

جسم عريض وخفيف الوزن مع سقف مغنيزيوم وجناحين أماميين من ألياف الكربون

صُممت "911 جي تي3 آر إس" RS GT3 911 الجديدة لتوفّر ديناميات قيادة متقدّمة الأداء. نظرة واحدة فحسب إلى جسمها، الذي يتضمن جناح "آر إس" RS الخلفي ذي العرض المهيّب، يوضّح مكانتها كسيارة مخصصة للاستمتاع بقيادتها مع تركيز واضح على السباقات. وبما أن جسم "911 جي تي3 آر إس" يركّز على طراز "911 توربو" 911 مسافة امتدّان الكربون من المصنوع الأماميين من الجناح لكن ذاتها الأبعاد الخلفي السيارة محور اعتمد Turbo. ملم إضافية إلى الخارج. ثمة أيضاً ميزة معهودة في طرازات بورشه "آر إس"، هي عبارة عن فتحات تهوئة على رفر في العجلتين الأماميتين ◻ تحميها لوائح في القسم العلوي ◻ تخفض الضغط الزائد الناتج عن دوران العجلات، لتزيد بالتالي من الدفع السفلي على المحور الأمامي. ثمة أيضاً فتحنا دخول هواء "أن إيه سي إيه" NACA في الغطاء الأمامي لتحسين تهوئة نظام الكبح من دون التأثير سلباً على معامل مقاومة الهواء. كما تتضافر شفة عاكس الهواء الأمامي، التي باتت أعرض مقارنة بالجيل السابق، مع حافيتين جانبيتين سفليتين أعرض لزيادة مساحة أرضية السيارة، ما يزيد من الدفع السفلي. وقد تأتي عن تلك الخطوات كافة طبيعة قيادة أكثر ثباتاً.

على صعيد آخر، يسطع نجم "911 جي تي3 آر إس" كإحدى السيارات الرياضية القليلة الملائمة للطرق المزدوّدة دينامية هوائية يمكن تعديلها بالأسلوب عينه لسيارات السباق. وبهدف تحسين أداء السيارة في المنعطفات السريعة، يمكن تحريك الجناح الخلفي الثابت ◻ يتضمن ركيزتين باللون الأسود مصنوعتين من الألمنيوم المُشكّل ◻ إلى وضعية الأداء الرياضي، ما يتيح له توليد دفع سفلي أكثر من الجيل السابق بنسبة 40 بالمئة.

خليط ذكي من المواد للتوفير بالوزن

يبرز الجيل السابع من "911 جي تي3 آر إس" كمثال رائد آخر عن البنية خفيفة الوزن. وعلى الرغم من تضمّنها العديد من المزايا الإضافية لتعزيز الأداء الرياضي مقارنةً بالجيل السابق، تُعتبر تلك السيارة الرياضية الجديدة متقدّمة الأداء واحدة من أخف السيارات ضمن فئتها، مع وزن يبلغ 1,430 كلغ في أقل مستوى له. في هذا السياق، تساهم بنية الجسم المختلطة من الألمنيوم والفولاذ في إبقاء وزن الجسم منخفضاً، مع توفير المستوى المطلوب من الصلابة للسيارة في الوقت عينه.

مثلما هو الأمر في "911 جي تي3" GT3 911، صُنّع القسمان الأمامي والخلفي من مادة ◻ الأليوليبوريثان ◻ خفيفة الوزن مع كرات زجاجية مجوفة وعناصر من ألياف الكربون. ولا يتحصّر مزايا تلك المادة المتطورة بثباتها اللافت فحسب، بل أيضاً بوزنها الخفيف جدّاً. كما استخدم ◻ البلاستيك المقوى بألياف الكربون ◻ CFRP في صناعة الغطاء الخلفي والغطاء الأمامي غير المُسطح والجناحين الأماميين، بالإضافة إلى عدد كبير من المقومات الداخلية.

على صعيد آخر، حصلت "911 جي تي3 آر إس" على سقف من المغنيزيوم، يتضمّن مقطعاً طويلاً وسطياً بعمق بضعة ملليمترات مثل الغطاء الأمامي. يجدر الذكر أن ذلك التجويف ليس مجرد علامة مرئية فارقة للمقومات خفيفة الوزن فحسب، بل يزيد أيضاً من صلابة المادة. أما بالنسبة إلى الناظنتين الخلفيتين وواجهة الزجاج الخلفية، فقد صنّعت من زجاج خفيف الوزن ذي وزن مشابه لمادة ◻ البوليكربون ◻، لكنه يوفر مقاومة أفضل بكثير للخدش والكسر مع انتفاخ أقل بكثير عند سرعات مرتفعة.

