

ФЕРДИНАНД
ПОРШЕ

СЕКРЕТ УСПЕХА



Николай Яковлевич Надеждин
Фердинанд Порше
Серия «Секрет успеха (Астрель)»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5973131

*Николай Надеждин. Фердинанд Порше: Мир энциклопедий Аванта+, Астрель; Москва; 2011
ISBN 978-5-98986-443-0, 978-5-271-31353-0*

Аннотация

В книге представлена беллетризованная биография великого немецкого конструктора Фердинанда Порше-старшего, создавшего самый популярный автомобиль XX столетия «Фольксваген Жук». Изобретения Фердинанда Порше актуальны и сегодня. Любой современный автомобиль в той или иной степени последователь великих моделей Порше. Поэтому описание жизненного пути Инженера будет интересно любому человеку, для которого слово «автомобиль» не пустой звук, а секрет успеха Порше – пример для изучения и даже подражания. Биографические рассказы о Фердинанде Порше иллюстрированы редкими фотографиями, сделанными в разные периоды его жизни.

Содержание

Вступление	5
1. «Фердинанд Порше – мой отец»	6
2. Возвращение	7
3. Два Фердинанда	8
4. Маленькое чудо	10
5. Семья Порше	12
6. Начало	13
7. Свет в окне	14
8. Учеба	15
9. Господин Лонер	17
10. «То, чего до меня не было»	18
11. «Как эта штука передвигается?»	20
12. Первый триумф	21
13. Вся жизнь – гонка	23
14. Его судьба	24
15. Луиза	25
16. Новое назначение	26
17. Зарождение мечты	27
18. Сын Фердинанд	28
19. Первая машина Ферри	29
20. Только вперед!	30
21. Ничего лишнего	32
22. Красота скорости	34
23. Будущий диктатор Тито	35
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Николай Надеждин Фердинанд Порше



Вступление

По дорогам мира разъезжают роскошные стремительные автомобили «Порше-911». И мы невольно оборачиваемся, когда этот автомобиль пронесется мимо нас – настолько он красив и совершенен. Он создан Фердинандом «Ферри» Порше, сыном, учеником и соратником своего великого предка, Инженера с большой буквы Фердинанда Порше.

А еще мы каждый день видим на дорогах наших городов, в какой бы стране мы ни жили, маленькие юркие «фольксвагены» модели «Гольф». Это потомки того самого «народного автомобиля» (именно так переводится название «Фольсваген»), получившего запоминающееся имя «Жук». Эту машину создал Порше.

Более того, он придумал множество технических решений, которые применяются в современных автомобилях и будут применяться в машинах будущего. Убедительное доказательство – болиды «Формулы-1», построенные по принципам, разработанным Фердинандом Порше...

Технический гений был еще и заботливым, нежным отцом. Его судьба, в которой случались и головокружительные взлеты, и такие же стремительные падения, удивительна.

1. «Фердинанд Порше – мой отец»

В первый день августа 1947 года в Париже по одной из набережных Сены прогуливались два человека. Один постарше, одетый в полувоенный френч с пустыми петлицами и без погон. Второй значительно моложе, в спортивной куртке и легкомысленном кепи. Позади этой пары, в десятке шагов, следовали двое офицеров в штатском. В том, что это военные, не возникало ни малейшего сомнения – слишком уж нелепо выглядели они в гражданской одежде. Офицеры делали вид, что рассматривают окрестности и старательно отворачивались от прогуливающихся господ.

– Вы просите невозможного, – сказал господин во френче. – Я министр юстиции, но не французский суд.

– Согласие президента получено, – ответил его молодой спутник. – Слово только за вами.

Они остановились у парапета набережной. Сопровождающие их офицеры тут же достали из карманов газеты и уткнулись в них, делая вид, что увлечены чтением.

– Скажите, почему я должен выполнить вашу просьбу. Приведите хотя бы один веский аргумент.

– Я готов хорошо заплатить, – неуверенно ответил молодой человек.

– Заплатить? – улыбнулся пожилой господин. – И сколько же?

– Сто тысяч долларов. Это все, что у меня есть.

– Неубедительно. Продолжайте. Хотя, не скрою, в эти непростые времена деньги Франции пригодятся.

Молодой человек помолчал, а потом произнес:

– У меня только один веский аргумент. Фердинанд Порше – мой отец, мсье.



Фердинанд Порше

2. Возвращение

Двумя часами позже в конструкторское бюро компании «Ситроен» вошел человек в гражданском – один из офицеров личной охраны министра юстиции Франции. Дежурному охраннику он предъявил бумагу за подписью министра. Его немедленно проводили в кабинет главного конструктора.

– Пригласите мсье Порше, – сказал главный секретарше, пробежав глазами бумагу. – Впрочем, нет... Я сам к нему выйду.

В сопровождении офицера, на лице которого застыло безучастное, даже слегка сонное выражение, главный конструктор прошел в дальний конец зала, где за кульманами трудились десятки человек. За небольшой выгородкой у письменного стола сидел седой старик, куривший тонкую французскую сигаретку.

– Мсье Порше... Фердинанд, – сказал главный конструктор. – Я знал, что это рано или поздно случится. И, видит Бог, я желал этого всем сердцем. Хотя не могу представить, как мы будем работать без вас... Вот бумага о вашем освобождении.

– Ваш сын ждет внизу, – сообщил офицер в гражданском.

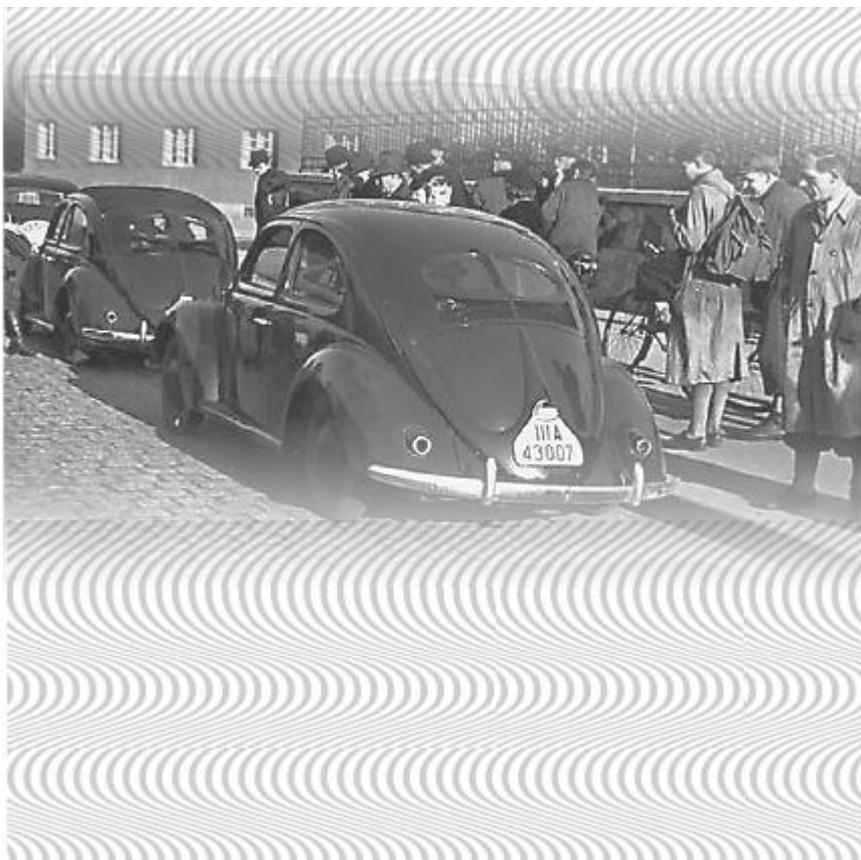
Фердинанд Порше на мгновение застыл. По его лицу пробежала и тут же исчезла грустная улыбка.

