

# ТАК ВОТ ТЫ КАКОЙ, БАВАРСКИЙ ОЛЕНЬ!

МИХАИЛ БАРУ

*Если в системе ваших ценностей мощь, скорость, риск и адреналин занимают не последнее место, вам с «Bavaria Sport 31» по пути.*



Каждый раз, наблюдая на «мужских игрушках» шильдик «Sport», мы ожидаем чего-то исключительного, обещающего заветный адреналин или хотя бы какую-то «перчинку». Обладание такой вещью сулит особое удовольствие, и, конечно же, она будет выделять своего хозяина из массы владельцев таких же, но «без перламутровых пуговиц» (в смысле — без заветной надписи).

У верфи «Bavaria Yachtbau» GmbH свое видение спортивности, которое она воплотила в семействе моторных яхт «Sport», в сентябре пополнившись новинкой — «Bavaria Sport 31». Новая модель логично завершила линейку, заполнив последнюю свободную клетку в ряду катеров от 28 до 43 футов.

В конце ноября верфь пригласила журналистов протестировать на воде две лодки: «Bavaria Sport 31» и уже знакомую нам «Bavaria Sport 43», оснащенную новой пропульсивной установкой на базе дизельного двигателя «Volvo Penta D6-400». И, надо отдать должное, нам была предоставлена полная свобода, вплоть до швартовки в тесной марине. Такой подход позволил максимально полно почувствовать возможно-

сти яхты: маневренность, работу всех систем управления как на открытой воде, так и в узкостях.

Знакомство началось в марине Пальма-де-Майорки — лодки ждали нас у официального причала испанского дилера «Bavaria». Конечно же, основное внимание привлекла новинка, еще сохранившая запах верфи и стружку на полочках и в рундуках. Итак, вот она, «Bavaria Sport 31» в версии «open». Сначала посмотрим на нее у пирса, а потом уже продолжим в море.

Лодка имеет все отличительные признаки, характерные для модельного ряда: высокий борт, достаточно агрессивный форштевень, невысокую рубку, характерную мачту типа «бридж» с отрицательным углом наклона, глубокое переднее остекление, встроенные воздухозаборники, объемную крышку моторного отсека, на которой расположен большой санлонж с откидывающейся спинкой.

Общие семейные черты налицо, а что с различиями? Интересно сравнить новинку с ее «сестрами»: младшей «Sport 28» и старшей «Sport 34». Ведь длиной от одной и другой она отличается всего на три фута (немногим меньше метра). Правда, с ценами все несколько иначе: в базовой комплектации «Sport 31» стоит (на условиях ExWorks Giebelstadt) 98900 евро, что дороже 28-й модели на 31000 евро и дешевле 34-й всего на 13000 (отметим, что мы сравнивали цены катеров с минимально возможными бензиновыми двигателями). Тем более интересно, что же это за три фута, так влияющие на стоимость. >>>



Позволим себе некоторое отступление, касающееся длины лодок. Дело в том, что политика верфей в отношении «циферок», которые указаны рядом с названием модели, — разная. Кто-то указывает полную длину, кто-то — по ватерлинии, кто-то округляет в большую или меньшую стороны. В итоге бывает так, что при одинаковых цифрах разница в размерах корпусов заметна «на выпуклый морской глаз». Маркетинговые стратегии у всех свои, так что покупателю приходится не только доверять, но и проверять. Так вот, что касается баварцев, то у них циферки традиционно меньше реальных. Судите сами: длина корпуса 31-й модели 9,61 м, соответственно 31,53 фута, ну а полная длина — 10,06 м, то есть целых 33 фута! Но вернемся к нашей лодке.

В экстерьере различия практически не видны. Разве что в количестве бортовых иллюминаторов (на 31-й их три с каждого борта) и световых люков. Отличие, пожалуй, только в компоновке кокпита, и то в основном в размерах, так как функциональные составляющие остались без изменений.

