



## ЛЕГЕНДА ПОД КОПИРКУ

Текст: Юрий Бейтан ■ Фото автора ■ Porsche 718 RSK

Представился случай восстановить в памяти несколько страниц славной спортивной истории Porsche. Речь идет об автомобиле с интереснейшей судьбой — Porsche 718 RSK, маленькая, но очень красивая реплика которого попала к нам в руки.

История этой модели началась в 1956 году. Тогда на трассах еще блистали прославленные 550 и 550 Spyder, но инженеры понимали, что эти прекрасные спортивные машины нуждаются в модернизации, если Porsche намерена удерживать лидерство в кольцевых гонках.

Прародителем 718 RSK можно считать 645 Spyder, больше известный как «Микки

Маус», от которого 718-й внешне отличается незначительно. Если же сравнить 718 RSK с 550-й моделью (она предшествовала 645 Spyder), то заметно изменилась передняя часть автомобиля, что существенно улучшило аэродинамику. Кроме того, укорочена база. Таким образом, машина превратилась в очень серьезный и даже опасный снаряд. На берлинском автодроме Avus гонщик Рихард фон Франкенберг слишком сильно разогнался — машина перевернулась и, загоревшись, рухнула на автостоянку. Так закончилась жизнь переходной модели.





Строительство 718 RSK началось в 1957 году. Многие детали были позаимствованы у «Микки». Буквы RS расшифровываются как RennSport, то есть «спортивные гонки», а К указывает на наличие специального шарнира в новейшей передней торсионной подвеске. 1,5-литровый двигатель, выда-

вавший 142 л.с. при 8000 об/мин, располагался посередине; благодаря новой подвеске кузов удалось опустить. Кроме того, как уже упоминалось, измененная форма передка и фары под стеклянными колпаками улучшили аэродинамику машины. Уже на первых испытаниях Porsche 718 RSK по-

демонстрировал отменную управляемость и цепкость в поворотах. Максимальная скорость составляла 245 км/ч! Однако обнаружилось, что приводы не выдерживают таких нагрузок. К 1958 году после ряда усовершенствований новый автомобиль-победитель был полностью готов к участию



в гонках. 718 RSK дебютировал на трассе Sebring и с ходу занял там 3-е место, а в знаменитой Targa Florio – 2-е. В Ле-Мане 718-м не было равных в классе до 2 л, что принесло им 3-е и 4-е места в общем зачете. В том же 1958 году легендарный гонщик Жан Бера уговорил руководство команды построить для него на базе RSK одноместный автомобиль для участия в Формуле-2. Для этого нашли завалявшийся на складе болид. Руль перенесли в центр кокпита, соединив его с рулевой колонкой ременной передачей. Первую же гонку талантливый гонщик выиграл, обставив мощные 3-литровые Ferrari 250 Testa Rossa.

В 1959 году объем двигателя увеличили до 1,6 л и сняли с него 148 сил. Для начала обновленный 718 RSK покорила Targa Florio, опередив Porsche 550 RS и два 356A Carrera. В том же году в Себринге пять машин RSK финишировали в первой десятке. После успешного выступления маленького Porsche 718 RSK в 1960 году в Буэнос-Айресе заднюю подвеску переработали, снабдив ее двойными рычагами и рессорами. Однако заслуги машины не ограничиваются личными победами. Именно на ее основе была построена RS60, ставшая фаворитом сезона в 1960 году. Отличия RS60 от 718 RSK минимальные. Чуть длиннее база, широкие колеса. 4-цилиндровый

мотор установили посередине на пространственной раме. С объема 1587 «кубиков» снимались 160 л.с., машина весила 550 кг, скорость достигала 225 км/ч. Несмотря на изменения гоночного регламента в 1960 году, автомобиль показал себя во всей красе. Двойная победа в Sebring, триумф в Targa Florio (там кроме 1-го, были завоеваны еще 3-е и 5-е места). В Ле-Мане RS60 успехов, правда, не добилась, зато в Германии, где с 1960 года стали вручать Гран-при в Формуле-2 (вместо Формулы-1), четыре первых места заняли Porsche RS60, на которых выступали Грэхэм Хилл, Джо Боньер, Вольфганг фон Трипп и Джек Брэбхэм. Модель 1961 года – RS61 не



## MOTOR Classic

сильно отличалась от предшественницы, однако 2-е и 3-е места на Taiga Florio – это все, чем она могла похвастаться. Ferrari опережали ее раз за разом.

А дальше начался плавный закат карьеры. Подвергшаяся многочисленным переделкам и модернизациям, 718-я тем не менее уже не выдерживала гоночной конкуренции. В 1962 году на маленький автомобиль установили оппозитный 8-цилиндровый мотор объемом 2 л, а в 1963-м 718 GTR одержал знаменитую победу в Taiga Florio – громко хлопнул дверью, уходя из профессионального автоспорта.

