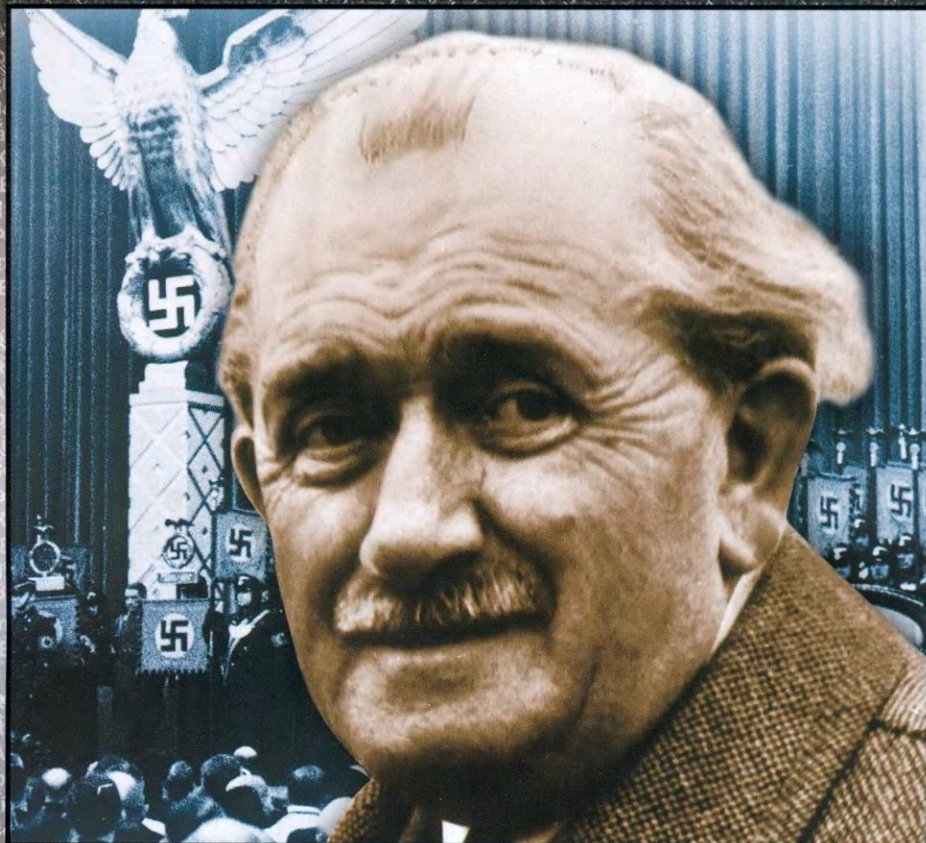


Еженедельное издание. Рекомендуемая цена: 49 руб., 8,90 грн, 250 тенге

# 100 ЧЕЛОВЕК, которые изменили ход истории



33

ФЕРДИНАНД ПОРШЕ

D'AGOSTINI

# 100 ЧЕЛОВЕК,

которые изменили ход истории

## Фердинанд Порше

№33

ПРОЛОГ

4

ЖИЗНЬ И ЭПОХА

6

### Любовь к автомобилям

В семье богемского мастерового

Становление инженера

Неуемный конструктор

В годы войны и мира

Творческий расцвет

Создание «народного автомобиля»

Наследие таланта и страсти

ВЫДАЮЩИЕСЯ СОБЫТИЯ

20

«Фольксваген», Порше и Гитлер

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПАРАЛЛЕЛИ

24

В мире автомобилей

ИТОГИ

28

«Порше» после Порше

«100 человек, которые изменили ход истории»

Еженедельное издание

Выпуск №33, 2008

### РОССИЯ

Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини», Россия, 107140, г. Москва, ул. Русаковская, д. 13/1

Генеральный директор: Николас Скалиак

Финансовый директор: Наталия Василенко

Менеджер по развитию бизнеса: Александр Якутов

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Младший менеджер по продукту: Михаил Ткачук

Менеджер по производству: Инна Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции: Россия, 107140, г. Москва, ул. Русаковская, д. 13/1 (письма читателей по данному адресу не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии для читателей и подписчиков: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, МЦС, а/я 61 «Де Агостини» «100 человек, которые изменили ход истории»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия ПИ № ФС77-29474 от 31.08.2007

### УКРАИНА

Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблшинг»

Украина, 04107, Украина, г. Киев, ул. Лукьяновская, д.11

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина 01033 Киев а/я ДЕ АГОСТИНИ

Україна 01033 Київ а/с ДЕ АГОСТИНІ

Свидетельство о регистрации СМИ Министерства юстиции Украины №КВ 13715-2689ПР от 27.03.2008

### КАЗАХСТАН

Распространение: ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»

E-mail: 100people@deagostini.ru

Печать: «Юнивест Маркетинг», Киев, Украина

Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена: 49 руб., 8,90 грн, 250 тенге

© 2003 К. К. De Agostini JAPAN

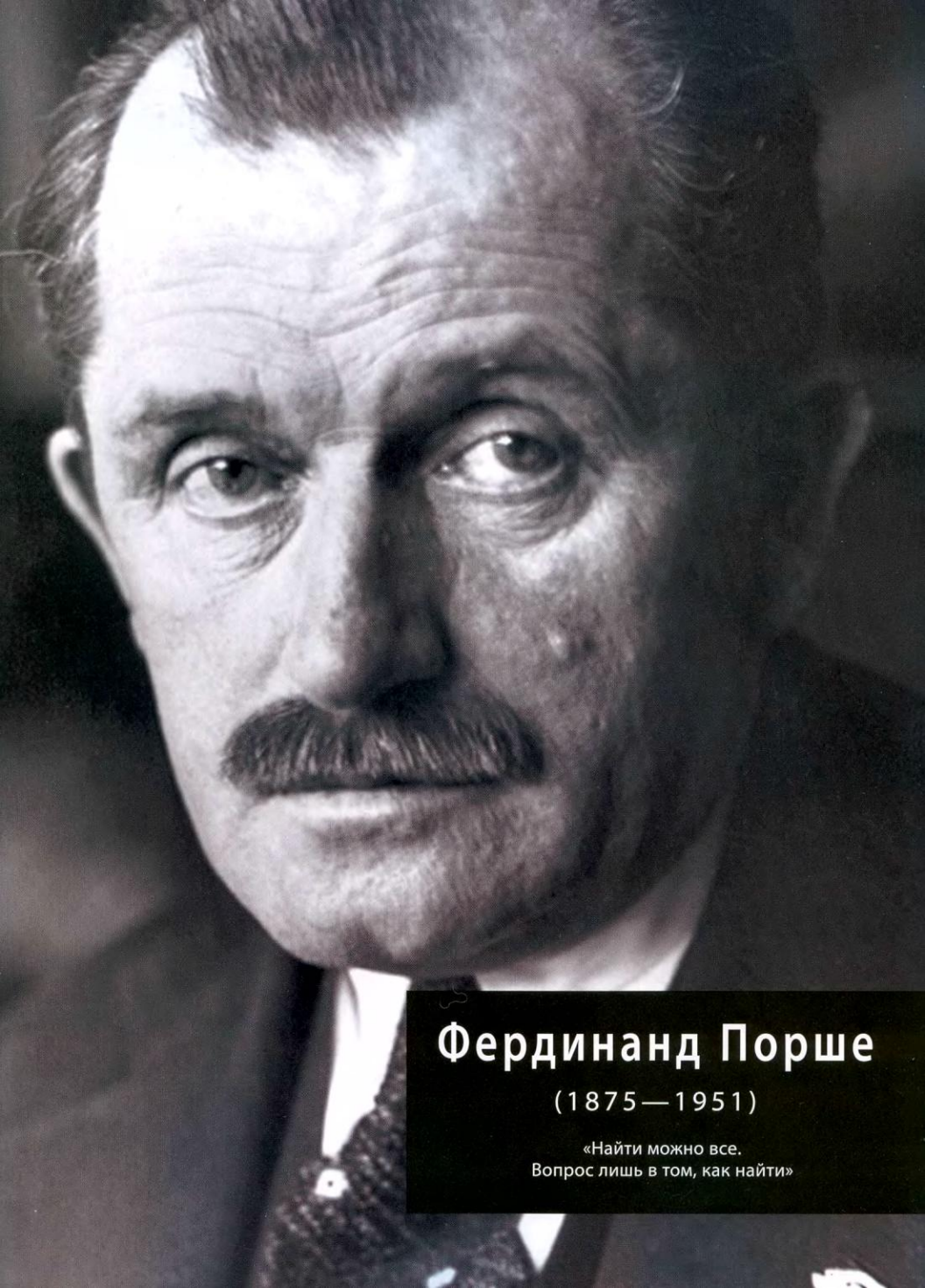
© 2007 De Agostini Hellas

© 2008 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.

ISSN 1996-8469

Иллюстрации предоставлены: Uniphoto Press, Corbis Japan, American Photo, De Agostini Picture Library



# Фердинанд Порше

(1875—1951)

«Найти можно все.  
Вопрос лишь в том, как найти»

# Фердинанд Порше

## Немецкий автоконструктор

# ПРОЛОГ

**И**стория автомобиля началась в конце XIX века благодаря таким инженерам, как Бенц и Даймлер. Всерьез автомашины принялись вытеснять конные экипажи только в начале XX века. Среди тех, кто стоял во главе этого процесса, был человек по имени Фердинанд Порше.

Порше родился в семье владельца ремонтной мастерской. Став конструктором, он подарил миру немало прекрасных автомашин. Порше мечтал создать недорогой и качественный «народный автомобиль» и ради этого пошел на сотрудничество с Адольфом Гитлером. Ему удалось создать знаменитые марки автомобилей «Фольксваген» и «Порше», наметив пути развития послевоенной автомобильной индустрии.

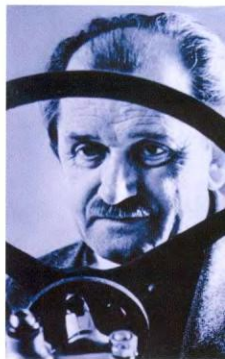
Какой была жизнь выдающегося конструктора?

## ХРОНОЛОГИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА

1875	Рождение Фердинанда Порше. Зигфрид Маркус изобретает автомобиль, работающий на газе.
1886	Карл Бенц создает трехколесный автомобиль.
1894	Проводятся первые в истории автомобильные гонки.
1898	Порше поступает на работу в «Королевские экипажные мануфактуры Якоба Лонера».
1900	Автомобиль «Лонер-Порше» представлен на Всемирной выставке в Париже.
1901	Порше женится на Алоизии Кес.
1902	Порше призывается в ряды австрийской армии.
1906	Порше переходит на работу в компанию «Австро-Даймлер».
1908	Начинается массовое производство автомобиля «Форд-Т».
1909	Рождение сына Фердинанда (Ферри).
1914	Начало Первой мировой войны.
1916	Порше становится директором-распорядителем компании «Австро-Даймлер».
1918	Порше принимает чехословацкое гражданство.
1926	Создание компании «Мерседес-Бенц».
1927	Порше разрабатывает автомобиль «Мерседес-Бенц С».
1931	Порше основывает собственное конструкторское бюро.
1932	Поездка Порше в СССР.
1933	Адольф Гитлер становится канцлером Германии.
1934	Германское правительство объявляет о своих планах создания «народного автомобиля» («Фольксвагена»).
1936	Порше посещает автомобильный завод Форда. Завершение разработки автомобиля «Фольксваген-3».
1938	Гитлер объявляет о создании автомобиля «Kdf» («Сила через радость»).
1939	Выпуск первого «Kdf» («Фольксвагена», или «жука»). Начало Второй мировой войны.
1944	Создание танка «Мышонок».
1945	Окончание Второй мировой войны. Арест Порше французскими властями.
1947	Порше получает свободу.
1948	Создание автомобиля «Порше-356». Генрих Нордхофф возглавляет компанию «Фольксваген».
1951	Смерть Порше в Штутгарте.
1956	Автомобиль «Порше-356» впервые принимает участие в автогонках в Ле-Мане.
1963	Создание «Порше-911».
1972	Фирма «Фольксваген» устанавливает рекорд по количеству произведенных автомобилей одной марки («жука»).
1998	Смерть Фердинанда Порше-младшего.
2003	Прекращается производство «жука».

