



PORSCHE



НОВЫЙ Porsche 911 GT3

Пресс-папка

Содержание

Обзор

Новый 911 GT3 с гоночным двигателем и еще более высоким динамическим потенциалом 4

Новый атмосферный двигатель мощностью 368 кВт (500 л.с.)

и заимствованная из автоспорта ходовая часть

«Девятьсот одиннадцатый» для дороги и спортивной трассы: новый Porsche 911 GT3 6

Двигатель

Высокооборотный гоночный двигатель мощностью 368 кВт (500 л.с.) 8

Коробка передач

Коробка передач с двумя сцеплениями для быстрых гоночных кругов, механическая коробка для любителей чистоты ощущений 10

Новая спортивная механическая коробка передач GT с шестью ступенями 10

PDK рассчитана на еще более быстрый результат прохождения трассы 11

Функция включения нейтральной передачи (функция выключения сцепления) при помощи подрулевых лепестков в коробке PDK в 911 GT3 11

Специально адаптированная для спорткара GT система PSM 12

Ходовая часть

Гоночное шасси с системой управления задними колесами 14

Система PASM с двумя режимами, оптимизированными для гоночной трассы 15

Опция на каждый день: пневматическая система подъема передней части кузова 15

Кузов

Облегченный, с улучшенной аэродинамикой 17

Опознавательный признак GT: заднее антикрыло из карбона 17

Содержание

Салон

Подходящая атмосфера для неординарной динамики 19

Приложение Porsche Track Precision App в базовой комплектации 20

Оptionальный пакет Chrono со спортивным меню 20

PCM с модулем Connect Plus и полной сетевой интеграцией 21

Расход топлива и выбросы вредных веществ 22

04/2017

Обзор

Новый 911 GT3 с гоночным двигателем и еще более высоким динамическим потенциалом

Динамика, как в автоспорте, последовательно облегченная конструкция и «нефильтрованное» ощущение от управления – так можно кратко сформулировать идею Porsche 911 GT3. Новое поколение экстремального «девятьсот одиннадцатого» предлагает еще более тесную связь между повседневной эксплуатацией и гоночной трассой. Главный результат модернизации – новый четырехлитровый оппозитный двигатель. Высокооборотный атмосферный силовой агрегат мощностью 368 кВт (500 л.с.) почти без изменений позаимствован у чистокровного гоночного 911 GT3 Cup. Переработанная ходовая часть с системой управления задними колесами и облегченная конструкция автомобиля нацелены на то, чтобы мощность двигателя была преобразована в выдающийся динамический потенциал. Наряду с серийной коробкой передач PDK впервые предлагается также шестиступенчатая спортивная механическая коробка.

Двигатель Четырехлитровый атмосферный двигатель развивает мощность 368 кВт (500 л.с) и максимальный крутящий момент 460 Нм. По сравнению с предыдущей моделью это соответствует увеличению на 25 л.с. и 20 Нм. Последовательно оптимизированный для работы на высоких оборотах шестицилиндровый двигатель раскручивается до 9000 об/мин и идеально подходит для спортивной эксплуатации.

Динамический потенциал Удельная масса 3,88 кг/кВт (2,86 кг/л.с.) почти соответствует уровню гоночных болидов. На разгон с места до 100 км/ч высокодинамичный 911 затрачивает 3,4 секунды. Максимальная скорость в комплектации с PDK составляет 318 км/ч, в комплектации с механической коробкой передач 320 км/ч.

Трансмиссия Серийная семиступенчатая коробка передач PDK адаптирована для использования на кольцевой гоночной трассе. По желанию автомобиль может комплектоваться более легкой шестиступенчатой механической коробкой. Обе коробки передач комбинируются с блокировкой заднего дифференциала (PTV Plus/PTV).

