



Максим Петров

“Bavaria 50 Vision”.

# ЕЩЕ О ЦЕНЕ И КАЧЕСТВЕ

**Обратить внимание и вызвать интерес к своей продукции на насыщенном европейском рынке парусных яхт – крайне сложная задача для любой компании. Важную роль при этом играет цена.**

**Когда в 70-х гг. уже прошлого века большинство европейских верфей для постройки яхт стали применять стеклопластик, лодки стали доступнее. В яхтинге произошел бум. Новой технической революции пока не случилось, но организация высокотехнологического производства некоторыми верфями или перемещение мощностей в регионы с дешевой рабочей силой с целью снизить затраты говорят о новом витке ценовой войны. А в войнах обычно бывают победители...**

Впервые лодки “Bavaria” привлекли мое внимание именно небольшой, по сравнению с конкурентами, ценой. Но после близкого знакомства мой энтузиазм по поводу ценовой привлекательности несколько угас. Причиной тому стали недостатки и, как ни странно, достоинства немецких лодок. Внешним обликом яхты “Bavaria” мало отличались от конкурентов, что в условиях более выгодного предложения было определенным плюсом. Но он (облик) не привлекал внимания. Яхты были вполне обычными и по конструкции, и по исполнению. Их “обыденность” только подчеркивала недочеты в отделке. Пластиковые заглушки под дерево на местах крепления электронных приборов на штурманском столе. Замысловатый замок холодильника в виде штыря на цепочке, который сложно зафиксировать при качке. Заметные зазоры в соединениях панелей отделки...

Конечно, найти огрехи можно на

любой серийной лодке, особенно в средней ценовой категории. Но здесь они как бы оправдывали невысокую цену. Таково было мое мнение. Я видел, где и на чем сэкономил производитель. В общем, одной привлекательной цены мне показалось недостаточно, чтобы компенсировать эту “неоригинальность”.

Но время показало, что эти недочеты не были экономией ради экономии. Скорее, они характеризовали рациональный подход в организации производства на немецкой верфи. Решая поставленную задачу – построить недорогую, но качественную лодку, баварцы сначала сконцентрировались на технологии процесса. Организовали постройку надежных корпусов, функциональных интерьеров – и лишь потом стали шлифовать эстетику, те самые “незначительные детали”. В чем, безусловно, преуспели за последние годы. И все это без увеличения стоимости лодок.



В вопросе формирования фирменного стиля своих яхт немцы разумно заняли консервативную позицию и не пошли за изменчивой модой в дизайне. Построив сегодня модную лодку, завтра ты рискуешь оказаться с уже не модным продуктом. Зачем же рисковать, когда можно предложить проверенные классические решения? И обезопасить себя от необходимости частого обновления модельного ряда, а клиентов – от неожиданных скачков цен при продаже на вторичном рынке, не связан-

ных с эксплуатационными качествами яхт.

В то же время, немецкие судостроители и их маркетологи прекрасно разбираются в таких понятиях, как индивидуальность и оригинальность, и понимают: чтобы добиться успеха на сложном современном рынке, необходим товар не только привлекательный по цене, но и обладающий вышеупомянутыми качествами. Поэтому в расчете на более привередливых клиентов, чем чартерные компании, "BAVARIA YACHTBAU" разработала серию

"Vision". Премьерный показ флагмана "Vision 50" состоялся в начале этого года на выставке в Дюссельдорфе.

Разрабатывая "Vision 50", словенские дизайнеры из "J&J DESIGN" не изменили традиционному подходу верфи и сохранили хорошие семейные черты лодок "Bavaria". За основу взяли корпус хорошо зарекомендовавшей себя "Bavaria 50 Cruiser". Спроектировали новую палубу и рубку. Вместо чугунного фальшкиля установили более глубокий свинцовый и предус-





могтели эффективное парусное вооружение. В облике яхты прослеживается разумный минимализм. Несмотря на компоновку “Deck Salon” и, соответственно, высокую рубку, экстерьер не перегружен деталями, благодаря чему лодка выглядит собранно и цельно.

