



## Cobra Performance 2650 Ltd

**Это было больше, чем апробация очередной разработки семейства Cobra. В яхт-клуб под Старый Салтов с самого утра съезжались специалисты водного рынка, техники и владельцы катеров, ажиотаж возрастал с каждым новым прибывшим, а первыми их словами обычно было нетерпеливое: «Ну, кто уже пробовал — как лодка?!». Всё дело в культовом определении новой линейки — Performance. На подобное в Украине ещё не замахивались.**

**К**то из водномоторников не любит быстрой езды?! Редкий владелец катера не старается обзавестись двигателем помощнее, чтобы потом бахвалиться перед

друзьями максимальной «выжатой» скоростью. Но бывалые хорошо знают, что за впечатляющими цифрами почти всегда стоит минимальная загрузка, абсолютно гладкая вода и нешуточное

напряжение на руле — не дай Бог сделать резкий манёвр или «поймать» волну!.. Поставил «рекорд» (или обогнал конкурента) — и побыстрее сбрасывай ход.

Таков удел большинства катеров, даже с определителем «спорт» в названии — физику ведь не обманешь. Но есть способ с ней подружиться: нужен узкий длинный (и мощный!) корпус с повышенной килеватостью днища, низким профилем и «зализанной» палубной линией, усиленные привод и транцевые плиты, скоростные винты. Конечно, все эти особенности взвешивают цену — неизбежная плата за

безопасность и уверенность при длительных полётах на «взрослых» скоростях, прошивая волны и не стесняясь активной рулёжки.

Вот она, разница с привычными имиджевыми судами: обладание «болидом» не только гарантирует владельцу статус человека успешного, но и красноречиво говорит о его принадлежности к касте избранных — «выжимателей» скорости. Конечно же, его катер должен соответствовать и другим имиджевым требованиям: быть не только красивым, но стильным, не только удобным, но изысканным. Именно сумму всех этих качеств и подразумевает ёмкое определение Performance.

«Выжимателей» скорости не так уж много даже в мире — чтобы пересчитать верфи, которые специализируются на этих катерах, хватит пальцев рук. На нашем рынке представлены три зарубежных брэнда, все родом из США, где очень развиты прибрежные гонки Poker Run. Даже европейские производители избегают работать в этом непросто сегменте. И вдруг, как гром среди ясного дня: новая Cobra от харьковской верфи Бриг Лтд — первая «ласточка» новой линейки именно класса Performance! Вот откуда такой ажиотаж в первый день испытаний под Старым Салтовом.

Впрочем, то, что именно Бриг Лтд сделал столь смелый шаг — вполне закономерно. Компания год за годом оттачивала мастерство на небольших каютных катерах, начав с 20-футового, и продолжает увеличивать размер, одновременно пополняя свой «арсенал» модификациями различного исполнения (в частности, силовой установки) и престижности. Всего же со слипа верфи сошло уже — ни много, ни мало — 99 катеров Cobra. И есть нечто знаковое в факте, что сотым выпущенным изделием стала именно первая Cobra Performance 2650 Ltd — лодка, спроектированная для «работы» на 100 км/ч.

Вот она, мерно покачивается на швартовах у стенки в яхт-клубе. Надо отдать должное: над внешним обликом знатно поработали как инженеры, так и дизайнеры — все линии гармонично сливаются в цельную картину, судно солидно, стильно и визуальное динамично. Один из гостей, который за свою водную практику сменил не один брэндовый катер, сказал веско и уважительно: «Лодка яркая и однозначно понтовая». Желающих возразить не нашлось.



Дополню взглядом прагматика: на длинный покатый нос можно выйти через форточку в лобовом стекле, палуба имеет нескользящую насечку, а фут-релинг хоть и низкий, зато по всему периметру — на импортных «одноклассниках» с безопасностью на баке похуже будет. Ещё пункт — большой круглый люк, который тоже может служить выходом из каюты (к примеру, аварийным).

