



PORSCHE



Новый 911 GT3 RS

Пресс-папка

Содержание

Расход топлива и вредные выбросы	3
Обзорная информация	
Новый 911 GT3 RS – новый эталон управляемости и точности реакций	4
Близкий к гоночному исполнению 911 с атмосферным двигателем мощностью 520 л.с., гоночной ходовой частью и облегченной конструкцией	
Новый 911 GT3 RS	6
Привод	
Самый мощный атмосферный двигатель Porsche в 520 л.с.	8
Ходовая часть	
Гоночные технологии для оптимальной динамики	10
Кузов и аэродинамика	
Широкий облегченный кузов с крышей из магния и углепластиковыми крыльями	15
Прямая связь с автоспортом	
Успешный на гоночной трассе, усовершенствованный для обычных дорог	20
Традиции моделей GT3 RS	
Спорткар для дорог и для гонок	23

Расход топлива и вредные выбросы

911 GT3 RS: расход топлива в городском цикле 19,2 л/100 км, в загородном цикле 9,0 л/100 км, в смешанном цикле 12,8 л/100 км; выбросы CO₂ 291 г/км

Обзорная информация

Новый 911 GT3 RS – новый эталон управляемости и точности реакций

Новый Porsche 911 GT3 RS олицетворяет высочайшую точность реакций на управляющие действия водителя. Суперспортивный «девятьсот одиннадцатый» весит 1430 килограммов, а его шестицилиндровый двигатель теперь развивает мощность 383 кВт (520 л.с.). Разработанный гоночным отделением Porsche на базе модели 911 GT3 и ее гоночной версии GT3 Cup, новый RS призван максимально реализовать гоночный потенциал всей конструкции. На это, помимо более мощного четырехлитрового оппозитного двигателя, рассчитана и новая настройка шасси. Адаптированная система подруливания задними колесами способствует более динамичному характеру автомобиля и одновременно повышает курсовую устойчивость. Внешний вид облегченного широкого кузова обусловлен необходимостью увеличить прижимную аэродинамическую силу, что не помешало GT3 RS развивать максимальную скорость 312 км/ч. Большое заднее антикрыло, как и расширенные передние крылья с вентиляционными прорезями в верхней части, сделаны из легкого углепластика. Гоночная атмосфера царит и в салоне автомобиля. Цельные углепластиковые сиденья-ковши обеспечивают надежную боковую поддержку при высоких поперечных нагрузках. Помимо прочего, снижение веса достигнуто благодаря легким дверным панелям и ограниченному применению звукоизоляционных материалов.

Двигатель Четырехлитровый шестицилиндровый оппозитный атмосферный двигатель нового Porsche 911 GT3 RS доведен до совершенства. Он на 15 кВт (20 л.с.) мощнее двигателя предыдущей модели 911 GT3. Предельная частота вращения достигает 9000 об/мин, и это не оставляет сомнений, это настоящий спортивный мотор с высочайшей отдачей.

Динамический потенциал Удельная масса 3,74 кг/кВт (2,75 кг/л.с.) способствует выдающейся продольной и поперечной динамике на кольцевой гоночной трассе. На разгон с места до 100 км/ч суперспортивному «девятьсот одиннадцатому» требуется 3,2 секунды. Максимальная скорость, несмотря на значительную прижимную силу, составляет 312 км/ч.

- Ходовая часть** Пришедшие из автоспорта шаровые соединения, примененные на всех рычагах подвески, обеспечивают более высокую точность реакций, чем обычные эластокинематические элементы. Передние легкосплавные колеса с шинами размером 265/35 R20 повышают маневренность и управляемость, а задние колеса с шинами 325/30 R21 улучшают тягу. Система активного подруливания с помощью задних колес повышает маневренность и улучшает курсовую устойчивость на высокой скорости.
- Кузов и аэродинамика** Широкий кузов от 911 Turbo с магниевой крышей и характерные для моделей RS элементы аэродинамического обвеса подчеркивают близость к гоночному исполнению. Адаптированная аэродинамика со специфическим для RS антикрылом в задней части повышает суммарную прижимную силу на скорости 200 км/ч до 144 килограммов, что на 75 кг больше, чем у 911 GT3.
- Пакет Weissach** Входящий в пакет опций пакет Weissach включает облегченную крышу из углепластика, магниевые колесные диски, стабилизаторы поперечной устойчивости на основе углеволокна, облегченную углепластиковую крышку переднего багажного отделения, титановый каркас безопасности, а также наружные зеркала SportDesign с углепластиковыми корпусами. В результате в сочетании с магниевыми колесными дисками масса 911 GT3 RS снижается примерно на 30 килограммов.
- Информационно-развлекательная система** Серийное приложение Porsche Track Precision App дает водителю возможность при помощи смартфона детально отслеживать свои спортивные результаты – например, время прохождения круга. Через модуль Connect Plus, также входящий в базовую комплектацию автомобиля, коммуникационная система PCM соединена с Интернетом и предоставляет пользователю доступ к сервисам Porsche Connect.

Близкий к гоночному исполнению 911 с атмосферным двигателем мощностью 520 л.с., гоночной ходовой частью и облегченной конструкцией

Новый 911 GT3 RS

Новый 911 GT3 RS продолжает традиции своих знаменитых предков: непосредственный предшественник нового суперспорткара был самым успешным автомобилем RS компании Porsche. Сейчас на старт выходит седьмое поколение «девятьсот одиннадцатого» класса GT, которое поднимает планку стандартов еще выше.

