

Артем Лисочкин. Фото Романа Зубко и Андрея Ладыгина

# НОВИНКИ

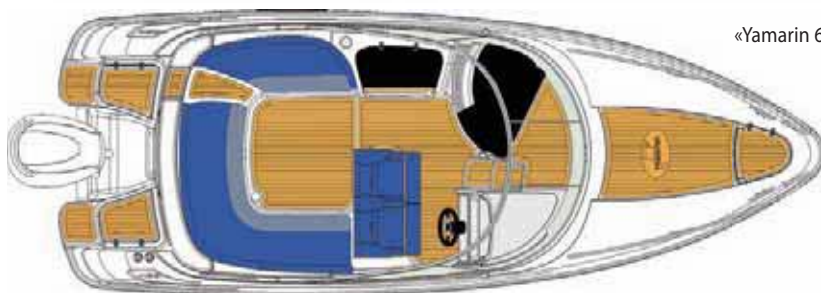
## ОТ «YAMARIN»: горячие финские парни на черноморском курорте

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

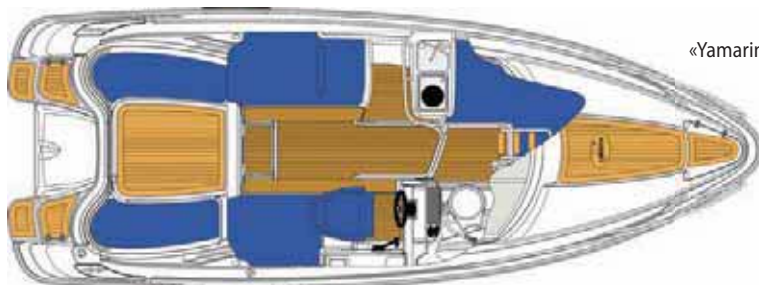
Популярность продукции финских судостроителей среди отечественных водномоторников во многом определяется схожестью далеко не тепличных природных условий, характерных для акваторий как нашего северного соседа, так и большей части России. Многих первым делом привлекает «теплолюбивая» компоновка с хорошо защищенными от непогоды и холода обитаемыми пространствами, но мы бы не стали ограничивать перечень преимуществ лодок из Финляндии одним лишь «климатическим» комфортом.



«Yamarin 62 CC»



«Yamarin 68 DC»



«Yamarin 68 C»

**Р**асхожее выражение «горячие финские парни», несмотря на некоторую ироничность, во многом соответствует действительности — чтобы в этом убедиться, достаточно понаблюдать, как некоторые обитатели Суоми, особенно молодежь, ведут себя за рулем. При достаточно высокой водительской культуре и скрупулезном соблюдении правил распространенная здесь манера управления — что на дорогах, что на воде — порой отличается даже излишней спортивностью. В общем, быструю езду финны любят ничуть не меньше, чем наши соотечественники. И, надо добавить, также умеют ездить быстро. Кто является действующим чемпионом мира в «Формуле-1» на воде? Правильно, финн Сэми Селио. Любителям автоспорта хорошо известны такие легендарные личности, как Кими Райкконен и Ари Ватанен...

На воде, понятное дело, свои сложности. Тем более что «Страна тысячи озер» с ее обширными внутренними водными путями имеет и весьма протяженный выход к морю, поэтому



довольно весомую долю на финском рынке занимают не просто быстроходные, но и мореходные суда, позволяющие поддерживать высокую скорость в условиях морского волнения. Причем далеко не все из них отличаются классической «скандинавской» компоновкой — не редкость и полностью открытые модификации, более уместные в южных широтах.

К числу наиболее ярких представителей подобного класса мы бы отнесли лодки «Yamarin», выпускаемые одним из подразделений крупного финского концерна «Kesko», который еще в 1972 г. основал собственное судостроительное производство с целью стимулировать продажи подвесных моторов «Yamaha». Поэтому и место проведения очередного теста, организованного московской компанией «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» — черноморский Геленджик — особого удивления не вызвало. В конце концов, море — оно везде море, что на суровом севере, что на знойном юге.

Надо сказать, в прошлом году, во время первого (и при этом весьма

подробного) знакомства с лодками «Yamarin» (см. № 209) «море» мы нашли на подмосковной Клязьме. Сильный ветер, дувший вдоль водохранилища, развел тогда крутую короткую волну, еще более «злую», чем на настоящих морских просторах, а накладывающиеся на нее кильватерные валы больших моторных яхт только добавляли остроты тестовым заездам.