- Ходовая часть** Оптимизированная настройка пружин и амортизаторов улучшает поперечную динамику. Активная система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management (PASM) обеспечивает баланс между спортивностью и комфортом. Система управления задними колесами повышает маневренность в поворотах и способствует большей курсовой устойчивости при выполнении маневров на высокой скорости.
- Дизайн и аэродинамика** Заднее антикрыло из карбона – характерный опознавательный признак спорткаров GT от Porsche – располагается в воздушном потоке на 20 миллиметров выше, чем у предыдущей модели. Благодаря этому создается более высокая прижимная сила. Облицовка передней и задней части кузова аэродинамически оптимизирована и для снижения массы сделана из легкого полиуретана.
- Салон** Спортивное рулевое колесо GT и спортивные сиденья Plus с завышенными боковыми валиками способствуют созданию особых ощущений от вождения 911 GT3. Пакет Clubsport – в который среди прочего входят каркас безопасности, шеститочечный ремень безопасности и огнетушитель – предлагается в качестве опции.
- Информационно-развлекательная система** Серийное приложение Porsche Track Precision App дает водителю возможность при помощи смартфона контролировать свои спортивные результаты – например, время прохождения круга. Через модуль Connect Plus, также входящий в базовую комплектацию автомобиля, коммуникационная система PCM соединена с Интернетом и предоставляет пользователю доступ к сервисам Porsche Connect.
- Производство** 911 GT3 разработан на той же испытательной трассе и строится на том же сборочном конвейере, что и гоночные автомобили.

Новый атмосферный двигатель мощностью 368 кВт (500 л.с.)

и заимствованная из автоспорта ходовая часть

«Девятьсот одиннадцатый» для дороги и спортивной трассы: новый Porsche 911 GT3

911 GT3 – истинный Porsche. Он олицетворяет сущность марки Porsche: успешный на гоночной трассе, надежный в повседневной жизни. Новому 911 GT3 этот компромисс удается, как никому другому. В этом ему помогают абсолютно новый шестицилиндровый атмосферный двигатель с мощностью 368 кВт (500 л.с.) и высокооборотной концепцией, переработанная ходовая часть с близкой к гоночному исполнению настройкой и последовательно облегченная конструкция. Четырехлитровый оппозитный двигатель 911 GT3 идентичен силовому агрегату чистокровного гоночного болида 911 GT3 Cup. Разработанный на той же испытательной трассе и построенный на том же сборочном конвейере, что и гоночные автомобили, это очередной пример использования гоночных технологий Porsche в спорткаре с допуском для дорог общего пользования. Благодаря своему высокому динамическому потенциалу самый успешный спорткар GT от Porsche гарантирует еще больше эмоций и ярких ощущений от вождения.

Подавляющее число спорткаров GT эксплуатируются их водителями на гоночных трассах. И здесь новый 911 GT3 с его удельной массой 3,88 кг/кВт (2,86 кг/л.с.) имеет все козыри. В комплектации с серийной семиступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями Porsche Doppelkupplung (PDK), которая была специально адаптирована для использования в GT3, двухместный автомобиль, весящий с полным баком 1430 килограммов, разгоняется с места до 100 км/ч за 3,4 секунды. Максимальная скорость составляет 318 км/ч. Любителям вождения в чистом виде Porsche предлагает 911 GT3 по выбору в комплектации с шестиступенчатой спортивной механической коробкой передач. В этом случае суперспортивный «девятьсот одиннадцатый» разгоняется с 0 до 100 км/ч за 3,9 секунды и имеет максимальную скорость 320 км/ч.

Настройки ходовой части нового 911 GT3, в которой тоже широко используется гоночный опыт Porsche, были изменены для достижения еще более высокой динамики. По сравнению с 911 Carrera S двухместный спорткар занижен на 25 миллиметров. Кроме дополнительно

отточенных ходовых качеств автомобиль впечатляет своей послушностью в управлении. Существенный вклад в это вносит активная система управления задними колесами. В зависимости от скорости движения задние колеса поворачиваются либо в одну сторону с передними, либо в противофазе с ними. Это улучшает маневренность и курсовую устойчивость. Другие слагаемые высокой динамики – динамические опоры двигателя и блокируемый дифференциал задней оси (Porsche Torque Vectoring, PTV/PTV+).

