

У VW-Porsche 914 довольно необычная история происхождения. Он родился благодаря глубокому взаимному уважению между Ферри Порше и Хайнцем Нордхоффом, управляющим директором Volkswagen, в период середины 1960-х. В то время как Porsche вынашивал планы построить новый автомобиль со средним расположением двигателя, ребята в Вольфсбурге работали над заменой устаревших моделей купе и кабриолета, производимых Karmann<sup>1</sup>. Двое мужчин, также связанных родственными узами — дочь Нордхоффа вышла замуж за одного из внуков Фердинанда Порше, — заключили пакт, преследовавший общую цель и обладание техническими средствами для постройки нового автомобиля. Внезапная кончина Нордхоффа, умершего 12 апреля 1968 года, изменила все: новый глава VW Курт Лотц не признал соглашение (устное) и поставил Porsche в затруднительное экономическое положение, заявив о правах VW на модель 914.

Наконец, в 1969 году было найдено выигрышное решение: была создана новая компания, Volkswagen-Porsche VG, а модель 914 была представлена в том же году на автосалоне во Франкфурте. Отличавшийся длинной колесной базой и ко-

роткими свесами новый VW-Porsche имел съемную жесткую крышу из стекловолокна: после снятия она помещалась в заднее багажное отделение, не занимая пространства для багажа (всего 370 литров благодаря двум отделениям). Фары были убирающимися, а сидений всего два, с несъемным задним стеклом и дугой безопасности на случай переверота автомобиля. В дополнение к 1,8-литровому четырехцилиндровому двигателю VW 411 E мощностью 70 л. с. (914/4) шел также вариант с двигателем в 2 литра с шестеркой цилиндров от 911 T и ограниченной мощностью в 110 л. с. (914/6). В 1972 году был представлен 2-литровый двигатель мощностью 100 л. с., а годом позже — 1,8-литровый двигатель мощностью 85 л. с. Однако 914-й запомнился не производительностью мотора, а отличной и нейтральной поворачиваемостью за счет почти идеального распределения веса (46/54): управление им до сих пор доставляет удовольствие.

<sup>1</sup> Имеется в виду семейство моделей Volkswagen Karmann Ghia. — *Прим. ред.*



**ДВИГАТЕЛЬ**

Расположение двигателя/компоновка: заднее/центральная  
 Цилиндры: 6 оппозитно расположенных  
 Диаметр и ход поршня: 3,15 × 2,60 дюйма (80 × 66 мм)  
 Объем: 121 кубический дюйм (1991 см<sup>3</sup>)  
 Максимальная мощность в лошадиных силах: 110 л. с. (81 кВт)  
 на 5800 об/мин.  
 Максимальный крутящий момент: 118 фунт-футов (160 Н · м)  
 на 4200 об/мин.  
 Газораспределительный механизм: распредвал с верхним  
 расположением, 4 клапана на цилиндр  
 Топливная система: 2 трехкамерных карбюратора Weber  
 Охлаждение двигателя: воздушное, принудительная циркуляция  
 Смазка: сухой картер

**ТРАНСМИССИЯ**

Ходовая часть: задний привод  
 Сцепление: однодисковое сухое  
 Коробка передач: 5-ступенчатая механическая

**ШАССИ**

Тип кузова: 2-дверное купе со съемным верхом типа targa, 2 места  
 Шасси: платформа  
 Передняя подвеска: независимая, продольные торсионные балки  
 Задняя подвеска: независимая, двухрычажная  
 Рулевое управление: реечное  
 Передние/задние тормоза: дисковые  
 Колеса: передние 4,5 × 15", задние 5,5 × 15"

**РАЗМЕРЫ**

Колесная база: 96 дюймов (2450 мм)  
 Длина: 157 дюймов (3985 мм)  
 Ширина: 65 дюймов (1650 мм)  
 Высота: 48 дюймов (1230 мм)  
 Собственная масса: 2072 фунта (940 кг)

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ**

Максимальная скорость: 118 м/ч (190 км/ч)  
 Ускорение с 0 до 60 м/ч (0–100 км/ч): не уточняется



# PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7





1972



В начале 1970-х Porsche нужно было вернуться к гонкам в самых популярных категориях. Для этого в классе GT необходимо было произвести не менее 500 экземпляров автомобиля, чтобы соответствовать требованиям сертификации. Результатом стал выдающийся Carrera RS 2.7, лучший из гоночных 911 того времени. В дополнение к притягивавшему взгляды заднему спойлеру из стекловолокна, известному как *Burzel* или «утиный хвост», который увеличил прижимную силу задней части на 70%, технические специалисты Porsche сосредоточили внимание на кузове, сделав его максимально легким. Более тонкие сталь и стекла, пластиковые бампера, капот и топливный бак. Из салона исчезли шумоизоляция, задние сиденья и часы на приборной панели. Вся эта работа привела к невероятной собственной массе в 930 кг. Затем началась работа над двигателем Type 911/83: с увеличением диаметра цилиндра рабочий объем был увеличен до 2,7 литра, а чугунные цилиндры были заменены на более производительные алюминиевые с никасиловым покрытием<sup>1</sup>. Таким образом, оппозитная шестерка могла развивать мощность в 210 л. с., а увеличение крутящего момента (на 18% по сравнению с моделью 911 S) потребовало использования более жесткой пружины сцепления.

<sup>1</sup> Никасил (акроним «никель, карбид, силициум») — новейший на тот момент никель-кремиевый сплав, разработанный в Германии в 1967 году специально для внутренних поверхностей алюминиевых цилиндров двигателей. — *Прим. ред.*

Коробка передач, в свою очередь, выиграла от более высоких четвертой и пятой передач — таким образом, максимальная скорость составила 240 км/ч. Одновременно с этим, благодаря трем первым более коротким передаточным числам, модель RS разогналась до 100 км/ч чуть дольше чем за 6 секунд. Покупателям так понравился итоговый результат, что запланированные к производству 500 экземпляров были распроданы в течение двух недель после презентации. Поэтому было необходимо произвести вторую серию 2.7 RS, что компания с большой радостью и сделала: таким образом, Porsche достиг отметки в 1000 проданных экземпляров, необходимых для соответствия модели требованиям сертификации для Группы 3. Сегодня первые модели RS стоят столько же, сколько квартира в центре города: их стоимость почти неоценима.



**ДВИГАТЕЛЬ**

Расположение двигателя/компоновка: заднее/продольная  
 Цилиндры: 6 оппозитно расположенных  
 Диаметр и ход поршня: 3,54 × 2,77 дюйма (90 × 70,4 мм)  
 Объем: 164 кубических дюйма (2687 см<sup>3</sup>)  
 Максимальная мощность в лошадиных силах: 210 л. с. (156 кВт)  
 на 6100 об/мин.  
 Максимальный крутящий момент: 188 фунт-футов (255 Н · м)  
 на 5100 об/мин.  
 Газораспределительный механизм: распредвал с верхним  
 расположением, 2 клапана на цилиндр  
 Топливная система: система впрыска топлива Bosch k-Jetronic  
 Охлаждение двигателя: воздушное  
 Смазка: сухой картер

**ТРАНСМИССИЯ**

Ходовая часть: задний привод  
 Сцепление: однодисковое сухое  
 Коробка передач: 5-ступенчатая механическая

**ШАССИ**

Тип кузова: 2-дверное купе, 2+2 места  
 Шасси: стальной монокок  
 Передняя подвеска: независимая, стойки МакФерсона  
 Задняя подвеска: независимая, на косых рычагах  
 Рулевое управление: реечное  
 Передние/задние тормоза: вентилируемые дисковые тормоза  
 с усилителем  
 Колеса: сплав, передние 6 × 15", задние 7 × 15"

**РАЗМЕРЫ**

Колесная база: 89 дюймов (2270 мм)  
 Длина: 163 дюйма (4147 мм)  
 Ширина: 70 дюймов (1778 мм)  
 Высота: 48 дюймов (1210 мм)  
 Собственная масса: 2050 фунтов (930 кг)

