



PORSCHE



بورشه في "المعرض الدولي للسيارات" 2017

المحتويات

بورشه في "المعرض الدولي للسيارات" 2017

التقديم العالمي الأول لطرازي "كاين توربو" و"911 جي تي3 مع رزمة تورينغ"

ستقدّم بورشه طرازين جديدين في النسخة 67 من "المعرض الدولي للسيارات" IAA، الذي يُقام في فرانكفورت من 12 ولغاية 24 سبتمبر 2017. فصانع السيارات الرياضية من شتوتغارت سيُضيف نسخة جديدة إلى عائلة 911. كما سيُتّوج "كاين"، التي كُشف النقاب عنها مؤخراً بعد إعادة تطويرها بالكامل، بنسخة قمة جديدة.

بعد التقديم العالمي المُذهل لـ "كاين" بقوة 340 حصاناً (250 كيلوواط) و"كاين إس" Cayenne S بقوة 440 حصاناً (324 كيلوواط) في 'شتوتغارت-تروفنهاوسن'، باتت نسخة القمة الجديدة من "كاين" على أهبة الاستعداد للكشف عن أوراقها. وهي تزخر بمحرك قوي وأنظمة هيكل مُبدعة ودينامية هوائية نشطة، ما يُكسب "كاين توربو" Cayenne Turbo ديناميّة قيادة سيارة رياضية. بالإضافة إلى ذلك، ستعرض بورشه "911 جي تي3 مع رزمة تورينغ" 911 GT3 with Touring Package في فرانكفورت. ولا تتوفر تلك السيارة الرياضية الأصلية متقدّمة الأداء سوى بعلبة تروس يدوية من ست سرعات. كما تتضمن عاكس هواء خلفي متغيّر عوضاً عن جناح خلفي ثابت. أخيراً وليس آخراً، ستحتفل "911 جي تي2 آر إس" 911 GT2 RS بتقديمها الأول في معرض للسيارات كأقوى 911 على الإطلاق بقوة تبلغ 700 حصان.

مشروع تطوير جديد بالكامل: الجيل الجديد من "كاين"

سترفع "كاين توربو" الجديدة مستوى الأداء الرياضي مجدداً ضمن فئتها. فهي تنبض بمحرك من ثماني أسطوانات على شكل "V" سعة 4 ليترات مع شاحني توربو بقوة 550 حصاناً (404 كيلوواط). كما تزخر بـ "ديناميّة بورشه الهوائية النشطة" Porsche Active Aerodynamics التي تشمل عاكس هواء متكيف على السقف، هذا بالإضافة إلى تعليق هوائي ثلاثي الحجرات يمكن التحكم به وإطارات مختلطة المقاسات ومكابح جديدة متقدمة الأداء، ما يوفر قاعدة مثالية لديناميّة قيادة أفضل. وبفضل تجهيزات اختيارية مثل توجيه للمحور الخلفي و"نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC للحدّ من انحناء السيارة جانبياً بأسلوب كهربائي، توفر هذه السيارة الرياضية متعددة الاستعمالات أداءً مماثلاً لسيارة رياضية أصلية. وتستطيع "كاين توربو" التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.9 ثوانٍ، وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 286 كلم/س.

بالانتقال إلى "كاين" و"كاين إس"، فهما تتضمنان محركي V6 جديدين أيضاً يتمتعان بقوة أكبر وفعالية أفضل بكثير. وهما ينقلان قوتهم إلى العجلات الدافعة بواسطة علبة تروس أوتوماتيكية "تيبترونيك إس" Tiptronic S جديدة من ثماني سرعات، تعمل تلقائياً على تحويل رغبات السائق إلى تسارع وقوة سحب مع توفير أفضل أداء ضمن فئة السيارة. وبما أنّ "كاين" تزخر بمورثات السيارات الرياضية، توفرُ بُنية هيكلها الجديدة بالكامل وخفيفة الوزن ديناميّات قيادة ممتازة كانت مستحيلة سابقاً في تلك الفئة. في هذه الناحية، تلعب أنظمة القيادة الديناميّة الجديدة دوراً رئيسياً، وتُغدق على السيارة أيضاً راحة قيادة استثنائية مماثلة لسيارات الصالون الفاخرة. كما باتت قيادة كاين أسهل على الطرق الوعرة، كونها تتيح للسائق الاختيار من بين خمسة أنماط قيادة وهيكل مختلفة وفقاً للمسار.

سيارتان رياضيتان استثنائيتان: "911 جي تي 2 آر إس" و"911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ"

تبرز "911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" كنسخة جديدة تُضاف إلى سيارة بورشه "جي تي" الرياضية الغنيّة عن التعريف. من الناحية التقنية، لم يطرأ أيّ تغيير على السيارة الرياضية الأسطورية متقدّمة الأداء، المُزوّدة بمحرك سحب عادي قوي يولد 500 حصان (368 كيلوواط). لكنها تختلف من الناحية المرئية، إذ باتت أكثر تحفّظاً من قبل واستُبدل الجناح الخلفي المُهيمن المُعتاد بعكس هواء نشط مُستمد من طرازات "911 كاريرا" 911 Carrera. بالانتقال إلى الداخل، تستقبل المقصورة الراكب ومرافقه بفرش جلد. وانسجماً مع مفهومها الأصيل، لا تتوفّر هذه السيارة ثنائية المقاعد سوى بعلبة تروس يدوية من ست سرعات، تتيح لها التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.9 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 316 كلم/س.

بفضل محركها القوي من ست أسطوانات مع شاحنيّ توربو بقوة 700 حصان (515 كيلوواط)، تتألّق "911 جي تي 2 آر إس" كأقوى وأسرع سيارة 911 في التاريخ. وهي تتسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 2.8 ثوانٍ فحسب وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 340 كلم/س. وكما جرت العادة، تنقل سيارة الـ "جي تي" الرياضية هذه قوتها إلى الطريق بواسطة العجلتين الخلفيتين، وتبرز ديناميّة قيادتها الممتازة من خلال تجربة قيادة استثنائية بحق. وقد استخدمت بورشه في صناعتها نسباً مرتفعة من الألمنيوم والكربون والمغنيزيوم لضمان وزن متدنٍ بانتظام، ما دفع بوزنها إلى 1,470 كلغ مع خزان مليء بالوقود. كما تحفل "911 جي تي 2 آر إس" بميزة لافتة أخرى تأتت عن تعاون "بورشه ديزاين" Porsche Design مع "بورشه موتورسپورت" Porsche Motorsport لتطوير ساعة "911 جي تي 2 آر إس كرونوغراف" 911 GT2 RS Chronograph، خُصّصت حصرياً لعملاء هذه السيارة الرياضية متقدمة الأداء.