Внешний облик 911 GT3 не оставляет ни тени сомнения в его предназначении. Доминирующее в задней части антикрыло из карбона подчеркивает, что форму спортивного автомобиля определяет аэродинамика. Облегченная облицовка передней части кузова и передний спойлер оптимизированы для лучшей обтекаемости. Следы аэродинамической оптимизации заметны и на облегченной облицовке задней части кузова с отверстиями для выхода воздуха и новым диффузором.

Двигатель

Высокооборотный гоночный двигатель мощностью 368 кВт (500 л.с.)

«Сердцем» нового 911 GT3 является испытанный в гоночном спорте двигатель. Главные цели, которые преследовались при разработке этого высокооборотного силового агрегата, были высокие мощностные характеристики и надежность в жестких условиях эксплуатации на кольцевой гоночной трассе. Шестицилиндровый оппозитный двигатель без наддува с рабочим объемом четыре литра, так же как и в 911 RSR, в 911 GT3 R и в 911 GT3 Cup, обеспечивает исключительно высокую динамику. Это самый мощный и самый большой по объему атмосферный двигатель с непосредственным впрыском топлива из всех шестицилиндровых оппозитных агрегатов, когда-либо использовавшихся Porsche для дорог общего пользования. Он развивает мощность 368 кВт (500 л.с.) и максимальный крутящий момент 460 Нм. По сравнению с предыдущей моделью с рабочим объемом 3,8 литра это соответствует увеличению на 25 л.с. и 20 Нм. Максимальная мощность достигается при частоте вращения 8250 об/мин, кривая крутящего момента достигает своего максимума при 6000 об/мин.

Характерной особенностью двигателя является его высокооборотная концепция: коленчатый вал раскручивается до 9000 оборотов в минуту, что является абсолютным исключением даже среди двигателей спортивных автомобилей. Высокие обороты позволяют «снять» с коленчатого вала больше мощности. Чтобы даже при очень высокой частоте вращения гарантировать точность процессов газообмена, инженеры Porsche разработали так называемый «привод клапанов с жестким соединением без гидрокомпенсатора». Это значит, что односторонние коромысла, приводящие в движение клапана, опираются не на гидравлические компенсаторы, а установлены на осях. Необходимый зазор в клапанах устанавливается на заводе при помощи сменных калиброванных пластин, дальнейшей регулировки не требуется. Ко всему прочему привод клапанов с жестким соединением без гидрокомпенсатора снижает потери на трение.

Валы впускных и выпускных клапанов, как и прежде, имеют управление от системы VarioCam. С помощью бесступенчатой регулировки электронная система управления двигателя в зависимости от частоты вращения и режима нагрузки меняет фазы газораспределения. Это позволяет получить высокую плавность хода, но прежде всего – высокие показатели мощности и крутящего момента во всем диапазоне оборотов.

Еще один фактор, влияющий на выход мощности – высокая степень сжатия 13,3:1. Вместе с базовым двигателем GT3 приобретает все прочие характерные черты гоночного привода. Это, в частности, система смазки с сухим картером с отдельным масляным резервуаром, шатуны из титана и новый коленчатый вал повышенной жесткости с увеличенными размерами подшипников. Для оптимального снабжения маслом шатунных подшипников в коленчатом валу имеется центральный канал. Гашение пенообразования масла посредством центрифуги перед его подачей в отдельный масляный резервуар тоже является абсолютной новинкой и заимствовано из автоспорта.

Регулируемый впускной коллектор из пластика с двумя переключаемыми резонансными заслонками в комбинации со спортивной выпускной системой обеспечивает эффективный газообмен. Это способствует очень равномерному набору мощности и крутящего момента на протяжении всего диапазона частоты вращения – и сопровождается соответствующим эмоциональным звуком.

Коробка передач

Коробка передач с двумя сцеплениями для быстрых гоночных кругов, механическая коробка для любителей чистоты ощущений

Porsche впервые предлагает 911 GT3 с двумя вариантами трансмиссии. Серийная коробка передач с двумя сцеплениями Porsche Doppelkupplung (PDK) с семью ступенями идеально подходит в первую очередь для тех водителей, цель которых в достижении минимального времени прохождения круга. По выбору без доплаты новый суперспорткар можно заказать в комплектации с шестиступенчатой механической коробкой передач.

