

› **Константин Константинов.**
Фото автора



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

«Silver Dorado» – НОВЫЙ ОТТЕНОК серебра

Когда я в первый раз услышал, что финский «Silver» «на платформе» «Hawk» готовит совершенно новую модель с «компьютерным» дизайном, энтузиазма, признаюсь, не испытал. Разве может зажечь нашу северную душу холодный «hi-tech», помноженный на угрюмость лапландца? Увидев новый «Dorado» раз, другим его уже представить трудно. Впечатление – совсем, как у гриновской героини, которая, впервые встретив капитана Грея, произнесла: «Совершенно такой!».

НЛО от «Silver»

Огромное выпуклое лобовое стекло доминирует в облике лодки. Оно находит на крышу полурубки, и сразу даже не понимаешь – то ли это высокое стекло, то ли прозрачная крыша. Лобастый неземной пришелец. Выглядит, точно авангардный «Citroen C5». Такое вот перекрестное «опыление» с высокой автомобильной модой. Почти сплошное бортовое остекление рубки по форме на первый взгляд – вообще весенний битый лед, ни одной традиционной линии банального иллюминатора. Однако конфигурация стекол настолько оригинально вписана в общий стремительный силуэт рубки, что создает целостный художественный образ всей надстройки. Хрупкая воздушность стекла уравновешена циркулярной погибью крыши, выпуклостью арочных стоек и оправлена многочисленными релингами в носу, по бортам и по краям рубки. Сама рубка азартно сдвинута вперед, оставляя в носу лишь короткую палубу-приступочку для входа-выхода.

Извечная тяга жителя Суоми к единению с северной природой и одновременное стремление к максимальному

комfortу и защищенности от непогоды в облике «Dorado», на мой взгляд, реализована блестяще.

Говорят, все талантливое похоже на многое. Создатели назвали свою новую лодку именем морской рыбы. Мне ближе сравнение с задорным дельфином. Некоторые из моих знакомых увидели общее с лобастым щенком лабрадора и даже с головастиком... Это неважно. Главное – удалось создать яркий запоминающийся образ со своим характером. Даже в стоящей лодке есть драйв, тяга к движению. Нет безликости, которой грешат многие современные лодки.

За стеклом

В рубке просторно и светло, как в аквариуме. Не надо привставать, все видно как на ладони. Огромное панорамное стекло доминирует и внутри, поражая своей функциональностью. Щелкнув курком затвора, можно поднять стекло в верхнее положение на самую крышу рубки. Жаль, что это приходится делать не «легким движением руки», а мелким нервным подергиванием, как на заевшей молнии: от боковых перекосов стекло постоянно заедает. Оказалось, что дело в

правильной настройке механизма, после чего все встает на свои места.

Образовавшийся проем трансформирует переднюю часть рубки практически в открытый носовой кокпит, где можно расположиться в жару, чтобы насладиться прогулкой, а в прохладный полдень – поваляться с книжкой на солнышке, с бортов же ты защищен от ветра. Через рубку, как через проходную комнату, можно свободно выходить на берег (бортовых-то потопчин вдоль рубки нет) или одерживать лодку при швартовке.

Несмотря на стремительный, приземистый силуэт, в рубке сидеть можно «по-взрослому»; даже у человека ростом выше среднего над головой до подволока остается еще три пальца. На левом бортовом диване можно лечь и вытянуться во весь рост (правда, узковат). А вот правый диван, укороченный штурманским столиком – скорее софа для послеобеденных раздумий. Диванчик в носу – вообще детское место. Собраться под крышей свободно можно четвером, больше – перебор. Откинувшись к борту, хочется опереться на мягкую спинку, но здесь их нет.

Открываю крышки диванов и заглядываю внутрь – тесновато. В рубке четыре закрываемых защелкой багажника, один из них полностью занят аккумуляторным боксом (удобно), а во втором на самом емком месте закреплен почему-то огнетушитель; не лучше ли его иметь под рукой в нише пульта управления! Есть еще открытый носовой отсек, куда можно убрать якорь и буксирный конец. Пытаюсь убрать в свободные рундуки походное снаряжение троих испытателей. Не сразу, но



В рубке на левом диване можно лежать в полный рост



Удобный «штурманский» столик перед местом водителя



Крышка кормового багажника на пружинном фиксаторе прикрывает заливную горловину

получается. Кстати, очень удобны пружинные упоры крышек. Наша поклажа набита всякой нужной мелочевкой, которую целесообразно бы было иметь всегда под рукой. Но по бортам – ни кармашков, ни боксов, ни сеточек, ни бардачков...

