



ВИДЕО



НИКОГДА НЕ ГОВОРИ «НИКОГДА»

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АНДРЕЯ КОРНЕЕВА

Хотя с момента первой презентации бренда прошло больше года, происхождение его по-прежнему остается для многих загадкой — даже в родной для него Финляндии. Действительно, производитель этих лодок если и не полностью маскируется, то, по крайней мере, особо свою причастность к ним не афиширует. И тем неожиданней было узнать, что хозяин новой марки — ни много ни мало Fiskars Boats, прочно удерживающая пальму первенства по объемам производства алюминиевых прогулочных лодок не только в Суоми, но и во всей Европе.

Не исключено, что кое-кто ассоциирует Fiskars исключительно с великолепными финскими топорами, а название Inha Works (кстати, одного из старейших производственных предприятий Финляндии) многим и вовсе ничего не говорит, но вот о лодках

Buster наверняка слышаны все. Лично для меня первое знакомство с торговой маркой Drive на одном из международных бот-шоу оказалось сюрпризом вдвойне, поскольку я прекрасно помнил разговор, состоявшийся несколько лет назад в городке Ахтари, по праву считающемся столицей финского алюминиевого судостроения. «Ни-ког-да! — вос-

кликнул директор по маркетингу Inha Works Маркку Уотинен и разве что кулаком по рулю не стукнул, когда я неосторожно завел речь о возможном использовании на лодках Buster стеклопластика, тем более что в тот момент мы проезжали мимо расположенной тут же, в Ахтари, конкурирующей верфи Silver, известной своими алюминиево-пластиковыми

корпусами. — Мы работаем только с металлом! Buster всегда был и всегда будет цельно-металлическим — это основная концепция и основной козырь наших лодок!».

И вот теперь, как говорится, приехали... Впрочем, собственно лодки Buster по-прежнему строятся исключительно из металла, хоть и прикрылись со временем мелкими декоративными накладками из АБС. Так что формально принцип остался соблюден. Но у маркетинга свои законы. «Палубными» секциями из презираемого некогда стеклопластика бустеровские корпуса все же обзавелись, только под маркой Drive. В частности, основой для двух лодок линейки Open, с результатами теста которых мы вас сегодня знакомим, послужили хорошо известные и в Европе, и в России корпуса Buster моделей L и XL. Кстати, «элька», которая занимает поч-

ти треть в общем объеме выпуска Buster, по данным финских регистраторов, является самой массовой лодкой на территории нашего северного соседа.

СЕРЫЙ НИЗ, БЕЛЫЙ ВЕРХ

Вряд ли кто оспорит, что Inha Works работать с металлом действительно умеет. Согнуть и сварить плоский алюминиевый лист здесь могут так, что сразу и не догадаешься, из чего лодка сделана — в особенности это касается старших моделей. Однако полную свободу дизайнерам дает все-таки стеклопластик, а именно ради «свежего» дизайна и затевался новый бренд. По словам маркетологов Fiskars Boats, нацеливался он в первую очередь на молодежь со спортивными амбициями — на взгляд этой перспективной категории потребителей, классические Buster при всей

их доступной алюминию мягкости линий и безупречности изготовления выглядят все же излишне утилитарно.

Кроме того, стеклопластик более технологичен и не столь требователен к квалификации рабочей силы, что сулило и некоторые ценовые преимущества. Снизить расходы позволила также международная кооперация: изготовление пластиковых секций и окончательная сборка лодок осуществляются в Польше, хотя металлические корпуса по патентованной технологии АНТ от Fiskars по-прежнему строятся в Ахтари, где не только раскрой, но и прецизионную гибку алюминия давно уже осуществляют роботы. Корпуса, как уже упоминалось, остались практически бустеровскими, с одним лишь отличием: фирменные бортовые «призмы», наполненные пенополиуретаном, сменила традицион-



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Drive Open 56

Нагрузка — 2 чел. плюс 90 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный Mercury 100, ГВ — алюминиевый трехлопастной Mercury Black Max диаметром 13 1/4 и шагом 17 дюймов, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +18 °С, темп. воды — +12 °С, акватория — канал имени Москвы между Пестовским и Клязьминским водохранилищами, Москва

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода	
	узлы	км/ч		мили	км
700	2,2	4,1	1,0	–	–
1000	3,2	6,0	1,6	–	–
1500	4,5	8,4	2,8	222	410
2000	5,6	10,4	4,2	184	340
2500	6,4	11,9	6,6	134	248
3000	7,6	14,1	8,9	118	218
3500	13,7	25,4	11,8	160	296
4000	18,9	34,9	14,1	185	342
4500	22,3	41,2	17,4	177	327
5000	25,3	46,8	20,5	170	315
5500	28,7	53,1	26,4	150	278
6000	32,0	59,2	33,3	133	245
6100	32,6	60,3	37,9	119	220

ная листовая обшивка («задуваются» пеной, обеспечивая аварийную непотопляемость и шумоизоляцию, теперь фальшборты стеклопластиковой «палубы»), однако на внешнем виде лодок это никак не сказалось — борт привычно ровный и гладкий.

