Новый 911 GT3

Информация для прессы

**Содержание**

[Особенности 4](#_Toc64364874)

[Новый Porsche 911 GT3: ближе к автоспорту, чем когда бы то ни было 4](#_Toc64364875)

[Краткая версия 8](#_Toc64364876)

[Высокомощный спорткар с гоночной ходовой частью и эффективной аэродинамикой 8](#_Toc64364877)

[Модель 12](#_Toc64364878)

[Porsche 911 GT3 – обзор 12](#_Toc64364879)

[Двигатель и коробка передач 15](#_Toc64364880)

[Высокооборотный атмосферный двигатель с эмоциональным звуком 15](#_Toc64364881)

[Ходовая часть 20](#_Toc64364882)

[Подвеска, позаимствованная в автоспорте, обеспечивает новый уровень динамики 20](#_Toc64364883)

[Кузов и аэродинамика 26](#_Toc64364884)

[Атлетичный дизайн, обтекаемые формы 26](#_Toc64364885)

[Салон и оснащение 29](#_Toc64364886)

[Кокпит для амбициозных спортсменов 29](#_Toc64364887)

[История: семь поколений Porsche 911 GT3 34](#_Toc64364888)

[Невероятно спортивное семейство, которое пришло, чтобы остаться 34](#_Toc64364889)

**Расход топлива и вредные выбросы**

**Porsche 911 GT3:** расход топлива в смешанном цикле 13,2–12,4 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 304–283 г/км

Все данные относятся к модели для ЕС.

Данные расхода топлива и выбросов CO2 были рассчитаны по новому циклу WLTP. Пока что обязательными к публикации являются данные, перерассчитанные по циклу NEDC. Эти данные не идентичны данным, полученным в результате прямого расчета по методу NEDC. Более подробная информация об официальных данных расхода топлива и удельных выбросах CO₂ новых автомобилей содержится в «Директиве о расходе топлива, выбросах CO₂ и потреблении электроэнергии новых легковых автомобилей», которая бесплатно предлагается во всех точках продаж и в DAT.

Особенности

Новый Porsche 911 GT3: ближе к автоспорту, чем когда бы то ни было

* Мастер Нюрбургринга

Свой полный потенциал новый 911 GT3 реализует только на закрытых кольцевых трассах. Например, на 20,8-километровой Северной петле Нюрбургринга: самую сложную в мире гоночную трассу он проехал по за 6:59,927 минуты – более чем на 17 секунд быстрее предшественника. Тест-пилот Porsche Ларс Керн установил это достижение в рамках работ по финальной доводке автомобиля. А посол марки Porsche Йорг Бергмайстер показал сравнимое время сразу на нескольких кругах подряд. Это говорит о постоянстве высоких результатов нового спорткара.

* **Эмоциональный высокооборотный оппозитный двигатель**

Неординарный спортивный темперамент, подкрепленный эмоциональным звуком, придает автомобилю 4,0-литровый высокооборотный оппозитный двигатель GT мощностью 375 кВт (510 л.с.). Он на 10 л.с. мощнее двигателя предыдущей модели GT3 и так же, как и он, раскручивается до 9000 об/мин. Максимальный крутящий момент атмосферного шестицилиндрового агрегата вырос с 460 до 470 Нм. Система впуска имеет гоночное исполнение с шестью отдельными дроссельными заслонками. Несмотря на наличие двух сажевых фильтров, облегченная спортивная выхлопная система весит меньше, чем в предыдущей модели.

* **Ручная коробка или «автомат»**

Кроме механической шестиступенчатой коробки передач GT с динамичной функцией «перегазовки» Auto Blip клиентам предлагается также семиступенчатая PDK с двумя сцеплениями. Как в автоспорте, она обеспечивает очень быстрое – буквально за миллисекунды – переключение передач без прерывания тягового усилия от двигателя. Это позволяет добиться впечатляющих показателей ускорения: на разгон с места до 100 км/ч новый 911 GT3 затрачивает 3,4 секунды и достигает 200 км/ч за 10,8 секунды. Также и седьмое поколение 911 GT3 компания Porsche предлагает исключительно с задним приводом.

* **Передняя подвеска с гоночными генами**

Впервые в серийной модели Porsche используется новая, технически более сложная передняя подвеска на двойных поперечных рычагах, уже известная по успешному победителю Ле-Мана 911 RSR. Она отличается, в частности, более высокой стабильностью развала и освобождает амортизаторы от негативно влияющих поперечных сил. Результатом является исключительно динамичный вход в поворот и предсказуемая управляемость автомобиля.

* **Управляемые задние колеса для еще более точных ходовых качеств**

Испытанная пятирычажная задняя подвеска LSA (leicht, stabil, agil / легкая, стабильная, маневренная) с дополнительными сферическими шарнирными соединениями для особо нагруженных нижних поперечных рычагов обеспечивает еще более точное направление колес. Специальные амортизаторы соединяют в себе повышенный комфорт с более высоким динамическим потенциалом, который они способны обеспечить на гоночной трассе. Кроме того, автомобиль серийно оснащен системой управления задними колесами: в зависимости от скорости движения она поворачивает задние колеса на угол до 2 градусов либо в одну сторону с передними, либо в противофазе с ними. Первое повышает стабильность (при повороте на высоких скоростях автомобиль ведет себя более устойчиво), а второе – маневренность (благодаря уменьшению диаметра разворота облегчается процесс управления на парковке).

* **Тормоза больше, но легче**

Облегченные тормозные диски на передней оси имеют увеличенный до 408 миллиметров вместо 380 миллиметров диаметр и таким образом значительно больше по размеру, чем у предыдущей модели, но весят на 17 процентов меньше. Таким образом, они снижают вращающиеся массы, как и легкосплавные кованые колесные диски с центральным креплением. В качестве опции кроме высокоскоростных спортивных шин (High Performance) впервые предлагаются также гоночные шины с допуском для дорог общего пользования. Система подъема передней части кузова дополнена интеллектуальной функцией памяти (Smart Lift).

* **Последовательное облегчение конструкции**

В таком высокодинамичном спортивном автомобиле, как новый 911 GT3, каждый лишний килограмм ухудшает результаты. Поэтому инженеры Porsche произвели широкомасштабную оптимизацию всего автомобиля для снижения массы – начиная от легких стекол для всех окон и облегченной спортивной выхлопной системы из нержавеющей стали до тормозных дисков и стартерной батареи LiFePO4. Только за счет батареи удалось сэкономить 10 килограммов по сравнению с предыдущим 911 GT3. В результате удельная масса для модели с механической коробкой передач составляет 2,8 кг/л.с., что дополнительно приближает 911 GT3 к уровню чистокровных гоночных болидов.

* **Многочисленные компоненты из карбона**

Снижение массы не обошло и атлетично вылепленный алюминиево-стальной кузов нового 911 GT3: доля компонентов из усиленного углеволокном пластика (карбона) стала еще выше. Из легкого композитного материала изготовлены передняя крышка, а также заднее антикрыло и задний спойлер. На заказ из углепластика может быть выполнена также и крыша.

* **Повышенная прижимная сила для быстрых кругов**

Эффективная аэродинамика нового 911 GT3 уже привела к победе ле-мановский болид 911 RSR. Функциональный задний диффузор генерирует вчетверо большую прижимную силу по сравнению с предыдущей моделью, так как уже передние диффузоры в сочетании с широкой спойлерной кромкой создают более ровный поток воздуха, который направляется под днище, полностью облицованное панелями. А благодаря заднему антикрылу с креплением на изогнутых кронштейнах (так называемая подвеска Swan Neck / «лебединая шея») воздушный поток может беспрепятственно обтекать нижнюю сторону антикрыла. В результате даже с заводской настройкой аэродинамики новый 911 GT3 генерирует примерно на 50 процентов большую прижимную силу, чем его предшественник. В положении Performance («гонка») прижимная сила на скорости 200 км/ч увеличивается на 150 процентов. Однако это положение предназначено только для эксплуатации автомобиля на гоночной трассе.

