
RACING
2
MAR
RACING
PORS
Shell


Shell
RTINI
G - TEAM
SCHE
Shell

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 14

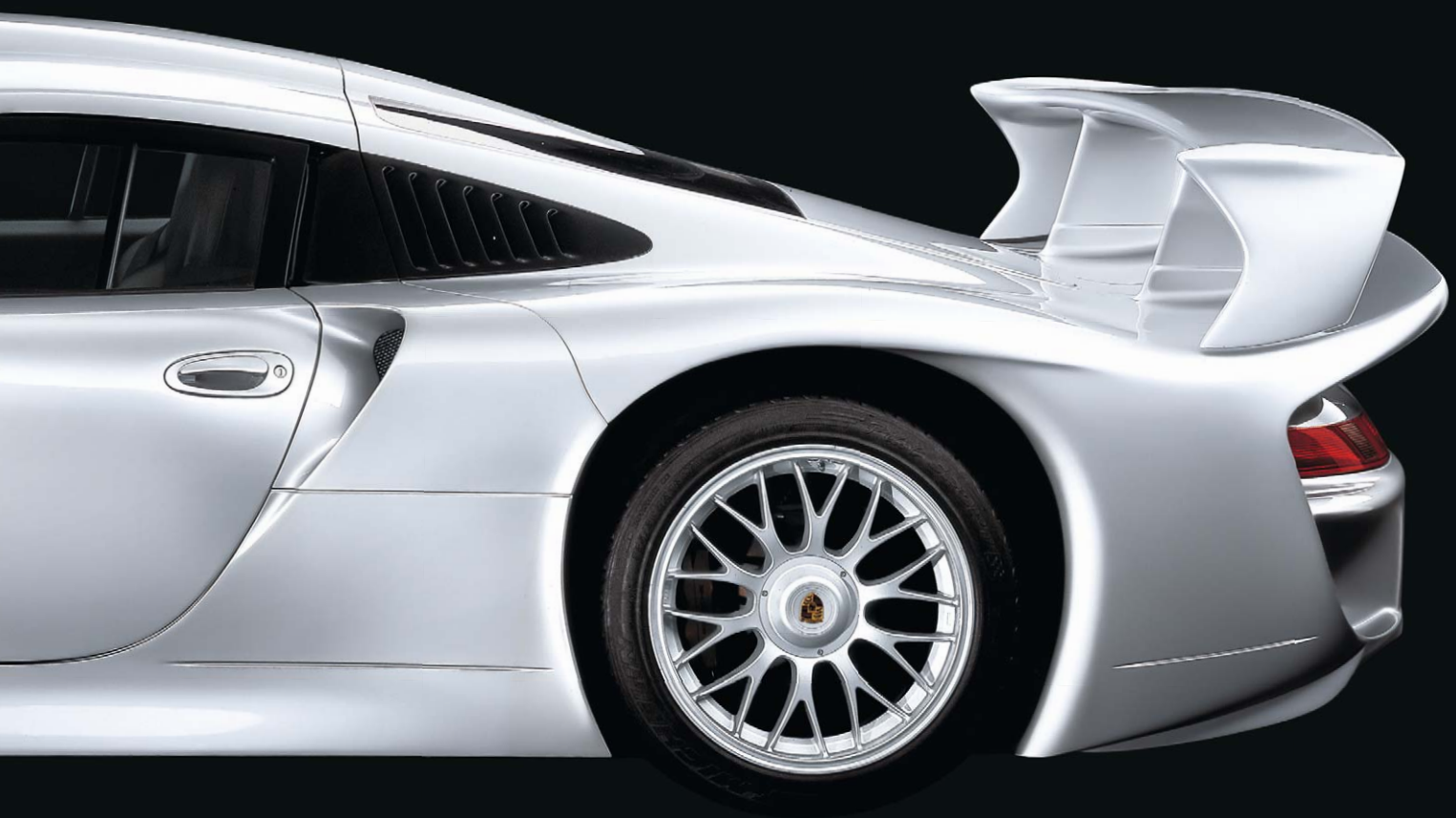
Ночь в музее 44

Фердинанд Порше 36
Первые гонки 44
Porsche в Ле-Мане 58
Превосходство в гонках 70
Porsche 356 82
Porsche 911. Начало 98
Porsche 914 108
Porsche 924 112
Porsche 944 116
Porsche 968 118
Porsche 911 Turbo 120
Porsche 911. Эволюция 134
Porsche 928 146
Porsche 959 152



Porsche 911–964 156
Porsche 911–993 164
Porsche GT2 172
Porsche Boxster 178
Porsche 911–996 194
Porsche GT3 200
Porsche Cayenne 212
Porsche Carrera GT 218
Porsche 911–997 224
Porsche Cayman 230
Porsche Panamera 242
Porsche 911–991 250
Porsche 91B Spyder 258
Porsche Macan 262

