



PORSCHE



Новый Porsche 911

Информация для прессы

Содержание

Новый Porsche 911	3
Внешний дизайн и салон	10
Техническое оснащение нового Porsche 911	16
Проверка на прочность: программа испытаний нового поколения 911	36
Семь поколений Porsche 911	38

911 Carrera S: расход топлива в смешанном цикле 8,9 л/100 км;
выбросы CO₂ в смешанном цикле 205 г/км

911 Carrera 4S: расход топлива в смешанном цикле 9,0 л/100 км;
выбросы CO₂ в смешанном цикле 206 г/км.

Значения расхода и выбросов CO₂ были определены согласно новому методу измерения WLTP. Пока по-прежнему требуется указывать вычисленные по ним значения NEDC. Эти данные не следует сравнивать со значениями, определенными по старому методу измерения NEDC.

Дополнительную информацию об официальных данных о расходе топлива и удельных выбросах CO₂ новых легковых автомобилей можно получить в документе «Руководство о расходе топлива, выбросах CO₂ и энергопотреблении новых легковых автомобилей», который доступен бесплатно во всех точках продаж и в компании DAT.

Легенда в восьмом поколении

Новый Porsche 911

Мощнее, быстрее, с использованием цифровых технологий: Porsche 911 восьмого поколения выходит на старт. Новый 911 сочетает классическую «ДНК дизайна Porsche» с современными тенденциями — заметно более внушительными пропорциями и полностью обновленным оснащением салона, где основным элементом стал сенсорный дисплей диагональю 10,9 дюйма. Интеллектуальные элементы управления, компоненты ходовой части и инновационные системы помощи водителю позволяют сохранить бескомпромиссную динамику классического заднемоторного спорткара и соответствовать требованиям современного цифрового мира.

Оливер Блуме, председатель правления Porsche AG говорит: «Восьмое поколение 911 стало еще более мощным, эмоциональным и эффективным, чем его предшественники, а также оснащено множеством цифровых функций. И, несмотря на все новшества, 911 остается тем, чем был всегда: стильным лаконичным спорткаром, душой Porsche. Нашей легендой».

Новое поколение шестицилиндровых оппозитных двигателей с турбонаддувом подверглось доработке — теперь модификация S обладает мощностью 331 кВт (450 л. с.) — больше, чем когда бы то ни было. Усовершенствованный процесс впрыска топлива и дальнейшие меры по оптимизации, например новое расположение турбонагнетателей и системы охлаждения наддувочного воздуха, повышают эффективность привода и сокращают вредные выбросы. За передачу крутящего момента отвечает новая восьмиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями. Максимальная скорость составляет 308 км/ч (Carrera S) и 306 км/ч у полноприводного Carrera 4S. На разгон с места до 100 км/ч обеим моделям 911 требуется менее четырех секунд: у заднеприводного купе на это уходит 3,7 секунды, а у полноприводного 911 Carrera 4S — 3,6 секунды. Таким образом, обе новые модели разгоняются на 0,4 секунды быстрее соответствующих моделей прошлого поколения. При установке опционального пакета Sport Chrono это преимущество увеличивается еще на 0,2 секунды. Новые рекорды 911 устанавливает и на самой сложной гоночной трассе мира: 911 Carrera S проезжает Северную петлю Нюрбургринга за 7 минут и 25 секунд, т. е. на 5 секунд быстрее, чем модель прошлого поколения.

В числе ключевых новинок — режим Porsche Wet для еще более безопасной езды по мокрым дорогам, система ночного видения с тепловизионной камерой и широкие возможности подключения к сетевым ресурсам с использованием данных от других участников дорожного движения (технологии роевого интеллекта). Предложение включает в себя также три новых эксклюзивных цифровых решения, которые вместе с новым 911 были впервые представлены миру 27 ноября 2018 года в Лос-Анджелесе. Это приложение Porsche Road Trip для планирования особых поездок, личный ассистент Porsche 360+ и веб-портал Porsche Impact с калькулятором выбросов CO₂ для нейтрализации их вредного воздействия на окружающую среду.

Внешний дизайн в стиле ранних поколений 911

Внешний дизайн выглядит хорошо знакомым и в то же время совершенно новым. Porsche 911 восьмого поколения выглядит шире, увереннее, современнее. Значительно расширенные колесные арки скрывают в себе 20-дюймовые передние и 21-дюймовые задние колеса. При этом ширина кузова заднеприводных моделей соответствует габаритам прежних полноприводных моделей. Кузов в области задней оси стал шире на 44 миллиметра. В расширившейся на 45 мм передней части всех моделей просматриваются традиционные черты ранних поколений 911: крышка багажника вытянута вперед и имеет характерное углубление перед ветровым стеклом. Это визуально вытягивает переднюю часть автомобиля и придает ей динамичность, а светодиодные фары новой разработки демонстрируют достижения технологического прогресса, воплощенные в 911. Типичные для этого модельного ряда вертикально расположенные круглые фары практически не выступают из плоскости крыльев. Утопленные в двери выдвигающиеся ручки с электроприводом подчеркивают зауженные линии и ровные очертания боковой поверхности. Новая форма наружных зеркал максимально снижает уровень шума от ветра. В качестве опции зеркала могут складываться с помощью электропривода.

В задней части взгляд притягивают заметно более широкий спойлер с изменяемым положением и тонкая сплошная светящаяся полоса. Вертикальные ламели воздухозаборника повторяют линии заднего стекла. Расположенный в центре третий стоп-сигнал также интегрирован в очертания ламелей. Поскольку выдвинутый спойлер его перекрывает, в спойлере имеется дополнительный

стоп-сигнал. Отличительный признак заднеприводных моделей — черные ламели, в то время как на полноприводных моделях в задней решетке есть хромированные вставки. Вся наружная облицовка, за исключением передней и задней части, изготавливается из алюминия.

Новое оформление салона с четкими линиями

Облик салона определяют четкие прямые линии передней панели с утопленными приборами. Здесь также прослеживается наследие моделей 911 70-х годов. Как и в самом первом 911, передняя панель ограничена двумя горизонтальными плоскостями, проходящими по всей ширине салона. Помимо тахометра, расположенного в центре, информацию водителю предоставляют два тонких безрамочных дисплея, изготовленных по технологии «свободной формы». Центральный дисплей системы Porsche Communication Management (PCM) диагональю 10,9 дюйма позволяет быстро управлять системой, не отвлекаясь от дороги. Ниже находится панель управления с пятью кнопками, которые выглядят, как классические перекидные переключатели. Эта панель переходит в центральную консоль со встроенным тачпадом. Сиденья также подверглись основательной переработке. Их новая облегченная конструкция уменьшила массу автомобиля примерно на 3 килограмма. Измененная геометрия сидений значительно улучшила боковую поддержку водителя и пассажира в области плеч. Несмотря на то, что сиденья расположены ниже на пять миллиметров и их подушки стали немного тоньше, комфортность посадки в целом возросла.

Цифровые возможности 911 — это очередной шаг в будущее: автомобиль постоянно подключен к сети и обеспечивает доступ к новым функциям и сервисам. Помимо всего прочего, система Porsche Communication Management (PCM) включает в себя в базовой комплектации онлайн-навигацию с использованием технологий роевого интеллекта и систему Porsche Connect Plus.

Обширный выбор систем помощи водителю для повышения комфорта и безопасности

Компания Porsche является первой в мире, кто предлагает в базовой комплектации режим Wet для движения по мокрой дороге. Эта функция распознает воду на дороге, соответствующим образом подготавливает настройки регулировочных систем и предупреждает водителя. Водитель может активировать особо безопасный режим движения Wet с помощью кнопки или переключателя

режимов движения на рулевом колесе (пакет Sport Chrono). Входящая в базовую комплектацию система предупреждения о столкновении с функцией торможения с помощью камер распознает опасность столкновения с транспортными средствами, пешеходами и велосипедистами и при необходимости подает предупреждение или выполняет экстренное торможение. Впервые в качестве опции для Porsche 911 предлагается система ночного видения с тепловизионной камерой. Опциональный адаптивный круиз-контроль включает в себя функцию автоматического поддержания дистанции, функцию Stop-and-Go, а также реверсивную систему защиты водителя и пассажиров.

Новое поколение шестицилиндровых оппозитных двигателей

Новые модели 911 оснащены шестицилиндровыми оппозитными двигателями нового поколения с турбонаддувом. Основной целью модернизации наряду с выполнением требований новейших экологических стандартов при использовании сажевого фильтра для бензиновых двигателей было дальнейшее улучшение динамики автомобиля. Увеличенные симметрично расположенные турбоагнетатели с электроприводными перепускными клапанами, совершенно новая система охлаждения наддувочного воздуха и использованные впервые пьезофорсунки способствовали улучшению основных характеристик двигателя: приемистости, мощности, крутящего момента, надежности и способности набирать высокие обороты. Мощность силового агрегата 911 Carrera S возросла на 22 кВт (30 л. с.) и достигла 331 кВт (450 л. с.) при 6500 об/мин. Крутящий момент увеличился на 30 ньютон-метров (Н·м) и составляет 530 Н·м. Крутящий момент доступен в широком диапазоне частоты вращения: от 2300 до 5000 об/мин.

Стоимость 911 Carrera S в Германии начинается от 120 125 евро, 911 Carrera 4S — от 127 979 евро, с учетом НДС и оснащения для данной страны.

Легендарный Porsche 911 на запястье

Рождение нового поколения Porsche 911 было отмечено выпуском специальной версии часов от Porsche Design, ограниченной 911 экземплярами, — 911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition. В лаконичном дизайне хронометра и форме титанового корпуса отражается неповторимый стиль легендарного автомобиля. Большой черный циферблат также напоминает о своем образце

из мира автомобилестроения. Белые стрелки и разметка циферблатов позволяют легко считывать показания – как приборов в автомобиле, так и часов на запястье. Счетчик с отметками 3/6/9/11, расположенный рядом с цифрой 6 основного циферблата, символизирует связь с легендарным спортивным автомобилем. То же самое относится к силуэту 911 с характерной линией крыши Flyline на циферблате и ремешку, который изготовлен из оригинальной кожи, использованной в отделке салона Porsche. Специальная коллекция поступит в продажу в апреле 2019 г. в эксклюзивной коробке со специальной табличкой ограниченной версии.

Шедевр из Цуффенхаузена: семь поколений культового спорткара

Рождение легенды состоялось на Международном автомобильном салоне (IAA) во Франкфурте. 12 сентября 1963 года компания Porsche представила долгожданного наследника модели 356 – спортивного автомобиля, с которого 15 лет назад в австрийском городе Гмюнд началась история марки. Самый первый Porsche 911, который поначалу получил индекс 901, был выпущен в количестве 111 995 экземпляров.

Через 10 лет — в 1973 году, претерпев серьезные изменения, появилась модель 911 поколения G. Многие из изменений были связаны с ужесточением требований к безопасности на важнейшем экспортном рынке — в США. Автомобилестроительная компания из Штутгарта в своей топ-модели сделала ставку на мощные турбированные двигатели и оцинкованный кузов, а в дополнение к версии Targa были выпущены Cabriolet и Speedster. До 1989 года было произведено 198 496 экземпляров Porsche 911 модели G.

