

48^{ТЕСТ}

PORSCHE 911 GT3 RS
CARGRAPHIC

Текст: Федор Свинин

Фото: Александр Васильев

АБСОЛЮТНОЕ ОРУЖИЕ

> ВСЕМИРНАЯ ИЗВЕСТНОСТЬ К КОМПАНИИ CARGRAPHIC ПРИШЛА ПОСЛЕ ДВУХ ПОДРЯД ПОБЕД НА КУЛЬТОВЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ TUNER GP С СОБСТВЕННОЙ ВЕРСИЕЙ PORSCHE 911 GT3 RS В 996-М КУЗОВЕ. НАСТАЛО ВРЕМЯ ЗНАКОМИТЬСЯ С НОВЫМ 997 RSC ОТ CARGRAPHIC.

GT3RS

C 4.0





В CARGRAPHIC, КОНЕЧНО, УСТАНОВИЛИ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ ПЕРЕДНИЙ СПОЙЛЕР

В Porsche тратят немало сил на разработку и продвижение своих моделей GT3 и GT3 RS. Именно эти 911-е помогают компании покорять энтузиастов с высоким уровнем водительской подготовки. В Porsche весьма изящно противопоставляют атмосферные и довольно бескомпромиссные GT3 и GT3 RS своей же 911 Turbo начиная с 1998 года. Тот первый GT3 имел не только 3,6-литровый мотор мощностью 360 сил, но и подвеску с тормозами, рассчитанными на заезды по гоночным трассам. В момент своего дебюта GT3 стал самым быстрым серийным автомобилем по культовому показателю – времени круга на Нюрбургринге. С тех пор с каждым годом GT3 становился все известнее и популярнее.

В какой-то момент произошла очевидная коррекция восприятия модели любителями Porsche: все большее количество европейцев стало ис-



пользовать GT3 для своих повседневных раз-
ездов. На эту тенденцию в компании отреагиро-
вали весьма своеобразно, представив в 2003
году GT3 RS. Этот автомобиль со своим облег-
ченным кузовом, еще более жесткой подвеской
и каркасом безопасности надолго стал эталоном
спорткара, адресованного продвинутому пилоту.
Такая репутация была вскоре подтверждена
и выдающимся временем круга все на том же
Нюрбургринге: испытателям из журнала Sport
Auto удалось потратить на это всего 7 минут и
47 секунд, лишь секунду уступив собственному
рекорду на ощутимо более мощном турбирован-
ном GT2.
Вовремя оценили все преимущества GT3 RS в
компании Cargraphic. Хотя другие тюнинг-овики
для участия в Tuner GP готовили собственные
сверхмощные версии Turbo и GT2, в Cargraphic
сделали ставку на основательную доработку





>ДЛЯ МНОГИХ ЭНТУЗИАСТОВ ИМЕННО CARGRAPHIC 997 GT3 RSC МОЖЕТ СТАТЬ НОВЫМ ЭТАЛОНОМ АТМОСФЕРНОГО 911-го. СЕКРЕТ УСПЕХА - ИМЕННО В КОМПЛЕКСНОМ И ОБСТОЯТЕЛЬНОМ ПОДХОДЕ К СОЗДАНИЮ КАЖДОГО КОМПОНЕНТА. В РЕЗУЛЬТАТЕ RSC ОЩУТИМО БЫСТРЕЕ ЗАВОДСКОГО RS НА ПРЯМЫХ И В ПОВОРОТАХ. НАСКОЛЬКО ИМЕННО - СТАНЕТ ЯСНО НА TUNER GP-2007.

GT3 RS. Как мы помним по поездке на этом Cargraphic GT3 RSC, объем работ впечатлял: тюнинг двигателя, установка новых кузовных элементов и компонентов подвески. В результате в 2005 и 2006 годах RSC принес своим создателям две победы в самых важных классах на Tuner GP, опередив именитых соперников. Теперь в Cargraphic построили свой новый претендент на господство на Хоккенхайринге, уже на базе GT3 RS нового поколения.

Уже сама по себе подготовка 911-го к заездам на Tuner GP предполагает бескомпромиссный подход. Здесь проявляются многие качества, которые отличают мир Porsche. Битва за доли секунды требует комплексного тюнинга автомобиля. В полной мере проявляется легендарное немецкое отношение к любым показателям и деталям. Собственно, начиналась разработка проекта Cargraphic 997 RSC не слишком радостно. Сам по себе прошлый серийный 996 GT3 RS был настолько хорош и быстр, что при смене кузовов заводчане не смогли выйти на принципиально новый уровень. В Porsche для своей новой модели заявляли 1375 кг снаряженной массы, то есть на 15 кг тяжелее прежнего RS в 996-м кузове. Но на деле даже с опциональными керамическими тормозами автомобиль оказывается еще на 50 кг тяжелее. Именно такой прибавкой в весе немцы объ-

ясняют время на тестах Sport Auto в 7 минут 48 секунд. Несмотря на улучшение динамических характеристик и наличие новейших шин Michelin Pilot Sport Cup, новичок проиграл своему предшественнику 1 секунду. Очевидно, что эти результаты смогли только добавить мотивации специалистам Cargraphic при постройке своего 997 RSC.

