

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Филологический факультет

Кафедра немецкой филологии

Шилова Полина Александровна

**ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕМИНОЛОГИИ
(НА ОСНОВЕ СРАВНИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА
НЕМЕЦКИХ И РУССКИХ РЕКЛАМНЫХ ТЕКСТОВ)**

Выпускная квалификационная работа магистра

Направление: 45.04.02 «Лингвистика»

Профиль: Теория перевода и межъязыковая коммуникация: немецкий язык

Научный руководитель:

К.ф.н., ст. преп.

Корнев В.Н.

Санкт-Петербург

2016

Содержание:

Введение.....	3
Глава 1. Терминологические единицы в рекламном тексте на автомобильную тематику и особенности их перевода.....	6
1.1. Понятие «рекламный текст» и его лингвистические особенности	
1.2. Термин как объект изучения терминоведения и его лингвистические особенности.....	10
1.3. Краткая характеристика автомобильной терминологии.....	16
1.4. Виды переводческих трансформаций.....	17
Выводы по Главе 1.....	27
Глава 2. Особенности перевода автомобильной терминологии в рекламном тексте.....	29
2.1. Характеристика исследуемого материала и методы исследования	29
2.2. Лингвистические особенности перевода автомобильных терминов на русский язык.....	30
2.2.1. <i>Грамматические особенности перевода автомобильных терминов</i>	30
2.2.2 <i>Лексические особенности перевода терминов автомобильной тематики</i>	48
Выводы по Главе 2.....	67
Заключение.....	68
Библиографический список.....	72
Приложение 1.....	80
Приложение 2.....	97

Введение

Выпускная квалификационная работа посвящена сопоставительному исследованию автомобильной терминологии, используемой в рекламных текстах, в немецком и русском языках в аспекте перевода. При этом учитывается не только сам перевод, но и способы его достижения.

В современном мире реклама играет важную роль и затрагивает практически все слои общества. Профессиональная деятельность людей напрямую влияет на используемые ими в речи лексемы. В профессиональном общении представители профессии используют средства специального языка, который не всегда понятен простому обывателю, так как явления и предметы профессиональной деятельности выражаются в нем при помощи терминов, образующих терминологию того или иного специального языка.

Развитие науки и техники постоянно изменяют состав и структуру терминологических систем, ведь появляются новые термины, определяющие новые научные понятия и служащие названием вновь созданных предметов, а некоторые термины переходят в разряд общеупотребительных слов.

Терминология, будучи главным средством фиксации и отражения содержания областей науки, является весьма популярным объектом лингвистического исследования.

Изучение терминологии в функциональном аспекте, в том числе с точки зрения теории и практики перевода, представляется интересным, ведь именно «при функционировании термина в специальных текстах проявляются его истинные свойства и качества» [Данилеко, 1986: 21].

Данное исследование посвящено изучению особенностей перевода автомобильной терминологии в рекламных текстах с немецкого языка на русский.

Актуальность данной темы обусловлена рядом факторов:

1. Повышением значимости перевода рекламы как способа распространения информации в современном обществе потребления.

2. Несмотря на большое количество работ, посвященных автомобильным терминам, по нашим данным, в лингвистической литературе представлено лишь несколько работ, рассматривающих данную терминологию на материале немецкого языка, а особенности перевода терминов на русский язык и вовсе не являлись предметом исследования.
3. Сотрудничество России и Германии в области автомобилестроения находится на высоком уровне, что определяет появление новых терминологических единиц в профессиональном языке.

Исходя из актуальности, была определена цель проводимого в данной работе исследования, которая заключается в выявлении методов и описании наиболее частотных моделей перевода автомобильных терминов в текстах рекламы.

Для достижения поставленной цели предполагается решение следующих задач:

1. Отбор и инвентаризация лексического материала в немецком и русском языках в пределах рассматриваемых терминологических систем для последующего описания, анализа и сопоставления.
2. Обозначение основных существующих моделей перевода.
3. Проведение классификации автомобильных терминов с точки зрения лексических и грамматических преобразований, используемых при переводе с немецкого языка на русский.
4. Выделение наиболее частотных способов перевода.

Материалом исследования послужили рекламные тексты немецких автомобильных компаний, сайты которых полностью переведены на русский язык. В ходе исследования было рассмотрено 22 рекламных текста на немецком языке и 22 их аналога на русском языке. В них методом сплошной выборки было выделено 256 автомобильных терминов ИЯ и их аналоги в ПЯ.

В качестве методов исследования использовались апробированные общенаучные и лингвистические методы (анализ, сравнение, контекстуальный анализ, структурно-семантический, лексико-семантический и словообразовательный анализ). Использовались приемы трансформации и количественного подсчета.

Глава 1. Терминологические единицы в рекламном тексте на автомобильную тематику и особенности их перевода

1.1. Понятие «рекламный текст» и его лингвистические особенности

Средства массовой информации, а в частности реклама, играют существенную роль в современном обществе и оказывают большое влияние на мировосприятие человека. Как следствие, наблюдается значительный интерес к изучению средств массовой коммуникации. «Реклама, как ответвление массовой коммуникации, в русле которого создаются и распространяются информационно-образные, экспрессивно-субъективные тексты, адресованные группам людей с целью побудить их к определенному выбору или поступку» [Желтухина, Макарова, 2013: 305], не стала исключением.

Неотъемлемой частью большинства рекламных сообщений является текст, который, как правило, представляет собой один из значимых элементов, раскрывающих основное содержание рекламного сообщения, наряду с визуальным рядом. Что же такое рекламный текст?

Рекламный текст – это совокупность формы рекламы и ее содержания, то есть сочетание «выражений» и «мыслей». При создании рекламного текста, как и при написании любого другого рода текста, возникает вопрос о языковой оболочке мыслей, то есть о средствах их выражения в тексте. В зависимости от того, устный или письменный текст, используются разные способы передачи информации. Какие же лексические, грамматические и лексико-грамматические средства используются при создании рекламных текстов? В современной журналистике существует такое понятие как язык рекламы, которое включает в себя лексические средства и грамматические конструкции, с помощью которых передается некое содержание. Композиция текста, деление на абзацы, выбор лексических средств, состав предложений и порядка слов в нем зависят от намерения автора текста. В образцовом

рекламном тексте все должно быть выверено: прекрасные продающие мысли, изложенные прекрасным языком, прекрасно оформленные так, чтобы прекрасно облегчить человеку прочтение и усвоение [Картон, 1991: 65]. Таким образом, рекламный текст должен в сжатой языковой форме сообщать о выгодах для покупателя или клиента, а для этого текст должен быть целенаправлен, конкретен, а также должен подчеркивать достоинства товара и его преимущества перед другими.

Рекламный текст, как и любой другой текст, должен иметь определенную структуру, чтобы выполнять поставленные перед ними задачи. Как правило, рекламный текст состоит из четырех основных элементов, которые почти всегда используются в рекламе: заголовок, подзаголовок, основной текст, рекламный лозунг (слоган) [Кромптон, 1995: 14].

Рекламный текст, будучи совокупностью лингвистических и экстралингвистических элементов, - это сложный феномен. В изучении рекламного текста, как и при изучении любого другого сложного механизма, существует множество подходов, описаний и определений текста [Красных 2001: 205].

Например, А.Д. Кривоносов считает, что: «Рекламный текст — это текст, содержащий рекламную информацию. Его отличают следующие признаки: во-первых, он содержит информацию о физическом или юридическом лице; товарах, идеях и начинаниях; во-вторых, предназначен для определенного круга лиц; в-третьих, призван формировать или поддерживать интерес к физическому, юридическому лицу, товарам, идеям, начинаниям; и наконец, в-четвертых, способствует реализации товаров, идей, начинаний» [Кривоносов 2001: 13-14].

В.Ю. Липатова определяет рекламный текст как «сложный жанр волюнтативно-информационного вида, а именно как апеллятивно-репрезентативный жанр, в котором соединяются апеллятивно-эмоциональные функции, свойства (прагматически заинтересованное обращение к адресату),

репрезентативные (представление определенной информации потребителю) и воздействующие (убеждение в достоверности информации и необходимости совершить требуемое действие — покупку, приобретение, вклад, обращение и т. п.)» [цит. по Ладыженская, 1998: 183].

При анализе рекламы как объекта лингвистического исследования необходимо учитывать как лингвистические, так и экстралингвистические факторы создания рекламных сообщений. Особенности композиции и структуры рекламных текстов изучали такие российские ученые, как Х. Кафтанджиев, Ю.В. Шатин, Л.Г. Фещенко, Ю.С. Вернадская. Исследованием стилистики рекламных текстов занимались Н.Н. Кохтев, Д.Э. Розенталь, Т.Е. Постнова, Е.В. Медведева и другие ученые. Рекламные тексты зачастую являются объектом исследования диссертаций по лингвистике как в России, так и за рубежом. С 1989 года в России было написано и защищено более 40 работ, направленных на изучение лингвистического аспекта рекламного текста [Назайкин, 2011: 8]. В Германии лишь в Гёттингенском университете имени Георга-Августа под руководством профессора Альберта Буша было написано 5 бакалаврских и 12 магистерских диссертаций, посвященных языку рекламы¹.

Рекламный текст является самым объемным видом рекламного текста, при этом он сохраняет высокий уровень экспрессивности, которого зачастую удается добиться именно за счет лексических средств.

Лексические средства, используемые в рекламе, заслуживают особенного внимания, так как напрямую влияют на эффективность рекламного текста. В основе любого текста, в том числе и рекламного, лежит нейтральная лексика. Для эмоциональной оценки объекта в рекламных текстах используют наречия и частицы с функцией усиления качества (hyper-, super-, sau-, so, zu etc.). Наряду с ними для создания зачастую гиперболизированной положительной

¹Статистические данные доступны онлайн на сайте Университета: www.albertbusch.de/abschlussarbeiten.html

оценки служат такие грамматические средства, как превосходная степень прилагательных и наречий [Алексеева, 2004: 303].

Для рекламных текстов также характерно использование средств разговорной речи, то есть широкое употребление обиходно-бытовой лексики и фразеологии, эмоционально-экспрессивной лексики.

Синтаксис рекламного текста строго не регламентирован. В текстах используются как книжные, так и разговорные синтаксические конструкции. Под влиянием разговорного языка синтаксическая структура рекламного текста упрощается. В нем преобладают простые предложения, что придает тексту динамичность и экспрессивность. Чтобы подчеркнуть смысловую роль выделяемого в тексте слова используются неполные предложения (зачастую в них опущен глагол), эллиптические конструкции и инверсии порядка слов. Для привлечения внимания, побуждения читателя к действию используются восклицательные конструкции.

С точки зрения стилистики, необходимыми требованиями, предъявляемыми к хорошему рекламному тексту, являются эмоциональность и экспрессивность. Для создания эмоционального, экспрессивного текста используются многочисленные эпитеты и авторские метафоры. Иногда в рекламных текстах встречается игра слов, построенная на многозначности или стилистическом контрасте [Кромптон, 1995: 84].

Определенную окраску рекламным текстам самой разной адресации придает использование терминологической лексики. Употребление терминов в сочетании с графическими образами создает впечатление научной обоснованности [Медведева, 2008: 154]. «Специальная информация должна вызвать у потенциального покупателя техническое доверие и (в лучшем случае) побудить желание приобрести товар» [Roelke, 2010: 60]². О намеренном использовании терминов для создания впечатления научной обоснованности говорят такие исследователи как А.В. Олянич, И.Ш. Резепов,

²Здесь и далее цитаты из немецкоязычных источников приводятся в переводе автора магистерской диссертации.

Е.В. Змановская, П. Буков, Г. Сарган и другие. По мнению Н.П. Хидешели, терминологическая лексика, используемая в рекламных текстах наряду с оценочной, рассчитана лишь на создание привлекательно образа товара.

Все эти возможности выражения смысла рекламного текста при помощи лексических, синтаксических, а также стилистических средств стоит учитывать при переводе для эквивалентной передачи его содержания

1.2. Термин как объект изучения терминоведения и его лингвистические особенности

1.2.1 Понятие «термин» в терминоведении

Понятие термин в науке сформировалось к началу XX века. В лингвистике под термином принято понимать «слово или словосочетание, обозначающее понятие специальной области знания или деятельности. Термин входит в общую лексическую систему языка, но лишь через посредство конкретной терминологической системы (терминологии)» [ЛЭС, 1990].

Тем не менее, у разных ученых встречаются различные трактовки понятия «термин». Б.Н. Головин говорит о «нерешенности проблемы специфики термина во всей его сложности и объеме» [Головин, 1979: 265]. Учёные, определяя понятие «термин», соотносят его с понятием специальной области знаний, ср.: термин – это «языковой знак (слово / словосочетание), соотнесенный со специальным понятием, явлением или предметом» [Татаринов, 1996: 81–98]; «слово или словосочетание, обозначающее техническое понятие» [Пиотровский, 1951: 18–25]; «слово или лексикализованное словосочетание, которое для установления своего значения в соответствующей понятийной системе требует построения дефиниции [Канделаки, 1977: 77]; «слово или словосочетание, обозначающее понятие специальной области знания или деятельности» [Шмелёва, 2010: 7].

Наука, объектом изучения которой является термин, его грамматические и семантические свойства, а также его роль в коммуникации называется терминоведение [Головин, Кобрин, 1987: 7]. Впервые такое название было

использовано для обозначения данного научного направления ленинградским лексикологом В.П. Петушковым в устном выступлении в 1967 году. Первое письменное использование данного термина встречается в тезисах Б.Н. Головина, опубликованных в сборнике *Место терминологии...* (1969), вышедшем по окончании симпозиума «Место терминологии в системе современных наук» (МГУ им. М.В. Ломоносова, 1969). В тот же период в немецкоязычном журнале "Lebende Sprachen" вышла статья австрийского ученого О. Вюстера, в которой говорится о необходимости выделения отдельной научной дисциплины, занимающейся изучением терминов.

В настоящее время терминоведение представляет собой ряд самостоятельных направлений, среди которых выделяют сопоставительное терминоведение. «Данное направление занимается исследованием общих свойств и особенностей лексики разных языков» [Гринев-Гриневиц, 2008: 13], например немецкого и русского.

При этом термин не является единственным предметом изучения терминоведения. Термин – один из элементов терминологии, «языкового образования парадигматического типа, обладающего семантической общностью и сходством (близостью) формальной структуры» [Лейчик, 2007: 116].

Многие учёные, говоря о терминах, однозначно соотносят их со сферой функционирования. Так, М.А. Марусенко определяет термин «как номинативную группу (существительное или субстантивное словосочетание), связанную с определенным научно-техническим понятием, принадлежащую определенной совокупности текстов и выражающую устойчивый комплекс признаков понятия» [Марусенко, 1981: 5]. Для С.В. Гринева-Гриневица термин – это «номинативная специальная лексическая единица (слово или словосочетание) специального языка, применяемая для точного наименования специальных понятий» [Гринев-Гриневиц, 2008: 11].

Б.Н. Головин и Ю.Р. Кобрин выдвигают на первый план функции термина, то есть его «профессиональное значение, выражающее и

формирующее профессиональное понятие и применяемое в процессе (и для) познания и освоения некоторого круга объектов и отношений между ними – под углом зрения определённой профессии» [Головин, Кобрин, 1987: 5].

Принимая во внимание, что определение термина должно отражать лишь его основные свойства и признаки и при этом быть емким, мы считаем, что к наиболее удачным можно отнести определение, представленное в словаре лингвистических терминов О.С. Ахмановой: «Термин – это слово или словосочетание специального (научного, технического и т. п.) языка, создаваемое (принимаемое, заимствуемое и т. п.) для точного выражения специальных понятий и обозначения специальных предметов» [Ахманова, 1966: 474].

Мнения ученых по вопросу соотношения терминов и литературного языка неоднозначны. Одни рассматривают терминологию как составную часть лексики литературного языка [Г.О. Винокур, 1939; В.П. Даниленко, 1971; Н.З. Котелова, 1970; В.Н. Прохорова, 1996; А.А. Реформатский, 2008], вторые говорят о противопоставленности термина как единицы специального языка слову как единице литературного языка [Л.Н. Чурсина, О.В.Чурсин, 2006; А.В. Суперанская, Н.В. Подольская, Н.В. Васильева 2012; и др.].

Термин, таким образом, является лексемой, обладающей особыми характеристиками, позволяющими отличить его от нетермина. В отличие от нетерминов термины используются для наименования понятий, а не предметов. В современном терминоведении к признакам термина относят его принадлежность к специальной области знаний, точность значения, номинативность, дефинитивность, целенаправленный характер появления термина, контекстуальную независимость, стилистическую нейтральность и устойчивость и воспроизводимость в речи.

Для терминов, как пишет М.П. Брандес, «характерна однозначность, точность, экономичность, номинативная и различительная функции,

стилистическая нейтральность, большая информационная насыщенность по сравнению с обычными словами» [Брандес, 1988: 30-31]. Таким же видит термин и Клаудиа Фраас, добавляя к вышеописанным характеристикам лишь эксплицитность [Фраас, 1998: 429]. По мнению И.С. Квитко, термин отличается «высокая информированность, однозначность, точность и экспрессивная нейтральность» [Квитко, 1976: 21]. «Термин в идеале максимально абстрактен, однозначен, стоит вне экспрессии, международен, логичен и систематичен» [Реформатский 2008; 131]. Со стилистической нейтральностью не согласен Е.В. Москвитин, считающий, что «в терминах все-таки можно встретить стертую, не воспринимаемую как таковую метафору» [Москвитин, 2015: 23].

Следует разграничивать признаки термина и его свойства. Термин, как и любую знаковую единицу, целесообразно рассматривать в трех аспектах: синтаксическом, семантическом и прагматическом.

С точки зрения семантики, самым важным свойством термина является его содержательная точность, другими словами термин обязательно должен обладать дефиницией. Термин также должен быть непротиворечив, однозначен, полнзначен, т.е. в его значении должен быть отражен минимальный набор признаков, достаточных для идентификации обозначаемого им понятия, и не иметь синонимов. Однако бытует мнение, что «на сегодняшний день заметен отказ от утверждения, что термины однозначны или должны быть таковыми» [Ольшанский, 2005: 192-193]. А.В. Татаринев разделяет данное мнение, но утверждает, что «в контексте слово остается однозначным и не теряет свой терминологический статус» [Татаринев, 2006: 135-136].

Гораздо больше требований предъявляется к форме термина, а именно: соответствие нормам языка, краткость (как лексическая, так и формальная), деривационная способность, инвариантность и мотивированность.

К прагматическим требованиям, обусловленным спецификой функционирования термина, относят современность, благозвучность интернациональность, общепринятость и употребительность.

1.2.2 Лингвистические особенности терминологических единиц

В качестве терминов ученые обычно рассматривают имена существительные или построенные на их основе словосочетания. Прилагательные, будучи частью термина-словосочетания, и глаголы, в первую очередь содержащие сему действия, а лишь затем сему его обозначения, не являются терминами [Москвитин, 2015: 23]. Немецкий исследователь Лотар Хоффманн утверждает, что «среди специальной лексики существительные и прилагательные доминируют над глаголами и другими частями речи. К терминологии зачастую относят только существительные, детерминированные другими существительными или прилагательными, хотя можно заметить тенденцию терминологизации глаголов специальной лексики» [Hoffmann, 1998: 193].

С точки зрения формы термины принято делить на два основных блока: слова, так называемые моноксемные термины, и словосочетания, полилексемные термины.

Моноксемные термин, в свою очередь, подразделяются на простые (корневые), аффиксальные и сложные. Корневые термины – это слова с нулевыми словообразующими морфемами. Аффиксальные, или производные, термины по способу образования подразделяются на префиксальные, суффиксальные и префиксально-суффиксальные. Сложные термины имеют не менее двух корневых морфем, связанных подчинительной и сочинительной связью, или две словообразующие основы, состоящие из корня и аффикса, или две грамматические формы слова, которые соединяются в одну лексическую единицу, обладающую признаками слова [Степанова, 2007: 64].

Под терминологическим словосочетанием Л.Б. Ткачева понимает «многокомпонентное отдельно оформленное семантически целостное сочетание, образованное путем соединения двух, трех или более элементов» [Ткачева, 1987: 27]. Словосочетания, чаще всего двухкомпонентные, состоят из ядерного и определяющего элемента. Их принято делить в зависимости от слова, выступающего в функции препозитивного определения: на атрибутивные словосочетания с именем существительным в функции препозитивного определения, на атрибутивные словосочетания с прилагательным в функции препозитивного определения (наиболее продуктивная модель [Циткина, 1988: 84]) и на атрибутивные словосочетания с адъективированными причастиями в роли определения. Встречаются также и предложные терминологические словосочетания [Гринев-Гриневиц, 2008: 136-137]. В.М. Лейчик отмечает и всё более частотную модель сочетания существительного и существительного, из которых одно является приложением к другому [Лейчик, 2007: 58]. В зависимости от количества компонентов терминологические словосочетания, как и сложные термины, принято делить на двух-, трех- и более компонентные термины.