– Да, конечно. Всего доброго, Франсуа, – сказал он, пожав руку главному конструктору.

Он вышел на улицу. Посмотрел на солнце. Потом поискал взглядом вокруг. Возле старого армейского «рено» стоял он, его маленький Ферри – Фердинанд Порше-младший.

Они обнялись. И сын произнес:

– Все закончилось, отец. Ты свободен...



Первые «жуки». Германия. Конец 1930-х годов.

3. Два Фердинанда

Около года старый Порше жил во Франции, поскольку ему запрещалось покидать французскую оккупационную зону. А в конце лета 1948 года к нему снова приехал сын – чтобы наконец забрать отца домой.

Из вещей старый Порше взял только карандаши и исписанные тетради. Все прочее оставил – у него попросту не было ничего такого, что можно было бы взять с собой в новую жизнь.

Отец и сын сели в машину Ферри. Это был «мерседес» 1927 года из гаража Порше – все, что осталось от огромной коллекции экспериментальных машин конструктора.

– Что у нас есть? – спросил Порше сына.

– Ничего, – коротко ответил Ферри. – Только этот автомобиль, который сохранила Луиза.

– Как она?

– Боролась за нас. Именно ей мы обязаны своим освобождением, отец.

Фердинанд Порше улыбнулся и потрепал сына по голове.

– Все переживем, сынок...

На въезде на территорию Германии у них потребовали документы. Американский солдат просмотрел их паспорта и удивленно вскинул брови:

– Вы Фердинанд Порше, и вы – Фердинанд Порше? Близнецы-братья?

– Отец и сын, – ответил Ферри.



Отец и сын Порше.

Им было не до шуток. Оба не могли поверить, что свободны и едут домой.

– Уж не тот ли вы Фердинанд Порше, который... – начал американский солдат с улыбкой.

Ферри его прервал:

– Именно тот. Мы можем ехать?

– Куда направляетесь?

– В Ганновер. Потом в Штутгарт, – ответил Порше-старший.

– Нет, мы едем в Австрию. На родину... Когда они въехали на территорию Германии, отец спросил:

– Почему ты сказал, что мы едем в Австрию, сынок?

– Потому что завода в Вольфсбурге больше не существует.

4. Маленькое чудо

Они подъезжали к Штутгарту, когда отец вдруг беспокойно повернул голову.

– Ты видел? – взволнованно спросил он. – Ферри, ты это видел? Останови машину!

«Мерседес» грузно покачнулся, скрипя тормозами, и остановился на обочине автобана. Это была скоростная немецкая дорога, одна из построенных при Гитлере и почти не тронутая бомбежками.

Старик вышел из машины, опустил на подножку и закурил. Мимо него промчался серый автомобильчик. Потом еще один и еще. Порше провожал их взглядом.

Рядом с ним на подножку присел и сын. Он с некоторой тревогой наблюдал за отцом.

– Ты видишь? – проговорил наконец Фердинанд Порше-старший с некоторым усилением. – Это же наш КДФ. «Тип шестьдесят».

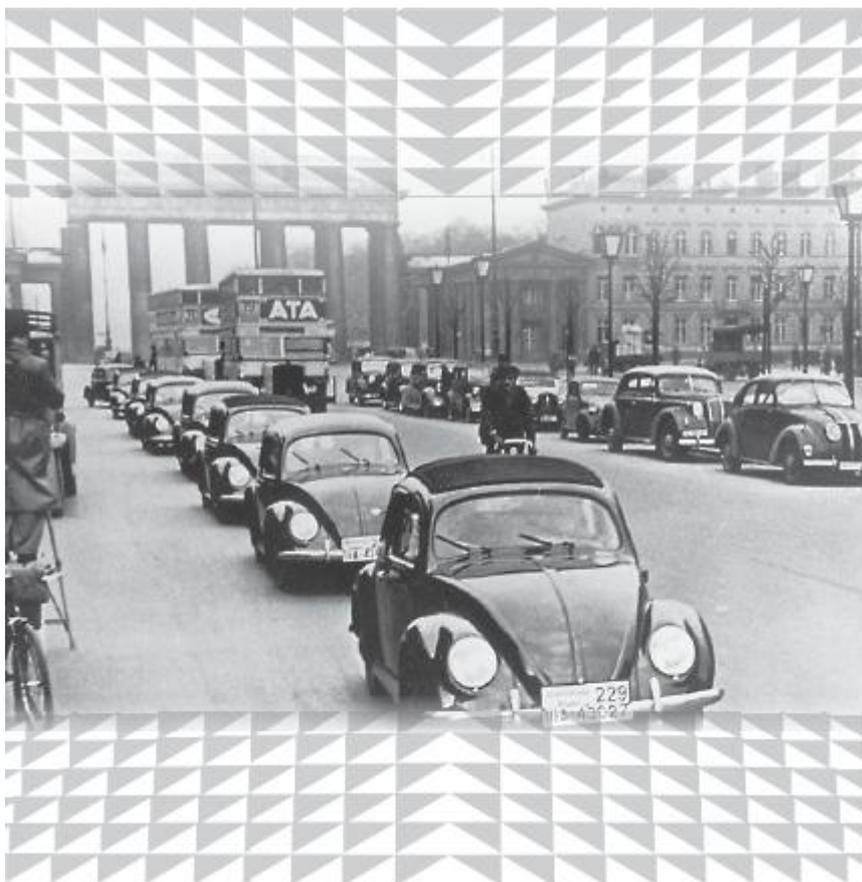
Сын помалкивал.

– Ферри, это наш маленький автомобиль. Я не ошибаюсь?

– Да, отец. Это он.

– Боже, их десятки!

– Их тысячи, отец.



После войны «Фольксваген» завоевал Европу.

Старый Порше заплакал.

– Почему ты сказал, что завода больше нет? – спросил Порше, когда справился со своей слабостью.

Ферри замялся.

– Почему, сынок? Я хочу посмотреть на конвейер.

– Нас могут не пустить, папа, – ответил Ферри. – Я наводил справки. Завод больше не нуждается в наших услугах.

– Но я же ничего у них не намерен просить. Хочу лишь посмотреть, как наша машинка выходит из заводских ворот. Только посмотреть!

Ферри Порше промолчал. Он не нашел в себе сил сказать отцу, что боится грубости новых хозяев завода. Отец этого не заслужил...

5. Семья Порше

Отец и сын все же побывали в Вольфсбурге на разрушенном бомбежкой заводе, который частично был восстановлен и уже выпускал автомобили – тот самый «Тип 60». Заехали в Штутгарт, в котором не бывали с 1944 года – после того, как авиация союзников уничтожила здание их конструкторского бюро.