Поднимаюсь из рубки и оглядываюсь вокруг – как же просторно внутри!

Не меньше семи квадратов полезной площади, почти «тещина» комната. Трехобъемное пространство органично перетекает из рубки в полузакрытую ее бортовыми скосами террасу, а потом в открытый кокпит.

Место водителя традиционно для «Silver» – справа, но сейчас даже не спешу к нему приглядываться, это сладкое на десерт, лучше оценивать его на ходу. В корме – более чем полутораметровый мягкий диван со спинкой, здесь «не худенько» можно и расположиться втроем, и подремать лежа одному. Под ним – самый вместительный на борту багажник. Влезают четыре стандартные канистры, правда, лежа, по две в ряд. Кстати, чтобы откинуть крышку при загрузке, приходится снимать мягкую подушку.

Все, что не хочется тащить с собой в кокпит – черпак, ведро, инструмент, ветошь, воронку, банку с маслом – помещается в два кормовых багажника. Сюда же можно убрать и кормовой якорь. Крышка левого багажника прикрывает и пробку заливной горловины. Так, от недоброжелателей... Сварной из алюминия стационарный бак на 105 л – не опция, а стандартная комплектация. Действительно, штатным бачком 115 лошадей долго не

Подняв лобовое стекло, можно получить открытый носовой кокпит





Система поручней для подъема стекла. В носу – открытый якорный ящик.



Передняя стойка ограничивает обзор водителя



Единственное место, где можно хранить весло-гребок, но держателей здесь нет

прокормишь. Из воды в лодку можно подняться по стальному складному трапику, который на ходу поднимается.

Чтобы оценить качество изготовления, приглядываюсь к мелочам. Главное понимается через ерунду. В отформованном пластике нет ни раковин, ни сеточки, выступающие края закрыты аккуратным профилем, а острые углы проемов зашлифованы. Ровные зазоры в отбортовке крышек. Химическую отчужденность пластика скрашивает породистое дерево: брусочки красного дерева пущены по периметру стенок диванов (одновременно это упоры настила спального места) и по краю штурманского столика. Эти скромные атрибуты дорогой отделки очень украшают интерьер.

Аккуратно, на кнопках сшиты

подушки рундуков. Впечатляет обилие поручней и релингов из нержавеющей стали. Отменное качество покраски бортовых призм усиливает общее впечатление, кажется, что ты находишься в современном легковом автомобиле, где чувствуешь себя и комфортно, и защищено.

«Так ли все конфетно?» – съязвит скептик. Носовые релинги оказались хлипковаты, подпалубного подкрепления явно недостаточно. Высота кормового релинга мне показалась излишне большой, перелезть через него в лодку с кормы, высоко задирая ногу, неудобно; наклоняться к мотору, чтобы, например, подкачать грушу, тоже. Лучше было разбить релинг на три элемента – два бортовых и кормовой с одинаковой высотой, как, напри-

мер, у модели «Silver Hawk 540 CC». Но это все мелочи. А баланс, как говорится, положительный.

Первые мили

Поворот ключа, короткий шелест стартера и... тишина. Неужели осечка? Поворачиваюсь назад. Такая идиллия – «писающий мальчик»: двухлитровый «Suzuki-115» выдает свою работу лишь контрольной струйкой из системы охлаждения. По шумомеру – 58 дБ(А), практически естественный уровень шума. Передача включается так же мягко, как втягивается дверца холодильника. На самых малых оборотах лодка движется со скоростью 3–4 км/ч, а расход при такой скорости смешной – меньше 2 л/ч.

Вообще, на малых оборотах прямую





Отделка красным деревом очень украшает интерьер рубки. Бруски вдоль стенок диванов одновременно служат упором для спального места



лодка держит неохотно, приходится подруливать.

Досылаю ручку газа к середине сектора, разгон плавный, но с характером. При выходе на глиссирование нет привычного «карабканья» в горку, лодка просто начинает мягко подвсплывать, поднимаясь над водой. Со штатным винтом 17×14", налегке и с одним водителем на глиссирование мотор выталкивает лодку за 4 с, раскручиваясь до 3500 об/мин.

