

«Cobra 1850»: В ТИХОМ ОМУТЕ...

Артем Лисочкин ■ Продолжение поговорки наверняка известно каждому. Действительно, нередко мы с удивлением узнаем, что человек, которого в обычной жизни знаем как спокойного, уравновешенного и, казалось бы, совершенно неспособного к «резким движениям» домоседа, на самом деле отчаянно гоняет на мощном мотоцикле, катается на парашуте или кайте или спускается с диких горных вершин на сноуборде. Такое бывает и с лодками. Если вы сядете в любую из трех предоставленных на тест модификаций «1850-го» и просто прокатитесь из точки «А» в точку «Б», то в жизни не догадаетесь, на что эти лодки действительно способны.

В сознании и российского, и зарубежного потребителя название украинской компании «Бриг» прочно ассоциируется с надувными лодками и РИБами. Не столь многим известно, что 14 лет назад фирма «Бриг» разделилась на два предприятия – второе назвали, во избежание путаницы, «Бриг Лтд.». Основной деятельностью этой новой фирмы стала специализация на эксклюзивном продвижении ряда товарных групп на Украине – надувных лодок «Бриг», катеров «Crownline», подвесных моторов «Evinrude» и «Tohatsu», электрических двигателей

«Flower», воднолыжного снаряжения «Jobe». А в 2001 г. специалистами фирмы «Бриг Лтд.» был разработан и произведен первый серийный катер «Cobra Elegance 2050». С этого момента берет свое начало история развития производства стеклопластиковых катеров и мотолодок «Cobra», которые с успехом продаются на украинском и европейском рынках через дистрибьюторскую сеть компании. Соответственно, продукция ее имеет сертификаты CE и прошла все предусмотренные западными сурвейерами испытания, которые, в отличие от нашей сертификационной системы, гораздо

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДОК СЕМЕЙСТВА «Cobra 1850»

Длина, м: – корпуса – габаритная	5.47 5.5
Ширина, м	2.1
Высота борта на миделе, м	0.925
Осадка, м	0.35
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	18 18
Масса без двигателя, кг	510*
Емкость топливного бака, л	90
Габариты кокпита в корме, м: – длина – ширина	1.75** 1.65
Габариты кокпита в носу, м: – длина – ширина	1.8*** 0.4/1.45
Высота транца, м	0.508****
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	115 115
Пассажировмест., чел.	7
Грузоподъемность, кг	600
Категория CE	C

* «Cobra 1850 CC» – 485 кг

** «Cobra 1850 Sport» – 1.3 м

*** «Cobra 1850 Sport» – 1.65

**** По данным замеров «Кия» – 0.515 м

Рекомендованные розничные цены, евро

«1850 TC»	12 100
«1850 Sport»	11 780
«1850 CC»	11 210



строже и проводятся не только в «статике», но и в «динамике».

Скандинавские корни

В конструкторском портфеле «Бриг Лтд.» немало собственных разработок, сделанных, что называется, «с нуля». О них мы еще расскажем в последующих публикациях (в частности, вместе с тройкой «1850-х» мы протестировали и каютный катер «Cobra Elegance 2050» со стационарным мотором, полностью спроектированный специалистами фирмы). Но в случае с лодками, о которых сегодня идет речь, компания предпочла пойти по более простому и проверенному пути. Линейка «1850-х» представляет собой плод сотрудничества с финско-эстонской верфью «Scandinaval», предоставившей всю необходимую оснастку, прежде всего корпусные и палубные матрицы. При этом «Бриг Лтд.»

внес в конструкцию лодок ряд изменений, порой довольно существенных. Кстати, за рубежом они поставляются как под брендом «Cobra», так и «FinnSport» – у международного маркетинга свои законы.

Стоящие у практически единственного на 10-километровом Ижевском пруду естественного слипа лодки выглядели привлекательно и «фирменно», но никаких особых дизайнерских выкрутасов мы в них не усмотрели. Внешность вполне типовая, без бросающихся в глаза элементов мгновенного узнавания, которые порой – кстати или некстати – отличают отечественную продукцию. Единственно, из общего ряда несколько выбивался «Sport» с длинными консолями и сильно наклоненными ветровыми стеклами, придающими лодке стремительный «рейсерский» силуэт. Правда, подобным

дизайном «спортивность» лодки и ограничивается, поскольку корпуса и, соответственно, обводы со стандартной для лодок подобного класса 18-градусной килеватостью у всех «1850-х» абсолютно одинаковые.

