

Чистая динамика

Философия GT, которая характерна для нового 911 Speedster, находит свое проявление также и в ходовой части. Она была создана на базе техники 911 GT3 и 911 R и включает в свой состав систему управления задними колесами со спортивной настройкой и динамические опоры двигателя. Регулируемые системы, такие как Porsche Torque Vectoring (PTV), Porsche Stability Management (PSM) и Porsche Active Suspension Management (PASM) со спортивной настройкой и занижением на 25 миллиметров, были точно адаптированы к особенностям нового автомобиля.

Открытый двухместный автомобиль комплектуется 20-дюймовыми коваными облегченными дисками Speedster со спортивными шинами, допущенными к эксплуатации на дорогах общего пользования. Как у гоночных автомобилей, эти диски имеют центральное крепление. В базовую комплектацию входит также особенно эффективная тормозная система PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) с перфорированными и вентилируемыми керамическими составными дисками.

Все вместе эти компоненты ходовой части обеспечивают впечатляющую динамику при высоком уровне сцепления с дорогой, выдающейся точности рулевого управления и минимальными кренами кузова, что создает наилучшие предпосылки для уникального наслаждения поездкой на извилистых дорогах.

Система управления задними колесами: маневренность и устойчивость

Входящая в базовую комплектацию система управления задними колесами делает 911 Speedster еще более маневренным и устойчивым. Трехступенчатая система работает с использованием электромеханических актуаторов, которые обеспечивают поворот колес на угол до 1,5 градуса. На скорости до 50 км/ч задние колеса поворачиваются в противофазе с передними. Это сокращает колесную базу и тем самым диаметр разворота. Одновременно Speedster еще более четко реагирует на поворот руля. На скорости от 50 до 80 км/ч направление поворота задних колес зависит от ситуации. Если скорость превышает 80 км/ч, то задние колеса поворачиваются в том же направлении, что и передние – это ведет к виртуальному удлинению колесной базы и стабилизации автомобиля, например, при перестроении на высокой скорости.

Динамические опоры двигателя: технологии автоспорта в серийном производстве

Существенный вклад в повышение динамики и управляемости 911 Speedster вносят динамические опоры двигателя, техника которых позаимствована в автоспорте. Система с электронным управлением сочетает в себе преимущества жестких и мягких опор, что положительно сказывается на устойчивости и комфорте движения. При спокойной езде опоры двигателя мягче и гасят колебания и вибрации, передающиеся от системы привода на кузов, что способствует улучшению комфорта. В спортивном режиме жесткие опоры сокращают инерцию силового агрегата – двигателя и коробки передач. Тем самым при смене нагрузки, а также в скоростных поворотах обеспечивается более точное, предсказуемое и осязаемое

более устойчивое движение в предельных режимах.

Кроме того, при резком ускорении динамические опоры сокращают вертикальные колебания двигателя. Это позволяет более равномерно передать высокий крутящий момент к задним колесам и тем самым реализовать более высокую тягу и, следовательно, ускорение.

Электронные регулировочные системы: высокоэффективные и надежные

Компания Porsche точно адаптировала активные системы регулировки подвески к особым требованиям, которые предъявляет 911 Speedster. Система регулируемых амортизаторов PASM со спортивной настройкой предоставляет водителю возможность выбора одной из двух программ. Нормальный режим ориентирован на спортивное вождение на обычных дорогах и обеспечивает высокую динамику движения на дорогах с неоднородным и неровным покрытием. Спортивный режим (Sport) используется для максимальных поперечных ускорений и оптимальной тяги на ровной дороге. Так как крены кузова сводятся к минимуму, этот вариант настройки обеспечивает особенно высокую точность движения. Вне зависимости от выбранного режима занижение подвески на 25 миллиметров делает центр тяжести 911 Speedster еще ниже и подчеркивает его спортивный облик.

Система стабилизации Porsche Stability Management (PSM) у 911 Speedster отличается чуткостью регулирования и точным дозированием. В базовой настройке она обеспечивает высокую активную безопасность, а необходимый уровень продольной динамики гарантируют ее подсистемы – ASR (антипробуксовочная система), MSR (система регулировки торможения двигателем), ABS (антиблокировочная система) и ABD (автоматическая имитация блокировки дифференциала). О поперечной динамике заботится прежде всего электронная система контроля устойчивости Electronic Stability Control (ESC). ESC противодействует эффектам избыточной или недостаточной поворачиваемости благодаря индивидуальному притормаживанию отдельных колес.

По желанию систему PSM можно отключить в два этапа. Режим ESC OFF отключает систему регулировки поперечной динамики ESC и позволяет ехать в заносе, поддерживая это состояние автомобиля целенаправленной работой рулем и педалью акселератора. Режим контроля тяги (TC) с ABD, ASR и MSR остается активным. В режиме ESC+TC OFF эти регулировочные системы остаются отключенными. Это позволяет опытным водителям в полной мере насладиться управлением автомобилем – например, на специальных трассах.

Система Porsche Torque Vectoring (PTV) использует механическую блокировку заднего дифференциала с асимметричной степенью блокировки и целенаправленное притормаживание задних колес. Тем самым даже на дорогах с разными коэффициентами сцепления обеспечивается высокая тяга, повышается маневренность, устойчивость и точность управления 911 Speedster.

Керамические тормоза: более легкие, эффективные, устойчивые к высоким нагрузкам и износу

Для 911 Speedster в базовой комплектации используются керамические тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). По сравнению с обычными чугунными

компонентами составные тормоза с перфорированными керамическими дисками весят вдвое меньше обычного и позволяют существенно сократить неподрессоренные массы. На передней оси используются диски диаметром 410 мм, а на задней – 390 мм. Окрашенные в желтый цвет алюминиевые моноблочные фиксированные суппорты имеют на передних колесах шесть поршней, а на задних – четыре. Еще одно преимущество РССВ заключается в том, что они сочетают большую тормозную мощность с высокой нагрузочной способностью и износостойкостью.