## Любовь к автомобилям

Высокий класс автомобилей компании «Порше» был доказан их победами в многочисленных гонках. Основатель компании, Фердинанд Порше, страстно увлеченный автомобилями, всю свою жизнь посвятил их созданию. Она оказалась бурной: ему приходилось доказывать свои способности как конструктора в яростной борьбе с конкурентами. Позже он вынужден был сотрудничать с фашистами.



▲ Порше посвятил свою жизнь созданию автомобилей и занял почетное место в истории автомобилестроения.

## В семье богемского мастерового

### Чемпион в мире мотоспорта

**В** 1982 году в мире автоспорта произошла сенсация. На традиционных автомобильных гонках в Ле-Мане все три первых места выиграли автомобили марки «Порше». Этот успех был развит в следующем году, когда они заняли восемь первых мест. К 2004 году машины «Порше» заняли почетное место в истории автоспорта, выиграв к этому времени 16 гонок в Ле-Мане и три чемпионата «Формулы-1». Этими победами они обязаны предшествовавшим разработкам основателя компании Фердинанда Порше, постоянно занимавшегося поисками наилучших конструкций и технологий для создания гоночных машин.

Фердинанд Порше родился 3 сентября 1875 года в маленьком городке Мафферсдорф (Вратиславице) с населением всего 5 000 человек. Входящий ныне в состав Чехии, город располагался тогда на территории Австро-

Венгерской империи. Большинство жителей этого окруженного горами городка занимались сельским хозяйством, но отец нашего героя Антон Порше владел ремонтной мастерской. Умелый жестянщик, он пользовался уважением местных жителей и даже избирался на пост помощника местного мэра.

### Пытливый юноша

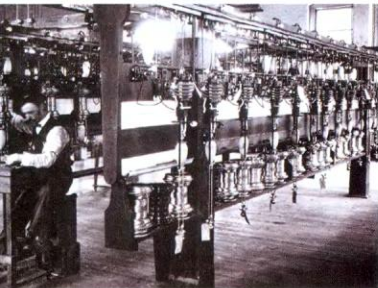
С детства Фердинанд был очень любознателен. Его интересовало буквально все: почему вода в реке не стоит на месте, почему с неба идет дождь. Всегда и во всем он стремился разобраться до самого конца, до мельчайших деталей.

В семье Порше появилось пятеро детей — две девочки и три мальчика. У Фердинанда был один старший брат и одна старшая сестра. Антон Порше собирался сделать своим наследником старшего сына, но тот погиб в результа-

Чешский пейзаж. Примерно так же выглядели окрестности Мафферсдорфа, родного городка Порше.



▼ Изготовление электрических ламп на одном из заводов США.



те несчастного случая, когда работал подмастерьем в мастерской. После этого старшим сыном и наследником отца стал Фердинанд Порше.

В мастерской отца юноша начал работать с пятнадцати лет. В то время у него не было сомнений в том, что он пойдет по стопам родителя. Однако, побывав на имевшейся в их городке ковровой мастерской, он был поражен впервые увиденной там электрической лампой. Хотя ремесленная промышленность в Богемии в то время процветала, электричества в маленьких городках и деревнях не было. Фердинанду очень захотелось понять природу этого загадочного света. Теперь, закончив работу в отцовской мастерской, юноша отправлялся в ковровую мастерскую и до бесконечности расспрашивал ее владельца Гински об электричестве и многих других вещах. Порше-старший был недоволен этим. Он сердито выговаривал отпрыску, что сын жестянщика должен интересоваться только тем, что имеет непосредственное отношение к его собственной работе. Несмотря на это, Фердинанд начал тайно собирать на чердаке установку электрического света из подходящих им деталей.

Рабочие в те годы трудились по двенадцать часов в день, и это правило распространялось даже на детей и подростков. Мать, Анна Порше, знала, чем занимается ее сын на чердаке, и не мешала ему, но однажды его застал там отец. Все кончилось тем, что Порше-старший слегка обжег себе нозу серной кислотой, выплеснувшейся из батареи. Этот случай неожиданно изменил всю дальнейшую судьбу Фердинанда Порше. Мать, всегда поддерживавшая сына, предложила отослать его на учебу в Вену. Но отец согласился лишь с тем, чтобы



## За кулисами

### ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ

История создания автомобиля уходит в седую древность. В XVI веке Леонардо да Винчи изобрел самодвижущуюся пружинную трехколесную повозку, но церковь относилась в то время к науке с большим подозрением и помешала ему довести эту работу до конца. В XVII веке в Англии произошла буржуазная революция, после чего там начал бурно развиваться капитализм и соответственно промышленность. Это способствовало техническому прогрессу.

Первый автомобиль построил француз Никола Жозеф Куно. Он установил на повозку изобретенный Джеймсом Уаттом паровой двигатель. С его помощью автомобиль Куно мог передвигаться со скоростью три километра в час. Затем на смену паровому двигателю пришел двигатель внутреннего сгорания, в его современном виде разработанный бельгийцем Альфонсом Бо де Роша во второй половине XIX века. В 1875 году, в год рождения Порше, Зигфрид Маркус изобрел автомобиль с бензиновым двигателем, но тот почти не мог двигаться из-за малой мощности этого двигателя.

В эти же годы были изобретены основные части конструкции автомобиля. В 1888 году Джон Данлоп изобрел резиновые пневматические шины, а делающие движение автомобиля плавным подшипники появились в 1910 году.

В 1886 году немецкий инженер Карл Бенц получил патент на свой трехколесный механический экипаж. Это событие принято считать датой рождения первого в мире «настоящего» автомобиля. Годом раньше патент на двухколесный мотоцикл с бензиновым двигателем получил Готтлиб Даймлер. В начале XX века созданием автомобиля занялся американский инженер Генри Форд. В 1908 году он пустил в продажу свой «Форд-Т» и за двадцать лет реализовал 1 500 000 машин. Это стало началом эпохи массового производства автомобилей.

Создатели первых автомашин отличались трудолюбием, изобретательностью и практичным умом. Все эти качества были свойственны и Фердинанду Порше, продолжившему заложенные пионерами автомобилестроения традиции.

Фердинанд поступил в техническое училище в соседнем Райхенберге (ныне — Либерец).

Суровый отец, Антон Порше сумел все же распознать талант сына. Так у Фердинанда началась новая жизнь: с утра он работал в мастерской отца, а вечером отправлялся на занятия в Райхенберг, за восемь километров от дома. Впрочем, отец в это время старался давать сыну работу полегче, чтобы тот не подорвал свои силы.



▲ Первый в мире трехколесный автомобиль, изобретенный Карлом Бенцем в 1886 году. Максимальная скорость автомобиля составляла 24 км/ч.

▼ Рабочие изготавливают экипажи в Богемии.



## Становление инженера

### Отъезд в Вену

Вернувшись однажды вечером домой, отец увидел струящийся из окон необычный свет: сын закончил собирать самодельный электрический генератор и установил по всему дому электрические лампы. Городок, в котором жил Порше, был крошечным, и включенный им свет заметили все его жители. Через несколько дней Гински, владелец местной ковровой мастерской, навестил дом Порше и посоветовал родителям послать сына учиться в Вену на инженера. К этому времени Антон Порше уже не сомневался в таланте своего сына и охотно разрешил Фердинанду поехать в Вену.

Благодаря рекомендации Гински 18-летний Порше нашел себе работу в электротехнической компании Бельи Эггера в Вене. Кроме того, юноша начал как вольнослушатель посещать местный технологический университет. Хотя в свое время Порше окончил лишь начальную школу, он сумел освоить весь курс.

Вена в то время была шумным столичным городом. Она ошеломила приехавшего из глуши юношу своими каменными домами и брусчатыми мостовыми, бесчисленными кафе, прекрасными дамами, отправлявшимися слушать оперу. У Порше все еще сохранялся богемский говор, и он очень боялся, что выглядит нелепо. Учиться ему было нелегко, и бывали минуты, когда Порше был готов бросить все и возвратиться домой. Однако его всегда поддерживала и успокаивала девушка, работавшая библиотекарем у Бельи Эггера. Она была немного постарше нашего героя. Звали ее Алоизия Иоанна Кес.

Порше часто заходил в библиотеку, чтобы взять книги по физике и математике. Вскоре

Фердинанд и Алоизия подружились. Этому способствовало то, что ее отец также был богемским ремесленником. В свободные дни девушка приглашала Фердинанда прогуляться по венским улочкам.

### Любовь и автомобили

Пожалуй, никто в то время не мог и представить, каким образом знакомство с Алоизией повлияет не только на личную судьбу Порше, но и на дальнейшую судьбу автомобилестроения. Однажды во время их очередной прогулки по Вене девушка привела Фердинанда в политехнический музей. Здесь были выставлены самые разные машины и механизмы. Многие из них Порше еще ни разу не видел. Он жадно осматривал все экспонаты, а затем застыл возле одного из стендов и уже не отходил от него до самого закрытия музея. Будущий конструктор не мог оторвать глаз от автомобиля. На табличке сообщалось, что тот был построен Зигфридом Маркусом в 1875 году.

В том же 1875 году родился сам Порше! Он был поражен тем, что тогда же, оказывается, на свет появился экипаж, способный двигаться без впряженных в него лошадей. С той поры юноша превратился в частого посетителя музея, дома занимаясь изучением двигателя, способного заменить собой лошадь.

В это время Порше предложил своей компании целый ряд технических идей, серьезно улучшавших производство. Вскоре его назначили руководителем экспериментального отдела компании.



▲ Порше приблизительно в 1900 году.







▲ Венский технологический университет находится в центре Вены, неподалеку от здания Национальной оперы.

## Гран-при парижской Всемирной выставки

В этот период в Европе с поразительной быстротой происходило развитие автомобилестроения: новый вид транспорта привлекал к себе все большее внимание. Новые веяния затронули и фирму «Королевские экипажные мануфактуры Якоба Лонера». Ее владелец Людвиг Лонер создал в ней в 1896 году отдел, разрабатывавший электромобили. В те же годы Бенц и Даймлер пытались применить бензиновый двигатель, пока еще очень «громкий» и выбрасывавший густое облако выхлопных газов. Автомобили с электрическими двигателями были бесшумными и «чистыми» и потому более привлекательными для венских богачей и аристократов.

Однажды компания Бельи Эггера получила заказ на ремонт электромобиля. Так Порше впервые столкнулся с автомашинной и, занимаясь ее ремонтом, твердо решил, что будет сам создавать нечто подобное. Познакомившись с Порше и узнав о его увлеченности автомобилями, Лонер в 1898 году пригласил 23-летнего инженера перейти в его фирму.

Порше получил место младшего конструктора и начал всерьез изучать устройство автомобиля. К тому времени американская компания «Electric Car» уже успела произвести пятьсот электромобилей, но их конструкция имела целый ряд серьезных недостатков. Методом проб и ошибок Порше принялся устранять их. В эпо-



4 Изобретенный Зигфридом Маркусом в 1875 году автомобиль считается самым ранним из дошедших до нас машин с бензиновым двигателем (модель).



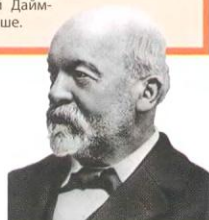
## Ключевая фигура

### ГОТЛИБ ДАЙМЛЕР

Первый в мире автомобиль был запатентован 29 января 1886 года Карлом Бенцем. Почти в то же время свой автомобиль создал другой инженер — Готтлиб Даймлер.

