



طرازات "911 جي تي إس" الجديدة  
المحتويات

## طرادات "911 جي تي إس" الجديدة

### المحتويات

2

ملخص: أداء أفضل وتصميم مميز مع صوت رياضي

نفحة رياضية جديدة في عائلة بورشه 911

4

خمسة طرادات "جي تي إس" جديدة ... خمسة أضعاف القوة

4

الأداء والمحرك – شاحن توربو جديد لقوة أكبر

6

الهيكل – أدنى ورياضي أكثر مع توجيه اختياري للمحور الخلفي

7

التصميم والدينامية الهوائية – خطوط أكثر حدة ودفع سفلـي أكبر

8

نظام بورشه لإدارة الاتصالات – نظام ترفيه ومعلومات سهل الاستخدام

9

أنظمة مساندة اختيارية – سلامة أفضل لأداء أحسن

10

استهلاك الوقود والانبعاثات

ملخص**أداء أفضل وتصميم مميز مع صوت رياضي**

توفر طرازات "911 جي تي إس" الجديدة أداءً وفعاليةً أفضل، إخلاصاً منها لشعار بورشه "جي تي إس" GTS. وهي تتوزّع على خمس نسخات بالإجمال، تشمل "911 كاريرا جي تي إس" 911 Carrera GTS بدفع خلفي و "911 كاريرا 4 جي تي إس" Carrera 4 GTS بدفع رباعي – تتوفر كلّ منها بنسختي كوبيه وكابريوليه – بالإضافة إلى "911 تارغا 4 جي تي إس" 911 Targa 4 GTS. ويؤمن شاحنا التوربو الجديدان في محرك الست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة ليترات، قوة إضافية للسيارات الرياضية بمقادير 30 حصاناً (22 كيلوواط) مقارنة بطرازات "911 كاريرا إس" 911 Carrera S الحالية، وبمقادر 20 حصاناً (15 كيلوواط) مقارنة بطراز "جي تي إس" السابق المزود بمحرك سحب عادي. وتنقل قوة المحرك في نسخات "جي تي إس" العديدة كافة بواسطة علبة تروس يدوية قياسية من سبع تروس أو (PDK) Porsche Doppelkupplung اختبارية بقابلتين.

**المحرك**  
يولد محرك الست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة ليترات مع شاحن التوربو الجديدان 450 حصاناً (331 كيلوواط) وعزم دوران أقصى يبلغ 550 نيوتن-متر بين 2,150 و 5,000 د/د.

**الأداء**  
تسارع "911 كاريرا 4 جي تي إس كوبيه" الجديدة، المزودة بعلبة تروس PDK و "رُزمه سبورت كرونو" Sport Chrono Package، من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.6 ثوانٍ. كما باتت "911 كاريرا جي تي إس كوبيه" ذات الدفع الخلفي وعلبة التروس اليدوية تستطيع الوصول إلى سرعة قصوى تبلغ 312 كلم/س. أما بالنسبة إلى استهلاك الوقود، فهو أقل من طرازات "جي تي إس" السابقة المزودة بمحركي سحب عادي لغاية 0.6 ليتر/100 كلم.

**الهيكل**  
نتيجة لاعتمادها جسم "كاريرا 4" العريض، اكتسبت طرازات "جي تي إس" كافة محوراً خلفياً أعرض بمقادير 44 ملم، تبرز فوائده بالحدّ من تحركات الجسم الجانبية وتعزيز ثبات السيارة أثناء الانعطاف. كما زوّدت جميع نسخات "جي تي إس" قياسياً بعجلات قياس 20 بوصة ذات لون أسود حريري مع أقفال وسطية مستمدّة من طراز "911 توربو إس" 911 Turbo S. على صعيد آخر، يُخفض الهيكل الرياضي مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM ارتفاع جسم طرازي "جي تي إس كوبيه" بمقادير 10 ملم إضافية مقارنة بطراز "911 كاريرا إس" (-20 ملم بالإجمال). هذا وتتوفر "رُزمه سبورت كرونو" كتجهيز قياسي في نسخات "جي تي إس" كافة. ولمن يرغب في خصائص قيادة أفضل وثبات أكبر عند سرعات أعلى، يمكنه الحصول على نظام توجيه اختياري للمحور الخلفي.