Новая спортивная механическая коробка передач GT с шестью ступенями

Короткий рычаг и короткие ходы рычага, точные фиксаторы и шесть оптимально адаптированных передач: для любителей «механики» инженеры Porsche разработали новую спортивную механическую коробку передач GT с двухмассовым маховиком. Передаточные отношения шести передач идеально подобраны под мощностную характеристику двигателя и предлагают особо спортивный характер переключения. Для большей спортивности при переключениях на пониженные передачи предусмотрена автоматическая функция «перегазовки». Она активируется кнопкой SPORT на центральной консоли и путем более быстрой синхронизации шестерен обеспечивает высокодинамичные переключения. Особенно на извилистых дорогах данная функция создает исключительно эмоциональные ощущения.

В отличие от PDK в случае комплектации автомобиля механической коробкой передач вместо электроннорегулируемой блокировки заднего дифференциала устанавливается механическая (PTV) с коэффициентами блокировки 30/37 процентов (в режиме тяги/в режиме принудительного холостого хода). Дополнительный плюс: комбинация механической коробки передач и механической блокировки заднего дифференциала весит примерно на 15 килограммов меньше, чем вариант с PDK, снижает собственную массу автомобиля до 1413 килограммов и таким образом улучшает удельную массу до 3,84 кг/кВт (2,83 кг/л.с.). В результате высокодинамичный «девятьсот одиннадцатый» разгоняется с места до 100 км/ч за 3,9 секунды.

PDK рассчитана на еще более быстрый результат прохождения трассы

PDK – это часть спортивной истории Porsche. В 1986 и 1987 годах Porsche 962 одержал свои победы в общем зачете в Ле-Мане с коробкой передач с двумя сцеплениями. Сегодня коробка передач Porsche Doppelkupplung (PDK) устанавливает стандарты в серийных спортивных автомобилях. Благодаря тому, что смена ступеней в ней осуществляется в течение миллисекунд и без разрыва потока мощности, улучшается динамика разгона и снижается расход топлива.

Для нового 911 GT3 коробка PDK была специально адаптирована. Все семь передач ориентированы на повышенную динамику. Таким образом максимальная скорость достигается на седьмой передаче. Специфическая электронная система управления коробкой передач Intelligent Shift Program (ISP) обеспечивает еще более быстрые и точные переключения «вверх» под тягой и «вниз» в режиме принудительного холостого хода. При выборе водителем режима PDK SPORT переключения на пониженную передачу при торможении выполняются более агрессивно, а при разгоне моменты переключения смещаются к более высоким оборотам.

Лепестки переключения передач с их четко выраженной точкой срабатывания дают водителю точную тактильную обратную связь, даже если управляет автомобилем в гоночных перчатках. Тот, кто для управления PDK использует рычаг селектора, обнаружит, что направление переключения передач аналогично гоночным автомобилям: переключения «вверх» осуществляются путем перемещения рычага селектора назад, переключения «вниз» – путем его перемещения вперед.

Функция включения нейтральной передачи (функция выключения сцепления) при помощи подрулевых лепестков в коробке PDK в 911 GT3

На динамику движения спорткара, нацеленного на достижение максимальных результатов, влияет также работа такого компонента, как сцепление. Поэтому в PDK предусмотрена функция включения нейтральной передачи при помощи подрулевых лепестков. Если водитель одновременно потянет за оба подрулевых лепестка, сцепления PDK размыкаются,

и силовой поток между двигателем и трансмиссией прерывается. Как только водитель снова отпустит оба лепестка, сцепление при выключенной системе PSM мгновенно замкнется. Если система PSM включена, сцепление замыкается тоже быстро, но не так импульсивно.