Потом Порше отправились на родину, в Австрию. Здесь в небольшом городке Гмюнде в здании бывшей лесопилки располагалось их разоренное войной конструкторское бюро. От богатейшего архива документов, чертежей, расчетов осталась лишь жалкая часть. Гараж опустел. Из мастерской были вывезены самые ценные станки. Бюро Порше, по сути, снова превратилось в бездействующую лесопилку...

Но это была ерунда. Главное – уцелело все семейство Порше. Они снова собрались за общим столом в Гмюнде. Дочь Луиза, ее супруг Антон Пих. Жена Ферри – Доротея. Четверо внуков, не слезавшие с колен дедушки. И, конечно, Ферри – главный помощник и верный соратник отца.

В долгих разговорах постепенно выяснились детали освобождения самого Ферри и отца. Оказалось, что Антон вышел на свободу хлопотами Луизы. Сразу после этого он взялся за поиски заказа для Ферри от солидной компании. За несколько месяцев Ферри спроектировал и построил полноприводный гоночный автомобиль, взамен получив свободу и деньги. Весь гонорар за эту работу был потрачен на выкуп отца...



Порше с внуками.

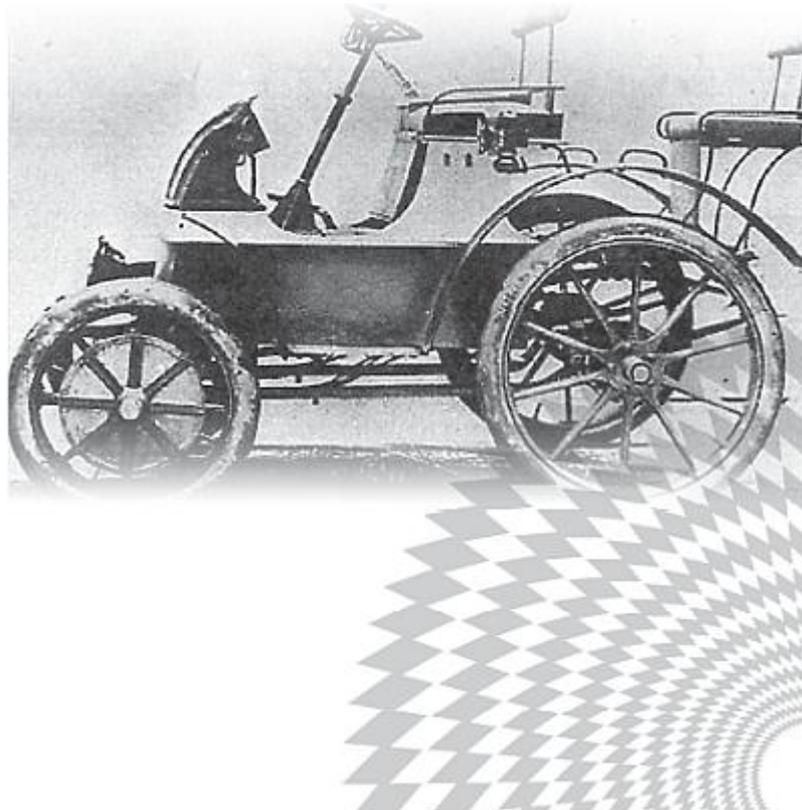
6. Начало

3 сентября 1875 года в Богемии, в городе Мафферсдорфе, который сегодня находится в Чехии и называется Вротиславице, в семье Антона Порше родился сын, названный Фердинандом. К слову, семья Порше не немецкого происхождения. Предки Антона Порше – славяне, а сама фамилия произошла от искаженного имени Борислав...

Так вот, Антон Порше слыл опытным мастером. Он занимался чеканкой по меди, перекрывал металлом крыши, сооружал металлические ворота и изгороди. Нельзя сказать, что Порше были богатыми людьми, но и не бедствовали. Пока отец пропадал в мастерской, мать Фердинанда занималась воспитанием сына. Женщина души не чаяла в неразговорчивом, сосредоточенном на своих мыслях мальчишке. Первые уроки грамоты преподавала будущему автоконструктору именно она.

Когда мальчику исполнилось 12 лет, отец стал брать его с собой в мастерскую. Нигде никогда не учившийся Ферди (так его называла матушка) безропотно помогал отцу. Работа была ему явно не по силам. Увлеченный своей профессией, Антон Порше, казалось, не замечал усталости маленького Ферди. А трудиться мальчишке приходилось по 12 часов кряду.

Впрочем, это не помешало подрастающему Фердинанду с головой погрузиться в премудрости техники. В те времена повсеместно витала идея всеобщей электрификации. В Мафферсдорфе был всего один дом, освещавшийся электрическими лампами, – ратуша. Ферди загорелся идеей соорудить собственную систему освещения.



Первый электромобиль Порше.

7. Свет в окне

Мастерская отца постепенно заполнялась медной проволокой, эбонитовыми банками с кислотой и дорогими электрическими лампами – Ферди тратил на свое увлечение все, что зарабатывал. Отец был крайне недоволен – лампочки стоили целое состояние. К тому же он не видел какого-либо смысла в опытах сына, считая их детским баловством.

Шел 1890 год. Однажды Антон Порше возвращался домой после тяжелого трудового дня. Работать пришлось ночь напролет, выполняя заказ городской управы. Летний день клонился к закату. Улицы городка погрузились в сумеречную мглу...

Неожиданно для себя самого Антон Порше остановился и в буквальном смысле остолбенел. Его скромный дом превратился... в храм! Крыльцо было охвачено волшебным сиянием. Окно прихожей светилось. Дверь распахнулась. На пороге стоял сын Фердинанд.

– Ну как? – сказал он. – Нравится?

– Что это... такое? – произнес отец, когда к нему вернулась способность говорить.

– Электрическое освещение. Аккумулятор, лампочки. На крыше сарая – ветряк с генератором. Сядет аккумулятор, его зарядит генератор, соединенный с ветряком, – бойко пояснил мальчик.

– Аккумулятор? Лампочки? – вяло переспросил отец. – Где это, покажи?

Сын повел отца в дровяной сарайчик за домом, где устроил себе тайную мальчишечью мастерскую. Он показал отцу свое техническое хозяйство.

И тут произошло нечто непредсказуемое...



Тот же электромобиль молодого Фердинанда Порше.

8. Учеба

Отец пришел... в ярость! Он со всей силы пнул ближайшую банку. Та раскололась. Дымящаяся жидкость вылилась на его ботинок.

– Боже, отец! – закричал Фердинанд. – Это же соляная кислота! В воду, быстрее ногу в воду!

Чертыхаясь и охая, Антон Порше выбежал на улицу и засунул распадающийся на части башмак в бочку с дождевой водой. До ноги кислота, к счастью, не добралась. Но ботинок оказался безнадежно испорченным.

На крики отца из дома выбежала матушка. Мужа она застала в нелепейшем положении – стоящим одной ногой в бочке и изрыгающим при этом чудовищно витиеватые ругательства в адрес сына...

Когда все улеглось, матушка вызволила отца из проклятой бочки, увела в дом и напоила горячим кофе. Потом сама села за стол и, подперев голову рукой, задумчиво сказала:

– Ну что ты ругаешься, Антон? Сынок-то у нас растет умный. Отдал бы ты его учиться.

