

# DRIVE – шаг в будущее, или ...

## Необычайная история в алюминиевом королевстве

Андрей Великанов. Фото автора и Олега Зозули



**Б**олее засекреченных тестов я, пожалуй, и не припомню – до последней минуты практически не имел понятия, что за катера увижу на воде.

Но поскольку знакомиться с новинками предстояло в Наантали – ближайшем пригороде финского Турку, то особых волнений не было, ведь последний город – не только бывшая столица нашего ближайшего западного соседа, но и на сегодняшний день это самый-самый водно-моторный муравейник Суоми. Правда, когда на пирсе огромной марины я лицом к лицу столкнулся с Антти Куостиля и Юхой Лехтола – главными персонажами Fiskars boats (маркетолог и президент), то в первое мгновение язык так и чесался вопросом: а вы-то что здесь делаете, господа хорошие?

Ларчик открылся сразу после обяза-

тельных в таких случаях приветствий и обниманий – оказалось, что нынче в международную корпорацию Fiskars входят не только американский производитель ножей Gerber, но еще и лодочные компании – хорошо нам знакомый Buster и таинственный Drive. Как раз на тесты последнего и был приглашен наш журнал.

Но обо всем по порядку. Начну с того, что сама Fiskars – одна из старейших компаний на земном шаре (образована в начале 17 века), и в прошлом году ее оборот составил 742.5 млн. евро (рекреационное направление – 37.3 млн.). Лодочное производство компании началось еще в 1915 году, когда ей была куплена мануфактура, образованная 75 годами ранее. На сегодня на верфи Fiskars boats в городе Ахтари трудится 160 работников.

Fiskars boats – крупнейший европейский производитель алюминиевых катеров (более 3000 штук в 2012 году). Это единственная «лодочная» компания на континенте, которой предоставлено право закупать металл прямо на бирже. А это приблизительно 2000 тонн в год. Но таким цифрам удивляться нечего, ведь флагман компании – Buster – уже много лет прочно удерживает первые позиции в Европе по производству алюминиевых бортов.

На сегодняшний день на Fiskars boats произведено более 120 тысяч катеров данной марки, большинство из которых до сих пор успешно ходит по морям, по волнам. Так что сами понимаете – и опыта, и репутации тут заимать не надо.

Зачем же тогда понадобилось ува-

жаемым господам из Fiskars boats клонировать собственное дитя? Тут все достаточно просто – рыночная ситуация и госпожа Yamaha. Начнем с первого пункта: впервые за многие десятилетия в нынешнем году цифры продаж катеров в Скандинавии по-настоящему обвалились – регистрации моторных бортов усохли почти на 20% (яхтенно-парусный сегмент упал и того круче – на 35%). Сразу стало тесно на рынке алюминиевых корпусов, где с одного боку Buster очень активно поджигает Yamarin Cross, а с другого – Silver. Тут-то и надо было придумывать нечто новенькое, и в недрах Fiskars boats родилась идея сделать молодежную версию Buster под именем Drive (2.3% финского рынка в 2012 году).

Но при чем тут Yamaha, спросите

вы. Здесь все еще прозаичнее – главный конкурент катерного Fiskars – компания Yamarin, а она позиционируется исключительно с вышеназванным японским брендом. Вдобавок к этому несколько скандинавских дилеров Buster являются еще и дилерами Yamaha, а как известно, «ямаховские» дилеры в первую очередь продают моторы, а уж потом катера, что также не очень способствовало росту продаж продукции со старейшей европейской верфи. Единственный серьезный конкурент у японоцев на воде – Mercury. Таким вот необычным образом и родился два года назад козырный марьяж Drive – Mercury!

Сказано – сделано: дизайн корпусов Дика и Теда Маннерфельдов, ТЭО и расходные материалы от Fiskars boats,

Директор компании «Аквадрайв» Игорь Смирнов (на фото слева) быстро нашел общий язык с президентом Fiskars boats Юхой Лехтола







для сокращения накладных расходов производство наладили в польском городе Августов (кроме одной модели).

Все катера Drive созданы на основе аналогов Buster, но с рядом принципиальных отличий: во-первых, композитная палуба и кокпит, во-вторых, более современный дизайн, улучшенные ходовые качества и функциональность. Как все вышло на деле, поговорим несколько позже.

На тесты в Турку мы приехали вместе с представителями московской компании «Аквадрайв» – крупнейшего дистрибьютора Mercury Marine в России. В

Финляндии они должны были принять соломоново решение, какие транцы алюминиевой новинки будут в первую очередь представлены весьма разборчивому российскому покупателю. Поэтому нечему тут удивляться, что для «москау – раша» на воду был спущен практически весь модельный ряд Drive (восемь корпусов от 4.15 до 6.58 м), а всеми работами лично руководил президент Fiskars boats Юха Лехтола.

К сожалению, финансовое и организационное могущество этой транснациональной корпорации не распространяется на небесную канцелярию,

и, если мысленно представить себе самую дрянную погоду, то я вас уверяю – на наших тестах было еще поганее (волна, ветер, ливень, холод). Зато нам сходу были понятны все заявленные плюсы нового бренда, впрочем, как и минусы, без которых, увы, не обошлось даже фаворит Л. И. Брежнева, художник Д. А. Налбандян.