Последующая модель с внутрифирменным обозначением 964 вышла на рынок уже в 1988 году. Насколько продвинутым был этот новый Porsche 911, демонстрирует самый первый вариант поколения 964: Carrera 4 впервые в модельном ряду оснащался полным приводом. Этот привод был разработан Porsche для мощного спорткара 959. Модель 911 Carrera 2 с задним приводом была выпущена в 1989 году. Наряду с купе, свой дебют отпраздновали варианты с кузовами кабриолет и Targa. Они также отличались одной особенностью: под привычным кузовом, единственное обновление которого состояло во встроенных бамперах, Поколение 964 на 85 процентов состояло из совершенно новых деталей. В течение шести лет были выпущены 63 762 автомобиля Porsche 911 третьего поколения, но в октябре 1993 года на пороге появился преемник.

Четвертое поколение Porsche 911 типа 993 относится к самым популярным вариантам. Поначалу на рынок были выпущены только купе и кабриолеты этой модели. Кузов Targa появился лишь в 1995 году и имел иную конструкцию: вместо съемной крыши автомобиль получил большую стеклянную панель, которая с помощью электропривода убиралась под заднее стекло. В 1998 году – к этому времени был выпущен 68 881 автомобиль – эпоха двигателей с воздушным охлаждением завершилась.

В пятом поколении 911, которое появилось на свет в 1997 году, компания Porsche решила отказаться от воздушного охлаждения. Тип 996 стал переломным моментом в родословной классического спорткара. Предприятие находилось в процессе экономических преобразований. Поколение 996 ознаменовало смену курса развития легендарного спортивного автомобиля спустя 34 года его существования. Основные силы были брошены на снижение производственных расходов, начатое еще при разработке предыдущей модели, — в частности, путем максимальной совместимости компонентов с другими модельными рядами (например, с новым Boxster). Кроме того, необходимо было соблюсти возросшие требования к безопасности и экологическим стандартам. Производство завершилось лишь в 2005 году. Porsche 996 — единственный за более чем 40 лет истории модели 911 — долго оставался непризнанным, однако в итоге добился успеха. Всего было произведено 175 262 единицы.

В 2004 году был представлен тип 997 — этот Porsche 911 предлагался в самых разных версиях: купе, кабриолет, Targa, Speedster, с задним или полным приводом, узким или расширенным кузовом, атмосферным или турбированным двигателем с жидкостным охлаждением, в версии GTS и спортивных исполнениях GT2, GT2 RS, GT3 и сразу двух вариантах GT3 RS на выбор. С учетом особых модификаций ассортимент включал в себя 24 версии — и это еще без многочисленных вариантов индивидуального оформления. Шестое поколение Porsche 911 вновь побило рекорд производства: всего было изготовлено 213 004 экземпляра.

С 2011 года и до сих пор высшей ступенью развития Porsche 911 был тип 991. В ней особым образом отражен лейтмотив стратегии производителя спорткаров: стремление к максимально возможной эффективности. Это отражается во всех аспектах, начиная с эволюции дизайна, ставшего более смелым. Низкий силуэт, энергичные панели и точные детали — модель 991

выглядит мощно и уверенно, как ни один Porsche 911 прежде. Во многом такому эффекту способствуют расширенная колея и удлинённая на десять сантиметров колесная база. Кроме того, впервые в базовом спортивном автомобиле Porsche используется адаптивная аэродинамическая система, заимствованная из гибридного суперспорткара 918 Spyder. Porsche 911 поколения 991 — абсолютный бестселлер в истории модельного ряда. На 31 октября 2018 года было создано 217 930 экземпляров. Начиная с дебюта в 1963 году и до сегодняшнего дня компания Porsche выпустила 1 049 330 экземпляров серийных 911.

Внешний дизайн и салон

Спортивная точность

Знакомая неповторимая «ДНК дизайна Porsche», но при этом однозначно новый облик: новый 911 стал шире, увереннее и мощнее. Новые светодиодные фары и дизайн капота в стиле ранних поколений 911 объединяют инновационные формы, обращенные в будущее, с характерными особенностями дизайна бренда, получившими дальнейшее развитие. Крылья стали шире на 45 миллиметров, а колеса на задней оси были увеличены. Все это делает облик нового 911 еще более спортивным. Структура задней части также была обновлена: новая сплошная светящаяся светодиодная полоса, более широкий спойлер и хорошо заметный третий стоп-сигнал подчеркивают ширину автомобиля.

Капот в стиле поколения G

В передней части автомобиля просматриваются традиционные черты 911 поколения G: крышка багажника вытянута вперед и имеет характерное углубление перед ветровым стеклом. Это визуально вытягивает переднюю часть автомобиля и придает ей динамичность, а светодиодные фары полностью новой разработки демонстрируют достижения технологического прогресса, воплощенные в 911. Характерные для 911 круглые, поставленные вертикально фары практически не выступают из плоскости крыльев. Взгляд привлекает дизайн опциональных светодиодных матричных фар, полностью соответствующий их техническим особенностям. Так, оптимизированные дневные ходовые огни делают 911 еще более заметным на дороге. Четырехточечные светодиодные дневные ходовые огни сдвинуты в фаре назад, что придает им трехмерный дизайн. Передние воздухозаборники внешне образуют единый элемент благодаря сплошной черной окантовке. Здесь также преобладают горизонтальные линии. Передние габаритные фонари стали заметно более узкими.

Широкий кузов с гладкими поверхностями

При неизменной колесной базе новый 911 стал длиннее на 20 миллиметров и значительно шире: кузов в области передней оси всех моделей был расширен на 45 миллиметров, а в области задней оси Carrera S — на 44 миллиметра. Благодаря этому новый 911 выглядит еще более приземистым,

особенно спереди. Современные прямые линии передней части находят свое продолжение на боковых поверхностях. Дверь с лаконичными прямолинейными очертаниями словно бы зажата между передним и задним крыльями, практически сливаясь с ними. Вогнутость боковин в нижней части кузова значительно круче, чем у прошлого поколения, из-за чего центр тяжести визуально располагается ниже, подчеркивая приземистость нового 911. Это впечатление усиливают колеса на задней оси, увеличенные на один дюйм. Утопленные в двери ручки выдвигаются с помощью электропривода, когда водитель подходит к автомобилю, а наружные зеркала с выраженными гранями обладают отличной аэродинамикой. Все это дополняет облик боковой части автомобиля, исполненный спокойной мощи. Новая форма наружных зеркал максимально снижает уровень шума от ветра. В качестве опции зеркала могут складываться с помощью электропривода. В базовой комплектации нижняя часть корпусов зеркал черная, в качестве опции можно заказать исполнение в цвете кузова автомобиля.

Задняя часть с новой светодиодной светящейся полосой

Рельефные контуры и низко опущенный задний бампер — характерные черты всех поколений 911. Односоставная светодиодная светящаяся полоса и номерной знак, расположенный в самом низу, придают образу автомобиля дополнительную эмоциональность и четко отличают новое поколение модельного ряда от его предшественников. Глянцево-черная задняя панель визуально соединяет заднее стекло и решетку моторного отсека в единый компонент, к которому примыкает увеличенный выдвижной спойлер. Вертикальные ламели воздухозаборника продолжают линии заднего стекла. Расположенный в центре третий стоп-сигнал также интегрирован в очертания ламелей. Поскольку выдвинутый спойлер его перекрывает, в спойлер встроен дополнительный стоп-сигнал.

Отличительный признак заднеприводных моделей — черные ламели, в то время как на полноприводных моделях в задней решетке есть хромированные вставки. Сразу под воздухозаборником начинается задний спойлер, который стал значительно шире. Он проходит практически до внешних кромок задних фонарей. С каждой стороны осталось всего по одному стыку, поэтому верх задней части кажется более ровным. Одновременно с этим рабочая поверхность заднего спойлера была увеличена на 25 %, что способствовало значительному улучшению аэродинамических свойств автомобиля.

Одним из наиболее заметных элементов задней части является новая сплошная светодиодная светящаяся полоса. Она не прерывается стыками или швами. В темное время суток это придает новому 911 неповторимый облик. Благодаря встроенным задним фонарям удалось полностью изменить дизайн указателей поворота. Они охватывают светящуюся полосу, как бы поддерживая ее. Кроме того, между ними располагается трехмерная надпись PORSCHE. Под ней новым шрифтом указано название модели — так современные разработчики отдали дань уважения стилю, который использовался в дизайне Porsche в 70-х годах.

Задний бампер гармонично вписывается в общую картину. Этого удалось достигнуть, переместив площадку под номерной знак вниз, в пространство между патрубками выхлопной системы. Они располагаются вровень с поверхностью задней части, облик которой внизу теперь ничто не нарушает. Светоотражатели и расположенные по бокам отверстия для выпуска воздуха располагаются в черной области — так задняя часть автомобиля выглядит еще более спокойной, прямолинейной и широкой.

Полное обновление салона

Интерьер салона был полностью переработан, что стало важной вехой на пути развития модельного ряда 911. Новый кокпит воплощает в себе достоинства, которыми обладало уже первое поколение 911 — четкие линии и однозначные формы. По бокам от традиционного аналогового тахометра расположены два безрамочных дисплея, изготовленные по технологии «свободной формы» и словно парящие в воздухе. Как и в самом первом 911, передняя панель ограничена двумя горизонтальными плоскостями, проходящими по всей ширине салона. В центре находится панель управления с пятью кнопками, которые выглядят, как классические перекидные переключатели. Эта панель переходит в центральную консоль со встроенным тачпадом. Ключа зажигания больше нет: новый 911 в базовой комплектации оснащен функцией Keyless Go и поворотным переключателем для запуска двигателя — разумеется, расположенным слева от рулевой колонки. Итак, мы имеем уникальное, характерное для бренда Porsche сочетание точных аналоговых приборов с цифровыми функциями.

Под верхней плоскостью передней панели разместилась горизонтальная область управления с отделкой черного цвета. Главное место здесь занимают расположенные перед водителем пять классических круглых приборов Porsche — аналоговый тахометр в центре. Видимые стеклянные кромки подчеркивают элегантность и легкость семидюймовых дисплеев, созданных по технологии «свободной формы».

Рядом находится новый сенсорный дисплей системы Porsche Communication Management (PCM) диагональю 10,9 дюйма, встроенный вровень с поверхностью. На горизонтальный выступ с декоративной отделкой, расположенный перед панелью управления, можно опираться рукой и быстро настраивать функции, не отвлекаясь от дороги. Ниже находится новый блок из пяти переключателей для прямого доступа к важнейшим функциям автомобиля. Переключатели немного выступают из панели, так что их можно нажимать не глядя. В зависимости от оснащения можно, например, с помощью кнопки активировать режим Wet или настроить более жесткую амортизацию в системе Porsche Active Suspension Management (PASM). Центральный воздушный дефлектор образует переход к центральной консоли, глянцевая сенсорная поверхность которой гармонирует с дисплеем системы Porsche Communication Management (PCM).

