

Артём Лисочкин

Фото Данила Богданова и Тараса Туровца



«Velvette 25 Euphoria»: крепкие мускулы, покладистый характер

Рожденный за океаном термин «muscle boat» понятен, наверное, и без дополнительного перевода. При создании новой модели конструкторы и дизайнеры казанской компании «Velvette Marine» были явно нацелены на упомянутую категорию, хотя в итоге получился не тупой «качок», склонный к постоянной агрессии и поминутно бахвалящийся своей рельефной мускулатурой, а, если продолжать параллели с людьми, скорее добродушный силач — пусть и не чуждый амбициям, но дружелюбный к окружающим и готовый применять силу лишь по мере необходимости.



«Velvette 20 Image», который мы использовали в качестве лодки сопровождения, со времени редакционного теста подвергся основательному рестайлингу

У нас уже была возможность убедиться в том, что «Velvette Marine» способна в кратчайшие сроки создать «с нуля» высокотехнологичный и конкурентоспособный продукт — меньше чем через год после того, как на «мерной миле «КиЯ» побывал 6-метровый «Velvette

20 Image» (см. № 209), мы уже тестировали в столице Татарстана компактную моторную яхту «Velvette 29 Envу» длиной 8,9 м, с рекордной быстротой проделавшую путь от трехмерных компьютерных моделей до «живого» серийного образца (отчет — в № 216). В нынешнем году ситуация повторилась один в один — первый экземпляр «25-го», существовавший прошлой осенью лишь в виде чертежей и дизайнерских эскизов, был предоставлен на редакционный тест в самом начале навигации, едва только на Волге закончились ледоход и паводок.

Основные данные катера «Velvette 25 Euphoria»

Длина габаритная, м	7.7
Ширина, м	2.55
Осадка, м	0.8
Килеватость, град.: на транце на миделе	19 22
Сухой вес, кг	1850
Емкость, л: топливного бака водяного танка	270 50
Высота подволока каюты, м	1.39
Мощность двигателя, л.с.: максимальная минимальная рекомендуемая	375 220 300
Тип привода	пов.-угл. колонка
Пассажировмест., чел.	8
Кол-во спальных мест	2+1
Грузоподъемность, кг	1500
Цена, тыс. руб.	От 1930

Я на солнышке лежу...

И быстрота, и сам подход к созданию новой модели несколько напоминают артиллерийскую «вилку»: поразив две отстоящие друг от друга цели, в третью, расположенную между ними, можно положить снаряд с ювелирной точностью. Примерно так и ро-

дилась концепция «Velvette 25 Euphoria»: проведенные маркетинговыми специалистами компании исследования показали, что многим потенциальным потребителям необходима некая «золотая середина» между чисто прогулочным «20 Image» и крейсерским

единый цельный образ, несет одновременно «украшательские» и сугубо практические функции, и ни дюйма свободного пространства не пропадает зря.

В подтверждение того, что «художники» работали в тесном сотрудничестве с «моряками»,

там остается немало места для прочей поклажи.

Как и в случае с «29-м», мы опять сбились со счета, открывая всевозможные рундучки и бардачки — объем багажных отделений, большая часть которых упрятана под диванами кокпита и



«29 Envу». Требовался, в принципе, все тот же «cuddy cabin» с небольшой носовой каютой, что и «20-й», предназначенный в основном для скоростных прогулок и походов выходного дня, но более просторный, вместительный и комфортабельный, и, что самое главное — с «солнечными» лежаками и большой купальной платформой.

То, что в итоге получилось, на наш взгляд, ближе все-таки к «29-му» — и не только из-за стационарного мотора. Прежде всего такое впечатление создается благодаря шикарному интерьеру (который, впрочем, при компоновке «cuddy cabin» с равным успехом можно именовать и экстерьером). «Velvette Marine» еще раз доказала, что декларированный ею принцип «функциональная эстетика» — отнюдь не пустой звук, и в качестве наглядного свидетельства вполне достаточно хотя бы фотоснимков, сделанных в ходе теста. Вряд ли кто оспорит, что лодка попросту красива и невольно притягивает взгляд, но никакого «дизайна ради дизайна» — подавляющее большинство конструктивных элементов, складывающихся в

приведем хотя бы два примера из категории мелочей (впрочем, как раз из всяких мелочей нередко и складывается общее впечатление о лодке!).