Почти всю поверхность передней части палубы занимает низкая обтекаемая рубка со встроенными «заподлицо» двумя открывающимися световыми люками. На стоянке на ее крыше можно организовать дополнительное место для загорания. В 31-й модели создатели применили оригинальное решение, отличающее ее от сестершипов. Часть крыши рубки от лобового стекла до поста управления занимает большое панорамное окно, которое к тому же выполняет антибликовую функцию.

Расположение и компоновка поста управления на новой лодке

остались без изменений. Рабочее место рулевого удобно, регулировки кресла и штурвала, больше похожего на руль спортивного автомобиля, позволяют с комфортом разместиться человеку любой комплекции и роста. Под правую руку удобно ложится новый многофункциональный пульт управления двигателями, теперь включающий в себя не только ручки газа, но и множество дополнительных функций. На приборном щитке установлены все необходимые индикаторы. Навигация представлена картплоттером от «Garmin» нового поколения. Кстати, теперь все лодки «Bavaria» в базе будут оснащаться оборудованием этой фирмы. Опционально катера могут оборудоваться авторулевым и джойстиком, но на нашем эти системы отсутствовали.

Однако все сказанное пока не объясняет немалой разницы в цене лодок. Может быть, «золотые футы» внизу? Спускаемся по трапу и попадаем в помещение, кажущееся поистине огромным, никак не соответствующим внешнему размеру лодки. Это ощущение создается благодаря реализованной тут концепции объединенного пространства салона и носовой спальной зоны. Панорамное окно в крыше и большой люк в носу, пропускающие внутрь много дневного света, и высокий (197 см) подвололок способствуют возникновению иллюзии дополнительного пространства.

В реалиях размер и компоновка салона — почти как у старшей «сестры»: оснащенный всем необходимым камбуз и обеденная зона. Но вот в носу, там, где в 34-й находится каюта, все пространство от борта до борта занимает кровать и два небольших шкафчика, отделенные от салона только занавеской.

А вот различия с младшей моделью получились кардинальные. Там салон как таковой отсутствует. Обеденная зона, расположенная в носу, при необходимости трансформируется в спальное место, но тогда попить кофе можно будет только наверху, на свежем воздухе. Полноценная кровать есть только в кормовой каюте.

Компоновка кормовой каюты, находящейся под кокпитом и занимающей практически всю ширину лодки, почти не меняется от 28-й к 34-й модели, не исключение и новая яхта. Тут приятно обрадовала высота подвололка в проходе вдоль левого борта (193 см), где разместился удобный диванчик и небольшие шкафы для одежды. Основное пространство занимает расположенная поперек просторная двуспальная кровать.

Теперь становится понятна такая большая разница в цене между 28-й и 31-й моделями. Ведь в трех дополнительных футах уместился и настоящий полноразмерный салон, и еще два постоянных комфортабельных спальных места. Создается ощущение, что между новой моделью и ее младшей «сестрой» — огромный шаг, выразившийся в дополнительном пространстве, комфорте и уюте, а вот старшей она уступает совсем немногим. Вообще баварцы удивили, ведь две двуспальные кровати практически не встретишь на лодках такой длины.

Но мы еще не заглянули под «капот», а ведь шильдик-то на лодке — «Sport»! Кстати, для тех, кого действительно эта надпись не оставляет равнодушными: с самыми слабыми из возможных бензиновых двигателей эта лодка имеет максимальную энерговооруженность по сравнению с сестершипами. Похоже, действительно «Sport»!

