



Действительно лёгкий в управлении мотоцикл даже среди «китайцев» найти непросто. Не так давно в арсенале Уральской мотоциклетной компании появилась любопытная модель под названием Patron Fabio 150. Данный мотоцикл выгодно отличается от своих собратьев сочетанием миловидного внешнего вида, лёгкости управления и доступной цены.

ВНЕШНИЙ ВИД

«Фабии» нельзя считать стопроцентно женским. Да, в его дизайне отсутствует какая-либо брутальность и стремительность, но и откровенно девчачьих мотивов не встречается. Есть, правда, одно исключение — было бы интересно узнать возраст дизайнера, который принял решение установить на педаль заднего тормоза накладку

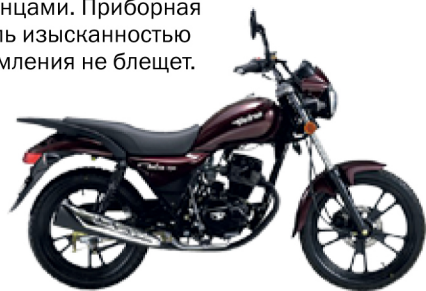
в виде лапки маленького гномика. В остальном аппарат выглядит лаконично. Пластик без пародийных воздухозаборников и прочей цыганщины, в удлинённом и чуть загнутом книзу переднем крыле и багажной площадке помимо дизайна прослеживается ещё и функционал. Глубокий фиолетовый цвет тестового образца хорошо сочетается с чёрной рамой, ажурными колёсными дисками и навесным оборудованием. Мотоцикл без ложного смущения можно назвать стильным.

ЭРГОНОМИКА

По посадке Fabio 150 нечто среднее между круизером, чоппером и классиком. Треугольник руль-подножки-сиденье имеет неравные стороны. Расстояние между сиденьем и немного смещёнными назад подножками небольшое. При езде приходится поджимать под себя ноги, отчего

со временем они ощутимо затекают. Чем больше рост водителя, тем ему менее комфортно. Руль с широко разнесёнными рукоятками напротив установлен высоко, как на большом взрослом мотоцикле. Руки у пилота любого телосложения будут находиться в расслабленном состоянии. Что до пассажира — место у него полноценное, но вдвоём ехать будет тяжело во всех смыслах.

Отдельно хочется отметить органы управления. Приятным сюрпризом стали бочонкообразные грипсы (чем-то похожи на таковые у мотоциклов BMW) с вертикальными насечками. Держаться за них удобно и приятно. Пульты «стандартно-китайские» с грубым пластиком, большими зазорами, тугими кнопками и заусенцами. Приборная панель изысканностью оформления не блещет.



В лёгком весе

Не всегда начинающему мотоциклисту удаётся сразу заполучить в пользование дорогую технику премиальных брендов. У априори хрупких девушек и юношей небогатого телосложения дела обстоят ещё сложнее

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: КИРИЛЛ КАПЦОВ



Подобный стиль был популярен лет 40 назад. Однако количество доступных показаний на границе эталонности — стрелочные спидометр и тахометр, полный и суточный пробег, крупные цифры, указывающие номер включённой передачи, набор контрольных ламп и стрелочный указатель уровня топлива. Для полного джентльменского набора не хватает часов и указателя температуры двигателя. Откровенное неудобство вызывает та самая педаль заднего тормоза. Она расположена слишком высоко, приходится долго тянуть мысок вверх. Кому как, но я так и не нашёл повода воспользоваться пяточной частью двуплечей лапки КПП. Стандартным способом передачи и так переключаются великолепно.

ДВИГАТЕЛЬ И ХОДОВАЯ

Установленная на Fabio 150 верхнеклапанная воздушная карбюраторная одностволка 162FMJ — клон хондовского двигателя серии CG125 70-х годов прошлого века. Ход поршня «японской «125-ки» и китайской «150-ки» одинаковый — 49,5 мм, отличия лишь в диаметре цилиндра (56,5 мм и 62,0 мм). Индекс «162» в названии обозначает: один цилиндр диаметром 62 мм, буква F сообщает о том, что охлаждение воздушное, буква M указывает на мотоциклетное применение, буква J описывает объём — 150 см³.