Данная функция предлагает водителю главным образом два преимущества: так, например, при прохождении поворота на мокрой дороге водитель, потянув на себя подрулевые лепестки, может нейтрализовать недостаточную поворачиваемость автомобиля, создав на колесах передней оси дополнительную силу бокового увода. Вторым преимуществом является возможность индивидуального воздействия на динамику движения путем резкого импульса от силы тяги двигателя, возникающего при включении сцепления. Аналогично традиционному сцеплению в сочетании с механической коробкой передач таким образом можно целенаправленно дестабилизировать заднюю часть автомобиля при динамичном входе в поворот. Кроме того, водитель может использовать функцию включения нейтральной передачи подрулевыми лепестками для разгона с места. В этом случае, как и в автомобиле с механической коробкой передач, только сам водитель, задействуя сцепление и педаль акселератора, определяет свой режим ускорения, без помощи со стороны систем регулировки привода и систем регулировки динамики движения.

Для оптимальной передачи тягового усилия на дорогу PDK в 911 GT3 скомбинирована с системой Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), которая включает в себя электронно регулируемую блокировку заднего дифференциала с бесступенчатым перераспределением крутящего момента. Путем целенаправленного притормаживания внутреннего по отношению к повороту заднего колеса система улучшает поворачиваемость и курсовую устойчивость автомобиля.

Специально адаптированная для спорткара GT система PSM

Таким образом система PTV Plus дополняет систему контроля курсовой устойчивости Porsche Stability Management (PSM), в задачу которой среди прочего входит регулировка динамики движения путем вмешательства в работу тормозов отдельных колес. Как и в предыдущей модели, система контроля курсовой устойчивости PSM в новом GT3 тоже имеет подчеркнута спортивную настройку. И ее тоже можно полностью отключить в два этапа при помощи кнопок «ESC OFF» и «ESC+TC OFF».

На первом этапе отключения системы, «ESC OFF», динамический потенциал автомобиля на гоночной трассе повышается за счет деактивации системы ESC, регулирующей поперечную динамику. Благодаря этому при прохождении поворота водитель соответствующими движениями рулем и/или нажатием педали акселератора может целенаправленно вывести в занос заднюю часть автомобиля. Спортивно настроенные функции регулировки продольной динамики в этом режиме продолжают работать. На втором этапе отключения системы, «ESC+TC OFF», деактивируются все системы регулировки динамики движения, за исключением антиблокировочной системы. В этом режиме только сам водитель без помощи систем контролирует автомобиль и может реализовать свой индивидуальный гоночный стиль вождения.

Ходовая часть

Гоночное шасси с системой управления задними колесами

Спорткары GT по-своему определяют типичный для Porsche широкий диапазон динамических возможностей и спектр применения – от Нюрбургринга до аэродромных гонок. При этом они демонстрируют самые разнообразные качества – от маневренности при интенсивной нагрузке на ходовую часть до курсовой устойчивости при высоких скоростях. Согласно этому гоночному принципу создана и настроена ходовая часть нового 911 GT3. По сравнению с предыдущей моделью была дополнительно оптимизирована быстрота срабатывания пружин и амортизаторов. Интегрированные дополнительные пружины на задней оси, которые позволяют сэкономить массу, способствуют тому, что основные пружины даже при быстром и полном ходе отбоя – например, при переезде на высокой скорости через кочку на дороге – сохраняют свои амортизирующие качества. Усовершенствованная гоночная ходовая часть вместе с серийной системой управления задними колесами, системой регулировки жесткости амортизаторов PASM и динамическими опорами двигателя обеспечила дополнительное повышение динамического потенциала.

В высокодинамичных «девятьсот одиннадцатых» активная система управления задними колесами уже давно служит гарантом выдающейся динамики движения. При помощи электромеханических исполнительных элементов угол поворота задних колес в новом 911 GT3 может варьироваться в зависимости от скорости движения в пределах до 1,5 градусов в обоих направлениях. На скоростях до 50 км/ч задние колеса поворачиваются в противофазе с передними, благодаря чему спорткар позволяет выполнить особо динамичный вход в поворот и еще более быстрое и маневренное прохождение поворота. Начиная со скорости движения 80 км/ч, задние колеса поворачиваются в одну сторону с передними, вследствие чего повышается курсовая устойчивость при перестроении и маневрировании на высоких скоростях.