Иногда в отдельную группу выделяют термины-аббревиатуры. Их подразделяют на буквенные, или инициальные, аббревиатуры, усечения, стяжения, или контрактура, акронимию, гибридные образования и слоговые аббревиатуры. Усечения М.Д. Степанова и В. Фляйшер делят на аякопу (усечение конца слово, или инициальный сегмент), афрезис (усечение начала слова), или финальный сегмент, комбинированное сокращение (усечение частей слов или выпадение срединных морфем и стяжение оставшихся) [Степанова, Фляйшер, 1984: 134].

«В тексте, предназначенном для перевода, термин всегда требует отдельного решения на перевод, т.е. выступает как единица перевода» [Нелюбин, 2011: 224]. При переводе терминов возможны два варианта – когда в языке перевода существуют эквиваленты термина оригинала, зафиксированные в переводных словарях, и когда такие эквиваленты

отсутствуют. В случае с отсутствием эквивалента в языке перевода возможно использование переводческих трансформаций [Гринев-Гриневиц, 2008: 243].

1.3. Краткая характеристика автомобильной терминологии

Одной из ведущих отраслей промышленности многих стран в XXI веке является автомобилестроение. Поэтому и терминология данной отрасли выходит на передний план и становится все более востребованной.

Терминология автотранспорта во многих ее аспектах уже была исследована на материале английского (Л.И. Воскресенская [1980], Н.П. Томасевич [1984], Ю.А. Чунтомова [2004], И.Э. Коротаева [2004]), французского (Л.И. Лесничная [1998]), русского и белорусского языков (В.Г. Захарова [1985]). Сопоставительный анализ автомобильных терминосистем в английском, французском и русском языках проводила И.Н. Позднышева [2007]. Лингвокультурологическую парадигму языка для специальных целей (далее – ЯСЦ) на материале английского и русского ЯСЦ в сфере автомобильного транспорта исследовала Е.С. Сергеева [2015]. Автомобильные термины немецкого языка были предметом сопоставительного исследования Ю.Н. Ревинной [2011], анализировавшей структурно-семантический и функциональные аспекты терминов в немецком и русском языках.

Любая терминология, в том числе и автомобильная, как свидетельствует Ю.Н. Ревина, имеет свои особенности. Для нее характерны открытость (заимствование терминов других наук), динамизм развития (постоянное пополнение лексического фонда терминологии) и широкая сфера употребления, что связано с распространенностью автотранспорта и использованием терминологии не только в узких профессиональных кругах, но и употреблением как в повседневной коммуникации, так и в СМИ, а также текстах художественной литературы. Так автомобильная терминология проникает в различные функциональные стили языка.

Если обратиться к аспекту перевода автомобильных терминов, то сложность заключается в обеспечении содержательной точности единиц ИЯ, абсолютной идентичности понятий, выражаемых терминами ИЯ и ПЯ.

1.4. Виды переводческих трансформаций

В первую очередь, необходимо уделить внимание истории термина трансформация: в теорию перевода термин трансформация был заимствован из трансформационной / генеративной грамматики, развитой Н. Хомским. В генеративной грамматике, откуда понятие трансформаций перешло в теорию перевода, первоначально было выделено 5 типов трансформационных правил, т.е. типов операций, с помощью которых можно преобразовать ядерные структуры в поверхностные: взаимная замена компонентов (пермутация), опущение компонентов, добавление компонентов, перемещение компонентов (перестановка) и замена компонентов (субституция) [Гарбовский, 2007: 372].

Что же означает термин трансформация? Согласия относительно трактовки понятия трансформация среди переводоведов не существует. Определяя значение термина «процесс перевода», Л.С. Бархударов писал, что его следует понимать «как определенного вида языковое, точнее, межъязыковое преобразование или трансформацию текста на одном языке в текст на другом языке» [Бархударов, 1975: 5]. То есть переводчик, имея исходный текст на одном языке, с помощью некоторых приемов создает переводной текст на другом языке, который находится в определенных закономерных отношениях с оригинальным текстом. Соответственно, «переводческие трансформации – это те многочисленные и качественно разнообразные преобразования, которые осуществляются для достижения переводческой эквивалентности («адекватности») перевода вопреки расхождениям в формальных и семантических системах двух языков» [Там же: 190].

В.Г. Гак исходит из того, что переводческая трансформация – это отказ от системных эквивалентов, характеризуемых грамматической однотипностью и одинаковым денотативным значением. По мнению ученого, «переводческая трансформация очень часто предопределяется использованием слов или грамматических форма во вторичных функциях (генерализация, транспозиция, десемантизация) либо в условиях контекстуальной или ситуативной избыточности» [Гак, 1988: 190].

Р.К. Миньяр-Белоручев понимает под трансформацией «изменение формальных (лексические и грамматические трансформации) или семантических (семантические трансформации) компонентов исходного текста при сохранении информации, предназначенной для передачи» [Миньяр-Белоручев, 1980: 201].

Л.С. Бархударов, рассматривает переводческие трансформации как «средства достижения переводческой эквивалентности, то есть некое отношение между текстом исходного языка (далее – ИЯ) и переводящего языка (далее – ПЯ)» [Бархударов, 1975: 201].

Важно отметить, что переводческие трансформации затрагивают области смысла, а не области внешних, поверхностных структур. Они носят условный характер, ведь являются лишь констатацией процесса перевода, ибо он происходит в сознании переводчика [Комиссаров, 1990: 12].

Конкретные переводческие трансформирующие приемы Н.К. Гарбовский предлагает называть «трансформационными операциями», касающимися лишь отдельных элементов смысла [Гарбовский, 2005: 372].

Использование переводческих трансформаций вызвано, по мнению ученых, целым рядом факторов: различием в строе ИЯ и ПЯ, несовпадением норма ИЯ и ПЯ и несовпадением правил ситуативного использования ИЯ и ПЯ.

В современной теории перевода существует множество типологий переводческих трансформаций.

Рассмотрев классификации трансформаций, предложенных таким отечественными и зарубежными учеными, как Я.И. Рецкером, А.Д. Швейцером, Л.С. Бархударовым, Л.К. Латышевым, В.Н. Комиссаровым, А.М. Фитерман, Т.Р. Левицкой, Р.К. Миньяр-Белоручевым, В.Е. Щетинкиным, А.Б. Шевниным, Н.П. Серовым, Ж.-П. Винье и Ж. Дарбельне, В. Вилсом, К. Райс, В.Вотьяком, М. Шрайбером и К.М. ван Лойвен-Цварт, можно прийти к выводу, что единой системы не существует.

Отличается сам подход ученых к классификации: По мнению А.Д. Швейцера, следует различать приемы перевода и трансформации. Согласно его концепции, приемы перевода относятся к области переводческой практики, а трансформации являются элементами теоретической модели перевода, составляя основу того или иного приема перевода [Швейцер, 1973: 270-275]. Подход ученого основывается на уровнях, позволяющих воспользоваться приемами трансформации. А.Д. Швейцер выделяет четыре группы переводческих трансформаций: на компонентном, референциальном, прагматическом и стилистическом уровнях [Швейцер, 1988: 123].

Классификации, предложенные отечественными и зарубежными лингвистами, однако, не противоречат друг другу. Большинство исследователей сходятся во мнении, что трансформации делятся на грамматические, лексические и комплексные.

К лексическим трансформациям все отечественные ученые относят конкретизацию и генерализацию. Приемы антонимического перевода, семантического развертывания (модуляции) присутствуют в типологиях В.Е. Щетинкина, А.Б. Шевнина, Н.П. Серова и Л.С. Бархударова, трактующего модуляцию как замену следствия причиной и наоборот. Я.И. Рецкер к лексическим преобразованиям также относил дифференциацию, целостное преобразование и компенсацию потерь в переводе [Рецкер, 1974: 39]. А.Б. Шевнин и Н.П. Серов причисляют прием компенсации вслед за Я.И. Рецкером к трансформациям на лексическом уровне. По мнению В.Е.

Щетинкина, стоит добавить такие изменения на лексическом уровне, как амплификация (замена сокращенного наименования места или учреждения ИЯ полным в ПЯ), смысловое согласование, экспликация и адаптация (замена неизвестного известным) [Щетинкин, 1987: 42-44].

Грамматическими трансформациями чаще всего называют объединение и членение предложений, грамматические замены, а именно: замены частей речи, транспозицию (замена членов предложения). Л.С. Бархударов относит эти приемы к заменам, ведь согласно его классификации все переводческие преобразования можно разделить на четыре типа: замены, перестановки, добавления и опущения [Бархударов, 1975: 189-226].

Некоторые ученые, такие как А.М. Фитерман, Т.Р. Левицкая и В.Е. Щетинкин, выделяют в отдельную группу трансформации на стилистическом уровне. При этом подходы к стилистическим преобразованиям значительно отличаются друг от друга. По мнению А.М. Фитерман и Т.Р. Левицкой, к стилистическим трансформациям относятся описательный перевод, компенсация, синонимические замены и прочие виды замен [Левицкая, Фитерман, 1976: 88]. В.Е. Щетинкин выделяет лишь модуляцию [Щетинкин, 1987: 53].

Л.К. Латышев классифицирует переводческие преобразования по другому принципу. Он делит все операции на два вида: подстановки и трансформации. Подстановка, по словам ученого, это «прием, основанный на относительном совпадении заменяемых и заменяющих единиц и форм» [Латышев, 2001: 111]. Другим видом операций, применяемых в процессе перевода, оказываются переводческие трансформации, или в терминологии Латышева, «трансязыковые перефразирования» [Там же]. Ученый наиболее подробно структурирует типы трансформаций, подразделяя их на шесть типов. Помимо выделяемых всеми учеными лексических, грамматических (морфологических) и смешанных трансформаций, Л.К. Латышев выделяет синтаксические (трансформация синтаксических

конструкций, изменение типа придаточных предложений, изменение типа синтаксической связи, трансформация предложений в словосочетания и перестановка придаточных частей в сложноподчиненных и сложносочиненных предложениях), стилистические и семантические преобразования [Там же: 254].

Типология переводческих трансформаций Р.К. Миньяр-Белоручева единственная выделяет семантические трансформации, среди которых отмечены метафорические замены, не присутствующие ни в одной классификации [Миньяр-Белоручев, 1996].

В.Н. Комиссаров классифицирует трансформации с позиции различия единиц языковой системы, используемых в речевом процессе и подлежащих переводу. Исследователь полагает, что «в зависимости от характера преобразований трансформации подразделяются на лексические, грамматические и лексико-грамматические» [Комиссаров, 2001: 159]. К лексическим преобразованиям исследователь относит: транскрипцию / транслитерацию, переводческое калькирование, лексико-семантические замены (конкретизацию, генерализацию, модуляцию). К особой группе, по мнению В.Н. Комиссарова, принадлежат лексико-грамматические замены, а именно: прием антонимического перевода, прием описательного перевода и компенсации. К грамматическим трансформациям относятся: дословный перевод (синтаксическое уподобление), членение предложений, объединение предложений, грамматические замены (замена частей речи, изменение порядка слов, замена членов предложения и изменение типа синтаксической связи) [Там же: 163].

В зарубежной лингвистике выделяют не виды переводческих трансформаций, а приемы, используемые в ходе процесса перевода. Так, Ж.-П. Вине и Ж. Дарбельне говорят о «приемах прямого перевода», к которым исследователи причисляют дословный перевод, калькирование и заимствования, а также о «приемах косвенного перевода», подразделяемого на синтаксический сдвиг (транспозицию), частным случаем которого

является замена частей речи, семантический сдвиг (модуляцию), эквиваленцию и адаптацию (частный случай - компенсация) [Вине, Дарбельне, 1978: 157-167]. Прием косвенного перевода К. Райс называет термином Paraphrase [Reiß, 1985: 279].

Методы перевода текста М. Шрайбер в след за М. Доэрти структурирует по уровням использования на лексический, грамматический (морфологический и синтаксический) и семантический.

На лексическом уровне исследователь выделяет три модели: лексическое заимствование, субституцию и замену структуры лексемы в процессе перевода [Schreiber, 1993: 220].

Грамматические приемы классифицируются на шесть групп: дословный перевод, “пермутация” [Wotjak, 1985: 31], уменьшение или увеличение числа компонентов, изменение грамматического значения в рамках одной грамматической категории, транспозиция и трансформация (изменение синтаксической структуры) [Schreiber, 1993: 221].

Существует четыре метода перевода семантического уровня: семантическое заимствование, модуляция, экспликация / импликация и мутация, то есть вынужденное изменение денотативного содержания [van Leuven-Zwart, 1989: 170].

В. Вилсс делит приемы перевода на две группы: субституцию (калькирование и дословный перевод) и перефразирование. Ученый при этом разграничивает перефразирование на синтаксическом (транспозиция) и на семантическом (модуляция) уровнях [Wilss, 1977: 121].

Наряду с вышеупомянутыми Коллер относит к трансформациям комментарий, сноску и примечание [Koller, 1979: 228 и далее].

Анализ различных классификаций переводческих трансформаций показал, что они в целом похожи друг на друга. Однако среди них наиболее развернутой и логичной классификацией, с нашей точки зрения, является классификация переводческих трансформаций, предложенная В.Н. Комиссаровым.

Остановимся на этой классификации более подробно. Как уже было отмечено выше, В.Н Комиссаров предлагает разделить трансформации на три основные группы – лексические, грамматические и лексико-грамматические.

К **грамматическим** трансформациям ученый относит не только синтаксические, но и морфологические трансформации (замена частей речи).

Синтаксические трансформации ученый подразделяет на:

- дословный перевод (синтаксическое уподобление)
- членение предложений
- объединение предложений
- изменение порядка слов
- замены членов предложения
- изменение типов синтаксической связи

Под *дословным переводом* (нулевой трансформацией) принято понимать способ перевода, при котором синтаксическая структура исходного языка (далее ИЯ) заменяется аналогичной структурой ПЯ. Таким образом, синтаксическое уподобление возможно лишь в тех случаях, когда и в исходном, и в переводящем языках имеются параллельные синтаксические структуры.

Членение предложения – это способ перевода, при котором синтаксическая структура предложения в оригинале преобразуется в две и более синтаксические структуры переводящего языка. Эта трансформация обусловлена структурными расхождениями между предложениями исходного и переводящего языков. Трансформация *членения* приводит к преобразованию простого предложения ИЯ в сложное предложение ПЯ, при этом сложные синтаксические конструкции предложений заменяются простыми. Данный вид трансформации может также привести к преобразованию одного сложного предложения в два простых.

Прием объединения предложений обратен *приему членения предложений*. *Объединения предложений* представляет собой замену сложного предложения ИЯ простым предложением ПЯ или преобразование

синтаксической структуры в оригинале путем соединения двух или более простых предложений.

Изменение порядка слов – еще одно из синтаксических преобразований, встречающихся в переводе. Данный вид преобразования заключается в изменении расположения (порядка следования) языковых элементов в тексте перевода по сравнению с текстом подлинника.

Замена членов предложения связана с различиями в грамматическом строе языков. Обычно замена членной предложения встречается в сочетании с заменами частей речи. Важно отметить, что замена членов предложения всегда приводит к перестройке его синтаксической структуры.

Под *изменением типа синтаксической связи* принято понимать замену сочинительной связи на подчинительную или подчинительной на сочинительную в процессе перевода.

К **лексическим** трансформациям ученый относит:

- транскрипцию / транслитерацию
- переводческое калькирование
- лексико-семантические замены

Под *транскрипцией / транслитерацией* принято понимать передачу формы лексической единицы. При транскрибировании – это передача звуковой формы иноязычного слова, а при транслитерации – это передача его графического состава. Ведущую позицию в современном переводоведении занимает транскрипция с элементами транслитерации. Для каждого языка существует свои таблицы фонемных соответствий. Для теории перевода наиболее важен факт однозначности соответствия.

Одной из лексических трансформаций является *калькирование*. Калькирование – это такой способ перевода лексических единиц, когда их составные части – морфемы или слова (в случае устойчивых словосочетаний) – исходного языка заменяются лексическими соответствиями в языке перевода. Сущность калькирования заключается в создании нового слова или устойчивого сочетания в языке перевода, копирующего структуру исходной

единицы. Например, немецкое Fort-schritt является калькой латинского Progress. Чистые кальки, такие как Fortschritt, встречаются в языке довольно редко. Гораздо чаще можно встретить кальки с элементами транскрипции. Например, transnational (англ.) – транснациональный; petrodollar – нефтедоллар.

Лексико-семантические замены – это такой способ перевода лексических единиц, когда в процессе перевода используются лексические единицы, не совпадающие с лексическими единицами оригинала, причем замены производятся на основе логических преобразований:

- *конкретизация* – лексико-семантическая трансформация, при которой осуществляется замена слова или словосочетания исходного языка с более широким предметно-логическим значением на слово или словосочетание языка перевода с более узким значением. В результате применения этой трансформации создаваемое соответствие и исходная лексическая единица оказываются в логических отношениях включения – единица исходного языка выражает родовое понятие, а единица языка перевода – входящее в нее видовое понятие. Например, учащийся – студент. При конкретизации в первоначальную структуру вводится дополнительная дифференциальная сема.

- *генерализация* – это прием, при котором выполняется замена единицы исходного языка, имеющая более узкое значение, единицей языка перевода с более широким значением. Это преобразование является обратным конкретизации. Этот прием используется, если в языке перевода нет конкретных понятий, аналогичных понятиям исходного языка. Например, немецкие Arm / Hand переводятся на русский язык единым понятием «рука», также дела обстоят с переводом Bein / Fuß – нога.

- *модуляция (смысловое развитие)* – это замена слова или словосочетания оригинала на языковую единицу перевода, значение которой выводится из единицы оригинала. Наиболее часто значения соотнесенных слов в оригинале и перевода связано причинно-следственными отношениями.

Например, *dieser Ort ist leicht zu erreichen* можно перевести «легко добраться» или «рукой подать».

Наконец, основными **лексико-грамматическими** трансформациями Комиссаров считает:

- антонимический перевод
- описательный перевод
- прием компенсации

- *антонимический перевод* - это лексико-грамматическая трансформация, при которой осуществляется замена утвердительной формы в оригинале на отрицательную в переводе или, наоборот, отрицательной на утвердительную. Это сопровождается заменой лексической единицы исходного языка на единицу языка перевода с противоположным значением. Например, *kein Laut* – тишина.

Также к группе лексико-семантических трансформаций относится *экспликация (описательный перевод)*. При описательном переводе лексическая единица исходного языка заменяется словосочетанием, дающим более или менее полное объяснение этого значения на языке перевода. С помощью экспликации можно передать значение любого безэквивалентного слова. Недостатком описательного перевода является его громоздкость. Поэтому наиболее успешно данный вид перевода применяется тогда, когда можно обойтись довольно компактной формулировкой.

-*компенсация* - это вид переводческого преобразования, при котором элементы смысла, утраченные в процессе перевода, передаются в тексте перевода каким-либо другим средством, причем необязательно в том же самом месте. Таким образом, утраченные элементы смысла «компенсируются», и содержание оригинала воспроизводится с большей полнотой.

Выводы по Главе 1

1. В данном исследовании вслед за А.Д. Кривоносовым под рекламным текстом понимается текст, который в выгодном свете представляет информацию о людях, товарах или идеях, пробуждает интерес реципиента к объекту рекламы и способствует продвижению его на рынке. Синтаксис рекламных текстов строго не регламентирован. Для создания гиперболизированной положительной оценки рекламируемого товара используется эмоционально окрашенная лексика.

2. Из множества определений понятия «термин» наиболее удачным в рамках настоящего исследования представляется следующее: термин – это номинативная профессиональная лексическая единица (слово или словосочетание), используемая для номинации профессиональных понятий. Для термина характерны: контекстуальная точность, однозначность, наличие дефиниции, лексическая и формальная краткость, употребительность в профессиональных кругах, устойчивость и воспроизводимость в речи.

3. По форме термины подразделяются на моноксемные (простые, сложные и аффиксальные), полилексемные и термины-аббревиатуры. Для эквивалентной и адекватной передачи терминов ИЯ на ПЯ зачастую применяются преобразования на разных уровнях.

4. Автомобильные термины довольно распространены именно в рекламных текстах и среди непрофессионалов, так как автомобиль есть у большинства жителей крупных городов развитых стран. Основные реалии, связанные со строением, техническими характеристиками и эксплуатацией автомобиля, у многих на слуху. Поэтому данное направление терминоведения и представляет особый исследовательский интерес.

5. Переводческие трансформации, затрагивающие области смысла, а не области поверхностных структур, являются основным инструментом переводчика при передаче информации с ИЯ на ПЯ.

В рамках настоящего исследования наиболее логичными представляются принципы классификации переводческих трансформаций, предложенные В.Н. Комиссаровым.

Грамматические трансформации В.Н. Комиссаров подразделяет на дословный перевод (синтаксическое уподобление), членение предложений, объединение предложений, изменение порядка слов, замена членов предложения и изменение типов синтаксической связи.

Среди лексических трансформаций ученый выделяет транскрипцию / транслитерацию, переводческое калькирование, лексико-семантические замены (конкретизацию, генерализацию, модуляцию).

К особой группе, по мнению В.Н. Комиссарова, принадлежат лексико-грамматические замены (прием антонимического перевода, прием описательного перевода, прием компенсации).

Глава 2. Особенности перевода автомобильной терминологии в рекламном тексте

2.1. Характеристика исследуемого материала и методы исследования

В качестве материала для настоящего исследования были отобраны рекламные тексты немецких автомобильных компаний, представленных на российском рынке.

