

Cobra 2050 Elegance: ВОЛК В ОВЕЧЬЕЙ ШКУРЕ



Артем Лисочкин ♦ Когда лодка с интегральной каютной компоновкой «cuddy cabin» дорастает до неких не особо определенных официально размеров и обзаводится стационарным мотором, согласно зарубежной терминологии ее уже принято относить к категории «sport cruiser». Впрочем, ситуация здесь примерно такая же, как с известной аббревиатурой SUV (Sport Utility Vehicle), которой за морем принято обозначать кроссоверы и «паркетники». Термин прижился, но, положив руку на сердце, откуда тут по большому счету спорт? Раньше хоть для обозначения техники, спортивным в который был лишь дизайн, использовали стыдливую приставку «псевдо», но маркетологи быстренько от нее отказались, хотя это было по-честному... Однако бывает и наоборот – за самой, казалось бы, мирной и невинной внешностью может скрываться по-настоящему боевой и агрессивный характер.

**ТЕСТ
КИЯ**

Фото

Сергея Антропова

Мы испытывали катер «2050 Elegance» во время длительного теста пяти лодок Cobra в Ижевске и о трех модификациях модели «1850» уже успели рассказать в №234. Напомним, что стеклопластиковые прогулочные суда под этим брендом выпускает украинская компания «Бриг Лтд.» (не пу-

тать с фирмой «Бриг», производящей надувные лодки и РИБы, хотя корни у них практически общие). «Elegance» является первенцем ее производственной программы, запущенной в 2001 году, и этот катер, имеющий также модификацию под подвесной мотор (именно с нее в то время и начали), представляет собой полностью собственную разработку конструкторов ком-

пании – протестированные вместе с ним 5.5-метровые и 5-метровая модель имеют финские корни, хотя и были достаточно серьезно доработаны украинскими конструкторами.

Львиная доля судов с маркой Cobra идет на экспорт, и все модели прошли сертификацию CE по строгим требованиям ISO, предусматривающим, в отличие от до сих пор принятой в Рос-

сии системы, натурные испытания не только в статике, но и в динамике. Познакомившись с украинскими лодками поближе, теперь мы не сомневаемся, что динамические тесты были пройдены ими с огромным запасом.

Яхта с приставкой «микро»

Надо сказать, что и с термином «яхта», применимым также к моторным судам, тоже нет полной определенности. Часто общаясь с коллегами за рубежом, мы выяснили, что размеры тут особой роли не играют. Яхтой «за бугром» принято называть любое судно или суденышко, планировка и оборудование которого нацелены на создание максимально возможного комфорта для владельца и его гостей – пусть даже при тех или иных размерных ограничениях. И, пожалуй, в эту категорию «Elegance» тоже вписывается.

На первый взгляд, особой спортивности в его облике и впрямь не усматривается. За счет хоть и обтекаемого, но довольно высокого силуэта и некоторой «пузатости», явно направленной в первую очередь на обеспечение максимальной для данных размеров обитаемости, внешность у лодки весьма добродушная, уютная и умиротворяющая. Корпус с интегральной надстройкой несколько смахивает на яйцо – впрочем, как и большинство «спорт-крейсеров» сравнимых габаритов. И хотя из-за особенностей силуэта, подчеркиваемых сбегающим к ватерлинии привальником в корме, лодка словно выпрыгивает из воды даже на стоянке, ассоциаций с хищниками не возникает. Отнюдь не акула – скорее дельфин.

Благодаря всему перечисленному, при довольно скромной длине корпуса – чуть больше 6 м – лодка кажется просто огромной. Свою лепту в это впечатление вносит, несомненно, и такой чисто яхтенный атрибут,

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера Cobra 2050 Elegance

Длина, м: – корпуса – с купальной платформой	6.1 6.47
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	1.37
Осадка, м	0.495
Килеватость, град.: – на транце – на миделе	22 29
Масса порожнем*, кг	1690
Масса без двигателя, кг	1050
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	225 50
Высота подволока каюты, м – от пайола – от сидений	1.28 0.92
Длина каюты, м	2.33
Марка и модель двигателя*	MerCruiser 4.3 L TKS
Мощность двигателей, л.с.: – на тестовой лодке – максимальная – минимальная – рекомендуемая	190 225 150 190
Тип привода*	угл. колонка Bravo I
Пассажироместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	4
Грузоподъемность, кг	710
Категория CE	C
Цена, евро**	22 080

