



Yamarin 79 DC

## ФЛАГМАНСКОЕ РАВЕНСТВО

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО КАЙСЫ ТИИРА

*Представление новых моделей в самом конце сезона — для лодочного мира вполне обычное дело, и традиционная презентация «морского» подразделения финского концерна Konekesko, состоявшаяся в конце сентября неподалеку от Хельсинки, не стала исключением. Несмотря на довольно камерный формат мероприятия, повод для его проведения оказался более чем весомым. Сразу два новых флагмана, да еще и близких «родственников» — уже только ради этого стоило потерпеть капризы финской осени, не особо располагающей к водным прогулкам.*



Однако опасения оказались напрасными: своим поведением на воде металлические лодки нисколько не посрамили честь марки, полностью сохранив преемственность поколений. Обводы и для пластика, и для алюминия по-прежнему «рисует одна рука» — после ухода на заслуженный отдых известного конструктора Тармо Вуоярви (кстати, в прошлом еще и гонщика-водномоторника) за гидродинамику корпусов отвечает не менее заслуженный специалист Кай Илманен, который, по его собственному признанию, использует проверенные в деле достижения своего старшего коллеги в качестве надежной основы.

Как уже отмечалось, основой для нового стеклопластикового флагмана послужила 76-я модель, а не самая крупная 80-я. Организаторы мероприятия высказывались на эту тему довольно туманно, но про мощностную «планку» я все же упомянул не зря. Yamarin 80 DC был «заточен» под 8-цилиндровый 350-сильный мотор (естественно, от Yamaha), и, кстати, в ходе первой российской презентации этого монстра мне сей комплект и удалось опробовать. После этого с самым мощным ямаховским подвесником пришлось иметь дело не раз и не два, и не могу не признать, что хотя бы одна только разница в весе (почти центнер!) по сравнению с 300-сильной «шестеркой» вряд ли стоит полсотни дополнительных «лошадок», особенно

на относительно легкой лодке со спортивным характером. Так что, думаю, аргументы при переориентации флагмана были чисто маркетинговыми, особенно если учитывать, что лодки Yamarin и моторы Yamaha продаются в основном «пакетами».

Изменения, помимо некоторого увеличения длины корпуса и некоторой доработки



**Е**сли сам по себе бренд Yamarin, насчитывающий более чем тридцатилетнюю историю, достаточно хорошо известен, то его серия Cross, с которой принадлежащая Konekesko верфь приобщила к алюминию, еще относительно молода — первые две модели этой марки были представлены широкой публике всего три года назад. Хоть новому подразделению и не отводилась роль «экспериментального пасынка» производственной программы, численный перевес сегодня по-прежнему на стороне стеклопластиковых Yamarin (24 модели против семи у Cross). Однако, как показало упомянутое сентябрьское событие, прорыв может быть не только количественным — наконец-то флагманские модели обеих линеек практически сравнялись в размерах, а родственные модельные ряды стали укладываться в один и тот же мощностной диапазон, ограниченный внушительной величиной 300 л.с.

Итак, будем знакомы: Yamarin 79 DC (в данном случае аббревиатура расшифровывается как day cruiser) и Yamarin Cross 75 Bow Rider. И если первый представляет собой по большому счету рестайлинговую и немного доработанную по обводам версию вице-флагманской 76 Day Cruiser, то самый большой Cross — это абсолютно новая лодка, созданная, как говорится, с нуля.

Впрочем, «с нуля» — это не в смысле «на ровном месте». Еще когда три года назад появились первые Cross, я поначалу отнесся к новинкам с некоторым скепсисом. Все-таки алюминий — не стеклопластик, позволяющий филигранно доводить обводы до идеала,

а ведь именно своими отменными «драйверскими» качествами, практически не зависящими от размеров и компоновочных схем различных моделей, привлекли меня в свое время стеклопластиковые Yamarin (на протяжении нескольких лет мне довелось опробовать на воде десятка полтора этих лодок).



