

ТЮНИНГ

ГДЕ ТВОЯ ТАЧКА?
Охранные спутниковые системы

ВЫСОКАЯ МОДА:
автошоу в Женеве и Париже

10 ИДЕЙ
для Porsche 911



**ИДЕАЛЬНЫЙ
ОБЪЕКТ ТЮНИНГА:**
VAZ 2112

ТЕСТЫ:
ABT Sportsline AS6 \ Audi A6
Komo-Tec Elise 220R \ Lotus Elise
Leo Nardo \ Maserati 4200 Spyder

Cargraphic GT3 RSC



Porsche 911 GT3 RS/Cargraphic GT3 RS

Тест-драйв

raphic GT3 RS

Сверхзадача

Текст Федора Свирина Фото Александра Васильева





В иерархии Porsche 911 модель GT3 RS занимает особое место. Это самый быстрый серийный 911-й с атмосферным мотором. Однако в компании Sargraphic смогли доработать этот культовый RS, сделав его еще более быстрым.



В PORSCHЕ создавали свой GT3 RS по проверенному временем рецепту. Исходный образец — в данном случае GT3 — подвергали значительной доработке, устанавливая новые элементы подвески и тормозной системы, увеличивая мощность двигателя, совершенствуя аэродинамику и снижая по возможности массу автомобиля. Благодаря активному использованию карбона и кевлара массу GT3, и так уже находящегося в превосходной форме, удалось снизить почти на 70 кг. Фактически GT3 RS оказывается моделью Porsche, почти идеально подготовленной к частым посещениям гоночных трасс, но все еще пригодной для эксплуатации на дорогах общего пользования.

Но специалистам Sargraphic всего этого показалось недостаточно при подготовке GT3 RS к участию в Tunes Grand Prix. Как бы ни был хорош GT3 RS, он все-таки ощутимо проигрывал в мощности турбированным моделям от конкурентов, имеющим намного больше 600 сил под капотом. Поэтому в Sargraphic поставили перед собой исключительную задачу: научить RS ездить еще более быстро, при этом не навредив его способности перемещаться по обычным дорогам без особого дискомфорта для водителя. Поэтому в компании просто четко выделени те позиции, по которым GT3 RS хотелось бы улучшить. Список получился в объеме традиционный как для мира немецкого тюнинга.

