

ДЮЖИНА НОВИНОК

ДМИТРИЙ СУРАЕВ

Прелесть разных типов и конструкций катеров и моторных лодок ярче всего видна при их сравнении, желательно на ходу. Это факт. Потому-то так желанны для профессионала-испытателя пресс-тесты Brunswick — гигантской корпорации, производящей все — от малых лодок до внушительных размеров моторных яхт.



Sea Ray 21 Jet



В этом году на «растерзание» журналистам сформировали флотилию из четырех брендов и двенадцати лодок, открытых и каютных, монокорпусных и даже понтонных. Расскажу о самом «вкусном», в этом номере — от Sea Ray и Boston Whaler.

SEA RAY 21 JET

Верфь из Теннесси — великолепный партнер для «растущих» клиентов: начав со скромных 18 футов, можно менять ее лодки вплоть до 61-футовой моторной яхты. И вот — новая степень выбора: катер с водометом, первая модель новой линейки.



Водомет — это малая осадка (на мелководных реках — просто мечта), «нечувствительность» к топлякам и безопасность купающихся (отсутствие незащищенного винта под днищем) плюс отличная динамика (за 3,5 секунды — выход на глиссирование, через 6 секунд — скорость 30 узлов). А еще — удивительная маневренность на малом ходу: в марине можно балетные номера исполнять и на месте «раскручиваться» без перекладки штурвала, как на гидроцикле. Но главное — потрясающее, не сравнимое ни с чем «пилотажное» удовольствие на полной скорости. Вместе с тем, на 21 Jet невозможны столь лихие трюки, как на катерах Sea Doo — я проверил. Гленн Зелен, Brunswick Amsterdam: «Безопасность — в числе главных приоритетов Sea Ray. Мы хотим гарантировать владельцу, что даже водитель-лихач не сможет причинить увечье пассажиру или выбросить его за борт». По этой же причине и управление максимально простое, с одной ручкой газа-реверса.

Впрочем, «раскрутка» на полном скаку (с движением по инерции кормой вперед) — это прием не для любителей в принципе, и требовать его от достаточно «взрослого» катера — не совсем правильно. У 21 Jet иная миссия: творчески сочетать ходовой комфорт 6,5-ме-

трового корпуса с его мягкими креслами и диванами, резвость «спортсмена» и послушность уикендера. «Вжимание» экипажа в спинки сидений на старте, управление пальчиками, драйв полета по поверхности (лодка просто стелется над водой) — все в лучшем виде. Единственное, шум от водомета чуть выше и резче по звучанию, чем от обычной колонки.

По планировке катер близок к чистым «спортсменам»-тягачам: ступенчатая купальная платформа, удобная для надевания водных лыж или вейкборда; круговое сиденье в кормовом кокпите, подходящая для созерцания «экшна» в кильватере; штатная скоба для фала воднолыжника и опциональный wake tower. Но функциональность судна гораздо шире: на его лежанках удобно загорать, под секцией дивана обнаруживается термоящик, левое сиденье одним движением превращается в кресло пассажира, а уж рундуков и подстаканников — как и положено «американцу», более чем достаточно.



Sea Ray 265 Sundancer



Очень достойный «универсал выходного дня»: и спортом позаниматься, и семью на отдых вывезти, и просто «полетать» в удовольствие.

SEA RAY 265 SUNDANCER

Принципиально — классический экспресс-круизер в американском понимании: максимально емкий корпус в «дорожном» габарите (ширина — 2,6 м), «глубокое V» для плавного хода сквозь волны, в кокпите — конвертируемая в сандек обеденная группа, под палубой — две спальных каюты со «шторочной» приватностью. Но очень интересно исполнение судна. Делали его специально под европейский рынок. Потому и детали проработаны с итальянским изяществом.

В первую очередь я об интерьере. Вместо привычно-прагматичного сочетания пластик-ковролин-коряны (как на большинстве «американцев»), 265 Sundancer облагорожен светлым деревом и подобранными в тон обивками — смотрится гармонично и уютно. Не обошли вниманием даже фурнитурную мелочевку: светильники, рамки выключателей, ручки и замочки — в едином стиле «металлик». Замечательно смотрится дверь санузла из матированного плекса в деревянной

раме — как дома! Пожалуй, единственный «атавизм» — ковровый фрагмент на выходе из кормовой каюты (видимо, чтобы бо-сой ногой приятно было наступать).

Планировка же вполне типична. В носу — привычный V-образный салон (обеденный стол с диванами по периметру), дополненный полками и зеркалом в таранной переборке. Прямо над столом — большой люк, гарантия дневного света и вентиляции. Блок камбуза — необычно компактный: микроволновка и тумба-хранилище для утвари (для такой скромности есть веская причина, и о ней — дальше). Под кокпитом — двуспальная кровать (для двух взрослых или трех детей). Наконец, изолированный санузел, прагматично-пластиковый, с прокачным унитазом (опционно — вакуумным), умывальником и душем.

