



ЯПОНСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В РОССИЙСКИХ ВОДАХ

ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Извечный спор между немецкими и японскими автомобилями так и не перекинулся на рынок судостроения. Немцы не так широко представлены у нас со своими катерами и яхтами, а уж лодки японского происхождения — и вовсе темная лошадка. Но так было до недавнего времени...

Неслучайно я привел в пример автомобили, ведь кто из нас, выбрав понравившийся кузов автомобиля, размышлял над тем, какой двигатель на него поставить? Немецкий, японский или, может быть, американский? Автомобили проектируются и создаются вместе с двигателями, с учетом их веса и технических параметров. Так почему в мире катеров, где, кроме аэродинамики, присутствует еще и гидродинамика корпуса, моторы чаще всего живут отдельной жизнью? А будущим владельцам позволено не только выбирать мощность мотора, но и его марку? Не уверен, что ответу на этот вопрос, зато имею возможность рассказать об одном из обратных примеров, а заодно поделиться впечатлением от испытания катера японского производства всемирно известной компании Yamaha.

РЕВОЛЮЦИЯ СТИЛЯ

В названиях лодок и моторов любят зашифровывать различную важную (и не очень) информацию. В случае с Yamaha SR-X аббревиатура «SR» означает не что иное, как Style Revolution — «революция стиля». Многообещающее заявление. Попробуем разобраться, что это за революция. Итак, в одном из питерских яхт-клубов моему взору предстал белоснежный катер, несколько выделявшийся на общем фоне, но не настолько, чтобы можно было говорить о революции.

Концепция в целом классическая: два просторных кокпита и большая консоль по центру. Немного необычная форма консоли в передней части, впрочем, с вполне традиционным местом для пассажира. Весьма просторный носовой кокпит с поднятой площадкой и овальным носом. В передней части значительно подняты и релинги. Настоящее раздолье для рыбаков.

Рундучки-бардачки буквально повсюду. Надо сказать, с ходу сложно отнести лодку к рыболовной или прогулочной — она в равной степени наделена свойствами обеих. Но давайте посмотрим на начинку.

В носовой части очень просторный якорный рундук. Кроме собственно якоря, туда легко можно уместить большое количество швартовных концов и даже кранцы. А вот и сюрприз. Кто-нибудь помнит свое первое впечатление от закрытия двери японской машины после любой отечественной? Я говорю о том времени, когда иномарки только появились на нашем рынке. Примерно те же чувства испытал я, открывая и закрывая рундуки. Пластиковая ручка рундука доступна и в то же время скрыта; легкое касание — и крышка охотно и, что особенно приятно, бесшумно открывается. Закрывается она так же мягко, тихо и легко. Я имею дело с пластиковыми лодками много лет, но тут впервые

столкнулся с настолько идеально подогнанными формами... Что тут скажешь? Японцы!

Лицевая часть консоли на поверку оказалась не так проста. Столь же легкое движение — и, словно крышка капота, открылся огромный рундук. Да это даже и не рундук — настоящий chill out. К слову, для японского рынка в этом месте обязательно размещают биогазлон. Жители Страны восходящего солнца не представляют себе, как можно обойтись без него на лодке; российским покупателям дано право выбора. Места хватит и для посиделок 3–4 человек. Специальные закладушки — и вот вам просторное спальное место. Лодка, конечно, далеко не круизная, но случись что — есть где укрыться от дождя. В остальном — просто огромный рундук, куда можно сложить большое количество снаряжения.

Водителя и пассажира рядом от дождя и жаркого солнца защищает жесткая крыша. Это стандартная опция, создающая что-то

вроде кабины. Кстати, при помощи специального тента можно оказаться во вполне герметичном «отсеке» и не переживать из-за непогоды. Консоль весьма проста: никаких вам графитовых вставок, имитации дерева и т. д. Белая панель, несколько стандартных приборов, место для картплоттера и эхолота. Незамысловатый, но вполне функциональный штурвал. Приборов при желании можно и добавить — место есть, вот только нужно ли это? Двойной мягкий диванчик без регулировок тоже косвенно указывает, что лодка создавалась в большей степени для рыбаков, нежели для любителей покататься шумной компанией.

Кормовой кокпит тоже скрывает пару вместительных рундуков и отсек для хранения рыбы. Системы аэрации нет, зато можно заполнить его забортной водой, тем самым продлив жизнь улову, а следовательно, привезя на берег более свежую рыбу. Несколько

держателей для удильниц тоже указывают на принадлежность лодки к рыболовной «касте». Ну и, наконец, на транце висит новенькая модель двигателя Yamaha F115, естественно, 4-тактного. Отличная мощность для тех, кто все же считает потраченное на переходы топливо. Модель двигателя новая, выполненная с применением инновационных технологий, делающих двигатель одним из самых экономичных в классе. В остальном никаких докаток, ничего лишнего, лишь лесенка-кринолин по левому борту на площадке рецесса.

