

# «Uttern D66 Verado»:



## СПОРТСМЕН И ПРИМЕРНЫЙ СЕМЬЯНИН

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Артем Лисочкин. Фото Натальи Иноземцевой

«Выдра обитает на реках и озерах, нередко встречается и на морском побережье, но всегда в непосредственной близости от воды; отличается исключительными способностями к плаванию и выносливостью». Трудно удержаться, чтобы по примеру компании «Uttern» (что по-шведски и означает «выдра») не привести эту цитату из Скандинавской энциклопедии 1921 г. издания. В русском переводе название, пожалуй, получается не особо благозвучным, но те, кто когда-нибудь видел выдру «в деле» – хотя бы по телевизору, вряд ли станут оспаривать, что это животное все-таки не лишено своеобразного обаяния, особенно когда грациозно рассекает водную гладь. Для шведов, тоже близких к воде, зверь этот почти столь же культовый, как для россиян медведь.



С компанией «Uttern» мы достаточно подробно познакомили читателей еще в № 209, здесь же напомним, что верфь работает с 1964 г. и в свое время строила в числе прочего и парусники. Коренные изменения, определившие нынешнюю политику компании, произошли в 1996 г., когда ее приобрела всемогущая американская (а фактически давно уже межнациональная) корпорация «Brunswick» – при значительном увеличении объемов выпуска верфь сосредоточила свои усилия исключительно на катерах и мотолодках, рассчитанных на подвесные моторы «Mercury» и стационары «MerCruiser». С недавних пор лодки «Uttern», отличающиеся высоким уровнем отделки и оборудования, официально поставляются и в Россию, где с упомянутыми силовыми установками до сих пор ассоциировались в основном «бюджетные» бренды «Quicksilver»



и «Bayliner». На тест «Кия» была предоставлена вице-флагманская 6.6-метровая модель с компоновкой «cuddy cabin», рассчитанная на подвесной мотор (стоит упомянуть, что «66-я», которую превосходит размерами только «Uttern 68», имеет также модификацию с просторной «скандинавской» надстройкой-салонем и стационарным двигателем).

### Семьянин

Вообще-то водоплавающий зверь, давшей имя шведской компании, по натуре своей хищник, и характер у него далеко не сахар, но вот вам еще одна цитата, на сей раз из старинного толкователя снов, раскрытого на букве «В»: «Увидеть выдру, резвящуюся в прозрачных струях воды, с большой долей уверенности предвещает видящему этот сон счастье и удачу в делах. Вы найдете идеальное счастье в ранней женитьбе, если еще не женаты; женам же этот сон сулит необычайно возросшую нежность их супругов». Пожалуй, что

к «выдре» с индексом «D66 Verado» данное утверждение тоже подходит.

Строго говоря, «семейная лодка» – понятие довольно растяжимое, но предоставленный на тест «66-й» мы бы отнесли к этой категории без всяких колебаний. И дело не в одном только наличии каюты – согласитесь, что закрытое помещение может быть как казармой, так и домом. Интерьер «D66» явно проектировался в расчете не на одних только «крепких парней», но и на слабый пол с маленькими детишками.

Предположим, что широкие ступеньки на сдвижной двери каюты, облегчающие доступ из кокпита на носовую деку через откидную «форточку» ветрового стекла, мы уже не раз видели на других лодках. Но на «Uttern» такие же ступеньки имеются и в корме – как в кокпите, между скругленными задними диванчиками, так и со стороны подмоторного recessa.

Надо сказать, что подобные «лесенки» по достоинству оценят не только женщины и дети – 6.6-метровая





лодка выглядит значительно крупнее большинства одноклассников, в первую очередь благодаря внушительной высоте борта. Подобное впечатление создается как при взгляде со стороны, так и внутри – при том, что кокпит по-настоящему самоотливной (в числе прочих плюсов этого с «семейной» точки зрения упомянем и то, что навести в лодке порядок проще простого), глубина его более чем достаточна, чтобы не беспокоиться за безопасность неподготовленных пассажиров. Ребенку лет шести и выбраться-то отсюда со стороны борта затруднительно, не то что вылететь наружу при резком маневре, да и волна, на которую рассчитана лодка, сюда тоже вряд ли достанет.

Кромка кормового фальшборта «палубной» секции возвышается над водой почти на метр; мягкий привальныйник на кормовой трети отстоит от ватерлинии примерно на 0.7 м, а далее в нос кромка основного корпуса поднимается еще примерно на 0.15 м – явно с той целью, чтобы выиграть дополнительное пространство в каюте.

