

# «Quintrex 455 Coast Runner»: австралийская альтернатива

Артем Лисочкин. Фото Дениса Родионова



Несмотря на почтенный возраст, выпускающаяся до сих пор «Казанка-5М4» по-прежнему остается своеобразным эталоном 4.5-метровой мотолодки. А с тех пор, как эта лодка, по-прежнему производимая Казанским авиационным объединением им. С.П.Горбунова, заметно подтянулась по цене к продукции «частных» верфей, количество альтернатив ветерану наших водных дорог заметно увеличилось. Относится к ним и детище австралийского предприятия «Quintrex», побывавшее на нашей «мерной миле».

**П**араллели очень близки — и по основным размерениям (разве что «455-й» на 5 см длиннее и на 20 см шире), и по весу, и по компоновке — старой доброй «автомобильной» с носовой декой и передним расположением водителя. Это и неудивительно: австралийская компания, основанная в 1945 г. и занимающая первое место по объемам выпуска алюминиевых лодок на далеком южном континенте (72 открытые и каютные модели общим тиражом около 12 000 корпусов в год), разрабатывала «Quintrex 455 Coast Runner» специально с прицелом

на российский рынок, и в качестве основной иллюстрации пристрастий наших водномоторников послужила именно популярная «Казанка».

### Богатство и умеренность

Модель эта — не чисто австралийская. В Россию она поставляется в виде набора готовых корпусных деталей и собирается в Воронеже. В общем, прослеживается некоторая параллель с производимыми у нас автомобилями-иномарками, только сборка здесь не «отверточная», а «сварочная». Помимо финансово-таможенных аргументов есть у

подобной схемы производства из «полуфабрикатов» и еще одно объяснение: австралийская компания «Quintrex» располагает технологиями, позволяющими обеспечить двойную кривизну поверхностей из алюминиевого листа и придать секциям днища и бортов конфигурацию, доступную лишь при использовании стеклопластика.

На «455-м» двойная кривизна выражена не столь явно, как на некоторых моделях «Quintrex» с обводами, напоминающими «крыло чайки», но поверхности все равно имеют довольно сложную форму — на днище



1. Сварные швы местами грубоваты на вид, но их прочность сомнений не вызывает

2. «455-й» лишь немного превосходит по килеватости «Казанку-5М4»

3. Тент со съемными боковинами поставляется за отдельную плату

отзигованы продольные реданы, протянувшиеся до самого транца, а на бортах — уступы «под клинker». Сварные швы, выполненные отечественными сварщиками, местами выглядят небезупречно с точки зрения эстетики, но, по крайней мере, оснований сомневаться в их прочности нет.

В общем и целом лодка смотрится достаточно скромно, подтверждая свою «бюджетную» сущность, и на общем фоне ветровое стекло с легкой зеленоватой тонировкой и окантовкой из алюминиевого профиля выглядит просто-таки шикарно. Никаких клейм или фирменных значков мы на нем не обнаружили, но качество позволяет заподозрить его «тейлоровское» происхождение. Мало того — внутри основной окантовки по ее периметру укреплены дополнительные поручни. Казалось бы, можно держаться просто за

край стекла, но конструкторы предусмотрели случай, когда такая необходимость может возникнуть при поставленном тенте (сразу скажем, что тент здесь — опционный и поставляется за отдельную плату). Кроме того, этот поручень удобен для установки всяких навесных аксессуаров — например, «стаканов» для рыболовных удилищ.

А вот кормовые пассажиры такой роскоши лишены. Если бы не откиннутые дуги опционного тента, держаться здесь можно было бы только за голый планширь, хотя практически у транца на нем имеется пара коротеньких ручек, предназначенных то ли для переноски (что, учитывая вес лодки с мотором, довольно сомнительно), то ли для крепления швартовых концов, что, пожалуй, ближе к истине — такая же ручка установлена и на носовой деке.

Благодаря центральной от-

кидной «форточке» проход в лодку с носа не создает никаких проблем даже при отсутствии дополнительной ступеньки в кокпите. Тем более что вследствие достаточно полных носовых обводов и умеренной килеватости лодка не отличается валкостью ни на воде, ни на стоянке носом в берег.

