



# BOTNIA TARGA 37

В Дюссельдорфе на стенде финской компании Botnia Marin среди прочих моделей стояла хорошо известная Targa 37. Зачем ее привезли на выставку, где обычно демонстрируют новинки?

Текст Алексей Максимов Фото Botnia Marin

**K**руизер Botnia Targa 37 из прайда «морских внедорожников» появился ровно 20 лет назад, и все эти годы лодка пользовалась неизменным успехом у тех, кто любит, уважает и понимает море. Сначала Targa 37 была флагманом линейки, потом она уступила лидерство Targa 42/44, а теперь, с появлением модели Targa 46, ей придется перейти на третью ступень пьедестала. Но, судя по объему заказов и появлению на престижной boot Düsseldorf, модель ничуть не устарела и даже в чем-то может дать фору новинкам иных брендов.

## БЕЗ КОМПРОМИССОВ

Стоящая на стенде флагманная Targa 37AD (Aft Door) меня удивила наличием двери в кокпит. Пару лет назад Botnia Marin совершила «технологический прорыв» и установила кормовую дверь на Targa 44. Потом дверь появилась на Targa 37 без флагбриджа, а теперь я вижу дверь и здесь:

она смешена к правому борту, а отформованные ступени на флагбридже расположены ближе к левому. Польза этой двери, вместе с бортовыми дающей высокую степень «свободы маневра» экипажу, понятна любому.

Принципом компоновки Targa 37AD в известной степени напоминает флагман — и бывший, и нынешний. На флагбридже — кресло рулевого (левый борт) и длинный угловой диван-шезлонг (правый), из которого можно образовать динетту (опция HiFly, базовый вариант — два кресла и диван в корме). Кокпит свободный: только бортовые бенки-рундуки и тиковый настил с люками моторного отсека. Здесь тоже можно устроить динетту, поставив складной стол и «режиссерские» стулья. За кокпитом — транцевая платформа со смотровым люком для контроля гребных винтов; раньше, помнится, здесь еще было якорное устройство.

И в рубке все привычно. Справа — рулевая консоль с поворотным модулем, включающим штурвал, управление дви-



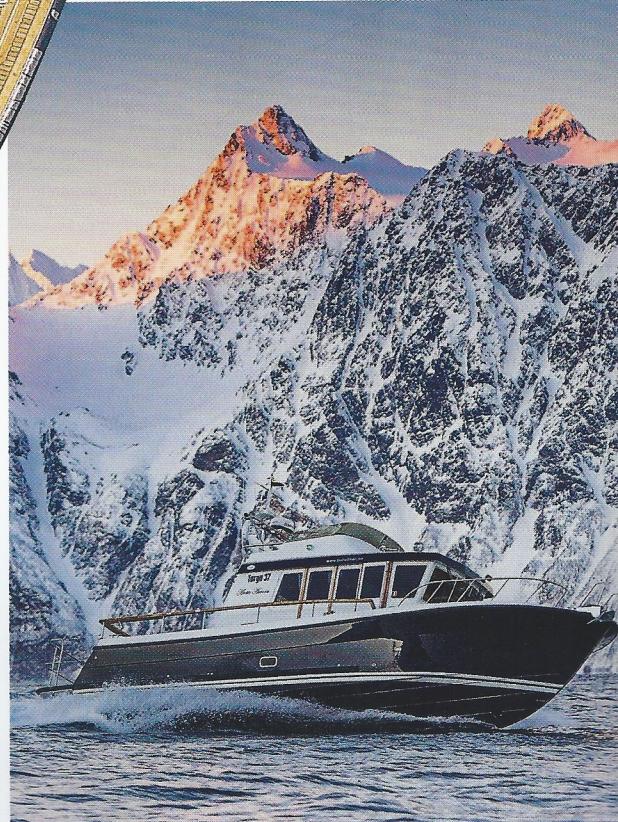
гателями и носовой подрулькой, приборы внизу и на верхней панели... Слева камбузный модуль (плита, мойка) под крышкой, исполняющей роль штурманского столика; есть холодильник, микроволновка, полки для утвари.

Вызывает интерес уровень кастомизации Targa 37. Этот термин, чаще употребляемый в отношении крупных яхт, означает для заказчика возможность реализовать на серийной модели свои пожелания в отношении интерьера, оборудования, устройств. Для сравнительно небольших судов кастомизация (не путайте с опциями) чаще сводится к выбору из двух-трех вариантов моторной установки, обивки сидений и палитры окраски корпуса.

На Targa 37 все масштабнее. Во-первых, предлагается модификация с флибридже или без. Далее, в версии без флибриджа предусмотрено продление крыши рубки над кокпитом, дающее защиту от солнца или дожда сидящих там пассажиров. Предусмотрена версия CFC (Comfort Fore Cabin) — за счет

▲  
Модель Targa 37 с флибриджеем предыдущей версии: теперь такую выпускают с дверью в кокпит

►  
Лодки Targa даже такой длины широко используются в сложных регионах, например в Гренландии





▲ Передняя часть рубки-салонна с «яхтенным» входом в носовую каюту

◀ Обеденная зона: при разложенном столе проход в корму не стеснен



◀ Камбузный блок с плиткой, мойкой и холодильником за креслом пилота

капа на фордеке в носовой каюте существенно увеличена высота, а дополнительное остекление дает больше света. Минусы такого решения — на носовой палубе отсутствуют сиденья с рундуками, но кому-то это покажется приемлемым. Теперь — уже отмеченный вариант с кормовой дверью на правом борту, удобство которого очевидно. И, наконец, обилие вариантов дизельных моторных установок и типов трансмиссии, о чём я собираюсь рассказать дальше.

