



PORSCHE



## Porsche 911 Cabriolet

Информация для прессы

# Содержание

Porsche 911 Cabriolet

**Очарование спортивного автомобиля в открытой форме** 4

Дизайн и интерьер

**Классические линии в новой интерпретации** 7

Складной верх и аэродинамика

**Инновационный облегченный складной верх со свойствами купе** 13

Двигатель и привод

**Выше мощность, больше эффективности** 17

Ходовая часть и тормоза

**Более широкий диапазон между динамикой и комфортом** 21

Кузов

**Более жесткий кузов с увеличенной долей алюминия** 25

Электрика и электроника

**Интеллектуальные светодиодные фары для улучшения видимости** 26

История

**От 356 «N° 1» Roadster до 911 Cabriolet** 33

**911 Carrera S Cabriolet:** расход топлива в смешанном цикле 9,1 л/100 км;  
выбросы CO<sub>2</sub> в смешанном цикле 208 г/км;

**911 Carrera 4S Cabriolet:** расход топлива в смешанном цикле 9,0 л/100 км;  
выбросы CO<sub>2</sub> в смешанном цикле 207 г/км

Данные расхода топлива и выбросов CO<sub>2</sub> были рассчитаны по новому циклу WLTP. Пока что обязательными к публикации являются данные, перерассчитанные по циклу NEDC. Эта данные не идентичны тем, которые получены в результате измерений по прежнему методу NEDC.

---

Porsche 911 Cabriolet

## Очарование спортивного автомобиля в открытой форме

«Шкала удовольствия» в новом Porsche 911 Cabriolet не имеет верхнего предела. Открытый солнцу и ветру вариант восьмого поколения 911 выходит на старт всего через четыре месяца после премьеры купе. Для производителя спортивных автомобилей кабриолет имеет особое значение: ведь уже первый спортивный автомобиль Porsche - 356 «№ 1» Roadster 1948 года - был открытым автомобилем. Его тент был изготовлен из простой парусины. С 1982 года полноценные версии в кузове кабриолет дополнили также и семейство 911 – большей частью с электроприводными высокотехнологичными крышами.

Новый 911 Carrera S Cabriolet имеет самую современную конструкцию крыши, которую предлагает Porsche. Облегченный электрогидравлический механизм открывает и закрывает складной верх всего за 12 секунд, причем даже на скорости до 50 км/ч. Интегрированный ветрозащитный экран также оснащен электроприводом и выдвигается всего за две секунды. Экран сокращает сквозняки в салоне при движении с открытым верхом.

Внешний вид нового кабриолета 911 производит сильное впечатление также и при закрытой крыше: ее приземистая линия повторяет уникальный силуэт купе. Одновременно с этим специальные плоские дуги из магния предотвращают вздутие тента даже на высоких скоростях и обеспечивают пассажирам максимально возможную защиту. Обогреваемое заднее стекло улучшает круговой обзор, а автоматическая система защиты при опрокидывании повышает безопасность. Дополнительный слой изоляции из тепло- и звукоизолирующего материала гарантирует комфорт при любой погоде.

Новый Carrera Cabriolet предлагает те же самые инновационные технологии, что и новое поколение 911. Обзор важнейших новинок:

### Привод

911 Carrera S Cabriolet: 3,0-литровый шестицилиндровый битурбированный оппозитный двигатель мощностью 331 кВт (450 л.с.); сажевый фильтр для бензиновых двигателей;

симметрично расположенные турбонагнетатели с увеличенным турбинным и компрессорным колесом; перепускные клапаны с электроуправлением; максимальный крутящий момент 530 Нм доступен в диапазоне от 2300 до 5000 об/мин.

**Коробка передач**

Новая восьмиступенчатая Porsche Doppelkupplung (PDK), увеличенный диапазон передаточных чисел и новая функция мгновенных переключений.

**Привод**

По выбору задний (Carrera S) или полный (4S). 4S с модернизированным редуктором передней оси с жидкостным охлаждением.

**Динамический потенциал**

Carrera S (4S) разгоняется с места до 100 км/ч за 3,9 (3,8) секунды; с опциональным пакетом Sport Chrono – за 3,7 (3,6) секунды. Максимальная скорость 306 (304) км/ч.

**Эффективность**

911 Carrera S Cabriolet соответствует экологическому стандарту Euro 6d Temp и имеет расход топлива 8,9 (4S: 9,0) л/100 км (скоррелированное значение по методу NEDC, в смешанном цикле). Выбросы CO<sub>2</sub> в смешанном цикле: 205 (206) г/км.

**Ходовая часть**

20-дюймовые колесные диски спереди, 21-дюймовые сзади; увеличенная на 46 мм колея передних колес, у Carrera S увеличенная на 39 мм колея задних колес; впервые в кабриолете в качестве опции: спортивная подвеска PASM с занижением кузова на 10 мм; режим движения WET распознает мокрую дорогу.

**Кузов**

Новый каркас кузова с увеличенной долей алюминия; специальные опоры двигателя повышают жесткость на кручение и снижают колебания; адаптивный задний спойлер с более вертикальным углом атаки при открытой крыше; интеллектуальные светодиодные фары с системой PDLS Plus.

---

Дизайн и интерьер

## Классические линии в новой интерпретации

Новый 911 выглядит более широким, уверенным и мускулистым. Хотя автомобиль сохранил все узнаваемые черты дизайна Porsche, его очертания однозначно новые. Их ничуть не искажает кабриолетный тент, так как он стабильно держит свою форму. Повторяя знаменитый изгиб крыши (т. н. линия Flyline), он доводит его до задней части кузова. На выбор предлагается несколько вариантов цветов складного верха: черный, темно-синий, коричневый и красный. Новые серийные светодиодные фары и передняя крышка в стиле ранних поколений «девятьсот одиннадцатого» выступают в качестве соединительных мостиков между прогрессивными инновационными формами и знакомыми элементами дизайна Porsche, получившими новое развитие. Расширенные на 45 миллиметров крылья и увеличенные задние колеса придают новому «девятьсот одиннадцатому» более внушительный вид. Новое визуальное деление задней части кузова с новой проходящей по всей ширине светодиодной полосой, широкий спойлер и характерный третий стоп-сигнал подчеркивают ширину автомобиля.

### Передняя крышка в стиле поколения G

Передняя часть кузова цитирует классические формы ранних 911 поколения G: длинная крышка переднего багажника с эффектным углублением перед лобовым стеклом. Это решение визуально удлинняет переднюю часть и придает ей больше динамики. Одновременно новые светодиодные фары свидетельствуют о технологическом прогрессе «девятьсот одиннадцатого». Вертикально поставленные фары имеют типичную для 911 круглую форму, идеально точно вписанную в крылья. В качестве опции предлагаются светодиодные матричные фары в подчеркнуто технологичном дизайне. Оптимизированные огни дневного света матричных фар придают внешнему виду 911 еще большую выразительность.

