



НА ЛЁГКОМ ТОПЛИВЕ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН
 ФОТО ЕКАТЕРИНЫ КРАСНОШЛЫКОВОЙ

Среди новинок, представленных в конце прошлого года финской компанией XO Boats на главных международных бот-шоу, главной «звездой», казалось бы, должна была стать долгожданная версия 270-й с запалубленной носовой частью. Модификация Front Cabin с ее оригинальной компоновкой и впрямь получила свою долю внимания, но, как выяснилось, чуть ли не больший интерес, особенно у наших соотечественников, вызвала скромно пристроившаяся по соседству версия привычной 270 RS Cabin с установленными на транце подвесными моторами.

ВИДЕО





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

XO 270 RS Cabin OB

Нагрузка — 1 чел. плюс 240 л топлива, ПМ — Mercury Verado 200 (2 x 200 л.с.), ГВ — стальные трехлопастные Ballistic противонаправленного вращения шагом 19 дюймов, транцевые плиты полностью подняты, температура воздуха — +18 °С, температура воды — +17 °С, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0,1–0,2 м, акватория — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	2,7	5,0
1000	4,0	7,4
1500	6,1	11,3
2000	7,4	13,7
2500	8,7	16,1
3000	11,8	21,8
3500	16,2	30,0
4000	24,1	44,6
4500	28,7	53,1
5000	33,1	61,2
5500	36,2	67,0
6000	41,6	77,0
6100	43,7	80,8

Мы не раз упоминали о явлении, уже вполне претендующем на роль обще европейского тренда, — все большей популярности бензиновых и, в первую очередь, подвесных моторов, под которые строятся не только новые корпуса, но и приспособляются «старые». Напомню, к примеру, состоявшийся в прак-

тически зимних условиях тест Nord Star Patrol 26 с парой 150-сильных Mercury. И аббревиатура «OB», которая бесхитроно расшифровывается как Outboard, судя по всему, вскоре станет общепринятым международным индексом — теперь эту маркировку получил и XO 270.

Казалось бы, установить подвесные моторы вместо стационара — проще простого, однако ждать возможности протести-

ровать новинку пришлось довольно долго. На самом деле, выставленная в Хельсинки лодка представляла собой чисто макетный образец, предназначенный исключительно для «обкатки» силовой установки, — по сути это был обычный 270 RS Cabin, из которого вынули дизель и поставили на предварительно укрепленный транец подвесные моторы. Купальную платформу тоже пришлось «ампутировать». Короче говоря, все было выполнено примерно на уровне того прикола, которым порадовали меня зимой ребята из XO: присланная ими по электронке фотография показала мне смутно знакомой. Ба, да это же я — во время прошлогоднего теста 270-го в Хельсинки! Только вот, помнится, никаких «Эвинрудов» за кормой на той лодке не было. Фотошоп творит чудеса — хорошо хоть бороду мне не пририсовали...

Однако сейчас — все всерьез. Объяснилось и довольно длительное время ожидания серийного образца. Проведя более чем основательные ходовые испытания «макета»,

верфь принялась приводить лодку в соответствие новой силовой установке, используя предоставленные ею компоновочные возможности. «Вольвовский» дизель — штука довольно объемистая, поэтому для обеспечения необходимого габарита по высоте в машинном отделении кормовую часть корпуса пришлось накрыть палубой практически на уровне привальника. Кстати, эта полностью открытая с кормы и практически пустая площадка вызвала у многих потребителей больше всего вопросов.

Конечно, опустевшее машинное отделение можно было попросту превратить в безразмерный трюм, оставив практически все как есть, но принятое разработчиками версии OB решение наверняка представляется более логичным и практичным не только мне. Теперь вместо высокой палубы — привычный глубокий кокпит с пластиковой кор-



мовой переборкой, к которой и перекидывалась раскладная «скамейка» с держателями для кранцев, ранее расположенная сразу перед раздвижными дверями салона. Ее высокая трубчатая рама из сверкающей нержавеющей стали служит великолепным кормовым релингом (тем более что, откинув наверх сиденье, можно встать к переборке вплотную), а если упомянуть еще и пару мощных «калиток» по бокам, вывод напрашивается один: такая схема куда безопаснее, чем на прототипе, а кормовая часть лодки превратилась в еще одну обитаемую зону, пригодную для использования не только на стоянке, но и на ходу.