Новая опция — ионизатор для очистки воздуха

В систему кондиционирования теперь в качестве опции можно установить ионизатор воздуха. Он снижает количество микроорганизмов и содержание вредных веществ в потоке воздуха. Качество воздуха в салоне повышается, что положительно сказывается на самочувствии водителя и пассажиров.

Рычаг переключения передач, используемый с коробкой передач Porsche Doppelkupplung с двумя сцеплениями (PDK), выполняет только самые необходимые функции и потому стал заметно более компактным. Это стало возможно благодаря полностью электронному управлению новой восьмиступенчатой коробкой передач PDK. Форма и текстура поверхностей салона соответствуют исполнению переключателей. Лаконичная обшивка дверей имеет удобную структуру отсеков, объединяя изящество с функциональностью и обеспечивая много места для хранения.

Новое поколение рулевых колес отличается еще более ярко выраженной легкостью и точностью управления, характерными для автомобилей Porsche. Элементы управления встроены в многофункциональное рулевое колесо с непревзойденным изяществом и внешне подчеркивают его легкость. Переключатель режимов движения приобрел новый, более современный облик и стал проще в использовании. Подрулевые переключатели также получили новую конструкцию, обеспечивающую идеальную функциональность и эргономичность. В качестве опции предлагаются рулевые колеса GT в разном исполнении. Диаметр всех вариантов рулевых колес составляет 360 миллиметров.

Новое поколение сидений для большего комфорта

Сиденья также подверглись основательной переработке. Их новая облегченная конструкция уменьшила массу автомобиля примерно на 3 килограмма. Измененная геометрия сидений значительно улучшила боковую поддержку водителя и пассажира в области плеч. Несмотря на то, что сиденье было опущено на пять миллиметров и подушка сиденья стала немного тоньше, комфортность посадки значительно возросла. Простота управления, характерная для прежних моделей 911, отражена и в более эргономичном классическом механизме складывания сидений: для того чтобы сложить сиденье, достаточно потянуть за кожаную петлю. Новый рисунок швов и полностью обновленные спинки ковшеобразных сидений четко выделяются в салоне, но при этом гармонично вписываются в его дизайн. Конструкция заднего сиденья нового 911 также была усовершенствована. Спинка стала выше на 20 миллиметров, а подушка — шире на эту же величину.

Новое прочтение получила и внутренняя поверхность дверей, горизонтальные линии которой гармонируют с передней панелью. Высококачественные декоративные металлические детали на дверях плавно переходят в получившие новый облик ручки, что создает единый визуальный образ. Новые формы и большой ассортимент декоративных элементов из коллекции Exclusive обеспечивают широчайшее многообразие вариантов индивидуализации салона.

Впервые Porsche в качестве опции предлагает частичную отделку салона нового 911 кожей цвета черный Black или серый шифер Slate Grey. Она включает в себя покрытие гладкой натуральной кожей центральной части и боковин сидений, а также подголовников. Тем же материалом

обтягиваются верхняя часть передней панели и подоконные панели на дверях. Как и для прошлого поколения, в качестве опции доступна полная кожаная отделка салона. Новым стало предложение по дополнительным декоративным швам контрастного цвета. Рулевое колесо также имеет отделку декоративным швом. Предлагается кожаная отделка следующих цветов: черный Black, серый шифер Slate Grey, серо-синий Graphite Blue и бордовый Bordeaux Red.

Двигатель и система привода

Повышение мощности и эффективности

Новые модели 911 оснащены шестицилиндровыми оппозитными двигателями нового поколения с турбонаддувом. Основной целью модернизации наряду с выполнением требований новейших экологических стандартов при использовании сажевого фильтра для бензиновых двигателей было дальнейшее улучшение динамики автомобиля. Новые увеличенные симметрично расположенные турбоагнетатели с электроприводными перепускными клапанами, совершенно новая система охлаждения наддувочного воздуха, повышение степени сжатия и впервые использованные пьезофорсунки способствовали улучшению усовершенствованию основных характеристик двигателей: приемистости, мощности, характера изменения крутящего момента, эффективности и частоты вращения. Мощность возросла на 22 кВт (30 л. с.) и составила 331 кВт (450 л. с.) при 6500 об/мин. Кроме того, силовой агрегат обладает повышенным на 30 Н·м крутящим моментом (530 Н·м) в диапазоне частоты вращения от 2300 до 5000 об/мин.

Шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом получил почти полностью обновленную систему впуска. Два зеркально расположенных турбоагнетателя пришли на смену прежним аналогам. Теперь компрессорное и турбинное колеса расположены зеркально относительно двигателя и, таким образом, вращаются в противоположных направлениях. Диаметр турбинного колеса увеличился на три миллиметра и составил 48 миллиметров. Компрессорное колесо диаметром 55 миллиметров на четыре миллиметра превосходит предыдущее исполнение. Новые легкие литые выпускные коллекторы и адаптированные корпуса турбины позволяют оптимизировать характеристики потока на впуске и выпуске турбины. Повышается эффективность, улучшаются отклики, возрастают крутящий момент и мощность.

Изменилась и система управления перепускными клапанами. Теперь их положение регулируется не разрежением, а посредством шаговых электродвигателей. Преимущество: давление наддува регулируется быстрее и точнее. Максимальное давление наддува 911 Carrera S с сажевым фильтром составляет около 1,2 бар.

Повышение эффективности: интеркулер теперь находится под решеткой в задней крышке

После турбин сжатый воздух поступает в два интеркулера, расположенных в новом месте. По сравнению с прошлым поколением они поменялись местами с воздушными фильтрами. Прежде интеркулеры размещались по бокам в задних крыльях. В новой модели они находятся прямо над двигателем, в центре под решеткой в задней крышке. Новое расположение с улучшенным поступлением и оттоком охлаждающего воздуха, снижение дроссельных потерь на пути следования воздуха, а также увеличение размера интеркулеров позволили существенно повысить их КПД.

В ходе модернизации обновлению подвергся весь двигатель, который был усовершенствован во многих деталях. Впервые для непосредственного впрыска топлива в камеры сгорания применены пьезофорсунки. Пьезофорсунки открываются и закрываются быстрее, чем прежние электромагнитные клапаны. Тем самым объем впрыска на один цикл распределяется на несколько впрысков (до пяти). Форсунка впрыска открывается наружу, благодаря чему топливо распределяется в камере сгорания лучше и с большей дисперсностью. Без новых пьезофорсунок этих улучшений можно было бы достичь только за счет повышения давления впрыска. А так давление удалось сохранить на уровне 200 бар.

Асимметричный ход клапанов улучшает сгорание

Система управления клапанами VarioCam Plus впервые регулирует газообмен посредством асимметричных впускных распределительных валов при малом ходе клапанов. В таком положении частичной нагрузки два соседних клапана одного цилиндра открываются в разной степени. Прежде малый ход обоих впускных клапанов составлял 3,6 мм. В новом двигателе он равен 2,0 и 4,5 мм. Подобное сокращение дроссельных потерь в диапазоне частичных нагрузок, а также оптимизация разных компонентов улучшили смесеобразование и сгорание топлива и, как следствие, снизили расход топлива и вредные выбросы. Более плавная работа двигателя при низкой частоте вращения и нагрузке положительно сказывается на комфорте движения. При переключении клапанов на полный ход, когда требуется более высокая мощность двигателя, оба клапана каждого цилиндра открываются параллельно.

Эмоциональное звучание внутри и снаружи

Отдельное удовольствие от вождения 911 доставляет ни с чем не сравнимый звук работающего двигателя спорткара. Поэтому в процессе модернизации инженеры много времени посвятили согласованному звучанию систем впуска и выпуска. Были разработаны совершенно новые выхлопные системы, чтобы сохранить характерное для Porsche 911 красивое звучание, несмотря на ужесточившиеся требования к снижению уровня шума и наличие сажевого фильтра для бензинового двигателя. Двухпоточная выхлопная система теперь включает в себя адаптивные заслонки с электронным управлением. Система управления позволяет оптимальным образом проявлять силу и генерировать эмоциональный звук. Заслонки приводятся в действие шаговыми электродвигателями. Теперь можно выбирать промежуточные положения заслонок для более ярких акустических впечатлений. В качестве опции предлагается спортивная выхлопная система. Базовая система оснащается двумя сдвоенными патрубками, а спортивная выхлопная система – двумя овальными насадками.

Абсолютно новая восьмиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями

911 Carrera S и 911 Carrera 4S выпускаются только с восьмиступенчатой коробкой передач Porsche Doppelkupplung с двумя сцеплениями (PDK), впервые устанавливаемой в спортивные автомобили Porsche. В сравнении с семиступенчатой коробкой передач предшествующих моделей новая PDK обладает множеством преимуществ. Водитель сразу ощущает повышенный комфорт, улучшенные ходовые характеристики и эффективность. Все ступени имеют новые передаточные числа: первая передача стала «короче», восьмая передача — «длиннее», чем прежде. Это позволило сделать «длиннее» главную передачу, что снизило частоту вращения на высших ступенях. В результате обеспечивается более гармоничный подбор передаточных чисел и потенциальная возможность снижения расхода топлива. Максимальная скорость, как и прежде, достигается на шестой передаче. В качестве дополнительных мер по снижению потерь мощности и, следовательно, расхода топлива установлен регулируемый масляный насос и применяются усовершенствованные маловязкие масла. При этом давление масла, необходимое для процессов переключения и сцепления, регулируется в зависимости от потребности, и потери мощности в коробке передач снижаются.

Улучшенная динамика благодаря мгновенному переключению передач

Динамика движения 911 проявляется во всей полноте благодаря мгновенному переключению передач. Эта функция доступна при переключении на более высокую передачу в ручном режиме, а также в автоматическом – при активированной программе Sport Plus. Как и в спортивных автомобилях 911 GT, коробка передач при этом реагирует быстрее. Мгновенное переключение передач выполняется, прежде всего, при высокой частоте вращения и высокой нагрузке. Происходит это благодаря оптимизации перехода с одного сцепления на второе при переключении передачи. Этот переход, который выполняется с помощью гидравлической системы, осуществляется гораздо быстрее благодаря дополнительному наполняющему перепускному клапану.

Пакет Sport Chrono с новым переключателем режимов движения

Пакет Sport Chrono улучшает ходовые характеристики и дарит особенное удовольствие от вождения. В него входят новый переключатель режимов с кнопкой Sport Response, режим PSM Sport, динамические опоры двигателя, секундомер и приложение Porsche Track Precision. Переключение режимов движения осуществляется через обновленный переключатель на рулевом колесе. Активный режим отображается на панели приборов.

Динамические опоры двигателя установлены ближе к центру тяжести двигателя и сочетают в себе преимущества жестких и мягких опор. Электронное управление повышает одновременно комфорт и курсовую устойчивость. Режим PSM Sport включается отдельно и задействует особенно спортивные настройки системы стабилизации. В этом режиме амбициозный водитель в безопасных условиях может проверить пределы возможностей своего автомобиля. Кнопка Sport Response на 20 секунд превращает водителя в настоящего автогонщика: она до максимума повышает приемистость двигателя и скорость реакции коробки передач. Приложение Porsche Track Precision позволяет фиксировать время прохождения круга и параметры движения по гоночной трассе. С помощью смартфона можно регистрировать данные, управлять ими, делиться с другими водителями и сравнивать результаты.