Биография автора 268
Источники иллюстраций 268
Благодарности 270

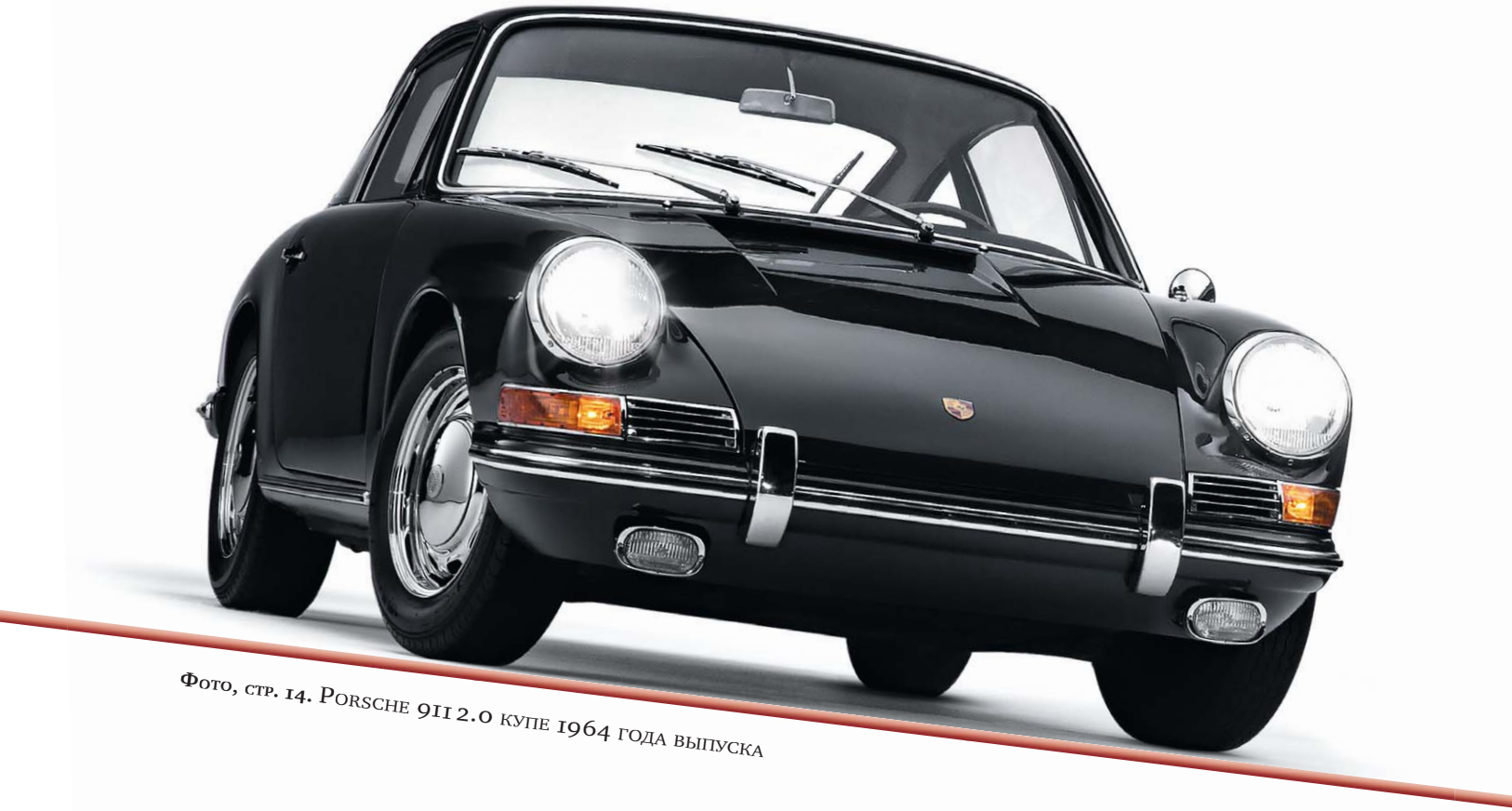


Редактор проекта
Валерия Манферто
Де Фабьянис

Редактор-координатор
Лаура Аккомаццо

Ассистент редактора
Джорджа Раньери

Графический дизайн
Мария Чукки



Фото, стр. 14. Porsche 911 2.0 купе 1964 года выпуска

Не существует такого понятия, как миф о Porsche. Не столько из-за того, что концепция мифа как таковая превратилась в клише и сам термин теперь редко когда правильно употребляется, сколько из-за того, что единственным действительно значимым аспектом в контексте разговора о бренде Porsche всегда был только продукт, и ничего более. Когда в сентябре 1964-го Porsche представил на рынке 911-й, его 130-сильного движка было недостаточно для того, чтобы машина считалась «настоящим спорткаром», по крайней мере, наравне с моделями от других производителей, особенно итальянских и американских, которые были на совершенно другом уровне, если говорить о мощности. Имидж, который сегодня есть у 911-го, есть результат грамотного переосмысления истории модели.

Слух о том, что 911-й — «быстрая машина», однако, распространялся со скоростью лесного пожара по причине того, что, в отличие от большинства транспортных средств той эпохи, этот автомобиль можно было охарактеризовать словом «надежный». А в то время «надежный» равнялось «легкий в управлении». Самое главное, что вы могли преодолевать большие расстояния по немецким автобанам, двигаясь на высоких скоростях, и вам не приходилось останавливаться каждые 50 миль, чтобы разобраться с механическими проблемами. Слух о надежности машины быстро распространялся и среди энтузиастов гонок, и так на свет родилась одна из величайших автоспортивных легенд.