**التصميم والدينامية  
الهوائية**

اكتسب المصمّد الأمامي تصميم "سبورت ديزاين" SportDesign الجديد، ما أضافه على نسخات "جي تي إس" من 911 إطلالة مميزة عن طرازات "كاريرا" و"تارغا" الأخرى. كما انخفضت قوى الرفع العاملة على المحورين الأمامي والخلفي، بفضل مقدمة ذات تصميم ديناميكي هوائي مُعزّز مع عاكس هواء أمامي متعدد، هذا إلى جانب امتداد أعلى لعاكس الهواء الخلفي. ويتعرّز طابع السيارة الفريد عند النظر إليها من الخلف، بفضل عدسات إضاءة بلون مدخّن وشعارات سوداء اللون ومدخل هواء شبكي أسود، بالإضافة إلى أنبوبٍ عادم وسطيّين بلون أسود هما الآخرين. وتختلف نسختا الدفع الخلفي عن نسخات الدفع الرباعي مرئياً من خلال اعتماد مقطع تعليم طولي أسود اللون عوضاً عن حزام ضوئي بين المصابيح الخلفيين. بالانتقال إلى القسم الجانبي من جسم السيارة، فهو يبرز بمرآتين خارجيتين ذوي تصميم "سبورت ديزاين" وعجلات ذات أقفال وسطية مطلية بلون أسود حريري. يجدر الذكر أنّ "911 تارغا 4 جي تي إس" باتت تتضمّن للمرة الأولى قضيب "تارغا" للسطح أسود اللون كتجهيز قياسي.

يتوفر نظام عادم رياضي كتجهيز قياسي مع عزل صوتي أقل في أنبوب عادم بهدف توليد صوت "جي تي إس" المعهود.

**الصوت**

مقصورة بطبع رياضي: يجلس ركاب "جي تي إس" على مقاعد رياضية مكسوّة بقماش "ألكنترارا" ذات نمط تطريز جديد. وقد صُنعت مقاطع التعليم الطولية الداخلية من الألمنيوم المصقول المؤكسد أسود اللون. كذلك اكتسح إطار عجلة المقود والكونسول الوسطي ومساند الأذرع بقماش "ألكنترارا". يجدر الذكر أنه يمكن للعميل طلب نزع المقعدتين الخلفيين اختيارياً للتوفير بالوزن.

**المقصورة**

يتميز "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM مع شاشته العاملة باللمس بسهولة تشغيله المماثلة للهاتف الذكي. وهو يتضمّن قياسياً "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Porsche Track Precision الجديد، الذي بات متوفراً في طرازات "جي تي إس" كافة للمرة الأولى. وتحتاج تلك الوظيفة المستمدّة من عالم رياضة السيارات تسجيل بيانات القيادة أوتوماتيكياً على الهاتف الذكي، ومن ثم عرضها وتحليلها بالتفصيل.

**المعلومات والترفيه**

## نفحة رياضية جديدة في عائلة بورشه 911

### خمسة طرازات "جي تي إس" جديدة ... خمسة أضعاف القوة

يسقط نجم طرازات "جي تي إس" GTS الخمسة الجديدة بكونها الأكثر ديناميكية وتسويقاً ضمن مجموعتي "911 كاريرا" Carrera 911 و"911 تارغا" Targa 911. فهي مصممة خصيصاً لسائقي 911 الذين يرغبون في أداء رياضي وдинاميكي أكثر من دون المساومة على راحة السيارة أثناء الاستخدام اليومي. وإلى جانب مزاياها الدينامية التي تعزّز الأداء، تزخر طرازات "جي تي إس" بتجهيزات فاخرة.

تشتهر "904 كاريرا جي تي إس" Carrera GTS بكونها أول سيارة بورشه تستقدم تكنولوجيا رياضة السيارات إلى الإنتاج التجاري عام 1963 كطراز رياضي مخصص للطرق السريعة. ثم أتبعتها الشركة بطرازي "924 جي تي إس" 924 GTS و"928 جي تي إس" 928 GTS اللذين نفحا هذا المفهوم عبر ثمانينيات وتسعينيات القرن الماضي. وفي العام 2010، احتفلت "جي تي إس" بولادتها من جديد عبر طراز "911 كاريرا جي تي إس" Carrera GTS (ـタイプ 997ـ). مذاك الحين، باعت بورشه ما مجموعه 15,334 سيارة "جي تي إس" من طراز 911 الرياضي الأسطوري إلى العملاء.