### Широкий кузов с гладкими поверхностями

При той же колесной базе новый 911 стал на 20 миллиметров длиннее, но в первую очередь он значительно шире: на передней оси на 45 миллиметров, на задней (Carrera S) на 44 миллиметра. Благодаря этому новый 911 кажется еще более низким и приземистым, особенно при взгляде

спереди. Современные прямые линии, характерные для передней части кузова, последовательно продолжают и сбоку. Дверь, установленная практически без зазора с кузовом, ничуть не нарушает ровную поверхность боковины между передним и задним крыльями – настолько лаконична ее форма. Боковина в нижней части имеет вогнутость, значительно более ярко выраженную по сравнению с предыдущей моделью, что визуально занижает центр тяжести нового 911 и подчеркивает его приземистость. Увеличенные на 1 дюйм задние колеса усиливают это впечатление. Дверные ручки, установленные вровень с панелями кузова и автоматически выдвигающиеся при приближении, а также обтекаемые формы наружных зеркал заднего вида идеально дополняют мощный и уверенный облик автомобиля. Новые наружные зеркала заднего вида оптимизированы с целью максимального снижения аэродинамических шумов и имеют электропривод складывания. В серийном исполнении черные нижние части корпусов наружных зеркал в качестве опции могут быть окрашены в цвет кузова.

### **Задняя часть кузова с новой светодиодной полосой**

Задняя часть кузова с ее мощными рельефами и низкой кромкой является одним из наиболее самых известных отличительных признаков 911. У кабриолета она разделена на три функциональные зоны. Под задней крышкой, снабженной электроприводом, располагается сложенный по Z-образной схеме складной верх. Большой задний спойлер по своей форме адаптирован к форме крышки. Задняя часть кузова практически полностью повторяет линии купе. Новая сплошная светодиодная полоса и расположенный внизу номерной знак придают дополнительную динамику и дополнительно отличают новое поколение от предыдущих моделей. Вертикальные ламели воздухозаборной решетки продолжают линии заднего стекла. У кабриолета расстояние между воздухозаборником и стеклом чуть больше, чем у купе, за счет формы задней крышки. Расположенный по центру третий стоп-сигнал интегрирован в ламели. Так как при выдвинутом заднем спойлере его не видно, в спойлер встроен отдельный стоп-сигнал.

В качестве отличительного признака заднеприводные модели имеют черные ламели, а у полноприводных моделей в задней решетке имеется хромированная вставка. Закрепленный прямо под решеткой воздухозаборника задний спойлер стал значительно шире. Он доходит почти до наружных краев задних фонарей.



Эффектный элемент задней части – сплошная светящаяся полоса. Она действительно сплошная – не имеет никаких зазоров и ничем не прерывается, что ночью придает новому 911 уникальный дизайн. Благодаря интегрированным задним фонарям появилась возможность совершенно по-новому оформить задние указатели поворота. Они охватывают светящуюся полосу по краям, создавая тем самым иллюзию опоры. Одновременно они обрамляют трехмерную надпись «PORSCHE». Под ней располагается название модели, выполненное новым шрифтом, который напоминает стиль, использовавшийся компанией Porsche в 70-х годах.

Бампер тоже отличается подчеркнутой графичностью. Это стало возможным за счет смещения номерного знака вниз, теперь он располагается между интегрированными в бампер выхлопными патрубками. Патрубки расположены вровень с бампером, благодаря чему не нарушается плавность линий силуэта. Размещение в черной зоне бампера световозвращателей и боковых отверстий для выпуска воздуха дополнительно подчеркивает точность и прямолинейность линий и визуально расширяет автомобиль.

## Новый интерьер

Создание абсолютно нового интерьера было важной задачей в процессе разработки 911. Новый кокпит пробуждает воспоминания о достоинствах, которыми обладало уже первое поколение «девятьсот одиннадцатого», а именно четкость и однозначность форм. Так, по бокам традиционного аналогового тахометра сейчас располагаются два безрамочных дисплея, выполненных по технологии Free Form, которые кажутся «парящими» в воздухе. Передняя панель, как у самого первого 911, проходит по всей ширине салона между двумя горизонтальными уровнями. В середине располагается панель с пятью кнопками в виде классических перекидных переключателей, которая образует элегантный переход к центральной консоли с интегрированным тачпадом. Ключа зажигания больше нет, новый 911 серийно оснащен системой бесключевого доступа (Keyless Go) и поворотным выключателем для запуска двигателя – разумеется, слева от рулевой колонки. Идеальная комбинация: аналоговая точность и цифровая интеграция переплелись в единое и гармоничное целое.

Расположенная под козырьком приборная панель выдержана в контрастном черном цвете. Она состоит из пяти классических приборов с типичными для Porsche круглыми шкалами, центральное место занимает аналоговый тахометр. Открытые стеклянные кромки 7-дюймовых дисплеев по технологии Free Form подчеркивают их элегантность и визуальную легкость.

Рядом располагается новый 10,9-дюймовый сенсорный дисплей коммуникационной системы PCM. Декоративная поверхность перед сенсорной поверхностью экрана служит в качестве опоры для руки и позволяет осуществлять быстрое управление без отвлечения внимания. Под PCM располагается блок из пяти кнопок для прямого доступа к важным функциям автомобиля. Такое вынесенное расположение кнопок способствует интуитивному управлению. В зависимости от комплектации автомобиля при помощи кнопки можно, например, активировать режим Wet Mode или включить более жесткую настройку амортизаторов PASM. Центральный дефлектор системы кондиционирования создает визуальный переход к центральной консоли, глянцевая сенсорная поверхность которой прекрасно сочетается с дисплеем PCM.

### **Новая опция: ионизатор воздуха**

Еще одна новинка: опциональный ионизатор. Воздух из системы кондиционирования, перед тем как поступить в салон, проходит через ионизатор. Ионизатор сокращает количество вредных частиц и микроорганизмов. Это значительно улучшает качество воздуха в салоне, а также самочувствие водителя и пассажиров.

Рычаг коробки передач Porsche Doppelkupplung (PDK) стал значительно более компактным, чем прежде. Это стало возможным благодаря полностью электронному управлению новой восьмиступенчатой PDK. Благодаря своей форме и текстуре поверхности рычаг идеально лежит в руке. Лаконичное оформление внутренней стороны дверей отличается четкой структурированностью и сочетает внешнюю элегантность с высокой функциональностью, предлагая водителю и пассажиру дополнительное место для размещения вещей.

Рулевое колесо нового поколения целиком и полностью отражает такие основополагающие принципы Porsche, как легкость и точность формы. Многофункциональные элементы управления филигранно вписаны в спицы рулевого колеса и подчеркивают его визуальную легкость.

Переключатель режимов движения имеет новую, более современную форму и отличается большей простотой в управлении. Дизайн подрулевых рычажков тоже стал более функциональным и эргономичным. В качестве опции предлагается рулевое колесо GT в разных вариантах исполнения. Все рулевые колеса имеют обод диаметром 360 миллиметров.