ترزح مقومات السيارة تحت جهد كبير من جرّاء عمليات التسارع والكبح المتكرّرة، بالأخصّ أثناء القيادة على حلبة السباق. لذلك، لا تتسارع السيارة الخفيفة وتبتاطاً بفعالية أكثر فحسب، بل تضع أيضاً ضغطاً أقل على المحرك والمكابح، الواقع الذي تبرز أهميته بشكل خاص عند اجتياز أكثر من لفتين أو ثلاث بسرعة. وفي السياق عينه، كل كيلوغرام تتخلص منه السيارة يساهم في تعزيز ديناميتها الجانبية. فكلما كانت أخف وزناً، انخفضت الكتلة التي تدفعها إلى الخارج في المنعطفات وتدنّت قوى الاتعطف المطلوب من الإطارات نقلها، ما يعني إمكانية بلوغ سرعات أعلى في المنعطفات.

تصميم داخلي لحلبة السباق

صُممت مقصورة "911 جي تي3 آر إس" الجديدة كي توفّر معايير عالية من العملية وسهولة الاستخدام أثناء قيادة السيارة على حلبة السباق. في هذا السياق، يمكن تعديل وضعية عجلة المقود الرياضية لناحية ارتفاعها وبعدها عن السائق بمقدار يصل إلى 40 ملم، ما يتيح للسائق إيجاد الوضعية المثالية بحسب احتياجاته. وقد اكتسى إطار عجلة

المقود بمادة ألكنتارا Alcantara® سوداء اللون، تتعدى مجرد كونها ميزة مرئية لأنها تضمن تماسكاً مثالياً. وتبين علامة صفراء اللون، في الجزء العلوي الوسطي من إطار المقود، للسائق زاوية المقود الحالية على حلبة السباق. أما بالنسبة إلى مقبضي التعشيق الكبيرين مع نقطتي ضغطهما المحددتين بوضوح، فيضمنان تعشيقاً دقيقاً يمنح السائق الثقة بأن الترس الصحيح تم اختياره من خلال ردة فعلهما الواضحة.

يجلس السائق ومرافقه الأمامي على مقعدين قياسييين مقعّرين بالكامل مصنوعان من البلاستيك المقوى بألياف الكربون CFRP بمظهر الكربون المحبوك بوفران ثباتاً جانبياً مثالياً على حلبة السباق. وقد اكتسى وسط المقعدين بقماش ألكنتارا مخرم أسود اللون، بينما ازدان مسندا الرأس بشعار "RS GT3" مطرز باللون الرمادي الفضي. وفي حال اختار العميل مقعدين رياضيين بلاس "Plus seats Sports" متكيفين، يكتسي جزءهما الوسطي بقماش ألكنتارا أسود غير مخرم، هو الوحيد المتوفر لهما.

رزمة "كلوب سبورت" من دون كلفة إضافية

كما هو الأمر مع "911 جي تي 3" و"911 جي تي 2 آر إس" RS GT2 911، تتوفر "911 جي تي 3 آر إس" الجديدة برزمة "كلوب سبورت" Clubsport. وهي تتضمن قفص حماية عند انقلاب السيارة حاصل على ترخيص من "اتحاد رياضة السيارات الألماني" DMSB ومفتاح لفصل البطارية. كما تحتوي الرزمة على مظفاة حريق يدوية خاصة برياضة السيارات وحزام أمان بست نقاط تثبيت، يتلاءمان مع المتطلبات المستقبلية لـ "الاتحاد الدولي لرياضة السيارات" FIA.

تجهيزان اختياريان: رزمة "فايساخ" وعجلات من المغنيزيوم

يمكن خفض وزن "911 جي تي 3 آر إس" المزودة برزمة "كلوب سبورت" بحوالي 30 كلغ في حال طلبها برزمة "فايساخ" Weissach الاختيارية مع عجلات مشكّلة من المغنيزيوم تتوفر هي الأخرى كتجهيز اختياري. تتضمن رزمة "فايساخ" الاختيارية جناحاً خلفياً وغطاءً أمامياً وسقفاً مصنوعة من مادة البلاستيك المقوى بألياف الكربون CFRP بمظهر الكربون المحبوك. كما طغت تلك المادة على القسم العلوي للمرأتين الخارجيتين بتصميم "سبورت ديزاين" والخلفي الأمامي من المحوري في التوازن وأذرع للإنحناء المقاومان القضيبان نحص، ذلك إلى بالإضافة SportDesign. من البلاستيك المقوى بألياف الكربون. كما تألفت العلامة التجارية الغنية عن التعريف لرزمة "فايساخ" على الجناح الخلفي، حيث كُتب اسم "PORSCHE" بأحرف كبيرة.