Даймлер родился в городке Шорндорф на юге Германии в 1834 году. Как и большинство конструкторов, Даймлер с ранних лет «заболел» техникой. Все свое время он проводил за разработкой автомобилей на заводе Николауса Августа Отто, прославившегося изобретением четырехтактного двигателя внутреннего сгорания. Свою собственную исследовательскую лабораторию Даймлер основал в 1882 году. Здесь он создал прототип бензинового двигателя, и поныне используемого в автомобилестроении. Пока он пы-

тался установить свой двигатель на четырехколесном автомобиле, Бенц уже успел запатентовать свою трехколесную машину. Даймлер умер в 1900 году, но основанная им в 1890 году компания «Daimler Motoren Gesellschaft» продолжала улучшать разработанный конструктором двигатель и добилась больших успехов в производстве автомобилей. Управление компанией перешло в руки его сына — Пауля Даймлера. В 1899 году Даймлер основал австрийское отделение своей компании — «Австро-Даймлер». Сам Даймлер никогда не встречался с Порше, однако автомобиль «Мерседес» стал великолепным синтезом технологий Даймлера и Порше.



▲ Готтлиб Даймлер (1834—1900). Даймлер прославился тем, что сделал автомобиль пригодным для практического использования.

ху, когда практически все автомобили были заднеприводными, он создал модель с приводом на передние колеса, отчего сразу же возросла скорость электромобиля. Всего за два месяца Порше сконструировал машину, получившую название «Лонер-Порше». В 1900 году она завоевала Гран-при Всемирной выставки в Париже. Конструктору было всего 25 лет.

Порше сам привел экспонировавшийся на Всемирной выставке автомобиль из Вены в Париж. Средняя скорость при этом составляла 14,5 км/ч. В то время казалось невероятным, что автомобиль способен двигаться так быстро и без поломок преодолеть столь огромный путь. После Всемирной выставки Порше одержал впечатляющую победу на горных кольцевых гонках в Земмеринге. Там ему удалось развить скорость в 40 км/ч. Порше показал время, почти на одну десятую превышающее рекорд предыдущего победителя.

▼ Глорията — открытый колонный павильон — перед Шенбрунским дворцом Габсбургов. Глорията была возведена в 1775 году по приказу Марии Терезии в честь победы в войне с Пруссией.



## Неуемный конструктор

### Женитьба на Алоизии Кес

С той поры, как одна из его машин была представлена на Всемирной выставке, а затем участвовала в кольцевых гонках в Земмеринге, Порше с головой ушел в конструирование автомобилей. Каждый день он корпел над чертежами и пропах машинным маслом, работая с двигателями. Рядом с ним всегда была женщина, поддерживавшая его. Долгое время Фердинанд Порше робел при виде ее, но в один прекрасный день он преодолел свою стеснительность и сделал Алоизии Кес предложение. Свадьбу сыграли в 1901 году. Свой медовый месяц молодожены провели в горах на юге Австрии, куда отправились на электро-мобиле, созданном Порше.

### Гибридная модель

Автомобиль «Лонер-Порше» сделал Фердинанд Порше знаменитым. Хвалебные отзывы на его автомашину поступали со всего мира, но конструктор не был вполне удовлетворен своим детищем. Электромобиль по-прежнему имел целый ряд серьезных недостатков. Чтобы увеличить мощность двигателя, требовалась установка больших тяжелых батарей, а когда эти батареи разряжались, их зарядка занимала очень много времени. Порше решил эту проблему с помощью машины, воплощавшей в себе все лучшие качества электро-мобиля и автомобиля с бензиновым двигателем. В 1902 году, через два года после

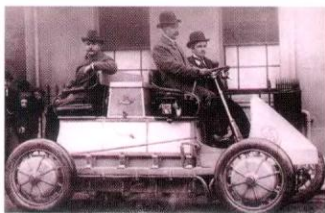
парижской Всемирной выставки, 27-летний Порше построил автомобиль, приводимый в движение с помощью вырабатывавшего электроэнергию бензинового генератора. В наши дни такие автомобили принято называть «гибридными». Свою новую машину конструктор назвал «Лонер-Порше микст».

В том же году Порше выступил на этом автомобиле в Эсельбергском ралли и выиграл соревнования для машин в весовой категории 1000 килограммов. Той же осенью Порше получил повестку о призыве в ряды австрийской армии.

Ее конструктор встретил с радостью: ему предлагалось стать водителем самого эрцгерцога Франца Фердинанда, наследника австрийского престола! Порше переполняла гордость при мысли о том, что до таких высот сумел подняться он, молодой человек из забытого Богом городка.



▲ Порше в период военной службы.



▲ «Лонер-Порше», модель 1901 года.

1900	«Лонер-Порше»
1902	«Лонер-Порше микст»
1909	«Майя»
1921	«Саша»
1927–1928	«Мерседес-Бенц С»
1932	«Фольксваген»
1933	«NSU-32»
1936	«Фольксваген-3» (прототип)
1936	«Фольксваген-30» (прототип)
1938	Трактор, тип 110
1940	«Кюбельваген», тип 82 (вездеход «Швиммваген», тип 166 (автомобиль-амфибия))
1942	Самолетно-артиллерийская установка «Фердинанд»
1944	Танк «Мышонок»



### Хронология

#### ЭВОЛЮЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОРШЕ

Свою первую машину марки «Лонер-Порше» конструктор показал публике в 1900 году на парижской Всемирной выставке. Этот электро-мобиль с революционным по тем временам передним приводом завоевал там главный приз. Новый автомобиль «Микст» высоко оценил австрийский эрцгерцог Франц Фердинанд.

После этого Порше перешел в «Австро-Даймлер», дочернее отделение компании «Даймлер». Он работал здесь над созданием авиационных двигателей, полагая, что подобный мотор можно использовать и на автомобиле. Порше приложил руку к созданию знаменитого семейства автомобилей «Мерседес», выпускавшегося компанией «Даймлер». С 1927 года компания приступила к производству больших спортивных автомобилей серии «Мерседес-Бенц С». Их появление на автогонках по всему миру ознаменовало начало лучшего периода в карьере Порше как конструктора автомобилей.

В 1931 году он открыл собственное конструкторское бюро. С 1933 года Порше занимался разработкой модели «народного автомобиля» («Фольксвагена»), но начавшаяся Вторая мировая война заставила его отложить этот проект и направить свои силы на создание боевых машин. Однако Порше выполнял не только правительственные задания. В 1938 году, держа в уме нужды фермеров, он сконструировал новый трактор, ставший третьим по значимости изобретением Порше после гоночных и массовых автомобилей.

После войны Порше был истощен и физически, и морально. Он передал свое дело в руки сына, унаследовавшего отцовский талант. Занавес в полувекковой истории эволюции автомобилей Порше опустился одновременно с триумфальным успехом «Фольксвагена». Технологические новации и конструктивные идеи, предложенные Порше, продолжают жить и развиваться в наши дни.

## Переход в фирму «Австро-Даймлер»

В XIX веке в Европе бурно развивался капитализм. Этот процесс происходил и на других континентах. Англия, Франция, Россия, США захватывали колонии и вели явные и неявные войны за обладание новыми землями. Впрочем, Порше был очень далек от политики и интересовался лишь автомобилями. Очень успешным для него стал 1905 год, когда он получил премию Петтинга. Этим высшим знаком отличия награждались лучшие австрийские инженеры. Окрыленный Порше с удвоенной энергией продолжил свою работу.

Однако его талант, умение и знания начали раздражать кое-кого из руководителей компании. Недовольство вызывали его взрывной характер и стремление конструктора к совершенству: он всегда выскивал в своих автомобилях мельчайшие недостатки и не успокаивался, пока не исправлял их. Такой метод работы представлялся начальству излишне затратным, грозившим разорением всей компании. Порше запретили использовать средства, отпускаемые на исследования и разработки. После этого конструктор понял, что сможет заниматься дальнейшими исследованиями только под крылом по-настоящему большой фирмы.

Компанию «Австро-Даймлер» финансировал австрийский промышленник Эмиль Елинек. У него было две дочери — Майя и Мерседес. Елинек назвал модель автомобиля, выпускав-



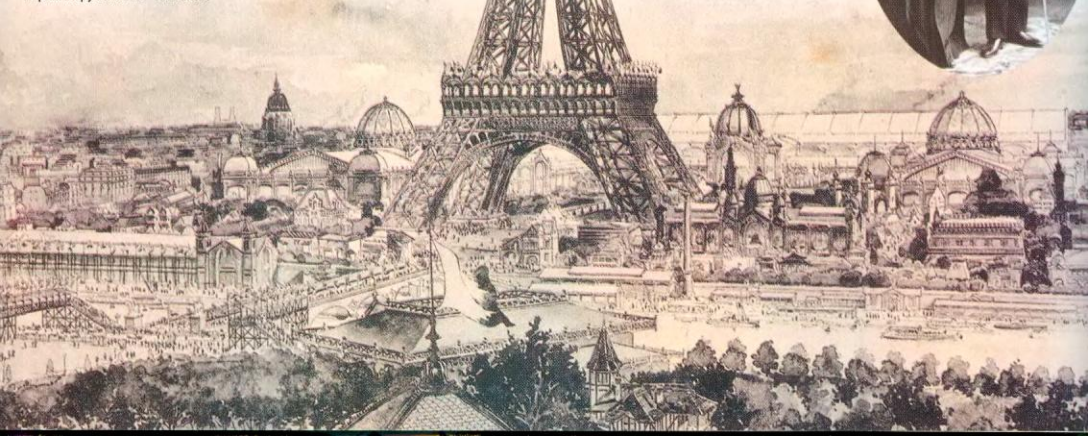
▲ Участники первых в мире автомобильных гонок, прошедших 22 июля 1894 года. Эту 129-километровую гонку выиграл француз Арман Пежо.

шую на немецком заводе «Даймлер», в честь своей младшей дочери Мерседес, а модель, создававшуюся в Австрии, — в честь старшей дочери Майи. Позже марка «Мерседес» прославилась на весь мир, а вот автомобили «Майя» ныне канули в Лету. В 1909 году, через три года лет после своего прихода на работу в компанию, Порше сконструировал новую модель «Майя» с двигателем мощностью 35 лошадиных сил. Эта машина оказалась удачной: на ней развезжали представители правящих домов Австрии и Болгарии. Королеве Болгарии этот автомобиль понравился настолько, что она даже наградила Порше медалью.



► Австрийский эрцгерцог Франц Фердинанд с женой. Его убийство послужило поводом к началу Первой мировой войны.

Париж на рубеже XIX—XX веков.



## В годы войны и мира

### Новые гонки

Порше верил в то, что машина, способная выиграть гонки, может стать основой для создания высококлассного автомобиля. Завершив работу над новой моделью «Майи», он начал конструировать гоночный автомобиль с установленным на нем гибридным двигателем «Микст». Первые три машины Порше участвовали в пробеге принца Генриха, крупнейшей в то время автомобильной гонке в Европе. Его автомобилям не удалось выиграть пробег, но двигатель «Микст» получил серебряную медаль. Говорят, что руководители «Австро-Даймлер» в глубине души были рады этому «провалу».

Сам же Порше, довольный тем, что двигатель все же выиграл один из призов, так и не появился на приеме, устроенном в честь окончания пробега. Вместо этого он отправился в свой гостиничный номер, где принялся анализировать причину своего поражения и продумывать планы на будущее.

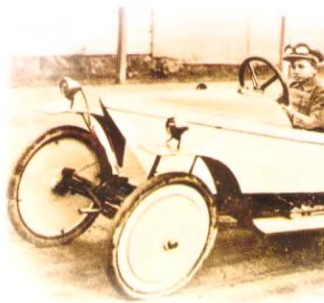
В сентябре 1909 года Порше в очередной раз выиграл кольцевую гонку в Земмеринге. Тогда же у него родился сын Ферри, ставший его преемником. Фердинанд Порше-младший был вторым ребенком в семье после старшей дочери Луизы. Впоследствии он успешно

продолжил начатую отцом работу и укрепил репутацию торговой марки «Порше».