После рестайлинга лодка получила не только яркую внешность, но и обновленный корпус. Выпукло-килеватые обводы с углом внешней килеватости на транце до 18,5° меньше замыкаются, более плавно преодолевают «горб сопротивления», легче отсекают брызговую пену на скорости. Корпус не тащит воду, идет чистенько, как ореховая скорлупа. Увеличиваю обороты до 4000 в минуту, изредка добираясь до 4500. Больше пока нельзя – обкатка. На электронном табло навигатора цифры скачут в интервале от 35 до 43 км/ч – золотая скорость советских дюралек. На оборотах в районе 4000 об/мин расход топлива почти «советский», около 18 л/ч, что близко к расходу «Вихря». Вот оно, скромное обаяние четырехтактника! Стиль езды – семейный и спокойный. Лодка стабильна на прямой и прогнозируема в повороте. По плавности хода – почти автомобиль. Комфорт обволакивает. Можно наслаждаться тишиной и укачивающей мягкостью хода, только шипение воды за бортом. Лодка идет правильно, но на таких скоростях «не зажигает». Пока накручиваю обкаточные часы, можно приглядеться и к месту водителя: как здесь с удобством и функциональностью?

Пластиковое кресло «совочком» с мягкими подушками на кнопках регулируется по высоте и по длине, может поворачиваться на 360°. При росте 182 см я смог подобрать удобные для себя регулировки. На прямых комфортно, а вот при крутом вираже или на волне хотелось бы, чтобы объятия

Основные данные мотолодки «Silver Dorado»

Длина, м	5.40
Ширина, м	2.17
Осадка, м	0.28
Высота транца, м	0.52
Вес, кг	630
Килеватость на транце, град.	18.5
Рекомендованная мощность ПМ, л.с.	60–115
Пассажировместимость чел.	7
Категория СЕ	C
Цена, руб.	540 300

боковых поддержек были крепче. Банка руля – оптимальная по размеру, хватистая и «теплая» в ладонях, а рулевое управление имеет минимальные люфты и оборудовано системой NFB, т. е. сохраняет выбранное направление движения, что очень важно для безопасности на высоких скоростях и в волну.

Приборная панель, как на «BMW» – «углом», с центральной частью, где главные приборы – тахометр-монитор, индикатор угла откидки дейдвуда, и боковой консолью с датчиком уровня топлива, тумблерами для управления работой электропомпы, включения ходовых огней и гнездом подзарядного устройства. Тахометр – с функциями диагностики всех систем двигателя, а вот вольтметра для контроля уровня напряжения в бортовой сети явно не хватает. Скисающий аккумулятор или не выключенные на стоянке потребители могут поставить вас в серьезное положение. Простенький синий пластик на приборной доске явно ее не украшает. Поманили отделкой породистым деревом, а про центральное место в лодке забыли, даже пластина из пластмассы под дерево была бы здесь более уместна.

Прекрасно работает автомат для управления газом-реверсом. Все его

движения выверены до миллиметра. Включение передачи настолько точное и мягкое, что получаешь удовольствие и от таких простых манипуляций. Традиционное для японцев качество ощущаешь во всем.

Весьма практичным оказался штурманский столик перед водителем: здесь уместились все необходимые приборы, только нет кармана для карты.

Во время движения упираешься ногами в наклонную площадку пульта управления. Рядом с водителем свободно, нет левого кресла пассажира.

В целом все функционально. Водитель защищен рубкой от встречного ветра и брызг. В дождь кормовой кокпит закрывается ходовым тентом с мягкими стеклами; он не протекает и не растягивается при намокании. Качество изготовления не вызывает нареканий. Как говорится, «костюмчик сидит».

А вот с обзорностью – проблемы: правая носовая стойка рубки, форма которой выбиралась, исходя из дизайнерских приоритетов, мешает водителю смотреть по курсу. При ходе в узкостях, особенно при плохой видимости, при швартовке приходится выглядывать, как из-за угла, или привставать над крышей рубки.

В практичности металлического корпуса (днище – 4 мм) мы убедились в конце навигации, когда вытащили лодку на трейлере. После трехкратного навала под веслами на ржавые сваи под водой, после дрейфа в сильный ветер на каменную луду на днище не осталось практически никаких следов, лишь мелкая бороздка, как от сорвавшегося сверла. К тому же за все время хранения на воде корпус практически не оброс.

