**Англичанин, спасший гитлеровского «Жука»**

Райан Дилли

Когда последний экземпляр «Жука», предназначенный для музея в Германии, выехал из заводских ворот в Пуэбло в Мексике, многие вспомнили дизайнера Фердинанда Порше, создателя этих машин, пользовавшихся феноменальным коммерческим успехом. Тем не менее, практически каждая из 21,5 миллиона машин своим появлением на свет обязана в равной степени Айвану Херсту, инженеру из английского Хаддерсфилда.

В 1960-х годах «Жук» с его плавными изгибами приобрел несколько богемный имидж, несмотря на то, что его концепция принадлежит Адольфу Гитлеру, с именем которого мир и любовь отнюдь не ассоциируются.

**Народный автомобиль**

Нацистский диктатор был взбешен, когда узнал, что в других странах гораздо больше автовладельцев, чем в Германии. Он негодовал по поводу того, что его народ лишен «источника такой неизведанной радости», как свободное передвижение. В 1934 году Гитлер пил чай с Фердинандом Порше и изложил ему свое видение «народной машины» (или Volkswagen) по сравнительно скромной цене в 1000 рейхсмарок. В течение следующих четырех лет Порше создал множество прототипов. Гитлер заложил первый камень в фундамент гигантского завода по массовому производству автомобилей.

Но, прежде чем стальные прессы начали штамповать машины для счастливых масс, разразилась вторая мировая война. Первоочередной задачей Порше стало проектирование танков. Кроме того, с помощью 12 тысяч советских военнопленных и заключенных концлагерей завод ремонтировал военные самолеты и производил самолеты-снаряды ФАУ-1.

В 1945 году союзники разрушили гигантский комплекс. Айвану Херсту, майору Королевских инженерных войск, было поручено взять на себя управлением заводом, находившемся в ужасном состоянии. «Трижды его бомбили, большая часть крыши отсутствовала, окна были выбиты, а подвалы затоплены», – рассказал доктор Саймон Паркинсон, друг Айвана Херста и автор книги «Фольксваген-Жук»: воскрешение из пепла войны». При этом самому Херсту было не вполне ясно, чего от него ожидали. «Мне приказали отправиться на бывший нацистский завод, – рассказывал он в интервью Би-би-си. – На вопрос, что я должен делать, мне ответили: просто прими руководство. Сиди там».

**Предприимчивый майор**

Но 29-летний майор не стал просто сидеть. Большая часть заводских станков была спрятана в сараях поблизости и не пострадала от авианалетов. Херст подумал, что они могут быть использованы для производства машин для британских войск.

Херст надеялся начать производство «Kubelwagens» – неказистых военных автомобилей, но не мог найти литейные формы для панелей кузова. В то же время части «Жука» оказались под рукой, и с благословения бригадира, видевшего прототипы «Жука» до начала войны, Херст сделал одну машину армейского зеленого цвета. Этот прототип понравился британцам настолько, что они заказали еще 20 тысяч. Завод «Volkswagen» в Вольсбурге снова заработал, несмотря на то, что для починки крыши Херст не нашел ничего более крепкого, чем ветки деревьев и брезент.

«Это был нацистский город, и Айвану посоветовали всегда носить с собой револьвер, но вскоре между ним и рабочими установились близкие взаимоотношения, – говорит доктор Паркинсон. – Они искренне восхищались им. В первую зиму рабочие были вынуждены останавливать станки, боясь, что они расколются от холода. Это было трудное время, но Херст был человеком дела и всегда находил верный выход». Когда иссяк запас карбюраторов, Херст разобрал один, чтобы попытаться что-либо сымпровизировать. Мелкие детали, которые, по мнению Херста, были слишком сложны для его рабочих, заказывались на соседнем заводе фотоаппаратов.

Несмотря на эту изобретательность, «Жук» не привел в восторг других автопроизводителей. Генри Форд отказался от предложения взять производство под свой контроль, а английский автомобилестроитель Хамбер протестировал машину и забраковал ее как «довольно шумную, неудобную в езде» и «совершенно уродливую».

Николас Карр-Фостер, который до сих пор ездит на одном из тех первых «Жуков», утверждает, что это исключительно простая машина. «Это как ездить на заводной игрушке – она очень медленная, очень шумная и из-за такой коробки скоростей приходится ехать на слух, – говорит он. – Но я только что ездил во Франкфурт, наездил 1500 километров и вернулся обратно без всяких проблем».

В 1949 году, когда британский майор покинул завод, передав руководство немцам, с конвейера в Вольфсбурге уже сошли 50 тысяч «Жуков», и «Volkswagen» был в хорошей форме. Даже когда фирма стала одним из мировых производителей автомобилей, вклад Айвана Херста не был забыт. Когда новый «Жук» начали выпускать в Англии, ему предоставили право первым сесть за руль.

Сам Херст до самой своей смерти держался в тени. «Он был ужасно скромным и очень смущался, когда о нем начинали говорить, – вспоминает доктор Паркинсон. – Я хотел написать свою книгу исключительно о нем, но он не позволил мне этого сделать. И я расширил повествование, чтобы описать весь процесс». Все, что Херст позволял себе сказать о «Жуке», звучало так: «Это совсем не идеальная машина. Но в свое время это была чертовски хорошая машинка. Быть может, ее слишком долго выпускали. Но это уже другая история».