Новый режим Wet, входящий в базовую комплектацию всех 911, при наличии опционального пакета Sport Chrono включается с помощью переключателя режимов движения. Входящая при этом в базовую комплектацию функция Sport также активируется только переключателем режимов движения.

911 Carrera 4S с более эффективным передним приводом

Улучшенные ходовые характеристики нового 911 Carrera 4S обусловлены усовершенствованной конструкцией переднего редуктора. Узел с жидкостным охлаждением, состоящий из муфты и дифференциала, оснащен более прочными и износостойкими дисками. Увеличенный установочный момент повысил точность регулирования сцепления и оптимизировал работу дополнительного привода на передней оси. В целом, усовершенствованный передний редуктор и PTM (Porsche Traction Management) улучшают тягу на снегу, на мокрой и сухой дороге. С точки зрения динамики движения были оптимизированы точность, ходовые характеристики и нагрузочная способность, необходимые для заездов на кольцевых трассах.

Ходовая часть и тормоза

Технологии автоспорта: впервые диски и шины разного диаметра и разной ширины

Ходовая часть каждого из поколений Porsche 911 вот уже более 50 лет служит образцом для подражания среди спортивных автомобилей. Шасси нового «девятьсотодинадцатого» раскрывает новые грани динамики движения. Причина тому — выбор дисков и шин разного размера: 20-дюймовые колеса на передней оси и 21-дюймовые — на задней оси. Кроме того, шины задних колес намного шире, чем впереди. Колея обеих моделей стала на 46 миллиметров шире впереди, а колея 911 Carrera S и сзади увеличена на 39 миллиметров. Такое сочетание способствует усилению бокового увода на задней оси и повышению тяги заднеприводного 911. Разные размеры колес влияют также на баланс автомобиля. Характер движения становится более нейтральным, а сам автомобиль — более послушным. Недостаточная или чрезмерная поворачиваемость практически не возникают, что предлагает водителю большие резервы безопасности, в особенности при динамичной езде. Немаловажной составляющей усовершенствованной ходовой части является система Porsche Active Suspension Management (PASM) нового поколения, способная обеспечить одновременно спортивные характеристики и комфорт. Ходовая часть PASM с регулируемыми амортизаторами входит в базовое оснащение, но ее можно заменить на опциональный спортивный вариант с заниженным на десять миллиметров кузовом.

Улучшенные спортивные характеристики и повышенный комфорт: усовершенствованная PASM с более широким диапазоном настроек

Для нового 911 инженеры Porsche основательно переработали систему Porsche Active Suspension Management (PASM). Полностью изменена конструкция амортизаторов нового поколения. При помощи высокоточного магнитного клапана за несколько миллисекунд осуществляется регулировка клапана главной ступени и нагнетательных камер для хода отбоя и сжатия. Тем самым в любой момент обеспечивается точная настройка усилия амортизации. Кроме того, специалисты по ходовой части Porsche разработали для новых амортизаторов собственное программное обеспечение, которое идеально адаптирует функционал амортизаторов под новый 911.

Сочетание новой конструкции амортизаторов и программного обеспечения предлагает значительные преимущества. Как во время хода сжатия, так и во время хода отбоя PASM обеспечивает намного более мягкую амортизацию по сравнению с предыдущей системой и, следовательно, предлагает более высокий уровень комфорта. Существенно лучше компенсируются быстрые, кратковременные толчки, например, при движении по булыжной мостовой. В то же время PASM позволяет переключить амортизатор в более жесткий режим, что оптимизирует устойчивость к кренам, сцепление с дорожным полотном, входение в поворот и помогает проходить виражи на высокой скорости.

В качестве опции предлагается спортивная ходовая часть PASM с кузовом, заниженным на 10 миллиметров. Ключевой целью модернизации является повышение динамики движения, маневренности при прохождении поворотов и устойчивости на высокоскоростных трассах.

Программа движения Wet: первая в мире система распознавания мокрой дороги — в базовой комплектации

Новый 911 оснащен инновационной системой распознавания мокрой дороги и программой движения Wet, которую можно включить вручную. Система специально разработана как средство помощи водителю при движении по мокрому покрытию. Акустические датчики в передних колесных нишах распознают поднятые колесами брызги воды и тем самым безошибочно определяют, что дорога мокрая. В этом их принципиальное отличие от оптических датчиков дождя для активации стеклоочистителей, которые реагируют только на капли воды на ветровом стекле, независимо от состояния дорожного полотна. После распознавания мокрой дороги производится подготовка к изменению характеристик срабатывания PSM и PTM. Затем система информирует водителя о наличии влаги на дороге и рекомендует переключиться в режим Wet вручную.

Функция включается одной из кнопок на новой панели над центральной консолью или, при наличии пакета Sport Chrono, переключателем режимов. Как только водитель активирует режим Wet, настройки Porsche Stability Management (PSM), Porsche Traction Management (PTM) и Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus (опция), а также аэродинамические характеристики и отклики системы привода меняются с целью обеспечения максимальной устойчивости движения. При достижении скорости 90 км/ч задний спойлер перемещается в положение, обеспечивающее

максимальную прижимную силу, заслонки охлаждающего воздуха открываются, параметрическая кривая педали акселератора становится более полой, а включение режимов PSM Off или Sport становится невозможным. Программа движения Wet основана на концепции, которую отдел экспериментальных разработок Porsche довел до готового к внедрению состояния еще в середине 1990-х годов в рамках европейской исследовательской программы Prometheus.

Тормозная система с новыми настройками и оптимизированными откликами

Новая размерность колес и усовершенствованные шины определяют иной характер настройки шасси. Улучшилось сцепление на мокрой дороге, а также поведение на сухой дороге и сопротивление качению. Повышена жесткость пружин и стабилизаторов, тормозная система срабатывает точнее. Новые задние колеса способны передавать большее тормозное усилие, поэтому диаметр задних тормозных дисков возрос с 330 до 350 миллиметров. Кроме того, укорочено передаточное число педали тормоза. Педаль изготовлена из композитного материала, представляющего собой комбинацию из стали, углеродного волокна и пластика. Она весит примерно на 300 грамм меньше, чем стальной аналог у прежних моделей. Тормоз реагирует быстрее, а за счет жесткого соединения водитель четко ощущает момент срабатывания. Это улучшение обратной связи оценят, прежде всего, любители спортивной езды. Дополнительное новшество в тормозной системе — электрический усилитель вместо пневматического.

В качестве опции для всех моделей 911 по-прежнему предлагаются испытанные на гоночных трассах керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Их преимущество заключается в низкой массе и нечувствительность к перегреву.

Повышение маневренности за счет более «острого» рулевого управления

Для того чтобы повысить маневренность и динамику вхождения в поворот нового 911, рулевое управление стало более «острым» — в базовых комплектациях спорткаров примерно на 11 процентов, а в автомобилях с опциональной системой управления задними колесами — на 6 процентов. 911 становится более маневренным и способен доставить еще больше удовольствия от вождения по извилистым дорогам. Для улучшения обратной связи на рулевом колесе используется

также новый регулятор с типичными для Porsche характеристиками. Усовершенствованный алгоритм позволяет более точно учитывать состояние дорожного полотна — сухая поверхность, лужи или снег — при настройке ходовых характеристик.

На заказ предлагается рулевой механизм с усилителем Plus, ориентированный на достижение более высокого комфорта. При низких скоростях он использует особый алгоритм усиления и позволяет тем самым маневрировать и парковаться, прилагая меньше усилий к рулевому колесу.

Система управления задними колесами и облегченная аккумуляторная батарея

Система управления задними колесами в равной степени повышает комфорт повседневной эксплуатации и улучшает ходовые характеристики. В новом 911 система подверглась дальнейшей модификации. В зависимости от скорости она поворачивает задние колеса максимум на два градуса в противофазе с передними колесами или же в одном с ними направлении. Porsche 911 увереннее проходит повороты и благодаря малому диаметру разворота получает преимущество в городском движении. Автомобиль более устойчив при движении на высоких скоростях, например, при смене полосы движения. С системой управления задними колесами связано применение литий-железо-фосфатного аккумулятора. Эта технология заимствована из автоспорта.

Срок службы литий-железо-фосфатной аккумуляторной батареи в 2,5 раза превышает срок службы традиционно используемой и сравнимой по мощности свинцово-кислотной АКБ, а весит она всего 12,7 килограмма, т. е. вдвое меньше. В комбинации с системой управления задними колесами в качестве опции предлагается система подавления кренов Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Активные стабилизаторы практически полностью компенсируют наклон кузова на поворотах.

Система подъема передней части кузова

В качестве опции предлагается электрогидравлический механизм подъема передней части примерно на 40 миллиметров. Увеличение угла свеса и дорожного просвета на передней оси облегчает заезд в гараж или паркинг.

Кузов и аэродинамика

Более жесткий кузов с большей долей алюминиевых деталей

Porsche продолжает последовательно совершенствовать комбинированные конструкции: новый 911 обладает абсолютно новой структурой кузова. Доля стальных элементов снижена с 63 процентов у прошлой модели до 30 процентов у нового автомобиля, т. е. более чем вдвое. Наружные панели, за исключением передней и задней облицовок, теперь полностью изготовлены из алюминия. Алюминиевые двери новой конструкции снизили массу каркаса кузова без ущерба для устойчивости и качества.

Помимо высокопрочных сортов стали в каркасе кузова стало больше экструдированных алюминиевых профилей: передние и задние лонжероны, внутренние и внешние детали порогов, элементы жесткости днища. Их доля возросла с 3 до 25 процентов. В Porsche 911 нового поколения более широко используются детали, изготовленные методом литья алюминия под давлением. Среди них — опоры передних амортизационных стоек, колокол туннеля КПП сзади, задняя балка и противоударные крепления бампера.

Конструктивные детали, расположенные в непосредственной близости от салона, а именно передние и центральные стойки, а также боковые части рамы крыши, изготовлены из высокопрочной термоформованной стали. Они принимают на себя основную нагрузку при ударе, поэтому должны соответствовать нормативам. К тому же они способствуют облегчению конструкции: при равной прочности алюминиевые детали были бы массивнее и тяжелее. Впервые новый 911 Carrera Coupé во всем мире оснащается шторками безопасности.

Усовершенствованная концепция кузова 911 не только способствует более высокой пассивной защите водителя и пассажиров, но и обеспечивает более высокий уровень жесткости каркаса. Прочность 911 Carrera 4S Coupé на кручение и изгиб на пять процентов превышает показатель предшествующей модели. Таким образом, даже при движении по спортивным трассам с разными покрытиями 911 уверенно держит траекторию.

Исключение из концепции наружных панелей из алюминия составляют опциональные люки в крыше. В базовой комплектации 911 Coupé имеет все кузовные панели из легкого сплава, а вот опциональный подъемно-сдвижной люк изготовлен из стали. Кроме того, на выбор предлагается стеклянный люк с солнцезащитной шторкой.

