

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 корпрусами 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.