Система PASM с двумя режимами, оптимизированными для гоночной трассы

Система регулировки жесткости амортизаторов Porsche Active Suspension Management (PASM) также была специально адаптирована под 911 GT3. Водитель может выбирать между двумя алгоритмами регулирования. Уже обычный режим (Normal) обеспечивает высокую динамику движения на дорогах с неоднородным и неровным покрытием. Спортивный режим (Sport) позволяет дополнительно повысить динамический потенциал нового 911 GT3, особенно на трассах с ровным покрытием. За счет сниженных до минимума колебаний кузова достигаются особо точные ходовые качества и стабильность траектории движения. От предыдущей модели новый 911 GT3 позаимствовал динамические опоры двигателя. При движении в поворотах они увеличивают свою жесткость, обеспечивая более плотное соединение двигателя с кузовом, и таким образом исключают его колебания и связанные с этим нежелательные воздействия на ходовые качества.

Свой вклад в дальнейшее повышение максимально возможных скоростей в повороте нового спорткара GT вносят переработанные шины класса UHP (Ultra High Performance). С заводского конвейера 911 GT3 сходит на шинах размерностью 245/35 ZR 20 спереди и 305/30 ZR 20 сзади. Кованные легкосплавные колесные диски с центральным креплением в серийном исполнении имеют серебристую окраску и ширину на передней оси девять, а на задней двенадцать дюймов. Входящая в базовую комплектацию автомобиля система контроля давления воздуха в шинах (RDK) предупреждает не только при медленной или внезапной потере давления. Она имеет дополнительный гоночный режим работы, который учитывает низкое давление в холодных шинах при начале движения по гоночной трассе.

Опция на каждый день: пневматическая система подъема передней части кузова

Как и у предыдущей модели, в новом 911 GT3 в качестве опции предлагается пневматическая система подъема передней части кузова, позволяющая сделать автомобиль еще более удобным в повседневной эксплуатации. Таким образом, в новом 911 GT3 тоже существует возможность приподнять переднюю часть кузова примерно на 30 миллиметров при скорости движения не выше 50 км/ч и тем самым избежать повреждений кузова при переезде через крупные неровности проезжей части.

Рассчитанная на спортивную эксплуатацию серийная тормозная система включает в себя алюминиевые моноблочные неподвижные суппорты с шестью поршнями на передней оси и с четырьмя поршнями на задней. Тормозные диски диаметром 380 миллиметров имеют составную конструкцию с алюминиевой центральной ступицей. В качестве опции предлагаются керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Оснащенные большими тормозными дисками (диаметр спереди/сзади: 410/390 мм), они обеспечивают еще большую эффективность торможения и повышенную износостойкость.

Кузов

Облегченный, с улучшенной аэродинамикой

Аэродинамика и масса. Два фактора, которые определяют эволюцию кузова 911 GT3. В соответствии с этим принципом облицовка передней и задней части кузова нового 911 GT3 была еще дополнительно оптимизирована. Для снижения массы обе облицовки представляют собой облегченную конструкцию из полиуретана с полыми стеклянными микрошариками и углеволокном. Новая задняя крышка, антикрыло и кронштейны антикрыла изготовлены из карбона.

Большие, характерные для 911 GT3 воздухозаборники определяют облик автомобиля в виде спереди. Увеличенные отверстия воздухозаборников слева и справа вместе с новыми боковыми дефлекторами улучшают приток охлаждающего воздуха. «Фирменное» отверстие GT3 для выхода воздуха перед крышкой багажника улучшает обдув центрального жидкостного радиатора и одновременно повышает аэродинамическую прижимную силу на передней оси. Решетки всех воздухозаборников имеют напыление титанового цвета. Широкая спойлерная кромка на переднем бампере создает дополнительную прижимную силу на передней оси.