### Идеальный двигатель

Порше начал работать над усовершенствованием своего двигателя с тем, чтобы обеспечить победу своим автомобилям во всех гонках. Порше создал четырехцилиндровый двигатель, выхлопную трубу для выпуска окиси углерода и сконструировал автомобиль с обтекаемым корпусом, сводившим до минимума сопротивление встречного потока воздуха. Его труды не пропали даром: в следующем пробеге принца Генриха приняло участие почти 200 машин, но все три первых места заняли автомобили Порше. Всего из двенадцати разыгрываемых призов его машины получили девять.

В это время, параллельно с разработкой нового двигателя, Порше проявлял большой интерес к авиации. К 1910 году у Австрии не было ни одного своего самолета, но в том же году «Даймлер» начал производить авиационные двигатели. Порше принял решение самостоятельно сконструировать свой собственный самолет. Благодаря усилиям его и некоторых других



▲ Ферри Порше в 1920 году за рулем подаренной ему машины.



▼ Американский конструктор Генри Форд рассматривает свой первый автомобиль.



## Частная жизнь

### ПЛЬЗЕНСКОЕ ПИВО

Пльзенское пиво славится во всем мире и не нуждается в каких-либо рекомендациях. Большим его любителем был и Фердинанд Порше.

Пльзенское пиво появилось в 1842 году. Один уроженец Мюнхена изобрел новый вид пивных дрожжей, предложил его пивоварне чешского города Пльзень. Новые дрожжи были синтезированы из богемского хмеля и солода. До этого пиво варили на жесткой воде, и оно было темным. Пльзенское же пиво стали варить на мягкой воде, и оно оказывалось светлым. После отмены налога на стекло началась продажа пльзенского пива в стеклянных бутылках по всей Европе. Таким образом, к необычному цвету и арома-

ту пива добавлялось оригинальная упаковка. Прозрачное, переливающееся золотом пльзенское пиво сразу полюбилось многим жителям Центральной Европы.

Когда Порше приехал в 1932 году в СССР, каждый вечер в честь высокогостя устраивались праздники. Порше вскоре заметил хозяевам, что испытывает отвращение к водке, и с той поры ему предлагали исключительно пльзенское пиво. Для Порше этот напиток был одним из символов его родины. Вполне возможно, что именно бутылкой пльзенского пива конструктор отметил и рождение своего долгожданного «Фольксвагена».



▲ Популярная марка пльзенского пива «Пилснер Урквел».

вацкое гражданство. Экономика проигравших войну стран была разрушена, и к тому же им пришлось выплачивать огромные контрибуции странам-победительницам. Несмотря на это, Порше верил в приближение эпохи массового автомобиля и продолжал работать в этом направлении. Но компания «Австро-Даймлер» хотела производить только большие автомобили высокого класса и не желала выслушивать предложения Порше. Разочарованный конструктор много раз ссорился со своим начальством, и в итоге, принимая во внимание его былые заслуги, руководство компании дало ему разрешение на разработку маленького гоночного автомобиля «Саша» с двигателем объемом 1100 куб. см. Новая машина Порше сломалась в середине гонки 1922 года. Компания возложила на его плечи всю ответственность за этот случай. Отношения с начальством окончательно испортились, и Порше при первом удобном случае перешел в головное отделение компании «Даймлер».



◀ Эмблема компании «Шкода», крупнейшей промышленной группы Чехии.



▲ После того как Германия в 1938 году аннексировала Судетскую область Чехословакии, была установлена новая государственная граница.

инженеров всего за три года в Австрии было построено 102 самолета, и она оказалась шестой по объему авиационного парка страной в мире. Порше считал, что интерес к авиации не мешает, а, напротив, помогает ему в работе над автомобилями.

Он всегда стремился создать легкий, но мощный автомобильный двигатель. Именно такими были авиационные двигатели — легкими и мощными. Порше решил, что если удастся изобрести идеальный авиационный двигатель, его можно будет устанавливать и на автомобилях. Свой четырехцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением Порше закончил в 1912 году. Позже этот двигатель подвергся переделке и превратился в прототип двигателя «Фольксвагена», самого массового автомобиля в мире.

### В годы войны и распада страны

11 июля 1914 года эрцгерцог Франц Фердинанд, ездивший когда-то на «Порше-Лонер микст», был застрелен в Сараево. Это убийство привело к началу Первой мировой войны. Порше пришлось включиться в работу над созданием боевых машин. Его усилия были замечены, и в 1916 году конструктора назначили управляющим компании «Австро-Даймлер». Он также получил от Венского технологического университета, который когда-то посещал как вольнослушатель, почетную степень доктора технических наук.

Порше участвовал в разработке тягачей для перевозки артиллерийских пушек. Позже эти машины использовались по всему миру как грузовые автомобили. Кроме того, он сконструировал трактор, способный тащить тяжелые орудия. До этого их можно было перевозить только по железной дороге. Порше задумался о создании обладающего высокими летными качествами аэроплана.

Первая мировая война окончилась в 1918 году поражением Германии и Австро-Венгрии. Империя вскоре после этого развалилась, и на ее обломках возникло несколько новых государств. Родной городок Порше вошел в состав Чехословакии. Порше, считавший, что не может менять свою национальность так же легко, как рубашку, выбрал для себя чехосло-

## Творческий расцвет

### Воля чужестранца

В 1923 году 48-летний Порше перебрался в штаб-квартиру моторостроительной компании «Даймлер» в Штутгарте, где ему предложили место ведущего инженера. Здесь к увлечению Порше гонками отнеслись с большим пониманием, чем в «Австро-Даймлер». Германия еще не оправилась от сокрушительного поражения в Первой мировой войне, и в стране бушевала инфляция. Возможно, именно униженное положение Германии подтолкнуло Порше к созданию автомобилей высокого класса. Они должны были продемонстрировать всему миру мощь германской техники. При этом Порше неожиданно столкнулся с проявлениями этнической дискриминации.

Штутгарт, где располагался головной офис компании, считался бастионом консерватизма. Здесь очень не любили пришельцев. Штутгартцы воротили нос от Фердинанда Порше, чеха по паспорту. Для них не имели значения ни степень доктора технических наук, ни прежние успехи конструктора. Все это раздражало и волновало нашего героя.

Однако он не унывал, полагая, что сможет добиться признания и здесь. Для этого требовалось создать автомобиль, которого еще не было нигде в мире. «Визитной карточкой» компании «Даймлер» служили автомобили «Мерседес». В 1924 году Порше установил на этой машине четырехцилиндровый двигатель объемом 2000 куб. см для участия в гонках «Тарга Флорио» на Сицилии. В них принимали участие лучшие итальянские автомобили, включая «Альфа Ромео» и «Фиат». Как и ожидалось,



▲ Порше (справа) наблюдает за гонками в Нюрнберге в 1930 году.

лидерство в гонке захватил «Альфа Ромео», но, великолепный гонщик, Порше на втором круге сумел вырваться вперед и не уступил первого места вплоть до окончания последнего, четвертого, круга. В Германии восторженно восприняли известие об этой победе, и в адрес Порше посыпались славословия. Когда он возвратился из Италии, Штутгартский технологический институт присвоил ему еще одну почетную докторскую степень, а власти даровали статус полноправного жителя города. Так талант Порше помог ему преодолеть этнический барьер.

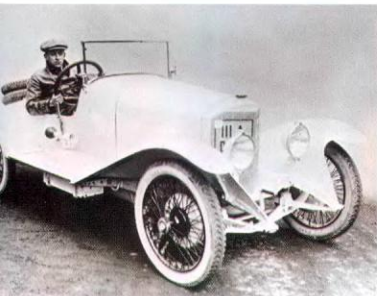
### Золотое время

Порше недолго почивал на лаврах после победы в той знаменательной гонке. Именно тогда он познакомился с человеком, сыгравшим огромную роль в его жизни. В 1925 году, во время гонок в пригороде Штутгарта, 50-летнего Порше представили Адольфу Гитлеру, только начинавшему свой путь в большую политику. Порше этим не интересовался и потому совсем ничего не знал о своем новом знакомом. Дружбы между Порше и Гитлером не возникло, и, когда они встретились в следующий раз через восемь лет, Порше даже не смог вспомнить об их знакомстве.

Между тем, финансовое положение компании «Даймлер» становилось все более ненадежным. В 1926 году произошло ее слияние с фирмой «Бенц», так что новая компания получила название «Даймлер-Бенц». Это слияние предоставило Порше прекрасные возможности. Вскоре он

Площадь перед Новым Замком в Штутгарте.





▲ Адольф Розенбергер, менеджер конструкторского бюро Порше. Еврей по национальности, после прихода к власти нацистов он бежал в США.

создал восьмицилиндровый двигатель объемом 2000 куб. см, позволивший ему выиграть на своем автомобиле первый «Гран-при Германии». Затем Порше переключился на создание больших спортивных машин и, начиная с 1927 года, сконструировал «Мерседес» типов С, СС, ССК. Модель ССК неоднократно побеждала в гонках с 1928 по 1931 год.

Одновременно Порше продолжал работу над малолитражным автомобилем с объемом двигателя 1000 куб. см. Он предвидел, что в скором будущем во всем мире возникнет большая потребность в экономичном и недорогом автомобиле. Однако в «Даймлер-Бенц» на этот проект Порше не обращали никакого внимания. Это больно задевало Порше, отличавшегося острым языком и не боявшегося вступать в пререкания с начальством. Наконец, ему удалось добиться разрешения на постройку тридцати малолитражек, но они никогда так и не выехали за заводские ворота. Стремясь обуздать Порше, компания пере-



▲ «Мерседес» мчится по трассе во время гонки «Тарга Флоридо» на острове Сицилия в 1922 году. Порше победил в классе машин с объемом двигателя до 1000 куб. см на автомобиле «Саша».

ла его на должность консультанта. В 1928 году 53-летний Порше вновь ушел с работы.

## Основание собственной фирмы

Порше перешел в компанию «Штайр», давно пытавшуюся заполучить его к себе. Здесь он создал то, чего ему не удавалось в «Даймлер-Бенц», — прекрасный пятиместный автомобиль, получивший восторженные отклики на Парижском автомобильном салоне 1928 года. Однако фирма «Штайр» обанкротилась и была поглощена компанией «Австро-Даймлер», в свое время отказавшейся от услуг Порше. Конструктору вновь пришлось отложить свою мечту о массовом автомобиле до лучших времен.

В 1931 году Порше основал собственное конструкторское бюро, подобрав талантливых специалистов. Среди них были одаренный инженер-разработчик Карл Рабе, знакомый еще по работе в «Австро-Даймлер» специалист по менеджменту Адольф Розенбергер и 21-летний сын Фердинанд.



## Библиотека мемуаров

### ГАРАЖ В ШТУТГАРТЕ

В 1934 году Порше получил от германского правительства заказ на постройку прототипа «народного автомобиля», но при конструкторском бюро Порше не было завода. Будь у Порше деньги, он мог бы основать крупную компанию для сборки своих автомобилей, но правительство выделило ему средства только на разработку проекта. Работникам компании не оставалось ничего иного, как начать собирать автомобиль своими силами. У Порше в Штутгарте имелся дом с прилегающей к нему большой лужайкой и гаражом. Здесь он вместе с помощниками и решил создать свой автомобиль. Правда, гараж, тесноватый

для двенадцати человек, трудно было назвать идеальным для работы местом.

► Прототипы «Фольксваген-3» (справа) и «Фольксваген-30» (слева), собранные в гараже Порше, стоят перед его домом в Штутгарте.



## Создание «народного автомобиля»

### Предложение из СССР

В Штутгарте было много производителей автомобилей и запасных частей к ним. Именно поэтому Порше основал здесь свое конструкторское бюро, но его дела шли неважно. Он хотел продолжать работу над созданием новых автомобилей, но у него просто не было на это денег. Конструктор не мог ни сам собирать свой «народный автомобиль», ни найти того, кто взялся бы за его производство. Порше не хватало денег даже для выплаты достойной зарплаты своим сотрудникам.