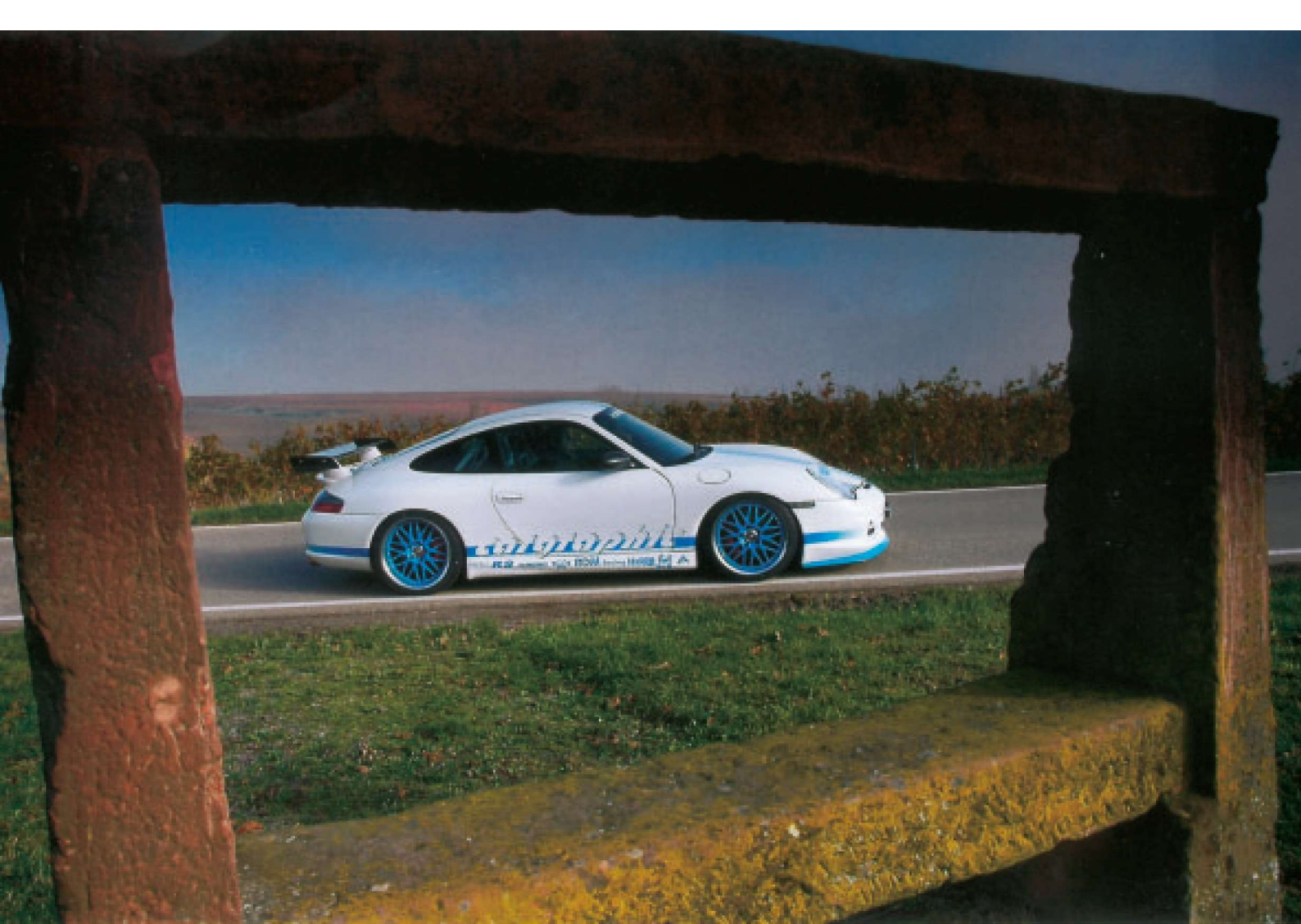


|| ОБЪЕМ СЛЕГКА ИЗМЕНИЛСЯ. ПОВЫСИЛАСЬ ПРИЖИМНАЯ СИЛА, ВЕНТИЛЯЦИЯ ТОРМОЗНЫХ МЕХАНИЗМОВ И ДВИГАТЕЛЯ

га, так и для программы по подготовке автомобилей к звездам по трекам. Двигатель, тормоза, подвеска — вот три самых приоритетных направления совершенствования модели. Но само имя GT3 RS требовало, казалось, особого подхода.

Принято считать, что в каждом серийном автомобиле заложен некоторый потенциал для доработки. Превращая обычную Carrera 2 в GT3, в Porsche уже использовали большую часть этих скрытых возможностей. В свою очередь GT3 RS не только однозначно превзошел обычный GT3, но и практически лишил тюнингщиков шансов на успешное отыскание новых ресурсов. Однако, вопреки этим, безусловно, рациональным сообра-

жениям, в Sardaigne все-таки решились на эксперименты с GT3 RS. В итоге удалось создать автомобиль, который на Tunes Grand Prix показал на малом кольце Хоккенхайма время 1.10.651, что больше чем на секунду лучше рекордного времени заводского результата GT3 RS. Стоит ли упоминать, что более громоздкий серийный Ferrari 360 Modena оказался на этой трассе куда медленнее? Это дает право провозгласить модель от Sardaigne одним из самых быстрых серийных автомобилей с атмосферным мотором, выезжавшим на Хоккенхаймринг. Автомобиль получил полный индекс GT3 RSC, где последний символ обыгрывал название компании.



