

авто | коммерческий транспорт



Болиды заехали в интернет

С помощью телевидения Берни Экклстоун сделал из «Формулы-1» самое популярное автоспортивное событие мира. Но его нежелание следовать медиатрендам привело к смене владельца чемпионата. Осенью F-1 перешла под управление группы Liberty Media, специализирующейся на распространении контента в интернете.

— автоспорт —

Вначале было слово. Самые первые гонки прошли по дорогам общего пользования, а маршруты таких соревнований связывали между собой европейские столицы — Амстердам, Берлин, Вена, Мадрид, Париж. Уследить за результатами таких марафонов не успевали даже судьи. Телеграф, телефон и радио были не так распространены, как в XX веке, поэтому выручали сами гонщики, служившие курьерами. Нередко даже через сутки после финиша последнего экипажа результаты гонки являлись предварительными. Зрители же могли узнать о ходе гонки лишь из газет. Чуть позже организаторы догадались ставить возле ратунш городов, через которые проходили гонки, школьные доски, на которых мелом писали текущее положение экипажей в эстафете. Даже с появлением телевидения ничего принципиально не изменилось. Качество черно-белой картинки оставляло желать лучшего, снимать не существовало на скорости 260–280 км/ч болиды было весьма проблематично, отсутствовала даже такая технология, как «бегущая строка», позволявшая разобратся, кто есть кто. Принципиально все изменилось лишь с появлением на большой арене Бернарда Экклстоуна. В 1981 году он сумел договориться с главным европейским телезателем — European Broadcasting Union — о трансляциях от начала до конца всех этапов сезона, что гарантировало освещение и командам, и владельцам автодромов, и самим спонсорам. Его бизнес-модель оказалась столь прогрессивной, что в последствии на нее переключили не только остальные гоночные серии, но и чемпионаты из других дисциплин спорта. Сейчас около двух третей дохода F-1 поступает от продажи телевизи-

онных прав и «членских взносов» за право проведения гран-при. По данным Financial Times, годовая выручка чемпионата колеблется в районе \$1,7 млрд, а общая стоимость уже подписанных контрактов превышает \$9,3 млрд.

Платное бесплатное

Но, похоже, этой идиллии приходит конец. Современные технологии передачи данных размывают само понятие телетрансляции, и с этой проблемой столкнулись все поставщики зрелищного контента — от Олимпийских игр до музыкальных фестивалей.

«Мистер Экклстоун перешел на кабельные каналы, поскольку они приносят больше денег», — комментирует ситуацию Зак Браун, босс команды McLaren. — При этом чемпионат не получает экономической выгоды от социальных медиа. В этой области есть большие возможности, нужно их обдумать и найти способы монетизации». Зак знает что говорит — ранее он возглавлял агентство Just Marketing Int., привлекающее спонсоров в F-1.

Другими словами Берни, как прирожденный делец, не смог пройти мимо многомиллионных контрактов, которые ему предлагали такие гиганты кабельного ТВ, как Sky, NBC, FOX и Canal+. Разумеется, команды как могли протестовали, ибо отмена бесплатных трансляций неминуемо сужала аудиторию, а значит, и спонсорские отчисления. Но потому Берни и стал фактически владельцем чемпионата, что в два счета справляется с любым бунтом. Все, чего в итоге удалось добиться оппозиции, — возможности общедоступным каналам вроде BBC и RAI делать дайджесты из самых интересных событий и транслировать несколько ключевых гран-при, в то время как платные каналы транслируют

гонки в прямом эфире и в полном объеме. Исключение из правил — немецкий RTL, подписавший двухлетний контракт на бесплатную трансляцию всех гонок и квалификаций. Но несмотря на то что сейчас в чемпионате лидирует немецкая команда, немцы все меньше покупают билеты и смотрят F-1 по телевизору.

Менеджмент «Формулы» отказывается признавать очевидное — что телевидение ждет участь печатной прессы и что будущее за интернет-технологиями. Пока еще телеаудиторию удается удерживать «на плаву» за счет новых рынков — Китая, Индии, Мексики и стран Ближнего Востока. Но в Старом Свете их число неуклонно падает. Европейцев раздражает, что они вынуждены смотреть F-1 по платным каналам, хотя даже более рейтинговые турниры — Олимпийские игры и футбольные чемпионаты — транслируются бесплатно. Плюс уже не каждый зритель готов высидживать по два-три часа перед телевизором — интернет-трансляции, доступные на мобильных устройствах, куда удобнее. Скажем, позволяют выбирать точку, с которой ведется трансляция или комментатора.

Но Экклстоун не решается на экспансию во всемирную сеть еще и по другой причине. Он не верит, что интернет, у которого нет единого хозяина, можно так же гарантированно монетизировать и при этом соблюсти авторские права. Два года назад организаторы вроде бы повернулись лицом к болельщикам — в придачу к официальному сайту www.formula1.com появились и YouTube-канал, и Twitter-аккаунт. Но если сравнить сетевую активность F-1, скажем, с футбольными чемпионатами, автоспорт явно проигрывает.

