

## «Slider 195»: на круги своя



Оценивая в свое время дизайн и саму концепцию мотолодок «Slider 180» с компоновками «cuddy cabin» и «bowrider» (см. № 211), их внешний облик мы охарактеризовали как в целом интернациональный, но с «американским уклоном». Действительно, лодки такого типа очень распространены за океаном, хотя даже при меньших размерениях они чаще всего комплектуются не подвесным, а стационарным мотором. Таким образом, появление «Slider 195» знаменует собой в некотором роде восстановление «исторической справедливости».

Казалось бы, в кризисные времена водномоторникам приходится затягивать пояса потуже, останавливая свое внимание в первую очередь на «бюджетных» моделях. Эту тенденцию рынка в «Слайдере» вовремя отметили, оперативно создав 4.95-метровый «Slider 160 BR» под мотор мощностью 50–60 л.с. (см. № 216). Однако спрос на более крупные и дорогие суда отнюдь не упал до нуля, что и побудило компанию реализовать родившийся еще в лучшие времена замысел оснастить свой флагман стационаром, причем не из дешевых — 4.3-литровым 225-сильным «Volvo Penta GXi».

### Преимственность поколений

С некоторых ракурсов новинку легко перепутать со взятым за основу «180-м», хотя одна характерная особенность все же бросается в глаза — на стоянке лодка располагается с заметным кормовым дифферентом, и это при том, что в районе транца установлен сравнительно легкий бензиновый мотор (дизель наверняка притопил бы корму еще сильнее). «Вписать» его в существующий корпус «180-го», подвергшийся минимальным доработкам (в частности, была несколько изменена схема расположения продольных реданов), удалось достаточно компактно — мотор, работающий на угловую колонку «DuoProp» с противонаправленными соосными гребными винтами, располагается практически вплотную к транцу, а по бокам от капота оставлено место для пары кормовых сидений. Капот представляет собой единую деталь, и если сдвинуть его вперед, двигатель оказывается как на ладони.

Чтобы обеспечить сидячими местами пять человек «паспорт-ного» экипажа, вместо левого пассажирского кресла боком к движению установлен довольно широкий диванчик — изначально двухместный, но на котором, немного потеснившись, вполне можно устроиться и втроем. Для того чтобы при резком разгоне никто с него не выпал, диван дополнен откидным подлокотником-ограничителем. Схема не совсем обычная, но в данном случае вполне оправданная — никаких неудобств с пассажирской точки зрения мы не отметили.

«Интегральная» каюта под носовой декой — точно такая же, как на «180-м». Единственно, в дополнение к потолочному вентиляционно-световому люку появились небольшие бортовые иллюминаторы-«глазки». Как и на любом «cuddy cabin» подобных размерений, встать во весь рост здесь не получится, а вот сидя или лежа можно расположиться достаточно вольготно (длина диванов — 2.19 м). Внутренние помещения оклеены ворсистым материалом, препятствующим образованию конденсата.

Приборная панель с много-функциональными «вольвовскими» приборами хороша как с точки зрения эстетики, так и эргономики — выстроившиеся «по росту» циферблаты прекрасно читаются, а переключатель функций и служебные клавиши (включения ходовых огней, электропромпы и т.д.) органично пристроились под правой рукой. В подстаканнике над ними удобно держать мобильный телефон, карманный навигатор

или портативную рацию. Единственно, какого-либо специального места для стационарной «навигации» не предусмотрено, и хотя свободную площадку найти несложно, будет просто жаль нарушать общую гармонию поста управления установкой чужеродного по дизайну эхолота или картплоттера.

