Новый Porsche  
718 Cayman GT4 RS

Информация для прессы

**Содержание**

[Ключевые моменты 4](#_Toc96061833)

[Новый Porsche 718 Cayman GT4 RS: гоночный болид для гарантированного удовольствия от вождения 4](#_Toc96061834)

[Двигатель и коробка передач 7](#_Toc96061835)

[Высокооборотный атмосферный двигатель, заимствованный у гоночных автомобилей 7](#_Toc96061836)

[Ходовая часть 11](#_Toc96061837)

[Усовершенствована для еще большего удовольствия от вождения и динамики 11](#_Toc96061838)

[Кузов и аэродинамика 17](#_Toc96061839)

[Автоспорт в качестве образца 17](#_Toc96061840)

[Салон и комплектация 22](#_Toc96061841)

[Когда все идеально сочетается 22](#_Toc96061842)

[Еще более мощный клиентский гоночный автомобиль для категории GT4 26](#_Toc96061843)

[Новый Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport 26](#_Toc96061844)

**Расход топлива и выбросы CO2**

**Porsche 718 Cayman GT4 RS  
NEDC:** расход топлива в городском цикле 17,4 л/100 км, в загородном цикле 9,3 л/100 км, в смешанном цикле 12,3 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 281 г/км

**WLTP:** расход топлива в смешанном цикле 13,2 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 299 г/км

**Porsche 718 Cayman GT4 (вручную / PDK )  
NEDC:** расход топлива в городском цикле 15,0–13,7 л/100 км, в загородном цикле 8,5– 8,1 л/100 км, в смешанном цикле 10,9–10,2 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 249–232 г/км

**WLTP:** расход топлива в смешанном цикле 11,1–10,7 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 251–242 г/км

Все данные относятся к модели для ЕС.

Показатели расхода и выбросов CO2 были рассчитаны по новому методу WLTP. Производители пока обязаны также указывать значения NEDC, рассчитанные на основе этих показателей. Эти значения несопоставимы со значениями, определенными по применявшемуся ранее методу NEDC. Более подробная информация об официальных показателях расхода топлива и выбросов CO2 новых легковых автомобилей содержится в «Директиве о расходе топлива, выбросах CO2 и потреблении электроэнергии новых легковых автомобилей», которую можно бесплатно получить во всех точках продаж и в компании DAT.

Ключевые моменты

Новый Porsche 718 Cayman GT4 RS: гоночный болид для гарантированного удовольствия от вождения

* Впечатляющий результат на Северной петле

Атмосферный 6-цилиндровый оппозитный двигатель с рабочим объемом 4,0 литра и мощностью 500 л. с. (368 кВт) и собственная масса автомобиля всего 1415 килограммов обеспечивают выдающиеся ходовые качества. Северную петлю Нюрбургринга автомобиль прошел за 7 минут 9,3 секунды, то есть на 23,6 секунды быстрее, чем 718 Cayman GT4 мощностью 420 л. с. (309 кВт).

* Яркие эмоции: высокооборотный оппозитный двигатель

4,0-литровый двигатель раскручивается до 9000 об/мин, а своей максимальной мощности он достигает при 8400 об/мин. Такой же силовой агрегат с мощным звуком используется в чистокровных гоночных автомобилях 911 GT3 Cup и 718 GT4 RS Clubsport.

* Молниеносное переключение передач новым рычагом селектора

Серийная коробка передач Porsche Doppelkupplung (PDK) обеспечивает автомобилю потрясающий разгон: с места до 100 км/ч за 3,4 секунды и максимальную скорость 315 км/ч. Если же водитель хочет вручную переключать передачи, то он может воспользоваться не только лепестками переключения передач на рулевом колесе, но и новым рычагом селектора на центральной консоли.

* Ходовая часть с гоночными генами

Шаровые шарниры на всех местах опоры ходовой части обеспечивают еще более точную и острую управляемость. Регулируемая ходовая часть, полностью пригодная к заездам на гоночной трассе, получила специфические для моделей RS настройки амортизаторов. Кроме того, была изменена степень жесткости пружин и стабилизаторов.

* Увеличенные тормоза

Облегченные тормозные диски на передней оси имеют значительно больший диаметр: 408 мм вместо 380 мм. Опциональная тормозная система PCCB комплектуется большими дисками диаметром 410 миллиметров на передней оси. Для охлаждения больших тормозных дисков инженеры встроили в переднюю крышку два дополнительных воздухозаборника NACA.

* На 35 килограммов легче 718 Cayman GT4

Собственная масса автомобиля согласно DIN составляет 1415 килограммов. Этого удалось добиться благодаря продуманным мерам по снижению массы: передняя крышка и передние крылья изготовлены из углепластика, также используется облегченное заднее стекло. Количество звукоизоляционного материала сокращено, а некоторые детали, такие как шторка заднего багажного отделения, исключены из комплектации. Результат — снижение массы на 35 килограммов по сравнению с 718 Cayman GT4.

* Больше прижимной силы для более быстрого прохождения круга

Передний и задний диффузоры имеют аэродинамически оптимизированную конструкцию, закрытое днище ускоряет поток воздуха. Кроме того, важной отличительной особенностью GT4 RS является фиксированное заднее антикрыло с перевернутым креплением типа Swan Neck. В положении Performance, предназначенном для использования на кольцевых гоночных трассах, все эти элементы генерируют вместе на 25 % больше прижимной силы, чем у 718 Cayman GT4.