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ**

Максимальная скорость: 149 м/ч (240 км/ч)  
 Ускорение с 0 до 60 м/ч (0–100 км/ч): 6,2 секунды



# PORSCHE 911 TURBO



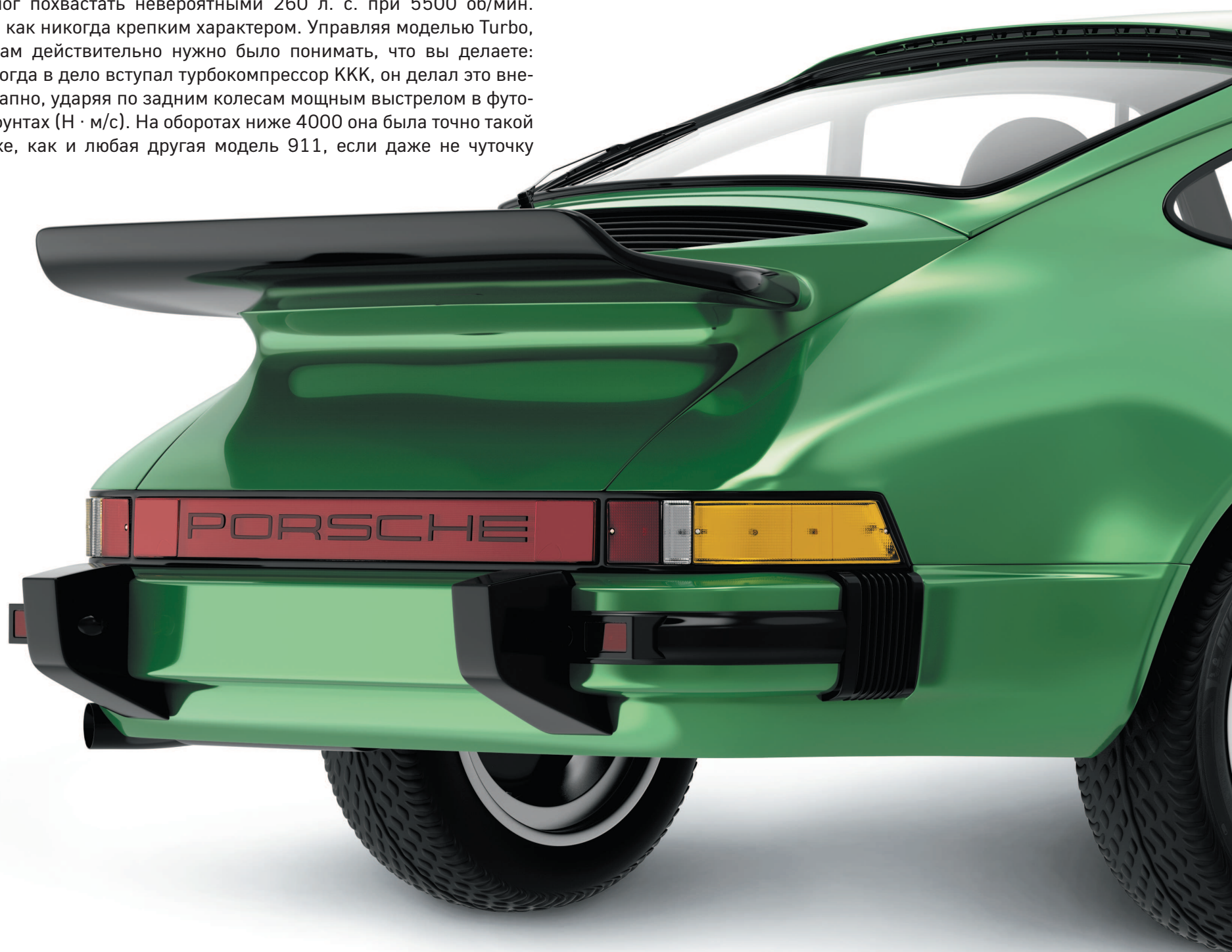


1974



Porsche отличает врожденная и непреходящая любовь к двигателям с турбонаддувом. Завод в Цуффенхаузене начал экспериментировать с преимуществами турбокомпрессора в 1969 году, сначала на спортивном прототипе 917, а затем на гоночном автомобиле 911 Carrera RSR 1973 года. Именно благодаря этим опытам на Парижском автосалоне 1974 года была официально представлена низкая, широкая версия 911 (задние крылья были больше на 12 см по сравнению с «обычными» версиями), имевшая отличительную черту в виде огромного спойлера на хвосте для улучшения охлаждения и увеличения тяги на высокой скорости: машина получила название 911 Turbo. Вот так, в разгар энергетического кризиса дебютировал первый в истории 911 Turbo. Porsche продемонстрировал удивительную дальновидность, поразив в равной степени как энтузиастов, так и собственных сотрудников шестицилиндровым оппозитным двигателем, который мог похвастаться невероятными 260 л. с. при 5500 об/мин. и как никогда крепким характером. Управляя моделью Turbo, вам действительно нужно было понимать, что вы делаете: когда в дело вступал турбокомпрессор ККК, он делал это внезапно, ударяя по задним колесам мощным выстрелом в футонфунтах (Н · м/с). На оборотах ниже 4000 она была точно такой же, как и любая другая модель 911, если даже не чуточку

медленнее. А вот за этим порогом начинался настоящий ад, и реагировать приходилось очень резко; многим людям было непросто справиться с таким. Коробка передач всего с 4 длинными передачами — на первой можно было разогнаться до 90 км/ч! — усложняла использование машины в повседневности, равно как и отсутствие гидроусилителя руля. Первая модель Turbo (серия 930) предназначалась только