* **По выбору комплектация с каркасом безопасности**

Модели GT от Porsche чувствуют себя одинаково комфортно как на кольцевых трассах, так и на извилистых дорогах. Поэтому у клиентов столь популярен пакет Clubsport, который без доплаты доступен также и для нового 911 GT3. Помимо сертифицированного каркаса безопасности, прикрученного за передними сиденьями, он также включает в себя шеститочечный ремень безопасности на стороне водителя, гоночный огнетушитель и главный выключатель аккумуляторной батареи.

Краткая версия

Высокомощный спорткар с гоночной ходовой частью и эффективной аэродинамикой

Компания Porsche выводит в свет свой новый 911 GT3. Седьмое поколение высокодинамичного спортивного автомобиля было разработано в тесном сотрудничестве с подразделением Porsche Motorsport. Гоночные технологии еще более последовательно, чем когда бы то ни было, привнесены в серийную модель: передняя подвеска на двойных поперечных рычагах и отточенная аэродинамика с перевернутым креплением антикрыла по типу Swan Neck («лебединая шея») и характерным диффузором позаимствованы у успешного гоночного болида GT – 911 RSR, четырехлитровый шестицилиндровый оппозитный двигатель мощностью 375 кВт (510 л.с.) базируется на приводе участника гонок на выносливость – 911 GT3 R. Этот высокооборотный двигатель с великолепной акустикой практически без изменений используется также и в новом 911 GT3 Cup. Получившийся в результата автомобиль впечатляет во всех отношениях: экономичный и эмоциональный, точный и высокодинамичный, идеально пригодный для эксплуатации на кольцевой трассе и практичный в повседневной жизни.

Ярко выраженный спортивный характер 911 GT3 складывается из его качеств. При максимальной скорости 320 км/ч (318 км/ч в комплектации с PDK) он даже быстрее, чем прежний 911 GT3 RS. Новый 911 GT3 разгоняется с места до 100 км/ч за 3,4 секунды. Для любителей особо аутентичных спортивных ощущений Porsche предлагает новую модель также с шестиступенчатой механической коробкой передач. Филигранная аэродинамика, созданная с использованием гоночного опыта, генерирует значительно большую прижимную силу – без существенного увеличения сопротивления воздуха. Регулируемые вручную элементы антикрыла и диффузора при установке в положение Performance («гонка») существенно повышают аэродинамическую прижимную силу для достижения более высоких скоростей в поворотах. Однако это положение предназначено только для выездов на гоночную трассу.

Именно здесь 911 GT3 может полностью раскрыть свой потенциал. Во время работ по финальной доводке на Северной петле Нюрбургринга, которая традиционно является испытательным полигоном для всех спортивных автомобилей Porsche, 911 GT3 прошел круг на 17 секунд быстрее предшественника. Для прохождения всего кольца длиной 20,8 километра гонщику-испытателю Ларсу Керну потребовалось всего 6:59,927 минуты. Более короткая версия трассы длиной 20,6 километра, служившая до сих пор в качестве эталона для сравнения, была пройдена новым 911 GT3 за 6:55,2 минуты. В опытных руках посла марки Porsche Йорга Бергмайстера новая модель на опциональных шинах Michelin Pilot Sport Cup 2 R продемонстрировала стабильность своих результатов на протяжении нескольких кругов подряд. Для Бергмайстера это, «безусловно, лучший серийный автомобиль», который опытный профи когда-то водил в «Зеленом Аду».

Несмотря на более широкий кузов, увеличенные колеса и дополнительные технические компоненты, масса нового GT3 осталась на сопоставимом уровне с предыдущей моделью. В комплектации с механической коробкой передач он весит 1418 кг, с PDK – 1435 кг. Свой вклад в снижение массы вносят передняя крышка из усиленного углеволокном пластика (карбона), облегченные стекла, оптимизированные тормозные диски и кованые легкосплавные колесные диски, а также кожух задней части салона. Сразу 10 килограммов экономит облегченная спортивная выхлопная система. Оснащенная переключающими заслонками с бесступенчатой электрорегулировкой, она создает уникальный эмоциональный звук – при соблюдении экостандарта Euro 6d-ISC-FCM (EU6 AP). Расход топлива 911 GT3 в смешанном цикле составляет 13,3 л/100 км (PDK: 12,4 л/100 км).

Близость к автоспорту находит свое отражение практически во всех деталях нового 911 GT3. Кокпит соответствует современному поколению моделей. Новинкой является гоночная индикация (Track Screen): при нажатии на кнопку цифровые дисплеи слева и справа от центрального тахометра со шкалой, размеченной до 10 000 об/мин, переключаются на сокращенный режим индикации и отображают только ту информацию, которая необходима для гоночной трассы, такую как давление воздуха в шинах, давление масла, температура масла, уровень топлива в баке и температура охлаждающей жидкости. Кроме этого отображается индикация ассистента переключения передач с цветными полосками слева и справа от тахометра и заимствованной из автоспорта лампой отсечки (Shift Light).

Все больше клиентов Porsche, особенно владельцев моделей GT, хотят индивидуализировать свои автомобили. Поэтому для нового 911 GT3 также доступна программа Porsche Exclusive Manufaktur, дополненная такими специальными опциями для GT3, как облегченная карбоновая крыша. Среди других интересных предложений – верхние части корпусов наружных зеркал из карбона, затемненные светодиодные матричные фары и выполненные в том же стиле задние фонари эксклюзивного дизайна со световой дугой без красных элементов. Невероятно роскошно смотрятся черные легкосплавные колесные диски с окрашенным в цвет Guards Red или Shark Blue бортом обода. В интерьере элегантные акценты в цвете кузова или другом цвете по выбору клиента расставляют такие компоненты, как циферблаты тахометра и секундомера Sport Chrono, ремни безопасности и декоративные планки.

Таким же уникальным, как и сам 911 GT3, является индивидуальный хронограф, который подразделение Porsche Design эксклюзивно предлагает покупателям спорткара. Хронограф, как и его четырехколесный образец, отличается динамичным дизайном, исключительной функциональностью и высоким качеством изготовления. Корпус хронографа отражает близость к автоспорту: как и шатуны двигателя GT3, он сделан из прочного и легкого титана. Ротор выполняется в индивидуальном дизайне колесного диска 911 GT3. Цветное кольцо циферблата может быть исполнено в цвете кузова 911 GT3.

Первый 911 GT3 был выпущен в 1999 году. Он базировался на модельном ряду 996 и развивал 265 кВт (360 л.с.) при рабочем объеме 3,6 литра. С Вальтером Рёрлем за рулем предельно сбалансированный спортивный автомобиль первым из дорожных спорткаров преодолел Северную петлю Нюрбургринга менее чем за восемь минут. Второе поколение GT3 последовало в 2006 году. Оно было создано на базе 911 серии 997 и дебютировало с двигателем мощностью 305 кВт (415 л.с.). Стартовавший в 2013 году преемник сначала был оснащен 3,8-литровым двигателем мощностью 350 кВт (475 л.с.), два года спустя рабочий объем увеличился до 4,0 л, а мощность – до 368 кВт (500 л.с.).