А вот что объединяет все три протестированных модификации, так это конструкция кормовой части с вместительным сиденьем-рундуком, представляющим собой чистый и сухой багажник с ровным полом, а не «технический отсек» с путаницей проводов, шлангов и тросов. По правому борту в нем пристроился аккумулятор, на левом укреплен предусмотренный правилами огнетушитель. Понравилось, что открыть крышку можно, не снимая прикрывающей ее мягкой подушки, как это нередко приходится поступать на многих лодках. Через проем в кормовой переборке багажника

ТЕСТ Кия

Фото
Сергея Антропова



Результаты испытаний

мотолодки «Cobra 1850 Sport»

(нагрузка – 1 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury 80 EFI», ГВ – алюминиевый трехлопастной «Solus» диаметром 13.25 и шагом 17 дюймов, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0.0–0.1 м, темп. воздуха – 32°C, темп. воды – 23°, место испытаний – Ижевский пруд, Ижевск)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.5 (4.6)
1000	3.5 (6.4)
1500	4.8 (8.8)
2000	6.1 (11.2)
2500	9.0 (16.6)
3000	13.6 (25.2)
3500	16.9 (31.2)
4000	21.7 (40.1)
4500	26.1 (48.2)
5000	29.4 (54.3)
5500	31.4 (58.1)
5800	33.2 (61.5)

Результаты испытаний

мотолодки «Cobra 1850 Sport» с нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	33.2 (61.5)
2	32.8 (60.7)
3	32.6 (60.4)
4	31.9 (59.0)
5	31.4 (58.1)
6	30.6 (56.6)
7	29.2 (54.1)



осуществляется удобный доступ к водоотливной помпе, и снять ее для прочистки в случае засорения – не проблема.

Да и вообще кормовые части всех трех модификаций абсолютно идентичны – со ступеньками по бокам подмоторного recessa и купальным трапиком по правому борту. Увы, трапик не дополнен поручнем, облегчающим подъем в лодку с воды, и вместо него приходится хвататься за небольшую швартовную утку, рискуя прищемить пальцы. Присутствовавшие при испытаниях представители «Бриг Лтд.» пообещали решить эту проблему, тем более что особых затрат и конструкторских ухищрений это не потребует. Заливные горловины встроенных 90-литровых бензобаков выведены за пределы кокпита и удобны не только при «цивильной» заправке у береговой колонки, но и при помощи обыкновенной канистры с воронкой (не секрет, что в России, увы, это наиболее распространенный способ заправки).

Кокпиты – самоотливные. Помимо прочих плюсов подобного решения, лодку можно спокойно оставлять на длительной стоянке, не накрывая тентом – неожидан-

ный дождь ее не зальет, и автоматическая электропомпа не посадит аккумулятор.

Очень удачно подобрана высота пай-ола относительно стояночной ватерлинии – даже когда мы встали у кормового сиденья-рундука втроем, вода только едва показалась в неглубоких углублениях пайола, у которых установлены внутренние шпигаты. Обратное поступление воды, тоже совсем незначительное, может проявиться и при движении задним ходом. И хотя риск промочить ноги практически исключен, шпигаты дополнены перекрывающими вентилями, которые расположены тут же под рукой, по углам багажника.

Одинаковы и носовые части с треугольным сиденьем-рундуком (отдельный якорный ящик здесь не предусмотрен, но указанный рундук самоотливной – единственно, в буртике крышки нет выреза под якорный конец). Даже габариты кокпитов практически идентичны (только на «Sport» они малость короче). Носовые швартовные утки хоть и расположены по бортам, но достаточно близко к форштевню, так что стоянка на якорю при ветре или течения не чревата разворотом





Результаты испытаний мотолодки «Собра 1850 ТС»

(нагрузка – 1 чел. плюс 80 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury 115 EFI», ГВ – стальной трехлопастной «Solas» диаметром 13 7/8 и шагом 21 дюйм, скорость ветра – 4–5 м/с, высота волны – 0,1–0,15 м, темп. воздуха – 32°C, темп. воды – 23°, место испытаний – Ижевский пруд, Ижевск)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.8 (5.1)
1000	3.5 (6.5)
1500	5.0 (9.3)
2000	7.1 (13.2)
2500	12.0 (22.2)
3000	17.1 (31.6)
3500	20.9 (38.6)
4000	24.5 (45.3)
4500	29.4 (54.3)
5000	34.0 (62.9)
5500	37.1 (68.7)
5800	39.9 (73.8)

Результаты испытаний мотолодки «Собра 1850 ТС» с нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	39.9 (73.8)
2	39.0 (72.1)
3	38.7 (71.6)
4	38.1 (70.4)
5	37.3 (69.0)
6	36.7 (67.9)
7	36.1 (66.8)



лодки боком. Планшири и носового, и кормового кокпитов окаймлены невысокими релингами из нержавеющей стали (только носовой на «Sport» сделан повыше, в «яхтенном» стиле), и доступен в качестве опции на прочих модификациях), за которые удобно держаться на ходу, крепить кранцы и швартовные концы во время коротких стоянок.