Первоначальный замысел актуален и сегодня: Porsche — за исключением моделей Carrera GT и 918 Spyder, — быть может, и не самые мощные из суперспорткаров, но они лучше любой другой машины олицетворяют все самое достойное, что есть в немецкой инженерии и немецком качестве. Каждый технический элемент машины соответствует высочайшим стандартам, потому что в Штутгарте никогда не удовлетворяются статусом «второго лучшего». Даже сегодня, когда Porsche производит дорогостоящие автомобили (и, как следствие, зарабатывает тонны денег), факт остается фактом: Porsche всегда стоили каждого потраченного цента. То, что Porsche стали так высоко цениться, является следствием не просто какого-то везения, а многих лет упорной работы как над техническим аспектом, так и над эмоциональной составляющей. Другие машины могут быть быстрее, мощнее, «круче», но именно 911-й вот уже 50 лет является самым грандиозным символом исключительного мастерства ручной работы, немецкой точности и внимания к деталям: истинным воплощением понятия «сделано в Германии». И сегодня это по-прежнему так: я не верю, что какая-то другая машина способна прокатить вас по немецким автобанам быстрее, чем Porsche 911 Turbo S. История Porsche захватывает дух, и эта книга посвящена именно ей. Машины, подобные тем, которые Porsche производит в наши дни, могли родиться только из долгой и богатой истории, какие отличают семьи Порше и Пиех.

Введение



Фото, стр. 15. Porsche 911 (991) Carrera 4S купе 2012 года выпуска

История бренда Porsche неразрывно связана с личностью Фердинанда Порше, одного из величайших дизайнеров начала автомобильной эпохи. Он был пионером в экспериментах с электрическими и гибридными силовыми установками, с самого начала осознавал важность спортивных соревнований и то, как важно проектировать легкие автомобили — ведь именно он спроектировал одну из самых важных для человечества машин всех времен Volkswagen Beetle, он же «Жук». К сожалению, после Второй мировой войны он смог совсем недолго насладиться перерождением Porsche как дизайнерского автомобильного дома, но построить настоящий облик Porsche без его вездесущего духа было бы попросту невозможно.

Его сын, Ферри Порше, который в инженерном плане, быть может, и не был столь же гениален, как его отец, оказался куда более талантливым на поприще бизнеса и предпринимательства, что доказал выход модели 356. Он вдохнул жизнь во все фундаментальные идеи и изначальные наработки Фердинанда Порше, а позже навеки увенчал свои достижения созданием монументального 911-го. Даже сегодня в штате у Porsche работает больше первоклассных инженеров, чем у любого другого автопроизводителя сопоставимых масштабов. Компания располагает крайне успешным исследовательским центром, работа которого поистине революционна в сравнении с разработками других и действительно соответствует девизу «в авангарде технологии», которым любит похвастать марка. Дух гениального Фердинанда Порше продолжает витать над штаб-квартирой Porsche в Штутгарте-Цуффенхаузене, где сотрудники все так же стремятся соответствовать заданным им высоким стандартам.

Но Porsche бы никогда не заработал своей мировой славы и известности, если бы когда-то давно штутгартская команда не взяла на вооружение стопроцентно американскую стратегию в продажах и маркетинге, а именно: «Побеждай в воскресенье, продавай в понедельник».

Разумеется, все началось с 356-го, который к концу 1940-х уже прочно утвердился в статусе отличного выбора для начинающих гонщиков, стремившихся заполучить относительно доступную спортивную машину. Вдобавок автомобиль имел и другое преимущество: в пятницу гонщик мог вывести его на гоночный трек, откатать там весь уик-энд без штрафов, а потом на нем же поехать домой, как будто ничего такого и не случилось. Ах да, еще и с кубком-другим в руках.

Известность марки лишь выросла, как только она начала официально принимать участие в гонках со своим небольшим парком автомобилей: победы давались ей легко в каждой из категорий, в которые она только заявлялась. Пройдет совсем немного времени, и ведущие пилоты, а с ними и знаменитости вроде Джеймса Дина и Стива МакКуина, помимо прочих, начнут водить машины Porsche в повседневной жизни, что лишь укрепит легендарный ореол бренда. Первая крупная победа Porsche в гонках датируется 1956 годом, когда была выиграна Targa Florio — удивительно, но в этот год, в свой десятый день рождения, компания даже не устроила праздника по этому поводу. Разумеется, машины Ferrari были быстрее и одерживали больше побед в гонках, но подход итальянцев был другим: Ferrari строила машины, которые изначально предназначались для гонок, а уже потом взялась за производство небольшого количества дорожных автомобилей с безумным ценником, тогда как Porsche, по сути, производил споркары, участие которых в гонках было лишь формальным. Targa Florio стала поворотным моментом: после этого триумфа штутгартский автодом сосредоточился на «24 часах Ле-Мана», самой важной и статусной гонке на выносливость в мире. Во Франции этот маленький автопроизводитель смог продемонстрировать всему миру те ценности, которые ставил превыше всех остальных: технологическое превосходство и надежность.

С выходом Porsche 917 марка подарила абсолютную легенду уже гоночному миру, ведь машина оказалась одной из величайших в истории; быть может, ее и не отличало такое же долгожительство, как 911-й, но в формировании имиджа бренда эта модель сыграла определяющую роль. Даже 956-й и 962-й имели такое громадное преимущество над конкурентами, что Porsche пришлось «единолично править» в автогонках ввиду отсутствия серьезной конкуренции.

Среди самых важных в мире автогонок найдется только три, в которых Porsche никогда не побеждал: Mille Miglia, Indianapolis 500 и Carrera Panamericana. Более того, в контексте собственных ожиданий компании даже два ее чемпионских титула в Формуле-1 толком не считаются. К сожалению, не только Porsche решать, изменится ли это в будущем, потому как теперь даже в статусе старшего партнера Volkswagen Group компании приходится подчиняться стратегическим решениям, спускаемым сверху. Тем не менее Porsche так вовлечен во взаимоотношения с частными клиентами из мира гонок и вкладывает в это сотрудничество столько сил, что в этом плане мало кто может с ним потягаться: отсюда и такая верность партнеров бренду, какая почти что не знает себе равных в автомобильной индустрии.

