



PORSCHE



Информация для прессы

Дизайн

Дизайн

Важной составной частью легендарной истории 911-го, без сомнения, является его неподвластный времени дизайн. С первого взгляда и с любого ракурса „девятьсот одиннадцатый“ тотчас узнаем, даже и без названия модели или герба Porsche. Между тем вначале, на самой ранней фазе разработки конструкции „девятьсот одиннадцатого“ специалисты компании Porsche пребывали в состоянии в неопределенности, связанной с внешним видом будущего преемника 356-го. Лишь после рассмотрения нескольких экспериментальных набросков, сделанных как внутри предприятия, так и сторонними специалистами, сын Ферри Порше, Фердинанд Александр, представил свой эпохальный эскиз. Фердинанд Александр, или Ф.А. Порше, как называли его сотрудники компании, поступил на службу в конструкторское бюро Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG (так тогда называлась компания) в 1958 году. Уже очень скоро он доказал свой неординарный дизайнерский талант, когда в 1959 году представил вылепленный из пластилина макет преемника модельного ряда 356. На основании его эскизов в 1960 году был создан прототип 754 „T7“ – многообещающий концепт четырехместного автомобиля, задняя часть кузова которого, однако, еще не полностью устраивала взыскательного Ферри Порше. После зрелых размышлений он отказывается от дальнейшей разработки четырехместного прототипа „T7“ в пользу „T8“ – купе с полого опускающейся крышей с посадочной формулой 2+2, которое с 1962 года разрабатывается под проектным названием „тип 901“.

27-летнему Ф.А. Порше удалось настоящий прорыв. В равной степени эмоциональная и функциональная форма в начале 1960-х годов впервые позволила „навести мосты“ между автомобильным и продуктовым дизайном, которые в дизайнерском мире того времени были далеко разведены. В самой первой модели 911-го Ф.А. Порше сумел выделить дизайнерские „гены“ Porsche в великолепный концентрат. Он создал неподражаемый фирменный дизайн, который до сих пор является залогом уникальности и успеха всех модельных рядов Porsche. Арочная форма позволяет создать органичную „скульптуру“, которая даже без шильдика Porsche сразу же и с любого ракурса позволяет узнать 911-й. На протяжении всех семи поколений 911-го дизайнеры Porsche избежали искушения последовать модным тенденциям своего времени. Вместо этого они совершенствовали дизайн в ходе аккуратной эволюции и сохраняли его уникальность. Разумеется, определяющим фактором было то, что форма всегда определяется содержанием. Для Porsche 911 никогда не была свойственна погоня за стилистическими эффектами. В течение пяти десятилетий это качество оставалось неизменным. Его дизайн в любое время был современным, но не слишком модным – таким, как и положено быть дизайну классического автомобиля. Тем самым 911-й до сих пор следует кredo своего создателя Ф.А. Порше, одна из максим которого звучала так: „Хороший дизайн должен быть честным“.

Дизайн 911-го – это всегда одновременно отражение работы главного дизайнера компании. После Ф.А. Порше, который в 1972 году организовал собственное предприятие „Porsche Design Studio“, главным дизайнером компании Porsche стал Анатоль Карл Лапин и оставался на этом посту до 1989 года. После него эту должность занимал Харм Лагаай. В 2004 году его сменил Михаэль Маэр – и в „лице“ современного модельного ряда 991 внес свой вклад в выдающиеся достижения 50-летней истории 911-го.

Эволюция дизайна 911-го

После эпохального первого эскиза 911-го, сделанного Ф.А. Порше, каждый дизайнер в истории марки сталкивался с важной и непростой задачей – сохранить аутентичность иконы стиля 911, дополнительно адаптируя дизайн в соответствии с духом современного времени и нацелив его на будущее. Это удалось сделать в каждом поколении модели – по сей день 911-й остается абсолютно уникальным спортивным автомобилем. Но основную форму, которая сохранилась и по сей день, задал первый 911-й. Например, боковые линии, очертания полого опускающейся назад задней части кузова, форма боковых окон, передние крылья, возвышающиеся над плоским капотом – вот лишь некоторые основные черты знаменитого дизайна.

Модель „G“ в 1973 году ознаменовала собой следующий большой шаг после исходной модели. С первого взгляда в глаза бросается оформление бамперов автомобиля: они окрашены в цвет кузова, имеют профильные резиновые накладки, проходящие по всей длине бампера, интегрированные передние указатели поворота и еще гофрированные пластмассовые вставки по бокам.

