

«Yamarin» + «Yamaha»:

6x6

СОЮЗ ПО СТРОГОМУ РАСЧЕТУ

Обычно мы не объединяем отчеты об испытаниях судов разных размеров и класса в рамках одной публикации, но на сей раз у нас имелись на то веские основания. Во-первых, заслуживало внимания само событие, к которому был приурочен тест. Во-вторых, у всех испытанных лодок оказалось очень много общего с «технической» точки зрения. И дело тут не только в тесном союзе с «Yamaha», на который недвусмысленно намекает название финского бренда – после пусть и короткого, но довольно тесного знакомства (всего за полдня одометр нашего навигатора GPS разменял почти сотню километров) осталось стойкое впечатление, что все испытанные нами лодки объединяет «одна рука» – рука их разработчика.



В принципе, название «Yamarin» у нас в стране уже давно на слуху – прежде всего в Петербурге и вообще в Северо-Западном регионе, откуда рукой подать до Финляндии. Правда, до сих пор соотечественникам приходилось иметь дело в основном с поддержанными лодками этой марки. Но в самое ближайшее время положение должно в корне измениться – официально объявлено, что отныне российский рынок становится одним из приоритетных направлений деятельности «Yamarin», более 70% продукции которого традиционно идет на экспорт. Первое знакомство прошло с размахом – в ходе организованного в Москве теста на суд журналистов представили сразу шесть лодок, охватив практически весь размерный ряд компании.

Для справки: «Yamarin» является одним из подразделений крупного

финского концерна «Kesko» – компании изначально торговой (в сфере ее внимания практически все – от продуктов питания и товаров для дома до автомобилей и тяжелой техники), но владеющей также рядом машиностроительных предприятий. Если говорить об интересующей нас области, то «Kesko», которая уже почти 40 лет успешно продает весь спектр продукции японской «Yamaha Motor», еще в 1972 г. основала производство собственных лодок под названием «Yamarin», рассчитанных на конкретные подвесные моторы этой марки и призванных стимулировать их продажи.

Инициатором теста, знаменовавшего собой официальный выход «Yamarin» на отечественный рынок, выступила совместно с «Kesko» московская компания «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» – главный представитель «Yamaha Motor Co»

в России, так что речь идет явно не о разовой акции (необходимость использовать для предложений «лодка плюс мотор» более серьезные посудины назрела уже давно – до сих пор «пакеты» от «Yamaha» у нас в стране формировались в основном на базе наддувнушек и РИБов, рассчитанных на моторы малой и средней мощности). Конечно, процесс еще в самом начале, но представители «Yamarin» уже успели официально заявить, что им прекрасно известно о различиях вкусов и предпочтений водномоторников в разных странах, и пообещали оперативно учитывать российские особенности и пожелания наших потребителей при доработке ориентированных на Россию моделей.

Прежде чем коротко «пробежаться» по всем протестированным лодкам – несколько общих впечатлений.

Первое, что сразу вызвало уваже-



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Артем Лисочкин. Фото автора, Дениса Корнеева и Александры Романовой

ние – это точность финской компании. Не секрет, что большинство россиян первым делом интересуется такой показателем, как максимальная скорость. Некоторые судостроители предпочитают об этом умалчивать, другие же ударяются в иную крайность, приводя в рекламных материалах явно завышенные цифры. «YamaGin» не делает секрета из скоростных показателей своих лодок – они приведены и на Интернет-сайте компании, и в рекламных буклетах, но при этом с финской пунктуальностью обязательно указываются тип мотора (естественно, марки «Yamaha») и характеристики гребного винта – причем не только банальный шаг, но и диаметр, и даже конкретная модель. Кроме того, всегда имеется сноска, что данные «сняты» в идеальных условиях – на тихой воде, в безветрие и с практически минимальной нагрузкой (2 чел.). То, что указанные

цифры взяты не с потолка, полностью подтвердили результаты редакционных испытаний.

Условия московского теста были далеки от идеальных – сильный восточный ветер, дувший вдоль узкого Клязьминского водохранилища, развел крутую короткую волну с «барашками», на которую то и дело накладывались поперечные кильватерные валы крупных моторных яхт, пронесившихся по акватории с регулярностью рейсовых автобусов (выходить в это крошечное, но бурное «море» в такой обстановке на старой советской «дюральке» было бы, по нашим прикидкам, уже небезопасно).

