



PORSCHE



Новый 911 Turbo и новый 911 Turbo Cabriolet

Информация для прессы

Содержание

Особенности

Новый 911 Turbo и новый 911 Turbo Cabriolet 4

Краткая версия Coupé и Cabriolet с новыми опциями и значительно увеличенной мощностью

Новый Porsche 911 Turbo 6

Двигатель и привод

Повышенная мощность благодаря усовершенствованной технологии турбонаддува 9

Дизайн и аэродинамика

Максимальная динамика 13

Ходовая часть и тормоза

Еще более спортивная динамика и комфорт 15

Салон и оснащение

Роскошная атмосфера в спортивном стиле 18

Расход топлива и вредные выбросы

911 Turbo: Расход топлива в городском цикле 15,3 л/100 км, в загородном цикле 8,7 л/100 км, в смешанном цикле 11,1 л/100 км; выбросы CO₂ в смешанном цикле 254 г/км

911 Turbo Cabriolet: Расход топлива в городском цикле 15,2 л/100 км, в загородном цикле 8,9 л/100 км, в смешанном цикле 11,3 л/100 км; выбросы CO₂ в смешанном цикле 257 г/км

Все данные относятся к модели для ЕС.

Данные расхода топлива и выбросов CO₂ были рассчитаны по новому циклу WLTP. Пока что обязательными к публикации являются данные, перерасчитанные по циклу NEDC. Эти данные не сравнимы с данными, полученными в результате прямого расчета по методу NEDC. Более подробная информация об официальных данных расхода топлива и удельных выбросах CO₂ новых автомобилей содержится в «Директиве о расходе топлива, выбросах CO₂ и потреблении электроэнергии новых легковых автомобилей», которая бесплатно предлагается во всех точках продаж и в DAT.

Особенности

Новый 911 Turbo и новый 911 Turbo Cabriolet

Седьмое поколение 911 Turbo с увеличенной на 30 кВт (40 л.с.) мощностью.

Мощный двигатель рабочим объемом 3745 см³ с двумя турбонагнетателями развивает теперь 427 кВт (580 л.с.).

Высокая динамика в любой ситуации.

Разгон с места до 100 км/ч в комплектации со специально адаптированной к 911 Turbo 8-ступенчатой PDK занимает 2,8 секунды (минус 0,2 секунды), максимальная скорость не изменилась и составляет 320 км/ч.

Широкий кузов.

Расставленные шире на 45 миллиметров передние крылья и расширенная на 20 миллиметров задняя часть делают новый 911 Turbo, как и 911 Turbo S, самым широким среди всех серийных «девятьсот одиннадцатых».

Бескомпромиссный спортивный характер благодаря новым опциям.

Впервые для моделей 911 Turbo предлагается более жесткая спортивная подвеска PASM, которая занижает автомобиль на 10 миллиметров. Также впервые для 911 Turbo доступна новая спортивная выхлопная система с эффектным звуком.

Усовершенствованная аэродинамика.

Адаптивная аэродинамика (РАА) с регулируемыми воздушными заслонками в передней части, расширенной стратегией регулирования и увеличенным, но более легким антикрылом обеспечивает более высокую прижимную силу. Кроме того, РАА выступает в роли воздушного тормоза в случае экстренного торможения на высокой скорости.

Новое облегченное остекление с шумозащитными свойствами.

Впервые для 911 Turbo Coupé предлагается новое облегченное остекление с шумозащитными свойствами, которое позволяет сэкономить более 4 килограммов.

