

# Интервью Walter Röhrl журналу Total911: “Мой идеальный рабочий день – наматывать круги на Nürburgring”

INTERVIEW

## Josh Barnett (Джош Барнетт)

Total 911 встретился с легендой Porsche Walter Röhrl на выставке Autosport International, чтобы поговорить о ралли, тестовых заездах для Porsche и о подвеске Bilstein.



**После Вашего успеха в Чемпионате мира по ралли на Porsche 911SC в 1981 году, были планы продолжить выступления в группе В?**

Конечно... по этой причине мы приняли участие в Ралли Сан Ремо. Porsche – известный бренд в кольцевых гонках, но многие инженеры были настоящими фанатами ралли. Для нас это был особый вызов, но нам суждено было всегда оставаться позади Audi.

Мы были быстрее, чем они, на асфальте, но проигрывали на рыхлых покрытиях. В Сан Ремо мы поломали полуось, и нашим надеждам на чемпионство не суждено было сбыться. После этого было принято решение сконцентрироваться на кольцевой программе.

**Почему Вы приняли решение вернуться в Porsche в качестве тест-пилота после того, как в 1992 году покинули Audi?**

Просто потому, что в группе А стало скучно! После 1987 года, когда я закончил выступать в Чемпионате мира по ралли, мощность машин упала в 2 раза. Я буквально пересел с из автомобиля с мотором 550 л.с. в автомобиль с мощностью 230 л.с. В таком автомобиле, если Вы едете 10 км, то можно сказать, что 9 из них Вы едете ровно.



В автомобилях группы В Вы боретесь за то, чтобы проехать ровно 2 км. Я наслаждался этим вызовом. Audi хотели показать, что полный привод даёт преимущество, поэтому мы участвовали в различных сериях, например IMSA (Международная Ассоциация Автоспорта) в 1988 и 1989 годах, и это было весело.

Вот гоночная машина с мощностью 600 л.с. мне больше по душе. Эта машина выигрывала всё до тех пор, пока машины с полным приводом не были запрещены на кольцевых трассах. Тогда Audi начали разработку переднеприводной машины, что не соответствовало моему стилю вождения.

Даже когда я был пилотом Audi, я сохранял верность своим личным машинам Porsche, поэтому, когда меня пригласили на работу в Porsche, решение не было тяжёлым!



**Какой из элементов разработки спорт-каров Porsche Вам больше всего нравится?**

Точно не тесты на надёжность! (Смеётся) Нет, я люблю тесты по улучшению характеристик. Я люблю быструю езду по треку или по замёрзшему озеру, например. Мой идеальный рабочий день – это наматывать круги по Нюрбургрингу. Это моя любимая гоночная трасса.

**Какой из Porsche, из тех, на которых Вы ездили, Вы считаете наиболее полноценным автомобилем?**

Наиболее полноценный Porsche – это всегда Turbo – и особенно последняя модель. От модели к модели они становятся всё лучше и лучше. Я всегда был уверен в том, что лучшим автомобилем был 996 Turbo. Правда, до тех пор, пока я не попробовал 997, а потом – 991.

Каждая новая версия всегда лучше управляется, чем предыдущая. В настоящем момент удлинённая база и более широкая колея позволяют легко управлять машиной даже на предельных скоростях. Модель 991 идеальна для путешествий по Европе, хотя я всегда считал, что 997 слишком быстра для гражданской машины.

Если Вы спросите меня, какой из Porsche был худшим, я отвечу, что модель 964.



**В наступившем году Porsche возвращается в гоночную серию Le Mans, так сказать, в высшую лигу кольцевых гонок. Как Вы думаете, для команды это будет тяжёлое возвращение?**

Я бы сказал, что это будет очень тяжело. Тестовые сессии были очень впечатлительными, но они – это лишь часть работы. Во время таких сессий нет возможности проводить тесты на надёжность.

Когда машина едет, например, в Portimao, она может пройти 120 кругов или, скажем, 500 км, однако, только гонка в Le Mans реально покажет, на что машина способна. Audi и Toyota уже имеют на своём счету впечатляющие рекорды на этой трассе. Для Porsche будет не просто вернуться в серию.



**Вам приходилось иметь дело с новым гибридным автомобилем LPM1?**

Нет, совсем нет! (Смеётся). У меня слишком большой рост, я не помещаюсь в кокпит! Я думаю, он разработан для водителей с гораздо меньшим ростом, чем у меня. Это великолепный автомобиль, но я просто не помещаюсь в нём. Это совершенно новые технологии, но я не принимал участия в тестах. Я счастлив придерживаться той работы, которую я выполняю.

