



Внешний вид этого автомобиля обычным не назовёшь, и это никак не удивительно, ведь именно экстерьер является визитной карточкой продукции фирмы Porsche. Его, по форме похожие на яйца, фары трудно спутать с какими-то иными, особенно в сочетании с подчеркнута острой конфигурацией капота, обрамлённого массивным бамперным протектором. По одним только лишь этим признакам сразу становится понятно, что данная машина явно сделана для скоростных перемещений в пространстве. Этой же теме вторит и её корма, тоже заметно слизанная, дабы быть минимальной помехой при прохождении поворотов. А её длинные задние, как бы прищуренные фонари будто бы символизируют сгруппированность, готовность к прыжку. Плюс ко всему, многим автомобилистам пришлось по вкусу диски, которые у девятьсот одиннадцатой модели две тысячи шестнадцатого – семнадцатого годов весьма примечательные, к тому же, оборудованные особой конструкцией тормозов.

Интерьер и моторы.

Если заглянуть внутрь данного творения германского автопрома, то там всё, во многом, как обычно в стиле Porsche. Данная линейка машин считается классикой, а потому их интерьер в целом стабилен с точки зрения его конфигурации. Перемены – это не его конёк, его основные признаки – это качественно выполненная дорогая отделка. При этом, конечно же, надо помнить о том, что некоторые элементы, их наличие и функциональность зависят от заказанной при покупке комплектации. А потому, например, руль может быть просто спортивной баранкой, а можно поставить колёсо, оснащённое целым рядом функционалов, а заодно и эффектными вставками, выполненными из алюминия. Панель, на которой размещены отражающие состояние автомобиля приборы, ничуть не претерпела каких-либо изменений. Консоль, расположенная по центру, также не блещет новизной, да и изысканностью тоже, скорее спортивной сдержанностью. Отделка, выполненная из пластмассы, как говорится, на уровне, ибо не издаёт шумов, да и трогать её вполне приятно. Кстати, на счёт шумов, точнее, шумоизоляции, вот она-то стала классом выше, что, несомненно, удивит и порадует знатоков Porsche.

Ну и по поводу моторов... Ибо, куда ж без них, когда речь идёт о гоночном авто? Их два: один просто Турбо, другой ещё и с буквой S. Первый чуток слабей, а второй, чуть-чуть сильнее и шустрей, наверное, по-другому разницу между ними описать сложно, просто потому, что её почти что нет. У обоих рабочий объём, равный трём целым восьми десятым литра поделён поровну между шестью цилиндрами. Если точно изложить выдаваемые ими параметры хода автомобиля, то обычный Turbo способен дать тягу вплоть до пятисот сорок лошадей, по ходу дела разгоняя колёсный аппарат серии 911, в котором он установлен, до сотни всего за три секунды. Данная версия машины имеет скоростной предел в триста двадцать километров, преодолеваемых за час. Ну а S версия силового агрегата мощней на сорок лошадок, быстроту в сто километров в час достигает всего на одну десятую секунды шустрей, что касается скоростного максимума, то он больше всего на десять км/ч.