

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 ньютон-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 противодавление отработавшим газам и таким образом способствует повышению мощности.