* Пакеты Clubsport и Weissach в качестве опции

Для модели 718 Cayman GT4 RS предлагается опциональный пакет Clubsport. В его состав входят каркас безопасности за передними сиденьями, шеститочечный ремень безопасности на стороне водителя, гоночный ручной огнетушитель и подготовительный комплект для установки главного выключателя АКБ. Дополнительно можно заказать пакет Weissach. Он включает в себя титановый каркас безопасности, титановую спортивную выхлопную систему и многочисленные компоненты из неокрашенного карбона. В качестве отдельной опции предлагаются кованые магниевые колесные диски.

Двигатель и коробка передач

Высокооборотный атмосферный двигатель, заимствованный у гоночных автомобилей

«Сердце» Porsche бьется прямо за спиной водителя: атмосферный 6-цилиндровый оппозитный двигатель с рабочим объемом 4,0 литра установлен между двумя сиденьями и задней осью. Он делает новый 718 Cayman GT4 RS самым мощным представителем популярной линейки среднемоторных спорткаров за всю ее историю. Мощность 500 л. с. (368 кВт) при 8400 об/мин, крутящий момент 450 Нм при 6750 об/мин и максимальная частота вращения 9000 об/мин — такими характеристиками обычно могут похвастаться только гоночные автомобили. И этот двигатель действительно используется в гонках: автомобиль Porsche 911 GT3 Cup, выступающий в кубке Porsche Mobil 1 Super Cup, оснащается таким же агрегатом и имеет практически такие же характеристики. Модель 911 GT3, допущенная к эксплуатации на дорогах общего пользования, также оснащается высокооборотным двигателем. Атмосферный двигатель точно следует за педалью газа и разгоняет Porsche 718 Cayman GT4 RS до 100 км/ч всего за 3,4 секунды. Отметки в 200 км/ч автомобиль достигает за 10,9 секунды, а максимальная скорость составляет целых 315 км/ч. Средний расход топлива равен 12,3 л/100 км согласно NEDC и 13,2 л/100 км согласно WLTP.

Гоночные технологии, пришедшие напрямую из автоспорта

Двигатель GT4 RS является показательным примером переноса технологий из автоспорта в серийное производство. Так, 24 клапана шестицилиндрового двигателя приводятся в действие жесткими рокерами без гидрокомпенсаторов. Благодаря этому обеспечивается высокая надежность клапанного механизма даже при экстремальных условиях эксплуатации, в том числе и при частой работе на максимальных оборотах. Кроме того, прекрасно зарекомендовавшая себя технология VarioCam позволяет регулировать фазы газораспределения в точном соответствии с частотой вращения и уровнем нагрузки.

Также из автоспорта пришла идея использования отдельных дроссельных заслонок. В конце регулируемой резонансной системы впуска установлена отдельная дроссельная заслонка для каждого из шести цилиндров. Она располагается очень близко к впускным клапанам и благодаря этому улучшает подачу воздуха и точность дозирования, а следовательно, и отклик двигателя. Поскольку между дроссельной заслонкой и впускными клапанами почти не остается воздуха, двигатель практически мгновенно реагирует на изменение положения педали акселератора — и это в равной степени относится как к нажатию, так и к отпусканию педали. Центральная дроссельная заслонка сохраняется в качестве резервной, однако в штатном режиме работы она всегда открыта.

Из-за высоких продольных и поперечных ускорений, возникающих при движении нового 718 Cayman GT4 RS, особое значение придается подаче масла к компонентам высокооборотного двигателя. Как и в гоночных автомобилях, в этой модели используется система смазки с сухим картером и отдельным масляным баком. Она работает с семью маслооткачивающими насосами, которые быстро и эффективно отводят масло обратно во внешний резервуар. Высоконагруженные шатунные подшипники снабжаются маслом напрямую от масляного насоса через коленчатый вал.

Новая система подачи рабочего воздуха

Вместо двух задних боковых стекол в 718 Cayman GT4 RS установлены дополнительные воздухозаборники для подачи рабочего воздуха в двигатель. Воздух слева и справа поступает напрямую в расположенный за сиденьем водителя центральный воздухозаборник, который также видно снаружи через заднее стекло. Такое решение придает автомобилю подчеркнуто спортивный внешний вид, а кроме того, водитель и передний пассажир отчетливо слышат шумы впуска. Звуковая картина сильно варьируется в зависимости от уровня нагрузки и частоты вращения. Она в значительной степени определяется облегченной спортивной выхлопной системой из нержавеющей стали, которая подчеркивает характерный звук оппозитного двигателя, особенно на высоких оборотах. При этом двигатель модели GT4 RS отвечает требованиям современной нормы токсичности отработавших газов Евро-6. Два отдельных сажевых фильтра и двухканальная система лямбда-регулирования для двух нейтрализаторов берут на себя основные функции очистки отработавших газов.

Усовершенствованная коробка передач PDK с разными вариантами ручного переключения передач

Как и все современные модели RS, новый 718 Cayman GT4 RS также оснащается только коробкой передач Porsche Doppelkupplung (PDK). Она переключает передачи как в гоночном автомобиле: за миллисекунды и без прерывания тягового усилия. В модели GT4 RS коробка передач PDK имеет семь «коротких» передач и не имеет повышающей передачи. Максимальная скорость достигается на седьмой передаче.

