

Mercury – всегда первый

В последние год-два большинство моторостроительных грандов не радуется громкими технологическими новинками. Особняком здесь стоит американский Mercury Marine, в прошлом году преподнесший миру 150-сильный четырехтактный «бриллиант».

По слухам все такие моторы, что запланированы к выпуску в 2012 году, уже распроданы! Об успешном состоянии дел компании говорят и шикарные павильоны фирмы на боутинговых выставках в Хельсинки и в Москве.

Раскрыть секреты детища Карла Киекайфера - основателя Mercury, мы попросили Ферруччио Вилла (Ferruccio



Ферруччио Вилла

Villa) – генерального менеджера и вице-президента Mercury (Emea Marine Power Group).

– Уважаемый господин Вилла, сначала скажите, почему на вашей визитке слово Brunswick написано самыми маленькими буквами, а вот Mercury, как в старые времена, сразу бросается в глаза.

– Тут нет ничего удивительного, имя Mercury – главный символ водномоторного направления компании, своеобразная икона в морской среде. Компания EMEA Marine Power Group была создана в 2008 году, она объединяет подразделения в Европе, Африке и на Ближнем Востоке. Несмотря на



Российская сборная Mercury
Д. Дедюхин, А. Ишутин, И. Смирнов, Т. Ершова, Б. Барклов

полную операционную и финансовую самостоятельность, EMEA MPG является структурным подразделением одной из старейших компаний США – Brunswick. EMEA MPG возникла не из воздуха, компания была создана на базе Marine Power Europe, ведущей свой отсчет с 15 ноября 1971 года, когда на Бельгийском заводе был собран первый подвесной мотор Mercury. Сейчас в разветвленной «паутине» EMEA 3300 дилеров и сервисных центров. Итоги 2011 года показали, что самый быстроразвивающийся рынок в регионе EMEA находится на территории СНГ. И наше московское представительство показало наилучший результат!

Под зонтиком EMEA теперь находятся следующие бренды – Mercury, Mariner, Mercury racing, Mercruiser, Mercury Diesel, MotorGuide, Mercury inflatables и Quicksilver marine parts and accessories, After sales service.

– Хорошо, со структурой EMEA все более-менее понятно. Поясните, пожалуйста, взаимоотношения Mercury и Tohatsu, ведь ни для кого не секрет, что все «мелкие» американские четырехтактники – по сути дела сиамские близнецы аналогичных японских движков.

– В этом вопросе также присутствует много путаницы. Во первых, эти подвесные моторы производятся на совместном

предприятия (Tohatsu Motor Corporation)*, где доли участия между американцами и японцами пятьдесят на пятьдесят. А во вторых, четырехтактники Mercury, как у вас говорят, более навороченные.

– Чем Mercury Marine принципиально отличается от других ведущих водно-моторных мировых имен?

Мы единственные среди всех производителей, которые занимаются только водной техникой, у нас нет снегоходов, квадрициклов, генераторов и автомобилей. Поэтому все наши исследования и технологические разработки делаются исключительно для водного применения. У Mercury Marine одних гребных винтов 600 типов! Только у Mercury весь производственный цикл сосредоточен в одном месте – в прошлом году завод по производству Mercruiser был переведен из Оклахомы в Висконсин, на ту же территорию где трудился еще Карл Киекайфер.

– Скажите, зачем потребовалось создавать новый 150-сильный четырехтактник, ведь в этой категории у вас уже есть двигатели в семействах Verado и OptiMax.

– Это наш достойный ответ экономическому кризису! – Итальянец заразительно смеется. – А если серьезно, никакой конкуренции тут не предвидится. Это три совершенно различных технологии. Семейство Verado по-прежнему останется дизайнерским и технологическим образцом для всех подвесных моторов – по вибрационным и шумовым показателям, плавности хода, гидро- и аэродинамическим характеристикам ему нет равных. Verado – это своего рода Mercedes среди подвесных моторов. О его надежности говорит факт, что все военные катера в странах Персидского залива оборудованы именно этим мотором. Всегда будут существовать и приверженцы OptiMax. В первую очередь, это любители бассовой рыбалки, где надо быстро набрать скорость и оторваться от конкурентов.

– Как вы видите будущее Европейского рынка подвесных моторов?

– В 2011 году он сократился на 7%, конечно за счет таких стран как Италия, Греция, Португалия. Вместе с тем для нас прошедший год был одним из лучших, доля рынка Mercury

в Европе увеличилась на 2%, и не в последнюю очередь благодаря отделению в СНГ, где было продано 25 000 двигателей. Мне видится, что в ближайшие год-два роста продаж ожидать не стоит и надо сконцентрировать свои усилия на улучшении сервисного обслуживания, совершенствовании логистической цепочки «покупатель – магазин – склад».

– На выставке в Майами американская фирма Lehr представила подвесные моторы, работающие на обычном «кухонном газу». Будет ли популярна такая технология в будущем?

– При существующей цене на энергоносители и в моей родной Италии уже ставились эксперименты по переводу подвесных моторов на газ, подобно тому, как это происходит с автомобилями. Учитывая, что с пропаном в США



Руководитель Mercury CIS Татьяна Ершова уверенно смотрит в будущее

все в порядке, а тем более в этом контексте не надо иметь никаких эмиссионных «звезд», думаю что у данного направления есть будущее.

– Расскажите немного о себе.

– Живу в самом индустриальном городе Италии – Милане, и все мои университеты связаны с моторами, первые 17 лет это были двигатели Ivesco, а последние одиннадцать – Mercury. ■

А.В. Фото автора

MASTER ALUMINIUM BOATS

СЕРИЯ Professional: MASTER 510, MASTER 540, MASTER 540HT

СЕРИЯ Universal.1: MASTER 521, MASTER 571, MASTER 651, MASTER 651XT

СЕРИЯ Fishing: MASTER 410, MASTER 500

СЕРИЯ Jet: MASTER 440, MASTER 600

(812) 321-61-03 **www.masterboat.ru**