**RSC от
Sargraphis –
один из самых
быстрых GT3
в Европе**

Наверное, у большинства Porsche-энтузиастов сама по себе идея доработки аэродинамики GT3 RS вызывает искреннюю иронию. И это понятно – ведь в Porsche потратили немало времени, чтобы оснастить кузов GT3 грозным аэропакетом, в эффективности которого сомневаться почти что кощунственно. Однако в Sargraphis все-таки рискнули и немного переделали отдельные детали GT3 RS. Самое заметное – на переднем бампере

все-таки установили дополнительную накладку-спойлер, которая призвана увеличить нагрузку передней оси на высоких скоростях. Тюнинговики, конечно, говорят, что этот элемент оправдывает все их ожидания – иначе с ним вряд ли бы выехали на Тилег GP. Кроме того, оптимизированы воздушные потоки, пожираемые передним бампером, – после пересмотра его начинки и переустановки радиатора чуть больше воздуха поступает к тормозам. Собственно двигатель также получает дополнительную порцию воздуха благодаря новому решению прорезей воздухозаборников на крышке моторного отсека.

Сам двигатель подвергли не слишком глубокому вмешательству. В серийном исполнении мотор GT3 RS выдает 375 сил, что очень хорошо для 3,6 литра рабочего объема. С новым воздушным фильтром, модернизацией впускной системы, установкой нового выхлопа и настройкой блока управления с него выжали уже 411 сил. Именно двигатель стал для нас одним из главных открытий в машине Sargraphis. Контраст с уже привычными турбированными версиями 911-го впечатляющий. Сумасшедшего турбоподхвата нет, зато есть выдающаяся способность к раскрутке и набору оборотов и феноменальная эластичность. Именно так – по городу автомобиль без видимых усилий катил на 6-й передаче со стрелкой тахометра чуть выше 1000 об/мин. Но стоит переключиться на 2-ю и вдавить педаль акселератора до упора, как стрелки тахометра





porsche Zentrum Pforzheim

GT3 RSC

LD C 996

www.cargraphic.de

Porsche 911 GT3 RS/Cargraphic GT3 RSC

и спидометра начнут свое стремительное, практически синхронизированное движение в своих циферблатах. Картина не изменится и на других передачах — с ростом оборотов автомобиль устремляется вперед все более энергично. Добавляем неповторимое пение свободного от наддувов оппозита — и вопрос, каким образом GT3 RS стал столь быстро культовым спорткаром во всех частях света, отпадает сам собой. А по своим динамическим характеристикам GT3 RSC не слишком уступает турбированным собратьям. Показателем разгон 0–200 км/ч за 13,9 секунды.

Конечно, в Cargraphic поставили на RSC свои фирменные 19-дюймовые колесные диски. Они радуют выигрышем не только в один дюйм диаметра по сравнению с серийными колесами GT3 RS, но и в дизайне. В Porsche справедливо предпочли исключительно функциональное оформление своих дисков: с десятью тонкими одиночными спицами. На их фоне диски Cargraphic с множеством двойных спиц и центральной гайкой крепления смотрятся очень выгодно. В данном случае их, разумеется, покрасили в тот же броский синий цвет, который был у заводских, — другого варианта фанаты GT3 RS просто бы не приняли. Куда важнее то, что в компании нашли время поэкспериментировать с различными шинами. Напомним: с завода GT3 RS вышел с покрышками Pirelli P Zero Corsa, а вот на этих 19-дюймовых дисках уже были смонтированы Dunlop Sport





Диски просто великолепны. Классический дизайн хорошо подходит к GT3 RS

Махх. Но самое интересное – на GT3 RSC уже пробовали и с псевдоэлитками Michelin Pilot Sport Cup. Эти шины в свое время прославились, добавив цепкости заводскому BMW M3 CSL, теперь же, как и ожидалось, оказались хороши и на супер-Porsche. Все на том же Хоккенхайме с ними удалось добиться результата в 1.10.3.

В салоне все осталось по-прежнему – то есть как в «обычном» GT3 RS. Каркас безопасности, гоночные кресла с парой столь авторитетных логотипов – Porsche и Recaro, аскетичный, но очень удобный руль и отсутствие столба центральной консоли – вот и все приметы GT3 RS. Правда, в Porsche в свое время заявляли для этой версии облегченную конструкцию передней панели и обивки дверей.

Любопытно получилось с подвеской. В Saigaphis знали, у кого заказывать новые компоненты для подвески своего RSC. Они весьма разумно рассудили, что лучше самих производителей узлов GT3 RS в этом вопросе мало кто компетентен, и обратились в Bilstein и H&R за соответственно амортизаторами и пружинами. Конечно, с одной стороны, это здорово напоминало желание улучшить превосходную аэродинамику GT3 RS, но с другой – было единственно верным подходом к подвеске. Приоритеты в настройках подвески просто стали совершенно иными: главное – управляемость, а комфорт – если получится.

