



# Boot Дюссельдорф: быть необходимо

**Алексей Даняев**

*Можете не соглашаться, но идти на лодочную выставку европейского уровня для покупки лодки – не лучшая затея. Избыток и разнообразие предложения сбивают неподготовленного покупателя с толку, надеяться на объективность стендистов нет смысла, как следствие – на интернет-форумах появляются мнения типа «Много ходил, думал – а выбрать нечего». Купить «с ходу» здесь можно максимум доску для кайтинга или стоячей гребли, а все более крупное выставлено для вдумчивого анализа и сравнения возможных вариантов «тет-а-тет».*

*Опытный посетитель формулирует для себя задачу загода. Специалист же приходит сюда и вовсе за иным – чтобы подобно сыщику вычислить по одному ему заметным деталям направление движения индустрии, понять, что, из чего и почему будут «носить» в этом и следующем сезонах.*



## Глобальные подходы

Что бы ни происходило с европейской индустрией водного отдыха, дюссельдорфское бот-шоу Boot остается надежным индикатором «средней температуры по больнице». Бывало, выставка сжималась, 17 залов разгораживали ширмами, заполняли пустоты стендами, чья близость к водной теме вызывает сомнения. В этом году, на 46-й по счету выставке, не без удовлетворения отметим: залы заполнены до предела и обновили рекорд занятой площади в 213 000 м<sup>2</sup> – курс на полный охват околотоводной отрасли отдыха («360° Wassersport erleben») дает плоды в ситуации, когда западный рынок наконец, похоже, «нащупал дно» после спада 2008-го.



Теперь каждый из трех типоразмеров Parker, он же Askeladden, выпускается в двух исполнениях – каютном крейсерском и открытом спортивном. Сверху – владелец и конструктор Хенрик Асквик

Статистика продаж по Германии, оглашенная на пресс-конференции президентом выставочного комплекса Вернером Дорншайдтом, сообщает о наметившейся тенденции к росту в большинстве секторов отрасли – на 1.5–4.5%, особенно на первичном и

вторичном рынке судов, за исключением снизившегося на 5.5% интереса к дайвингу. И пускай стеклянные галереи выставочного комплекса подзапылились, и мегаяхт длинной в ползала пока не видно, да и публика на стендах мелькает менее гламурная, чем прежде, налицо факт: европейская малотоннажка проделала шаги, необходимые для снижения издержек и повышения общего интереса к своей продукции, и мы видим, что эти меры дают результат. Снизившиеся цены на ГСМ, несомненно, еще добавят европейцам интереса к собственному судну и планам на летние путешествия.

Из выставленных 1700 участниками из 57 стран корпусов – более сотни новинок; среди них 22 названы мировыми премьерками. Рост интереса к простым лодкам общепотребительного назначения мы уже отмечали в прошлые годы. И в этот раз большинство новинок пришлось на моторные катера длиной до 9 м – построенные на таких мощных производствах с развитой технологией, как Beneteau, Jeanneau или Bavaria, либо там, где стоимость рабочей силы заметно ниже – в Польше, Литве, Латвии, Эстонии. Коллективный стенд судостроителей с эстонского острова Сааремаа вообще дебютировал в Германии после прошлых «разведок» в Хельсинки, и добрая часть мировых премьер прихлала именно на них.

Старые знакомые норвежско-польские Parker смело двинулись в сторону спортивно-рыболовных открыток версий своих шестиметровок. Одна, 660 Open, получила центральную консоль, мягкий верх на стойках и мачту со «стаканами» для удилищ; у второй, 630 Sport, консоль венчает



Идею Beneteau Flyer как «платформы для водного досуга» развивает новая более крупная «семерка» (на переднем плане)



стильное выгнутое «пузырем» стекло и высокий пилон для буксировки спортсменов. Еще одной открытой версией обзавелась прошлогодняя каютная новинка 75 CC, которая стала теперь 75 DC, с роскошной тиковой палубой и комфортным кокпитом. Интересная ее черта, которая встречается на многих экспонируемых лодках – подъемный «мостик» поверх рецесса, добавляющий полезной площади в корме, когда мотор опущен в рабочее положение. На стенде Parker присутствовал владелец норвежской Askeladden Хенрик Асквик; он авторитетно засвидетельствовал, что дизайн лодок разрабатывался совместно со скандинавами и под их требования. Хотя у выставленных образцов якорь размещался все же по-европейски в носу, а не в корме, как принято у викингов.