Краткая версия Coupé и Cabriolet с новыми опциями и значительно увеличенной мощностью

Новый Porsche 911 Turbo

На протяжении 45 лет Porsche 911 Turbo является воплощением высокодинамичного спортивного автомобиля, пригодного также и к повседневной эксплуатации. После выхода на рынок 911 Turbo S теперь предлагается новое поколение моделей 911 Turbo Coupé и Cabriolet – еще более мощных, быстрых и индивидуальных. Мощность двигателя по сравнению с предыдущим поколением увеличилась на 30 кВт (40 л.с.) и теперь составляет 427 кВт (580 л.с.), благодаря чему Coupé и Cabriolet преодолели магический трехсекундный рубеж в разгоне до 100 км/ч и ускоряются до «сотни» всего за 2,8 секунды (минус 0,2 с). Крутящий момент 750 Нм (плюс 40 Нм) – теперь без ограниченной по времени функции Overboost – обеспечивает еще более уверенный и динамичный промежуточный разгон. Таким образом, разгонная динамика, мощность и крутящий момент нового 911 Turbo соответствуют уровню 911 Turbo S прошлого поколения. За передачу мощности на колеса, как и прежде, отвечает восьмиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями PDK, специально адаптированная к модели Turbo. Максимальная скорость автомобиля не изменилась и составляет 320 км/ч. Впервые для 911 Turbo предлагаются такие опции, как пакет Sport или облегченный пакет, спортивная подвеска и спортивная выхлопная система. Благодаря этому клиенты могут еще лучше адаптировать свой автомобиль к собственным индивидуальным потребностям.

Новые спортивные автомобили продолжают традиции своих знаменитых предков: с момента своего появления на рынке в 1975 году 911 Turbo считается синонимом роскоши и динамики. Каждое новое поколение вписывало очередную главу в историю успеха мирового эталона высокодинамичного спортивного автомобиля. 911 Turbo соединяет в себе спортивность и практичность в повседневной эксплуатации, эмоциональность и надежность, динамику и экономичность. Новое поколение автомобиля с посадочной формулой 2+2 почти в два раза мощнее самого первого Turbo, который оснащался трехлитровым шестицилиндровым двигателем мощностью 260 л.с. с одним турбонагнетателем. Несмотря на то, что за прошедшие годы 911 Turbo прибавил в размерах, скорости и комфорте, он остался верен своему главному принципу.

Дизайн нового 911 Turbo стал еще более мускулистым. Для новой ходовой части кузов автомобиля в передней части расширен на 45 миллиметров до 1840 миллиметров. Новая передняя крышка с характерной выштамповкой подчеркивает спортивность. Входящие в базовую комплектацию светодиодные фары с PDLs Plus обеспечивают оптимальное освещение проезжей части. Ширина кузова в задней части составляет ровно 1,90 метра (плюс 20 миллиметров). Еще одним отличительным признаком нового 911 Turbo является усовершенствованная адаптивная аэродинамика с регулируемыми воздушными заслонками в передних воздухозаборниках, увеличенным активным передним спойлером и регулируемым задним спойлером, размеры которого тоже заметно подросли. Дизайн задней части кузова гармонично дополняет световая полоса, соединяющая светодиодные задние фонари, и новая решетка в задней крышке с ламелями и серебристыми декоративными планками.

Увеличенная на 42 миллиметра колея передних колес и новые 20-дюймовые шины размера 255/35 способствуют еще более точной управляемости автомобиля. Активная система полного привода PТМ теперь может передавать еще больше тягового усилия на передние колеса. Задние шины размера 315/30 установлены на 21-дюймовых дисках – на 1 дюйм больше, чем на передней оси. Вместе с увеличенной на 10 миллиметров колеей они повышают тягу на управляемой задней оси. Переработанные тормоза тоже стали мощнее, их можно отличить по серийным суппортам красного цвета. На передней оси диаметр чугунных тормозных дисков теперь составляет 408 миллиметров (плюс 28 мм), а толщина 36 миллиметров (плюс 2 мм). На задней оси установлены диски толщиной 30 миллиметров и диаметром 380 миллиметров.

Впервые для 911 Turbo в качестве опции предлагается спортивная выхлопная система с двумя овальными патрубками. Новинками являются также два разных варианта подвески: в то время как серийная подвеска PASM обеспечивает широкий диапазон между спортивностью и комфортом, электронно-регулируемая спортивная подвеска имеет значительно более жесткую настройку и 10-миллиметровое занижение, что дополнительно улучшает ходовые качества нового 911 Turbo. Настройка специально рассчитана на повышенную динамику и улучшает управляемость и курсовую устойчивость при движении в поворотах на высоких скоростях, например, на кольцевых гоночных трассах. Для желающих реализовать максимальный динамический потенциал

автомобиля в качестве опции предлагается гидравлическая система подавления кренов кузова PDCC, а также керамические композитные тормоза PCCB с 10-поршневыми фиксированными суппортами на передней оси.