Модель

Porsche 911 GT3 – обзор

Привод:

Мощность: 375 кВт (510 л.с.); высокооборотная концепция (макс. 9000 об/мин), макс. крутящий момент 470 Нм, функция Auto Start Stop, облегченная спортивная выхлопная система из нержавеющей стали с сажевыми фильтрами (для бензиновых двигателей) и двумя расположенными по центру выхлопными патрубками черного цвета; индивидуально конфигурируемые режимы движения Normal, Sport и Track, включая ассистент переключения передач; задний привод; семиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями (PDK) с системой Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+), включающей в себя электронно-регулируемую блокировку заднего дифференциала и бесступенчатое распределением крутящего момента с Porsche Traction Management (PTM); на выбор предлагается механическая шестиступенчатая коробка передач GT с системой Porsche Torque Vectoring (PTV), включающей в себя механическую блокировку заднего дифференциала с асимметричной степенью блокировки (30 процентов в режиме тяги, 37 процентов в режиме принудительного холостого хода); расход топлива (по циклу NEDC в смешанном цикле): 13,2 – 12,4 л/100 км; выбросы CO2 в смешанном цикле 304 – 283 г/км; топливный бак

Ходовые качества (PDK/МКПП):

Разгон 0 – 100 км/ч: 3,4/3,9 секунды, 0 – 200 км/ч: 10,8/11,9 секунды; максимальная скорость: 318/320 км/ч

Ходовая часть:

Регулируемая спортивная подвеска; адаптивная система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management (PASM) со спортивной настройкой и занижением кузова на 20 миллиметров; передняя подвеска на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости, все опоры подвески со сферическими шарнирными соединениями; многорычажная задняя подвеска, стабилизатор поперечной устойчивости, отдельные опоры подвески со сферическими шарнирными соединениями, интегрированные вспомогательные пружины; электромеханический усилитель рулевого управления; система управления задними колесами со спортивной настройкой GT3; система контроля курсовой устойчивости Porsche Stability Management (PSM), включая ABS, с возможностью полного отключения в два этапа (ESC OFF и ESC+TC OFF); колесные диски спереди 9,5 J x 20 ET 46 со спортивными шинами 255/35 ZR 20; колесные диски сзади 12 J x 21 ET 45 со спортивными шинами 315/30 ZR 21

Двухконтурная тормозная система с отдельными контурами для передней и задней оси, вакуумный усилитель тормозного привода, ассистент торможения, электрический стояночный тормоз с двойным сервоприводом, функция автоматического удержания тормоза (Auto Hold), мультиколлизионные тормоза, алюминиевые моноблочные фиксированные тормозные суппорты, зенкерованные и вентилируемые чугунные тормозные диски составной конструкции с алюминиевыми центральными ступицами, диаметр дисков спереди/сзади: 408/380 мм, количество поршней спереди/сзади: 6/4

Внешний вид

Передний бампер в цвете кузова с черной нижней частью и интегрированными воздухозаборниками, включая решетки антрацитового цвета и черную спойлерную кромку; облегченная передняя крышка из усиленного углеволокном пластика (карбона) в цвете кузова с двумя отверстиями для выхода воздуха; новое неподвижное заднее антикрыло из карбона с перевернутым креплением (Swan Neck / «лебединая шея») и фиксированными алюминиевыми кронштейнами, неподвижный задний спойлер из карбона, задний бампер с дополнительными отверстиями для отвода воздуха; облицовка днища с задним диффузором с плавниками; черные светодиодные фары с системой Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus); сплошная светящаяся полоса между задними фонарями с интегрированной надписью «PORSCHE» черного цвета с шелковистым блеском; нижние и верхние части корпусов наружных зеркал в цвете кузова, ножки зеркал черного цвета с шелковистым блеском; облегченное шумозащитное остекление; частично утопленные дверные ручки; система подъема передней части кузова с интеллектуальной функцией памяти (Smart Lift) на базе GPS; новые легкосплавные кованые колесные диски 911 GT3 черного цвета с шелковистым блеском с окрашенным в серебристый цвет бортом обода (опция: Shark Blue)

Салон:

Спортивные сиденья Plus (с электрорегулировкой по 4 направлениям) с завышенными боковыми валиками и черной кожаной обивкой, центральные части сидений с отделкой из материала Race-Tex черного цвета, вышитая надпись «GT3» цвета GT Silver на подголовниках; черная отделка салона с элементами из Race-Tex черного цвета; 360-миллиметровое многофункциональное спортивное рулевое колесо GT3 с переключателем режимов движения и отделкой обода из Race-Tex черного цвета; подрулевые лепестки переключения передач PDK (не в сочетании с МКПП); особая для 911 GT3 комбинация приборов с аналоговым тахометром и двумя 7-дюймовыми дисплеями высокого разрешения с новой гоночной индикацией (Track Screen); коммуникационная система Porsche Communication Management (PCM) с онлайн-навигацией и 10,9-дюймовым сенсорным дисплеем; особый для GT рычаг селектора PDK с функцией ручного переключения передач (не в сочетании с МКПП), зона хвата и чехол рычага селектора с отделкой из Race-Tex; декоративные планки черного цвета с вставками из матового алюминия антрацитового цвета; накладки на пороги из матового алюминия антрацитового цвета с надписью «GT3»; приложение Porsche Track Precision App; пакет Chrono (опция); облегченный кожух задней части салона

Двигатель и коробка передач

Высокооборотный атмосферный двигатель с эмоциональным звуком

Спортивное «сердце» Porsche 911 GT3 традиционно располагается за задней осью: атмосферный шестицилиндровый оппозитный двигатель с рабочим объемом 4,0 литра отличается стремительным откликом на педаль «газа» и эмоциональным звуком. Он аналогичен силовому агрегату 911 Speedster и базируется на гоночном двигателе 911 GT3 R. По сравнению с предыдущей моделью GT3 мощность увеличена еще на 10 л.с. и теперь составляет 375 кВт (510 л.с.); благодаря высокооборотной концепции двигатель достигает максимальной мощности при 8400 об/мин, и только при 9000 об/мин электроника ограничивает дальнейший набор оборотов. Максимальный крутящий момент увеличен с 460 до 470 Нм.

Доказательством того, что исключительно приемистый двигатель с непосредственным впрыском новой модели GT является чистокровным гоночным агрегатом, служит также тот факт, что с начала сезона 2021 года он почти в неизменном виде используется в новом 911 GT3 Cup, базовом болиде для суперкубка Porsche Mobil 1 и отдельных национальных кубков Carrera Cup. Соответственно, оба используют одни и те же гоночные технологии. Например, система впуска: каждый из шести цилиндров имеет собственную отдельную дроссельную заслонку на выходном канале регулируемого резонансного впускного коллектора. Очень близкое расположение заслонки к впускным клапанам улучшает подачу воздуха, а также его дозируемость. Центральная дроссельная заслонка также присутствует, но только как резервный вариант. В нормальном режиме работы она постоянно открыта.

«Жесткий» привод клапанов, эффективная система смазки

Ввиду высокой частоты вращения для привода клапанов, как и в автоспорте, используются рокеры (роликовые коромысла). Они обходятся без гидравлических компенсаторов зазора, так как установлены на осях. Необходимый зазор в клапанах настраивается на заводе при помощи сменных калиброванных пластин – дальнейшей регулировки не требуется. Это снижает затраты на обслуживание как на гоночной трассе, так и в повседневной эксплуатации. Регулировку фаз газораспределения в зависимости от частоты вращения и нагрузки двигателя обеспечивает известная система VarioCam. Коленчатый вал с увеличенным диаметром подшипников, широкие шатунные подшипники и цилиндры с плазменным напылением рабочих поверхностей сокращают потери на трение и снижают износ.

Ввиду высоких продольных и поперечных ускорений, которые новый 911 GT3 испытывает на гоночных трассах, подача масла для смазки деталей высокооборотного двигателя имеет особое значение. Как и в гоночных болидах, эту задачу выполняет система смазки с сухим картером с отдельным масляным резервуаром. Система работает с семью маслооткачивающими насосами, которые быстро и эффективно отводят масло обратно во внешний масляный резервуар, в то время как маслоснабжение высоконагруженных шатунных подшипников обеспечивается непосредственно от масляного насоса через центральный канал в коленчатом валу.