Другим примечательным аспектом, характеризующим Porsche, являются совершенно выдающиеся рекламные кампании. Им всегда удавалось демонстрировать здоровую порцию уверенности в собственном продукте и имидже в сочетании с чувством юмора, несвойственным швабским компаниям. Если сравнивать рекламу Porsche с конкурентами, то окажется, что паблисити Porsche — явление редкое, это вещь в себе. И в то же время ни один другой бренд не нуждается в паблисити так, как Porsche. «Парадокс ли это?» — вопрошает Антон Хангер, бывший руководитель отдела прессы и PR в компании, после чего объясняет: «Во-первых, продукт должен быть убедительным, звук мотора должен суметь найти путь к сердцу и эмоциям клиента, а дизайн должен вновь и вновь переосмысливать его эстетические представления. Лишь после того, как удается добиться перечисленного, можно выводить на первый план рекламную кампанию». Как мы говорили выше, главное — это продукт, продукт и еще раз продукт. Все остальное лишь вишенка на торте.

В 1970-х, когда я был ребенком, мой отец сводил меня на несколько гонок; я сидел на его плечах. В то время меня особенно завораживали силуэты машин Porsche и рев их двигателей. Несколько лет спустя, когда я написал нескольким своим любимым автопроизводителям письма с мольбами прислать мне их каталоги и постеры, Porsche прислал мне все, о чем только смело мечтать сердце маленького мальчика. Они пошли на это, несмотря на то, что в те

Фото, стр. 18–19. Porsche GT3 RS 2003 года выпуска.

времена финансовое положение Porsche было далеко не безоблачным. И именно в те годы был заложен фундамент взаимоотношений, построенных на безграничной любви, такой любви, которую невозможно описать рационально, но которая передается по наследству и живет по сей день. Да, я тоже отношусь к той группе преданных фанатов, для которых любой другой продукт, кроме 911-го, не является «настоящим Porsche», для которых «чужаки» вроде Cayenne и нового Macan навсегда останутся чужаками. Тем не менее я должен отдать им должное за то, что они обеспечили штутгартской компании такой значительный финансовый успех, особенно в свете того, что он пошел на пользу и моему обожаемому 911-му.

Сегодня Porsche является частью крупной и мощной группы, принадлежит Volkswagen Group. Можно расстраиваться по этому поводу, но это вовсе не обязательно. Да, можно сделать исключение для некоторых стратегий совместных предприятий, но ведь сейчас все крупные автопроизводители работают так; лучше порадоваться тому, что этот факт способствует снижению производственных издержек, что, в свою очередь, открывает больше возможностей для инноваций.

Далеко не все, что сходит с конвейера в Штутгарте, оказывается таким же грандиозным, как 911-й, но, например, когда вы садитесь за руль Panamera, когда вы ведете ее (предпочтительно в ночи, в какой-нибудь долгой поездке), вам открывается истина: эта машина на самом деле изумительна. Или вот Boxster: в нем нет ничего плохого, хотя он никогда и не сможет отделаться от своего имиджа «Porsche для владелицы салона красоты». А Cayman? Он до опасного близко подобрался к 911-му, и в результате сам Porsche решил немного поумерить его прыть. Что же до Cayenne и Macan, то здесь я как ярый фанат спорткаров воспользуюсь правом, данным мне 5-й поправкой (пусть даже я успел более чем подробно выразить свое мнение на их счет...). Во всех отношениях за последние 20 лет Porsche дистанцировался от основного ядра своих клиентов, особенно в плане ценовой политики, но винить штутгартскую команду в этом, право, не стоит, ведь они по-прежнему продолжают разрабатывать выдающиеся продукты, а желающие потратить требуемую сумму на их покупку найдутся всегда. По правде говоря, элемент эксклюзивности игнорировать нельзя, иначе мы рискуем оказаться в ситуации, когда Porsche будут встречаться на каждом углу. В любом случае те, кто не в состоянии нарыть достаточно средств на приобретение последней модели, всегда могут удовлетвориться покупкой подержанной, ведь ни один другой бренд не может похвастать таким же высоким процентом подержанных машин, все еще находящихся в эксплуатации. И здесь мы вновь возвращаемся к вопросу надежности. За последние 30 лет мне выпала честь поводить практически каждый новый Porsche, представленный на рынке. Некоторые из более старых моделей, например первый 911-й и первый 356-й наряду с парой-другой гоночных машин, даже удостоились места в моем автопарке. Однако восхищение 911-м продолжается, ничто не в силах его оборвать. Вставляешь ключ в замок слева, аккуратно проворачиваешь его вправо, и оппозитный шестицилиндровик возвращается к жизни с легким рыком, с ропотом, которые не спутать ни с чем другим: и этот ритуал остается неизменным вот уже 50 лет. Ласкающий слух фон остается плюс-минус тем же и сегодня, хотя теперь моторы имеют водяное охлаждение, а не воздушное, как раньше, а их мощность исчисляется не 130 л. с., а уже почти 560. За прошедшие полвека привлекательность машины ничуть не померкла, потому что подсознательно мы знаем, что удовольствие, которое получим от вождения, будет существенным. Потому что знаем, что нам захочется доехать до офиса не привычным маршрутом, а чуть более длинным. В прошлом был известный рекламный слоган: «Вы можете провести за завтраком больше времени и все равно успеть к месту раньше времени». И правда, хрестоматийная реклама, но не обязательно точная в формулировках. Водитель Porsche на самом деле не всегда ездит с выжатой в пол педалью газа, ведь он и так знает, на что способен его автомобиль, и зачастую ему хватает одного этого осознания — по крайней мере, если он питает к этой машине чувства.