طراز قمة جديد في عائلة "كاين" بقوة 550 حصاناً مع ديناميّة هوائية نشطة ومكابح متقدمة الأداء

سيارة رياضية متعددة الاستعمالات تحفل بالمزيد من خصال 911: بورشه "كاين توربو" الجديدة

تحتفل بورشه "كاين توربو" Cayenne Turbo الجديدة بتقديمها العالمي الأول في النسخة 67 من "المعرض الدولي للسيارات" في فرانكفورت. وهي تتربع على عرش الجيل الثالث من "كاين" كطراز قمة جديد بالكامل يرفع مجدداً معيار الأداء الرياضي ضمن فئته. تنبض "كاين توربو" بمحرك من ثماني أسطوانات على شكل "V" سعة أربعة ليترات مع شاحني توربو بقوة 550 حصاناً (404 كيلوواط). كما تحفل بديناميات قيادة أفضل تأتت عن تقنيات مُبتكرة، مثل ديناميّة هوائية نشطة تتضمن عاكس هواء على السقف، هذا بالإضافة إلى تعليق هوائي ثلاثي الحجرات يمكن التحكم به وإطارات مختلطة المقاسات ومكابح جديدة متقدمة الأداء. وبفضل تجهيزات اختيارية إضافية، مثل توجيه للمحور الخلفي و"نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC للحدّ من انحناء السيارة جانبياً بأسلوب كهربائي عبر نظام بقدرة 48 فولطاً، توفر هذه السيارة الرياضية متعددة الاستعمالات أداء قيادة مماثل لسيارة رياضية أصيلة. وتستطيع "كاين توربو" الجديدة التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4.1 ثانية (3.9 ثوانٍ مع "رزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package)، وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 286 كلم/س.

تصميم أكثر حدة

تبرز "كاين توربو" بتصميم مُهيمن ومستقل في الوقت عينه، بفضل مُقدّمة حصرية تتضمن مصباحين أماميين رئيسيين بتقنية 'الدايود' LED مع "نظام بورشه للإضاءة الديناميّة" PDLs. كما تختلف المقدمة عن نسختي كايين الأخرتين ليلاً بوحديتي إضاءة أماميتين على صفتين مزدوجتين. أما بالنسبة إلى جانب السيارة، فيتألق بعجلات "توربو" Turbo قياسية (21 بوصة) حُصّصت لنسخة القمة في عائلة كايين، مع رفارف أعرض ذات حافات قوسية مطلية. كما يبرز القسم الخلفي بأنابيب عادم مزدوجة حصرية لطرز القمة. هذا وتُلبّيت تطعيمات الأبواب والمصدّ الخلفي بلون السيارة الخارجي.

بالانتقال إلى المقصورة الجديدة بالكامل، فهي تُسلط الضوء على قدرة "كاين توربو" المُعزّزة على توفير أداء رياضي أفضل مع راحة أكبر في الوقت عينه. ويتمّ عرض وتشغيل وظائف هذه السيارة الرياضية متعددة الاستعمالات – مترابطة شيكياً بالكامل – كافة تقريباً باستخدام شاشة عالية الدقة تعمل باللمس خاصة بـ "مقصورة قيادة بورشه المتطورة" Porsche Advanced Cockpit. ومن ضمن هذه الوظائف، على سبيل المثال، "نظام بوز الصوتي المحيطي" BOSE® Surround Sound System القياسي بقوة 710 واط. ويستمتع السائق ومرافقه الأمامي بطراز القمة هذا من مقعدين رياضيين بثمانية عشرة وضعية تعديل، يتضمنان مسندي رأس مُندمجين هما عبارة عن ميزة جديدة مُستوحاة من طراز 911. يجدر الذكر أنّ مقاعد "كاين توربو" كافة وعجلة المقود الرياضية متعدّدة الوظائف – تتوفر بتصميم "توربو" حصري – تتضمن نظام تدفئة قياسي.

قوة وعزم دوران أكبر: محرك من ثماني أسطوانات مع شاحني توربو بقوة 550 حصاناً

تنبض "كاين توربو" بمحرك V8 جديد سعة أربعة ليترات مع شاحني توربو بقوة 550 حصاناً (404 كيلوواط) وعزم دوران أقصى يبلغ 770 نيوتن-متر، بزيادة 30 حصاناً (22 كيلوواط) و20 نيوتن-متر عن محرك الجيل السابق. وتعمل علبة تروس "تبيترونيك إس" Tiptronic S الجديدة من ثماني سرعات على تحويل القوة وعزم الدوران إلى تسارع وسرعة بواسطة "نظام بورشه للتحكم بالدفع" PTM الخاص بالدفع الرباعي النشط، ما يتيح لنسخة "توربو" الجديدة بلوغ 100 كلم/س من حالة التوقف في غضون 4.1 ثانية (3.9 ثوانٍ مع "رزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package)، وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 286 كلم/س. ومثلما هو الأمر مع الأجيال الجديدة من المحركات، اتخذ شاحنا التوربو لغاز العادم وضعية وسطية بين صقي الأسطوانات على شكل "V". وقد أدى قصر مسارات غاز العادم بين حجرات الاحتراق وشاحني التوربو إلى تحسين استجابة المحرك كثيراً، بينما عززت وضعية التوربو الوسطية عملية إيصال القوة بشكل لافت. كما تأتت عن تلك الوضعية ميزة أخرى تمثلت ببنية مُدمجة للمحرك، ما أتاح اعتماد وضعية أدنى له انعكست إيجابياً على ديناميّة القيادة، نظراً لانخفاض ارتفاع مركز الجاذبية وازدياد دقة الانعطاف.

هيكل نشط مع تعليق هوائي ثلاثي الحجرات وإطارات بمقاسات مختلطة

يجمع هيكل "كاين توربو" الجديد خفيف الوزن بين ثلاث خصال رائعة، تشمل دقة سيارة رياضية وراحة سيارة صالون وقدرة التكيّف المعهودة في سيارة مخصّصة للطرق الوعرة. في هذا السياق، يساهم التعليق الهوائي الجديد ثلاثي الحجرات مع "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM للتحديد النشط بتعزيز قدرات السيارة بشكل لافت. وبفضل مفهوم الإطارات ذات المقاسات المختلطة الجديد – 40/285 في الأمام و35/315 في الخلف بشكل قياسي – المُستمد من السيارات الرياضية، تستطيع "كاين توربو" نقل مقدار أكبر من القوة إلى الطريق بشكل أفقي وجانبي. كما اعتمدت نسخة القمة الجديدة في عائلة "كاين" تعليقاً هوائياً متكيفاً يتضمّن ثلاث حجرات هواء في كلّ قائمة انضغاطية نابضة، ما يتيح للهيكل اعتماد نسب انضغاط مختلفة للنوابض. ويمكن أيضاً تعديل ارتفاع أرضية السيارة عن الطريق يدوياً ضمن ستة مستويات كي تتلاءم مع المسار الوعر – يمكن التحكم بها أيضاً بشكل نشط عبر خمسة برامج قيادة جديدة للطرق المعبّدة والوعرة. وعند تعزيز السيارة بتجهيزات اختيارية تشمل توجيهاً للمحور الخلفي و"نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران بلاس" PTV+ و"نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC – يعمل كهربائياً على الحدّ من انحناء السيارة جانبياً نظراً لآتصاله بنظام السيارة الكهربائي بقوة 48 فولطاً – تستطيع "كاين توربو" الجديدة بلوغ مستوى القيادة الديناميّة المعهود في سيارة رياضية. وفي الوقت عينه، تحسنت عملية السيارة اليومية في مناورات الركن والانعطاف وباتت مريحة أكثر.

