



Targa

The 4×4 of the sea

Глазами владельцев

Дмитрий, «Targa 44», Санкт-Петербург:

Рассматривая альтернативы при выборе судна для себя, мы внимательно слушаем рекомендации дилеров различных брендов. Но когда невнятные сначала желания перерастают в конкретные потребности, нас более интересуют мнения реальных владельцев приглянувшихся моделей. Финские катера «Targa» ввозит в Россию официальный дилер «Хардтоп Марин», и уже фактически образовался клуб владельцев прославленной марки, которые готовы поделиться опытом первого навигационного сезона.

Я в судовладении далеко не новичок – до момента покупки «Тарги» у меня перебивали всевозможные лодки, от гребной «Пеллы» до 58-футовой настоящей моторной яхты «Princess». Туристический бизнес, собственный дом на берегу Ладожского озера-моря плюс желание жить и путешествовать на борту катера заставляют выбирать для себя судно с достойным уровнем обитаемости, оснащенное всем, что может понадобиться на работе и в быту. Так что я могу сравнивать, что и за какие деньги нам предлагают на рынке, с учетом моих потребностей. Сразу скажу, что в своем классе равной альтернативы «Тарге» сейчас нет. Однотипные финские катера схожей архитектуры хоть в чем-то, но уступают ей – то более низким качеством и культурой сборки, то широтой модельного

ряда, то меньшим набором опций, то недостаточным вниманием к потребностям заказчика. Опыт владения однотипным «Nord Star» у меня уже был. Его концепция схожа, но качество исполнения гораздо хуже. Способность верфи «Botnia Marin» работать с клиентурой достойна подражания. При неизменности общей конструкции судна его могут выполнить как специальным, предназначенным для решения профессиональных задач, так и семейного типа, под индивидуального потребителя. Опции можно заказать прямо на верфи, там же посмотреть варианты, причем все переговоры ведет ее хозяин Йохан Карпелан. В моем случае были учтены абсолютно все пожелания и установлено дополнительное оборудование на стоимость, близкую к стоимости базового варианта. А это очень важно для тех, кто не «катается», а действительно эксплуатирует свое

судно, совершая длительные переходы при любой погоде. На моей «Тарге» были перепланированы интерьеры, установлены дополнительная защита киля, мощный привальный брус и усилено декоративное покрытие обшивки, смонтированы мощная система отопления и кондиционирования, полный набор навигационных приборов. В Европе в моде новая система привода «IPS» от «Volvo Penta», и самая крупная модификация катеров «Тарга» разработана специально под ее применение. Но она совершенно непригодна на наших плохо обставленных навигационными знаками водных путей. Достаточно поймать винтом неожиданно «всплывший» из-за понижения уровня воды ладожский валун – и колонка привода безвозвратно потеряна, а ремонт, точнее ее полная замена, обойдется в сумму порядка 10 тыс. евро. Нам это надо? Мой катер оборудован вполне традиционными угловыми транцевыми колонками, которые легко откинуть для подхода к берегу либо замены поврежденного винта через специальный лючок в кормовой платформе. Маневренность катера достаточна, чтобы шкипер управился со швартовкой в одиночку – при наличии носового подруливающего устройства это несложно. Что следует обязательно предусмотреть заранее, так это выносной указатель положения руля, без него можно легко «наломать дров». Два двигателя серии «D6» по 370 л.с. тихи и экономичны, особенно если их не гонять в полную мощность. На обычной ладожской метровой волне можно уверенно держать ход в 26–28 уз на 70–80%-ной мощности, при этом запас хода составит примерно 450 миль.

Конечно, 12-метровый размер уже обязывает. Это настоящий пароход, и его владелец должен быть опытным судоводителем, если хочет управляться в одиночку. Но, повторю, альтернативы «Тарге» по качеству сборки, удобству эксплуатации на сегодня нет, она хоть и несколько дороже аналогов, но ее качество на голову выше. Считаю, что соотношение цены и качества безупречно.

