

# XO 270 RS Cabin

## Фигура высшего каботажника

Алексей Даняев, фото Игоря Колодникова

Всякий катер высокого класса так или иначе несет на себе печать эксклюзивности, и с момента приобретения его судьба становится уникальной. Тем более если ему изначально присвоено имя «ХО», то есть «экстраординарный».

Как сообщил сервисмен компании Range Marine (эксклюзивного дилера этого финского бренда), протестированный нами XO 270 RS Cabin был когда-то ввезен в Россию через европейского посредника, и владелец так полюбил эту лодку, что обратился уже к нашему дилеру с просьбой поменять ее – небывалое дело! – на ту же модель, но заново оборудованную на заводе сообразно своим переосмысленным запросам.

Проект «ХО» настолько ярко блистал в свое время технической и дизай-

нерской новизной, что и по сей день, пожалуй, не превзойден в смелости подхода к решению излюбленной задачи городского жителя Финляндии – со стопроцентным успехом поймать молниеносно короткое северное лето на даче на одном из тысячи островов какого-нибудь балтийского архипелага. Здешняя погода не ждет даты запланированного отпуска, она наступает внезапно, и застать ее благодать можно только таким же внезапным наскоком, не дожидаясь, когда уляжется волна от пролетевшего

Основные данные катера XO 270 RS Cabin

Длина, м	8.60
Ширина, м	2.59
Высота над ВЛ, м	2.50–2.75
Килеватость на транце, град.	24
Осадка, м	0.95
Водоизмещен. порожнем, кг	2900
Запас топлива, л	315
Пассажировместим., чел.	10
Спальных мест	2+2
Двигатель Volvo Penta, л.с.	300

штормового фронта. Для достижения этой цели финны придумали «ХО» – всепогодный шхерный транспорт экстра-класса.

В компоновке модели 270 RS Cabin нет ничего, что принципиально отде-





Корма «270-го» – просто ровная площадка, которой можно распорядиться по собственному желанию



ляло бы ее от множества других финских и шведских «дачных крейсеров»: та же закрытая рубка с обогревателем, любимый скандинавами носовой кокпит с выходом через нос, в котором решительно невозможно пребывать на ходу, зато прекрасно созерцать долгие летние сумерки с удочкой в руке. Та же открытая площадка с батареей кранцев на корме, которую незачем накрывать тентом – за скромным столом можно посидеть и в комфорте салона. Те же чрезвычайно умеренные удобства ночевки на борту. Спальная каюта редуцирована до полуторной койки под рулевой консолью, где за занавеской на «молнии» отдохнуть сможет себе позволить разве что самый уставший из гостей на борту. Предусмотрен морской прокачной электрический галюн как дополнительная опция под левой консолью.

Согласимся, при длине в 8.6 м и пассажировместимости 10 человек такой подход к распоряжению внутренним пространством рядовому нашему клиенту покажется нелогичным. Следуя общераспространенному подходу, собственная мотояхта, к тому же недешевая, должна каждой деталью свидетельствовать об успешности владельца – а тут ни краснодеревых интерьеров, ни барной стойки, ни спальных мест для всех гостей. Но, как видим, есть российские клиенты «ХО», которые не хотели бы применять этот скромный северный



Интерьер рубки предельно прост и светел. Его оживляют вставки из натуральных материалов – текстиля и тика

модерн ни на что другое. Значит, у них есть серьезные основания.

Про то, что лодка просто красива, упомянем в первую очередь. Свежий геометрический стиль в дизайне, открытый европейцами уже лет 10 как, до сих пор «в тренде». Плавные линии корпуса, чистые поверхности борта и палубных площадок, прозрачность надстроек и леерных ограждений – все это черты технического минимализма, активно применяемые мэтрами шведского, французского, итальянского судостроения. Особый винтажный шарм придают ему вставки натуральных текстур дерева и текстиля. На тестовой лодке, к сожалению, палуба не реечная, из тика выполнены только стол в

салоне, а также вспомогательные площадки в хромированном обрамлении леерной трубы, но именно они придают судну особую сдержанную теплоту. Столь же хороши прямоугольные серые подушки из натурального текстиля на диванах и креслах салона, они гармонично контрастируют с ровными плоскостями корпуса, стеклом и хромом оборудования. Лодку можно полюбить за одну внешность – такое бывает.