* На тестовой лодке

** Базовая цена без двигателя и привода



как полноразмерная купальная платформа за транцем, снабженная трапом. К сожалению, откидная лесенка не дополнена поручнем, и влезть обратно после купания несколько затруднительно (надо сказать, что аналогичной недоработкой грешат и прочие протестированные «Кобры») – этот атрибут явно следовало бы перевести из разряда опций в перечень стандартного оборудования. Зато есть удобно расположенный рым для крепления воднолыжного фала – с надувным «бананом» или «ватрушкой» за кормой подобная лодка смотрится вполне органично (а вот удилица, подсаχνики, садки и прочие подобные снасти тут будут явно не к месту).

Когда оказываешься в кокпите, тоже как-то забываешь, что корпус всего лишь 6-метровый, здесь он как на лодках классом повыше. Пара поворотных кресел, большой П-образный диван с профилированными подушками, под которыми скрываются вместительные рундуки... На внутренних бортах – мягкие фигурные зашивки с большими «карманами» для всякой мелочевки. Пушистое ковровое покрытие пайола, по которому приятно ходить босиком, легко снимается – тем более что кокпит самоотливной, и, чтобы два шпигата достаточно большого диаметра нормально работали, «ковер» нужно как минимум отогнуть. Обратного же поступления воды мы не отметили даже при полной загрузке.

Вход в лодку с кормы вполне удобен, особенно если снять кормовую спинку дивана, за которой открывается довольно низкий вырез в планшире и площадка под ногу. Правда, чтобы не запачкать обувь сиденье, лучше снять и центральную подушку – или же использовать специальный коврик. А вот попасть в кокпит с носа несколько сложнее, особенно с необорудованного берега – форштевень довольно



Результаты испытаний катера Cobra 2050 Elegance

(нагрузка — 1 чел. плюс 190 л топлива, ходовой тент убран, силовая установка – MerCruiser 4.3L мощностью 190 л.с. плюс колонка Alpha-1, ГВ — алюминиевый четырехлопастной диаметром 14 и шагом 23 дюйма, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.15 м, темп. воздуха — 34°C, темп. воды — 23°C, место испытаний — Ижевский пруд, Ижевск)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)
600	0.0 (0.0)	58.1
600	2.4 (4.5)	62.9
1000	4.6 (8.6)	68.1
1500	6.3 (11.7)	71.1
2000	7.8 (14.4)	74.1
2500	17.4 (32.1)	76.6
3000	23.9 (44.3)	82.3
3500	32.5 (60.1)	82.4
4000	38.8 (71.8)	86.6
4200	39.6 (73.2)	86.9

С нагрузкой 1–6 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	39.6 (73.2)
2	39.2 (72.5)
3	38.3 (70.8)
4	37.6 (69.6)
5	37.2 (68.8)
6	36.6 (67.8)



высок, а спуск по передней переборке несколько крутоват, да и единственная ступенька отформована слишком низко, отчего при появлении на борту дам приходится по-джентльменски протягивать руку помощи. Держаться при этом можно только за окантовку ветрового стекла – настоящего Taylor Made с центральной откидной «форточкой». Впрочем, в носовой деке есть и тонированный люк – как водится, несколько тесноватый, особенно для тяжеловесов.

Стильная приборная панель

тоже смотрится «по-яхтенному» богато, хотя для установки дополнительной навигации, особенно крупногабаритной, она явно не приспособлена – эхолот или картплоттер будет выглядеть здесь чужеродным элементом, да и место ему найти непросто. Между тем, такая аппаратура – уже обыденное дело даже на самых крошечных посудинах...

При просторном кокпите разработчики отнюдь не поступились пространством под крышей – каюта, хоть и «интегральная», не отличается теснотой, зазора над головой тоже хватает, если использовать ее для сиделок (отсюда и высокий силуэт лодки снаружи). Нашлось даже место для камбузного уголка – пластиковой тумбы аккурат под небольшой лодочный холодильник, с огороженной небольшими релингами площадкой, куда так и просится съемная камбузная плитка (лучше всего спиртовая, так как специального отсека с «отливом» для газового баллона не предусмотрено). По периметру каюты, как и положено – снабженные бортиками полочки, дополненные мягким валиком-спинкой. Можно установить и столик, причем разработчики остановились на довольно распространенной схеме, при которой он заодно служит закладной доской при устройстве полноразмерного спального места, а при необходимости переносится и в кокпит.