Первым значительным достижением фирмы «Порше» стала разработка проекта среднего по размеру автомобиля с 2-литровым двигателем по заказу одной из компаний. Разработанный автомобиль автор назвал «Порше-1», а «Порше-7». Эта уловка сработала, и в офис Порше один за другим потянулись клиенты. Среди них была мотоциклетная компания из Нюрнберга, попросившая Порше построить для нее недорогой, надежный и маленький автомобиль — «Фольксваген». Такой автомобиль был создан, но у Порше оставались некоторые сомнения относительно его конструкции. Однако компания-заказчик не дала ему провести ходовые испытания и, прежде чем автомобиль был выпущен на рынок, разорвала отношения с конструктором.

Его талант признавали не только в странах Западной Европы. В 1932 году конструктора пригласили посетить Советский Союз. Там

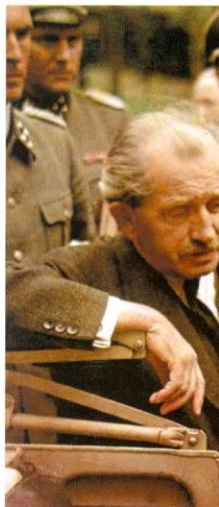
Порше встретили радушно, предложив любую сумму за то, чтобы он согласился остаться в СССР. Порше, страдавший от безденежья, был польщен этим предложением. Тем не менее, он ответил отказом и вернулся в Германию.

### Договор с диктатором

Адольф Гитлер стал канцлером Германии в 1933 году. В том же году Гитлер, посетив в Берлине выставку моторов, пообщался, что в интересах развития германской автомобильной промышленности будут снижены налоги на автомобили и построены скоростные шоссе — автобаны. Порше слушал эту речь, и его сердце учащенно билось в предчувствии наступления новой эпохи автомобилизма.

Чуть позже конструктора пригласили в резиденцию фюрера, где он встретился с Гитлером. Речь зашла о создании «народного автомобиля» — именно того, над чем Порше долго и безуспешно бился на протяжении ряда лет. Принимая решение о выпуске «Фольксвагена», Гитлер преследовал свои политические цели, но конструктору не было до этого дела.

17 января 1934 года Порше представил свой проект «Фольксвагена». Одновременно он подписал договор с «Германской автомобильной ассоциацией». Поставленные ему условия были жесткими: по 20 000 марок на ра-



▲ Гитлер с большим интересом рассматривает «Кюбельваген» Порше.

▼ Танк «Мышонок», построенный Порше.



### ОРУЖИЕ ПОРШЕ



Когда мечта конструктора о маленьком «народном автомобиле» была близка к своему осуществлению, началась Вторая мировая война. Порше в то время пытался довести «Фольксваген» до промышленного образца. Однако на проведение дорожных испытаний требовалось получить разрешение военных властей. Им очень понравился новый автомобиль Порше, и они тут же решили превратить его в открытый вездеход — «Кюбельваген». По желанию военных конструктор установил на нем двигатель с воздушным охлаждением, способный работать как на русском морозе, так и в условиях раскаленной пустыни. За «Кюбельвагеном» последовал «Швиммваген», автомобиль-амфибия. Всего было произведено 70 000 машин обоих типов.

Порше являлся членом Германского комитета по военной технике. Он принял участие в создании танка «Тигр» и представил свой собственный проект. Из-за нехватки материалов не могла быть исполь-

зована предложенная им электромеханическая трансмиссия. Проект Порше был отклонен, а создание тяжелого танка поручили фирме «Хеншель». 90 построенных Порше к тому времени образцов передели в самоходно-артиллерийскую установку «Фердинанд». Не сделав надлежащих выводов из происшедшего, конструктор предложил проект нового гигантского танка «Мышонок» весом 186 тонн. Гитлеру этот танк понравился, но тот так и не смог произвести на войне ни одного выстрела: немцы сами подорвали имевшиеся образцы, чтобы они не попали в руки советских войск.

Германия с треском проиграла войну, превратив половину Европы в руины. Порше в полной мере не осознавал того, что созданные им машины служат для уничтожения людей. Тем не менее, свой след он оставил не только в автомобилестроении, но и в истории создания боевых машин.





боту над проектом ежемесячно, срок — десять месяцев. Порше, увидевший возможность реализовать, наконец, свою давнишнюю мечту, принял эти условия. Его автомобиль следовало оснастить двигателем объемом 1250 куб. см с расходом топлива не более 8 литров на 100 километров. Он должен был набирать максимальную скорость 100 км/ч и располагать пятью посадочными местами. Порше постарался сделать автомобиль как можно более дешевым, чтобы он был по карману простому немцу. Конструктор превратил в мастерскую свой гараж в Штутгарте, и его команда в составе 12 человек, засучив рукава, принялась за работу.

После того как были собраны три прототипа (двух- и четырехдверные модели, а также кабриолет), в 1936 году начались дорожные испытания, в ходе которых машины прошли по 50 000 километров.

## Эволюция «Фольксвагена»

В 1935 году, приступая к работе над «Фольксвагеном», Порше принял германское гражданство. Это было сделано по желанию Гитлера, знавшего о том, что Порше — гражданин Чехословакии. В 1936 году конструктор посетил США. Он побывал в Детройте на заводах Форда, «Дженерал Моторс» и «Крайслер». По собственному заводу его водил лично Генри Форд, восхитивший Порше своей влюблен-

ностью в автомобили. Позже в том же году в сотрудничестве с компанией «Даймлер-Бенц» ему удалось собрать первые тридцать машин «Фольксваген-30».

Работы по подготовке массового производства «Фольксвагена» начались в 1937 году. Для этого планировалось построить автомобильный завод неподалеку от Ганновера, на севере Германии. В 1938 году Порше закончил «Фольксваген-38», который и предполагалось запустить в серийное производство. Обрадованный Гитлер присудил Порше государственную премию и звание «почетного профессора».

Тем временем обстановка в мире осложнялась день ото дня. После вторжения Гитлера в Польшу началась Вторая мировая война. Завод по производству «Фольксвагена» был перепрофилирован. Порше получил приказ срочно заняться созданием армейского вездехода «Кюбельваген», а затем — амфибии «Швиммваген». Он приложил руку к конструированию и других боевых машин — например, сверхтяжелого танка «Мышонок» и самоходно-артиллерийской установки «Фердинанд». Тот факт, что конструктор строил боевые машины для нацистов, сыграл свою роль в его дальнейшей судьбе.



▲ Музей Генри Форда в Детройте.

▼ Гитлер сменил название «Фольксваген» на «KdF» («Сила через радость»). До начала мировой войны он хотел наладить массовое производство «народного автомобиля».



## Наследие таланта и страсти

### Арест Порше

В 1945 году капитуляцией Германии и Японии завершилась Вторая мировая война. Порше обвинили в сотрудничестве с нацистами, задержали, а затем подвергли интенсивным допросам. Все его чертежи и рабочая документация были конфискованы, а завод «KdF» перешел в руки англичан. В ходе следствия выяснилось, что он никогда не был членом нацистской партии, и англичане сняли с него свои обвинения, но французы оказались более суровыми и арестовали конструктора.

Существует предположение, что французский автоконструктор Пежо, принимавший участие в разработке «Фольксвагена» во время нацистской оккупации Франции и опасавшийся обвинения в пособничестве нацистам, дал показания, ложно обвинявшие Порше в сотрудничестве с фашистами. Трудно сказать, как все было на самом деле, но в 1946 году 70-летнего конструктора поместили в тесную сырую камеру дижонской тюрьмы.

Тем временем отобранная у Порше компания продолжала свою деятельность. Она открыла временное производство в Австрии, а Фердинанд Порше-младший, с трудом пройдя процедуру денацификации, зарабатывал на жизнь починкой «Кюбельвагенов». Французское правительство предложило выпустить Порше на свободу под залог в один миллион франков, но у Ферри не было таких денег. Ему помог случай. Один итальянский картель попросил Порше-младшего разработать на заказ новую машину, и он, получив гонорар, немедленно внес залог за своего отца. В августе 1947 года тот смог, наконец, выйти на свободу.

### Трогательный день рождения

Порше возвратился в свое конструкторское бюро и стал строить новые планы вместе со своим сыном и любимым учеником Карлом Рабе. Он был очень рад видеть, насколько оба они выросли как конструкторы. В сентябре 1948 года Порше-младший, взявший на себя руководство фирмой, с согласия отца подписал контракт с компанией «Фольксваген», основанной после войны. Он предоставлял ей отцовские технологические разработки, а ком-

пания давала ему возможность свободно пользоваться запасными частями и двигателями «Фольксвагена». Ферри использовал их для создания спортивного автомобиля, известного как «Порше-356».

Производство этих автомобилей ограничивалось пятью экземплярами в месяц. Затем сборка таких же машин началась и в частном гараже Порше. Хотя на «Порше-356» стоял маленький двигатель объемом 1100 куб. см, автомобиль мог развивать скорость до 140 км/ч. Тем самым Порше вновь сумел удивить мир своей технологической изобретательностью. За один год было собрано 410 автомобилей «Порше-356», при этом большую часть машин экспортировали в другие страны.

Компания «Порше» продолжала расти, и в 1950 году Ферри удалось построить еще один свой завод в Штутгарте. Тем временем подорванное пребыванием в тюрьме здоровье Порше стремительно ухудшалось. 3 сентября 1950 года, в день 75-летия конструктора, перед его домом — «Одиноким замком» — в пригороде Штутгарта на автомобилях «Порше» съехались сотни его поклонников со всей Европы, с тем чтобы поздравить конструктора и пожелать ему здоровья. И сегодня едущие навстречу друг другу на машинах «Порше» автомобилисты обычно мигают фарами: эта традиция зародилась именно в день 75-летия Порше.

### Уход

Тело Порше слабело, но его страсть к автомобилям оставалась прежней. В октябре 1950 года он отправился на парижский автосалон, а в следующем месяце посетил завод, производивший автомобили «Фольксваген». Он свои-



▲ Порше играет со своим внуком.



▲ Дижонская тюрьма на юге Франции, в которой отбывал заключение Порше. В апреле 1994 года здесь произошел бунт, когда 300 заключенных втиснули в камеры, рассчитанные на содержание всего 169 человек.

▼ Автобан в 1945 году. Для войны Гитлеру нужны были хорошие дороги, и он объявил о плане постройки 14 000 километров скоростных шоссе. В 1932 году открылось движение на первом участке автобана от Бонна до Кельна. На сегодняшний день протяженность немецких автобанов составляет более 10 000 километров, а к 2012 году ее планируется увеличить еще на 2 237 километров.



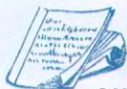


▲ «Одинокий замок», дом Порше, на окраине Штутгарта.

ми глазами увидел, как с конвейера один за другим сходят новенькие «жуки». Его мечта о массовом автомобиле все-таки сбылась...

Это путешествие оказалось для Порше последним. 19 ноября в результате инсульта конструктор разбил паралич. Прикованный с этого момента к постели, он прожил еще два месяца и тихо скончался на руках у родных 30 января 1951 года. Заупокойная служба состоялась 4 февраля в Штутгарте, а тело Порше было погребено возле его дома в Австрии.

Порше родился в XIX веке, на заре эпохи автомобилостроения. Благодаря своему таланту, он совершал одно удивительное изобретение за другим — например, гибридный автомобиль, высокоэффективный авиационный двигатель, немало оригинальных гоночных и пассажирских автомашин. Он неоднократно менял мес-



## Версия

### ЭМБЛЕМЫ «ПОРШЕ» И «ФЕРРАРИ»

«Порше» и «Феррари» — постоянные соперники на гоночных трассах. По странному совпадению, на эмблемах обеих компаний изображена черная лошадь, герб города Штутгарта, центра автомобильной промышленности Германии.

Эмблему «Порше» придумал Ферри. Она состоит из двух наложенных друг на друга элементов. На большом щите изображен рыцарский германский крест, а на маленьком — герб города Штутгарта. Эта эмблема появилась на автомобилях «Порше» в 1950-х годах, когда компания начала продавать свои автомобили в Северную Америку. Включенный в эмблему герб Штутгарта должен был подчеркнуть тот факт, что автомобиль изготовлен в Германии.