Самая классическая компоновка – у «1850ТС» («Twin Console»): пара относительно компактных бортовых консолей с отформованными впереди сиденьями-рундуками. Запирающийся полупрозрачный крышечкой бардачок, хотя и довольно вместительный – только на пассажирской консоли, дополненной удобным поручнем. А вот никаких держателей вроде подстаканников для мобильных телефонов и прочей мелочевки мы не обнаружили. С установкой «навигации» тоже не все однозначно. Съёмный аппарат (о «карманных» версиях речь не идет) пристроить достаточно проблематично, хотя будь приборная панель, посередине которой полно свободного пространства, чуть повыше, компактный прибор с 5-дюймовым экраном, пожалуй, можно было бы врезать прямо в

нее методом «in dash». Откровенный «косяк» обнаружился только один – когда мы вставили в гнездо прикуривателя штекер зарядного устройства для мобильного телефона, в него стала упираться ручка газа, не позволяя давать полные обороты. Зато очень приглянулись передние сиденья с перекидывающимися спинками, позволяющими седукам впереди устроиться лицом к пассажирам на заднем сиденье. Жаль только, что не было еще и съёмного столика, который можно докупить в качестве опции.

Как ни странно, но места для багажа на «Sport» оказалось даже больше, чем на «ТС» – объемистыми сухими багажниками служат еще и длинные бортовые консоли, доступ внутрь которых осуществляется через лючки в проходе. Перед пассажиром слева – широкая ванночка, в которую вполне поместятся «туристские» морские карты стандартного зарубежного формата (у нас таких пока не печатают). Есть даже подсветка! Здесь наконец-то обнаружилось нечто вроде подстаканника – круглое отверстие в полупрозрачной крышке, в котором надежно пристроилась большая бутылка с минералкой.





Результаты испытаний мотолодки «Cobra 1850 СС»

(нагрузка – 1 чел. плюс 70 л топлива, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Honda 90», ГВ – стальной трехлопастной «Solas» диаметром 13 7/8 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 1–2 м/с, высота волны – 0,0–0,1 м, темп. воздуха – 32°C, темп. воды – 23°, место испытаний – Ижевский пруд, Ижевск)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	2.9 (5.3)
1000	3.6 (6.7)
1500	5.2 (9.6)
2000	6.3 (11.7)
2500	10.1 (18.6)
3000	14.8 (27.4)
3500	18.0 (33.3)
4000	23.0 (42.5)
4500	26.8 (49.5)
5000	30.8 (57.0)
5500	33.1 (61.3)

Результаты испытаний мотолодки «Cobra 1850 СС» с нагрузкой 1–7 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	33.1 (61.3)
2	32.8 (60.6)
3	31.7 (58.6)
4	30.9 (57.2)
5	30.4 (56.3)
6	29.8 (55.1)
7	28.7 (53.1)



Приборная панель тут значительно компактней, чем на «ТС», и предназначена исключительно для стрелочных индикаторов. Вильчатый кронштейн съемного эхолота или навигатора можно привинтить на небольшой полочке перед панелью, но тогда аппарат перекроет циферблаты приборов. Лобовые стекла значительного наклона смотрятся стильно, имеют сверху отгибы, отбрасывающие поток набегающего ветра вверх, но, увы, несколько искажают обстановку по курсу.

Наибольший простор – на борту модификации «СС» («Central Console») с центральной консолью. Хотя консоль и двухместная (а, скорее, полуторная) проходы по бокам не создадут проблем даже обладателю пивного брюшка. В общем, этакий мини-«walkaround», столь ценный рыбаками. А вот сиденья поставлены довольно тесно, и попытка пролезть между ними в корму чревата возможностью застрять, так что выходить надо сбоку. Водитель располагается слева, а машинка газа-реверса установлена вертикально посередине довольно высокой консоли.

Стропку безопасности, по привычке надеваемую на руку, пришлось цеплять за коленку, иначе она регулярно наматывалась на руль.

Какой рыболов выйдет сейчас на воду без карт-плоттера с эхолотом? С этим на «СС» абсолютно никаких проблем: на вертикальную, абсолютно плоскую и пустую стенку консоли перед пассажиром легко установить 5–6-дюймовый комбинированный прибор как методом «in dash» (что, согласитесь, эстетичней), так и на съемном вильчатом кронштейне. Не забыта и традиционная навигация – на верхушке консоли имеется отформовка под обычный магнитный компас.

