсовой устойчивости и какой-то особенной управляемости. На асфальтовой прямой мотоцикл значительно плавает и постоянно рыскает, за руль приходится держаться достаточно крепко. Замечу, что при эксплуатации вне дорог общего пользования об этих недостатках и не вспоминаешь.

НАДЁЖНОСТЬ

У Patron Partizan 150 есть одна редкая и архиважная для китайской техники черта – его крайне сложно сломать и практически невозможно повредить в падении. Что до основных узлов и агрегатов, залог успешной жизни мотора – это аккуратное обращение и правильное обслуживание, все резьбовые соединения традиционно не мешало бы протянуть, проводку проверить на наличие хлипких контактов и повреждений, резину со временем поменять. Дёшево и сердито!

ПРИМЕНЕНИЕ

Данному мотоциклу заказан путь в крупные города, ну не место ему там. Зато какое удовольствие от использования по назначению. Я за неполный день так «напартизанился» по ижевским полям и лесам, что потом еле ноги волочил. При этом в покатушках постоянно со мной была

радостная улыбка, а мотоцикл всем устраивал. Partizan 150 абсолютно стопроцентный сельский житель, верный труженик, спутник рыбаков и охотников. Важно только понимать пределы дозволенного. Ездить по грязи никто не запрещает, но особо глубоко лезть не стоит. Мотоцикл вряд ли продолжит движение после того, как в жиге скроется кончик выхлопной трубы. Я бы ещё не советовал возить излишне тяжёлый груз и пассажиров богатырского телосложения – начисто исчезнет дорожный просвет и появится чрезмерная нагрузка на двигатель.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С названием на этот раз разработчики и маркетологи попали в точку. Как ещё можно описать аппарат, который с грузом проползёт там, где человек не всегда пройдёт? Конечно же, «Партизан».

Мотоцикл на удивление удался, особенно учитывая практически подарочную цену, слегка превышающую 50000 руб. Возле дачи я часто вижу матёрых дедушек-рыбаков, которые по утрам, навьюченные как верблюды, тарахтят на пруд за карасями на видавших виды скутерах, чтобы последние несколько километров «жидкого асфальта» их чуть ли не волоком тащить. По моему свежеполученному убеждению Patron Partizan 150 должен стать для них открытием. 🏍️

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



Двигатель не предполагает динамичную езду

PATRON	Partizan 150
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объём, см ³	146
Макс. мощность, л. с.	10,6
ТРАНСМИССИЯ	
КПП / привод	МКПП / цепь
ПОДВЕСКА	
Передняя	телескопическая вилка
Задняя	два амортизатора
КОЛЁСА	
Переднее/заднее	3,00-18 / 3,25-18
ТОРМОЗА	
Передний/задний	дисковый/барабанный
ПРОЧЕЕ	
Снаряжённая масса, кг	140
Объём бензобака, л	18