Облегченная выхлопная система с двумя сажевыми фильтрами

Спортивная выхлопная система из нержавеющей стали делает звук выхлопа 911 GT3 уникальным: она придает высокооборотному шестицилиндровому оппозитному двигателю без наддува чрезвычайно эмоциональные нотки. Благодаря наличию переключающих заслонок с бесступенчатой электрорегулировкой можно дополнительно варьировать нюансы тембра. В то же время спорткар GT соответствует строгому экологическому стандарту Euro 6d-ISC-FCM (EU6 AP). Для очистки отработавших газов используются два отдельных сажевых фильтра и система двухканального лямбда-регулирования для обоих нейтрализаторов. Связанное с этим неизбежное увеличение массы инженерам Porsche удалось с избытком компенсировать за счет интеллектуальной облегченной конструкции – действительно, спортивная выхлопная система из нержавеющей стали нового 911 GT3 весит примерно на 10 килограммов меньше, чем соответствующий компонент предыдущей модели. Так, например, для большей компактности компоненты противосажевого фильтра были перемещены в глушитель.

Более легкая и ориентированная на повышенную динамику коробка PDK

Как это было и с прошлой моделью, клиенты нового GT3 могут свободно выбирать между механической коробкой передач и коробкой Porsche Doppelkupplung (PDK). В отличие от современного 911 Carrera коробка PDK, разработанная в спортивном подразделении Porsche, обходится семью ступенями вместо восьми. Отказ от блока шестерен повышающей передачи тоже позволяет сэкономить массу и подчеркивает гоночный характер нового 911 GT3. Преимущества PDK, обусловленные ее конструкцией, остались неизменными: она обеспечивает очень быстрое, как в автоспорте, переключение передач – за миллисекунды и без разрыва тягового усилия, что обеспечивает оптимальную динамику разгона, а интеллектуальный автоматический режим повышает комфорт и снижает расход топлива.

Как и у механической коробки, рычаг селектора PDK имеет эргономичную форму. В качестве альтернативы практичным лепесткам на спортивном рулевом колесе для ручного переключения передач можно использовать рычаг селектора. При этом схема переключений ориентируется на профессиональный автоспорт: переключения «вверх» осуществляются путем перемещения рычага селектора назад, переключения «вниз» – путем его перемещения вперед.

Механическая коробка: аутентичные ощущения в стиле GT с динамичной функцией «перегазовки»

Механическая шестиступенчатая спортивная коробка передач GT обеспечивает более тесную связь водителя с автомобилем и предназначена для любителей аутентичных и более эмоциональных ощущений от вождения. По сравнению с семиступенчатой PDK она весит на 17 кг меньше. Оптимально адаптированная к характеристикам двигателя, с укороченным рычагом и короткими ходами рычага, она повышает удовольствие от ручного переключения передач. При желании функция «перегазовки» AUTO BLIP ускоряет синхронизацию шестерен при переключении на пониженные передачи. Это противодействует перетормаживанию задних колес, стабилизирует ходовые качества и снижает износ.

Новый 911 GT3 с PDK оснащен электронно-регулируемой блокировкой заднего дифференциала. В модели с ручной коробкой установлена механическая система, которая перераспределяет тягу между задними колесами с коэффициентом блокировки 37 процентов в режиме принудительного холостого хода. В режиме тяги коэффициент блокировки составляет 30 процентов.

На 17 секунд быстрее предшественника

Модернизированная ходовая часть, значительное увеличение сцепления за счет аэродинамики, повышенная мощность двигателя и сниженная удельная масса – все это в сумме придает новому 911 GT3 впечатляющую динамику. Новая модель GT от Porsche Motorsport поднимает еще выше спортивную планку, о чем наглядно говорят уже показатели ускорения автомобиля: в комплектации с коробкой передач PDK новый спорткар GT разгоняется с места до 100 км/ч за 3,3 секунды – на одну десятую секунды быстрее, чем его предшественник. Отметки в 200 км/ч он достигает всего за 10,8 секунды. Аналогичные показатели для нового 911 GT3 с шестиступенчатой механической коробкой передач составляют 3,9 и 11,9 секунды. Максимальная скорость модели с механической трансмиссией – 320 км/ч. 911 GT3 в комплектации с PDK развивает максимально 318 км/ч.

Еще один показатель, который точно отражает гоночной характер спорткара: 6:59,9 минуты – официально зафиксированное время круга, которое новый 911 GT3 «попутно» установил на Северной петле Нюрбургринга в рамках рутинных работ по доводке автомобиля. Этот новый рекорд для серийных спортивных автомобилей с атмосферным двигателем на 17,5 секунды лучше результата предыдущей модели 911 GT3 и даже слегка превосходит время модели 911 GT3 RS. Что особенно примечательно: так же, как и посол марки Porsche Йорг Бергмайстер, Керн несколько кругов подряд показывал время ниже семиминутной отметки. Кроме способности к стабильно высоким результатам это доказывает сбалансированность ходовых качеств нового 911 GT3.

«С точки зрения баланса новый 911 GT3 – безусловно, лучший серийный автомобиль, на котором я когда-либо ездил, – утверждает бывший гонщик Йорг Бергмайстер. – Несмотря на небольшую по сравнению с предыдущей моделью прибавку мощности, он был намного быстрее. Очевидно потому, что он намного лучше проходит повороты. Его реакции всегда предсказуемы и обеспечивают в итоге очень стабильный результат: все мои круги на Северной петле лежали в пределах восьми десятых секунды».

Для сравнения: за рулем 911 GT3 первого поколения, созданного на базе модельного ряда 996, двукратный чемпион мира по ралли и нынешний посол марки Porsche Вальтер Рёрль впервые преодолел восьмиминутную отметку на дорожном спорткаре, показав 7:56,3 минуты. В то время, однако, хронометраж велся на укороченном участке трассы: он не учитывал отрезок перед трибуной 13 и долгое время служил в качестве эталона для сравнения. В руках тест-пилота Ларса Керна новому 911 GT3 на этот маршрут потребовалось всего 6:55,2 минуты. Таким образом, можно совершенно точно измерить прогресс, достигнутый семейством 911 GT3 за прошедший 21 год: он составляет чуть более минуты, выигранной на самой сложной гоночной трассе мира.

Ходовая часть

Подвеска, позаимствованная в автоспорте, обеспечивает новый уровень динамики

Ходовая часть нового 911 GT3 базируется на чистокровных гоночных технологиях, как ни в какой другой серийной модели Porsche. В первую очередь это касается передней подвески: полностью новая конструкция на двойных поперечных рычагах, первоначально разработанная для формульных автомобилей, использовалась Porsche уже в 2005 году в легендарном LMP2-прототипе RS Spyder, а в 2017 году в 911 RSR, победителе 24 часов Ле-Мана в своем классе. И вот теперь она впервые используется в дорожном автомобиле Porsche, обеспечивая 911 GT3 образцово точный вход в поворот и более быстрое его прохождение, а также повышенную устойчивость при торможении. Одним словом, она делает спортивный автомобиль GT более быстрым, предсказуемым и одновременно улучшает управляемость.

По сравнению с традиционной подвеской на амортизационных стойках Макферсона передняя подвеска на двойных поперечных рычагах предлагает многочисленные преимущества. При сильном сжатии пружин она обеспечивает большую стабильность развала колес и более уверенный контакт колес с дорогой, особенно это касается наружного в повороте колеса. Тем самым повышается потенциал противодействия боковым силам на протяжении всего хода пружин. В то же время конструкция на двойных поперечных рычагах за счет того, что продольные оси вращения рычагов расположены под разными углами, естественным образом противодействует клевкам кузова при торможении – задача, которая в противном случае решается использованием более жестких пружин. Таким образом, преимущество очевидно: более мягкие пружины более чутко реагируют на неровности проезжей части, что характерно, например, для Северной петли Нюрбургринга. Той же цели служат и расположенные под углом амортизационные стойки: в результате колесо под воздействием влияющих на него сил может смещаться еще и назад, а не только вверх.