### **Следующее поколение сидений с более высоким уровнем комфорта**

Сиденья также были коренным образом обновлены. Новая конструкция позволяет сэкономить около трех килограммов, а измененная геометрия обеспечивает значительно более качественную боковую поддержку в области плеч. Хотя сиденья установлены на пять миллиметров ниже и имеют более тонкую подушку, они стали значительно более удобными. Они тоже «цитируют» простые и рациональные элементы ранних поколений 911: для складывания сидений используются классические кожаные хлястики – просто и эргономично. Благодаря новому рисунку швов в сочетании с абсолютно новой спинкой сиденье отличается уникальным внешним видом и гармонично вписывается в дизайн салона. Задние сиденья нового 911 тоже были усовершенствованы. Они имеют более высокую (примерно плюс 20 миллиметров) спинку и более широкую подушку сиденья.

Кроме того, для спортивных сидений Plus имеется возможность индивидуализации внутренней стороны спинки. Для этого предлагается широкий ассортимент декоративных элементов. Так, центральную часть тыльной стороны спинки можно украсить вставкой из кожи, дерева, матового алюминия или карбона. Возможно также исполнение с цветными вставками.

Горизонтальная направленность линий передней панели продолжается в обшивке дверей. Высококачественные металлические декоративные элементы дверей плавно переходят в ручки открывания и визуально сливаются с ними. Новая форма декоративных планок в сочетании с широким ассортиментом эксклюзивного декора открывает широкие возможности для индивидуализации.

Впервые компания Porsche предлагает для нового 911 частичную кожаную отделку черного (Black) или серого (Slate Grey) цвета в качестве опции. Она включает в себя обтянутые гладкой натуральной кожей центральные части передних сидений, боковые валики передних сидений и

подголовники передних сидений. Тем же материалом отделаны верхняя часть передней панели и подоконная зона дверей. Как и для предыдущей модели, в качестве опции предлагается полная кожаная отделка салона. Новинкой здесь является дополнительная прострочка, которая при желании может быть выполнена в контрастном цвете. Контрастная прострочка выполняется также и на рулевом колесе. Кожаная отделка предлагается в цветах Black, Slate Grey, Graphite Blue или Bordeaux Red.

---

Складной верх и аэродинамика

## **Инновационный облегченный складной верх со свойствами купе**

У 911 Carrera Cabriolet обращает на себя внимание уникальный складной верх с плоскими дугами. Использование инновационной техники позволяет получить недостижимую долгое время купеобразную линию крыши при закрытом верхе, которая к тому же дает аэродинамические преимущества. Благодаря новому, более легкому гидравлическому приводу складной верх открывается и закрывается примерно за 12 секунд – как и у предшествующей модели на скорости до 50 км/ч. Управление осуществляется кнопкой на центральной консоли или снаружи с пульта дистанционного радиоуправления (не в США). Porsche традиционно предъявляет высочайшие требования к складному верху 911. Поэтому складной верх у нового 911 – как у каждого «девятьсот одиннадцатого» до сих пор – является собственной разработкой. С почти идентичным купе силуэтом матерчатый тент элегантно проходит от рамы лобового стекла до крышки короба складного верха. Дуги не вырисовываются под тканью, а также отсутствуют детали, нарушающие плавный дизайн. Даже заднее стекло с обогревом интегрировано в натянутую ткань с минимальным стыком.

### **Собственная разработка Porsche: складной верх с плоскими дугами из легкого магния**

Решающее значение для этой формы, которая долгое время была недостижимой для матерчатого верха, имеет инновационная конструкция с плоскими дугами. При этом весь матерчатый верх – за исключением боковин – натягивается на твердой поверхности крыши из четырех отдельных сегментов, которые примыкают непосредственно друг к другу. Четыре элемента – это передний каркас тента, две плоские дуги и заднее стекло, рамка которого, как и другие сегменты, состоит из магния. Большая часть рычагов каркаса также изготовлена из очень легкого материала; лишь боковые рычаги, рычаги привода и задняя натяжная дуга состоят из алюминия. Кинематика соединений всех деталей каркаса такова, что для приведения в действие тента требуется

всего один гидроцилиндр на каждой стороне. Для блокировки компания Porsche использует испытанный электрический центральный замок в середине, который поддерживают боковые центрирующие цапфы.

Между плоскими дугами и тентом нет фиксированного соединения, и при открытии тента магниевые сегменты складываются друг над другом, в то время как матерчатый верх складывается по известной Z-образной схеме. Благодаря этой уникальной концепции тент, состоящий из ткани, каркаса, плоских дуг и заднего стекла, в убранном состоянии занимает минимальное пространство высотой около 23 сантиметров и длиной примерно 55 сантиметров. Если передняя часть тента в убранном состоянии остается на виду, то задняя часть – как и раньше – закрывается серповидной крышкой. Эта большая крышка короба складного верха доходит до спойлера, который теперь стал значительно шире. При поднятом верхе пассажиры наслаждаются климатическим и акустическим комфортом, который очень близок к купе. Так, наружная ткань по всей площади изнутри отделана изоляционным материалом. Сегменты крыши внутри закрыты обивкой потолка, которая сохраняет стабильную форму и создает комфортную атмосферу в салоне. Боковины также полностью закрыты тканью таким образом, что при поднятом верхе технические элементы не видны. Расстояние от головы до обивки потолка также примерно соответствует салону купе.

## **Полностью интегрированный ветрозащитный экран с электроприводом**

Интегрированный ветрозащитный экран, оснащенный электроприводом, обеспечивает в 911 Carrera Cabriolet более высокий уровень комфорта на высоких скоростях. Ветрозащитный экран крепится на U-образной скобе, которая в откинутом назад положении полностью интегрирована в заднюю часть салона и таким образом не ограничивает место на задних сиденьях. При нажатии кнопки эта скоба в течение двух секунд занимает вертикальное положение, и разматывается сетка, которая с помощью второй, подвижной скобы за спинками передних сидений натягивается под прямым углом. Ветрозащитный экран можно поднять и убрать при скоростях до 120 км/ч. При убранном тенте ветрозащитный экран обеспечивает отсутствие сквозняка и сводит к минимуму шумы, создаваемые потоком воздуха. Благодаря электронной системе управления ветрозащитный экран при каждом своем действии учитывает положение электрорегулируемых передних сидений. Если, например, одна из спинок находится в зоне движения экрана, его поднятие блокируется. Когда складной верх поднимается, ветрозащитный экран автоматически убирается.