Эргономика. Она полностью подчинена назначению «270-й» – быть комфортным всепогодным транспортом без излишеств. Никаких занавесочек и бронзовых светильников, скромность оборудования мы уже отметили. Зато безупречно работают две





Высокая скула, вертикальный форштевень, запредельная килеватость – все для экстремального волнопронзания



Носовая дверь рубки для лучшего уплотнения состоит из двух частей, закрепленных на жесткой подвеске

двери – кормовая сдвижная в полширины рубки, и носовая, состоящая из отдельных верхней и нижней половин – так ее легче расположить в открытом состоянии в довольно узком носовом кокпите. Подвеска створок жесткая, запоры просты и неприхотливы, удержанию массивной нижней створки способствует газовый амортизатор непривычной изогнутой формы.

Верхние сдвижные люки шириной в полкрыши каждый. Встав на водителем месте, в люке помещаешься аккуратно по центру и наблюдаешь обстановку по всему периметру. Установленные дилером три галогеновых прожектора-тарелки у передней кромки крыши несколько портят обзор, низкие светодиодные «планки» здесь были бы уместнее. Обзор изнутри рубки также гарантирован, да и невозможно ожидать другого при сплошном круговом остеклении.

Матовый серый пластик приборной панели не бликует и вмещает все возможные приборы, включая большой дисплей картплоттера; здесь же, под рукой, обширный электрощиток. «Настоящим» креслом Grammer с пневмоподвеской и откидной подушкой для управления стоя снабжен только водитель, пассажирам достаются диванчики с упомянутыми плоскими подушками. Здесь для пассажиров нет привилегий – ведь все десять допущенных к посадке всего лишь следуют к месту назначения. Диванчики поддаются трансформации: передний по левому борту перекидкой спинки

превращается из «штурманского» в обеденный. Стол снабжен откидными крыльями для удобства заполнения гостями довольно ужатога пространства вокруг. Потеснившись, за столом смогут собраться все десятеро.

С кормой конструкторы не мудрствовали. Обширная площадка, открытая в сторону транца, символически отгорожена от входа в каюту простой стильной скамейкой из тика и гнутой полированной трубы. Кокпита как такового нет – роль приподнятой кормовой площадки исполняет крышка моторного отсека. Пребывать на ней на ходу, так же как и в носовом кокпите, не стоит. А заказать подушку-лежанку для превращения площадки в солярий не помешало бы. Там и забортный трапик уже приготовлен.

Без лежанки площадка отлично помогает посадке-высадке пассажиров. Столь же удобен для этого и носовой кокпит с высокими парными стойками релинга для схода на берег и одним длинным рундуком, на который удобно вставать; под ним, кстати, частично располагается спальная каюта. Возможность же для высадки смело ткнуться прямо в береговые камни предполагается самим фактом применения для корпуса алюминиевого сплава.

Мы все ходим кругами и все никак не доберемся до главного достоинства, ради которого и затевался проект «ХО» – экстраординарных ходовых качеств. Это ради них применена фирменная сверхкилеватость в 24° на

транце, нос же у «270-го» напоминает острие стамески – два днищевых листа сходятся здесь почти без наклона, круто уводя вверх вертикальный форштевень. Такой прошибет насквозь любую волну вплоть до дозволенных «прибрежной» категорией плавания «С» двух метров. Понятно теперь, почему так прочна и так сложно запирается носовая дверца рубки – в случае приема «зеленой воды» с ходу в лицо она выдержит немалую нагрузку.

