

Длительная методичная «работа по площадям», которую год от года ведет компания «Спортсудпром СПб» в отношении расширения модельного ряда, дает плоды: сегодня компания лидирует среди российских производителей малых

Форма и конструкция рубки заметно отличаются от аналогичного по назначению «NorthSilver Star Cabin 690» – родство с прежними «Стар-Кабинами» с их характерной диагональной перекладной в проеме окна не угадывается. Это другой катер, продолжаю-

изводит впечатление не купе в общем вагоне с парой диванов вдоль прохода – его планировка присуща классическому катеру-круизеру, расположение оборудования салона в котором имеет выраженную специализацию. Слева от прохода – места для эки-



**Основные данные катера «NorthSilver Star Cabin 730 TDi»**

Длина – 7,95 м, ширина – 2,5 м, высота надводного борта – 0,9 м.  
Килеватость на транце – 21 град. Масса с оборудованием – 2150 кг.  
Пассажировместимость – 7 чел. Мощность двигателя – 220 л.с.  
Запас топлива – 300 л. Скорость – до 40 уз.

## «NorthSilver Star Cabin 730 TDi» – крейсер для большой воды

моторных судов прогулочного назначения, выпускаемых в самых разных вариантах компоновки и привода.

Бюджетная серия каютных глиссирующих катеров с полностью стеклопластиковым корпусом, начатая в прошлом году моделью «NorthSilver Star Cabin 690», получила развитие «вверх» – в сторону большего размера, более просторной планировки и более высокой мощности двигателя. Закономерен вопрос: будет ли востребована заведомо более дорогая модель? Попробуем рассмотреть судно внимательно.

Внешне оно выглядит в духе финско-шведских «одноклассников», так же просто и сдержанно-элегантно.

ший идеологию алюмопластикового «Silver Condor Star Cabin», они близки и по размерениям, и по планировке салона. Увеличение по отношению к «690-му» длины корпуса на 0,4 м при той же ширине в транспортном габарите 2500 мм – казалось бы, немного. Ни на существенное повышение мореходных качеств, ни на дополнительное спальное место рассчитывать не приходится, разве только на перекомпоновку младшей модели. Именно это и проделали конструкторы. Прежде всего – интегрированная плавательная платформа, которая сразу увеличила габаритную длину до более чем восьми метров.

Интерьер рубки «730-й» уже про-

пажа, объединенные в «обеденный модуль» со съемным столом на штативе «Todd» и передним сиденьем с перекидной спинкой, придающей ему функции как пассажирского, так и «штурманского» места. На ночь весь уголок можно превратить в спальное место, которое не будет перекрывать прохода, как на меньшей модели (это к вопросу о добавочных 40 см длины). Справа компактная камбузная тумба – не спрятанный под креслом водителя компромиссный «трансформер», а отформованная заодно с кокпитом полноценная поверхность для приготовления пищи, с выдвигаемым ящиком, отдельной мойкой и плиткой «Webasto», работающей на дизель-

ном топливе. Носовая спальная каюта стандартно-минимальная, но и там есть секрет: с «изнанки» поста управления под рундуком у объемной рулевой панели разместился скромный галюн, без персональной выгородки, зато с полнофункциональным прокачным унитазом.

Белизна пластика в интерьере контрастирует с черной искусственной кожей сидений и темным деревом в скупой отделке деталей оборудования, можно сказать даже, что простота отделки нарочита. Подобный минимализм востребован сейчас в судах бюджетного класса; при возросшем спросе на способность товара выполнять свое основное функциональное предназначение, красота исполнения ушла на пятое место. Что намного важнее для потребителя – это долгая и беспроблемная работа дельных вещей и оборудования, и здесь есть только один путь к покупательскому кошельку – снабдить судно изделиями с проверенной доброй репутацией. Именно на них и сделал ставку «Спортсудпром СПб». Люк «Webasto» с электроприводом в крыше рубки, каленые стекла и сдвижные двери в алюминиевом профиле, транцевые плиты «Lenco», полированная нержавейка лееров и швартовных уток – это все факторы ликвидности судна как товара длительного пользования.

Но есть у новичка одно важное отличие и от предшественницы «690-й»,

и от «Silver Condor 730», которое дает ему недостижимое преимущество над обеими лодками: двигатель у него не подвесной, а стационарный, причем дизель «Volvo Penta D3» в 220 л.с., работающий на привод «Duorprop DPS-A». Это очень серьезная машина с электронным управлением, быстрая и экономичная, с ней можно совершать длительные переходы в тех районах, где разжиться высокооктановым бензином проблематично. Именно стационарный двигатель позволил устроить на транце широкую плавательную платформу, заметно добавившую судну эргономичности.