Новые опоры двигателя сокращают вибрации

Новое исполнение несущих структур позволило изменить подвеску двигателя и тем самым существенно повлиять на динамику движения. Ранее силовой агрегат крепился на двух опорах, расположенных довольно далеко позади на поперечном кронштейне, который, в свою очередь, соединен болтами с лонжеронами. В новом 911 этот кронштейн отсутствует, опоры двигателя передвинуты вперед примерно на 20 см и встроены непосредственно в лонжероны. Расположение передних опор коробки передач осталось без изменений. Благодаря новому расположению опор двигателя и их характеристикам на шасси передается меньше колебаний и вибраций двигателя. Это улучшает комфортабельность движения на низкой скорости по некачественному покрытию и позволяет также мягче преодолевать неровности дороги на большой скорости. Более жесткое соединение двигателя с шасси положительно сказывается на динамике движения. Прохождение быстрых поворотов с неровностями дорожного покрытия осуществляется теперь в еще более спортивном стиле, так как двигатель передает меньше вибраций на шасси. В целом, 911 еще более уверенно держит траекторию.

Адаптивная аэродинамика с более широкими возможностями

Усовершенствованная активная аэродинамика нового 911 позволяет добиться как более высокой эффективности, так и динамики движения. Для этого была изменена стратегия управления активными элементами – задним спойлером и заслонками охлаждающего воздуха – в зависимости от скорости и программы движения. Регулировка аэродинамики нового 911 осуществляется в диапазоне, который определяется ориентированным на максимальную экономичность режимом Eco и оптимальной с точки зрения динамики движения конфигурации Performance.

Существенный вклад в оптимизацию аэродинамики вносит новый адаптивный задний спойлер: он стал значительно больше и шире. Рабочая поверхность увеличилась на 45 процентов, благодаря чему спойлер оптимально поддерживает баланс между сопротивлением движению воздуха и снижением подъемной силы. Впервые спойлер может занимать дополнительное промежуточное положение Eco. В этом положении аэродинамическое сопротивление минимальное, благодаря чему снижается расход топлива. Спойлер, выдвинутый в положение Performance, полностью компенсирует подъемную силу на задней оси. С учетом минимальной подъемной силы на передней оси новый 911 даже на очень высоких скоростях безопасно и уверенно держит дорогу.

Задний спойлер нового 911 имеет три основные позиции, которые зависят от дорожной ситуации и выбранного режима движения. При скорости ниже 90 км/ч спойлер находится в убранном положении. Если автомобиль продолжает разгон, спойлер выдвигается в положение Eco и остается в нем до достижения скорости 150 км/ч. Если эта скорость оказывается превышена, то задний спойлер автоматически переходит в положение Performance. В режимах Sport, Sport Plus и Wet задний спойлер занимает положение Performance уже на скорости 90 км/ч. Максимальная скорость всегда достигается в положении Performance.

Спойлер как часть системы охлаждения наддувочного воздуха

Когда автомобиль неподвижен или движется на малой скорости, переместить спойлер в положение Performance можно нажатием кнопки на экране PCM. Дополнительная функция спойлера — поддержка интеркулеров. При высокой температуре наддувочного воздуха задний спойлер выдвигается уже по достижении скорости 60 км/ч и предотвращает потерю мощности. Кроме того, доступно компенсационное положение: при открытом люке по достижении 90 км/ч задний спойлер выдвигается дальше.

Усовершенствованная система активной аэродинамики теперь включает в себя расположенные спереди заслонки охлаждающего воздуха с бесступенчатой регулировкой. Ранее они могли занимать три положения. Заслонки открываются и закрываются в зависимости от температуры, нагрузки и скорости в той или иной ситуации. Боковые воздухозаборники увеличены по сравнению с предшествующей моделью. Если ничего не мешает, то в диапазоне скорости от 70 до 150 км/ч заслонки полностью закрыты. Тем самым 911 оказывает наименьшее сопротивление потоку

воздуха, и расход топлива снижается. При достижении скорости 150 км/ч заслонки открываются, а на скорости 170 км/ч и выше они полностью открыты. Этот режим обеспечивает оптимальный аэродинамический баланс и улучшает динамику движения при высоких скоростях. При открытом люке данное положение заслонки занимают уже на скорости 120 км/ч. Если водитель активирует режим Sport или Sport Plus, заслонки открыты постоянно.

Электрооборудование и электроника

Интеллектуальные светодиодные фары улучшают обзор

Для нового 911 инженеры Porsche разработали многочисленные системы безопасности и помощи водителю. Самое примечательное обновление — предлагаемые в качестве опции светодиодные матричные фары с PDLS Plus. Это высшая ступень развития светотехники Porsche. Матричные фары состоят из 84 отдельных светодиодов, а также вспомогательных линз и сильноточных светодиодов дополнительного дальнего света. Дальность и интенсивность светового луча соответствуют лазерному излучению. Свет распределяется таким образом, чтобы обеспечить наилучшую видимость водителю и не мешать другим участникам дорожного движения. Модуль высокотехнологичной фары состоит из нескольких компонентов, управление которыми осуществляется гибко и независимо друг от друга на основе данных видеокамеры, навигационной системы и датчиков состояния автомобиля.

Интеллектуальная система управления распределением света позволяет интегрировать дополнительные функции повышения комфорта и безопасности вождения. Например, система способна с помощью камеры распознавать дорожные знаки с сильной степенью отражения света и снижать степень их освещенности. Функция Boost позволяет приглушить свет отдельных сегментов фар во избежание ослепления водителей встречного транспорта и одновременно усиливает освещение собственной полосы движения. Таким образом фокусируется взгляд водителя, что повышает комфорт и безопасность. Поворотный свет плавно включается и выключается в щадящем для глаз режиме.

При поставке с завода модель 911 оснащается светодиодными фарами. Они уже имеют функцию дополнительного дальнего света и динамический корректор. Эти возможности присущи и опциональным фарам с PDLS Plus. Помимо этого, они оснащены функцией динамического поворотного света, ассистентом дальнего света, функцией освещения автомагистрали и противотуманным светом. Светодиодные матричные фары являются абсолютно новой разработкой.

Системы помощи водителю с дополнительными опциями

В базовой комплектации модель 911 оснащается системами помощи, повышающими комфорт и безопасность повседневного вождения. Система предупреждения о столкновении с ассистентом торможения работает на основе камеры. Она снижает опасность столкновения с автомобилями, пешеходами и велосипедистами. На первой стадии система предупреждает водителя визуальным и звуковым сигналом. На второй стадии, при повышении опасности, автомобиль следует тормозной импульс. Если водитель нажмет на педаль тормоза, то система при необходимости усилит его действие вплоть до максимально возможного. Если водитель не отреагирует, будет выполнено автоматическое экстренное торможение, которое позволит смягчить последствия столкновения.

Доступный в качестве опции адаптивный круиз-контроль включает в себя множество дополнительных функций. В составе пакетного решения предлагаются, например, система автоматического регулирования дистанции с функцией Stop-and-go и реверсивная защита пассажиров. С помощью радарного датчика в центральном воздухозаборнике и камеры система контролирует расстояние до идущих впереди автомобилей и автоматически корректирует его. Распознаются даже автомобили, вклинивающиеся с соседних полос. При необходимости система вслед за находящимся впереди автомобилем выполняет торможение вплоть до полной остановки. Снизить расход топлива по мере возможности помогает функция движения накатом. Данная система позволяет повысить комфорт и безопасность вождения в особенности в условиях плотного движения.

Благодаря функции Stop-and-go 911 способен самостоятельно начать движение после торможения до полной остановки. Если остановка длится более 15 секунд, для начала движения будет достаточно легкого касания педали акселератора или нажатия подрулевого рычажка. В ситуации экстренного торможения боковые стекла и подъемно-сдвижной люк в крыше автоматически закрываются. Кроме того, активируются реверсивные преднатяжители ремней безопасности водителя и переднего пассажира.

Система контроля полосы движения с функцией распознавания дорожных знаков

Перестроение на многополосных скоростных магистралях представляет собой наиболее распространенную ситуацию повышенного риска. Доступная в качестве опции система контроля полосы движения работает на основе данных видеокамеры и осуществляет подруливание, если автомобиль покидает полосу движения без включенных сигналов поворота. Система обеспечивает дополнительный комфорт в поездках на большие расстояния и существенно повышает безопасность. Помимо подруливания в РСМ можно активировать дополнительное звуковое предупреждение. Система активна в диапазоне скорости от 65 до 250 км/ч.

Система контроля полосы движения включает в себя функцию распознавания дорожных знаков. Опираясь на данные той же камеры, она распознает постоянные и временные знаки ограничения скорости, запреты на обгон и косвенные предписания, такие как указатели населенных пунктов. Функция распознавания дорожных знаков работает в зависимости от ситуации и использует данные других систем автомобиля. Например, учитывает показания датчика дождя для распознавания мокрой дороги и отображает ограничения скорости в связи с погодными условиями. Для того чтобы повысить безопасность движения на неизвестных и извилистых загородных дорогах, перед крутыми поворотами на дисплее панели приборов отображается предупреждение о повороте.

Система помощи при перестроении с визуальным предупреждением

В качестве дополнения к системе контроля полосы движения можно использовать усовершенствованную систему помощи при перестроении. Радарный датчик позволяет определить дистанцию до движущихся сзади транспортных средств на соседних полосах и их скорость. Если скорость и расстояние оцениваются как слишком опасные для смены полосы, в левом или правом наружном зеркале загорается предупредительный символ. Система распознает автомобили на расстоянии до 70 метров и действует в диапазоне скорости от 15 до 250 км/ч.

Новинка: система ночного видения с тепловизионной камерой

Высокотехнологичная тепловизионная камера распознает людей и животных в темное время суток и сигнализирует о них водителю. Дальность действия системы достигает 300 метров. Электронная система способна классифицировать источник тепла и, в частности, отличить животное от припаркованного мотоцикла с теплым двигателем. На застроенных территориях функция ночного видения деактивируется, чтобы предотвратить ложные срабатывания, например, в результате распознавания идущей по тротуару собаки на поводке. При наличии матричных светодиодных фар, предлагаемых в качестве опции, люди или животные целенаправленно освещаются кратковременными импульсами света.

От системы помощи при парковке до кругового обзора

Системы помощи водителю нового 911 упрощают маневрирование и парковку. Входящая теперь в базовую комплектацию система помощи при парковке впереди и сзади предупреждает водителя визуальными и звуковыми сигналами. Система использует ультразвуковые датчики, расположенные в передней и задней частях автомобиля. В качестве опции система дополняется камерой заднего вида. Водитель может ориентироваться на цветное изображение на дисплее РСМ с динамическими вспомогательными линиями и указанием расстояния до потенциальных препятствий. Система помощи при парковке с опциональной функцией кругового обзора на основе данных с четырех камер отображает вид автомобиля сверху с охватом 360°. Четкость изображения на дисплее РСМ увеличилась почти вдвое.