В процессе сбора материала были изучены русские и немецкие сайты компаний-производителей автомобилей. Было рассмотрено 44 рекламных текста (22 рекламных текста на немецком языке и 22 их аналога на русском языке) общим объемом более 48 000 знаков, что соответствует примерно 27 переводческим страницам (1800 знаков). В них было выделено 256 автомобильных терминов ИЯ и их аналоги в ПЯ.

При выборе источников материала исследования мы ориентировались на немецкие компании-производители автомобилей с сайтами, полностью переведенными на русский язык.

Обнаруженные в ходе анализа материала термины выражены следующими языковыми единицами: существительными (232 примера), прилагательными (11 примеров), глаголами (2 примера), аббревиатурами (2 примера) и словосочетаниями (9 примеров).

Для большинства обнаруженных терминов ИЯ характерно наличие эквивалентных соответствий в ПЯ, поэтому разделение лексики на ту, что имеет эквивалентное соответствие в русском языке, и ту, что является безэквивалентной, лишено смысла. В рамках настоящего исследования было принято решение о рассмотрении автомобильных терминов с точки зрения способов их выражения в исходном языке и языке перевода с дальнейшим лингвистическим анализом трансформаций, которым подверглась структура термина для создания эквивалентного перевода.

2.2. Лингвистические особенности перевода автомобильных терминов на русский язык

Из-за различий в строе немецкого и русского языков переводчику приходится прибегать к определенному рода трансформациям и перестроениям, которые направлены на эквивалентную, адекватную передачу исходного содержания. Другими словами, трансформации применяются для создания перевода, наиболее полно передающего содержание термина, заложенное в тексте на языке оригинала.

Наиболее часто при переводе автомобильной специализированной лексики с немецкого языка на русский используются трансформации на грамматическом и лексическом уровнях.

2.2.1. Грамматические особенности перевода автомобильных терминов

По результатам анализа встретившихся в исследуемом материале примеров было принято решение разделить их на следующие типы (в зависимости от изменений, которым подверглась структура термина при переводе):

1. Замена термина ИЯ термином ПЯ с аналогичной структурой.
 - a) Замена слова словом.
 - b) Замена словосочетания словосочетанием.
2. Замена слова словосочетанием.
 - a) Замена сложного слова словосочетанием.
 - b) Замена простого (однокорневого) слова словосочетанием.
 - c) Замена слова, образованного путем сращения, словосочетанием.
3. Замена сложного слова простым (однокорневым).

Замена термина ИЯ термином ПЯ с аналогичной структурой

a) Замена слова словом

1) *Beweglichkeit* / маневренность

Термин *Beweglichkeit* – это моноксемный аффиксальный термин, образованный от прилагательного *beweglich* при помощи суффикса *-keit*, образующего существительное со значением свойства или признака. Структура термина ПЯ *маневренность* полностью идентична. Суффикс *-ость* ПЯ также образует от прилагательного существительное, обозначающее отвлеченный признак.

2) *Gemischbildung* / *смесеобразование*

Композит *Gemischbildung* ИЯ, состоящий из двух компонентов (*Gemisch* + *Bildung*) без соединительной гласной, передан в ПЯ при помощи сложного существительного *смесеобразование*, образованного путем сложения двух производящих основ (*смесь* + *образование*) с помощью соединительной гласной *-e-*.

3) *anbremsen* / *притормаживать*

Термин – глагол *anbremsen* образован от глагола *bremsen* приставочным способом. Приставка *an-* в данном случае имеет значение неполноты действия. Аналог этого термина на русском языке *притормаживать* – это глагол, образованный при помощи приставки *п р и* - со значением незначительной интенсивности.

4) *gelocht* / *перфорированный*

Причастие прошедшего времени *gelocht* образовано от переходного глагола *lochen* со значением *пробивать отверстия, перфорировать*. Таким образом, оно выражает завершённое действие и имеет пассивное значение. На русский язык причастие передано страдательным причастием прошедшего времени *перфорированный*.

Во всех приведенных примерах мы видим полное либо частичное сохранение структуры термина ИЯ.

b) Замена словосочетания словосочетанием

Выделенные словосочетания ИЯ в ПЯ переданы словосочетаниями с сохранением количества компонентов словосочетания либо с увеличением или уменьшением числа компонентов.

5) *Heckleuchten in LED-Technik* / *светодиодные задние фонари*

Словосочетание *Heckleuchten in LED-Technik* представляет простое субстантивное словосочетание со связью управление между его двумя компонентами. Главное слово (*Heckleuchten*) – это двухкомпонентный композит, переданный на русский язык при помощи субстантивного словосочетания со связью согласование (*задние фонари*). Определительный компонент словосочетания выражен в ИЯ предложным сочетанием в дательном падеже (*in LED-Technik*). При переводе на русский язык он был преобразован в прилагательное *светодиодный*, ставшее частью согласованного определения в препозиции (*светодиодные задние фонари*). Компонент *Technik* был опущен. Однако такой вариант перевода не является очевидным. Зачастую англоязычные компоненты сохраняются при переводе, но в случае с аббревиатурой *LED* (*light-emitting diode*), имеющей общепринятый устоявшийся вариант перевода *светодиод* или реже *светоизлучающий диод*. Терминологическое сочетание *светоизлучающий диод* было получено путем покомпонентного перевода термина-словосочетания ИЯ, а для создания лексемы ПЯ *светодиод* был применен прием опущения компонентов и было произведено сложения основ при помощи соединительной гласной -о-. Выбор варианта перевода *светодиод* продиктован требованием о краткости, предъявляемым к терминам. Возможно, лексема *Technik* была опущена при переводе именно из соображений языковой экономии, ведь словосочетание *задние фонари в светодиодной технике* выглядит слишком громоздким и неуклюжим. Опущение компонента, в свою очередь, спровоцировало частеречную замену существительного *светодиод* на прилагательное *светодиодный*.

6) *Einschlagen der Lenkung* / поворот рулевого колеса

Einschlagen der Lenkung– это простое двухкомпонентное субстантивное словосочетание ИЯ, в котором главное слово (*Einschlagen*) распространено несогласованным определением в постпозиции, выраженным существительным в родительном падеже (*der Lenkung*), со связью управление. Русский же вариант термина является трехкомпонентным сложным словосочетанием, главное слово которого выражено существительным *поворот*. Оно распространено словосочетанием *рулевое колесо*, то есть при переводе однокорневой лексемы ИЯ *Lenkung* была произведена замена на простое словосочетание со связью согласование.

Лексический состав термина, однако, был в значительной степени преобразован. Главное слово словосочетания *Einschlagen* согласно словарю Duden имеет значение *изменять положение передних колес путем поворота руля и тем самым менять направление движения*. Такое значение лексемы мы можем выбрать, только обратившись к контексту, в котором речь идет об автомобилях. Ведь именно контекст определяет выбор того или иного соответствия при переводе. Зависимое слово *Lenkung* со значением механизм управления при переводе подвергся сразу нескольким трансформациям: во-первых, путем логических заключений, сделанных из контекста, получилось терминологическое сочетание *рулевое управление*. Затем оно было конкретизировано и в тексте ПЯ заменено на *рулевое колесо*, являющееся частью механизма управления. Однако, требования, предъявляемые к форме термина, а именно к краткости, учтены не были. Предположительно вариант перевода *рулевое колесо* был использован лишь потому, что более краткая форма *руль* свойственна для разговорной, а не для письменной речи.

7) *Herausbeschleunigen aus Kurven* / ускорение на выходе из поворотов

Терминологическое сочетание ИЯ *Herausbeschleunigen aus Kurven* состоит из двух компонентов, главный из которых (*Herausbeschleunigen*) выражен двухкомпонентным композитом (*Heraus + Beschleunigen*). Для

перевода термина ИЯ на русский язык сложное слово было заменено на словосочетание со связью управление (*ускорение на выходе*). При этом была произведена частеречная замена детерминирующего компонента ИЯ, выраженного наречием *heraus*, на существительное с предлогом (*на выходе*). Главное слово терминологического сочетания ИЯ распространено несогласованным определением, выраженным существительным с предлогом (*aus Kurven*) в дательном падеже множественного числа, в переводе структура определительной конструкции осталась той же, только из-за разницы в грамматическом строе ИЯ и ПЯ дательный падеж был заменен на родительный (*из поворотов*). Трансформаций на лексическом уровне выявлено не было.

8) *hohe Performance* / более высокие характеристики

Словосочетание ИЯ *hohe Performance* было передано на ПЯ методом дословного перевода компонентов *высокие характеристики*. Также была произведена грамматическая замена, а именно: положительная степень прилагательного ИЯ, играющего роль определения, заменена на сложную сравнительную степень в ПЯ, образованную при помощи частицы *более*. Такого рода трансформация может быть мотивирована направленностью текста на реципиента, дабы усилить степень качества прилагательного и сделать рекламируемый продукт более привлекательным для покупателя.

В графическом виде разделение на вышеперечисленные категории выглядит следующим образом:



Замена слова словосочетанием

а) Замена сложного слова словосочетанием

Замена композита словосочетанием – это самая частотная трансформация, встречающаяся при переводе любого рода текстов с немецкого языка на русский. Спровоцированы такие преобразования различиями в грамматическом строе русского и немецкого языков. Типы связи и количество компонентов словосочетания могут варьироваться.

▪ **субстантивные двухкомпонентные словосочетания**

➤ **со связью согласование**

Среди анализируемых примеров преобладают двухкомпонентные композиты ИЯ, преобразованные в двухкомпонентные субстантивные словосочетания со связью согласование в ПЯ.

9) *Boxermotor* / *оппозитный двигатель*

10) *Bremswirkung* / *тормозящий момент*

11) *Zierblende* / *декоративная накладка*

12) *Bordcomputer* / *бортовой компьютер*

В этих примерах детерминирующий компонент (*Boxer-*, *Brems-*, *Zier-*, *Bord-*) передан при помощи прилагательного или причастия (*оппозитный*, *тормозящий*, *декоративный*, *бортовой*) выполняющего роль определения в препозиции и согласованного с главным словом в роде, числе и падеже.

Сложный термин *Bremswirkung* со значением компонентов *тормозящий эффект* в отличие от других примеров, созданных методом пословного перевода, передан на русский язык с использованием замены понятия. Под термином *Bremswirkung* подразумевается эффект торможения, который появляется, когда водитель отпускает педаль газа при включенном сцеплении. В этот момент и возникает сопротивление, снижающее скорость автомобиля. При отключении от трансмиссии *момента* торможения удастся избежать. Путем семантического развертывания переводчик приходит к варианту *тормозящий момент*. Если оценивать успешность такого перевода, то стоит обратить внимание на его несоответствие требованию, ведь такое терминологическое сочетание не является общепринятым и употребительным.

В случае с передачей композитов количество элементов словосочетания в ПЯ иногда не зависит от количества компонентов композита в ИЯ. Так, например, сложные слова ИЯ, состоящие из трех компонентов, могут быть переданы в ПЯ при помощи субстантивных двухкомпонентных сочетаний со связью сочетание.

13) Mittelmotorkonzept / среднемоторная концепция

В приведенном примере композит *Mittelmotorkonzept* состоит из трех компонентов (*Mittel + Motor+ Konzept*). Он является атрибутивным сложным словом, так как первые два компонента (*Mittel- и Motor-*) - это детерминирующие компоненты, а третий (*Konzept*) - детерминируемый компонент. Такие композиты могут передаваться с немецкого языка на русский при помощи словосочетания с подчинительной связью компонентов, а именно согласования *среднемоторная концепция*.

14) *Mehrlochinjektor* / *многоструйная форсунка*

Mehrlochinjektor – это трехкомпонентное атрибутивное сложное слово (*Mehr* + *Loch* + *Injektor*). Главное слово выражено существительным (*Injektor*), его детерминируют существительное (*Loch*) и наречие в сравнительной степени (*mehr*). Определительный компонент со значением многоотверстный передан на русский язык при помощи приема модуляции, ведь форсунка, имеющая много отверстий, способна впрыскивать топливо в камеры сгорания в виде нескольких струй. При переводе сравнительная степень наречия (*mehr*) была заменена на нулевую (*много*).

➤ со связью управление

15) *Kupplungspedal* / *педаль сцепления*

16) *Motordynamik* / *динамика двигателя*

17) *Wählhebel* / *рычаг селектора*

18) *Drehimpuls* / *импульс вращения*

Композиты *Kupplungspedal* (*Kupplung* + *Pedal*), *Motordynamik* (*Motor* + *Dynamik*), *Wählhebel* (*Wählen* + *Hebel*) и *Drehimpuls* (*Drehen* + *Impuls*) ИЯ в ПЯ переданы при помощи их замены словосочетаниями со связью управление. В ПЯ главные слова детерминированы существительными в родительном падеже. Все композиты переведены пословно, никаких преобразований на лексическом уровне не наблюдается.

19) *Kraftübertragung* / *передача момента*

Сложный двухкомпонентный термин ИЯ *Kraftübertragung* со значением компонентов *передача силы* передан на русский язык с использованием трансформации как на грамматическом, так и на лексическом уровнях. Композит был заменен на двухкомпонентное словосочетание (*передача момента*), главное слово которого выражено существительным (*передача*) и распространено несогласованным определением в родительном падеже в постпозиции. При переводе сложного слова ИЯ был применен прием

смыслового развития. Речь в рекламном тексте идет о коробке переключения передач, которая передает силу вращения, т.е. вращательный момент, от двигателя на колеса. Только обращение к контексту помогает отследить цепочку логических преобразований при переводе.

20) *Doppelkupplung* / два сцепления

При пословном переводе сложного двухкомпонентного термина ИЯ *Doppelkupplung* на русский язык получается субстантивное определительное словосочетание *двойное сцепление*. Однако автор перевода заменил детерминирующий компонент, выраженный прилагательным, на количественное числительное *два*, ставшее главным словом словосочетания. Частеречная замена в составе терминологического словосочетания, по-видимому, мотивирована контекстом. В предшествующем употреблению термина предложении говорится о наличии двух сцеплений, а далее описываются функции каждого из них. Оценить, насколько оправдано такое преобразование, не представляется возможным.

21) *Bodenhaftung* / сцепление с дорогой

Композит *Bodenhaftung*, состоящий из двух компонентов (*Boden + Haftung*), со значением *сцепление / соединение с землей* на русский язык передан при помощи двухкомпонентного субстантивного словосочетания со связью управление. Главное слово словосочетания (*сцепление*) распространено существительным с предлогом в творительном падеже. Лексема *Boden* (*земля*) была конкретизирована в ПЯ и заменена на более подходящую к контексту лексему *дорога*.

Такая модель передачи двухкомпонентных терминов-композиций ИЯ так же частотна, как и замена на двухкомпонентное субстантивное словосочетание со связью согласование в ПЯ.

➤ со связью примыкание

22) *Vorwärtsdrang* / *устремленность вперед*

Композит *Vorwärtsdrang* состоит из двух компонентов (*Vorwärts*+ *Drang*). Он является атрибутивным сложным словом, так как первый компонент, выраженный наречием (*vorwärts*) – это детерминирующий компонент, а второй (*Drang*) – детерминируемый компонент. Частеречная принадлежность компонентов была сохранена и в переводе. Связь между главным (*устремленность*) и зависимым (*вперед*) словами – примыкание.

В отличие от двух других видов связи между компонентами словосочетания данная модель не продуктивна.

Разделение на вышеперечисленные группы в графическом виде выглядит следующим образом:



▪ **субстантивные многокомпонентные словосочетания**

➤ **сохранение числа компонентов**

Многие трехкомпонентные и единственный четырехкомпонентный композит ИЯ были преобразованы в словосочетание с тем же числом компонентов в ПЯ.

23) *Benzindirekteinspritzung* / *непосредственный впрыск бензина*

Сложный трехкомпонентный термин-компонит ИЯ (*Benzindirekteinspritzung*) со значением компонентов *прямой впрыск бензина* передан трехкомпонентным словосочетанием. Главное слово терминологического сочетания ПЯ выражено существительным *впрыск*, распространенным двумя определениями: согласованным определением в препозиции, выраженным прилагательным, и несогласованным определением, выраженным существительным в родительном падеже, в постпозиции. Элементы словосочетания связаны подчинительной связью согласование и примыкание соответственно. Лексема *direkt* (*прямой*) ИЯ была заменена на лексему ПЯ с синонимичным значением.

24) *Sportabgasanlage* / спортивная выпускная система

25) *Sportlenkrad* / спортивное рулевое колесо

В приведенных примерах мы наблюдаем покомпонентную передачу элементов сложного слова ИЯ в ПЯ, при которой третий элемент – это главное слово (*Anlage* и *Rad*), а первое и второе зависимые атрибутирующие компоненты (*Sport + Abgas* и *Sport + Lenk*), выраженные существительными. Оба словосочетания ПЯ являются субстантивными словосочетаниями с двумя однородными определениями в препозиции. Тип связи между компонентами – согласование.

26) *Längsbeschleunigungswert* / значение продольных ускорений

Термин ИЯ (*Längsbeschleunigungswert*) – это сложное слово, состоящее из трех компонентов (*längs + Beschleunigung + Wert*). При переводе осуществлена замена на терминологическое сочетание ПЯ, состоящее из трех компонентов. На лексическом уровне преобразований произведено не было, композит передан методом дословного перевода.

27) *Keramikbremsanlage* / керамическая тормозная системы

При переводе моноксемного сложного трехкорневого термина ИЯ (*Keramikbremsanlage*) была осуществлена покомпонентная передача его элементов (*Keramik + Bremse + Anlage*), в результате чего в ПЯ появился полилексемный трехкомпонентный термин *керамическая тормозная системы*.

➤ **увеличение числа компонентов**

Большую группу среди проанализированных примеров образуют термины-композиции ИЯ, при переводе которых количество элементов субстантивного словосочетания было увеличено в большую сторону, что обусловлено многословностью русского языка по сравнению с немецким.

28) *Motormanagement / система управления двигателем*

Т е р м и н И Я *Motormanagement* содержит интернациональный детерминируемый компонент *Management*. Данная лексема имеет два соответствия в ПЯ: менеджмент и система управления. Однако сочетаемость лексемы *менеджмент* ограничена, поэтому при переводе использован синонимичный вариант система управления. Детерминирующий компонент (*Motor-*) представляет собой несогласованное определение в родительном падеже, стоящее в постпозиции.

29) *Hochschaltanzeige / индикатор переключения на повышенные передачи*

Термин ИЯ *Hochschaltanzeige* является сложным словом и состоит из трех компонентов (*Hoch + Schalt + Anzeige*). Компонент *Anzeige* детерминируют два других компонента в препозиции. При переводе данный композит был заменен на сложное субстантивное словосочетание (*индикатор переключения на повышенные передачи*), главное слово которого (*индикатор*) распространено несогласованным определением в постпозиции, выраженным существительным в родительном падеже. Предложное сочетание в родительном падеже (*на повышенные передачи*), являющееся

несогласованным определением, получено путем добавления лексического компонента *передачи*, облегчающего восприятие.

30) *Automatikmodus* / автоматический режим переключений

Сложный двухкомпонентный композит ИЯ *Automatikmodus* со значением компонентов *автоматический режим* был конкретизирован путем добавления лексемы *переключений*. Из контекста очевидно, что речь идет о коробке передач, поэтому добавление лексической единицы кажется избыточным. Однако если учитывать направленность текста на широкую аудиторию, которая не всегда внимательно вчитывается в суть, то такого рода трансформация просто необходима для облегчения восприятия.

➤ уменьшение числа компонентов

31) *Kühlkreislauf* / контур охлаждения

Термин-композит ИЯ (*Kühlkreislauf*) состоит из трех компонентов (*Kühl* + *Kreis* + *Lauf*). При пословном переводе сложного слова ИЯ получается терминологическое сочетание ПЯ *круговой процесс охлаждения*. Терминологическое словосочетание *круговой процесс* (*Kreislauf*), означающее процесс, при котором все параметры возвращаются к своим начальным значениям, было заменено синонимом *контур* (*замкнутая цепь*). При этом количество компонентов формально сократилось, однако единицы смысла утеряны не были. Главное слово *контур* распространено несогласованным определением в постпозиции, выраженным существительным в родительном падеже.

32) *Drehzahlsteller* / ограничитель оборотов

33) *Drehzahlbereich* / диапазон оборотов

Сложные слова *Drehzahlsteller* и *Drehzahlbereich*, состоящие из трех компонентов (*Dreh* + *Zahl* + *Absteller* и *Dreh* + *Zahl* + *Bereich*), имеют одинаковые детерминирующие элементы (*Dreh* + *Zahl*). При переводе один из

элементов (*Zahl*) со значением *количество* был опущен, что обусловлено требованием к краткости, предъявляемым к форме термина. Таким образом, в ПЯ они представлены в виде двухкомпонентных субстантивных словосочетаний со связью управления между компонентами (*ограничитель оборотов* и *диапазон оборотов*).

34) *Windschutzscheibe* / *ветровое стекло*

Монолексемный сложный трехкорневой термин ИЯ (*Windschutzscheibe*) со значением компонентов *ветровое защитное стекло* передано на русский язык при помощи опущении детерминирующего компонента *защитное*. Данная трансформация при переводе обусловлена более широким значением терминологического сочетания *ветровое стекло* в ПЯ, а именно: стекло, предназначенное *защитить* водителя от встречного ветра.

