



35-летию автоспорта ОАО «АВТОВАЗ»

погорячее

Владимир Каданников:

Отказываться от такого мощного средства технического совершенствования и активной рекламы не собираемся

Владимир Васильевич Каданников,
председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ»

– Владимир Васильевич, какую роль играет автоспорт в жизни Волжского автозавода?

– Автомобильный спорт в жизни Волжского автомобильного завода, как и в жизни других автомобильных заводов в мире, играет довольно значительную роль.

Во-первых, автоспорт – это средство и полигон форсированных испытаний автомобилей в экстремальных условиях. Поэтому еще до начала производства автомобилей на АВТОВАЗе уже было организовано бюро форсированных испытаний, работники которого внесли большой вклад в повышение надежности наших автомобилей.

Многие решения, найденные инженерами спортивного подразделения завода, были в последующем использованы в конструкции производимых и перспективных автомобилей. Именно со спортивных автомобилей пришли на тогдашние «Жигули» усиленная балка заднего моста, пятиступенчатая коробка передач, двигатели увеличенного рабочего объема 1,3 вместо 1,2 л и 1,6 вместо 1,5 л, шестнадца-



тиклапанная головка цилиндров и многое другое. И самое последнее, что можно упомянуть, это шатунно-поршневая группа модернизированного семейства двигателей ВАЗ 1,4 и 1,6 л, которая практически полностью идентична по конструкции деталям спортивных двигателей. Благодаря опыту ее применения в автоспорте потребовалось всего полгода для отработки технологии использования для серийных двигателей.

Вторая важная составляющая – это методы и принципы работы, нетрадиционные решения. В автоспорте все направлено на достижение максимального результата в кратчайшее время и в очень жестких рамках технических регламентов. И люди, прошедшие школу в автоспорте, в последующей работе отличаются нетрадиционным мышлением, способностью работать в экстремальных условиях с нацеленностью на конкретный результат. И можно назвать немало талантливых руководителей на заводе и в стране, в жизни и становлении которых автоспорт сыграл немалую роль.

И в-третьих, это зрелищность и имиджевая составляющая.

35 летию автоспорта на ОАО «АВТОВАЗ» посвящается

В автомобильном спорте, как и в других видах спорта, очень важную роль играет зрелищность, показательная составляющая. По рейтингам телекомпаний трансляции автомобильных соревнований имеют миллиардную аудиторию по миру, десятки тысяч зрителей собираются на трассах во время проведения. Сотни журналов и газет освещают итоги автомобильных соревнований. Я думаю, очень большую роль в продвижении на западные рынки в свое время сыграли успешные выступления команды «Лада» в «Турах Европы» в семидесятые годы и постоянные успешные выступления команды «Автоэкспорта» на наших «Ладах» и «Нивах» по всему миру. А благодаря успешным выступлениям «Нив», подготовленных нашим дилером Жаком Поком, в начале восьмидесятых годов мы занимали первое место на рынке Франции в сегменте внедорожников.

Поэтому значение автоспорта как средства реальной демонстрации преимуществ автомобилей конкретной марки над другими в жесткой конкурентной борьбе на гоночных трассах очень велико. И не только победы, но и сам факт участия в соревнованиях высокого уровня доказывает стремление фирмы быть лучше других, и это уже положительно сказывается на имидже. Например, Hyundai и Skoda, участвуя в чемпионате мира по авторалли, не поднимались выше пятого места, но и этого оказалось достаточно для того, чтобы получить рейтинг успешно продаваемых моделей.

– Какие достижения в автомобильном спорте были наиболее значительными для Волжского автозавода?

– К наиболее значительным достижениям вазовского автоспорта я бы отнес успешные выступления в семидесятые годы в «Турах Европы», что способствовало продвижению наших автомобилей на европейских рынках. Восьмидесятые годы – это выступление команды Жака Пока на автомобилях «Нива» в гонках «Париж–Дакар» с участием такого именитого гонщика, как Джеки Икс, разработка и производство спортивных модификаций на базе автомобиля «Самара», ставше-

го на многие годы самым массовым российским гоночным автомобилем.

В девяностые годы это участие уже заводской команды в ралли-рейдах «Париж–Пекин» и «Париж–Дакар» на автомобилях «Нива» и «Самара–Т-3», а также вывод на гоночные трассы автомобилей «десятого семейства» и создание конкуренции иномаркам на российских трассах.

В новом тысячелетии это организация кубковых моноклассов в классах «LADA» и «LADA Revolution», введение в спортивную жизнь автомобиля LADA Kalina практически с момента начала продаж.

Очень впечатляют успехи раллийной команды в чемпионате России, где уже второй год завоевывается звание чемпиона России, а в абсолютном зачете наши «Лада-112» отбирают у иномарок призовые места.

Знаменательно также, что в этом году хорошо показал себя в первых тестовых гонках новый спортивный автомобиль «Лада-112 Super 2000 Rally», который позволит вернуться нашим автомобилям на международные трассы.

– Каковы перспективы развития вазовского автоспорта?

– Перспективы развития автоспорта на АВТОВАЗе напрямую связаны с развитием самого завода. Современный автоспорт, особенно профессионального заводского уровня, стоит очень больших денег. Бюджеты заводских команд, успешно выступающих в авторалли и кольцевых гонках, составляют десятки миллионов долларов. Мы пока не можем себе позволить такие затраты. Но и отказываться от такого мощного средства технического совершенствования и активной рекламы не собираемся.

Сейчас формируется программа развития автомобильного спорта на ближайшие три года, и основная задача в ней отводится созданию конкурентоспособной техники. Моноклассы и моноклассы важны для популяризации автоспорта, привлечения молодежи, реализации рекламно-коммерческих программ, но заводская команда должна способствовать повышению имиджа завода в прямой

борьбе с нашими конкурентами, а значит, техника должна быть высокого уровня.

Мы должны в ближайший год подготовить хорошую основу для продвижения «Калины» и «Priora», и автоспорт может оказаться одним из самых эффективных средств. Задачами НТЦ АВТОВАЗа должны стать разработка и доводка опытных образцов автомобилей, способных успешно выступить в международных классах по ралли и кольцевым гонкам, и формирование технической базы заводской команды.

Мы собираемся также поддерживать направления моноклассов и кубковых серий. В 2006 году Национальная гоночная серия получает новый формат. В ее состав кроме «LADA Revolution» и «Кубок LADA» войдет класс «Кубок Kalina» с двигателем 1,4 л.

И одним из главных событий следующего года должно стать начало строительства собственной кольцевой гоночной трассы в районе автотрека в селе Сосновка. Сейчас мы прорабатываем вопрос участия в этом проекте администрации города и области, поскольку этот объект имеет важное социальное значение для всего региона. Отсутствие специальных гоночных трасс в России является существенным тормозом в развитии автоспорта.

Я не отношу себя к абсолютным фанатам автомобильного спорта, и мне не так часто приходится бывать на автомобильных соревнованиях, но могу сказать однозначно, что мне нравится смотреть те соревнования, где участвуют автомобили марки LADA и едут российские спортсмены. Все виды автомобильных соревнований имеют значение как полигон испытаний, но мне кажется, что наиболее важны для нас те виды, где участвуют автомобили, наиболее приближенные к серийным, и где наш потребитель может почувствовать гордость за то, что он ездит на таком же автомобиле, который вчера победил в гонках.