В режиме PDK Sport переключения на пониженные передачи в процессе торможения становятся еще более четкими и выразительными на слух, а при разгоне точки переключения на повышенные передачи смещаются в сторону более высоких оборотов. Если водитель не хочет доверять переключение передач бортовой электронике, он может вручную переключать передачи с помощью подрулевых лепестков. При этом правый лепесток отвечает за переключение вверх, а левый — за переключение вниз. Четкие точки срабатывания предоставляют водителю точную обратную связь, даже когда он надевает гоночные перчатки. Помимо этого, рычаг селектора на центральной консоли позволяет последовательно переключать передачи. Рычаг был заимствован у современной модели 911 GT3 и внешне напоминает рычаг механической коробки передач с чехлом. Для переключения на повышенную передачу рычаг нужно потянуть назад, а для переключения на пониженную передачу — вперед, как в гоночных автомобилях.

На 23,6 секунды быстрее 718 Cayman GT4 на Северной петле

Новый 718 Cayman GT4 RS уже показал впечатляющее время на самой длинной и сложной гоночной трассе мира. Тест-пилот и посол бренда Йорг Бергмайстер проехал круг по Северной петле Нюрбургринга длиной 20,832 километра на слегка закамуфлированном серийном автомобиле за 7 минут и 9,3 секунды. Более короткую конфигурацию трассы длиной 20,6 километра, служившую ранее в качестве эталона для сравнения, автомобиль GT4 RS преодолел за 7 минут и 4,511 секунды, что ровно на 23,6 секунды быстрее его «младшего брата» 718 Cayman GT4. Для защиты водителя среднемоторный спорткар был оснащен гоночным сиденьем. На автомобиле были установлены предлагаемые в качестве опции шины Michelin Pilot Sport Cup 2 R. Нотариус засвидетельствовал соответствие состояния и массы автомобиля серийной спецификации.

Ходовая часть

Усовершенствована для еще большего удовольствия от вождения и динамики

Чтобы оптимально реализовать всю мощность привода в движении, инженеры использовали в новом Porsche 718 Cayman GT4 RS многочисленные технологии, заимствованные из автоспорта. Ключевой целью при разработке автомобиля было достижение максимальной точности рулевого управления в сочетании с высокой курсовой устойчивостью в поворотах. Благодаря этим качествам наряду с быстрым откликом 500-сильного двигателя (368 кВт) автомобиль демонстрирует исключительную управляемость, что вселяет в водителя уверенность и одновременно дарит огромное удовольствие от вождения.

Передняя подвеска 718 Cayman GT4 RS заимствована у модели 911 GT3 RS (поколения 991.2) и также используется в 718 Cayman GT4. Классическая подвеска на амортизационных стойках Макферсона дополнительно оснащена вспомогательными пружинами, благодаря которым сохраняется натяжение основных пружин при ходе отбоя. Основная пружина сохраняет исходное натяжение даже при максимальной нагрузке. Это улучшает управляемость автомобиля при особенно динамичном вождении.

Заниженный на 30 миллиметров кузов, расширенная колея, увеличенный развал

Кузов автомобиля был занижен на 30 миллиметров по сравнению с 718 Cayman. Кроме того, колея передней оси была увеличена на шесть миллиметров, а задней оси — на восемь миллиметров по сравнению с 718 Cayman GT4, что способствует снижению кренов автомобиля. В то же время развал задних колес был увеличен на четверть градуса, так что теперь задние шины лучше противостоят боковому уводу. Все это обеспечивает более предсказуемое поведение автомобиля при быстром прохождении поворотов.

Шаровые шарниры во всех точках соединения ходовой части обеспечивают особенно жесткое крепление к кузову, что способствует исключительно точной острой управляемости.

Ходовая настраиваемая часть PASM в базовой комплектации

Гоночная ходовая часть новой топовой модели линейки 718 имеет, кроме того, специфические для RS настройки пружин и амортизаторов. При эксплуатации автомобиля на закрытых гоночных трассах эти настройки также можно отрегулировать. Водитель может настроить развал и схождение, а также жесткость стабилизаторов в соответствии с собственными предпочтениями и характеристиками конкретной гоночной трассы.

Модель GT4 RS серийно оснащается системой Porsche Active Suspension Management (PASM) со спортивными настройками. Эта активная система регулировки жесткости амортизаторов объединяет в себе две ходовые части. Режим Normal предусматривает более комфортные базовые настройки амортизаторов, которые, однако, при динамичном вождении автоматически переключаются в более спортивный режим. В режиме Sport, напротив, сразу же активируются более жесткие настройки амортизаторов, которые способствуют более динамичному вождению. Дополнительно подключаемая спортивная настройка обеспечивает существенное увеличение жесткости амортизаторов и повышает производительность на кольцевых гонках.

Система Porsche Torque Vectoring для повышенной маневренности в поворотах

Основной системой помощи водителю является система Porsche Stability Management (PSM), которая в модели 718 Cayman GT4 RS также объединяет в себе три электронных алгоритма регулировки: антиблокировочную систему (ABS), электронную систему стабилизации (Electronic Stability Control, ESC) и систему контроля тяги (Traction Control, TC). Регулировочные вмешательства со стороны этих систем осуществляются, как и во всех моделях RS, очень точно и близко к предельным динамическим режимам, ведь на гоночной трассе водитель не должен чувствовать себя чрезмерно опекаемым. Компания Porsche в целом настраивает ходовые части своих автомобилей таким образом, чтобы они даже без вмешательства электронных систем регулировки обеспечивали максимальную динамику в сочетании с надежной управляемостью. Если же водитель хочет управлять автомобилем без подстраховки со стороны электронных систем, он может отключить их, кроме ABS, в два этапа. При выборе режима ESC OFF водитель берет на себя полную ответственность за устойчивость автомобиля в поворотах, а при выборе режима ESC+TC OFF отключается и система контроля тяги.