Фото, стр. 20–21. Porsche 911 1967 года выпуска.




GT3RS
MICHELIN







Фото, стр. 22–23. Монументальный Музей Porsche, который словно парит в воздухе, выступает доминантой цуффенхаузенской Porscheplatz в Штутгарте. Архитектурный дизайн — работы австрийской фирмы Delugan Meissl.



Ночь в музее

В начале 2009-го, после трех лет проектирования и строительства, на площади Porscheplatz в Цуффенхаузене состоялось открытие нового футуристичного здания Музея Porsche. Этот новоиспеченный символ города Штутгарта находится вблизи от места расположения исторической штаб-квартиры Porsche и поддерживается тремя V-образными колоннами из армированного бетона, благодаря которым создается впечатление, будто основная конструкция парит в пространстве. В зоне постоянной экспозиции музея демонстрируется восемьдесят различных автомобилей марки, которые регулярно ротируют.

В сотрудничестве с архитектурной фирмой Delugan Meissl компания Porsche создала пространство, техническая реализация которого еще несколько лет назад являлась невозможной. Понимание строительных материалов, инженерные ноу-хау и навыки, требуемые для их применения, попросту были недостаточно продвинутыми для сооружения столь впечатляющего архитектурного монолита, умещающего в себе выставочное пространство, которое, как кажется, просто подвешено в воздухе, хотя в действительности имеет вес в 38 500 коротких тонн (или 35 000 метрических тонн), что эквивалентно весу Эйфелевой башни в Париже.

Цветовая схема интерьера преимущественно черно-белая. Любые цветовые пятна, попадающиеся на глаза, — это элементы экспонатов музея, собственно, автомобилей. Планировка выставочного пространства, выполненная HG Merz, отражает убедительное и смелое видение Porsche своего бренда. Этому бренду не требуется пространство в духе рукотворного парка развлечений, чтобы эффектно представить свою экспозицию. Пространство позволяет машинам говорить самим за себя. Посетители Музея Porsche обнаружат в здании безбарьерную среду и живое воплощение концепции «музея на колесах». Почти все автомобили экспозиции готовы в любой момент выйти на дороги, и их легко можно переместить на улицу посредством лифта. Их состояние позволяет им участвовать хоть в автомобильных выставках, хоть в гонках.

По аналогии с парящим монолитом самого здания с его системой поддержки из трех колонн, под-

нимающих его над землей, наполнение музея также представлено в соответствии с тремя опорными темами. Центральное место занимает история Porsche AG и ее продуктов. Они представлены в хронологическом порядке вдоль стен выставочного пространства. В начале временной линии располагается мать всех Porsche, легендарная модель Type 64. Затем линия расщепляется в двух направлениях. Двигаясь вдоль первой, мы наблюдаем развитие истории Porsche до 1948 года, а вдоль второй — историю Porsche после 1948 года, когда на рынке был впервые представлен Type 356.

На фоне всего этого посетители Музея Porsche могут увидеть практически каждую серийную модель марки, какие только были произведены, включая и самые важные гоночные машины. Также выставочное пространство наполняют инновационные технические компоненты, сыгравшие значимую роль в эволюции автомобилей Porsche.

В придачу к выставочному пространству музей вмещает в себе Архив Porsche, а также мастерскую, занятую исключительно реставрацией классических автомобилей марки. Любой посетитель музея может разглядеть эту мастерскую сквозь стеклянную перегородку. Команда мастеров и механиков Porsche занимается не только реставрацией и обслуживанием музейного автопарка или собственной коллекции марки, но и автомобилей частных клиентов Porsche.

Автор этих строк удостоился привилегии провести в здании музея целую ночь в одиночестве. Ниже



представлен его очерк об этом предельно необычном опыте.

Порой наши действия могут показаться странноватыми другим людям, но когда у человека складываются особенно тесные взаимоотношения с машинами, окружающим следует делать некоторую скидку. И несмотря на это, нас всегда удивляет, когда кто-то позволяет нам зайти чуть дальше, чем другим, только из-за самого этого факта тесных взаимоотношений. По всей видимости, нас удивляет то, что существуют другие люди, другие автомобильные фанатики, которые понимают нас и, как следствие, готовы пойти на определенные уступки нашей одержимости.

Когда я впервые попытался объяснить менеджеру пресс-службы Музея Porsche, что очень хотел бы





более близкого знакомства с некоторыми моделями в музее, я столкнулся с рядом препятствий. «Что именно вы собираетесь с ними делать?» — спросила она у меня с некоторым беспокойством. «Все предельно просто, — сказал я. — Хочу только взять с собой спальный мешок и поспать внутри машины». «А с чего вдруг вам вообще захотелось таким заниматься?» — не унималась она.

