

PORSCHE






PORSCHE

П И Т Е Р Р У Х

PORSCHE

НЕ ПРОСТО АВТОМОБИЛЬ



 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва





Carrera GT

SEP California 2007







Shell

Shell

Shell

MAR
RACING

2

MAR
RACING
PORSE



MARTINI
-TEAM Shell

2

MARTINI
-TEAM

PORSCHE

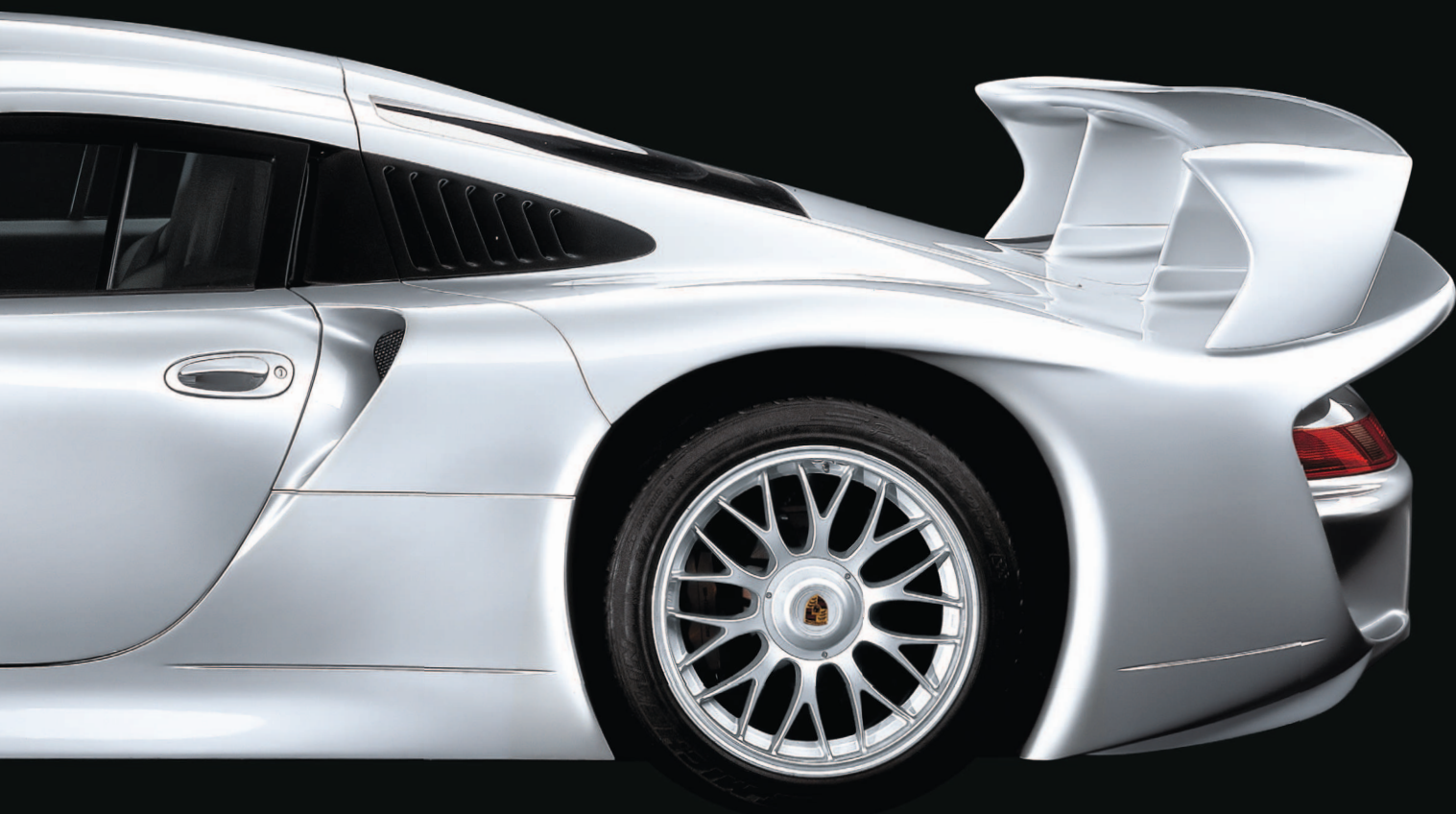
Shell

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	14	Porsche 911. Начало	98
Ночь в музее	44	Porsche 914.....	108
Фердинанд Порше	36	Porsche 924.....	112
Первые гонки	44	Porsche 944.....	116
Porsche в Ле-Мане	58	Porsche 968.....	118
Превосходство в гонках	70	Porsche 911 Turbo	120
Porsche 356.....	82	Porsche 911. Эволюция.....	134
		Porsche 928.....	146
		Porsche 959.....	152



Porsche 911–964	156	Porsche Cayman	230
Porsche 911–993	164	Porsche Panamera	242
Porsche GT2.....	172	Porsche 911–991	250
Porsche Boxster.....	178	Porsche 91B Spyder	258
Porsche 911–996	194	Porsche Macan	262
Porsche GT3.....	200	Биография автора	268
Porsche Cayenne.....	212	Источники иллюстраций	268
Porsche Carrera GT	218	Благодарности	270
Porsche 911–997	224		



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 наброски 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 сопостави-

мых 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 похвастаться 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.