В графическом виде разделение на вышеперечисленные категории выглядит следующим образом:



b) Замена простого (однокорневого) слова словосочетанием

35) *Getriebe* / *коробка передач*

При переводе существительного *Getriebe* было использовано не имеющееся однокорневое соответствие *трансмиссия*, а синоним, таким образом, термин передан на русский язык субстантивным словосочетанием со связью управление *коробка передач*.

36) *Verdichtung* / степень сжатия

37) *Kontur* / линия контура

Монолексемные простые термины ИЯ *Verdichtung* (*сжатие*) и *Kontur* (*контур*) при переводе были заменены на полилексемные двухкомпонентные термины *степень сжатия* и *линия контура*, полученные путем конкретизации. Главное слово субстантивных терминологических словосочетаний распространено несогласованным определением в постпозиции, выраженным существительным в родительном падеже. Конкретизация путем добавления детерминирующих компонентов призвана сделать рекламный текст более удобным для восприятия, ведь именно от того, в какой степень реципиент поймет текст, зависит, приобретет ли он рекламируемый товар.

38) *Wartung* / техническое обслуживание

Однокорневой термин ИЯ *Wartung* со значением *обслуживание* был конкретизирован при переводе путем добавления детерминирующего компонента, выраженного прилагательным *технический*. Получившееся терминологическое сочетание ПЯ является устойчивым.

Во всем корпусе примеров было выделено 14 монолексемных терминов ИЯ, перевод которых на ПЯ был осуществлен методом замены на словосочетание.

с) **З а м е н а с л о в а , о б р а з о в а н н о г о п у т е м с р а щ е н и я , с л о в о с о ч е т а н и е м**

▪ **с сохранением цифрового компонента**

39) *2,7-Liter-6-Zylinder-Boxermotor / 2,7-литровый 6-цилиндровый оппозитный двигатель*

Сложное слово ИЯ (*2,7-Liter-6-Zylinder-Boxermotor*), образованное путем сращения основ ($2,7 + Liter + 6 + Zylinder + Boxermotor$), имеющее в составе два числовых компонента передано на русский язык многокомпонентным субстантивным атрибутивным словосочетанием (*2,7-литровый 6-цилиндровый оппозитный двигатель*) с сохранением числовых компонентов в составе сложных прилагательных.

40) *4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln / 4-поршневые алюминиевые моноблочные фиксированные суппорта*

Как и в предыдущем примере, мы наблюдаем передачу сложного слова (*4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln*) с числовым компонентом, образованного путем сращения основ ($4 + Kolben + Aluminium + Monobloc + Festsätteln$), при помощи субстантивного словосочетания с четырьмя однородными определениями в препозиции, выраженными прилагательными (*4-поршневые алюминиевые моноблочные*) и страдательным причастием прошедшего времени (*фиксированные*), которые являются детерминирующими компонентами главного слова (*суппорта*).

41) *20-Zoll-Carrera S- Räder / 20-дюймовые колеса Carrera S*

Сложный термин ИЯ (*20-Zoll-Carrera S- Räder*) с числовым компонентом, образованный путем сращения основ ($20 + Zoll + Carrera S + Räder$), передан на русский язык многокомпонентным субстантивным словосочетанием (*20-дюймовые колеса Carrera S*) с сохранением числового компонента в составе сложного прилагательных. Главное слово *колеса* распространено согласованным определением в препозиции и несогласованным

определением в постпозиции, выраженным непереуведенной группой *Carrera S*, являющейся названием модификации автомобиля.

При этом прилагательное *6-цилиндровый, 4-поршневой и 20-дюймовый* по правилам русского языка должны быть написаны слитно (*шестицилиндровый, четырехпоршневой и двадцатидюймовый*), ибо это сложные слова с первой частью – числительным в родительном падеже. Можно предположить, что числовой компонент был оставлен, так как мы имеем дело с рекламным текстом, и числовой компонент является более наглядным, чем буквенный.

■ с заменой цифрового компонента на буквенный

42) *5-Speichen-Design* / *пятиспицевый дизайн*

Сложный трехкомпонентный композит (*5-Speichen-Design*), в составе которого присутствует числительное, передан на русский язык при помощи субстантивного атрибутивного двухкомпонентного словосочетания (*пятиспицевый дизайн*). Прилагательное (*пятиспицевый*), согласованное с главным словом в роде, числе и падеже, является сложным словом, состоящим из двух основ: количественного числительного (*пять*) в родительном падеже и прилагательного (*спицевый*), написанным слитно по правилам русского языка.

Термины ИЯ, образованные путем сращения, при переводе были заменены словосочетаниями ПЯ с сохранением числового компонента или заменой его на буквенный 14 раз. Закономерности в использовании буквенного или числового компонентов в переводе выявить не удалось.

Замена сложного слова простым (однокорневым)

43) *Getriebelagerung* / *опора*

Композит *Getriebelagerung* со значением *опора коробки передач*, в котором *Getriebe* – это детерминирующий компонент, а *Lagerung* – детерминируемый компонент, передан в русском тексте не сочетанием с

подчинительной связью, а заменен лексемой с синонимичным значением *опора*, дабы избежать избыточности контекста.

44) *Leuchtkraft* / яркость

При передаче сложный двухкомпонентный термин ИЯ *Leuchtkraft* (*Leucht* + *Kraft*) со значением *яркость / сила света* в ПЯ был заменен на простой однокомпонентный термин *яркость*. Опускание детерминирующего компонента *свет* не усложнило понимание текста, ибо из контекста понятно, что речь идет о яркости фар.

В проанализированных примерах встретилось 23 сложных термина ИЯ, которые при переводе были заменены простыми терминами ПЯ.

Хотя одной из важных особенностей термина является наличие единственного варианта перевода, так происходит далеко не всегда.

Среди проанализированного материала встречается синонимичность терминов как на немецком, так и на русском языке.

45) *Schubrückschaltung* / переключение “вниз”

46) *Rückschaltung* / переключение “вниз”

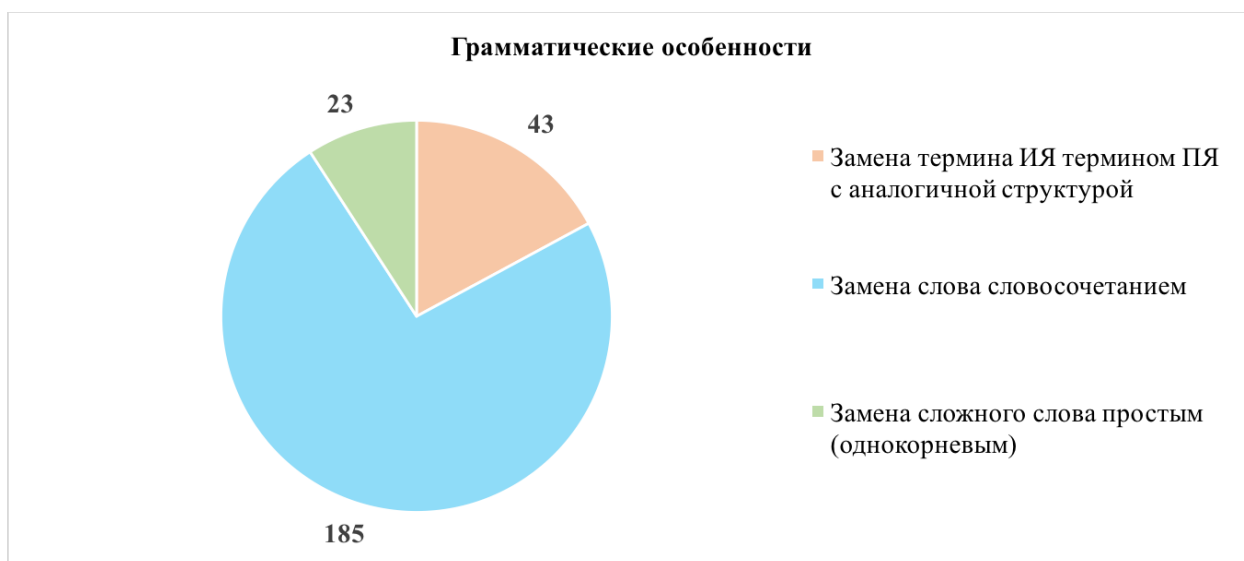
В ИЯ приведенные термины *Schubrückschaltung* и *Rückschaltung* – это трех- и двухкомпонентные композиты. В ПЯ термин представлен в одном варианте *переключение “вниз”*. В случае с трехкомпонентным композитом *Schubrückschaltung* перевод осуществлен при помощи опущения детерминирующего компонента композита (*Schub-*). Композит *Rückschaltung* при переводе был преобразован в двухкомпонентное субстантивное атрибутивное словосочетание с наречием *вниз* в функции препозитивного определения. Связь между элементами словосочетания – примыкание.

47) *Abgasanlage* / система выпуска

48) *Sportabgasanlage* / спортивная выпускная система

На примере композитов *Abgasanlage* и *Sportabgasanlage* мы наблюдаем, что модели, использованные при переводе, могут варьироваться. Так, в первом случае мы видим замену сложного слова на двухкомпонентное субстантивное словосочетание с несогласованным определением, выраженным существительным в родительном падеже, стоящем в постпозиции. Связь между элементами словосочетания – управление. Во втором случае оба детерминирующих компонента (*Sport-* и *Abgas-*) переданы прилагательными, таким образом, в ПЯ мы видим трехкомпонентное атрибутивное словосочетание с прилагательными в качестве препозитных определений со связью согласование между компонентами. Варьирование моделей перевода никак не обусловлено окружением термина.

Разделение на группы использованных при переводе приемов в графическом виде выглядит следующим образом:



2.2.2 Лексические особенности перевода терминов автомобильной тематики

Наиболее логичным нам представляется рассмотрение лексики с точки зрения трансформаций, использованных для создания эквивалентного

перевода. Особенно важно, на наш взгляд, чтобы без внимания не остались необычные, не самые очевидные преобразования.

Проанализировав лексические единицы, используемые в выбранных рекламных текстах, было принято решение разделить все примеры на следующие группы:

- Примеры с однозначным соответствием в русском языке, созданные при помощи дословного покомпонентного перевода термина ИЯ.

- Примеры с однозначным соответствием в русском языке, созданным при помощи трансформаций.

- a) Конкретизация

- b) Генерализация

- c) Семантическое развертывание (модуляция)

- d) Добавление лексических единиц

- e) Опускание лексических единиц

- f) Описательный перевод (экспликация)

- **Примеры с однозначным соответствием в русском языке, созданным при помощи дословного покомпонентного перевода термина ИЯ.**

Большая часть (134 / 256) автомобильных терминов ИЯ, отобранных из рекламных текстов методом сплошной выборки, переведены на ПЯ без использования какого-либо рода трансформаций на лексическом уровне. В эту группу вошли как моноксемные (простые и сложные), так и полилексемные термины, выраженные различными частями речи (существительными, прилагательными и глаголами).

49) *Leistung* / *мощность*

50) *Reibung* / *трение*

51) *Audiosystem* / *аудиосистема*

52) *Beschleunigen* / *ускорение*

53) *Lambda-Sonde* / лямбда-датчик

54) *Dämpfung* / амортизация

Все приведенные примеры получены путем замены термина ИЯ на его словарное соответствие в ПЯ. Структура термина при этом была сохранена.

Такие примеры не представляют особого интереса для анализа, поэтому остановимся подробнее на второй группе.

- **Примеры с однозначным соответствием в русском языке, созданным при помощи трансформаций.**

а) Конкретизация

55) *Bordnetzrekuperation* / рекуперация энергии торможения

Термин ИЯ *Bordnetzrekuperation*, если переводить его покомпонентно, означает рекуперацию бортовой сети. Главное слово композита *Rekupertion* (*рекуперация*) означает возвращение части энергии для повторного использования. Таким образом, композит ИЯ *Bordnetzrekuperation* мог быть переведен словосочетанием *рекуперация в бортовой системе*. Из контекста мы понимаем, что речь идет о возвращении энергии при замедлении и торможении: напряжение генератора возрастает, что приводит к дополнительной зарядке аккумуляторной батареи. При помощи добавления лексемы *торможение* термин был конкретизирован, что облегчает понимание текста реципиентом с недостаточным количеством фоновых знаний.

56) *Endrohr* / выхлопной патрубок

57) *Sportendrohr* / спортивный выхлопной патрубок

58) *Edelstahlendrohr* / выхлопной патрубок из нержавеющей стали

При переводе композитов *Endrohr* (*выхлопная труба*) и *Sportendrohr* (*спортивная выхлопная труба*) на русский язык был использован прием конкретизации. Родовое понятие *труба* («длинный пустотелый предмет, обычно круглого сечения» [Ожегов, Шведова 1992]) было заменено на видовое *патрубок* («короткая трубка для отвода газа, пара или жидкости в

трубопроводах, резервуарах»[Там же]). Оба варианта перевода термина встречаются в текстах автомобильной тематики с одинаковой частотностью.

Сложный термин *Endrohr* со значением компонентов *конечная труба* был переведен при помощи переноса смысла. Из контекста мы понимаем, что речь идет о системе выпуска отработанных газов, завершающим элементом которой является глушитель. Конструкция глушителя подразумевает наличие конечной трубы, выпускающей отработанные газы из глушителя в атмосферу. Такая труба и называется выхлопной трубой.

59) Seitendüse / боковой дефлектор

60) Mitteldüse / центральный дефлектор

Главное слово (*Düse*) сложных двухкомпонентных слов (*Seiten + Düse* и *Mittel + Düse*) со значением *канал или отверстие* при переводе на русский язык было переведено на русский язык при помощи введения дополнительной дифференциальной семы, ведь лексема *дефлектор* означает *приспособление для изменения направления потока воздуха*[БЭС]. Лексема ИЯ (*Düse*) с более широким значением была заменена на лексему ПЯ (*дефлектор*) с более узким значением, однако кардинальных изменений семантики не произошло.

61) Radstand / колесная база

При анализе данного примера мы видим, что переводчик отказался от покомпонентной передачи частей термина *Radstand* со значением положение колес в пользу замены на более узкое по смыслу понятие *колесная база* (*продольное расстояние между осями передних и задних колёс*). Такой перевод термина ИЯ является устойчивым в ПЯ, а употребление его систематичным.

62) Flügel / антикрыло

63) Heckflügel / заднее антикрыло

Лексема *Flügel* со значением *крыло* – это простой термин и детерминируемый компонент сложного двухкомпонентного термина (*Heck + Flügel*), при переводе была конкретизирована путем добавления приставки *анти-* со значением нечто противоположное. То есть *антикрыло* – это нечто противоположное крылу, предназначенное для увеличения силы сцепления автомобиля с дорожным покрытием. Конкретизация в данном случае была необходима, так как в автомобильной терминологии русского языка также существуют термины *крыло* и *заднее крыло*, а из контекста не вполне очевидно о каких крыльях идет речь.

64) *Reifenbefüllung* / подкачка шин

При переводе главного компонента *Befüllung* (*наполнение*) сложного термина *Reifenbefüllung* лексема была заменена лексемой с более узким значением *подкачка*, так как *подкачка шин* является устойчивым словосочетанием в ПЯ в отличие от *наполнения шин*. Использование приема конкретизации не повлияло на семантику термина.

в) Генерализация

65) *Verbrennungsmotor* / двигатель

В рекламном тексте ПЯ лексема *Verbrennungsmotor* ИЯ со значением *двигатель внутреннего сгорания*, была заменена обобщающей лексемой *двигатель*. Восприятию информации, содержащейся в данном рекламном тексте, произведенная трансформация не препятствует, так как из контекста мы понимаем, что речь идет не о электрическом или реактивном двигателе, а именно о двигателе внутреннего сгорания.

66) *Antriebswelle* / вал

Конструкция механической коробки передач подразумевает наличие в ней первичного (ведущего), вторичного (ведомого) и промежуточного валов. Поэтому перевод композита *Antriebswelle* (*ведущий вал*) на русский язык при

помощи лексемы с более общим значением *вал* – это прием генерализации. Из контекста лишь человек с техническим образованием может понять, что речь идет именно о первичном вале. Трансформация, возможно, была использована в целях опрощения исходного текста и адаптации его к широкому кругу непрофессионалов. Мы также наблюдаем трансформацию в структуре термина, а именно замену двухкомпонентного термина-композиата однокорневым.

67) *Nebelschlussleuchte* / противотуманный фонарь

Лексема *Nebelschlussleuchte* со значением *задний противотуманный фонарь*, состоящая из трех компонентов (*Nebel + Schluss + Leuchte*), в тексте ПЯ передана двухкомпонентным словосочетанием *противотуманный фонарь*. Таким образом, можно сделать вывод, что более конкретное понятие при помощи опущения одного из детерминирующих компонентов сложного слова (*задний*) приобрело более широкое значение. Произведенные трансформации не сказываются на понимании текста и не позволяют перепутать задний и передний противотуманные фонари, так как для обозначения переднего противотуманного фонаря принято использовать термин противотуманная фара.

68) *Hydrauliköl* / гидравлическая жидкость

Терминологическое двухкомпонентное субстантивное словосочетание ПЯ (*гидравлическая жидкость*) ПЯ является более общим по отношению к двухкомпонентному термину-композиату ИЯ (*Hydrauliköl*) со значением гидравлическое масло, ибо понятие гидравлическая жидкость включает в себя не только всевозможные разновидности масел, но и амортизаторную, гидротормозную и другие типы жидкостей. Данная замена вполне оправдана, ведь мы имеем дело с рекламным текстом, нацеленным на широкий круг реципиентов.

69) *Hinterachsquersperre* / блокировка заднего дифференциала

Сложный четырехкомпонентный термин ИЯ (*Hinter + Achs + Quer + Sperre*) со значением *блокировка заднего межколесного дифференциала* передан на русский язык при помощи трехкомпонентного субстантивного атрибутивного словосочетания, главное слово которого распространено двумя согласованными определениями в препозиции. При переводе один из детерминирующих компонентов композита, выраженный прилагательным *quer* со значением *межосевой*, был опущен. То есть термин был генерализирован, ведь дифференциал – это родовое понятие, а межосевой, межколесный и межтележный - видовое. Так как речь идет не об осях, а о заднем дифференциале, мы понимаем, что подразумевается именно межколесный. Поэтому примененная при переводе трансформация не повлияла на понимание текста, а лишь облегчила восприятие, избавив его от скопления технических лексем.

70) *innenbelüftete Bremsscheibe* / вентилируемый тормозной диск

Остановившись подробнее на тормозной системе автомобиля, автор текста в мельчайших подробностях описывает все детали, уделяя особое внимание ее преимуществам. Одним из важных моментов является строение тормозных дисков, а именно его вентилируемость. Термин ИЯ (*innenbelüftet*) – это сложное двухкомпонентное прилагательное (*innen + belüftet*), детерминирующий элемент которого выражен наречием *innen* (изнутри). Однако при переводе данный компонент был опущен, то есть словосочетание, советуемое термину ИЯ, с более узким значением *вентилируемый изнутри*, была заменена на лексему с более широким значением.

с) Семантическое развертывание (модуляция)

71) *Fahrverhalten* / поведение автомобиля на дороге

Двухкомпонентный композит ИЯ *Fahrverhalten* со значением *характеристики движения, ходовые качества* был заменен на языковую единицу языка перевода с контекстуальным значением *поведение автомобиля на дороге*. В рекламном тексте речь идет о преимуществах типичной для Porsche Boxster среднеторковой концепции, в результате использования которой удастся равномерно распределить нагрузку между осями, что улучшает ходовые качества автомобиля. Значение терминологического сочетания ПЯ, таким образом, выводится из единицы оригинала, ведь под ходовыми качествами принято понимать совокупность свойств, характеризующих автомобиль, а именно управляемость, устойчивость, расход топлива и комфорт. Помимо трансформации на лексическом уровне была изменена и структура термина, а именно замена сложного слова на субстантивное словосочетание со связью управление между компонентами.

72) *Thermtomanagement / система управления тепловым режимом*

Т е р м и н И Я *Thermtomanagement* содержит интернациональный детерминируемый компонент *Management (менеджмент)* с ограниченной сочетаемостью, поэтому при переводе использован синонимичный вариант *система управления*. Детерминирующий компонент (*Thermo-*) представляет несогласованное определение в родительном падеже, стоящее в постпозиции. При переводе корня *Thermo-* был использован прием модуляции, в результате которого из лексемы тепло получился *тепловой режим*. Однако у термина *Thermtomanagement* существует и однозначное соответствие в ПЯ *термоменеджмент*, для создания которого был использован прием транскрипции. Переводчик, вероятно, сделал вывод в пользу более многословного, но более понятного обывателю варианта перевода *система управления тепловым режимом*, что обусловлено ориентированностью рекламного текста на широкую аудиторию, а также необходимым признаком термина, употребительностью.

