

Артур Гроховский, Борис Кришталь
 Фото авторов и «Hamburg Messe und Congress GmbH»

Билет В ВЫСШЕЕ ОБЩЕСТВО

Очередную, 48-ю по счету, гамбургскую выставку катеров и яхт многие ожидали с особым нетерпением. Во-первых, к этому моменту здесь должны были открыться новые залы, что внушало надежды на расширение экспозиции, во-вторых, выставка, проходящая уже после окончания финансового года, для многих компаний могла стать достаточно надежным индикатором того, что именно происходит на сложном, насыщенном и, без особого преувеличения, показательном немецком рынке. Опять же, она, как и любая выставка конца сезона, могла показать, какие из ранее намеченных тенденций закрепились.



Ожидания не подвели: свежестроенные вместительные павильоны позволили без труда разместить в них крупные лодки. Организация выставочного пространства стала более логичной: два новых павильона заняли парусные яхты, два – моторные. Еще один новый павильон от и до был заполнен судовым оборудованием. В старых павильонах фирмы теперь демонстрировали спортивные и детские швертботы, одежду, оборудование для виндсерфинга, классические лодки и пр. Впрочем, изменение назначения павильонов – далеко не самое главное на обновленной «hanseboot». Сразу обозначилось отсутствие ряда хорошо знакомых

по предыдущим выставкам верфей. В чем же дело?

Ларчик открылся довольно просто: практически все яхтостроители, с которыми доводится беседовать в Гамбурге или Дюссельдорфе, в один голос утверждают: «Если ты смог со своими лодками завоевать Германию, это уже больше половины успеха. Отсюда можно выйти на любой рынок Европы». Кроме того, Гамбург – самый богатый город Германии: именно здесь обитают самые обеспеченные* жители (и яхтовладельцы) страны и, наряду с этим, гам-

* К слову сказать, ежемесячный доход каждого четвертого посетителя выставки в этом году превышает после уплаты всех налогов 5000 евро.

бургская выставка сегодня – одна из самых дешевых в Европе, не по стоимости выставляемых там судов, а по суммарным затратам экспонентов.

Таким образом, здесь любой производитель может получить «недорогой билет в высший свет» мирового яхтостроения, и типичная схема работы ряда верфей на ней выглядит так: первый год – аренда сравнительно недорогого места (порой даже на улице), но обязательная демонстрация на нем хотя бы одной «живой» лодки. Если по совокупности качеств она может иметь спрос в Германии, потенциальный дилер или агент не заставят себя ждать, и на следующий год верфь вместе со своим дилером уже обычно выставляет стенд



побогаче. На третий-четвертый год демонстрируется весь ассортимент продукции, после чего верфь сворачивает свое участие в «hanseboot»: ведь дело-то, как говаривал слепой Пью, уже сделано. Так на этот раз и поступили знакомые нам «Delphia Yachts», «TES Yachts», «Northshore Yachts» и множество производителей моторных лодок из Польши, если не считать хорошо известного «Galeon», но тут уже – nobless oblige. Такой верфи положено участвовать, тем более с новинками.

По другой причине среди купивших «билет в высший свет» в этом году, увы, опять не было отечественных судостроителей.

Ну, а кто же был? Естественно,

баварцы. В традиционно огромной экспозиции «Bavaria Yachtbau GmbH» – крупнейшего немецкого яхтостроителя – были выставлены сразу девять парусных судов (моторные яхты были в другом зале). Это абсолютный рекорд «hanseboot»! Народ в массовом порядке буквально «примерял» их на себя. Новинок оказалось три: «Bavaria 31», «-34» и «-38», все – из серии «Cruiser». Они пришли на смену прежним моделям, став на фут длиннее их. Увеличенное количество иллюминаторов и световых люков, откидывающийся при помощи электропривода трап, превращающийся в купальную платформу (заимствован у серии «Vision»), шесть лебедек «в базе»

вместо четырех (а мы ведь и говорили, что четырех маловато!), увеличенная носовая каюта – вот основные отличия новинок от их предшественниц. Кстати, цена новой «31-й» более чем гуманна: в полной комплектации лодка, готовая к выходу в море, стоит меньше 66 тыс. евро – пожалуй, ничего более дешевого в этом классе на рынке не отыскать.