Понятно, что наиболее уверенно в таких действительно непростых условиях чувствовали себя самые крупные из шести предоставленных на тест лодок — «64 DC» и флагманская «76 DC», отличавшиеся мягким и стабильным ходом на скоростях свыше 80 км/ч, хотя и все прочие модели, включая самую компактную «50 TC», без проблем управлялись с волной и продемонстрировали очень неплохие скоростные показатели. Немаловажный факт, вызвавший уважение к специалистам «Yamarin»: заявленные скоростные показатели, приведенные на веб-сайте компании и «снятые», согласно специальному предупреждению, в «идеальных» условиях безветрия и гладкой

воды, совпали с реальными, полученными в ходе редакционных испытаний, практически до десятых долей километра в час! (Для каждой из лодок в специальных таблицах приводятся заводские рекомендации по применению подвесных моторов «Yamaha» различной мощности и оптимальным характеристикам гребных винтов; тестовые образцы — явно с учетом на российские пристрастия — были укомплектованы моторами максимально разрешенной мощности).

Минусы, хотя и довольно незначительные, у всех испытанных тогда лодок тоже оказались схожими — выражались они в заметном дифференте при выходе на глиссирование и, во многом по причине использования «топовых» моторов, в некоторой склонности к «прилеганию» на левый борт под влиянием реактивного момента гребного винта.

Поэтому мы сразу заподозрили, что «автор» всех лодок марки «Yamarin» один и тот же. Так и оказалось: руководит конструкторским бюро компании известный в недалеком про-



«Yamarin 68 C»



Выдвигающийся к откидной «форточке» трапик в рубке «68 С»



Вход в каюту на «68 DC» несколько смахивает на душевую кабинку



В крошечной «каютке»-консоли «62 СС» есть даже мягкое сиденье

шлом гонщик-водномоторник Тармо Вуоярви. Действительно, разработать столь «заточенные» под скорость и волну обводы мог только «горячий финский парень» — в лучшем смысле, который в это выражение вкладывается! Хотя в общем и целом концепция обводов вроде бы давно известная — моногедрон довольно значительной килеватости (19–20°) с полой скулой и неширокими продольными реданами, ориентированными по ватер-

линиям — рискнем предположить, что корпуса явно не раз и не два доводились до ума по результатам испытаний в разнообразных условиях.

Так что, отправляясь в Геленджик, мы уже примерно представляли, с чем придется иметь дело, а возможные погодные сюрпризы не вызывали особых опасений. В нынешнем году на тест были предоставлены сразу три новинки 2008 г. (правда, две из них — на базе одного и того же корпуса).

Следуя общемировой тенденции, компания в очередной раз уменьшила «размерный шаг» модельного ряда за счет корпусов 6.2 и 6.8 м длиной, тем самым предложив более широкий выбор в его наиболее скоростном и мореходном диапазоне.

ценка мореходных качеств волей-неволей и выступила на первый план в ходе редакционных тестов. В целом обстановка была самая что ни на есть курортная — теплая, как парное молоко, вода, безоблачное небо и тридцатиградусная жара, но в самое горло Геленджикской бухты неустанно задувал сильный (8–10 м/с) ветер, а с черноморского простора на золотую полосу пляжей валил метровый морской накат, подернутый сверху более короткой ветровой волной. бширный плавучий причал из пластиковых модулей извивался под ногами в такт прибойной волне, то взмывая вверх, то проваливаясь вниз и больше напоминая некий аттракцион для проверки равновесия.

Как и в прошлый раз, устроители теста укомплектовали представленные на наш суд лодки моторами максимально разрешенной мощности. Поскольку условия теста оказались куда более далеки от «идеальных», чем в прошлом году, еще раз проверить пунктуальность финских испытателей, обещающих ту или иную максимальную скорость при использовании рекомендованных гребных винтов, нам не удалось. Но даже в свежую погоду полученные показатели оказались весьма впечатляющими.

А теперь вкратце поделимся впечатлениями о каждой из участвовавших в тесте новинок.

### «Yamarin 68 DC»

Эта лодка на базе нового 6.8-метрового корпуса весьма гармонировала со знойной атмосферой черноморского побережья — едва ли простые курортники догадывались, что родом она из холодной Финляндии. При взгляде со стороны может показаться, что она полностью открытая, но пусть индекс «DC» не вводит искушенного читателя в заблуждение: по версии «Yamarin» означает он не «double console», а «day cruiser». Помимо просторного открытого кокпита с двухместным водителем-пассажирами сиденьем и

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотолодок «Yamarin», предоставленных на тест