Еще одной системой, повышающей динамику движения, является система Porsche Torque Vectoring (PTV), входящая в базовую комплектацию GT4 RS. В основе системы PTV лежит электронно-управляемая функция притормаживания задних колес: для этого в модели 718 Cayman GT4 RS используется механическая блокировка дифференциала со специфическим для RS коэффициентом блокировки (30 % в режиме тяги / 37 % в режиме движения накатом). На практике неотключаемая система PTV работает таким образом, что при динамичном вождении внутреннее по отношению к повороту заднее колесо слегка притормаживается, как только водитель поворачивает рулевое колесо. В результате на внешнее по отношению к повороту колесо подается дополнительный крутящий момент и автомобиль получает дополнительный импульс, «заправляющий» его в поворот. Такая легкая избыточная поворачиваемость улучшает маневренность и точность рулевого управления и обеспечивает более уверенное и быстрое прохождение поворотов.

Система подъема защищает от контакта с «лежачими полицейскими»

Для модели 718 Cayman GT4 RS компания Porsche впервые в линейке 718 предлагает в качестве опции систему подъема передней части кузова. По нажатию кнопки кузов в зоне передней оси поднимается с помощью гидравлической системы примерно на 30 миллиметров. Благодаря этому дорожный просвет под спойлерной кромкой переднего бампера увеличивается примерно на 40 миллиметров, что позволяет водителю RS легче преодолевать «лежачих полицейских», а также беспрепятственно заезжать в гараж или проезжать по рампам многоэтажных парковок. Использование системы подъема также значительно уменьшает риск повреждения кузова бордюрными камнями. Систему можно использовать при движении на скорости до 60 км/ч и, конечно, на стоящем автомобиле, но дверь водителя при этом должна оставаться закрытой.

Новый Porsche 718 Cayman GT4 RS оснащается тормозами с алюминиевыми многоблочными фиксированными суппортами. Передние тормоза имеют шесть поршней, а задние — четыре. Поскольку корпус моноблочного тормозного суппорта одновременно играет роль несущей конструкции одновременно является тормозным щитом, тормозные поршни находятся с обеих сторон тормозных дисков. Высокая жесткость, обусловленная такой конструкцией, способствует исключительно точному дозированию тормозных усилий, в том числе при высоких нагрузках.

Увеличенная тормозная система с дополнительной вентиляцией

Составные чугунно-алюминиевые тормозные диски имеют диаметр 408 миллиметров, что на 28 миллиметров больше, чем в модели 718 Cayman GT4. Система охлаждения тормозов также была адаптирована к возросшей мощности: два воздухозаборника NACA в передней крышке направляют встречный поток воздуха к передним колесам. Благодаря этим воздушным каналам тормоза легко выдерживают даже продолжительные нагрузки на кольцевой гоночной трассе. На задней оси устанавливаются знакомые по GT3 тормозные диски диаметром 380 миллиметров.

Как и в современной модели 911 GT3 поколения 992, тормозные диски 718 Cayman GT4 RS снабжены насечками вместо перфорации. Насечки представляют собой небольшие углубления на поверхности тормозного диска, которые, как и отверстия, способствуют очистке не содержащих меди накладок тормозных колодок. Еще одним преимуществом тормозных дисков с насечками является повышенная термостойкость.

В качестве опции с керамическими тормозами и магниевыми колесными дисками

В базовой комплектации тормозные суппорты модели GT4 RS окрашены в красный цвет, а в качестве опции предлагаются суппорты глянцевого черного цвета. Еще одной опцией являются керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), которые можно узнать по характерным желтым тормозным суппортам. По желанию их также можно заказать в глянцевом черном цвете. Перфорированные, как и прежде, тормозные диски PCCB увеличились в размерах: передние диски имеют диаметр 410 миллиметров, а задние — 390 миллиметров. Керамические тормозные диски гарантируют высочайшую устойчивость к потере эффективности при нагреве даже при интенсивных нагрузках, но их решающее преимущество заключается в массе: тормозные диски PCCB весят примерно наполовину меньше чугунных дисков. Это уменьшает неподрессоренные массы и в равной степени повышает уровень комфорта и динамики.

Для модели 718 GT4 RS предлагаются точно подобранные по размеру колесные диски, идеально вписывающиеся в колесные арки: 20-дюймовые кованые алюминиевые диски (8,5Jx20 ET61 спереди, 11Jx20 ET50 сзади). В базовой комплектации колесные диски окрашены в темно-серебристый цвет с шелковистым блеском и имеют, впервые в модели 718, центральное крепление черного цвета с серебристой надписью «RS». Кроме того, в качестве опции можно выбрать эффектные специальные цвета: синий Indigo Blue с шелковистым блеском, серебристо-белый Neodyme с шелковистым блеском, черный с шелковистым блеском и классический серебристый. Интересной опцией являются черные колесные диски с шелковистым блеском с закраиной обода, окрашенной в желтый цвет Racing Yellow. В сочетании с опциональным пакетом Weissach также предлагаются 20-дюймовые кованые магниевые диски, которые позволили уменьшить неподрессоренные и вращающиеся массы еще на 10 кг. В качестве эксклюзивной опции доступна версия в цвете белого золота White Gold с эффектом «металлик», но при выборе этой опции из пакета Weissach исключается комбинация черного и желтого цвета Racing Yellow.

Система контроля давления в шинах учитывает условия на гоночной трассе

Требуемое сцепление обеспечивают допущенные к эксплуатации на дорогах общего пользования спортивные шины, которые у модели GT4 RS имеют такие же размеры, как у GT4: 245/35 ZR 20 спереди и 295/30 ZR 20 сзади.