Следующие по величине стенды выставили «X-Yachts» и «HanseYachts»: по семь лодок. Вот только «иксы» разместились в новом «престижном» павильоне, заняв его добрую половину, «ганзейцы» вновь заняли тот самый старый павильон, с которого 10 лет назад начался их путь к успеху. Первые новинок прак-



«Dehler 44», признанный «Яхтой года» в 2007 г., – желанный гость на любой выставке



Маленькие яхты серии «Fan» (на снимке – «Fan 17») представляются идеальными малобюджетными парусниками для молодежи



Французы демонстрировали в гавани сразу два парусных катамарана: экстравагантный «хозяйский» «Catana 50» (вверху) и большое судно, предназначенное для чартера (внизу)

тически не показали, если не считать обновленной «34-й». Посетители отмечали высокие ходовые качества лодок, но критиковали (на наш взгляд, справедливо) их уже слегка устаревший внешний вид. Тем не менее по-прежнему эти яхты – хороший выбор для яхтсмена, желающего не только отдыхать, но и с успехом гоняться. Датчане, по их словам, остались очень довольны выставкой, отметив, что этот год оказался для них много удачней предыдущего.

На стенде «HanseYachts AG» отсутствовал «гвоздь программы» прошлого года – «Hanse 630e» (см. прошлый номер «КиЯ»), зато присутствовало сразу несколько новинок, в том числе «маленькие ганзейцы» длиной 32 и 35 футов. Эти лодки отличались фирменным «плоским» дизайном в духе более крупных судов фирмы, оригинальной и невероятно удобной планировкой (характерно, что новые варианты планировки даже не успели включить в каталоги) и отделкой интерьера с большим, чем ранее, количеством дерева. Маленькие яхты стали тяжелее и шире, чем «315-я» и «342-я» модели, и имеют заметно большую энерговооруженность: «320-я», например, оснащена 52 м² парусины,

а «350-я» несет ее уже свыше 70 м². Как обычно, внутренние помещения лодок этих строителей вместительны и просторны. Как они умудряются? Еще одной премьерой была крупная «Hanse 540e» – стильная и быстроходная лодка с «эпоксидным» корпусом, отличающаяся широким спектром возможных компоновок интерьера. При цене в 330 тыс. евро эта модель может оказаться очень привлекательной покупкой.

Напротив парусных лодок «Hanse» расположился катер «Fjord 40» того же изготовителя, оснащенный приводом IPS от «Volvo». Вкратце мы уже писали об этой лодке в нашей статье о выставке Дюссельдорф–2006 (№ 206), но недавно «Fjord» побывал на тестах «КиЯ», так что подробный разговор о нем – впереди. Пока же отметим, что фирма не перестает совершенствовать катер, вдобавок требует от «Volvo» серьезной доработки системы IPS, имея на руках весьма веские аргументы (здесь наша точка зрения во многом совпала с точкой зрения директора верфи Михаэля Шмидта – см. далее). Еще одним сюрпризом от грайфсвальдцев стала широкая презентация новой яхты «Moody» (напомним, мы уже говорили о том,

что этот бренд теперь тоже входит в структуру «HanseYachts»). Но, честно говоря, это уже не «Moody». По крайней мере, совсем не те «Moody», которые мы знали. Внешне яхта больше похожа на упомянутый катер «Fjord», к которому приделали мачту. «Volkswagen» и «BMW» со своими британскими приобретениями обошлись куда гуманнее!

