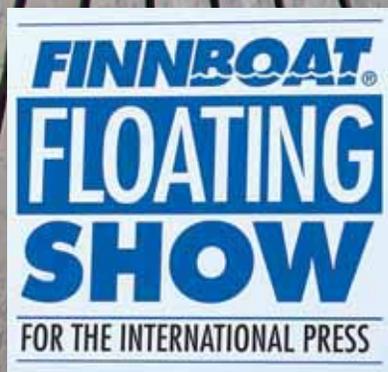


ТЕХНИКА

Классно, прочно, недешево...

Алексей Даняев ♦ Упорство и трудолюбие северных соседей-финнов в достижении поставленных целей – сюжет саг, преданий и анекдотов; и что бы ни происходило в жизни – из года в год в Финляндии в заведенном однажды порядке на своих местах проходят выставки, флот-шоу и презентации новых моделей малых судов, где покупатель из России всегда получит самый заинтересованный прием.





Весь брутально-металлический Buster Pro XL оцетинился рыболовной оснасткой. Настоящего рыбака устроит даже минимальная защита от непогоды, предоставляемая узкой центральной консолью

Высокобортный Silver Wolf можно смело номинировать на самую универсальную потребительскую лодку этого бот-шоу



Ничего не меняется в системе проведения биеннале новинок финского судостроения – Finnboat Floating Show, проводимой среди островов архипелага Турку. Здесь посетителей традиционно окружает радушие принимающей стороны – как организаторов из ассоциации Finnboat, так и участников – представителей больших и малых судостроительных компаний, которые, собственно, и оплачивают несколько дней непрерывных «покатушек» для полусотни журналистов-экспертов из самых разных стран Европы и мира. И по всем канонам диалектики регулярность события перерастает в качество теплого отношения к финской малотоннажной отрасли судостроения в целом. Но длительное отслеживание предложения продукции финской маломерной отрасли дает возможность почувствовать, как колеблется его вектор в соответствии с тенденциями рынка.

Ликвидность и долговечность

Еще в прошлом году мы отметили внезапный поворот предложения в сторону алюминиевых корпусов, более дорогих и трудоемких, чем пластиковые, но и заметно более долговечных, и потому перспективных для продажи во времена всеобщей покупательской прижимистости. «Мы не так богаты, чтобы покупать дешевые вещи...». К дружной компании металлобрендов, оканчивающихся на -er (Silver, Buster, Faster) теперь примкнул, казалось бы, прежде навеки пластиковый Yamarin с модельной серией Cross, а также новички на Флотинг-шоу – высокотехнологичные X.O. (о них упомянем далее в части «Хай-тековые «лошадки»).

Сопоставить близких по размеру конкурентов было особенно интересно в течение одного дня на одной и той же воде. В тестовую «обойму» попали два Buster Pro – Lx и XL, два Yamarin Cross – консольный и «буэрайдер» и Silver Wolf. Все близкой



Серии Yamarin Cross при всей утилитарности ее алюминиевых корпусов присущ особый спортивный шик

длины, популярной у массового потребителя – 5.1–5.3 м, примерно одинаково легко управляются и держатся на волнении, но отличаются компоновкой, «заточенной» под применение разной степени универсальности. Что интересно, представители всех трех брендов как под копирку заявляли о том, что цена их продукции пожалуй несколько завышена (относительно чего?), но она обеспечена богатой стандартной комплектацией, в которую не включен разве что картплоттер, поскольку в отношении этого устройства вкусы потребителей обычно сильно расходятся.

Оба «Бустера» серии Pro нарочито грубоваты в линиях и неприкрытом блеске металла, но к качеству исполнения это не относится – оно как всегда на высоте, так же как и эксклюзивные фитинги и дельные вещи. Но того комфорта, что предоставляют лодки «обычной» серии, «профессионалы» уже не дарят. Центральная консоль с черной матовой панелью приборов стильна, но узка, за ее прямоугольным стеклом может полноценно укрыться от встречного ветра разве что водитель, а пассажиру рядом аналогичной защиты уже не хватит. Довольно скромно и двухместное сиденье. Оно снабжено перекидной спинкой, что оценит рыбак-удильщик. Зато при центральной консоли борт полностью открыт для работы и может быть оборудован релингом удвоенной высоты для



большой безопасности. Вообще, серия Pro предоставляет большое разнообразие заказных вариантов исполнения. Lx под предельной «семидесяткой» достиг 31 уз, более крупный XL под 115 л.с. разогнался до 41 уз и на волне уже погрохатывал конструкциями.