### الأداء والمحرك – شاحن توربو جديد لقوة أكبر

بما أن كل سيارة بورشه تتبع بمحركها، يتضمن القسم الخلفي في طرازات "911 جي تي إس" الجديدة محركاً من ست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة ليترات مع شاحن توربو بقوة 450 حصاناً (331 كيلوواط) وعزم دوران أقصى يبلغ 550 نيوتن-متر بين 2,150 و5,000 د/د. ويولّد هذا المحرك قوة إضافية بمقابل 30 حصاناً (22 كيلوواط) مقارنة بطرازات "911 كاريرا إس" Carrera S الحالية، وبمقابل 20 حصاناً (15 كيلوواط) مقارنة بطراز "جي تي إس" السابق المزود بمحرك سحب عادي. ويعود السبب وراء ذلك الارتفاع بالقوة إلى اعتماد شاحن توربو جديد يزيد ضغط تعزيز أعلى، نتج عنها خصائص أحسن لعزم الدوران وتسارعاً أفضل مع سرعة قصوى أعلى. في هذا السياق، تسجل طرازات "911 جي تي إس" كافة تسارعاً من صفر إلى 100 كلم/س أسرع بمقابل 0.2 ثانية كحد أدنى من طرازات "إس" S الحالية. وأول من يبلغ سرعة 100 كلم/س هي "911 كاريرا 4 جي تي إس كوبيه" Carrera 4 GTS Coupe في إعداد "سبورت بلس" Sport Plus، إذ تستغرق 3.6 ثوانٍ فحسب. أما بالنسبة إلى السرعة القصوى، فهي أعلى من 300 كلم/س في طرازات "جي تي إس" كافة، علماً بأن نسخة الكوبيه ذات الدفع الخلفي وعلبة التروس اليدوية تسجل أعلى سرعة بحدود 312 كلم/س (أسرع بمقابل 4 كلم/س من نسخة "إس" المماثلة).

هذا ليس كل شيء، إذ تجمع طرازات "جي تي إس" بين التسارع الرائع وдинاميّة الانعطاف الممتازة. فقد اجتازت "911 كاريرا جي تي إس" حلبة "نوردلشافه" في "نوربورغرينغ"، التي يبلغ طولها 20.83 كلم وتتضمن 73 منعطفاً، في غضون 7:26 دقائق فحسب على إطارات قياسية للطرق السريعة. ذلك التوفيق أسرع بمقابل 12 ثانية من الجيل السابق و4 ثوانٍ من طراز "911 كاريرا إس" الحالي.

إلى جانب طرازات "جي تي إس"، قدمت بورشه أيضاً إطارات رياضية جديدة "فائقة الأداء" Ultra-High Performance (UHP) مصممة خصيصاً لحلبات السباق على الرغم من تلاوتها مع الطرق. وتمتاز هذه الإطارات، التي تتتوفر في مراكز بورشه لطرازات 911 الحالية كافة، بتركيبة توفر أداءً رياضياً متقدماً وحافة ذات تصميم وارتفاع يخدمان الهدف عينه. تتيح الإطارات "فائقة الأداء" للسائقين تسجيل لفّات سريعة بانتظام ولوقت أطول على حلبة السباق، ما يخول "جي تي إس" اختزال أربع ثوانٍ إضافية من توقيتها على حلبة "نوردلسلايفه". ويبلغ قياس تلك الإطارات 35/245 x زد آر 20 في المحور الأمامي و305/30 x زد آر 20 في المحور الخلفي.

إلا أنَّ أداءً "جي تي إس" لا ينحصر بالقوة فحسب، بل يشمل أيضاً صوت محركها المُسطَّح، الذي يُضفي عليه نظام العادم الرياضي مع أنبوبٍ عادم وسطيَّين بلون أسود صوتاً جهوريًا لا يُضاهى. ويعزز صوت 911 المعهود زمرة المحرك بصوت أجيَّش أثناء التسارع حتى دوراته القصوى، هذا إلى جانب فرقات صوتية مقتضبة ناتجة عن وظيفة "فتح خانق الوقود لفترة وجيزة بهدف رفع دورات المحرك أثناء التعشيق نزولاً" الأوتوماتيكية في إعدادي "سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Sport Plus. ويعزز ذلك التناغم المدروس بعناية بين المحرك والتحكم بقلَّاب العادم، مع العزل الصوتي الأقل في أنبوبٍ العادم، على طرازات "جي تي إس" صوتاً مميزاً وشيقاً أكثر يُسلط الضوء على شخصية السيارة.