При обилии мягких подушек, на которые жаль наступать даже в специальных «палубных» туфлях, нередко возникают сложности при входе в лодку с причала, но здесь, быстро сняв пару узких подушек сбоку от моторного капота (которые удерживаются на месте лишь благодаря своей хитроумной конфигурации), можно пройти в кокпит с широкой купальной платформой по образовавшейся ступенчатой «тропке» с нескользящим покрытием (доступ в кокпит с носовой палубы осуществляется через откидную «форточку» ветрового стекла — единственно, нам показалось, что отформованная на переборке лесенка малость крутовата, а ее ступеньки отстоят далеко по высоте друг от друга, что может вызвать некоторые затруднения у дам). Съемный столик в кокпите, сложенный пополам, вместе с трубчатыми стойками убирается «по-походному» в штатную отформовку рундучка на крышке капота, и при этом

каюты, здесь, пожалуй, даже превышает требуемый для «похода выходного дня». Кстати, один из рундучков в каюте, снабженный отдельной крышкой, вполне может претендовать на роль изотер-



Результаты испытаний катера «Velvette 25 Euphoria»

(нагрузка — 1 чел. плюс 180 л топлива, ходовой тент убран, ГВ — алюминиевые трехлопастные шагом 20 дюймов Bravo III, скорость ветра — 0–2 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 27°C, темп. воды — 13°, место испытаний — Куйбышевское водохранилище, Казань)

Об/мин	Скорость уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)
630	0.0 (0.0)	67
630	2.8 (5.1)	68
1000	4.5 (8.4)	71
1500	6.2 (11.4)	74
2000	7.5 (13.9)	73
2500	9.2 (17.1)	77
3000	15.2 (28.2)	81
3500	22.3 (41.2)	84
4000	27.4 (50.7)	85
4500	29.6 (54.7)	88
5000	34.5 (63.9)	88



мического ящика, если снабдить его соответствующей теплоизоляцией, хотя в «хозяйственной» тумбе с мойкой-умывальником, органично вписавшейся в полукруглый интерьер кокпита, предусмотрено место для установки «нормального» 50-литрового холодильника. Водопроводная система «25-го» включает также транцевый душ — куда ж без него на такой «пляжной» посудине! А вот газовой или спиртовой камбузной плитки нет, и при крепко сбитой, заранее продуманной планировке поставить ее, не нарушая целостности общей картины, вроде бы и некуда.

Каюта внутри выглядит несколько меньше, чем ожидалось, однако габариты спального места, окаймленного мягкими спинками и полочкой для мелочей — «два на два» — более чем достаточны, а, сидя на диване, не упираешься в потолок головой. Впрочем, каюта на такой лодке используется в основном для ночлега или в качестве временного убежища в непогоду — для «посиделок» предназначен просторный комфортабельный кокпит. В «походном» положении подковообразный диван огибают столик на половину его окружности, а, если откинуть вперед сдвоенную спинку правого пассажирского сиденья (блестящее решение!), то и вовсе на три чет-

верти. А вот развернуть к прочим участникам круглого стола председательское (т.е. водительское) кресло удалось не без труда — мешал правый подлокотник, но это уже издержки первого опытного образца.

При всем своем «интернациональном» облике, вообще характерном для продукции «Velvette Marine» (большинство людей, которым мы показывали фотографии с теста, опять высказывали неуверенные предположения, что лодка то ли американская, то ли итальянская), «Euphoria», тем не менее, отличается рядом узнаваемых черт — пусть в основном из мелочей, но мелочей довольно эффектных.

Взять хотя бы «солнечные» лежаки, выглядящие здесь не опцией, а неотъемлемыми частями экстерьера. Кормовой, на крышке капота, относительно велик и скорее предназначен для детей (да и скатятся они с него в случае чего не за борт, а на все те мягкие подушки!), а вот два носовых матраса полноразмерны и разделены оригинальным каплевидным «островком», в который встроены потолочный люк каюты и два ряда хромированных подстаканников, навевающих смутные ассоциации с вертикальными выхлопными патрубками американского хот-рода. Из той же оперы — сверкающие

фигурные накладки в корме, изображающие то ли языки пламени, то ли волны (впрочем, и здесь эстетика функциональна — это «всего лишь» декоративные решетки воздухозаборников и вентиляционных дефлекторов моторного отсека).