Пожалуй, одним из самых важных по значимости в парусном секторе «hanseboot» стал сектор известной (теперь без иронии) верфи «Dehler». Практически разоренная и доведенная до банкротства фирмой чудесным образом воспряла из пепла, сменив владельца и менеджмент. Началось все с безусловно удачной модели «Dehler 44», о которой мы уже неоднократно упоминали в отчетах о предыдущих выставках, но в этом году фирма выставила сразу шесть моделей, из них целых пять новинок. Шестой была заслуженная «44-я» (видимо, из уважения к спасшей верфь яхте), нафаршированная всеми возможными и невозможными мелочами (включая, например, кевларовые подкладки в тех местах, где блок может биться о палубу). Думаем, совершенствовать эту яхту дальше уже просто некуда. Модель-

ный ряд фирмы теперь простирается от 34 до 47 футов, а в ее ближайших планах – 60-футовик (при этом руководство «Dehler» надеется, что он вызовет большой интерес у российских яхтсменов). Благодаря любезности одного из менеджеров фирмы мы смогли внимательно изучить эти яхты, и впечатление от них можно выразить коротко: «Ощущение качества в каждой детали». Человек, хотя бы раз посидевший в «Mercedes» или «Lexus», думается, поймет.

Разумеется, количество представленных на «hanseboot» парусных яхт было много больше. Так, «Baltic Yachts» показала в виде модели и строящийся сейчас огромный кеч, предназначенный для дальних океанских плаваний, и очередной «горячий» дейкруйзер (это еще раз убеждает в том, что появление таких лодок – серьезная тенденция). Шикарный 50-футовик швейцарской компании «Solaris» оказался столь дорогим, что доступ желающих пос-

мотреть на него ограничили очень оригинально: вместо обычного трапика, ведущего на палубу, швейцарцы установили самый настоящий лифт, так что подняться на лодку можно было лишь с благоволения стендиста и без фотоаппарата!

Великолепную 49-футовую лодку демонстрировала австралийская верфь «Marten»: гоночные обводы, углепластик, подъемный киль, изящный интерьер – очень жесткий конкурент «DK 46», буквально на «ура» принятый немецким рынком (лодку продали уже на третий день выставки).

Среди самых скромных парусных лодок (длиной 20–30 футов) никаких новинок на этот раз не оказалось. Поляки, а именно они – основные экспоненты в этом секторе – на этот раз отсутствовали совсем, что лишь подчеркивает нацеленность немцев на крупные и дорогие суда. Лодки длиной около 42 футов – вот сегодняшний мейнстрим. Впрочем, как



Майк Ройер, «Bavaria Yachtbau GbmH»:

Здесь мы представляем почти всю палитру выпускаемых нами яхт: семь моторных и девять парусных судов. В парусном секторе – три новинки: «Cruiser 31», «-34» и «-38». Их основные отличия – в первую очередь, измененная планировка палубы, более просторный и светлый интерьер. Ходовые качества остаются без принципиальных изменений.

Новые лодки серии «Vision», предназначенной для более взыскательных яхтсменов, мы покажем в Дюссельдорфе. Хотя их внешний вид вызывает у некоторых нарекания, но лично мне он нравится, да и спрос на суда этой серии подтверждает высокий покупательский интерес к ним. Лодки весьма оригинальные, а если кому-то не нравится их дизайн, то просто может выбрать другую фирму, правда?

Российский рынок нас интересует, но мы пока знаем о нем немного: через господина Маркарова продаем примерно 40 лодок в год – это меньше 2% нашего годового выпуска. Хотелось бы большего!

Наш основной потребитель сегодня – Германия и вообще Европа, здесь нам принадлежит примерно четверть ежегодного рынка парусных судов. США малоинтересны – для них нужно специально дорабатывать и дооснащать лодки, к чему мы не очень стремимся. Да и доллар сильно упал. Сейчас большой интерес к нашим парусным судам проявляет Австралия.

Выставка прошла отлично. Ожидания в части спроса на парусные суда оказались даже превзойденными, неплохо пошли дела и в моторном секторе. Очевидна тенденция в сторону более крупных судов.

Фирма планирует расширять линейку, но более крупной, чем 50 футов, яхты в обозримом будущем не будет – это точно. Лучше продавать 100–120 50-футовиков в год, как мы, чем два десятка 60-футовиков, как «Hanse».