Кроме того, при движении в повороте передняя подвеска на двойных поперечных рычагах освобождает амортизаторы от негативно влияющих поперечных сил. Действуя как изгибающая нагрузка, они могут привести к возникновению напряжений и как следствие – увеличению потерь на трение. Андреас Пройнингер, общий руководитель отделения дорожных автомобилей GT, популярно объясняет это так: «Предположим, Вы делаете приседания, и кто-то толкает вас сбоку – с подвеской Макферсон Вы бы потеряли равновесие. Подвеска на двойных поперечных рычагах удержит Вас в области плеч, и Вы сможете спокойно продолжать делать гимнастику ...»

Многорычажная задняя подвеска с дополнительными шарнирными соединениями

Для большей сбалансированности ходовых качеств проверенная пятирычажная задняя подвеска LSA (leicht, stabil, agil / легкая, стабильная, маневренная) получила дополнительные сферические шарнирные соединения для особо нагруженных нижних поперечных рычагов. Вместо прежних эластокинематических резиновых опор теперь они обеспечивают с внутренней и внешней стороны практически беззазорное и, следовательно, особо точное крепление к кузову. В результате водитель получает чрезвычайно четкую обратную связь с дорогой. Как и на передней подвеске, можно индивидуально регулировать развал и жесткость стабилизатора, чтобы подобрать идеальную настройку для любой кольцевой трассы. Пружины имеют более высокую жесткость и поддерживаются вспомогательными пружинами (подпружинниками). Как и у гоночных автомобилей Porsche, подпружинники удлиняют ход пружины, чтобы автомобиль, несмотря на высокую жесткость пружин, не терял контакт с дорогой, например, на неровностях. Основательно переработанную ходовую часть дополняют специальные амортизаторы. Они обеспечивают более широкий диапазон между мягкой и жесткой настройкой, а также более быструю и точную реакцию системы клапанов. Это позволяет им сочетать более высокий комфорт в повседневных поездках и повышенный динамический потенциал в режиме гоночной эксплуатации.

Система управления задними колесами для большей маневренности и курсовой устойчивости

Система управления задними колесами тоже вносит значительный вклад в повышение динамики движения 911 GT3. При скоростях примерно до 50 км/ч она поворачивает задние колеса на угол до 2,0 градуса в сторону, противоположную повороту передних колес. Это виртуальное укорачивание колесной базы на 6 миллиметров уменьшает диаметр разворота и упрощает маневры, например, при парковке, а также обеспечивает более точное рулевое управление. При скоростях выше 80 км/ч задние колеса поворачиваются на величину до 2,0 градуса в одну сторону с передними колесами. В результате колесная база виртуально удлиняется на 6 миллиметров, что повышает курсовую устойчивость в поворотах. На скорости от 50 до 80 км/ч направление поворота задних колес зависит от ситуации.

Как и для предыдущей модели, в качестве опции для нового 911 GT3 предлагается опциональная система подъема передней части кузова. На скоростях до 50 км/ч одним нажатием кнопки можно увеличить дорожный просвет на передней оси примерно на 30 миллиметров, например, при проезде «лежачих полицейских». Система дополнена новой интеллектуальной функцией памяти (Smart Lift): она сохраняет в памяти координаты препятствия и в следующий раз при подъезде к этому месту автоматически поднимет переднюю часть кузова.

Активные системы ходовой части подчеркивают динамичный характер

Водитель нового 911 GT3 находится под защитой системы контроля курсовой устойчивости Porsche Stability Management. Ее специальная, особо спортивная настройка соответствует динамичному характеру спорткара и предоставляет большую свободу действий, прежде чем в целях безопасности система PSM сработает. При этом компания Porsche всегда настраивает ходовую часть своих моделей таким образом, чтобы они даже без использования электронных систем регулирования сочетали в себе наилучший динамический потенциал с безопасным управлением. Как и у всех автомобилей GT производства Porsche, систему PSM нового 911 GT3 можно отключить полностью или частично (режим контроля тяги (TC) остается активным). Это позволяет водителю использовать весь динамический потенциал автомобиля, например, на гоночной трассе.

Адаптивная система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management реализует свои преимущества как на закрытых кольцевых трассах, так и на обычных дорогах. Для GT3 система имеет специальное исполнение в сочетании с занижением кузова на 20 миллиметров (по сравнению с 911 Carrera). Водитель может выбирать между двумя настройками: режим Sport предлагает достаточный уровень комфорта для дальних поездок, режим Track сокращает вибрации кузова до жесткого спортивного уровня.

Облегченные и надежные тормоза

Для эффективного замедления нового 911 GT3 используются более мощные тормоза. В базовой комплектации автомобиль оснащается вентилируемыми чугунными тормозными дисками, которые теперь не перфорированные, а зенкерованные. То есть отверстия в диске, которые служат в первую очередь для отвода тормозной пыли, имеют коническую форму. Результат: более высокая прочность материала и более эффективное торможение. Передние диски имеют увеличенный до 408 миллиметров вместо 380 миллиметров диаметр и таким образом значительно больше по размеру, чем у предыдущей модели. За счет более узкой рабочей поверхности они весят на 17 процентов меньше – преимущество, которое для компонента в зоне вращающихся и неподрессоренных масс окупается вдвойне повышением динамического потенциала автомобиля.

Два специальных воздушных канала оптимизируют охлаждение тормозов на передней оси: верхний канал обеспечивает внутреннее охлаждение тормозного диска, через нижний канал воздух, отбираемый из воздушного потока под днищем, охлаждает рабочую поверхность диска. Алюминиевые моноблочные фиксированные суппорты с шестью поршнями отличаются особой жесткостью конструкции. Они очень быстро срабатывают и позволяют предельно четко дозировать тормозное усилие даже при высоких нагрузках. Диаметр тормозных дисков на задней оси не изменился и составляет 380 миллиметров, моноблочные суппорты здесь четырехпоршневые. Как и передние, они окрашены в красный цвет, но возможно также глянцевое черное исполнение суппортов. Тормозные колодки нового 911 GT3 впервые не содержат меди.

Предлагаются на заказ: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

В качестве опции для нового 911 GT3 предлагаются керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Если клиентом не указано иное, тормозные суппорты окрашены в желтый цвет. Керамический композитный материал, из которого сделаны диски, впечатляет своей высокой термостойкостью и обеспечивает значительную экономию массы: тормозные диски PCCB – диаметром 410 миллиметров спереди и 390 миллиметров сзади – весят почти на 50 процентов меньше, чем аналогичные чугунные. Это позволяет дополнительно снизить неподрессоренные и вращающиеся массы, что является большим плюсом для динамики движения.

Облегченные кованые колесные диски с разноразмерными шинами

В области шин и колесных дисков для нового 911 GT3 компания Porsche тоже идет новым путем. Впервые на передней и задней оси установлены диски разной ширины и диаметра – до сих пор это был типичный признак моделей Porsche RS. Спереди используются 20-дюймовые диски, сзади – 21-дюймовые. Ширина передних дисков увеличилась с 9,0 до 9,5. Несмотря на свой филигранный вид, легкосплавные кованые диски чрезвычайно прочные и в сумме весят на 0,8 кг меньше, чем диски предыдущей модели. Этим, помимо прочего, они обязаны центральному креплению, которое позаимствовали в автоспорте. Базовая комплектация включает диски 911 GT3 серебристого цвета. В качестве альтернативы они могут быть окрашены в темно-серебристый цвет (Dark Silver) с шелковистым блеском, Neodyme или черный цвет. Последнюю опцию, кроме того, можно дополнить окраской борта обода в цвет Shark Blue или Guards Red.