Гофрированные вставки обязаны своим появлением новым законам в США, согласно которым столкновение автомобиля на скорости менее 5 км/ч не должно повлечь за собой повреждения (и соответственно расходы на ремонт). По этой причине компания Porsche изготавливала свои бамперы из прочного легкого сплава, в автомобилях для США они упруго крепились к раме через заменяемые энергопоглощающие трубы и скрытую пружинную конструкцию. У Carrera в цвет кузова были окрашены также наружные зеркала заднего вида и кольца головных фар, ранее имевшие хромированную отделку. Между обоими задними фонарями размещалась темно-красная накладка с черной надписью „Porsche“. Появившаяся затем внутри G-серии модель 911 Turbo еще дальше продвинула дизайн: в первую очередь благодаря очень эффектному большому заднему спойлеру с эластичной полиуретановой окантовкой. В сочетании с расширенными крыльями и окрашенными в цвет кузова наружными зеркалами и кольцами головных фар задний спойлер придавал Turbo

абсолютно индивидуальный внешний вид. Этот вид в стиле Turbo („Turbo-Look“) позднее был перенесен и на другие модели 911, в некоторых годах выпуска параллельно также и без большого заднего антикрыла. По желанию с 1982 года имелся Turbo в исполнении „Flachbau“ („плоский нос“), который Porsche до этого уже использовал в автоспорте: убирающиеся фары позволяли сделать капот плоским. В 1982 году был представлен перспективный 911 SC Cabriolet. Инновационный складной верх имел дуговую конструкцию и на 50 процентов состоял из штампованных стальных профилей. Это гарантировало стабильную форму тента даже на высоких скоростях и хорошую защиту при опрокидывании.

К модельному году 1989 была представлена серия 964. Дизайн кузова был очень похож на прежний 911-й, однако силуэт был вычерчен заново. Два главных отличительных признака: передний и задний бамперы теперь были интегрированы в форму кузова, и задний спойлер в моделях Carrera 2 и Carrera 4 автоматически выдвигался в рабочее положение. Не заметное с первого взгляда, но имевшее очень большое функциональное значение новшество – гладкая облицовка днища. Turbo получил новый кузов двумя годами позднее.

В 1993 году было представлено поколение модели 993. По сравнению с прежним 911-м новый автомобиль получил переработанную переднюю и заднюю часть кузова. Новыми были и фары, которые теперь установлены более наклонно, а также более широкая и низко опускающаяся задняя часть кузова. Задние боковые окна теперь были заподлицо вклеены в кузов. Полностью переработан и складной верх кабриолета, который в задней части тоже выполнен более приземистым. Это придает кабриолету при закрытом верхе более спортивный вид. В 1995 году на автомобильной выставке IAA был представлен вариант кузова тарга. Помимо этого небольшие внешние изменения кузова получил 911 Turbo, например, новое оформление передней и задней части кузова, а также новое оформление порогов, которые более гармонично перетекали в широко расставленные задние крылья. Неподвижный задний спойлер тоже получил новый дизайн.

1997 год: Переработанный дизайн кузова с улучшенным коэффициентом аэродинамического сопротивления C_w

Модельный ряд 996, появившийся в 1997 году, не только впервые привнес в 911-й двигатели жидкостного охлаждения, но и новый дизайн кузова. Линия крыши в сочетании с более пологим ветровым стеклом (угол наклона увеличен на пять градусов) выглядит более плавной. Кроме того, кузов в целом стал более гладким, например, благодаря уменьшенным зазорам и установленным

полностью заподлицо с кузовом стеклам. Все эти мероприятия в сумме дали вполне функциональный результат: сниженный до 0,30 коэффициент аэродинамического сопротивления (у модельного ряда 993 он еще составлял 0,34). Оба наружных зеркала заднего вида теперь закреплены не на двери, а в боковом треугольнике. У кабриолета в комплект поставки входит окрашенный в цвет кузова жесткий складной верх из легкого сплава, который весит всего 33 килограмма и может легко монтироваться и демонтироваться силами двух человек.

