



Финские лодки времен минимализма

Алексей Даняев.

Фото автора и Кари Вилена

Чем отличается хороший механизм от плохого? Прежде всего надежностью. Когда внезапно усложнятся, ухудшатся условия эксплуатации, плохой механизм готов отказаться в любой момент, оставив нас наедине с нашими проблемами. Хороший в такой ситуации будет скрипеть, пыть, но продолжит работать более или менее успешно до появления первой «убитой» детали.

Экономика – по сути тот же рукотворный механизм, и в стабильном обществе все ее институты стремятся поддерживать статус-кво даже во времена случающихся кризисов. Финское малотоннажное судостроение демонстрирует удивительную живучесть. В ситуации, когда из-за финансовых проблем отменяются некоторые американские и азиатские бот-шоу, закрываются и продаются лодочные производства, финны изо всех сил стараются следовать заведенному порядку. Да, часть независимых прежде компаний «прячется под крыло» более устойчивых коллег, некоторые меняют направление основной деятельности, все стремятся сократить издержки, предлагая более простой и функциональный товар, но неизменно желание сохранить марку, традицию, наработанную технологию.

Вслед за довольно успешной зимней выставкой «Vene-09» ассоциация финских судостроителей «Finnboat», опять же сообразно традиции, провела в местечке Тюрвянто на озере Ванаявеси очередные июньские «покатушки» для большой группы европейских журналистов. Независимой оценке потребительских качеств подверглись около 30 новых моторных и гребных лодок до 6–7 м длиной, преимущественно открытой и полуоткрытой компоновок. Скажем сразу, тенденция к упрощению конструкции в лодках этого года, отмеченная в феврале, стала явно заметной здесь, что не сказало, впрочем, на их неизменно высоких ходовых качествах. Попробуем в этом обзоре вычленить основные направления, по которым двинулись финские конструкторы при плотном участии маркетологов, выявляя сущность, как водится, в сравнении конкурирующих пар.

По алюминиевым рельсам

Финский «алюминий» традиционно известен нам в многолетнем противостоянии «Silver»–«Buster». Обе эти компании не замедлили показать себя журналистам, остальные, видимо, новинок не наработали. Впрочем, новинки от «Inha Works» были условными – «Buster XXL» и рубочный «Buster AWC» уже были представлены публике в прошлом году. Модификации подверглись некоторые дельные вещи и элементы обстройки. В целом обе модели явили торжество модульного подхода к опционному оборудованию. Все банки-рундуки выполнены в виде съемных ящиков из формованного полиэтилена, кормовой диван сдвигается на направляющих (явно подсмотрено у «Aquador 25WAe»), освобождая доступ к транцу. Стекла обдуваются потоком, поступающим из наружного воздухозаборника либо от компактного отопителя. Покрытие фанерного пайола кокпита гарантированно не скользит даже на морозе. Исполнение всех деталей оборудования в высшей степени «фирменное» – либо прессованный пластик, либо алюминиевый профиль, сварных швов снаружи не видно нигде. В этом заметен результат основательной реконструкции производства, про-



«Buster XXL» в обоих вариантах компоновки доведен до технологического совершенства: отсутствие острых углов, модульное оборудование, эксклюзивные дельные вещи

деланной около года назад. Деньги в технологическую оснастку были вложены, очевидно, немалые и вовремя, еще до кризиса, так что сейчас «Бустерам» остается делать ставку на успешную продажу наработанного.

Рубочный «Buster AWC» приобрел новый двухсекционный люк в крыше. Усовершенствованный механизм запорного устройства можно теперь открывать одной рукой, надежно фиксируя в любом положении. Характерно, что, несмотря на обретенную рубку, эргономичную, основательно сделанную и хорошо изолирующую внутреннее пространство, 6.3-метровый «AWC» так и не обрел черт «настоящего» крейсера. Легкость оборудования, унифицированного с открытыми моделями, простота носового спального отсека дают понять, что при всей

своей «вылизанности» это лодка скорее утилитарного назначения, она готова верно служить вам, не претендуя на исключительное внимание к своей персоне. При немалой, в общем, цене в 37 000 евро.