Высокоскоростные спортивные шины и впервые в качестве опции гоночные шины

Разумеется, шины очень сильно влияют на ходовые качества нового 911 GT3. В базовой комплектации Porsche оснащает свой спорткар GT высокоскоростными спортивными шинами (High Performance) размером 255/35 ZR 20 спереди и более широкими 315/30 ZR 21 сзади. И передние, и задние шины прибавили в ширине почти 10 миллиметров по сравнению с предыдущей моделью. Увеличение пятна контакта с дорогой способствует дополнительному повышению скорости в повороте, тяги а также эффективности торможения. Новинкой являются гоночные шины с допуском для дорог общего пользования. Вслед за 911 GT3 RS компания Porsche через свою дилерскую сеть предлагает их также для 911 GT3. По своему материалу и рисунку протектора эти шины ориентированы на эксплуатацию на сухой дороге.

Еще одна новинка в 911 GT3: специальный гоночный режим работы серийной системы контроля давления воздуха в шинах (RDK), который ранее имелся только у 911 GT2 RS. Этот режим учитывает более низкое давление в холодных шинах при начале движения по гоночной трассе.

Кузов и аэродинамика

Атлетичный дизайн, обтекаемые формы

Даже в неподвижном состоянии новый 911 GT3 излучает невероятную динамику. Его более агрессивный внешний вид создают характерные для GT элементы кузова, которые продиктованы аэродинамическими требованиями и позитивно влияют на ходовые качества автомобиля. Это, во-первых, оптимизированный передний бампер с большими отверстиями воздухозаборников. Они целенаправленно снабжают передние тормоза и радиаторы охлаждающим воздухом, который за центральным жидкостным радиатором вновь выходит наружу через новое сдвоенное выпускное отверстие, которое теперь расположено в облегченной передней крышке. Точный расчет этого воздуховода позволил улучшить характер движения потока воздуха и, следовательно, эффективность охлаждения, при одновременном снижении аэродинамической подъемной силы на передней оси. То же самое относится и к полностью переработанным воздухонаправляющим элементам за передними колесами: хотя их аэродинамическое сопротивление осталось неизменным по сравнению с предыдущей моделью, они создают вдвое большую прижимную силу.

От этого выигрывают и передние диффузоры: в сочетании с широкой спойлерной кромкой они создают, особенно на высоких скоростях, более ровный поток воздуха, который направляется под днище, полностью облицованное панелями. Общий результат аэродинамических изменений особенно заметен на задней оси нового 911 GT3. Здесь функциональный задний диффузор, дополненный большими плавниками, настолько целенаправленно ускоряет поток воздуха, что создаваемое разрежение еще сильнее прижимает спорткар к дороге. Важное преимущество: создание этой прижимной силы практически не влияет на аэродинамическое сопротивление автомобиля.

Настройка Performance для максимальной прижимной силы на гоночной трассе

Внушительное по своим размерам и эффективное заднее антикрыло подчеркивает гоночный характер 911 GT3, ориентированный на высокую прижимную силу. Его подвеска на изогнутых кронштейнах по типу Swan Neck («лебединая шея») в аналогичной форме используется в гоночном болиде GT и победителе 24 часов Ле-Мана в своем классе, 911 RSR. Поскольку два алюминиевых уголка удерживают элемент антикрыла сверху, воздушный поток может беспрепятственно обтекать его нижнюю сторону. Это снижает аэродинамические потери и увеличивает прижимную силу, а также – вместе со всеми другими многочисленными детальными оптимизациями – ее сбалансированное воздействие. В результате даже с заводской настройкой аэродинамики новый 911 GT3 генерирует примерно на 50 процентов большую прижимную силу, чем его предшественник

Когда аэродинамические элементы находятся в положении Performance («гонка»), прижимная сила на скорости 200 км/ч увеличивается на 150 процентов. Это положение предназначено только для эксплуатации автомобиля на гоночной трассе и предлагает обширные возможности регулировки: угол атаки антикрыла можно вручную настраивать в четыре положения, в то время как так называемые «воздушные шторки», воздействуют на воздушный поток в переднем диффузоре. В результате с увеличением скорости дополнительная прижимная сила из-за большей нагрузки на колеса улучшает сцепление с дорогой, что положительно сказывается на скорости прохождения поворотов. Как и в гонках, аэродинамический баланс нового 911 GT3 можно индивидуально адаптировать к условиям трассы и стилю вождения.

Рациональная облегченная конструкция, спортивный показатель удельной массы

При разработке 911 GT3 инженеры Porsche уделили особое внимание удельной массе: «индекс массы тела» является одним из наиболее значимых показателей, влияющих на динамический потенциал гоночных и дорожных автомобилей. В новом спорткаре GT с шестиступенчатой механической коробкой передач на каждую лошадиную силу из 510 имеющихся приходится 2,8 кг (3,8 кг/кВт). Таким образом, новый 911 GT3 еще больше приблизился к уровню чистокровных гоночных болидов.

В поисках килограммов, которые еще можно было бы сократить, эксперты Porsche Motorsport тщательно проанализировали каждый компонент и каждую деталь новой модели GT. Среди усовершенствований – новая облегченная передняя крышка из усиленного углеволокном пластика (карбона), а также оптимизированные по массе тормозные диски и кованые легкосплавные колесные диски, облегченные стекла для всех окон и облегченная спортивная выхлопная система из нержавеющей стали. Новый кожух задней части салона позади передних сидений и коробка передач Porsche Doppelkupplung, которая обходится без восьмой передачи, тоже внесли свой вклад в экономию драгоценных граммов. Одна только стартерная батарея LiFePO4 емкостью 60 Ач, которая теперь входит в базовую комплектацию, экономит более 10 килограммов по сравнению с предыдущим 911 GT3. В качестве опции доступен вариант на 40 Ач. Он еще на 3,5 кг легче.

Салон и оснащение

Кокпит для амбициозных спортсменов

Двухместный салон нового 911 GT3 по праву носит название «кокпит»: в нем все ориентировано на водителя и его непосредственную рабочую зону. Уже серийные спортивные сиденья Plus с завышенными боковыми валиками подтверждают это. Электрическая 4-позиционная регулировка наклона спинки и высоты сиденья обеспечивает необходимый комфорт. Сиденья обтянуты черной кожей, на центральных частях сидений используется материал Race-Tex черного цвета. Кожаные подголовники украшают серебристые надписи «GT3», задние поверхности спинок сидений выполнены в контрастном темно-серебристом (Dark Silver) цвете. В качестве опции компания Porsche предлагает адаптивные спортивные сиденья Plus с 18-позиционной электрорегулировкой.

Также опциональные цельные сиденья-ковши со встроенными подушками безопасности для защиты грудной клетки заимствованы у Porsche 918 Spyder. Они полностью изготовлены из углепластика (карбона) с характерной текстурой поверхности. Их высокие боковые валики обеспечивают надежную поддержку в области таза и плеч даже при очень динамичном стиле вождения. Кроме того, они имеют облегченную конструкцию с отверстиями под многоточечные H-образные ремни безопасности. В сумме оба сиденья весят почти на 12 килограммов меньше, чем серийные спортивные сиденья Plus. Регулировка высоты сиденья на стороне водителя и пассажира – электрическая, регулировка продольного положения сиденья осуществляется вручную. Центральные части сидений отделаны черным материалом Race-Tex с частичной перфорацией и цветной подложкой. По аналогии с цветами кузова, для подложки и надписи «GT3» на подголовниках доступны контрастные цвета GT Silver, Guards Red и Shark Blue.

