

# الأداء والمحرك □ أنبوب سحب جديد يوفر قوة أكبر

لطالما كان المحرك المسطح القلب النابض لكل سيارة بورشه رياضية. وفقاً لهذا التوجه، تندفع "718 جي تي إس" بمحرك وسطي مسطح مع شاحن توربو يتألف من أربع أسطوانات سعة 2.5 ليترات. وهو يولد 365 حصاناً (269 كيلوواط) وعزم دوران أقصى يبلغ 430 نيوتن-متر بين 1,900 و5,000 د/د مع علبة تروس PDK □ يتوفر هذا العزم على دورات أبكر بكثير من محرك "جي تي إس" السابق ذي الأسطوانات الست المسطحة □ و420 نيوتن-متر بين 1,900 و5,500 د/د مع علبة التروس اليدوية. بفضل هذا التحسن، ارتفعت قوة محرك التوربو بمقدار 15 حصاناً (11 كيلوواط) عن طرازي "718 إس" S، وبمقدار 35 حصاناً (26 كيلوواط) عن طرازي "جي تي إس" السابقين المزودين بمحرك سحب عادي.

تأتي ذلك التحسن في الأداء عن إعادة تطوير قناة السحب بحيث باتت تتمتع بحجم أكبر، وعن اعتماد شاحن توربو معزز بـ "هندسة توربين متغيرة" VTG وضغط تعزيز أعلى. في هذا السياق، عوضاً عن اعتماد ضغط تعزيز أقصى يبلغ 1.1 بار مثل "718 إس"، يدفع شاحن التوربو الفردي المعزز، الذي يتضمن "هندسة توربين متغيرة" وضغط أكبر، الهواء إلى حجرات الاحتراق بضغط يصل إلى 1.3 بار. وتوفر تلك المقاربة عزم الدوران الأقصى بدءاً من دورات محرك متدنية تبلغ 1,900 د/د، حيث يبقى منتظماً عند حده الأقصى لغاية 5,000 أو 5,500 د/د.

وقد نتج عن ذلك المفهوم خصائص عزم دوران أحسن وتسارع أفضل. بناءً لذلك، تتسارع نسختنا "718 جي تي إس" المزودتان بعلبة تروس PDK الاختيارية و"رزمة سبورت كرونو" Package Chrono Sport القياسية، من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4.1 ثانية فحسب □ أسرع من طرازي "718 إس" الحاليين بمقدار 0.1 ثانية □ مقابل 4.6 ثوانٍ فحسب مع علبة التروس اليدوية من ست سرعات. أما بالنسبة إلى السرعة القصوى، فتبلغ 290 كلم/س في كلا السيارتين.

يجدر الذكر أن سرعة طرازي "جي تي إس" لا تنحصر بالمقاطع المستقيمة فحسب. فنظراً لوضعية محركها الوسطية، تجمع هاتان السيارتان الرياضيتان أيضاً بين التسارع المذهل والدينامية الجانبية الممتازة. بفضل ذلك، اجتازت "718 كايمن جي تي إس" حلبة نوربورغرينغ نوردشلايفه □ يبلغ طولها 20.83 كلم وتتضمن 73 منعطفاً □ في غضون 7 دقائق و40 ثانية فحسب باستخدام إطارات قياسية. ومقارنة بالجيل السابق منها، فهي أسرع بمقدار 16 ثانية من "بوكستر جي تي إس" GTS Boxster وبمقدار 13 ثانية من "كايمن جي تي إس" GTS Cayman. كما أنها أسرع بثانيتين من "718 كايمن إس" S Cayman الحالية (7:42 دقائق).

على صعيد آخر، حظي طرازنا "718 جي تي إس" بنظام عادم رياضي قياسي ذي أنبوبين رياضيين وسطين أسودين اللون، يندفقا على المحرك المسطح صوتاً جهورياً فريداً. وتكتسب هاتان السيارتان صوتهما الرياضي الشيق والمميز، الذي يعزز شخصيتهما الرياضية، بفضل التناغم الخاص بين المحرك ونظام التحكم بقلاب العادم ووظيفة التسارع البيني الأوتوماتيكية.

ينقل طرازنا "جي تي إس" قوتها إلى المحور الخلفي بواسطة علبة تروس يدوية قياسية من ست سرعات، يمكن الاستعاضة عنها بعلبة تروس PDK اختيارية تجمع بين الفعالية الميكانيكية الكبيرة لعلبة يدوية وسهولة التعشيق والقيادة المعهودة في علبة تروس أوتوماتيكية. وتعشق PDK تروسها بسرعة من دون انقطاع بقوة الدفع، هذا بالتناغم مع تحسن طفيف بعزم الدوران في نمطي قيادة "سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Plus Sport، لتكون النتيجة تسارع أفضل ولفات أسرع على الحلبات. كما يوفر التوزيع المثالي لنسب علبة تروس PDK واستراتيجية تعشيقها فعالية أفضل.

على صعيد آخر، تتوفر "718 جي تي إس" الجديدة قياسياً بمفتاح تشغيل لأنماط القيادة □ ضمن "رزمة سبورت كرونو" □ مندمج في عجلة المقود الرياضية الصغيرة بقطر 360 ملم. وهو يتيح للسائق الاختيار بين أنماط القيادة التالية: "عادي" Normal و"سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Plus Sport و"فردية" Individual. في إعداد "سبورت"، يستجيب المحرك بشكل مباشر أكثر، بينما تصبح أوقات استجابة علبة التروس أقصر وتعتمد نقاط تعشيق مثالية لتوفير أفضل تسارع. كما تعشق تروسها نزولاً في وقت أبكر وتُبقي على دورات المحرك مرتفعة لتعزز الأداء. بالإضافة إلى ذلك، يتم تشغيل وظيفة □فتح خانق الوقود لفترة وجيزة لرفع دورات المحرك □ أوتوماتيكياً أثناء التعشيق نزولاً. أما في نمط "سبورت بلاس"، فتتعرّز تلك الخصائص لتوفير أقصى أداء ممكن، ويصبح بإمكان السائق استخدام وظيفة "تحكم

بالانطلاق "Control Launch" للانطلاق بالسيارة كما في السباقات. يجدر الذكر أن مفتاح تشغيل أنماط القيادة يتضمن زراً لتشغيل وظيفة "الاستجابة الرياضية" Response Sport في نسخات السيارة المزودة بعلبة تروس PDK. وتُهيئ تلك الوظيفة المحرك وعلبة التروس لتوفير تسارع خاطف، بينما يولد شاحن التوربو الضغط مباشرة، ما يوفر أقصى تجاوب لحوالي 20 ثانية.