أول سيارة رياضية متعددة الاستعمالات مُزوّدة بعاكس هواء متكيف على السقف ومكابح جديدة متقدّمة الأداء

تتألّق "كاين توربو" الجديدة كأول سيارة رياضية متعددة الاستعمالات مُزوّدة بعاكس هواء متكيف على السقف يندرج ضمن ديناميّتها الهوائية النشطة. ووفقاً لوضعيته، يستطيع عاكس الهواء هذا تعزيز الفعالية وزيادة الدفع السفلي على المحور الخلفي وتقليل مسافة الكبح من سرعات مُرتفعة عندما يكون في وضعية 'المكبح الهوائي' – تتقلّص المسافة الضرورية لتوقف "كاين توربو" بمقدار يصل إلى مترين عند إجراء كبح طارئ من سرعة 250 كلم/س.

لذلك، يُتمّ نظام الديناميّة الهوائية تأثير "مكابح بورشه ذات السطح المطلي" PSCB الجديدة متقدّمة الأداء، التي تستلم مهمّة كبح "كاين توربو" قياسياً. وتُحسّن طبقة كربيد التنغستين المُعتمدة على الأقراص الفولاذية أداء المكابح ومقاومتها للاهتراء. كما تحدّ من غبار الكبح في الوقت عينه، ما يعني عجلات أقلّ اتساخاً. ويمكن الاستعاضة عن تلك المكابح بـ "مكابح بورشه من السيراميك المُركّب" PCCB الاختيارية، التي تحافظ على مكانتها كأفضل نظام كبح متوفر لـ "كاين توربو".

محرران جديان و هيكل جديد، مع مفهوم تحكم مُبتكر وتواصل أفضل

الجيل الثالث من "كاين" يُبصر النور

تطرح بورشه الجيل الثالث من "كاين" Cayenne كطراز جديد بالكامل يجمع معايير أفضل من أداء بورشه الرياضي المعهود مع عملية يومية ممتازة. كما يرتقي ذلك الطراز الناجح، من صانع السيارات الرياضية الذي يتخذ من شتوتغارت مقراً له، بالراحة والدينامية إلى مستوى جديد بفضل محركي توربو قويين وعلبة تروس "تيبترونيك إس" Tiptronic S جديدة من ثماني سرعات، بالإضافة إلى أنظمة هيكل جديدة ومفهوم 'عرض وتحكم' مُبتكر مع قدرة اتصال شاملة. وستتوفر السيارة فور طرحها في الأسواق بمحركين جديدين من ست أسطوانات لثلاثة ليترات مع شاحن توربو بقوة الأول خُصص لنسخة "كاين" ويتألف من ست أسطوانات سعة ثلاثة ليترات مع شاحن توربو بقوة 340 حصاناً (250 كيلوواط)، أي أكثر من قوة محرك الجيل السابق بأربعين حصاناً (29 كيلوواط). أما بالنسبة إلى محرك "كاين إس" Cayenne S الجديدة، فيتألف من ست أسطوانات على شكل "V" سعة 2.9 ليترات مع شاحني توربو بقوة 440 حصاناً (324 كيلوواط)، بزيادة 20 حصاناً (15 كيلوواط) عن الجيل السابق. وهو يدفع السيارة إلى سرعة قصوى تبلغ 265 كلم/س ويتسارع بها من صفر إلى 100 كلم/س في أقل من 5 ثوانٍ عند تزويدها بـ "رزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package الاختيارية.

ترتكز "كاين" إلى حدٍ كبير على سيارة 911 الرياضية الأسطورية: فالجيل الثالث من هذه السيارة الرياضية متعددة الاستعمالات، التي جرى تنقيح تصميمها أيضاً، بات يحظى بإطارات ذات مقاسات مختلفة وتوجيه للمحور الخلفي للمرة الأولى. بالإضافة إلى تلك المزايا المعهودة في السيارات الرياضية، حسنت بورشه قدرات "كاين" على الطرق المعبّدة عبر تزويدها بنظام دفع رباعي نشط كتجهيز قياسي، بالإضافة إلى نظام "بورشه 4دي للتحكم بالهيكل" Porsche 4D Chassis Control وتعليق هوائي ثلاثي الحجرات و"نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC الإلكتروني للحدّ من انحناء السيارة جانبياً. وعلى الرغم من اتساع رقعة تجهيزاتها القياسية بشكل مضطرد، انخفض وزن "كاين" عن الجيل السابق بمقدار يصل إلى 65 كلغ وبقيت السيارة ملائمة تماماً للاستخدام على الطرق الوعرة.

لغة تصميم ديناميّة: تصميم أقوى وعجلات أكبر

يُطلّ الجيل الثالث من "كاين" بتصميم جديد وإنّما معهود، يحفل بسيمات رياضية دقيقة ولكن واضحة. وقد جرى الارتقاء بتصميم السيارة وفقاً لـ "مورثات بورشه التصميمية" Porsche Design DNA. في هذا السياق، تشير فتحات دخول الهواء الأكبر في المقدمة بوضوح إلى أدائها الأفضل. كما تبدو "كاين" الجديدة أعرض وأكثر ديناميّة، حتى عندما تكون متوقفة، بفضل حاقّات ضوئية أفقية جديدة. وبفضل ازدياد طولها الخارجي بمقدار 63 ملم من دون أن يطرأ أيّ تغيير على قاعدة عجلاتها (2,895 ملم)، وانخفاض ارتفاع سقفها بتسعة ملم مقارنة بالجيل السابق، استطاعت بورشه تعزيز الطابعين الانسيابي والأنيق لكاين بشكل ملحوظ – يبلغ طولها 4,918 ملم وعرضها 1,983 ملم (باستثناء المرآتين الخارجيتين). كما ازداد حجم صندوق الأمتعة بمقدار 100 ليتر ليبلغ 770 ليترًا.

أما بالنسبة إلى العجلات، فازداد قطرهما بوصة واحدة، وزُودت السيارة بإطارين أ عرض في المحور الخلفي للمرة الأولى، ما يُسلط الضوء على ديناميّة القيادة الأفضل. هذا ويمتدّ شعار بورشه "PORSCHE" اللافت ثلاثي الأبعاد على الإضاءة الخلفية الجديدة ذات التصميم الضوئي ثلاثي الأبعاد مع حزام ضوئي رفيع 'دايود' LED عبر أقصى جهتي القسم الخلفي.