В базовой комплектации новый 911 GT3 оснащен биксеноновыми фарами, включая динамический корректор фар и их омыватели. В качестве опции предлагаются светодиодные фары черного цвета. Указатели поворота, огни дневного света и габаритные огни в светодиодной технике в новом 911 GT3 выполнены более узкими, что визуально придает контурам автомобиля дополнительную энергичность. В целом передняя часть кузова нового 911 GT3 выглядит еще более мускулистой и спортивной.

Опознавательный признак GT: заднее антикрыло из карбона

Задняя часть кузова 911 GT3 недвусмысленно указывает на то, что именно здесь вся мощь автомобиля передается на дорогу. Первое, что бросается в глаза – неподвижное антикрыло с черными торцевыми пластинами. Оно располагается примерно на 20 миллиметров выше, чем у предыдущей модели, что обеспечивает повышенную прижимную силу на задней оси. Задняя крышка, антикрыло и кронштейны антикрыла изготовлены из карбона и окрашены

в цвет кузова. Центральная вентиляционная прорезь в задней крышке расположена выше и по своему размеру больше, чем у предыдущей модели, что дополнительно улучшает отвод тепла. Два напорных воздухозаборника (Ram Air) черного цвета на задней крышке выполнены из усиленного стекловолокном пластика. За счет эффекта скоростного напора они оптимально снабжают двигатель воздухом для сгорания топлива.

Кроме того, дополнительную прижимную силу создает усовершенствованная облицовка днища, увеличенная в размерах и снабженная четырьмя дополнительными «плавниками». Облицовка днища изготовлена из штампованного алюминиевого листа и имеет форму, загнутую вверх по направлению к задней части автомобиля. Таким образом она выполняет функцию диффузора. Четыре пластиковых «плавника» создают каналы на пути воздушного потока под задней частью кузова, что еще больше ускоряет воздух и усиливает эффект диффузора. Эта технология тоже перекочевала прямиком из автогонок.

По сравнению с 911 Carrera кузов в области задних колесных арок на 44 миллиметра шире. Этот эффект ширины еще больше усиливается за счет занижения кузова на 25 миллиметров. Расположенные по центру черные сдвоенные выхлопные патрубки спортивной выпускной системы визуально занижают центр тяжести. Затемненные светодиодные задние фонари – очень узкие и вытянутые, объемной трехмерной формы, что дополнительно подчеркивает горизонтальную ориентацию линий в задней части автомобиля.

Салон

Подходящая атмосфера для неординарной динамики

В интерьере нового суперспорткара все нацелено на максимальное удовольствие от вождения. Спортивное рулевое колесо GT диаметром 360 миллиметров изначально происходит от 918 Spyder. Его можно регулировать в осевом и вертикальном направлении, чтобы подогнать под свой рост. Подрулевые лепестки для ручного управления коробкой передач PDK впечатляют очень короткими ходами переключения и быстрой и точной сменой ступеней. Водитель и пассажир наслаждаются динамикой, сидя в спортивных сиденьях Porsche Plus с завышенными боковыми валиками и ручной регулировкой в продольном направлении. Регулировка наклона спинок и высоты сидений производится при помощи электропривода. Сиденья имеют черную кожаную обивку с центральной частью, обтянутой черной алькантарой, на подголовниках – вышитая надпись «GT3» платиново-серого цвета. Поскольку 911 GT3 традиционно является двухместным автомобилем, углубления для задних сидений прикрыты.

В качестве опций Porsche предлагает для 911 GT3 три других варианта сидений. Адаптивные спортивные сиденья Plus оснащены полной электрорегулировкой всех функций (18-позиционная регулировка). Вторая опция – это спортивные ковшеобразные сиденья со складывающимися спинками, встроенными подушками безопасности для защиты грудной клетки и ручной регулировкой в продольном направлении. Основание сиденья изготовлено из усиленного стекло- и углеволокном пластика, поверхность с характерной карбоновой текстурой. Третий вариант – цельные сиденья-ковши из легкого углепластика (карбона) с характерной текстурой. Новые обивки сидений украшают полосы с надписью «GT3», на подголовниках тисненые гербы Porsche. Сиденья-ковши имеют встроенные подушки безопасности для защиты грудной клетки, а также электрорегулировку сиденья по высоте и ручную регулировку продольного положения.