73) *abkoppeln* / отключать от трансмиссии

Глагольный термин *abkoppeln*, образованный от существительного *Kopplung* (сцепление) с помощью приставки *ab-* со значением завершения, прерывания действия [Fleischer / Barz 1995: 329], имеет значение *расцеплять, отсоединять*. Он передан на русский язык при помощи глагольного словосочетания со связью управление. Сцепление служит для того, чтобы кратковременно отсоединить двигатель от трансмиссии и плавно соединить их при переключении передач, отсюда при помощи логических преобразований выводится терминологическое словосочетание ПЯ *отключать от трансмиссии*.

74) *Zwischengas* / перегазовка

75) *Zwischengasfunktion* / перегазовка

В ИЯ приведенные термины *Zwischengas* и *Zwischengasfunktion* – это двух- и трехкомпонентные композиты. В ПЯ термин представлен в одном варианте *перегазовка*. Сложное слово *Zwischengas* при переводе было заменено простым (однокорневым). В случае с трехкомпонентным композитом *Zwischengasfunktion* перевод осуществлен при помощи опущения детерминируемого главного компонента композита (*Funktion-*). На лексическом уровне композиты также подверглись преобразованиям при переводе. Лексемы ИЯ (*Zwischengas* и *Zwischengasfunktion*) означают нажатие на педаль газа в момент между переключением передач, чтобы поднять обороты двигателя для предотвращения клевка автомобиля. Таким образом, для переключения передачи необходимо повторно нажать на педаль акселератора, о чем свидетельствует приставка *пере-* (повторное действие) в составе термина ПЯ.

76) *Wankbewegung* / крен

77) *Nickbewegung* / «клевок»

Двухкомпонентные сложные слова ИЯ имеют одинаковое главное слово *Bewegung* (*движение*), детерминируемое существительными *Wanken* (*поперечные колебания, колебания относительно продольной оси*) и *Nicken* (*продольные колебания, колебания относительно поперечной оси*). При покомпонентном переводе этих композитов получаются тяжеловесные словосочетания *колебательные движения вдоль продольной и поперечной осей* соответственно. Если отойти от технической терминологии и сформулировать данные понятия простыми словами, то колебательные движения вдоль продольной и поперечной оси соответственно можно заменить на *наклон набок* или *крен*.

Вариант перевода лексемы ИЯ (*Nicken*) лексемой *клевок* может быть метафорой, ведь машина сама по себе клевать не может. Общее значение лексемы *Nicken* (*кивок – опускание головы вниз и поднятие ее вверх*) схоже с действием, которое выполняет птица при клевании. Можно предположить, что при переводе был использован прием семантического развертывания, ведь автомобиль при резком торможении именно «клюет» капотом.

Важно отметить, что при передаче обоих сложных слов происходит опущение компонента *Bewegung*, ведь лексемы *крен* и *клевок* содержат сему *движения*.

78) Heck / задняя часть

79) Heckunterteil / нижняя задняя часть

Лексема *Heck* со значением *корма (задняя часть судна или лодки)* является простым термином и детерминирующим компонентом термина-композиата (*Heckunterteil*). Так как *корма – это задняя часть судна или лодки, то есть некоего транспортного средства, то можно предположить термин ИЯ был переведен с использованием целого комплекса лексических преобразований, а именно: приема смыслового развития и генерализации, ведь задняя часть – это более общее понятие, а корма – более конкретное. В*

разговорном русском языке встречается и слова *корма* для номинации задней части транспортного средства. Структура терминов ИЯ была также преобразована при переводе. Простой термин *Heck* был заменен на двухкомпонентное субстантивное атрибутивное словосочетание со связью согласование между элементами.

80) *Bremsenbelüftungssystem* / *система охлаждения тормозов*

Лексическая сторона термина подверглась одновременно нескольким преобразованиям. Если осуществить покомпонентный перевод сложного слова *Bremsenbelüftungssystem*, то получается терминологическое сочетание *система проветривания* или *вентиляции тормозов*. Так как при вентиляции происходит охлаждение тела, то путем семантического развертывания получаем перевод *система охлаждения тормозов*, т.е. процесс был заменен на результат. Получившийся в процессе перевода термин является более общим по отношению к термину ИЯ, то есть можно утверждать, что был использован прием генерализации.

Термин ИЯ также был преобразован структурно: трехкомпонентное сложное слово (*Bremsen + Belüftung + System*) при переводе было заменено на трехкомпонентное субстантивное словосочетание (*система охлаждения тормозов*), главное слово которого распространено словосочетанием со связью управление.

81) *Abblendlicht* / *ближний свет*

Сложный термин *Abblendlicht*: *abblenden* (*затемнять*) + *Licht* (*свет*) мог бы быть представлен в ПЯ как *затемненный свет*. В отличии от дальнего света фар, ближний свет кажется более приглушенным, затемненным, неослепляющим. Путем логических преобразований получилось субстантивное атрибутивное терминологическое сочетание ПЯ. Оно является устойчивым и общеупотребительным.

d) Добавление лексических единиц

82) *Effizienztechnologie* / технология повышения эффективности

Сложный термин *Effizienztechnologie* со значением компонентов *технология эффективности* передан на русский язык при помощи субстантивного словосочетания с добавлением конкретизирующей лексики *повышение*. Добавление лексической единицы было спровоцировано жанром текста, ориентированностью рекламы на потенциального покупателя. Положительное значение термина ИЯ можно логически вывести при прочтении всего рекламного текста. На лексическом уровне, таким образом, было использовано три вида преобразований: добавление компонентов, конкретизация и семантическое развертывание, которые помогли добиться более полной передачи термина ИЯ в контексте.

83) *Auto Start-Stop* / функция *Auto Start Stop*

84) *Launch Control* / функция *Launch Control*

Анализируемые термины рекламного текста ИЯ (*Auto Start-Stop* и *Launch Control*) не являются исконно немецкими. Они используются в мировом автомобилестроении и представлены на английском языке. Одним из способов перевода интернациональных терминов является транслитерация. Оба термина ИЯ обладают такими вариантами перевода на русский язык (старт-стоп и лаунч контроль), однако встречаются только на форумах автомобилистов, а на сайтах автопроизводителей нет. Для передачи терминов была добавлена лексема *функция*, облегчившая восприятие текста. Изменений в семантике термина не последовало.

85) *Trockensumpfschmierung* / встроенная система смазки с сухим картером

Сложный термин *Trockensumpfschmierung*, являющийся заголовком рекламного текста, состоит из трех компонентов (*Trocken* + *Sumpf* + *Schmierung*), при переводе которых на русский язык получаем

словосочетание *смазка с сухим поддоном*. Так как поддоном в конструкции автомобиля является только нижняя часть картера, служащая резервуаром для смазочного масла, можно считать, что при передаче термина ИЯ был применен прием конкретизации.

При переводе также произошло добавление сразу двух лексем. Во-первых, лексема *система*, которое указывает на сложность процесса смазки с сухим картером, ведь для этого необходимо внести ряд изменений в конструкцию автомобиля: установить всасывающий модуль в поддоне, масляный насос, масляный термостат, два масляных радиатора, масляный бак, масляный фильтр и соединяющие все элементы магистрали и трубопроводы. Во-вторых, добавленная лексема конкретизирована определением *встроенная*, что подчеркивает преимущества данного автомобиля, ибо с такой системой гарантировано отсутствие масляного голодания, которое может привести к повышенному износу или поломке двигателя. Таким образом, можно сделать вывод, что понятие при помощи добавления определения приобрело положительный оттенок, что немаловажно, ведь речь идет о рекламном тексте.

86) *Anordnung der Schalter / размещения кнопок и регуляторов*

Терминологическое словосочетание *Anordnung der Schalter* со значением размещение переключателей при переводе претерпело целый ряд преобразований. Лексема переключатель является родовым понятием по отношению к видовым понятиям сенсоры, кнопки, регуляторы. Лексема ИЯ (переключатель) была конкретизирована путем замены на сразу две лексические единицы ПЯ (кнопки и регуляторы). Предположительно добавление компонента было произведено из-за того, что на центральной консоли присутствует не только кнопочные переключатели, но и крутящиеся регуляторы. С точки зрения эквивалентности, мы получили перевод, полностью соответствующий терминологическому словосочетанию ИЯ. Он

кажется более подходящим для рекламного текста, ведь подчеркивает многообразие внутреннего убранства автомобиля.

е) Опущение лексических единиц

87) *Kraftstoffverbrauch* / *Emissionen *Boxster* / *потребление топлива** *Boxster***

Подзаголовок рекламного текста ИЯ, содержащий сразу две терминологические единицы (*Kraftstoffverbrauch* и *Emission*), переведен на русский язык с опущением лексического компонента *Emissionen* со значением *выбросы (выхлопных газов)*. Опущение информации в подзаголовке существенно сказывается на смысловом облике текста. Для немецкого реципиента является важным, насколько автомобиль загрязняет окружающую среду, а отсутствие термина в тексте ПЯ свидетельствует лишь о неразвитости экологического сознания в России. В тексте рекламы однако информация о выбросах CO₂ остается.

88) *Ergebnis: hohe querdynamische Fahrzeugstabilisierung.* / *Результат:* *очень высокая поперечная динамика.*

На примере сложного бессоюзного эллиптического предложения текста ИЯ и ПЯ, где вторая часть поясняет то, о чем говорится в первой, можно обратить внимание сразу на несколько использованных при переводе трансформаций. Двухкомпонентное прилагательное *querdynamisch* (*quer* + *dynamisch*) со значением *поперечно динамический* было заменено на двухкомпонентное субстантивное словосочетание *поперечная динамика*, главное слово которого распространено согласованным определением в препозиции.

В предложении ИЯ прилагательное *querdynamisch* являлось определением к сложному термину-существительному *Fahrzeugstabilisierung* со значением *стабилизация транспортного средства*, которое было опущено при переводе. Из контекста вполне очевидно, что речь идет о системе

стабилизации, поэтому можно заключить, что опущение терминологической единицы было сделано, дабы сделать рекламный текст менее тяжеловесным и более легким для восприятия.

При переводе также было добавлено наречие меры и степени очень, что позволяет увеличить положительную качественную оценку.

89) *Neben den regulären Wartungsumfängen im Rahmen der Standardwartungsintervalle sind bei Rundstreckenbetrieb zusätzliche Wartungen durchzuführen. / Наряду с плановым техническим обслуживанием после эксплуатации автомобиля на кольцевой трассе необходимо произвести дополнительную проверку его технического состояния.*

Лексический состав простого предложения ИЯ при переводе претерпел значительные изменения. Словосочетание *im Rahmen der Standardwartungsintervalle* со значением *в рамках стандартного межсервисного интервала*, играющее в предложении роль обстоятельства, было опущено в рекламном тексте на ПЯ. Стандартный межсервисный интервал для автомобилей Porsche составляет 15000 км. Предположительно все субстантивное словосочетание, распространенное несогласованным определением в родительном падеже, выраженным сложным трехкомпонентным термином *Standardwartungsintervalle (Standard + Wartung + Intervalle)*, при переводе путем смыслового развития было заменено на прилагательное *плановый* со схожим значением. Элементов смысла при переводе утрачено не было, а текст на ПЯ стал более удобным для восприятия, то есть мы опять же видим ориентированность рекламного текста на широкую аудиторию.

f) Описательный перевод (экспликация)

90) *Segeln / движение накатом*

91) *Segelmodus / режим движения накатом*

Лексема *Segeln* со значением *хождение под парусом*, являющаяся простым термином и детерминирующим компонентом сложного слова, переведена с использованием приемов смыслового развития и экспликации *движение накатом*, ведь автомобиль, как и яхта под парусом, двигается с выключенным двигателем и сцеплением. Несмотря на описательный перевод, термин ПЯ полностью соответствует термину ИЯ.

92) *Vorteile: sehr hohe Anfahrperformance / преимущества: очень высокое тяговое усилие при начале движения*

Двухкомпонентное сложное слово *Anfahrperformance* (*Anfahr* + *Performance*) при дословном переводе компонентов означает *эффективность или характеристики при начале движения*. Так как ни дословный перевод термина ИЯ, ни контекст не позволяют реципиенту понять, о каких именно характеристиках идет речь, переводчик принял решение конкретизировать лексему ИЯ, заменив ее на словосочетание ПЯ с более узким значением (*тяговое усилие*). Так как перевод термина не был найден ни в одном двуязычном словаре, что свидетельствует об отсутствии эквивалента в ПЯ, он был передан с помощью экспликации довольно компактным двухкомпонентным субстантивным словосочетанием. Без применения такого комплекса трансформации перевод был бы непонятен реципиенту. Кардинальных изменений в семантике не произошло.

93) *Der Elektromotor verbraucht nur dann Energie, wenn tatsächlich ein Lenkeingriff stattfindet. / Электродвигатель расходует энергию, только тогда, когда водитель поворачивает рулевое колесо.*

Двухкомпонентный композит *Lenkeingriff* (*Lenk* + *Eingriff*) со значением компонентов *вмешательство в управление*, выполняющий роль подлежащего временного придаточного предложения, при передаче на русский язык был преобразован в описательную конструкцию «водитель поворачивает рулевое

колесо». Из предложения рекламного текста ИЯ понятно, что речь идет не о вмешательстве извне, а о действиях водителя, поэтому замена безэквивалентного термина словосочетанием, объясняющим значение термина, вполне оправдана. Возможно, однако, предложить и другой, более компактный вариант перевода всего придаточного предложения, заменив его на сочетание «при повороте рулевого колеса». Предложенные трансформации делают текст приятным и легким для чтения, что мотивированно жанровой спецификой текста.

94) Performance braucht Standfestigkeit. / Для автомобиля с таким высоким техническим потенциалом важно уверенно стоять на земле.

Простое предложение текста ИЯ распространено лишь прямым дополнением в отличие от его аналога на русском языке, полученного путем множественных добавлений, а также опущения лексических единиц. Подлежащее предложения ИЯ, выраженное термином *Performance* (*эффективность, технические характеристики*) заменено словосочетанием *технический потенциал* с ярко выраженной положительной оценкой, которая подчеркивается при помощи добавление оценочного прилагательного *высокий* и указательного местоимения *такой* в значении усиления степени качества. Простое глагольное сказуемое, выраженное глаголом *brauchen* (*нуждаться*), в тексте ИЯ сказуемое, выраженное наречием *важно* в предикативном значении. Прямое дополнение, использование которого продиктованное правой валентностью глагола *brauchen*, выражено сложным двухкомпонентным термином-компонитом *Standfestigkeit* (*Stand + Festigkeit*) со значением *устойчивость*. При переводе однозначное соответствие термину ИЯ использовано не было, а было заменено на описательную глагольную конструкцию *уверенно стоять на земле*, полученную путем логических преобразований. Немаловажно, что такой перевод создает аллюзию на фразеологизм *крепко стоять на ногах*, обладающий

положительной оценкой. Насколько удачен такой метод перевода, к сожалению, не понятно, ибо успешность рекламного текста, оригинального или переводного, можно оценить, только если проанализировать ее экономический эффект.

95) *Die elektrische Parkbremse, die Sie manuell aktivieren und deaktivieren können, löst sich beim Anfahren – mit angelegtem Sicherheitsgurt – selbständig. / Электрический стояночный тормоз, который Вы можете затянуть и отпустить вручную, самостоятельно разблокируется, когда Вы начинаете движение с пристегнутым ремнем безопасности.*

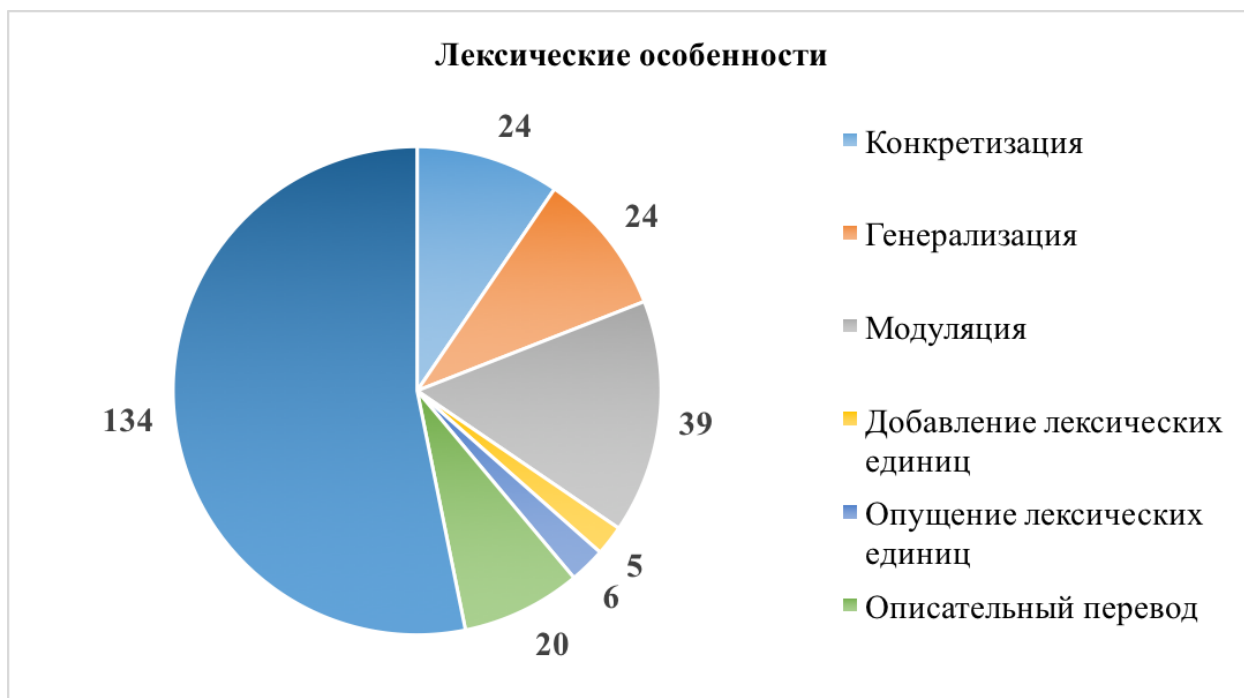
Предложное словосочетание ИЯ *beim Anfahren* со значением при начале движения в тексте ПЯ было заменено на временное придаточное предложение с союзом когда (*когда Вы начинаете движение*). Прием экспликации был использован не из-за отсутствия эквивалентного перевода термина ИЯ, а для сокращения количества именных словосочетаний, утяжеляющих конструкцию предложения для восприятия. Употребление личного местоимения Вы помогает рекламному тексту стать персонифицированным, то есть выйти из состояния анонимности. Рекламный текст таким способом вовлекает адресата в ситуацию общения, устраняя существующее недоверие к рекламе. Использование местоимения Вы также создает иллюзию обращения к каждому из читающих рекламный текст, что способствует сближению производителя и потенциального покупателя, мотивирует совершить покупку.

96) *Sie unterstützt ein ruck- und rollfreies, komfortables Anfahren am Hang. / Она позволяет Вам тронуться с места на подъеме без рывков, не опасаясь при этом, что автомобиль может откатиться назад.*

Простое предложения ИЯ при переводе было заменено предложением, распространенным деепричастным оборотом, от которого зависит

дополнительное придаточное предложение с союзом *что*. Именно деепричастный оборот и зависящее от него придаточное предложение являются переводом термина-прилагательного ИЯ (*rollfrei*), состоящего из двух компонентов (*roll + frei*). Такого рода замена спровоцирована частеречной заменой однородного прилагательного *ruckfrei* на сочетание предлог + существительное (*без рывков*). Можно было бы предложить аналогичную модель перевода и для прилагательного *rollfrei*, тогда бы получилось сочетание без отката. Слово откат имеет явный негативный оттенок в сознании реципиента, так как одно из его значений – это взятка за лоббирование чьих-то интересов. Поэтому от такого варианта необходимо было отказаться, в результате чего и получился описательный перевод.

В графическом виде разделение проанализированных примеров на вышеперечисленные категории выглядит следующим образом:



Выводы по Главе 2

1. Среди грамматических трансформаций при переводе автомобильных терминов наиболее частотна замена слова словосочетанием. Такой способ перевода встречается в 72 % случаев. Затем следуют замены термина ИЯ термином ПЯ с аналогичной структурой. Таких примеров около 17%. Замена сложного слова простым наименее характерна и встречается в 9% проанализированных примеров. 2% терминов ИЯ были опущены в тексте ПЯ, поэтому их классификация не представляется возможной.

2. Большинство автомобильных терминов в проанализированных рекламных текстах переведено на русский язык без трансформаций на лексическом уровне. Таких примеров около 52%. Среди лексических преобразований чаще всего используется прием семантического развертывания (15%). Конкретизация и генерализация встречаются с одинаковой частотой (примерно в 11% примеров). 7% примеров из всего корпуса переведены описательно. Реже всего использованы опущение и добавление лексических компонентов. Таким способом переведены по 2% проанализированных терминов.

3. Трансформации при переводе терминов в рекламных текстах зачастую могут использоваться в целях опрощения и адаптации текста к широкой аудитории, не обладающей большим количеством фоновых знаний в сфере автомобилестроения. Чаще всего с данной целью применяются приемы генерализации и смыслового развития.

Трансформации также могут являться инструментом переводчика, позволяющим ему пренебречь прямым словарным значением термина для того, чтобы в контексте использовать более удачный вариант перевода.

Заключение

Рекламный текст занял прочное место в повседневной жизни современного человека. От других видов текста его отличает то, что он призван формировать или поддерживать интерес к лицу или товару, информацию о котором он содержит. Поэтому рекламные тексты в большинстве своем содержат положительную оценку рекламируемого товара или лица. Для ее создания используется экспрессивная лексика, а также разнообразные стилистические тропы.