– Вот еще, – проворчал отец. – И куда я его отдам? А кто работать будет?



В этой машине Порше попробовал мотор-колесо.

– Антон, ему пятнадцать лет. Ему давно пора в школу.

– Разве что в вечернюю? – ответил отец после некоторых раздумий.

Все же «изобретение» сына поразило его в самое сердце. Чего-чего, а этого он от Ферди никак не ожидал...

Четыре года Фердинанд Порше учился в общеобразовательной вечерней школе в соседнем городке Райхенберге (сегодня это чешский Либерец). В конце дня он добирался в Райхенберг на велосипеде, отработав перед этим в мастерской отца полную «взрослую» смену.

Учился он на «отлично». Учителя им гордились.

9. Господин Лонер

Фердинанду Порше исполнилось 19 лет, когда он, выпускник вечерней школы, покинул отцовский дом и перебрался в Вену. Домой он больше не вернулся. Для Ферди началась взрослая жизнь.

На вопрос матери, что он собирается делать в Вене, Фердинанд беззаботно ответил:
– Покорить весь мир.

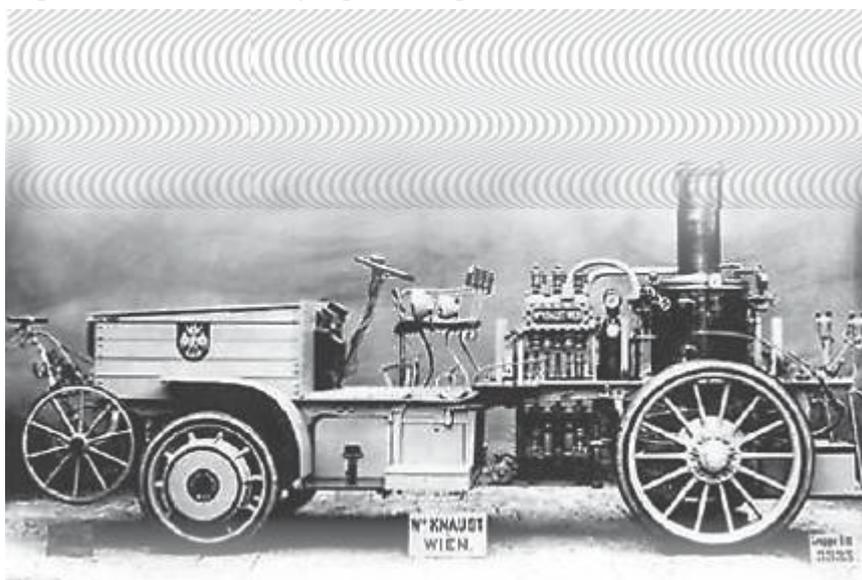
Он и не подозревал о том, что всего через шесть лет выполнит свое обещание.

Прибыв в столицу Австрии, Фердинанд на небольшие сбережения, заработанные в мастерской отца, снял тесную мансарду и принялся искать работу. Заглянул в одну мастерскую, в другую. Все как-то мелко, неинтересно, бедно. И он отправился туда, куда его не взяли бы даже при наличии университетского диплома, – на завод Лонера, выпускавший локомотивы. Почему именно сюда? Дело в том, что герр Лонер помимо паровозов выпускал еще и... электромобили. Да-да, небольшие моторные тележки, вызывавшие у венцев приступы смеха.

36-летний Людвиг Лонер, хороший инженер и человек прогрессивных взглядов, поначалу и сам рассмеялся, услышав слова юного Порше о том, что тот-де желает устроиться на его завод конструктором. А почему бы сразу не директором? Действительно, смешно....

Веселье улетучилось, когда Лонер взглянул на рекомендательные письма от городской управы Мафферсдорфа. После минутных размышлений он сказал:

– Именно вы мне и нужны, Фердинанд. Но дайте слово, что будете посещать курс технического университета. Это я вам устрою непременно.



Паровой автомобиль Лонера.

10. «То, чего до меня не было»

Первые четыре года Фердинанд Порше осваивал азы инженерного дела в Венском университете, посещая занятия как вольный слушатель, и работал в конструкторском бюро Лонера. Перед ним была поставлена непростая задача – сконструировать такой автомобиль на электрической тяге, который бы быстро передвигался и при этом хорошо продавался бы в Австрии.

Природные данные Фердинанда Порше раскрылись с первых же недель работы над новым проектом. Опытный образец удался на славу. Машина получилась компактной, быстрой – она могла передвигаться с неплохой для конца XIX века скоростью 40 километров в час, – но при этом тяжелой. Значительную часть веса машины составляли емкие свинцовые аккумуляторные батареи. Их запас хода был невелик – от одной зарядки автомобиль мог проехать около часа.

С точки зрения Лонера, это – несомненная удача. Он сам с удовольствием разъезжал на электромобиле Порше и замечал завистливые взгляды молодых обеспеченных венцев. А вот с точки зрения Фердинанда Порше, – сокрушительный провал. Час езды со скоростью 25 миль в час? И куда он мог уехать на этой машине?..



Та самая машина Порше.

Однажды в 1898 году Порше зашел в кабинет Лонера с ворохом чертежей под мышкой. – Людвиг, я придумал то, чего до меня никогда не было, – сказал Фердинанд Порше. Спустя два часа он вышел оттуда уже в должности главного конструктора компании.

11. «Как эта штука передвигается?»

В багаже молодого конструктора уже имелся удачный образец электромобиля. Но на этот раз он придумал нечто революционное и по тем временам совершенно невиданное. Во-первых, это был переднеприводный электромобиль, аналогов которого в мире еще не существовало (поскольку не был еще придуман шарнир равных угловых скоростей, позволяющий ведущим колесам поворачиваться вокруг вертикальной оси). Во-вторых, отсутствовала механическая трансмиссия, поскольку электромоторы – а их в машине Порше находилось два – встраивались в ступицы передних ведущих колес. Наконец, это был и не электромобиль вовсе, а... гибридный автомобиль! В машине стоял небольшой бензиновый двигатель, вращающий генератор. Генератор вырабатывал ток, который подзаряжал аккумулятор. А тот в свою очередь питал силовые электродвигатели.

Так была изобретена гибридная силовая установка, состоящая из двигателя внутреннего сгорания, аккумуляторов и электродвигателей. В наши дни это изобретение актуально как никогда ранее, поскольку решает проблему загрязнения окружающей среды выхлопными газами (бензиновый двигатель, работающий на постоянных оборотах, выделяет минимально возможное количество продуктов горения топлива). И гений Фердинанда Порше снова востребован – даже спустя много лет после смерти конструктора.

Впервые увидев машину на стапеле сборочного цеха, Людвиг Лонер воскликнул:
– Фердинанд, как эта штука передвигается? У нее же нет приводной цепи!



Мотор-колесо и передний привод.