Под ногами отформована довольно высокая подножка, позволяющая с удобством устроиться за рулем и при высоко поднятом сиденье, а у входа в каюту имеется небольшая ступенька, облегчающая выход на носовую деку. В очередной раз не можем не отметить, что окантовка ветрового стекла с откидной центральной «форточкой» от «Слайдера» является, пожалуй, лучшим отечественным изделием этого рода. В свое время компания не зря вложила немалую сумму в разработку и изготовление специальных алюминиевых профилей, из которых и гнутся фирменного вида «рамы». На очереди — оснащение ветровых стекол «калёнкой» вместо поликарбоната, не позволяющего установить нормальные стеклоочистители. Здесь пока что не обходится без сложностей — тот же Борский завод, по мнению специалистов «Слайдера», требует за изготовление таких стекол слишком уж непомерные суммы.

Кормового рундука, как на «180-м», здесь, естественно, нет, но его функции принял багажник под продольным трехместным сиденьем, установленным по левому борту. Довольно большие рундуки упрятаны также под диванами в каюте, а кроме того, кокпит оснащен объемистыми бортовыми «карманами» (кстати, очень удобными для хранения тех же кранцев и тента).

Кормовая часть «195-го» оказалась трансформируемой: можно переставить наверх, и вместе с подушкой, венчающей капот, они образуют ровный длинный лежак для солнечных ванн (пригодный для использования в таком качестве, естественно, только на стоянке). Купальная платформа (за счет длины которой «180-й» и превратился в «195-й»), весьма просторна; складной забортный трапик дополнен поручнем, облегчающим подъем из воды.

Единственное, что вызвало нарекания, так это двухстворчатая каютная дверь из зеркального поликарбоната — замок здесь оказался чисто «для блезиру», поскольку дверь на ходу нередко открывалась сама собой (издержки опытного образца, как поспешили заверить нас представители фирмы). Кроме того, толщина звукоизолирующей прослойки, наклеенной внутри капота, показалась нам маловатой, и эту оценку в чем-то подтвердили замеры уровня шума — голосок мотора, особенно на высоких оборотах, слышен весьма отчетливо, и, переговариваясь на полном ходу, нужно повышать голос. Впрочем, тут конструкторов явно сдерживали размерные рамки — для более «глухой» звукоизоляции габариты капота наверняка пришлось бы увеличить.

Все серийные лодки имеют аудиоподготовку — справа под штурвалом расположен бокс для магнитолы или CD-проигрывателя, а динамики и антенна с соответствующим кабелем уже имеются.

### **Быстрый разгон — плавная остановка**

Как уже отмечалось, за счет изначального кормового дифферента лодка «рвется в бой» даже на стоянке у причала. Большой по сравнению с подвесным мотором вес стационарного двигателя сказывался и на ходу — в частности, некоторые особенности по-ведения базового «180-го» стали проявляться более ярко.

Прогнозы относительно излишнего задирания носа при выходе на глиссирование не сбылись — кормовой дифферент, конечно, заметен, но не доставляет особых неудобств. Кроме того, колонка «DuoProp» с противонаправленными соосными гребными винтами отличается великолепной приемистостью (да, не зря бортовой диван по левому борту здесь дополнен с кормы откидным подлокотником, иначе при резком разгоне пассажиры рискуют оказаться на полу).

Результаты испытаний мотолодки «Slider 195»

(нагрузка — 1 чел. плюс 100 л топлива, ходовой тент убран, ГВ : стальные трехлопастные противонаправленные «DuoProp», скорость ветра: 1–2 м/с, высота волны: 0.0–0.1 м, темп. воздуха: 4°C, темп. воды: 6°C, место испытаний: Куйбышевское водохранилище, Казань)

---

<b>Об/мин</b>	600	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000
---------------	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------

---

---

<b>Скорость, уз</b>	2.4	4.2	5.6	7.8	16.4	21.8	27.0	31.0	35.9	39.9
<b>(км/ч)</b>	(4.4)	(7.8)	(10.4)	(14.4)	(30.3)	(40.3)	(49.9)	(57.3)	(66.5)	(73.9)