	«62 CC»	«68 DC»	«68 C»
Длина, м	6.17	6.77	6.77
Ширина, м	2.48	2.54	2.54
Вес, кг	1050	1300	1400
Килеватость на транце, град.	19.5	20	20
Высота транца, м	0.64	0.64	0.64
Пассажиروместимость, чел.	7	8	6
Категория согласно сертификату CE	C	C	C
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	115–200	115–250	115–200
Емкость топливного бака, л	140	190	140
ПМ*	«Yamaha F200»	«Yamaha F250»	«Yamaha F200»
ГВ*, диаметр x шаг, дюймы	13 3/4 x 21	13 3/4 x 21	13 3/4 x 21
Цена, руб.**	Нет данных	2 228 400	2 372 900

\* На лодках, предоставленных для испытаний

\*\* Цена лодки с мотором, установленным во время теста, на сезон 2008 г.

охватывающим его кормовой периметр U-образным диваном, под носовой деккой скрывается довольно вместительная «интегральная» каюта — одним словом, компоновка из тех, что чаще именуют «cuddy cabin». Несмотря на то, что из-за характерной для такой схемы ограниченной высоты подволока устроиться в каюте можно лишь сидя или лежа, помимо пары спальных мест здесь удалось разместить не только компактный камбузный уголок с плитой и мойкой, но даже и галюн! Правда, об отдельной кабинке речь не идет — прокачной унитаз (который, кстати, идет «в стандарте») установлен непосредственно в каюте между койками, но поначалу догадаться о его наличии мудрено, поскольку в «нерабочем» состоянии этот сантехнический агрегат, который обычно не принято выставлять напоказ, прикрыт откидным «капотом» с плоской столешницей. Вход в носовую каюту с «цилиндрической» сдвижной дверью смещен к левому борту; для выхода на носовую деку через откидную форточку лобового стекла предусмотрены широкие ступеньки.

Впрочем, и сам облик лодки, и 250-сильный мотор на транце недвусмысленно намекали не на дальние походы, а на скоростные «прохваты» с непродолжительными стоянками в живописных местах. Ни свежий ветер, ни высокая морская волна не помешали новинке подтвердить, что гены семейства «Yamarin» по-прежнему сильны

— при условиях, которые мы привели выше, можно было без особого напряжения поддерживать скорость около 65 км/ч. «Раскачать» эту хоть и совершенно новую, но показавшуюся удивительно знакомой машину удалось до 77 км/ч — правда, на этой скорости мы стали то и дело взмывать в воздух даже при слегка поджатом триммере (против чего единственный пассажир, представитель «Yamarin» Дэви Густафссон, насколько не возражал). Такая езда, естественно, сопряжена как с повышенным «скачкообразным» сопротивлением движению, так и с регулярной потерей упора гребным винтом, полностью выскакивающим из воды (не говоря уже о том, что время от времени приходилось банально сбрасывать газ), так что задача в очередной раз проверить честность заводских испытателей не ставилась. Но есть все основания поверить

им на слово — думается, что на тихой воде заявленная скорость 87 км/ч вполне достижима.

### «Yamarin 68 C»

Единственная из предоставленных на тест новинок, полностью отвечающих представлениям о «настоящей финской лодке» — прежде всего благодаря классической скандинавской компоновке с просторным закрытым салоном и относительно небольшим открытым кокпитом в корме. Фактически это почти та же лодка, о которой шла речь выше — только накрытая надстройкой с прозрачной переборкой, благодаря чему «кабина» воспринимается скорее как открытый с кормы хардтоп (по крайней мере, задний обзор — прекрасный). Помимо носовой каюты, пару спальных мест можно устроить и в салоне.

При всей «теплолюбивости» компоновки внутри вполне комфортно и в 30-градусную жару — в дополнение к широкому потолочному люку и сдвижной прозрачной двери можно открыть центральную секцию лобового стекла. Надо сказать, что последняя служит также удобным и безопасным выходом на носовую деку, хорошим дополнением к которому является складной трапик внутри каюты. Впрочем, при желании можно пройти и по борту — потопчины достаточно широки, а на крыше надстройки установлены прочные релинги.

Не обошлось, впрочем, и без некоторых нареканий. На этой лодке мы вышли впятую очередь, и на волне вскоре выяснилось, что некоторым пассажирам держаться попросту не за что — поручней внутри салона могло быть и



«Yamarin 62 CC»

побольше. С учетом того, что на борту были люди, впервые в жизни оказавшиеся на подобной посудине (а тем более в свежую погоду), с дросселем мы обращались аккуратно и ограничились скоростью порядка 40–60 км/ч, которая при указанных условиях не вызвала ровно никакого дискомфорта у неподготовленной публики. «Каютник» столь же мягко и стабильно вел себя на волне, что и его более спортивный собрат. Единственно, на «прямяках» пришлось понажимать на клавиши управления транцевыми плитами, чтобы компенсировать крен — сказывались как масса, так и парусность надстройки, особо заметная в сильный ветер. Надо сказать, что, несмотря на полную идентичность основных размеров, максимально разрешенная мощность мотора здесь поменьше, чем у «DC» — «всего лишь» 200 л.с. против 250, хотя заявленная скорость с рекомендованным гребным винтом и здесь далеко не из черепаших (77 км/ч).