12. Первый триумф

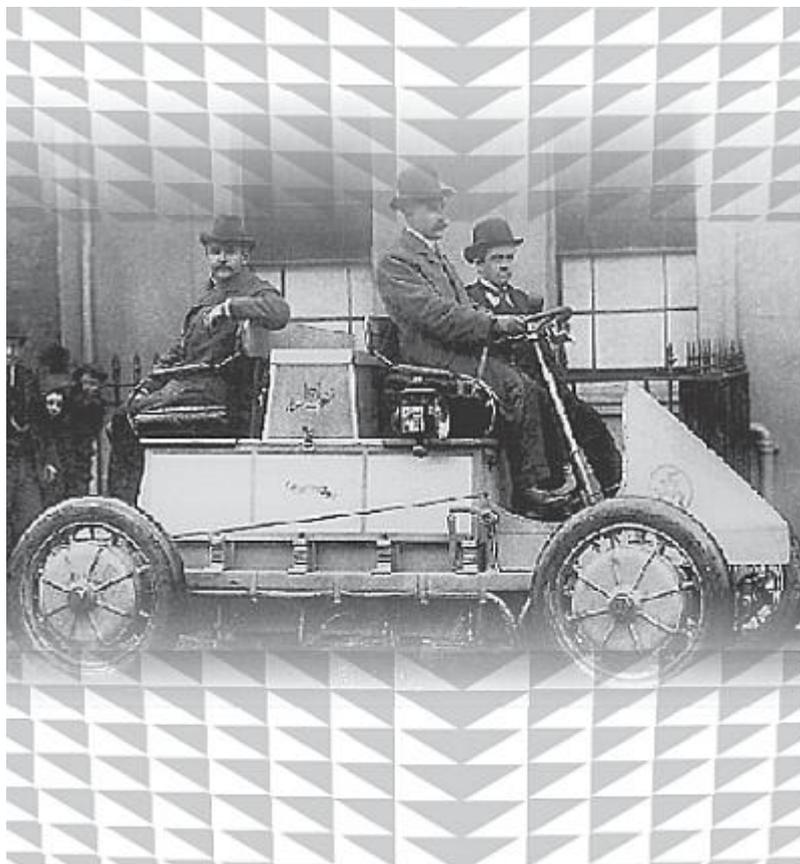
Летом 1900 года Париж переживал необычайный наплыв гостей из 35 стран мира. Открывалась грандиозная Всемирная выставка, ставшая событием планетарного масштаба.

В составе делегации от Австро-Венгерской империи был и Людвиг Лонер со своим гибридным автомобилем. Именно эта машина вызвала особый ажиотаж. Представляя автомобиль, Лонер объявил:

– Эта машина создана вот этим молодым человеком, – и указал на смущенного вниманием прессы Фердинанда Порше.

– Поверьте, господа, вы о нем еще услышите, – добавил Лонер.

И он оказался провидцем. Машина «Лонер-Порше» взяла Гран-при Парижской выставки. Французские, австрийские и немецкие журналисты наперебой брали у Порше интервью. Тот поначалу стеснялся, но вскоре освоился с ролью звезды. Отвечал коротко, по делу, но с легкой иронией. Фердинанду нравился вкус успеха. Однако при этом он понимал – главная работа еще впереди. У него была хорошая, но пока всего лишь одна машина.



«Лонер-Порше». 1900 год.

В тех первых интервью уже наметились независимость суждений и бескомпромиссность 25-летнего конструктора, которые с годами будут восприниматься окружающими как неуживчивость и даже сварливость. Однако Порше был с головой погружен в любимую работу. И расспросы о личной жизни считал пустой тратой времени. Поэтому на подобные вопросы отвечал резко.

На выставке во время демонстрации автомобиля кто-то спросил:

– А насколько быстр ваш автомобиль, мсье Порше?

И Порше уверенно ответил:

– Самый быстрый в мире. Скоро сможете убедиться сами.

13. Вся жизнь – гонка

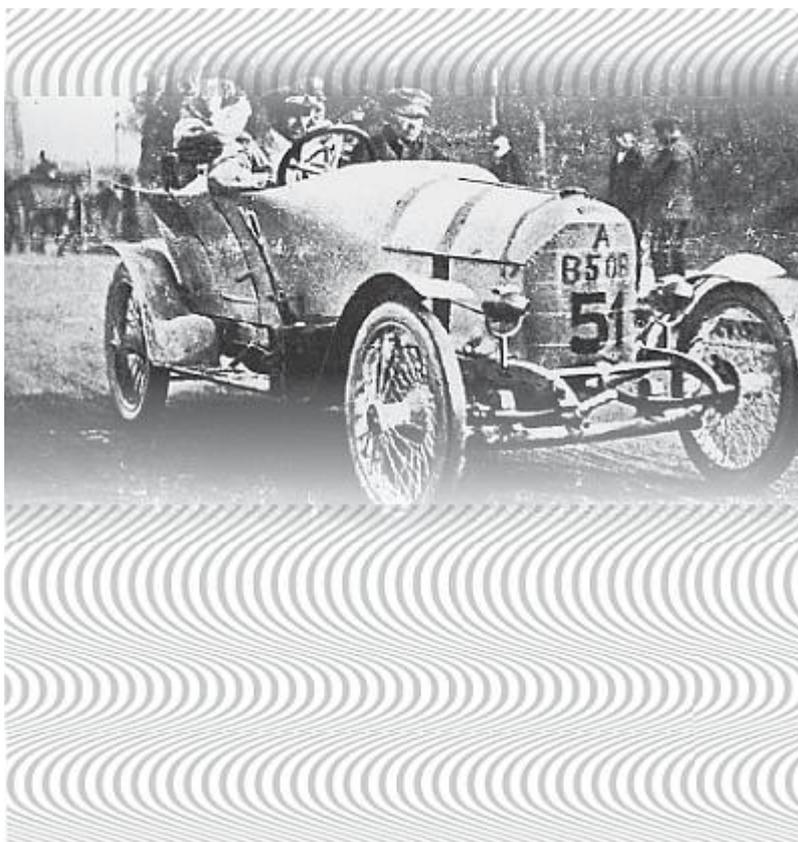
В том же 1900 году Порше увлекся автогонками. Понять его несложно – молодой амбициозный человек всеми силами стремился доказать преимущества своего автомобиля над разработками конкурентов. А что может быть убедительнее победы в автогонках?

К слову, автогонки до сих пор остаются своеобразным соревнованием технологий и марок в борьбе за покупателя серийных машин. Особенно это касается новых, не отработанных десятилетиями технических решений, каковым была и гибридная конструкция Порше.

Осенью 1900 года 25-летний конструктор выводит свой «Лонер-Порше» на гоночный трек. Машина для того времени действительно революционна. В передних ступицах два встроенных электродвигателя мощностью 2,5 лошадиной силы каждый. Тормозами оборудованы все четыре колеса (до той поры тормозами оснащали только задние колеса). Машина приемиста, тяговита и способна развивать неплохую скорость.

Извилистый трек, проложенный по холмистой, изобилующей подъемами и спусками местности, длиной 6 миль Порше преодолел за четверть часа. Средняя скорость – 40 километров в час. Это был мировой рекорд, продержавшийся, впрочем, совсем недолго...

Именно в ходе этого испытания Порше почувствовал вкус к автомобильным гонкам. Три последующих десятилетия он будет постоянно возвращаться к конструированию гоночных машин. Более того, он будет сам принимать участие в заездах. Автогонки станут его любовью на всю жизнь.



Один из гоночных автомобилей Порше. Начало XX века.