Отличительной особенностью автомобильных рекламных текстов является наличие большого количества терминов, используемых для описания технических характеристик, преимуществ того или иного автомобиля. В рамках настоящего исследования под термином понимается номинативная лексическая единица языка для специальных целей, используемая для номинации профессиональных понятий и обладающая контекстуальной точностью, однозначностью, краткостью, устойчивостью и употребительностью.

Перевод терминов требует от переводчика не только навыка поиска в профильных словарях и на узкопрофильных сайтах, но и понимания сути описываемых процессов, а также – в допустимых пределах – творческого подхода. Ведь зачастую контекст переводимого текста определяет выбор той или иной переводческой стратегии, что иногда даже побуждает переводчика к отходу от основного «официального» словарного значения термина – например, в целях повышения «читаемости» текста, легкости его восприятия.

В рамках исследования было проанализировано 256 автомобильных терминов ИЯ и их аналогов в ПЯ, выделенных в 44 рекламных текстах (22 рекламных текстах на немецком языке и 22 их аналогах на русском языке).

В результате проведенного анализа практического материала были выявлены основные модели перевода автомобильных терминов с немецкого языка на русский в рекламных текстах.

С грамматической точки зрения, было выделено 3 основные модели передачи синтаксиса рекламных текстов:

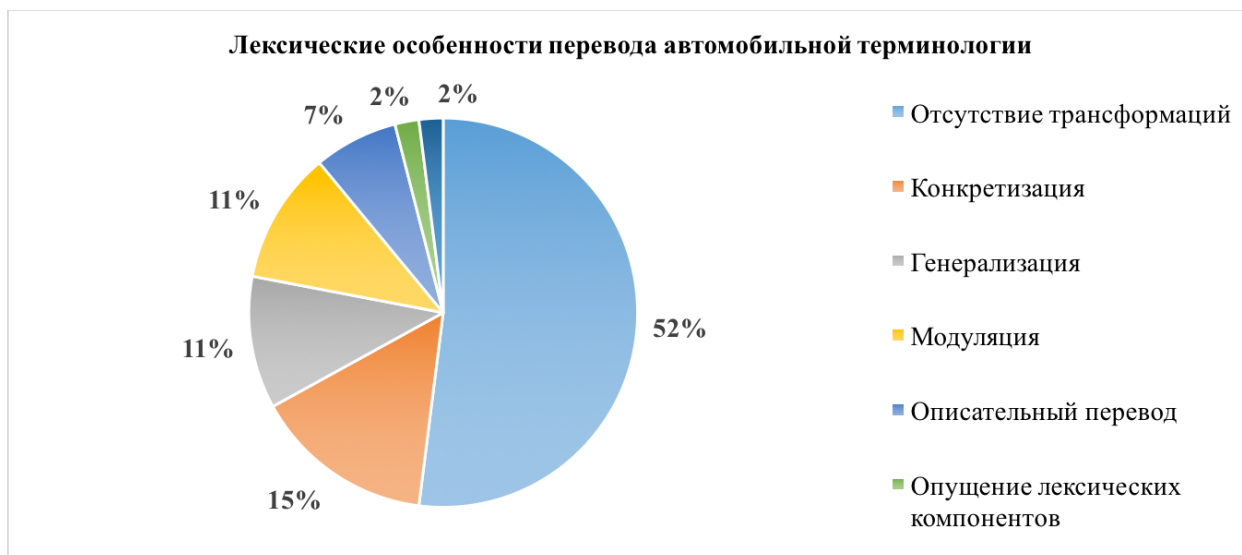
- Замена термина ИЯ термином ПЯ с аналогичной структурой.
- Замена слова словосочетанием.
- Замена сложного слова простым (однокорневым).



При этом грамматические трансформации были использованы не только для создания эквивалентного и адекватного варианта на ПЯ, но и для достижения краткости, лаконичности переводного текста.

При рассмотрении корпуса примеров с лексической точки зрения были выявлены следующие переводческие инструменты:

- Дословный покомпонентный перевод термина ИЯ без применения трансформаций
- Конкретизация
- Генерализация
- Семантическое развертывание (модуляция)
- Добавление лексических единиц
- Опущение лексических единиц
- Описательный перевод (экспликация)



52% проанализированных терминов ИЯ, переданных на ПЯ без использования трансформаций на лексическом уровне из соображений контекстуальной точности и однозначности, свидетельствуют о том, что это самый типичный подход для перевода терминологии в целом и для автомобильной – в частности. Однако использование приемов конкретизации, смыслового развития и генерализации при переводе 37% терминологических единиц ИЯ подтверждает, что даже термины, являющиеся, казалось бы, самыми устойчивыми единицами языка, приходится переводить в зависимости от контекста и того типа текста, в котором они встречаются.

Важно отметить, что при переводе автомобильных терминов, употребляемых в рекламных текстах, трансформации, с одной стороны, зачастую используются в целях адаптации текста к широкому кругу реципиентов, не всегда разбирающемуся в автомобилестроении, с другой же стороны, дают переводчику возможность отойти от стандартного варианта перевода для выполнения задач, стоящих перед определенным типом текста.

В результате исследования был составлен глоссарий встретившихся автомобильных терминов (Приложение 2). Представленные в Приложении 1 рекламные тексты дают возможность посмотреть на использование того или иного термина в контексте. Материалы исследования могут помочь студентам переводческих отделений познакомиться с основными тенденциями в

современном переводе не только на уровне отдельных слов или словосочетаний, но и с привлечением контекста.

Делая вывод из проделанной работы, можно сказать, что поставленные во введении задачи были выполнены. Хотя материал отнюдь не является исчерпывающим, в результате его анализа удалось выявить основные тенденции в использовании грамматических и лексических трансформаций при переводе автомобильной терминологии на материале рекламных текстов.

Библиографический список

1. Авербух К.Я. Общая теория термина. – М.: Иваново, 2004. – 252 с.
2. Алексеева И.С. Введение в переводоведение.– СПб.: Филологический факультет СПбГУ; М.: Академия, 2004. – 352 с.
3. Архипов А.Ф. Письменный перевод с немецкого языка на русский язык. – М.: КДУ, 2008. – 336 с.
4. Бархударов Л.С. Язык и перевод: Вопросы общей и частной теории перевода.– М.: Международные отношения, 1975. – 240 с.
5. Брандес М.П. Стилль и перевод. - М.: Высшая школа, 1988. – 127 с.
6. Буков П., Сарган Г. Психологические эффекты в рекламе // Психология и психоанализ рекламы. – Самара: Бахрах-М, 2007. – С. 556-562.
7. Вине Ж.-П, Дарбельне Ж. Технические способы перевода // Вопросы теории перевода в зарубежной лингвистике. – М.: Международные отношения, 1978. – С. 157-167.
8. Винокур Г.О. О некоторых явлениях словообразования в русской технической терминологии // Труды МИФЛИ: Сб. статей по языкознанию.– М., 1939. Т. 5.
9. Гак В.Г. Языковые преобразования. – М.: Школа «Языки русской культуры», 1998. – 768 с.
10. Гак В.Г. Типология контекстуальных языковых преобразований при переводе // Текст и перевод. — М.: Наука, 1988. – С. 63–75.
11. Гарбовский Н.К. Теория перевода.– М.: Изд-во Моск. Ун-та, 2007. – 544с.
12. Герд А. С. Значение термина и научное знание // Научно-техническая информация. – 1991. – Сер. 2. – № 10. – С. 1-4.

13. Головин Б.Н. Терминология // Общее языкознание. – М.: Просвещение, 1979. – С. 264-268.
14. Головин Б.Н., Кобрин Р.Ю. Лингвистические основы учения о терминах.– М.: Высшая школа, 1987. — 105 с.
15. Гринев-Гриневиц С.В. Терминоведение.– М.: Академия, 2008. — 304 с.
16. Даниленко В.П. Лексико-семантические и грамматические особенности слов-терминов // Исследования по русской терминологии. – М.: Русский язык. 1971. – С. 42-45.
17. Даниленко В.П. Русская терминология. Опыт лингвистического описания. – М.: Наука, 1977. – 246 с.
18. Даниленко В.П. Актуальные проблемы лингвистического исследования русской терминологии // Современные проблемы русской терминологии. – М., 1986. – С. 5-23.
19. Желтухина М.Р., Макарова Ю.А. О жанре «популяризационная статья» в современном медиадискурсе // Лингвистика речи. Медиастилистика: колл. монография, посвященная 80-летию профессора Г.Я. Солганика. – М.: Флинта, 2013. – С. 302-320.
20. Змановская Е.В. Основы прикладного психоанализа. — СПб.: Речь, 2005. – 335 с.
21. Канделаки Т.Л. Значения терминов и системы значений научно-технических терминологий // Проблемы языка науки и техники. – М., 1970. – С. 3-39.
22. Канделаки Т.Л. Семантика и мотивированность терминов. – М.: Наука, 1977. — 68 с.
23. Картон Г. Эффективная реклама. – М.: Прогресс, 1991. – 186с.
24. Квитко И.С. Термин в научном документе. – Львов : Вища школа, 1976. – 150 с.
25. Комиссаров В.Н. Слово о переводе. – М.: Международные отношения, 1973. – 215с.

26. Комиссаров В.Н. Теория перевода (лингвистические аспекты). – М.: Высшая школа, 1990. – 254 с.
27. Комиссаров В.Н. Современное переводоведение. – М.: Р. Валент, 2011. – 408с.
28. Котелова Н.З. К вопросу о специфике термина. // Лингвистические проблемы научно-технической терминологии. – М.: Наука. — 1970. – С. 122-127.
29. Красных В.В. Основы психолингвистики и теории коммуникации. – М.: ИТДГК Гнозис, 2001.– 271с.
30. Кривоносов А.Д. Жанры PR-текста: учеб. пособие для студентов отделений связей с общественностью. – СПб.: СПбГУ, 2001. – 135 с.
31. Кромптон А. Мастерская рекламного текста. – Тольятти: Догвань, 1995. – 348 с.
32. Латышев Л.К. Технология перевода. – М.: НВИ-Тезаурус, 2001. – 280 с.
33. Левицкая Т.Р., Фитерман А.М. Проблемы перевода (англ.яз.). – М.: Международные отношения, 1976. – 205 с.
34. Лейчик В.М. Терминоведение: предмет, методы, структура. – М.: ЛКИ, 2007. – 265 с.
35. Лейчик В.М. Проблемы отечественного терминоведения в конце XX века // Вопросы филологии. – 2000. – №2. – С. 20-30.
36. Лейчик В.М. Особенности функционирования терминов в тексте // Филологические науки. – 1990. – №3. – С. 80-87.
37. Лотте Д.С. Основы построения научно-технической терминологии: Вопросы теории и методики. – М.: Изд-во АН СССР, 1961. – 157 с.
38. Марусенко М.А. Об основном понятии терминоведения – научно-техническом термине // Научно-техническая информация. 1981. – Сер. 2. – № 8. – С. 1–5.

39. Медведева Е.В. Рекламная коммуникация. —М.: Изд-во ЛКИ, 2008. — 280 с.
40. Миньяр-Белоручев Р.К. Общая теория перевода и устный перевод. — М.: Воениздат, 1980. — 238 с.
41. Миньяр-Белоручев Р.К. Теория и методы перевода. —М.: Московский Лицей, 1996. — 298 с.
42. Москвитин Е.В. Немецкий железнодорожный социолект: системный, структурно-семантический и функциональный аспекты: дис. ... канд. филол. наук. - СПб.: РГПУ им. Герцена, 2015. — 236 с.
43. Назайкин А.Н. Эффективный рекламный текст в СМИ. — М.: МГУ; Факультет журналистики МГУ им. Ломоносова, 2011. — 480 с.
44. Найда Ю. К науке переводить // Вопросы теории перевода в зарубежной лингвистике. — М.: Международные отношения, 1978. — С. 185-201.
45. Никулина Л.Н. Типология моноксемных терминов (на материале английской лингвистической терминологии): автореф. ... дис. канд. филол. наук. — М., 1990. — 24 с.
46. Ольшанский И.Г., Гусева А.Е. Лексикология: Современный немецкий язык. — М.: Академия, 2005. — 416 с.
47. Олянич А.В. Презентационная стратегия дискурса. — М.: Гнозис, 2007. — 407с.
48. Петушков В.П. Лингвистика и терминоведение // Терминология и норма. О языке терминологических стандартов. — М.: Наука, 1972. — С. 102-117.
49. Пиотровский Р.Г. К вопросу об изучении термина // Вопросы грамматического строя и словарного состава языка. — Л.: ЛГУ, 1951. — С. 18-25.
50. Прохорова В.Н. Русская терминология (лексико-семантическое образование). — М.: МГУ, 1996. — 126 с.

51. Ревина Ю.Н. Автомобильная терминология в немецком и русском языках: структурно-семантический и функциональный аспекты: дис. ... канд. филол. наук. – Омск.: .ОГУ им. Достоевского, 2011. – 193 с.
52. Резепов И.Ш. Психология рекламы и PR: учебное пособие.– М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2008. — 224 с.
53. Реформатский А.А. Введение в языковедение. — М.: Аспект пресс, 2008. — 536 с.
54. Рецкер Я.И. Перевод и переводческая практика. – М.: Международные отношения, 1974. – 216с.
55. Рецкер Я. И. Что же такое лексические трансформации? // Тетради переводчика. – 1980. – №17. – С.72-84
56. Сердобинцева Е.Н. Структура и язык рекламных текстов: учебное пособие. – М.: Флинта: Наука, 2010. – 160 с.
57. Серов, Н. П., Шевнин, А. Б. Теория и практика перевода – М.: Высшая школа, 1989. – 235 с.
58. Степанова М.Д. Словообразование современного немецкого языка. – М.:КомКнига, 2007. – 376 с.
59. Степанова М.Д. Теоретические основы словообразования в немецком языке / Степанова М.Д., Фляйшер В. – М.: Высш. шк., 1984. – 264 с.
60. Суперанская А.В., Подольская Н.В., Васильева Н.В. Общая терминология: вопросы теории. – М.: ЛИБРОКОМ, 2012. – 246 с.
61. Татаринов В.А. У истоков теоретической терминографии // Филологические науки. – 1996.– № 1.– С. 81–98.
62. Татаринов В.А. Терминологическая лексика русского языка : эволюция проблем и аспектов изучения // Русский язык в современном обществе: функциональные и статусные характеристики. – М.: ИНИОН РАН, 2006. – С.133-164.
63. Ткачева Л.Б. Основные закономерности английской терминологии. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1987. – 200с.

64. Федоров А.В. Основы общей теории перевода. – СПб: Филологический фак-т СПбГУ, М.: ФИЛОЛОГИЯ ТРИ, 2002. – 416с.
65. Хидешели Н.П. Рекламный текст, его содержание и структура // Когнитивно-семантические исследования предложения и текста. Межвуз. сборник научных трудов. – Пятигорск: Изд-во ПГЛУ, 2003. – С. 115-117.
66. Циткина Ф.А. Терминология и перевод (к основам сопоставительного терминоведения). – Львов: изд. объединение «Вища Школа», 1988. – 162 с.
67. Чупилина Е.М. Место термина в лексико-семантической системе языка // Вопросы терминологии и лингвистической статистики. – Воронеж: Воронеж. ун-т, 1972. – С. 25-31.
68. Чурсина Л.Н., Чурсин О.В. Прескриптивный подход к изучению термина // Университетские чтения – 2006: Материалы научно-методических чтений ПГЛУ. – Часть II. – Пятигорск: ПГЛУ, 2006. – С. 255-261.
69. Швейцер А.Д. Теория перевода: Статус, проблемы, аспекты. –М.: Наука, 1988. – 216 с.
70. Швейцер А.Д. Перевод и лингвистика. –М.: Воениздат, 1973. – 280с.
71. Шелов С.Д. Определение терминов и понятийная структура терминологии.– СПб. : Изд-во СПб. гос. ун-та, 1998. – 234 с.
72. Шмелёва О.Ю. Терминологические процессы в синхронии и диахронии (на материале английского языка).– СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010.– 120 с.
73. Щетинкин В.Е. Пособие по переводу с французского языка на русский. – М.: Просвещение, 1987. – 159 с.
74. Fleischer W., Barz I. Wortbildung der deutschen Gegenwartssprache. – Tübingen, 1995.
75. Fraas C. Lexikalisch-semantische Eigenschaften von Fachsprachen // Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft, Band 14.1 Übersetzung. – Walter de Gruyter – Berlin – New York, 1998. –S. 428-438.

76. Henschelmann K. Übersetzungsverfahren // Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft, Band 26.1 Übersetzung. – Walter de Gruyter – Berlin – New York, 2008.–S. 388-406.
77. Hoffmann L. Fachsprachen als Subsprachen //Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft, Band 14.1 Übersetzung. – Walter de Gruyter – Berlin – New York, 1998. – S.189-199.
78. van Leuven-Zwart K. M. Translation and Original: Similarities and Dissimilarities. – Target 1. – 1989/90. – p. 152-181.
79. Koller W. Einführung in die Übersetzungswissenschaft. – Heidelberg: Quelle & Meyer, 1979 (= Uni-Taschenbücher, Bd. 819).
80. Koller W. Grundprobleme der Übersetzungstheorie– Bern, 1992 .
81. Reiß K. Paraphrase und Übersetzung: Versuch einer Klärung. Die Übersetzung der Bibel – Aufgabe der Theologie/ Eds. J. Gnilka, H.P. Rüger. – Bielefeld, 1995. – S. 273-287.
82. Roelcke T. Fachsprachen. – Berlin: Erich Schmidt Verlag, 2010.
83. Schreiber M. Übersetzungsverfahren: Klassifikation und didaktische Anwendung. – Translationsdidaktik. Grundfragen der Übersetzungswissenschaft. – Tübingen: Narr, 1997. – S. 219-226.
84. Vermeer H., Reiß K. Grundlegung einer allgemeinen Translationstheorie. – Tübingen: Niemeyer, 1984.
85. Wilss W. Übersetzungswissenschaft: Probleme und Methoden. – Stuttgart: Klett-Cotta, 1977.
86. Wotjak G. Techniken der Übersetzung. – Fremdsprachen 29. – 1985. – S. 24-34.
87. Wüster E. Die Ausbildung in Terminologie und Terminologischer Lexikographie // Lebende Sprachen. – 1975.– № 2.

Словари:

- Педагогическое речеведение. Словарь-справочник. – Изд. 2-е, испр. и доп. /Под ред. Т.А. Ладыженской и А.К. Михальской; сост. А.А. Князьков. – М.: Флинта, Наука, 1998. – 312 с.
- ЛЭС Лингвистический энциклопедический словарь: Гл. ред. В.Н. Ярцева. — М.: Сов. энциклопедия, 1990. — 683 с.
- Словарь лингвистических терминов. / О.С. Ахманова. – 2-е изд., стер. – М : УРСС : Едиториал УРСС, 2004. – 571 с.
- Нелюбин Л.Л. Толковый переводоведческий словарь. – М.: Флинта: Наука, 2011. — 320 с.
- Тетради новых терминов № 101: немецко-русские термины по автотранспорту и автомобилестроению / сост. А.С. Тыренко. - М.: Бюро переводов ВИНТИ АН СССР, 1987. - 71 с.
- Немецко-русский словарь по деталям машин / сост С.К. Личак, П.К. Кузьмин, под ред. Е.М. Гутьяра. – М.: Советская энциклопедия, 1969. – 344 с.
- Немецко-русский словарь по автомобильной технике и автосервису / сост. Е. А. Дормидонтов, Я. Э. Малаховский. – М.: Руссо, 2004. -832 с.