Если автомобиль планируется использовать преимущественно на гоночной трассе, то в дилерском центре Porsche можно приобрести специальные гоночные. Эти шины схожи по своей конструкции с серийными спортивными шинами, но имеют другой состав резиновой смеси и улучшенный рисунок протектора. Они предназначены прежде всего для эксплуатации в гоночных условиях и обладают еще более высоким динамическим потенциалом на сухом дорожном полотне при незначительном снижении характеристик на мокром покрытии. Тем не менее шины имеют допуск к эксплуатации на дорогах общего пользования.

Серийная система контроля давления в шинах (RDK) также была оптимизирована для использования на закрытых гоночных трассах. Она не только предупреждает о медленной или внезапной потере давления, но и учитывает особенности изменения температуры и давления при заездах на кольцевых гонках.

Кузов и аэродинамика

Автоспорт в качестве образца

Во внешнем виде нового Porsche 718 Cayman GT4 RS сразу угадывается его динамический потенциал. Большое заднее антикрыло с перевернутым креплением типа Swan Neck, воздухозаборники NACA в передней крышке, впускные отверстия для забора рабочего воздуха за боковыми стеклами — в GT4 RS с первого взгляда можно узнать новую топовую модель линейки 718. При перемещении переднего диффузора и заднего антикрыла в положение Performance, предназначенное исключительно для использования на кольцевых гоночных трассах, 718 Cayman GT4 RS генерирует на 25 % больше прижимной силы, чем 718 Cayman GT4.

Заднее антикрыло, как у победителя Ле-Мана

При взгляде на 718 Cayman GT4 RS в глаза сразу же бросается новое заднее антикрыло. Фиксированное карбоновое антикрыло с черными боковыми пластинами и перевернутым креплением типа Swan Neck было заимствовано у Porsche 911 RSR, гоночного автомобиля, одержавшего победу в Ле-Мане в классе GT. Первым серийным автомобилем Porsche, получившим такое антикрыло, стал 911 GT3. Теперь же аэродинамическими преимуществами этой конструкции смогут воспользоваться и владельцы 718 Cayman GT4 RS. Конструкция с двумя алюминиевыми стойками, жестко закрепленными на задней крышке и удерживающими антикрыло сверху, обеспечивает практически беспрепятственное прохождение воздуха под антикрылом. Поток воздуха лишь ненадолго разделяется стойками, затем сразу за ними вновь объединяется и проходит под нижней стороной антикрыла. Мощный и равномерный поток воздуха под антикрылом имеет для прижимной силы большее значение, чем течение воздуха над антикрылом. Обратный эффект наблюдается на крыле самолета: воздух, проходящий над крылом, движется быстрее, что обеспечивает подъемную силу.

Угол атаки заднего антикрыла в GT4 RS можно отрегулировать вручную. Всего предусмотрено три положения. То же самое касается и переднего диффузора, который можно перевести в четыре разных положения с помощью механических сдвижных элементов. Это позволяет настроить аэродинамический баланс автомобиля под условия трассы или предпочтения конкретного водителя.

Новая система подачи рабочего воздуха

Если перевести взгляд от кромки заднего антикрыла со встроенным третьим стоп-сигналом к передней части кузова, то взгляд сначала остановится на новых воздухозаборниках, расположенных за боковыми стеклами со стороны водителя и переднего пассажира. Там, где во всех остальных моделях 718 Cayman находятся небольшие треугольные стекла, в GT4 RS установлены воздухозаборники для подачи воздуха в 4,0-литровый оппозитный двигатель мощностью 500 л. с. (368 кВт). Боковые воздухозаборники, расположенные за дверями, служат для охлаждения шестицилиндрового двигателя.

В передней части кузова на себя обращают внимание четыре отверстия, которых не было еще ни в одной модели 718. В верхней части передних крыльев находятся отверстия с ламелями, предназначенные для отвода воздуха из колесных арок. Эти так называемые «жабры» были заимствованы из автоспорта и впервые использованы в серийном автомобиле в модели 911 GT3 RS поколения 991. Они уменьшают избыточное давление, возникающее в колесных арках в результате вращения колес, особенно на высоких скоростях. Благодаря этому они эффективно противодействуют подъемной силе на передней оси. В дизайне облегченной передней крышки доминируют два так называемых воздухозаборника NACA. Воздухозаборники, изначально разработанные Национальным консультативным комитетом по воздухоплаванию (NACA), предшественником Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства(NASA), сочетают в себе два качества, которые обычно являются взаимоисключающими: они улучшают охлаждение тормозов и при этом не увеличивают коэффициент аэродинамического сопротивления cW автомобиля. Именно поэтому воздухозаборники NACA часто используются и в гоночных автомобилях.

Разрежение в задней части кузова прижимает GT4 RS к дорожному полотну

Вся облицовка передней части кузова 718 Cayman GT4 RS была позаимствована у GT4, но подверглась дополнительной аэродинамической оптимизации. Так, спойлерная кромка переднего бампера была модифицирована и дополнена обтекаемыми боковыми пластинами. Это улучшает отвод воздуха из колесных арок, оптимизирует его поток и дополнительно способствует повышению прижимной силы на передней оси. Воздух, проходящий под GT4 RS, сильно ускоряется благодаря новым направляющим элементам на полностью облицованном днище автомобиля, в результате чего под задней частью кузова возникает разрежение и увеличивается прижимная сила на задней оси.

