



PORSCHE



كُتِبَ عن التقديم الصحفي لطرازي "718 جي تي إس"

المحتويات

كُتِبَ عن التقديم الصحفي لطرزني "718 جي تي إس"

بورشه "718 بوكستر جي تي إس" و "718 كايمن جي تي إس" الجديدتان

المحتويات

2	مُلخّص: أداء أفضل وصوت رياضي وتصميم أخاذ
4	طرزان رياضيان جديان ينضمّان إلى عائلة بورشه 718: نسختنا "جي تي إس" بقوة أكبر
4	الأداء والمحرك – أنبوب سحب جديد يوفر قوة أكبر
7	الهيكل – أكثر قساوة ودينامية
9	تصميم ساحر
10	نظام بورشه لإدارة الاتصالات – نظام ترفيه ومعلومات سهل الاستخدام
12	أنظمة مساندة اختيارية – سلامة أحسن لأداء أفضل

استهلاك الوقود والانبعاثات

718 بوكستر جي تي إس: مُعدّل استهلاك الوقود 8.2-9.0 لتر/100 كلم، المدينة 10.9-12.3 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 6.6-7.0 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 186-205 غرام/كلم

718 كايمن جي تي إس: مُعدّل استهلاك الوقود 8.2-9.0 لتر/100 كلم، المدينة 10.9-12.3 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 6.6-7.0 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 186-205 غرام/كلم

مُلخَص**أداء أفضل وصوت رياضي وتصميم أخاذ**

عزّزت بورشه نطاق طرازاتها الرياضية ذات المحرك الوسطي بنسختي "718 بوكستر جي تي إس" و"718 Boxster GTS" و"718 كايمين جي تي إس" 718 Cayman GTS جديدتين تتمتعان بأداء أحسن وفعالية أفضل. وقد ارتفعت قوة كلتا السيارتين إلى 365 حصاناً (269 كيلوواط)، بفضل إعادة تطوير أنبوب سحب الهواء واعتماد شاحن توربو مُعزّز في محرك الأربع أسطوانات توربو المُسطّح سعة 2.5 ليترات. نتيجة لذلك، ارتفعت قوة المحرك العتيد بمقدار 15 حصاناً (11 كيلوواط) عن طرازتي "718 إس" و"718 S"، وبمقدار 35 حصاناً (26 كيلوواط) ولغاية 70 نيوتن-متر عن طرازتي "جي تي إس" السابقين المزوّدين بمحرك سحب عادي. ويتوقّر طرازاً "جي تي إس" الجديدان بعلبة تروس يدوية من ست سرعات أو علبة PDK (Porsche Doppelkupplung) بقابضين اختياريّة.

المحرك

يولّد محرك التوربو المُسطّح من 4 أسطوانات سعة 2.5 ليترات - يتضمّن شاحن توربو مُعزّز وأنبوب سحب أعيد تطويره - 365 حصاناً (269 كيلوواط). ووفقاً لعلبة التروس المعتمدة، يبلغ عزم الدوران الأقصى 430 نيوتن-متر مع PDK أو 420 نيوتن-متر مع العلبّة اليدوية.

الأداء

تتسارع "718 بوكستر جي تي إس" و"718 كايمين جي تي إس"، المزوّدتان بعلبة تروس PDK الاختياريّة و"رُزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package القياسية، من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4.1 ثانية وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 290 كلم/س.

الهيكل

زوّد طرازاً "718 جي تي إس" قياسياً بعجلات "كاريرا إس" Carrera S قياس 20 بوصة بلون أسود حريري، تقبع في داخلها أقراص مكابح بقطر 330 ملم في الأمام و299 ملم في الخلف. كما تشمل تجهيزات السيارتين القياسيتين "رُزمة سبورت كرونو" مع ركائز ديناميّة لعلبة التروس، فضلاً عن هيكل قياسي مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM يخفّض ارتفاع أرضية طرازاً "جي تي إس" GTS عن الطريق بمقدار 10 ملم مقارنة بنسختي "إس" S. ثمة أيضاً "نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران" PTV مع قفل ميكانيكي للترس التفاضلي الخلفي، يوفّر تجربة قيادة أكثر رشاقة وثباتاً.