Выходим в кокпит, в корме которого, конечно же, купальная

платформа с тиковым покрытием, забортным трапом и душем. Высокая комфортная спинка кормового дивана двумя движениями откидывается назад — получается сандек. Его площадь можно удвоить, если опустить стол и заложить его подушкой. Сам стол тиковый, раскладной, с весьма уместным здесь поручнем под откинутой половиной. Сиденье водителя — двойное, для капитана и его дамы сердца. На приборной панели хватит места для одного или даже двух дисплеев (картплоттера и фишфайндера, например). >>>





Boston Whaler 250 Vantage

Boston Whaler 270 Vantage



Boston Whaler 270 Vantage

плюсами, словом, кому что нужнее.

А вот на ходу катер оставил двойное впечатление. По прямой — безупречный ходовой комфорт: даже крупные гребни острый нос легко взрезал, ударов корпусом не было в принципе, лишь мягкое покачивание. В то же время на маневрах проявилась незаурядная спортивность и некая «холеричность»:

В носу — любимый девушками просторный солярий.

А что будет слева от водителя, зависит от желаний владельца. Если катер используется в основном как уикендер и для коротких выездов большой компанией, то здесь установят сплошной диван-шезлонг с покатоной спинкой. Но любитель семейных путешествий наверняка закажет другую конфигурацию: кресло в корме плюс камбузная секция в дополнение к каютной: электроплитка, посудомойка и выдвижной ящик (стандартный холодильник в любом варианте «живет» под сиденьем кокпита). Обе конфигурации были выставлены на тестирование, обе — со своей логикой и

даже небольшая перекладка штурвала вызывала резкий крен и энергичный вход в поворот, при этом пассажиров в кокпите ощутимо кидало из стороны в сторону. Тем более что тестировали мы судно с мотором повышенной мощности (300 л.с. против «стандартных» 260).

Мое мнение: 265 Sundancer — не для начинающих. Мудрый глава семейства вывезет своих родных на отдых спокойным и экономичным крейсерским ходом, а катер поможет ему комфортным плавным движением даже на ощутимом волнении. Зато в одиночку азартный водитель даст волю эмоциям, врубив полный газ и наслаждаясь пи-

лотажом со сногшибательными маневрами. Ибо по скорости (36,2 узла) и маневренности этот экспресс-круизер даст «фору» даже многим спортивным боурайдерам... Думается, именно в таком сочетании резвости, ходового комфорта и интерьерной эстетики — главная «фишка» нового проекта Sea Ray.

BOSTON WHALER VANTAGE

Бренд с более чем 50-летней историей и завидной репутацией «непотопляемой легенды» пополнился еще одной модельной линейкой. Концептуально это двухконсольные с превосходными ходовыми характеристиками и редкой функциональностью. На испытания выставлены две модели: 230 и 270. Сами изготовители описывают Vantage как «баланс долговечности, прагматичности, многофункциональности и комфорта».

С первым понятно — Boston Whaler не один десяток лет слыт «неубиваемыми». Прагматичность: самоотливной кокпит с глянцевой поверхностью (гелькоут), толстый пластик ветбара, негниющие зашивки диванов — любая грязь смывается водой из ведра, судно очень легко содержать в чистоте.

Комфорт: в носовом кокпите — мягкие диваны с подголовниками. Под их подушками (на пневмостойках) — рундуки, причем по левому борту сделана вместительная удобная кладовая со штатными держателями для сто-

Sea Ray SUNDANCER® SERIES



ВХОД В МИР НАСТОЯЩЕГО ЯХТИНГА...



МОСКВА. AG-MARINE. ЦМТ, Краснопресненская наб., 12, под. 3, оф. 1108а
+7 495 233-01-52, +7 495 233-19-35, +7 495 258-16-66. sales@agmarine.ru



Дилеры: • Волгоград: Аква-Спорт; проспект Жукова, д. 42; тел.: +7 8442 982-322; www.akva-sport.ru • Екатеринбург: ул. Стрелочников-Черепанова, «Компания Беркут» тел. 343 31-00-444, www.berkyl.ru • Ижевск: ул. Пастухова, д. 13; тел.: +7 3412 51-1109 • Иркутск: Альпиндустрия; ул. Карла Либкнехта, д.107в; тел.: +7 3952 290-997 • Казань: Динара Марин; пр-кт Ямашева, д.11; тел.: +7 843 518-0867; www.dinagamarine.ru • Кострома: Правый берег; ул. Нижне-Набережная, д. 66; тел.: +7 4942 532-661 • Краснодар: Южная Яхтинговая Компания; ул. Дальняя 4, тел.: +7 928 203-7770, www.tehno-sport.ru • Самара: Navigator; ул. Луначарского, д.1; тел.: +7 846 335-4560, +7 927 688-4660, sportplus@samaragmail.ru • Москва: AG Marine; Краснопресненская набережная, 12, подъезд 3, офис 1108а; +7 495 258-1666 • Нижний Новгород Семь футов; наб. Гребного канала, полуостров Печерские пески, яхт-клуб «Лето»; тел.: +7 831 415-0505; www.katergn.ru • Новосибирск: Мотомир; ул. Ударная, д.27/3; тел.: +7 383 343-3788; www.motosp.ru • Пермь: Дилос-Энстрим; ул. Берцов революции, д. 152в; тел.: +8 342 257-6969, www.d-x.ru • Саратов: Лодка Хаус; Бахметьевская, д. 49; тел.: +7 8452 434-915; www.lodkahaus.ru • Уфа: Аква-Марин; г. Уфа, ул. Кооперативная, д. 65а; тел.: +7 347 229 4014; aqua-marine.net • Ярославль: Марко Спорт; ул. Рыбинская, д.3 0/30; тел.: +7 4852 210-508; www.markosport.ru