КИЛОГРАММЫ И СИЛЫ

Общая концепция тюнинга не претерпела изменений при смене модельных рядов. Внешних отличий Cargraphic RSC от Porsche RS не много. Во-первых, слегка изменена форма нижней части переднего бампера. В Cargraphic предложили собственное видение спойлера, сохранив знаменитые заводские прорези в боковых частях, но сделав сам элемент более агрессивным. Заодно чуть подкорректировали форму переднего воздухозаборника и добавили серебристые сетчатые вставки. Карбоновой подачей наделили корпуса зеркал и боковые планки заднего крыла. К сожалению, к моменту нашего визита в компании не успели установить на автомобиль специально разработанные карбоновые передние крылья и двери. Они помогут отыграть немало важных килограммов, а крылья при этом получили и новую, более эффектную форму.

Фактически заново был построен двигатель.





В Porsche предпочли и на новое поколение GT3 и GT3 RS установить мотор объемом 3,6 литра, что не могло не вызвать разочарования у поклонников модели. И хотя в Porsche заявили прибавку в 35 сил и улучшение разгона 0–100 км/ч на 0,2 секунды, до 4,2, от новой модели RS все-таки ждали большего. В свою очередь, в Cargraphic совместно с партнерами из RS Tuning смогли увеличить объем этого двигателя до 4,0 литра, поддержав эту прибавку и собственной выхлопной системой. Теперь у RSC 465 сил (+50) и 485 Нм (+80). Трудно устоять перед очарованием такого мотора. Он унаследовал характер и темперамент своего предшественника, с завидным энтузиазмом раскручиваясь на каждой передаче почти до волшебных 8000 об/мин, но сохраняя завидную эластичность на малых оборотах. Именно так: в Cargraphic смогли сохранить возможность регулярных поездок на автомобиле в спецификации 4.0 RSC. И это не увеличение: мы без труда проезжали на RSC по немецким городкам с ограничением скорости в 30 км/ч. И в этих условиях вроде бы злой и бескомпромиссный спорткар прикидывался

В PORSCHE АДРЕСУЮТ СВОЙ GT3 RS ЛЮБИТЕЛЯМ ЗАЕЗДОВ ПО ГОНОЧНЫМ ТРАССАМ. А ПОТОМУ СЕРЬЕЗНЫЙ КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ ВХОДИТ УЖЕ В СТАНДАРТНУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ





тихим и невинным. Разумеется, в той степени, насколько может казаться невинным черно-желтый 911-й с огромным крылом и хорошо просматриваемым через облегченные на Porsche для RS задние боковые стекла каркасом безопасности. Поначалу приходится привыкать к механизму коробки передач с короткими ходами и жесткими передвижениями. Но после первой сотни километров с частыми переключениями он воспринимается уже совершенно нормально. В Cargraphic рассчитывают изменить главную пару в трансмиссии, добившись еще более эффективного набора скорости и еще лучшей эластичности. Хотя и сейчас на традиционных европейских извилистых дорогах на RSC можно обходиться всего несколькими передачами. На 2-й автомобиль разгоняется до 130 км/ч, на 3-й – до 180, на 4-й – до 230, а на 6-й вполне способен энергично разгоняться с 80 км/ч...

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

Как и прежде, в Cargraphic на Porsche отдают предпочтение компонентам подвески Bilstein. Вот и на этом RSC был установлен полный кит Bilstein, но уже с собственными настройками Cargraphic. При этом остается возможность переключаться в более жесткий режим, используя фирменную заводскую систему PASM. В обычном же режиме с 19-дюймовыми шинами Cargraphic 997 RSC неожиданно приятно удивляет плавностью хода. Отчасти за это следует благодарить 997-е поколение Porsche, но в большей степени, конечно, именно кит подвески и настройки от Cargraphic. На булыжной мостовой и сельской дороге с трещинами и швами этот автомобиль казался даже комфортнее, чем Audi A4 на 19-дюймовых колесах, следовавшая в сопровождении. Если такое поведение кажется неестественным и недостойным самого грозного атмосферного 911-го, то спешим успокоить – в поворотах автомобиль просто великолепен. Чувствительное и довольно тяжелое рулевое управление в сочетании с отменной подвеской и балансом шасси позволяет на любых скоростях задавать траекторию предельно точно. Все хорошо и с движением по прямой – сбить с курса RSC весьма трудно. Возможно ли с такой подвеской регулярно ез-





доть по Москве? Скорее да, если не забывать о малом расстоянии от переднего спойлера до асфальта.

Было бы ошибкой считать 997 RSC специальным проектом Cargraphic для участия в Tuner GP 2007 года. Действительно, весь комплекс осуществленных мер призван помочь сделать исходный GT3 RS ощутимо мощнее, легче и быстрее. В том числе и во время заездов на Хоккенхаймринге. Однако в компании, опираясь

на опыт с прошлым 996 RSC, рассчитывают на высокий интерес ко всей программе тюнинга и отдельным ее позициям со стороны простых владельцев GT3 и GT3 RS. Они не могут устоять перед соблазном сделать своих любимцев еще быстрее и лучше, и в Cargraphic вполне могут им в этом помочь. И действительно, карбоновые крылья, двери, комплект подвески и 4-литровый мотор кажутся очень привлекательными... ■



>CARGRAPHIC 911 GT3 RSC 4.0

Cargraphic RSC Porsche 911 GT3 RS

ДВИГАТЕЛЬ

Рабочий объем, л	4,0	3,6
Мощность, л. с./об/мин	465/7400	415/7600
Крутящий момент, Нм	485/5800	405/5500

ДИНАМИКА

Максимальная скорость, км/ч	Н. Д.	310
Разгон с 0 до 100 км/ч, с	Н. Д.	4,2

ШАССИ

Передние	265/30ZR19	235/35ZR19
Задние	315/30ZR19	305/30ZR19