لكنَّ "جي تي إس" تبقى مُخلصة لمفهوم الأداء الذكي لدى بورشه. فعلى سبيل المثال، على الرغم من قوة 911 كاريرا جي تي إس Carrera GTS 911 المرتفعة، ينحصر استهلاكها للوقود مع علبة تروس PDK بمقدار 8.3 ليتر/100 كلم فحسب وفقاً لمعيار "دورة القيادة الأوروبية الجديدة" NEDC، وهو ما يُعادل ابعاثات ثاني أكسيد الكربون بحدود 188 غرام/كلم.

تحتوي طرازات "جي تي إس" كافة على علبة تروس يدوية قياسية من سبع سرعات تنقل قوة المحرك إلى المحور الخلفي. ويمكن الاستعاذه عنها بعلبة تروس Porsche Doppelkupplung (PDK) بقابلية اختيارية من سبع سرعات، تجمع بين راحة التعشيق والقيادة المعهودة في علبة أوتوماتيكية من جهة والفعالية الميكانيكية العالية لعلبة يدوية من جهة أخرى. وينتج عن تعشيق التروس بسرعة من دون انقطاع بالقوة الدافعة، مع تعزيز طفيف لعزم الدوران في إعدادي "سبورت"، تحسن في أوقات التسارع وبالتالي لفّات أسرع على حلبات السباق. أخيراً وليس آخرأ، يوفر التوزيع المثالي لنسب تروس PDK مع استراتيجية تعشيقها التموذجية فعالية أفضل.

ثمة ميزة أخرى عملية وقياسية في طرازات "جي تي إس" كافة، هي عبارة عن مفتاح تشغيل للإعدادات مندمج في عجلة المقود، يتتوفر بالتناغم مع "رُزمه سبورت كرونو" Sport Chrono Package. وهو يتيح للسائق اختيار واحد من إعدادات القيادة التالية: 'عادي' Normal و'سبورت' Sport (أي 'رياضي') و'سبورت بلاس' Sport Plus و'فردي' Individual. في إعداد 'سبورت'، يستجيب المحرك بشكل مباشر ويتغير إعداد PDK لتتصبح أوقات استجابتها أسرع ونقطات تعشيقها مثالية، بهدف توفير أفضل تسارع ممكن. كما تُعشِّق التروس نزولاً في وقت أبكر ويزداد الفاصل الزمني بين تبديل التروس. أما بالنسبة إلى التسارع البيني، فيتم تشغيله أوتوماتيكياً أثناء التعشيق نزولاً. ويزداد تأثير تلك الخصائص في إعداد "سبورت بلاس" – يتضمن "تحكم بالانطلاق" Launch Control للانطلاق بالسيارة كما في السباقات – لضمان أفضل أداء ممكن. يجدر الذكر أنَّ نسخات "جي تي إس" المزوَّدة بعلبة تروس PDK تتضمن زرًّا "استجابة رياضية" Sport Response. عند الضغط عليه، يتم تحضير كلٍّ من المحرك وعلبة التروس لتوليد القوة ونقلها بأسرع ما يمكن، ما يوفّر أقصى استجابة لحوالي 20 ثانية.

## الهيكل – أدنى ورياضي أكثر مع توجيه اختياري للمحور الخلفي

لم ينحصر تركيز بورشه أثناء تطوير طرازات "911 جي تي إس" بقوتها وتسارعها الطولي فحسب، بل شمل أيضاً بلوغ سرعات أعلى في المنعطفات وتوفير دقة قيادة قصوى. لذلك، لجأ صانع السيارات الرياضية إلى صقل الإعداد الديناميكي لمقومات الهيكل، من خلال اعتماد محور خلفي (1,544 ملم) أعرض من ذلك في "كاريرا إس" Carrera S، تبرز فوائده بالحدّ من قابلية جسم السيارة للانحناء جانبياً وتوفير ثبات أفضل في المنعطفات.