Еще две новые опции – облегченный пакет и пакет Sport – позволяют дополнительно поднять уровень динамики и подчеркнуть спортивный внешний вид. Облегченный пакет для Coupé снижает массу автомобиля на 30 килограммов. Масса снижается, среди прочего, за счет использования легких сидений-ковшей, отсутствия задних сидений и сокращенной звукоизоляции. Благодаря этому звук двигателя в салоне воспринимается более непосредственно. Пакет Sport включает в себя пакет SportDesign для 911 Turbo, а также другие детали отделки черного цвета, карбоновые элементы и задние фонари эксклюзивного дизайна.

Современный дизайн интерьера в основном соответствует моделям 911 Carrera с Porsche Advanced Cockpit и Direct Touch Control. Центральный дисплей PCM теперь имеет диагональ 10,9 дюйма и благодаря новой архитектуре обеспечивает легкость управления без отвлечения от дороги. Автомобиль предлагает широкую и высококачественную комплектацию, в которую входят, в частности, спортивные сиденья с полным набором электрорегулировок по 14 направлениям, пакет Sport Chrono, многофункциональное спортивное рулевое колесо GT с лепестками переключения передач и переключателем режимов движения, а также мощная аудиосистема BOSE® Surround Sound. Для дополнительной индивидуализации доступны многочисленные опции, например, Porsche InnoDrive с адаптивным круиз-контролем, система контроля полосы движения с функцией распознавания дорожных знаков, система ночного видения, система кругового обзора и аудиосистема Burmester® High End Surround Sound.

Двигатель и привод

Повышенная мощность благодаря усовершенствованной технологии турбонаддува

Шестицилиндровый оппозитный двигатель 911 Turbo с рабочим объемом 3745 см³ и увеличенной до 580 л.с. мощностью теперь оснащен симметрично установленными турбонагнетателями с изменяемой геометрией турбин и электроприводными перепускными клапанами. Вместе с новой системой охлаждения наддувочного воздуха и использованием пьезофорсунок это позволило улучшить отклики двигателя, поднять мощность, крутящий момент и обеспечить уверенный набор оборотов.

Новый 6-цилиндровый двигатель использует для своего «дыхания» совершенно новый впускной тракт. Для этого была изменена схема поступления наружного воздуха в двигатель. Через характерные для Turbo воздухозаборники в задних боковинах поступает лишь часть воздуха. Перед расположенными теперь под задним крылом воздушными фильтрами находятся еще два канала, в которые воздух поступает через решетку в задней крышке. Тем самым новый 911 Turbo имеет четыре точки забора воздуха с увеличенным поперечным сечением и меньшим сопротивлением, что положительно сказывается на возможностях двигателя.

Два зеркально расположенных нагнетателя с изменяемой геометрией турбин и увеличенными размерами пришли на смену прежней конструкции. Колеса турбин (компрессорные и турбинные колеса) на левой и правой сторонах автомобиля вращаются теперь в противоположных направлениях. Диаметр турбинных колес возрос на пять миллиметров до 55 миллиметров, а компрессорные колеса диаметром 59 миллиметров увеличились на три миллиметра. Благодаря этому повышается пропускная способность как компрессорного, так и турбинного колеса, что в свою очередь ведет к повышению крутящего момента и мощности. Управление перепускными клапанами осуществляется от шаговых электромоторов. Преимущество заключается в том, что активное и полное открывание перепускного клапана после холодного пуска позволяет быстрее прогреть нейтрализаторы. Кроме того, регулировка давления наддува осуществляется быстрее

и точнее. Далее сжатый воздух поступает в два охладителя, находящиеся на новых местах и увеличившиеся в размерах на 14 процентов. Теперь они размещены прямо над двигателем и под решеткой задней крышки.