وقّرت بورشه للجيل الجديد من "كاين" مفهوم إضاءة جديد ثلاثي المراحل للمصباحين الأماميين الرئيسيين. في هذا السياق، زُودت كلّ سيارة "كاين" قياسياً بمصباحين أماميين بتقنية 'الدايود'، يمكن تعزيزهما في المرحلة الاختيارية التالية بـ "نظام بورشه للإضاءة الديناميّة" PDLs الذي يوفر أنماط إضاءة متنوّعة، مثل إضاءة للمنحنيات والطرق السريعة. أمّا أفضل نظام إضاءة متوقّر، فهو عبارة عن مصباحين أماميين رئيسيين جديدين بتقنية 'الدايود' مع شعاع إضاءة خلويّ و"نظام بورشه للإضاءة الديناميّة بلاس" PDLs Plus. ويوفّر هذا النظام قدرة إضاءة وتوزيعاً للضوء متغيّرين بالكامل بواسطة 84 نقطة 'دايود' يتمّ التحكم بها فدياً، ما يتيح لـ "كاين" توفير وظائف جديدة، مثل شعاع إضاءة مرتفع لا يُبهر الزحمة القادمة في الاتجاه المعاكس، بالإضافة إلى تحكّم متكيف بالوهج المنعكس من الإشارات.

تقديم "كاين" و"كاين إس" في الأسواق

ستقدم بورشه الجيل الجديد من سيارتها الرياضية متعددة الاستعمالات بنسختين: الأولى هي "كاين" بمحرك توربو من ست أسطوانات سعة ثلاثة ليترات بقوة 340 حصاناً (250 كيلوواط) وعزم دوران يبلغ 450 نيوتن-متر. تلك الأرقام تتيح للطراز القياسي أيضاً توفير أداء قيادة مذهل، يتمثّل بتسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 6.2 ثانية (5.9 ثوانٍ مع "رُزمة سبورت كرونو") وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 245 كلم/س. أما النسخة الثانية التي ستقدّمها بورشه، فهي "كاين إس" مع محرك جديد هو الآخر يتألف من ست أسطوانات على شكل "V" بشاحني توربو سعة 2.9 ليترات يولد 440 حصاناً (324 كيلوواط) – أكثر بعشرين حصاناً (15 كيلوواط) من الجيل السابق – وعزم دوران يبلغ 550 نيوتن-متر. وهو يتسارع بالسيارة إلى 100 كلم/س في غضون 5.2 ثانية فحسب (4.9 ثوانٍ مع "رُزمة سبورت كرونو") وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 265 كلم/س.

أسرع على الطرق المعبّدة وأفضل على الطرق الوعرة: علبة تروس "تيترونيك إس" جديدة و"نظام بورشه للتحكّم بالدفع"

يعود الفضل، إلى حدّ ليس بقليل، في توفير نطاق أداء مُعزّز للجيل الثالث من "كاين" – يرتقي بمعايير الراحة والديناميّة على حدّ سواء – إلى علبة تروس "تيترونيك إس" الجديدة من ثمانية سرعات. فهي تمتاز بأوقات استجابة أقصر ونسب رياضية أكثر للتروس الأولى، ما يُحسّن أداء السيارة على الطرق المعبّدة والوعرة. وبهدف تعزيز الراحة، يضمن الترس الثامن ذو النسبة الطويلة عزم دوران متدنٍ واستهلاك أقلّ للوقود وقيادة مريحة.

بهدف توفير قيادة ممتعة على الطرق الوعرة، خصّصت بورشه لـ "كاين" أنماط قيادة وعرة مُبرمجة مُسبقاً تُسهّل على السائق اختيار الإعدادات الملائم لقيادته. فالإ جانب نمط "الطرق المعبّدة" Onroad الرئيسي، ثمة أربعة أنماط تتلاءم مع المسارات الوعرة باعتدال، تشمل "الوحل" Mud و"الحصى" Gravel و"الرمل" Sand و"الحجارة" Rocks، يتمّ فيها تكييف عمل أنظمة الدفع والهيكل وأقفال الترس التفاضلي لتتلاءم مع المسار.

تعتمد بورشه "نظام بورشه للتحكم بالدفع" PTM لتوزيع القوة في نسخات "كاين" كافة. وهو عبارة عن نظام دفع رباعي نشط وذكي متغير بالكامل يوزع قوة المحرك على المحورين الأمامي والخلفي – يُعتبر نمط عمله النشاط ركيزة أساسية لأداء القيادة الرياضي الممتاز الذي تزخر به "كاين". وفي الوقت عينه، تُلبّي "كاين" الجديدة جميع متطلبات التماسك المُسهب على الطرق الوعرة.

ارتكازاً على مفهوم 911: هيكل خفيف الوزن مع إطارات بمقاسات مختلطة

تجمع "كاين" الجديدة ثلاثة مفاهيم للهيكل في تصميم واحد جديد – سيارة رياضية وسيارة للطرق الوعرة وسيارة للرحلات – تأتت عن تطوير هيكل جديد خفيف الوزن يتضمّن محوراً أمامياً بتصميم مستقلّ الوصلات ومحوراً خلفياً متعدّد الوصلات. كما يحفل الجيل الثالث من سيارة بورشه الرياضية متعددة الاستعمالات بميزة جديدة معهودة في السيارات الرياضية، هي عبارة عن إطارات ذات مقاسات مختلطة تركز على عجلات بات قياسها لا يقلّ عن 19 بوصة – توفّر بورشه لكاين عجلات يصل قياسها إلى 21 بوصة كتجهيز اختياري. وتحسّن تلك الإطارات المختلطة ثبات السيارة وديناميّتها في المنعطفات.

تقنيات جديدة: توجيه للمحور الخلفي وتعليق هوائي ونظام للحدّ من انحناء السيارة جانبياً

يوفّر "نظام بورشه 4دي للتحكم بالهيكل" Porsche 4D Chassis Control المُندمج القاعدة المثالية لأنظمة الهيكل النشطة التي يتمّ تحليلها ومزامنتها. وهو يعمل فوراً على تعزيز خصائص القيادة من تماسك وثبات واستجابة إلى مُعطيات الطريق. وباستثناء "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM للتحديد النشط (قياسي في "كاين إس" Cayenne S)، تبرز أنظمة الهيكل الأخرى كافة كتقنيات مطوّرة حديثاً. وللمرّة الأولى، باتت "كاين" تتوفّر بتوجيه كهربائي للمحور الخلفي – سبق أن برهن عن جدارته في طرازي 911 و"باناميرا" Panamera – يُحسّن رشاقة السيارة في المنعطفات ويُعزّز ثباتها أثناء تغيير المسارات عند سرعات مرتفعة. وبفضل دائرة الالتفاف الأصغر، باتت المناورة في الجيل الثالث من "كاين" أسهل أثناء القيادة اليومية.

بالانتقال إلى التعليق الهوائي المنكّيف الاختياري بتكنولوجيا الحجرات الثلاث الجديدة، فهو يوسّع بشكل لافت النطاق الفاصل ما بين القيادة الديناميّة القاسية والقيادة المريحة المتوقّعة من سيارة مخصّصة للرحلات. ومثلما كان الأمر سابقاً، يتيح النظام تعديل ارتفاع أرضية السيارة عن الطريق على المسارات الوعرة. وبفضل "نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC الاختياري، الذي يحدّ من انحناء السيارة جانبياً، يستفيد السائقون الرياضيون من آليّة عمل النظام الكهربائيّة عوضاً عن الهيدروليّة، وذلك بفضل اعتماد نظام كهربائي قوي للسيارة بقدرة 48 فولطاً. وتوفّر أوقات الاستجابة الأقصر دقة أكبر أثناء القيادة الديناميّة وراحة أفضل أثناء القيادة الهادئة.