Многофункциональное спортивное рулевое колесо GT3 с переключателем режимов движения

Многофункциональное трехспицевое спортивное рулевое колесо GT3 оснащено регулировкой по вылету и высоте для более эргономичной посадки. Обод рулевого колеса обтянут черным нескользящим материалом Race-Tex, лепестки переключения передач PDK выполнены в темно-серебристом (Dark Silver) цвете. Впервые для 911 GT3 в рулевое колесо интегрирован серийный переключатель режимов движения. Такое его расположение особенно удобно для водителя и позволяет быстро переключаться между стандартным режимом Normal и индивидуально конфигурируемыми настройками Sport и Track.

Передняя панель с аналоговым тахометром и гоночной индикацией

Расположенная за рулевым колесом комбинация приборов с ее специфическими функциями является одной из главных особенностей нового 911 GT3. Классический дизайн 911 – пять круглых приборов – гармонично сочетается с технологическими преимуществами двух TFT-дисплеев с высоким разрешением. Шкала аналогового тахометра, который занимает центральное место, размечена до 10 000 об/мин – что, безусловно, впечатляет, но является необходимостью, поскольку четырехлитровый шестицилиндровый оппозитный двигатель 911 GT3 имеет максимальную частоту вращения 9000 об/мин. Слева и справа от тахометра находятся два 7-дюймовых дисплея, на которые в зависимости от конфигурации выводится разнообразная информация об автомобиле. При этом левый дисплей зарезервирован для индикации Speed & Assist (Скорость и системы помощи), а правый – для индикации Car & Info (Автомобиль и информация). Управление осуществляется с помощью кнопок на многофункциональном рулевом колесе.

Водителям-спортсменам понравится новая гоночная индикация (Track Screen), предлагающаяся специально для 911 GT3. В этом режиме отображается только та информация, которая необходима на гоночной трассе: например, справа выводится уровень топлива в баке, температура и давление масла, а слева (без возможности свободной конфигурации) – температура охлаждающей жидкости и данные системы контроля давления воздуха в шинах. Кстати, данная система теперь может различать давление в холодных и прогретых шинах. Слева и справа от тахометра, кроме того, отображается индикация ассистента переключения передач: как и в современных гоночных автомобилях, он использует световые сигналы разного цвета, чтобы указать водителю оптимальный момент для переключения передачи.

Цифровые инструменты для максимального динамического потенциала на кольцевой трассе

В пакет Chrono модели 911 GT3 дополнительно к аналоговому секундомеру на передней панели входит цифровой секундомер в комбинации приборов. Кроме того, имеется дополнительное спортивное меню на 10,9-дюймовом сенсорном дисплее Full-HD коммуникационной системы Porsche Communication Management. В качестве опции предлагается лэптриггер, который можно приобрести по программе Porsche Tequipment. Он автоматически и исключительно точно фиксирует время круга. Как и в автоспорте, собранные данные можно затем проанализировать и сравнить с помощью серийного приложения Porsche Track Precision на смартфоне или ноутбуке. Новый 911 GT3 поставляется с завода со всеми необходимыми для этого кабелями.

Дисплей PCM является одним из центральных элементов Porsche Advanced Cockpit, который новый 911 GT3 получил наравне со всеми другими моделями 911 современного поколения 992. В нем сосредоточено управление многочисленными функциями – от различных аудиосистем и онлайн-навигации, а также общей информации о настройках автомобиля и соответствующих статусных сообщений до отдельных функций совместимых смартфонов.

Опциональный пакет Clubsport с сертифицированным каркасом безопасности

Подавляющее число спорткаров GT эксплуатируются их водителями на гоночных трассах. Поэтому компания Porsche предлагает для 911 GT3 опциональный пакет Clubsport, который включает в себя каркас безопасности, прикрученный на болтах к кузову в его задней части за сиденьями. Каркас безопасности сертифицирован Немецким автоспортивным союзом (DMSB). Помимо этого в пакет входят подготовка к установке главного выключателя аккумуляторной батареи, гоночный огнетушитель и шеститочечный ремень безопасности на стороне водителя, который соответствует требованиям Международной автомобильной федерации FIA (Fédération Internationale de l’Automobile).

Многочисленные возможности индивидуализации от Porsche Exclusive Manufaktur

Все больше клиентов Porsche, особенно владельцев моделей GT, хотят индивидуализировать свои автомобили: более половины всех моделей GT дополнительно оснащаются компонентами Porsche Exclusive Manufaktur. Среди более чем 70 индивидуальных опций, которые предлагаются в рамках данной программы для 911 GT3, в первую очередь следует упомянуть верхние части корпусов наружных зеркал из карбона, затемненные светодиодные матричные фары с системой Porsche Dynamic Light System Plus и выполненные в том же стиле задние фонари эксклюзивного дизайна. Невероятно роскошно смотрятся черные легкосплавные колесные диски с окрашенным в цвет Guards Red или Shark Blue бортом обода. В интерьере элегантные акценты в цвете кузова или другом цвете по выбору клиента расставляют такие компоненты, как циферблаты тахометра и секундомера Sport Chrono, ремни безопасности и декоративные планки. Опциональная облегченная карбоновая крыша дополнительно понижает центр тяжести автомобиля.

В рамках программы индивидуализации клиентам на всех рынках предлагается расширенная цветовая гамма, включающая около 100 цветов кузова. Кроме многочисленных классических цветов в нее входят также исторические цвета Porsche, которые придадут автомобилю совершенно индивидуальную нотку.

Эксклюзивно. Только для клиентов 911 GT3: хронограф 911 GT3

Таким же уникальным, как и сам 911 GT3, является индивидуальный хронограф, который подразделение Porsche Design эксклюзивно предлагает покупателям суперспорткара. Хронограф, как и его четырехколесный образец, отличается динамичным дизайном, исключительной функциональностью и высоким качеством изготовления. Корпус хронографа отражает близость к профессиональному автоспорту: как и шатуны двигателя GT3, он сделан из прочного, легкого и гипоаллергенного титана. Разработанный подразделением Porsche Design калибр WERK 01.200 с функцией мгновенного возврата (Flyback) объединяет в одном процессе остановку, возврат в нулевое положение и запуск измерения следующих друг за другом временных интервалов. Ротор выполняется в индивидуальном дизайне и копирует колесный диск 911 GT3. Подразделение Porsche Design подготовило хронограф 911 GT3 в двух вариантах: спортивном – с кольцом циферблата цвета Shark Blue и минималистичном – с черным кольцом. Цвет ротора в дизайне колесного диска GT3 соответствует конфигурации автомобиля клиента. На рынках, на которых Porsche Design уже предлагает свою новую программу выпуска индивидуальных часов, для нового хронографа можно выбрать и другие возможности индивидуализации. Цены на хронограф Porsche Design Chronograph 911 GT3 начинаются от 7750 евро.

История: семь поколений Porsche 911 GT3

Невероятно спортивное семейство, которое пришло, чтобы остаться

Летом 1999 года компания Porsche заложила первый камень в фундамент своей живой легенды – 911 GT3. Дорожный спорткар был с большим энтузиазмом принят публикой и пошел по стопам культовых моделей Carrera RS, став связующим звеном между серийными и гоночными автомобилями. Непосредственной базой для него послужил 911 GT3 Cup, который в предыдущем сезоне уже дебютировал в качестве нового болида для суперкубка Porsche, разыгрываемого рамках Формулы-1. Свое название модель GT3 получила от нового класса гоночных автомобилей, введенного в 1994 году и принесшего гонкам GT высокую популярность. Спартанский 911 GT3 поколения 996 и его преемники в значительной степени поспособствовали феноменальному росту интереса к этому гоночному классу на международной арене.