Специалисты гоночного отделения Porsche в Вайссахе усовершенствовали новый 911 GT3 RS во всех деталях. «Сердцем» нового суперспорткара стал двигатель мощностью 383 кВт (520 л.с.) – самый мощный из всех атмосферных двигателей, когда-либо использовавшихся на серийных «девятьсот одиннадцатых». Коробка передач с двумя сцеплениями Porsche Doppelkupplung (PDK) обеспечивает еще более быстрые переключения, а шасси настроено еще более бескомпромиссно. Дополнительно оптимизированы аэродинамика и системы управления, модернизированы шины.

Дизайн 911 GT3 RS преследует одну единственную цель – достижение максимальной динамики. Этому помогает последовательное облегчение конструкции и максимальная прижимная сила. Аэродинамические требования определяют внешний вид широкого кузова, который изначально был предназначен для 911 Turbo. Доминирующее в задней части антикрыло сделано из углепластика, равно как крышки капота и багажного отсека и расширенные передние крылья с вентиляционными прорезями в верхней части. Сразу ясно, что среда обитания 911 GT3 RS – кольцевая гоночная трасса.

Близость к автоспорту, а значит к 911 GT3 Cup, определяет все качества нового суперспорткара, ответственные за динамику движения. Например, показатели прижимной силы 911 GT3 RS и 911 GT3 Cup существенно выше, чем у 911 GT3. Суммарная прижимная сила модели RS на скорости 200 км/ч составляет 144 килограмма, то есть RS генерирует вдвое большую силу прижатия к дороге, чем 911 GT3 (69 килограммов на скорости 200 км/ч). Как результат – существенно более высокое

сцепление с поверхностью дороги, что при движении по гоночной трассе является решающим фактором. И, как следствие, более высокий коэффициент аэродинамического сопротивления. Поэтому дорожный 911 GT3 развивает более высокую максимальную скорость, чем 911 GT3 RS.

По своей мощности новый 911 GT3 RS превосходит как 911 GT3 на 15 кВт (20 л.с.), так и свой гоночный аналог 911 GT3 Cup.

Привод

Самый мощный атмосферный двигатель Porsche в 520 л.с.

Четырехлитровый шестицилиндровый атмосферный двигатель Porsche в приводе нового 911 GT3 RS доведен до высшего совершенства. Оппозитный силовой агрегат выдает на 15 кВт (20 л.с.) больше, чем в предыдущей модели и в современном 911 GT3. Крутящий момент вырос на 10 ньютонов-метров до 470 Нм. Мощность достигает своего пика при частоте вращения 8250 об/мин, крутящий момент – при 6000 об/мин. Учитывая диапазон частоты вращения, достигающий до 9000 об/мин, никаких сомнений, что этот шестицилиндровый агрегат – чистокровный спортивный мотор.

В комбинации с серийной семиступенчатой коробкой передач PDK новый 911 GT3 RS разгоняется с места до 100 км/ч за 3,2 секунды. Максимальная скорость составляет 312 км/ч. Наряду с испытанными технологиями 911-го, такими как система регулировки фаз газораспределения VarioCam, система непосредственного впрыска топлива или регулируемая резонансная система впуска, высочайшую надежность и прочность при повышенной частоте вращения двигателю 911 GT3 RS гарантируют технологии, пришедшие из автоспорта. Коленчатый вал с увеличенными диаметрами подшипников, более широкие шатунные подшипники, цилиндры с плазменным напылением рабочих поверхностей для сокращения потерь на трение и снижения износа, а также существенно улучшенное снабжение деталей двигателя маслом – мероприятия, служащие повышению безотказности и прочности конструкции двигателя при работе на высоких оборотах.

Жесткий привод клапанов без гидрокомпенсаторов позволяет развивать обороты до 9000 об/мин

Переход на жесткий привод клапанов с соответственно адаптированным конструктивным исполнением пружин даже в экстремальных условиях эксплуатации гарантирует максимальную частоту вращения двигателя 9000 об/мин. В газораспределительном механизме этого типа клапаны приводятся в действие через односторонние коромысла с боковой опорой без

регулировки зазора при помощи гидрокомпенсаторов. Регулировка зазора осуществляется однократно на заводе посредством компенсационных прокладок (калиброванные пластины) и рассчитана на весь срок службы двигателя.

Подача масла к компонентам двигателя тоже ориентируется на принципы автоспорта. Ведь двигатель не только раскручивается до очень высоких оборотов, но и подвергается особо высоким продольным и поперечным ускорениям на гоночной трассе. Система смазки с сухим картером работает с семью маслооткачивающими насосами, которые быстро и эффективно отводят масло обратно во внешний масляный резервуар. Маслонагнетательный насос создает оптимальное давление масла для каждого режима работы. Новым является также особо эффективное маслоснабжение высоконагруженных шатунных подшипников. Они имеют центральную подачу масла – снабжаются маслом через отверстие в коленчатом валу непосредственно от масляного насоса. Гашение пенообразования масла посредством центрифуги перед его подачей в отдельный масляный резервуар тоже является абсолютной новинкой в этом классе автомобилей и заимствовано у высокомоощных спортивных двигателей.

Кузов 911 Turbo создает эффект динамического наддува

Использование кузова от 911 Turbo для 911 GT3 RS имеет преимущества также и в плане эффективности привода: чем больше рабочего воздуха попадает в камеры сгорания и чем более он сжат, тем большую мощность можно получить от двигателя. Заимствованные у 911 Turbo воздухозаборники в задних крыльях при высоких скоростях движения создают эффект динамического наддува (Ram Air), который повышает скорость воздушного потока и способствует повышению мощности.