Новая спортивная выхлопная система в качестве опции

Компания Porsche впервые предлагает для 911 Turbo в качестве опции спортивную выхлопную систему. Как и серийная система, она оснащена электроприводными регулируемыми заслонками. Тем самым удалось разрешить противоречие между эмоциональностью звука, акустическим комфортом в салоне и законодательными требованиями. Специально разработанная для спортивной выхлопной системы динамика потоков обеспечивает особенно спортивный и характерный для Turbo звук. В качестве визуального отличительного признака выступают два овальных выхлопных патрубка. Серийная выхлопная система оснащается двумя угловатыми сдвоенными патрубками с черным хромированием.

Новая 8-ступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями в специальном исполнении для Turbo

Более тяговитый и мощный двигатель, развивающий до 750 Нм и 427 кВт (580 л.с.), предъявляет повышенные требования к трансмиссии – особенно в условиях гоночной эксплуатации. Новый 911 Turbo идеально к этому подготовлен. Коробка PDK базируется на коробке передач современного модельного ряда 911 Carrera, которая посредством оптимизации фрикционных дисков сцеплений и усиления отдельных шестерен была адаптирована к мощностной характеристике двигателя. Кроме того, она доставляет еще больше удовольствия от вождения: благодаря новой функции молниеносного переключения передач 911 Turbo еще быстрее и точнее реагирует на ситуацию движения. Молниеносные переключения выполняются в первую очередь при высоких оборотах и нагрузках, как в ручном режиме, так и (при активированном режиме Sport Plus) в автоматическом. Передаточные отношения всех ступеней изменены: первая передача стала «короче», а восьмая – «длиннее», чем прежняя «седьмая». В целом 8-ступенчатая коробка передач PDK отличается от прежнего 7-ступенчатого варианта целым рядом усовершенствований. Водитель ощущает это по более высокому уровню комфорта, динамики и топливной экономичности.

Полный привод для больших возможностей

Вместе с коробкой PDK к повышенной мощности двигателя была адаптирована также система полного привода Porsche Traction Management (PTM). Дополнительное жидкостное охлаждение и усиленные стальные ламели переднего редуктора позволяют передавать значительно более высокий крутящий момент. Раздаточная коробка нового 911 Turbo направляет на передние колеса до 500 ньютон-метров. Для этого используется новый более легкий и прочный карданный вал всего с одним крестовым шарниром.

Пакет Sport Chrono с приложением Porsche Track Precision

Удовольствие от вождения можно поднять на более высокий уровень также благодаря пакету Sport Chrono. В него входят режим PSM Sport, динамические опоры двигателя, а также секундомер и приложение Porsche Track Precision. С помощью нового переключателя режимов движения с кнопкой Sport Response водитель может быстро включать различные режимы. Этим же переключателем можно активировать режим Wet.

Инновационный режим Wet оказывает поддержку на мокрой дороге

Porsche 911 первым получил инновационную систему, позволяющую распознавать мокрую дорогу. Благодаря акустическим датчикам в передних колесных арках режим движения Wet может распознавать разлетающиеся брызги воды и таким образом безошибочно определять, что дорога мокрая. При этом система принципиально отличается от датчиков дождя, используемых для активации стеклоочистителей, которые представляют собой оптические устройства и независимо от состояния проезжей части реагируют на капли дождя на лобовом стекле. Когда система определила, что проезжая часть мокрая, она подготавливается к изменению чуткости откликов систем PSM и PTM. Одновременно система информирует водителя, что дорога мокрая и рекомендует вручную переключиться в режим Wet. Соответствующая функция включается переключателем режимов движения. Если водитель включает режим Wet, то система адаптирует среди прочего PSM, PTM, аэродинамику, PTV Plus и чуткость откликов привода в целях обеспечения максимальной устойчивости. PTM направляет на передние колеса больше момента,

чтобы получить больше тяги и тем самым улучшить устойчивость движения. Задний спойлер выдвигается в положение режима Wet, передний спойлер убирается, характеристика педали акселератора становится более ровной, а режимы PSM Off или Sport отключаются.

