

Российский галс TERHI

Андрей Великанов ♦ Не побоюсь сказать, что последняя Московская боутинговая выставка стала настоящим бенефисом финских производителей. Здесь мы увидели все, что только возможно придумать для отдыха на воде – от простенькой гребнушки до чопорной морской яхты под миллион евро.

Одной из самых избалованных вниманием публики оказалась солидная экспозиция верфи Terhi, которую в нашей стране эксклюзивно представляет компания «Аквадрайв». Наш журнал уже подробно рассказывал (№233) об уникальном предприятии из окрестностей Турку, где из АБС-термопластика производятся катера и гребно-моторные лодки 11 наименований.

Как ни странно, в нашей стране имя Terhi известно уже около 10 лет, но по-настоящему бренд начал развиваться лишь с прошлого года, когда делом занялся крупнейший российский дистрибьютор Mercury.

Компания «Аквадрайв» активно проводит стратегию пакетных продаж, и в первую очередь это выгодно клиенту, который в таком развороте событий может выиграть до 5% от стоимости катерно-моторной комбинации.

За прошедший год отечественный покупатель сумел раскусить достоинства скандинавского бренда, где не последнюю роль играет непотопляемость, прочность и простота ремонта. Все это обусловлено особенностями химической структуры акрилонитрилбутадиенстирола, для удобства в народе называемого АБС.

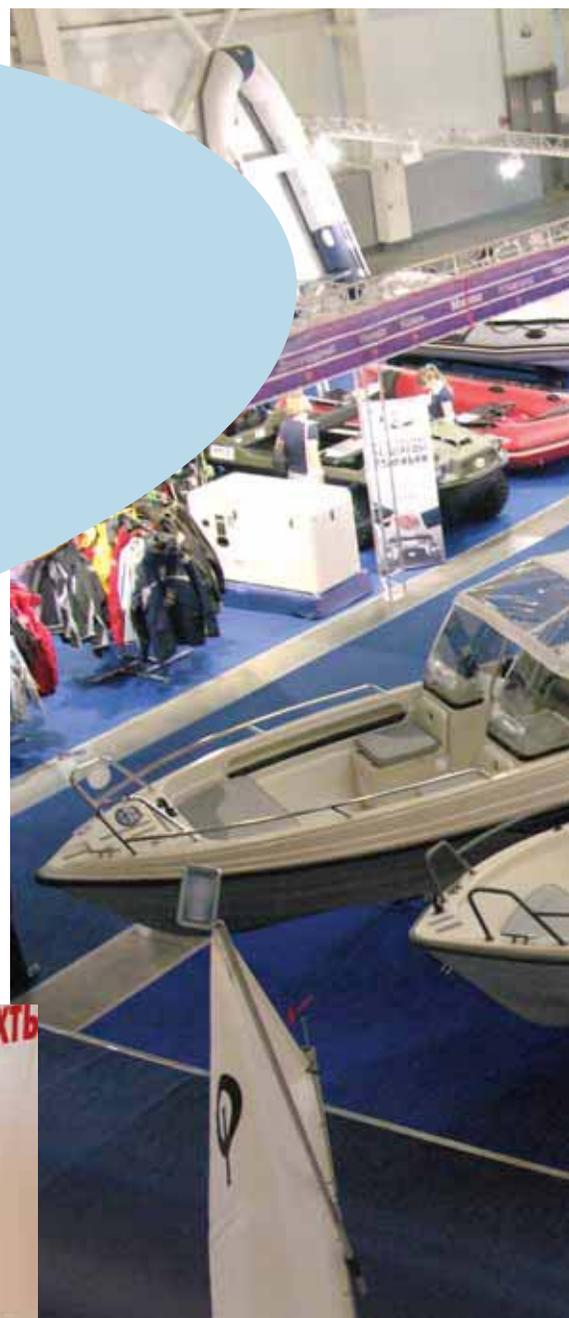
Из этого пластика изготавливают бытовую технику, радио- и телеаппаратуру, детали автомобилей, медицинское оборудование. АБС-пластик имеет аморфную структуру и относится к обширной группе полимеров



Исполнительный директор TERHITEC
Ярмо Сундин

самых востребованных в мире пластиков для производства сложных формованных изделий с высокой степенью вытяжки и точностью изготовления.

В целом продукция Terhi не заточена чисто под рыбалку или прогулочные мероприятия, это очень демократичная линейка академически строгих корпусов для массового потребителя, в обычной жизни «способного на все». Хотя внутри самой Финляндии имя Terhi в первую очередь всегда ассоциировалось с гребными лодками. И это не удивительно, ведь за время существования верфи (6 февраля 2012 фирма





отметила 40-летний юбилей) было выпущено 40 000 гребнушек Terhi 385 (380×150 см).

Эта лодка маневренная и ходкая, рассчитанна на четырех человек и использование 6-сильного подвесного мотора. Популярность модели в стране Суоми объясняется тем, что на многих лососевых водоемах, в первую очередь около речных порогов, при ловле на дорожку запрещено использование подвесного мотора. Поэтому финские корабельные мастера придают такое значение дизайну киля и днища гребной лодки, ведь для того чтобы мастерски провести воблеры над порогом или просто не свалиться в буруны, лодка должна повиноваться малейшему движению рук гребца. Ввиду такой экстре-

мальной специфики, для «385-й» даже были разработаны специальные спортивные весла, один гребок которых позволял избежать крепкого поцелуя «третьей категории сложности». Российским же покупателям в этой лодке, конечно, пришлось по вкусу прочно запирающийся носовой рундук.

