

40 ТЕСТ

▶ PORSCHE GT3 CARGRAPHIC



СДЕЛАНО ДЛЯ ГЕРМАНИИ

Текст: Федор Свинин. Фото: Ian Kuah, Федор Свинин

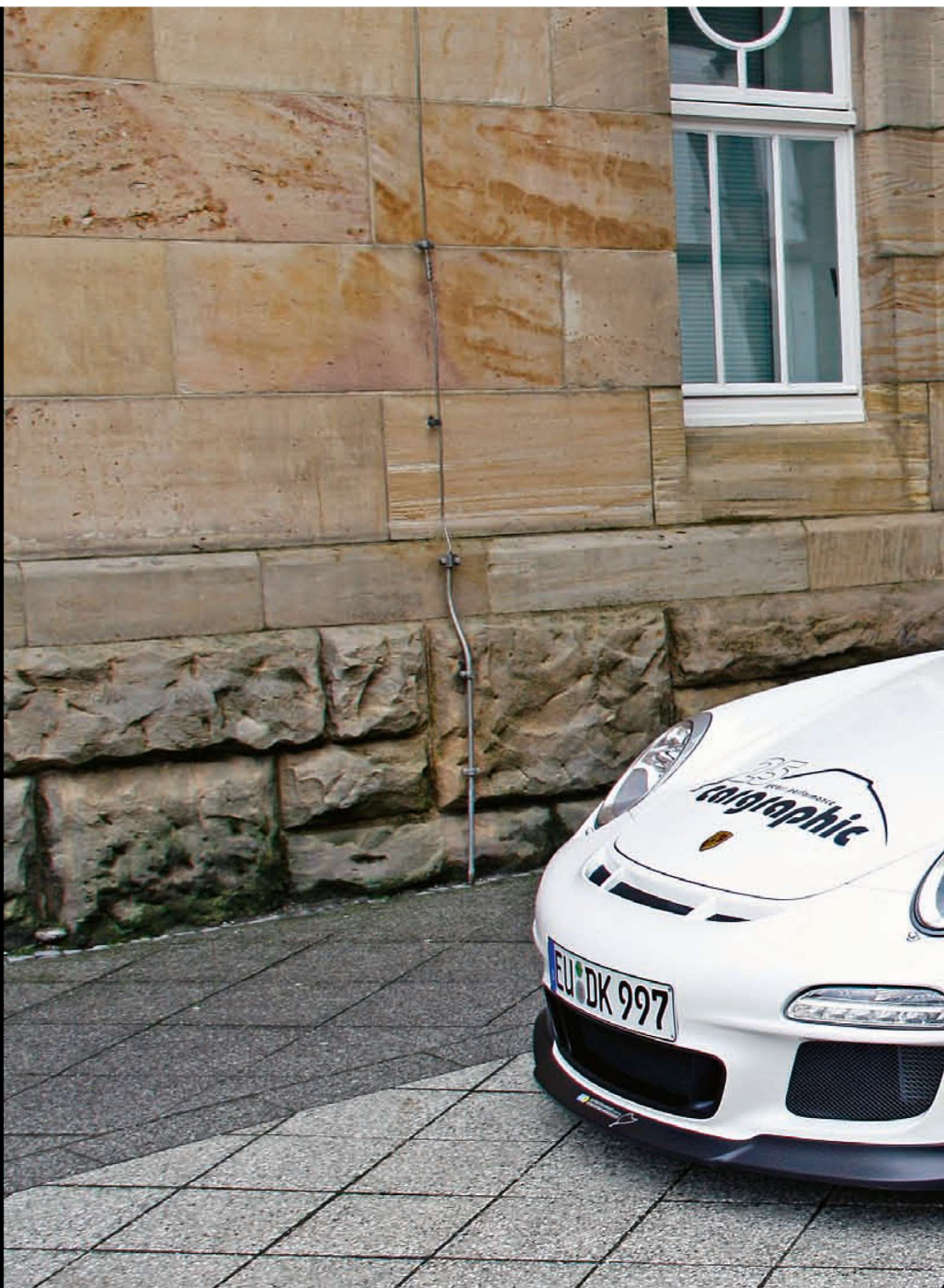
> МИРОВАЯ ИЗВЕСТНОСТЬ ПРИШЛА К КОМПАНИИ CARGRAPHIC ПОСЛЕ ГЛУБОКОЙ ДОРАБОТКИ PORSCHE 911 GT3 ЕЩЕ В 996-М КУЗОВЕ. С ТЕХ ПОР В CARGRAPHIC СОЗДАВАЛИ ОЧЕНЬ УДАЧНЫЕ ПРОГРАММЫ ТЮНИНГА ДЛЯ КАЖДОЙ НОВОЙ МОДЕЛИ GT3. НАСТАЛО ВРЕМЯ РАСПРОБОВАТЬ НОВЕИШЕЙ GT3, ПРИПРАВЛЕННЫЙ КОМПОНЕНТАМИ CARGRAPHIC.