Композитные двухконсольники Yamarin Cross и Silver Wolf, оба с пластиковыми палубами, заметно более дружелюбны экипажу. За широким стеклом не дует, кресла снабжены откидными подушками для установки в двух положениях, даже цветовой гаммы интерьера близки – гармоничные сочетания оттенков черного и шарового. Различия в нюансах. Борт у «Волка» сделан заметно выше, чем у чуть меньшей размер модели Fox, за ним ощущаешь себя увереннее в непогоду. При этом доступ в кокпит проигрывает по сравнению с Yamarin – придется перешагивать через стекло либо наступать на мягкие подушки, а специальная (и та не слишком удобная) ступенька устроена только в рецессе. Линии рундуков и консолей попроще, хотя качество отделки на высоте. Cross

выглядит изящнее, конструктор Таммо Вуоярви не пожалел фантазии, а также применил эргономические наработки прежних пластиковых моделей – лодка получилась ладной и удобной. Но вот борт ее заметно ниже, чем у Wolf, оттого бегущая навстречу вода выглядит ближе, и крен на повороте кажется сильнее. Впрочем, и двигатель на Cross был в 70 сил против 60 у Wolf, и скорость 32 уз, а не 26. И многоцелевые лодки могут отличаться разной степенью спортивности.

Хай-тековые «лошадки»

Особняком на выставке стоят суда, которые позиционируются чуть в стороне от традиционных финских ценностей – упорного следования однажды выбранной идеологии, а также надежности даже ценой ухода в некоторую кондовость. Они удивляют свежестью красивой идеи, стремлением довести ее до совершенства.

В обзоре хельсинкской выставки мы писали про ряд алюминиевых лодок под маркой Х.О., который за три года развития охватил несколько типоразмеров, включая каютный вариант. Яркий идеолог серии – конструктор Сакари Матила, который совместно с Яном-Эриком Витала когда-то создал марку необычных сильнокилеватых РИБов Paragon, сейчас «ушедшую» к шведам. Х.О. также отличаются завышенной килеватостью (24°), мощным конструктивом с применением в нем склейки и отлично выдержанным минималистическим стилем в исполнении. Стильность доведена почти до абсурда: предлагается опция наклейки на борт декоративной пленки, имити-



Самые инновационные лодки события – X.O. Высокие мореходные качества в них сочетаются с оригинальной конструкцией и выверенным минималистическим дизайном

рующей углетканевый стеклопластик (это на алюминиевой-то лодке!).

Экстремально высокая килеватость сильно повлияла и на стиль хода. Лодки X.O. практически не летают с волны высотой в борт, а протыкают ее, раскидывая фонтаны брызг. Вертикальный форштевень придает корпусу несколько курьезный, задорный вид, когда судно легко проносится поперек кильватерной волны тяжелого фотокатера при 40 узлах ходу. Есть и побочный эффект – на косых курсах эти лодки сильно валятся на борт, так что слабонервный пассажир в бурном море может не вынести подобного аттракциона. Расход топлива тоже повыше, чем у более традиционных корпусов. Открытый X.O. 240 с 250-сильным Evinrude на полном ходу в 41 уз «уедает» 80 л/ч



(т.е. 2 л/милю), а на крейсерском ходу в 30 уз расход снижается «всего лишь» до 1.7 л/милю. Зато главная задача, поставленная перед судном – вернуться домой при любом состоянии специфицированного района плавания – будет гарантированно выполнена. Впрочем, каютный X.O. 270 RS с 300-сильным стационаром Volvo Penta

при всей неординарности характеристик ведет себя значительно солиднее и на крейсерском ходу потребляет уже менее литра топлива на милю.

Еще один «экстремал» – Marino APB 27. Он уже не раз отмечен в журнале по сумме высокотехнологичных конструкторских решений, в числе которых электропривод перемеще-



Marino APB 27 в исполнении «тендер» (справа) получен переработкой предыдущей рубочной версии и унаследовал большую часть примененных в ней новаторских решений

У новой версии Targa 32 немного осовременен внешний вид, добавлено комфорта помещениям, но суть бренда осталась прежней: мощный мореходный катер в традиционном скандинавском стиле



ния значительных по площади панелей рубки и кокпита, что существенно трансформирует общее расположение катера, а также нетипичный для «семейного крейсера» широкий и мягкий привальный брус. На этот раз 27-футовое судно обрело открытую компоновку разъездного катера-тендера с центральной консолью и обширной тиковой палубой для расслабленного досуга под лучами жаркого солнца. Необычному судну полагается нетипичное же применение.