Yamarin Cross 75 Bow Rider

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

**Yamarin 79 DC**

Нагрузка — 2 чел. плюс 110 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный Yamaha F300, транцевые плиты полностью подняты, ГВ — стальной трехлопастной Yamaha Pго шагом 21 дюйм, скорость ветра — 6–8 м/с, высота волны — 0,4–0,5 м, темп. воздуха — +4 °С, темп. воды — +9 °С, акватория — залив Хайккоонселья Балтийского моря, Порвоо, Финляндия

| Об/мин | Скорость |      | Расход топл., л/ч | Дальность хода |     |
|--------|----------|------|-------------------|----------------|-----|
|        | узлы     | км/ч |                   | мили           | км  |
| 650    | 2,9      | 5,3  | 2,4               | –              | –   |
| 1000   | 5,0      | 9,3  | 4,9               | –              | –   |
| 1500   | 6,5      | 12,1 | 7,6               | 207            | 382 |
| 2000   | 7,7      | 14,2 | 14,1              | 131            | 242 |
| 2500   | 9,4      | 17,3 | 20,9              | 107            | 199 |
| 3000   | 13,8     | 25,5 | 26,1              | 127            | 234 |
| 3500   | 25,7     | 47,6 | 32,0              | 193            | 357 |
| 4000   | 30,9     | 57,2 | 43,8              | 169            | 313 |
| 4500   | 36,2     | 67,0 | 57,2              | 152            | 281 |
| 5000   | 40,8     | 75,5 | 80,0              | 122            | 227 |
| 5500   | 45,5     | 84,1 | 99,5              | 110            | 203 |
| 5800   | 49,0     | 90,6 | 100,1             | 117            | 217 |



*За счет увеличенной ширины ступенек и опорных плоскостей в корме перемещаться по лодке стало удобнее, увеличена и площадь «купальных» платформ. Благодаря перекидывающейся спинке переднего сиденья за столом в кокпите можно усадить весь «паспортный» экипаж*

вообще перемещаться по лодке теперь намного удобнее. Основная же компоновка практически та же, что и у прототипа: просторный глубокий кокпит с С-образным диваном и встроенным в левый борт камбузным уголком, за сдвижной дверью под носовой декой — довольно просторная каюта, дополненная еще парой спальных мест, упрятанных под пайолом кокпита (формально эти места — детские, но длина лежаков вполне взрослая, около двух метров).

Алюминиевый флагман более утилитарен. Хотя по названию это и боурайдер, именно ему больше подошел бы индекс DC, только в значении double console. Начать хотя бы с того, что небольшие треугольные сиденья-рундуки в носовом кокпите оказались съемными — явно в расчете на то, чтобы не мешались под ногами на рыбалке. Складные секции кормового П-образного дивана, позволяющие встать вплотную к борту, тоже



проектировались с прицелом на рыболовов. Из полезных мелочей (зачастую и определяющих общее впечатление о лодке) очень понравились ниши для кранцев по бокам от передних сидений — простое, но очень удобное решение!

**Yamarin 79 DC**

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| Длина, м.....                    | 8,02    |
| Ширина, м.....                   | 2,60    |
| Килеватость на транце, град..... | 21      |
| Сухой вес, кг.....               | 1700    |
| Запас топлива, л.....            | 260     |
| Пассажировместимость, чел.....   | 8       |
| Кол-во спальных мест.....        | 4       |
| Мощность двигателей, л.с.....    | 150–300 |
| Категория CE.....                | «С»     |



*По сравнению с классическим «пляжным» боурайдером новый флагман Yamarin Cross все же более утилитарен. Отстегивающиеся сиденья-рундуки — не особо часто встречающееся решение*

Однако при всех «сервисных» наворотах главный козырь и Yamarin, и Yamarin Cross — это их поведение на воде. Еще раз не могу не помянуть добрым словом Тармо Вуоярви и Кая Илманена, чьи расчеты и конструкторское чутье продолжают раз за разом воплощаться в великолепной управляемости, мореходности и, в конечном счете, безопасности разработанных ими быстроходных корпусов. Полуметровая «битая» волна, которую развел в довольно узком заливе сильный порывистый ветер, на скоростях более 90 км/ч попросту не ощущалась — впрочем, ничего удивительного, учитывая килеватость флагманских корпусов, лишь немногим не дотягивающую до «офшорного» 24-градусного максимума.