911 Turbo к модельному году 2001 получил существенно обновленный дизайн кузова. Важнейшими отличительными признаками по сравнению с моделями Carrera были другая облицовка передней и задней части кузова, а также задний спойлер с подвижным антикрылом и воздухозаборники для подвода воздуха к интеркулерам. Передние крылья были расширены, что позволило встроить биксеноновые фары. Выдвигающееся заднее антикрыло для Turbo было разработано полностью „с чистого листа“ и совмещено с задним спойлером. При движении на высоких скоростях оно существенно улучшает аэродинамику и таким образом положительно влияет прежде всего на устойчивость автомобиля. Задний спойлер состоит из двух частей, расположенных друг над другом. До скорости 120 км/ч обе части располагаются одна над другой, а при увеличении скорости движения гидравлика поднимает верхнее антикрыло на 65 миллиметров. Когда скорость снижается до отметки менее 60 км/ч, антикрыло вновь вставляется в основной спойлер. К модельному году 2002 модельный ряд 996 получил новые фары и таким образом слегка измененный вид спереди, включая передние крылья.

В 2004 году дебютировало абсолютно новое поколение 911-го, получившее название „серия 997“. Его главным отличительным признаком являются овальные фары. На большом расстоянии они кажутся почти круглыми – и сближают тем самым 911-й модельного ряда 997 с самой первой моделью „девятьсот одиннадцатого“. Рядом с фонарями дневного света под одним стеклом из прозрачного пластика интегрированы в единый модуль фонари стояночного света, противотуманные фары и указатели поворота, что разделяло переднюю часть кузова автомобиля на четкие зоны и выглядело оригинально и изысканно. Аэродинамическая труба была важным инструментом в процессе разработки конструкции модельного ряда 997, и все мероприятия по оптимизации аэродинамики позволили снизить коэффициент аэродинамического сопротивления до 0,28 – самого низкого на тот момент показателя для серийного автомобиля Porsche.

2011 год: Дизайн 911-го входит в новую эру

Современным изданием 911-го является модельный ряд 991, который был представлен в 2011 году. При разработке дизайна ни один изгиб, ни одна линия кузова спорткара не остался без изменений. Этот 911-й выходит на старт с приземистым вытянутым силуэтом, динамично напряженными поверхностями, острыми, как нож, гранями и точно проработанными деталями. И, тем не менее, остается все тем же узнаваемым с первого взгляда Porsche 911. Отправной точкой для нового дизайна послужили измененные пропорции автомобиля. Удлиненная на 100 миллиметров колесная база, расширенная передняя колея и уменьшенная высота в сочетании с увеличившимися до 20 дюймов колесами стали исходным базисом для более атлетичного облика нового купе. Из этого базового набора параметров дизайнеры разработали новую форму 911-го с оптимальным соотношением высоты и ширины. В результате спортивный автомобиль, не изменив своей габаритной ширины, еще увереннее стоит на дороге. По-новому оформлены серийные биксеноновые фары, которым была возвращена их традиционная для Porsche 911 круглая форма. И также традиционно новый 911-й не имеет решетки радиатора, только боковые воздухозаборники – характерный отличительный признак спорткаров Porsche с задним расположением двигателя. Широко расставленные передние фонари (указатели поворота, фонари дневного света и фонари стояночного света, выполненные в светодиодной технике) смешены еще дальше по сторонам игибают переднюю часть кузова, дополнительно подчеркивая таким образом ее ширину. Наружные зеркала теперь крепятся по-новому – на подоконный пояс кузова. В виде сбоку 911-й демонстрирует четкие линии, наполненные напряженной динамикой. Ветровое стекло стало более пологим и изогнутым, что тоже вносит свой вклад в создание более приземистого и стремительного силуэта. Сохранена типичная для „девяносто одиннадцатого“ графика боковых окон с еще более острым углом задних треугольных боковых стекол. И, разумеется, типичная, ниспадающая назад линия крыши („Flyline“), которая заканчивается над задними колесами, подчеркивая тем самым мощный спортивный потенциал заднего привода.

В задней части кузова поверх новых, заметно более узких задних фонарей впервые по всей ширине кузова проходит ярко выраженная кромка, которая акцентирует ширину автомобиля. Это впечатление дополнительно усиливается за счет мощно вылепленных задних крыльев. Задний спойлер под отверстиями для впуска воздуха на крышке двигателя тоже получил новое оформление и стал шире. Задние фонари также выполнены полностью в светодиодной технике.

Кабриолет модельного ряда 991 – еще один шедевр современного дизайна. Матерчатый складной верх почти точно повторяет форму крыши купе и делает модель 911 Cabriolet таким же изящным, как и модель Coupé. Это заслуга прежде всего конструкторов крыши, так как именно они разработали механизм складывания и натяжения тента, с помощью которого создается точная купеобразная форма.