Скоростное предназначение катера не вытеснило «за борт» чисто круизные удобства в виде мягкого сандэка, кормовой купальной платформы с телескопическим трапиком и штатного якоря на роульсе форштевня, который дополнен электролебёдкой. Весьма разумно — не всегда же владелец будет лишь скоростью наслаждаться, наверняка и на привычный пикник выехать захочет. Обстановка кокпита также разумно-компромиссная: просторный кормовой диван удобен для отдыха семьи/друзей, а передние кресла (мощные рамы, развитая боковая поддержка, откидное сидение) — дань чистому «скоростнику».

Начнём с дивана, который вызвал самые серьёзные споры у «испытателей». Он мягкий и удобный, но сидение заглоблено — у невысокого человека



часть спины провисает. Недостаток однозначный, но и легко устранимый. А вот не слишком ли низко расположили диван? Ведь «низкосидящие» пассажиры видят меньше, значит меньше удовольствия от езды. Лично я так не считаю — обзор вполне достаточный. Зато уменьшив глубину установки, уменьшим и безопасность седока на резких манёврах (а если за водителем сидят дети?!). А чтобы ноги при подъёме сидения не повисли, придётся и пайолы поднимать, что снова таки небезопасно. В общем, момент спорный — лично я бы предпочёл оставить как есть (укоротив сидуху, разумеется).

У пассажиров под руками большие ниши для вещей и пара подстаканников. Встроенные в борт динамики акустической системы частично перекрыты сидением дивана — не знаю, отразилось ли на звуке (вряд ли), но здесь их никто локтём не разобьет — однозначно. Под диваном — рундук солидного объёма. Поручни — само собой.

Обильные споры вызвала и приборная панель. Нет, с функциональностью здесь всё в порядке, сетовали исключительно на дизайн. «На таком катере хочется ощущать себя не просто рулевым, а пилотом болида, и панель должна быть по стилю соответствующей» — вот основной лейтмотив высказываний. Лично я, прагматик до мозга костей, претензий не имею.

Хороши кресла — сидишь удобно, боковая поддержка надёжно убеждает на крутых манёврах, под ногами — подножка «правильной» высоты. А само сидение можно откинуть вниз и расположиться полусидя — для этого здесь вторая подножка. Несмотря на вроде нежёсткую конструкцию шарнира (простые замочки из нержавеющей стали), на ходу ни дребезга, ни бряканья не слышно. Перед штурманом — привычный бардачок в торпедо, у рулевого ничего такого нет и, думаю, правильно: опасно на такой скорости отвлекаться на мобилку или пиво.

А вот каюту «тэстеры», не сговариваясь, наградили столь же обильными дивирамбами, как и экстерьер («очень удобно и стильно!»). Широкая мягкая лежанка в носу, съёмный стол, диванчики со спинками, рундуки, большое овальное зеркало в переборке, общее и местное освещение, подбор зашивок и обивок — сочетание комфорта с изяществом. По левому борту оборудована камбузная секция: полноценный холодильник (Isotherm), маленькая раковина и полки — ровно столько, сколько нужно. На этом Performance вряд ли кто будет готовить полноценно даже в семейном выезде, а чтобы перекусить и попить

холодненького в дневной зной — всё под рукой. Здесь же встроен аудиоцентр. Под центральной подушкой лежанки обнаружилось штатное место для биотуалета — тоже незаменимая штука, особенно если на борту женщины и дети.

Впрочем, пора и к главному пункту программы — ходовым испытаниям. Пока прогревается двигатель (Volvo Penta 8.1 GXI, мощность 420 л.с., колонка Duo Prop), оцениваю эргономичность поста управления. Штурвал подстраивается под пилота, приборы хорошо видны, обе ручки управления двигателем удобно под рукой. Кстати, привычные к круизным катерам недоумевали, почему ручки «реверс» и «газ» не совмещены, как обычно. А именно потому, что это Performance, и оперирование скоростью в пределах привычных 40 градусов поворота рукоятки здесь будет слишком грубым. Отдельная рукоятка позволяет «растянуть» диапазон регулировки до 100 градусов — на ходу можно плавно обрабатывать проход отдельных





гребней и крутые пируэты (привычная практика гонщика). Рукоятка движется очень легко, рука на ней лежит удобно. В положении «полный газ», не убирая руки с газа, я двумя пальцами «триммовал» лодку, добиваясь максимума скорости — панелька «тримма» расположена удачно. Правда, было бы ещё лучше работать с привычной клавишей, встроенной в рукоятку (даже не знаю, существует ли такая на ДУ с отдельными рукоятками). Но это уже вопрос к моторостроителям. А к верфи Бриг Лтд только одно пожелание — подлокотник нужен.