يوفر "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM القياسي تماساًًا أفضل مع الطريق ودقة توجيه أكبر في نسخات "جي تي إس كابريوليه" GTS Cabriolet و"جي تي إس تارغا" GTS Targa. بالمقابل، حصلت نسختاً "جي تي إس كوبيه" GTS Coupe حصرياً على هيكل رياضي مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق"، يخفض ارتفاع أرضية السيارة عن الطريق بمقدار 10 ملم إضافية (-20 ملم بالإجمال). ثمة أيضاً أنظمة إضافية لتحسين طبيعة توجيه طرازات "911 جي تي إس" العتيدة ودقتها ورشاقتها. فعلى سبيل المثال، تتضمن نسخات "جي تي إس" المزودة بعلبة تروس يدوية "نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران" PTV مع قفل ميكانيكي للترس التقاضلي الخلفي، بينما حصلت النسخات المزودة بعلبة تروس PDK على "نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران بلاس" PTV+ مع قفل إلكتروني للترس التقاضلي الخلفي. ويتوفر كلاً النظامان تدخلات كبحية محددة على العجلة الخلفية الداخلية أثناء الانعطاف، ويحسّنا التماساًًا عند التسارع الشديد أثناء الخروج من المنعطفات الضيقة. كما يتوفّر "نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC النشط كتجهيز اختياري، بعد أن جرى تعديله كي يتلاءم مع القوة الأعلى لطرازات "جي تي إس". على صعيد مشابه، يتمتّع هيكل "جي تي إس" بمقدار عالٍ من الثبات والدقة في نقل معلومات القيادة إلى السائق، هذا مع طبيعة توجيه حيادية للمقود.

تحتوي طرازات "جي تي إس" على حشيشات مكابح أكبر بنسبة 16 بالمئة مُستمدّة من "911 توربو" Turbo، مع قرصي مكابح أماميين ذوي قطر أكبر بمقدار 10 ملم (350 x 34 ملم). وقد تبّنت الفرسان بواسطة مسامير ملولبة بصّرّة قرص كبح جديدة مصنوعة من الألمنيوم، تبرز فوائدها بخفض الوزن غير المنبوض وتحسين استجابة السيارة الدينامية. وتتوفر المكابح، التي ترخر بتهدئة معززة، تباطؤاً من الدرجة الأولى حتى عندما ترّزح تحت أعباء حرارية مرتفعة على حلبة السباق. كما تُضفي ملاقط الكبح حمراء اللون، بالتناغم مع العجلات السوداء قياس 20 بوصة – مصنوعة من خليط المعادن – ذات الأفقال الوسطية المميزة، سِمة تعريفية إضافية على شخصية "جي تي إس". يجدر الذكر أنّ عرض العجلات ازداد بمقدار نصف بوصة مقارنة بطراز "911 كاريرا إس"، بحيث أصبح عرضها 9 بوصات في المحور الأمامي و12 بوصة في المحور الخلفي، ما زاد من مساحة تماس الإطار مع الطريق وعزّز بالتالي تماساًًا السيارة.

للمرة الأولى، باتت طرازات "جي تي إس" كافية لتوفّر بتوجيه للمحور الخلفي كتجهيز اختياري. ويوجّه هذا النظام العجلتين الخلفيتين في عكس اتجاه العجلتين الأماميتين عند سرعات تصل لغاية 50 كم/س تقريباً، ما يُقصّر طول قاعدة العجلات افتراضياً. نتيجة لذلك، يتقلّص قطر دائرة التفاف السيارة، الأمر الذي يزيد من رشاقة المناورة بها ويحسّن توجيهها في المنعطفات كثيراً. وعندما ترتفع السرعة عن 80 كم/س، يوجّه النظام العجلتين الخلفيتين في الاتجاه ذاته للعجلتين الأماميتين، ما يزيد من طول قاعدة العجلات افتراضياً لثبات أفضل أثناء تبديل المسارات بسرعة، على الطرقات السريعة مثلاً. يجدر الذكر أنّ نسبة المقود في المحور الأمامي باتت مباشرة أكثر بنسبة 10 بالمئة.

تحسن توليفة "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM وركائز المحرك الدينامية، المتوفرة ضمن "رُزمه سبورت كرونو" Sport Chrono Package، دينامية القيادة بشكل خاص. فالركائز يتم التحكم بها إلكترونياً للحد من ارتجاجات المحرك وخفض التحركات التي قد تؤثر سلباً على دينامية القيادة بسبب كتلة المحرك الإجمالية. نتيجة لذلك، تجمع تلك الركائز بين مزايا ركائز محرك صلبة ومرنة، مما يوفر ثباتاً أكبر عند تغيير مقدار الحمل القائم على السيارة وأثناء خوض المنعطفات السريعة، من دون الحاجة إلى المساومة على راحة القيادة على المسارات غير المستوية. وعليه، تجمع طرازات "جي تي إس" كافة بين قوة المحرك المرتفعة وطبيعة القيادة الدقيقة من دون مساومات تذكر.