Все в тему: сам облик лодки явственно намекает на то, что она хоть и готова время от времени исполнять роль плавучего пляжа, главная задача у нее все же другая. Даже стоя у причала, «25-й» хищно приседает на корму, словно готовый в любой момент выскочить из воды, и недвусмысленно демонстрирует зазубрину поперечного редана на скуле.

Поиграем мускулами?

Если говорить о «физической подготовке» головного образца, предоставленного для редакционного теста, то она оказалась далеко не предельной — в моторном отсеке был установлен бензиновый «MerCruiser 5.0 MPI» мощностью «всего лишь» 260 л.с., в то время как в «топовом» варианте конструкторы рассчитывали на 375-сильный мотор. Если учесть, что фактическая длина корпуса без купальной платформы составляет здесь 6.8 м, это весьма и весьма серьезно.

Дизайн приборной панели с фирменными «торпедообразными» отформовками под стрелочные приборы, парой подстаканников и регулирующимся по наклону штурвалом не только привлекателен, но и вполне эргономичен; понравилось, что слева предусмотрительно оставлено место для «навигации». При желании можно использовать не только один универсальный аппарат, но и пару специализированных — скажем, установить друг над другом отдельные картплоттер и эхолот, хотя и с относительно компактными экранами. Правда, посадка водителя при «штатном» положении кресла оказывается чересчур низкой, а, если сесть на откинутый валик сиденья, да еще и приподнять ре-



гулирующееся кресло на стойке, ноги перестают доставать до подножки под пультом (по крайней мере, при росте 174 см). Поскольку лодка достаточно резвая и, как позже выяснилось, вполне допускает «безбашенное» маневрирование, хотелось бы раскрепиться за рулем понадежней...

Даже при самой высокой посадке наблюдать за обстановкой по курсу приходится через довольно высокое ветровое стекло. Нам сообщили, что на последующих образцах оно будет ниже, что не только придаст лодке еще более стремительный «спортивный» силуэт, но и облегчит швартовку в одиночку — на протестированном образце дотянуться с водительского места до причала из-за высокой боковой секции было затруднительно. Но даже после такой модернизации хотелось бы видеть на «лобовике» дворники, а также приличествующую лодке такого класса «каленку» вместо плексигласа.

Заглянули и под капот. Доступ к мотору прекрасный — для беглой инспекции моторного отсека достаточно откинуть кормовой лежак и крышку капота со встроенным рундучком для столика, снабженные газонаполненными стойками, а при необходимости легко снять и переднюю часть кожуха, после чего двигатель

— как на ладони. Отсек, естественно, оборудован принудительной вентиляцией.

Единственно, несколько смутит скромный размер аккумулятора практически «автомобильной» емкости 75 А·ч. Для стартера хватит с лихвой, но с учетом всего «света» (опционно возможна установка даже носовых фар), CD-плеера, «навигации» и, тем более, холодильника хотелось бы видеть батарею помощнее, а лучше всего две. Не совсем достаточной показалась шумоизоляция — соответствующий «пирог» имеется лишь на крышке капота. Замеры уровня шума прибором и субъективные ощущения это предположение подтвердили. На холостых оборотах мотор ведет себя довольно тихо, но на полном ходу в кокпите его басовитые, и при этом звонкие нотки довольно-таки ощутимы.

Первый же выход в одиночку показал, что кормовой дифферент в переходном режиме явно великоват — что при разгоне, что при сбросе газа. Даже если привстать с водительского кресла, нос перекрывает линию горизонта. Подобное поведение, в общем-то, вполне нормально для относительно коротких лодок со «стационаром», и обычно успешно «лечится» при помощи

+	<ul style="list-style-type: none"> • притягивающая взгляд внешность • продуманная планировка с обилием багажных отсеков • высокий уровень комфорта • предсказуемое и безопасное поведение на воде • возможность перевозки на трейлере (ширина — 2.55 м)
-	<ul style="list-style-type: none"> • значительный кормовой дифферент в переходном режиме • отсутствие дополнительной подножки под штурвалом • отсутствие в «базе» стеклоочистителей • отсутствие в «базе» транцевых плит

