

ТЮНИНГ

READY TO RACE?

MTM для X-BOW!

911 CARRERA
ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ:
ГРАМОТНАЯ ВЕРСИЯ
ОТ SPEEDART

АВТ
Q5:
ВЫЗОВ
СТЕРЕОТИПАМ

КТО НА
НОВЕНЬКИХ?
РЕШЕНИЯ ДЛЯ
VW GOLF VI И
SCIROCCO



ПРОЕКТЫ:

- BMW 335 CABRIO
- MERCEDES G-CLASS
- BMW 330D E92
- CHEVROLET EXPRESS
- HONDA NSX
- MITSUBISHI LANCER EVOLUTION X
- PORSCHE PANAMERA STINGRAY
- BENTLEY CONTINENTAL GT BULLET
- MERCEDES AR S600L & AUDI A8L D3
- BMW 335CI E92
- CADILLAC ESCALADE
- MERCEDES S-CLASS W221



НОВЫЕ СУПЕРКАРЫ:

AC MkVI, Devon GTX, Ferrari 458 Italia, Lamborghini LP550-2 Valentino Balboni, Morgan Aero SuperSports, Noble M600, SSC Ultimate Aero



50 ТЕСТ

ПОРSCHE 911 CARRERA S SPEEDART

Текст: Федор Свищев, Фото: Юрий Бейтан



997 CARRERA: ПОСЛЕ РЕСТАЙЛИНГА

> В СВОЕ ВРЕМЯ НАШЕ ЗНАКОМСТВО С PORSCHE 911 В КУЗОВЕ 997 НАЧАЛОСЬ С CARRERA S ОТ SPEEDART. ПОЭТОМУ СЕЙЧАС, СРЕДИ МНОЖЕСТВА РЕСТАЙЛИНГОВЫХ ВЕРСИЙ 997 CARRERA ОТ НЕМЕЦКИХ ТЮНЕРОВ, МЫ ДЛЯ ЗНАКОМСТВА ВЫБРАЛИ ИМЕННО МОДЕЛЬ SPEEDART.

> PORSCHE 911 CARRERA S SPEEDART

ОРИЕНТИРОВАНА НА СТЕЙКЕРОВ, ТОННИК В ГЕРМАНИИ
ВКЛЮЧАЯ РАБОТУ БЕЗ НАЛОГОВ

КУЗОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ	7000 ЕВРО
МОТОР	8200 ЕВРО
ПОДВЕСКА	1050 ЕВРО
ДИСКИ И ШИНЫ R20	6800 ЕВРО



Почему в speedART пока предпочитают не менять заводской передний бампер? Ответ очевиден: этот бампер с полосками LED-фар лучше других элементов свидетельствует о принадлежности автомобиля к пострестайлинговой эпохе семейства 997. А значит, в ближайший год лишь немногие владельцы новеньких Carrera захотят установить целиком новый бампер от тюнинг-ателье. Не исключено, что со временем, как это случилось до рестайлинга, в speedART предложат собственный бампер для 997 нового образца. Пока же есть возможность дооснастить серийный бампер сразу несколькими деталями от speedART. Основной передний спойлер представляет собой тонкую, изогнутую планочку, проложенную практически по всей ширине бампера. Для большей агрессии она даже немного выступает вперед. При желании бампер можно дооснастить и еще одной полосой дополнительного элемента. А еще на верхней части бампера разместилась вставка решетки воздухозаборника от speedART. Похожей оснащаются заводские Porsche версий GT2 и GT3. Дизайн боковых порогов у speedART остается прежним. И это хорошо: панели с

динамичным изгибом смотрятся очень эффектно. В задней части кузова в speedART устанавливают собственное развитое крыло (а как же иначе!). А между двумя парами стволых выхлопа обнаруживается небольшая накладная спойлера. Очевидно, что именно боковые пороги и заднее крыло пока будут играть главные роли в аэродинамике. Накладки на бамперах позволяют привнести легкие штрихи, понятные преимущественно Porsche-энтузиастам. А вот новые колесные диски модели LSC заметят все. В speedART по праву могут гордиться этими колесами. Это кованые 3-составные диски с необычными двойными спицами, которые смотрятся свежо и оригинально. Большое количество разнообразных вариантов цветового оформления позволяет добиться идеального сочетания дисков и цвета кузова. Именно рестайлинговый 997 Carrera стал первой серийной моделью компании, получившей коробку передач PDK. Еще 25 (!) лет назад в Porsche построили свои первые гоночные болиды с коробкой с двумя сцеплениями. На какой-то момент инициативу перехватили в VW Group, внедрив коробку DSG с аналогичной идеологией на своей