بالانتقال إلى "نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM، فهو يتحكم بثبات السيارة أوتوماتيكياً عند حدودها الدينامية القصوى، عبر مراقبة وجهاً السير والسرعة والتسارع الجانبي وسرعة الانحراف حول محور السيارة العمودي. ويحسن ذلك النظام تماسك السيارة أثناء التسارع على طرق ذات أسطح مختلفة. على صعيد مشابه، يبرز إعداد "بي إس أم سبورت" PSM Sport كميزة جديدة ضمن "رُزمه سبورت كرونو" القياسية. وهو يتتيح للسائقين الاقتراب بسيارات 911 الخاصة بهم من حدودها القصوى أكثر، في حالات تشمل مثلاً القيادة على حلبات السباق أو عند إجراء تدريبات قيادة شتوية. ومقارنة بإعداد "بي إس أم يعمل" PSM On، تزيد تلك الوظيفة من زاوية انزلاق السيارة الجانبية ومن انزلاق العجلات الدافعة حول ذاتها.

## التصميم والدينامية الهوائية – خطوط أكثر حدة ودفع سفلي أكبر

لا ينحصر اختلاف طرازات "جي تي إس" الجديدة عن طرازات 911 الأخرى بالتقنيولوجيا فحسب، بل أيضاً بالتصميم. فقد استعانت نسخات "جي تي إس" كافة بجسم "جي تي إس 911 كارييرا 4" الأعرض بمقدار 44 ملم في المحور الخلفي. كما اكتسب المصمم الأمامي تصميم "سبورت ديزайн" SportDesign جديد، مع شفة عاكس هواء سوداء اللون وفتحات دخول هواء أكبر، مما أضفى على نسخات "جي تي إس" من 911 إطلالة مميزة خاصة بها. وتحسن الفتحات الأكبر عملية التبريد، الأمر الذي ينعكس إيجابياً على فعالية الكبح بشكل خاص، مما يرتقي بدينامية القيادة وبالتالي أداء السيارة على حلبات السباق. هذا وانخفضت قوى الرفع العاملة على المحورين الأمامي والخلفي، بفضل امتداد أعلى لعاكس الهواء الخلفي وتعديلات دينامية هوائية طالت أنف السيارة وعاكس الهواء الأمامي الأدنى. ويكتمل التصميم الأمامي لطرازات "جي تي إس" بمصابيح أماميين رئيسين بتقنية "الزيون المزدوج" Bi-Xenon مع "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية" PDLS ومبنيتين لمنفذي غسيل المصباحين مطلتين باللون الأسود. ولمن يرغب من العملاء، يمكنه الحصول على مصباحي "دايود" LED أماميين رئيسين بلون مدخن كتجهيز اختياري.

بالانتقال إلى القسم الجانبي من الجسم، فهو يبرز بمرآتين خارجيتين ذوي تصميم "سبورت ديزайн" طغى على قسمهما السفلي اللون الأسود. وقد امتد ذلك اللون ليشمل شعاري "GTS" على البابين. كما تحتوي كل نسخة "جي تي إس" على عجلات قياس 20 بوصة ذات أقفال وسطية – كانت محصورة سابقاً بطرزات 911 توربو – ظلت بلون أسود حريري كميزة حصرية خاصة بـ "جي تي إس". أخيراً وليس آخرأ، باتت "911 تارغا 4 جي تي إس" تتضمن للمرة الأولى قضيب "تارغا" للسفف أسود اللون.

تبرز "جي تي إس" في قسمها الخلفي بعدسات إضاءة ذات لون مدخن وتطعيمات تصميمية طفيفة طغى بموجبها اللون الأسود على قضبان مدخل الهواء الشبكي وأنبوب العادم وشعار "GTS" الموجود على الغطاء الخلفي. كما توفر رُزمة سبورت ديزاين SportDesign عاكس هواء خلفي ذي تصميم متحفظ لنفحة رياضية أكبر، وذلك كتجهيز اختياري لمن يرغّب من العملاء. يجدر الذكر أن نسخة الدفع الخلفي تختلفان عن نسخات الدفع الرباعي مرتباً من خلال اعتماد مقطع تعليم طولي أسود اللون عوضاً عن الحزام الضوئي المميز والمعهود بين المصباحين الخلفيين.

