

«SUZUKI»: перспективы хорошие

Санкт-Петербург проездом из Швеции посетил господин Маса Шимитсу, глава департамента «Suzuki Marine» по продаже подвесных лодочных моторов в Европе, Азии, на Дальнем Востоке, а также в России. Наш корреспондент не избежал искушения задать несколько вопросов одному из первых лиц фирмы. В разговоре также принимал участие президент компании «Stingray» (официальный дистрибьютор «Suzuki Marine» в России) Дмитрий Волков.

– Как вы оцениваете перспективы российского рынка подвесных лодочных моторов в целом?

– Мы можем судить о российском рынке с момента начала работы в России нашего дистрибьютора – фирмы «Stingray», т. е. с декабря 1999 г. Мы не ожидали, что продажи наших моторов будут расти столь быстрыми темпами. Сейчас видим большой рост спроса на подвесные моторы вообще и на моторы производства «Suzuki» в частности. С 2000 г. хорошо продаются в России моторы малой и средней мощности, а также мощностью 115–140 л.с. Один из бесспорных лидеров продаж – наш двухтактный мотор мощностью 2.2 л.с.

– В каком направлении в техническом отношении сегодня работает «Suzuki»? Чего можно ожидать в ближайшее время?

– Начиная с 1997 г. «Suzuki» делает упор на развитие четырехтактных моторов, которые имеют целый ряд преимуществ по сравнению с двухтактными: низкий выброс в атмосферу вредных веществ, невысокий уровень шума при работе и, конечно, низкий расход топлива. В январе 2007 г. в Европе и в России начнутся продажи совершенно нового мотора «DF300», первого в мировой практике 300-сильного четырехтактного мотора. Заметьте, что в России это произойдет одновременно с Европой, раньше новая техника в вашей стране появлялась позже, чем в США и Европе. Презентация этого мотора для Европы буквально на днях прошла в Стокгольме*.

В этом году уже появился и прошел тестирование во многих мировых СМИ новый «DF25» – первый двухцилиндровый мотор

«Suzuki» с V-образным расположением цилиндров. Несмотря на то, что в процентном соотношении доля четырехтактных моторов, производимых «Suzuki», значительно больше, чем двухтактных, последние еще производятся и будут производиться в расчете на те страны, где законодательство не запрещает их эксплуатацию. Это страны Азии, Африки, Латинской Америки и, разумеется, Россия. Для этих регионов будут выпускаться двухтактные моторы мощностью 9.9; 15, 30 и 40 л.с.**

– Может быть, вы расскажете немного подробнее о DF300, какие новые технические решения применены на этом моторе?

– Во-первых, рабочий объем нового мотора составляет чуть более четырех литров. Большой рабочий объем – больше надежность и ресурс. Во-вторых, корпус редуктора – практически идеальный с точки зрения гидродинамики, а это не только увеличивает возможности самого мотора, но и позволяет немного сэкономить топлива. Также новая форма облегчает установку двух и более моторов. В-третьих, дистанционное управление DF300 осуществляется без тросов, за счет применения электрического кабеля управления и специальных исполнительных механиз-

** «Хочется сообщить, и это важно, – заметил Дмитрий Волков, – что соглашение между «Suzuki Motor Co» («SMC») и «BRP» о производстве на заводах «SMC» четырехтактных моторов под брендом «Johnson» закончилось 31 августа 2006 г., поэтому начиная с сентября «SMC» производит моторы только под собственным брендом.



Маса Шимитсу

мов. Это упрощает установку механических элементов дистанционного управления, облегчает их размещение, позволяя без сложных доработок расположить на судне два поста управления. Особенностей у DF300 много, начиная от сферической формы корпуса дроссель-

ной заслонки и кончая системой охлаждения топлива, но перечисленные ранее, наверное, интересны с точки зрения эксплуатации.

– Какие моторы сегодня лучше продаются в России?

– Пока у вас большой спрос на двухтактные модели мощностью от 2.2 до 40 л.с. Это, видимо, связано с тем, что эти моторы легче, чем четырехтактные, проще в обслуживании и, разумеется, дешевле. Но мы рассчитываем, что с ростом доходов и развитием соответствующей инфраструктуры четырехтактных моторов будет продаваться в России с каждым годом все больше и больше. Продажи моторов той или иной конструкции напрямую зависят и от производителей катеров и лодок, ведь мотор должен соответствовать лодке.

– Вернемся к новому «DF300». Как вы оцениваете его перспективы на российском рынке?

– Мы считаем, что, как я уже сказал, многое зависит от рынка катеров, которые выпускаются в том или ином регионе. Однако перспективы продаж в России DF300 мы рассматриваем как хорошие, если такая оценка в данном случае уместна. Полные маркетинговые исследования российского рынка мы еще не проводили, так как моторы DF300 первое время будут продаваться «под заказ» в связи с тем, что количество их пока ограничено. Примерно через год, когда количество моторов достигнет планируемого уровня, мы вплотную займемся вопросами маркетинга в России.

Но уже сегодня можно предположить, что «DF300» у вас будет продаваться неплохо. Это можно сказать, судя по продажам в России моторов серии «Big Block» и моторов мощностью 200–250 л.с., которые увеличиваются год от года.

Вопросы задавал Игорь Владимиров