Интернет-ресурсы:

- Немецко-русский онлайн-словарь автомобильных терминов www.auto_de_ru.academic.ru
- Немецко-русский онлайн-словарь терминов для автосервиса www.autoservice_de_ru.academic.ru
- Онлайн-словарь Мультитран www.multitran.ru
- Онлайн-словарь АBBYU Lingvo-Online www.lingvo-online.ru
- Толковый онлайн-словарь немецкого языка Duden www.duden.de
- Porsche: www.porsche.com/germany/ , www.porsche.com/russia/

Приложение 1

	Рекламный текст на немецком языке	Аналог на русском языке
1	<p>Mittelmotorkonzept Das Mittelmotorkonzept (1) gehört zu Porsche. Und es gehört in den Boxster. Die Vorteile sprechen für sich: Der Schwerpunkt ist tief und zentral, das Gewicht gleichmäßig auf Vorder- (2) und Hinterachse (3) verteilt. Spürbar durch ein ausgewogenes Fahrverhalten (4) und hohe Beweglichkeit (5), vor allem in Kurven. Die inneren Werte: hohe Leistung (6) bei vergleichsweise geringen Verbrauchs- (7) und Emissionswerten (8). Ermöglicht durch Technik von der Rennstrecke – für die Straße. Die Motoren verfügen serienmäßig über VarioCam Plus und Benzindirekteinspritzung(DFI) (9). Und über Effizienztechnologien (10) wie Auto Start-Stop (11), Bordnetzrekuperation (12) oder das erweiterte Thermomanagement (13). Was wir dem Boxermotor (14) noch mitgegeben haben? Mehr Agilität (15). Ein Druck auf die serienmäßige SPORT Taste in der Mittelkonsole (16) – und der Motor wird noch dynamischer, liefert noch extremeren Fahrspaß.</p>	<p>Оппозитные двигатели Одним словом, среднемоторная концепция (1) типична для Porsche. И типична для Boxster. Преимущества говорят сами за себя. Масса сконцентрирована низко, вблизи центра автомобиля, а нагрузка равномерно распределяется между передней и задней осями (2, 3). Это ощущается по сбалансированному поведению автомобиля на дороге (4) и высокой маневренности (5) прежде всего на поворотах. Основные достоинства двигателей – высокая мощность (6) при сравнительно низком уровне расхода топлива (7) и вредных выбросов (8). Это стало возможным благодаря использованию опыта автогонок в создании серийных автомобилей. В двигателях серийно используются такие технологии, как VarioCam Plus и непосредственный впрыск бензина(DFI) (9), а также такие технологии повышения эффективности (10), как функция Auto Start Stop (11), рекуперация энергии торможения(12) и ли расширенная система управления тепловым режимом (13). Чем мы еще наделили оппозитный двигатель (14)? Большой динамикой (15). Нажатие на серийную кнопку SPORT на центральной консоли (16) – и автомобиль становится динамичнее и доставляет еще больше удовольствия от вождения.</p>
2	<p>Leistung Kraftstoffverbrauch (17) / Emissionen (18)* Boxster: Innerorts in l/100 km 11,8-10,9; Außerorts in l/100 km 6,4-6,2; Kombiniert in l/100 km 8,4-7,9; CO2-Emission (19) Kombiniert in g/km 195-183. Sein 2,7-Liter-6-Zylinder-Boxermotor (20)</p>	<p>Мощность Потребление топлива (17), (18)* Boxster: В городе, л/100 км 11.8-10.9; За городом, л/100 км 6.4-6.2; В среднем, л/100 км 8.4-7.9; Выбросы CO₂ (19), г/км 195-183. 2,7-литровый 6-цилиндровый оппозитный двигатель (20) с</p>

	<p>mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus liefert 195 <i>kW</i> (21) (265 <i>PS</i> (22)) bei 6.700 1/min. Maximales <i>Drehmoment</i> (23): 280 Nm zwischen 4.500 1/min und 6.500 1/min. <i>Höchstgeschwindigkeit</i> (24): 264 km/h. Mit dem serienmäßigen, präzise abgestuften <i>6-Gang-Schaltgetriebe</i> (25) beschleunigt der Boxster in gerade einmal 5,8 s aus dem Stand auf 100 km/h. Mit dem optionalen <i>7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)</i>(26) sind es 5,7 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 262 km/h. In Verbindung mit PDK und der <i>Launch Control</i> (27) des optionalen <i>Sport Chrono Pakets</i> (28) kann sogar in 5,5 s von 0 auf 100 km/h beschleunigt werden.</p>	<p>непосредственным впрыском бензина (DFI) и VarioCam Plus развивает 195 <i>кВт</i> (21) (265 л. с.(22)) при 6700 об/мин. Максимальный <i>крутящий момент</i> (23): 280 Нм в диапазоне от 4500 до 6500 об/мин. <i>Максимальная скорость</i>(24): 264 км/ч. Для спурта с 0 до 100 км/ч Boxster с серийной точно работающей <i>6-ступенчатой МКПП</i> (25) требуется всего 5,8 с. С опциональной <i>7-ступенчатой Porsche Doppelkupplung (PDK)</i>(26) на это уходит 5,7 с, а максимальная скорость составляет 262 км/ч. В сочетании с PDK и <i>функцией Launch Control</i> (27) опционального <i>пакета Sport Chrono</i> (28) на разгон до 100 км/ч уходит всего 5,5 с.</p>
3	<p>Effizienzsteigernde Maßnahmen Thermomanagement Durch eine gezielte Steuerung der Wärmeströme und durch bedarfsgerechte, stufenweise Zuschaltung der verschiedenen <i>Kühlkreisläufe</i> (29) heizen sich der Motor und das <i>Getriebe</i> (30) schneller auf. Das reduziert die <i>Reibung</i> (31) – und damit den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen. Zudem bewirkt das Thermomanagement bei sportlicher Fahrweise eine Absenkung des Temperaturniveaus, um eine <i>hohe Performance</i> (32) zu ermöglichen. Auto Start-Stop-Funktion Die in den Boxster Modellen serienmäßige Auto Start-Stop-Funktion schaltet den Motor ab, wenn Sie z. B. an einer Ampel warten, den Gang herausnehmen und das <i>Kupplungspedal</i> (33) lösen. Bei Fahrzeugen mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) genügt es, in einer Wartesituation die Bremse zu betätigen. Die <i>Audio-</i> (34) <i>und Kommunikationssysteme</i> (35) laufen trotz <i>Motorabschaltung</i> (36) weiter. Treten Sie die Kupplung bzw. lösen Sie die Bremse, startet das System den Motor wieder. Dies sorgt unterm Strich vor allem im Stadtverkehr oder bei Stau auf der <i>Autobahn</i> für geringeren Kraftstoffverbrauch. Bordnetzrekuperation</p>	<p>М е р ы , п о в ы ш а ю щ и е э ф ф е к т и в н о с т ь Система управления тепловым режимом двигателя. Для сокращения потерь на трение при прогреве двигателя модели Boxster оснащаются новой системой управления тепловым режимом. Целенаправленное управление и постепенное подключение по мере необходимости различных <i>контуров охлаждения</i>(29) позволяет быстрее прогреть двигатель и <i>коробку передач</i> (30). Это снижает <i>трение</i> (31) и тем самым расход топлива и выбросы CO₂. Кроме того, система управления тепловым режимом снижает при спортивной манере вождения уровень температуры ради достижения <i>более высоких характеристик</i> (32). Функция Auto Start Stop Серийная у моделей Boxster функция Auto Start Stop отключает двигатель, если Вы, например, остановились на светофоре, выключили передачу и отпустили <i>педаль сцепления</i> (33). На автомобилях с опциональной Porsche Doppelkupplung (PDK) достаточно нажать при ожидании тормоз. <i>Аудио</i> (34) <i>и коммуникационные системы</i> (35) продолжают работать, несмотря на <i>выключение двигателя</i> (36).</p>

	<p>Eine weitere Funktion zur Effizienzsteigerung in den Boxster Modellen ist die Bordnetzrekuperation. Dabei wird die Batterie vor allem während der Bremsphasen (37) über den Generator geladen. Beim Beschleunigen (38) dagegen steht die volle Leistung des Verbrennungsmotors (39) zur Verfügung, da die elektrischen Systeme in dieser Zeitspanne größtenteils durch die zuvor in der Batterie gespeicherte Energie versorgt werden.</p> <p>Motormanagement (40)</p> <p>Die Motorelektronik (41) sorgt dafür, dass der Motor unter allen Betriebsbedingungen (42) optimal arbeitet. Sie regelt alle dem Motor direkt zugeordneten Funktionen und Baugruppen (43). Das Ergebnis: ein Optimum an Leistung und Drehmoment bei vergleichsweise niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten.</p>	<p>Как только Вы снова выжмете сцепление или отпустите тормоз, система запускает двигатель. В условиях городского движения или в пробке на магистрали это позволяет сократить расход топлива.</p> <p>Рекуперация энергии торможения</p> <p>В целях повышения эффективности модели Boxster оснащаются системой рекуперации энергии торможения. Она позволяет главным образом при торможении (37) подзаряжать аккумулятор от генератора. При ускорении(38) зарядка не производится, что позволяет использовать всю мощность двигателя (39) для разгона, а электрические системы получают питание в основном за счет энергии, накопленной в аккумуляторе.</p> <p>MoСистема управления двигателем (40)</p> <p>Система управления (41) обеспечивает оптимальную работу двигателя в любых условиях эксплуатации (42). Она управляет всеми функциями, относящимися к двигателю (43). Результат: оптимальные значения мощности и крутящего момента при сравнительно низком расходе топлива и вредных выбросах</p>
4	<p>Segeln (44)</p> <p>In Verbindung mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ist in bestimmten Fahrsituationen das sogenannte Segeln möglich. Dabei wird der Motor abgekoppelt (45) und dadurch seine Bremswirkung (46) vermieden. So kann das Fahrzeug seine Bewegungsenergie (47) optimal nutzen und über eine längere Strecke rollen. Das senkt den Verbrauch spürbar. Ohne Einbußen bei Komfort oder Sportlichkeit.</p>	<p>Движение накатом (44)</p> <p>В сочетании с коробкой Porsche Doppelkupplung (PDK) в определенных ситуациях возможно так называемое движение накатом. При этом двигатель отключается от трансмиссии (45), что позволяет избежать его тормозящего момента (46). Автомобиль оптимально использует свою кинетическую энергию (47) и может катиться без участия двигателя на длительное расстояние. Это позволяет ощутимо сократить расход топлива. Без какого-либо ущерба для комфорта и спортивного стиля вождения.</p>
5	<p>6-Gang Schaltgetriebe</p> <p>Serienmäßig erfolgt die Kraftübertragung (48) bei den Boxster Modellen über ein</p>	<p>6-ступенчатая МКПП</p> <p>В базовой комплектации за передачу момента (48) у моделей Boxster</p>

	<p>leichtgängiges, präzises und optimal auf die jeweilige Motorcharakteristik abgestimmtes 6-Gang-Schaltgetriebe. Die Schaltwege (49) sind kurz, die Schaltkräfte (50) niedrig. Für ein sportliches, direktes Fahrerlebnis. Die Hochschaltanzeige (51) im mittleren Rundinstrument hilft, den Verbrauch zu senken.</p>	<p>ответает 6-ступенчатая механическая КПП, отличающаяся легкими ходами рычага, точностью в работе и оптимальной адаптацией к характеристикам двигателя. Ходы рычага (49) по-спортивному короткие – усилия при переключении (50) низкие. Это позволяет получать более спортивные, непосредственные ощущения от управления автомобилем. Индикатор переключения на повышенные передачи (51) в центральном круглом приборе помогает экономить топливо.</p>
6	<p>Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) Auf Wunsch erhalten Sie für die Boxster Modelle das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit manuellem und Automatikmodus (52). Die Vorteile: sehr hohe Anfahrperformance (53), extrem schnelle Gangwechsel (54) ohne Zugkraftunterbrechung (55), bessere Beschleunigungswerte (56) gegenüber dem Schaltgetriebe, sehr kurze Reaktionszeiten, ein niedriger Verbrauch sowie ein deutlicher Komfortgewinn. Das PDK besteht aus 2 in einem gemeinsamen Gehäuse (57) montierten Teilgetrieben (58). 2 Teilgetriebe erfordern 2 Kupplungen. Die Doppelkupplung (59) verbindet diese beiden Teilgetriebe über 2 separate Antriebswellen (60) abwechselnd kraftschlüssig mit dem Motor. Die Kraft des Motors fließt so über ein Teilgetriebe und eine Kupplung, während der nächste Gang im zweiten Teilgetriebe bereits eingelegt ist. Beim Gangwechsel wird die eine Kupplung geöffnet und die andere gleichzeitig geschlossen. Für Gangwechsel in Millisekunden. Mit aktivierter SPORT Taste spielt das PDK seine Vorteile voll aus: beispielsweise durch eine noch spontanere Umsetzung der Gaspedalstellung (61), kürzere Schaltzeiten (62) und schnell aufeinanderfolgende Schubrückschaltungen (63) mit Zwischengas (64), z.B. beim Anbremsen (65) vor einer Kurve – immer begleitet von</p>	<p>Porsche Doppelkupplung (PDK) На заказ для моделей Boxster предлагается 7-ступенчатая PDK с ручным и автоматическим режимами переключений (52). Преимущества: очень высокое тяговое усилие при начале движения (53), исключительно быстрое переключение передач (54) без прерывания потока мощности (55), улучшение характеристик разгона (56) по сравнению с механической коробкой, очень быстрые отклики, низкий расход топлива и значительный выигрыв в комфорте. PDK состоит из двух коробок передач (58), смонтированных в одном корпусе (57). Две коробки требуют двух сцеплений. Два сцепления (59) связывают попеременно оба модуля коробки передач через два отдельных вала (60) с двигателем. Крутящий момент передается всегда через один из двух модулей коробки передач и одно сцепление, в то время как во втором модуле уже включена следующая передача. При смене ступеней выполняется размыкание одного сцепления и одновременное замыкание другого. Смена передач занимает миллисекунды. При нажатой кнопке SPORT коробка PDK раскрывает все свои преимущества: более спонтанные</p>

	<p>einem emotionalen Motorsound. In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono Paket, beim Boxster GTS Serie, werden die Schaltzeiten des PDK noch kürzer, die Schaltvorgänge (66) sportlicher. Darüber hinaus stehen Ihnen weitere Schaltstrategien zur Verfügung – für kompromisslosen Fahrspaß.</p>	<p>отклики на нажатие педали акселератора (61), короткое время переключений (62) и быстрые переключения “вниз”(63) с перегазовкой (64), например при торможении(65) перед поворотом, что всегда сопровождается эмоциональным звуком двигателя. В сочетании с опциональным пакетом Sport Chrono, который у Boxster S входит в базовую комплектацию, переключения передач(66) PDK выполняются еще быстрее и приобретают спортивный характер. Кроме того, предлагаются и другие стратегии переключения передач – для бескомпромиссного удовольствия от вождения.</p>
7	<p>SPORT Taste Mit der serienmäßigen SPORT Taste in der Mittelkonsole können Sie den Sportmodus (67) aktivieren. Damit steigern sich Spontanität (68) und Fahrspaß – auf Knopfdruck. Der Motor reagiert direkter auf Gaspedalimpulse (69), der Drehzahlabsteller (70) wird härter eingestellt und die Motordynamik (71) wird rennsportartig. Gleichzeitig wird die Auto Start-Stop-Funktion deaktiviert. Mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) verschieben sich die Schaltpunkte (72) in den oberen, noch sportlicheren Drehzahlbereich (73). Die Schaltzeiten werden kürzer, die Schaltvorgänge straffer und unmittelbarer – bei Rückschaltungen (74) mit Zwischengasfunktion (75) begleitet von einem emotionalen Motorsound. Der Segelmodus (76) wird automatisch deaktiviert.</p>	<p>Кнопка SPORT Серийной кнопкой SPORT на центральной консоли можно включить спортивный режим (67). Тем самым одним нажатием кнопки улучшаются отклики двигателя (68) и повышается удовольствие от вождения. Двигатель отзывчивее реагирует на нажатие педали акселератора(69), ограничитель оборотов (70) срабатывает жестче, а динамика двигателя (71) приобретает гоночный характер. Одновременно отключается функция Auto Start Stop. На автомобилях с опциональной коробкой Porsche Doppelkupplung (P D K) моменты переключения передач (72) смещаются в более высокий, спортивный диапазон оборотов (73). Переключения выполняются быстрее, сами процессы становятся более четкими и непосредственными – при переключении “вниз” (74) с перегазовкой (75), сопровождающейся эмоциональным звуком двигателя. Режим движения накатом (76) автоматически отключается.</p>
8	<p>Abgasanlage (77) P r o Zylinderreihe (78) verfügen die Boxster Modelle über eine separate Abgasanlage aus Edelstahl. Integrierte</p>	<p>Система выпуска (77) Выпускная система На каждый ряд цилиндров (78) модели Boxster имеют отдельную</p>

	<p>Katalysatoren (79) und 4 korrespondierende Lambda-Sonden (80) kommen zum Einsatz, um die Emissionen gering zu halten. Die Anlage mündet nach den jeweiligen Endschalldämpfern (81) in ein Verbindungsrohr (82) und ein – beim Boxster S und Boxster GTS zweiflutiges – Endrohr (83).</p> <p>Sportabgasanlage (84) Serie im Boxster GTS und optional für Boxster und Boxster S: die schaltbare Sportabgasanlage mit zweiflutigem Sportendrohr (85) in eigenständigem Design. Beim Boxster GTS in Schwarz gehalten. Für einen noch intensiveren Sportwagen sound auf Knopfdruck.</p>	<p>выпускную систему из нержавеющей стали. Нейтрализаторы (79) и четыре связанных между собой лямбда-датчика (80) используются для снижения вредных выбросов. После конечных глушителей (81) оба тракта сходятся в соединительной трубе (82) с выхлопным патрубком (83), который у Boxster S и Boxster GTS сдвоенный.</p> <p>Спортивная выпускная система (84) Базовая комплектация для Boxster GTS и опция для Boxster и Boxster S: подключаемая спортивная выпускная система с двухпоточным спортивным выхлопным патрубком (85) уникального дизайна. У Boxster GTS он выдержан в черном цвете. Система обеспечивает еще более интенсивное спортивное звучание одним нажатием кнопки.</p>
9	<p>Бензидиректеинспризация (DFI) Die Boxster Modelle verfügen serienmäßig über Benzindirekteinspritzung (DFI). Mehrlochinjektoren (86) spritzen den Kraftstoff direkt und millisekundengenau in den Brennraum (87) ein. DFI verbessert zudem die innere Kühlung des Brennraums durch die Gemischbildung (88) direkt im Zylinder. Die höhere Verdichtung (89) bringt mehr Leistung – bei gleichzeitig besserem Wirkungsgrad (90) der Motoren.</p>	<p>Непосредственный впрыск бензина (DFI) Модели Boxster в базовой комплектации имеют непосредственный впрыск бензина (DFI). Многоструйные форсунки (86) под высоким давлением, быстро и с точностью до миллисекунд впрыскивают топливо в камеры сгорания (87). DFI оптимизирует внутреннее охлаждение камеры сгорания путем смесеобразования (88) непосредственно в цилиндре. Более высокая степень сжатия (89) ведет к большей мощности – при одновременной оптимизации коэффициента полезного действия (90) двигателей.</p>
10	<p>VarioCam Plus VarioCam Plus ist ein 2-in-1-Motorkonzept zur elektronischen Verstellung der Einlassnockenwellen (91) sowie zur Schaltung des Ventilhubs (92) der Einlassventile. Das System unterscheidet zwischen normaler Alltags- und maximaler Leistungsanforderung (93) und stellt sich auf die jeweiligen Bedingungen ein. Ergebnis: spontane Beschleunigung und ruhiger Motorlauf (94) bei vergleichsweise</p>	<p>VarioCam Plus VarioCam Plus позволяет по сути дела объединить две концепции двигателя в одном силовом агрегате и обеспечивает регулировку распределительных валов на впуске (91) и хода впускных клапанов (92). Система умеет различать движение в обычном режиме и потребность в максимальной мощности (93) и адаптируется к соответствующим</p>

	niedrigem Verbrauch.	условиям. Результат: спонтанный разгон и плавная <i>работа двигателя (94)</i> при сравнительно низком расходе топлива.
11	<p>Trockensumpfschmierung (95) Die integrierte Trockensumpfschmierung dient der sicheren Ölversorgung (96) – auch bei sportlicher Fahrweise und hoher Querb beschleunigung (97). Darüber hinaus übernimmt sie zusätzliche Kühlfunktionen. Die elektronisch bedarfsgeregelte Ölpumpe (98) senkt außerdem den Kraftstoffverbrauch und verringert somit die Abgasemissionen (99).</p>	<p>Встроенная система смазки с сухим картером (95) Встроенная система смазки с сухим картером служит для надежного снабжения маслом (96) при спортивном стиле вождения и высоких поперечных ускорениях (97). Кроме того, она выполняет дополнительные функции охлаждения. Работающий по потребности масляный насос (98) с электронным управлением способствует снижению расхода топлива и выброса вредных веществ (99).</p>
12	<p>Idee Zugegeben: Das virtuelle Leben bringt jede Menge Spaß. Nur kann man dort nicht durch Kurven fahren, während man den Wind auf der Haut spürt. Der Boxster feiert das reale Leben. Als Designklassiker. Als leistungsstarker Mittelmotor-Sportwagen (100). Als reinrassiger Roadster (101). Es gibt eben viele Möglichkeiten, ihn beim Namen zu nennen. Namen, die schon seinen berühmten Vorgängern alle Ehre gemacht haben – zum Beispiel dem 356 Nr. 1 oder dem 550 Spyder. Wir standen vor der Frage, wie er das auch in Zukunft kann. Natürlich ging es darum, Design und Funktionalität, Tradition und Innovation harmonisch miteinander zu verbinden. Aber was ist Harmonie? Etwas Nettes? Weiches? Sanftes? Kaum. Also haben wir unsere Idee vom Roadster deutlich geschärft. Zugespitzt. Und ihr einen völlig neuen Ausdruck verliehen. Mit mehr Performance – bei mehr Effizienz. Mit innovativen Technologien. Mit intelligentem Leichtbau (102). Mit einem sportlich aufeinander abgestimmten Exterieur und Interieur. Und mit Ecken und Kanten – dort, wo sie hingehören. Und gut aussehen. Der Geist des puren Roadsters lebt. Er ist unabhängig wie nie. Kraftvoller, unbändiger und intensiver denn je.</p>	<p>Идея Boxster Признаемся: виртуальная жизнь может быть интересной. Но там нельзя активно проходить повороты и чувствовать при этом, как ветер ласкает Вашу кожу. Boxster – праздник реальной жизни. Образец классического дизайна. Мощный среднемоторный спортивный автомобиль (100). Чистокровный родстер (101). Его можно называть по-разному. Но все эти названия были характерны и для его знаменитых предшественников – настоящих легенд, как например 356 Nr. 1 или 550 Spyder. Сначала мы должны были решить вопрос, каким он должен быть в будущем. Разумеется, было необходимо гармонично сочетать друг с другом дизайн и функциональность, традиции и инновации. Но что такое гармония? Что-то милое? Мягкое? Нежное? Едва ли. В итоге мы радикально обновили наше понимание родстера. Заострили его. И придали ему совершенно новое выражение. В чем это проявляется? В более высоких технических возможностях – при большей эффективности. В</p>