يمتد الطابع الرياضي المحسّن إلى مقصورة الركاب، التي تحفل بـ"مقعدين رياضيين بلاس" Sports seats Plus قياسيين ذوي تعديل كهربائي رباعي الوضعيات. وهما يحتضنان الراكب ومرافقه الأمامي ويوفران راحة كبيرة. كما يحفلان بنمط تطريز جديد لسطحهما مختلف عن نسخات "كاريرا" Carrera و"كاريرا إس" Carrera S. ومثلما هو الحال في طرازات "جي تي إس" كافة، اكتسبت أجزاء المقاعد الوسطية بقماش 'الكتارا'، الذي وجد طريقه أيضاً إلى عجلة مقود "جي تي" GT الرياضية القياسية التي يبلغ قطرها 360 ملم. هذا وتتوفر رُزمة "جي تي إس" داخلية اختيارية، تتيح للعميل اختيار لون 'الأحمر القرمزي'، أو 'الفضي روبيوم' المتباين لأحزمة الأمان وشعاري "GTS" المطرّزين على مسند الرأس، بالإضافة إلى تطريز المقاعد وسجاد الأرضية. ويمتد تأثير اللون المختار ليشمل مؤشر دورات المحرك. أخيراً وليس آخرأً، تتضمّن تلك الرُزمة مقاطع تعليم طولية من الكربون.

من ناحية أخرى، تغتنى حجرة قيادة "جي تي إس" بطبع حلبات السباق من خلال مقاطع تعليم طولية من الألمنيوم المصقول المؤكسد أسود اللون. وبالإضافة إلى وجود شعار "GTS" على مسند الرأس الأمامي ومؤشر دورات المحرك، اتسعت رقعة انتشار ذلك الشعار لتشمل عتبتي البابين باللون الأسود، وأيضاً السجاد الذي يكسو النفق الداخلي الوسطي في نسخات الكوبيه من دون مقعدين خلفيين. كما يظهر شعار "GTS" على شاشة الـ "تي أف تي" TFT للترحيب بالراكب عند تشغيل المحرك.

## نظام بورشه لإدارة الاتصالات – نظام ترفيه ومعلومات سهل الاستخدام مع "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" كتجهيز قياسي

تتضمن طرازات "911 جي تي إس" الجديدة "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM كتجهيز قياسي. ويحتوي هذا النظام على وحدة ملاحة عبر الإنترنت وتطبيق "بورشه كونكت" Porsche Connect مدمج فيه. يمكن التحكم بـ"نظام بورشه لإدارة الاتصالات" إما شفهياً أو بواسطة اللمس المتعدد على شاشة قياس سبع بوصات مثل الهاتف الذكي. هذا ويستطيع النظام التعرّف إلى المعلومات التي يُدخلها المستخدم بخطّ يده، ويمكن وصله أيضاً بالهواتف الذكية من خلال تقنية "واي-فاي" Wi-Fi اللاسلكية. في هذا السياق، ثمة حجرة تخزين للهاتف الذكي مدمجة في مسند الدراع الوسطي، توفر استقبلاً مثالياً لإشارات الجوال.

توفر وحدة الملاحة معلومات مباشرة عن زحمة السير تسمح بالوصول إلى مقصداك بسرعة واعتمادية. وإلى جانب تزويد السائق بلحمة عامة وسريعة عن حالة الزحمة، تتيح تلك المعلومات إجراء تعديلات دينامية على المسار. كما يتوفر أيضاً عدد كبير من خدمات "بورشه كونكت"، يمكن الاطلاع عليها بالتفصيل وفقاً للدولة والسيارة من موقع [www.porsche.com/connect](http://www.porsche.com/connect).

تحتوي طرازات "911 جي تي إس" على رزمة "سبورت كرونو" كتجهيز قياسي. وهي تتضمن، بالإضافة إلى ساعة توقيت نظيرية على لوحة القيادة وساعة توقيت رقمية في لوحة المؤشرات، "شاشة أداء" في "نظام بورشه لإدارة الاتصالات". ثمة أيضاً "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Porsche Track Precision المطور، الذي بات متوفراً في طرازات "جي تي إس" الجديدة للمرة الأولى. ويتتيح ذلك التطبيق المخصص للهواتف الذكية، الذي انبعث من عالم رياضة السيارات، التواصل مع أنظمة السيارة مباشرة وتسجيل بيانات القيادة على حلبات السباق وعرضها أوتوماتيكياً، ومن ثم تحليلاً بالتفصيل. ويستطيع السائقون بدأ لفائهم وتسجيلها على 130 حلبة سباق حول العالم موجودة مسبقاً في التطبيق. وفي حال لم تكن الحلبة متوفرة، يستطيع السائقون إضافتها إلى التطبيق.