Капот представляет собой особую «архитектурную форму», включающую объемный ахтерпик, на крышке которого устроен внушительный кормовой лежак. Все это сооружение поднимается с помощью электропривода, открывая доступ в машинное отделение. Его размер явно унаследован от старшенькой. Он достаточен для размещения широкой гаммы двигательных установок и необходимого дополнительного оборудования. Наша лодка оснащена двумя бензиновыми двигателями «Volvo Penta 5,7 GXIE-EVC» по 320 л.с. Ну что ж, вперед, проверим теперь на практике, как это все может летать! Ведь лодка не квартира и не номер в отеле — основные ощущения ждут нас в море. ➤





Короткий инструктаж. Капитан «Bavaria» выводит катер из скопления моторных и парусных яхт. На выходе нас встретило монстрообразное чудо, напоминающее не то подводную лодку, не то крейсер «Аврора». «Ее владелец — известный российский олигарх», — то ли сочувственно, то ли восторженно сказали наши сопровождающие. Впрочем, тестируем мы все же «Баварию».

Выходим из портовой акватории в открытое море. Волна 30–50 см, ветер 7–10 узлов, солнечно. Шкипер выполняет обязательную программу ознакомления с лодкой. Включена автоматическая стабилизирующая система, скорость маневров — не более 20 узлов, на прямых — не более 30.

Спорта пока не видно — все чинно, гладко, плавно в поворотах и на переходах к движению по прямой. Правда, лодка как-то очень охотно кланяется волнам. Ладно, доберемся до управления, тогда и посмотрим, что к чему. Ну наконец-то — штурвал и Балеарское море. Вальяжно развалился в кресле рулевого. Фирменная система стабилизации «Volvo Penta» — в «off», интерцепторы — в «0», тримм — туда же. Мы все-таки на тесте, а не на покатушках. Наша первая задача — понять, что представляет собой собственно лодка, без всяческих электронных помощников. Насколько они

необходимы и эффективны, обязательно посмотрим и расскажем. Ручка газа (управление двигателями оставил объединенным) плавно вперед. Ого! Лодка решительно начала задирать нос. Выше, выше, выше. Горизонт исчез. На его место гордо поднялась палуба. Уже не особенно думая о солидности, высказываю из кресла рулевого и, преодолевая ускорение разгона, устраиваюсь за штурвалом стоя. Как потом выяснилось — на весь тест. После 20 узлов катер начинает потихоньку опускаться, но не настолько, чтобы можно было сесть обратно в кресло. Плавно разворачиваюсь на волну, продолжая увеличивать скорость. Лодка встречает ее жестко, но без ударов, с явным торможением при встрече. Поворот и движение по волне, скорость 30 узлов. Чувствую себя наездником, а не рулевым, — катер охотно дельфинирует. Амплитуда то растет, то падает, но качели не останавливаются ни на секунду. Да, так всю душу вытрясет за пару часов, особенно пассажирам, а ведь это крейсерская скорость и волна так себе, почти ничего. Шкипер тянется к кнопке автоматик-тримма, но, встретив мой возмущенный взгляд, убирает руку и пожимает плечами.

Попробуем быстрее? Ручка газа встречает упор. Лодка отзывается новым ускорением, не таким, как вначале, но вполне ощутимым.

39 узлов. О чудо! Катер опустил нос, всход на волну становится плавнее, а дельфинирование хотя и остается, но его амплитуда заметно снижается. Так вот ты какой, баварский олень! У тебя повадки земляков с пропеллером на капоте! Ставлю тримм в «-2». Катер еще опускает нос, и нахождение в нем становится совсем комфортным, при этом скорость не падает. Ну что же, спорт есть спорт, и скорость — твоя стихия. Увы, счастье бесплатным не бывает (прямо как сыр в мышеловке). Что там с расходом? Ого, овес нынче дорог! Евро стремительно уносились вдаль вместе с кильватерной струей: 94 литра в час чистейшего «Евро-4» на каждый двигатель (по показаниям штатного расходомера).

Хочется отдать должное аэродинамике. Даже на максимальной скорости кокпит не захлестывает потоками брызг, а стоять на руле можно в бейсболке козырьком вперед (напомним, лодка у нас — «орен»).