Дизайн и аэродинамика

Максимальная динамика

Porsche 911 Turbo ярко демонстрирует свою возросшую динамику. 1900 миллиметров (плюс 20 миллиметров) – такова ширина автомобиля в области задней оси. Спереди благодаря особым крыльям ширина увеличилась на 45 миллиметров до 1840 миллиметров (ранее 1795 миллиметров). Соответственно увеличилась и колея: сзади она составляет теперь 1600 миллиметров (плюс 10 миллиметров), а спереди – 1583 миллиметра (плюс 42 миллиметра).

Новая передняя часть с расширенными воздухозаборниками имеет типичные для Turbo двойные фонари. Новый выдвижной передний спойлер с пневматическим приводом обеспечивает улучшение аэродинамических характеристик. 911 Turbo серийно оснащен светодиодными матричными фарами с затемненными внутренними деталями. В новой задней части типичные для Turbo угловатые выхлопные патрубки гармонично сочетаются со светящейся полосой между задними фонарями, которая отличает новое поколение «девятьсот одиннадцатого».

Эксклюзивная новинка: облегченное остекление в качестве опции

Как и для всех моделей 911 Coupé, для 911 Turbo с закрытым кузовом в качестве опции предлагается новое облегченное остекление. Многослойные стекла весят примерно на 4 килограмма меньше обычных. Это позволяет сократить массу кузова в важной с точки зрения динамики области, расположенной выше плечевой линии, и понизить тем самым центр тяжести. По сравнению с серийными стеклами облегченные стекла состоят из более тонкого наружного слоя и химически закаленного внутреннего стекла. Тем самым стекла не только оказываются легче, но и обладают более хорошими тепло- и шумозащитными свойствами.

Адаптивная аэродинамика с увеличенной прижимной силой, режимом Wet и воздушным тормозом

Улучшением своего динамического потенциала новый 911 Turbo отчасти обязан адаптивной аэродинамике. Так, новая форма активного переднего спойлера и заднего антикрыла обеспечивает увеличение прижимной силы на 15 процентов, что способствует большей устойчивости и динамике движения на высоких скоростях. Максимальная прижимная сила в положении Performance (активирован режим Sport Plus) составляет теперь около 170 килограммов.

Новыми являются режим Wet и воздушный тормоз. Если входящие в базовую комплектацию датчики распознают мокрую дорогу, то на приборной панели появляется соответствующее предупреждение для водителя. Если водитель после этого активирует режим Wet при помощи переключателя режимов движения, системы регулировки аэродинамики смещают баланс в сторону более высокой прижимной силы на задней оси. Тем самым обеспечивается более плотный контакт шин с дорогой.

Кроме того, 911 Turbo имеет функцию воздушного тормоза. При экстренном торможении на высокой скорости передний спойлер и заднее антикрыло полностью выдвигаются в гоночное положение Performance. В результате увеличения сопротивления воздуха и прижимной силы тормозной путь сокращается. Разумеется, при этом свое влияние оказывают исходная скорость и дорожные условия. Кроме того, улучшается устойчивость при торможении.

Ходовая часть и тормоза

Еще более спортивная динамика и комфорт

Новый 911 Turbo имеет абсолютно новую настройку ходовой части, которая была разработана и адаптирована для топ-модели 911 Turbo S. Концепция разноразмерных шин выходит на новый уровень: шины на передней и задней осях отличаются не только по ширине, но и по диаметру. Спереди используются 20-дюймовые шины размерности 255/35, которые монтируются на диски шириной до 9,5 дюйма. На задней оси энергию двигателя позволяют реализовать в движении 21-дюймовые шины размерности 315/30, надетые на диски шириной до 12 дюймов. Система рулевого управления с активной системой управления задними колесами также получила новые настройки. Передаточное отношение, уменьшенное на 6 процентов по сравнению с прошлой моделью, позволяет повысить точность управления. В результате автомобиль становится более маневренным, прежде всего на извилистых дорогах.