В днище GT4 RS находятся еще два воздухозаборника NACA. Они также предназначены для охлаждения, в этом случае — сажевого фильтра, и не влияют на коэффициент аэродинамического сопротивления cW. Протекающий под днищем воздух выходит из-под автомобиля через задний диффузор. Этот компонент был позаимствован у модели 718 Cayman GT4 и дополнен аэродинамическими боковыми элементами. Они дополнительно успокаивают поток воздуха в задней части кузова и положительно влияют на прижимную силу.

Снижение массы на 35 килограммов благодаря облегченной конструкции

Если аэродинамические элементы кузова, способствующие улучшению динамики движения, сразу же бросаются в глаза, то другое свойство кузова, также влияющее на динамику напротив, практически незаметно: это его облегченная конструкция. Собственная масса 718 Cayman GT4 RS согласно DIN, то есть с полностью заправленным топливным баком и без водителя, составляет 1415 килограммов. Это значит, что на каждую из 500 лошадиных сил приходится всего 2,83 килограмма массы (3,8 кг/кВт). Чтобы добиться такого показателя, передние крылья и передняя крышка были изготовлены из углепластика, заднее стекло получило облегченную конструкцию, а дополнительно снизить массу помогли биксеноновые фары без омывателей фар. Кроме того, инженеры частично отказались от использования звукоизоляционного материала, а шторку багажного отделения полностью исключили из комплектации. В салоне автомобиля используются специальные легкие коврики. И конечно, модель RS не могла обойтись без облегченных дверных панелей с текстильными петлями вместо ручек и сетками вместо «карманов».

Хотя тормозные диски большего диаметра увеличивают массу автомобиля, модель Porsche 718 Cayman GT4 RS весит в целом на 35 килограммов меньше, чем GT4. Опциональный пакет Weissach позволяет еще больше снизить массу GT4 RS. При заказе предлагаемых в качестве отдельной опции 20-дюймовых кованых магниевых дисков неподрессоренные массы снижаются еще на десять килограммов. Внешне пакет Weissach можно узнать по неокрашенному карбону на передней крышке, воздухозаборниках для рабочего воздуха, накладках впускных отверстий для охлаждающего воздуха, заднем антикрыле, верхней части наружных зеркал заднего вида и надписи «Porsche» на заднем стекле. Кроме того, патрубки спортивной выхлопной системы из нержавеющей стали выполнены в этом случае из титана. Опциональный титановый каркас безопасности почти на шесть килограммов легче его стального аналога.

Индивидуальные цвета лакокрасочного покрытия из истории Porsche

Для нового 718 Cayman GT4 RS в базовой комплектации предлагается девять цветов кузова: белый, черный, красный Guards Red и желтый Racing Yellow в качестве цветов без эффекта «металлик», а также белый металлик Carrara White Metallic, синий металлик Gentian Blue Metallic, серебристый металлик GT Silver Metallic, серый Arctic Grey и голубой Shark Blue в качестве специальных цветов. При заказе опционального пакета Weissach клиенты могут, кроме того, выбрать уникальные цвета кузова на свой вкус. В рамках программы «Цвет на выбор» ателье Porsche Exclusive Manufaktur предлагает широкую палитру из 115 уже утвержденных цветов.

Салон и комплектация

Когда все идеально сочетается

Функциональность, эргономичность и сосредоточение на самом важном — в салоне Porsche 718 Cayman GT4 RS также царит минималистичная атмосфера гоночного болида Как и все модели RS, этот автомобиль серийно оснащается сиденьями-ковшами. Впервые установленные в суперкаре 918 Spyder, они изготовлены из неокрашенного углепластика и обеспечивают оптимальную боковую поддержку при минимальной массе. В сиденья встроена подушка безопасности для защиты грудной клетки, регулировка высоты выполняется с помощью электропривода, а регулировка в продольном направлении — вручную.

Эксклюзивное спортивное рулевое колесо с «нулевой» меткой

Спортивное рулевое колесо чрезвычайно малого диаметра — 360 миллиметров — выполнено с отделкой черной микрофиброй Race-Tex и имеет желтую «нулевую» метку, которая позволяет легко определить направление и угол поворота передних колес. Особенно при динамичном вождении на закрытых гоночных трассах и активной работе рулем эта метка предоставляет ценную дополнительную информацию для контроля автомобиля.

В базовой комплектации предусмотрена регулировка высоты и вылета рулевого колеса. А если хочется иметь полную свободу и при настройке положения сиденья, то можно выбрать предлагаемые в качестве опции адаптивные спортивные сиденья Plus с 18-позиционной электрической регулировкой. В этом случае с помощью электропривода осуществляются все регулировки сидений водителя и переднего пассажира: наклона спинки сиденья, высоты сиденья, продольного положения, наклона и глубины подушки сиденья. Помимо этого, оба сиденья имеют электрически регулируемую поддержку поясницы, и даже боковые валики подушки и спинки сиденья можно индивидуально отрегулировать нажатием кнопки. Обивка сидений выполнена из черной кожи, а центральная часть сидений — из черной микрофибры Race-Tex. На подголовниках вышита черная надпись «GT4 RS».

Как и в модели GT3, рычаг селектора PDK на центральной консоли похож на рычаг механической коробки передач. Он позволяет последовательно переключать передачи семиступенчатой коробки передач PDK в отдельной кулисе. При этом для переключения вверх нужно потянуть рычаг назад, а для переключения вниз — вперед, как это принято в автоспорте. Кроме того, водитель может воспользоваться лепестками переключения передач на рулевом колесе с цветными символами «+/-».