Легендарный автомобиль до сих пор покоряет всех своей красотой. Отметим, что стоимость спортивного Porsche 718 RSK выпуска 1957–1963 годов на аукционах достигает полумиллиона долларов. На помощь любителям истории автоспорта, не готовым потратить такую сумму на прогулочный автомобиль выходного дня, пришли создатели реплик. Они быстро смекнули, что подобный автомобиль (небольшие габариты и вес, простота конструкции) проще и дешевле всего строить на базе старого VW Beetle.

На готовую раму от «Жука» устанавливается его же двигатель объемом 1,5 л мощностью 45 л.с. Затем навешиваются воссозданные кузовные панели 718 RSK. Дальше все зависит от бюджета. Хотите больше оригинальных деталей, мощнее мотор – платите больше. Но в любом случае автомобиль дороже €21 000 в Европе не найти. Благодаря своей относительной доступности эти реплики весьма популярны в Старом Свете. Их можно

часто встретить на аукционах эксклюзивных и редких автомобилей. Мы же познакомимся с первой и пока единственной репликой Porsche 718 RSK, построенной в России. Основой для автомобиля, как водится, послужил выдавший виды VW Beetle. В Германии был заказан комплект кузовных и салонных панелей. От дорогостоящей процедуры переноса двигателя в центр решено было отказаться. Силовой агрегат оставили на прежнем месте – в задней части. Кстати, именно в связи с этим

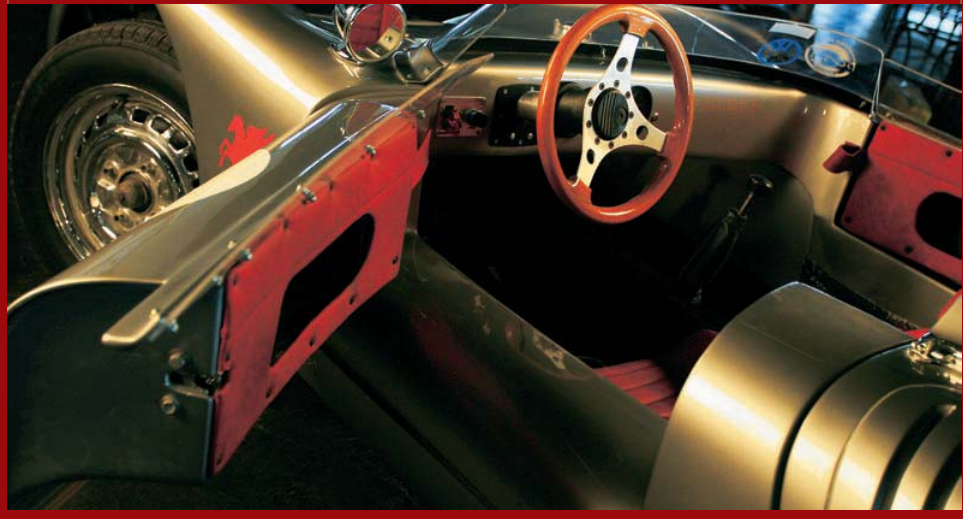


у мастеров в Москве возникли основные проблемы при сборке. Кузовные панели, рассчитанные на обычную схему расположения движка в RSK, с трудом закрыли двигатель «Жука». Даже воздушный фильтр (современный, пониженного сопротивления) пришлось вынести вбок, словно это тонинговый автомобиль. Роль противовеса силовому агрегату исполняет алюминиевый бензобак, расположенный под откидывающейся крышкой в передней части автомобиля.

Дизайн у 718 RSK, можно сказать, нетленный. Плавные обводы кузова, огромные фары под прозрачными колпаками, большая хромированная горловина бензобака... Старая гоночная эстетика! Кузовом этого автомобиля можно любоваться бесконечно. Самое сильное впечатление произвели хромированные зеркала заднего вида.

Садясь на жесткие кожаные сиденья, открывая крохотные спортивные двери, невозможно не испытать чувство сопричастности славленной эпохе, одним из героев которой был Porsche 718 RSK. Звук работающего мотора от «Жука», естественно, никаких спортивных ассоциаций не рождает, однако стоит только начать движение, ветер, дующий в лицо, низкая посадка и гоночный антураж, которым богат салон, заставляют задуматься о поиске кожаного гоночного шлема конца 50-х и таких же очков. Чтобы соответствовать. Все-таки не каждый день имеешь дело с легендой Porsche, пусть и в виде копии.

Автомобиль был предоставлен  
фирмой Old Car Company



## Moto Art Design 'Studio

продажа    гарантийное обслуживание    тюнинг