التصميم

يختلف طراز "جي تي إس" مرئياً عن باقي أفراد عائلة "718" بمصدّ أمامي جديد بتصميم "سبورت ديزاين" Sport Design. وكما هي الحال مع طرازات بورشه "جي تي إس"، تبرز وحدتا الإضاءة الأماميتان والمصباحان الرئيسيان بتظليل داكن. بالانتقال إلى القسم الجانبي، فهو يحفل بشعاري "GTS" أسود اللون في أسفل البابين وعجلات سوداء قياس 20 بوصة. أما بالنسبة إلى القسم الخلفي، فيتضمّن مصباحين خلفيين داكنين وعناصر سوداء تشمل الشعارات والمصدّ الخلفي والأنبوبين الوسطيين لنظام العادم الرياضي القياسي، ما يُضفي على "جي تي إس" طابعها الفريد.

الصوت

يصدر صوت محرك "718 جي تي إس" بوكسر الرائع عن نظام عادم رياضي قياسي ذي وضعية وسطية.

المقصورة

يحتوي طراز "جي تي إس" على "مقعدين رياضيين بلاس" Sport Plus seats قياسيين، مع شعار "GTS" على مسندي الرأس، اكتسى جزأهما الوسطي بجلد 'ألكنتارا' Alcantara. كما طغى هذا الجلد على إطار عجلة المقود ومقبض علبة التروس ومسند الذراع، بالإضافة إلى بطانة السقف في طراز "718 كايمن جي تي إس".

المعلومات والترفيه

يمكن التحكم بـ "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM مع شاشته اللمسية بسهولة مثل الهاتف الذكي. ثمة أيضاً "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" PTPA كتجهيز قياسي، يتيح للسائق تسجيل بيانات القيادة على الهاتف الذكي أوتوماتيكياً ومن ثمّ عرضها وتحليلها.

طرازان رياضيان جديدان ينضمّان إلى عائلة بورشه 718**نسختا "جي تي إس" بقوة أكبر**

يبرز طرازاً "جي تي إس" الجديدان بطابع رياضي رائد وتصميم هو الأكثر تشويقاً ضمن عائلة بورشه 718. وقد خُصّصت تلك السيارتان للسائقين الراغبين بتصميم مميّز ضمن قالب يتلاءم مع الاستخدام اليومي من دون المساومة على الأداء الرياضي. وتزخر "718 بوكستر جي تي إس" 718 Cayman GTS و"718 كايمن جي تي إس" 718 Boxster GTS تُعزّز الأداء، فضلاً عن تجهيزات كثيرة حتى في نسختيهما القياسيتين. كما تحفلان بتفاصيل استثنائية وعناصر رياضية متباينة تُضفي عليهما حلةً مثألفة.

يسطع نجم "904 كاريرا جي تي إس" 904 Carrera GTS كأول بورشه تستقدم تكنولوجيا سيارات السباق إلى الطرقات عام 1963، وذلك كسيارة رياضية مُخصّصة للقيادة على الطرقات. ثم تبعها طرازاً "924 جي تي إس" 924 GTS و"928 جي تي إس" 928 GTS، اللذان نقّحا هذا المفهوم، في ثمانينيات وتسعينيات القرن الماضي. وفي العام 2010، احتفلت "جي تي إس" بولادتها من جديد عبر طراز "911 كاريرا جي تي إس" 911 Carrera GTS ("تايب 997" Type 997)، الذي تلاه في العام 2014 طرازاً بورشه "بوكستر جي تي إس" 718 Boxster GTS و"كايمن جي تي إس" 718 Cayman GTS.