ла со стойками. Этот стол ставится в носовом или кормовом кокпите, там, где в данный момент нужнее. Проход в ветровом стекле защелкивается «форточкой» и солидной дверцей — на ходу в кормовом кокпите уютно даже в сильный (как у нас на испытаниях) ветер. В левой консоли — санузел с туалетом и раковиной. Кресло водителя — с откидывающимся навверх валиком и эргономичной спинкой. В блоке ветбара — раковина, ниши для продуктов и штатное место изотермического контейнера. В корме из ниши транца одним движением откидывается диван с мягкой спинкой. А диван по левому борту — вообще шедевр инженерной мысли: его спинка фиксируется в пяти положениях, от вертикального (получаются два двойных сиденья «спина к спине») до горизонтального (имеем двойной шезлонг с мягким подголовником). В одном из положений эта же спинка — «болстер» пассажиров. А еще можно поднять кормовую секцию дивана — получаем двойной шезлонг «лицом» вперед.

Наконец, многофункциональность. Кормовой диван сложили — можно забрасывать спиннинги. Комингсы гладкие, снимаем просто цепляться не за что, даже швартовные угки укреплены внутри кокпита (концы к ним проходят сверху вниз через нержавеющие клюзы). Пока мужья рыбачат, жены загорают в носу или неспешно общаются «под коктейль». Пришло время обеда — в корме буквально за пару минут собирается кают-

компания на четверых. После обеда можно разложить широкий сандек в кормовом кокпите. А ночью на нем можно и спать улечься, предварительно натянув тент.

Планировка обеих моделей практически одинаковая. Только 270-я просторнее — вот и вся разница.

По дружному заключению журналистской братии, оба Vantage безупречны на ходу. Лодки остойчивые (как в статике, так и в динамике), динамичные, при разгоне слабо задирают нос, отлично режут мелкую волну и резво выпрыгивают на гребни побольше, на маневрах прогнозируемое поведение и комфортный крен, ветровое стекло неплохо защищает от забрызгивания. Кстати, последнее наблюдается только в узком диапазоне при наборе скорости, а на крейсерском и полном ходу брызги эффективно разбрасываются по сторонам, в кокпит ничего не летит. Единственный обнаруженный минус — 230 Vantage с поджатыми транцевыми плитами на гладкой воде (на волне — никаких проблем) показывает небольшую тенденцию к



дельфинированию. Стоит чуть отжать плиты (на два деления из десяти) — тенденция пропадает. На 270 Vantage и этой претензии нет — он практически безупречен.

Но именно 230-я модель удостоилась почетной награды «За инновации» (категория «гипабут 24 фута») на бот-шоу в Майами. Полагаю, за столь же полноценный комфорт, как и на 270-м, но в меньших размерах корпуса.

Разные концепты — под разные запросы. Мы пересаживались с лодки на лодку, оценивая достоинства и сферу применения каждой. На контрасте они проявлялись очень ярко. Именно так нужно выбирать себе лодку. А широта предложения Brunswick — гарантия, что подходящее судно найдется каждому. ❄



Sterndrive & Inboard Engines

GASOLINE • DIESEL



Комплектные бензиновые и дизельные пропульсивные системы Mercury MerCruiser и Mercury Diesel. Два года фирменной гарантии завода-изготовителя. Цена включает двигатель, транцевую сборку, угловую колонку, гидравлический привод подъема колонки, гидравлический усилитель руля, приборы. Система SmartCraft. Электронная система управления газом-реверсом (опционально для бензиновых и стандартная для дизельных двигателей).



Судовые новые двигатели Mercury MerCruiser и Mercury Diesel с навесным оборудованием для использования с колонками Alpha One и Bravo. Два года фирменной гарантии завода-изготовителя.

Транцевые сборки и угловые колонки Alpha One и Bravo. Фирменная гарантия завода-изготовителя один год.



Новые и восстановленные на заводе-изготовителе судовые двигатели Mercury MerCruiser без навесного оборудования с фирменной гарантией завода-изготовителя один год. Объем двигателей 3.0, 4.3, 5.0, 5.7, 6.2, 7.4, 8.1 и 8.2 литра. Возможность установки навесного оборудования и наладки двигателя в сертифицированном сервисном центре Mercury MerCruiser.



Широкий выбор аксессуаров, комплектующих и запасных частей, а также гарантийный и послегарантийный ремонт и обслуживание. Доставка в любой регион России.



TRADE & MANAGEMENT, CORP.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



M-CRUIZER
территория качества
MOTORC

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИКО-КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР