

«Grizzly 580 DC» и



Тест-группу «Кия» нередко укоряют за малое число сравнительных тестов. В свое оправдание можем сказать, что на то есть объективные причины. И основная из них в том, что участников подобного теста – своеобразного соревнования – следует поставить в более или менее одинаковые условия, а это бывает непросто. Речь идет о целом комплексе разнообразных факторов, способных повлиять на результат – начиная от скорости ветра и высоты волны и заканчивая силовыми установками и нагрузкой. И сравнивать, понятное дело, следует в первую очередь лодки, относящиеся хотя бы примерно к одному и тому же классу.

Практически полностью выполнить это требование нам удалось под занавес прошлогодней навигации, когда мы свели на одной акватории в одно и то же время «Grizzly 580 DC» и «Gladius Sea Wind 520». Особо вездливые читатели могут сказать, что эти лодки различаются своими размерениями, отчего сравнивать их не совсем корректно. Но взглянем на эту проблему с другой стороны.

Не секрет, что при выборе мотолодки многие потребители «пляшут» от такой ее важной и дорогостоящей части, как подвесной мотор, ориентируясь как на его собственную цену, так и на уровень эксплуатационных расходов – прежде всего на расход топлива. Итак, предположим, что мы остановили свой выбор на моторе мощностью

115 л.с. (вдобавок знаем, что это должна быть четырехтактная «Yamaha»), и под него нам нужен алюминиево-пластиковый двухконсольник – относительно недорогой, но и не окончательно «бюджетный». Этому условию отвечали оба участника нашей «дуэли» – да еще, вдобавок, оптимальным для них оказался один и тот же гребной винт диаметром 13 и шагом 19 дюймов (невзирая на некоторую разницу в размерениях и весе, тут нам повезло – тахометр не обманешь). Оставалось лишь выкатить их на воду в один и тот же день и действовать в ходе испытаний идентичную нагрузку, что оказалось и вовсе простой задачей.

Надо сказать, что оба участника теста были нам довольно хорошо знакомы: «Grizzly 580» мы уже испытывали в однокон-

сольном и каютном исполнениях (см. № 217), а «Gladius Sea Wind 520» (см. № 208) – практически в том же виде, в каком он был предоставлен для сравнительных испытаний.

Двухконсольник или боурайдер?

Пока обе лодки еще стояли друг за другом в узком канале Уткиной заводи, ведущем на Большую Неву, мы, вооружившись таблицами технических данных и собственным глазомером, провели сравнение участников в статике.

Да, при той же ширине 2.15 м «Grizzly 580 DC» несколько длиннее своего «противника» по корпусу – 5.55 против 5.2 м (цифровой индекс в названии отражает здесь габаритную длину, что допускается современными правилами). На весе эта разница

«Gladius Sea Wind 520»: в равных условиях

сказалась не особо кардинально — «Gladius» легче всего лишь на 50 кг. Отсюда и большее обитаемое пространство, причем в основном за счет носового кокпита (замеры показали, что габариты основных кокпитов у обеих лодок одинаковы). На «Grizzly» он изнутри «защит» мягкими подушками по всему периметру и выглядит явно богаче — как, впрочем, и вся лодка в целом. Справедливости ради надо сказать, что «580-й» достался нам в самом шикарном «топовом» исполнении, с широким набором опционного оборудования, поэтому от пластиковой отделки «под тик» и того же круглого столика, установленного в носовом кокпите, нам пришлось абстрагироваться. Но все равно мягких подушек, равно как и мест для их установки, на «Grizzly» больше.

Возникли некоторые сложности и при отнесении лодок к тому или иному классу. Если «Gladius» — это типичный «DC» с разнесенными по бортам отдельными

консолями, то «Grizzly» мы бы уже скорее отнесли к категории «боурайдер». Дело тут не только в обилии мягких сидений в носовом кокпите, но и в том, что он отделяется от кормового выступающейся переборкой и откидной «форточкой» ветрового стекла, обрамленного фирменной импортной «рамой». Вариант это более универсальный, в равной мере пригодный как для «манерных» прогулок, так и для той же рыбалки — в частности, со снятыми мягкими подушками и открытым проходом между консолями лодка превращается в чисто утилитарный «DC». Ветровые стекла «Sea Wind» представляют собой пару простеньких козырьков из тонированного поликарбоната, обрамленных трубчатой окантовкой-поручнем (кстати, на той лодке, которую мы испытывали три года тому назад, окантовка и вовсе отсутствовала).