Это становится особенно очевидно на высоких





Cargraphic GT3 RSC Porsche 911 GT3 RS

ДВИГАТЕЛЬ		
рабочий объем, куб. см	3600	3600
мощность, л. с.	411/7020	381/7400
крут. момент, Нм при мин ⁻¹	429/4800	385/5000
ДИНАМИКА		
макс. скорость, км/ч	310	305
разгон с 0 до 100 км/ч, с	4,2	4,4
ШАССИ		
размеры колес:		
передних	245/35ZR19	235/40ZR18
задних	305/30ZR19	285/30ZR18

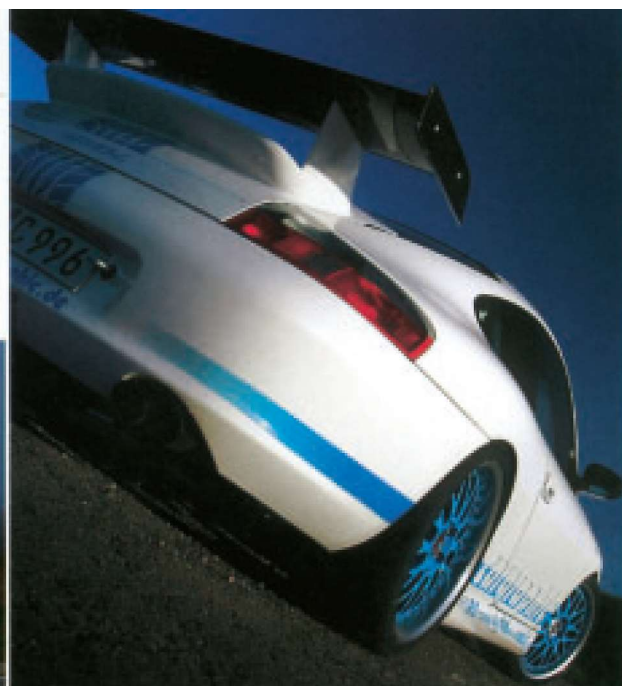
автомобиль, предоставлен фирмой Cargraphic

скоростях. На хороших немецких дорогах GT3 RSC при проезде по городу не пугает водителя вовсе. Следует только помнить о пониженной подвеске и новом переднем спойлере, который отделяет от асфальта считанные сантиметры свободного пространства. Но стоит преодолеть отметку хотя бы 150 км/ч, как уже становится не по себе. С ростом скорости автомобиль начинает предъявлять куда более высокие требования к дорожному полотну. Да и 19-дюймовые колеса со сверхнизкопрофильной резиной вносят свою лепту — автомобиль начинает исключительно подробно информировать водителя о малейших стыках и даже камешках на асфальте. Расслабиться уже не получится — руль приходится удерживать крепко, избегая соблазна уж слишком часто корректировать отклонения GT3 даже при движении по прямой. Такая информативность и чувство контакта с водителем, без сомнения, окажется кетати на любом гоночном кольце.

Но в Cargraphic не собираются останавливаться на достигнутом. В компании уверены, что смогли продемонстрировать только часть скрытых талантов шасси GT3 RS, а потому продолжают работы по подготовке своего RSC. В ближайших планах — увеличение рабочего объема двигателя примерно до 3,8 литра и избавление автомобиля от слоев шумоизоляции и прочих совсем не нужных вещей. Остается только пожелать Cargraphic солнечной погоды в дни Turner GP 2005 года — ведь на этот раз RSC имеет шансы подобраться еще ближе к своим турбированным 911-м собратьям.