Каюта, кстати, тоже на удивление просторна для «cuddy cabin» – обычно на лодках подобных размеров такая «спортивная» компоновка предусматривает ее использование лишь в качестве временного убежища, но внутри «D66» чувствуешь себя, как на полноценном «каютнике», прежде всего благодаря довольно значительной высоте подволока (1.4 м). Зрительно добавляет простора и хорошая освещенность, обеспечиваемая большим тонированным люком в крыше и парой овальных бортовых иллюминаторов. Хотя внушительная высота борта практически исключает попадание в кокпит заборной воды, дверной проем снабжен довольно высоким комингсом – по нашим прикидкам, даже при 100 л воды в кокпите каюта с открытой дверью все равно останется сухой.

Формально спальных мест в каюте только два, но при использовании складной доски и дополнительных подушек здесь вместе с двумя взрослыми уместится и пара малышей. А ребяташек постарше для ночевки вполне

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ мотородки «Uttern D66 Verado»

Длина, м: – корпуса – габаритная	6.60 6.82
Ширина, м	2.50
Осадка, м	0.39
Килеватость на транце, град.	20.0
Сухой вес, кг	1325
Емкость, л: – топливного бака – водяного танка	200 50
Высота подволока в каюте, м	1.4
Высота транца	XL
Мощность ПМ, л.с.: – максимальная – рекомендуемая	250 150-200
Пассажировместимость, чел.	7
Кол-во спальных мест	2
Грузоподъемность, кг	2500
Категория CE	C
Цена, руб.	1 234 400

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ мотолодки «Uttern D66 Verado»

(нагрузка – 2 чел. плюс 100 л топлива и 20 л воды, ходовой тент убран, ПМ – четырехтактный «Mercury Verado 250», ГВ – стальной трехлопастной «Solas» диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра – 6–8 м/с, высота волны – 0.3–0.4 м, темп. воздуха – 36°C, темп. воды – 24°, место испытаний – р. Дон, Ростов-на-Дону)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
500	2.1 (3.8)
1000	4.0 (7.4)
1500	5.4 (9.9)
2000	6.4 (11.9)
2500	7.0 (12.9)
3000	12.9 (23.8)
3500	23.0 (42.5)
4000	28.2 (52.1)
4500	31.7 (58.6)
5000	36.3 (67.2)
5500	39.8 (73.6)
6000	44.1 (81.6)
6500	47.6 (88.0)



можно отправить в кокпит, накрытый тентом – кормовой диван легко трансформируется в просторную двуспальную лежанку, используемую в солнечную погоду в качестве солярия. Ширины хватает, хотя она и ограничена «трейлерным» 2.5-метровым лимитом. («D66» можно без проблем транспортировать по дорогам общего пользования, но следует иметь в виду, что для этого необходим соответствующий прицеп, оборудованный тормозами, достаточно мощный полноприводный автомобиль и категория «Е» в правах, если общая масса автопоезда превысит 3.5 т).

Обеспечивая комфорт – обеспечиваешь и безопасность. Для малого судостроения этот принцип, пожалуй, справедлив как нигде более, и хорошо чувствуется, что конструктор «D66» Хокан Седергрэн постоянно держал его в голове. Ступеньки на двери каюты дополнены прочными поручнями, превращающими их в полноценный трап; сразу обратили на себя внимание и поручни по внутреннему периметру ветрового стекла, повторяющие контуры его окантовки. Казалось бы, на

что они, если держаться можно просто за самую мощную окантовку, но предусмотрительно учтено, что при установленном тенте она будет задействована для его крепления. Кстати, управлять лодкой из-под тента в ненастье можно почти столь же уверенно, что в открытом варианте, и двигаться так же быстро – ветровое стекло оборудовано нормальными «морскими» дворниками с параллелограммными поводками, обеспечивающими максимально широкую зону очистки, а его боковые секции достаточно широки, чтобы получить более чем приемлемые сектора обзора по сторонам. «По-походному» тент убирается под крышку на кормовом планшире, так что сразу и не догадаешься, что он тут есть.

Лодка, как уже отмечалось, весьма объемиста, и то же самое можно сказать про многочисленные багажные отсеки – все до единого «сухие». Кроме того, часть вещей можно разместить в каюте на широких полках по бокам от диванов.

Носовые релинги относительно невысоки (за исключением пары мощных дуг в самом носу) и играют скорее роль

«пляжного» ограждения. Несмотря на отсутствие переладины между дугами, забраться в лодку, когда она стоит носом к песчаному пляжу, из-за значительной высоты форштевня несколько затруднительно, а вот с кормы – без проблем, тем более что можно задействовать откидной «купальный» трапик.