الأداء والمحرك – أنبوب سحب جديد يوفر قوة أكبر

لطالما كان المحرك المسطح القلب النابض لكلّ سيارة بورشه رياضية. وفقاً لهذا التوجّه، 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 – يتوفّر 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 التحسّن، ارتفعت قوة محرك التوربو بمقدار 15 حصاناً (11 كيلوواط) عن طراز "718 جي تي إس" 718 S، وبمقدار 35 حصاناً (26 كيلوواط) عن طراز "جي تي إس" السابقين المزوّدين بمحرك سحب عادي.

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

وقد نتج عن ذلك المفهوم خصائص عزم دوران أحسن وتسارع أفضل. بناءً لذلك، تتسارع نسخنا "718 جي تي إس" المزوّدتان بعلبة تروس PDK الاختيارية و"رُزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package القياسية، من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4.1 ثانية فحسب – أسرع من طرازٍ "718 إس" الحاليّين 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 أنّ سرعة طرازٍ "جي تي إس" لا تنحصر بالمقاطع المستقيمة فحسب. فنظراً لوضعية محركها الوسطية، تجمع هاتان السيارتان الرياضيتان أيضاً بين التسارع المذهل والديناميّة الجانبية الممتازة. بفضل ذلك، اجتازت "718 كايمين جي تي إس" حلبة 'نوربورغرينغ نوردشلايفه' – يبلغ طولها 20.83 كلم وتتضمّن 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" Boxster GTS وبمقدار 13 ثانية من "كايمين جي تي إس" Cayman GTS. كما أنّها أسرع بثانيتين من "718 كايمين إس" Cayman S الحالية (7:42 دقائق).

على صعيد آخر، حظي طرازاً "718 جي تي إس" بنظام عادم رياضي قياسي ذي أنبوبين رياضيين وسطيين أسودين اللون، يُغدقا على المحرك المسطح صوتاً جهورياً فريداً. وتكتسب هاتان السيارتان صوتهما الرياضي الشيق والمميّز، الذي يُعزز شخصيتهما الرياضية، بفضل التناغم الخاص بين المحرك ونظام التحكم بقلّاب العادم ووظيفة التسارع البيئي الأوتوماتيكية.

ينقل طرازاً "جي تي إس" قوّتهما 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 التشييق والقيادة المعهودة في علبة تروس أوتوماتيكية. وتتشقّ PDK تروسها بسرعة من دون انقطاع بقوة الدفع، هذا بالتناغم مع تحسّن طفيف بعزم الدوران في نمطي قيادة "سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Sport Plus، لتكون النتيجة تسارع أفضل ولقّات أسرع على الحلبات. كما يوفّر التوزيع المثالي لنسب علبة تروس PDK واستراتيجية تشييقها فعالية أفضل.

على صعيد آخر، تتوفّر "718 جي تي إس" الجديدة قياسياً بمفتاح تشغيل لأنماط القيادة – ضمن "رزمة سبورت كرونو" – مُندمج في عجلة المقود الرياضية الصغيرة بقطر 360 ملم. وهو يتيح للسائق الاختيار بين أنماط القيادة التالية: "عادي" Normal و"سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Sport Plus و"فردى" Individual. في إعداد "سبورت"، يستجيب المحرك بشكل مباشر أكثر، بينما تصبح أوقات استجابة علبة التروس أقصر وتعتمد نقاط تعشيق مثالية لتوفير أفضل تسارع. كما تعشّق تروسها نزولاً في وقت أبكر وثبقي على دورات المحرك مرتفعة لتعزيز الأداء. بالإضافة إلى ذلك، يتمّ تشغيل وظيفة 'فتح خانق الوقود لفترة وجيزة لرفع دورات المحرك، أوتوماتيكياً أثناء التعشيق نزولاً. أمّا في نمط "سبورت بلاس"، فتتعرّز تلك الخصائص لتوفير أقصى أداء ممكن، ويصبح بإمكان السائق استخدام وظيفة "تحكم بالانطلاق" Launch Control للانطلاق بالسيارة كما في السباقات. يجدر الذكر أنّ مفتاح تشغيل أنماط القيادة يتضمّن زرّاً لتشغيل وظيفة "الاستجابة الرياضية" Sport Response في نسخات السيارة المزودة بعلبة تروس PDK. وتُهيئ تلك الوظيفة المحرك وعلبة التروس لتوفير تسارع خاطف، بينما يولّد شاحن التوربو الضغط مباشرة، ما يوفّر أقصى تجاوب لحوالى 20 ثانية.