التقديم العالمي الأول: "مكابح بورشه ذات السطح المطلي" بطبقة من كربيد التَنْغْسْتِن

من جديد، يُرسيّ صانع السيارات الرياضية موقعه الطليعي في تطوير أنظمة كبح متقدّمة الأداء من خلال مكابح مُبتكرة جديدة على الساحة العالمية تحمل اسم "مكابح بورشه ذات السطح المطلي" Porsche Surface Coated Brake (PSCB). تتضمّن تلك المكابح، التي تتوفر اختياريّاً لنسخات "كاين" كافة، أقرصاً مصنوعة من الحديد المصبوب مع طبقة من كربيد التَنْغْسْتِن تزيد مُعاملات الاحتكاك وتحدّ من الاهتراء وغبار المكابح.

كما تبرز تلك المكابح، الحصرية لشركة بورشه، بطابع مرئي مُبهر طُليت بموجبه الملاقط باللون الأبيض بينما يكتسب سطح الأقراص لمعة فريدة بعد تراكم الطبقات عليه. يجدر الذكر أنّ "مكابح بورشه ذات السطح المطلي" لا تتوفّر إلا مع عجلات قياس 20 و21 بوصة. ويمكن الاستعاضة عنها بـ "مكابح بورشه من السيراميك المُركّب" PCCB المتفوّقة، التي تحافظ على مكانتها كأفضل نظام كبح متوفر لكابح.

"رُزمة سبورت كرونو" جديدة مع "بي إس أم سبورت"

تزرخ "كابن" الجديدة بأداء رياضي أفضل. في هذا السياق، أعادت بورشه تطوير "رُزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package وفقاً لتلك المعتمدة في سيارات الشركة الرياضية، الواقع الذي يتجلّى بوجود 'مفتاح تشغيل للإعدادات' Mode على عجلة المقود. وهو يتيح اختيار إعداد قيادة 'عادي' Normal أو 'سبورت' Sport أو 'سبورت بلاس' Sport Plus، بالإضافة إلى إعداد فردي يمكن للسائق ضبطه كيفما يشاء. وبمجرد الضغط على زرّ "الاستجابة الرياضية" Sport Response في وسط 'مفتاح تشغيل الإعدادات'، يتمّ اعتماد برنامجي عمل للمحرك وعلبة التروس يوفّران أقصى أداء رياضي ممكن. كما تتضمّن "رُزمة سبورت كرونو" إعداد "بي إس أم سبورت" PSM Sport مستقل، يتيح للسائق الاستفادة من ديناميّة قيادة "كابن" الجديدة بالكامل.

وزن أقل لمتعة قيادة أكبر واستهلاك أقل للوقود

بما أنّ السيارات الرياضية تحتاج إلى بُنية خفيفة الوزن، اعتمد جسم "كابن" الجديدة توليفة ذكية من السبانك والفولاذ مثل طرازَي 911 و"باناميرا" Panamera. بناءً لذلك، صنّع الجسم الخارجي من الألمنيوم بالكامل، بينما صنّعت الأرضية والقسم الأمامي ومقومات الهيكل كافة تقريباً من السبانك. في هذا السياق، تبرز السيارة بميزة تقنية لافتة تتمثل ببطارية تشغيل مُبتكرة من 'بوليمر أيونات الليثيوم'، تساهم لوحدها في خفض وزن "كابن" بمقدار 10 كلغ عن الجيل السابق. بالإجمال، انخفض وزن السيارة فارغة من 2,040 كلغ إلى 1,985 كلغ، هذا على الرغم من لائحة تجهيزاتها القياسية المعزّزة كثيراً، والتي باتت تشمل مصباحين أماميين رئيسيين بتقنية 'الدايود' LED، عجلات أكبر، "مساند للركن" ParkAssist في الأمام والخلف، وحدة هاتف 'أل تي إي' LTE بنقطة اتّصال 'واي فاي' WiFi، خدمات "بورشه كونيكت" Porsche Connect وحماية استباقية للمارّة.

التطوّر الرقمي: "مقصورة قيادة بورشه المتطورة" و"نظام بورشه لإدارة الاتصالات" جديد

يُسيطر الجيل الثالث من "كابن" فصلاً جديداً في العلاقة ما بين السائق والسيارة. في هذا السياق، تندمج "مقصورة قيادة بورشه المتطورة" Porsche Advanced Cockpit بالكامل في طابع "كابن" الداخلي الرياضي والفاخر. ويتمحور مفهوم 'العرض والتحكم' الجديد من بورشه حول شاشة قياس 12.3 بوصة 'عالية الدقّة' بالكامل، Full HD تعمل باللمس خاصة بالجيل الأحدث من "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM الذي أبصر النور العام الماضي في الجيل الجديد من "باناميرا". ويمكن التحكم بعدد من الوظائف الرقمية بأسلوب بديهي يشمل تحكماً صوتياً أيضاً. كما تتيح رُزمة "بورشه كونيكت بلاس" Porsche Connect Plus القياسية الولوج إلى شبكة الإنترنت وخدمات فيها، تشمل ملاححة إنترنت قياسية مع معلومات فورية عن الزحمة.

في سياق آخر، حُصِّصت مفاتيح التحكم النظرية الموجودة على الكونسول الوسطي الجديد للتحكم بوظائف السيارة الرئيسية. وقد دُمجت مفاتيح التشغيل الأخرى بسلاسة في سطح ذي مظهر زجاجي يعمل باللمس مثل الهاتف الذكي، يوفر ردات فعل صوتية ولمسية عند تشغيله. ووفقاً لأسلوب بورشه التقليدي، يتوسط مجال رؤية السائق عداد نظيري لدورات المحرك تحيط به شاشتين 'عاليتي الدقة بالكامل' قياس 7 بوصات تعرضان جميع بيانات القيادة الأخرى ذات الصلة بالإضافة إلى معلومات يمكن انتقاؤها بواسطة عجلة المقود متعددة الوظائف. على صعيد آخر، يبرز "مساند الرؤية الليلية" Night Vision Assist مع كاميرا تصوير حرارية كأحد أهم أنظمة المساندة، إلى جانب "مساند تغيير المسار" Lane Change Assist، "مساند البقاء في المسار" Lane Keeping Assist مع تعرف إلى إشارات المرور، 'مساند زحمة السير'، "مساند الركن" ParkAssist مع "إضاءة محيطية" Surround View، وبورشه "إنودرايف" Innodrive مع 'تحكم متكيف بالسرعة'.

