

PORSCHE

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

УДК 629.371(430)

ББК 39.335.6

П60

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:

Aerovista Luchtfotografie, Alexandre Prevot, areyouben, Art Konovalov, betto rodrigues, David Shao, Dmitry Eagle Orlov, Fedor Selivanov, FotoWooj, Frederic Legrand — COMEO, Gertan, Grzegorz Czapski, Itsanan, josefkubes, JoshBryan, Just dance, Kittyfly, letspicisit, MatthieuCattin, Natali Glado, NatalyaBond, Octavian Lazar, Oleg Golovnev, OleksSH, Sergey Kohl, smpoly, trabantos, VanderWolf Images, Viktoria Kytt / Shutterstock / FOTODOM;
Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;
Heritage Images, Granger / DIOMEDIA;
MAX EAREY, philipus, ART Collection, VDWI Automotive, Mark Andrews / Legion-media

П60 **Porsche** : история легендарного производителя / автор текста М. В. Вершинин. — Москва : Эксмо, 2026. — 240 с. : цв. ил. — (Культовые автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-221767-8

PORSCHE — это икона инженерной мысли, стиля и скорости. Иллюстрированное издание наполнено редкими фотографиями, техническими инсайтами и вдохновляющими историями, которые делают Porsche не просто маркой, а культурным явлением.

Идеальный выбор для поклонников Porsche, ценителей классического дизайна, автоспорта и всех, кто мечтает прикоснуться к легенде автомобильного мира.

УДК 629.371(430)

ББК 39.335.6

ISBN 978-5-04-221767-8

© Вершинин М.В., текст, 2025

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026



ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	7
Глава 1. Порше на пути к Porsche	11
Глава 2. Porsche как автопроизводитель	55
Глава 3. Легендарный 911	69
Глава 4. Не только 911	111
Глава 5. Porsche в автоспорте.	177
Послесловие	238





ПРЕДИСЛОВИЕ

6 апреля 1950 года в Штутгарте началось производство автомобилей Porsche: первым автомобилем марки, собранным в Германии, стал спорткар Porsche 356. С тех пор город Цуффенхаузен неразрывно связан со спортивными автомобилями бренда. С 1964 года на заводе в Цуффенхаузене выпускается культовый Porsche 911, к которому впоследствии присоединились семейство моделей Porsche 718 и первый серийный электромобиль марки Porsche Taycan.

Компания Porsche начала свою деятельность в Цуффенхаузене в 1938 году как конструкторское бюро, а производство собственных автомобилей под маркой Porsche стартовало только после Второй мировой войны. После возвращения в Швабию завод Porsche был занят союзными войсками — фактический офис конструкторского бюро располагался в бараче на Швибердингерштрассе, а для производства и сборки двигателей компания арендовала помещения на заводе Reutter, через дорогу. Взамен ателье получило заказ на сборку автомобилей с кузовами, которые до 1953 года выпускались на другом предприятии Reutter, на Аугустенштрассе, в западной части Штутгарта.

Поскольку передача завода Porsche была отложена военной администрацией США, компания поручила известному штутгартскому архитектору Рольфу Гутброду спроектировать для нее новое здание. Этот сборочный цех, построенный на участке, проданном Porsche компанией Reutter, был введен в эксплуатацию в 1952 году,

Слева

Классический спорткар Porsche в заводском музее

а к 1954 году расширился. В конце 1955 года Porsche смогла вернуться в собственное здание в Цуффенхаузене. На исторической площадке разместились отдел дизайна, сотрудники коммерческого отдела, ремонтная мастерская для корпоративных и клиентских машин, а также отдел испытаний и разработок гоночных автомобилей. Производство машин, отделы продаж и запасных частей остались на новом заводе. В 1960 году была запущена площадка по выпуску двигателей, а 1 декабря 1963 года Porsche приобрела кузовной цех Reutter и его наработки, а также наняла на работу примерно 1000 сотрудников завода, что почти удвоило ее рабочую силу. Reutter сохранила независимость в бизнесе по производству сидений — автомобильные кресла Recaro выпускало подразделение именно этой компании; в 2024 году компания Recaro обанкротилась и была продана итальянской Prota Group.