В базовой комплектации 911 GT3 RS оснащен спортивной выхлопной системой с концевым глушителем и двумя расположенными по центру выхлопными патрубками из титана. Большой размер выхлопной системы снижает противодействие отработавшим газам и таким образом способствует повышению мощности.

Ходовая часть

Гоночные технологии для оптимальной динамики

Выдающаяся динамика движения – неотъемлемое качество любого автомобиля Porsche и моделей RS в особенности. И фундамент для спортивных успехов. Поэтому для нового 911 GT3 RS специалисты из Вайссаха разработали высококлассную гоночную ходовую часть. Шаровые соединения всех рычагов подвески – так называемые Unibal – предлагают еще более высокую точность, чем обычные эластокинематические шарниры. Спереди используются амортизационные стойки Макферсона с дополнительными пружинами и независимой подвеской колес на продольных и поперечных рычагах. На задней оси применяется многорычажная подвеска с дополнительными пружинами. Дополнительные пружины служат для обеспечения преднатяжения и фиксации посадки облегченной основной пружины при отбое. Высоту автомобиля, развал и схождение, а также стабилизаторы поперечной устойчивости водитель может индивидуально регулировать под требования гоночной трассы и свой стиль вождения.

Активные системы ходовой части со специальной настройкой

Все активные системы ходовой части 911 GT3 RS были специально адаптированы. Для активной системы регулировки жесткости амортизаторов PASM водитель может выбрать одну из двух программ. Нормальный режим (Normal) предназначен для спортивного вождения на дорогах общего пользования и на мокрой гоночной трассе. Спортивный режим (Sport) рассчитан для максимальных поперечных ускорений и оптимальной тяги на сухой гоночной трассе. Активная система подруливания задними колесами повышает маневренность на крутых виражах и способствует большей курсовой устойчивости при выполнении скоростных маневров.

Регулируемые вмешательства со стороны системы стабилизации PSM в новом 911 GT3 RS осуществляются исключительно точно и четко, при желании систему можно полностью отключить в два этапа. При этом система настолько совершенна, что даже достаточно хорошо подготовленные пилоты с активированной PSM показывают на кольцевой трассе такие же быстрые круги, как и с выключенной системой.

Система распределения крутящего момента Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) была специально адаптирована для нового 911 GT3 RS и включает в себя электронно-регулируемую бесступенчатую блокировку заднего дифференциала. Для активного управления блокировкой система анализирует многочисленные параметры, в результате достигается более высокая тяга, прежде всего в предельных динамических режимах, повышается поперечная динамика и значительно улучшается траекторная устойчивость при смене нагрузки в поворотах и при перестроении. При движении на гоночной трассе система стабилизирует прежде всего заднюю часть автомобиля, позволяя тем самым подойти еще ближе к предельным динамическим возможностям.

Важный вклад в улучшение динамики и управляемости 911 GT3 RS вносят электронно-регулируемые динамические опоры двигателя. Система сочетает в себе преимущества жестких и мягких опор двигателя. Жесткое крепление двигателя важно в первую очередь при эксплуатации автомобиля на гоночной трассе. Оно способствует более точным и предсказуемым ходовым качествам в предельном динамическом режиме. При движении в обычном потоке транспорта система снижает жесткость опор: мягкие опоры двигателя помогают уменьшить колебания и вибрации, что в конечном итоге повышает комфорт.

Опции ходовой части: пакет Weissach и система подъема передней части кузова

Установка опционального пакета Weissach позволяет дополнительно оптимизировать динамические качества 911 GT3 RS. В состав пакета входят, прежде всего, стабилизаторы и соединительные тяги на обеих осях, выполненные из усиленного углеволокном пластика (углепластика), которые снижают неподрессоренные массы. Компания Porsche в настоящее время является единственным производителем, предлагающим данную технологию в автомобиле с допуском к эксплуатации на дорогах общего пользования.

В качестве опции предлагается гидравлическая система подъема передней части кузова, которая существенно снижает опасность повреждений кузова при переезде через крупные неровности проезжей части, бордюры, рампы или при выезде из подземных гаражей. У автомобиля, оснащенного данной системой, дорожный просвет на передней оси можно увеличить примерно на 30 миллиметров при скорости движения до 50 км/ч.

Надежная тормозная система с фиксированными суппортами и составными тормозными дисками

Серийная тормозная система 911 GT3 RS – испытанная в автоспорте система с фиксированными суппортами и составными тормозными дисками. Porsche принципиально использует алюминиевые моноблочные суппорты, которые изготовлены из цельной заготовки и идеально подходят для сложных условий кольцевой гоночной трассы. Высокая жесткость конструкции, обусловленная формой суппортов, способствует исключительно точному дозированию тормозных усилий при экстремальных нагрузках и обеспечивает высокую стойкость к потере эффективности при перегреве. Передние суппорты оснащены шестью поршнями, задние – четырехпоршневые. Составные тормозные диски имеют диаметр 380 миллиметров. Двусоставная конструкция диска с алюминиевой центральной ступицей снижает массу, а именно – неподрессоренные вращающиеся массы. Диски – перфорированные и вентилируемые, что позволяет обеспечить эффективный отвод тепла.

Помимо чисто механических компонентов важную роль для эффективности тормозов играет электроника. В 911 GT3 RS используется усилитель тормозного привода со специальной настройкой. Блок управления ABS был специально адаптирован для возможной эксплуатации на кольцевой гоночной трассе.