Не думал, что скажу это, но до определённого момента мотор прекрасен! Всё удовольствие именно в медленной езде. До 60 км/ч (по штатному спидометру)



Если запастись терпением и выкрутить «газ» до отказа, можно увидеть цифру 100 на спидометре



PATRON Fabio 150
150 см³, 11 л. с., 55000 руб.





ВОЗДУШНАЯ КАРБЮРАТОРНАЯ ОДНОВУЛКА – КЛОН ДВИГАТЕЛЯ HONDA

звук работы еле слышен, и нет никаких вибраций. Потихоньку крадётся, и тебе хорошо. Если превышать эту скорость, то тут же вся идиллия рушится – и без того не самый могучий мотор перестаёт тянуть, приходит шум и сильная трясучка. Максимальная скорость, которую демонстрирует спидометр, если запастись терпением на длинной прямой и выкрутить «газ» до отказа, – что-то около 100 км/ч. По ощущениям приборчик подвигает на 10 км/ч как минимум. Пятиступенчатая коробка передач на всём протяжении работает образцово-показательно. Ход лапки небольшой и мягкий, можно хоть мизинцем скорости переключать. Фиксация передач превосходная.

В определённом смысле бестолково говорить о подвеске, если весь мотоцикл стоит, как один хороший амортизатор Ohlins. Скажу лишь, что худенький телескоп и два амортизатора (с возможностью регулировки преднатяга пружин) в полной мере соответствуют потенциалу мотора. Для неспешной езды самое то, шустрить я бы не рекомендовал. Иначе придётся предугадывать всё сильно наперёд, и неизвестно, чем это кончится.

Эффективности тормозных механизмов хватает впритык до скорости 70 км/ч, дальше начинаются компромиссы. Одним задним барабанным тормозом мотоцикл не остановить. Хватать что есть силы передний опасно – китайская резина держит плохо (как и в случае с любой другой бюджетной техникой кондовую резину лучше сразу же поменять).

НАДЁЖНОСТЬ

Чудес не бывает, особенно за 55000 рублей. Потенциальному владельцу Patron Fabio 150 перед первым выездом не мешало бы провести некоторое время в гараже, протягивая гайки, а затем ещё какое-то время помониторить состояние всех узлов. Определённый запас прочности конструкция, несомненно, имеет, но он не так велик, как хотелось бы. На плевательского отношения «Фабио» не потерпит. Общее благополучие и неизменная геометрия конструкции сильно зависят от того, насколько в процессе эксплуатации стиль вождения будет совпадать с меланхолично-спокойным настроением мотоцикла.

ПРИМЕНЕНИЕ

Приятно было бы ездить на Patron Fabio 150 внутри маленького уютного городка с хорошим асфальтом или по тихой петляющей загородной трассе с минимальным трафиком, где можно держать небольшую скорость и любоваться природой. Но, так как в России подобные условия встречаются всё больше внутри элитных дачных посёлков, придётся засунуть подальше своё чувство прекрасного и окунуться с головой в плотный трафик, при этом желательно не высовываться дальше второй полосы на крупных магистралях и лезть на обгон только с полной уверенностью на двухполосных дорогах. В большей степени мотоцикл ориентирован на мотонюжников, но и их более опытные коллеги найдут, чем поживиться.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для китайского мотора объёмом 150 см³ оправу в виде симпатичного Patron Fabio 150 стоит признать оптимальной. На данный момент это один из наиболее сбалансированных мотоциклов в своей ценовой категории. Важно знать меру. Лицам мужского пола с перманентной тягой погонять, может, и будет скучно, девушкам должно понравиться... 🏍️

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

PATRON	Fabio 150
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объём, см³	150
Макс. мощность, л. с.	11
Макс. крут. момент, Нм	н.д.
Система питания	карбюратор
Система охлаждения	воздушная
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	5-ступенчатая
Привод	цепь
ПОДВЕСКА	
Передняя	телескопическая вилка
Задняя	маятниковая, 2 амортизатора
ТОРМОЗА	
Передний/задний	дисковый/барабанный
ПРОЧЕЕ	
Рама	стальная
Колёсная база, мм	н.д.
Шины	2,75-18 перед, 3,5-16 зад
Снаряжённая масса, кг	125
Объём бензобака, л	12