Новый РСМ с более простым управлением

Обновленная коммуникационная система Porsche Communication Management (PCM) с онлайн-навигацией значительно упрощает управление расширенными информационно-развлекательными системами. Многие функции автомобиля, которые ранее необходимо было активировать с панели приборов или центральной консоли, в новом 911 настраиваются при помощи наглядной графики через сенсорный дисплей РСМ с диагональю 10,9 дюйма. Картографические данные большинства европейских государств интегрированы в систему. Доступно множество навигационных карт с перспективой и 3D-карт.

Система имеет интуитивно понятный интерфейс. Пользователь может настроить ее по своему усмотрению. Из заранее определенных «плиток» можно без труда составить стартовый экран, добавив на него самые необходимые функции, например любимую радиостанцию, пункты назначения, телефонные номера или функцию активации спортивной выхлопной системы. С правой стороны экрана находится информационный виджет, который открывает доступ к другим функциям PCM. Например, в интерактивной области в центре экрана может отображаться навигатор, в то время как область справа может одновременно с этим использоваться для функций телефонии.

Перемещение по меню осуществляется простыми касаниями. Листать страницы можно кончиком пальца, как на смартфоне или планшете. Новая модификация PCM допускает увеличение, уменьшение и поворот изображения двумя пальцами. Кроме того, дисплей распознает рукописный текст: пункт назначения можно просто написать на экране. В базовую комплектацию входит система голосового управления с онлайн-поддержкой, которая позволяет удобно управлять многими функциями PCM.

Три аудиосистемы на выбор

Помимо входящей в базовую комплектацию аудиосистемы Sound Package Plus для нового 911 по-прежнему предлагаются аудиосистемы BOSE® и Burmester®. Опциональная система BOSE® Surround Sound включает в себя двенадцать динамиков общей мощностью 570 ватт и обеспечивает сбалансированное и достоверное звучание. Топовые позиции занимает аудиосистема Burmester® High End Surround Sound, также состоящая из двенадцати динамиков общей мощностью 855 ватт.

Приложения и сервисы Connect Plus

Новый 911 оснащен всеми возможными вариантами сетевой интеграции. В базовую комплектацию входит пакет Porsche Connect Plus, предлагающий самые разнообразные возможности. Так, через Porsche Communication Management (PCM) водитель может получить доступ к Amazon Music, функциям «умного дома» от провайдера Nest и к сервису Radio Plus — сочетанию обычного радиоприемника с интернет-радио. Благодаря встроенной SIM-карте с поддержкой LTE 911

всегда остается на связи. Эта функция также входит в базовую комплектацию. Помимо нее в базовую комплектацию входит приложение Porsche Connect с упрощенным интерфейсом для управления центральными функциями Connect.

Еще одна новинка — Radio Plus. С этим сервисом зона покрытия любимой радиостанции практически не имеет границ за счет встроенной функции интернет-радио, если радиостанция имеет собственный онлайн-канал. Как только спорткар покидает зону приема наземного сигнала FM или цифрового радио, система автоматически переходит на интернет-трансляцию. К тому же в 911 впервые используется улучшенная функция переключения, которая делает смену источника звучания практически незаметной.

Онлайн-навигация с использованием технологий роевого интеллекта

Система онлайн-навигации с доступом к информации о дорожном движении в режиме реального времени стала еще быстрее, понятнее и подробнее. Быстрее найти пункт назначения помогает центральная функция поиска, обозначенная лупой в верхней строке РСМ. Можно находить необходимые объекты при помощи простых ключевых слов. Кроме того, сервис содержит большой объем дополнительной информации: цены на бензин, свободные паркинги с указанием цен и часов работы или, к примеру, отзывы о гостиницах и ресторанах.

Функция Voice Pilot позволяет задавать пункт назначения при помощи голосового управления. Система голосового управления была вновь усовершенствована. Благодаря онлайн-сервису распознавания речи ввод голосовых команд теперь стал значительно удобнее. Например, можно указать пункт назначения, не сообщая подробный адрес.

Расчет маршрутов в навигаторе также был оптимизирован. Данные бортовых систем и сведения из интернета обрабатываются синхронно. Маршрут прокладывается одновременно в сети и во встроенной системе РСМ. РСМ самостоятельно определяет, какой из маршрутов наиболее оптимален, однако первым запускает тот результат, который был получен быстрее.

Кроме того, навигационная система с новым сервисом Risk Radar обрабатывает данные с других автомобилей. Речь идет об анонимных данных о дорожной ситуации, которые отправляют автомобили с соответствующим оснащением. На основе показаний датчиков они предупреждают о тумане, опасности заноса и об авариях. Таким образом новый 911 помогает снизить степень опасности и предотвратить аварии.

Пункты назначения можно задавать не только в PCM, но и заранее, перед поездкой, с помощью смартфона и приложения Porsche Connect или через интернет-портал My Porsche, еще не находясь в автомобиле.

Одно на всех: приложение Porsche Connect для смартфонов Apple и Android

В приложении Porsche Connect доступ к автомобилю и различным функциям Connect через смартфон стал еще проще, а выбор самих функций расширился. Приложение имеет три основных раздела: «Навигация», «Мой автомобиль» с функциями автомобиля и «Мой аккаунт», который содержит пользовательские сервисы и настройки.

Приложение Porsche Track Precision для любителей спортивной езды

Приложение для измерений на гоночном треке Porsche Track Precision дает возможность водителям 911 «сохранить» полученное удовольствие от вождения. Приложение позволяет подробно протоколировать, просматривать и анализировать параметры движения на смартфоне. Время прохождения круга регистрируется автоматически с помощью точного GPS-сигнала PCM или вручную нажатием кнопки на руле, входящей в опциональный пакет Sport Chrono. Более точные результаты даст лэптриггер, предлагаемый в качестве опции по программе Porsche Tequipment.

Специально для нового 911 пользовательский интерфейс приложения Porsche Track Precision был модернизирован. Приложение стало более понятным и удобным для использования на смартфоне.

Испытательный марафон в экстремальных условиях по всему миру

Проверка на прочность: программа испытаний нового поколения 911

Перед выходом восьмого поколения классического спорткара на рынок его прототипы прошли финальную программу испытаний по всему земному шару. Для новых спорткаров это была экстремальная проверка на прочность. Они тестируются в климатических зонах с разницей температур до 85 градусов Цельсия, мчатся по скоростным дорогам с перепадами высот в четыре и более километра, томятся в пробках больших городов и устанавливают новые рекорды на гоночных трассах. И в конце все системы должны функционировать так же надежно, как и в начале.

«Помимо своей выдающейся динамики «девятьсот одиннадцатый» всегда славился своей пригодностью к повседневной эксплуатации», – говорит Андреас Пребстле, руководитель проекта по разработке нового 911. «Поэтому мы тестируем автомобиль при самых разных условиях, в любую погоду и во всех регионах. Привод автомобиля должен функционировать безупречно, как и жидкости, все системы и процессы управления, индикации и дисплеи. Только так мы можем быть уверены в безотказной эксплуатации автомобиля во всех регионах мира», — добавляет он.

Программа испытаний фокусируется прежде всего на таких традиционно сильных сторонах Porsche, как ходовая часть и двигатель, которые были оптимизированы для обеспечения более широкого диапазона между динамикой и повседневным комфортом. Кроме того, функциональные тесты и нагрузочные испытания проходит новая концепция управления вместе с приборами и дисплеями. Жесткие условия испытательного марафона должны выдержать также новые системы помощи водителю и сетевые сервисы, ассортимент которых был расширен. Из-за нюансов на различных рынках тестирование возможностей управления и функций Porsche Connect требует повышенных затрат.

В жарких странах, таких как государства Персидского залива, О на Ближнем Востоке или в Долина Смерти в США, при температурах до 50°C должны успешно пройти среди прочего система кондиционирования, система управления тепловым режимом охлаждающего контура и

процесс сгорания. Например, не допускается деформация элементов салона на жаре и появление связанных с этим шумов. В Финляндии при температуре $-35\text{ }^{\circ}\text{C}$ в программе испытаний на первом месте стоят пуск холодного двигателя, отопление и система кондиционирования, тяга, управляемость и тормозные характеристики, а также быстродействие систем регулирования динамики. Извилистые и сложные трассы на полярном круге в Европе предлагают оптимальные условия для испытания спортсмена. Также новые 911 проходили тесты на дорогах и гоночных трассах Китая и в типичных для этой страны транспортных условиях доказали, что надежно работают на топливе разного качества.

В Германии в программу испытаний Porsche традиционно входит Нюрбургринг. Двигатель, коробка передач, тормоза и ходовая часть приняли в Айфеле боевое крещение. В Италии тестовые автомобили прошли проверку на скоростной трассе Нардо, где от них требовалась показать не только максимальную скорость, но и возможности системы охлаждения и послушность в управлении. В Долине Смерти, расположенной на высоте почти 90 метров ниже уровня моря, тестируемые автомобили достигли самой низкой точки своего испытательного марафона. Разреженный воздух на 4300-метровой горе Эванс в Колорадо стал серьезной проверкой для двойного турбонаддува и топливной системы. В конце испытаний суммарный пробег составил примерно три миллиона километров.

Не столь эффектными, но не менее важными были испытания в условиях, близких к практической эксплуатации на дорогах общего пользования – в городе и в сельской местности по всей Германии. Чтобы гарантировать долгий срок службы автомобиля и его систем, эта часть программы испытаний тоже предусматривала солидный пробег при соблюдении всех правил дорожного движения, чтобы и восьмое поколение иконы спортивного автомобиля опять стало лучшим «девятьсот одиннадцатым» всех времен.

Семь поколений Porsche 911

Легенда автоспорта с 1963 года

Международный автомобильный салон (IAA) во Франкфурте стал местом рождения легенды. 12 сентября 1963 года компания Porsche представила публике долгожданный автомобиль, призванный прийти на смену модели 356. И новый спорткар, изначально получивший индекс 901, стал его достойным преемником. Отражая честолюбие марки, новая модель вывела компанию Porsche на новый уровень: пришедший на смену четырехцилиндровому двигателю шестицилиндровый силовой агрегат в лучших традициях компании сохранил оппозитную конструкцию и воздушное охлаждение, но теперь уже в базовом варианте развивал 130 л. с. На момент старта продаж в 1964 году новая модель уже получила индекс 911 – как следствие спора о праве на название с французским автомобилестроителем Peugeot. «Девятьсот одиннадцатый» быстро стал «настоящим» Porsche, поскольку его динамические характеристики превосходили все ожидания. Так началась уникальная история всемирного успеха.

Самый первый 911: шедевр из Цуффенхаузена

Модельный ряд Porsche 911 продолжал расширяться. В 1965 компания в фирменном для себя остроумном стиле ответила на дискуссию в США, заклеившую кабриолеты как опасные. Porsche 911 Targa стал первым в мире «безопасным кабриолетом» с защитной дугой шириной 20 сантиметров, съемной крышей и задним складным мини-верхом из ткани, получившим название Soft-Window. Немного позже появилось панорамное заднее стекло с обогревом. Открытая модель получила свое название – Targa – в честь легендарной сицилийской гонки на выносливость Targa Florio, четырежды выигранной до этого Porsche.