В просторном кокпите, огороженном высокими и широкими комингсами, вокруг складного тикового стола с комфортом разместится большая компания. При этом рулевому и экипажу вполне хватит места для работы. Расположение шкотовных лебедок (по две на каждом борту) позволяет управлять яхтой на ходу в одиночку – лебедки в корме располагаются в непосредственной близости от рулевого. Фаловые лебедки традиционно расположены на крыше рубки и тоже легко доступны для работающих с парусами вне зависимости от наличия в кокпите гостей. Два штурвала оставляют свободным центральный проход, перед каждым расположен компас, а индикаторы электронных приборов и плоттер закреплены на консоли, встроенной в пьедестал стола. На лодке в Дюссельдорфе консоль была жестко закрепленной, однако представитель верфи сказал, что скоро ее заменят поворот-

ной. Так рулевому будет удобней считывать показания приборов и определяться по карте.

Палуба яхты выглядит просторной благодаря широким боковым проходам и свободному пространству в носу. Надстройка состоит из двух частей: высокой (“Deck Salon”) – от мачты в корму и низкой, простирающейся в нос. Плоский профиль этой части рубки позволяет использовать ее как дополнительное место для отдыха на стоянке и на ходу.

Палуба и рубка не загромождены оборудованием, но здесь есть все необходимое: электрическая якорная лебедка (в цепном ящике в носу), трубчатый поручень на крыше рубки, швартовные утки и пр.

Первое, на что обращаешь внимание внизу, – простор салона. Пожалуй, 50 футов – это именно тот размер, когда на парусной лодке можно рассчитывать получить почти домашний комфорт. По бортам от трапа расположены камбуз (слева) и просторный санузел (справа). Далее в нос (правый борт) размещается штурманский уголок с просторным столом для карт и местом для дисплеев приборов, картплоттера или монитора. В нос по левому борту размещен U-образный диван с обеденным столом и кушеткой напротив. Справа располагается пара кресел с небольшой барной стойкой между ними. Широкие проходы позволяют свободно перемещаться без опасения задеть выступающие детали интерьера. Отделка выполнена из красного дерева светлого оттенка. Световые и вентиляционные люки обеспечивают отличное естественное освещение и вентиляцию.

На яхте оборудованы три 2-местные каюты. Две гостевые каюты занимают пространство под кокпитом, но в них достаточно места, где можно встать в полный рост. Каждая оборудована вместительными платяными шкапами и небольшим мягким сиденьем перед кроватью.

Изучая компоновку яхты, я обратил внимание на интересную деталь. Переборки жилых помещений расположены таким образом, что длина каюты владельца равна длине салона и камбуза вместе взятых. Действительно, расположенная в носу каюта удивляет размерами. Хорошо, что сюда не попытались втиснуть пару кают, как это делают на чартерных лодках, и не поску-

пились на пространство для одной, но комфортабельной. В носу по центру располагается большая двуспальная кровать, по бортам – шкафы для одежды и личных вещей. Чтобы добавить санузлу функциональности, душевую и галюнь разнесли по бортам. В потолке расположены два больших люка для освещения и вентиляции...

В целом яхта оставляет впечатление продуманного и хорошо изготовленного, комфортабельного и надежного круизного судна. Единственное, что резануло глаз, – пресловутые пластиковые крышки ниш для приборов на штурманском столе. Конечно, взыскательный клиент всегда может воспользоваться предложением верфи по тюнингу лодки, но не думаю, что панель из натуральной древесины существенно повлияет на базовую цену, а впечатление будет много приятнее.

Первые испытания яхты прошли в Хорватии в марте 2007 г. Яхта продемонстрировала отличные ходовые качества, легко достигнув скорости 10 узлов при умеренном ветре. По их итогам можно сказать, что у баварцев получилась быстрая и безопасная лодка, удобная в настройке и... с непревзойденным соотношением цена-качество.

Немецкая верфь “BAVARIA YACHT-BAU” давно тревожит конкурентов, привлекая низкой ценой, и при этом не забывает о надежности. Ее успех подтверждает нешуточный объем продаж (около 2500 парусных яхт ежегодно) и значительная доля рынка (около 25%). Но успокаиваться рано – борьба за покупателя продолжается... 



Технические характеристики	
Длина наиб., м	15,70
Длина корпуса., м	14,99
Длина КВЛ, м	13,45
Ширина, м	4,49
Осадка, м	1,90
Водоизмещение, т	13,50
Балласт, т	4,85
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	143,90
Высота мачты от КВЛ, м	21,70
Мощность двигателя, л.с.	72
Запас топлива, л	320
Запас воды, л	790