

Выпуск:

Журнал «МОТО» – август 2013

Автор:

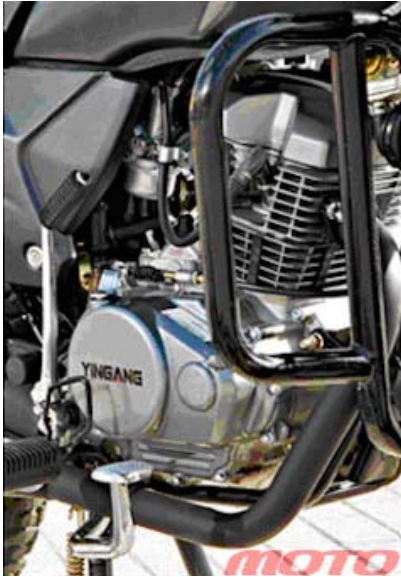
Анатолий СУХОВ, фото Сергея ЧИРКОВА («Патрон-мото»)

## Партизанскими тропами

Нет, знакомство по интернету – штука обманчивая. В том числе и применительно к мотоциклам. Ну чего, казалось бы, ждать от « туриста» мощностью 10 л.с. на 140 кг снаряженной массы? Были даже сомнения, разгонится ли этот 150-кубовый мотоцикл до заявленных 90 км/ч.



Словом, настрой накануне теста у меня был весьма скептический. Но уже первый взгляд на живой аппарат вызвал неподдельный интерес. Настоящий «хеви-металл»! Обилию стальных труб позавидовал бы и Центр Помпиду в Париже: дуги тут спереди и сзади, на фаре и на руле, и багажника целых два, не считая откидных платформ для мешков с картошкой.



*Двигатель «Партизана» – потомок хондовского СВ-F. Работает ровно, тянет хорошо, бензина зря не кушает!*

Китайцы в целом люди прагматичные. По тем мотоциклам, на которых они ездят у себя на родине, это особенно заметно. Есть у мотоцикла дуги? Так надо навесить на них щитки от ветра! А еще лучше – ящички, чтобы и дуга при деле была, и от ветра защита, и барахлишко было куда деть. Выглядит все это в нынешний пафосный век, конечно, неэстетично, зато, как сказал киногерой, «дешево, надежно и практично». Хотя эстетика, к примеру, оружия в корне отличается от эстетики флакона духов. Поэтому защитный цвет «Партизану» весьма «в масть».



*Создавая «партизана», китайцы, похоже, знали, что делали. В таких аппаратах они собаку съели.*

Утилитарность – вот та истинная ценность, вокруг которой построен Partizan 150. А уж в этом-то китайцы знают толк. Чего стоит один только 18-литровый (!) бак при заявленном расходе по шоссе 3,2 л! Или измеренный нами клиренс 220 мм – не так уж мало для небольшого, в принципе, мотоцикла, да еще с центральной подставкой. А запирающиеся на ключ боковые крышки? Под левой расположен аккумулятор, который на большинстве аппаратов от посягательств никак не защищен, а под правой – воздушный фильтр.



*Массивные дуги не портят облик «Партизана». Кстати, задняя хорошо защищает номерной знак. Откинутые платформы позволяют перевезти пару мешков картошки. И везде – аккуратные крепежные штыри. Школа! Пластмассовые крышки с замочком (на фото справа) – очень правильное решение. На подставке – датчик «защиты от дурака». Подножки стоит расположить ниже.*

Причем замок – не только средство защиты от мелких воришек, но и несомненное удобство: лезть за инструментом для «доступа к телу» не придется. Запирается и пробка бензобака. Как ни странно это звучит по отношению к китайской технике, нашлись здесь и недостатки. Да-да, на первый взгляд мотоцикл настолько гармоничен в своей утилитарности, что их пришлось поискать. Благо знаем где.



*Все, что нужно, на приборке есть, даже полноценный топливомер! Жаль, номер передачи на солнце нечитаем. Пульты не очень эргономичные, особенно переключатель света на правом.*

Первая проблема все с тем же киком. (Это просто место какое-то заколдованное! Впрочем, у советских мотоциклов с ним тоже было не все в порядке.) Здесь водительская подножка ему не мешает, но зато пассажирская «платформа» так близко, что мотобот, если его правильно поставить на рычаг, приезжает аккурат в нее. Нет, завести можно, я

проверил – но только «с каблука». В мотоботах нормально, а вот в легкой обуви – не знаю, не знаю... Впрочем, это вариант на крайний случай, ведь есть электростартер.