Обе лодки без намека на какую-либо нештатную ситуацию позволяли четко и прогнозируемо совершать довольно резкие маневры и, в частности, строго сохраняли траекторию в повороте даже при сбросе газа,



не проявляя склонности к зарыскиваниям внутрь, характерным для «крученых» обводов с острой носовой частью. Великолепный баланс! Единственное, стеклопластиковый 79 DC с более высоким центром тяжести в особо крутых виражах с полного хода мог пару раз качнуться с борта с борт, словно предупреждая, что он вообще-то дейкруизер, а не гоночный катер для кольцевых трасс.

И напоследок — еще одно сильное впечатление. Я уже упоминал, что в день теста было очень холодно? Вдобавок из клочковатых серых туч то и дело начинал валить плотный ливень с градом. Пару раз подобный сюрприз заставлял меня в нескольких километрах от

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

**Yamarin Cross 75 Bow Rider**

Нагрузка — 2 чел. плюс 100 л топлива, ходовой тент убран, ПМ — четырехтактный Yamaha F300, транцевые плиты полностью подняты, ГВ — стальной трехлопастной Yamaha Saltwater II шагом 21 дюйм, скорость ветра — 10–12 м/с, высота волны — 0,4–0,5 м, темп. воздуха — +4 °С, темп. воды — +9 °С, акватория — залив Хайккоонселья Балтийского моря, Порвоо, Финляндия

| Об/мин | Скорость |      | Расход топл., л/ч | Дальность хода * |     |
|--------|----------|------|-------------------|------------------|-----|
|        | узлы     | км/ч |                   | мили             | км  |
| 600    | 2,8      | 5,2  | 2,4               | –                | –   |
| 1000   | 5,1      | 9,4  | 5,1               | –                | –   |
| 1500   | 6,8      | 12,6 | 8,8               | 189              | 349 |
| 2000   | 9,4      | 17,4 | 14,8              | 155              | 287 |
| 2500   | 15,8     | 29,2 | 19,4              | 199              | 368 |
| 3000   | 22,8     | 42,2 | 24,1              | 231              | 427 |
| 3500   | 29,6     | 54,8 | 31,8              | 227              | 420 |
| 4000   | 34,9     | 64,6 | 44,3              | 192              | 356 |
| 4500   | 39,4     | 72,9 | 58,1              | 165              | 306 |
| 5000   | 44,2     | 81,8 | 70,9              | 152              | 281 |
| 5500   | 47,4     | 87,7 | 83,0              | 139              | 258 |
| 6000   | 51,5     | 95,3 | 99,8              | 126              | 233 |

базы. Ставить тент не было ни времени, ни желания, но у меня были высокое лобовое стекло с «дворниками»... и ручка газа! На скорости 90 км/ч дождевые капли и градины серым пологом, срываясь с кромки стекла, пронесли у меня над головой, попадая разве что на капот мотора, и оба раза я вышел из подобной переделки абсолютно сухим. Как выяснилось, с аэродинамикой у обоих новых флагманов тоже все в порядке. ❄️

**Yamarin Cross 75 Bow Rider**

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| Длина, м.....                    | 7,53    |
| Ширина, м.....                   | 2,47    |
| Килеватость на транце, град..... | 22      |
| Сухой вес, кг.....               | 1350    |
| Запас топлива, л.....            | 244     |
| Пассажировместимость, чел.....   | 8       |
| Мощность двигателей, л.с.....    | 150–300 |
| Категория CE.....                | «С»     |