Опция: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

При оснащении керамическими композитными тормозами PCCB, которые предлагаются в качестве опции, тормозная мощность 911 GT3 RS еще выше. Перфорированные керамические композитные тормозные диски имеют диаметр на передних колесах 410 миллиметров, на задних – 390 миллиметров. Окрашенные в желтый цвет 6-поршневые фиксированные суппорты

на передней оси и 4-поршневые фиксированные суппортов на задней оси обеспечивают очень высокое и, прежде всего, постоянное тормозное усилие во время замедления. Даже при самом интенсивном торможении гарантирована высокая устойчивость к потере эффективности при перегреве.

Специально разработанные спортивные шины разного размера спереди и сзади

Новый 911 GT3 RS в базовой комплектации оснащен разноразмерными шинами, причем шины на задней оси не только шире, но и больше по диаметру, чем передние шины. Спереди размер шин 265/35 ZR 20 на дисках 9,5Jx 20, сзади используются шины размером 325/30 ZR 21 на дисках 12,5Jx 21. Разработанные специально для 911 GT3 RS серийные спортивные шины предлагают амбициозным водителям два существенных преимущества, которые оправдывают себя прежде всего на гоночной трассе: с одной стороны, они гарантируют существенно лучшее сцепление на сухой дороге, с другой – большую стабильность в долгих поездках. Все дело в том, что беговая поверхность шины состоит из двух разных резиновых смесей. В то время как на наружной стороне шины эластомеры с сильно переплетенной структурой и оптимальной степенью жесткости гарантируют очень высокое сцепление, особенно в крутом повороте, более жесткие эластомеры на внутренней стороне шины обеспечивают оптимальную точность движения и сцепление на мокрой дороге. Внешнее плечо шины дополнительно усилено резиновой смесью, обладающей особой износостойкостью. В результате даже при интенсивной гоночной эксплуатации шина сохраняет стабильно хорошие сцепные свойства в течение длительного времени и имеет выдающуюся для спортивных шин долговечность.

Опция: гоночные шины с допуском для дорог общего пользования

В качестве опции для 911 GT3 RS предлагаются новые шины для кольцевых гонок с допуском для дорог общего пользования. Специальные шины по своей конструкции базируются на спортивных шинах, однако в них используется измененная резиновая смесь, ориентированная на чисто гоночную эксплуатацию. По сравнению со спортивными шинами гоночные шины с допуском для дорог общего пользования предлагают еще более высокий динамический потенциал на сухой дороге. Шины можно будет приобрести предположительно с третьего квартала 2018 года через дилерскую сеть Porsche.

Кованые алюминиевые диски серийно, магниевые в качестве опции

Porsche серийно комплектует 911 GT3 RS коваными алюминиевыми дисками, которые имеют центральное крепление с нанесенной на нем надписью «RS». В качестве опции в сочетании с пакетом Weissach для 911 GT3 RS доступны кованые магниевые диски того же размера, которые снижают массу – а это неподрессоренные вращающиеся массы, сильно влияющие на динамику движения – еще на 11,5 килограммов.

Входящая в базовую комплектацию система контроля давления воздуха в шинах (RDK) предупреждает не только при медленной или внезапной потере давления. Она имеет дополнительный гоночный режим работы, который учитывает более низкое давление в холодных шинах при начале движения по гоночной трассе.

Кузов и аэродинамика

Широкий облегченный кузов с крышей из магния и углепластиковыми крыльями

Новый 911 GT3 RS создан для максимальной динамики. Широкий кузов с разработанным специально для RS антикрылом в задней части подчеркивают близость к гоночному исполнению. На задней оси он по своим габаритам соответствует кузову 911 Turbo. Однако передние крылья, сделанные из углепластика, выдаются еще на 25 миллиметров в стороны. Также можно видеть характерные для модели RS отверстия для выпуска воздуха в верхней части крыльев, защищенные ламелями. Они снижают избыточное давление, которое создается вращающимися колесами, и таким образом повышают прижимную силу на передней оси. Два отверстия в передней крышке – так называемые воздухозаборники NACA – улучшают вентиляцию тормозов, причем без ухудшения коэффициента аэродинамического сопротивления (c_W). Еще более широкая по сравнению с предыдущей моделью спойлерная кромка на переднем бампере в комбинации с более широкими боковыми порогами увеличивает площадь днища автомобиля и тем самым повышает прижимную силу. В результате автомобиль в целом более устойчив.

911 GT3 RS относится к тем немногим спорткарам, допущенным к движению по обычным дорогам, у которых аэродинамику можно регулировать, как у гоночного автомобиля. Для лучшей динамики при скоростном прохождении поворотов неподвижное антикрыло с его окрашенными в черный цвет кронштейнами из ковального алюминия можно перевести в положение Performance («Гонка»). Создаваемая в этом положении прижимная сила на 40 процентов выше, чем у предыдущей модели.

Снижение массы за счет рационального использования разных материалов

Как и его предшественники, 911 GT3 RS седьмого поколения является образцом рационально облегченной конструкции. Несмотря на некоторые компоненты для повышения динамического потенциала, отсутствующие у предыдущей модели, новый суперспорткар в самой легкой конфигурации весит 1430 килограммов и является одним из самых легких среди конкурентов. Комбинированная конструкция из алюминия и стали позволяет снизить массу кузова и одновременно обеспечивает ему необходимую жесткость. Для передней и задней облицовки

кузова, как и у 911 GT3, используется облепченный полиуретан с полыми стеклянными микрошариками и углеволоконными элементами. Этот высокотехнологичный материал не только очень легкий, но и очень прочный. Рельефная передняя крышка, передние крылья, задняя крышка, а также различные компоненты салона изготовлены из углепластика.

