



ЗАОКЕАНСКИЙ БЕСТСЕЛЛЕР

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Сегодняшний «подопытный» — действительно настоящий бестселлер одной из самых крупных верфей США. Маркетологи подсчитали: из каждых трех новых клиентов компании один непременно купит Bayliner 175 GT. Почему? Попробуем разобраться.

Перед нами боурайдер привычной американской идеологии: широкие (от борта до борта) кокпиты, ветровое стекло с центральной форточкой, много мягких сидений и подстаканников. Стремительные и вместе с тем плавные линии корпуса подчеркнуты полосой темно-синего борта с броским росчерком логотипа, очертания элементов палубы и кокпита также визуально гармоничны — лодка смотрится просто, но симпатично.

НА ХОДУ

Заводим мотор (MerCruiser 3.0 TKS, 135 л.с.), выходим на простор. За рулем удобно, кресло комфортной высоты, для ног хватает места, рука сама нашла рукоятку газа — все по делу. Штурвал (он с гидроусилителем) крутится

легко, даже на малом ходу лодка легко управляется и не рыскает — проверил. Замерил максимальную скорость (на борту нас двое) — 67,8 км/ч. (Со слов дилера, при благоприятных условиях такой же катер с одним водителем и полупустым баком разогнали до 80 км/ч.) Выход на глиссирование — 4 секунды. Гоняю лодку через кильватер круизера — другой волны у нас в распоряжении просто нет, Днепр гладкий. Прыжки корпус переносит нормально, удары не сильные, даже после прыжка с гребня. Опасного дребезга или вибрации не обнаружил — корпус в меру жесткий.

Резких разворотов на скорости катер не любит — хватает винтом воздух, даже если поджать колонку. «Прыжок за своим хвостом» (если резко газануть с вывернутым рулем) тоже не удался — реакция умеренная либо же винт опять ловит воздух. Может, оно и к лучшему, учитывая, что лодку очень

часто покупают новички-водномоторники: меньше шансов резким маневром «выбросить» пассажира из кокпита. Зато крен на виражах довольно слабый, лодка остойчива как в статике, так и в динамике (опять-таки плюс с точки зрения безопасности), циркуляция на среднем ходу — порядка двух корпусов.

Главное: лодка прогнозируема в управлении, адекватно реагирует на все перекладки руля, попытку заломить лихой маневр либо выполняет без экстрима, либо и вовсе пресекает.

НА СТОЯНКЕ

В корме — купальная площадка с интегрированным телескопическим трапиком. Она узковата (с полметра), но это не напрягает — транец (точнее, кожух двигателя и заголовники кормовых кресел) низкий и широкий, именно на нем после купания рассядется на-



род. Здесь же, в транцевой секции, укреплен крюк фала для воднолыжника (или «таблеточника»), а в упомянутом кожухе двигателя встроена пара подстаканников — для полного кайфа после купания.

Лодка относительно короткая, и будь в корме кокпита привычный диван, мотор вытеснил бы его чуть ли не к сиденьям рулевого и пассажира. Конструкторы пошли другим путем, устроив по бокам силовой установки пару шикарных кресел. А как использовать оставшийся просторный кокпит, решает владелец. В нашем варианте справа установлено привычное сиденье (для рулевого), а слева — реверсивная (спина к спине) пара кресел. Впрочем, и справа возможен такой вариант.

«Изыюминка» не только в еще одном сидячем месте. Как оказалось, эта пара кресел при необходимости «расползается» в одноместный шезлонг. Соответственно, и справа такое возможно. Минус «двухшезлонговой» комплектации — более тесный кокпит.

В пассажирской консоли — глубокая полка и врезанный сюда комплекс стереосистемы. В рулевой — приборная панель в классическом стиле, с циферблатами приборов и тумблерами электросистем. Скорость, обороты двигателя, датчики топлива, контроль состояния двигателя и положение тримма — просто и исчерпывающе.

В носовом кокпите — привычный V-образный диван, под секциями которого обустроены рундуки. Такие же рундуки — под кормовыми креслами. А самый большой, для водных лыж или вейкборда — в центральном проходе, под ковриком. Кстати, в отличие от прежних моделей верфи с приклеенным к



пайолу ковровому, здесь мягкие покрытия отстегиваются, их можно помыть и почистить вне лодки.

Практически каждое сидячее место в лодке укомплектовано поручнем (безопасность!) и подстаканником. Вдоль бортов просто и незатейливо оставлены ниши — для длинномеров (например, спиннингов). Вся попавшая в кокпит вода стечет в трюм, откуда будет отправлена за борт автоматической помпой. Кожух мотора откидывается на петлях и удерживается в откинутом положении пневмостойками — доступ к двигателю удобен.

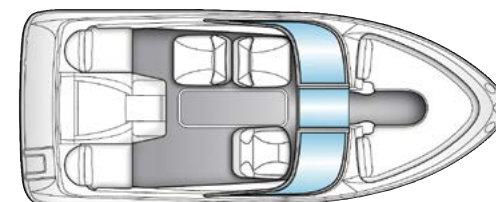
Последний «архитектурный» элемент — съемная арка для вейкбординга. Я был впечатлен, насколько быстро она при необходимости крепится на лодку. И конструкция понравилась: арку можно легко разобрать на отдельные трубы и сложить, например, в углу гаража.

ПОДЫТОЖИМ

Катер простой и понятный даже для того, кто «только что из автомобиля». Принял друзей на борт, повернул ключ в замке зажигания и поехал. Лодка безопасна в управлении, прощает ошибки, не требует особого опыта при швартовке — идеал для начинающего. Вме-



сте с тем достаточно динамична и спортивна для активной молодежи — покататься на лыжах/вейке, просто погонять. Прибавим ко всему этому весьма демократичную цену и дешевизну в обслуживании, и в сумме получаем тот самый «джентльменский набор», который и обеспечивает Bayliner 175 GT лавры бестселлера. «|||



Bayliner 175 GT

Длина, м.....	5,33
Ширина, м.....	2,11
Килеватость, град.....	19
Сухой вес, кг.....	842
Пассажировместимость, чел.....	7
Емкость топливного бака, л.....	79,5
Мощность двигателя, л.с.....	136