Владимир, «Тарга 27.1», Москва:

Решение обзавестись лодкой было, можно сказать, волевым. Просто мечтал с детства о собственном судне и вот однажды собрался и приобрел. Еще до



«Тарга 44»

Длина – 14.26 м, ширина – 3.95 м, осадка – 0.95 м. Масса – 10 000 кг. Запас топлива – 1500 л, запас воды – 250 л. Мощность двигателя – 740 л.с.



«Тарга 27.1»

Длина – 8.90 м, ширина – 3.04 м, осадка – 0.90 м. Масса – 3900 кг. Запас топлива – 550 л. Мощность двигателя – 260–370 л.с.

этого я знал, что пройду на ней по всей Волге, а также на Север, через Онегу и Кижы по Беломорканалу до Соловецких островов. Выбирая катер, сначала присматривался к «Nord Star», но предложенная как альтернатива «Тарга» после анализа всех моментов показалась более правильным выбором. Рассмотрели вместе с представителями дилера разные варианты оборудования, победил компромисс – туристическо-рыболовный. Поскольку опыта применения навигационных приборов не было, то просто доверился в их подборе дилеру.

Начал с северного маршрута, приняв, что если удастся он, то и другие пройдут успешно. Многие знают, что Беломорско-Балтийская система находится не в лучшем состоянии, но набираться опыта решил сразу с трудностей, заручившись помощью профессионального капитана-наставника. Уже близилась осень, начинало штормить, и где, как не на Севере, стоит проверить мореходные качества катеров такого класса? В походе убедился в надежности судна. Порой, например на обратном пути через Онегу, бывало действительно страшно. Волна была

под три метра, но лодка вела себя абсолютно нормально. Единственная наша проблема – отсутствие качественных заправок – последняя в Шлиссельбурге, а дальше справляйся, как можешь. Брали топливо где придется, от приличных АЗС до бункеровки с проходящих судов, и, конечно же, к концу путешествия пришлось менять фильтры-отстойники.

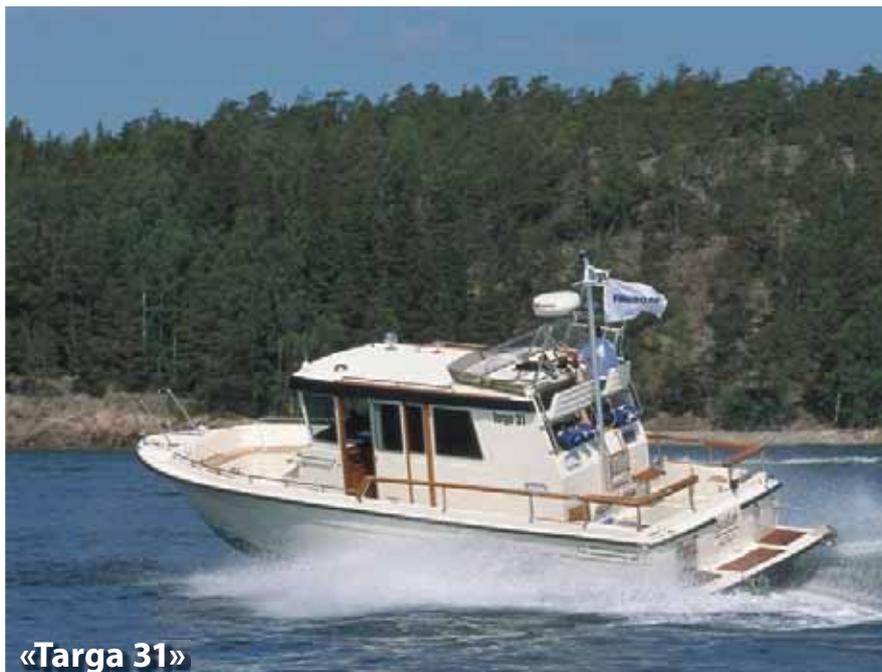
В эту навигацию помимо Белого моря ходили еще в Финляндию, Норвегию, ну и по нашей Маркизовой, конечно. В Балтике изрядно поштормило, и, если бы не капитан-наставник, который был с нами на всех переходах, пришлось бы непросто. Но в дальнейшем намереваюсь справляться сам, иначе, о чем мечты.

