

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 капюлированы. 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 гидрокompенсаторов: 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.