### А ПОЧЕМ «ЛОШАДКИ»?

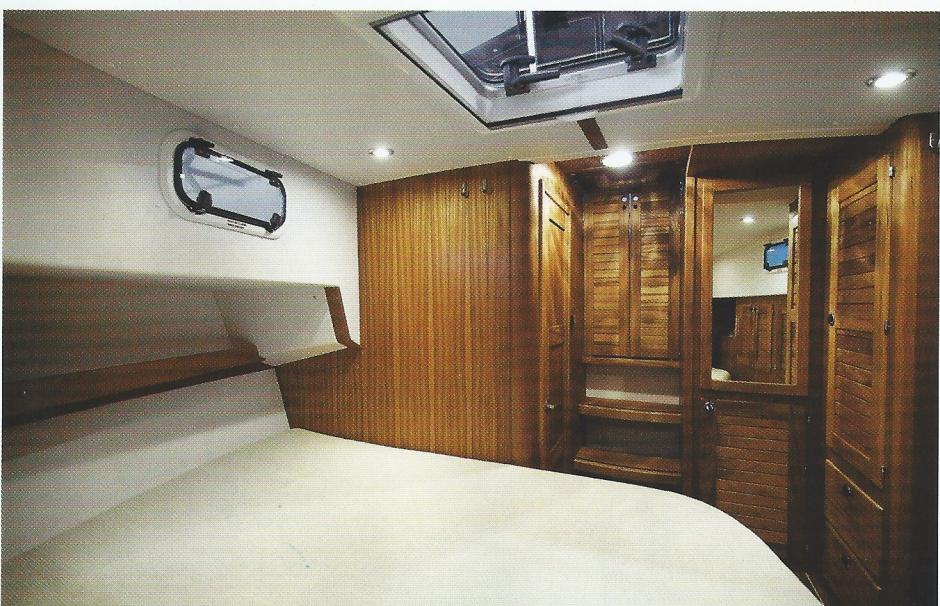
Здесь я хочу поговорить о мореходных качествах Botnia Targa 37. Сегодня для этой модели верфь предлагает спаренные двигатели разной мощности (от 520 до 870 л.с.) с двумя типами колонок: угловыми (DPH) и днищевыми (IPS). Соответственно, динамические характеристики лодки с такими установками будут разниться.

Заглянем в прайс-лист. Если условно принять за базу стоимость Targa 37 с двумя дизельными Volvo Penta D6-330 DPH ( $2 \times 350$  л.с., не самый «хилый» вариант), то с двумя Volvo Penta D6-370 DPH ( $2 \times 370$  л.с.) цена вырастет на € 10 800, а с двумя Volvo Penta D6-400 DPH прирост составит уже € 27 900. Вариант моторной установки с Volvo Penta IPS500 ( $2 \times D6-370$ ) по сравнению с той же мощностью, но у транцевых колонок, потребует дополнительно € 46 400. Вопрос: за что мы платим?

**Targa 37 спроектирована и построена для реального моря**

**Досье Botnia Targa 37****Длина**  
40 ф (12,36 м)**Ширина**  
12 ф (3,50 м)**Осадка**  
4 ф (1,10 м)**Водоизмещение**  
8400 кг**Запас топлива**  
1350 л**Запас воды**  
230 л**Мощность**  
520–870 л.с.**Вместимость**  
5 чел.**Категория RCD**  
«В»

Интерьер кормовой каюты с двумя комфортабельными спальными зонами



Каюты в носу — просторно, удобно и светло благодаря иллюминаторам и верхнему люку

Хорошо оборудованный санузел с душем, примыкающий к кормовой каюте

С моторами D-370/DPH до скорости 30 узлов лодка разгоняется за 10 с, с D-400/DPH — за девять. Этой разницей можно пренебречь, другое дело — полный ход и топливо. По данным тестов, скорость с D6-330/DPH — 36,4 узла, с D6-370/DPH — 38,8 узла, с D6-400/DPH — 42,2 узла, с IPS500 (370 л.с.) — 37,6 узла (установки IPS600 по 435 л.с. должны позволить превысить 40 узлов). На крейсерских 30 узлах расход топлива с D6-370 и IPS500 — 96 л/ч, с D6-400 — 98 л/ч. Стоят ли дополнительные узлы этих денег, решать вам, только надо смотреть спецификации двигателей. IPS уже в «базе» поставляются с электронной «начинкой» и пр.

Мореходность лодок Targa давно стала притчей во языцах; бытует даже термин Targa weather, означающий, что эти лодки выходят в море тогда, когда другие не рискуют. На тестах Targa 37 (правда, без кормовой двери) я не раз ощущал, как лихо килеватый корпус (на транце 18°) с мощной скулой и двумя парами реданов форсирует метровую волну, раздавая по сторонам тучи брызг. Судно управляемо легко, крутую циркуляцию на высокой скорости проходит пусть с заметным креном, но предсказуемо и не вызывая опасений. Обзор от поста управления отличный, а с кормовой дверью мертвая зона даже уменьшилась.

«Лодки Targa спроектированы и построены для реального моря, а не такого, каким его хочется видеть. Мы руководствуемся принципом — отправить вас в море гордым, уверенным и улыбающимся капитаном», — сказал Йохан Карпелан, основатель и директор Botnia Marin. Модель Targa 37 в точности соответствует этим словам.