Открыв люки кормового пайола, я обнаружил, что скрывающиеся под ними рундуки мелковаты и исполняют скорее роль «служебных» отсеков: большой аккумулятор >>>





помещается без проблем, но засунуть туда, к примеру, набитый до отказа рюкзак не получится. Объяснение оказалось простым: при всех прелестях подвесных моторов, они отличаются немалым аппетитом, тем более что и максимально разрешенная мощность теперь заметно больше — суммарно до 500 л.с. против 370 л.с. у дизельного стационара. В итоге освободившееся пространство (хоть и частично «съеденное» кокпитом) использовали для того, чтобы установить топливные баки увеличенного объема. И еще как увеличенного! На представленной на тест лодке имелось два бака на 300 литров каждый. Напомню, что у дизельного прототипа — один 315-литровый бак, так что запас топлива вырос практически вдвое.

В остальном же знакомая лодка особых изменений не претерпела, если не считать того, что вместо оригинального «чемоданного держателя» по правому борту в салоне был установлен довольно объемистый камбузный блок.



На поведении лодки на воде кардинальная смена силовой установки практически не сказалась — разве что за счет большей мощности (хотя и все равно не «топовой») новая модификация 270-го оказалась заметно резвее. И, кстати, заметно тише — эту особенность уже не раз отмечаю при замене стационарного мотора, особенно дизельного, на подвесные моторы, вынесенные за транец. Но все же хочу еще раз напомнить: при всей мягкости хода по беспокойной воде и способности к «адреналиновым» маневрам относительно узкий килеватый корпус требует осторожности на короткой продольной волне — прежде всего, на «вейке» обгоняемых судов, преодолевать который лучше под углом не менее 30°. Это в некотором роде плата за то, в чем 270-й превосходит на волне большинство традиционных корпусов, — лодка позволяет лететь полным ходом, когда многие соседи по движению предпочитают спокойный водоизмещающий режим зубодробительным ударам.

XO 270 RS Cabin OB

Длина, м.....	8,60
Ширина, м.....	2,59
Высота над ватерлинией, м.....	2,50–2,75
Осадка, м.....	0,95
Килеватость на транце, град.....	24
Сухой вес, кг.....	3000
Запас топлива, л.....	2 x 225 (2 x 300)
Пассажировместимость, чел.....	10
Кол-во спальных мест.....	1 + 2
Мощность двигателя, л.с.	300–500
Категория СЕ.....	«С»

РЕЗЮМЕ

Версия OB — это не только подвесные моторы вместо дизеля. Замена силовой установки повлекла за собой и довольно существенные изменения самой лодки, причем, на мой взгляд, только в лучшую сторону. Имею в виду прежде всего появление полноценного кормового кокпита, что заметно улучшило не только комфорт, но и безопасность этой действительно «боевой» машины. ❖

Range Marine —

эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе,
д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45

Санкт-Петербург, ул. Южная, д. 4, к. 1,
яхт-клуб «Крестовский»
Тел. +7 (812) 715-99-46
www.xo-boats.ru,
info@xo-boats.ru

XO
BOATS



**Революция стиля
Эволюция комфорта
Удовольствие от вождения**



Range Marine — эксклюзивный дистрибьютор
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7, Royal Yacht Club
Тел. +7 (495) 973-72-45
Санкт-Петербург, ул. Южная, д. 4, к. 1, яхт-клуб «Крестовский»
Тел. +7 (812) 715-99-46, +7 (812) 926-29-49

info@xo-boats.ru
www.xo-boats.ru