Пожарная лошадь на эмблеме «Феррари» обязана своим появлением одному случаю из жизни основателя компании — Энцо Феррари. У него был друг, военный летчик Франческо Баракка, прозванный «королем» за умение сбивать самолеты противника. Герб Штутгарта тот снял со сбитого им самолета

в качестве военного трофея и считал его своим талисманом. Позже Баракку убили в бою, и эмблема с лошадей осталась у его родителей. Однажды они пришли на гонки и увидели, как Феррари один за другим обходит своих соперников. После победного финиша они подошли к нему и вручили эмблему сына в знак восхищения отвагой гонщика. Феррари, растроганный этим поступком, впоследствии поместил лошадей на всех своих автомобилях. Так лошадки с штутгартского герба продолжают и по сей день «вставать на дыбы» на эмблемах «Порше» и «Феррари».



▶ Черная лошадь изображена на эмблемах «Порше» и «Феррари».

то своей работы и постоянно наткнулся на нежелание различных компаний осуществить его мечту о дешевом, экономичном и надежном массовом автомобиле. По иронии судьбы, первым влиятельным человеком, поддержавшим эту идею Порше, оказался Адольф Гитлер. В конечном итоге, изобретенный им «Фольксваген», «жук», стал самым массовым в мире автомобилем, а успех «Порше-356», собранного из запчастей к «Фольксвагену», помог укреплению и росту компании «Порше».

▼ Отец и сын Порше у созданного ими в 1948 году автомобиля «Порше-356».



## «Фольксваген», Порше и Гитлер

Гитлер, став фюрером Германии, с целью реализовать свою концепцию «народного автомобиля», решил прибегнуть к помощи Фердинанда Порше. Автоконструктор давно мечтал о всем доступной автомашине, но никак не мог воплотить свой замысел. Он принял предложение Гитлера без оглядки на его политическую подоплеку. Так родился прославленный «Фольксваген».

### Нереализованная мечта

Существовало три типа автомобилей, которые Порше хотел создавать невзирая ни на что: гоночные автомобили, мощные трактора для фермеров и компактные автомобили «для всех». Гоночные автомобили и трактора Порше выпускать получалось, но с массовым «народным автомобилем» дела обстояли хуже. 1920—1930-е годы были временем больших, роскошных авто. Правда, в Америке появился и пользовался огромным спросом массовый автомобиль «Форд-Т», но европейские производители по-прежнему придерживались мнения, что дешевые «народные автомобили» будут плохо продаваться. Вот почему руководители известных компаний только пожимали плечами, когда Порше предлагал им сконструировать такой автомобиль.

Конструктор был разочарован политикой автомобильных компаний и, сменив несколько мест работы, основал в 1931 году свою собственную фирму. Однако дела шли намно-

го хуже, чем ожидал Порше. Клиентов интересовало что угодно, но только не массовый автомобиль. Правда, пару раз к нему с предложением спроектировать компактный автомобиль обращались крупные компании, но вскоре разрывали с ним контракты. Порше всегда работал над проектами долго, тщательно все проверяя, а это удорожало разработку и проведение испытаний. Сам он производить такие автомобили не мог: для этого нужны были большие деньги и производственные мощности, которых у него не было. Наконец, нашелся человек, который мог и хотел осуществить мечту Порше, — Адольф Гитлер.

### «Народный автомобиль»

После поражения в Первой мировой войне экономика Германии лежала в руинах, страна должна была выплачивать победителям огромные репарации, и германский народ жил в постоянной нищете и напряжении.

► «Фольксваген-30». На ранней стадии проектирования у «Фольксвагена» еще не было задних стекол.



## «Моя концепция народного автомобиля предполагает не машину, стоящую рангом ниже имеющихся сегодня на рынке моделей, а полноценный пассажирский автомобиль»

Гитлер очень умело сыграл на настроениях масс. Возглавляемая им нацистская партия к концу 1920-х годов превратилась в мощную, хорошо организованную силу. В результате охватившей весь мир Великой депрессии экономика Германии оказалась на грани полного краха, и это лишь сыграло на руку фашистам. В 1933 году Гитлер стал канцлером Германии.

Немцы начинали терять уверенность в себе и в своем завтрашнем дне. Чтобы завоевать популярность в народе, Гитлер обещал возродить страну. 11 февраля 1933 года, выступая на берлинском Автомобильном салоне, Гитлер заявил, что выпускавшиеся до сих пор дорогие автомобили лишь отдаляют друг от друга богатых и бедных. Заявив, что автомобиль является не роскошью, а необходимостью, он пообещал обеспечить всем немцам достойную жизнь, в том числе и автомобиль для каждой семьи.

Услышав эту зажигательную речь Гитлера, Порше пришел в восторг: эпоха массового автомобиля — уже не за горами. Вскоре после этого Порше пригласили в резиденцию фюрера. Гитлер поддержал желание конструктора создать «народный автомобиль» и предложил, чтобы тот занялся его проектированием. Порше, далекий от политики, с радостью принял предложение Гитлера.

17 января 1934 года Порше представил свой проект автомобиля со следующими характеристиками:

- салон для пяти человек;
- двигатель объемом 1250 куб. см.;
- максимальная скорость 100 км/ч;
- расход горючего 8 л на 100 км.

Гитлер одобрил эти характеристики и вновь повторил на берлинском автосалоне в том же году, что «у нас, немцев, будет свой подлинно народный автомобиль, который будет называться "Фольксваген"» (буквально — «Народный автомобиль»). Именно тогда впервые было произнесено слово «Фольксваген». Программу создания «народного автомобиля» Гитлер обещал подкрепить программой постройки скоростных шоссе — автобанов.

В июне 1934 года с Порше был заключен официальный договор на создание «Фольксвагена». Условия договора были нелегкими: из бюджета на разработку проекта выделялось ежемесячно по 20 000 марок, срок выполнения проекта — десять месяцев, розничная цена одного автомобиля — не выше одной тысячи марок. Порше горел желанием поскорее приняться за работу и без раздумий принял все эти условия.

### На пути к «Фольксвагену»

Порше все время подчеркивал, что хочет создать не машину, стоящую рангом ниже уже имеющихся на рынке моделей, но вполне полноценный автомобиль. При разработке «Фольксвагена» он применил новейшие технологии — например, четырехколесный привод (на передние и задние колеса), который только начинали осваивать европейские производители автомобилей, и аэродинамическую форму кузова, вошедшую в моду только в 1930-е годы. Благодаря этому «жук» приобрел свои характерные очертания.

Существовало два прототипа «Фольксвагена». Один из них, «Фольксавто», был создан самим Порше по заказу одной из фирм несколькими годами ранее. Многие ее элементы, включая четырехколесный привод и обтекаемые очертания корпуса, можно обнаружить в классическом «Фольксвагене».

Более совершенный образец Порше разработал для компании «NSU». На нем был установлен четырехцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением и оригинальная

Церемония в честь закладки завода «Фольксваген» в мае 1938 года. На ней Гитлер объявил о переименовании автомобиля в «KdF».

независимая подвеска на каждом колесе со стальными пластинчатыми амортизаторами. Все эти элементы сохранились и в серийном «Фольксвагене».

Исполняя заказ Гитлера, Порше стремился к тому, чтобы сделать розничную цену автомобиля даже ниже указанной в договоре. Разработка автомобиля велась на крайние ограниченные средства. В июне 1936 года Порше, наконец, смог показать Гитлеру свой «Фольксваген-3».

После проведения дорожных испытаний компания «Даймлер-Бенц» построила тридцать экземпляров прототипа «Фольксваген-30». Эти образцы также прошли дорожные испытания: их общий пробег составил около двух миллионов километров. По их итогам была создана окончательная модель — «Фольксваген-38», известная во всем мире как «жук».

## Финансирование «народного автомобиля»

Встал вопрос: где именно производить «народный автомобиль»? В то время необходимой производственной базой располагали только две компании — «Опель» и германское отделение «Форда». Однако «Опель» в 1935 году уже объявил о выпуске своего массового автомобиля — «Р4». Его представители пытались «переориентировать» Гитлера на содействие своему автомобилю, но фюрера это обидело. Он отказался от мысли передать производство «Фольксвагена» какой-либо третьей стороне и решил создать собственные производственные мощности. В мае 1937 года была основана компания «Фольксваген», и через год близ Ганновера, на севере Германии, началось строительство завода, способного ежегодно выпускать от 80 до 100 тысяч автомобилей.

С целью собрать средства, необходимые для его постройки, германское правительство предложило план предварительных взносов в «Фольксваген». Это означало, что каждый немец, желавший приобрести автомобиль, должен был еженедельно вносить по пять марок, становясь владельцем «Фольксвагена» после того, как скопит таким способом 990 марок. В эту систему включилось 335 000 человек, и правительство собрало 280 миллионов марок.

► «Фольксваген-38», подготовленная к серийному производству модель «народного автомобиля».



Пока шел сбор взносов, был закончен последний прототип — «Фольксваген-38». На церемонии в честь закладки нового завода в мае 1938 года Гитлер объявил, что «Фольксваген» будет теперь называться «KdF» (от названия фашистской организации «Kraft durch Freud», или «Сила через радость»).

В 1939 году, когда мечты Порше начали воплощаться в жизнь, Гитлер развязал Вторую мировую войну. Производство «KdF» было приостановлено, а собранные немецкими вкладчиками деньги пошли на иные цели. Военные предложили Порше переработать «Фольксваген» для военных нужд. В результате на его базе появились «Кюбельваген» (открытый вездеход) и «Швиммваген» (автомобиль-амфибия).

Таким образом, на деле германский «народный автомобиль» появился лишь после Второй мировой войны.

▼ «Кюбельваген» — вездеход, созданный на базе «Фольксвагена».



## СОПЕРНИК ПОРШЕ

## Главный конструктор «Татры»

Гитлер известен как большой любитель автомобилей. Одной из его любимых марок была чешская «Татра». Ганс Ледвинка (1878—1967), конструктор автомобилей этой марки, был талантливым инженером, но не мог соперничать с Порше, пока тот пользовался покровительством Гитлера. Ныне лишь немногие знают его как специалиста в области автомобильной промышленности. Между тем, его творческая судьба во многом сходна с судьбой Порше.

Ледвинка родился в маленьком городке, расположенном к северу от Вены. Как и Порше, он с ранних лет заинтересовался механикой и в 1897 году начал работать в компании «Несельсдорфер» (ныне — «Татра»). В 1921 году Ледвинка сконструировал «Татру-11» — дешевый автомобиль, и сегодня очень популярный среди коллекционеров и любителей старинных автомашин.

Когда Гитлер решил, кому поручить разработку «народного автомобиля», он, помимо Порше, переговорил еще с целым рядом конструкторов, в том числе и с Ледвинкой. Гитлер познакомился с ним на берлинском автосалоне 1933 года.

Есть версия, что Гитлер даже показал Порше наброски Ледвинки и велел сконструировать «именно такой автомобиль». Порше будто бы сделал все, что ему приказали, и его «Фольксваген» получился очень похожим на «Татру 570V». Порше и Ледвинка были знакомы друг с другом и обменивались мнениями относительно конструкции двигателей и по другим вопросам. Возможно, поэтому «Фольксваген» напоминает «Татру» не только внешне, но и многими внутренними узлами.

## Приказ

## остановить производство

Внешне схожей с «Фольксвагеном» оказалась и «Татра-97», о создании которой Ледвинка известил в 1937 году. В марте 1938 года Гитлер аннексировал Судетскую область Чехословакии, и германская армия заняла



▲ Автомобиль «Татра-97». Его производство было прекращено по приказу Гитлера.

заводы «Татра». После этого Гитлер распорядился прекратить производство «Татры-97» под тем предлогом, что этот автомобиль якобы скопирован с «Фольксвагена».