Плюс сработало еще одно чисто маркетинговое соображение. В Европе куда более, чем у нас, в России, распространены «пакетные» продажи (лодка плюс мотор). А точнее — мотор плюс лодка, поскольку продажами лодок занимаются в основном дилеры моторостроительных фирм. Обнаружив излишний крен в сторону «японцев» и, прежде всего, Yamaha, создатели нового бренда решили заключить союз с Mercury, тем более что эта марка в сознании массового потребителя пользуется более «спортивной» репутацией.

К разработке внешнего облика пластикового «верха» тоже привлекли «варягов»,



классические, на «спорт» работают лишь отдельные детали оформления.

Например, сильно скошенные назад ветровые стекла-козырьки Open 50 действительно придают лодке вид «гонщика»



причем имеющих непосредственное отношение к серьезному водно-моторному спорту: шведские дизайнеры Оке и Тед Маннерфельты известны в том числе и как разработчики гоночных катеров открытого моря.

Надо сказать, что, получив «спортивно-молодежное» техзадание, папа с сыном отнюдь не пустились во все тяжкие: никакого футуризма, никакой гипертрофированной стремительности или «мускулистости». Единственно, более или менее они отвели душу на модели Sport Console 56 с ее весьма оригинальной планировкой и силуэтом. У предоставленных же на тест лодок серии Open внешность и компоновочные решения все-таки более

— в отличие от более строгого рамного стекла от Taylor Made на 56-м. Что же, вполне по-молодежному, в том числе и с точки зрения цены (гнутой поликарбонат значительно дешевле фирменной «каленки»), однако платить за стильный силуэт все равно приходится — прежде всего, некоторым искажением боковой «картинки», вызванным изгибом стекла, а также невозможностью установить стеклоочистители. Сразу обращает на себя внимание и еще одна «фенечка», являющаяся в некотором роде фирменным знаком лодок Drive, — серые накладки в кормовой части пластикового фальшборта, имитирующие воздухозаборники гоночных катеров. Одним словом, шведским дизайнерам вполне удалось создать узнаваемый фирменный стиль со спортивным уклоном исключительно оформительскими средствами и без бросающихся в глаза излишеств.

По своей компоновке обе протестированные модели относятся к типичным боурайдерам, хотя отношение к этому классу



лодок в Северной Европе несколько иное, чем на жарких югах. Основным обитаемым пространством здесь является все-таки большой кормовой кокпит, быстро закрываемый при необходимости довольно высоким тентом со съемными боковинами. Уложенный «по-походному» на кормовой планширь, тент закрывается пластиковой крышкой, а это уже не только эстетика, но и удобство.

Как ни странно, более полноценным боурайдером оказался меньший по размерам Open 50 с двумя продольными сиденьями-рундуками в кокпите. Правда, «мотоциклетного» типа ветровые стекла у него раздельные, нет и закрывающейся «калитки» между консолями. Перекрыть центральный проход можно только съемным пологом тента. Возможность удалить

его совсем или частично отогнуть в сторону позволяет сохранить видимость по курсу в дождь при отсутствии «дворников». Кстати, установить носовой полог можно и отдельно от основного тента: выглядит не особо эстетично, но зато в холодную погоду экипаж, а особенно пассажиры на заднем сиденье чувствуют себя куда комфортнее. >>

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Drive Open 50

Нагрузка — 2 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный Mercury 60, ГВ — алюминиевый трехлопастной Mercury Black Max диаметром 10 3/4 и шагом 12 дюймов, скорость ветра — 0–1 м/с, высота волны — 0,0–0,1 м, темп. воздуха — +18 °С, темп. воды — +12 °С, акватория — канал имени Москвы между Пестовским и Клязьминским водохранилищами, Москва

Об/мин	Скорость		Расход топл., л/ч	Дальность хода *	
	узлы	км/ч		мили	км
600	2,1	3,8	0,9	–	–
1000	3,1	5,7	1,3	–	–
1500	4,4	8,1	1,8	122	225
2000	5,6	10,4	2,6	108	200
2500	6,3	11,6	4,4	71	132
3000	7,8	14,4	6,0	65	120
3500	11,8	21,9	7,5	79	146
4000	16,4	30,4	8,7	94	175
4500	19,6	36,3	10,5	93	173
5000	21,7	40,2	12,6	86	160
5500	24,9	46,0	15,7	79	146
6000	28,4	52,6	20,9	68	126

* Из расчета суммарной емкости двух переносных 25-литровых топливных баков



Drive Open 56

Длина, м.....	5,60
Ширина, м.....	2,25
Осадка, м.....	0,41
Высота транца, м.....	0,51
Килеватость на транце, град.....	20
Сухой вес, кг.....	605
Запас топлива, л.....	138
Пассажировместимость, чел.....	7
Мощность ПМ, л.с.....	60–100
Категория СЕ.....	«С»

сти, увеличенная площадь пайола делает его более удобным для той же рыбалки. Носовые кокпиты обеих лодок можно закрыть матерчатыми деками, получив объемистый сухой багажник, а то и место для ночлега (естественно, для одной персоны). В этом плане 50-й, конечно, не столь удобен: из-за меньших размеров самой лодки и наличия второго сиденья спальное место получается тесноватым.