Основные конкуренты? Самый крупный – это, безусловно, «Beneteau», самый быстрорастущий – «Hanse».



«SeaRay» усиленно пытается восстановить утраченные в Германии позиции



Эти четыре 250-сильных «Yamaha» висят на транце одного (но зато какого!) РИБа



«Pinasse 46» – такое придумать могли только немцы



В секторе моторных судов огромное внимание в этом году уделялось прекрасно реставрированной классике всех видов: от неторопливого парового катера (вверху) до скоростной прогулочной лодки (внизу)



Эта симпатичная лодка от «Beneteau» произвела настоящий фурор на выставке, став едва ли не самой продаваемой на ней моторной яхтой

всегда, привлекали внимание маленькие крейсерско-гонимые яхточки «Fan», цена которых в 13 230 евро (например, за трейлерную «Fan 17») позволяет приобщиться к парусному спорту даже не очень богатым людям. Правда, почти все стендисты жаловались, что «трудно извлекать прибыль на рынке парусных судов короче 7.5 м».

Экспозиция же моторных лодок попросту разочаровала. И этому есть объяснение: число посетителей «hanseboot», интересующихся парусными судами, выросло с 51% в прошлом году до 56% в нынешнем. А вот количество людей, желающих прицениться к моторным лодкам, напротив, сильно упало: с 40 до 34%. Ну что тут сказать? Германия быстро «парусеет», да простят нам эдакий неологизм.

Начисто исчезли РИБы: а ведь еще два года назад они занимали целый павильон. Исключением стали «Zodiac» (как же без него!) и еще один мрачноватого вида 9-метровый гигант, оснащенный сразу четырьмя 250-сильными подвесниками. Тысяча лошадей на транце!

Зато повсюду, причем в совершенно разных павильонах, присутствовали «Bella» и «Buster», правда, хорошо известные модели, если не считать «Aquador 28» и «-32», впрочем, уже давно «засвеченные» на других выставках. Удивительно, но некоторые модели «Bella» демонстрировали очень грубую, совсем не «финскую» сборку!

Финнов вообще было очень много. Весьма обширную экспозицию выставил немецкий дилер «Terhi», в которой выделялись две модели новой серии АМТ (Advanced Marine Technology) – 5-метровый очень широкий (2.25 м!) боурайдер «185 BR» и почти такой же длины лодка с центральной консолью «170 R». Как обычно, лодки были очень тщательно и аккуратно отделаны. Любопытство вызывала и небольшая (3.40×1.64 м) 170-килограммовая лодочка «Terhi More Fun C» из термопласта.

Пластиковые моторные лодки высокого качества показала немецкая фирма «Hellwig». Наше внимание привлекли легкая прогулочная посудинка «V 505 IB» и новая модель с высокой килеватостью (на транце –

целых 23°!) «V 580 IB». В Германии лодки этой фирмы пользуются репутацией «мерседесов» на воде, так что, думается, они будут интересны и для российского потребителя (фирма им очень заинтересовалась), тем более что цены не так уж и велики: меньше 26 тыс. евро за «505-ю» модель.

Моторным «гвоздем программы» можно назвать черно-серую лодку «Pinasse 46». Создать такое чудо-вище и предложить его в качестве прогулочной прибрежной яхты мог только «сумрачный тевтонский гений». В роли такого «гения» выступил немецкий журналист Сванте Домицлав, чью идею воплотил в конкретный проект конструктор Георг Ниссен. Георга мы хорошо знали по другим проектам (в частности, по его яхтам «Contest»), поэтому его приглашение походить по выполненной из новейшего, очень сложного по составу высокопрочного алюминиевого сплава, лодке было принято с признательностью. Но, когда Георг спросил, как она показалась, пришлось честно ответить, что судну для законченности образа не хватает лишь креста на борту, установ-

ленной на передней палубе парочки Maschinengewehr (автоматических орудий – там как раз есть место!) и торпедных аппаратов*. Однако, судя по интересу посетителей, такой стиль входит в моду...