«Хотел бы я знать, раз уж мы начали заниматься этими вещами, насколько они успешны? — во-

прошает Экклстоун, явно намекая на программную речь Жерара Лопеса, экс-владельца команды Renault F1. — Но мы не можем получить какие-либо точные данные. Думаю, мы движемся в нужном направлении, но пока что вслепую. И потому готовы прекратить использовать социальные сети в любой момент». В свое время Лопес выступил с резкой критикой управленческих подходов Экклстоуна.

«Нет смысла критиковать людей за то, что они пытаются получить что-то в интернете бесплатно, — произнес Лопес с трибуны Motor Sport Business Forum в Монако несколько лет назад. — Рано или поздно, но F-1 будет в интернете. И вызов не в том, чтобы отдавать что-то бесплатно, а в том, как извлечь из этого выгоду. Большинство контрактов с ТВ основаны на принципах, устаревших 15 лет назад. Интернет-аудиторий не удастся управлять таким же образом, как и телезрителями. Этот процесс похож на изменения в музыкальном бизнесе, перешедшем в «цифру». Многие люди отказались от привычных СМИ и перешли в интернет».

Видимо, эту перспективу понимает и сам Экклстоун. И поэтому одобрил продажу контрольного пакета своего детища — медиимперии Liberty Media. «Мы не видим никаких препон для интернет-трансляций, доступ к контенту будет предоставляться по подписке, — прокомментировал планы своей компании Грег Маффей, исполнительный директор Liberty Media. — Еще одна возможность получения прибыли — цифровая область. Сейчас там зарабатывается всего 1% от всех доходов F-1. Есть большие перспективы у игр, у виртуальной и дополненной реальности». Похоже, дни «Формулы» в том виде, в которой мы ее знаем, сочтены.

Сергей Суховский

Тачка G



Игорь Шейн,
основатель проекта The New Bohemian

Это было достаточно давно, в середине нулевых. Я не без блата затесался в группу привилегированных клиентов Mercedes, владельцев AMG, и отправился с ними в Германию. Клиентам надлежало прицениться к последним разработкам AMG, моя же цель была вполне мальчишеской: я мечтал до одури накататься по трассе Хоккенхаймринг, где, собственно, и планировалось клиентское мероприятие. AMG мелочиться не стал: трек был арендован целиком на весь день, компания выписала механиков, инженеров, профессиональных автогонщиков. Из боксов выкатили гоночный Mercedes DTM со всей бригадой обслуживания. Не желаете ли прокатиться пару кругов? Это была сказка, мечта, ставшая реальностью. Я мог кататься на любой машине по кругу сам или с инструктором, испытывать перегрузки в DTM, общаться с профессиональными пилотами. Равно как и клиенты из России, с которыми я приехал. Но, кажется, их не интересовал ни DTM, ни юркий SLK с гоночным каркасом, ни беседы с гонщиками. Их интересовал только один автомобиль: Gelandewagen, который стоял на площадке рядом с боксами.

Парни по виду были явно из 90-х, к общению не слишком расположенные, но за граница делает свое дело, после пары бокалов я подошел к одному из них, кажется, он был из Воронежа, и спросил, что такого нашел он в этом матово-серебристом «кирпиче»? «Это лучший автомобиль, на все случаи жизни, — был мне ответ. — Как-то я ранней весной уходил от погони, съехал с шоссе в чистое поле и дунул по снежной целине 150. Как ты думаешь, догнали?»

Объективно, Gelandewagen совершенно фантастический автомобиль. Не только технически, но и тактильно, на уровне ощущений. Вы открываете дверь с этим огромным плоским идеально ровным стеклом и все понимаете сразу. Качество сборки феноменальное. Я не сомневаюсь, что оно во всех Mercedes топ-уровня феноменальное, но в Gelandewagen это как-то по-особому ощущается. Вы высоко сидите, далекоглядите. Немецкий ордуниг в каждой детали. У моего знакомого есть Gelandewagen. Так вот, знакомый мой абсолютно мирный человек, творческий, немного раздолбай. В салоне у него вечно какие-то вещи набросаны, пакеты — бардак, одним словом. Но это бардак не тот, что на улицах, скажем, того же Воронежа, да простят меня его почтенные жители. Это бардак современной европейской улицы, на идеальном гранитном тротуаре которой валяются обрывки вчерашних газет и бумажные стаканы из кофейни. Бардак, который не меняет сути: безупречного качества и продуманности до мелочей.

В России Gelandewagen, как и поэт, больше, чем Gelandewagen. Словно туземцам пластиковые бусы, нам, минуя десятки лет эволюции, в 90-х вдруг достался «бумер» в 36-м кузове, «бочка» Audi, достался и «гелик», он же G-klass. Пацаны, конечно, обалдели после «девяточек». «Бумер» и «бочка» довольно быстро страшнулись со своих покрышек образ лютых разборок периода великого накопления капитала и остались далеко в прошлом, а вот «гелик» как-то застыл в образе.