Кому-то это может показаться странным, но даже при таких условиях полученные нами скоростные результаты совпали с «обещанными» практически тик-в-тик – в подавляющем большинстве случаев разница составляла лишь



десятые доли (замеры мы, как обычно, проводили за два прохода в противоположных направлениях, дабы компенсировать влияние ветра и волны). Единственно, немного отстал от заводского результата «59 С» с «Yamaha F115» – 62.6 против 66 км/ч, хотя «64 DC» с «F200», несмотря на свежую погоду, нагрузку 4 чел. и установленный высокий тент, оказался даже чуть быстрее – 84.1 против гарантированных 83 км/ч.

Еще один момент, косвенно свидетельствующий о точности как образе жизни, обнаружился после внимательного осмотра у причала. Подвесные моторы на всех шести лодках были установлены довольно высоко – верхний упор подвески не доходил до кромки транца на 3–4 см. Казалось бы, когда судно изначально спроектировано под использование мотора конкретной марки, и высота транца должна быть такой, чтобы монтажники особо не мудрствовали. Однако нам объяснили, что у моторов различной мощности, разрешенных для установки на ту или иную

Плюсы:

- привлекательный внешний вид;
- мягкий ход по крутой «битой» волне;
- достойные скоростные и маневренные качества;
- приспособленность к российскому климату.

Минусы:

- значительный дифферент при выходе на глиссирование;
- склонность к левому крену при «поджатом» триммере.

лодку, тоже есть свои особенности, так что без точного подбора высоты все же не обойтись. («Пакеты» для теста, зная любовь россиян к мощности и скорости, оснастили «топовыми» моторами максимально разрешенной мощности – за исключением разве что флагманского «76 DC» с «F250», на который разрешено устанавливать «трехсотку»).

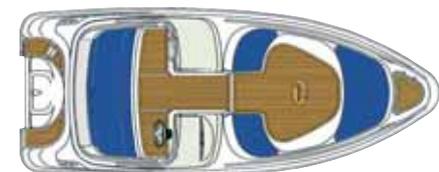
Да и вообще, сказали нам, установка подвесника – это не ваша забота как клиента. Лодки «Yamarin» планируется продавать только в комплекте с моторами «Yamaha», которые будут установлены дилерами в строгом соответствии с заводскими рекомендациями. С «технической» точки зрения это позволит

избежать каких-либо нареканий со стороны потребителя, который в результате «гаражного» монтажа может и не получить обещанных компанией ходовых качеств, а с «финансовой» – обеспечит более привлекательную цену (сколько стоили на тот момент в Москве предоставленные на тест комплекты, указано в таблице технических данных).

Понятно, что чем выше установлен мотор, тем меньше сопротивление его подводной части и, соответственно, выше скорость, но результаты испытаний доказали, что строители теста явно не делали из этого показателя культа и обошлись без лукавства. Положение моторов действительно оказалось оптимальным: в частности, ни на одной из лодок винт высоко установленного мотора ни разу не подхватил воздух – даже при изначально резких, провоцирующих этот эффект маневрах.

Несмотря на разницу в размерах, обратили на себя внимание и «родственные черты», объединяющие все испытанные модели – как из области плюсов, так и минусов. Отличаясь

Результаты испытаний



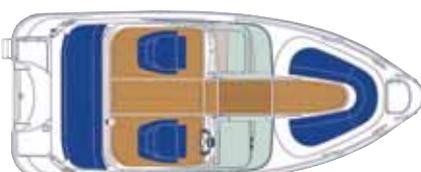
«Yamarin 50 TC»

(ПМ – «Yamaha F60», ГВ – трехлопастной алюминиевый диаметром 11 1/8 и шагом 13 дюймов, нагрузка – 2 чел. плюс 25 л топлива, тент убран)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	2.2 (4.1)
1000	2.9 (5.4)
1500	4.1 (7.6)
2000	5.4 (10.0)
2500	5.8 (10.8)
3000	7.4 (13.6)
3500	13.8 (25.5)
4000	18.5 (34.2)
4500	22.9 (42.4)
5000	26.1 (48.2)
5500	29.5 (54.6)

Условия теста:

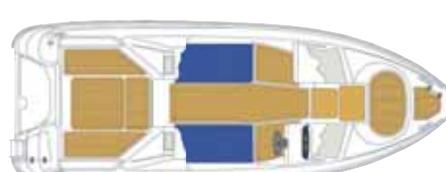
Место испытаний – Клязьминское водохранилище, Москва; темп. воды – 13°C; темп. воздуха – 21°C; скорость ветра – 8–12 м/с; высота волны – 0.4–0.6 м.



