

هيكل سباقات مع توجيه للمحور الخلفي

تحظى سيارات بورشه "جي تي" GT الرياضية بنطاقها الخاص من ديناميات القيادة. فهي تتأقلم مع القيادة على حلبات السباق مثل "نوربورغرينغ" وسباقات المطارات على حد سواء، حيث يبدي هيكلها رشاقة لافتة وثباتاً على سرعات مرتفعة. تم بناء هيكل "911 جي تي3" الجديدة وإعداده وفقاً لفلسفة رياضة السيارات هذه. ومقارنة بالطراز السابق، جرى تعزيز استجابة توليفة الناibus والمُخمد. في هذا السباق، يضمن نابضان مساعدان مدمجان خفيفا الوزن في المحور الخلفي بقاء الناibus الرئيسيين مشدودين حتى يعد امتداد سريع وكامل، مثلاً بعد اجتياز قمة هضبة على سرعة مرتفعة. وبالتناغم مع توجيه المحور الخلفي القياسي، يوفر نظام التخميد القابل للتعديل "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM وركائز المحرك الدينامية وهيكل السباقات الذي أعيد تطويره، تحسناً إضافياً بالأداء.

لطالما وفرّ نظام توجيه المحور الخلفي النشط ديناميّة قيادة ممتازة في طرازات بورشه 911 متقدّمة الأداء. في هذا السباق، يمكن تغيير زاوية انعطاف العجلتين الخلفيتين في "911 جي تي3" الجديدة للغاية 1.5 درجات في كل اتجاه بواسطة مشغلات كهروميكانيكية، وذلك وفقاً لسرعة السيارة. فعندما تكون سرعة السيارة أقل من 50 كلم/س، تنعطف العجلتان الأماميتان والخلفيتان بالاتجاه المعاكس الواحدة للأخرى، ما يوفر توجيهاً دينامياً للغاية بالمقود ورشاقة أفضل عبر المنعطفات. لكن ما إن تتخطى سرعة السيارة 80 كلم/س، حتى تنعطف العجلات في المحورين الأمامي والخلفي بالاتجاه عينه، ما يعزز ثبات السيارة على سرعات مرتفعة عند تبديل المسارات وأثناء المناورة.

"نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" بإعدادين مخصصين للطرق

أعدّ صانع السيارات الرياضية نظام امتصاص الصدمات المتغير "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM كي يتلاءم مع "911 جي تي3" بشكل خاص. وهو يتوفر ببرنامجي عمل: "عادي" Normal يوفر ديناميّة قيادة متقدمة عند القيادة في ظروف طرق متغيرة وعلى أسطح غير مستوية، و"رياضي" Sport يعزز ديناميّة قيادة "911 جي تي3" الجديدة أكثر بالأخص على الطرق المستوية. وبما أن حصر تحركات الجسم بحددها الأدنى يوفر خصائص قيادة متماسكة وثبات واستجابة إلى طبيعة الطريق دقيقة ومحددة للغاية، أبقى "911 جي تي3" الجديدة على ركائز المحرك الدينامية من الجيل السابق. وهي تثبت المحرك بجسم السيارة بصلاية أكبر أثناء الانعطاف، ما يلغي تأثيرات كتلة المحرك غير المرغوب فيها على ثبات السيارة وتماسكها.

بالانتقال إلى الإطارات، زوّدت "911 جي تي3" بإطارات "فائقة الأداء" UHP معدّلة تساعدها على تحقيق سرعات انعطاف أعلى. وتخرج السيارة العتيّدة من خط الإنتاج مزودة بإطارات قياس 245/35 زد آر 20 في الأمام و305/30 زد آر 20 في الخلف، تتركز على عجلات مُشكّلة من خليط المعادن ذات قفل وسطي ولون فضي قياسي، يبلغ عرضها 9 بوصات في المحور الأمامي و12 بوصة في المحور الخلفي. أخيراً وليس آخراً، يتوفر "نظام مراقبة ضغط الإطارات" إعداداً أيضاً يتضمن بل، جاتي أو تدريجي بشكل الضغط تدني عند تحذير بإصدار يكفي لا وهو. قياس كتحهيز TPM لحلبات السباق يأخذ بعين الاعتبار ضغط الهواء الأقل في الإطارات الباردة عند بداية حصة القيادة.

تجهيز اختياري للقيادة اليومية: نظام رفع هوائي للمحور الأمامي

مثليما هو الأمر في الجيل السابق، يمكن طلب "911 جي تي3" الجديدة بنظام رفع هوائي اختياري للمحور الأمامي. وهو يُعزز عملية السيارة اليومية عبر رفع مقدمة الجسم عن الطريق بحوالي 30 ملم، شرط أن لا تتعدى سرعة السيارة 50 كلم/س، ما يحول دون تضرر الجسم عند القيادة على طرق غير مستوية.

صُمم نظام المكابح القياسي في "911 جي تي3" كي يتلاءم مع سيارات السباق. وهو يتضمن ملاقط ثابتة أحادية من الألمنيوم بستة مكابس في المقدمة وأربعة في الخلف، تضغط على أقراص كبح مركبة (قطر 380 ملم) تتضمن حجرات كبح من الألمنيوم. كما تتوفر السيارة بـ "مكابح بورشه من السيراميك المركب" PCCB كتجهيز اختياري. وهي توفر أداء كبح أفضل مع مقاومة أكبر للاهتراء، وتبرز بأقراص كبح كبيرة بقطر 410 ملم في الأمام و390 ملم في الخلف.