Крыша автомобиля сделана из магния и так же, как и передняя крышка, снабжена широкой, в несколько миллиметров глубиной, рельефной выштамповкой. Выштамповка служит не только для визуальной дифференциации этих облепченных кузовных компонентов, но и повышает их жесткость. Для заднего окна и боковых задних окон используется облепченное стекло. Этот материал такой же легкий, как поликарбонат, но существенно более устойчив к царапинам и разрушению и значительно лучше сохраняет свою форму на высоких скоростях.

В результате постоянных разгонов и торможений, особенно на кольцевой гоночной трассе, элементы конструкции подвергаются нагрузкам. Соответственно этому более легкий автомобиль не только лучше тормозит и лучше разгоняется. Его привод и тормоза подвергаются меньшим нагрузкам. Это дает особенно большое преимущество, когда нужно проехать на высокой скорости более двух-трех кругов. Каждый вычтенный килограмм массы положительно сказывается и на поперечной динамике. Чем легче автомобиль, тем меньшая масса стремится наружу поворота. Силы бокового увода, которые должны передавать шины, меньше, а возможные скорости прохождения поворотов – больше.

Дизайн интерьера с гоночным уклоном

Салон нового 911 GT3 RS ориентирован на функциональность и эргономику, подходящую для гоночной трассы. Спортивное рулевое колесо можно регулировать в диапазоне до 40 миллиметров в осевом и вертикальном направлении, чтобы идеально подогнать под рост водителя. Обтянутый черной алькантарой обод рулевого колеса имеет не только превосходный внешний вид, но и эффективно препятствует скольжению рук в процессе управления автомобилем. Желтая «нулевая» метка дает водителю возможность при движении по гоночной трассе легко определять угол поворота рулевого колеса и таким образом положение колес автомобиля. Большие подрулевые лепестки с их четко выраженной точкой срабатывания предоставляют водителю точную тактильную обратную связь при ручном переключении передач.

Водитель и пассажир располагаются на серийных ковшеобразных сиденьях из углепластика, которые обеспечивают оптимальную боковую поддержку на гоночной трассе. Центральная часть сидений обтянута черной перфорированной алькантарой, подголовники украшены вышитой надписью «GT3 RS» серебристо-серого цвета. При выборе адаптивных спортивных сидений Plus, центральная часть сидений во всех вариантах отделки салона будет выполнена из черной алькантары без перфорации.

Пакет Clubsport по выбору без доплаты

Также как в 911 GT3 и в 911 GT2 RS, для нового 911 GT3 RS предлагается пакет Clubsport. Он включает в себя задний каркас безопасности, сертифицированный Немецким автоспортивным союзом (DMSB) и главный выключатель АКБ. Кроме того, в пакет входит гоночный ручной огнетушитель и шеститочечный ремень безопасности, которые уже соответствуют будущим требованиям Международной автомобильной федерации FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

Опция: пакет Weissach и магниевые колесные диски

В комплектации с опциональным пакетом Weissach и предлагающимися в качестве отдельной опции коваными магниевыми дисками можно дополнительно снизить массу автомобиля еще примерно на 30 килограммов по сравнению с 911 GT3 RS, оснащенный пакетом Clubsport. Заднее антикрыло, передняя крышка, крыша и корпуса наружных зеркал SportDesign в этом случае изготовлены из покрытого прозрачным лаком углепластика. Стабилизаторы и соединительные тяги на обеих осях тоже изготовлены из углепластика. Самым заметным отличительным признаком пакета Weissach является огромная надпись «PORSCHE» на заднем антикрыле.

В салоне доминирует каркас безопасности из титана, который примерно на 12 килограммов легче, чем стальной каркас, входящий в пакет Clubsport. Даже самые мельчайшие детали, такие как ультралегкие лепестки переключения передач и накладка рулевого колеса, также сделанные из оркашенного углепластика, имеют облеженную конструкцию. Даже напольные коврики и те

были дополнительно урезаны, чтобы сэкономить массу. Эмблема Weissach на подголовниках и соответствующий шильдик на накладке подстаканника указывают на то, что этот 911 GT3 RS облежен по максимуму.

911 GT3 RS серийно оснащен коммуникационным центром PCM, включая онлайн-навигацию, голосовое управление, подготовку для мобильного телефона, а также Porsche Connect Plus для доступа к многочисленным сервисам. Для дополнительного сокращения массы от PCM можно отказаться по выбору и без доплаты. В этом случае на его месте в центральной консоли располагается вещевой отсек.

Тренировка с виртуальной поддержкой: приложение Porsche Track Precision App

Серийное приложение Porsche Track Precision App позволяет замерять, отображать и анализировать на смартфоне детальные параметры заезда. Возможна автоматическая фиксация времени на круге через коммуникационный центр PCM, или можно делать это вручную при помощи рычажка управления опционального пакета Chrono и сравнивать на смартфоне достигнутые результаты. Еще более точно фиксировать время заезда позволяет датчик хронометража (Laptrigger), который предлагается в качестве опции по программе Porsche Tequipment.

В процессе заезда по кольцевой трассе приложение визуализирует на смартфоне динамику движения. Помимо времени прохождения секторов и кругов указываются также отклонения по сравнению с контрольным кругом. Графический анализ параметров заезда, а также видеоанализ помогают водителю постепенно улучшать свои спортивные достижения. Прямо на смартфоне можно управлять всеми данными, включая замеренные результаты, данные по трассе и личный профиль водителя, и обмениваться ими с другими водителями.