Дополнительно, как и для предыдущей модели, для нового 911 GT3 в качестве опции предлагается пакет Clubsport. Кроме привинчивающегося каркаса безопасности данный пакет включает подготовку к установке главного выключателя АКБ, а также шеститочечный ремень безопасности красного цвета на стороне водителя и огнетушитель с креплением.

Приложение Porsche Track Precision App в базовой комплектации

Наряду с коммуникационной системой Porsche Communication Management (PCM), включая навигационный модуль с онлайн-навигацией и информацией о дорожном движении в режиме реального времени, в базовую комплектацию автомобиля входят также модуль Connect Plus и приложение Porsche Track Precision App. Данное приложение позволяет водителю Porsche 911 GT3 регистрировать, отображать и анализировать на смартфоне детальные параметры заезда. Возможна автоматическая фиксация времени на круге через точный 10-Гц GPS-сигнал коммуникационного центра PCM, или можно делать это вручную при помощи рычажка управления опционального пакета Chrono и сравнивать на смартфоне достигнутые результаты. В процессе заезда по кольцевой трассе приложение визуализирует на смартфоне динамику движения. Помимо времени прохождения секторов и кругов указываются также отклонения по сравнению с контрольным кругом. Графический анализ параметров заезда, а также видеонализ помогают водителю улучшить свои спортивные достижения. Прямо на смартфоне можно управлять всеми данными, включая замеры результатов, данные по трассе и личный профиль водителя, и обмениваться ими с другими водителями. При отсутствии пакета Chrono точный замер времени прохождения круга через приложение можно производить, используя датчик хронометража (Laptrigger), который предлагается по программе Porsche Tequipment. Он устанавливается на трассе на линии старта/финиша и при пересечении автомобилем этой линии автоматически фиксирует время и затем передает данные в PCM и на смартфон.

Опциональный пакет Chrono со спортивным меню

Опциональный пакет Chrono дополнительно к аналоговому и цифровому секундомеру на передней панели предлагает следующие функции: для индикации, сохранения в памяти и анализа замеренных на трассе результатов PCM дополнен спортивным меню. Водитель может получать информацию о времени и пройденном пути текущего круга, а также о числе

пройденных кругов и предыдущих результатах. Кроме того, отображается самый быстрый круг и запас хода. С помощью секундомера можно не только регистрировать время любого отрезка трассы, но и определять контрольные участки.

PCM с модулем Connect Plus и полной сетевой интеграцией

Серийный модуль Connect Plus имеет в своем составе телефонный модуль LTE со слотом для SIM-карт для большего удобства и оптимального качества воспроизведения голоса, а также беспроводной доступ в Интернет. Это позволяет прямо в автомобиле подключать к Интернету совместимые с WiFi устройства, например, ноутбук, планшет или смартфон, в том числе одновременно, если в этом есть необходимость. Держатель для смартфона на центральной консоли передает сигнал мобильного телефона на внешнюю антенну автомобиля и таким образом не только предотвращает разряд аккумулятора телефона, но и оптимизирует качество приема. Кроме того, модуль Connect Plus позволяет пользоваться многочисленными сервисами Porsche Connect.

Через PCM водитель управляет настройками и серийного акустического пакета Sound Package Plus с восемью динамиками общей мощностью 150 ватт. В качестве опции предлагается аудиосистема объемного звучания Bose Surround Sound, которая была разработана специально для моделей 911. Аудиосистема общей мощностью 555 ватт имеет двенадцать активных динамиков и каналов усиления, включая запатентованный, жестко встроенный в каркас кузова 100-ваттный низкочастотный динамик. Активная система позволяет оптимально адаптировать каждый отдельный динамик к условиям салона и превращает 911 в настоящий концертный зал на колесах.

Расход топлива и выбросы вредных веществ

Расход топлива в городе 19,7 – 19,4 л/100 км, за городом 8,8 л/100 км, в смешанном цикле 12,9 – 12,7 л/100 км; выброс CO₂ 290 – 288 г/км