«Yamarin 53 BR»

(ПМ – «Yamaha F100», ГВ – трехлопастной алюминиевый диаметром 12 5/8 и шагом 21 дюйм, нагрузка – 2 чел. плюс 30 л топлива, тент убран)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	1.9 (3.6)
1000	3.0 (5.6)
1500	4.6 (8.5)
2000	5.7 (10.5)
3000	10.1 (18.6)
3500	17.8 (32.9)
4000	23.3 (43.1)
2500	6.5 (12.0)
4500	26.6 (49.2)
5000	29.8 (55.2)
5500	34.4 (63.6)
5800	37.6 (69.5)



«Yamarin 59 C»

(ПМ – «Yamaha F115», ГВ – трехлопастной стальной диаметром 13 и шагом 19 дюймов, нагрузка – 2 чел. плюс 70 л топлива, тент убран)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	2.9 (5.3)
1000	3.9 (7.2)
1500	5.3 (9.8)
2000	6.3 (11.7)
2500	7.2 (13.4)
3000	9.9 (18.3)
3500	16.0 (29.6)
4000	20.3 (37.5)
4500	24.5 (45.4)
5000	28.8 (53.3)
5500	33.8 (62.6)

очень достойными скоростными, маневренными и мореходными качествами, практически каждая из лодок основательно задирает нос при выходе на глиссирование, а на режиме слегка прилегала на левый борт при «поджатом» триммере (впрочем, последнее мы бы отнесли на счет использования моторов максимально разрешенной мощности, отчего и кренящий реактивный момент гребного винта проявлял себя по максимуму). Все это позволило обоснованно заподозрить, что создавала их «одна рука». По официальной версии за разработку лодок отвечает дизайн-группа компании, но представители «Yamarin» не стали делать секрета из того, что обводы всех моделей действительно разрабатывал один и тот же человек – конструктор Тармо Вуоярви, в прошлом известный гонщик-водномоторник.

А теперь несколько слов о каждой из лодок по отдельности. Но прежде, чтобы избежать возможной путаницы – небольшой комментарий, касающийся названий моделей. «Yamarin»

**Основные данные
мотолодок «Yamarin», предоставленных на тест**

Модель	«50 TC»	«53 BR»	«59 C»	«59 HT»	«64 DC»	«76 DC»
Длина, м	4.95	5.19	5.81	5.91	6.21	7.52
Ширина, м	2.04	2.20	2.26	2.26	2.48	2.60
Вес, кг	520	600	770	720	1100	1500
Килеватость на транце, град.	19	18	20	20	20	21
Высота транца	L	L	L	L	XL	XL
Пассажировместимость, чел.	6	7	6	6	7	8
Мощность ПМ, л.с.	40–70	60–100	80–115	80–150	115–200	150–300
Категория СЕ	C	C	C	C	C	C
Модель ПМ «Yamaha»*	«F60 SETL»	«F100 DETL»	«F115 AETL»	«F150 AETL»	«F200 AETX»	«F250 AETX»
Цена, руб.**	629 800	963 000	1 244 100	1 265 700	1 671 600	2 418 000

* Мотор, установленный на лодку во время теста

** Цена лодки с мотором, установленным во время теста (рекомендованная для Москвы и Московской обл.)

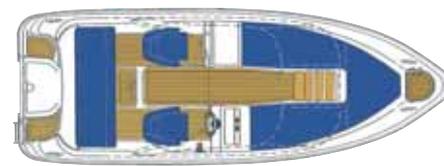
использует несколько отличающийся от привычного набор буквенных индексов. «DC» означает в данном случае не «Double Console», а «Day Cruiser» (дейкрейсер) – такую компоновку с открытым кокпитом и «интегральной» каютой, упрятанной под носовой декой, нередко именуют также «Cuddy Cabin». Двухконсольная планировка называется здесь «TC» («Twin Console»), «C» – это просто «Cabin» (хотя под «каютой» здесь скорее понимается чисто скандинавская

надстройка-салон), «BR» – «Bow Rider», а «HT» – привычный «Hardtop».

