

# Phoenix 560

## И НЮАНСЫ «МЭЙНСТРИМА»



Как известно, любая лодка имеет шанс найти своего владельца – лишь бы она выполняла свое назначение и стоила при этом адекватных денег. К лодкам промышленного производства требования более жесткие: при приемлемой цене они должны удовлетворять потребностям как можно более широкого круга покупателей. Неудивительно, что сектор предложения небольших универсальных моторных лодок под подвесной мотор заполнен особенно плотно, и разница между потребительскими качествами представителей отдельных брендов носит характер нюансов. Тем не менее, в данном случае нюансы имеют решающее значение при выборе, и их нужно видеть и понимать. Целым осознанного покупательского выбора, собственно, и служит наша тестовая рубрика.

**М**оторная лодка Phoenix 560 производства петербургской компании СПЭВ выглядит как типичный представитель «мэйнстрима», то есть товара с такими признаками, которые вызывают наибольший

интерес у среднестатистического покупателя. Это быстрая лодка «выходного дня» в размерах любимого народом пятиметрового класса, на которой можно уйти своим ходом к не слишком далекому берегу либо добраться в более отдаленные места, используя дорожный трейлер.

Открытый кокпит с парой кресел и кормовым диваном, закрываемый в случае непогоды тентом и небольшая спальная каюта в носу – это стандартный набор для полноценного проведения досуга любителем воды и веселых путешествий на собственной лодке. Далее и начинаются ню-

ансы, технические, и маркетинговые, и для того, чтобы повлиять на решение о приобретении, их надо учитывать совместно и максимально полно. Приготовьте листок бумаги.

Корпус «Феникса» стеклопластиковый, он хорошо выглядит, напоминая балансом пропорций, четкостью линий, проработкой мелких форм и глянец поверхностей качественную продукцию европейских верфей. СПЭВ – одна из частных фирм «первой волны», успешно работающая с начала 90-х; у нее проверенная репу-

тация, большой опыт и множество собственных разработок. Черный цвет борта лодки в «стандарте» – это ответственное решение. Ведь на черном фоне особенно четко выявляются дефекты пластиковой поверхности, и строители пошли на это – следовательно, работают на достаточно высоком технологическом уровне. Трюмы покрашены и под рундуком замаскированы декоративной вставкой.

Оборудование судна типовое, но не из разряда самого дешевого. Нержавеющие утки, петли, фитинги и горловины аккомпа-

нируют проработанным формам пластика, украшая внешний вид. Палубный люк в носу – не вечно протекающий «самодел», а «каталожного» происхождения. Для широкого ветрового стекла применено популярное сейчас решение: в относительно недорогую и достаточно аккуратно выгнутую алюминиевую раму вставлено поликарбонатное стекло; получается «фирменно» и бюджетно, хотя и с некоторыми присущими ограничениями. Поликарбонат хорошо держит удары, но не стоек против царапин – не забудьте установки стеклоочисти-

**ТЕСТ**  
**КИЯ**



Основные данные моторной лодки Phoenix 560

Длина наибольшая, м	5.60
Ширина наибольшая, м	2.30
Высота борта на миделе, м	1.40
Осадка корпусом, м	0.3
Масса корпуса, кг	600
Килеватость на транце, град.	19
Пассажировместимость, чел.	6
Мощность двигателя, л.с.	80-140
Цена, руб.	465 000



теля, а в дождь для улучшения обзора с водительского места рассчитывайте на подручные средства. Хорош носовой релинг: жесткий, эргономичный, аккуратно сваренный. Нержавеющий бак в 160 л объемом, напротив, сварен «так себе», даром что не бросается в глаза в своем трюме.

Проход в нос через форточку в стекле решен рационально и без излишеств: сбоку от приборной панели приклеена узкая пластиковая ступенька, с которой здоровый человек справится легко. Формованное нескользящее покрытие палубы держит на себе исправно. Хотелось бы видеть в кокпите специальные места, куда можно поставить ногу, забираясь в кокпит с бона – сейчас приходится делать широкие шаги через борт/кормовой диван прямо на палубу, если нет желания рисковать чистотой и сохранностью мягких подушек. Каюта достаточно просторна, оборудована рундуками и полочками, но скромна. Из спецоборудования в ней помимо светового люка – только подушки

лежанки и сплошная оклейка мягким материалом, тип которой вам лучше подобрать соответственно личным предпочтениям. Отдельных зашивок нет, обивка клеится прямо на внутреннюю поверхность пластика, поэтому она выглядит не идеально. Тонированная сдвижная дверь ходит в пазах довольно туго, зато она не будет елозить и греметь на ходу. Нет и типичной проблемы с гремящими и открывающимися ветром кормовыми рундуками. Их крышки с пристегнутыми сверху подушками тяжелы и как будто сами стремятся занять штатное положение.