*В этой колее «Партизан» застрял. Но вытащить его под силу и одному.*

Второй недостаток – положение подножек водителя. Они слишком высоко: сидишь, как курица на насесте, да еще и согнутые колени попадают аккуратно на ребра бензобака, хотя, по идее, должны попадать во впадины. И рост у меня не 180 см... Впрочем, подножки можно опустить сантиметра на три даже самостоятельно – была бы под рукой сварка. А уж на заводе и вовсе раз плюнуть. И клиренс ничуть не пострадает. Как показывает опыт, некоторые наши пожелания до заводов доходят.



*Спереди дуги защиты фары, ручек и еще один багажник со штырьками. Ничто ничему не мешает. Переливающийся шильдик: мелочь, а забавно.*

Кстати, о клиренсе. Мотор неплохо защищен трубами рамы, но вот алюминиевый хвостик картера немного выступает. Впрочем, бревна я переезжал без последствий. Причем даже с газа «Партизан» заметно приподнимает переднее колесо, чего не ожидаешь от утилитарника. Управляется мотоцикл очень легко, я бы даже сказал, немного чересчур. Похоже, подруливает массивный передний багажник. Но привыкаешь к этому быстро, да и на курсовую устойчивость не влияет. Радиус разворота тоже невелик, и, несмотря на дуги (кстати, не слишком «лопушистые»), между машин у светофора или меж деревьев в лесу мотоцикл пролезает угрем.



*Рычаг кика «Партизана» проходит слишком близко от подножки (или, скорее, «платформы») пассажира. Заводить ногой неудобно. Составное переднее крыло хорошо вписалось в дизайн. Однопоршневой передний тормоз оказался вполне адекватен массо-скоростным характеристикам байка.*

А вот исключительно легкое переключение коробки передач – палка о двух концах. С одной стороны, орудовать лапкой очень комфортно – совсем как на моем «японце». Но с другой, один раз на подъеме я слегка зацепил ее носком – и первая передача слетела в нейтраль. Хорошо, случилось это уже почти на вершине холма, и мотор с места вытянул вверх.



Вообще, передаточные числа трансмиссии подобраны идеально. «Партизан» деловито лезет в горку, оставляя водителю даже «свободу для маневра» газом, на шоссе довольно резво разгоняется до 91 км/ч (средняя, по GPS). При этом, кстати, и на спидометре – честные 90. Тормоза оказались тоже на редкость адекватными, несмотря на один поршень спереди и барабан сзади. Замедление пропорционально усилию, да и оно вполне умеренно.

Вообще, этот утилитарный дорожник действительно комфортен. К высоким подножкам тоже можно привыкнуть, а колени согнуты не сильнее, чем на BMW G650GS, к тому же опоры на ноги тут нет. Отклик на руление вполне адекватный – но лишь до тех пор, пока на заднее сиденье не взгромоздился фотограф с рюкзаком аппаратуры. Под таким грузом рама стала жить своей жизнью. Что ж, чуда не произошло. Главное, чтобы эта податливость не приводила к усталости.



Пользуясь случаем, я попробовал на мотоцикле все, что нашел в окрестностях Ижевска – от невысоких подскоков на кроссовой трассе и глинистого болота до полевых и асфальтовых дорог – и просто полей, где, к несчастью, в густой траве прятались твердые, как сталь бензобака, «печные трубы» нор сусликов. И так как мягкое седло не прикрывает бак, тест вышел немного грустным. Ну а «Партизан» оказался действительно стальным. В прямом и переносном смысле слова.





#### **Итог**

**Partizan 150:** Имя этого приземистого, маневренного, многофункционального мотоцикла точно передает его кредо. «Партизан» способен передвигаться скрытно и удаляться от топливных баз на значительные расстояния. Маскируется под деревенского жителя, но на асфальте чувствует себя не хуже, чем в лесу. Исполнителен, вынослив и неприхотлив. А если серьезно – это почти идеальный мотоцикл для российской глубинки, особенно учитывая его очень доступную цену.

Тест организован ООО «Уральская Мотоциклетная Компания» (г. Ижевск).