Наверное, это многие чувствуют. У нас в особенности. В мире тоже чувствуют, но там слишком глубоко традиции владения дорогими автомобилями, там есть еще «старые деньги», огромный выбор, там богатые знают, что такое «гран туризмо». Там и отношение проще. Миллионер может спокойно отправиться с женой в путешествие за рулем открытого родстера, никого это особо не изумляет. Разве что беженцев с востока, где, как и у нас, автомобиль — это особый статус.

2016 год. Новости. Цитирую по «Газете.ру»: «Выпускники Академии ФСБ устроили автопробег на 30 Gelandewagen. При этом бывшие студенты несколько раз серьезно блокируют движение на своей полосе, снижая скорость почти до нуля, а также постоянно громко сигнализат без всякой причины (как можно тихо сигнализать — не понимаю, но это вопрос к «Газете.ру»). — прим. автора). Для того чтобы оператор мог снять особенно удачные кадры, участники заезда периодически выстраивались в длинную шеренгу, мешая другим участникам движения и создавая аварийные ситуации». Темные стекла, правила побоку — все, как мы любим. Чуть ранее «гелик», принадлежащий сыну вице-президента ЛУКОЙЛа Руслану Шамсуарову, управляемый неким Абдувахобом Маджидовым, «бегал» от инспекторов ГИБДД, нарушая все, что можно и нельзя, сворачивая на парковые пешеходные дорожки. «Догонялки» снимались на видео и выкладывались в сеть. Подобных приключений на Gelandewagen можно перечислять десятками.

В старушке Европе такого не представить, но и там находятся сумасброды, неравнодушные к Gelandewagen. Я видел, как кипит работа в спеццехе AMG в Аффальтербахе над уникальным экземпляром «гелика» с огромным люком и встроенным пневмоштативом для фотокамеры, способным выдвигаться примерно на полметра над корпусом. Как мне объяснили, заказчик — страстный путешественник, поклонник африканского сафари и фотоохоты. Ему нужен автомобиль, способный мчаться параллельно стаду взбесившихся антилоп и из которого можно было бы делать безупречные по качеству снимки. Стоимость такого экипажа — более миллиона евро. «Кажется, мне только что показала самый дорогой фотоаппарат в мире», — невольно закралась мысль.

Gelandewagen стоит особняком в линейке современных автомобилей Mercedes. Марка сейчас на подъеме, особенно в самом премиальном сегменте. Дизайнеры нащупывают новый визуальный образ будущих машин, инженеры осваивают новые технологии. A Gelandewagen стоит в стороне, ему сам черт не брат. Силуэт не меняется десятилетиями, со дня появления 37 лет назад. Со временем лишь исчезла военная лидерность, на смену которой пришла утроямая строгость могучего охранника-терминатора, увешанного спецсвязью и стволами.

Владельцы «геликов», купившие предел своих мечтаний с пробегом, те, что попроще, нередко украшают корму надписями типа «Спасибо деду за победу!», «Обама чмо» (интересно, что они теперь будут писать про Трампа?), говорят, видели даже Gelandewagen с пятиконечной красной звездой на радиаторе вместо трехлучевой. Эти «игры патриотов» вызывают печаль. Причем печаль не по адресу упомянутых владельцев, а в связи с тем, что на наши дороги недавно выехал новый «УАЗ Патриот», который выглядит словно банальный азиатский кроссовер. Ребята, у вас был отличный уазик, ничуть не хуже Gelandewagen, того самого, еще военного! Если бы его потихоньку тюнинговать, год за годом, как немцы, у вас бы лет через тридцать появился настоящий свой внедорожник. Такой шанс упустили!



GAZELLE Next

за 333 Р* в день

ГАРАНТИРОВАННАЯ СТОИМОСТЬ ОБРАТНОГО ВЫКУПА

2016
АВТОМОБИЛЬ ГОДА
Ежегодная национальная премия

www.azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный

ВТБ24
Большое преимущество

ГАЗ

* Сумма ежемесячного платежа 9 999 рублей в месяц. Указанная сумма платежа действительна при покупке автомобиля ГАЗ-А31R32-20 1 стоимостью 1140 тыс. рублей в кредит по программе ПАО «ВТБ24» «Buy-back» с одновременным действием фирменной кредитной программы «ГАЗ» (скидка 57 тыс. рублей от стоимости автомобиля) и Государственной программы льготного автокредитования. Срок кредитования 36 месяцев, первоначальный взнос 41% (444 тыс. рублей), выкупная стоимость автомобиля составит 45% от стоимости автомобиля (487,35 тыс. рублей). Клиент оформляет с Дилером ГАЗ сертификат об обратном выкупе автомобиля по фиксированной выкупной стоимости при соблюдении условий эксплуатации автомобиля. Предложение действительно до 31.12.2016г., не является публичной офертой. Генеральная лицензия ВТБ24 ПАО, выданная Банком России №1623 от 29.10.2014 г. Реклама.