Выходим на простор, разгоняемся. Сегодня ветрено, на широкой части водохранилища — волна до 0,5 м. Вот тут и проявляется преимущество Performance: её корпус легко «прошивает» волны, без дикой тряски, присущей обычным катерам. Лодка великолепно держит курс, плавно и красиво работает в поворотах, очень мягко (вообще без рывков) повинуется рукоятке газа (такое только с отдельным

ДУ возможно), управлять — одно удовольствие. Забрызгивание ветрового стекла замечено только при проходе сквозь большую волну (свою же на развороте ловили), а в кокпите было сухо даже в дождь: на скорости поток воздуха уносит капли за корму.

Чтобы «закрыть» тему управляемости, забегу наперёд: практически каждая группа испытателей считала своим долгом лодку если не опрокинуть, то вогнать в волну «карколомным пируэтом». Безрезультатно. Резюме публики однозначно: великолепная устойчивость на курсе, замечательная маневренность, отличная динамика. Присоединяюсь, дополнив последнее утверждение замерами: со статического положения катер выходит на глиссирование за 7 секунд (на лаге — 40 км/ч), ещё через 2 секунды на приборе уже 60 км/ч, а на 13-й секунде — 80 км/ч.

Очень заметно, что двигатель слишком легко набирает свои макси-

мальные 4800 оборотов в минуту. Замеряем скорость с 5-ю пассажирами и полным баком топлива — 86 км/ч. Через несколько часов выходим вдвоём (и в баке уже минимум половина израсходована) — теперь катер примерно на 300 кг легче. Но на GPS всё те же 86 км/ч! Вывод однозначный: мотор явно недогружен, нужно менять колонку на скоростную, с винтом большего шага. Стандартный Duo Prop (изготовители развели руками — другого привода под руками пока нет) со стандартными винтами оказался слишком «медленным» комплектом для Cobra Performance 2650 Ltd. Надеюсь вернуться к замерам, когда катер снабдят достойной его колонкой — цифры просто обязаны быть 3-значными.

«На десерт» пробуем «громкий» вариант работы двигателя (воздушный выхлоп Corsa дополнен переключателем режимов) — мощный рокот разносится над водой на километры.

### Подождим

Новое творение харьковчан — несомненная удача. Судно красивое и стильное, инженеры творчески соединили в нём качества, ценимые как «скоростником», так и круизером — соответственно широк и диапазон применения. Стоит лишь доработать интерьер в мелочах да подобрать движитель — и украинский Performance можно будет смело позиционировать рядом с именитыми «одноклассниками».

Богдан ПАРФЕНЮК

«Фарватер» информирует: официальный дистрибьютор катеров Cobra в Украине — компания «Бриг Моторс» ([www.brig-motors.com](http://www.brig-motors.com)).

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина, м	8,08
Ширина, м	2,59
Осадка, м	0,51/0,89
Максимальная мощность двигателя, л.с.	500
Вес катера (с двигателем Volvo Penta 8.1), кг	2425
Запас топлива, л	390
Пассажировместимость, чел.	6
Количество спальных мест	4
Килеватость корпуса на транце, град.	22

### COBRA PERFORMANCE 2650 LTD

Об/мин	Скорость, км/ч
4800	86
4500	80
4000	70,1
3500	60,2
3000	49,1
2500	35,4

Двигательный комплекс: Volvo Penta 8.1 GXI, мощность 420 л.с., колонка Duo Prop.

Условия ходовых испытаний: загрузка 5 человек, полный бак топлива. Ветер 6-8 м/с, волна до 0,5 м.