

Шасси — еще ниже, еще спортивнее и с опциональной системой управления задними колесами

Первой задачей, стоявшей перед специалистами, было усовершенствовать характеристики мощности и продольного ускорения. Второй — повысить скорость прохождения поворотов и добиться максимальной точности движения. При создании моделей GTS инженеры постарались добиться максимально спортивных настроек компонентов шасси. Этого удалось достичь благодаря расширению колеи по сравнению с моделью Carrera S — даже на заднеприводных моделях расстояние между колесами задней оси составляет 1544 мм. Это позволило дополнительно снизить склонность к кренам и добиться еще большей устойчивости в поворотах.

Система Porsche Active Suspension Management (PASM), включенная уже в базовое оснащение, обеспечивает улучшенное сцепление с дорожным покрытием и более отточенную управляемость открытых моделей GTS Cabriolet и GTS Targa. Модели GTS в кузове купе оснащаются эксклюзивной спортивной подвеской PASM, занижающей кузов еще на десять миллиметров. Кроме того, стандартная комплектация моделей GTS также включает в себя ряд систем, дополнительно повышающих точность рулевого управления. Например, модели с механической трансмиссией оснащаются системой Porsche Torque Vectoring (PTV) и механической блокировкой заднего дифференциала, а модели с коробкой передач PDK оснащаются системой Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+) и электронноуправляемой блокировкой заднего дифференциала. Обе системы отвечают за контролируемое притормаживание внутреннего заднего колеса в поворотах и улучшают сцепление с дорогой во время стремительных ускорений на выходе из виражей. Доступная в качестве опции активная система подавления кренов PDCC была перенастроена с учетом возросшей мощности моделей GTS.

Ходовая часть GTS отличается высочайшей устойчивостью, прозрачной обратной связью на руле и нейтральным характером поворачиваемости. Модели GTS также оснащаются увеличенными на 16 % по сравнению с 911 Turbo тормозными колодками, а передние тормозные диски увеличились в диаметре на 10 мм (350 x 34 мм). Они крепятся к новым колесным ступицам, изготовленным из алюминия и обеспечивающим снижение неподрессоренных масс и дополнительное улучшение динамики.

Тормозная система, отличающаяся усовершенствованной вентиляцией и окрашенными в красный цвет суппортами, обеспечивает эталонное замедление даже в условиях высочайших термальных нагрузок на гоночной трассе. Модели GTS в стандартном оснащении комплектуются 20-дюймовыми колесами черного цвета с центральным креплением. Они на полдюйма шире колес, устанавливаемых на 911 Carrera S: ширина колес на передней оси составляет девять дюймов, а на задней — двенадцать. Это обеспечивает увеличенную площадь контакта и, как следствие, повышенное сцепление с дорогой.

Впервые в истории модели GTS в качестве опции также доступна система

управления задними колесами. Она доворачивает колеса на задней оси в направлении, противоположном передним, на скоростях до приблизительно 50 км/ч, создавая эффект более короткой колесной базы. Это уменьшает диаметр разворота, существенно улучшает управляемость на виражах и упрощает маневрирование.

На скоростях свыше 80 км/ч система доворачивает задние колеса в одном направлении с передними, виртуально увеличивая колесную базу. Это обеспечивает повышение устойчивости автомобиля — например, при стремительных перестроениях на автомагистрали. Кроме того, рулевое управление стало на десять процентов более «острым».

Сочетание системы PASM с динамическими опорами двигателя, входящими в пакет Sport Chrono, обеспечивает дополнительное повышение динамики движения. Электронноуправляемая система минимизирует вибрации силового агрегата и трансмиссии и снижает воздействие их общего веса на динамические характеристики. В результате обеспечивается сочетание преимуществ жестких и упругих опор двигателя: управляемость остается максимально предсказуемой даже при серьезных перегрузках и в быстрых поворотах без необходимости жертвовать комфортом на неровных дорогах. Все модели GTS, таким образом, сочетают в себе высокую мощность двигателя с эталонной управляемостью спорткара.

Система стабилизации Porsche Stability Management (PSM), обеспечивающая автоматический контроль устойчивости автомобиля в предельных режимах, постоянно отслеживает направление и скорость движения, скорость поворота вокруг вертикальной оси, а также поперечное ускорение автомобиля. Система улучшает сцепление с дорогой при ускорении на различных дорожных покрытиях. Новым дополнением стандартного пакета Sport Chrono стал режим PSM Sport. Он позволяет самым амбициозным водителям еще полнее раскрыть потенциал своих 911 — как на гоночной трассе, так и, например, во время зимних тренировок. По сравнению с включенной системой PSM этот режим допускает более интенсивные повороты вокруг вертикальной оси и определенную степень проскальзывания ведущих колес.