Длина носовой деки по сравнению с той же «Казанкой» относительно невелика, а пространство под ней лишь чисто символически отделено от кокпита невысокой полупереборкой. Увы, но это единственное место, в которой поклажа более-менее надежно защищена от брызг и осадков. Кормового рундука нет — узенькое заднее сиденье удерживается на месте лишь за счет собственного веса, опираясь трубчатыми наконечниками спинки на пару пазов планширя и парой ножек — непосредственно на пайол. Снимается этот диван-



4



5



4. Дополнительный поручень на окантовке стекла — один из стандартных «предметов роскоши»

5. Купальный трапик на наклонной кормовой деке — опционный

чик буквально одним движением, открывая пространство под наклонной кормовой декой, предназначенное в первую очередь для переносных бензобаков и аккумулятора. Словом, «сухие» закрывающиеся рундуки отсутствуют — если не считать небольшого бардачка с парой откидных подстаканников на передней панели, в котором можно разместить лишь совершенней-

ского места не все ладно. Мягкое кресло размещено, на наш взгляд, далековато от панели — по крайней мере, при росте водителя 175 см, полностью откинувшись на спинку, едва удается дотянуться до штурвала кончиками пальцев, а о том, чтобы рулить коленкой, и речи быть не может. Кроме того, хочется расположиться повыше. Однако ни водительское, ни пассажирское кресла никак не регулируются, хотя исправно разворачиваются на 360°, что может быть удобно, например, на рыбалке.

Фанерный пайол, снабженный водостойким ворсовым покрытием — сплошной, и нас немало удивило отсутствие в стандартной комплектации отливной электропомпы — обычным черпаком в случае чего не воспользуешься. Пожалуй, не тот это элемент оборудования, на котором стоит экономить, особенно при такой компоновке.

Предоставленный на тест образец, равно как и большинство серийных «455-х», был неокрашен, хотя в цехе нам удалось увидеть опытный экземпляр, покрытый эмалью горячей сушки и сверкающий красно-белым глянцем — если говорить о внешности, совсем другая лодка! Правда, окраска довольно существенно сказывается на конечной цене, в то время как фирма-производитель стремится максимально удешевить свой продукт, отказываясь даже от таких необходимых вещей, как трюмная помпа.

### Налегке и с перегрузом

В день испытаний погода порадовала разнообразием условий

— от сильного ветра, скорость которого на порывах достигала 8–9 м/с, разведшего на просторе водохранилища короткую волну высотой 0.3–0.5 м, до практически полного штиля.

Что касается жесткой ветровой волны, то «Quintrex 455 Coast Runner» управлялся с ней

### Результаты испытаний мотолодки «Quintrex 455 Coast Runner»

(нагрузка — 1 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF50», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 11 1/4 и шагом 15 дюймов, скорость ветра — 4–8 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 24°C, темп. воды — 19°, место испытаний — Воронежское водохранилище, г. Воронеж)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.5 (4.6)
1000	3.1 (5.7)
1500	4.4 (8.2)
2000	5.4 (9.9)
2500	7.8 (14.4)
3000	11.1 (20.5)
3500	14.6 (27.0)
4000	17.9 (33.1)
4500	20.8 (38.5)
5000	23.6 (43.7)
5500	26.0 (48.1)
6000	28.6 (53.0)
6300	30.5 (56.4)

### Результаты испытаний «Quintrex» с нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)*
1	30.5 (56.4)
2	29.7 (54.9)**
3	28.3 (52.4)
4	26.9 (49.7)
5	25.8 (47.7)
6	25.6 (47.3)
7	25.5 (47.1)

\* С нагрузкой свыше 4 чел. — на границе дельфинирования  
 \*\* При кормовом расположении пассажира

шую мелочевку вроде документов, ключей и перчаток.

С дизайном приборной панели австралийцы не мудрствовали — решена она в сугубо утилитарном «стиле узика» (весьма, надо сказать, распространенный вариант и у многих отечественных судостроителей), хотя многочисленные приборы хорошо читаются и есть место для установки небольшого эхолота или карт-плоттера.