И гоночная, и дорожная версии имели в своем арсенале уникальный генетический код и компоненты, созданные на основе огромного опыта Porsche в автоспорте. Например, двигатель: атмосферный шестицилиндровый оппозитный агрегат рабочим объемом ровно 3,6 литра был создан на базе турбированного мотора с жидкостным охлаждением от 911 GT1, который в 1998 году одержал двойную победу в Ле-Мане и в своем блоке цилиндров все еще нес гены Porsche 962 эпохи группы C. В серийной модели жидкостное охлаждение гильз и головок цилиндров обеспечивало быстрый отвод тепла, а легкие кованые поршни и титановые шатуны снижали массу подвижных деталей двигателя. Коленвал был дополнен двухмассовым маховиком и гоночным сцеплением.

Результат был в высшей степени эмоциональным и будто бы специально созданным для страстных водителей 911, которые обожают погонять на своем спорткаре по гоночной трассе: 360-сильный двигатель с четырьмя клапанами на цилиндр впечатлял своей удельной мощностью 100 л.с./литр, а также насыщенным звуком и потрясающей приемистостью. Пять верхних ступеней шестиступенчатой механической коробки передач можно было легко поменять, чтобы адаптировать передаточное отношение к различным гоночным трассам. Также можно было настроить и стабилизаторы поперечной устойчивости. Усиленная ходовая часть с 30-миллиметрым занижением кузова имела расширенный диапазон регулировки развала колес, чтобы 911 GT3 мог использовать потенциал гоночных шин. Заднее антикрыло имело шесть положений регулировки для изменения аэродинамической прижимной силы на задней оси.

Свой первый лавровый венок 911 GT3 (максимальная скорость 302 км/ч) получил на Нюрбургринге: с Вальтером Рёрлем за рулем он прошел Северную петлю менее чем за восемь минут – первым из серийных автомобилей с допуском к эксплуатации по дорогам общего пользования. Строго говоря, поставленный на тот момент рекорд трассы 7 минут 56,3 секунды относился к более короткому участку трассы. Для сравнения: в рамках рутинных работ по доводке автомобиля новый 911 GT3 седьмого поколения преодолел семиминутный барьер и показал время 6 минут 59,9 секунды. При том же варианте хронометража, как когда-то у Вальтера Рёрля, тест-пилоту Ларсу Керну потребовалось всего 6 минут 55,2 секунды. Это означает, что 21 год автомобильного прогресса можно точно измерить с помощью 911 GT3: это чуть более минуты, выигранной на самой сложной гоночной трассе мира.

Новая спортивная модель повторила успех 911 Carrera RS 2.7 1973 года: спрос явно превзошел ожидания. Вместо первоначально запланированных 1350 экземпляров, своего счастливого владельца нашли все 1868 автомобилей. Лаконичный 911 GT3 пришел, чтобы остаться. В 2003 году компания Porsche представила усовершенствованную версию. Она отличалась в первую очередь новыми фарами, модифицированным задним антикрылом и увеличенной до 381 л.с. мощностью. В результате 911 GT3 разгонялся до 100 км/ч за 4,5 секунды вместо 4,8, а максимальная скорость возросла до 306 км/ч. Впервые для него были доступны керамические композитные тормоза PCCB, которые снижали неподрессоренные массы на 18 кг.

Глава 2-я: увеличение рабочего объема, мощности и динамики

В 2006 году вышло третье поколение GT3. Оно было создано на базе 911 поколения 997 и дебютировало на Женевском автосалоне с двигателем мощностью 305 кВт (415 л.с.). Практически не изменившийся шестицилиндровый двигатель первое время еще сохранял свой рабочий объем 3,6 литра. Для разгона с места до 100 км/ч теперь было достаточно 4,3 секунды, максимальная скорость составляла 310 км/ч. Внешне 911 GT3 впервые выделялся окрашенным в черный цвет отверстием, расположенным перед передней крышкой багажника и предназначенным для выхода охлаждающего воздуха от радиатора – деталь, которая с тех пор стала неотъемлемым атрибутом этого модельного ряда. Новый атлет сделал значительный шаг вперед также и с точки зрения аэродинамики: благодаря передней спойлерной кромке и усовершенствованному заднему антикрылу с дополнительным спойлером с закрылком Герни аэродинамическая подъемная сила впервые в серийной модели была уменьшена до нуля. Свою премьеру в 911 GT3 отпраздновала также серийная система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management.

Спустя год после обновления модели 911 поколения 997 компания Porsche в 2009 году модернизировала также и вариант GT3. Это особенно коснулось двигателя: рабочий объем увеличился с 3,6 литра до 3797 см3, а мощность – до 435 л.с. Таким образом, дорожный спорткар разогнался до 100 км/ч за 4,1 секунды и достигал максимально 312 км/ч. Особым опознавательным знаком модели теперь вновь служило цельное заднее крыло.

Глава 3-я: новый двигатель и лаконичная альтернатива

В 2013 году произошла смена поколений: 911 GT3 на базе серии 991 снова оснащался двигателем рабочим объемом 3,8 литра. Однако теперь 475-сильный оппозитный агрегат был представителем нового семейства моторов. Он использовал систему непосредственного впрыска бензина и раскручивался максимально до 9000 об/мин. Но еще больше его приверженцев порадовал тот факт, что благодаря последовательному использованию легких материалов Porsche удалось снизить собственную массу спорткара на 40 кг – почти до 1350 кг. Это сказалось на ходовых качествах, которые стали еще более динамичными. В комплектации с семиступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями PDK автомобиль разгонялся до 100 км/ч всего за 3,5 секунды, а максимальная скорость составляла 315 км/ч. 911 GT3 также вовсю блистал на Северной петле Нюрбургринга, которая традиционно служила экстремальным испытательным полигоном для автомобилей Porsche: время круга упало ниже 7:30 минуты.

В 2017 году произошел следующий шаг в эволюционном развитии модели: на старт вышел 911 GT3 поколения 991.2. Как ранее в 911 GT3 RS, шестицилиндровый двигатель теперь имел рабочий объем 4,0 литра и максимальную мощность 500 л.с. Помимо коробки PDK на выбор снова предлагалась механическая шестиступенчатая коробка передач, которая обеспечивала более аутентичные ощущения от вождения. Однако своих впечатляющих динамических показателей – 3,4 секунды на разгон с места до 100 км/ч, максимальная скорость 318 км/ч – 911 GT3 4.0 достигал в комплектации PDK. Еще одна новинка: для клиентов, которые хотели, чтобы необузданный темперамент модели GT3 сочетался с более сдержанным внешним видом, компания Porsche представила 911 GT3 Touring. Он продолжал традиции 911 T 1968 года и 911 R 2016 года и вместо внушительного антикрыла ограничивался выдвигающимся задним спойлером от 911 Carrera GTS.

Новая глава: прогресс, измеряемый в минутах

В своем последнем, уже седьмом поколении, новый 911 GT3 вновь устанавливает новые стандарты. Теперь при мощности 375 кВт (510 л.с.) он еще более последовательно, чем когда бы то ни было, обращается к чисто гоночным технологиям. Так, например, впервые в серийном 911 используется технически более сложная передняя подвеска на двойных поперечных рычагах – ее принцип был заимствован у модели 911 RSR, которая успешно выступала в Ле-Мане. Заднее крыло с перевернутой подвеской Swan Neck («лебединая шея») и четырехступенчатой регулировкой, функциональный задний диффузор и широкая спойлерная кромка с регулируемым передним диффузором – это тоже трансфер гоночных технологий от 911 RSR в серийный автомобиль. Взаимодействие всех этих компонентов значительно повышает аэродинамическую прижимную силу нового 911 GT3 по сравнению с предыдущей моделью. Результат впечатляет: 6:59,927 минуты. За это короткое время тест-пилот Ларс Керн на новом 911 GT3 прошел всю Северную петлю Нюрбургринга в рамках рутинных доводочных работ. Более чем на минуту быстрее родоначальника семейства 911 GT3 1999 года.