---

<b>Расход</b>	2.8	4.5	7.7	13	16	19	26	35	47	68
<b>топлива. л/ч</b>										

---

<b>Уровень шума</b>	6.4	7.2	7.4	78	80	80	81	86	88	89
<b>дБ(А)</b>										

---

На режиме лодка с поджатой или слегка «отпущенной» колонкой идет стабильно, не проявляя склонности к зарыскиванию или ходовому крену — последнее наверняка объясняется противонаправленными винтами, реактивный момент которых взаимно компенсирует друг друга. По той же причине «195-й» «симметрично» вел себя и в тесноте гавани, в том числе и на заднем ходу — боковых уводов мы не отметили, и учитывать, каким бортом ты подходишь к причалу, при маневрах на малом ходу не требовалось. (Кстати, швартовные утки в носу и корме расположены достаточно удобно, немного в нос от миделя на расстоянии вытянутой руки от водителя или пассажира слева имеются обушки для крепления кранцев, но их хотелось бы видеть еще пару — ближе к транцу).

Но вот стоило немного переборщить с откидкой колонки, выжимая максимальную скорость, как лодка начала показывать характер. Проявлялось это в дельфинировании, на полном ходу не доставляющем в равной степени как особых неудобств, так и особо положительного эффекта (разница скоростей между стабильным и дельфинирующим ходами составила какую-то пару километров в час). А вот на среднем ходу эффект проявлял себя по полной — амплитуда продольной раскачки на скоростях порядка 40 км/ч оказалась максимальной.

Впрочем, речь идет исключительно о движении с откинутой колонкой. Большая часть диапазона откидки показалась нам лишней, поскольку даже с поджатой колонкой «195-й» и на среднем, и на полном ходу шел с наиболее выгодным с точки зрения скорости дифференциалом. Кроме того, проявилась еще одна не очень-то приятная особенность. При резком сбросе газа кормовые пассажиры быстро приучились вскакивать со своих мест, чтобы их не захлестнуло набежавшей с кормы волной. И если эксперименты с триммером мы вскоре оставили и попросту о нем забыли, то это свойство «195-го» приходилось постоянно держать в голове, уменьшая скорость как можно более плавно.

В день испытаний на водохранилище царил штиль, и единственным источником волны была лодка сопровождения — уже хорошо знакомый нам «180-й» с подвесным мотором. Если проводить с ним сравнения, то «195-й», как нам показалось, преодолевал кильватерную волну, в том числе высокую, разведенную в переходном режиме, несколько мягче прототипа. По крайней мере, полностью выдернуть его из воды в прыжке с волны так и не удалось — даже когда при подходе к гребню лодку намеренно закренивали поворотом штурвала. Крены в поворотах, в том числе и при «раскрутке» с места с минимальной циркуляцией, оказались довольно умеренными. В общем, если не считать более ярко выраженной склонности к дельфинированию на умеренных скоростях, своим поведением на воде «195-й» мало чем отличался от своего прототипа с подвесным мотором.

Анализируя скоростные показатели, стоит отметить, что, во-первых, на лодке стоял «нулевой» необкатанный двигатель, а во-вторых, у нас возникло подозрение, что гребные винты оказались легковатыми — новенький мотор с легкостью раскручивался до 5000 об/мин, после чего начинал пищать сигнализатором (не исключено, что при этом срабатывал и ограничитель оборотов). В пользу последней версии свидетельствует и тот факт, что разница скоростей налегке и с экипажем в 6 чел. оказалась лишь чисто символической (73.9 против 71.6 км/ч).

## Резюме

Типичный прогулочный «cuddy cabin» в американском стиле, тем более «классический» по причине стационарного мотора. Уровень исполнения — на высоте, если не считать небольших и легко устранимых «косяков» головного образца. Требуется настройка на ходу — или, вернее, не требует ее вовсе, поскольку триммер можно навсегда оставить в одном и том же подобранном положении и использовать гидрооткидку лишь при подходе к отмелому берегу.