

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.