Теперь вернемся из сфер максимальных скоростей к скоростям реальным. Циркуляции, «восьмерки», «змейки» — обязательная программа нашего теста. Лодка уверенно держится в виражах без помощи систем стабилизации. Она легко пересекает волну под разными углами. Не вызывает у рулевого трудностей и перекладка руля: катер слушается с крохотной задержкой, но выполняет маневр плавно и предсказуемо. На 30 узлах диаметр циркуляции примерно 3 корпуса, при этом лодка демонстрирует выраженную избыточную поворачиваемость. Только не поддавайтесь на провокации: стремление «пожажигать» и перебор с энергичностью маневра — и она срывается в проскальзывание, причем, честно предупредив вас об этом звуком винтов, который нужно только услышать.

Как же тогда продемонстрировать «уважаемой публике», что «Sport» — это не только надпись? Попробуем пируэты на малых радиусах, выход на собственную волну (это уже произвольная программа). Помним о безопасности, снижаем скорость узлов до 10–15. Катер послушно идет за ручкой газа и поворотом штурвала. Под сброс оборотов он ввинчивается в воду, а потом, после подачи мощности, охотно крутит «пяточки» почти на месте. Радиус циркуляции — едва корпус, а крен таков, что, кажется, ватервейс уже в воде. Более чем достаточно для всплеска адреналина, но совершенно безопасно. Стоит убрать газ или выпрямить руль — и все прекратится.

Острое и прозрачное рулевое управление, склонность к избыточной поворачиваемости, хорошая энерговооруженность — вот в чем истинный потенциал этой модели, ее козырной туз, позволяющий добыть одобрительные возгласы друзей и радостный визг спутниц.

Что же, катер прекрасно управляется, но, как и его сухопутный земляк, требует определенных навыков. При совершении эволюций нужна «твердая рука», в противном случае лодка может выйти из-под контроля. Конечно, безопасности людей и целостности судна ничто не будет угрожать, но вот терпению пассажиров может наступить предел. Кстати о пассажирах. При активном маневрировании единственное место, в котором безопасно находиться на яхте, — кокпит, но и там можно только сидеть, потому что держаться, как выяснилось, практически не за что.

А что же делать новичкам? Получается, что эта яхта — только для опытных «морских волков»? Тут как раз пора вспомнить, что все эволюции мы совершали с отключенными электронными помощниками. Включение «ассиста» делает лодку послушной, но без той самой «перчинки», зато катер не выкинет коленцев. Он пригодится и в тех случаях, когда вам захочется более спокойной водной прогулки. А для продвинутых пилотов есть система интерцепторов и ручного тримма.

Море показало, что надпись «Sport» на яхте не простое украшательство, что, увы, часто встречается. Мы готовы подписаться, что «Sport» — это характер, козырь, жизненное кредо лодки, главный признак, выделяющий ее из ряда многих одноклассников. Если в системе ваших ценностей мощь, скорость, риск и адреналин занимают не последнее место, уверен, вам с «Bavaria Sport 31» по пути.

Эта лодка отлично подходит для внутренних вод и прибрежных морских акваторий. Да, долгое круизное плавание не ее конек, но посчитайте сами: за 3 часа вы можете преодолеть до 120 миль (220 км), а это ох как немало! При этом более чем достойный комфорт для семьи или небольшой компании позволяет вам не ограничивать свой отдых одним днем — все необходимое для этого имеется.

Не заходя в марину, прямо в открытой воде пересели на «Bavaria Sport 43». Другая лодка, следующий тест, другие ощущения, надо сказать — весьма отличные от тех, которые подарила нам «Bavaria Sport 31». Но об этом — в следующем номере. ❏



«Bavaria Sport 31»	
Длина полная, м	10,06
Длина корпуса, м	9,61
Ширина, м	3,31
Высота от ватерлинии макс., м	3,08
Осадка при поднятых винтах, м	0,73
Осадка при опущенных винтах, м	1,21
Водоизмещение, кг	от 5470
Запас топлива, л	520
Запас воды, л	150
Спальных мест	2 + 2
Вместимость, чел.	8
Кают	1 + салон
Категория плавания CE	«B»
Мощность двигателей, л.с.	330–2 × 320