**Какие другие новинки Porsche Вы ожидаете в новом году?**

Их будет много, но я бы отметил новый GT3 RS – это очень специальный автомобиль, и я много усилий вложил в него. 918-й это тоже что-то! Я с нетерпением жду, когда он появится на дорогах.

Но говоря об этом, я недавно приобрёл Boxster Spyder. На мой взгляд, это конечная форма автомобиля для вождения каждый день. Я с нетерпением жду, когда начну на нём ездить.



### **Как Вы думаете, такие модели Porsche, как Boxster и Cayman, будут негативно влиять на продажи 911?**

Вполне возможно. В частности, Cayman слишком хорош. Это фантастический автомобиль для управления. Но в 911 немного больше жизненного пространства. Например, такая простая вещь, как задние сидения, куда можно бросить куртку, и это немного облегчает жизнь.

Настоящий ценитель всегда выберет 911. Это квинтэссенция Porsche. Конечно, что-то со временем меняется, но философия конструкции Porsche остаётся неизменной – заднерасположенный мотор обеспечивает наилучшее сцепление с дорогой и управление. Вот, почему 911 всегда останется флагманской моделью.



### **Кто из заводских пилотов Porsche, по-Вашему, может достичь высоких результатов в 2014 году?**

Конечно, Mark Webber может. Но для него это будет тяжёлый переход, несмотря на его талант.

Ему необходимо быть уверенным в том, что он пилот номер 1 с самого начала и закрепить свою позицию в команде. He needs to make sure he is the No.1 driver from the outset and mark his position in the team. Marc Lieb всегда быстр и Timo Bernhard тоже. Все эти пилоты должны быть на одном уровне. Важно то, чтобы их гоночный темп соответствовал друг другу.

### **Модели 911 уже более пятидесяти лет. Какие изменения в 911-й Вы ожидаете в будущем?**

Я думаю, что важная задача – это сохранение веса. В этом я вижу рецепт успеха в будущем - в использовании новых материалов и методов конструирования автомобиля. 911 – относительно экстремальный автомобиль из-за его заднеприводной платформы. Но на протяжении многих лет он остаётся автомобилем, который отлично и легко управляется.

Если Вы можете снизить вес, то нет необходимости в дополнительной мощности, а характеристики торможения, управления и расхода топлива будут улучшаться. Именно такой путь я считаю верным.



**Как-то Вы сказали нашему журналу, что 3,2-литровый оппозитный шести-цилиндровый двигатель – лучший двигатель, когда-либо разработанный Porsche. Почему?**

Да! Я и сейчас так считаю! Это отличный универсальный мотор. Он достаточно быстр и очень надёжен.

Он будет без проблем работать 400 000 км. Разве это не идеальный мотор для гоночного автомобиля? Его также очень легко и относительно дёшево обслуживать, что сильно облегчает жизнь. У меня два автомобиля с таким мотором. Он не ломается!

**Имеет ли этот 6-цилиндровый мотор долгое будущее в модели 911?**

Я на это надеюсь. Этот мотор – большая часть бренда Porsche и его характера. Конечно, никогда не говори никогда. С новыми технологиями и уменьшением размеров Porsche должны попробовать что-то новое для сохранения топливной эффективности с соблюдением технических требований.



Но, я думаю, что в обозримом будущем этот мотор останется и не подвергнется значительным изменениям ещё долгое время.

**Вы установили на Ваш Porsche 964 RS комплект подвески Bilstein. Как тест-пилот, объясните, насколько важны настройки подвески процессе разработки гоночного автомобиля?**

Я бы сказал, что это самая важная вещь. На гоночной трассе именно подвеска может дать преимущество, когда моторы более-менее одинаковые.

Посмотрите на прочие элементы автомобиля: шины, аэродинамические детали, тормоза. Нет необходимости улучшать их параметры, если шасси не работает правильно. 964 RS, которую я считаю одной из лучших машин, - прекрасный тому пример.



Заводские настройки передней подвески слишком жёсткие в сравнении в другими моделями Porsche: жёсткие пружины и мягкие амортизаторы. Когда Вы меняете подвеску на комплект BILSTEIN PSS10, Вы действительно можете значительно улучшить управление машиной.

Когда я на треке на своём 964 RS, то регулировки жёсткости такие: перед шесть кликов, зад – девять. На обычной дороге перед – три клика, зад – семь. С такими настройками машина управляется идеально! Если у Вас такой же автомобиль, попробуйте и убедитесь сами!