Пакет Clubsport с каркасом безопасности

В качестве опции для нового 718 Cayman GT4 RS предлагается пакет Clubsport. Привинченный стальной каркас безопасности, шеститочечный ремень безопасности для водителя и ручной огнетушитель с креплением, входящие в пакет Clubsport, обеспечат повышенную безопасность при заездах на GT4 RS в рамках трек-дней. Плечевые ремни можно использовать как с системой HANS®, так и без нее. Пакет Clubsport доступен только в сочетании с серийными сиденьями-ковшами.

При выборе опционального пакета Weissach автомобиль оснащается титановым каркасом безопасности, который снижает массу автомобиля еще на шесть килограммов. Верхняя часть передней панели выполняется с отделкой микрофиброй Race-Tex. Кроме того, крышку подстаканника украшает логотип пакета Weissach, который также вышит на подголовниках сидений.

Гоночный автомобиль с сетевой интеграцией

В базовую комплектацию 718 Cayman GT4 RS входит коммуникационная система Porsche Communication Management (PCM) и навигационная система с модулем Porsche Connect. Также в базовой комплектации предлагаются сервисы Car Connect: сервисы дистанционного управления (Remote Services), обеспечения дорожной безопасности (Safety Services), защиты автомобиля (Security Services), а также Apple CarPlay®. Навигационная система поддерживает динамический расчет маршрутов, может управляться с помощью голосовых команд и получает автоматические обновления карт. Предусмотренные онлайн-функции базируются на встроенном модуле связи LTE со слотом для SIM-карт. По желанию можно отказаться от установки информационно-развлекательной системы. В этом случае масса автомобиля уменьшится еще на шесть килограммов.

В качестве опции предлагаются и другие элементы комплектации, такие как отсек для смартфона или система Porsche Vehicle Tracking System Plus (PVTS Plus). Эта система с помощью карты водителя контролирует, находится ли за рулем именно тот человек, который имеет право на управление автомобилем. Если система PVTS Plus распознает движение 718 Cayman GT4 RS при отсутствии карты водителя в салоне автомобиля, в центральную диспетчерскую Porsche скрыто передается сигнал тревоги. Кроме того, законный владелец автомобиля получает соответствующее уведомление через приложение Porsche Connect.

Измерение времени круга и анализ показателей

Специально для заездов на кольцевых гоночных трассах предлагается опциональный пакет Chrono с приложением Track Precision. Фиксация времени круга производится в том числе вручную с помощью рычажка управления, входящего в пакет Chrono. Приложение Track Precision обеспечивает подробную запись, отображение и анализ параметров заезда на смартфоне. Время круга фиксируется автоматически благодаря высокоточному сигналу GPS коммуникационной системы PCM, а результаты можно сравнить на смартфоне. При этом в приложении Porsche Track Precision визуализируется динамика движения. Помимо времени прохождения секторов и кругов, также отображаются отклонения от предварительно заданного эталонного круга, который проехал, например, инструктор или профессиональный гонщик. Графическое отображение параметров заезда и видеоанализ помогают водителю постепенно улучшать свое время прохождения гоночной трассы.

Эксклюзивный хронограф только для покупателей GT4 RS

К автомобилю Porsche 718 Cayman GT4 RS идеально подходит эксклюзивный хронограф, который носит название нового среднемоторного спорткара и предназначен исключительно для покупателей GT4 RS. Титановый корпус и часовой механизм 01.200 с функцией Flyback составляют техническую основу хронографа, в дизайне которого прослеживаются черты нового спорткара. Так, в оформлении циферблата используется серый цвет Arctic Grey, а секундный диск украшен надписью «GT4 RS» и изображением клетчатого флага. Ротор подзавода напоминает по своему дизайну колесные диски автомобиля и может быть выполнен в разных цветах в соответствии с цветом кузова. Дополняет общую картину эффектное центральное крепление с надписью «RS». Ремешок выполнен из автомобильной кожи Porsche в сочетании с микрофиброй Race-Tex, украшен тисненой надписью «GT4 RS» и прострочен автомобильной нитью серого цвета Arctic Grey. Те, кто заказал для своего автомобиля опциональный пакет Weissach, могут сделать это и для своего хронографа. Отличительными признаками этой версии являются циферблат из неокрашенного карбона и декоративные швы на ремешке синего цвета Deep Sea Blue. В Германии и некоторых других странах хронограф можно дополнительно индивидуализировать. Заказать хронограф можно после конфигурации автомобиля в центре Porsche.

Еще более мощный клиентский гоночный автомобиль для категории GT4

Новый Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

Среднемоторный гоночный болид 718 Cayman GT4 RS Clubsport представляет собой гоночную версию 718 Cayman GT4 RS. Он оснащается таким же 4,0-литровым 6-цилиндровым оппозитным двигателем мощностью 368 кВт (500 л. с.), что и серийный автомобиль. Таким образом, новая модель начального уровня для массового автоспорта мощнее своего предшественника 718 Cayman GT4 Clubsport на 55 кВт (75 л. с.). Главной задачей при разработке новой модели, помимо модификации отдельных деталей, было повышение динамического потенциала автомобиля в целом. Серийная коробка передач Porsche Doppelkupplung теперь имеет семь передач переднего хода вместо шести. Кроме того, все передачи выполнены здесь более «короткими» по сравнению с предыдущей моделью. В зависимости от трассы и регламента новый 718 Cayman GT4 RS Clubsport способен улучшить время круга предыдущей модели на целых два процента. Омологированный автомобиль сходит с конвейера полностью готовым к старту и может участвовать в мировых гоночных сериях SRO без дополнительных модификаций. Базовая цена составляет 196 000 евро (229 000 долларов США) без учета местного НДС.