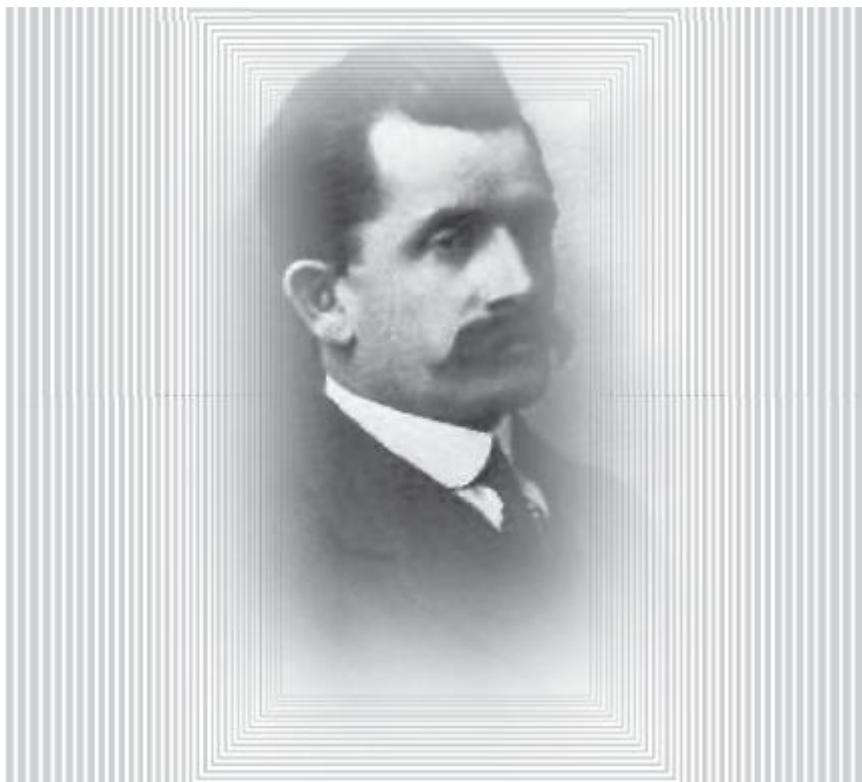
14. Его судьба

После успеха на Парижской выставке Людвиг Лонер предоставляет Порше полную свободу действий. Требование лишь одно – сконструировать такой автомобиль, который вывел бы предприятие на новый уровень. И Порше работает как одержимый. Он бесконечно совершенствует гибридную машину, создает новые проекты. Попутно конструирует бензиновые двигатели самого разного назначения – для локомотивов, тягачей, автомобилей и даже мотоциклов. Порше полон планов, хотя не оставляет давнюю мечту создать дружную семью – тот самый тыл, необходимый любому человеку...

В начале 1904 года молодой, но уже известный в автомобильном мире Фердинанд Порше встретил любовь всей жизни. Это была юная девушка по имени Алоизия Йоханна Каес. Почти сразу же они поженились. А 29 августа 1904 года в семье Порше появился первый ребенок – дочь Луиза.

Мы не много знаем об отношениях Фердинанда Порше и Алоизии Каес. Уже будучи всемирно известным конструктором, Порше никого не пускал в свою личную жизнь. Он считал себя человеком не публичным и уж точно – не «звездой». Потому и не отвечал на вопросы журналистов о семье.

Одно мы знаем точно: Порше был женат лишь однажды. И до конца дней остался верен своей рано умершей супруге. Ее не стало в 1920 году, когда Порше исполнилось 45. Дальнейшую жизнь он посвятил работе и детям – дочери Луизе и сыну Фердинанду, появившемуся на свет через пять лет после сестры.



Молодой Фердинанд Порше.

15. Луиза

Дочь Фердинанда Порше сыграла огромную роль в становлении семейного дела, особенно после смерти матери. По сути, она заняла ее место хранительницы семейного очага. Нет, она не стала выдающимся конструктором. Но именно ее брак с талантливым юристом Антоном Пихом открыл новую эпоху в истории компании Фердинанда Порше.

Поначалу Луиза никак не участвовала в делах отца. Напротив, старалась не мешать, не лезть со своими советами. Со временем она занялась конторской и организационной работой на семейном предприятии.

Но когда грянула беда и во французских тюрьмах оказались и ее младший брат, и муж, и отец, Луиза ринулась их спасать. Она обивала пороги чиновничьих кабинетов, просила, убеждала, умоляла. Добивалась приема у французских властей. И в конце концов достигла цели.

Сначала на свободу вышел ее брат. А потом совместными усилиями они вытащили из заключения Антона Пиха и Фердинанда Порше-старшего.

После войны Антон Пих занял пост президента компании Порше и остался в ее истории как талантливый руководитель и умелый организатор. Но это было много позже...



Три Фердинанда. Снимок сделан незадолго до кончины Порше-старшего.

А до тех пор Луиза успела стать матерью четверых детей. В 1929 году на свет появился их с Антоном первенец – Эрнст. В 1932 году родилась дочь – малышка Луиза, в 1937 году – еще один Фердинанд в семье Порше-Пихов, и, наконец, в 1942 году – Ханс Мишель Пих.

16. Новое назначение

Одним из главных жизненных принципов Фердинанда Порше была простая формула: «Честный кропотливый труд всегда принесет результат». Вскоре у Порше появилась возможность убедиться в справедливости этой истины.

Компания Людвиг Лонера занимала скромное место в ряду молодых автомобильных фирм. Масштабы производства были невелики, поэтому и капитал, который Лонер мог направить на перспективные разработки, оказался слишком мал. Амбиции же Фердинанда Порше простирались много дальше небольшой венской фирмы по производству электромобилей.

В 1906 году Порше получил лестное предложение от австрийского отделения компании «Даймлер». Фирма называлась «Аустро-Даймлер» и занималась продажей автомобилей немецкого производства. В Австрии разрабатывались дорогие модели штучного производства, рассчитанные на богатых заказчиков. Не будем забывать, что автомобиль в начале XX века являлся предметом роскоши, а не средством передвижения. Порше был приглашен на должность технического директора и главного конструктора австрийского филиала «Даймлера».

Только за первые четыре года Порше, получивший так нужные ему власть и материальные ресурсы, сконструировал целый ряд великолепных машин высшего класса, ставших признанной классикой мирового автомобилестроения. Это были модели марки «Принц-Генрих», гоночная машина «Саша» и две серии спортивных автомобилей – ADM и ADR.



Спортивная машина «Даймлер» конструкции Фердинанда Порше.

17. Зарождение мечты

Работа над престижными, дорогими моделями легковых и гоночных автомобилей позволила Фердинанду Порше заработать репутацию выдающегося автоконструктора мирового класса и совершить целый ряд важных технических открытий. В частности, на первых гоночных «аустро-даймлерах» Порше отработал технологию нагнетателей-компрессоров, резко повышающих мощность двигателя при открытии дроссельной заслонки. Изобретением Порше стал механизм компрессора: нагнетателем воздуха был сам двигатель. Чем выше обороты коленчатого вала, тем больше давление, создаваемое лопатками нагнетателя. Тем выше мощность, а с ней растут обороты, давление – и так далее вплоть до достижения двигателем максимально возможной мощности.