Но в общем и целом места для багажа вполне достаточно на обеих лодках, особенно учитывая их «прогулочную» направленность. Для относительно коротких выходов гораздо важнее возможность разместить всякую мелочевку, которая должна быть под рукой, а здесь это не проблема — в пассажирских консолях имеются вместительные закрывающиеся «бардачки», а на приборной панели 50-го есть еще и небольшая ниша, в которую можно пристроить солнцезащитные очки или мобильный телефон.

Приборные панели по-современному приспособлены для установки навигационных мультимедиа, хотя и не очень больших, с диагональю экрана 7–8 дюймов (сам завод предлагает в качестве опции Garmin 720S).

НАЗВАНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

Сколько бы ни старались дизайнеры, придавая лодке спортивный облик, по-настоящему спортивной ее делают только обводы корпу-

са, определяющие то, что принято именовать международным термином «performance». С лодками Buster, ставшими основой для серии Drive, я знаком не понаслышке, так что примерно представлял, с чем придется иметь дело. Этап осторожных «прикидок», обязательный при тестировании незнакомых лодок, я практически пропустил — ну не может же наличие стеклопластикового «верха» кардинально изменить поведение на воде хорошо известных корпусов!

Fiskars Boats относится к тем судостроительным компаниям, фирменный стиль которых проявляется и в ходовых качествах: выпускаемые модели могут различаться длиной, весом, компоновкой, углом килеватости, но, пересаживаясь из одной в другую, при управлении не чувствуешь большой разницы. Особенно это отраднo, когда возможности лодок несколько выходят за рамки общепринятых представлений о «нормальной езде».

Предположим, легкий выход на глиссирование, практически не сопровождающийся кормовым дифферентом, — это просто нормально. А вот возможность прогнозируемо и безопасно скрутить разворот с полного хода, да еще и «резаный», под сброс газа — это уже бонус. Оба подопытных неоднократно позволили исполнить этот чисто гоночный трюк что на тихой воде, что на волне, четко повинувшись рукам на штурвале и рукоятке газа и ни разу не допустив неожиданной «отсебятины» вроде зарыскиваний, скольжений или резких переваливаний по крену. И пусть максимальная скорость оказалась «среднестатистической» для лодок таких размеров и с такими моторами, мне пришло в голову, что на любительских гонках по кольцевой дистанции у обеих Drive были бы вполне реальные шансы прорваться в лидеры исключительно за счет техники прохождения поворотов.

Кроме отточенной управляемости, очень порадовал и мягкий ход по волне. Для 56-го с его внушительной 20-градусной килеватостью на транце это, положим, было вполне объяснимо, но и его меньший собрат с не столь острыми обводами (16°) показал себя молодцом. Именно за рулем Open 50 я и встретил при выходе на Клязьминское водохранилище 12-метровый патрульный катер, экипаж которого решил проверить работу пары 450-сильных дизелей и любезно согласился «снабдить» меня волной повыше и покруче. Со стороны, как мне потом сказали, наблю-



Drive Open 50

Длина, м.....	5,08
Ширина, м.....	2,08
Осадка, м.....	0,37
Высота транца, м.....	0,51
Килеватость на транце, град.....	16
Сухой вес, кг.....	500
Пассажировместимость, чел.....	6
Мощность ПМ, л.с.....	50–75
Категория СЕ.....	«С»

дать за подобными экспериментами было страшновато: временами моя лодка почти полностью скрывалась от наблюдателей за водяной стеной, которую я использовал в качестве трамплина. Однако когда 50-й на скорости около 60 км/ч мягко пропустил под нос высоченный вал, плавно взмыл в воздух и столь же мягко приводнился, у меня уже не было сомнений, что я немедленно развернусь и буду развлекаться таким образом до тех пор, пока благодетели не уйдут обратно на базу. Хотя, честно говоря, повторять нечто подобное на ряде одноклассников 50-го я бы поостерегся.

РЕЗЮМЕ

Экстремальные развороты и прыжки с волны — это, конечно, лишь острая приправа к основному блюду под названием «нормальная эксплуатация», и злоупотреблять ею, как и любой приправой, наверное, все же не стоит. Все сделанное в ходе теста позволило, в первую очередь, убедиться, что запас по безопасности, который может стать решающим в каких-либо нештатных ситуациях, достаточно высок, а обе лодки готовы прощать даже довольно грубые ошибки, которые способен допустить азартный, но не слишком опытный пилот. Однако не буду кривить душой: когда оказываешься за штурвалом «драйверской» лодки (а здесь оба наших подопытных полностью оправдывают свое название), в



определенный момент стиль езды начинает определять она сама, а не какие-то чисто практические соображения... ❀

Компания Aquadrive —
эксклюзивный дистрибьютор
Drive Boats и Mercury Marine в России
+7 (495) 961-3452
info@aquadrive.ru
www.aquadrive.ru