Где водятся черти

Но сначала о тихом омуте. Это был один из редчайших случаев за всю историю испытаний на редакционной «мерной миле», когда мы толком не могли определить начало глиссирования. Каждая из лодок просто трогалась с места и ехала, как автомобиль по асфальту, постепенно наращивая скорость. Ни намек на кормо-



вой дифферент! Засечь момент выхода на режим можно было разве что по началу отрыва потока от нижнего среза транца. Не говоря уже о прочих положительных сторонах такого поведения лодки – вроде комфорта, хорошей обзорности и т.д., теоретически это свидетельствует о том, что «1850-й» имеет солидные резервы в плане топливной экономичности на малых и средних скоростях. Правда, на транцах всех трех лодок мы обнаружили клиновидные наделки, позволяющие сильнее «занутрить» мотор – явная доработка новых хозяев бренда.

Но самая песня началась, когда мы приступили к оценке маневренных качеств. Лодки с полного хода настолько уверенно держались в повороте, сохраняя умеренный внутренний крен, что мы стали поворачивать «баранку» все круче и резче – до тех пор, пока не поняли, что развернуться «с полной дури» можно при диаметре циркуляции меньше длины корпуса! Боковые перегрузки при этом оказались вполне сравнимы с самолетными при высшем пилотаже, так что показывать такие фокусы с пассажирами на борту мы вскоре поостереглись – держаться им приходилось изо всех сил, благо было за что. Окончательно обнаглел, мы решили попробовать так называемый «резаный поворот», перенятый в свое время у великого Фабио Буцци в Италии. Скорость – около 70 км/ч, триммер поджат, кратковременный резкий сброс газа одновременно со столь же резким поворотом штурвала – и снова ручку от себя! Слегка клюнув носом, «1850ТС» крутнулся буквально на месте (водитель едва удержался на сиденье) и буквально через секунду, не свалившись с режима глиссирования, уже несся в обратном направлении. И это при том, что обводы «моногодрон» с достаточно полной носовой частью не особо-то предрасполо-

жены к такому чисто гоночному приему, применяемому для «облизывания» поворотных буев на трассе.

Тут еще надо заметить, что «ТС» со 115-сильным мотором отличался довольно острым и легким приводом управления, так что реактивный момент гребного винта проявлял себя во всей красе. По сути, лодкой можно было управлять одними кнопками триммера – даже при кратковременном нажатии на одну из них штурвал резво катился в ту или иную сторону. Бросать руль на ходу при определенных углах откидки мотора строго не рекомендовалось. Как хотите, но на моторы мощностью более 100 л.с. надо ставить либо «гидравлику», либо тросовую систему с компенсатором «отдачи» – вроде той, что опционно был оборудован менее мощный «Sport».

В ходе одного из таких головокружительных разворотов вдруг заглох мотор. Как быстро выяснилось, под влиянием боковых перегрузок слетел аккумулятор, попросту прижатый матерчатой лентой. Учитывая возможности лодки, крепление явно стоило бы усилить.

На триммер лодки реагировали внешне не очень заметно (некоторые копуса других производителей при откидке так задирают нос, будто зенитку наводишь), но скоростные показатели говорили сами за себя – за счет триммирования можно было запросто прибавить 6–7 км/ч. Если нажать на кнопку «Up» еще пару раз, то в режиме начавшегося дельфинирования можно выжать еще 2–3 км/ч, но такой ход некомфортен (особенно для страдающих морской болезнью), а при малейшем повороте штурвала винт начинает подхватывать воздух и теряет упор.

Кстати, по ряду признаков (в частности, тем же подхватам воздуха) мы заподозрили, что моторы стоят высоковольтные, хоть это

и хорошо для максимальной скорости на прямой. Замер рулеткой подтвердил, что транцы лодок действительно выше стандартных 20 дюймов, что не оставляет потребителю «пространства для маневра» – кому-то постоянный упор на винте важнее небольшой прибавки максимальной скорости. На этот момент мы тоже обратили внимание представителей «Бриг Лтд.».

Все лодки были испытаны и налегке, и с полной паспортной



нагрузкой. Обращает на себя внимание очень ровная зависимость скорости от числа пассажиров – каждый из них вызывал падение «максималки» всего лишь на 1–1.5 км/ч.

Резюме

Добротные открытые мотолодки популярных размерений, отличающиеся в первую очередь великолепными ходовыми качествами и ровной зависимостью скорости от нагрузки. За счет модификаций с разной планировкой легко подобрать вариант в соответствии с собственными вкусами и предпочтениями – так, например, одноконсольный «СС» наверняка будет востребован любителями рыбалки. Что же касается варианта «Sport», то его название обусловлено скорее характерной внешностью – оно вполне подходит всем протестированным лодкам. ■

ТЕСТ Кия

Мотолодки семейства «Cobra 1850» предоставлены для испытаний салоном «Экстрим», эксклюзивным дистрибьютором бренда «Cobra» на территории РФ: г. Ижевск, ул. Пастухова, 13, тел. (3412) 511-109, сот. (912) 740-0149, салонэкстрим.рф, катеракобра.рф