بالانتقال إلى المقصورة، يطغى عليها قفص حماية عند انقلاب السيارة مصنوع من التيتانيوم ومثبت بمسامير ملولبة. وهو يزن أقل من القفص الفولاذي في رزمة "كلوب سبورت" بحوالي 12 كلغ. كما امتدت إجراءات خفض الوزن لتشمل حتى التفاصيل الصغيرة، مثل مقبضي التعشيق الخفيفين جداً وغطاء عجلة المقود المصنوع من البلاستيك المقوى بألياف الكربون، والتي تتوفر بمظهر الكربون المحبوك. حتى سجاد الأرضية جرى الحد منه. هذا وتزدان المقصورة بشعار رزمة "فايساخ" (RS Weissach) على مسندي الرأس وتطعيم حامل الأكواب، في إشارة أخرى إلى أن تلك النسخة من "911 جي تي 3 آر إس" جرى تعزيزها قدر الإمكان لناحية الوزن.

تتوفر "911 جي تي 3 آر إس" بـ "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM كتجهيز قياسي، مع ملاحظة عبر الإنترنت وتحكم صوتي وتحضير لاعتماد هاتف جوال، هذا بالإضافة إلى "بورشه كونكت بلاس" Plus Connect Porsche الذي يتيح الولوج إلى خدمات عدة. يجدر الذكر أنه بالإمكان الاستغناء عن "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" من دون كلفة إضافية لخفض وزن السيارة أكثر. في تلك الحالة، تستعيز بورشه عنه بحجرة تخزين في الكونسول الوسطي. تدريب مع مساند افتراضي: "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات"

يتيح "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Precision Track Porsche القياسي تسجيل بيانات القيادة على الهاتف الذكي وعرضها وتحليلها بدقة. ويمكن إيقاف توقيت اللفة أوتوماتيكياً ومقارنته على الهاتف الذكي باستخدام "نظام بورشه لإدارة الاتصالات"، أو يدوياً بواسطة عتلة تشغيل رزمة "كرونو" Chrono الاختيارية. ثمة أيضاً وظيفة لبدء وإيقاف توقيت اللفة، كتجهيز اختياري متوفر عبر "بورشه تكويمنت" Tequipment Porsche، يتيح توقيت اللفات بدقة أكبر.

ما إن تخرج السيارة إلى الحلبة، حتى يعرض التطبيق ديناميات القيادة على الهاتف الذكي مباشرة. وبالإضافة إلى أوقات اللفات ومقاطعها، يتم أيضاً عرض الفروقات عن لفة مرجعية. كما يساعد تحليل الرسوم البيانية الخاصة بمعلومات القيادة وتحليل مقاطع الفيديو، السائق على تحسين أدائه في القيادة باستمرار. أخيراً وليس آخراً، يمكن إدارة التسجيلات، والمعلومات عن اللفات والسائقين، ومشاركتها عبر الهاتف الذكي.

رُزْمَة "كرونو" اختيارية مع شاشة أداء

توفّر بورشه أيضاً رُزْمَة "كرونو" Chrono اختيارية لطراز "911 جي تي 3 آر إس" الجديد. وبالإضافة إلى ساعتي توقيت نظيرية ورقمية على لوحة القيادة، تتضمن تلك الرزْمَة وظائف لعرض أوقات اللفات (التي تم احتسابها) وتخزينها وتحليلها، هذا بالإضافة إلى شاشة أداء توفر للسائق معلومات عن وقت اللفة الحالية وطولها، بالإضافة إلى وقت اللفة السابقة والأوقات التي تم تسجيلها حتى الآن. كما تُعرض أسرع لفة والمسافة التي يمكن اجتيازها بكمية الوقود المتبقية. يجدر الذكر أنه بالإمكان تسجيل مسار أي لفة وتحديد لفات مرجعية أيضاً.