Порше увлеченно занимался разработкой гоночных болидов – благо, в деньгах его не ограничивали. Эту свободу он обрел во многом благодаря собственному характеру. Порше был неуживчив, категоричен, не считался с авторитетами, когда разговор касался дела. Хозяева его даже немного побаивались, понимая, чем обязаны его таланту.

Но вот какая произошла штука. Разрабатывая машины для нуворишей, Порше вдруг задумался: как было бы неплохо, если бы машина стала доступна любому человеку. Самому обыкновенному, с небольшим или, скажем так, средним доходом. Чтобы автомобиль сделался в полном смысле семейным средством передвижения, а не забавой для богатых бездельников.

В рабочих тетрадях Порше появляются первые наброски народного автомобиля. Пока еще только весьма приблизительные.



Один из ранних прототипов «Жука».

18. Сын Фердинанд

19 сентября 1909 года, спустя пять лет после рождения дочери Луизы, в семье Порше произошло пополнение. На свет появился сын, которого решили назвать Фердинандом. Такова была традиция этой семьи – многие ее члены носили имена предков.

Так уж устроена жизнь, что дочери в раннем детстве больше тянутся к отцу, а сыновья – к матери. Но в семье Порше все оказалось иначе. Маленький Фердинанд с ранних лет боготворил отца. Возможно, привычным в человеческом сообществе детским комплексам просто не было времени развиваться – отец сутками пропадал на работе. А часто и вовсе жил в других городах, переходя из одного филиала компании, где работал, в другой (а то и меняя сами компании). До 1923 года Фердинанд Порше был редким гостем в собственной семье. И только спустя три года после смерти Алоизии отец и дети поселились в одном городе и в одном доме, чтобы никогда больше не разъезжаться слишком далеко друг от друга...

Отец души не чаял в маленьком Фердинанде. Поначалу мальчика называли Ферди – как когда-то его отца. Но гувернантке, воспитывавшей юного наследника Порше, больше нравилось прозвище Ферри, хотя оно было уменьшительным от другого имени – Франц. И в солидном возрасте, когда Фердинанд-младший занял место покойного отца, его называли не иначе, как Фердинанд «Ферри» Порше.



Отец, сын и первый спортивный «Порше».

19. Первая машина Ферри

Старая, проверенная веками истина – на детях талантливых отцов природа отдыхает. В случае с семьей Порше природа... лишь разогналась. Ферри ни в чем не уступал гениальному отцу. Наоборот, он стал не просто помощником и соратником, но другом, великолепным сотрудником и в полной мере продолжателем дела великого родителя.

О таланте мальчика говорит такой факт. Дети Порше никогда не испытывали нужды. Отец очень хорошо зарабатывал и старался ни в чем не отказывать ни жене, ни детям. Собственно, финансовыми вопросами семьи Порше не занимался – семейным бюджетом распорядилась Алоизия, приобретая то, что считала необходимым (включая, между прочим, и сам дом, который обустроивала по своему разумению). Но когда подросший Ферри запросил у мамы дорогую игрушку, Алоизия отправила его к отцу. Да не просто к отдыхающему после напряженного трудового дня папе, а к главному конструктору Фердинанду Порше – в его личный производственный кабинет.

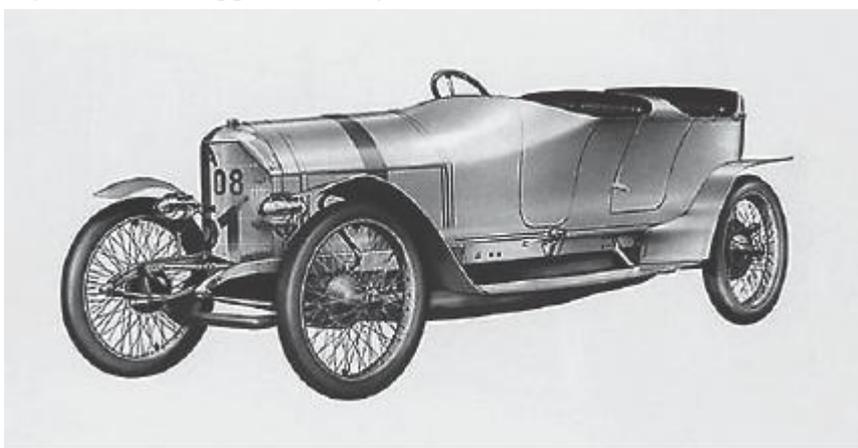
Мальчишка тут же собрался и отправился на завод. Отец, увидев на пороге конструкторского бюро Ферри, удивился. Спросил в чем дело.

– Папа, – осторожно начал Ферри, – я хочу автомобиль. Знаешь, такой маленький, для детей. Но чтобы с настоящим мотором.

Как поступил отец? Подвел 12-летнего мальчишку к кульману, вручил готовальню и сказал:

– Хочешь машину – создай ее сам. А я тебе помогу.

И что вы думаете? У Ферри все получилось!



Одна из ранних гоночных машин Порше-старшего.

20. Только вперед!

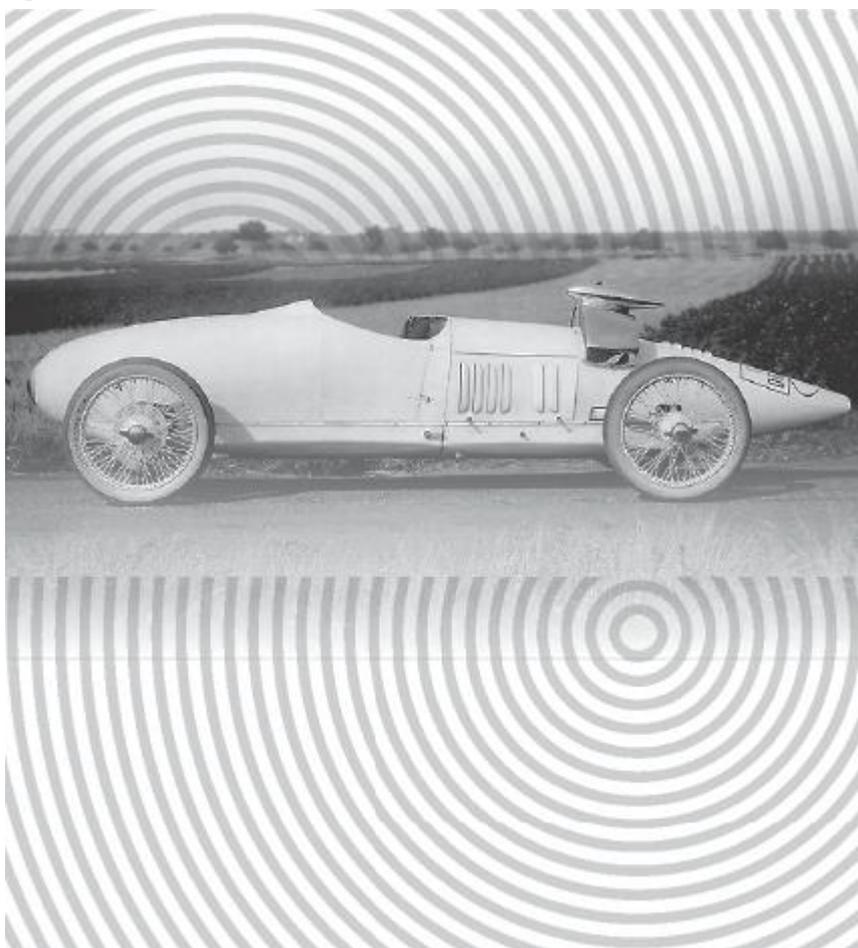
К 1910 году Фердинанд Порше – уже не только признанный мастер в области автомобилестроения, но еще и выдающийся спортсмен, входивший в десятку самых выдающихся, самых прославленных автогонщиков Европы.