Еще в 1950-х Porsche в Цуффенхаузене практиковала производственный принцип, который применяется компанией и сегодня: гибкое производство различных вариантов модели на общей конвейерной линии. Купе, кабриолеты, родстеры и спидстеры Porsche 356 производились параллельно и дорабатывались по отдельности. Даже сегодня все модели и варианты 911 — от Carrera до топовых моделей GT и автомобилей Cup — выпускаются на одной производственной линии. В 1960-х производство расширили — построили новые здания, а в 1969 году появился многоэтажный сборочный цех; выпуск двигателей же передали на аутсорсинг. В 1973 году в Porsche работало около 4000 сотрудников, а к концу 1980-х на трех площадках — производство в Цуффенхаузене, научно-исследовательский центр в Вайссахе и офисы в Людвигсбурге — было занято более 8000 сотрудников. В течение следующих нескольких десятилетий площадка в Цуффенхаузене постепенно расширялась благодаря растущим показателям производства. В 1970–1980-х на заводе наряду с Porsche 911 производились модели с передним расположением двигателя, такие как Porsche 928, Porsche 944 и Porsche 968.

В 1980-х производство кузовов в Цуффенхаузене снова достигло пределов своих возможностей — растущий спрос на спортивные автомобили потребовал расширения производственных мощностей, так что в 1988 году был построен новый завод. Одним

из символов предприятия стал конвейерный мост, который с тех пор перевозит изготовленные кузова автомобилей по оживленной Швибердингерштрассе на высоте около 35 метров прямо на линию окончательной сборки на заводе через дорогу. В 2019 году перед запуском в серию электромобиля Porsche Taycan были построены новые кузовной и окрасочный цехи, а также современное сборочное здание с модульной линейной структурой и второй конвейерный мост для эффективной интеграции новой производственной логистической схемы с имеющимися мощностями.

Цуффенхаузен — место, где Porsche сочетает традиции с передовыми производственными технологиями для выпуска Porsche 911, Porsche 718 и Porsche Taycan. На севере Штутгарта на двух заводах по производству двигателей выпускаются оппозитные моторы для спортивных автомобилей и ДВС V8 для четырехдверных моделей, а также электродвигатели для Porsche Taycan и Porsche Macan Electric. Кроме того, на площадке размещаются в общей сложности три производителя: Porsche Exclusive Manufaktur, где автомобили клиентов подвергаются персонализации, отдел Sonderwunsch, где создаются уникальные автомобили, и CFRP Manufaktur, где собираются вручную спортивные модели со специальной облегченной конструкцией, такие как 911 S/T и 911 GT3 RS.

Наряду с Цуффенхаузенем и Вайссахом, ключевую роль в мире Porsche играет и Лейпциг. С 2002 по 2016 год там выпускался Porsche Cayenne, с 2003 по 2006 год — суперкар Porsche Carrera GT, с 2009-го — Porsche Panamera, а с 2014-го — Porsche Macan. История марки насчитывает уже почти век, и за это время свет увидели миллионы автомобилей легендарной марки. Сегодня Porsche можно встретить на городских улицах и на бездорожье, на гоночных трассах и у модных заведений. Машины Porsche ставят рекорды и выигрывают гонки, в Цуффенхаузене рождаются новые технологии, которые задают тренды в мировом автопроме, а сама компания стала неотъемлемой частью мировой культуры и даже создает собственную. Вокруг бренда сформировались огромное сообщество поклонников и гигантская индустрия тюнинга, так что Porsche — это уже давно нечто гораздо большее, чем просто один из автопроизводителей мирового уровня.



**ПОРШЕ
НА ПУТИ
К PORSCHE**





ГЛАВА 1

Фердинанд Порше родился 3 сентября 1875 года в семье судетских немцев Анны Порше (урожденной Эрлих) и Антона Порше в Мафферсдорфе (ныне Вратиславице-над-Нисоу) на севере Богемии, которая в то время была частью Австро-Венгрии, а сегодня входит в состав Чешской Республики. Семья Порше жила в центре города, на улице Танвалдска в доме № 38. За аккуратной деревянной изгородью — ухоженный палисадник, в глубине мощеного двора — мастерская Антона Порше. Глава семейства слыл умелым жестянщиком и пользовался в городе уважением. Недостатка в клиентах у Порше никогда не было, но даже постоянная занятость на работе не мешала ему вести активную общественную жизнь. Порше-старший стоял у истоков пожарной службы Мафферсдорфа, был основателем местной ассоциации образования, возглавлял союз ветеранов и неоднократно избирался бургомистром.