Здесь же, в проходе между диванами, под съемной крышкой установлена одна из двух отливных автоматических электропомп. Ко второй, расположенной в моторном отсеке, подобраться для очистки или обслуживания несколько сложнее.

Моторный отсек, в котором на «нашей» лодке был установлен 190-сильный карбюраторный MerCruiser 4.3 L TKS, работающий на угловую колонку Bravo I (думается, хватило бы и более демократичной Alpha), не





отличается особым простором. Надо сказать, на первый взгляд и не поймешь, куда и как тут впихнули движок. Потом механики в приватной беседе признались, что установка и, соответственно, демонтаж мотора на «Elegance» – процедура не из простых, но такова уж плата за обитаемое пространство. Впрочем, попросту откинув кормовую крышку-сиденье, к основным узлам вроде бачков с технологическими жидкостями или того же генераторного ремня можно подобраться без проблем. Для более серьезного ТО надо кое-что разобрать, но это уже, как правило, забота дилера. Аккумулятор был установлен только один, но опционно можно поставить и второй, что на «крейсере» наверняка будет только приветствоваться – место под него оставлено, есть проводка и трехпозиционный «main switch».

Чудеса на виражах

Мы уже упоминали, что эта модель представляет собой собственную разработку фирмы. Постоянные читатели наверняка припомнят наши восторги по поводу исключительного поведения на воде лодок серии «1850», но их основа заложена финскими конструкторами, пусть и с достаточно серьезными доработками украинцев, касающимися гидродинамики. Обычно, если корпуса

«рисовала» не одна и та же рука, это сразу чувствуется...

Да, даже сама концепция обводов «Elegance» отличается от примененной на его сводных братьях – днище тут несколько «крученное», с переменной килеватостью, а не моногедрон, как на «1850». Однако в том, что принято именовать международным термином «driving performance», на всех этих внешне непохожих лодках явственно прослеживались фамильные черты. И тут-то внешне уютный и мирный «Elegance» показал, что в тихом омуте действительно могут водиться черти.

В целом удачный пост управления с регулируемым по углу установки штурвалом отличается только одним недостатком: передние кресла расположены довольно низко, и, поскольку регулировки по высоте нет (только «салазки»), приходится устраиваться на жестковатом по общему мнению откидном валике – если хочешь, чтобы верхний срез лобового стекла располагался чуть ниже уровня глаз. Подножки тоже нет, но ее роль частично берет на себя скос на переборке. Увы, великолепная боковая поддержка кресел при этом остается не у дел, а она тут, как позже выяснилось, бывает ой как нужна.

В отличие от большинства одноклассников, транцевые

плиты на лодке отсутствовали, но они тут по большому счету ни к чему. Выход на глиссирование при простом «поджати» триммера достаточно легкий и не сопровождается характерным для многих коротких «крейсеров» запредельным дифферентом, а тот же ходовой крен, к которому «Elegance» не особо склонен, легко устранить простым перемещением груза или пассажиров.

На колонке Bravo I был установлен тяжеловатый (судя по некоторому недобору максимальных оборотов), хотя и «тягучий» четырехлопастной винт, но лодка с полным 225-литровым баком без проблем управлялась даже с полным паспортным экипажем, причем особо не обращала внимания, кто где сидит. К сожалению, на стильной приборной панели почему-то отсутствовал указатель трима, хотя места тут полным-полно, поэтому подбирать угол откидки, в том числе и на мелководе, пришлось исключительно на слух (подвесник в такой ситуации хотя бы видно). При максимально откинутой для достижения наивысшей скорости колонке малейший поворот руля вызывает рост оборотов примерно на 500 об/мин, но скорость ощутимо не падает, откровенного срыва нет. (И вообще мы давно обратили внимание, что четырехлопастник несколько меньше подвержен

ТЕСТ КИЯ

Катер
Cobra 2050 Elegance
предоставлен
для испытаний
салон «Экстрим»,
эксклюзивным
дистрибьютором
бренда Cobra
на территории РФ:
г. Ижевск,
ул. Пастухова, 13,
тел. +7 (3412) 511-109,
сот. +7 (912) 740-0149,
салонэкстрим.рф,
катеракобра.рф

резкому «подхватыванию» и потере упора).