К пике формы

Пройдя первые часы обкатки, мотор стал быстро мужать, подбираясь к номинальному 6000 об/мин, 

Высота кормового релинга нам показалась чрезмерной



Для жесткого крепления аккумулятора на ходу удобно использовать резиновые хомуты от «Жигулей»



уже начал подавать голос – 85 дБ(А). Разгон стал более энергичным, но все же с некоторой задумчивостью четырехтактника. И лодка разгоняется бодрее, динамичнее и идет по-другому. Возможный переход от легкой рыси к галопу делает лодку более интересной для водителя, появляется спортивный азарт. Лодка ввинчивается в поворот и цепко держится на дуге, будто ведешь циркулем по воде. В левый поворот идет более охотно, чем в правый. А в глубоком вираже, следуя законам физики, допускает заметный внутренний крен и ложится на борт. Нужный баланс остойчивости в повороте лодки с повышенным центром тяжести из-за рубки здесь как раз и обеспечивают выпукло-килеватые обводы корпуса. На прямой же корпус по-прежнему отменно держит дорогу.

С ростом скорости становится тесно в узком заливе, тянет на простор плеса. Волновую гребенку до полуметра проскакиваешь незаметно, как на хорошей дорогой подвеске. На волне выше трех четвертей метра к плавной раскатке корпуса начинают примешиваться удары, которые уже надо отрабатывать ручкой газа. Но подвеску «пробивает» только на встречных курсах, по волне же можно лететь вплоть до метровой высоты, почти не снижая скорости.

Со штатным винтом лодка разгоняется до 59 км/ч, причем с увеличением нагрузки скорость практически не падает. Мотор быстро добирается до предельных 6200 об/мин и начинает дергаться на ограничителе. Штатный винт явно легковат.

Перебираю шаги, материалы, фирмы винтов. «Suzuki» «проглатывает» 17-,

19-, 21-дюймовый шаг, скорость растет, но все равно мотор упирается в ограничитель и дергается, как собака на поводке. Тень самурая витает у меня за спиной и будто просит – еще-еще!

В очередной раз гребу к отмелому берегу (кстати, «под веслом» лодка идет очень тяжело, а в ветер, когда парусит рубка – вообще беда) и меняю винт на «мичиганскую» экзотику – стальной трехлопастной «Ballistic» с шагом 24” и диаметром 13.5”. Это предельные размеры, лопасти уже проходят впрыток к компенсатору момента.

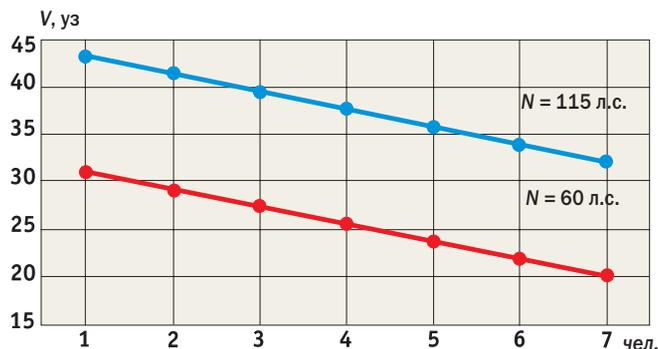
Опять выгребая на чистую воду и включаю передачу. Мотор начинает работать «внатяг», меняет тенор на баритон и проходит все промежуточные частоты с заметным опережением по скорости, по сравнению с соперниками. Чтобы «поддать коксу», посылаю ручку



Крышку кормового дивана можно открыть, только сняв мягкую подушку



Зависимость скорости от нагрузки при разной мощности



газа до упора, мотор какие-то мгновения еще раскручивается: 69, 73, 75 и вот 76.5 км/ч! Это пока лучший результат на лодке общим водоизмещением более 1200 кг. Вода за кормой пылит, вот это настоящий драйв!

Но и на этой скорости сохраняется взаимопонимание между лодкой и водителем, баланс между спортивным задором и комфортабельной надежностью.

Именно последний вариант винта эффективен и для повседневной эксплуатации. Например, на средней частоте в 4000–4500 об/мин, где уже при развитом глиссировании еще находится наиболее приемлемый расход двигателя в 18–20 л/ч, можно получить высокую среднюю скорость в 47–55 км/ч.