Спортивная линия «летунов» Beneteau Flyer продолжила успешный дебют открытых «шестерок» новой моделью 7 Sundeck. Это такая же немного несурзая на беглый взгляд платформа для досуга с широким ящикообразным носом, максимально раскрытой палубой и огромным окном в борту для небольшой спальной каютки с входом под центральной консолью. Ради духа «молодежности» дизайнеры пошли на такие сугубо декоративные детали, как два торчащих по бортам кверху «уха» из штампованного термопласта. В них со стороны кокпита спрятаны водозащищенные динамики стереосистемы – и других особых функций нет.

Схожей идеологии лодки-платформы придерживаются разработчики из Brunswick; их Quicksilver Aktiv 805 предоставляет удобства максимально раскрытого наружу понтон-бота с его лежанками-соляриями и встроенными шезлонгами-трансформерами на обычном

*Премьерный Nimbus 305 Coupe умерен как в мощности (всего 150 л.с. на более чем 4 т водоизмещения), так и в модных дизайнерских деталях*



*Финский мореход Sargo 31 с обновленным обликом моторной яхты-«эксплорера» и совладелец Sarins Boats OY Томас Сарин*



катерном корпусе с небольшой спальной каютой.

Каютные новинки красовались фасонными иллюминаторами в борту – или длинными, как у Jeanneau Leader и Velasco или Bavaria New Sport, или только обозначающими модную тенденцию, как у нового шведского Nimbus 305 Coupe. Наиболее радикальная часть финских строителей-традиционалистов в лице Targa, Sargo («экс» Minor), Nord Star вообще проигнорировала данное направление в дизайне, видимо, сочтя его излишне легкомысленным.

Но и добротной классике не чужды модные течения. Новый Sargo 31 обрел черты «эксплорера» – стильной моторной яхты для длительных походов. Традиционный тик в интерьере уступил место ореховому шпону и небликующей шаровой краске, релинги и рамы окон стали не полированными, а крашеными, более строгими внешне.

Нельзя не упомянуть и новый подход к понятию комфорта: каютные лодки, предназначенные для жарких южных широт, предусматривают полную изоляцию внутреннего пространства от окружающей среды, это позволяет включить на всю мощность бортовой кондиционер. Такой задумали новую Bavaria 450 New Sport, в 2- и 3-каютной версиях, номинированную на «Лодку года». Дизайн разработывал итальянский специалист Марко Казали. Светлый махагон и контурная подсветка диванов-тумб придают интерьеру судна радостное настроение. Довольно крупный просторный катер сделан с явным прицелом на чартерное использование.

Кстати, о чартере. Голландцы, для которых выделили целый павильон, не впервые уже выступили под девизом «смотри на



*Bavaria 450 New Sport (сверху) и Loyal 980 – два подхода к образу чартерного катера, «модный» и «прочный»*



в приятное путешествие!». Если разницы для прокатного бизнеса нет, зачем принимать лишние заботы о внешнем виде?

Историю другого «прокатчика» – польского Balt 818 Titanium – мы отслеживаем уже пару лет. Пластиковый «хаусбот» (в специфической польской терминологии) характеризовался на выставке как «первый полуглиссер, построенный в Польше» и премьера года. О первенстве можно спорить, но способность «818-го» под экономичным дизелем либо подвесником мощностью до 60 л.с. развивать довольно высокую скорость 35–40 км/ч будет оценена любителями чартера на внутренних водах. Салон оборудован со знанием дела, а недоработки поста управления и кокпита, обнаруженные нами на опытном образце («КиЯ» №246), строители устранили.