«Silver Boats Ltd», храня верность идеологии alufibre (по нашему – «алюмопластик»), на унификацию не пошли, а предложили на пробу сразу четыре новые модификации на основе отработанных корпусов – одноконсольные версии «Fox» и «Eagle», и двухконсольные – «Shark» и тот же «Eagle». Немного, в угоду модному в последние годы геометризму с его гранеными формами и шаровой окраской панелей, сменился стиль палубной секции. Скромно, без помпезных премьер в духе гоночной машины «Кондора», зато на любой вкус и по демократич-

ным для европейца ценам. Компромиссы даром не проходят: асимметричная консоль нового «Фокса», освободив длинный проход по левому борту, все же кажется узковатой, и ветер вольно треплет водителя за плечи, и металлическая фурнитура не столь серьезна по сравнению с конкурентами из «Inha Works». Но доскональное знание конструкторами своих корпусов дало возможность выдать безукоризненный по ходовым качествам продукт. На полуметровой волне, по которой «Buster XXL» под полными 115 силами «валил» под 70 км/ч, как танк, глухо сотрясаясь корпусом (очень кстати пришлось подпружиненные кресла), «Eagle 650» изящно и плавно гарцевал, лишь изредка испытывая незначительные удары при той же предельной скорости, ценой дополнительных



«Silver Boats» гибко реагирует на колебания спроса, разнообразия компоновки пластиковых палуб и комплектацию для все тех же хорошо отработанных корпусов



«Yamarin 61CC» – современность и «ретро» при отличной эргономике и высокой энерговооруженности. Дружная работа всего коллектива создателей, от художника до маркетолога.



20 л.с. от сладкоголового «Verado-135». Управляемость «Сильвера» при этом была на высоте – он позволял выполнять любые маневры вдоль и поперек гребней, так что захватывало дух, и при этом четко отзывался на малые отклонения руля и ручки газа.

Внимание к деталям

Среди пластикового маломера наиболее заинтриговала пара «Yamarin» – «АМТ» по нескольким причинам. Первые, давние партнеры моторостроителей «Yamaha», строят свой модельный ряд уже давно, и понемногу проникают и на российский рынок через своего московского дилера «Yamaha CIS». Моторные лодки «Yamarin», производимые компанией «Konekesko», отличает высокое качество исполнения, разнообразие дополнительной комплектации и прекрасные ходовые качества. А вот «АМТ» по-прежнему остается темной лошадкой финского судостроения. Года три назад конструктор Аймо Мустанен, основатель бренда «АМТ», отделил свое производство-субконтрактор от «Konekesko» и начал развивать собственное направление. Если его первые открытые модели идеологически повторяли «Yamarin», но с упором на более высокую эргономичность и качество дельных вещей, чем и привлекали внимание, то в этот непростой год все как будто перевернулось. Открытые «АМТ 160R» и «170BRs» выглядели просто, в чем-то даже простецки – никаких тиковых палуб и массивной фурнитуры, «нескользяк» – серый шагреньевый, напыленный на палубу, кромки вырезов оставлены неприкрытыми. «Yamarin» же, похоже, постарался перенять у

«АМТ» концепцию под названием «все сделать весомо и зримо». Он был представлен только одной новой одноконсольной моделью «Yamarin 61CC», но, по мнению сразу нескольких журналистов, это была одна из лучших премьер флот-шоу.

На новом «Yamarin 61CC», казалось, все было сделано с каким-то намеренным преувеличением: круто изогнутые линии кокпита и консоли, выпуклые панели, пухлые подушки в чехлах из ткани (не банального кожзама!), массивный хромированный держатель кранцев. Но преувеличение сделано в точную меру, так что не возникало ощущения кича. Цветовая гамма спокойная и гармоничная; штурвал с матовыми алюминиевыми накладками разработан специально для «Yamarin». Чувствовалась предварительная работа художника над образом лодки, который сумел выдержать верный тон легкой стилизации кокпита под «ретро» при вполне модном внешнем силуэте. Лодка также оказалась удивительно удобной для пребывания на ней. Чтобы забраться в нее, не пришлось наступать на подушку рундука – рядом нашлась ступенька с наборной тиковой накладкой, а мощный релинг не дрогнул под рукой. Под каждой крышкой рундука обнаружилась маленькая газовая пружина, охотно помогающая придерживать крышку в открытом положении (кстати, такие пружины появились и на «Buster», и на некоторых других финских лодках). На ходу лодка повела себя столь же достойно. Несмотря на небольшую, но злую волну, ни капли брызг не долетело до широченного стекла рулевой

консоли, а от встречного ветра оно защищало не хуже рубки-хардтопа. Рекомендованный мотор в 115 л.с. разогнал судно до 64 км/ч, а максимальный в 150 л.с. – до 84, при этом оно ни на миг не потеряло контакта с водителем.