Новая активная система регулировки жесткости амортизаторов впервые со спортивной подвеской

Второй важной разработкой стала усовершенствованная система Porsche Active Suspension Management (PASM) нового поколения с еще более быстро и точно действующими амортизаторами. Как при ходе сжатия, так и при ходе отбоя новая PASM по сравнению с прежней системой обеспечивает при необходимости гораздо более мягкую амортизацию и тем самым способствует большему комфорту. Одновременно новая PASM предлагает возможность выбрать более жесткую настройку амортизаторов, что дает значительные динамические преимущества, улучшая устойчивость к кренам, сцепление с дорогой, управляемость и повышая скорость прохождения поворотов.

Впервые для 911 Turbo амортизаторы PASM, которые стали действовать еще более быстро и точно, в качестве опции предлагаются вместе с заниженной на 10 миллиметров спортивной подвеской. Для оптимального сцепления с дорогой в любых условиях на задней оси установлены вспомогательные пружины, которые обеспечивают достаточный преднатяг основных пружин при

полном растяжении. Значительно более жесткая настройка рассчитана на повышенную динамику и улучшает управляемость и курсовую устойчивость при движении в поворотах на высоких скоростях, например, на кольцевых гоночных трассах.

Новинкой является индикатор температуры шин, который скомбинирован с датчиком давления. При низкой температуре шин синяя индикация предупреждает о сниженном уровне сцепления. Когда шины начинают прогреваться, индикация меняет цвет на сине-белый, а при достижении рабочей температуры индикация приобретает белый цвет. Это значит, что у шин максимальное сцепление с дорогой. Тем самым водитель может точнее адаптировать свой стиль вождения к уровню сцепления шин. Если установлены зимние шины, система не активна, а индикация не горит.

Более мощные тормоза, керамическая тормозная система в качестве опции

Традиционно для Porsche повышение мощности двигателя сопровождается также повышением мощности тормозов. Тормозная система с чугунными дисками включает в себя 6-поршневые алюминиевые моноблочные фиксированные суппорты на передней оси. Диаметр тормозных дисков спереди составляет 408 миллиметров (плюс 28 миллиметров) и толщина – 36 миллиметров (плюс 2 миллиметра). На задней оси по-прежнему устанавливаются 4-поршневые фиксированные суппорты и тормозные диски размером 380 мм x 30 мм. В базовой комплектации суппорты окрашены в красный цвет, в качестве опции можно заказать их исполнение в глянцевом черном цвете. В этом случае надпись «PORSCHE» на суппортах выполняется в белом цвете.

При желании ходовую часть нового 911 Turbo можно адаптировать под индивидуальные потребности при помощи различных опций. Как и прежде, предлагаются керамические композитные тормоза PCCB. На передней оси замедление обеспечивают тормозные суппорты с 10 поршнями и диски диаметром 420 миллиметров, на задней – 4-поршневые суппорты и диски диаметром 390 миллиметров.

Опциональная система подавления кренов кузова PDCC позволяет дополнительно повысить устойчивость на поворотах без ограничения комфорта.

Еще одна известная опция – функция автоматического подъема передней части кузова. Она позволяет увеличить дорожный просвет в области переднего бампера на 40 миллиметров. Позднее компания Porsche предложит интеллектуальный вариант этой системы. В результате нажатия кнопки система сохраняет в памяти GPS-координаты текущего местонахождения автомобиля. Если водитель в следующий раз подъедет к этому месту с того же направления, что и в прошлый раз, то система автоматически поднимет переднюю часть кузова.