Оборудование «D66» вообще заслуживает отдельных слов. Дело в том, что подавляющее большинство «фарша» входит в стандартное оснащение. Полный перечень слишком обширен, чтобы приводить его здесь целиком, но все же стоит упомянуть, что он не ограничивается банальным набором из всяких аксессуаров из нержавеющей стали и тикового ламината. Предположим, что «мечту домохозяйки» – камбузный уголок с плитой, мойкой, холодильником и выдвигающимися ящичками – еще можно отнести к неотъемлемым частям архитектуры «D66», поскольку вес и немалые габариты этой детали наверняка учитывались конструктором при выборе места ее установки в кокпите. Но вот, например, предусмотренную «музыку» (а не просто

аудиоподготовку) и тем более «навигацию» – удачно вписавшийся в приборную панель «Navman Trackfish 6500» (чарт-плоттер и эхолот «в одном флаконе»), честно говоря, видим среди стандартного лодочного оснащения впервые.

Мнения на этот счет могут быть самыми разными, и кое-кто предпочел бы подгонять лодку «под себя», заказывая весь необходимый набор отдельно, но в итоге оказывается, что, за исключением разве что чисто «люксовых» мелочей, обзаводятся все примерно одним и тем же. Конечно, есть приверженцы тех или иных производителей морской электроники (мы, например, предпочли бы более привычный «Garmin»), но даже в этом случае шанс избавиться от лишней головной боли и получить оснащенную лодку «под ключ», скорее всего, перевесил бы все прочие доводы. Помимо того, что выбору, сделанному за потребителя компанией «Uttern», нет оснований не доверять (ничего откровенно лишнего мы на борту не обнаружили), остается и финансовая сторона – самостоятельно «добывать» лодку выбранными опциями обычно не только хлопотно, но и более накладно.

И, наконец, не можем не упомянуть еще одну важную «фишку», которая на

российском лодочном рынке пока редкость. Мы сразу обратили внимание на многочисленные шильдики с крупной надписью «STOP!», которая, как вскоре выяснилась, адресована охотникам до чужого добра. Все лодки «Uttern» снабжены противоугонной маркировкой – выгравированным в труднодоступном месте (с обратной стороны транца) шестизначным буквенно-цифровым кодом. Бесследно удалить или «перепробить» его, если верить фирме-производителю, практически нереально. Не знаем, как у нас в России, но за рубежом наличие такой маркировки – это серьезный повод для уменьшения ставки при страховании от угона.



### Спортсмен

Отдельные дамы готовы считать примерным семьянином этакую субтильную фигуру, склоняющуюся в украшенном цветочками переднике над плитой или раковиной с немытой посудой и в основном торчащую в четырех стенах, но это не так. «Поиграть мускулами» и время от времени покинуть дом родной в поисках приключений в данном статусе не только не возбраняется, но порой и просто необходимо. Предоставленный на тест «Uttern D66 Verado» неплохо иллюстрировал и этот принцип – при всей своей «семейности»

лодка эта явно не из тех, что большей частью мирно покачиваются у причала. Один мотор чего стоил – естественно, как это все чаще происходит с импортными лодками в России, мы опять имели дело с «топовым» вариантом максимально разрешенной мощности, причем предыдущие опыты с лодками схожих размерений и 250-сильными движками неопровержимо свидетельствовали о том, что мощность *действительно* предельная, шутки в сторону!

Перед тем, как скатить трейлер с лодкой в теплую донскую воду, мы осмотрели «D66» снизу. В принципе, все довольно знакомо, ничего из ряда вон выходящего – типичное глубокое «V» (20°) с плавным увеличением килеватости от транца к носу. Некоторым исключением явилось лишь то, что продольных реданов, которые протянулись практически до самого транца, здесь целых четыре пары (хотя и довольно узеньких) и, что самое главное, ориентированы они по батоксам, отчего заметно загибаются вверх у форштевня (в отличие от следующих ватерлиниям пологих, которые преобладали на протестированных в последнее время лодках).

Теоретизировать по этому поводу мы не стали: в конце-концов, потребителю важнее конечный результат, а

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• высокий уровень оснащения и отделки;</li> <li>• вместительность;</li> <li>• забота о безопасности неподготовленного экипажа;</li> <li>• прогнозируемое поведение на воде при высоких скоростях;</li> <li>• наличие противоугонной маркировки.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимость точной настройки триммера во избежание дельфинирования при определенных скоростных режимах;</li> <li>• для «топового» мотора маловат объем топливного бака.</li> </ul>



не использованные для его достижения средства, так что избранную Хоканом Седергреном концепцию обводов предстояло оценить в первую очередь на воде. Опять-таки исходя из прошлого опыта, нас в первую очередь интересовало, насколько такая высокобортная и, соответственно, обладающая высоким центром тяжести лодка способна справляться с кренящими моментами, в том числе и вызываемыми реактивным моментом гребного винта 250-сильного мотора. Конечно, с одной стороны, приземистый силуэт «cuddy cabin» и отсутствие надстройки должны были сработать только в плюс, но с другой, масса сосредоточенного в кокпите «фарша» (один только камбузный блок чего стоил!) все же не должна была остаться незамеченной.