### Частные выгоды

Начало подъема – прекрасная пора для новых проектов. Они могут выглядеть скромно, теряться среди мимикрирующих под новизну гигантов рынка, но кто знает, что «выстрелит» лет через пять? Крошечный французский швертбо-

вещи проще» и продемонстрировали специально сконструированный катер для сдачи внаем Loyal 980 с гибридной двигательной установкой. Грубовато сваренный из алюминия водоизмещающий корпус формами и конструкцией напоминает портовый буксирчик с модными геометрическими акцентами в силуэте. Поверхность корпуса просто зачищена проволочной щеткой, а швы не претендуют на мастерскую ровность – снаружи катер нарочито брутalen, как трехдневная щетина голливудского киноактера. Но внутри он выполнен с заботой и достаточно аккуратно, чтобы дама могла сказать своему другу «Да! Я хочу отправиться на нем

тик La Gazelle des Sables («Песчаная газель») длиной всего 2.7 м оборудован всем чем можно для максимальной безопасности и упрощения выхода на воду: автоматической балластной цистерной, встроенным в киль гребным электромоторчиком и роликом для слипания, при этом несет полный гафельный комплект со спинакером общей площадью от 4 до 14 м<sup>2</sup>. Украинские алюминиевые лодки UMS заметно расширили предложение, обрели черты узнаваемого стиля – характерные гофры по бортам, черно-оранжевый дизайн подушек, а также единое торговое имя Тупа («Тупец»). Ровный борт без сварочных дефор-



маций хорошо смотрится даже на фоне такого сильного конкурента, как собираемый в Прибалтике Anytec.

Германские высокотехнологичные электромоторы Torqueedo начинали на Boot с пары моделей для байдарок, а теперь они мелькают на многочисленной водоплавающей «мелочевке» в качестве популярного пакетного предложения. В тренде самой фирмы – довольно мощные подвесные и стационарные агрегаты для глиссирующих катеров «ближнего радиуса действия», наподобие оригинальных eLex 610 от Polar.

Гиганты моторостроения в целом углубились в маркетинговые нюансы. Mercury пополнили серию SeaPro моделями мощностью 75–150 л.с. У них теперь будет редуктор с увеличенным отношением 1/2.38, водоотделитель в топливной системе и комплектный гаджет для снятия данных управляющего процессора. Yamaha занялась серией V-Max SHO мощностью 115–250 л.с. со сверхдлинным дейдвудом для судов открытой воды с умеренными скоростями хода.

Тем заметнее новые имена. Оригинальный германский дизель-подвесник Neander Shark в 50 л.с. наконец появился на стенде в комплекте с пластиковой рабочей лодкой, и были оглашены планы начала серийного производства – увы, не в этом, а следующем году. На европейском водном рынке ненавязчиво живет и здравствует компания Textron – владелец таких известных авиационных брендов, как Bell и Cessna. Отделение Textron Motors разработало водометный комплекс в составе четырехтактного бензинового двигателя MPE850 в 155 л.с. с турбонаддувом и многоточечным впрыском и водометного модуля с импеллером диаметром 148 мм. Благодаря применению армированного термопласта масса ВД под мощность 50–200 л.с. составляет всего 13.7

*Французская нанояхта «Газель де Сабль» при длине 2.7 м оборудована всем, чем обладает и обычная «большая» яхта, кроме только спального места*

кг; в сочетании с 95-килограммовым двигателем получается очень интересная альтернатива конкурентам из Mercury.

Наиболее же бросающейся в глаза «фишкой» мотористов в этом году стали разноцветные подвесники верхнего диапазона. Вслед за инновационным решением BRP, применившей на моторах серии Evinrude G2 сменные цветные панели для достижения наилучшего стилистического соответствия судну, дизайнеры Yamaha, Mercury и Suzuki бесхитроно отказались от «корпоративных» цветов и предложили нарядные снежно-белые, служебно-шаровые и ярко-оранжевые варианты – все что душе угодно за дополнительные деньги.

А мировые деньги нынче дороги. Хотя русская речь и звучала на выставке тут и там, прямо скажем: мало уверенности, что новинки сезона 2015 выйдут в наши воды так же активно, как в западноевропейские. Зато есть надежда, что сильно полегчавший рубль поднимет наконец нашего производителя на освоение зарубежных рынков. И для этого тоже необходимо ездить на европейские выставки ❌

*Фото автора*



*Теперь мотор известной фирмы можно заказать в любом цветовом исполнении*