«ЯПОНЕЦ» В ДЕЛЕ

Поворот ключа — и 115-сильная Yamaha заурчала на транце. Едва заметная вибрация по корпусу, и никаких инородных звуков: дребезжания и пр. Несложные маневры в марине показали покорность лодки в управлении на малых оборотах и готовность беспрекословно подчиниться повороту штурвала. »



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Yamaha SR-X

Нагрузка — 2 чел. плюс 70 л топлива, ПМ — Yamaha F115; ГВ диаметром 13 и шагом 19 дюймов; ходовой тент убран; температура воздуха — +24 °С; температура воды — +8 °С; штиль; акватория — Финский залив.

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
1000	8,9	4,8
2000	12,0	6,5
3000	18,0	9,7
4000	37,0	19,9
5000	56,0	30,2
6000	63,0	34,0

ная скорость около 62 км/ч, уверенный курс и хороший ход в маневрах. По гладкому заливу удалось покрутиться с самой разной траекторией. Если зайти в вираж со сбросом газа, а на выходе из маневра увеличить обороты — лодка тут же набирает ход. В режиме 4000–4500 оборотов крен незначительный, если не делать слишком резкий поворот. Впрочем, любители «погарцевать» тоже могут не оставаться в стороне. Хотя, как я ни старался, так и не удалось выбить лодку с курса. Ни подхватов воздуха вингом, ни остановок, ни потери скорости. Все очень предсказуемо и по-хорошему скучно. Очевидно одно: хочешь драйва — покупай спортивную лодку. Здесь сделан

акцент на комфорт и безопасность, потому даже при резких поворотах лодка не совершает каких-то резких рывков, оставаясь на курсе и лишь незначительно теряя скорость.

Всего около пяти секунд требуется, чтобы с места вывести лодку на глиссирование, и еще 18 секунд, чтобы набрать максимальную скорость в 63 км/ч. Многие сегодня гонятся за сверхскоростями, но на поверку большинство лодок, оснащенных двигателями 200–300 л.с., позволяют двигаться со скоростью не более 80 км/ч. В основном места ловли или какие-то интересные точки, до которых необходимо быстро добраться, находятся в радиусе 20–30 км, заметно реже — в пятидесяти. Путем не-

хитрых вычислений можно выяснить, что преимущество во времени всего 10 минут. И тут на первый план выходит экономичность мотора. Yamaha 115 показывает фантастические для этой мощности показатели. К сожалению, в нашем распоряжении не было датчика моментального расхода топлива, и я не смог получить информацию о расходе топлива в разных режимах работы двигателя. Однако долгосрочные наблюдения показали, что расход топлива составляет около 10 л/ч. Такие же показатели заявлены производителем. При этом двигатель мощностью 115 л.с. является самым мощным из рекомендуемых для этой лодки. Посмотрев рекламные фотографии лодок, предназначенных для внутреннего японского рынка, я увидел, что там они оснащены 70-сильными двигателями, и это при длине 6,25 м. Что называется, прагматичный японский подход. Ведь даже с 70-сильным двигателем и загрузкой 2 человека (+ необходимое снаряжение) лодка будет двигаться со скоростью более 50 км/ч.

Во время маневров на заливе был абсолютный штиль, не было поблизости и проплывающих яхт или катеров. Как я ни старался создать сколь-либо значимую собственную волну, увы, мне это не удалось. Потому я не буду делать предположений, как поведет себя лодка на резкой ветровой волне или накате. Отмечу лишь, что Япония — государство ост-

ровное, все жители неизбежно связаны с морем и отлично разбираются в тонкостях гидродинамики. А если учесть принадлежность к солидному концерну, вкладывающему огромные деньги в инновационные разработки, то и вовсе можно быть уверенным в том, что ходовые качества в сложных условиях останутся на высоком уровне.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Проведя отличный солнечный день на совершенно новой для себя лодке Yamaha SR-X, я почерпнул много нового и в очередной раз утвердился в том, что Япония — совершенно другой мир. И все те, кому посчастливилось хотя бы день провести в этой стране, со мной согласятся. Мне сложно классифицировать эту лодку как рыболовную или прогулочную, но один мой знакомый отметил, что цена в 1,5 млн рублей за рыболовную лодку слишком высока. Позвольте, но ведь есть примеры и более дорогих моделей, пользующихся популярностью среди рыбаков. Как бы там ни было, всегда нужно стремиться к лучшему. Я бы сравнил эту модель с хорошим «паркетником»: не джип в полной мере (не для всех видов рыбалки годится), но можно поехать по легкому бездорожью (читай — комфортно ловить спиннингом или на поплавочную снасть во время отдыха). При этом лодка вполне комфортабельная, со спокойным характером, что, как правило, хотят получить те, кому давно наскучила суета и беготня столичных городов. Японское происхождение позволяет не думать о



каких-то мелких недоработках, незначительном браке и прочих неприятных мелочах. Остается только получать удовольствие от обладания ею. ❖



Yamaha SR-X	
Длина, м.....	6,25
Ширина, м.....	2,28
Высота борта, м.....	1,29
Сухой вес, кг.....	783
Запас топлива, л.....	100
Пассажировместимость, чел.....	5
Мощность ПМ, л.с.....	70–115



«BBS-Моторс» — официальный дилер Yamaha Motor CIS
СПб, ул. Ново-Рыбинская, 19–21, лит. А
Тел. +7 (812) 337-1041
b59@spb-yamaha.ru
www.spb-yamaha.ru