Вместе с 911 S мощностью 160 л. с. в 1966 году состоялась мировая премьера другой иконы дизайна: колесных дисков Fuchs. Одни из самых знаменитых дисков в истории автомобилестроения стали новым технологическим достижением: они были цельноковаными и отличались значительно меньшей массой.

Осенью 1967 года были готовы новые версии: в дополнение к топовой модификации 911 S и 911 E (индекс E обозначал бензиновый впрыск) также была представлена младшая модель 911 T мощностью 110 л. с. Благодаря им компания Porsche стала первым немецким производителем, автомобили которого соответствовали строгим экологическим требованиям США.

Очередной важной датой в истории Porsche с посадочной формулой 2+2 стала середина 1968 года. Начиная с 1969 модельного года, колесная база первого поколения 911 увеличилась на 57 мм до 2268 мм. В первую очередь это позволило значительно повысить «попослушность» заднемоторного спорткара. В 1969 году закончилась эра двухлитровых двигателей: диаметр цилиндра увеличился на 4 мм, а рабочий объем достиг 2195 куб. см. К 1972 модельному году объем дополнительно вырос до 2,4 литров, причем спорткар получил возможность работать на бензине класса Normal. Мощность различных модификаций составляла от 130 до 190 л. с. для модели 911 S.

911 Carrera RS 2.7 с задним спойлером в форме «утиного хвоста» стал отдельной легендой. В общей сложности с конвейера завода в Цуффенхаузене сошло 1525 этих уникальных спорткаров массой 1000 кг и мощностью 210 л. с. Эта модель, максимальная скорость которой составляла 245 км/ч, венчала модельный ряд первого поколения 911. Суммарно в период с 1963 по 1973 годы было выпущено 111 995 оригинальных Porsche 911.

Модель G: яркий старт 911 с техническими инновациями

В 1973 году 911 отпраздновал десятилетие, претерпев на тот момент самые серьезные изменения за свою историю. Спорткар из Штутгарта получил мощный двигатель с турбонаддувом и оцинкованный кузов, а в дополнение к модели Targa на рынок вышли 911 Cabriolet и Speedster. Постепенно становилось понятно, что этому автомобилю предназначено стать легендой.

Однако сначала долгожителю предстояло доказать свою способность к изменениям. Ужесточившиеся нормы безопасности в США требовали от всех новых автомобилей, чтобы они при движении вперед и назад выдерживали столкновение с препятствием на скорости 8 км/ч без повреждений. В связи с этим компания Porsche стала оснащать модель G характерными бамперами с гофрированными элементами и резиновой кромкой, защищающей переднюю крышку багажника.

Эти бампера были способны сжиматься на 50 миллиметров, предотвращая повреждение важных элементов автомобиля. Эластичные противоударные элементы применялись для поглощения энергии удара в версиях для США, а для других рынков предлагались в виде опции. В целом внимание к безопасности стало одной из ключевых отличительных особенностей второго поколения 911. Об этом свидетельствуют многие детали: от входящих в базовую комплектацию трехточечных ремней безопасности и передних сидений со встроенными подголовниками до травмобезопасных накладок на спортивных рулевых колесах нового дизайна.

Базовая модификация 911 с самого начала получила шестицилиндровый двигатель рабочим объемом 2,7 л – аналогично 911 Carrera RS предыдущего поколения. Немного позже рабочий объем был увеличен до 3,0 литров. С 1983 года модификация 911 SC RS получила двигатель 3,2 литра мощностью до 250 л. с. Феноменальный потенциал развития оппозитного двигателя с воздушным охлаждением не переставал удивлять.

С 1974 года с появлением Porsche 911 Turbo трехлитровый оппозитный двигатель получил значительно более впечатляющую мощность. На первоначальном этапе позаимствованная из автоспорта технология турбонаддува обеспечивала суперкару мощность 260 л. с. А с 1977 года благодаря дополнительному интеркулеру и увеличению рабочего объема до 3,3 л мощность выросла до 300 л. с. Динамические характеристики модели были для середины 1970-х годов фактически беспрецедентны: разгон до 100 км/ч занимал невероятные 5,2 секунды, а максимальная скорость автомобиля превышала 260 км/ч. Появление 911 Turbo ознаменовало собой рождение следующей легенды.

Несмотря на это, на горизонте сгущались тучи. На смену 911 должны были прийти новые спорткары Porsche с компоновкой Transaxle (с двигателем в передней части и коробкой передач на задней оси), такие как четырехцилиндровые 924 и 944, а также 928 с восьмицилиндровым двигателем. Однако новая компоновка не снискала успеха, в то время как спрос на нестареющий 911 оставался неизменно высоким. Компания Porsche сделала правильный выбор – и сменила стратегию. «Девятьсот одиннадцатый» сохранил свое право на существование. С 1982 года, наряду с купе и Targa, впервые появился кабриолет. В 1989 году, в последний год второго поколения 911,

был даже выпущен 911 Carrera Speedster – 2103 экземпляров с широким, как у моделей Turbo, кузовом и всего 171 автомобиль в узком экспортном исполнении. Модель G производилась с 1973 по 1989 гг., за 16 лет компания Porsche выпустила 198 496 таких автомобилей.

Тип 964: новый этап в истории 911

Третье поколение спорткара с заводским обозначением 964 сочетало традиционный силуэт классической модели с современной техникой. От его успеха зависело будущее компании, которая переживала экономические трудности. Третье поколение оправдало надежды.

Насколько прогрессивным был новый «девятьсот одиннадцатый» можно судить уже по первому варианту в модельном ряду: Carrera 4 был оснащен системой полного привода, которую компания Porsche разработала для суперспорткара 959. Обладая системой распределения крутящего момента с электронным управлением и гидравлическим регулированием, он намного опережал свое время. В процессе работы система полного привода обращалась к датчикам антиблокировочной системы (ABS), которая теперь – как и усилитель рулевого управления – входила в базовую комплектацию, а не предлагалась в качестве опции.

В 1989 году вышел 911 Carrera 2 с задним приводом. Одновременно с купе дебютировали варианты кабриолет и Targa. Кузов остался хорошо узнаваемым: модификация практически свелась к интегрированным бамперам, но при этом 964-й почти на 85 процентов состоял из новых компонентов.

Шестицилиндровый двигатель с воздушным охлаждением пережил очередное увеличение рабочего объема до 3,6 литра и развивал 250 л.с. в моделях Carrera 2/4. Технической новинкой в этом оппозитном двигателе была система двойного зажигания, изначально сконструированная Porsche для авиационных двигателей ввиду ее высокой надежности в эксплуатации. Одновременно было практически полностью исключено возникновение аэродинамической подъемной силы на задней оси автомобиля благодаря заднему спойлеру, который стал выдвижным. Еще одна новинка: адаптивная коробка передач Tiptronic. Она обеспечивала плавное переключение передач без прерывания тягового усилия.

Одной из самых выразительных версий поколения 964 стал так называемый юбилейный 911: лимитированная специальная модель «30 лет 911» в 1993 г. вышла на рынок в количестве всего 911 экземпляров. Специальная модель была быстро распродана. С широко расставленными крыльями спереди и сзади она сочетала привод Carrera 4 с кузовом купе и 17-дюймовыми колесами 911 Turbo, отказавшись однако от заднего антикрыла. Эксклюзивный фиолетовый цвет кузова Viola metallic производитель скомбинировал с входящей в базовую комплектацию полностью кожаной отделкой серого цвета Rubicon Grey.

Еще один эксклюзив: в 1993 году компания Porsche выпустила 911 Speedster с укороченным лобовым стеклом, адаптированной конструкцией крыши и крышкой позади передних сидений с двумя характерными «горбами». На базе Carrera 2 Cabrio было построено 930 автомобилей, еще 15 экземпляров с широким кузовом в дизайне Turbo.

На вершине модельного ряда 911 типа 964 были варианты с турбонаддувом. Оснащенный 3,3-литровым двигателем от своего предшественника, 911 Turbo теперь развивал 320 л.с., а 911 Turbo S выдавал внушительную мощность 381 л.с. Начало 1993 года ознаменовалось переходом на новый 3,6-литровый двигатель с 360 л.с. С октября 1993 года эстафету принимает новый преемник – эволюция легендарного спортивного автомобиля продолжается. Всего за период с 1988 по 1994 год было выпущено 63 762 автомобиля типа 964.

Тип 993: кульминационный момент эры моделей с воздушным охлаждением и последний автомобиль в своем роде

Это ясно не только для приверженцев спортивных автомобилей из Цуффенхаузена: четвертое поколение «девятьсот одиннадцатого», тип 993, является одним из наиболее значимых вариантов этого классического автомобиля. Хотя неизменной осталась практически только линия крыши, новая модель, появившаяся в 1993 году, являла собой захватывающую интерпретацию генов дизайна 911. Органичное взаимодействие выпуклых и вогнутых форм, интегрированные бамперы и стекла с окантовкой, а также широкая задняя часть с наклонной светящейся полосой приводят в восхищение любого фаната спортивных автомобилей. Даже более плоские передние крылья, которые получили свою форму благодаря новым полиэллипсоидным фарам, быстро нашли широкое одобрение

Технический уровень этого поколения также подтверждает ее исключительное положение в сегменте спортивных автомобилей. Среди доказательств этому – сконструированная заново алюминиевая ходовая часть LSA – легкая, стабильная, маневренная. До сегодняшнего дня многорычажная подвеска считается высшей ступенью развития задней подвески «Weissach», которая вошла в историю благодаря своим подруливающим свойствам. Как результат – еще больше динамики и более высокий комфорт амортизации.

Новое поколение вышло на совершенно новый уровень и в вопросе привода. В 911 Turbo с входящим в базовую комплектацию полным приводом с 1995 г. использовалось сразу два нагнетателя. Результат: 408 л. с. Одновременно двигатель объемом 3,6 литра с двойным турбонаддувом впечатлял самым низким объемом выбросов ОГ среди всех штатных двигателей своего времени. У заднеприводного 911 GT2, выпуск которого был ограничен 100 экземплярами, он развивал даже 450 л.с.

Сначала компания Porsche предлагала 993 только в версиях купе и кабриолет. Тарга дебютировала только в 1995 году, но зато с новой концепцией: вместо съемной части крыши автомобиль имел большую стеклянную панель, которая с помощью электропривода убиралась под заднее стекло. Добавился и еще один серийный кузовной вариант: полноприводный Carrera 4S, за которым вскоре последовал Carrera S – эти автомобили сочетали широкий кузов и ходовую часть от 911 Turbo. Не было только заднего антикрыла.

Шестицилиндровый оппозитный двигатель стал еще одной причиной, по которой 993 так высоко ценится у коллекционеров и приверженцев марки: это был последний агрегат для 911, в котором использовалось классическое воздушное охлаждение. Поначалу его мощность составляла 272 л.с., но с 1995 года двигатель с двумя клапанами на цилиндр и двойным зажиганием развивал уже 285 л.с. На заказ предлагался вариант с мощностью 300 л.с. Новой была и коробка переключения передач: чтобы соответствовать возросшему до 270 км/ч скоростному диапазону и не ограничивать набор мощности двигателем «длинными» передачами, коробка получила шестую ступень. Кроме того, она стала работать еще более точно.