Как раз в этом проявляются самые яркие достоинства моторов серии «Suzuki DF90/115». За счет газораспределительной системы типа «ДОНС» и механизма двойной редукции двигатель с последовательным электронным впрыском получается очень «эластичным», обеспечивает эффективное движение лодки именно в режиме низких и средних частот.

Когда узнаешь о тех или иных особенностях новой модели подвесника вне связи с конкретной лодкой, трудно представить его возможности. Двойная редукция модели «DF115» со смещенным дейдвудным валом действительно позволила сделать мотор очень компактным. При всей своей мощности он не смотрится громадиной на корме, максимально подтянут к транцу и по некоторым компоновочным размерениям меньше своих одноклассников. При весе в 189 кг он легко управляется и поднимается из воды. Главное, что мотор динамически очень хорошо уравновешен и на корпус судна передается минимум вибраций.

Говоря об особенностях обслуживания подвесника, мы не можем не упомянуть об одном неудачном опыте. Когда на переходе запищал зуммер, предупреждающий о необходимости

профилактической смены масла через 20 ходовых часов, мы решили это сделать у ближайшего берега, благо необходимая емкость и для слива старого, и запас свежего масла у нас были с собой. Прodelав эту нехитрую операцию, мы с огорчением обнаружили, что значительно превысили необходимый уровень и теперь мотор не заведется. Дело в том, что сливное отверстие картера находится практически на уровне воды. А если мотор стоит не строго вертикально, все старое масло из двигателя слить трудно. Пришлось изрядно повозиться, чтобы откачать из картера излишки масла. Так что делать все это лучше не на воде!

Уже глубокой осенью, с первыми зябкими утренниками, мы оценили и систему холодного запуска. Мотор всегда запускался с первого ключа, мгновенно – иногда, если несколько дней не использовался, слегка подымяв первые секунды. После 30 ходовых часов полная обкатка еще не закончена, двигатель мужае, набирает силу. На полных режимах сейчас он расходовал около 40 л/ч. После завершения полной обкатки эта цифра должна уменьшиться.

После часового выхода, когда лодка ходила на разных режимах, нам хватало одной канистры АИ-95, чтобы опять долить бак до полного.

С полным экипажем на борту (семь человек) лодка разогналась приблизительно до 55 км/ч.

За полтора месяца, проведенных на воде, «Suzuki» не вызвал никаких нареканий. Это по-японски правильный мотор, который, кажется, на борту лодки устанавливает свою высокую планку качества.

Свой путь

Итак, кто ты, новичок «Dorado»?

Фамильные признаки семьи «Silver» налицо. Он продолжает хорошо зарекомендовавшую себя для условий Северной Европы концепцию компо-

зитных (алюминий плюс стеклопластик) катеров – «AluFibre». От близких родственников – открытых мотолодок «Hawk-540» – его отличает прежде всего наличие рубки. И это не римейк на тему конуроподобного «Hawk-DC HT»; нет в нем беспешности «Fox» или домовитости «Eagle Star Cabin». А что же одноклассники?

Среди прошлых школьных друзей это, как ни странно, может быть добрая старая «Ладога-2», а среди нынешних моделей найти подобное трудно, они просто «остались на второй год».

Новый «Silver» – лодка яркая, стильная, с изюминкой. Кажется, что она сама находит своего владельца среди людей среднего класса и знает его в лицо: это успешный и уверенный в себе человек за тридцать, в котором еще не утих спортивный азарт и дух соперничества, но в то же время он уже понимает толк в комфорте и качестве. Она очень точно настроена на климатические условия нашего мягкого Севера и средней полосы,

И предпочитает «Dorado» не узкие извилистые протоки или тесноту закрытого водоема, а легкое бездорожье свободной воды. Словом, этакий «прибрежный проходимец» или, по автомобильной терминологии, кроссовер. И по цене он вполне соответствует этому классу – около 900 тыс. руб., или 25 тыс. евро (540 300 руб. – корпус в базовой комплектации плюс 324 990 руб. – двигатель «DF115»).

По нынешним российским реалиям, это лодка среднего бизнес-класса.