TT 3.2 еще первого поколения. Затем с похожими преселективными коробками стали оснащать свои спорткары в Mitsubishi и Nissan. А в Porsche всё продолжали работы над PDK, добиваясь как отточенной работы, так и большого запаса надежности. И, судя по отсутствию скандальных сообщений об отказах PDK на Carrera, со своей задачей инженеры справились великолепно. Правда, одну оплошность технические специалисты Porsche допустили, недоглядев за дизайнерами. Для новой коробки те решили переосмыслить оформление классических кнопок ручного переключения передач на руле, характерных для прежних автоматов Tiptronic S. В результате на горизонтальных спицах руля появились изящные селекторы, качающиеся вперед-назад для переключения соответственно на одну ступень вверх или вниз. Вот только, как показывает практика, даже опытным владельцам 911-х требуется не один день для привыкания к новым клавишам. В speedART очень грамотно отреагировали на эти первые критические замечания по эргономике PDK. Решение, предлагаемое speedART, приятно радует своей проработанностью и основательностью. В ателье



ИНТЕРЬЕРЫ 911-х УЖЕ НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТИЛЕТИЙ СЛАВЯТСЯ ВЕЛИКОЛЕПНОЙ ЭРГОНОМИКОЙ. ПОСЛЕ РЕСТАЙЛИНГА 997-й ПРИОБРЕЛ НОВУЮ ЦЕНТРАЛЬНУЮ КОНСОЛЬ И КОРОБКУ PDK. РУЛЬ SPEEDART ВМЕСТЕ С ПОДРУЛЕВЫМИ ЛЕПЕСТКАМИ ВЫБОРА ПЕРЕДАЧ ЗАСЛУЖИВАЕТ ГОРЯЧЕГО ОДОБРЕНИЯ.



устанавливают целиком новый руль. От серийного руля он отличается более богатым оформлением: классная кожа выглядит намного лучше простоватого серебристого пластика. Также он имеет чуть меньший диаметр и удобные зоны прилива под естественный хват. Но самое главное: за новым рулем размещаются лепестки ручного выбора передач. Кстати, очень похожие по форме элементы уже много лет как зарабатывают самые лестные отзывы на автомобилях Ferrari. Хотя к работе PDK в автоматическом режиме также придется крайне тяжело. Коробка быстро адаптируется к любой манере вождения, позволяя в зависимости от дорожной обстановки как комфортно катить на малых оборотах, так и, напротив, постоянно держать стрелку тахометра в зоне выше 5000 об/мин. Благо, 3,8-литровый мотор Carrera S готов к любым испытаниям. В Porsche при обновлении Carrera и Carrera S перешли на прямой впрыск топлива, что в купе с другими мерами позволило снять дополнительно 30 сил. Впрочем, немецкие тюнеры с удовольствием убедились, что запас для доработки у двигателя все еще

есть. В speedART установили на автомобиле целиком новый выпускной тракт со спортивными катализаторами, спортивный воздушный фильтр, а также подобрали новую программу управления двигателем. Теперь «опозит» выдает 420 сил и 445 Нм крутящего момента. У заводского Carrera S, напомним, 385 сил и 420 Нм. То есть с 1 литра атмосферного двигателя в speedART снимают 110 сил, не вредя всем комфортным потребительским качествам мотора. Собственно, звук выхлопа становится еще выгодным дополнением при использовании этого комплекта. С компонентами speedART этот 911-й приобретает более злое звуковое сопровождение. Чуть больше резких ноток проявляется на малых оборотах, более насыщенным и адекватным разгону становится звучание на верхах. Предусмотрено 2 режима работы выхлопной системы, которые выбираются кнопкой: с заглушками – для парковки на тихих немецких улочках, и без них – для отрывов «на полную» на трассах. По субъективным ощущениям, при каждом заводском обновлении 911-е становятся





все более цепкими и все более... комфортными. В speedART для своего автомобиля подобрали комплект пружин от H&R. Но даже в сочетании с 20-дюймовыми колесами и низкопрофильными шинами размерности 235/30 спереди и 305/25 сзади 911-й удивлял своей весьма достойной плавностью хода. Во всяком случае, в пригородах Штутгарта, где порой попадаются участки с отнюдь неидеальным покрытием. Своим же

поведением в поворотах автомобиль вызывает только чувство восторга, заставляя в первые дни накачивать лишние десятки, если не сотни километров на пути домой. Уже известно, что немецким асам удалось на полностью серийном обновленном 997 Carrera S с PDK проехать круг Нюрбургринга за 7 минут 50 секунд. Впечатляет не только выигрыш в 15 (!) секунд по отношению к результату 997 Carrera S первого

образца на ручной коробке. Поражает другое: 997 GT3 и 997 GT3 RS с тем же пилотом в 2006 и 2007 годах смогли показать великолепные 7:48. Сейчас же комфортный и стопроцентно «гражданский» Carrera S уступает аскетичным трек-аппаратам условные 2 секунды, которые теоретически можно отыграть как раз со спортивными пружинами и моторным Powerkit. А на подходе уже Turbo с PDK... ■



PORSCHE 911 CARRERA S/

	speedART	Porsche
ДВИГАТЕЛЬ		
Рабочий объем, куб. см	3800	3800
Мощность, л. с./об/мин	420/6650	385/6500
Крутящий момент, Нм	420/4550	420/4400
ДИНАМИКА		
Максимальная скорость, км/ч	305	300
Разгон с 0 до 100 км/ч, с	4,3	4,5
ШАССИ		
Передние	235/30ZR20	235/35ZR19
Задние	305/25ZR20	295/30ZR19