## **Адаптивный задний спойлер с увеличенной на 45 процентов рабочей поверхностью**

У нового 911 Carrera Cabriolet используется концепция регулируемого спойлера – как у купе, но с измененными параметрами. Так, форма спойлера адаптирована под специфическую заднюю часть кузова кабриолета. При поднятом складном верхе положения спойлера соответствуют купе, поскольку новый тент создает условия обтекания, почти идентичные купе. При убранном складном верхе спойлер занимает положения (более вертикальные), рассчитанные специально в соответствии с изменением аэродинамики. Кроме того, в зависимости от конфигурации автомобиля спойлер выдвигается на разную высоту и под разными углами. Дополнительно на передней кромке спойлера находится регулируемый с помощью специальной кинематики элемент, обеспечивающий оптимальное обтекание спойлера воздушным потоком. Спойлер автоматически выдвигается при скорости 90 км/ч и убирается при 60 км/ч, однако при нажатии кнопки может выдвигаться и при более низких скоростях. Дополняют аэродинамическую концепцию регулируемые воздушные заслонки в переднем бампере. При убранном тенте они автоматически и полностью открываются при скорости выше 120 км/ч. В комплектации с опциональным пакетом Sport Chrono режимы движения Sport и Sport+ напрямую активируют и спойлер. При включении этих режимов движения с помощью специального переключателя на рулевом колесе задний спойлер выдвигается в наиболее вертикальное положение Performance («гонка») уже начиная со скорости 90 км/ч. В режиме Wet спойлер выдвигается в положение Performance тоже начиная со скорости 90 км/ч. Максимальная скорость всегда достигается со спойлером в положении Performance.

### **$c_w = 0,30$ : кабриолет с образцовой аэродинамикой**

Базовыми элементами аэродинамической концепции 911 Carrera Cabriolet являются обтекаемая форма поверхности кузова, складной верх, увеличенный в размерах регулируемый задний спойлер и система охлаждения с регулируемыми воздушными заслонками в переднем бампере, не требующая больших отверстий для охлаждающего воздуха под автомобилем и поэтому позволившая сделать днище гладким. Кроме того, оптимизированные размеры воздухозаборников

и отверстий для выхода воздуха улучшили подвод охлаждающего воздуха. В результате, несмотря на то, что охлаждение адаптировано к повышенной мощности двигателя и тормозной системы, сохранился коэффициент  $c_w$  911 Carrera Cabriolet, равный – при поднятом складном верхе – 0,30.

## **Система защиты при опрокидывании повышает жесткость**

Открытый 911 Carrera S оснащен автоматической защитой при опрокидывании. Она состоит из компактного несущего портала, сваренного из высокопрочных алюминиевых профилей. Благодаря высокой жесткости несущая рама используется также для усиления кузова: диагональные распорки у центральных стоек и короба складного верха вносят свой вклад в повышение жесткости на кручение.

В случае угрозы опрокидывания за задними сиденьями под воздействием пружин выдвигаются две новые дуги, система срабатывает с помощью пиротехники. При поднятом верхе штыри из твердого металла из двух кассет пробивают заднее безопасное стекло. Ошибочное срабатывание практически исключено, поскольку за распознавание угрожающей ситуации, приведение в действие, и непрерывный контроль отвечает высокоточный блок управления подушками безопасности со встроенным датчиком опрокидывания. Он постоянно контролирует крен кузова, продольные и поперечные ускорения, а также контакт колес с дорогой.



---

Двигатель и привод

## **Выше мощность, больше эффективности**

В новом 911 большое внимание было уделено модернизации оппозитных шестицилиндровых двигателей с турбонаддувом. Главной целью модернизации было не только соответствие новым экологическим стандартам благодаря использованию сажевого фильтра, но и дальнейшее повышение технических характеристик. Новые увеличившиеся в размерах симметрично установленные турбонагнетатели с перепускными клапанами с электроуправлением, совершенно новая система охлаждения наддувочного воздуха, увеличение степени сжатия и применение пьезофорсунок позволили улучшить отклики двигателей, поднять мощность и крутящий момент, повысить эффективность и приемистость. Наряду с повышением мощности на 22 кВт (30 л.с.) до 331 кВт (450 л.с.) при 6500 об/мин двигатель отличается также и возросшим на 30 Нм крутящим моментом, составляющим теперь 530 Нм в диапазоне от 2300 до 5000 об/мин.

Прежнюю конструкцию с установленными с двух сторон одинаковыми турбонагнетателями сменили два турбонагнетателя, расположенные зеркально друг относительно друга, и к тому же большего размера. Таким образом их компрессорные и турбинные колеса вращаются в противоположных направлениях. Благодаря этому, а также новому облегченному литому выпускному коллектору и адаптированным корпусам турбин удалось улучшить характер движения потоков на входе и выходе из турбины. Это способствует улучшению эффективности, более чуткому отклику турбонагнетателей, повышению мощности и крутящего момента.

Заслонки перепускных клапанов теперь регулируются не пневматикой, а электрически через сервопривод. Преимущество такого управления заключается в быстром и точном регулировании давления наддува. Максимальное давление наддува в 911 Carrera S с сажевым фильтром составляет примерно 1,2 бар.

## **Повышение эффективности: новое центральное расположение интеркулеров**

В отличие от предыдущих моделей оба интеркулера поменялись местами с воздушным фильтром. Если раньше интеркулеры располагались по бокам в задних крыльях, то теперь они размещены посередине прямо над двигателем по центру под решеткой задней крышки. Благодаря новому расположению с улучшенными условиями подвода и отвода охлаждающего воздуха, а также благодаря отсутствию дросселирования воздушного потока и увеличению размера интеркулеров существенно повысился их КПД.

Процесс модернизации коснулся всего двигателя в целом, были оптимизированы многочисленные детали. Впервые впрыск топлива прямо в камеры сгорания осуществляется посредством пьезофорсунок. Распылители в пьезофорсунках открываются и закрываются быстрее, чем в форсунках с электромагнитным управлением. Благодаря этому количество топлива, впрыскиваемого за один рабочий цикл, можно разделить на несколько порций – до пяти. Давление впрыска осталось неизменным – 200 бар.

## **Асимметричный ход клапанов для дополнительного завихрения воздуха в камерах сгорания**

Система регулировки хода клапанов VarioCam Plus впервые работает с асимметричными впускными распредвалами для малого хода клапанов. То есть оба соседних клапана одного цилиндра в режиме частичных нагрузок открываются на разную величину. Таким образом, если раньше малый ход обоих впускных клапанов цилиндра был одинаковым и составлял 3,6 миллиметра, то теперь в новом двигателе он составляет 2,0 и 4,5 миллиметра. Благодаря отсутствию дросселирования на впуске в режиме частичных нагрузок и другим многочисленным мерам по оптимизации улучшились условия смесеобразования и, следовательно, сгорания, что в конечном итоге привело к снижению расхода топлива и вредных выбросов.

## **Эмоциональный звук внутри и снаружи**

Удовольствие от вождения 911 Cabriolet объясняется в том числе и уникальным звуком спортивного автомобиля. Так что и этому аспекту было уделено большое внимание. Чтобы и впредь, несмотря на ужесточившиеся требования к уровню шума и наличие сажевого фильтра, Porsche

911 имел свой характерный эмоциональный звук, были разработаны новые выхлопные системы. Двухпоточная выхлопная система теперь оснащена адаптивными электронно-регулируемыми переключающими заслонками в выхлопных трубах. Регулировка заслонок позволяет получить от двигателя как оптимальный набор мощности, так и подчеркнута эмоциональный звук. Управление заслонками осуществляется шаговыми электромоторами. При этом теперь можно не только полностью открывать или закрывать заслонки, но и выставлять их в промежуточном положении – для еще более эмоционального звука. В качестве опции предлагается спортивная выхлопная система. В отличие от серийной выхлопной системы с двумя сдвоенными патрубками, она имеет два одинарных овальных патрубка.