для опытных водителей; в 1977 году ей добавили интеркулер и двигатель объемом 3,3 литра мощностью 300 л. с. при тех же 5500 об/мин. В период с 1974 по 1989 год было продано более 20 930 экземпляров Turbo, что положило начало прекрасной и бесконечной линейке моделей 911. Включая появившиеся с 1986 года версии Targa и Cabriolet, потому что производительность — это еще не все. И кто бы мог представить такое в разгар топливного кризиса?



**ДВИГАТЕЛЬ**

Расположение двигателя/компоновка: заднее/продольная  
 Цилиндры: 6 оппозитно расположенных  
 Диаметр и ход поршня: 3,94 × 3,01 дюйма (100 × 76,4 мм)  
 Объем: 183 кубических дюйма (2994 см<sup>3</sup>)  
 Максимальная мощность в лошадиных силах: 260 л. с. (191 кВт)  
 на 5500 об/мин.  
 Максимальный крутящий момент: 253 фунт-фута (343 Н · м)  
 на 4000 об/мин.  
 Газораспределительный механизм: распредвал с верхним  
 расположением, 2 клапана на цилиндр  
 Топливная система: система механического впрыска топлива Bosch  
 k-Jetronic, турбокомпрессор ККК  
 Охлаждение двигателя: воздушное  
 Смазка: сухой картер

**ТРАНСМИССИЯ**

Ходовая часть: задний привод, опционально автоматическая блокировка  
 дифференциала  
 Сцепление: однодисковое сухое  
 Коробка передач: 4-ступенчатая механическая

**ШАССИ**

Тип кузова: 2-дверное купе, 2+2 места  
 Шасси: несущий кузов  
 Передняя подвеска: независимая, на поперечных рычагах  
 Задняя подвеска: независимая, на продольных рычагах  
 Рулевое управление: реечное  
 Передние/задние тормоза: вентилируемые дисковые тормоза  
 Колеса: сплав, 15"

**РАЗМЕРЫ**

Колесная база: 89 дюймов (2270 мм)  
 Длина: 169 дюймов (4290 мм)  
 Ширина: 70 дюймов (1778 мм)  
 Высота: 52 дюйма (1310 мм)  
 Собственная масса: 2513 фунтов (1140 кг)

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ**

Максимальная скорость: 155 м/ч (250 км/ч)  
 Ускорение с 0 до 60 м/ч (0–100 км/ч): 5,5 секунды