Как бы то ни было, даже моя жена, которая честно прошла весь путь до Соловков и обратно и с которой согласовывались все планы, пришла к выводу, что путешествовать на своем судне намного интереснее, чем просто лежать на пляже где-нибудь в Испании. Если до покупки катера она в этом сомневалась, то теперь стала ярым приверженцем подобного вида отдыха.

Если бы пришлось выбирать заново, не сомневаясь, взял бы катер «Targa»: 27 футов – это отличный размер для длительных путешествий вчетвером, а в более близкий путь и вшестером, поставив тент над кокпитом. Уже планируем на следующий сезон переход Волгой по Мариинской системе, Волго-Дону до Азова и Черного моря и обратно. Уверен, «Targa» не подведет.

Антон, «Targa 31», Санкт-Петербург:

Моя «Targa 31» постоянно стоит в Зеленогорске на Финском заливе и служит весь сезон до самого ледостава. Катер нужен мне здесь, в городе, чтобы сходить на рыбалку в Ладогу, Онегу, дойти до Финляндии, прогуляться по красивейшему Сайменскому каналу. Мореходное моторное судно прекрасно справляется с местными акваториями, хотя убежден, что для дальних морских походов все-таки нужна парусная яхта. Размер в 31 фут меня полностью устраивает, не проблема выйти компанией в пять-шесть человек – никто не мешает друг другу на лове. Расход топлива необременителен для того, кто в состоянии приобрести катер такого класса.



«Targa 31»

Длина – 10.62 м, ширина – 3.15 м, осадка – 0.85 м. Масса – 6300 кг. Запас топлива – 780 л, запас воды – 170 л. Мощность двигателя – 330-740 л.с.

Александр, «Targa 44», г. Иркутск:

Я владею различными лодками с 2003 г., были и наши, и японские. Байкал – особое озеро, его длина – около 660 км, ширина – 80, но волна скорее ветровая – очень крутая, и японские суда, построенные для моря, здесь показывают себя «не очень». К нам приезжали финны и шведы, которые рассказывали, что местные условия очень похожи на северные финские, по их совету мы съездили на верфь «Botnia Marin». После ее посещения не возникло никаких сомнений, что «Targa 44» – это то самое судно для Байкала, и по размерам, и по ходовым качествам. Озеро сразу как будто стало маленьким, потому что катер в состоянии пересечь его в любую погоду с высокой скоростью. По спецзаказу мне на заводе после непростой конструкторской проработки установили топливную цистерну в 2 т емкостью, что позволяет уйти в любую точку озера и вернуться. Заправляю ее только у проверенного поставщика, поэтому проблем с двигателями «Volvo Penta» нет, благо еще есть и хороший авторизованный сервис. На моем катере стоит привод IPS. Вопреки неоднозначным отзывам о его перспективности в наших условиях, проблем с ним не было ни при столкновении с топляком, ни в другой раз в мелководной речке с песчаным дном. Для бесперебойной работы двигателя

достаточно просто следовать заводской инструкции.

Приходилось ходить и в шторм. Нашу обычную волну высотой 1.5–2 м пересекаю любыми курсами, даже пробовал давать при этом полный ход – летел по гребням, не испытывая дискомфорта. Обычно же «кручу» двигатели до 3000 об/мин, что обеспечивает скорость в 27–28 уз. Все хвалебные статьи о катерах «Targa» – не выдумка продавцов. Это очень правильное, прочное судно; по сравнению с моей прошлой «Ямахой» оно разгоняется, совершенно не задирая носа, удобен и обратный наклон стекол. При любой волне чувствую себя в безопасности. За сезон использования я не «наелся» катером, и смысла менять его на что-то другое не вижу.

Сергей, штатный шкипер «Хардтоп Марин»:

«Targa» – суда для работы и отдыха особой породы. Как правило, их приобретают люди, в какой-либо степени уже знакомые с мореплаванием, и не для досужих покатушек, а с целью уйти подальше и гарантированно вернуться домой при любой погоде. Это катера, прочность и надежность которых обеспечивается без компромиссов. На моей памяти была всего пара случаев, когда с ними возникли проблемы, причем исключительно по внешним причинам.

