



# Bravoure V-700: широкой души лодка

**Алексей Даняев** ♦ Маркетологи не зря едят свой хлеб. Утвердив в покупательском сознании мысль о том, что лодки так называемого «премиум-класса» (говоря просто, это такая лодка, в которую не стыдно привести милую сердцу даму), по разным причинам не могут быть произведены в России, они успешно поделили рынок между простоватыми строителями «лодок для народа» и приближенными к гламурной части общества импортерами заморской красоты.

**Н**а всеобщее удивление, среди наших производителей находятся романтики, готовые ломать сложившееся равновесие, и на еще большее удивление, добивающиеся успеха на рынке и права занять собственную нишу.

В №236 мы дали анонс о появлении на беспокойных водах зимней Невы моторной лодки Bravoure V-700 разработки и производства петербургской компании «Сабуров Дизайн», в которой отчетливо просматривались черты принадлежности к тому самому премиум-классу, а к началу сезона выяснилось, что производственная программа фирмы уже сверстана на предстоящий год. Новинка пошла! В этом экспресс-тесте, проведенном нашим



экспертом полгода спустя, после доработки того первого образца, попробуем проанализировать, что именно привлекло в ней российского клиента.

Надо отметить оригинальность идеи конструктора Дмитрия Сабурова, смело совместившего в судне мотивы, казалось бы, из «разных опер». Динамизм внешнего облика, выраженный «летающими» формами рубки и лихо изогнутым панорамным стеклом, мягко, даже несколько иронично компенсируется нарочитой архаикой высокобортного корпуса с широкой и абсолютно плоской носовой палубой, к тому же с натуральной тиковой отделкой. Разглядывая его и так и этак, найти грубый,

красотами именно в самых труднодоступных уголках.

Оценить «крейсерскую» составляющую нетипичного сочетания качеств нам удалось, только ступив на гостеприимный борт Bravoure V-700. Скромное по размерам при осмотре с берега, для посетителя судно как будто разворачивается изнутри наружу. Обитаемое пространство полностью просматривается во всю ширину корпуса прямо от входа в рубку, что создает иллюзию неимоверного простора. Высокий борт, ширина в предельные для автодорог 2.5 м и максимально раскрытое, хорошо освещенное внутреннее пространство салона дают ощущение, что вы нахо-

кто скажет, что галльон тесен, а салон совмещен со спальня каютой – пусть платит без малого полцены сверху таможне за «настоящую» моторную яхту. Компактность сейчас в фаворе у экономных европейцев, и новинки многих верфей идут именно в струе «карманных крейсеров».

Головной образец, как водится, принял основной груз забот по отработке конструкторских решений. Не все элементы оборудования проявляли себя безупречно. Компромиссной была конструкция широкого люка в крыше рубки – при напрашивающемся сдвижном исполнении это опция получится недешевой. Не помешало бы ускорить



непродуманный ракурс не удастся, что говорит о хорошем вкусе и трудолюбии автора проекта, поработавшего на профессиональном уровне. И будь эта красота воплощена в привычном стеклопластике – кто бы удивился? Мол, и не такое видели. Но ведь это цельносварной листовой алюминий, тот самый, который те же маркетологи позиционируют как «народный» материал для грубых рыбацких и рабочих лодок! Покупатель будет заинтригован. Ему предлагается судно, сочетающее комфорт и презентабельность семейной моторной яхты с выносливостью, долговечностью, товарной ликвидностью металлического покорителя прибрежных мелей. Это просто идеал для туриста на наших внутренних водных путях, изобилующих эксклюзивными

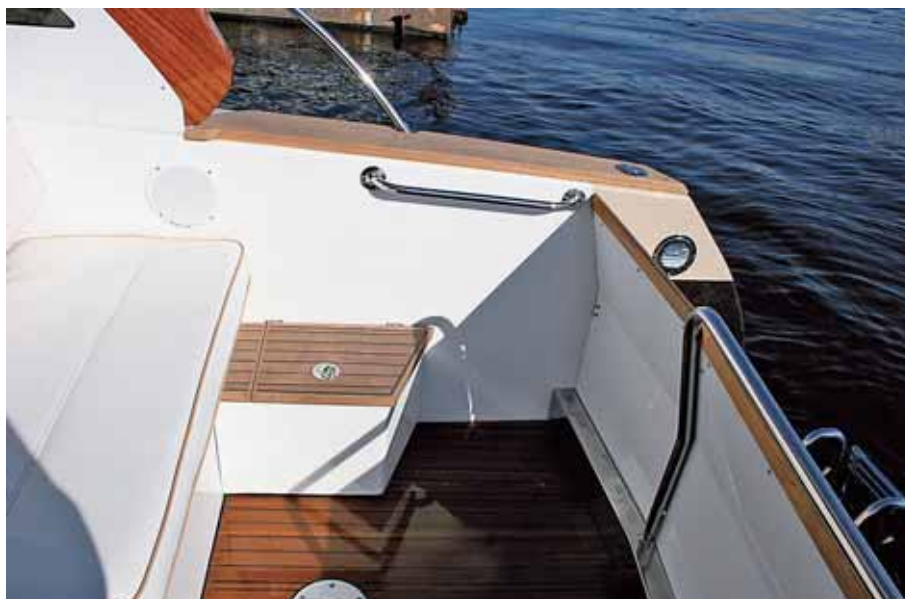
дешевыми на борту судна, как минимум на метр-полтора более крупного. При этом стремление придать салону наибольшую просторность пошло не в ущерб палубной эргономике.