الهيكل – أكثر قساوة ودينامية

لم تنحصر أولويات بورشه أثناء تطوير طرازٍ "718 كايمين جي تي إس" و"718 بوكستر جي تي إس" بزيادة قوتها وتحسين تسارعها الطولي فحسب، بل شملت أيضاً توفير سرعات انعطاف مرتفعة ودقة قيادة قصوى. لذلك، اعتمدت الشركة إعداداً رياضياً أكثر لمقومات الهيكل. في هذا السياق، يوفّر "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM القياسي تماسكاً أفضل، وبالتالي أداء قيادة مُعزّز، مع الحفاظ على الراحة. كما يتوفّر هيكل رياضي اختياري مع "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" أقرب إلى الطريق بمقدار 20 ملم (بمقدار 10 ملم مقارنةً بهيكل "جي تي إس" القياسي).

يراقب "نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM، الذي يُثبّت السيارة أوتوماتيكياً عند أقصى حدود القيادة الدينامية، وُجّهة السيارة وسرعتها وتسارعها الجانبي وسرعة انحرافها حول محورها العمودي. ثمة أيضاً نمط "بي إس أم سبورت" PSM Sport في "رزمة سبورت كرونو" القياسية، يتيح للسائقين الطموحين الاقتراب أكثر من حدود السيارة القصوى على حلبة السباق أو أثناء تدريبات القيادة الشتوية، من دون المساومة على السلامة. ومقارنةً بنمط "بي إس أم يعمل" PSM On، تتيح تلك الوظيفة للسيارة الانزلاق جانبياً بزوايا أكبر بكثير، وتدع العجلتين الخلفيتين تنزلقان على ذاتهما أكثر. أما النتيجة، فهي قيادة ديناميّة للغاية، بينما يبقى "نظام بورشه للتحكم بالثبات" جاهزاً للتدخل عند الضرورة.

كما يتضمن طرازاً "718 جي تي إس" أنظمة قياسية إضافية لتعزيز الرشاقة والتماسك ودقة التوجيه. فمع النطاق المُعزّز لـ "نظام بورشه للتحكم بالثبات"، يحسّن "نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران" PTV، مع قفل ميكانيكي للترس التفاضلي الخلفي، أداء السيارة وامتعة القيادة. وهو يعمل على الشكل التالي: عند توجيه السيارة باتجاه منعطف، يتولّد عزم حركي زاويّ حول محور السيارة العمودي بواسطة نبض كبح على العجلة الداخلية، ما يُعزّز رشاقة السيارة ودقة توجيهها. أما بالنسبة إلى قفل الترس التفاضلي ذي التحكم الميكانيكي، فينقل قوة أكبر إلى العجلة الأبطأ، ما يُحسّن التماسك أثناء التسارع بقوة من المنعطفات الضيقة، الأمر الذي يُعزّز ديناميّة السيارة الطولية والجانبية بشكل ملحوظ.

بالانتقال إلى المكابح، فهي تتضمن أقراصاً من الحديد الرمادي المصبوب وملاقط حمراء توفّر تباطؤاً متفوقاً، حتى أثناء الضغوطات الحرارية الشديدة على حلبة السباق. في هذا السياق، زُوّدت "جي تي إس" قياسياً بأقراص ذات أبعاد 330 x 34 ملم في الأمام و299 x 20 ملم في الخلف، مع ملاقط ثابتة بأربعة مكابس.