Попытки прыгнуть с кильватерной волны от лодок сопровождения закончились ничем, корпус на полном ходу просто мягко разваливал ее напополам – как-никак килеватость здесь весьма внушительная (22°). А вот чем поведение «Elegance» действительно напоминало повадки большинства сравнимых «спорт-крейсеров», так это значительными кренами на «раскрутке» при старте с места – этим отличаются очень многие килеватые лодки с довольно высоким силуэтом.

Но самая песня началась, когда мы стали крутить развороты с полного хода, постепенно уменьшая радиус. Вот тут-то внешне вальяжный «Elegance» и продемонстрировал ту же прыть и отточенную управляемость, с которой мы уже были знакомы по «Кобрам» серии «1850». Даже в самом запредельном вираже лодка стоит, как влитая, но пассажиров пришлось высаживать на берег – удержаться на сиденье удавалось лишь тому из них, кто расположился в левом кресле-ковше. Вскоре дело дошло и до «резаного» поворота под кратковременный сброс газа, приема чисто гоночного и для большинства подобных лодок просто немыслимого. Диаметр циркуляции на скорости за

70 км/ч составлял от силы длину корпуса, однако при всех стараниях ни разу не было и намека на предаварийную ситуацию.

Об уровне перегрузок при подобном маневре косвенно свидетельствует курьезное происшествие, когда автор этих строк в некотором роде поплатился за собственную беспечность – взявшись обучить одного из пилотов фирмы «резаному» развороту, малость расслабился. Едва только «student» наконец добился согласованности действий с органами управления, с физиономии инструктора центробежной силой сорвало солнечные очки, и теперь любимый Ray-Ban Aviator покоится на дне Ижевского пруда.

Хотя шумоизоляция моторного отсека на вид чисто номинальная, лодка оказалась на удивление тихой, что подтвердили и объективные результаты замеров при помощи профессионального аппарата Voltcraft 320.

Конечно, адреналиновая (или же эндорфиновая, кому как больше нравится) езда – это классно, но напоследок мы все же прикинули, насколько «Elegance» оправдывает и свои «крейсерские» черты. Штатным указателем мгновенного расхода топлива карбюраторный MerCruiser 4.3 L TKS не оборудуется, так что в качестве примерной основы мы взяли

усредненные данные расхода, полученные нашими зарубежными коллегами на нескольких лодках с аналогичными размерными и весовыми характеристиками, и соотнесли их с результатами собственных скоростных замеров. Понятно, что на высокую точность при таком методе мы не претендуем, но кое-какое общее представление получить все-таки можно. Итоги для довольно компактной лодки получились весьма неплохими. Выяснилось, что наиболее «дальнобойным» и экономичным режимом должна быть не минимальная скорость глиссирования, а вполне приемлемая с точки зрения потраченного на маршрут времени скорость порядка 55–60 км/ч при 3500 об/мин, на которой при полном 225-литровом баке можно пройти около 480 км. Учитывая характерные для наших водных путей проблемы с заправкой, фактор немаловажный.

Резюме

Лодка, которая на все сто оправдывает приставку «sport» в названии класса, отличаясь исключительными маневренными качествами на высоких скоростях – и оставаясь при этом полноценным «крейсером», рассчитанным, несмотря на компактные размеры, на достаточно большую компанию. ■



ВЕТА MARINE

Компактная мощность:



Конструкция, обеспечивающая отличное соотношение мощность/масса.

Компактные размеры, плавная и мал шумная работа.

Малотоксичный выхлоп.

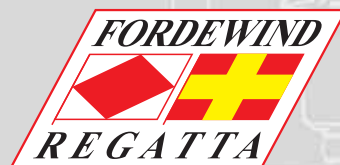
Двухконтурная система охлаждения.

Мощность 10 – 150 л. с.

Дизель-генераторы до 500 кВт, в том числе сертифицированные регистром Ллойда.



*Превосходное качество
при разумной цене!*



«Фордевинд-Регата», официальный дистрибьютор двигателей Beta Marine в России
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, 327 4580, факс: (812) 323 9563,
e-mail: info@fordewind.spb.ru, http://www.fordewind-regatta.ru