طراز "كاين" الخاص بك – نطاق أوسع من التعديلات وخدمات إنترنت أكثر

في الوقت عينه، يوفر "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" الجديد مستوى جديداً من التعديلات، لا ينحصر بإمكانية إدخال تعديلات على 'شاشة البدء' والقائمة الرئيسية فحسب وفقاً لاحتياجات السائق، بل يشمل أيضاً ضبط ما يصل إلى ستة أنماط فردية. وتستخدم هذه الأنماط لتخزين إعدادات الإضاءة وبرامج القيادة وأنظمة المساندة، بالإضافة إلى عدد كبير من الإعدادات الداخلية. كما يستطيع السائق اعتماد إعداداته الخاص لنظامي الصوت الجديدين من "بوز" Bose® و"بورماستر" Burmester® وفقاً لتجهيزات السيارة. على صعيد آخر، تبقى "كاين" الجديدة على اتصال بشبكة الإنترنت في حال رغب السائق في ذلك – تتوفر خدمات "كويكت بلاس" المعززة عبر بطاقة 'وحدة تعريف المشترك' SIM (مع وظيفة "أل تي إي" LTE) المُندمجة. فعلى سبيل المثال، يمكن برمجة وظيفة التدفئة، المستقلة عن المحرك، عن بُعد بواسطة الهاتف الذكي. بالإضافة إلى ذلك، بات 'تطبيق الدقة على الطرق الوعرة' Offroad Precision App، المُطوّر خصيصاً لبورشه "كاين"، يتوفر ضمن الرزمة القياسية الجديدة. وهو يتيح توثيق مراحل القيادة على المسارات الوعرة بالتفصيل لمساعدة السائق على تطوير مهاراته باستخدام تسجيلات الفيديو.

طراز بورشه "جي تي" مع علبة تروس يدوية، والآن من دون جناح خلفي أيضاً

"911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" تحتفل بتقديمها العالمي الأول في المعرض الدولي للسيارات

أضافت بورشه نسخة جديدة إلى سياراتها الرياضية الأصلية متقدمة الأداء، هي عبارة عن "911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" 911 GT3 with Touring Package لا تتوفر سوى بعلبة تروس يدوية من ست سرعات. كما تتضمن عاكس هواء خلفي متغير عوضاً عن جناح خلفي ثابت مثل "911 كاريرا" 911 Carrera. يُخفي تصميم السيارة المتحفظ تحت طياته تكنولوجيا مُستمددة من رياضة السيارات الأصلية. في هذا السياق، استُمدَّ محرك السحب العادي سعة أربعة ليترات من رياضة السيارات، وهو يولد 500 حصان (368 كيلوواط) مع عزم دوران يبلغ 460 نيوتن-متر. وبالتناغم مع تبديلات مثالية للتروس، تتسارع "911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.9 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 316 كلم/س.

يعود اسم "رزمة تورينغ" إلى نسخة تجهيزات خاصة بطراز "911 كاريرا آر إس" 911 Carrera RS من العام 1973. حتى حينذاك، كان تصميم 911 الأصيل والمزايا الداخلية الكلاسيكية عناصر رئيسية في السيارة. والآن تتبني "911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" هذا المفهوم بقلب عصري، حُصِّص لعشاق السيارات الرياضية الذين يفضلون التصميم المتحفظ ومتعة القيادة الكلاسيكية.

باستثناء "رزمة كلوب سبورت" Clubsport Package وخيارات قماش 'ألكتنارا' Alcantara، يمكن طلب "رزمة تورينغ" بتجهيزات "911 جي تي 3" الاختيارية كافة تقريباً. وهي تشمل مزايا مثل "مكابح بورشه من السيراميك المُركَّب" PCCB، نظام رفع للمحور الأمامي، مصباحان أماميان رئيسيان بتقنية 'الدايود' LED، نسخات المقاعد كافة والألوان جميعها المتوفرة للجسم الخارجي والعجلات، "رزمة كرونو" Sport Chrono والأنظمة الصوتية.

تتوفر "رزمة تورينغ" الاختيارية للطلب الآن من دون أيّ كلفة إضافية. ذلك يعني أنّ ثمن "911 جي تي 3 مع رزمة تورينغ" في ألمانيا ما زال 152,416 يورو مع احتساب الضريبة على القيمة المضافة والتجهيزات الخاصة بالدولة.

سيارة رياضية متقدمة الأداء في النواحي كافة

باستثناء القسم الخلفي من السيارة، بقي جسم "جي تي 3" كما هو في نسخة "رزمة تورينغ". ذلك يعني أنّها تتضمن فتحات دخول هواء كبيرة في المقدمة المُصمَّمة خصيصاً للسيارة، بالإضافة إلى مخرج الهواء المُعتاد في طراز "911 جي تي 3" الموجود أمام غطاء صندوق الأمتعة. كما أنّ المصابيح الأمامية والخلفية متطابقة، لكنها ليست داكنة. أما من الجانب، فتطغى على السيارة عجلات مُشكَّلة من خليط المعادن ذات قفل وسطي. وقد زُوِّد المحور الأمامي بإطارين قياس 35/245 زد آر 20، على عجلتين قياس 9 بوصات، مقابل إطارين قياس 30/305 زد آر 20، للمحور الخلفي على عجلتين قياس 12 بوصة. وتضفي الإطارات طابعاً قوياً على هذه النسخة الجديدة من 911، خاصّة وأنّ جسمها أعرض بمقدار 44 ملم عند رفرفي العجلتين الخلفيتين مقارنة بطراز "911 كاريرا". كما تعزّز عرض السيارة نتيجة انخفاض ارتفاع أرضيتها عن الطريق بمقدار 25 ملم.

دينامية هوائية رياضية: عاكس هواء خلفي بحافة إضافية

تتضح العناصر البنيوية المُتحفَظة في "911 جي تي 3" مع رُزمة تورينغ" في القسم الخلفي للسيارة بادئ الأمر. فقد رُود جناح عاكس الهواء الخلفي القابل للامتداد، المُستمد من طراز 911 المُخصَّص للإنتاج التجاري، بحافة دينامية هوائية (قَلَاب "غورني" Gurney) بلون السيارة. كما يحفل شبك الغطاء الخلفي ذي التصميم الخاص بشعار "GT3 touring". وتمتدّ لائحة المزايا الفريدة لتشمل لوناً فضياً لمقاطع تطعيم النوافذ الجانبية وأنايب نظام العادم الرياضي وغطاءي نظام غسيل المصباحين الأماميين الرئيسيين، هذا بالإضافة إلى شعار بورشه في الخلف. ويتبدّل لون هذه العناصر إلى الأسود عند طلب "رُزمة تورينغ الخارجية السوداء" Black Exterior Touring Package الاختيارية، مثلما هو الأمر في "911 جي تي 3". كما تصبح المصابيح الأمامية والخلفية داكنة.

مقصورة جلدية

تُضفي المقصورة شعوراً داخلياً خاصاً بالسيارات الرياضية الكلاسيكية مع علبة تروس يدوية. وانسجاماً مع شخصية سيارة "جي تي" أصيلة، يطغى جلد ناعم الملمس على الأجزاء الداخلية بشكل جزئي، عوضاً عن قماش 'الكنتارا'. بناءً لذلك، اكتسى إطار عجلة المقود – يتضمّن علامة عمودية علوية – ومقبض علبة التروس ومسندتي الذراع في البابين وغطاء حجرة تخزين الكونسول الوسطي ومقبضي البابين الداخليين بجلد ناعم. بالمقابل، اعتمد قماش أسود اللون في الجزء الوسطي للمقعدين وازدان مسندا الرأس بشعار بورشه المُطرز. كما تمّت خياطة الدُرزات كافة في المقصورة الجلدية بخيط أسود. ويكتمل تألق المقصورة بتطعيم ألمنيوم أسود اللون.