Именно в эти годы, вплоть до начала Первой мировой войны, в Фердинанде Порше во всю мощь проявится еще одна характерная черта – азарт. В нем уживались усидчивость, сосредоточенность, терпение и стремление к успеху, воля к победе, целеустремленность; необыкновенное трудолюбие, жажда познания, способность предвидения и азарт игрока, авантюрная жилка, бесшабашность; неразговорчивость, почти угрюмость и тонкий юмор, самоирония.

Поразительное было время, когда изобретатели и строили, и испытывали собственные творения. Нужно ли говорить, что кабинетный работник, «бумажный творец» Фердинанд Порше являлся и заядлым автомобилистом.

Выдавался свободный час – Порше отправлялся в гараж, брал в руки гаечные ключи и возился с новой машиной. А если позволяла погода, то выводил машину из гаража и мчался на тренировочный трек, где отработывал до автоматизма навыки скоростного вождения собственных машин.

В гонках он не всегда приходил к финишу первым – ему довелось соревноваться с очень талантливыми профессиональными гонщиками. Но в числе призеров в те годы были его машины. Первые три места неизменно оставались за «аустро-даймлерами» конструкции Фердинанда Порше.



Гоночный «Аустро-Даймлер» Порше.

21. Ничего лишнего

Работа в «Аустро-Даймлер», а позже и в «Даймлер-Бенц» позволила Порше создать основные принципы конструирования гоночных болидов, остающиеся неизменными до сих пор. В современных машинах «Формулы-1», участвующих в мировых гонках, можно без особого труда обнаружить все основные разработки, воплощенные Порше почти 100 лет назад.

Любой гоночный автомобиль должен быть предельно лаконичным. В «аустро-даймлерах» и гоночных «мерседесах» Порше нет ни одной лишней детали, ни одного украшения, которое бы не несло важной функциональной нагрузки.

Особенно показательны машины «Мерседес» моделей S и K, созданные Порше в 1923 году в Штутгарте, в главном офисе компании «Даймлер». Автомобили моделей SS и SSK оказались настолько удачны, что до сих пор вызывают восхищение посетителей выставок антикварных машин. Более того, эти модели считаются лучшими автомобилями «всех времен и народов».

Что отличает эти машины от прочих болидов 1920-х годов? Очень маленький, можно сказать, минималистский кузов. Мощная прочная рама, выполненная из ажурных балок (лонжероны рамы просверлены для их облегчения). Большая часть машины – огромный двигатель. Получается этакий локомотив на пневматических шинах. Диски колес оснащены спицами опять же для максимального облегчения при максимальной жесткости. Двигатель оборудован сильным компрессором, увеличивающим мощность при разгоне.



«Mercedes SS».

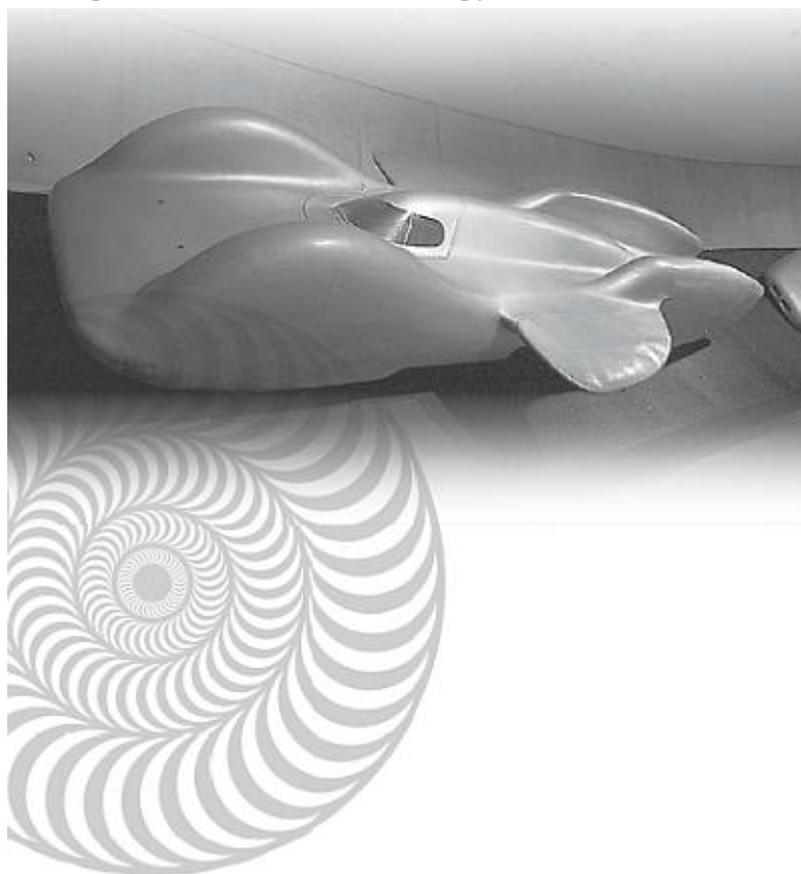
По словам Порше, гоночный автомобиль в идеале должен быть сконструирован таким образом, чтобы при достижении финиша он развалился на части...

22. Красота скорости

Еще одно характерное качество гоночных автомобилей Порше – удивительная красота и гармоничность форм. Большие колеса болидов SS не кажутся гипертрофированными, хотя на деле они огромны. Громоздкий двигатель немалого и по нынешним меркам рабочего объема (позже Порше на основе этих моторов создаст авиационные и даже танковые двигатели) не выглядит гигантским (речь, правда, не о машинах серии S, где применялись двухлитровые моторы). Все подчинено одной цели – рекорду скорости. А скоростная машина не может быть тяжелой.

В автомобилях Порше появляются алюминиевые блоки цилиндров, газораспределительные валы с отдельным приводом, короткие клапаны, выверенные каналы газораспределения. Удивительно, как конструктор, не обладавший современным инструментарием, компьютерами и сверхточными измерительными приборами, создавал столь совершенные механизмы. Достаточно сказать, что личный рекорд скорости Порше – не его самого как водителя-гонщика, а созданной им гоночной машины «Ауто-Унион» – составил... 436 километров в час!

Болиды Порше очень красивы. Приземистые, стремительные, мощные. Говорят, мастер специально устраивал сеансы прослушивания звука работающего мотора, прежде чем выпустить новый автомобиль из ворот сборочного цеха. Басовитый звук двигателя был для него еще одной мерой оценки собственного труда.



Тот загадочный «Ауто-Унион».

23. Будущий диктатор Тито

В 1910 году с Фердинандом Порше произошел любопытный случай. Он вышел на гоночный трек в составе команды из трех «аустро-даймлеров» собственной конструкции. Одну машину пилотировал он, две другие – опытные профессиональные гонщики.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.