Должен признать, что определенный смысл в ее словах был — действительно, зачем мне понадобилось проводить ночь в Музее Porsche в Штутгарте? По правде говоря, хорошего ответа на этот вопрос у меня не было. Нет, неправда. На самом деле ответ был, но он бы ей не понравился и, скорее всего, не смог бы убедить ее выдать мне требуемое разрешение, чтобы провести там ночь. Поэтому я начал что-то балаболить про глубоко интеллектуальный опыт тщательного изучения архитектуры музея и выставленных экспонатов, а также о чувственном аспекте исследования музейного пространства, которое, как я повествовал, можно в полной мере оценить лишь в атмосфере полной тишины и умиротворении абсолютного одиночества. Дамочка была по-прежнему настроена скептически, но все же выдала мне разрешение. Знаю, что она так до конца и не поняла, потому

Фото, стр. 24–25. Что поражает в этом здании, так это его громадные размеры. Даже когда число посетителей музея достигает пиковых значений, все равно складывается впечатление, что в музее остается еще уйма свободного пространства.

Фото, стр. 25. Посетители попадают в основное здание благодаря эскалатору, ведущему к центральному вестибюлю. Он дарит гостям минутку безмятежности, прежде чем они окунутся в суету и оживление выставочного пространства.

что оставила нас на пару с фотографом в одиночестве лишь очень поздним вечером.

Так чем же займется фанатик Porsche, когда в его распоряжении окажется целый музей, расположенный в роскошном здании площадью в 62 000 квадратных футов (5600 м2) работы австрийской архитектурной фирмы Delugan Meissl Associated Architects, обошедшийся компании в $138 млн (или 100 млн евро) и открывший свои двери для публики 31 января 2009 года? Ответ прост. Он будет восхищаться всем вокруг в полной тишине и покое. Ощущение, которое передается тебе, когда ты осматриваешь музей в одиночестве, избавленный от присутствия других посетителей, с шумом снующих вокруг тебя, совершенно иное в сравнении с обычным посещением. Чтобы полностью пройти экспозицию музея, требуется всего два часа. Даже если останавливаться у таблички каждого экспоната, чтобы прочитать справочную информацию. Этого времени хватит, чтобы поразиться или прийти в восторг от какой-то конкретной модели, например от прототипа 1987 года H50 или четырехдверной версии 928. Почему, ну почему они никогда не выпускали эту модель серийно? — задаюсь вопросом я. К счастью, есть и обратные примеры — модель C88 1994 года выпуска, еще один проект, нацеленный на китайский рынок, который так и не вышел на дороги, как и Type 915, версия 911-го 1970 года: она была на 35 см длиннее оригинала, что превращало величайший спортивный автомобиль последних 40 лет в четырехместный седан.

После двух часов, проведенных в такой обстановке, фанат классических автомобилей начинает исполнять такие вещи, которые «нормальным» людям кажутся напрочь безумными. Я вытягиваюсь на полу под машинами, чтобы восхититься структурой их выхлопных систем. Что же я узнаю? Старые модели Porsche работали на системах из прокатной стали. Скажу больше, меня не удовлетворили даже системы стандартных комплектаций, хотя на более современных моделях выхлоп становится уже более интересным. Настоящие сокровища скрываются в машинах, собранных под соревнования, особенно эпохи 1950-х и 1960-х. К примеру, 550 Spyder 1954 года выпуска шедеврален. Объем его 4-цилиндрового мотора составляет всего 1,5 литра, зато выхлопная система просто громадных размеров. Еще лучше модель 718 RS60 Spyder 1960 года. У нее тоже 4-цилиндровый двигатель, но объемом уже 1,6 литра и нешуточной мощностью в 160 лошадиных сил. Эта машина может похвастать победами в гонках Targa Florio и 12 часов Себринга. Именно она принесла Porsche первые значимые победы на автодромах США.





Фото, стр. 26–27. Здесь представлена вся история Porsche, и переднее место на центральном стенде отведено 356, недалеко от которой располагается легендарная гоночная модель, прозванная Sascha.

Фото, стр. 28–29. Музею Porsche всегда есть что предложить посетителям, ведь экспонаты постоянно ротируются, и в экспозиции появляются новые, особые элементы. Вверху слева, например, видно трактор разработки Porsche.


CLEVER
MARTINI
MARTINI
PORSCHE
Shell
DUNLOP
4
S-3024


LB ST 633
PORSCHE 356 AMERICA ROADSTER
266



Фото, стр. 30–31. Формула-1 еще в зародыше. Модель 804 1962 года — один из самых ценных экспонатов этого музея. Этот одноместный болид победил на французском Гран-при 1962-го.



Однако мой фаворит — другая машина. А именно 718, но в версии W-RS Spyder 1962 года с восьмицилиндровым движком объемом 2 литра. Его выхлопная система — настоящее произведение искусства. Она напоминает мне работы Жана Тенгели или, даже больше, Генри Мура. Должно быть, причина этого крылась в том, как мне удалось устроиться под маленькой «бабушкой» — такое нежное прозвище дали модели 718 W-RS за ее долгую (с 1961 по 1964-й) историю в гоночных соревнованиях, — чтобы украдкой взглянуть на ее «исподнее».

Теперь я могу безмятежно восхищаться и некоторыми другими старинными Porsche. Я взял с собой несколько исторических книг, ведь теперь мне доступна роскошь рассматривать то, о чем я читаю, в непосредственной близости.