Улучшенные ходовые качества

«При разработке существенно усовершенствованной модели Clubsport мы учли наш опыт и пожелания клиентов за последние годы, — рассказывает Михаэль Драйзер, руководитель отдела продаж Porsche Motorsport. — Благодаря лучшему времени прохождения круга и улучшенной управляемости наши клиенты получили на ближайшие годы конкурентоспособный продукт для участия в гонках GT4 по всему миру». Компания Porsche достаточно рано, еще в 2016 году, ввела в свою модельную программу конкурентоспособный гоночный Cayman GT4 Clubsport на базе поколения 981 для этого нового формата клиентского автоспорта. До 2018 года был выпущен 421 экземпляр. В 2019 году дебютировал его преемник на базе 718 Cayman GT4, и он тоже оказался очень успешным: к настоящему моменту выпущено около 500 экземпляров. Высокий спрос обусловлен в том числе сравнительно низкими эксплуатационными расходами. Использование надежной серийной техники в сочетании со специфическими гоночными компонентами значительно снижает затраты для клиентских команд.

Гоночный автомобиль для профессионалов и любителей

Новый 718 Cayman GT4 RS Clubsport продолжает эту традицию и становится еще более конкурентоспособным. Его 4,0-литровый 6-цилиндровый двигатель, заимствованный у современного 911 GT3 Cup, по своей мощности (368 кВт/500 л. с.) превосходит 3,8-литровый двигатель предшественника почти на 18 %. Благодаря оптимизированной системе впуска двигатель развивает максимальную мощность при 8300 об/мин, что на 800 об/мин выше, чем прежде. Максимальная частота вращения составляет 9000 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 465 Нм и достигается раньше — при 6000 об/мин (у предыдущей модели 425 Нм при 6600 об/мин). Таким образом, двигатель предлагает значительно более широкий рабочий диапазон оборотов. Это облегчает работу профессиональных пилотов и гонщиков-любителей на кольцевой трассе.

Обширный набор опций для ходовой части

Управление 718 Cayman GT4 RS Clubsport облегчают и модификации ходовой части. Амортизаторы автомобиля были существенно переработаны для обеспечения более чуткого отклика и улучшенного контроля колебаний кузова. Тем самым был сделан большой шаг в направлении повышения общего динамического потенциала и управляемости автомобиля. Среди нововведений стоит отметить двухходовые амортизаторы с оптимизированной характеристикой и регулируемые стабилизаторы поперечной устойчивости штыкового типа спереди и сзади. Высоту автомобиля, развал и схождение также можно отрегулировать. Дополнительно предусмотрены три разные степени жесткости пружин в передней и задней подвеске. Специальные отверстия NACA в передней крышке обеспечивают эффективную вентиляцию гоночных тормозов с их внушительными 380-миллиметровыми стальными дисками. Система Porsche Stability Management (PSM) имеет специальное гоночное исполнение с выключателем для системы контроля тяги (TC), антиблокировочной системы (ABS) и электронной системы стабилизации (ESC) с более тонкой настройкой.

Благодаря более эффективной аэродинамике 718 Cayman GT4 RS Clubsport сохраняет свою великолепную управляемость и баланс даже в скоростных поворотах. Боковые канарды и удлиненная спойлерная кромка на переднем бампере увеличивают прижимную силу на передней оси. Отверстия для выхода воздуха в передних крыльях в стиле 911 GT3 R и специальные боковые воздуховоды в колесных арках успокаивают завихрения воздуха в области передних колес, а облицовка днища оптимизирует воздушный поток, который направляется к функциональному заднему диффузору. Заднее антикрыло с перевернутым креплением типа Swan Neck имеет теперь 20-миллиметровый щиток Герни и два дополнительных положения регулировки.

Элементы кузова из экологичного биокомпозитного материала

Еще предыдущий 718 Cayman GT4 Clubsport первым из серийных гоночных автомобилей получил кузовные детали, изготовленные из экологически чистого биокомпозитного материала. В новом GT4 RS Clubsport таких деталей стало еще больше: помимо дверей и заднего антикрыла, из биоволокна изготовлены передняя крышка, крылья, аэродинамические элементы переднего бампера и новое рулевое колесо. Использование для этих деталей биокомпозитного материала на базе льняных волокон в качестве альтернативы углепластику позволяет протестировать возможность их последующего применения в серийных автомобилях. Автоспорт для Porsche вот уже более 70 лет служит испытательной лабораторией для новых технологий, процессов и материалов, которые затем находят применение в серийном производстве.

Оснащение 718 Cayman GT4 RS Clubsport отвечает всем основным требованиям гоночной эксплуатации и позволяет сразу же использовать автомобиль в гонках без дополнительных модификаций. В комплектацию автомобиля входят приваренный каркас безопасности, гоночное сиденье-ковш Recaro с регулировкой в продольном направлении, 6-точечные ремни безопасности по стандарту 2023, защитные сетки, система пожаротушения и трехстоечный пневмоподъемник. Новая пена для энергопоглощающих элементов в двери водителя соответствует международным предписаниям для гоночных серий SRO. Безопасный топливный бак FT3 объемом 115 литров подходит для гонок на выносливость. Кроме того, компания Porsche предлагает две разные выхлопные системы: благодаря этому GT4 RS Clubsport может выступать и на трассах с более строгими ограничениями по уровню шума. Предусмотренные на автомобиле специальные подготовительные комплекты, например крепления для установки омологированных дополнительных фар или отверстия в передней крышке для быстрой заправки, позволяют во время гонки на выносливость быстро переоснастить автомобиль при наступлении ночи.