Опция: пакет Chrono со спортивным меню

Кроме того, в качестве опции Porsche предлагает для 911 GT3 RS пакет Chrono. Помимо аналогового и цифрового секундомера на передней панели он включает в себя функции для индикации, сохранения в памяти и анализа замеренных на трассе результатов, а также спортивное меню. Водитель может получать информацию о времени и пройденном пути текущего круга, а

также о числе пройденных кругов и предыдущих результатах. Кроме того, отображается самый быстрый круг и запас хода. С помощью секундомера можно не только регистрировать время любого отрезка трассы, но и определять контрольные участки.

Прямая связь с автоспортом

Успешный на гоночной трассе, усовершенствованный для обычных дорог

Самое прямое связующее звено между гоночным болидом и серийной моделью у Porsche называется 911 GT3 RS. Ни один другой представитель современного модельного ряда 911 не обладает таким сочетанием чисто гоночных качеств и неограниченной пригодности к повседневной эксплуатации. Никакая другая модель GT по своей динамике и точности движения не подходит настолько близко к кубковым версиям 911 GT3 Cup, 911 GT3 R и 911 RSR. Здесь можно говорить уже почти о традиции: многочисленные компоненты и технологии, доказавшие свои преимущества в жестких условиях гоночной эксплуатации, впервые предлагаются клиентам в 911 GT3 RS, прежде чем будут внедрены в других серийных моделях Porsche. Новый 911 GT3 RS показывает это особенно наглядно.

911 GT3 RS – это идеальный спортивный снаряд. Его сбалансированность, а также тормозные качества и управляемость превосходят даже высокий уровень 911 GT3 и как никогда близки к 911 GT3 Cup. Этим дорожная версия обязана среди прочего шаровым соединениям Unibal, которые установлены вместо обычных эластокинематических шарниров для соединения рычагов передней и задней подвески с кузовом. Они почти 1:1 взяты с кубкового гоночного болида, правда, для защиты против коррозии полностью капсюлированы. Поскольку шаровые соединения обладают очень высокой жесткостью и работают практически без зазора, они обеспечивают особо точные ходовые качества. Преимущество: водитель получает еще более четкую обратную связь с дорогой, а 911 GT3 RS реагирует на его управляющие команды с беспримечной для серийного автомобиля точностью.

Тесное родство с гоночными болидами для кубка Porsche Mobil 1 Supercup и 20 других национальных и региональных кубков Porsche Carrera Cup по всему миру подчеркивает также настройка пружин и амортизаторов 911 GT3 RS. По сравнению с предыдущей моделью степень жесткости пружин значительно увеличена и теперь почти соответствует настройке гоночного автомобиля под Северную петлю. Одновременно с этим система Porsche Active Suspension Management (PASM), которая активно и непрерывно регулирует усилие амортизации для каждого

отдельного колеса, обеспечивает более широкий диапазон регулирования. Если в нормальном режиме (NORMAL) жесткость амортизаторов рассчитана на достаточный уровень комфорта при движении по автомагистралям и загородным шоссе, то в режиме SPORT амортизаторы по сравнению с 911 GT3 ощутимо более жесткие, почти на уровне гоночной настройки. Это сделано для достижения максимального поперечного ускорения и максимально возможного сцепления на сухой дороге. Таким образом передняя подвеска реагирует особенно жестко. Заново настроенная система управления задними колесами реагирует с той же быстротой, внося свой вклад в сбалансированность ходовых качеств автомобиля.

При оснащении пакетом Weissach, который предлагается в качестве опции и дает возможность снизить собственную массу автомобиля на 18 килограммов, ходовые качества дорожной версии еще более приближены к гоночной. В этом случае стабилизаторы и соединительные тяги серийного автомобиля выполнены из особо легкого углепластика. Компания Porsche в настоящее время является единственным производителем, предлагающим данную технологию в автомобиле с допуском к эксплуатации на дорогах общего пользования. В сочетании с опциональными магниевыми колесными дисками и керамическими композитными тормозами Porsche (PCCB) эти облегченные компоненты ходовой части существенно снижают неподрессоренные и вращающиеся массы. Результат: при выполнении любого разгона, торможения и поворота 911 GT3 RS ведет себя еще динамичнее, маневреннее и более устойчив.

Внешняя схожесть с 911 GT3 Cup просматривается и в аэродинамических компонентах 911 GT3 RS. Регулируемое – в отличие от предыдущей модели – заднее антикрыло создает на 40 процентов большую прижимную силу. Как и у клиентской гоночной модели 911 GT3 R, так называемые «жабры» в передних крыльях улучшают обдув боковых радиаторов и в сочетании с более широкой спойлерной кромкой переднего бампера создают дополнительную прижимную силу на передней оси. Если на скорости в 200 км/ч GT3 RS прижимают к дороге дополнительные 144 килограмма, то на скорости 300 км/ч это будут уже 416 кг.

