مُلخَّص

"911 جي تي3" الجديدة بمحرك سباق وأداء أفضل

يوفّر الجيل الجديد من بورشه "911 جي تي3" GT3 911 أداءً مماثلاً لسيارات السباق، مع بُنية خفيفة الوزن بانتظام وتجربة قيادة أصيلة لا تشوبها شائبة. وتتألق تلك النسخة الجذرية من 911 برابط أكثر حدة بين القيادة اليومية وحلبة السباق. وهي تنبض بمحرك سحب عادي مُسطح مرتفع الدوران سعة أربعة ليترات بقوة 500 حصان (368 كيلوواط)، استُقدم من سيارة سباق "911 جي تي3 كاب" Cup GT3 911 الأصيلة من دون تعديلات تُذكر. وبهدف تحويل قوة المحرك إلى ديناميّة قيادة متفوقة، أدخلت بورشه تعديلات خاصة على إعداد كل من بُنية السيارة الخفيفة بانتظام من جهة والهيكل المُعدّل مع توجيه للمحور الخلفي من جهة أخرى. وتُنقل قوة المحرك إلى العجلتيْن الخلفيتين عبر علبة تروس PDK بقابضيْن قياسية، يمكن الاستعاضة عنها اختيارياً للمرة الأولى بعلبة يدوية رياضية من ست سرعات.

المحرك

محرك سحب عادي سعة أربعة ليترات بقوة 500 حصان (368 كيلوواط) وعزم دوران يبلغ 460 نيوتن-متر، ما يُمثل زيادة بمقدار 25 حصاناً و20 نيوتن-متر عن الجيل السابق. وقد جرى تعزيز محرك الست أسطوانات كي يبلغ دورات مرتفعة تصل إلى 9,000 د/د، ما يتلاءم بشكل مثالي مع القيادة الرياضية.

الأداء

تحفل السيارة بنسبة وزن للقوة مماثلة لسيارات السباق تقريباً، تبلغ 2.86 كلغ/حصان (3.88 كلغ/كيلوواط). وتستطيع هذه النسخة متقدمة الأداء من 911 التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوان، وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 318 كلم/س مع علبة تروس PDK (320 كلم/س مع العلبة اليدوية).

علبة التروس

جرى تعزيز علبة تروس PDK القياسية من سبع سرعات للاستخدام على حلبات السباق. ولمن يرغب، ثمة علبة تروس يدوية من ست سرعات أخف وزناً. وتتوفر كلا علبتيْ التروس بقفل للترس التفاضلي الخلفي ("نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران بلاس" Plus PTV مع علبة PDK، و"نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران" مع العلبة اليدوية).

الهيكل

جرى تعزيز إعداد النوابض والمخمدات لتحسين ديناميّة السيارة الجانبية. في هذا السياق، يوفر "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM (نظام امتصاص الارتجاجات) توازناً مثالياً بين الراحة والديناميّة. كما يرتقي نظام توجيه المحور الخلفي برشاقة السيارة أثناء الانعطاف، ويوفر ثباتاً ملحوظاً عند المناورة على سرعات مرتفعة.

التصميم والديناميّة الهوائية

اتخذ الجناح الخلفي المصنوع من الكربون ميزة معهودة ومعروفة في سيارات بورشه "جي تي" GT الرياضية وضعية أعلى بمقدار 20 ملم في مجرى دفق الهواء مقارنة بالطراز السابق، ما يولّد دفعاً سفلياً أكبر. كما جرى تعزيز الديناميّة الهوائية للمقدمة والمؤخرة، وصُنِعتا من مادة البولييوريثان لخفض الوزن.

المقصورة

تتضافر عجلة مقود "جي تي" الرياضية ومقعديْ "سبورتس بلاس" Plus Sports ذويْ الجوانب المُعززة لتوفير تجربة قيادة "911 جي تي3" الحقيقية. ثمة أيضاً رُزمة "كلوب

سبورت" Clubsport اختيارية تتضمّن قفصاً مقاوماً للانطباق ومطفأة حريق وحزام أمان بست نقاط.

المعلومات والترفيه

يمكن الولوج إلى "تطبيق بورشه للدقّة على الحلبات" الهاتف بواسطة القياسي Porsche Track Precision الذكي. وهو يوفر للسائقين بياناتٍ دقيقة عن أداء السيارة، تشمل مثلاً أوقات اللفات. كما يتصل "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM بشبكة الإنترنت عبر وحدة "كونِكت بلاس" Plus Connect قياسية أيضاً تتيح الولوج إلى خدمات "بورشه كونِكت" Connect Porsche.

الإنتاج

جرى تطوير "911 جي تي3" على الحلبة ذاتها لسيارات السباق وصُنعت على خطّ إنتاج سيارات السباق عيْنه.