«Yamarin 50 TC»

Самая маленькая лодка из числа представленных на тест, хотя в модельном ряду «Yamarin» есть посудины и поменьше – «42-я» и «46-я». (Пожалуй, правильный подход – совершеннейшие малютки импортного производства особым спросом в России не пользуются). Ладная, крепко сбитая «двухконсолька»

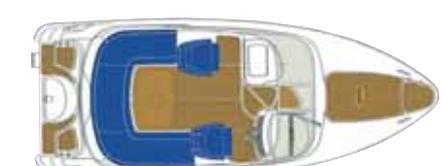
Результаты испытаний



«Yamarin 59 HT»

(ПМ – «Yamaha F150», ГВ – трехлопастной стальной диаметром 14 1/2 и шагом 19 дюймов, нагрузка – 3 чел. плюс 60 л топлива, тент установлен)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	3.0 (5.6)
1000	4.6 (8.6)
1500	6.0 (11.1)
2000	7.0 (12.9)
2500	12.4 (22.9)
3000	19.8 (36.6)
3500	24.4 (45.2)
4000	28.7 (53.1)
4500	32.1 (59.3)
5000	36.6 (67.7)
5500	40.8 (75.5)
5600	41.9 (77.6)



«Yamarin 64 DC»

(ПМ – «Yamaha F200», ГВ – трехлопастной стальной диаметром 13 3/4 и шагом 21 дюйм, нагрузка – 4 чел. плюс 120 л топлива, тент установлен)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
750	2.2 (4.1)
1000	3.3 (6.1)
1500	5.2 (9.7)
2000	6.4 (11.9)
2500	7.5 (13.9)
3000	10.9 (20.2)
3500	21.4 (39.6)
4000	27.1 (50.2)
4500	32.2 (59.6)
5000	38.8 (71.8)
5500	44.2 (81.8)
5700	45.5 (84.1)



«Yamarin 76 DC»

(ПМ – «Yamaha F250», ГВ – трехлопастной стальной диаметром 14 7/8 и шагом 21 дюйм, нагрузка – 3 чел. плюс 50 л топлива, тент убран)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.5 (4.6)
1000	3.8 (7.0)
1500	5.8 (10.7)
2000	6.8 (12.5)
2500	8.9 (16.5)
3000	11.1 (20.6)
3500	13.8 (25.6)
4000	24.8 (45.8)
4500	32.2 (59.5)
5000	36.8 (68.0)
5500	41.0 (75.8)
5800	44.2 (81.8)



с приоритетом носового кокпита – консоли максимально смещены в корму, водитель располагается на кормовом «диване» – и оттого достаточно универсальная, пригодная как для прогулок, так и для рыбалки. Из предметов роскоши – только мягкие подушки.

По причине компактных размеров на «ухабистой» Клязьме ей пришлось тяжелее всех. Выход на глиссирование сопровождался значительным кормовым дифферентом (сказался в том числе и вес двух седоков в самой корме), а на режиме лодка заметно прилегла на левый борт, довольно жестко встречая волну одной из плоскостей днища. Исправить ситуацию удалось за счет откидки мотора и пересадки пассажира как можно ближе к водителю – встав на ровный киль, лодочка стала уверенно резать волну на полном ходу, хотя без пары-тройки «подлетов» все же не обошлось.

«Yamarin 53 BR»

Компактный «молодежный» боурайдер с просторным основным кокпитом и относительно небольшим открытым отсеком в носу, тоже снабженным мягкими сиденьями; проход между консолями можно наглухо перекрыть «калиткой» и «форточкой» ветрового стекла. Чисто прогулочные лодки такого типа наиболее популярны в США и очень часто используются в качестве воднолыжных буксировщиков. Ветровое стекло «по-спортивному» сильно скошено назад, отчего при ярком солнце в нем отражается белоснежная приборная панель.