СВОЯ НИША



ТЮНИНГ

magic of tuned things

ХОРОШАЯ ИДЕЯ — половина успеха в любом деле, а тем более в тюнинге. В этом лишний раз можно убедиться после знакомства с автомобилями, которые мы откатали в Германии для этого номера. Новый AS6 подготовили в ABT профессионально: качественно и очень быстро. В ABT Sportslinе настолько долго занимаются автомобилями VW Group, что свои азрокиты могут готовить, кажется, и вовсе не получая нового серийного автомобиля. Все равно получится аккуратно и элегантно. С ролью «придворного» ателье VW Group в ABT справляются настолько хорошо, что соперники уже давно потеряли надежду сравниться с компанией по широте ассортимента продукции, а тем более по обороту. А ведь и продажи фирменной сувенирной DTM-продукции у ABT также идут весьма успешно.

В Dimex Group создали специальный бренд Leo Nardo для тюнинга автомобилей Maserati. Но удивило совсем не это. Те же самые люди, которые предложили для Ferrari Modena весьма провокационный азрокит, а у Gallardo научили двери открываться в лучших традициях Lamborghini, неожиданно не устояли перед обаянием и красотой Maserati Spyder. Лучшее тому доказательство — короткий список дополнительных элементов, которые создали специально для Spyder.

Наверное, похожие чувства испытывали и в Cargraphic, взявшись за серьезную доработку близкого к совершенству Porsche GT3 RS. Причем требовалось не просто пополнить свой каталог в несколько сотен страниц еще одним спойлером, а сделать GT3 RS еще более быстрым. Это удалось — Cargraphic GT3 RSC летает по Хоккенхаймрингу, опережая большинство турбированных 911-х.

Однако самую неожиданную нишу смогли открыть специалисты Koto-Tec. Конечно, идея спорткара со сверхлегким английским шасси и высокооборотистым японским двигателем наверняка кому-то приходила в голову и раньше, но только в Koto-Tec смогли предложить уникальную услугу. Показательно, что клиенты действительно благодарны за возможность покрутить от души на Elise двигатель от Honda Civic Type-R. Кстати, в Lotus начали серийно ставить моторы Toyota с немного худшими характеристиками много месяцев спустя после завершения первого эксперимента Koto-Tec по установке. Так тюнинг позволяет добиться прогресса в автомобилестроении.

Главный редактор	Сергей Кубанов
Зам. главного редактора	Федор Соинин
Директор по маркетингу	Наталья Нижегородцева
Коммерческий директор	Сергей Вьюр
Ответственный секретарь	Анна Кузьмина
Билд-редактор	Александр Васильев
Редактор отдела технической информации	Даниил Шургалский
Обозреватели	Денис Пыткова, Андрей Аланов, Алексей Кострица
Шеф-дизайнер	Татьяна Молчанова
Дизайн, верстка	Валерия Кононок, Екатерина Андреева
Технический директор	Валерий Катенин
Директор по рекламе	Ирина Остроумова
Отдел рекламы	Вероника Гаспарян, Елена Гусова, Наталья Горбачева, Вероника Лотова, Дарья Патрова, Алёна Сазонова, Виктория Королева
Иностраный отдел	Наталья Роговина
Секретарь редакции	Ольга Сирова
Финансовый отдел	Венеслав Падан, Ксения Токстуха, Ирина Шапугульская, Мария Билова
Менеджер по распространению	Дмитрий Фунтов
Web-мастер	Дмитрий Жидков
Корректор	Зиновий Буно
Менеджер по персоналу	Екатерина Беломутова

Учредитель: ООО «Випресс-Медиа».
 Регистрационный номер ПИ №77-12491 от 19 апреля 2002 года.
 Зарегистрировано Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
 Отпечатано в ScanWeb Oy, Финляндия. Цена договорная.
 Тираж: 35 000. Периодичность: 12 раз в год.
 При перепечатке материалов ссылка на журнал «ТЮНИНГ» обязательна.
 За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Адрес редакции:
 191040, Санкт-Петербург, Лытовский пр., 80, лит. А
 Тел.: (812) 595 6395. Факс: (812) 164 8376
 192007, Санкт-Петербург, а/я 90
Address:
 191040, RUSSIA, St.Petersburg, 80 Ligovsky prospect
 Tel.: +7 (812) 595 6395. Fax: +7 (812) 164 8376
 192007 St.Petersburg, box 90
E-mail: tuning@mail.wplua.net
 vipress@inomarka.ru
Web-site: www.tuning-mag.ru