

# Yamarin Cross 75BR

## – САМО ДОСТОИНСТВО

**Д**изайнерам хорошо знаком эффект, называемый «масштабным» – в судостроении он проявляется, в частности, в невозможности спроектировать маленькую лодку, чтобы она выглядела так же, как более крупная.

Причина – в фиксированности человеческих размеров, по отношению к ним меньшие по размеру объекты неизбежно обладают более «игрушечными» пропорциями, чем их «взрослые» версии, и по ним глаз безошибочно распознает, к примеру, степень престижности данной модели лодки. А на флагманских моделях ряда лежит обязанность доказывать свою цену не только размерами и достижимыми скоростями, но и серьезностью, респектабельностью внешнего вида. Это правило прослеживается и в серии Yamarin Cross с ее флагманом «75BR».

В прошлом номере мы отметили меньшую сестру «75-й», Yamarin Cross 57BR, как лодку совершенную во многих отношениях, кроме, пожалуй, одного – энерговооруженности. На приз за совершенство вправе претендовать только флагман, рассчитанный на установку таких же топовых моделей подвесных двигателей, чья мощность на сегодня составляет 300–350 л.с. Скажем сразу: новинка прошлого года оправдала свое положение.

На взгляд кажется, что внешность выстроена по правилам всего ряда Cross – чистый алюминиевый борта, шаровый планширь, черные полосы в отделке и хром релингов, но увеличенная длина меняет пропорции с высотами борта и ветрового стекла, и силуэт «75-й» выглядит летящим, просто стелющимся над водой. Плавные линии пластико-

вых конструкций выражают мощь и благородство, чуть угловатая массивная рама сильно «заваленного» назад ветрового стекла с черной окантовкой еще усиливает и завершает это ощущение.

Как полагается флагману, кокпит оборудован небедно, даже с элементами пафоса. Неровная изнанка пластика и силовые конструкции внутри багажных и вспомогательных отсеков исключены, закрыты фасонными вставками, обрезанные кромки деталей минимизированы, подчас ценой усложнения формовочной оснастки. Палуба аккуратно покрыта рифленным алюминиевым листом.

Размер позволяет в лодке простой открытой планировки разместить оборудование вольготно, с запасом свободного места и не экономя свободные поверхности. Сидя за штурвалом, можно раскинуться так, что все органы управления окажутся на расстоянии вытянутой руки, и каждое ваше движение к кнопке или рычагу окажется продолжительным и даже степенным. На том же расстоянии – кромка рамы стекла, продублированная нержавеющей поручнем. Приборная панель организована в расчете на многофункциональный дисплей, и круглые штатные приборчики двигателя кажутся на ней совсем незаметными. Кресла сильно отличаются по конструкции от установленных на младших моделях, они больше похожи на спортивные, с массивными подлокотниками и рельефными спинками.

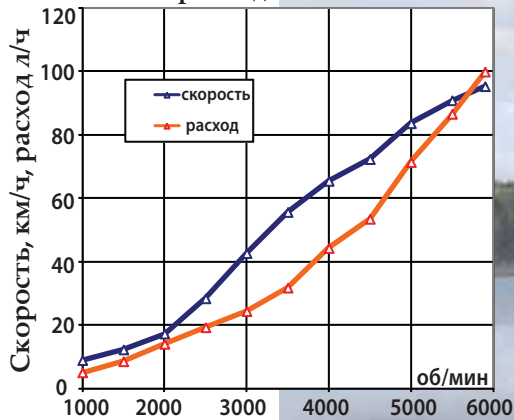
Объемистый мягкий «привальник» окружает периметр кокпита внутри, видимо, при таких мощностях намерение обезопасить пассажиров оказывается нелишним. На «привальнике» есть даже вышитая красным надпись «Не наступать».

**Алексей  
Даняев**

**ТЕСТ  
Кия**



Данные замеров скорости и расхода топлива



Благодаря высокой энерговооруженности «75-го» трюки с «полетами на винте» удаются даже на невысокой кильватерной волне

**Основные данные моторной лодки Yamaha Cross 75BR**

Длина – 7.53 м, ширина – 2.47. Масса корпуса – 1350 кг  
Рекомендованная мощность ПМ – 150–300 л.с. Высота транца –XL. Категория CE – C



Носовой трап просто необходим для высадки на необорудованный берег

Флагманские размеры позволяют размещать оборудование в кокпите с чувством и толком, чтобы каждое ваше движение сопровождалось ощущением значимости

Такие же рельефные черно-серые подушки в кокпите прострочены «горячей» красной полосой отделки. В кокпите – отдельные отсеки и рундучки со своими крышками и крышечками, и гости на лодке наверняка тоже почувствуют себя важными персонами, расставляя и раскладывая, например, свои наборы для пикника по ящикам и подстаканникам, а также в холодильник внутри левой консоли. В носовом якорном отсеке под крышечкой скрывается складной трап, незаменимый при выходе на необорудованный берег, а корма надстроена алюминиевыми полуплатформами по сторонам головы подвесника – на каждую функцию свой отдельный девайс.

Ощущение собственной значимости безмерно усилилось с выходом на воду. Вдвоем со штатным гонщиком Yamaha Дэви Густафсоном на борту наше водоизмещение – под две тонны, но для 300 сил это почти ничто. Тихое урчание мотора легким движением ручки газа перерастает в негромкое пение, и лодка моментально отзывается на рост оборотов скоростью – «горба» практически нет, нет и запаздывания реакции, как у гоночного болида. Звук хода корпуса роскошен, в нем только шипение брызг и глухие толчки полуметровой волны в килеватое днище. Реакция на гидравлический руль легкая и моментальная.

Цифровые приборы отображают расход топлива, наиболее экономичный ход с расходом около литра на милю приходится на 25–30-узловую скорость при 3000–3500 об/мин. Дожимаем полный газ, с легковатым винтом в 21 дюйм обороты доходят до 5900, скорость переваливает за 50 уз! – ход остается таким же легким, как и на экономичных режимах, и гул мотора не мешает разговаривать в кокпите. Немного «напрягает» низкая посадка в кресле с обзором исключительно через стекло. Конечно, на полном ходу выглядывать на ветер не стоит – красные глаза обеспечены, но при подходах, конечно, хочется привстать, а кресла гоночного типа подъемными валиками не оборудованы. Да, это действительно пафосная спортивная машина, одно слово – флагман.

**Резюме**

Мощное, быстрое, хорошо продуманное универсальное судно «премиум-класса» для тех, кто предпочитает решать свои задачи по максимуму и с наивысшей отдачей. Высокий комфорт на борту и разнообразие оборудования, впрочем, не имеют ничего общего с гламуром; благодаря алюминиевой конструкции корпуса лодка выдержит жесткие условия эксплуатации, будет служить долго и верно.