По количеству и объему рундуков и багажников более крупный «Grizzly» тоже впереди — со-

Основные данные мотолодок
«Grizzly 580 DC» и «Gladius Sea Wind 520»

	«Grizzly 580 DC»	«Gladius Sea Wind 520»
Длина, м	5.8	5.2
Ширина, м	2.15	2.15
Высота борта на миделе, м	1.2	1.2
Килеватость на транце, град.	19	17
Сухой вес, кг	550	500
Емкость топлив. бака, л	140	120
Высота транца, м	0.51	0.51
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – минимальная	140 70	115 50
Пассажировместим., чел.	8	6
Грузоподъемн., кг	850	600
Цена, руб.*	400 000	375 000

* В базовой комплектации

гласно данным замеров, общий объем его багажных отсеков составляет 1350 л против 850 л у «Gladius», где в качестве багажников, в частности, задействованы и сами объемистые консоли. Нет на нем и специального отсека для длинномеров, который





Результаты испытаний

мотолодок «Grizzly 580 DC» и «Gladius Sea Wind 520» (нагрузка – 1 чел. плюс 100 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Yamaha 115», ГВ – стальной трехлопастной диаметром 13 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 2–4 м/с, высота волны – 0.1–0.3 м, темп. воздуха – 4°C, темп. воды – 4°C, место испытаний – р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	
	«Grizzly 580 DC»	«Gladius Sea Wind 520»
800	1.6 (3.0)	2.3 (4.3)
1000	2.9 (5.3)	3.4 (6.3)
1500	4.5 (8.4)	5.1 (9.4)
2000	5.6 (10.3)	6.7 (12.4)
2500	8.8 (16.2)	8.0 (14.8)
3000	14.2 (26.2)	17.1 (31.6)
3500	19.0 (35.2)	21.5 (39.7)
4000	22.6 (41.8)	26.5 (49.0)
4500	26.1 (48.2)	29.9 (55.4)
5000	29.2 (54.1)	32.8 (60.7)
5500	31.8 (58.9)	35.3 (65.3)
6000	38.3 (70.9)	38.1 (70.4)

Результаты испытаний

мотолодок «Grizzly 580 DC» и «Gladius Sea Wind 520» с нагрузкой 1–6 чел.

Нагрузка чел.	Скорость, уз (км/ч)	
	«Grizzly 580 DC»	«Gladius Sea Wind 520»
1	38.3 (70.9)	38.1 (70.4)
2	37.1 (68.6)	36.8 (68.0)
3	36.9 (68.2)	34.8 (64.3)
4	37.1 (68.6)	33.7 (62.3)
5	35.2 (65.1)	32.6 (60.3)
6	33.5 (61.9)	31.8 (58.9)

на «580-м» расположен под межконсольным проходом и пайолом носового кокпита – здесь можно хранить водные лыжи, вейкборд или сложенные удильца.

В чем несомненный плюс «Grizzly» по сравнению с «520-м», так это в самоотливном кокпите, полезном не только в штормовую погоду, но и на стоянке под дождем (можно обойтись без стояночного тента). Пайол при этом расположен достаточно низко, не особо уменьшая объем кокпита, и для того, чтобы исключить обратное поступление забортной воды в кокпит при полной загрузке на стоянке, пара отливных шпигатов снабжена шаровыми запирающими вентилями. На «Gladius» кокпит не самоотливной, и вся попавшая в него вода удаляется в междудонное пространство «под помпу».

На вкус и цвет товарищей нет, но с дизайнерской точки зрения «Grizzly» с его стройным силуэтом и строгим черным бортом, эффектно контрастирующим с белым «верхом», приглянулся нам несколько больше – даже если абстрагироваться от опционных «предметов роскоши». Несмотря на вычурную наклейку во весь борт, тупоносый «Gladius» смотрится не в пример брутальней и утилитарней, наводя ассоциации скорее не с меч-

рыбой («gladius» – по латыни «меч»), а с рыбой-молотом.

