

Новый «Лидер 400»: первые впечатления

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

В этом году тесты моторов мы проводили в основном на экспериментальном «Лидер 400», которого этим летом в продаже еще не было. Более чем за два месяца и 450 километров общения накопились кое-какие впечатления, которыми сегодня мы и хотим поделиться с вами.



Первое, что порадовало – это то, что сумка со сложенным «Лидером» без каких-либо проблем поместилась на заднем сиденье «десятки» (разумеется, вазовской). Другая сумка – с пайолами – свободно легла в багажник, а третий «пакет», в который производитель поместил весла и стрингеры, нашла свое место на полу салона перед задним сиденьем. Позже, уже в «Mercedes» с кузовом W124, расклад был немного другой: сумка со «шкуркой» – на подушке заднего сиденья, между нею и спинками переднего сиденья – пайолы, на них – весла и стрингеры. Правда, автомобиль, в котором все так удачно разместилось, был, естественно, больше, и в его багажнике еще периодически «проживал»

25-сильный мотор с тремя канистрами и прочими вещами, необходимыми для водно-моторной жизни.

Короче – лодка неплохо приспособлена к перевозке на легковом автомобиле с кузовом «седан».

Собирается и разбирается лодка быстро, просто и без лишних вопросов. При разборке всем ненавистная операция по изъятию стрингеров ни разу не вызвала проблем, даже при температуре около 7°C. Однако надо сразу признаться, был применен специальный прием по их снятию: лодка с приспущенными баллонами и килем ставится на бок и немного встряхивается, после чего вынимается стрингер, который размещается наверху. Аналогичная операция



лить масло удастся даже на беспокойной воде.

В общей сложности с этим мотором было пройдено около 130 км в разную погоду. После ночной стоянки при температуре окружающего воздуха 6°C мотор заводился и работал первые минуты практически так же, как и в теплую погоду.

Выводы

Очень любопытный мотор с хорошими характеристиками. Успешно работает как на низких оборотах, что по достоинству оценят рыбаки, так и на высоких. Сложно использовать мотор на надувной лодке, которую надо постоянно разбирать и перевозить с места на место. Однако если лодка весь сезон или его большую часть эксплуатируется на одной воде и снимать часто мотор не надо, то эта проблема разрешается сама собой. Невысокий уровень шума, хорошая эргономика,

высокий крутящий момент и приятный внешний вид мотора привлекут многих, если не большинство, водномоторников, исключая ярых фанатов какой-нибудь определенной марки. У «Suzuki DF25 V-Twin» – хорошая защита «от дурака»: система охлаждения снабжена термостатом и датчиком температуры, а система смазки – датчиком давления. Информация выводится на индикатор, который видно в любую погоду.

При использовании лодки с жестким днищем того же веса, что и «Лидер 400», можно ожидать более высокую, причем значительно, максимальную скорость. Если правильно подобрать винт, то в итоге получится очень быстрая и экономически (с точки зрения расхода топлива) выгодная пара. Учитывая хорошую тягу и спокойный нрав мотора, его, как принято в мотоциклетном мире, можно признать «круизером».

щуп ярко-желтого цвета не позволяет визуально определить уровень масла, особенно если оно свежее. Для этого придется воспользоваться бумагой или тряпкой и щупом. По разводам от него на бумаге (тряпке) можно определить уровень (границу «сухо/мокро») масла. Горловина для заливки масла небольшая и расположена в таком месте, что большую воронку пристроить трудно. Если же использовать маленькую либо специальную флягу с носиком, то за-



выполняется с другим стрингером, только уже с противоположной стороны лодки.

Лодка «Лидер 400» за все время теста собиралась–разбиралась 15 раз.

При самой первой сборке я неправильно разместил киль, и его клапан сместился относительно отверстия в пайоле довольно сильно. «Вылечить» это удалось стравливанием воздуха из килевого баллона и «подергиванием» его в сторону кормы. Производитель разумно предусмотрел такую возможность, сделав киль «гуляющим», т. е. не жестко приклеенным к днищу.