### **Новая восьмиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями**

Версии 911 Carrera S и 911 Carrera 4S в кузове кабриолет комплектуются в настоящий момент исключительно восьмиступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями (PDK). Новая PDK предлагает ряд преимуществ по сравнению с семиступенчатой коробкой передач предыдущих моделей. Водитель ощущает это по более высокому уровню комфорта, динамики и топливной экономичности. Передаточные отношения всех передач изменены: первая передача стала «короче», а восьмая – «длиннее». Это позволило сделать более «длинным» передаточное отношение главной передачи, что дополнительно снижает обороты на высших ступенях. В результате ряд передаточных чисел восьмиступенчатой коробки получился более гармоничным и открылся потенциал для дальнейшего снижения расхода топлива. Максимальная скорость по-прежнему достигается на 6-й передаче.

### **Пакет Sport Chrono с новым переключателем режимов движения**

Для повышения динамического потенциала и удовольствия от вождения идеальный выбор – пакет Sport Chrono. Он включает в себя новый переключатель режимов движения с кнопкой Sport Response и режимом PSM Sport, динамические опоры двигателя, а также секундомер и приложение Porsche Track Precision. Режимы движения выбираются при помощи нового переключателя на рулевом колесе, при этом информация о включенном режиме отображается на панели приборов.

Динамические опоры силового агрегата располагаются теперь ближе к центру тяжести двигателя и сочетают в себе преимущества жестких и мягких опор. Благодаря электронному регулированию они повышают как комфорт, так и динамику движения. Режим PSM Sport, который можно включить отдельно, переводит систему стабилизации в особо спортивный режим работы. В этом режиме амбициозные водители могут еще ближе подойти к пределам возможностей своего автомобиля при сохранении необходимого уровня безопасности. Позаимствованная в автоспорте кнопка Sport Response предоставляет возможность получить наиболее прямой отклик двигателя и коробки передач. Приложение Porsche Track Precision служит для измерения времени прохождения кругов и данных движения. С помощью смартфона их можно записать, проанализировать, сравнить и обменяться ими с другими водителями.

При наличии опционального пакета Sport Chrono переключателем режимов движения можно задействовать также режим Wet (этот новый режим движения для всех моделей 911 входит в базовую комплектацию). Серийный режим Sport в этом случае активируется только переключателем режимов движения.

## **Полноприводный 911 Carrera 4S с модернизированным приводом передней оси**

Редуктор передней оси полноприводных моделей, состоящий из муфты и дифференциала, имеет теперь жидкостное охлаждение и усиленные диски фрикционной муфты, благодаря чему система выдерживает более высокие нагрузки, что повышает ее надежность. В целом модернизированный редуктор передней оси вместе с системой PTM (Porsche Traction Management) дополнительно улучшает тягу на снегу, мокрой и сухой дороге. Благодаря точности, эффективности и способности выдерживать высокие нагрузки система также улучшает динамику движения в условиях гоночной эксплуатации.

---

Ходовая часть и тормоза

## **Более широкий диапазон между динамикой и комфортом**

Шасси нового «девятьсот одиннадцатого», с одной стороны, дополнительно повышает динамический потенциал автомобиля и, с другой стороны, предлагает пассажирам повышенную плавность хода. Идеальную основу для этого создают новые разноразмерные колеса: 20-дюймовые спереди и 21-дюймовые сзади. Одновременно с этим задние шины значительно шире передних. В результате обе модели имеют увеличенную на 46 миллиметров колею передних колес, у модели 911 Carrera S на 39 миллиметров увеличилась и колея задних колес. Такая конфигурация позволяет увеличить силы, которые могут воспринимать задние шины, и тем самым дополнительно улучшить тягу заднеприводного 911. Оснащение разноразмерными колесами сказывается и на общей сбалансированности автомобиля. Он отличается еще более нейтральной поворачиваемостью и легко контролируемыми ходовыми качествами. Дополнительно улучшает ходовые качества также система Porsche Active Suspension Management (PASM) следующего поколения с еще более широким диапазоном между спортивно-жесткой и мягкой настройкой. Подвеску PASM с адаптивно регулируемыми амортизаторами, которая входит в базовую комплектацию 911 Cabriolet, впервые в качестве опции можно заменить на спортивную подвеску PASM с занижением кузова на 10 миллиметров.

### **Спортивная и комфортабельная: усовершенствованная система PASM с расширенным диапазоном настроек**

Для нового 911 система PASM была существенно модернизирована. Амортизаторы новейшего поколения имеют полностью переработанную конструкцию. При помощи высокоточного магнитного клапана бесступенчато и за миллисекунды регулируется клапан главной ступени, а также нагнетательные камеры для хода сжатия и хода отбоя. Тем самым обеспечивается постоянное и точное варьирование амортизационного усилия. Дополнительно к этому специалисты Porsche разработали для новой конструкции собственное программное обеспечение, которое идеально адаптирует функционал амортизаторов под новый 911.

В качестве опции предлагается спортивная подвеска PASM, которая занижает автомобиль на 10 миллиметров по сравнению с серийной подвеской. Данная подвеска имеет еще более спортивную настройку, нацеленную на повышенную динамику, и улучшает маневренность в поворотах и курсовую устойчивость на высоких скоростях.

### **Режим движения Wet: первая в мире система для распознавания мокрой дороги – в базовой комплектации**

В качестве мировой новинки новый 911 предлагает инновационную систему распознавания мокрой дороги с отдельной выбираемой вручную программой движения Wet. Она была разработана специально для оказания водителю поддержки в сложных погодных условиях. Благодаря акустическим датчикам в передних колесных арках система может распознать брызги воды и таким образом безошибочно определить, что дорога мокрая. При этом она принципиально отличается от датчиков дождя, используемых для активации стеклоочистителей, которые представляют собой оптические устройства и реагируют на капли дождя на лобовом стекле независимо от состояния проезжей части. Когда система определила, что проезжая часть мокрая, она подготавливается к изменению чуткости откликов систем PSM и PTM. Если дорога очень мокрая, то система на втором этапе уведомляет водителя об этом и рекомендует вручную переключиться на режим движения Wet.

Соответствующая функция либо включается с кнопочной панели над центральной консолью, либо – в комплектации с опциональным пактом Sport Chrono – переключателем режимов движения. Если водитель включает режим Wet, то система адаптирует среди прочего Porsche Stability Management (PSM), Porsche Traction Management (PTM), аэродинамику, опциональную систему Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus и чуткость откликов привода, чтобы гарантировать максимально возможную курсовую устойчивость. Задний спойлер, начиная со скорости 90 км/ч, выдвигается в положение создания максимальной прижимной силы, воздушные заслонки в воздухозаборниках открываются, педаль акселератора переходит в режим замедленного отклика, режимы PSM Off или Sport активировать невозможно.