Решение Porsche поставить все на карту, отдав приоритет типу 993, оправдало себя в полной мере. Четвертое поколение культового спортивного автомобиля завершило в 1998 году эпоху двигателей с воздушным охлаждением. Через 35 лет после появления первого 911 началась новая эпоха его беспримерного успеха. И успеха компании Porsche. Всего с 1993 по 1998 год с конвейера сошел 68 881 автомобиль типа 993.

Тип 996: первый 911 с оппозитным силовым агрегатом и жидкостным охлаждением

При подготовке пятого поколения 911 (тип 996) в 1997 году в Porsche решили отказаться от воздушного охлаждения. Через 34 года компания произвела масштабную модернизацию своего легендарного спорткара и активно занялась давно назревшими задачами. В первую очередь это касалось начатого еще при предыдущей модели снижения производственных затрат путем максимально возможной совместимости компонентов с другими модельными рядами, например, с новым Boxster, а также соответствия автомобилей современным требованиям к безопасности и токсичности отработавших газов. Тип 996 открыл для компании Porsche новые перспективы.

Сохранить традиционные пропорции и объединить их с современной техникой, открыть заново легендарный спорткар — и вместе с тем подготовить его к будущему: модели 996 досталось трудное наследство, но ей удалось открыть первую главу новой эры. Это было видно уже по дизайну.

Результатом стал насколько изящный, настолько и лаконичный, полностью переработанный кузов. Его размеры увеличились. Новый 911 прибавил 18,5 сантиметра в длину, при этом на 80 миллиметров и во второй раз за всю историю модельного ряда увеличилась колесная база. На 3 сантиметра выросла ширина кузова.. От увеличения габаритов выиграл также и салон: тип 996 предлагал своим пассажирам больше пространства на уровне локтей, и в целом салон стал более просторным. Новой была и приборная панель: пять круглых приборов расположены с наложением — это тоже был отход от устоявшихся правил.

Но самые революционные изменения произошли в задней части кузова: плоская оппозитная конструкция двигателя, обеспечивающая ему компактность, сохранена, чего нельзя сказать о его воздушном охлаждении — оно исчерпало свои резервы ввиду постоянно ужесточающихся норм

на токсичность выхлопа. Новый двигатель с жидкостным охлаждением полностью соответствовал требованиям будущего. Как и его мощностные показатели: при рабочем объеме 3,4 литра шестицилиндровый мотор с четырьмя клапанами на цилиндр выдавал 300 л.с. – столько же, сколько и легендарный 911 Turbo 3.3 в свое время. После модернизации двигателя при объеме 3,6 литров мощность составила 320 л. с., в юбилейной модели «40 лет Porsche 911» — даже 345 л. с.

911 Turbo получил также новый оппозитный двигатель с жидкостным охлаждением. Он имел знаменательную предысторию. Этот шестицилиндровый двигатель объемом 3,2 литра привел 911 GT1 к победе в Ле-Мане в 1998 г. Благодаря двойному турбонаддуву его мощность составила 420 л. с. Таким образом этот 911 Turbo стал первой серийной моделью Porsche, которая преодолела скоростную отметку 300 км/ч. В 911 GT2 силовой агрегат развивал мощность даже до 483 л. с. Кроме того, в этом суперспорткаре впервые использовались керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), которые вошли в базовую комплектацию GT2. Они стали на 50 % легче, чем тормоза со стальными тормозными дисками, и выдерживали до 300 000 километров пробега.

С тем же самым двигателем, только без наддува, новую эпоху провозгласил 911 GT3: Он оптимально подходил как для повседневных дорог, так и для любительских заездов на гоночных трассах. Кроме того, он был базовым автомобилем для монокубков Porsche и дал импульс к триумфальным победам клиентов Porsche по всему миру. 3,6-литровый атмосферный двигатель типа 996 развивал сначала 360, а затем 381 л.с. В 2003 году последовал еще более экстремально настроенный 911 GT3 RS. С 1997 по 2005 гг. компания Porsche выпустила в целом 175 262 автомобиля типа 996.

Тип 997: современные технологии, новый дизайн и разнообразие вариантов

С 2004 года Porsche 911 предлагал невиданное разнообразие: он выпускался в вариантах купе и Targa, кабриолет и Speedster, с задним и полным приводом, с узким и широким кузовом, с атмосферными и турбированными двигателями с жидкостным охлаждением, в версии GTS, а также GT2, GT2 RS, GT3 и сразу в двух исполнениях GT3 RS. Включая специальные модели, ассортимент насчитывал 24 варианта с многочисленными возможностями индивидуализации.

Заостренные формы подчеркивали характер «девятьсот одиннадцатого» и придавали Porsche 997 еще более динамичный вид. Carrera с его рельефной задней частью выглядел намного мощнее, не говоря о моделях S, GT и Turbo, которые были еще шире на 44 миллиметра. От предшественника Porsche 997 отличали круглые фары с прозрачными стеклами – возвращение к важному элементу дизайна «девятьсот одиннадцатого» с воздушным охлаждением. После обновления модели в июле 2008 года переднюю часть украшали биксеноновые фары и светодиодные огни дневного света.

В техническом плане Porsche 911 поколения 997 также установил новые стандарты. 3,6-литровый шестицилиндровый двигатель Carrera сначала имел мощность 325 л.с. Для моделей S диаметр цилиндров был увеличен на 3 миллиметра. В результате при рабочем объеме 3,8 литра это был на тот момент самый большой оппозитный двигатель в серийном «девятьсот одиннадцатом».

При обновлении модели в 2008 году компания Porsche основательно переработала линейку двигателей и впервые применила непосредственный впрыск топлива. Расход и выбросы вредных веществ существенно снизились, а мощностные показатели выросли: до 345 л.с. у 3,6-литрового и до 385 л.с. у 3,8-литрового шестицилиндрового двигателя. У нового 911 Carrera GTS, который занимал нишу между S-моделями и GT3, мощность составляла 408 л.с.

Развитие технологий дало преимущества и 911 Turbo: его 3,6-литровый двигатель – первым из бензиновых моторов – получил турбонагнетатель с изменяемой геометрией турбины. Позднее при переходе на рабочий объем 3,8 литра и систему непосредственного впрыска топлива мощность поднялась с 480 до 500 л.с. В 911 Turbo S она составляла даже 530 л.с. – впервые в сочетании с семиступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями в базовой комплектации. Еще быстрее и мощнее был только 911 GT2 RS: его двигатель развивал 620 л.с., этого хватило для прохождения Северной петли Нюрбургринга за 7:18 минуты.

В моделях GT3 мощность тоже росла – с первоначальных 415 до 435 л.с., в RS 3.8 даже 450 л.с. На вершине располагался GT3 RS 4.0, выпущенный ограниченной серией 600 экземпляров – он имел в своем арсенале целых 500 л.с.

Поколение 997 выделялось также специальными сериями, например, 911 Sport Classic. Все 250 экземпляров нашли покупателей в течение 48 часов. Модель 911 Speedster – с аналогичной мощностью 408 л.с. – была выпущена Porsche в количестве 356 автомобилей. Совершенно особенным стал 911 Turbo S Edition 918 Spyder: он скрасил будущим владельцам нового 918 Spyder время ожидания гибридного суперспорткара – только 918 счастливых клиентов могли заказать эту специальную модель. Всего за период с 2004 по 2012 год компанией Porsche было выпущено 213 004 спортивных автомобиля типа 997.

Тип 991: «девятьсот одиннадцатый» перешагнул миллионный рубеж

С 2011 года тип 991 представлял высшую ступень технологического развития «девятьсот одиннадцатого». 991 выглядел мощнее предыдущих моделей 911: этот эффект был достигнут в том числе благодаря более широкой колее и увеличенной на 10 сантиметров колесной базе. Он также обладал адаптивной аэродинамикой: «девятьсот одиннадцатый» первым из серийных спортивных автомобилей Porsche позаимствовал эту технологию у гибридного суперкара 918 Spyder.

В новом дизайне салона 991 были использованы принципы архитектуры Carrera GT. Он сочетал классические элементы 911, такие как пять круглых приборов, один из которых представлял собой многофункциональный дисплей с высоким разрешением, с современным дизайном и улучшенной эргономикой. Также в этой поколении был представлен новый Porsche Communication Management (PCM) с улучшенными коммуникационными возможностями, монитором, воспринимающим мультисенсорные жесты, и информацией о дорожном движении в реальном времени.

С технической стороны легенда марки стала еще совершеннее и мощнее, чем когда-либо прежде. Еще более жесткая облегченная комбинированная конструкция кузова из алюминия и стали позволила сократить массу на 45 килограмм. Базовому шестицилиндровому двигателю хватало рабочего объема 3,4 литра, чтобы развить мощность 350 л. с. При объеме 3,8 литра модели S достигали 400 л. с., а GTS — даже 430 л. с.

С 2015 года, когда был представлен обновленный 991, двойной турбонаддув стал использоваться также для моделей 911 Carrera. Благодаря этому трехлитровый двигатель базовой модели, а также S и GTS развивал теперь 370, 420 и 450 л.с. Впервые 911 Carrera разогнался до 100 км/ч менее чем за четыре секунды. Одновременно снизились расход топлива и вредные выбросы.

Процесс увеличения мощности у моделей Turbo и GT также вышел на новые рубежи – так, 911 GT2 RS развивал 700 л.с. При максимальной скорости 340 км/ч это был самый быстрый серийный «девятьсот одиннадцатый» в истории. 520-сильный 911 GT3 RS с высокооборотистым атмосферным двигателем с рабочим объемом 4,0 литра обладал наибольшим количеством гоночных технологий, которые компания Porsche когда-либо предлагала для дорожного автомобиля.

Особое место в модельном ряду занимает 911 Targa с широкой дугой вместо центральных стоек. Эта модель использовала классическую идею, объединяя ее с оригинальной конструкцией крыши. Особенно яркими моделями были оптимизированный по массе 911 Carrera T и чрезвычайно легкий 911 R, выпущенный в количестве 991 экземпляра, а также 911 GT3 RS массой всего 1370 кг. Высокой популярностью пользовалась специальная модель «50 лет 911», выпущенная тиражом 1963 экземпляра. Важное место в истории компании занимает специально подготовленный спортивный автомобиль зеленого цвета Irish Green, который сошел с конвейера в Цуффенхаузене 11 мая 2017 года, – миллионный «девятьсот одиннадцатый». Шедевр мощностью 450 л. с. остался в собственности Porsche AG.

Модель 911 типа 991 стала абсолютным бестселлером. С 2011 г. по 31 октября 2018 г. было изготовлено 217 930 экземпляров, а начиная с дебюта в 1963 году и по конец октября 2018 года компания Porsche выпустила в общей сложности 1 049 330 серийных 911.