Переносить лодку в сборе несложно, даже если в числе «носильщиков» – представительница прекрасного пола, которая берется за специальную ручку со стороны носа, а представитель сильного пола становится с кормы и берется за место, где транец приклеен к мягкому днищу. Таким образом лодку можно перемещать на достаточно большие расстояния и спускать ее на воду.

Новый «Лидер» сделан из тонкой и, соответственно, легкой ткани плотностью 1050 г/м², поэтому разница в весе по сравнению с предыдущей версией и многими лодками других производителей ощутима.

На новинке транец немного (на 5 см) смещен вперед, что практически не сказывается на обитаемости, однако на волнении и большой скорости баллоны, выступающие за транец на 5 см, не дают носу сильно подниматься при резком старте. В задней части перед «конусами» баллоны имеют утолщение, что также благоприятно сказывается на управляемости и, естественно, безопасности. Водоотливной клапан, находящийся в самой нижней точке транца, успешно справляется со своими обязанностями, а главное – пробка находится внутри кокпита и легко доступна. Накладка на транец под мотор металлическая, на прежней версии была пластмассовая.

После «пробега» более 400 км мы высказали производителю свои пожелания, родившиеся в ходе опытной эксплуатации и относящиеся в основном к оснащению лодки. Однако при серийном производстве они могут значительно увеличить розничную стоимость лодки, поэтому, скорее всего, наши предложения если и будут реализованы в серии, то частично. И, наверное, это правильно: у всех свои предпочтения, и оснастить лодку сразу всем, что хотят видеть в ней потребители, сложно. Кому-то надо, чтобы борта были абсолютно «лысые», без сучка и задоринки, кто-то, наоборот,

хочет, чтобы на баллонах появились дополнительные ручки или, к примеру, фиксаторы грузовых сумок и т. д. Поэтому все индивидуальные пожелания автоматически переходят в разряд «индивидуального тюнинга». Кстати, весной у нас есть твердое намерение опробовать на этой лодке как можно больше элементов, которые по идее должны не только облегчить жизнь владельцу, но и улучшить ее потребительские качества.

Однако вернемся к лодке. Ходила она в основном под моторами мощностью 25 л.с., максимальная скорость, которую удалось развить на спокойной воде, составила 43 км/ч. Основными районами плавания были Финский залив, Нева с протоками, которыми изобилует Санкт-Петербург. Волнение – около метра или чуть более, крупная зыбь, короткая речная волна (при движении против течения и по нему при скорости ветра до 15 м/с), малоприятная волна, возникающая в заливе при ветре, направленном против течения Невы, и т. д. Максимальная загрузка лодки составляла примерно 400 кг.

Выводы

По ровной воде лодка идет устойчиво и предсказуемо, вплоть до скорости 35–38 км/ч. При увеличении скорости, если в ней нет груза и едешь в одиночку, усилие на румпеле катастрофически нарастает, особенно при боковом ветре. С двумя людьми этот эффект практически не проявляется, в том числе до максимальной скорости. По волне до 1 м и более лодка идет уверенно и практически не забрызгивается. При движении в сильный ветер лагом к волне в лодку иногда заносит порывами брызги.

Если идти по волне, то, оседлав ее можно, двигаться, не испытывая негативных ощущений. «Переезд» с волны на волну, независимо от их высоты, происходит очень мягко, без сильных залипаний.

Словом, лодка понравилась, прежде всего своими ходовыми качествами при ветре и на волнении. Кончилось все тем, что после испытаний я купил ее для себя, поскольку, напомним, она удобна в перевозке, легко собирается–разбирается, имеет небольшой вес, хорошую обитаемость и управляемость на большой скорости (с учетом класса, естественно). Если у нас на тестах появятся моторы мощностью от 9 до 30 л.с., то испытываться они будут, скорее всего, на «Лидере 400».

И. В.