Из предлагаемых модификаций мы выбрали для испытаний модель для активного семейного отдыха. Но производитель предлагает и чисто рыболовную модель – без кормового дивана, со вторым пультом и креслом по левому борту, с полным пакетом оснащения для троллинга. Именно она может быть актуальна, например, для финских рыболовов, увлекающихся ловлей

Скорость, км/ч, моторолки «Silver Dorado» с различными винтами

(ПМ – четырехтактный «Suzuki DF115». Нагрузка – 1 чел. плюс 100 л топлива, полное снабжение плюс багаж – 300 кг. Скорость ветра – 5–7 м/с, высота волны – 0,2–0,3 м; место испытаний – оз. Вуокса)

Обороты	ГВ «Suzuki», Al		ГВ «Solas», Al, 19×13”	ГВ «Solas HR Titan», сталь, 19×13 7/8”	ГВ «Michigan Ballistic», сталь, 24×13 1/2”
	штатный 17×14”	19×14”			
1000	6.8/6.1*	7.0/6.5	6.9/6.2	7.0/6.3	7.5/7.3
2000	11.0/10.5	11.7/11.2	11.2/10.5	11.2/11.0	11.7/11.9
3000	15.6/15.2	21.0**/18.9	15.7/15.5	18.2/18.6	25.9**/28.7**
4000	35.5**/33.8**	42.3/39.5**	37.5**/35.3**	37.0**/36.2**	48.2/48.1
4500	43.3/42.0	49.0/46.5	44.8/43.3	45.0/44.3	55.1/55.1
5000	48.7/47.5	54.6/53.7	51.3/49.9	51.5/51.1	62.3/61.7
5500	53.2/52.5	59.6/57.5	56.7/54.9	56.9/56.0	69.5/68.7
6000	57.5/56.4	65.1/63.3	61.1/59.6	64.3/64.1	71.2/72.4
6100	–	–	–	–	76.7/75.5
6150	–	66.8/65.9	–	–	–
6200	60.0/59.0	67.7/67.3	63.6/62.1	67.8/67.3	–

* В числителе – скорость по ветру, в знаменателе – против ветра.

** После изменения угла откидки от транца на одно деление.

хищника в прибрежных водах залива. У нас же в связи с запретами на ловлю под мотором выбирать такую рыболовную модель это уже проблема нравственная.

Провал на рынке многих лодочных премьер сегодня объясняется, очевидно, стремлением проектировщика создать идеальную лодку для максимальных возможных вариантов использования. А идеальная лодка существует только в воображении конструктора. Нас же

Достоинства:

- яркий современный дизайн;
- высокое качество изготовления и покраски корпуса;
- хорошо защищенная от непогоды светлая рубка, просторный кокпит;
- удобство выхода на берег;
- высокие динамические и мореходные качества;
- плавный выход на глиссирование;
- эффективность эксплуатации на средних оборотах;
- удачное сочетание корпуса и мотора;
- низкий уровень шума и вибраций.

Недостатки:

- ограниченный обзор с места водителя;
- отсутствие вдоль бортов небольших карманов, бардачков, сеток и т. п.;
- недостаточная вместимость и ширина бортовых диванов, отсутствие мягких спинок;
- неудачное расположение огнетушителя;
- «хлипкость» носового и чрезмерная высота кормового релингов.



привлекает то, что задевает – счастье всегда конкретно.

Попробуем определить, что в сухом остатке. Каждый будущий покупатель должен сам определить, на что он может закрыть глаза, а на что нет. Тем более что любая свежая модель еще

будет дорабатываться в течение всего производства.

Сегодня на «Dorado» выстроилась очередь на полгода вперед. Наверное, в этом и состоит секрет успеха – угадать конкретного покупателя. Ну, с хитом вас, господин «Silver»!

Комментарий производителя

Любая лодка, любой катер – это набор компромиссов. Нет и, пожалуй, не будет создано абсолютно универсальное изделие. Всегда приходится жертвовать одним ради чего-то другого. Задача в том, чтобы сделать наиболее сбалансированный продукт. В данном случае, кажется, мы получили хороший результат, достигнув разумного баланса между основными критериями: дизайн; функциональность; цена; качество.

Мы не претендуем на то, чтобы «Dorado» понравился и устроил всех любителей-водномоторников, но очень надеемся, что те, кто приобрел этот катер, останутся им довольны, а разумные пожелания и конструктивную критику мы обязательно учтем и в процессе производства будем вносить в конструкцию возможные изменения.

Президент «Yachting Russia Club» Виктор Кожин