Я начинаю с 550, модели 1954 года выпуска, если быть точным, которая стала первой спроектированной Porsche специально под соревнования. Я открываю одну из своих книг и читаю главу о Mille Miglia, на одном отрезке которой Ханс Херрманн, будучи за рулем именно этой самой машины, завел ее под опускающийся железнодорожный шлагбаум (или уже опустившийся — тут свидетельства очевидцев расходятся); и пилот, и автомобиль успешно прошмыгнули под препятствием без единой царапины.

А ведь есть еще 550 A Spyder 1956 года. Совершенно верно, та самая машина Джеймса Дина, на которой он ехал на автомобильное ралли, когда другой водитель пересек осевую линию его машины, и они столкнулись. Мне нравится и 356 B1600 GS Carrera GTL Abarth 1960 года, как и 356 B2000 GS Carrera GT 1963 года, прозванный «трехгранным шабером» за свою необычную форму. Это был последний Porsche с кузовом из алюминия.

Затем я перемещаюсь к 904 Carrera GTS, спроектированному Фердинандом Александром Порше. В 1964 году этот Porsche стал первым с кузовом, изготовленным из пластиковых материалов. Это была одна из самых красивых машин своего времени, как и ее «старшая сестра», 906 Carrera 6 1966 года, первая чистопородная гоночная модель Porsche с мотором объемом 2 литра, 210 силами и максимальной скоростью в 280 км/ч. Эта машина победила на юбилейной, 50-й Targa Florio.

Я мог бы продолжать и продолжать, но уже пора идти спать. Время далеко за полночь, и я уже закончил свои уроки истории и детальные осмотры выхлопных систем. Поэтому начинаю обходить пространство в поисках лучшего места для сна. Сначала я пробую местечко под 962 C 1987 года, на


8
MARTINI
MARTINI RACING
266
42



котором троица Штук/Белл/Хольберт одержала победу в Ле-Мане. Когда я говорю «под», я именно это и имею в виду, ведь 962 подвешен к потолку Музея Porsche. Его представили таким образом, чтобы подчеркнуть запредельный уровень прижимной силы, которую генерировал этот автомобиль.

Спустя недолгое время я начинаю нервничать, хотя и убежден, что в планировании расстановки своих экспонатов Porsche столь же скрупулезен, как и в проектировании своих автомобилей. Но, в конце концов, нет ведь никакой необходимости разлетаться на тысячи кусочков под весом машины, победившей в Ле-Мане, рухни она на меня во сне. Не очень комфортно мне и в компании более старых моделей: кроме того, ложиться под изумительный Carrera RS2.7 1973 года — слишком предсказуемо, не правда ли? Должен признать, машина поистине восхитительна. Кто знает, почему Porsche больше не выпускает такие модели? Маленькие, легкие, шумные и очень быстрые.

Теперь я готов это признать. Я с самого начала знал, рядом с какой машиной хочу заснуть. Моими любимыми Porsche всегда были 917-е, которые начиная с 1969 года уничтожали любых конкурентов на гоночных трассах, а после, в 1970-м, принесли Porsche первую победу в общем зачете Ле-Ман. Самая мощная версия этой машины, 917/30 1973 года выпуска, развивала максимум 1200 л. с.

Все выдающиеся машины и победители Ле-Мана 1970 и 1971 годов выставлены на всеобщее обозрение в музее. Самая красивая из них — машина 1970 года, окрашенная в красно-белые цвета и выступавшая под номером 23. Ханс Херрманн и Ричард Эттвуд тогда разорвали всех соперников, невзирая на проливной дождь.

А потом мой взгляд впервые падает на «нее». Это было неизбежно. Нам было суждено встретиться рано или поздно. Я знал, что она там будет. Нужно было только отыскать ее: любовь всей моей жизни. И вот, наконец, она предстала моим глазам: такая умиротворенная и такая уникально прекрасная. Маленький носик, длинные ноги и такие женственные, соблазнительные бедра. Несравненная. Это правда, что «лицом» она чересчур слащава, но стоит ей только посмотреть на меня своими четырьмя глазами, и я напрочь теряю голову.

Прозванная Der Truffeljäger («охотница за трюфелями» по-немецки), но также известная как «розовая свинья», эта модель 1971 года, официально названная 917/20, стала результатом усилий Porsche по сочетанию преимуществ длинных и «короткохвостных» купе.

Предположительно, идея необычной цветовой схемы, базировавшейся на схеме разделки свинины (на машине даже были написаны названия частей по аналогии с частями свиной туши), принадлежала

Фото, стр. 32. В числе некоторых постоянных экспонатов выставки — ветераны Targa Florio, места некоторых величайших гоночных триумфов Porsche.

Фото, стр. 33. Музейная коллекция 917-х абсолютно уникальна. Это единственное в мире место, где можно воочию наблюдать поступательную эволюцию этой модели.