# PORSCHE 911 SC





1978



Для Франкфуртского автосалона 1977 года компания Porsche решила еще больше упростить модельный ряд 911: базовая модель и Carrera на выход; SC, или Super Carrera, на вход. Однако, несмотря на название, модель SC была разработана как более доступный Porsche с целью расширить большую семью клиентов Цуффенхаузена. Не столько с точки зрения прейскурантной цены, которая по-прежнему оставалась высокой, сколько в плане мотора: благодаря более низкой степени сжатия, теперь равнявшейся 8,5 : 1, 3-литровая оппозитная шестерка развивала всего 180 л. с. С таким крутящим моментом, который, помимо прочего, делал его чрезвычайно послушным даже на низких оборотах. Таким образом, 911 SC занял достойное место в модельном ряду «ручных» Porsche, которыми легко управлять на любой дороге. Два года спустя 911 SC получил теперь уже стандартные тормоза с усилителем и модифицированное, более долговечное сцепление: вот почему было необходимо переместить блок двигателя на 30 мм вперед, не оказав отрицательного влияния на ходовые качества, все такие же превосходные, как у настоящего 911.

С эстетической точки зрения модели SC нечего было завидовать своим более производительным коллегам, потому что днище, на котором она была собрана, было шире, чем у Carrera. Были только две детали, которые могли не понравиться истинным энтузиастам Porsche: 15-дюймовые легкосплавные диски ATS — впервые Porsche «предал» красивые колеса Fuchs — и, прежде всего, пластиковые «меха» бампера<sup>1</sup>. Хотя они были необходимы, чтобы выдержать строгие стандарты рейтинга краш-тестов, принятого в США, «лоялисты» их так никогда и не приняли. Однако SC также запомнился дебютом первого кабриолета 911 на Женевском автосалоне 1982 года: у него была складная брезентовая крыша с ручным управлением при дополнительном весе всего лишь 25 кг — за счет обязательных жестких балок на борту. Ну и разумеется, он также запомнился своим небывалым шармом.

Так родилась легенда в легенде.

<sup>1</sup> Имеется в виду «гармошка», в которую прятался амортизационный механизм бамперов. — *Прим. ред.*



**ДВИГАТЕЛЬ**

**Расположение двигателя/компоновка:** заднее/продольная  
**Цилиндры:** 6 оппозитно расположенных  
**Диаметр и ход поршня:** 3,74 × 2,77 дюйма (95 × 70,4 мм)  
**Объем:** 183 кубических дюйма (2994 см<sup>3</sup>)  
**Максимальная мощность в лошадиных силах:** 180 л. с. (134 кВт) на 5500 об/мин.  
**Максимальный крутящий момент:** 195 фунт-футов (265 Н · м) на 4300 об/мин.  
**Газораспределительный механизм:** распредвал с верхним расположением, 2 клапана на цилиндр  
**Топливная система:** электронная система впрыска топлива CIS с электрическим топливным насосом высокого давления  
**Охлаждение двигателя:** воздушное  
**Смазка:** сухой картер

**ТРАНСМИССИЯ**

**Ходовая часть:** задний привод, опционально автоматическая блокировка дифференциала  
**Сцепление:** однодисковое сухое  
**Коробка передач:** 4-ступенчатая механическая (возможна опция с 5 ступенями)

**ШАССИ**

**Тип кузова:** 2-дверный кабриолет, 2+2 места  
**Шасси:** несущий кузов  
**Передняя подвеска:** независимая, стойки МакФерсона  
**Задняя подвеска:** независимая, на косых рычагах  
**Рулевое управление:** реечное  
**Передние/задние тормоза:** дисковые  
**Колеса:** сплав, 15"

**РАЗМЕРЫ**

**Колесная база:** 89 дюймов (2270 мм)  
**Длина:** 169 дюймов (4290 мм)  
**Ширина:** 65 дюймов (1651 мм)  
**Высота:** 52 дюйма (1321 мм)  
**Собственная масса:** 2811 фунтов (1275 кг)

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ**

**Максимальная скорость:** 134 м/ч (215 км/ч)  
**Ускорение с 0 до 60 м/ч (0–100 км/ч):** 8,3 секунды



# PORSCHE 928 S