С эргономикой водитель-

вполне достойно — при ее высоте до 0.3 м можно было без особой тряски и ударов двигаться на полном газу даже с откинутым



6. Кормовое сиденье опирается наконечниками спинки на пару пазов планширя и на пару ножек и снимается в считанные секунды

для достижения максимальной скорости мотором. Конечно, не имея под рукой образца для сравнений, судить трудно, но нам показалось, что «455-й» идет в таких условиях все же помягче «Казанки», хотя концепция корпуса у них примерно одна и та же — «крученые» обводы с плавным подъемом скулы к носу и довольно умеренной килеватостью на транце. Разве что у «Quintrex» она несколько побольше — 10° против 8.5° у «Казанки», да и на миделе австралийская лодка тоже малость «поострее».

И обводы переменной килеватости, и «автомобильная» компоновка с передним расположением водителя предполагают изначальную носовую центровку — с нагрузкой 1–2 чел. на передних сиденьях «455-й» выходил на глиссирование лишь с чисто символическим кормовым дифферентом.

Очень хорошее впечатление оставило поведение лодки в крутых разворотах — несмотря на умеренную килеватость, корма и не думает сорваться в занос (очевидно, ее «держат» доходящие до транца продольные реданы), и корпус идет четко по намеченной траектории. Внутренний крен при этом невелик, отчего экипаж испытывает ощутимые боковые перегрузки. Даже «раскрутка» с места (руль на борту, полный газ) не заставила «Quintrex» наклониться поглубже, в том числе и с полной нагрузкой, а винт, несмотря на первоначальные опасения, вызванные протянувшимися до самой кормы реданами, не подхватывал воздух. Диаметр циркуляции составлял чуть более длины корпуса — словом, маневренность здесь на высоте.

На волне корпус ведет себя довольно тихо — хотя в носовой части днище не прикрыто изнутри пайолом, «жестяной» звон практически неощутим, слышно только плеск волны.

С нагрузкой «Quintrex» справился «на ура» — при паспортной пассажировместимости 5 чел. мы сажали в него и семейных (а если учесть поправку на троих тяжеловесов весом более 100 кг каждый, то по общему весу нагрузка тянула на восемь среднестатистических седоков), не испытывая никаких проблем с выходом на глиссирование (кстати, этот режим обеспечивается уже на скоростях порядка 24–25 км/ч, как на плоскодонке). Больше того — с каждым новым пассажиром максимальная скорость падала на все меньшую и меньшую величину. Единственно, уже с нагрузкой 4 чел. лодка при чрезмерно откинутом моторе стала проявлять некоторую склонность к дельфинированию.

С нагрузкой 2 чел. при «отпущенном» триммере максимальная скорость была достигнута при пересадке пассажира на кормовое сиденье, что, учитывая обводы переменной килеватости с более «острой» носовой частью, вполне объяснимо.

А вот чего «455-му» не хватает по сравнению с той же «Казанкой», так это нормальных

распашных весел. Представители компании-производителя сообщили, что пока они думают над этим вопросом, ведь дело не только в том, чтобы установить на планшире подключины — гребца необходимо снабдить каким-либо сиденьем, пусть даже простенькой съемной банкой.

## Резюме

Вполне достойный конкурент ветерану российских водных путей, очень близкий к нему как по основным размерениям, так и по концепции обводов, но более современный и отличающийся несколько лучшей мореходностью. Дополнительным весомым аргументом в его пользу для многих может стать высота транца 0.51 м, на которую рассчитано большинство имеющихся на рынке подвесников мощностью 40–60 л.с., в то время как «Казанка» по-прежнему ориентирована исключительно на подвесники с короткой «ногой». Кстати, на наш взгляд, максимально разрешенную мощность можно смело повысить до 60 л.с. — как показали испытания с «полтинником», обязательную тестовую программу, предусмотренную европейской сертификацией и давно взятую на вооружение испытателями «Кия», лодка выполняет с солидным запасом.

Мотолодка «Quintrex 455 Coast Runner» предоставлена для испытаний компанией «Квинтрекс Рус», г. Воронеж, тел./факс (4732) 75-5417, [tatiana@telwater.com](mailto:tatiana@telwater.com), [www.quintrexxrus.ru](http://www.quintrexxrus.ru)



- просторный кокпит
- хорошая маневренность и устойчивость хода
- неплохая мореходность для 10° на транце



- нерегулируемые передние кресла
- отсутствие «сухих» рундуков
- отсутствие в стандартной комплектации водоотливной помпы
- отсутствие распашных весел