Бортовые проходы достаточно широки, снабжены буртиком и позволяют уверенно чувствовать себя при швартовке или постановке на якорь. В интерьере по-яхтенному контрастно сочетается мягкая пластичная матовость кремовой зашивки изогнутых поверхностей с блеском красного полированного «сапеле» на переборках, дверцах шкафов и тумб. Сдвоенное водительское сиденье, камбузная тумба в полный рост, кабинка галльона и даже маленькая спальня каюта под постом управления – все это атрибуты судна того самого «премиум-класса». А тот,

слив воды через шпигаты кокпита. Это все вещи решаемые и гарантированно устранимые, когда небольшое производство «Сабуров Дизайн» перейдет от эксклюзивных заказов к малосерийному выпуску судна.

Двухсотсильный Verado на транце работает чуть слышно, и вибрации на корпус практически не передает. Достаточно запереть на задвижку стеклянную дверь рубки – и мотор перестает беспокоить вообще. Отваливаем от набережной. Люк в крыше и врезные форточки в боковых стеклах очень помогают при работе матроса на носовой палубе. Запертый в рубке водитель в одиночку с подходом и отходом вряд ли справится – помощь палубного ему необходима.

При достижении двигателем на ходу примерно 3500 об/мин поток за тран-



цем выравнивается, лодка, почти не задирая носа, начинает быстро разгоняться. При 4000 об/мин она с тремя пассажирами на борту устойчиво глиссирует со скоростью около 35 км/ч.

Круто изогнутый форштевень прекрасно справляется с короткой речной волной, корпус не гремит, только слышно периодическое шипение разбивающихся о брызгоотбойники волн. Крен при резком повороте намного меньше, чем у алюминиевых аналогов

с их массивными рубками. При выходе из Невы в залив навстречу идет небольшой накат до полуметра высотой. На полном ходу, при 55 км/ч качка невелика, ударов днищем не отмечаем ни на встречных, ни на попутных курсах. Все-таки 18° – это килеватость более чем достаточная для комфортабельного крейсерования по типичной прибрежной волне. Но увеличенная ширина и довольно легкий корпус проявляют себя: «косые» проходы волны

подкрепляют судно и заставляют его поигрывать на курсе. Впрочем, это все только особенности хода, которые ни на управляемости, ни на безопасности не скажутся. Они подтверждают: по сумме конструктивных решений и проявляемых ходовых качеств судно прекрасно подойдет для всех типов российских водоемов, включая озерные и морские прибрежные. А мы порадуемся, что в наших водах стало на еще одну красивую лодку больше. ■



Основные данные катера Bravoure V-700: длина – 7,0 м, ширина – 2,50 м.  
Килеватость на транце – 18 град. Осадка корпусом – 0,34 м.  
Масса корпуса – 1890 кг. Пассажировместимость – 6 чел.  
Мощность двигателя – 150-250 л.с. Запас топлива – 300 л

Санкт-Петербург  
Ул. Шкиперский проток, д. 14, к. 44  
Тел +7 (812) 929 2356, моб. +7 (911) 929 2356, +7 (960) 236 4049  
[www.saburov-design.ru](http://www.saburov-design.ru); [info@saburov-design.ru](mailto:info@saburov-design.ru)





**ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ Mercruiser  
В НАЛИЧИИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
(812) 949-89-89, (921) 949-89-89**

196608, Санкт-Петербург, Пушкин,  
ул. Автомобильная, д. 4  
e-mail: nwmotors@gmail.com  
www.nwmotors.ru



Угловая колонка  
**Mercruiser Bravo 3**

Передаточное число: 2.00  
+установочный комплект.

**259.000 руб.**



Угловые колонки  
**Mercruiser Alpha 1 generation 2**

Передаточные числа: 1.47, 1.62,  
1.81, 2.00 +установочный комплект

**119.000 руб.**



Блок двигателя **Mercruiser**  
5.0 л - 5000 куб. см, GM,  
V-8, в сборе, без навесного  
оборудования

**164.900 руб.**



Блок двигателя **Mercruiser**  
5.7 л - 5700 куб. см, GM,  
V-8, в сборе, без навесного  
оборудования

**164.900 руб.**



Блок двигателя **Mercruiser**  
4.3 л - 4300 куб. см, GM,  
V-6, в сборе, без навесного  
оборудования

**147.000 руб.**



Блок двигателя **Mercruiser**  
3.0 л - 3000 куб. см, GM,  
I-4, в сборе, без навесного  
оборудования

**144.900 руб.**



Головка блока цилиндров  
**Mercruiser**  
5.0 л - 5000 куб. см, V-8  
5.7 л - 5700 куб. см, V-8

**14.990 руб.**



Головка блока цилиндров  
**Mercruiser**  
4.3 л - 4300 куб. см, V-6,

**12.690 руб.**



Транец **Mercruiser Alpha**  
С цилиндрами гидроподъема,  
установочный набор,  
трос переключения

**99.500 руб.**



Транец **Mercruiser Bravo**  
С цилиндрами гидроподъема,  
установочный набор,  
трос переключения

**119.900 руб.**



**Доставка во все регионы РФ**