Уделял глава семейства время и своим детям, но воспитывал их в строгости. У Фердинанда были старшая сестра Анна и два брата, Хедвиг и Оскар. Старшего сына отец планировал сделать наследником бизнеса и передать ему свое дело. Увы, несчастный случай в мастерской в 1888 году оборвал жизнь Хедвига Порше, так что будущее семейного дела оказалось в руках Фердинанда. Который, впрочем, не горел желанием заниматься работой с металлом — младшему Порше гораздо интереснее было электричество. Изобретение Томаса Эдисона, который смог создать не только лампу накаливания, но и работоспособную систему электроосвещения, а также разработанные Готлибом Даймлером в Каннштатте и Карлом Бенцем в Маннгейме самобеглые повозки были главными техно-

логическими прорывами той эпохи. Одиннадцатилетний Фердинанд о прародителях автомобиля в те годы не знал, но вот электричество в провинциальный городок уже пришло. И загло в юном таланте интерес к новой технологии.

Отец, правда, порыв своего сына не оценил. Для Антона важно было обеспечить будущее своей мастерской, угрозу для которого Порше-старший видел в увлечении Фердинанда электричеством. Строго-настрога запретив эксперименты в этой области, глава семейства сделал все, чтобы сын погрузился в семейное дело. Четырнадцатилетний Фердинанд начинал как уборщик, потом дорос до помощника мастера и мог бы стать профессиональным жестянщиком, подобно отцу, но тяга к электричеству была намного сильнее. Тем более что мать активно поддерживала стремление сына к новым знаниям. В свободное время подросток бегал на прядильную фабрику Ginzkey, расположенную неподалеку от мастерской Порше. Самое крупное промышленное предприятие Богемии, известное далеко за пределами региона, в то время уже было электрифицировано. Это и привлекало Фердинанда, который продолжал изучать электричество и даже оборудовал небольшую мастерскую на чердаке семейного дома.

Ходили слухи, что в один из дней Фердинанд Порше появился на местном ледовом катке в святающихся коньках — мальчик своими руками собрал лампы, запитанные от аккумулятора, и установил их на свои коньки. Подтверждение этому исторические документы не сохранили, но достоверно известно, что дом семейства Порше стал первым в Мафферсдорфе, где газовое освещение уступило место электрическому. Появилось оно в качестве извинения за испорченные ботинки отца. Антон не мог не найти импровизированную электролабораторию своего сына, и в один из дней, поднявшись на чердак, глава семейства наступил в лужу вытекшей из аккумулятора кислоты. Обувь была безвозвратно повреждена, Порше-старший был в гневе. Семейный скандал, однако, завершился в пользу Фердинанда. Отец, видя, насколько сын увлечен электричеством,

и прислушавшись к мнению жены, которая поддерживала начинания Фердинанда, Антон позволил ему посещать занятия в Императорском техническом училище в Райхенберге (ныне Либерец). Но от работы в семейной мастерской учеба не освобождала.

В итоге, окончив восемь классов народной школы, Фердинанд Порше продолжил свое обучение на вечерних курсах по электротехнике. Учеником он оказался способным, так что в 1893 году в доме Порше появилось электричество. Фердинанд построил установку, вырабатывавшую электроэнергию для дома и мастерской, — электрические лампы и электрический звонок настолько впечатлили главу семейства, что тот сдался. Свою мастерскую Антон решил передать младшему сыну Оскару, а среднего благословил на продолжение обучения.

Окончив четырехлетние курсы с отличием, Фердинанд Порше уехал в Вену. Работу талантливому юноше удалось найти быстро — помогли и рекомендации, полученные в училище, и жажда новых знаний. Порше получил работу в компании *Bela Egger & Co. Electrical*, которая сегодня известна как корпорация АВВ. Учебу Фердинанд бросать не стал, поступив на заочное обучение в Высшую техническую школу Вены (ныне Венский технический университет). Совмещать работу с обучением было сложно, поэтому Порше посещал занятия от случая к случаю на правах вольного слушателя. Высшую техническую школу Фердинанд не окончил, так что формально Порше никакого образования не получил. Но даже в то время главным был не диплом, а реальные знания и умения, помноженные на инновационные идеи и неутолимое желание работать. Всего этого у талантливого юноши было в избытке.