На последней Московской выставке мы обнаружили и главный рок-хит верфи этого сезона – Terhi 400. Ее я видел годом ранее, но еще не умытую, в заводских цехах, лишь на стадии разработки, когда задумчивый дизайнер модели Свен Стале (Sven Stahle) лишь на словах обещал к концу 2011 создать оригинальный корпус, позволяющий одному человеку на 5-сильном моторе достичь на этих самых «абээсовских»

четырех метрах скорости в 10 узлов! Вместе с тем, конструктор гарантировал сохранить легкость и маневренность знаменитой «терховской» гребнушки. Задача непростая, даже для потомка славных викингов.

Скажу сразу – получилась очень интересная гребно-катерная версия с полноценными бортовыми релингами, двумя запирающимися рундуками (причем кормовой может быть модифицирован в открытый вариант), бортовыми и кормовыми отделениями для транспортировочного хранения спиннингов и прочих разнообразных рыболовно-туристических «страданий».

С недавних пор «пять лошадок» стали самым настоящим Рубиконом



Главный хит сезона – гребно-моторная Terhi 400

для отечественного покупателя, ибо имея на транце такой мотор, ты совершенно не подвластен всемогущему ГИМС и можешь управлять маломерным судном без завизированного государством удостоверения. Наверное, поэтому все завезенные в страну десять корпусов-новинок Terhi 400 и были тут же проданы на прошедшем боутинговом мероприятии.

В рамках выставки нам удалось пообщаться и с исполнительным директором TerhiTec (в холдинг входят бренды TERHI, SEA STAR и SILVER) Ярмо Сундиным (Jarmo Sundin).

– Расскажите, пожалуйста, что для Финляндии значит Terhi?

– В первую очередь, это почти 40% рынка гребно-моторных лодок до четырех метров. Если остановить на улице обычного гражданина Суоми, то самым лучшим алюминиевым катером он назовет Buster, а рекреационной

лодкой – Terhi. Хотя имея в кармане всего 3 чисто катерные модели, мы, согласно данным регистрации, в этой категории прочно имеем пятое место в Финляндии. В сегодняшних реалиях гораздо важнее производить ежегодные изменения в кокпите, улучшать эргономику катера, добавлять опции. Большой модельный ряд в хромающей экономике может оказаться совсем не к стати. К примеру, Silver в 2012 году сконцентрировал усилия вокруг 5 корпусов под 60-сильный мотор. На Terhi мы хорошо поработали над любимейшей в России «475» серией (три модификации под 50–60-сильные моторы). Был изменен дизайн консоли, более современным стало ветровое стекло, появились новые релинги. Посетители выставки уже заметили эти изменения. Надеемся, что они придутся по вкусу и в других регионах России.

– Кто ваши основные клиенты?

– Прежде всего, это владельцы коттеджей, а их в Финляндии порядка 500 000. Одна лодка или катер приходится на 4,2 финна. По сути дела, у нас в стране «на воде» каждая семья! Так что все специалисты и в лодках, и в моторах. При конструировании корпусов мы подразумеваем и обычный досуг, и специфическое применение – перевозку грузов, рыбалку.

– По данным Википедии, АБС-пластик считается полностью «неубиваемым». Что происходит с корпусами ваших катеров и лодок, отслуживших свой век?

– Вопрос достаточно сложный, – здесь Ярмо несколько задумывается и чешет голову. – За 40 лет существования верфи на ней было произведено около 200 000 корпусов. По нашим подсчетам, на воде до сих пор значится порядка 150 тысяч, а вы-

шедшие в тираж корпуса сжигаются. Более эффективного способа избавится от АБС-пластика пока не существует.

– *Расскажите, пожалуйста, как зародилась идея сконструировать очень оригинальную «400-ю» модель.*

– По сути дела, это адекватный ответ Terhi экономической ситуации последних лет, когда и в Финляндии каждое евро на счету. Перед конструкторами ставилась задача создать наиболее правильный с точки зрения кошелька корпус. Ведь не секрет, что многие наши лодки и катера рассчитываются на максимальное сбережение энергоресурсов. Например, корпус Nordic 6020 спроектирован под скорость 18–22 узла, что требует всего 25–30 л.с. в четырехтактном исполнении. При этом катер может перевозить почти полтонны груза. В случае с «400-й» наиболее сложный аспект был как раз таки не в выходе судна на глиссирование, а в гребных показателях лодки. Управляемость и маневренность были достигнуты за счет сочетания V-образного днища в

носовой части и практически плоского в транцевом отделе. Много пришлось поработать и с оригинальным дизайном выступающего килля. Тут мы, конечно, учитывали фактор дополнительной нагрузки веса мотора на транец. Намучились здорово, но вроде получилось то, что надо! Зато теперь каждый покупатель, лишь только посмотрев в сторону 400-й, скорее всего, скажет – это моя лодка!

– *Мы, конечно, постараемся испытать ваши лабораторные изыски. Тем более что вышеупомянутая мо-*

дель даже внешне выглядит как некий бюджетный гибрид между катером и лодкой.

– Рынок России для нас сегодня один из самых главных, поэтому финны готовы прислушиваться к любым замечаниям и предложениям от российских владельцев Terhi. Мы уже поняли, что более серьезных испытаний, чем в РФ найти невозможно. И на воде, и на суше, и в кабинетах чиновников.

Если ты успешно продаешься в России, то, как у вас говорится, и черт не страшен... ■



При желании кокпит катера может превратиться в полностью закрытую каюту