Интересно устроен комплектный тент. Он состоит из двух частей: одна закрывает только кресла, оставляя открытой корму, вторая защищает оставшуюся часть кокпита, и это практичное решение. В «быстрых» выходах под сухую погоду одной первой половины достаточно, чтобы существенно поднять комфорт на борту; кокпит остается открытым для свободного доступа. Ему-то дождь

не страшен в любом случае – справляется система самоосушения, выводя воду прямоком за борт и избавляя от необходимости включать на период стоянки автоматическую отливную помпу в трюме.

Заявленная пассажировместимость в 6 человек, видимо, относится к экстремальному случаю загрузки. Размещать четырех пассажиров на кормовом диване вдобавок к водителю и



«штурману» на креслах было бы усилием над правилами хорошей центровки глиссера – кого-то придется загонять в каюту, что на ходу обычно не практикуется. Будем считать, что в реальности это судно для двух-четырех человек, в котором можно безопасно прокатиться и вшестером, но в продолжительный поход вместо двух «нештатных» пассажиров лучше взять 100-200 кг дополнительного полезного имущества, размещая его в объемах под палубой, в кормовом рундуке и под настилами в каюте.

Строитель заявляет допустимую максимальную мощность 140 л.с., но на протестированной модели даже установленного четырехтактного Мерсигу 115 кажется достаточно. На полном ходу с одним водителем при скорости «за 70» лодка уже требует внимательной работы штур-

валом. С двумя же пассажирами она уже покладиста на ходу, прекрасно управляется как по курсу, так и по дифференту (как принято, откидкой мотора). Вообще, такой отзывчивости в реакции на откидку мотора нам доводилось встречать не часто. Непокойная июньская погода развела в верховьях Невы острую волну высотой в 20-30 см, нагнала дождь. Как и стоило ожидать, стекло вскоре покрылось каплями и потребовало «ручной» протирки из-под пристегнутого полутента. Но благодаря довольно высокой килеватости в 19° и присущей пластиковым лодкам «правильности» продольно-реданированного днища поддержание скорости около 50-60 км/ч не доставляло неприятностей экипажу, особенно при поджатом триммером носе.

В списке «за» и «против» нельзя не упомянуть цену. Соб-

ственно, для лодки такого класса это один из самых важных факторов при принятии решения о выборе. Она в целом находится на уровне качественных аналогов отечественного производства и существенно, раза в два, ниже европейских. Лодка однозначно может быть отнесена к типу «бюджетных», но присутствует вот какой очень сильный момент: цена лодки в нынешние 465 000 руб. подразумевает упомянутое оборудование, включая тент, то есть все, что нужно, чтобы сразу выйти на воду. Ну понятно, что в нее не входит мотор, снабжение и спасательное оборудование. В разряд опций ушли изысканные вещи вроде тиковой палубы, защиты килля или аудиосистемы. Полная заводская укомплектованность делает Phoenix-560 очень интересным предложением с меркантильной точки зрения. Хотя истинный любитель лодок был бы просто обязан пожелать своему «Фениксу» настоящую тиковую палубу. Завод-изготовитель показал при тестировании и такой вариант. Черный борт и округлые мягкие линии лодки прекрасно гармонируют с некоторой архаичностью натуральной тиковой рейки.

Все нюансы выписали на листочек? Считайте в столбик «плюсы» и «минусы». Скорее всего, в сравнении с реальными конкурентами «победа по очкам» будет засчитана «Фениксу». ■

**ТЕСТ**  
**КИЯ**

198095, Санкт-Петербург,  
Химический переулок, 12А  
Тел.: (812) 252-6815,  
(921) 940-8308  
Тел/факс: (812) 252-0739  
spev\_spb@mail.ru,  
spevboat@mail.ru  
<http://www.spev.spb.ru/>