За четыре года в компании Порше прошел путь от механика до начальника отдела испытаний, совместно с Белой Эггером разработав и построив первый электрический двигатель в ступице колеса на основе идей американского изобретателя Веллингтона Адамса. Во время одной из испытательных поездок Фердинанд попался на глаза Люд-

вигу Лонеру, который был потомственным строителем гужевых повозок. Вместе со своим отцом, Якобом, Людвиг во Флоридсдорфе уже экспериментировал с автомобилями, а эта встреча с Порше лишь укрепила обоих в мысли, что будущее — за самодвижущимися экипажами. В 1898 году 23-летний Порше устроился на работу в компанию Jakob Lohner & Company, которая выпускала кареты для императора Австрии Франца Иосифа I, а также для монархов Великобритании, Швеции и Румынии. Отсутствие образования Фердинанду не мешало — новые знания он схватывал на лету в процессе работы, а свои идеи быстро воплощал на практике.

Для экспериментов с автомобилями была создана компания Vereinigte Electricitäts A. G., а Фердинанд Порше получил пост ее главного конструктора. 26 июня 1898 года в Вене публике был представлен Egger-Lohner (также известный как C.2 Phaeton). Похожий на карету, он оснащался двумя электродвигателями Octagon (свое название они получили от восьмиугольной конструкции корпуса) внутри ступиц передних колес, которые получали энергию от установленного в машине аккумулятора. Каждый двигатель выдавал около 3 л. с., достигая пиковой мощности до 5 л. с. Построенный из дерева автомобиль весил 1350 килограммов, а масса батареи составляла полтонны. Автомобиль мог ездить в течение трех–пяти часов, аккумуляторы обеспечивали запас хода около 80 километров, а максимальная скорость не превышала 35 км/ч. Машина была достаточно сложной в управлении — она приводилась в движение с помощью 12-скоростного контроллера, где шесть передач были предназначены для движения вперед, две — для заднего хода и четыре — для торможения автомобиля. 28 сентября 1899 года Фердинанд Порше за рулем C.2 Phaeton вышел на старт гонки в Берлине, которую уверенно выиграл с 18-минутным преимуществом над ближайшим соперником.

Первый в мировой истории электромобиль стал ярким событием в Европе. Творение Лонера и Порше активно

обсуждали в прессе, а на компанию посыпались заказы, самым интересным из которых стал запрос англичанина Э. У. Харта, кузовостроителя из Лутона. Ему потребовался автомобиль, способный перевозить четырех пассажиров, который имел бы полный привод. Проблем с кузовом не возникло, с полным приводом — тоже, потому что достаточно было установить два дополнительных мотора.

Свое творение, получившее имя *La Toujours Contente* («Всегда довольный», что было отсылкой к рекордному электромобилю *La Jamais Contente* — «Всегда недовольная» — бельгийца Камиля Женатзи, который первым в мире покорил рубеж скорости в 100 км/ч), Фердинанд Порше лично доставил заказчику в Великобританию. 56-сильный электромобиль обошелся Харту в 15 000 австрийских крон, но британец оказался настолько впечатлен, что потратил еще 7950 австрийских крон на второй электромобиль, уже с приводом только на два колеса. «Всегда довольный» стал главным героем Всемирной выставки 1900 года в Париже, где получил Гран-при. Успех был ошеломительным — несмотря на высокую стоимость, отбоя от клиентов не было. До 1906 года было продано более 300 экземпляров *Lohner-Porsche*, причем как легковых машин для состоятельных заказчиков (среди них были, например, кофейный магнат Юлиус Майнл и банкир Натан Ротшильд), так и шасси для автобусов и грузовиков.

Интересно, что гибриды «системы Лонер — Порше» пришлись по душе и военным. Машины в качестве штабных использовали военачальники Германии и Англии, а во время военных сборов пребывавший в запасе Фердинанд Порше был водителем автомобиля собственной разработки. В 1902 году на маневрах армии Австро-Венгрии инженер Порше был шофером у Франца Фердинанда, убийство которого в Сараеве в 1914 году стало событием, спровоцировавшим Первую мировую войну. Похоронная карета для эрцгерцога была изготовлена *Lohner-Werke* — хотя Порше к тому времени покинул компанию, но определенный символизм в таком развитии событий можно увидеть.