Именно модели семейства GT3 на протяжении многих лет являются визитной карточкой Cargraphic. Как мы знаем, в компании выпускают свои харизматичные колесные диски и выхлопные системы для множества различных автомобилей, включая итальянские суперкары и популярные внедорожники. Однако у многих любителей Porsche имя Cargraphic ассоциируется с великолепно подготовленными GT3 и GT3 RS поколений 996 и 997. Можно сказать, что проект Porsche 996 GT3 ввел в свое время Cargraphic в элиту Porsche-тюнеров. В компании смогли сделать GT3 значительно мощнее, легче, заодно подобрав и оптимальные компоненты подвески. В результате на своем 996 GT3 RSC 3.8 в Cargraphic добились победы на соревнованиях Tuner GP в 2005 году. С тех пор этот 996 GT3 RSC 3.8, а затем и 997 GT3 RSC 4.0 принесли Cargraphic еще несколько побед на Tuner GP, причем с превосходством над куда более мощными 911 Turbo и GT2 от соперников. Весной 2010 года в Cargraphic предпочли пропустить Tuner GP, сосредоточившись на участии в легендарной 24-часовой гонке на Нюрбургринге.

Вот почему при тюнинге новенького 997 GT3 в Cargraphic несколько отошли от годами проверенной концепции. Свои предыдущие автомобили GT3 в компании готовили в том числе и для участия в Tuner GP на Хоккенхаймринге. Сейчас же специалисты компании получили шанс представить любителям GT3 и другие свои возможности. Сами руководители Cargraphic не скрывают, что оснастили автомобиль компонентами, которые адресованы типичному немецкому владельцу 997 GT3. Он приобретает на 2-4 года и используется как в обычных разездах, так иногда и в любительских выездах на трек. Как правило, у немцев GT3 является отнюдь не первым 911-м в жизни. Это означает, что счастливый обладатель уже имеет солидный накат на автомобиле со столь уникальной заднемоторной компоновкой, а также понимает, каких улучшений он хочет больше всего. Но есть нюанс: даже такую специфичную модель, как GT3, немцы предпочитают приобретать, прибегая к помощи различных финансовых инструментов. И речь идет не только о привычном кредите, но и о лизинге с последующим возвратом автомобиля компании по истечению оговоренного срока. Все это задает особые требования к доработке GT3 со стороны немецких владельцев. С одной стороны, автомобиль должен стать ощутимо быстрее и еще интереснее. С другой – все доработки должны быть легко обратимыми или же понятными максимально широкому кругу потенциальных покупателей 3-летнего GT3. Именно такими приоритетами в Cargraphic и руководствовались при тюнинге этого экземпляра.

Интересно, что в Cargraphic принципиально не стали разрабатывать новые аэродинамические элементы для последней версии 911 GT3. Наравне с другими ведущими тюнерами в компании готовы признать аэродинамическую проработку серийной модели великолепной. Зато в Cargraphic, конечно, воспользовались шансом установить на GT3 свои собственные колесные диски. Выбор пал на модель IS-One в 19-дюймовом исполнении. Эти диски в Cargraphic теперь предлагают и для версий 911 с заводской центральной гайкой крепления. При этом в компании монтируют на задние колесные







диски размерности 12.0x19 шины размерности 315/30 и даже 325/30 против 305/30 у серийной модели. Кстати, именно шины 325/30ZR19 используются на серийном GT3 RS...