ما إن تخرج السيارة إلى الحلبة، حتى يعرض التطبيق ديناميات القيادة على الهاتف الذكي مباشرة. وبالإضافة إلى أوقات اللفات ومقاطعها، يعرض التطبيق الاختلافات عن لفة مرجعية بواسطة رسوم متحركة. لهذا الغرض، يستخدم التطبيق بيانات دقيقة جداً عن السيارة مع معلومات دقيقة عن "نظام تحديد المواقع العالمي" GPS مستقاة من "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" مباشرة. وتساند وظيفتنا تحليل مقاطع الفيديو وتحليل بيانات القيادة بواسطة رسوم بيانية، السائقين في تحسين أداء فيادتهم باستمرار. في هذا السياق، تستخدم وظيفة تحليل الفيديو كamera الهاتف الذكي وثُرُف الصور ببيانات قيادة على شكل رسوم متحركة. وبهدف توفير بُعد إضافي أثناء القيادة، يمكن التقاط تسجيلات الفيديو بواسطة كamera ثانية خارجية. عبر تحليل بيانات القيادة ومقارنتها بلفات أخرى، يستطيع السائقون تحديد نقاط الكبح المثلالية ومسار القيادة الأنسُب بسرعة. كما يستطيع التطبيق قراءة أوقات اللفات ومشاركة تسجيلات الفيديو مع الأصدقاء من خلال موقع التواصل الاجتماعي. بالإضافة إلى ذلك، يمكن نقل تحاليل مقاطع الفيديو المسجلة وبيانات السائق إلى كمبيوتر منزلي بهدف إجراء تحاليل أعمق، وذلك باستخدام برنامج إضافي. ثمة أيضاً مزايا إضافية لمستخدمي "ساعة أبل" Apple Watch، مثل قياس دقات قلبه أثناء القيادة وتسجيلها لتحليلها لاحقاً.

## أنظمة مساندة اختيارية – سلامة أفضل لأداء أحسن

يستطيع العملاء اختيار من بين مجموعة من أنظمة المساندة المتوفرة لطرازات "911 جي تي إس" وفقاً لرغباتهم الشخصية. فوظيفة التحكم بالتطواف اختيارية تكبح السيارة باعتدال إذا تخطّت السرعة المحدّدة على الطرقات المنحدرة نزواً. كما يتضمن نظام "التحكم المتكيف بالتطواف" ACC اختياري وظيفة 'متابعة السير من دون طاقة دفع'، بالتناغم مع علبة تروس PDK. عندئذ، يُتمّ فضّ اقتران المحرك وتواصل السيارة تقدّمها من دون تعشيق ترس ما في ظروف الرحمة التي تشمل توقعاً وانطلاقاً متكرّرين، الأمر الذي ينعكس إيجابياً على استهلاك الوقود.

أما بالنسبة إلى وظيفة مساند تبديل المسار، فتعزّز سلامة طرازات "جي تي إس" وراحتها عند القيادة على طرقات سريعة متعددة المسارات بشكل خاص. ويستخدم هذا النظام في عمله محسّنات رادار في قسم السيارة الخلفي لمراقبة المنطقة الواقعة وراء السيارة والمنطقة غير المرئية للسائق، وذلك عند سرعات تتراوح بين 30 و250 كم/س. كما يعتمد ضوء تحذير في مَبْيَت مرآة الباب لتبيّنه السائق من السيارات المقتربة بسرعة من الخلف أو تلك الكائنة في المنطقة غير المرئية. وفي حال شغل السائق إشارة الانعطاف أو تبيّن للنظام تغييراً للمسار، يضيء مؤشر التحذير أربع مرات متتالية. يجدر الذكر أنّ هذا النظام لا يتدخل بعملية التحكم بالسيارة، ويمكن إيقافه عن العمل في أي وقت كان.

## استهلاك الوقود والانبعاثات

**911 كاريرا جي تي إس:** مُعدل استهلاك الوقود 8.3-9.4 لیتر/100 كلم، المدينة 10.7-12.9 لیتر/100 كلم، الطرق السريعة 6.9-7.3 لیتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون: 188-214 غرام/كلم

**911 كاريرا 4 جي تي إس:** مُعدل استهلاك الوقود 8.5-9.7 لیتر/100 كلم، المدينة 10.9-13.3 لیتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.1-7.6 لیتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون: 192-220 غرام/كلم

**911 تارغا 4 جي تي إس:** مُعدل استهلاك الوقود 8.7-9.7 لیتر/100 كلم، المدينة 11.2-13.3 لیتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.3-7.6 لیتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون: 196-220 غرام/كلم

يعتمد النطاق على نوعية الإطارات المستخدمة