Значит ли это, что «АМТ», перешедшие, кстати, под покровительство финского дилера «Honda» Стефана Брандта, проиграли соперничество с «Konekesko»? Вряд ли. Третья представленная ими каютная лодка «АМТ 200с» доказала, что Мустанен готов «пойти другим путем» и найти своего покупателя и во времена общего снижения интереса народа к маломеркам. Из прямых ее аналогов можно было бы назвать «Bella», «Flipper», «Sea Star» – та же скандинавская компоновка с кокпитом в носу и просторной каютой в кормовой части, то есть «дачный крейсер», предназначенный для доставки типичной финской семьи в удаленный летний домик на берегу озера на уикенд. Но судно от «АМТ» подкупает минималистической чистотой линий и основательностью оборудования – в отличие от открытых версий простота «каютника» не кажется примитивной, поскольку в нем использованы качественные окна и люки, подушки и сиденья благородной текстильной фактуры. Приятное ощущение оставили залитый светом просторный салон и хорошая звукоизоляция кормовой двери, отсекающая шум 150-сильной «Хонды». Предельно рационально использовано и кормовое пространство – его площадка отделена от мотора только полукруглым релингом и совершенно открыта в сторону транца. Зальет волной? Вряд ли, по-



«АМТ 200С» прост до абсолютной прозрачности, при этом столь же добротен в исполнении



тому что район плавания ограничен внутренними и прибрежными водами... Да, лодка немного погромыживает на волне, зато легкий корпус экономично глиссирует, не «валится» в поворотах и потому не нуждается в транцевых плитках. Такое вот «антикризисное предложение» по вполне приемлемой для европейцев цене в 28 000 евро.

Еще немного о самых-самых

Что еще предложили финны лодочному миру в этом году? Кратко упомянем некоторые протестированные суда по принципу «самый-самый».

На фоне общей тенденции к упрощению и унификации самым представительным выглядел «Aquador 21WA» от «Bella Veneet». Он же оказался и самым быстроходным катером шоу – под 250-сильным «Verado» катер носился во главе всей кавалькады тестируемых лодок со скоростью до 90 км/ч. И если в прошлом году аналогичный «21-й» казался перегруженным мощностью – скакал по волне и маневрировал не всегда уверенно, то в этот раз директор фирмы Раймо Соннинен, самолично

сидевший за штурвалом, довел поведение судна до абсолютно надежного.

Звание самой практичной лодки заслужила, пожалуй, «Rönnqvist Pro 590». Этим небольшим рыбацким баркасиком с традиционными для балтийского региона формами заинтересовались читатели сразу после публикации репортажа с Хельсинкской бот-шоу. Благодаря удлиненному корпусу и транцевой корме оно лихо глиссирует под 60 л.с. даже с высокой нагрузкой, не задирая носа на «горбе», а плавный развал носа позволяет ему справляться и с морской волной. Жаль, на озере таковой не нашлось. Лодку представляла компания «Konekesko», так что нашим дилерам стоит присмотреться к спросу на нее россиян.

Самой экзотической для нас финской лодкой осталась «Terhi». Несмотря на огромную популярность ее в родной стране среди рыболовов-любителей и регулярное обновление дизайна, наш человек никак не может взять в толк – чем так хорош материал АБС, из которого штампуют корпуса «Terhi»? Ни жесткости у него, ни осо-

бой ремонтпригодности... Для европейцев, впрочем, это несущественные мелочи, которые отстают перед основным преимуществом термопластика – возможности его легкой утилизации и повторного использования. Такие вот они любители чистоты своей окружающей природы.

Стоит ли финскому производителю моторных судов самого малого типа-размера – до 6–7 м – рассчитывать на сколько-нибудь заметный спрос с нашей стороны? Судя по падению продаж именно в этой части маломерного рынка – вряд ли. Но если учесть, что наш производитель аналогичных лодок, поставленный самой жизнью перед прямым вопросом «быть или не быть?», наверняка будет вынужден еще больше экономить на себестоимости либо уйдет с головой в госзаказ, то финнам есть смысл держаться за восточный сегмент. Это действительно хорошие, тщательно проработанные лодки, и ценители качества найдутся в российских пределах даже во времена вынужденного минимализма потребностей.

Веселая компания термопластиковых «Terhi» – самых экологически чистых моторок Финляндии



Шестиметровый «баркасик» «Rönnqvist» – удачное сочетание практичности и быстроходности