Как я уже оговорился, в сегодняшнем модельном ряду Drive восемь катеров. Из них три представляют размер 5.6 м – open, sport console, convertible. Тут нет ничего удивительного, ведь основой для этого катера послужил популярнейший Buster XL: знаменитый АНТ (Aluminium Hull Technology – запатентованная 30 лет назад технология создания алюминиевого корпуса) + композитная палуба и кокпит.

В первый день испытаний у нас были Drive 56 Open и Mercury 100, 56 Convertible и Mercury 115, а также 46 Open (он же Buster M) и Mercury 50.

Все движки хорошо нам известные, на тестах работали без запинки и основное внимание испытателей было приковано к катерам.

Не знаю, что думали маркетологи Fiskars boats, когда провозглашали лозунг об идее упрощения Drive по сравнению с Buster. На деле же новые корпуса смотрятся гораздо современнее и богаче законного родителя. Понятно, что пластик дает больше вольностей



для полета дизайнерской фантазии, но какая нынешняя молодежь может себе позволить эдакий шик с финансовой точки зрения? Действительно, все увиденные корпуса Drive чем-то напоминают спортивные машины, все они до предела напичканы металлом и электроникой, у всех есть вмиг устанавливаемые брезентовые ходовые рубки. Но в них нет ни грамма утилитарности, и выражение «рабочая лошадка» тут явно идет «мимо денег».

Drive – своего рода дизайнерский вызов сегодняшней экономической реальности Европы, когда многие верфи стремятся бить по площадям, впихивая в любую модель кучу функций и

опций для более широкого охвата возможных покупателей.

Drive не так прост, и в купе с Mercury этому бренду под силу потягаться с самим Buster. Только хотели ли этого владельцы Fiskars boats? Обсуждать ходовые качества этих катеров смысла нет (ну кто бы усомнился в отменной маневренности «Мерседеса»), скажу лишь, что все протестированные корпуса оказались менее шумные, чем у старичка Buster.

На «46-м» одна общая банка на три человека, под ней рундук и обычный пластиковый бензобак на 24 литра. Мощными релингами насыщено все, что только можно, вплоть до лобовых

стекло. Носовой рундук один, и он несколько маловат для утилитарного использования. Но, видимо, это не его стихия, тут стояла задача получить самый стильный и маневренный алюминиевый катер.

На полном газу врезаешься в полуметровую волну, что вдоль, что поперек, и даже мыслей нет распереться ногами в кокпите. Катер рассчитан на 5 человек и моторы мощностью 40–50 л.с.

На «56-ых» моделях 137-литровый бензобак расположен в задней части планширя, причем горловина бака упрятана под замыкающейся на замок дверцей.







Здесь два передних запирающихся рундука, стереомызыка и ко всему прочему буксировочная тарга. Капитанские кресла регулируются и по высоте, и по длине, по автомобильному сценарию на лобовое стекло водителя установлен нормально работающий дворник.

При толщине днища в 4 мм и борта 3 мм «56-е» модели еще более бесшумные.

По замыслу дизайнеров фирмы, многофункциональность этой модели должна была продемонстрировать

новинка 2013 года 56 Open. Но если к водно-спортивным забавам и ежедневному применению этот катер подходит на все 100, то к рыбалке (а она продекларирована в рекламных анонсах) не имеет никакого отношения. Здесь нет ни одного транспортировочного крепления для спиннингов или удочек, маловаты для них и рундуки. Но это дело наживное, например, установить троллинговые стаканы на штатные релинги – дело пяти минут.

«56-я» серия Drive рекомендована под моторы 60–100 л.с. с максимальной возможной скоростью в 40 узлов.

Естественно, они оборудованы и складным тентом, мгновенно убирающимся в специальный отсек за пассажирским сидением.

На самой пролетарской модели – Drive 42 (Buster XS) под Mercury 20 мне порулить не пришлось из-за недостатка времени, но и глубокое V и добротность кокпита (эта единственная модель без пластика, и все банки-рундуки запираются на замок) я отметил еще в марине.

Зато мы всласть порулили на флагмане семейства – Drive 66 DC (в этой весовой категории у верфи есть еще модель 66 HT, с полностью закрытой ходовой рубкой). Под Mercury 200 мне

удалось выжать тут полноценные 45 узлов, что на самом деле приближает обычный семейный катер к спортивным образцам. Причем, учитывая замечательную мореходность Drive, закрывающуюся каюту (максимум на три человека, комфортно для двоих), стремительный внешний вид, эргономичность всех элементов кокпита, этой модели можно найти самые широкие области применения.

Дверь в каюту служит также лестницей для выхода на верхнюю палубу. Как и капитанские кресла, она движется на полозьях, и если бы такие удобные и бесшумные механизмы стояли в родных «Ладах», то видит бог, не пришлось бы строить иностранные заводы по всей России.

Одно слово – не Drive, а конфетка. Хотя в «66-й» модели не понравилось расположение носовых релингов – прямо посередине водительского обзора.

– А у кого они вообще есть на подобных катерах? – Сразу отпасовал мой вопрос президент Fiskars boats.

С ним трудно не согласиться, так же как нельзя не поспорить с тем, что форма и содержание иногда идут наперекор маркетингу, дизайну и экономической реальности. ✖