Явной тенденцией становится наплыв в «моторные» павильоны китайцев, правда, пока только в качестве покупателей. В итоге самая дорогая моторная яхта, проданная на выставке – 20-метровая двухмиллионная «Sunseeker Predator 62», ушла в Шанхай. Впрочем, одна китайская лодка тоже была: фирма «VCM-Vertriebs GmbH» демонстрировала сделанную в Поднебесной 11-метровую пластиковую яхту «Baltic Trawler 36». Отформованная вручную эта шикарная посуда с флайбриджем характеризовалась напыщенной роскошью, при этом цена в 295 тыс. евро для такой лодки выглядит более чем умеренно.

В целом, можно сказать, что налицо три тенденции: постепенное исчезновение РИБов, большой интерес немцев к моторным лодкам длиной порядка 5.5–6 м (они явно доминировали) и увеличение спроса на крупные и шикарные суда длиной 11–13 м.

Подвесные моторы в Гамбурге, как водится, оказались «в загоне»,

* Немцы в свое время завели моду вставлять в ресторанах, когда входит офицер-подводник. Нисколько не удивимся, если при входе «Pinasse 46» в марину будут вставлять все.

отдельных экспозиций подвесников практически не было – в основном демонстрировались «пакетные» предложения в комплекте с лодками.

Очевидным стало бурное развитие навигационного оборудования для катеров и яхт.

Компания «Simrad», например, представила две новые модификации автопилота: «AP24» для малых и средних яхт и «AP28» – для больших. Их отличают повышенная точность и расширенные возможности: оба прибора могут осуществлять сложное маневрирование яхты (в их память заложено выполнение программируемого спирального вращения, различных маневров разворота, зигзагообразного маневрирования и пр.). При этом они учитывают снос и могут вести яхту по линии предварительно заданного курса относительно грунта (или по заданной изобате) даже при сильном ветре, плохих метеоусловиях и сильном течении и, что очень важно для парусных яхт, по курсу относительно ветра, истинного или вымпельного, т. е. в лавировку. Электронный «интеллект» приборов автоматически настраивает их в зависимости от этих условий.

Как и другие посетители, мы обратили внимание на навигационную систему нового поколения «NAVnet 3D» «Furuno» с трехмерным экранным изображением. На ее экранные карты теперь можно даже накладыв-

Михаэль Шмидт, «HanseYachts AG»:



В этом году развитие нашей верфи продолжилось. Мы обнаружили, что покупатели парусных судов становятся все старше и старше – среди них все больше тех, кому уже перевалило за 60. Эта тенденция определенно будет продолжаться, так что мы должны учитывать ее при разработке наших новых лодок. Нам даже пришлось провести серию антропологических исследований, в ходе которых выяснили, какие именно действия на борту парусного судна вызывают повышенную нагрузку на организм пожилых яхтсменов, а также определили критические для таких людей границы возможных физических нагрузок. Уже сегодня наши яхты – одни из наиболее беспроblemных в управлении малым экипажем (за счет автоматического стакселя), но теперь предстоит в первую очередь облегчить постановку грота и взятие его рифов. Надеюсь, в ближайшее время рынок увидит и оценит наши труды в этой области. Это что касается перспективы.

Обновленный дизайн наших яхт был хорошо встречен публикой, вызвав внушительный рост числа заказов: в этом финансовом году мы продали 850 яхт, что на 40% больше, чем в прошлом! Нам даже пришлось увеличить число рабочих сразу на 140 человек, уверен, в следующем году возьмем рубеж в 1000 яхт. Новые лодки прекрасно ведут себя на воде в любой ветер, а качество сборки, на что «Кия» обратил внимание весной, мы за это лето значительно улучшили. Досадно, что русский рынок пока плохо принимает наши маленькие яхты – основные продажи приходится на большие суда, а всего за этот год мы продали россиянам примерно 12 лодок.