Салон и оснащение

Роскошная атмосфера в спортивном стиле

Спортивный стиль, наглядность, интуитивно понятное управление – кокпит автомобиля Porsche всегда ориентирован на водителя, а не на моду. Современное поколение «девятьсот одиннадцатого», а значит и 911 Turbo, тоже следует этой концепции. Салон отличают четкие и прямые линии передней панели с отнесенными назад приборами. Информация для водителя выводится на два тонких безрамочных дисплея элегантной формы, расположенных по обе стороны от традиционного для Porsche центрального тахометра. Центральный дисплей PCM с диагональю 10,9 дюйма обеспечивает легкость управления без отвлечения от дороги. Под PCM располагается компактный блок из пяти кнопок для прямого доступа к важным функциям автомобиля. В зависимости от оснащения назначение пяти кнопок может быть различным. Центральный дефлектор системы кондиционирования создает визуальный переход к центральной консоли, глянцевая сенсорная поверхность которой соответствует центральному дисплею PCM. В базовую комплектацию входят полная кожаная отделка и спортивные сиденья с полным набором электрорегулировок по 14 направлениям. Вставки на панелях дверей имеют диагональную прострочку, что является напоминанием о первом 911 Turbo (серия 930). Центральные части сидений отличаются поперечной прострочкой. Серийное спортивное рулевое колесо GT с лепестками переключения передач и переключателем режимов движения Sport Chrono предлагается в различных исполнениях.

PCM с интуитивно понятным управлением

Коммуникационная система Porsche Communication Management (PCM) с онлайн-навигацией сочетает в себе простое и интуитивно понятное управление с разнообразием информационно-развлекательных функций. Система имеет интуитивное управление, и ее можно в деталях индивидуализировать в соответствии со своими предпочтениями. PCM понимает простые движения, например жест «смахнуть», а также позволяет увеличить, уменьшить или повернуть изображение двумя пальцами. Кроме того, дисплей распознает рукописный текст, а голосовое управление позволяет удобно пользоваться многими функциями.

Истинное наслаждение звуком гарантирует серийная аудиосистема BOSE® Surround Sound. Усилитель High End общей мощностью 570 ватт и 12 динамиков обеспечивают исключительно сбалансированный звук, точно воспроизводящий оригинал. Топовый вариант – опциональная аудиосистема Burmester® High End Surround Sound, которая оснащена 13 динамиками общей мощностью 855 ватт.

Приложение Porsche Track Precision для тренировок на гоночной трассе

Усовершенствованное приложение Track Precision для новой модели позаимствовано у 911 Turbo S: пользуясь Apple CarPlay®, водитель может вывести функции приложения прямо на РСМ и удобно управлять ими. В памяти сохранены более 300 международных кольцевых гоночных трасс, данные прохождения кругов автоматически сохраняются РСМ благодаря точному сигналу GPS. Приложение позволяет детально записывать, отображать и анализировать на смартфоне данные поездки. Кроме того, возможно управление камерами GoPro через Bluetooth. Впоследствии видео можно синхронизировать с записями. И данные, и видео можно экспортировать, кроме того, ими можно поделиться с другими с помощью смартфона. Детальный анализ можно провести теперь с помощью адаптированного приложения для iPad.

Оптимизированная климатизация при открытом мягком верхе

Как и у современных моделей 911 Carrera, работа климатической системы при открытом мягком верхе нового 911 Turbo Cabriolet была значительно улучшена. Новинкой стала функция автоматической настройки и регулировки климат-контроля после открывания мягкого верха. С учетом температуры наружного воздуха, интенсивности солнца и многих других параметров производится соответствующая регулировка мощности вентилятора, температуры и распределения воздуха в салоне.

Новые опции: облегченный пакет и пакет Sport

Новый пакет Sport эффектно подчеркивает спортивный дизайн нового топового «девятьсот одиннадцатого». Базовым компонентом в нем является пакет SportDesign в сочетании с другими компонентами, среди которых задние фонари эксклюзивного дизайна и многочисленные кузовные детали глянцевого черного цвета. У Coupé к этому дополнительно добавляется облегченная карбоновая крыша.

Эксклюзивно для Coupé был разработан облегченный пакет, позволяющий снизить массу автомобиля более чем на 30 кг. Он включает в себя облегченное шумозащитное остекление, а также легкие сиденья-ковши, сокращенную звукоизоляцию и отсутствие задних сидений. По-прежнему в пакет входит новая спортивная подвеска PASM с занижением кузова на 10 миллиметров и спортивная выхлопная система с патрубками черного цвета.