ويستطيع العملاء الاستعاضة عن تلك المكابح بـ "مكابح بورشه من السيراميك المركب" PCCB اختيارية، تتضمن ملاقط ثابتة صفراء اللون بستة مكابس في الأمام وأربعة في الخلف، هذا بالإضافة إلى أقراص ذات أبعاد 34 x 350 ملم في الأمام و28 x 350 ملم في الخلف. أما بالنسبة إلى العجلات، فحصل طرازاً "718 جي تي إس" على عجلات "كاريرا إس" Carrera S قياس 20 بوصة كتجهيز قياسي، زُوِدت بإطارات قياس 35/235 زد آر 20 في الأمام و35/265 زد آر 20 في الخلف لضمان تماسك مثالي.

على صعيد آخر، تحفل كلا السيارتان العنيدتان بـ "رُزمة سبورت كرونو" قياسية مع ركائز ديناميّة لعلبة التروس. ويحدّ نظام "ركائز بورشه النشطة لأجهزة نقل الحركة" PADM من ارتجاجات المحرك والتحرّكات التي قد تؤثر سلباً على ديناميات القيادة بسبب الوزن الإجمالي لأجهزة نقل الحركة. وتجمع تلك الركائز بين مزايا ركائز قاسية ولينة لعلبة التروس. بذلك، تصبح خصائص قيادة السيارة، من تماسك وثبات واستجابة إلى معطيات الطريق، أكثر دقة وثباتاً بشكل ملحوظ أثناء تغيير مقدار الحمل على السيارة وعند اجتياز المنعطفات السريعة، من دون المساومة على راحة القيادة على الطرقات غير المستوية.

تصميم ساحر

يبرز طراز "جي تي إس" الجديدان ضمن عائلة 718 ليس بالتكنولوجيا التي يتضمنانها فحسب، بل أيضاً بتصميمهما. في هذا السياق، تتضمن المقدمة مصداً جديداً بتصميم "سبورت ديزاين" Sport Design، مع شقّة عاكس هواء سوداء، يميّز هاتين السيارتين عن نسخات 718 الأخرى. ويكتمل التصميم الأمامي بمصباحين رئيسيين داكنين بتقنية إضاءة 'زينون مزدوج' Bi-Xenon ووحدة إضاءة أماميتين بلون أسود. ثمّة أيضاً "نظام بورشه للإضاءة الدينامية" PDLs اختياري بالتصميم المرغوب فيه، يتضمن إضاءة رباعية النقاط للقيادة نهاراً وإضاءة للمنعطفات، هذا مع تحكم ديناميكي بنطاق الإضاءة ونظام لغسل المصباحين. كما يمكن تزويد طراز "جي تي إس" بمصباحي 'دايود' LED أماميين رئيسيين مع "نظام بورشه للإضاءة الدينامية بلاس" PDLs Plus.

يمكن التعرّف إلى "718 جي تي إس" بسهولة من القسم الجانبي بفضل شعاري "GTS" أسود اللون في أسفل البابين وعجلات قياس 20 بوصة بلون أسود حريري. بالانتقال إلى القسم الخلفي، تمتاز السيارتان بمصباحين خلفيين داكنين وأنبوبيّ عادم رياضيين باللون الأسود. ثمّة أيضاً مصد خلفي بلون أسود غير لامع وشعار "GTS" على الغطاء الخلفي باللون ذاته.