#### «Yamarin 62 CC»

С точки зрения компоновки — самая «нефинская» лодка из трех новинок от «Yamarin». Индекс «CC» в данном случае означает «center console», хотя консоль здесь весьма и весьма своеобразная. Представьте себе классический «walkaround» (который, кстати, тоже выпускается в 6.2-метровом корпусе), но только с рубкой, в которой можно без особых удобств разместиться исключительно сидя. Честно говоря, мы бы приняли эту рубку-недомерка (или же гипертрофированную консоль)

просто за огромный багажник, тем более что никаких иллюминаторов нет и в помине — если бы не широкая складная дверь, сиденьца с мягкими подушками, а также комментарий представителей фирмы о возможности установки здесь биотуалета.

Сходство с «walkaround» усиливается еще и тем, что водителя с пассажирами, сидящих за обтекаемой формы панорамным ветровым стеклом, помимо бортов собственно корпуса прикрывают с боков еще и довольно длинные фальшборты консоли. Короче говоря, если дизайнеры «Yamarin» ставили перед собой задачу удивить водномоторную публику нестандартным компоновочным решением, то в этом они, несомненно, преуспели. Впрочем, тех, кто исповедует принцип «запас карман не тянет» и даже во время коротких, чисто прогулочных выходов предпочитает иметь все необходимое при себе (включая и сантехнические удобства), такой вариант наверняка заинтересует.

Развитый «лобовик» и дополнительные фальшборты для водителя и пассажира слева — пожалуй, единственная дань теплолюбивым северным потребителям. В остальном же «62 CC» — классическая открытая мотолодка для любителей скорости, солнца и ветра в лицо. Если продолжить сравнения с типовыми лодочными компоновками, это еще и боурайдер, поскольку диваны для пассажиров имеются не только в корме, но и в носу (да и вообще мягкие подушки под открытым небом не в дефи-

ците — при желании на борту можно с комфортом разместить и побольше народу, нежели предусмотрено паcпортом). Учитывая состояние моря, носовые места во время тестовых заездов занимали в основном любители и любительницы острых ощущений — трясет там на волне сильнее всего, но, благодаря не только искусству водителей, но и мягкому ходу самой лодки, обошлось без происшествий.

Тем не менее «выжимать скорость» отправились вдвоем, дабы не отвлекаться на пассажиров. И, несмотря на прыжки и постоянную «отработку» волны газом и триммером, подобрались к заявленному фирмой-производителем показателю «максималки» почти вплотную — разогнались и некоторое время шли за 80 км/ч (таблица от «Yamarin» обещает 83 км/ч).

б особом комфорте речи при этом, естественно, не шло, но лодка вела себя на удивление стабильно и предсказуемо — некоторые «переставки» на самом полном ходу мы бы списали на влияние накладывающихся друг на друга волн, то и дело менявших направление бега под влиянием заходов ветра, а не на признак того, что корпус «выбирает» свои скоростные возможности.

#### Резюме

Многие первым делом обратят внимание на высокий уровень исполнения и отделки этих далеко не «бюджетных» лодок, а также на их богатое стандартное оснащение. У кого-то вызовут восторг (или же, наоборот, неприятие) компоновочные решения — порой и впрямь чересчур уж нестандартные. Но для нас (особенно если учесть, при каких погодных условиях проводился тест) самыми сильными впечатлениями в очередной раз оказались «драйверские». Скоростные качества, мореходность и управляемость новинок от «Yamarin» заслуживают самой высокой оценки. Что же касается минусов, то, не считая чисто «вкусовых» мелочей, мы бы назвали лишь один недостаток, действительно существенный с точки зрения отечественного потребителя, не избалованного береговым сервисом: объемы стационарных топливных баков явно маловаты, тем более применительно к моторам «топовой» мощности.

Мотолодки «Yamarin» с подвесными моторами «Yamaha» предоставлены для испытаний ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: 125525, Москва, Чапаевский пер., 14, тел. (495) 225-9481, [www.yamaha-motor.ru](http://www.yamaha-motor.ru)