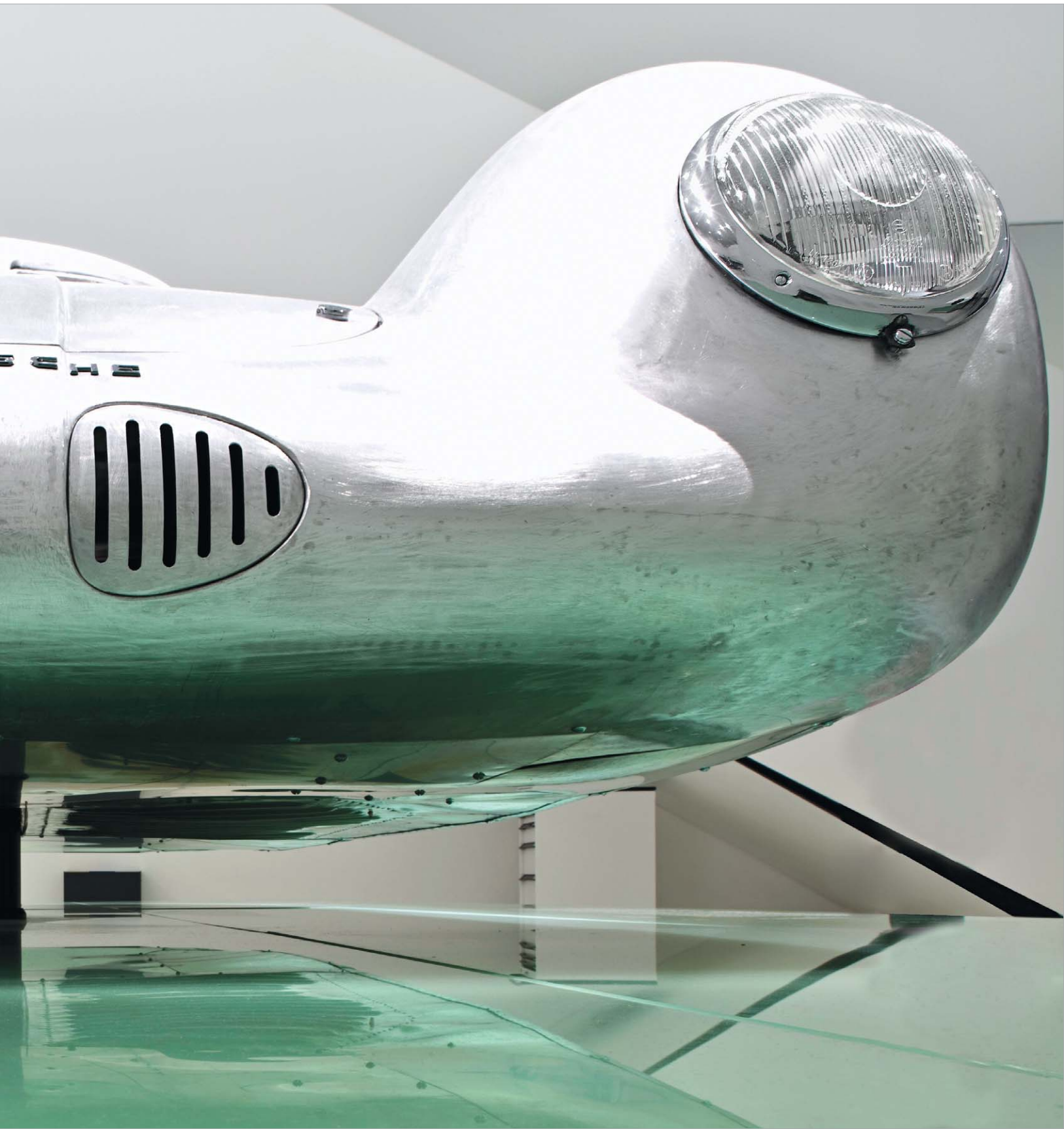
Анатолю Лапину. Впоследствии он станет главой дизайнерского отдела Porsche.

И вот я растянулся под машиной крест-накрест, чтобы беспрепятственно восхищаться 12-цилиндровым двигателем в 4,9 литра с примерно 600 лошадиными силами мощности, коих было достаточно для того, чтобы разогнать эту розовую свинку до скорости в 360 км/ч на прямой Ле-Мана. Также прозванная Dicke Berta («Толстуха Берта»), модель 917/20 — одна из немногих 917-х, не имеющая в своем активе больших побед в гонках; возможно, именно это делает «свинью» еще более прелестной. Машина, подобная этой, даже выставленная в музее, источает определенный аромат. Разумеется, ее топливный



бак пуст, но нос все равно способен учуять бензиновый шлейф. Почувствовать можно и запах масла, как и более стойкий запах резины. Быть может, все дело в том, что я буквально прилип ухом к правому заднему колесу «свиньи» — просто чтобы быть к ней поближе. Не могу быть уверен до конца, но вполне возможно, что во сне я пытался еще и приобнять ее.

Фото, стр. 34–35. Машина, сыгравшая ведущую роль в гонке Берлин — Рим 1939 года, вполне может считаться предтечей всех автомобилей, носивших имя Porsche. По этой причине она демонстрируется в самой просматриваемой части музейного комплекса.



Благодарности

Издательство выражает благодарность Музею Porsche в Штутгарте.

УДК 629.33(430)
ББК 39.335.52
Р91

Porsche: The Story of a German Legend
Peter Ruch

Рух, Питер.

Р91 Porsche. Не просто автомобиль / Питер Рух ; [перевод с английского А. А. Качалова]. — Москва : Эксмо, 2025. — 272 с.: цв. ил. — (Подарочные издания. Автомобили).

ISBN 978-5-04-223073-8

PORSCHE — это код скорости и силы, понятный без перевода. Каждая деталь здесь дышит инженерной точностью, а каждая линия кузова — вызов привычному.

PORSCHE — это не только автомобильный бренд, но и символ роскоши, элегантности и превосходства.

ISBN 978-5-04-223073-8

© WS White Star Publishers® is a registered trademark property of White Star s.r.l.
© 2014 White Star s.r.l. Piazzale Luigi Cadorna, 6 20123 Milan, Italy www.whitestar.it
© Качалов А.А, перевод на русский язык 2025
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2025