



PORSCHE

Пресс-релиз компании Porsche AG

10 марта 2010 г

Компания Porsche представляет в Женеве мощный центральномоторный спортивный автомобиль 918 Spyder



Концептуальная разработка мощного центральномоторного спортивного автомобиля с приводом, обладающим высочайшей эффективностью и низкими выбросами, демонстрирует новый уровень компетентности компании Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Штуттгарт, в области гибридных приводов. Соединение высоких гоночных технологий и электропривода в прототипе 918 Spyder создает впечатляющий набор характеристик: с одной стороны, выбросы на уровне автомобилей особо малого класса 70 грамм CO₂ на километр при расходе топлива три литра на 100 километров, с другой стороны, динамические характеристики суперспорткара – разгон с места до 100 км/ч занимает чуть меньше 3,2 секунды, максимальная скорость составляет более 320 км/ч, а время круга на Северной петле Нюрбургринга менее 7:30 минут даже лучше, чем время Porsche Carrera GT.

918 Spyder – это одна из трех моделей Porsche с гибридным приводом, мировая премьера которых проходит на Женевском автосалоне 2010. Это трио, состоящее из нового спортивного внедорожника Cayenne S Hybrid с параллельным полным гибридом, гоночного 911 GT3 R Hybrid с электрическим передним приводом и инерционным накопителем, а также двухместного мощного центральномоторного спортивного автомобиля 918 Spyder с технологией плагин-гибрид, наряду с широким диапазоном новой технологии демонстрирует инновационный потенциал компании Porsche как пионера в области гибридных приводов.

В инновационном концепте 918 Spyder компания Porsche впечатляющим образом соединила технологию "Intelligent Performance", высокие технологии из автоспорта, а также классические и современные формы.

Porsche 918 Spyder с приводом плагин-гибрид обеспечивает динамические характеристики высококлассного суперспортивного автомобиля с расходом топлива всего три литра на 100 километров в цикле NEFZ. Это соответствует выбросу CO₂ 70 г/км. Открытый двухместный автомобиль приводится в движение высокооборотным двигателем V8 мощностью более 500 л.с. с максимальной частотой вращения 9200 об/мин, а также электроагрегатами на передней и задней осях с суммарной механической мощностью 218 л.с. (160 кВт). Двигатель V8 представляет собой дальнейшую модификацию успешного 3,4-литрового силового агрегата гоночного RS Spyder и располагается перед задней осью. Такая компоновка благодаря хорошему балансу гарантирует высочайшие характеристики на гоночной трассе. В качестве трансмиссии служит семиступенчатая коробка переключения передач Porsche Doppelkupplung, которая, кроме того, передает крутящий момент электропривода на заднюю ось. Передний электроагрегат приводит в движение колеса с постоянным передаточным отношением.

В качестве аккумулятора служит литий-ионная батарея с жидкостным охлаждением, расположенная позади салона. В системе плагин-гибрида батарея может заряжаться от электрической сети. Кроме того, кинетическая энергия автомобиля при торможении преобразуется в электрическую и подается в батарею. Таким образом для процессов разгона в распоряжении водителя имеется дополнительная энергия.

С помощью кнопки управления на рулевом колесе активируются четыре разных режима работы: режим "E-Drive" обеспечивает движение на одной электротяге с запасом хода до 25 километров. В режиме "Hybrid" 918 Spyder использует как электроагрегаты, так и двигатель внутреннего сгорания, при этом использование отдельных компонентов привода соответствует конкретной ситуации и обеспечивает режимы движения от экономичного до динамичного с запросом высокой мощности.

В режиме "Sport Hybrid" также используются обе системы привода, однако их управление в соответствии с главной задачей ориентировано на динамические характеристики.

Привод

осуществляется с акцентом на задние колеса, система Torque Vectoring дополнительно позволяет целенаправленно оптимизировать динамику. В режиме "Race Hybrid" работа систем привода направлена на достижение максимальных динамических характеристик на гоночной трассе с предельными мощностями. При достаточном заряде батареи включение специальной кнопки обеспечивает дополнительную электрическую мощность (E-Boost), например, для обгона или повышения динамики.

Этот широкий диапазон гибридного привода позволяет 918 Spyder либо достигать времени кругов на уровне гоночных автомобилей, например, менее 7:30 минут на Северной петле Нюрбургринга, либо двигаться в экономичном режиме с выбросом CO₂ всего 70 грамм на километр.

Так же как привод, автоспортивные "гены" демонстрирует и концепция облегченной конструкции кузова 918 Spyder. Модульная структура с монококом из пластмассы, усиленной углеволокном (CFK), и целенаправленное применение магния и алюминия обеспечивают не только низкую массу менее 1490 килограмм, но и высочайшую точность траектории движения благодаря высокой жесткости скручивания.

Типичная для Porsche концепция дизайна 918 Spyder, следующая образцу легендарных, успешных гоночных автомобилей, таких как Porsche 917 Le Mans и современный Porsche RS Spyder, будит эмоции. Комбинация типичных для гоночных автомобилей пропорций, ясно структурированной формы с превосходно разработанными поверхностями и инновационными деталями создает эстетический, сбалансированный дизайн с большой

динамикой. Он воплощает в себе совершенный синтез формы и функции, свойственные дизайну Porsche.

Спокойный баланс традиции и прогресса находит свое выражение в форме, свидетельствующей об исключительной устойчивости автомобиля. Характерная для Porsche изменяемая аэродинамика в зоне заднего спойлера в равной мере расставляет как перспективные, так и традиционные акценты. Выразительные воздухозаборники в виде продолжения подголовников в 918 Spyder не только выполняют аэродинамические задачи, но и вмещают выдвижные патрубки для впуска воздуха под воздействием скоростного напора.

Водитель и передний пассажир занимают места в спортивных ковшеобразных сиденьях с превосходным профилем в кокпите, который объединяет эффективную функциональность и эргономичное высокотехнологичное управление и дает представление о возможной внутренней архитектуре будущих суперспорткаров. Три расположенных отдельно прибора для индикации скорости (слева), частоты вращения (в центре) и управления потоками энергии (справа) будто непосредственно навеяны гоночными автомобилями 60-х годов и воплощают в себе философию отчетливой ориентации на водителя.

В 918 Spyder на центральной консоли с подъемом к передней панели располагается сенсорная панель (Touchpanel) для интуитивного управления функциями автомобиля, которая последовательно продолжает сокращение количества видимых элементов с сохранением прямого управления. При этом важные для движения элементы управления сосредоточены, прежде всего, на трехспицевом многофункциональном спортивном рулевом колесе. Типичные для Porsche системные переменные дополнены специальным переключателем, с помощью которого можно выбирать различные программы движения и который служит для включения функции E-Boost, например, при обгонах. Освещение приборов варьируется в зеленых тонах для режимов движения с оптимизированным расходом топлива и в красных тонах для динамичных программ.

918 Spyder оснащен и другими инновационными функциями, например, системой управления запасом хода. После включения на центральном дисплее она показывает изображение карты навигационной системы с индикацией запаса хода, на который

водитель может влиять с помощью настройки динамических характеристик. В городах с экологическими зонами система указывает, можно ли достичь пункта назначения в городе на одном электроприводе. На основе этой информации и указаний специальных станций зарядки энергией выбирается индивидуальная стратегия движения, зарядки и заправки топливом.

Благодаря уникальной комбинации крайне низкого расхода топлива, исключительных динамических характеристик и большого запаса хода в электрическом режиме 918 Spyder олицетворяет собой важную веху в стратегии Porsche на пути к электрической мобильности.