## **Новая настройка тормозов с оптимальной скоростью срабатывания**

Новые размеры колесных дисков и модернизированные шины потребовали абсолютно новой настройки ходовой части. Сцепные свойства шин как на мокрой дороге, так и на сухом покрытии улучшены, снижено сопротивление качению. Повышена жесткость пружин и стабилизаторов поперечной устойчивости, а также четкость дозирования тормозного усилия. Поскольку новые задние колеса могут передавать большие тормозные силы, диаметр тормозных дисков на задней оси увеличен с 330 до 350 миллиметров. Тормоза не только более быстро срабатывают, но и благодаря очень жесткому соединению позволяют предельно четко дозировать тормозное усилие.

Как и раньше, в качестве опции для всех моделей 911 предлагаются испытанные на гоночных трассах керамические композитные тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Преимуществом PCCB является низкая масса керамических тормозных дисков, а также их нечувствительность к перегреву в условиях экстремальных нагрузок.

## **Более «острое» рулевое управление для большей маневренности**

С целью дальнейшего повышения маневренности и динамики прохождения поворотов передаточное отношение рулевого управления нового 911 для автомобилей без управляемых задних колес уменьшено примерно на 11%, а у автомобилей с опциональной системой управления задними колесами примерно на 6%. Автомобиль еще более уверенно преодолевает крутые виражи и доставляет еще больше удовольствия от вождения.

На заказ предлагается ориентированный на комфорт усилитель рулевого управления Plus. При низких скоростях движения коэффициент усиления системы увеличивается, облегчая тем самым маневрирование и парковку.

## **Система управления задними колесами и облегченная аккумуляторная батарея**

Система управления задними колесами для нового 911 была дополнительно усовершенствована. Задние колеса в зависимости от скорости могут поворачиваться на угол до 2 градусов в одном направлении с передними колесами или в противофазе с ними. Это делает 911 еще более маневренным, а благодаря уменьшению диаметра разворота облегчается процесс управления

автомобилем на городских улицах. При высоких скоростях движения повышается курсовая устойчивость, например, при перестроении. С системой управления задними колесами связано использование новой литий-железо-фосфатной аккумуляторной батареи.

По сравнению с традиционной свинцово-кислотной батареей литий-железо-фосфатная батарея имеет в 2,5 раза больший срок службы и при этом весит почти в два раза меньше – 12,7 килограмма. В сочетании с опциональной системой управления задними колесами в качестве опции предлагается система Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Благодаря активным стабилизаторам поперечной устойчивости она практически полностью подавляет крены кузова при движении в поворотах.

### **Система подъема передней части кузова**

Предлагающаяся в виде опции электрогидравлическая система позволяет поднять кузов на передней оси примерно на 40 миллиметров. Благодаря увеличению угла свеса и дорожного просвета на передней оси система повышает пригодность автомобиля к повседневной эксплуатации и облегчает въезд, например, в гаражи и паркинги, а также проезд по неровностям.



## Кузов

### **Более жесткий кузов с увеличенной долей алюминия**

Комбинированная конструкция кузова в новом была последовательно модернизирована. Новый автомобиль получил абсолютно новый каркас кузова. Так, более чем в два раза снизилась доля стали – с 63 процентов у предыдущей модели до нынешних 30 процентов. Наружные панели кузова теперь изготовлены полностью из алюминия, за исключением бамперов. Благодаря новой конструкции дверей с использованием исключительно листового алюминия масса кузова снижается без ущерба прочности и качеству.

Наряду с высокопрочными сталями более широко применяется экструдированный алюминиевый профиль (например, для передних и задних лонжеронов, внутренних и внешних порогов и элементов жесткости днища). Его доля возросла с 3 до 25 процентов. Также более широко используются компоненты из алюминиевого литья под давлением (например, опоры передних амортизационных стоек, колокол туннеля КПП сзади, задняя балка кузова или опоры бамперов).

### **Новое крепление двигателя уменьшает вибрации**

Новое исполнение несущих элементов кузова позволило изменить точки крепления двигателя, что ощутимо повлияло на динамику движения. Ранее двигатель через две опоры, вынесенные достаточно далеко назад, крепился к поперечному кронштейну, который в свою очередь был привинчен к лонжеронам. В новом 911 кронштейн крепления двигателя полностью отсутствует, а опоры смещены примерно на 20 сантиметров вперед и интегрированы непосредственно в лонжероны. Расположение передних опор коробки передач не изменилось. Благодаря новому расположению опор двигателя и их настройке существенно снижены колебания и вибрации, передаваемые от двигателя на шасси автомобиля. В результате дополнительно повышается как комфорт, так и динамика движения. Прежде всего возрастает комфорт при медленном движении по плохим дорогам, а также при движении на высоких скоростях, если, например, автомобиль наезжает на неровность.

---

Электрика и электроника

## **Интеллектуальные светодиодные фары для улучшения видимости**

Компания Porsche разработала для нового 911 многочисленные новые системы безопасности и помощи водителю. В первую очередь обращают на себя внимание новые опциональные светодиодные матричные фары с системой PDLS Plus. Они представляют собой следующий этап развития светотехники Porsche. Свет в матричной фаре создается 84 отдельными светодиодами, которые работают совместно с линзой и светодиодами высокого тока для дополнительного дальнего света. Генерируемый фарой световой пучок по своей дальности действия и интенсивности соответствует свету лазера. Свет от фар автомобиля всегда распределяется так, чтобы обеспечить максимально возможное освещение дороги без ослепления других участников движения. Сложный модуль фары состоит из нескольких компонентов, управление которыми гибко и независимо друг от друга осуществляется на основании данных от видеокамеры, навигационной системы и самого автомобиля.

Интеллектуальное управление распределением света позволяет интегрировать и другие функции, существенно повышающие комфорт и безопасность. Так, система в состоянии посредством видеокамеры распознавать отражающие и таким образом способные ослепить водителя дорожные знаки; освещение этих зон избирательно экранируется, чтобы не причинять водителю неудобств. Фары не только сегментированно экранируют встречные автомобили, но и дополнительно усиливают освещение собственной полосы движения. Благодаря этому взгляд водителя целенаправленно «уводится» на дорогу, что повышает комфорт и безопасность. Поворотный свет в фаре плавно загорается и гаснет, чтобы не раздражать глаз водителя.

В базовой комплектации 911 оснащается светодиодными фарами. В них уже имеется дополнительный дальний свет и динамический корректор фар. Базирующиеся на них опциональные фары с системой PDLS Plus дополнительно к этому предлагают динамический поворотный свет, ассистент дальнего света, а также «автобанный» и противотуманный свет. Светодиодные матричные фары – это совершенная новинка.

## Системы помощи водителю с возможностью расширения функционала

В базовой комплектации новый 911 предлагает комбинацию из систем помощи, которая в первую очередь повышает комфорт и безопасность в условиях повседневной эксплуатации. Работая на базе видеокамеры система предупреждения о столкновениях с ассистентом торможения значительно снижает опасность аварий с участием других автомобилей, пешеходов и велосипедистов. При распознавании опасности система сначала (на первой ступени) предупреждает водителя посредством визуального и звукового сигнала. Затем, на второй ступени, если опасность аварии возрастает, система предупреждает водителя посредством тормозного импульса. Торможение, которое после этого выполняет водитель, может быть усилено системой вплоть до максимальной интенсивности. Если же водитель не реагирует, производится автоматическое экстренное торможение, чтобы избежать столкновения или снизить его последствия.