На одной дистанции

Выполнить условие единства времени и места оказалось проще всего – при желании на акватории Большой Невы можно было устроить «матчевые гонки», каковой возможностью мы, естественно, воспользовались.

Корпус полностью собственной разработки «Gladius» отличается характерная S-образная линия скулы и «крученное» днище, а в основу обводов «580-го», по словам представителей фирмы, легли шведские лодки «Uttern», более близкие к моногедрону (естественно, концепция была адаптирована под требования алюминиевого судостроения, где можно повторить далеко не все, что воплощено в пластике). Кроме того, корпус «Grizzly» отличается несколько большей килеватостью – 19° на транце против 17° у «Sea Wind».

Несмотря на существенные отличия в обводах, лодки, как выяснилось, отличаются весьма схожим поведением на воде – вплоть до некоторых специфических особенностей. К таким особенностям мы бы отнесли склонность к дельфинированию при откинутом моторе, причем не на полной скорости, а на среднем ходу и под нагрузкой.



При развороте на средней и максимальной скоростях обе лодки ложатся в «координированный» крен, при котором сидека не стаскивает центробежной силой с сиденья. Не создает пугающего крена и раскрутка с места на полном газу.

В общем, если отличия и были, то из тех, которые нелегко заметить невооруженным глазом. Касается это и скоростных показателей — замеры при помощи GPS выявили любопытный эффект: если при малых и средних оборотах мотора впереди оказывался «Gladius», то на полной «гашетке» наивысшую скорость показал «Grizzly», пусть разница и составила ничтожные 0.5 км/ч.

Заподозрив сбой прибора или какую-то иную ошибку в замерах, мы провели несколько па-

раллельных заездов со стартом с места, которые подтвердили, что прибор не соврал — на полном газу «Grizzly» медленно, но верно отрывался от своего соперника. Особо теоретизировать по этому поводу не будем, но все-таки рискнем предположить, что старинный принцип «длина бежит» справедлив не только по отношению к водоизмещающим судам (напомним, что разница в весе между обеими лодками была несущественной). Кроме того, стоит напомнить, что мощность 115 л.с. является для «520-го» предельной, и во время ходовых испытаний едва уловимые намеки на это мы все-таки почувствовали — в частности, на легке на некоторых режимах, особенно на волне, наблюдались признаки продольно-поперечной раскачки.

Особой разницы при прохождении волны под разными углами нам выявить не удалось, обе лодки преодолевают ее достаточно мягко, несмотря на отличие в килеватости — может, сказалось то, что при меньшей килеватости на транце «Gladius» имеет более острые носовые обводы.

При практически одинаковом поведении на воде одно отличие мы определили на слух — нам показалось, что на волне корпус «Grizzly» ведет себя малость потише. Что, впрочем, неудивительно — позже мы выяснили, что в качестве аварийной плавучести здесь используется «задувка» пенополиуретаном, несущая

заодно шумоизоляционные функции, а не обычные пенопластовые блоки, как на «520-м».

Резюме

Хотя в общем и целом чаша наших симпатий склоняется в сторону более элегантного «Grizzly», однозначно называть победителя проведенной «дуэли» мы бы воздержались. Да, «Grizzly» несколько побогаче даже в стандартном исполнении, у него больше рундуков и самоотливной кокпит, но поведением на воде он мало чем отличается от «Gladius Sea Wind 520». При этом не будем забывать, что он крупнее и, что немаловажно, дороже. И вряд ли кто оспорит, что во многих случаях аргументы финансово-экономического порядка способны перевесить все прочие доводы.

Мотолодка «Grizzly 580 DC» предоставлена для испытаний компанией «Трио-Марин»: Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 15, тел. (812) 446-11-85, sale@grizzly-marine.ru, www.grizzly-marine.ru

Мотолодка «Gladius Sea Wind 520» предоставлена для испытаний компанией «Глэдиус», Санкт-Петербург: тел. (812) 332-4317, 332-4318, (911) 238-0641, факс (812) 332-4305, www.best-boats.ru