Однако опасения оказались напрасными. Несмотря на то, что лодка была оборудована транцевыми плитами, желания их задействовать так ни разу и не возникло. Выход на глиссирование не сопровождается чрезмерным дифферентом и можно спокойно оставаться в кресле, тем более что могучий «Verado» выдергивает лодку на режим буквально за пару секунд; ожидаемый левый крен на ходу оказался едва заметным и корректировался одними только кнопками триммера. Даже при обычной для редакционных испытаний «раскрутке» влево крен не превышал 40–45°. Впрочем, тестовые заезды мы проводили практически налегке: кроме водителя, в лодке находилась лишь единственная пассажирка, трепетно следящая за фигурой и как минимум на треть не дотягивающая до среднестатистических 80 кг – в общем,

не исключено, что с полным экипажем и при сильном боковом ветре необходимость задействовать плиты все же может возникнуть.

Зато практически минимальная нагрузка позволила в полной мере оценить поведение лодки на высоких скоростях. Здесь «D66» тоже показал себя молодцом: шел как по нитке, ни зарыскиваний, ни бортовой раскочки не было и в помине – и это при том, что мы вплотную подошли к отметке 90 км/ч (надо сказать, что даже меньшие по размерам и более легкие лодки, которые мы испытывали с 250-сильными моторами, «успокаивались» примерно на таком же показателе). Единственно, при максимально откинута моторе лодка принималась дельфинировать. Надо сказать, пару раз мы столкнулись с этим эффектом и на умеренных скоростях, причем, как ни странно, при «поджатом» моторе! После регулировки триммера лодка перестает «кивать носом», но к подобному поведению надо быть готовым.

Облик высокобортного «D66» навел на мысли, что он должен хорошо чувствовать себя не только на спокойной воде. Короткая ветровая волна высотой 0,3–0,4 м не создавала ровню никаких проблем, так что для оценки мореходных качеств пришлось довольствоваться крутыми кильватерными валами от портовых буксиров, благо движение на Дону достаточно оживленное. Подобные «ухабы» лодка преодолевает довольно мягко, и совершить при этом эффектный прыжок проблематично – наверняка в числе прочего сказывается и солидная масса. Не играет особой роли и угол, под которым подлетаешь

к гребню – «D66» уверенно сохраняет направление, заданное штурвалом, а перегрузки не вызывают опасений у неподготовленного экипажа (по крайней мере, судя по поведению пассажирки, из всех видов водного транспорта явно предпочитающей неспешный речной трамвайчик).

Эргономику и дизайн поста управления мы бы сочли великолепными, если бы не одна досадная мелочь – аварийный выключатель зажигания расположен так, что штатная стропка безопасности, надетая на руку, оказывается чересчур короткой, и заглушить мотор можно просто в результате резкой перекладки штурвала.

В процессе испытаний пришлось подходить к берегу для дозаправки – на полной «гашетке» «Mercury 250 Verado» расходует более 100 л/ч, и в таком режиме 200-литрового бака не хватит и на пару часов хода (или около 180 км). На умеренных оборотах мотор заметно менее прожорлив, и, если ограничиться скоростью около 60 км/ч, время движения на одной заправке можно увеличить более чем вдвое, а пройденное расстояние – примерно на 80–90 км. Хотя, особенно с учетом российских реалий, бак хотелось бы видеть здесь малость повместительней – скажем, литров на триста.

## Резюме

«Люксовый» семейный дейкрэйсер со спортивным характером, отличающийся высоким уровнем исполнения и отделки, а также широким набором стандартного оборудования, обычно включаемого в число опций. При довольно умеренной длине весьма вместителен и вообще выглядит крупнее большинства одноклассников. Продается готовым к эксплуатации «пакетом» с установленным мотором «Mercury». Исходя как из ценовой категории, так и потребительских качеств, ближайших «пакетных» конкурентов у этой лодки пока немного.

Мотолодка «Uttern D66 Verado» с ПМ «Mercury 250 Verado» предоставлена для испытаний компанией «АкваДрайв», тел. (495) 626-99-90, [www.lodki.ru](http://www.lodki.ru), [www.mercury-russia.ru](http://www.mercury-russia.ru)