По славной традиции в Cargraphic подготовили несколько различных комплектов для тюнинга подвески GT3. Так европейские владельцы GT3 уже успели полюбить систему Airlift от Cargraphic. Привлекает ее продуманность: комплектом Airlift можно легко дооснастить штатную переднюю подвеску GT3, не меняя пружины и амортизаторы. Airlift позволяет всего за 15 секунд приподнять переднюю часть кузова, что здорово помогает при проезде любых дорожных препятствий. Результат впечатляет: кромка переднего бампера GT3 смещается вверх на 72 мм! Теперь с Airlift владельцы GT3 могут без опасений покорять многоэтажные паркинги и справляться с «лежачими полицей-

скими». Отдельная благодарность относительно короткой базе 911-го: если «морду» удается провести над сложным участком, то с остальной частью кузова проблем, как правило, не возникает. Приятно, что в Cargraphic для Airlift подобрали пульт дистанционного управления. В особо сложных случаях можно наблюдать за процессом подъема кузова со стороны, оценивая вероятность соприкосновения переднего бампера и препятствия. Особо бескомпромиссным любителем GT3 в Cargraphic с удовольствием разьясняют, что весь комплект Airlift весит всего лишь 3 кг, а потому не оказывает влияния на развесовку по осям автомобиля. Помимо системы Airlift в арсенале Cargraphic есть и несколько комплектов спортивной подвески для нового GT3. Они адресованы продвинутым владельцам, стремящимся добиться от автомобиля максимума на гоночных трассах и обычных дорогах. Сейчас

наибольшей популярностью пользуется комплект Bilstein B16 DampTronic вместе с системой Airlift. В Bilstein добились полного взаимопонимания своих компонентов B16 DampTronic с заводской системой Porsche PASM, позволяя выбрать один из двух режимов нажатием одной кнопки. Двигатели моделей GT3 и GT3 RS привычно считаются флагманами атмосферной линейки Porsche. После рестайлинга 997 GT3 получил мотор увеличенного объема: с 3,6 до 3,8 литров. По официальному данным Porsche в спецификации GT3 двигатель выдает 435 сил и 430 Нм. Однако на независимых замерах эти двигатели даже показывают чуть большую мощность: примерно на 5-8 сил. Таким образом, GT3 оказывается очень близок к GT3 RS с его 450 силами. Нетрудно посчитать, что с литра рабочего объема на этих двигателях в Porsche снимают 115-119 сил. Специалистам Cargraphic пришлось разра-



С SAGRAPHIC AIRLIFT КРОМКА ПЕРЕДНЕГО БАМПЕРА ПОДНИМАЕТСЯ НА 72 ММ ВСЕГО ЗА 1,5 СЕКУНД



бывавать практически целиком выхлопную систему для достижения существенного выигрыша в мощности. В комплекте КИТ6 в Cargraphic меняют все ключевые компоненты выхлопа за исключением глушителя. В сочетании с новой прошивкой блока управления от дружественной компании Kubatech и спортивным воздушным фильтром BMC на этом экземпляре удалось добиться 474 сил и 448

Нм. При этом максимальная мощность достигается на куда более высоких оборотах: 8539 об/мин против 7600 прежде. Сама идея получить в свое распоряжение лишнюю тысячу об/мин представляется соблазнительной для всех без исключения владельцев GT3! А выхлоп от Cargraphic стал звучать намного злее, особенно в районе 2500-3000 об/мин. С активацией режима Sport, как и на серийном

GT3, открываются вспомогательные клапаны выхлопа, и звуковое сопровождение становится еще более эмоциональным. Выхлопные системы Cargraphic известны и своим малым весом. Так, установка комплекта КИТ6 позволяет сбросить разом 17,5 кг! Преимущество GT3 от Cargraphic над серийной моделью становится хорошо заметным на больших скоростях. Так, в разгоне со 100 до 200 км/ч удается выиграть уже почти целую секунду, что можно считать превосходным результатом для атмосферного спорткара столь высокого уровня. Но в Cargraphic не скрывают и своего желания увеличить рабочий объем новых моторов GT3 и GT3 RS с 3,8 до хотя бы 4,0 литров. Такие двигатели от Cargraphic на прежних версиях GT3 заслуживали самых лестных отзывов, сочетая взрывной темперамент на высоких оборотах с невероятной эластичностью во всем диапазоне. Подождем новостей от компании... ■



>PORSCHE 911 GT3 / CARGRAPHIC

	Cargraphic	Porsche
ДВИГАТЕЛЬ		
Рабочий объем, куб. см	3797	3797
Мощность, л. с./об/мин	474/8539	435/7600
Крутящий момент, Нм	448/6400	430/6250
ДИНАМИКА		
Максимальная скорость, км/ч	Н.д.	312
Разгон с 0 до 100 км/ч, с	<4,0	4,1
ШАССИ		
Передние	245/35ZR19	235/35ZR19
Задние	325/30ZR19	305/30ZR19