Посмотрите на отделку новых моделей – в ней гораздо больше дерева и очень оригинальная планировка. Нравится? Как вы думаете, на русском рынке такой стиль приживется? Наш подход к выбору покупателям желаемой планировки – Individual Cabin Concept, который у нас уже назвали «прорывом года». Кстати, одна из наших сотрудниц начала изучать русский язык...



Грустивший в гордом одиночестве 300-сильный «Suzuki» был единственным подвесником такой мощности на выставке



«Пакетные» предложения – основная форма торговли подвесными моторами в Германии

Бен Вэйс, «Oyster Marine»:

Гавань Спортхафен – прекрасное место, чтобы демонстрировать в ней наши лодки. Мы продолжим выставляться там и в дальнейшем. В этом году экспозиция оказалась великолепной – заключили контракты на поставку сразу нескольких новейших «Oyster 525», которые пока существуют только в чертежах. Потенциал Гамбурга очень высок!



Юрген Шверн, «Dehler»:

Мы вышли из кризиса и резко расширяем производство. За последние два года увеличили объем выпуска с 40 до 200 яхт, а численность персонала выросла с 90 до 210 человек. Наши новые лодки очень хорошо приняты немецким рынком. Пробуем разные технологии, чтобы выйти на рынки других стран. Наша концепция: создавать предельно быстроходную и комфортабельную яхту, ориентируясь на яхтсменов, ценящих надежность, скорость, комфорт и участие в гонках (разумеется, не экста-класса).

Основные конкуренты – «Grand Soleil», «X-Yachts» и, пожалуй, «HanseYachts». Вот сейчас работаем над новой 60-футовой моделью. Интересно, она может понравиться русским заказчикам?

Биргит Шнаазе, «Schnaase Interior Design»:



Выставка оказалась не столь удачной для нас, как в прошлом, но стиль нашего бюро привлекает многих. Очень важно, что здесь, на стендах, – много лодок, интерьер которых спроектирован нами, так что подход бюро к решению внутренних помещений очевиден. Внешняя простота, большой внутренний объем и ощущение жилого дома – вот его составляющие, которые сегодня востребованы на немецком рынке.



«Geonav» демонстрировал огромное множество новинок – от ручного GPS-навигатора с трехмерной картинкой (слева) до карт-плоттера, накладывающего спутниковые фотографии на обычные морские карты (справа)



В этот аквариум погружены сразу несколько обычных бытовых электроприборов, включенных в сеть 220 В, но предварительно обработанных средством «Wet.Protect». Результат впечатляет, хотя смотреть – жутко.

вать фотографии со спутника. Детали берегового ландшафта (например, горы) тоже представляются в трехмерной проекции, как и водные глубины. Дополнительные сиюминутные данные глубины от подключенного эхолота динамично интегрируются в карту. Дисплей прибора может быть разбит на две или три части, на которые выводятся сведения в различных сочетаниях, например: карта, радар, компас или карта, радар, эхолот (искатель рыбы) либо карта, радар, приборный щиток двигателя и т. д.

Обслуживание «NAVnet 3D» не представляет сложностей – для этого есть ручка настройки, через разъем USB также можно подключить мышь или внешние жесткие диски, чтобы переносить новый картографический материал или обновлять систему и, соответственно, сохранять системные установки.

Вообще, надо сказать, что трехмерная навигация и картография стали

своего рода «фишкой» нынешней выставки, настолько был велик интерес к такой форме вывода графических данных – был даже представлен ручной навигатор с 3D-изображением! Что ж, время покажет: действительно ли необходима эта функция штурманам или она – результат очередных усилий маркетологов.

Разумеется, представленный обзор – лишь малая толика впечатлений от огромного числа экспонатов, продемонстрированных на «hanseboot 2008». Например, поразило новое средство «Wet Protect» для защиты электрооборудования от воды. На глазах оледеневших от ужаса посетителей бесстрашная стендистка смело погружала голые руки в аквариум, куда были опущены работающие от 220 вольт (!) бытовые электроприборы, опрысканные препаратом! Впрочем, о самых интересных новинках мы надеемся поподробнее рассказать в следующих номерах «Кия».