

# АВТО

## Lada бьет рекорды

Что общего между голедором Джорджем Веа, шансонье Мишелем Сарду, шкипером Лоиком Пейроном, велоспринтером Сергеем Ивановым и главным редактором журнала «Большой спорт» Алексеем Немовым? Все они отстаивали в сражениях честь имени славянской богини красоты и любви.

### — маркетинг —

#### Lada в Сахаре

Едва запустившись, тольяттинский конвейер сразу же заработал на два фронта. Помимо удовлетворения огромного внутреннего спроса необходимо было компенсировать колоссальные валютные затраты на строительство автогиганта. ВАЗ с первых же лет работы отправлял на экспорт минимум треть выпускаемой продукции. И все было хорошо, но внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» столкнулось сразу с двумя маркетинговыми проблемами.

Во-первых, на новых рынках «Жигули» воспринимали исключительно как адаптированный под суровые условия эксплуатации Fiat-124. Во-вторых, мало кто мог с первого раза выговорить это дивное слово, не говоря уже о правописании.

Неизвестно в чью голову пришла идея заменить тюркское прилагательное, означающее «запряженный», древнерусским именем, произносимым на всех языках мира. Но это явно было удачное решение V/O Автоэкспорт, к тому же эмблемой завода как раз была ладья. Правда, пришлось затевать дорогостоящую ребрендинговую кампанию. Частью этой компании стало продвижение Lada в автоспорте.

Первый спонсорский блин оказался комом. Lada стала партнером нескольких команд финского этапа чемпионата мира по ралли 1977 года, но из десятка команд с логотипами Lada на бортах до финиша добрались лишь две.

Куда изящнее поступил французский дилер ВАЗа Poch SA. В 1978 году появилась «Нива», и мсье Жан-Жак Пок, по его словам, влюбился в нее еще на фотографии. Именно Поку пришла в голову идея запустить «Ниву» на орбиту ралли-рейдов во главе с ралли Париж—Дакар. Чтобы привлечь макси-

мальное внимание к своей команде, Жан-Жак сделал ставку на селебритиз вроде актера и певца Мишеля Сарду, шкипера Лоика Пейрона и теледивы Мартины де Кортанц. Причем Пок не платил знаменитостям, сумев увлечь самой «возможностью окунуть в главное приключение всей жизни».

#### Lada под парусом

Но не забывал Пок и о других дисциплинах. Будучи сам многообещающим шкипером, Пок в конце 1982 года выкупил за 500 тыс. франков гоночный катамаран Vital-82 и переименовал его в Niva (потом, впрочем, сменил название на Lada Poch I). Дилер понимал, что в своем первозданном виде Niva — продукт нишевый и, как только свой спрос удовлетворят фермеры, спасатели и жители горных районов, наступит неизменный спад. Поэтому всячески старался облагородить неказистый внешний и внутренний мир «Нивы», идя на серьезные переделки вроде превращения кузова в кабриолет. Кстати, существовала даже модификация «Нивы» для буксировки яхт.

На яхте Lada Poch I участвовал в гонках Лоик Пейрон, один из самых известных шкиперов, 43 раза пересекший Атлантику и совершивший четыре одиночных кругосветки. Будущий победитель сложнейшей трансатлантической гонки одиночек Route du Rhum и кругосветки Barcelona World Race сходу начал оккупать вложения. В 1983—1985 годах он стал четвертым в гонке La Baule-Dakar, а через пару лет взял серебро в Monaco-New York. В 1987-м Жан-Жак выкладывает уже 1 млн франков за 60-футовый тримаран Lada Poch II. И Пейрон тут же побеждает в гонках La Baule-Dakar и Lorient-St. Batalemy-Lorient. Казалось бы, еще чуть — и Лоик начнет побеждать все и всех. Но к тому моменту все разладилось у самого Пок. «Ниву», в свое время разошед-

шуюся полумиллионным тиражом в сотне стран, быстро вытеснили азиатские аналоги. А ВАЗ-2108 как-то очень быстро прошел пик популярности. В итоге Поку пришлось продать все свои активы вместе с дебиторскими задолженностями ВАЗу, который после приватизации в 1993-м стал строить самостоятельную дилерскую сеть. Пришедшая на смену Poch S. A. структура Lada France попробовала было спонсировать отдельные регаты, но быстро разочаровалась в крайне низкой отдаче. Или же не сумела ее извлечь...

#### Lada с мячом

В 1985 году Лоик Пейрон познакомил своего мейнэнта с принцем Альбером. Пок слышал, что принц хочет испытать себя «Дакаром», и хотел предложить ему выступить за свою команду. Но не сложилось. В 1988-м настал черед Примальди: «семейный» клуб AS Molaco FC остался без генерального спонсора. Пок узнал об этом, и в сезоне-1989/90 его игроки переоделись в футболки с лого Lada. Увы, но сотрудничество было не долгим и вместе с Poch SA захирел и AS Molaco FC, в итоге скатившись до статистов второй лиги. В 2011 году принц Альбер продал контрольный пакет акций клуба акционеру «Уралкалия» Дмитрию Рыболовлеву.