Магия бренда и ножницы бюджетности

Отчетливо выделилась на выставке и группа «консерваторов», тех, кто предпочел путь малых перемен, балансируя на лезвии предельно высокой рентабельности. На них работают хорошо раскрученная марка и добрая репутация, а продаваемые суда достаточно дороги, чтобы успешно спланировать финансовый год. Нюансы перемен во внешности, компоновке и оборудовании кажутся несущественными, но «квалифицированный пользователь» хорошо их видит и всегда пользуется моментом, чтобы обновить свой флот. Новая Targa 32 в своем размере стала чуть моднее выглядеть (современная тенденция к чистому геометризму линий), за счет модификации корпуса стала чем-то удобнее в обустройстве помещений, взяла на борт последние новинки от Volvo Penta. В



Bella 9000 предложила необычное для «хардтопа» решение: кормовую спальную каюту с отдельным входом

результате – те же узнаваемые формы, проверенные ходовые качества и высокие оценки международной прессы. Коллега-журналист из Норвегии безоговорочно отнес Targa к «лодке шоу», и вряд ли стоило ждать от скандинавов мореходов иного выбора.

Как известно, спрос на суда верхнего ценового диапазона относительно стабилен и в России, и представленные финнами крупногабаритные новинки отчетливо ориентировались на восточный сектор рынка. Среди них наряду с «Таргами» – Grandezza-39 и -27, Minor Offshore 36 и Bella 9000, анонсировавшаяся как первый «гибрид» в семействе Bella, но по каким-то причинам

пришедшая на тесты в обычном, дизельном варианте. В целом можно отметить, что, демонстрируя способность строить суда «представительского» класса, финские строители не мелочатся и вкладываются по полной программе, даже если делать скидку на специфичность северного дизайна, часто не достигающего высот, скажем, итальянцев. В моде комбинации серых оттенков, матовый орех в отделке светлых просторных интерьеров и прямые чистые линии в деталях обстройки. В сочетании с проектной и технологической дотошностью производителей, передовые устремления «консерваторов» дают качественный результат: по-

купатель получает вещь, которая будет служить долго и верно, а любители быстрой престижности пускай ищут себе партию среди более гламурных имен.

Нельзя не отметить новаторство Раймо Соннинена, регулярно продвигающего под маркой Bella нетрадиционные и оригинальные конструктивные решения. Вот и девятиметровая Bella 9000, несмотря на неудачу теста электропривода, оказалась очень необычным «хардтопом», пусть не с гибридным двигателем, зато с гибридной компоновкой: со сдвижной дверью у водителя и второй спальной каютой с отдельным входом, которая размещена не как принято – под настилом

Minor 36 как альтернатива традиционному всепогоднику Targa – чуть манернее, чуть спортивнее, но ставка сделана на заслуженную честь марки



салона, а в самой корме, где просторнее. Правда, привод винта возможен при этом только через наклонный вал. Это настоящий семейный крейсер, малозумный и неспешный – максимальная скорость около 26 уз.

Понятное дело, большие лодки дороги, и конкурировать ценой с польскими и эстонскими верфями финские смогут едва ли. В отличие от шведов и норвежцев, перемещать производства на менее дорогостоящие площадки финны не торопятся. Кроме того, некоторые участники шоу с их добротной продукцией просто не охвачены представительством в России, как, на-

пример, достаточно известные у нас TG-Boat, или те же высокотехнологичные Marino.

Надо учитывать, что Finnboat Floating Show – принципиально местное в хорошем смысле событие, в нем участвует только действительно сделанная в Финляндии продукция, и это ставит определенные ограничения на представительство бюджетных моделей. Обычно у финнов получается так – либо красиво, классно и очень дорого, либо прилично, очень прочно и просто дороговато. Нормально и дешево, особенно с учетом нашей таможни – уже дается с усилиями. Или взять например

лодки, позиционируемые в Суоми как «дачные крейсера», т.е. предназначенные для специфической очень простой работы – возить своих хозяев на многочисленных частных островах с летними коттеджами. Лишенные разнообразных дополнительных опций, лодки отлично выполняют функции при малых вложениях, но в качестве экспортной продукции, оборудованные тем и этим, уже вылетают за планку бюджетности, как мы ее понимаем в России. К счастью, спектр предложения у финнов значительно шире и одной бюджетностью не исчерпывается, а значит, их лодки всегда найдут своего владельца. ■

Новинка рынка

моторно-гребные лодки серии DINGO

Преимущества:

- 3 гермоотсека плюс надувной кильсон
- диаметр баллона – 42 см
- сливной клапан

Читайте

отзыв и тест-драйв лодки Dingo от журнала «Катера и яхты», №236

<http://www.planetalodok.ru/prensa/>

 ПЛАНЕТА ЛОДОК



Проверенное качество
по привлекательной и разумной цене

petroset.ru
planetalodok.ru

Yamaha-центр
Санкт-Петербург,
Львовская ул., 10
(812) 64-703-64

Планета лодок
Санкт-Петербург В.О.,
Средний пр. 86
(812) 320 54 75

Оптовые поставки
(812) 64-703-12

Реклама