Несмотря на иную центровку, и здесь дали о себе знать значительный дифферент в переходном режиме и склонность к левому крену. Пересадить пассажира с отдельного кресла поближе к ДП на этой лодке затруднительно, но выровняться

помог триммер. Крен при «раскрутке» с места (штурвал на борту, полный газ) довольно глубокий, но не пугающий – до 45°. Ощущения на волне примерно те же, что и на «50-й» (неподготовленные люди явно попросили бы сбавить ход), но стоит отметить, что и скорость у «53 BR» при 100 л.с. на транце оказалась на 15 км/ч больше.

«Yamarin 59 C»

Типичный «скандинав», большая часть обитаемого пространства которого находится под крышей – здесь расположены и основной пост управления, и места для пассажиров, трансформируемые при необходимости в спальные места. Главная особенность компоновки «59 C» – сквозной проход в нос, где имеется крошечный неглубокий кокпит (оценить его преимущества можно разве что при стоянке носом к необорудованному берегу, поскольку находится в нем на ходу и некомфортно, и небезопасно). Мы предпочли бы иной типовой вариант такой компоновки – с носовой декой и устроенной под ней парой спальных мест.

Кокпит, впрочем, тоже не так уж мал, так что дублирующий пост управления на кормовой переборке надстройки, чаще всего используемый для троллинговой «охоты», здесь вполне уместен (для крепления «стаканов» можно использовать небольшой кормовой релинг и невысокую дугу над крышей). Лодка с довольно крупной надстройкой была предусмотрено оборудована транцевыми плитами, так что с креном управились без труда (не исключено, что именно из-за их использования мы и не добрали обещанной производителем «максималки»). Кстати, у нас создалось впечатление, что крен вызывался здесь больше парусностью под сильным ветром, нежели высо-

ким центром тяжести, поскольку даже при «раскрутке» завалить лодку более чем на 30° не удалось.

Ход по волне мягкий, хотя и сравнительно неспешный, прохождение крутых разворотов уверенное. Единственно, несколько донимал шум в салоне – то и дело что-нибудь позвякивало и дребезжало. Кроме того, туговатой оказалась ручка газа-реверса – наверное, сказывалось наличие дублирующего поста управления.

«Yamarin 59 HT»

Удивительное дело, но при том же цифровом индексе, что и у «59 C», в своем поведении на воде «хардтоп» оказался совершенно другой лодкой (не знаем, есть ли разница в обводах, но что корпус у него длиннее на 0.1 м, ясно из технических данных, да и максимально разрешенная мощность мотора увеличена до 150 л.с.). Пожалуй, это больше «спортсмен», да и надстройка чисто номинальная – скорее гипертрофированное ветровое стекло, способное защитить от экипажа от осадков разве что на ходу (впрочем, пару довольно спартанских спальных мест в носу коротенькая крыша прикрывает и на стоянке). Проход на нос осуществляется через откидную секцию ветрового стекла, что хорошо, поскольку потопчины узковаты.

При разгоне «59 HT» обходится без запредельного дифферента, на левом борту практически не лежит и без особой оглядки на волну уверенно разгоняется до 76–78 км/ч. На высоте и стабильность хода в поворотах. В общем, хоть и довольно быстрая, но весьма предсказуемая лодка для любителей погонять на значительном удалении от базы.

«Yamarin 64 DC»

Если бы устроители теста учредили «приз испытательских симпатий», то он, несомненно, достался бы именно этой лодке. Вот уж действительно – ни убавить, ни прибавить. За штурвалом создается впечатление, будто управляешь автомобилем на гладком асфальте, отчего зрительные ощущения вступают в разлад с тактильными. Глаза при виде налетающих на скорости за 80 км/ч крутых волн с «барашками» говорят, что надо ждать ударов, прыжков или хотя бы тряски – но ничего такого нет и в помине! Тихо и мягко – слышно лишь басовитое гудение 200-сильного мотора и шипение воды. Правда, дифферент в переходном режиме и здесь великоват, но к этому в ходе теста мы уже почти привыкли.

Боевой, но послушный и предсказуемый характер лодки рождает чувство вседозволенности, подстегивающее на все более рискованные маневры – не сопряженные, впрочем, с особым риском (даже на «раскрутке» крен не превышает 30–35°). Эта машина умеет прощать ошибки. Один из начинающих водителей у нас на глазах, сам того не ведая, исполнил «резаный» поворот под сброс газа – «64-й» лишь деликатно намекнул ему, что так делать не стоит, слегка проскользнув кормой и практически устояв в заложенной поворотом штурвала кривой.