Перегоняли один из катеров из Москвы в Петербург. В одну из ночных стоянок подошли к берегу, глубина – метра полтора, небольшие заросли травы, которые винтами не почувствовались. А когда утром направились в шлюз, вдруг начала расти температура одного двигателя. Проверили работу системы охлаждения – оказалось, что тонкие гибкие стебли водорослей заткнуло в тракт через отверстия в колонке, и они забили каналы в ней. Пришлось нырять к винтам и с помощью подручных средств тщательно продувать подводящие каналы. На ходу такого, как правило, не случается. Акватория нетипичная, так что дилер «Volvo Penta» ничем помочь не смог – капитану просто надо быть внимательнее.

Полная заправка – 800 л в штатных баках, еще 300 на палубе в пластиковых бочках. Водный путь оживленный, много москвичей в сезон идет в северные края, и путевую информацию можно добыть в Интернете, однако «цивилизованных» водных заправок на маршруте практически нет. Бункеровку спланировали так, чтобы на перегон хватало как раз штатной цистерны – прием топлива в Москве, Калезине, Череповце, Вытегре. Качество его там обычно нормальное, и если нет возможности подвести шланг с берега, подвозят топливо на грузовике. Почему я советую всегда иметь резервные емкости из светлого пластика и с широким горлом – можно принять топливо с бункеровщика без лишних переливов и сразу проверить его качество, не рискуя запороть штатную систему. Вода в солярке обычно всегда присутствует, важно вовремя ее отделить.

На маршруте Москва–Петербург есть несколько критических по метеословиям мест: Белое озеро, Рыбинское водохранилище, отдельные разливы на Волге. Ну и, само собой, Ладогу с Онегой мы обходили каналами. Не потому что «Тарги» столь немореходны, просто берегли экипаж, порой совершенно неопытный в штормовании. В канале, тем не менее, – свои трудности, много топляка, приходилось принимать меры предосторожности – идти малым ходом днем либо при полном свете про-



«Targa 44»

Длина – 14.36 м, ширина – 3.95 м, осадка – 0.95 м. Масса – 10 000 кг. Запас топлива – 1500 л, запас воды – 250 л. Мощность двигателей – 840 (2xIPS-600) л.с.

жекторов, выставляя наблюдателя на нос. Онежский канал много лет никто не чистил. Идти озером – более серьезное испытание для экипажа, но «Targa» прошла бы его на отлично. Вдоль рыббинской волны при ветре до 25 м/с мы спокойно делали 25–30 уз.

Сравнивая «Targa» с однотипными катерами, понимаешь разницу: ее корпус преодолевает волну совершенно по-другому, даже звук удара другой: если более легкий «Nord Star» погрохатывает, резонирует, то «Targa» только глухо шумит. Чувствуется, что ее корпус жесткий и тяжелый, это особенно заметно при подъеме на кране – борта не «играют». Думаю, этим катерам даже встреча с топляком будет нипочем. Корпус настолько вместителен, что в 30-футовый размер встают даже более мощные двигатели серии «D6» (в «Nord Star» только «D4»), и запас топлива больше. Конечно, и водоизмещение «Targa» из-за этого выше, что может сказаться на скорости.

Что особенно отмечают все, кто имел дело с заказом «Targa» – это высочайший уровень индивидуальной работы с опциями. При серийной, точной организации производства на заводе можно предусмотреть установку

практически всего, что пожелаешь, но по соображениям снижения таможенной пошлины кое-какое оборудование выгодно ставить у дилера, в первую очередь навигационное. Заводская же установка более фундаментальна, и, если для оборудования потребуется основательно влезать в корпусные конструкции, как в случае заказной системы отопления и вентиляции, лучше доверить эти дела строителю, который, несмотря на падение производства на большинстве финских верфей, по-прежнему работает не на склад. А есть клиенты, которые хотят иметь на 10-метровом судне даже стиральную машину, и иначе как при снятой палубе ее туда не поставит. Но бывает, что, заказав простую комплектацию и похажив с ней некоторое время, клиент понимает, что ему нужно еще то и это, и тогда снова приходит к дилеру, но возможности дооборудования уже будут не те. Работа с такой мощной фирмой-строителем требует от потребителя продуманности своих желаний и предварительного их согласования с дилером и заводской конструкторской службой.

А.Д.