محرك سحب عادي قوي من ست أسطوانات مُستوحى من رياضة السيارات

حصلت نسخات بورشه "911 جي تي 3" كافة المزوّدة بعلبة تروس يدوية، ومن ضمنها نسخة "رُزمة تورينغ"، على المحرك والهيكل ذاتهما. في هذا السياق، استُمدّ محرك السحب العادي من ست أسطوانات مُسطّحة سعة أربعة ليترات من سيارات سباق مثل "911 آر إس آر" 911 RSR و"911 جي تي 3 كاب" 911 GT3 Cup. وهو يبرز بكونه أقوى محرك سحب عادي مُزوّد بحقن مباشر للوقود، وسعته هي الأكبر على الإطلاق بين محركات بورشه المُسطّحة من ست أسطوانات المُخصّصة للإنتاج التجاري. ويتسم المحرك بمفهوم دورانه المرتفع الذي يصل إلى 9,000 د/د، وهو رقم مذهل بحق حتى بالنسبة إلى محرك سيارة رياضية.

بالانتقال إلى علبة التروس، فهي توفّر خصائص تعشيق رياضية للغاية وتتضمّن ستة تروس جرى إعداد نسبها بدقة كي تتلاءم مع توليد المحرك للقوة. كما تتضمن وظيفة تسارع بيئي أوتوماتيكية تُصدر صوتاً شيقاً أثناء التعشيق نزولاً. ويتمّ تشغيل هذه الوظيفة بواسطة زرّ "سبورت" Sport على الكونسول الوسطي، لتوفّر تعشيقاً دينامياً نتيجة مُزامنة عجلات التروس بشكل أسرع. يجدر الذكر أنّ علبة تروس "جي تي" GT اليدوية الرياضية تنقل القوة إلى قفل ميكانيكي للترس التفاضلي الخلفي مع كبح أوتوماتيكي ("نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران" PTV).

سريعة في المنعطفات وثابتة في المقاطع المستقيمة: هيكل صلب مع توجيه للمحور الخلفي

يَشْهَد هيكل "911 جي تي 3" على خبرة بورشه في رياضة السيارات. فإلى جانب تصميمه الرئيسي المُعزَّز لتوفير دقة عالية، يزخر الهيكل بمعايير متفوقة من التماسك والثبات والاستجابة إلى معطيات الطريق، يعود الفضل فيها بالأغلب إلى اعتماد توجيه نشط للمحور الخلفي. وهو يوجّه العجلتين الخلفيتين بالاتجاه ذاته للعجلتين الأماميتين أو عكسه، وذلك وفقاً لسرعة السيارة. كما اعتمدت بورشه إطارات بمقاسات مختلفة في المحورين الأمامي والخلفي، بحيث تنقل العجلتان الأماميتان قوى التوجيه والكبح بشكل مثالي، بينما توفّر العجلتان الخلفيتان التماسك والدفع المطلوبين.

"تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" كتجهيز قياسي

بالإضافة إلى "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM، الذي يتضمّن وحدة ملاحاة على الإنترنت مع معلومات فورية عن الزحمة، تمتدّ لائحة التجهيزات القياسية في كلّ نسخة "911 جي تي 3" لتشمل وحدة "كوتكت بلاس" Connect Plus و"تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Porsche Track Precision. ويتيح ذلك التطبيق للسائقين عرض بيانات القيادة على هواتفهم الذكي بالتفصيل وتسجيلها وتحليلها.

"911 جي تي 2 آر إس" جديدة بقوة 700 حصان ودفع خلفي وهيكلي سباق وتوجيه للمحور الخلفي

بورشه تكشف النقاب عن أقوى طراز 911 على الإطلاق

باتت أسرع 911 مخصصة للطرق وأقواها على الإطلاق جاهزة للتقديم، إذ ستحتفل "911 جي تي 2 آر إس" الجديدة بتقديمها الأول في معرض للسيارات في "المعرض الدولي للسيارات" IAA. تنبض تلك السيارة الرياضية متقدمة الأداء بمحرك مسطح مع شاحني توربو بقوة 700 حصان (515 كيلوواط). ونظراً لوزنها الذي يبلغ 1,470 كلغ مع خزان مليء بالوقود، تتسارع تلك الكوبيه الخفيفة ثنائية المقاعد من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 2.8 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 340 كلم/س. وبفضل تكنولوجيا دفعها المطابقة تقريباً لسيارات السباق، تتخطى "911 جي تي 2 آر إس" الجديدة ذات الدفع الخلفي قوة الجيل السابق المزود بمحرك سعة 3.6 ليترات بثمانين حصاناً (59 كيلوواط). كما يبلغ عزم دورانها 750 نيوتن-متر (+50 نيوتن-متر).

يرتكز محرك السيارة على ذلك المعتمد في "911 توربو إس" 911 Turbo S، الذي تبلغ سعته 3.8 ليترات وقوته 580 حصاناً (427 كيلوواط). وبهدف تحسين أدائه، استخدمت بورشه شاحني توربو كبيرين لدفع حجم أكبر من الهواء إلى حجرات الاحتراق. كما اعتمدت نظام تبريد إضافي جديد يوقر تبريداً مثالياً عند ضغوطات قصوى، ويرش مبرد الهواء المشحون بالماء عند حرارة مرتفعة جداً. تلك المقاربة تُخفّض حرارة الغاز في نطاق الضغط الزائد وتضمن قوة مثالية حتى في ظروف قصوى. أما بالنسبة إلى علبة تروس "جي تي" GT المعدلة خصيصاً لتتلاءم مع السيارة – تتألف من سبعة تروس بقابضين (PDK) – فتتيح نقل القوة في "911 جي تي 2 آر إس" الجديدة من دون أي انقطاع بالدفع. بالإضافة إلى ذلك، صُنِعَ نظام العادم المُطوّر خصيصاً للسيارة من مادة التيتانيوم الخفيفة جداً. وهو يزن حوالي 7 كيلوغرامات أقل من ذلك المعتمد في "911 توربو"، ويولد صوتاً شيقاً لا مثيل له.

للمرة الأولى على الإطلاق، تحتفل "بورشه ديزاين" Porsche Design بتقديم هذه السيارة الرياضية متقدمة الأداء عبر طرح ساعة ذات إصدار خاص. وفي إشارة إلى عالم رياضة السيارات، حُصِّصَت ساعة "911 جي تي 2 آر إس" حصرياً لعملاء السيارة الجديدة، إذ لا يمكن طلبها إلا مع طراز "جي تي" الجديد، وذلك من 'مركز بورشه' بدءاً من 30 يونيو 2017.