Между тем, это не просто открытая спортивная лодка, а, согласно терминологии «Yamarin», «дейкрэйсер» с упрямой под носовой декой небольшой каютой. Вход в нее смещен к левому борту, а посередине к откидной «форточке» ветрового стекла ведут отделанные тиком ступеньки – очень практичное решение, тоже нередко используемое на скандинавских лодках.

«Yamarin 76 DC»

Флагманская – самая крупная и шикарная лодка компании. При всей своей внешней схожести с «64 DC» она во многом отличается от предыдущей модели, и не одними только размерами. Хорошо, что перед выходом мы не просто заглянули в носовую каюту через дверь, но и забрались внутрь – оказывается, под полом кокпита упрямана еще пара спальных мест! (Не разгуляешься, конечно – места в первую очередь детские, но переночевать можно не без комфорта).

Наверху, в кокпите – где царствует в основном не пластик, а тик с мягкими синими подушками – тоже хватает всякого добра. Есть полноценный камбуз с плитой, мойкой и вместительным хо-

лодильником, полноценный тиковый столик... Отдельная история – пост управления. В приборной панели заранее предусмотрено место для установки «навигации» с большим экраном, и «Garmin 2106» вписался сюда вполне органично. Предоставленная на тест лодка была оборудована не только транцевыми плитами, но и носовым подруливающим устройством – что, на наш взгляд, уже совершеннейшее излишество. Если уж тратить таким образом деньги, так лучше на якорную электролебедку с дистанционным управлением...

Однако за роскошь приходится платить не только деньгами – при довольно «спортивной» компоновке «Cuddy Cabin» все это хозяйство явно сказалось на положении центра тяжести и, соответственно, на поведении лодки на воде. По прямой «76 DC» уверенно преодолел рубеж в 80 км/ч и столь же уверенно рубил волну, что и «64-й» (из-за особенностей развесовки при разгоне на сей раз обошлось без излишнего дифферента), но выполнение дальнейших пунктов обязательной тестовой программы показало, что экстремальное маневрирование – все же не его стихия. Лодка требовала куда большего контроля и внимания в крутых поворотах, стремясь сама собой то распрямить траекторию, то уйти на меньший радиус при встрече с высокой волной, да и кренилась заметно сильнее. Когда при «раскрутке» с места в сторону левого борта крен стал приближаться к 60°, мы предпочли от греха подальше оставить дальнейшие эксперименты, тем более на волне.

Но все же от лодки подобного класса обычно ждешь не «высшего пилотажа», а способности с максимальной

быстротой и комфортом доставить тебя в какой-нибудь удаленный живописный уголок – с этой задачей «76 DC» справляется более чем уверенно.

Резюме

О «пакетных» предложениях наверняка слышали многие. Нередко при этом принимается во внимание исключительно экономическая сторона дела, т.е. возможность сэкономить на одновременной покупке двух довольно дорогостоящих вещей. Увы, но с технической точки зрения полное соответствие друг другу лодки и мотора в таком «пакете» нередко лишь декларируется, а не основывается на строгом расчете и результатах заводских экспериментов. Итоги наших испытаний (в том числе сравнения заявленных цифр с реальными) показали, что в этом плане у «Yamarin» все по-честному. И если дилеры «Yamaha», на которых возлагается распространение лодок «Yamarin» в России, будут действительно скрупулезно следовать всем рекомендациям компании по установке моторов и комплектации гребными винтами, новый для отечественного лодочного рынка бренд могут ждать очень неплохие перспективы. Что же касается чисто российской специфики, то наверняка будут востребованы версии со стальной защитой киля, а также специализированные рыболовные модификации (а вот от тиковой отделки многие, скорее всего, предпочтут отказаться, особенно на моделях попроще). Кстати, учитывая любовь соотечественников к рыбалке, нас несколько удивило, что основатели проекта не включили в перечень «Yamarin»

для России модель «62 WA» с компоновкой «walkaround», завоевывающей все большую популярность у наших троллингистов.

Мотолодки «Yamarin» с подвесными моторами «Yamaha» представлены для испытаний ООО «Ямаха Си-Ай-Эс»: 125252, Москва, Чапаевский пер., 14, тел. (495) 225-9481, www.yamaha-motor.ru