Вода Финского залива в тестовый день подобного экстрима не обещала, но полуметровую волну предоставила охотно. Дизель Volvo Penta D4 в 300 л.с. с откидной колонкой Дюргор урчит неслышно и очень солидно. Легким движением рычажка управления «втыкается» ход, и катер моментально набирает 4 уз. Для троллинга «минималка» великовата, да это и не рыбацкая лодка. Остроносый корпус легко преодолевает разгонный «горб», и уже при 2000 об/мин катер глиссирует со скоростью 17 уз. Штурвал вращается легко, без усилий, а в сочетании с электроприводом управления «газом», который вызывает моментальную реакцию мощного дизеля, это вызывает ощущение небывалой простоты управления довольно тяжелым судном. Встречная волна нисколько не беспокоит, и вскоре движение по свежей погоде в почти полную «гашетку» кажется нормой, тем более что шум в закрытом салоне «трамвайный», не мешающий общению – 72–77 дБ. В круто



Только у водителя кресло снабжено подлокотниками и пневмоамортизатором



Планширь для прохода по борту не предназначен. Бортовая утка доступна только с бона

заложенном вираже двигатель слегка напрягается, но вскоре как ни в чем не бывало снова выходит на номинальные обороты, посвистывая турбиной. На борту двое, «максималка» на попутной волне достигает 38 уз и едва ли существенно снизится в полную нагрузку при такой хорошей энерговооруженности, тяжелый катер будет прошивать волну еще увереннее. Дизель – великая сила для настоящего всепогодного судна. Расход топлива в 1.4–1.5 л/милю на крейсерском ходу едва ли будет слишком обременительным при таких возможностях.

Поймать эффектный момент подлета с волны при съемке со второй лодки удалось далеко не с первого раза. Даже на полном ходу «ХО» в большинстве случаев отказывался соскакивать и с девятой волны, он словно «облизывал» ее, раскидывая по бортам веер брызг. Те ее остатки, что срывались на стекла рубки, уверенными движениями смахивали щетки очистителей.

### Резюме

ХО 270 RS Cabin – лодка с «мужским» характером, она не из тех, что

готовы нравиться каждому. Условия для многодневного пребывания на борту предоставлены в очень ограниченном наборе, но вместе с тем по способности выйти в море и быстро преодолеть значительное расстояние, не слишком заботя капитана прогнозом ветра, равных 270 RS Cabin найдется не много, тем более в ее размере менее 28 футов. Отлично подойдет для летнего выезда к прибрежному жилью, для быстрого отдыха в выходные тем, кто всегда дорожит своим временем. «ХО» позволяет не ждать у моря погоды \*

Модель	Длина, м	Ширина, м	Осадка макс., м	Масса, кг	Мощность макс, л.с.	Скорость макс., км/ч	Запас топлива, л	Вместим., чел.
ХО 200 S	6.30	2.14	0.90	850	150	85	150	5
ХО 220 S	6.75	2.28	0.90	1100	200	80	205	6
ХО 240 RS Open	7.52	2.28	0.90	1250	300	96	230	8
ХО 240 RS Open I/O	7.52	2.28	0.90	1750 (с двигателем)	260 (стационар)	75	230	8
ХО 240 RS Cabin	7.52	2.28	0.90	1250	300	85	230	8
ХО 250 Open (NEW 2015)	7.52	2.28	0.90	1250	300	96	230	8
ХО 270 RS Cabin	8.60	2.55	0.90	2900 (с двигателем)	370 (стационар)	81	315	10
ХО 270 RS Cabin OB	8.60	2.55	0.90	2250	500	96	2×225	10
ХО 270 RS Front Cabin OB	8.60	2.55	0.90	2250	500	96	2×225	10
ХО 270 RS Front Cabin	8.60	2.55	0.90	3000 (с двигателем)	370 (стационар)	81	315	10

Компания Range Marine  
 + 7 495 973 72 45. 101000, Москва  
 Ленинградское шоссе, д.39 стр.7,  
 (территория Royal Yacht Club )  
 +7 812 926 29 49. 197110, Санкт-Петербург  
 Южная дорога дом 4, корпус 1, (Яхт-клуб «Крестовский»)  
 info@xo-boats.ru, http://www.xo-boats.ru