كما تعزّز مقصورة الركاب الطابع الرياضي الصرف الذي يطغى على السيارة. فهي تحتضن السائق ومرافقه الأمامي بـ "مقعدين رياضيين بلاس" Sport seats Plus قياسيين يوفّران راحة لافتة ويمكن تعديل وضعيتهما كهربائياً باتجاهين. وقد اكتست أجزاءهما الوسطية بجلد 'ألكنتارا'، الذي طغى أيضاً على عجلة مقود "GT" الرياضية القياسية بقطر 360 ملم ومسندّي الذراع في البابين ومقبض علبة التروس، هذا بالإضافة إلى بطانة السقف وقضبيي السقف الأماميين في طراز "718 جي تي إس". يجدر الذكر أنّ شعار "GTS" اعتمد على عتبتيّ البابين باللون الأسود وعلى مسندّي الرأس وعدّاد دوران المحرك. كما ترخّب شاشة "تي أف تي" TFT بالركاب بشعار "GTS" فور إدارة مفتاح الإشعال.

على صعيد آخر، تعزّز رزمة "جي تي إس" GTS الداخلية الاختيارية الطابع الداخلي، من خلال لون متباين ('أحمر قرمزي' أو 'طبشوري') لعداد دوران المحرك وأحزمة الأمان والشعارات المطرّزة، هذا بالإضافة إلى درزات المقاعد وسجاد الأرضية. كما يمكن طلب مقاطع التطعيم في لوحة القيادة والكونسول الوسطي من الألمنيوم المصقول والمؤكسد.

نظام بورشه لإدارة الاتصالات – نظام ترفيه ومعلومات سهل الاستخدام

يتضمّن طرازاً "718 جي تي إس" 718 GTS الجديدان "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM كتجهيز قياسي، بينما تتوفر وحدة الملاحة عبر الإنترنت والتحكم الصوتي و"بورشه كونيكت" Porsche Connect كأنظمة اختيارية. يحتوي "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" على شاشة لمسية – يمكن تشغيلها باللمس المتعدّد مثل الهاتف الذكي – عالية الدقة بمجسّ اقتراب مندمج فيها تمتاز بسهولة استخدامها الشديدة وعمليتها. ويمكن وصل الهواتف الجوّالة والذكية عبر 'واي-فاي' Wi-Fi باستخدام وحدة "كونيكت بلاس" الاختيارية.

كما تتوفر معلومات فورية عن زحمة السير بشكل اختياري، ما يوفرّ ملاححة سريعة واعتمادية. وتتيح تلك المعلومات، إلى جانب توفير نظرة عامة عن حالة الزحمة، إدخال تعديلات ديناميّة على مسار الملاححة. ثمة أيضاً عدد كبير من خدمات "بورشه كونيكت" الإضافية. لمعلومات مُفصّلة عن خدمات "كونيكت" المتوفّرة في كل دولة وسيارة، يُرجى زيارة الموقع www.porsche.com/connect.

على صعيد آخر، يتوفر طرازاً "718 جي تي إس" بـ "رُزمة سبورت كرونو" قياسية. وهي تتضمّن، إلى جانب ساعة توقيت نظيريّة في لوحة القيادة وساعة توقيت رقمية في لوحة المؤشرات، شاشة أداء. كما يتوفّر "تطبيق بورشه للدقّة على الحلبات" PTPA المُعزّز في طرازٍ "718 جي تي إس" الجديدين للمرة الأولى. ويرتبط تطبيق الهاتف الذكي هذا، المُستمدّ من رياضة السيارات، بأنظمة السيارة مباشرة. وهو يعمل أوتوماتيكياً على تسجيل بيانات القيادة وعرضها أثناء القيادة على الحلبات، ومن ثمّ حلّلها بالتفصيل. ويستطيع السائقون تسجيل لقاتهم الخاصة بعد الاختيار من بين 130 حلبة حول العالم جرى تحميلها مسبقاً إلى التطبيق. وفي حال كانت الحلبة المرغوب فيها غير متوفرة، يستطيع السائقون إضافتها من ضمن التطبيق.