Доступный в качестве опции адаптивный круиз-контроль существенно расширяет этот объем функций. Он включает в себя автоматическую регулировку дистанции с функцией Stop-and-Go и реверсивную защиту пассажиров. С помощью радарного датчика, расположенного по центру центрального воздухозаборника, и видеокамеры система контролирует расстояние до идущих впереди транспортных средств и автоматически его регулирует. Распознаются также автомобили, вклинивающиеся сбоку с соседних полос движения. Если необходимо, система вслед за идущим впереди транспортным средством затормаживает автомобиль до полной остановки. Если это возможно, система задействует функцию движения накатом, чтобы снизить расход топлива. С адаптивным круиз-контролем поездки, особенно в вялотекущем транспортном потоке, стали более комфортабельными и безопасными.

Благодаря функции Stop-and-Go автомобиль может самостоятельно возобновить движение после торможения до полной остановки. Если остановка длится более 15 секунд, для трогания автомобиля с места достаточно касания педали акселератора или нажатия на подрулевой рычажок. В ситуациях экстренного торможения автоматически закрываются боковые окна и подъемно-сдвигной люк в крыше. Дополнительно активируются реверсивные преднатяжители ремней безопасности водителя и переднего пассажира.

## **Система контроля полосы движения, включая распознавание дорожных знаков**

Перестроение на многополосных скоростных шоссе – одна из наиболее частых причин аварий. Опциональная система контроля полосы движения работает на базе видеокамеры и реагирует на выход за пределы полосы при выключенном указателе поворота. Путем активного подруливания, которое позволяет удержать автомобиль в полосе, система помогает водителю и предлагает дополнительный комфорт и безопасность, прежде всего в дальних поездках. В РСМ можно активировать звуковое предупреждение дополнительно к подруливанию. Система работает в скоростном диапазоне от 65 до 250 км/ч.

Система контроля полосы движения скомбинирована с системой распознавания дорожных знаков. Система распознавания дорожных знаков использует ту же самую видеокамеру и распознает как обычные ограничения скорости, так и временные, а также запреты на обгон и так называемые косвенные запреты (например, указатели с названиями населенных пунктов). Система распознавания дорожных знаков работает в зависимости от ситуации и при этом обращается также к данным других систем автомобиля. Так, датчик дождя позволяет системе учитывать наличие влаги и определять ограничения скорости, зависящие от погоды. Для обеспечения большей безопасности при движении в незнакомой местности система перед крутыми поворотами выводит на дисплей приборной панели их направление.

## **Система помощи при перестроении с визуальным предупреждением**

В качестве дополнения к системе контроля полосы движения может использоваться усовершенствованная система помощи при перестроении. Она помогает водителю при смене полосы движения, измеряя с помощью радарного датчика расстояние до приближающихся сзади по соседним полосам транспортных средств и их скорость. Если их скорость и расстояние до собственного автомобиля воспринимаются системой как критические для предстоящего маневра, в левом или соответственно в правом зеркале заднего вида загорается предупредительный символ. Система действует в диапазоне скоростей от 15 до 250 км/ч и «видит» автомобили на расстоянии до 70 метров.

## Новинка: система ночного видения с тепловизионной камерой

Благодаря интеллектуальной тепловизионной камере система ночного видения распознает в темноте людей и животных и указывает их водителю. Дальность действия системы до 300 метров. Электроника в состоянии классифицировать источники тепла и может, например, отличить животное от припаркованного у дороги мотоцикла с неостывшим двигателем. В жилых районах система ночного видения деактивирована во избежание подачи ошибочных предупреждений, например, о находящихся на тротуаре собаках на поводке. В случае оснащения автомобиля опциональными светодиодными матричными фарами распознанные пешеходы и животные дополнительно освещаются коротким «морганием» фар.

## От ассистента парковки до системы кругового обзора

Системы помощи в новом 911 облегчают работу водителя при маневрировании и парковке. Так, ассистент парковки с передними и задними датчиками, который теперь входит в базовую комплектацию, посредством звуковых и визуальных предупреждений информирует водителя о наличии препятствий. Система работает на базе ультразвуковых датчиков в передней и задней части кузова. Кроме того, 911 Cabriolet серийно оснащен камерой заднего вида. На экран PCM выводится цветное изображение с камеры с динамическими вспомогательными линиями и расстоянием до потенциальных препятствий. Ассистент парковки с опциональной системой кругового обзора на основании данных от четырех отдельных видеокамер генерирует панорамную картинку с охватом 360 градусов («Вид сверху»). Отображение на экране PCM осуществляется сейчас с улучшенным почти в два раза разрешением, что делает картинку значительно более резкой.

## Новый PCM с более простым управлением

Новая коммуникационная система Porsche Communication Management (PCM) с модулем онлайн-навигации существенно упрощает управление информационно-развлекательными функциями. Многие функции автомобиля, ранее доступные только через панель приборов или центральную консоль, в новом 911 могут быть настроены при помощи 10,9-дюймового сенсорного экрана PCM с впечатляющей графикой. Картографический материал для большинства европейских стран уже предустановлен. Многие карты могут отображаться в перспективе и в трехмерном режиме.

Система имеет простое и интуитивное управление, и ее можно индивидуализировать в соответствии со своими предпочтениями. С помощью заранее заданных «плиток» пользователь можно быстро и легко сформировать стартовый экран, закрепив на нем нужные для себя функции: например, любимую радиостанцию или навигационные цели, избранные телефонные номера или кнопку активации спортивной выхлопной системы. В правой части экрана можно открывать так называемые информационные виджеты для доступа к другим функциональным сферам PCM. Так, например, в интерактивной области в центре экрана может выводиться навигационная карта, и в то же время справа пользователь может задействовать функцию телефона.

Навигация по меню осуществляется несколькими прикосновениями и смахиваниями. Прокручивание осуществляется так же, как в смартфоне или планшете, смахивающими движениями пальца. В новом PCM можно двумя пальцами также увеличить, уменьшить или повернуть изображение. Кроме того, дисплей распознает рукописный текст – пункты назначения для навигационной системы можно просто написать на экране. С помощью серийной системы голосового управления с онлайн-поддержкой многими функциями PCM можно удобно управлять при помощи голосовых команд.

### **Три аудиосистемы на выбор**

Кроме серийного акустического пакета Sound Package Plus для нового 911, как обычно, предлагаются аудиосистемы BOSE® и Burmester®. Опциональная аудиосистема BOSE® Surround Sound с 12 динамиками имеет общую мощность 570 ватт и обеспечивает исключительно сбалансированное и точное звучание. Топовый вариант – аудиосистема Burmester® High End Surround Sound, которая также оснащена 12 динамиками общей мощностью 855 ватт.