هيكلي سباق لدينامية انعطاف مذهلة

الانضباط في الرياضة يعني إتقان التفاصيل كافة. لذلك، ترتقي سرعات الانعطاف في عالم السيارات الرياضية الخارقة إلى مستوى آخر. في هذا السياق، تبلغ "911 جي تي 2 آر إس" سرعات انعطاف مذهلة بفضل اعتمادها هيكلي سباق لا تشوبه شائبة مع توجيه للمحور الخلفي وإطارات "فانقة الأداء" UHP. أما بالنسبة إلى عجالاتها الكبيرة والعريضة (قياس '35/265 زد آر 20' في الأمام و'30/325 زد آر 21' في الخلف)، فتولد قوى كبح وانعطاف مدوية. كما تحتوي السيارة على "مكاج بورشه من السيراميك المركب" PCCB كتجهيز قياسي. ومثلما هو الأمر مع سيارات "جي تي" الرياضية كافة، يتضمّن طراز القمة الجديد "نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM ذي إعداد خاص، مع إعداد رياضي "سبورت" Sport مُخصّص لتوفير ديناميّة قيادة مثالية.

على صعيد آخر، توضح فتحات دخول الهواء وخروجه القوية، مع الجناح الخلفي المهيّب، مدى براعة ديناميّة السيارة الهوائية في الناحيتين الوظيفية والتصميمية. وقد اعتمدت مادة "البلاستيك المقوّى بألياف الكربون" CFR في صناعة الجناحين الأماميين وفتحات مبيتّي العجلتين الأماميتين وفتحتي دخول الهواء في القسمين الخلفيين وأجزاء من قسم السيارة الخلفي، هذا بالإضافة إلى الجسم الخارجي للمراتين الجانبيتين بتصميم "سبورت ديزاين" Sport Design وعدد من المقومات الداخلية. كما صنّع الغطاء الأمامي من الكربون لخفض وزن السيارة قدر الإمكان، بينما خُصّصت مادة المغنيزيوم لصناعة السقف القياسي. أخيراً وليس آخراً، طغى خطّ وسطي أودودي عريض على غطاء السيارة الأمامي وسقفها.

رُزمة "فايساخ" اختيارية تخفّض وزن السيارة بمقدار 30 كلغ

يمكن دائماً تعزيز الأداء قليلاً، حتى في "911 جي تي 2 آر إس". لذلك طوّر مهندسو بورشه رُزمة "فايساخ" Weissach اختيارية تخفّض وزن السيارة بحوالي 30 كلغ. وهي تتضمن عناصر إضافية مصنوعة من التيتانيوم و"البلاستيك المقوّى بألياف الكربون". فعلى سبيل المثال، صنّع السقف والقضيبين المقاومين للانحناء من الكربون، وكذلك الأمر بالنسبة إلى أذرع التقارن في المحورين الأمامي والخلفي. كما اعتمدت عجلات من المغنيزيوم لخفض كلّ من الوزن الإجمالي والوزن غير المنبوض، ما يُعني الهيكل بمروحة أكبر من الخصائص الرائعة. أخيراً وليس آخراً، يزدان غطاء صندوق الأمتعة والسقف (من الكربون المحبوك) بخطّ طولي وسطي عريض بلون السيارة، ما يُضفي عليها تالفاً مرئياً مميزاً.

مقصورة رياضية بحق

يطغى على مقصورة "911 جي تي 2 آر إس" قماش 'ألكنتارا' أحمر اللون وجلد أسود ومقومات داخلية من الكربون المحبوك كتجهيز قياسي. كما تحظى السيارة بعجلة مقود رياضية مع مقبضين لتعشيق التروس بأسلوب رياضي وسريع. ويشعر السائق ومرافقه بديناميّة السيارة الرياضية متقدّمة الأداء من خلال مقعدين مقعّرين بالكامل من الكربون المحبوك. وكما هي الحال مع كل طراز 911، اعتمد "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM كوحدة رئيسية للتحكم بالصوت والملاحة والاتصالات. ثمّة أيضاً وحدة "كويكت بلاس" Connect Plus و"تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Porsche Track Precision كتجهيزين قياسييين، ما يتيح تسجيل بيانات القيادة وعرضها وتحليلها بدقة على الهاتف الذكي.

على صعيد آخر، تُعرّز "رُزمة كرونو" Chrono Package الاختيارية وظائف "نظام بورشه لإدارة الاتصالات"، لتشمل شاشة أداء يمكن استخدامها لعرض أوقات اجتياز الحلبة وحفظها وتقييمها. كما تتضمن هذه الرُزمة ساعة توقيت على لوحة القيادة بعرض نظيري ورقمي، بالإضافة إلى وظيفة 'بدء وإيقاف توقيت اللفة' تتيح للسائقين تسجيل أوقات لفاتهم بدقة عالية باستخدام "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" وبالتناغم مع وجود علامات خارجية على خطّ البداية/النهاية.

ساعة حصرية مُلحقة بالسيارة: "بورشه ديزاين 911 جي تي 2 آر إس كرونوغراف"

عملت "بورشه ديزاين" Porsche Design مع قسم رياضة السيارات لدى بورشه "بورشه موتورسبورت" Porsche Motorsport لتطوير ساعة "911 جي تي 2 آر إس كرونوغراف" 911 GT2 RS Chronograph مخصصة حصرياً لعملاء السيارة الرياضية الخارقة الجديدة. وتنبيض ساعة التوقيت تلك عيار 01.200 بأول آلية حركة للساعة من تطوير "بورشه ديزاين"، استغرق العمل عليها ثلاثة أعوام. كما تشمل وظيفة عودة ارتدادية إلى نقطة البداية – استُوحيت تلك الميزة الخاصة في ساعة بورشه من رياضة السيارات – وجسر حركة مُعزّز لناحية مسار الحِمل ووثيقة أصالة "سي أو إس سي" COSC رسمية. وبينما يجب الضغط على الأزرار ثلاث مرّات لقياس فترات زمنية متتالية في ساعات الكرونوغراف التقليدية – المرّة الأولى توقف الكرونوغراف عن العمل والمرّة الثانية تعيده إلى وضعه الأصلي والثالثة تبدأ عملية القياس من جديد – تتمّ تلك المراحل أوتوماتيكياً بتعاقب سريع في ساعات الكرونوغراف المزوّدة بوظيفة العودة الارتدادية إلى نقطة البداية.

على صعيد آخر، صُنِعَ مَبَيّت "911 جي تي 2 آر إس كرونوغراف" من مادة التيتانيوم خفيفة الوزن. كما تنفصل وظيفة الإيقاف عن عرض الوقت المتواصل بوضوح بواسطة علامات صفراء. هذا واستُوحيت الكثير من تفاصيل تلك الساعة من سيارة القمة الرياضية متقدمة الأداء. فتصميم عرض الوقت يشبه لوحة المؤشرات وعدّاد دوران المحرك، بينما يشبه دوّار اللفّ المصنوع من مادة التّنغستين عجلات "911 جي تي 2 آر إس". كما صُنعت واجهة الساعة من الكربون. تتوقّر "911 جي تي 2 آر إس" وساعتها حصرياً في مراكز بورشه حول العالم. ويتمّ إنتاج كلّ من السيارة والساعة فردياً وفقاً لرغبات العملاء، ويُسلّمان سوياً.