управляемых транцевых плит, но таковых на «25-м» почему-то не оказалось. Что ни говорите, но на лодке такого класса плиты или интерцепторы должны входить в стандартную комплектацию! А кроме того, на наш взгляд, доста-



точно простой дополнительной мерой может быть изначально большее «занурение» колонки при ее установке на транец — в пользу такого предположения говорит тот факт, что на полном ходу лодка шла с оптимальным ходовым дифферентом с максимально «поджатой» колонкой, а при попытках ее «отпустить» начинала слегка дельфинировать. Впрочем, напомним, что мы имели дело с первым, прак-

(4–5 с против 7–8 с) мы бы отнесли скорее на счет не дополнительной нагрузки, а изменившейся центровки. Думается, что с 22-дюймовыми винтами мы вполне преодолели бы отметку в 70 км/ч даже при необкатанном 260-сильном моторе.

Давать прогнозы скоростных показателей с двигателем максимально разрешенной мощности (375 л.с.) не беремся, но вполне обоснованно можем предполо-

сажиров (да и прочие незакрепленные предметы) не стаскивает вбок. Указателя с шариком, как на самолете, у нас не было, но его роль с успехом исполнила бутылка с минералкой, воткнутая в подстаканник на приборной панели — уровень воды в ней держался на виражах практически параллельно палубе. Единственная ситуация, когда стоит попросить пассажиров держаться как следует — это при «резаном» повороте под сброс и быстрое прибавление газа, но даже такой маневр, который без должной подготовки выполнять не советуем, не вызывает пугающих побочных эффектов, все в целом прогнозируемо и безопасно.

Волну, разведенную при помощи загруженного до предела 6-метрового «Velvette 20 Image» с намеренно откинутым мотором, «25-й» преодолевает мягко, и попытки совершить эффектный прыжок с полного хода вскоре пришлось оставить. Отвести душу автору этих строк удалось, лишь поменявшись местами с водителем «20-го». Заодно, следуя параллельным курсом, убедился, что поперечный редан обратной стреловидности исправно «работает» — в корму от отбрасываемых с его ступеньки струй явно наблюдается свободная от воды пустота.

Резюме

Эффектная внешность порой бывает обманчивой, но в данном случае, несмотря на то, что нам пришлось иметь дело с первым опытным образцом новой модели, вновь можно с уверенностью говорить о полном успехе казанской компании. То, как лодка выглядит, вполне соответствует тому, что она может — и наоборот. Поэтому новинка, особенно после внесения ряда легко осуществимых доработок, явно должна приглянуться тем, кто ценит в лодках не только их потребительские качества, но и впечатление, которое они производят на окружающих. Не самое плохое, в общем-то, качество...

тически опытным образцом, едва успевшим пройти заводские испытания, и конструкторы пообещали подумать над этим вопросом.

Установленные на «Bravo III» 20-дюймовые соосные винты противоположного вращения оказались чересчур «легкими» — на полном газу стрелка тахометра быстро перескакивала отметку 5000 об/мин (при норме порядка 4800 об/мин), после чего начинал пищать сигнализатор «перекрута». По этой причине частоту вращения мотора при проведении скоростных замеров пришлось искусственно ограничить величиной 5000 об/мин, и достигнутая скорость что на легке, что с нагрузкой 6 чел. совпала буквально «до десятых» — 63.9 км/ч; разницу во времени выхода на глиссирование

что и на более быстрых ходах «Euphoria» никаких проблем не создаст — «скоростные резервы» у корпуса явно имеются немалые. В частности, в качестве одного из приемов проверки запаса по стабильности хода мы использовали проходы на высоких скоростях по продольной кильватерной волне от катера сопровождения, подставляя под ее острый гребень то левую, то правую половину днища, а то и вовсе резали его вдоль форштевня и килем, выходя на запредельно низкие величины смоченной поверхности — никаких пугающих кренов, зарыскиваний или попыток «залипнуть» скулой.

И при плавных, и при довольно резких поворотах корпус «автоматически» ложится в оптимальный с точки зрения комфорта крен, поэтому пас-



Катер «Velvette 25 Euphoria» предоставлен для испытаний компанией «Velvette Marine»: 420061, г. Казань, ул. Чистопольская, 85, офис № 9, тел./факс (843) 522-4914, 527-6948 info@velvette.ru, sale@velvette.ru, www.velvette.ru