### **Приложения и сервисы Connect Plus**

Новый 911 на 100 процентов интегрирован в сеть. Porsche Connect Plus, входящий в базовую комплектацию, предлагает широкий спектр возможностей. Так, через коммуникационную систему Porsche Communication Management (PCM) водитель теперь может получить доступ к Amazon Music, функциям «умный дом» провайдера Nest и сервису Radio Plus – интеллектуальной комбинации из традиционного радиоприема и интернет-радио. Благодаря встроенной SIM-карте

с поддержкой LTE новый 911 имеет постоянную связь с Интернетом. Эта функция тоже входит в базовую комплектацию автомобиля. Как и приложение Porsche Connect с упрощенной навигацией для основных функций Connect.

Еще одна новинка – Radio Plus. Благодаря интегрированной функции интернет-радио этот сервис практически неограниченно расширяет дальность действия любимой радиостанции пользователя в случае, если она имеет онлайн-канал. Когда автомобиль покидает зону приема FM или цифрового радио, система автоматически переключается на потоковую передачу аудиосигнала онлайн. При этом в 911 впервые предлагается оптимизированное и практически незаметное переключение между источниками сигнала.

### **Онлайн-навигация с использованием данных, поступающих от других автомобилей**

Еще проще, еще быстрее и функциональнее стала навигация с информацией о дорожном движении в режиме реального времени. Для простого поиска навигационных целей имеется центральный «поисковик» («Finder»), изображенный в виде символа лупы в заглавной строке РСМ. Он позволяет производить поиск цели с помощью простых понятий. Помимо этого, поисковик предлагает разнообразную дополнительную информацию: цены на бензин, свободные парковочные места, включая стоимость и время работы парковок, а также отзывы пользователей об отелях и ресторанах.

Аналогичной простотой отличается и голосовой ввод навигационных целей, работающий с помощью новой системы «Voice Pilot». Голосовое управление Porsche было дополнительно усовершенствовано. Благодаря онлайн-распознаванию речи голосовой ввод стал теперь намного более интуитивным, чем раньше. Так, например, возможен ввод навигационной цели без указания точного адреса.

Расчет маршрута в навигационной системе тоже оптимизирован. Это стало возможным благодаря одновременной обработке бортовых данных и онлайн-данных. Таким образом, расчет маршрута происходит параллельно как онлайн, так и внутри системы в РСМ. Коммуникационная система РСМ самостоятельно решает, какой из рассчитанных маршрутов наиболее оптимален, но сначала всегда включает наиболее быстро рассчитанный маршрут.

Кроме того, навигационная система с новым сервисом «Risk Radar» обрабатывает также данные, поступающие от других автомобилей. Эти соответствующим образом оснащенные автомобили способны анонимно собирать и передавать данные, которые позволяют оценить транспортную ситуацию и дорожные условия. На основе информации от автомобильных датчиков они, например, предупреждают о тумане, опасности заноса вследствие гололедицы или авариях на дороге. Благодаря этому новый 911 вносит свой вклад в сокращение опасных ситуаций и аварийности на дорогах.

Навигационные цели можно выбирать не только в РСМ, но и в смартфоне через приложение Porsche Connect или вне автомобиля через интернет-платформу «My Porsche» заблаговременно перед поездкой.

Одно решение на все случаи: приложение Porsche Connect для смартфонов Apple и Android

Приложение Porsche Connect предлагает водителю теперь еще более простой и удобный доступ к разным функциям автомобиля и связи через смартфон. Приложение подразделяется на три основных раздела: «Навигация», «Мой автомобиль» для связанных с автомобилем функций и «Мой аккаунт» для пользовательских сервисов и настроек.



## История

# От 356 «N° 1» Roadster до 911 Cabriolet

Уже первый спортивный автомобиль Porsche 1948 года - 356 «N°1» Roadster - был оснащен складным верхом. До презентации первого поколения 911 на Международном автомобильном салоне (IAA) во Франкфурте в 1963 году открытые варианты Porsche 356 были наиболее популярными моделями в модельной палитре компании. Однако при разработке первого «девятьсот одиннадцатого» команда Porsche сконцентрировалась в первую очередь на купе. На первых набросках, сделанных главным дизайнером Фердинандом Александром Порше для открытого варианта кузова, уже видны съемные элементы крыши, которые в усовершенствованном виде были использованы в 911 Targa. Эта версия «девятьсот одиннадцатого», которую называли также «безопасный кабриолет», дебютировала в 1965 году на франкфуртском автосалоне IAA и была оснащена широкой (20 сантиметров) дугой безопасности, съемным элементом крыши и матерчатым складным верхом в задней части, получившим название Softwindow из-за гибкого пластикового окна. Чуть позже последовало панорамное заднее стекло с обогревом. Наименование открытого варианта – Targa – произошло от названия марафонской гонки Targa Florio на Сицилии, в которой автомобили Porsche на тот момент уже пять раз одерживали победу. Поставки автомобиля клиентам начались с января 1967 года. До презентации первой концептуальной модели 911 прошло еще 14 лет. Лишь в 1981 году компания Porsche, опять-таки на IAA, представила прототип кабриолета, который был дополнительно оснащен полным приводом и широким кузовом от Turbo. И, наконец, в марте 1982 года на Женевском автосалоне дебютировала серийная версия, 911 SC Cabriolet.

## Первый кабриолет с плоскими дугами

Уже этот первый вариант 911 в кузове кабриолет впечатлял особой конструкцией крыши, которая даже при максимальной скорости – а она составляла тогда 245 км/ч – не терял своей формы в закрытом состоянии. Это обеспечивала новая конструкция с тремя дугами. Вместо отдельных узких стальных дуг, служащих поддерживающим каркасом для матерчатого тента, дуги были выполнены в виде плоских элементов из листовой стали, которые занимали 50 процентов всей площади крыши. Несмотря на это, крыша складывалась и убиралась за задние сиденья.

Сопутствующий эффект от использования плоских стальных элементов: они образовывали прочную защиту при опрокидывании при поднятом верхе. Кроме того, многочисленные элементы усиления в основании кузова 911 придавали ему общую жесткость. Начиная с модельного года 1983, то есть с августа 1982, 911 SC Cabriolet мощностью 204 л.с. поступил в дилерские центры, первое время с чисто ручным приводом складного верха. Базовая цена автомобиля составляла 64 500 немецких марок, примерно на 5 000 марок дороже, чем за 911 SC Targa.

Важной задачей было совершенствование автомобиля, включая электропривод складного верха, который реализован, начиная с модельного года 1987. Замки крыши адаптированы под электропривод, в углублении позади спинок задних сидений размещены два электромотора, привод на редуктор на каркасе тента осуществляется через два гибких вала. Водитель управляет электроприводом при помощи кнопки в салоне, контрольная лампа в приборной панели сигнализирует об окончании процесса открывания/закрывания. При этом оба электромотора должны приводить в движение 13 подвижных дуг, а также каркас и рычаги с 22 шарнирными соединениями на складном верхе и кузове. Все это управляется электроникой. Соответствующая наценка за электропривод составляла 4000 немецких марок, только у 911 Turbo Cabriolet она входила в базовую комплектацию.