Видимо, из-за недостатка средств и испытывая сильное давление со стороны Гитлера, Порше при проектировании «Фольксвагена» использовал запатентованные «Татрой» техноло-

гии. Факт хищения чужой интеллектуальной собственности всплыл только после войны. «Татра» подала в суд за нарушение компанией «Фольксваген» патентного права. Разбирательство тянулось много лет, и, наконец, в 1961 году компанию «Фольксваген» обязали выплатить «Татре» компенсацию в размере трех миллионов марок. Говорят, что новые модели «Фольксвагена» не появлялись после этого долгое время потому, что компании пришлось приостановить их разработку, дабы найти деньги на выплату этой компенсации.

Как бы то ни было, и Порше, и Ледвинка, вынашивая идею создания массового автомобиля, были соперниками в этом вопросе, и при этом они оба пострадали от Адольфа Гитлера: и того, и другого после войны обвинили в сотрудничестве с фашистами. Впоследствии в социалистической Чехословакии о Ледвинке, ведущем конструкторе «Татры», предпочли «забыть».

▼ Немецкий гоночник Бернд Роземейер, за рулем автомобиля «Авто-Унион», беседует с Фердинандом Порше. Снимок 1938 года.



## В мире автомобилей

Двадцатый век вошел в историю как столетие войн, стремительной научно-технической революции, а также как эпоха автомобилестроения. Появление автомобильной промышленности изменило весь мир, сделав более быстрым и удобным общение между людьми.

### Создатель первого массового автомобиля

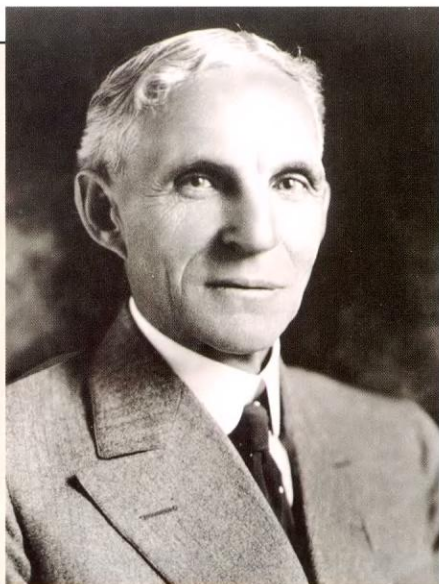
**Генри Форд (1863—1947)**

Первый в мире «народный автомобиль» — «Форд-Т» — появился в США. С 1908 года в мире было продано около 15 миллионов этих машин.

Свой путь Генри Форд начинал в «Эдисон иллюминейтинг компани». В 1903 году в Детройте, штат Мичиган, он основал фирму «Форд Мотор». Форд был не только талантливым изобретателем, но и прекрасным организатором. Именно он первым придумал конвейерный способ сборки автомобилей. Начав работу с горсткой сотрудников, предприниматель быстро увеличил число своих работников до 200 000 человек. Большинство из них были выходцами из других штатов США или иммигрантами. Форд платил им высокие зарплаты, первым ввел восьмичасовой рабочий день, позволяя рабочим получить образование. В то время рабочий день длился от 10 до 12 часов в сутки, так что его сотрудники имели возможность для полноценного отдыха. Помимо зарплаты бизнесмен выплачивал своим рабочим часть прибыли: эти деньги они могли тратить на свои нужды. Это заложило основы американского общества потребления и способствовало развитию экономики США.

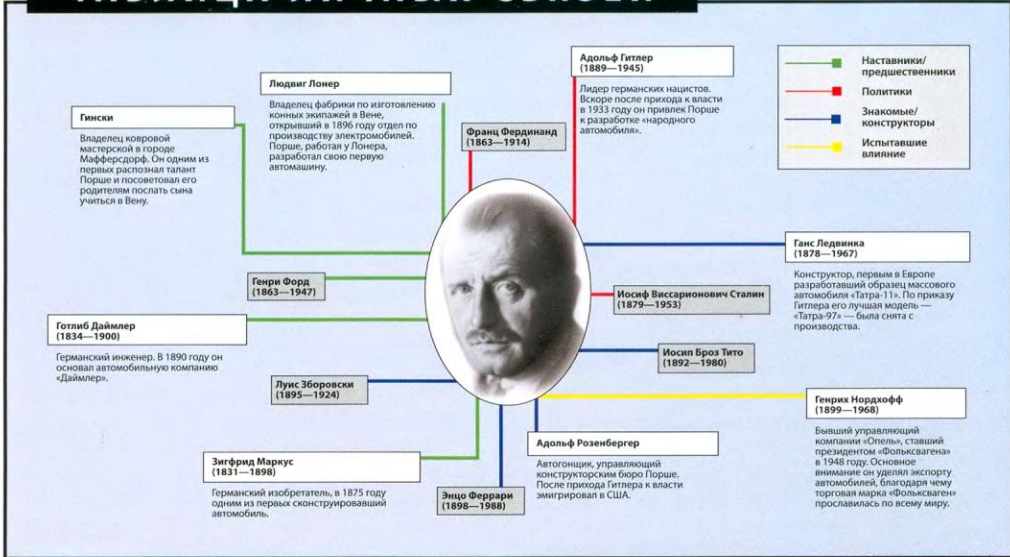
Форд говорил, что в мире есть люди-первооткрыватели и люди, плывущие по течению. Вторые критикуют первых, но если бы не было первых, жизнь вторых застыла бы на месте.

На Порше произвел глубокое впечатление завод Форда, увиденный им в 1936 году. Знаменитый промышленник лично познакомил немецкого коллегу со всеми секретами своих технологий. Порше пригласил Форда приехать в Европу, но тот отказался, поскольку там, по его мнению, уже начиналась война. Это предсказание Форда оказалось верным. Он вообще отличался способностью предчувствовать многие вещи. Впрочем, даже он не смог предвидеть, что вскоре славу его «Форда-Т» затмит «Фольксваген».





## ТАБЛИЦА ЛИЧНЫХ СВЯЗЕЙ



▲ О людях, чьи имена выделены серым фоном, в этом разделе рассказано подробнее.

## Австрийский эрцгерцог, любитель авто

### Франц Фердинанд (1863—1914)

Однажды Порше привезли военную униформу, пригласив принять участие в показе автомобилей австрийским военным чинам. Тем самым работа провинциального механика получила признание австрийской императорской семьи. Во время демонстрации Порше не мог сдержать радости, когда усадил эрцгерцога за руль и учил его управлять автомобилем. Далекий от политики, Порше всю жизнь хотел только одного — строить автомобили, и потому его мало занимала политическая ситуация, сложившаяся в то время на Балканском полуострове.

В начале XX века многие народы Центральной Европы требовали независимости. Многонациональная Австро-Венгерская империя превратилась в пороховую бочку, так что война могла вспыхнуть в любую минуту. В это неспокойное время эрцгерцог Франц Фердинанд задумал создать триединую империю, сделав южнославянские земли одной из опор двуединой Австро-Венгрии. При этом он в 1908 году выступил инициатором присоединения к империи Боснии и Герцеговины. Это вызвало ненависть к нему со стороны сербских националистов, мечтавших о воссоединении всех населенных сербами земель.

Франц Фердинанд, с 1889 года являвшийся наследником австрийского престола, преодолел сопротивление императора Франца Иосифа I, 11 июля 1900 года женился на чешской графине Софии Хотек. При этом он был вынужден дать обязательство, что их будущие дети не займут австрийский престол.

В 1914 году Франц Фердинанд вместе с супругой отправился в Сараево, столицу Боснии, чтобы принять участие в смотре войск, несмотря на слухи о готовящемся на него покушении.

11 июля 1914 года, в день четырнадцатой годовщины их свадьбы (!), Франц Фердинанд и София на роскошном автомобиле отправились по улицам Сараево на военный парад. Неожиданно прогремели выстрелы, и августейшая чета погибла. Эта трагедия явилась прологом к началу Первой мировой войны.



## Легендарный автогонщик

### Энцо Феррари (1898—1988)

Девятилетнего сорванца Энцо Феррари привел на автомобильные гонки в 1907 году его отец. Мальчик был зачарован рокотом моторов и пролетающими мимо него автомобилями. Энцо захватили гонки, и в возрасте 16 лет он стал спортивным обозревателем, а в 1919 году — гонщиком.

Если Порше всю жизнь мечтал о массовом автомобиле, то Феррари всего себя посвятил гоночным машинам. Феррари, член команды «Альфа Ромео», свой первый лавровый венок получил за победу в кольцевой гонке в Савио в 1923 году. Эту гонку он выиграл и в следующем году. Феррари захотелось самому создавать гоночные машины. В то время в мире автогонок доминировала фирма «Фиат», и Феррари решил составить ей конкуренцию. Он прекратил участие в гонках, став управляющим компании «Альфа Ромео». Одного за другим он набирал инженеров и механиков из других автомобильных компаний. «Альфа Ромео» начала укреплять, а «Фиат» — сдавать свои позиции. Талант Феррари наиболее полно раскрылся после того, как в 1929 году он основал собственную фирму — «Скудерия Феррари». Сначала она была дилером «Альфа Ромео», но в 1951 году, обретя самостоятельность, принялась побеждать в гонках саму «Альфа Ромео». Сконструированные Феррари гоночные автомобили покорили сердца многих поклонников автоспорта, и звезда конструктора продолжала ярко светить до самой его смерти. Постоянными соперниками «Феррари» в гонках были немецкие команды, выступавшие на машинах «Порше». Имена Порше и Феррари долгое время одинаково громко звучали в мире больших гонок.

Количество построенных Феррари автомобилей было очень незначительным. За сорок лет, начиная с 1947 года, он создал столько машин, сколько Порше выпускал всего за один год. Поэтому каждый экземпляр «Феррари» ценится знатоками на вес золота.



## Лидер Югославии, в прошлом испытатель автомобилей

### Иосип Броз Тито (1892—1980)

В 1912 году в компании «Австро-Даймлер», где работал Порше, появился новый водитель — Иосип Броз. Позже он стал известным как Тито, президент Югославии.

«Тито» — подпольная кличка, которую революционер выбрал приблизительно в 1934 году. Иосип Броз родился в 1892 году в области Загорье, на севере Хорватии, в семье бедного крестьянина. В 15 лет он примкнул к рабочему движению. В 1910 году в Загребе, столице Хорватии, он вступил в социал-демократическую партию. До призыва в австро-венгерскую армию в 1913 году Тито скитался по Богемии, Германии и Австрии, пока не оказался в компании «Австро-Даймлер». Здесь он работал водителем, испытывая новые машины. В своей биографии Тито описывал этот период как один из самых плодотворных в его жизни и тепло отзывался о Фердинанде Порше.

В 1937 году Тито возглавил Коммунистическую партию Югославии. После вторжения фашистской Германии в страну в 1941 году он возглавил партизанскую борьбу югославов против агрессоров. По завершении войны Тито захватил власть в многонациональной Югославии и осуществлял строительство социализма по-своему — не так, как в СССР. Во внешней политике он не желал тесно связывать Югославию ни с социалистическим лагерем, ни с Западом. Тито, в 1974 году пожизненно избранный президентом Югославии, оставался им до своей смерти. После этого страна погрузилась в пучину межэтнических конфликтов и разделилась на несколько независимых государств.



## Строитель социализма в СССР

### Иосиф Виссарионович Сталин (1879—1953)

Гитлер был не единственным главой государства, желавшим поставить себе на службу талант Порше. Того же желал и Иосиф Сталин, осуществлявший стремительную индустриализацию СССР.

В начале 1932 года член советской технической делегации попросил Порше о встрече. Вскоре после состоявшегося разговора Порше получил письмо, подписанное самим Сталиным. Тот предложил конструктору приехать в СССР и обещал предоставить ему все необходимое для плодотворной работы. Порше, будучи человеком аполитичным и любопытным, решил отправиться в Советский Союз.

Там Порше провезли по различным заводам, включая металлургические комбинаты, танковые заводы и даже секретные предприятия. Каждый день завершался пышным банкетом. Постепенно Порше начал догадываться, что за всем этим кроется: стремясь догнать технологически развитые западные страны, Сталин хотел заполнить Порше, чтобы использовать его талант и знания. Порше предложили работать в СССР на самых выгодных условиях. Казалось бы, это открывало перед конструктором прекрасные возможности, чтобы воплотить в жизнь все свои идеи и наработки. Однако Порше не захотел жить в отрыве от семьи и друзей и отказался принять предложение Сталина. Встречался ли немецкий конструктор со Сталиным лично — пока неясно.