### На ходу

Совсем новый необъезженный двигатель требовал осторожного обращения, поэтому на первых испытаниях в октябре присутствовал бдительный представитель «Volvo Penta». Электроуправление работой двигателя очень комфортное – оно само решает, как правильно отреагировать на действия водителя, но при этом нужна некоторая сноровка, например, при маневрировании в сложных условиях приходится делать скидку на запаздывание включения хода либо реверса. На слух дизельный двигатель работает тихо, но мощно, с несколько «органым» призвуком. Возможно, ему «подпевают» легкие пластиковые конструкции. Все лючки и защелки в салоне должны быть плотно



Минималистический интерьер обходится двумя цветами, но включает весь необходимый для «крейсера» набор оборудования: камбуз, галюн, обеденный стол



закрыты, чтобы не издавали зудения. Кормовая дверь хорошо изолирует от шума воды за транцем, перемещается без заеданий, ее замок работает четко. При разгоне слышен свист турбины наддува, тяжелый катер поднимает за кормой вал воды, но с выходом на режим при 3000 об/мин. свист уходит, и мы втроем уверенно глиссируем со скоростью около 25 уз. Разгон до нормативных 25 уз на «полной ручке» происходит за 16 с: двигатель при включении хода как бы задумывается на мгновение, затем, мощно наращивая обороты, с ускорением выталкивает катер на режим. «Настоящий зверюга!», – констатирует моторист. При максимальных 3900 об/мин. скорость достигает примерно 36 уз, и этого вполне достаточно для комфортного хода по небольшой короткой волне в 1–2 балла, постоянно присутствующей в наших водах.

Повороты с полного хода судно проходит спокойно, без рывков и подскоков, при этом заметно кренится, как полагается тяжелым каютным катерам, при желании можно даже «завалить» его почти под 45°. Впрочем, из-за значительной ширины и степени изолированности салона от внешней среды маловероятно, что это вызовет ощущения паники у пассажиров. Осеннее солнце и система обдува стекол быстро прогревают салон, становится жарко, и широкий сдвижной люк в крыше приходится очень кстати. Но для руления стоя он, видимо, не предназначен: проем сдвинут в сторону кормы, и чтобы выглянуть в него при

управлении, водителю приходится отступать назад.

### Придирки

Обнаружились и другие мелкие неприятности, например, бликование белого глянцевого пластика передней панели в наклоненном лобовом стекле, что довольно часто встречается у каютных катеров даже хорошо раскрученных марок, но с чем принято бороться работой над фактурой панели. Еще одно неудобство – отсутствие какого-либо приспособления для того, чтобы облегчить человеку подъем из глубокого кокпита на бортовой проход. Проход сам по себе удобен, достаточно широк и надежно огражден релингом, но ступенька в кокпите необходима, и на меньшей модели она присутствовала.

Под крышкой палубного люка в носу не обнаружилось цепного ящика, место зарезервировано для установки лебедки, но как быть с доступом в форпик – не самое чистое место на судне, куда сваливается мокрая заиленная цепь либо якорный конец? На «730-м» доступ в него предполагается из носовой каюты через типовой лючок.

### Кому предназначить?

Понятно, что быстроходный катер под две тонны водоизмещением, оборудованный современным высококлассным дизелем, дешевым быть не может. Но вот «бюджетосберегающим» – очень даже может. И дело даже не в скромности отделки интерьеров «730-го», поскольку отделка и вообще

все то, что на сленге называют «фаршем» – дело наживное. Нет сомнений, что современное высокотехнологичное производство «Спортсудпром СПб» справится и с тиковыми палубами, и с фирменной вышивкой на спинках кресел, и с разнообразным спецоборудованием для рыболовов-любителей. В данном случае важны следующие моменты: «NorthSilver Star Cabin 730 TDi» в базовом исполнении обладает функциональностью скоростного мореходного «крейсера», потенциалом для повышения комфортабельности за счет дополнительных опций, высокой ликвидностью, поскольку это новое изделие, конкурировать с которым будет преимущественно проблемное «б/у» из Америки и Европы. Прямые конкуренты из новых катеров производства Финляндии, Польши, Турции неизбежно окажутся более дорогими на величину таможенной пошлины примерно в 40%. Покупатель оценит высокое качество стеклопластикового корпуса, хорошего оборудования от известных поставщиков и высокие характеристики двигателя. Успешность новинки будет зависеть преимущественно от того, насколько широкой окажется ниша российского спроса на быстроходные каютные крейсеры, чья стихия – примыкающие в городах обширные водные пространства умеренных и северных широт. ■

ООО «Спортсудпром СПб» – завод по производству катеров «Silver»  
СПб, Выборгское шоссе, д. 362,  
т./ф (812) 513-8511, 513-8400, 448-5522  
[www.silverboats.ru](http://www.silverboats.ru)