ما إن تخرج السيارة إلى الحلبة، حتى يعرض التطبيق ديناميات القيادة على الهاتف الذكي مباشرة. وبالإضافة إلى أوقات اللقّة ومقاطعها، يستخدم التطبيق رسوماً متحرّكة لعرض الفروقات عن لقّة مرجعية. للقيام بذلك، يستخدم التطبيق بيانات السيارة و'نظام تحديد المواقع العالمي' GPS من "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" مباشرة. كما تساعد وظيفتا 'تحليل الرسوم البيانية' لبيانات القيادة و'تحليل الفيديو' السائقين على تحسين أدائهم أثناء القيادة بشكل مستمر. في هذا السياق، تستخدم وظيفة 'تحليل الفيديو' كاميرا الهاتف الذكي وتُعزّز الصور ببيانات قيادة على شكل رسوم متحرّكة. وبهدف توفير منظور إضافي أثناء القيادة، يمكن دمج فيديو إضافي من كاميرا ثانية خارجية. ويستطيع السائقون، عبر تحليل بيانات القيادة ومقارنتها بلقّات أخرى، تحسين نقاط الكبح وخطّ التسابق المثالي باستمرار.

على صعيد آخر، يستطيع التطبيق قراءة أوقات اللفات. كما يمكن استخدامه لمشاركة التسجيلات مع الأصدقاء عبر شبكات التواصل الاجتماعي. بالإضافة إلى ذلك، يمكن نقل تحليلات الفيديو المسجلة وبيانات السائق إلى كمبيوتر منزلي باستخدام برنامج إضافي لإجراء تحليلات مُعمّقة أكثر. يجدر الذكر أنّ مستخدمي 'ساعة أبل' Apple Watch يحظون بوظائف تطبيق إضافية، تتيح لهم مثلاً قياس دقات قلبهم أثناء القيادة وتسجيلها لإجراء تحليلات إضافية. كما ترجّ 'ساعة أبل' عندما يحقق السائق وقتاً قياسياً جديداً.

أنظمة مساندة اختيارية – سلامة أحسن لأداء أفضل

تشمل التجهيزات القياسية في "718 بوكستر جي تي إس" و"718 كايمن جي تي إس" أنظمة سلامة شاملة، مثل نظام كبح للاصطدامات المتعددة. ويحدّ هذا النظام من تأثير الاصطدام اللاحق عبر إبطاء السيارة أوتوماتيكياً بعد أول اصطدام تتعرّض له. كما يُبقي "نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM سيارات بورشه الرياضية وسطية المحرك تحت السيطرة حتى أثناء قيادتها عند حدودها القصوى.

أما بالنسبة إلى أنظمة المساندة الاختيارية، فهي عديدة وتتيح للعميل اختيار ما يتلاءم منها مع رغباته الشخصية. في هذا السياق، تكبح وظيفة "مُثبّت السرعة" الاختيارية السيارة باعتدال عند تخطّي السرعة المُحددة أثناء نزول منحدر ما. كما يتضمّن "مُثبّت السرعة المنكّيف" ACC الاختياري وظيفة 'متابعة السير من دون طاقة دفع' بالتناغم مع علبة تروس PDK.

على صعيد مشابه، تُعزّز وظيفة "مساند تبديل المسار" Lane Change Assist الاختيارية عاملي الراحة والسلامة في طرازٍ "جي تي إس" أثناء القيادة على طرقات سريعة متعدّدة المسارات بشكل خاص. فما إن تخطى سرعة السيارة 15 كلم/س، حتى يستخدم النظام مجسّات رادار في قسم السيارة الخلفي لمراقبة المنطقة غير المرئية للسائق والمنطقة الواقعة وراء السيارة. وبين سرعتي 30 و250 كلم/س، يُعلم النظام السائق بالسيارات المقتربة من الورا أو تلك الموجودة في المنطقة غير المرئية له، من خلال ضوء تحذير في منطقة اتّصال المرآة بجسم السيارة. وفي حال شغّل السائق إشارة الانعطاف، أو إذا استشعر النظام تبديلاً للمسار، تضيء إشارة التحذير. يجدر الذكر أنّ النظام لا يتدخّل بعملية التحكم بالسيارة، ويمكن إيقافه عن العمل في أيّ وقت.