Интуиция в данном случае не подвела Порше. Сталин во второй половине 1930-х годов развязал жестокий террор, в результате чего многие видные деятели науки и техники погибли или оказались в лагерях. Нет никакой гарантии того, что и Порше, острый на язык, по примеру многих других советских ученых и инженеров, не попал бы в какую-нибудь закрытую «шарашку».



## Гонщик-аристократ

### Луис Зборовски (1895—1924)

Даже такой блестящий механик, как Порше, иногда допускал ошибки. Он не мог избежать гибели людей, ездивших на созданных им машинах. Одним из них стал граф Луис Зборовски, потомок польских аристократов.

Граф Луис Зборовски, богатый промышленник, живший в английском графстве Кентербери, владел целым парком гоночных машин. Он сконструировал автомобиль, оснащенный массивным авиационным двигателем, назвав его «Читти бэнг-бэнг». На кольцевой гонке в Брукленде Зборовски установил на нем мировой рекорд скорости — 113 км/ч.

В 1920-е годы Зборовски участвовал как гонщик в соревнованиях в Америке и Европе, одержав целый ряд ярких побед. После этого его пригласили в команду «Мерседес», считавшуюся гордостью компании «Даймлер». В то время Порше работал над созданием гоночной машины с восьмицилиндровым двигателем объемом 2000 куб. см. Автомобиль готовился к гонке на «Гран-при Италии» в Монце, и управлять им было поручено Зборовски. Однако новый «Мерседес» получился недостаточно скоростным и плохо управляемым. Участвуя в гонке на этой машине, Зборовски разбился насмерть.

Он был представителем второго поколения гонщиков в своей семье. Его отец, граф Уильям Элиот Моррис Зборовски, также погиб во время автогонок в 1903 году — и тоже на машине фирмы «Даймлер». Хотя было установлено, что причиной смерти отца стала зацепившаяся за рукоятку управления запонка, молодой Зборовски тоже надевал на гонку рубашки с запонками. Неужели действительно именно они стали причиной смерти отца и сына Зборовски?



# «Порше» после Порше

После войны «Фольксваген» приобрел всеобщую славу, а стать хозяином «Порше» мечтали автолюбители во всех уголках мира. Фердинанд Порше создал немало прекрасных машин, но как эволюционировали его идеи в послевоенное время?

## Послевоенный «Фольксваген»

Порше посвятил свою жизнь созданию автомобилей, но его сотрудничество с Гитлером сыграло роковую роль: после войны конструктору пришлось два года провести во французской тюрьме.

В 1945 году, после поражения Германии во Второй мировой войне, автомобильная промышленность в стране находилась в состоянии коллапса: на немногих уцелевших заводах выпускалось лишь небольшое количество довоенных моделей. Завод «KdF» оказался разрушенным, но затем англичане довольно быстро восстановили его. Новый управляющий заводом, майор Айвен Хирст, оценив технологичность автомобиля «KdF», понял, что он может стать ключом к восстановлению германской экономики. Но чтобы стереть память о нацистском прошлом, автомобилью вернули изначальное название — «Фольксваген».

В том же 1945 году было выпущено 1 785 машин, включая новый «Фольксваген-11», спроектированный уже после окончания войны. Затем на заводе возобновили прерванное войной производство машины «Фольксваген-38». В марте 1946 года с конвейера сошел 1000-й «Фольксваген», а к октябрю того же года количество

выпущенных автомобилей достигло 10 000. Большую часть из них забрали себе союзники в счет репараций, но постепенно насыщался и внутренний германский рынок. Параллельно с выпуском автомобиля развивалась сеть ремонтных мастерских и станций технического обслуживания. Эта система явилась фундаментальной основой развития компании «Фольксваген».

В 1947 году начался экспорт этих машин: 56 «Фольксвагенов» отправилось в Голландию. В следующем году Генрих Нордхофф, бывший генеральный управляющий завода «Опель», ставший президентом «Фольксвагена», активно занялся экспортной политикой компании. После его прихода автомобили активно поставлялись в Бельгию, Данию, Швецию, Люксембург и Швейцарию. Всего в 1948 году на экспорт ушло 23% выпущенных автомобилей.

С начала 1950-х годов «Фольксваген» пользовался во всем западном мире большим спросом, чем автомобили других марок. Эта



↑ Генрих Нордхофф, второй президент компании «Фольксваген». Под его руководством фирма наладила широкий экспорт своих автомобилей.



**«Фольксваген» очень трудно сделать. Он требует больше усилий, чем новый гоночный автомобиль»**

машина обладала для этого всеми необходимыми качествами. Люди покупали ее настолько активно, что даже подержанный, с годичным пробегом, автомобиль уходил по цене нового. В 1960 году журнал «Тайм» подметил, что «Фольксваген» напоминает очертаниями жука, и с этого времени его стали называть не иначе, как «жуком». Американские автомобили были вытеснены с мирового рынка малолитражек.

На протяжении долгих лет компания «Фольксваген» действовала как частная корпорация, но с 1960 года она фактически стала государственной, хотя и полностью независимой от правительства. В феврале 1971 года с конвейера сошел 15 007 034-й «Фольксваген». Тем самым был побит рекорд «Форда-Т» по количеству произведенных машин одной модели. Продолжая производить «жука», компания выпустила в продажу «Фольксваген Гольф», также пользовавшийся большим успехом.

В 1988 году «Фольксваген» вновь оказался в центре внимания, представив новую модель «жука», в том же году поступившую в продажу. Последнее звено в истории знаменитого автомобиля замкнулось открытием сборочной линии в мексиканском городе Пуэбла 30 июля 2003 года. Там был построен 21 529 464-й — последний — «жук». На этом



▲ «Фольксваген» («жук»), появившийся в продаже в январе 1998 года.

▶ Главное предприятие компании «Порше» в районе Цуффенхаузен, Штутгарт. Здесь производится большая часть автомобилей этой марки.





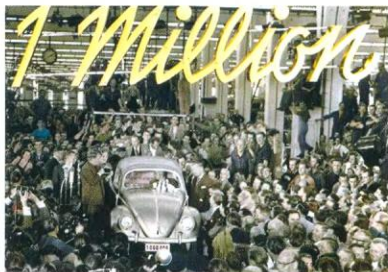
▲ Модель «Порше-917».

закончилась 70-летняя история этого прославленного автомобиля. Последний выпущенный «жук» помещен в автомобильный музей в немецком городе Вольфсбурге.

### Компания «Порше» после войны

В разгар Второй мировой войны компания «Порше» была вынуждена переехать из Штутгарта в австрийский Гмюнд. После войны, когда Фердинанд Порше оказался во французской тюрьме, управление компанией перешло в руки его сына. В основном фирма тогда занималась мелким бизнесом — например, ремонтировала «Кюбельвагены». Планировалось также создать на базе запасных частей к «Фольксвагену» спортивный автомобиль, но их запас к 1948 году закончился. Тогда на заводе «Фольксваген» появилась идея воспользоваться наработками Порше для совершенствования своего автомобиля.

► Впервые «Порше-911» был представлен в 1963 году. Эта модель держит рекорд по количеству выпущенных экземпляров среди спортивных автомобилей с задним расположением двигателя.



▲ В 1955 году с конвейера сошел миллионный «Фольксваген».

Порше-младший выдвинул следующие предложения:

— «Фольксваген» будет отчислять «Порше» лицензионный сбор в размере пяти марок с каждого произведенного автомобиля;

— «Порше» получает от «Фольксвагена» запасные части, необходимые для производства спортивных автомобилей;

— «Порше» имеет право пользоваться сетью центров технического обслуживания «Фольксвагена», а также продавать свои автомобили через дилеров «Фольксвагена»;

— «Порше» берет на себя продажу «Фольксвагенов» в Австрии;

— «Фольксваген» не имеет права производить автомобили, способные напрямую соперничать с машинами «Порше».

Таким образом, в обмен на свою техническую документацию компания «Порше» по-



▲ Английский актер Джуд Лоу, известный своими работами в фильмах «Талантливый мистер Рипли» (1999) и «Холодная гора» (2003), предпочитает автомобили «Фольксваген».

лучила право использовать запасные части и двигателя, поставляемые ей «Фольксвагеном». После этого отец и сын Порше приступили к работе над моделью «Порше-356». Тем самым их фирма превратилась в независимого производителя автомобилей.

Имя компании впервые прозвучало в названии автомобиля «Порше-356». Сначала из-за недостатка средств удалось собрать всего пятьсот таких автомобилей. Цена автомобиля составила 9950 марок — не так много, если принять во внимание его высочайшее качество. На выставке, проведенной на заводе «Фольксваген» весной 1950 года, автомашина «Порше» привлекла внимание дилеров. Это позволило фирме подписать новые контракты на поставку ее продукции. 500-й «Порше-356» был выпущен 21 марта, 1000-й — в августе того же года, а в марте 1954 года появился уже 5000-й автомобиль. До 70% машин компания отправляла на экспорт, по большей части в США.

Осенью 1963 года во Франкфурте был проведен автосалон. На нем зрители увидели «Порше-911». Постепенно автомобиль добился признания, а в дальнейшем имел беспрецедентный успех. Всего до окончания производства в 1974 году было выпущено 118 976 таких машин.

Нордхофф умер в 1968 году. После этого связи между «Порше» и «Фольксвагеном» быстро ослабели, и в 1972 году все работавшие на «Фольксвагене» механики ушли в компанию «Порше». С этого времени она сосредоточила усилия на мощности и скорости, занявшись созданием спортивных автомобилей высокого класса.

## Король автоспорта

Машины марки «Порше» одержали примерно 23 000 побед в различных гонках. Основатель компании Фердинанд Порше сам был заядлым гонщиком, и этот дух унаследовали его преемники.

В июне 1956 года компания «Порше» впервые приняла участие в гонках в Ле-Мане, выставив свой «Порше-356». Тогда эта гонка была самой длинной в мире и неизменно привлекала к себе большое внимание. Участие



в ней было вопросом жизни или смерти для компании, поскольку жестокое поражение могло нанести сильный удар по ее престижу. Все прошло благополучно: фирма даже победила в категории машин с объемом двигателя до 1100 куб. см. Компания «Порше» и дальше продолжала принимать участие в этих гонках, одержав победу в 1970 году. Триумф ожидал ее в 1982 году, когда машины этой марки заняли все три первых места.

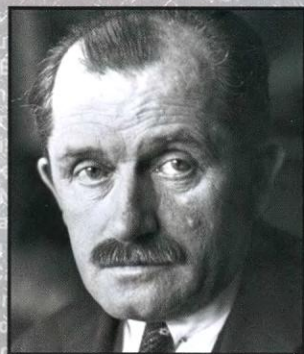
В 1967 году на 24-часовой гонке в Дейтоне компания «Порше» одержала еще одну неожиданную победу. В дальнейшем двигатели и гоночные машины «Порше» использовались в гонках спортивных автомобилей — в частности, «Формулы-1».

Передовые технологии Порше нашли применение не только при производстве автомобилей или фантастически мощных двигателей. Например, показанный еще на парижской Всемирной выставке 1900 года «Лонер-Порше» стал образцом для создания луномобиля, использованного во время космической экспедиции «Аполлона-15». Можно также сказать, что технологии Порше остаются фундаментальным компонентом проектирующихся с конца XX века экологически чистых автомобилей.

Имя Фердинанда Порше заняло почетное место в истории автомобилестроения и не будет забыто, пока на Земле существуют автомашины.

▲ Луномобиль на поверхности спутника Земли во время одной из экспедиций в рамках программы «Аполлон». Луноход спроектировали «Бонги» и «Дженерал Моторс», взяв за образец один из ранних электромобилей Порше.

100 ЧЕЛОВЕК,  
которые изменили ход истории



ПОРШЕ

ISSN 1996-8469



DEAGOSTINI