Футбольный успех Пок вдохновил на экспансию в самый дорогой вид спорта и британского дилера Lada. Но англичане решили пойти прямо противоположным путем, поставив на темную лошадку: как раз на горизонте маячил Aldershot Town F.C., который болельщики прозвали The Shots (англ. «выстреливающие») за стремительный прорыв наверх из глубин низших лиг. Но, как и во Франции, картина продаж Lada стремительно менялась: если в 1988-м поданные ее величества приобрели 33 тыс. Lada, то спустя три года — меньше 15 тыс.

Одновременно на другом конце света в аналогичных футболках бежали за мячом игроки клуба из Сантьяго Colo-Colo, в 1991 году в первый и последний раз для чилийских команд выиграли Кубок Либертадорес — главный трофей Латинской Америки. Причем если на груди у футболистов красовалась Lada, то на спине —

KAMAZ — вот так местная дочка «Автоэкспорта» продвигала свою продукцию.

Кстати, у автогиганта собственный футбольный клуб существует с 1970 года, просто до 1989 года он носил традиционное для автозаводских команд название «Торпедо». Несколько раз прорываясь в высшую лигу, ФК «Лада» так и не смог в ней закрепиться. А вот одноименная женская команда хоть и появилась лишь в 1987-м, добилась куда больших успехов: в ее активе золото чемпиона страны и три Кубка России.

#### Lada на двух колесах

Пожалуй, самой экзотической площадкой для продвижения бренда Lada стал спидвей. В 1979—1983 годах британский дилер помимо уже привычного спонсирования местных раллийных экипажей спонсировал трековые мотогонки по гравею дорожке. Да, заезды серии Indoor International Speedway проходили на знаменитом «Уэмбли».

Советская спидвейная команда с 1967 по 1993 год называлась «Жигули», но звезд с неба не хватало. Нынешнего своего величия она достигла, только когда поменяла название на «Мега-Лада» в честь крупнейшего тольяттинского дилера ВАЗа, который изменил все: от тренерского штаба до техники.

Поменялся даже сам формат соревнований. Чтобы вернуть зрителей на трибуны, «Мега-Лада» превратила домашние гонки в общегородской праздник. В итоге уже в 1994-м тольяттинцы выиграли первый чемпионат страны.

Более того, в 2007 году клуб возродил и тольяттинскую команду ледового спидвея, основанную в 1972-м Анатолием Бондаренко. АвтоВАЗ поддерживает и команду альпинистов. В коллекции наград горной секции, открытой на автогиганте еще в 1972-м, множество медалей чемпионатов СССР и России. А в «семейном» альбоме — chek-in с вазовским флагом на всех имеющихся восьмидесятичленах, включая высочайшую точку мира Эверест. Более того, в 1999-м на отметку 5726 м на Тибетском плато альпинисты въехали на обычной «Ниве».

Сергей Суховский

## Обладание стоит дорого

### — экономика —

Расходы на топливо в общей стоимости владения для автомобилей В-класса составляют в среднем 24%, тогда как для Е-класса и полноразмерных внедорожников стоимостью свыше 3 млн руб. — 7% и 9% соответственно. Для автомобилей среднего ценового сегмента расходы на топливо составляют порядка 13—19% от общей стоимости владения.

При этом налоги и сборы составляют порядка 1% от общей стоимости владения для автомобилей классов В, С и D с объемом двигателя в среднем 98, 115 и 149 л. с. соответственно, отмечают в PwC. Для автомобилей Е-класса, компактных и среднеразмерных кроссоверов и полноразмерных внедорожников до 3 млн руб. на налоги приходится порядка 2%, говорится в исследовании PwC. Дополнительной нагрузкой на многих автолюбителей традиционно являются выплаты по кредиту на покупку машины. На сегодняшний день средняя ставка по автокредиту составляет порядка 12—10% за счет снижения ключевой ставки ЦБ до 11% и программы льготного автокредитования.

Впрочем, автомобилем в России по-прежнему владеет значительно дороже, чем во многих развитых странах. «Например, в США на порядок ниже стоимость кредитов, страховки и даже налоговой нагрузки в денежном выражении», — говорит один из собеседников «Ъ». Источники подчеркивают, что наряду с ростом цен на автомобили из-за девальвации рубля «дороговизна владения остается существенным фактором, сдерживающим спрос». Он подчеркивает, что в текущих условиях кризиса и экономической неопределенности «для многих потенциальных покупателей фактором риска являются не столько затраты на приобретение машины, сколько прогнозные траты на ее содержание в семейном бюджете». Это подтверждают данные опросов общественного мнения — весной ВЦИОМ сообщал, что 64% автолюбителей недовольны именно высокими затратами на содержание машин в рабочем состоянии.

Дилеры видят решение проблемы в дальнейшем снижении кредитной нагрузки на потребителей за счет госпрограммы льготного автокредитования, контроле роста цен на топливо, создании удобной транспортной инфраструктуры в городах и «развитии цивилизованного рынка поддержанных автомобилей, где их можно будет выгодно продать». Впрочем, участники рынка сходятся во мнении, что, даже если все эти меры будут реализованы, стоимость владения автомобилем в России вряд ли опустится ниже уровня США в ближайшие несколько лет.

Андрей Ермолаев

## Спортивные настройки

Автомобильные марки — значимые финансовые доноры спортивных клубов и соревнований. Для большого спорта деньги автоконцернов — это один из основных источников существования, для концернов спорт — прекрасный маркетинговый инструмент. «Ъ» посчитал, сколько тратят на большой спорт автомобильные марки во всем мире.