Самый бескомпромиссное использование гоночных технологий в дорожном автомобиле прослеживается в двигателе нового 911 GT3 RS: шестицилиндровый силовой агрегат базируется на том же унифицированном двигателе GT, что и разработанные для гонок и тоже 4,0-литровые

агрегаты 911 GT3 Cup, 911 GT3 R и 911 RSR. При мощности 383 кВт (520 л.с.) это самый мощный атмосферный двигатель с непосредственным впрыском топлива, который компания Porsche когда-либо использовала для серийного автомобиля. Таким образом кубковый болид превосходит серийный спорткар на 26 кВт (35 л.с.). Все четыре двигателя отличает высокооборотная концепция, разработанная и успешно апробированная в автоспорте. Двигатель RS развивает свою максимальную мощность при 8250 об/мин, а предельная частота вращения составляет 9000 об/мин – абсолютное исключение даже среди чистокровных спортивных моторов.

Чтобы даже при очень высоких оборотах гарантировать точность процессов газообмена, инженеры Porsche разработали так называемый жесткий привод клапанов без гидрокомпенсаторов: односторонние коромысла, приводящие в движение клапана, опираются не на гидравлические компенсаторы, а установлены на осях. Необходимый зазор в клапанах настраивается на заводе при помощи сменных калиброванных пластин. Дальнейшей регулировки не требуется. Это снижает затраты на обслуживание как на гоночной трассе, так и в повседневной эксплуатации. Данный технический нюанс в новом 911 GT3 RS взят непосредственно из автоспорта.

Традиции моделей GT3 RS

Спорткар для дорог и для гонок

Уже 46 лет Porsche присваивает сокращение RS только тем серийным моделям 911, которые служат связующим звеном между дорожными спорткарами и успешными гоночными болидами GT. Спортсмены самых чистых кровей, которые поколение за поколением совершенствовали свои ходовые качества на высшем уровне. 911 GT3 RS – это безупречный атлет с ярко выраженными гоночными генами, который раскрывает весь свой потенциал на кольцевой трассе, но не менее блистателен и в повседневной жизни. Вот уже полстолетия при разработке каждого нового поколения 911 RS инженерами компании Porsche движет одно и то же стремление: это должен быть безусловный эталон точности и динамики.

Так оно и было, например, в 1972 году. Тогда на сцену вышла первая модель 911 RS: 911 Carrera RS 2.7, ставшая в последующем иконой в истории автомобилестроения. За хорошо сохранившиеся экземпляры сегодня запрашивают семизначные цены. В свое время этот супероблегченный почти что до 900 килограммов (в снаряженном состоянии) 210-сильный автомобиль, способный разогнаться до 240 км/ч и впервые оснащенный неподвижным спойлером на задней крышке стоил 33 000 немецких марок. Спрос на эти автомобили значительно превысил запланированное количество в 500 экземпляров, необходимое для получения омологации. В конце концов их было выпущено 1036 штук.

До тех пор, когда обозначение RS вновь появилось на капоте 911-го, прошло двенадцать лет: модель 911 SC RS была представлена компанией Porsche исключительно с целью получения омологации для раллийных гонок, всего автомобилей этой модели было построено 21 штука. Автомобиль весил 960 килограммов, 3,0-литровый двигатель развивал мощность 250 л.с. В 1991 году последовал 260-сильный 911 RS 3.6, построенный на базе модельного ряда 964. Вместе с ним впервые техника гоночного болида Carrera Cup вошла в серийный автомобиль. Чуть позже появился 3,8-литровый вариант мощностью 300 л.с. Этот двигатель с той же мощностью компания Porsche предлагала с 1995 года также в RS-версии 911 Тур 993, который имел максимальную скорость 277 км/ч. Он стал основной моделью для монокубков Porsche Carrera Cup и Porsche Supercup. Так что прямая связь с автоспортом не терялась никогда.

911 (996) GT3 RS, 2003 год: первый в своем роде

После 911 GT1 – серийной версии победителя Ле-Мана 1998 года – и 911 GT2 компания Porsche в 1999 году вводит в свою программу модель, которая произвела настоящий фурор в автоспортивном мире: 911 GT3 на базе модельного ряда 996 инициировал множество сходных между собой GT-моделей, которые сегодня обеспечивают большое разнообразие на гоночных трассах. С выпуском первого 911 GT3 RS в 2003 году Porsche выходит на следующий уровень. Автомобиль оснащен высокооборотным 3,6-литровым оппозитным двигателем от 911 GT3, имеющим на тот момент мощность 381 л.с., и предлагается исключительно с каркасом безопасности и в белом цвете. Все надписи выдержаны либо в синем, либо в красном цвете, как дань уважения именитым предшественникам. К этому добавляются другие функциональные компоненты более поздней гоночной версии, как например, передний бампер с интегрированными вентиляционными прорезями, оптимизированная геометрия ходовой части со специальными корпусами колесных подшипников и составными поперечными рычагами передней и задней подвески, одномассовый маховик, а также мероприятия по облегчению автомобиля: особо легкое заднее окно из поликарбоната, передняя крышка и заднее антикрыло из углепластика. При массе 1360 кг с полностью заправленным топливным баком 911 GT3 RS на целых 50 кг легче, чем версия GT3 Clubsport. Соответственно впечатляющими выглядят и динамические характеристики: на стандартный разгон до 100 км/ч уходит 4,4 секунды, максимальная скорость 308 км/ч.

911 (997) GT3 RS, 2006 год: новый эталон

Первый вариант RS на базе 997 выходит на старт с расширенным на 44 миллиметра по сравнению с исходной моделью GT3 широким кузовом от Carrera 4. Соответственно расширенная на 34 мм колея задних колес допускает более высокие поперечные ускорения и лучше противодействует кренам кузова, при этом масса на 20 кг меньше – 1375 килограммов. Снизить массу удалось, в частности, благодаря использованию регулируемого заднего антикрыла из углепластика, пластмассовой задней крышке и легкому заднему окну из пластика. Поперечные рычаги задней подвески опять сделаны составными, благодаря чему ходовую часть можно более точно настроить под требования гоночной трассы. В лаконично оформленном интерьере главными объектами внимания являются облегченные сиденья-ковши из углеродных композитов, заимствованные с Carrera GT и адаптированные, а также серийная дуга безопасности. Свой 3,6-литровый двигатель

мощностью 415 л.с., раскручивающийся до максимальных 8400 об/мин, этот RS в неизменном виде получил от GT3. Благодаря сближенным передаточным отношениям шестиступенчатой коробки передач с одномассовым маховиком он набирает обороты даже еще быстрее. При удельной массе 3,3 кг/л.с. GT3 RS разгоняется с места до 100 км/ч за 4,2 секунды и достигает максимальной скорости 310 км/ч. Северную петлю Нюрбургринга он проходит за 7:48 минуты.

911 (997 II) GT3 RS, 2009 год: верность принципам

Представленный в 2009 году 911 GT3 RS продолжает серию бескомпромиссных спортивных модификаций 911-го. Он базируется на обновленном модельном ряде 997 и оснащен теперь уже 3,8-литровым шестицилиндровым оппозитным двигателем. При мощности 450 л.с. вместо прежних 435 атмосферный двигатель впервые мощнее, чем в 911 GT3, а по своей удельной мощности 118 л.с./литр он устанавливает новый стандарт для серийных автомобилей. Максимальная частота вращения достигает 8500 об/мин. Благодаря кнопке Sport на центральной консоли крутящий момент в среднем диапазоне оборотов увеличивается на 35 Нм до 465 Нм. С целью повышения поперечной динамики GT3 RS имеет увеличенную колею также и на передней оси и вдобавок к этому – большие тормозные диски с алюминиевыми центральными ступицами и адаптивную подвеску PASM со специальной настройкой. Соответственно настроена также и система стабилизации PSM: ее уникальный алгоритм регулирования с возможностью полного отключения в два этапа был разработан для гоночной эксплуатации. Легкие компоненты, такие как титановый концевой глушитель и дополнительно облегченный на 1,4 кг одномассовый маховик, снижают собственную массу автомобиля по сравнению с «поджарым» 911 GT3 на 25 кг до 1370 кг. Еще 10 кг позволяет сэкономить опциональная литий-ионная аккумуляторная батарея, которую можно установить вместо тяжелой свинцово-кислотной АКБ для участия в гонках. Северную петлю этот 911 GT3 RS преодолевает за 7:33 минуты, максимальная скорость 310 км/ч. Свой высокий гоночный потенциал автомобиль доказал в 2010 году в 24-часовой гонке на Нюрбургринге: серийная модель без проблем выдержала Айфельский марафон и пришла к финишу на сенсационном 13 месте в общем зачете – включая проделанный своим ходом путь до автодрома и обратно по дорогам общего пользования.

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011 год: высший пилотаж

В 2011 году дебютировала третья модификация 911 GT3 RS Тур 997. Ее выпуск был ограничен 600 экземплярами, и это был первый серийный «девятьсот одиннадцатый» с 4,0-литровым двигателем. Оснащенный самой что ни на есть чистокровной гоночной техникой: коленчатый вал, взятый непосредственно с шестицилиндрового двигателя гоночного 911 GT3 RSR, соединяется с коваными поршнями через титановые шатуны. Результат: максимальная мощность 500 л.с. при 8250 об/мин и новый рекорд удельной мощности для атмосферного двигателя 125 л.с./л. В базовой комплектации передняя крышка, передние крылья и ковшеобразные сиденья сделаны из легкого углепластика. Масса автомобиля с полностью заправленным топливным баком составляет 1360 кг, таким образом по своей удельной массе 2,27 кг/л.с. 911 GT3 RS 4.0 преодолевает магическую границу в три килограмма на л.с. Прогресс в цифрах: разгон с места до 100 км/ч за 3,9 секунды, максимальная скорость снова 310 км/ч, время прохождения Северной петли 7:27 минуты. Таким образом, GT3 RS быстрее суперспорткара Carrera GT.

911 (991) GT3 RS, 2015 год: расширение границ возможного

Вместе с новым поколением моделей 991 в 2015 году выходит следующий 911 GT3 RS. Он получил 500-сильный 4,0-литровый двигатель своего предшественника, но впервые агрегатированный с семиступенчатой коробкой передач PDK, включая лепестковые переключатели на рулевом колесе, и широкий кузов от 911 Turbo. И вновь модель RS устанавливает новые стандарты в области облегченных конструкций и аэродинамики: Передняя и задняя крышки изготовлены из углепластика, крыша – что особенно важно для центра тяжести – вообще из магния и отличается широкой 30-сантиметровой выштамповкой, которая проходит также и по передней крышке. Еще одна характерная деталь: отверстия для выхода воздуха в передних крыльях, так называемые «жабры». Как и у чистокровных гоночных болидов они повышают прижимную силу на передней оси. Ходовая часть, рассчитанная на высочайшую динамику и точность, получает дополнительные преимущества благодаря наличию системы подруливания задними колесами и системы распределения крутящего момента Porsche Torque Vectoring Plus с бесступенчатой блокировкой заднего дифференциала. С места до 100 км/ч 911 GT3 RS разгоняется всего за 3,3 секунды при максимальной скорости 310 км/ч, Северную петлю Нюрбургринга он проходит за 7:20 минуты.