		<p>инновационных технологиях. В рационально облегченных конструкциях (102). В спортивной гармонии экстерьера и интерьера. В углах и кантах – там, где без них не обойтись. И в отличном внешнем виде.</p> <p>Дух истинного родстера жив. Он как никогда независим. А также как никогда мощный, неукротимый и интенсивный.</p>
13	<p>Charakter</p> <p>Das präzise arbeitende Fahrwerk (103) in Leichtbauweise sorgt für eine beeindruckende Fahrdynamik, nahezu ohne Wank- (104) und Nickbewegungen (105). Oder kurz: für mehr Fahrkomfort und Sicherheit.</p> <p>Für den Kontakt zur Straße sorgen die 18-Zoll Boxster Räder. Ihr markantes 5-Speichen-Design (106) gibt den Blick frei auf die dahinterliegende Bremsanlage (107) mit schwarzen 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln (108). Den Druck aller 4 Reifen haben Sie dank des Reifendruckkontrollsystems (RDK) (109) immer im Blick.</p> <p>Die großen Lufteinlässe (110) zeugen von Charakter. Unverkennbar Porsche: der Sound, der das mittige Endrohr aus gebürstetem Edelstahl verlässt.</p> <p>Im Innenraum kommen hochwertige und stilvolle Materialien zum Einsatz. Der Lenkradkranz (111), Schalt- (112) bzw. Wählhebel (113) sowie die Türgriffeinlage (114) sind mit Leder bezogen. Silberfarbene Details unterstützen das edle Ambiente – so z. B. an der Zierblende (115) der Schalttafel (116), an den Rahmen der Seiten- und Mitteldüsen (117, 118) und an der Mittelkonsole.</p> <p>Schlank, durchtrainiert, athletisch: Gene, die aus dem Motorsport stammen. Die typisch für die Porsche Familie sind – und unverzichtbar für die Faszination Sportwagen. Sie machen den Boxster zum Sportler unter den Roadstern. So wird Fahrdynamik – offen wie geschlossen – zum Synonym reiner Lebensfreude.</p>	<p>Характер</p> <p>Точно работающая ходовая часть (103) облегченной конструкции способствует впечатляющей динамике движения практически без кренов (104) и «клевков» (105). Или, говоря иначе, обеспечивает больше комфорта и безопасности.</p> <p>На дорогу автомобиль опирается 18-дюймовыми колесами Boxster. Их эффектный пятиспицевый дизайн (106) открывает вид на тормозную систему (107) с черными и 4-поршневыми алюминиевыми моноблочными фиксированными суп-портами (108). Благодаря системе контроля давления воздуха в шинах (RDK) (109) Вы всегда будете располагать самыми точными данными о давлении во всех четырех колесах.</p> <p>Большие воздухозаборники (110) свидетельствуют о характере автомобиля. Типичный для Porsche – звук из расположенной по центру выхлопной трубы с патрубком из матовой нержавеющей стали.</p> <p>В салоне используются высококачественные и стильные материалы. Обод рулевого колеса (111), рычаг КПП (112) или селектора (113), а также вставки в дверных ручках (114) отделаны кожей. Серебристые детали подчеркивают стильную атмосферу. Среди них – декоративные накладки (115) на передней панели (116), на рамках боковых (117) и центральных дефлекторов (118) и на центральной консоли.</p> <p>Элегантный, тренированный,</p>

		<p>атлетичный. Эти гены берут свое начало в автоспорте. Они типичны для семейства Porsche и являются неотъемлемым элементом очарования спортивных автомобилей. Они превращают Boxster в спортивный автомобиль среди родстеров. Так динамика движения – как в открытом, так и в закрытом автомобиле – становится синонимом радости жизни.</p>
14	<p>Exterieurdesign Mit dem Boxster haben wir definiert, wie der Roadster der Zukunft aussieht. Und so ein Symbol der Unabhängigkeit geschaffen. Wie seine großen Vorbilder. Eines davon: der 550 Spyder. Ein Porsche, der noch immer für das Gefühl steht, wirklich frei zu sein. Die vertikale <i>Scheinwerferlinie (119)</i> zitiert das Porsche Rennerbe der 60er und 70er Jahre – und führt es in die Zukunft. Groß dimensionierte Lufteinlässe verleihen der <i>Front (120)</i> einen kraftvollen Ausdruck. Die Seitenlinie verdeutlicht vor allem eins: unbändigen Vorwärtsdrang. Der lange <i>Radstand (121)</i>, die nach vorne gezogene <i>Windschutzscheibe (122)</i> und das geschlossen sehr flach verlaufende <i>Verdeck (123)</i> unterstreichen die keilförmig gestreckte Silhouette. Stilbildend: große Räder bis 20 Zoll und eine breite <i>Spur (124)</i>. Betont durch die ausgeprägten <i>Kotflügel (125)</i>. Zusammen mit den seitlichen Lufteinlässen unterstreichen sie außerdem das Mittelmotorkonzept – und wecken Erinnerungen an den 718 RS 60 Spyder. Der dynamische <i>Einzug (126)</i> an den Türen verbessert die <i>Anströmung (127)</i> der seitlichen Lufteinlässe. Oben läuft er in einer präzisen <i>Längskante (128)</i> aus, unten in einem kraftvollen <i>Schweller (129)</i>. Selbst unter den Porsche Modellen etwas Besonderes: die präzisen Kanten, die in einer eleganten Linie über die Kotflügel zum <i>Heck (130)</i> laufen. Ein weiteres Highlight am Heck: der <i>Flügel (131)</i>. Er fährt bei 120 km/h automatisch aus – und reduziert den <i>Auftrieb (132)</i>. Im eingefahrenen Zustand geht er in die Form der ausdrucksvollen <i>Heckleuchten in</i></p>	<p>Внешний вид Мы по-новому определили технические возможности Boxster. Мы определили, как должен выглядеть родстер будущего. И тем самым создали символ независимости. Такими были и его великие предшественники. Один из них: 550 Spyder. Porsche, который до сих пор считается символом настоящей свободы. Вертикальная <i>линия фар (119)</i> вызывает в памяти ассоциации с гоночным наследием Porsche 60-х и 70-х годов и при этом ориентирована на будущее. Большие воздухозаборники эффектной формы придают <i>передней части (120)</i> мощное выражение. Боковая линия демонстрирует прежде всего одно: неуклонное стремление вперед. Большая <i>колесная база (121)</i> и сильно наклоненное <i>ветровое стекло (122)</i> подчеркивают клинообразный силуэт. Если <i>тент (123)</i> закрыт, то его плоская форма дополнительно усиливает это впечатление. Стилеобразующие элементы: большие колеса диаметром до 20 дюймов и широкая <i>колея (124)</i>. Их подчеркивают ярко выраженные <i>крылья (125)</i>. Вместе с боковыми воздухозаборниками они подчеркивают среднемоторную концепцию и вызывают в памяти ассоциации с 718 RS 60 Spyder. Динамичная <i>выемка (126)</i> на дверях улучшает <i>поступление воздуха (127)</i> к боковым воздухозаборникам. Вверху она переходит в точный <i>продольный кант (128)</i>, а внизу – в</p>

	<p>LED-Technik (133) über. Rückfahr- und Nebelschlussleuchte (134, 135) sind effektiv in der Mitte unterhalb des Heckflügels (136) angeordnet.</p> <p>Das Heckunterteil (137) mit dem mittig integrierten Edelstahlendrohr (138) – beim Boxster S und Boxster GTS zweiflutig – rundet das kraftvolle Design der Heckpartie (139) ab.</p> <p>Fassen wir zusammen: Der Boxster zitiert große Vergangenheit. Gleichzeitig interpretiert er den Roadster auf seine ganz eigene Art – mit deutlichem Blick nach vorne. Jeder Muskel ist definiert und austrainiert. Wartet nur darauf, den Fahrer endlich in Bewegung zu versetzen.</p>	<p>мощный порог (129).</p> <p>Особенный элемент – даже среди моделей Porsche: точные канты, которые элегантно проходят по крыльям вплоть до задней части(130). Там обращает на себя внимание антикрыло (131). Оно автоматически выдвигается на скорости 120 км/ч и сокращает подъемную силу (132). Когда антикрыло убрано, его линии продолжают в выразительных светодиодных задних фонарях (133). Фонарь заднего хода (134) и противотуманный фонарь (135) эффектно расположены по центру под задним антикрылом(136).</p> <p>Нижняя задняя часть (137) с центральным выхлопным патрубком из нержавеющей стали (138) – у Boxster S и Boxster GTS он двухпоточный – является завершающим элементом мощного внешнего вида кормы (139).</p> <p>Подведем итог. Boxster основывается на великих традициях. И при этом он совершенно по-новому интерпретирует идею родстера – с учетом требований будущего. Каждый его мускул функционально обусловлен и натренирован. Вам остается только сесть за руль.</p>
15	<p>Interieurdesign</p> <p>Das intelligente Bedienkonzept (140) und die klare Logik in der Anordnung der Schalter (141) unterstützen die reine Konzentration auf die Straße. Die ansteigende Mittelkonsole integriert den Fahrer perfekt in das Fahrzeug. Der Gedanke: sportlich kurze Schaltwege für schnelles, ergonomisches Schalten (142). Ein Prinzip von der Rennstrecke – für die Serie.</p> <p>Die Dynamik der Mittelkonsole findet sich in den Türen wieder: Die Türzuziehgriffe (143) nehmen die Kontur (144) auf und integrieren sie in das eigenständige Türdesign. Schwungvoll und praktisch: die Türablagefächer (145).</p> <p>Natürlich sitzt der Fahrer sportwagentypisch tief – im Boxster und Boxster S auf dem serienmäßigen Sportsitz (146), im</p>	<p>Салон</p> <p>Интеллектуальная концепция управления (140) и четкая логика размещения кнопок и регуляторов (141) подчеркивают однозначную концентрацию на дороге. Наклонная центральная консоль идеально “интегрирует” водителя в автомобиль. По-спортивному короткие ходы расположенного на ней рычага обеспечивают быстрые и эргономичные переключения передач (142). Принцип гоночной трассы – в серийном автомобиле.</p> <p>Динамика центральной консоли продолжается на дверях: дверные ручки (143) подхватывают линии контуров (144) и интегрируют их в уникальный дизайн панелей. Энергичные линии и практичность:</p>

	<p>Boxster GTS auf dem Sportsitz Plus. Die athletischen Ausmaße der Boxster Modelle ermöglichen dabei eine Innenraumarchitektur mit viel Freiraum, Leichtigkeit und einem – für einen Roadster – hohen Maß an Beinfreiheit (147). Bereit für die Unabhängigkeit? Das Zündschloss (148) liegt – natürlich – links. Die Hände schließen sich um ein griffiges Sportlenkrad (149) im 3-Speichen-Design. Für den Boxster charakteristisch: die 3 Rundinstrumente (150), die Sie mit allen wichtigen Informationen versorgen. Zusammengefasst: Die Kraft, die Linie, das gesamte Design – alles zielt in Fahrtrichtung. Oder anders: Der Boxster macht Ernst. Ernsthaft viel Spaß.</p>	<p>карманы в дверях (145). Разумеется, водитель сидит по-спортивному низко. В Boxster и Boxster S – на серийном спортивном сиденье (146), а в Boxster GTS – на спортивном сиденье Plus. Атлетический характер моделей Boxster позволяет при этом создать совершенно новую архитектуру салона. Результат: простор, легкость и много – для родстера – пространства для ног (147). Готовы к независимости? Замок зажигания (148) располагается, разумеется, слева. Руки лежат на удобном спортивном рулевом колесе (149) с тремя спицами. Характерно для Boxster: 3 круглых прибора (150), которые снабжают Вас самой важной информацией. Подведем итог: характер, линии, дизайн – все проникнуто устремленностью вперед. Или, говоря другими словами, Boxster – серьезный автомобиль, доставляющий невероятное удовольствие от вождение.</p>
16	<p>Lenkung (151) Die Boxster Modelle verfügen über eine elektromechanische Lenkung. Das Lenkverhalten (152) ist – bei variabler Lenkübersetzung (153) – Porsche typisch präzise und direkt. Und das bei hoher Effizienz: Der Elektromotor (154) verbraucht nur dann Energie, wenn tatsächlich ein Lenkeingriff (155) stattfindet. Darüber hinaus ist durch den Entfall des Hydrauliköls (156) keine Wartung (157) mehr nötig. Die optional erhältliche geschwindigkeitsabhängige (158) Lenkunterstützung (159) (Servolenkung Plus) erleichtert das Rangieren (160) und das Einparken (161) und sorgt dadurch für noch mehr Komfort.</p>	<p>Рулевое управление (151) Модели Boxster имеют электромеханическое рулевое управление. Управляемость (152) – при переменном передаточном отношении (153) – оказывается исключительно точной, как это типично для Porsche. К тому же обеспечивается дополнительная экономия: электродвигатель (154) расходует энергию, только тогда, когда водитель поворачивает рулевое колесо (155). А отсутствие гидравлической жидкости (156) делает излишним техническое обслуживание (157). Предлагающийся в качестве опции усилитель (159), работающий в зависимости от скорости (158) (Plus), обеспечивает особую легкость парковки (161) и маневрирования (160) и тем самым способствует большему комфорту.</p>
17	<p>Dynamische Getriebelager (161) Ebenfalls Bestandteil des Sport Chrono Pakets:</p>	<p>Динамические опоры коробки передач (161)</p>

	<p>die dynamischen Getriebelager. Das elektronisch geregelte System minimiert die spürbaren Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs (162), insbesondere des Motors. Und es verbindet die Vorteile von harter und weicher Getriebelagerung (163). Eine harte Getriebelagerung ist fahrdynamisch optimal, denn sie führt zu hoher Präzision im Fahrverhalten. Weiche Getriebelager hingegen minimieren Schwingungen und Vibrationen. Das erhöht den Komfort bei unebener Fahrbahn (164), geht jedoch zu Lasten der Fahrdynamik (165).</p> <p>Die dynamischen Getriebelager passen ihre Charakteristik an Fahrweise (166) und Fahrbahnbeschaffenheit (167) an. Dafür sorgen eine Flüssigkeit mit magnetischen Eigenschaften und ein elektrisch erzeugtes Magnetfeld. Spürbare Folge für Sie: Steifigkeit (168) und Dämpfung (169) der Getriebelager passen sich den Bedingungen an. Bei Lastwechseln (170) und in schnellen Kurven wird das Fahrverhalten merklich stabiler. Und bei gemäßigter Fahrweise steigt der Fahrkomfort dank weicherer Einstellung der dynamischen Getriebelager.</p> <p>Das Ergebnis: eine unbändige, sportliche Performance in Kurven – und hoher Komfort. Per SPORT bzw. SPORT PLUS Taste schalten Sie die dynamischen Getriebelager von Normal auf Sport oder Performance. Die Quer- und Längsbeschleunigungswerte (171, 172) können Sie in Verbindung mit dem optionalen PCM im Farbbildschirm (173) des rechten Rundinstruments beobachten.</p>	<p>В качестве составной части опционального пакета Sport Chrono Вы получаете динамические опоры коробки передач. Эта система с электронным управлением сводит к минимуму ощутимые вибрации и колебания трансмиссии (162) и, в частности, двигателя, сочетая преимущества жестких и мягких опор (163). Жесткие опоры оптимальны с точки зрения динамики движения, так как они обеспечивают высокую точность движения автомобиля. А мягкие опоры сводят к минимуму вибрации и колебания. Это повышает комфорт на неровных дорогах (164), однако в ущерб динамике движения (165).</p> <p>В зависимости от стиля вождения (166) и качества дорожного покрытия (167) характеристики динамических опор коробки передач изменяются – с помощью намагничивающейся жидкости. Ощутимое преимущество для Вас: жесткость (168) и амортизация (169) опор коробки передач адаптируются к создавшимся условиям. При смене нагрузки (170) и быстром прохождении поворотов автомобиль ведет себя значительно стабильнее. А при спокойном движении возрастает комфорт, так опоры становятся мягче. Результат: спортивное прохождение поворотов и высокий комфорт. Кнопки SPORT и SPORT PLUS позволяют Вам переключать динамические опоры коробки передач из режима Normal в режимы Sport или Performance. Если автомобиль укомплектован опциональным PCM, то возможно отображение значений поперечных (171) и продольных ускорений (172) на цветном дисплее (173) в правом круглом приборе.</p>
18	<p>Porsche Torque Vectoring (PTV) Das optional erhältliche System zur Steigerung der Fahrdynamik und Stabilität arbeitet mit einer variablen Momentenverteilung (174) an den Hinterrädern (175) sowie einer mechanischen Hinterachsquersperre (176). Bei dynamischer Fahrweise wird mit dem Einschlagen der Lenkung (177) das kurveninnere (178) Hinterrad leicht angebremst (179). Für einen zusätzlichen Drehimpuls (180) in die eingeschlagene Richtung.</p>	<p>Porsche Torque Vectoring (PTV) Опциональная система для повышения динамики движения и устойчивости использует перераспределение крутящего момента (174) между задними колесами (175), а также механическую блокировку заднего дифференциала (176). При динамичной манере вождения вместе с поворотом рулевого колеса (177) с л е г к а притормаживается (179) внутреннее по отношению к</p>

	<p>Das Ergebnis ist ein direktes und dynamisches Einlenken (181) in die Kurve.</p> <p>Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten (182) erhöht PTV die Agilität und die Lenkpräzision (183) deutlich. Bei hohen Geschwindigkeiten sowie beim Herausbeschleunigen aus Kurven(184) sorgt die Hinterachsquersperre zusätzlich für mehr Fahrstabilität (185) und Traktion. Auch auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen (186) sowie bei Nässe und Schnee.</p> <p>Ergebnis: hohe querdynamische (187) Fahrzeugstabilisierung (188). Hohe Traktion (189). Hohe Kurvendynamik (190) bei jeder Geschwindigkeit mit präzisiertem Einlenk- und ausgeglichenem Lastwechselverhalten (191, 192). Und natürlich – typisch Boxster – besonders viel Spaß in Kurven.</p>	<p>повороту (178) колесо. Тем самым на наружное колесо поступает больший момент, что обеспечивает дополнительный импульс вращения (180) в заданном направлении. Результатом является точное и динамичное прохождение (181) поворота.</p> <p>На низких и средних скоростях (182) PTV значительно повышает маневренность и точность движения (183). На высоких скоростях, а также при ускорении на выходе из поворотов (184) блокировка заднего дифференциала обеспечивает больше устойчивости (185), в том числе на дорогах с разными и коэффициентами сцепления (186), а также на мокрых и заснеженных дорогах.</p> <p>Результат: очень высокая поперечная динамика (187) (188). Оптимальная тяга (189). Отличная маневренность (190) на любой скорости – при точном прохождении поворотов (191) и сбалансированной реакции на смену нагрузки (192). И, разумеется, – типично для Boxster – максимум удовольствия на виражах.</p>
19	<p>Porsche Active Suspension Management (PASM)</p> <p>Das optionale bzw. für den Boxster GTS serienmäßige (193) PASM ist ein elektronisches System zur Verstellung der Stoßdämpfer (194). Es regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft (195) – abhängig von Fahrweise und Fahrsituation – für jedes einzelne Rad. Zusätzlich ist die Karosserie (196) um 10 mm abgesenkt.</p> <p>Das System ist im Hintergrund immer aktiv und unterstützt Sie automatisch, ohne dass Sie es extra einschalten müssen. Allerdings können Sie es auf Knopfdruck an Ihre gewünschte Fahrweise anpassen. Dafür stehen Ihnen 2 Programme zur Verfügung: Im Normalmodus ist die Dämpfung sportlich-komfortabel, im Sportmodus sportlich-straft. Je nach gewähltem Modus ist das PASM damit komfortabler oder sportlicher als das Serienfahrwerk (197) – für optimalen Fahrbahnkontakt (198) jedes einzelnen Rades und noch weniger</p>	<p>Porsche Active Suspension Management (PASM)</p> <p>Оptionальная электронная система регулировки амортизаторов (194) PASM, которая для Boxster GTS предлагается в базовой комплектации (193), активно и непрерывно меняет усилие амортизации (195) – в зависимости от стиля вождения и условий движения – на каждом отдельном колесе. Дополнительно высота кузова над дорогой (196) уменьшена на 10 мм.</p> <p>Система всегда остается в рабочем состоянии и работает в полностью автоматическом режиме. Так что Вам не приходится ничего включать. Однако нажатием кнопки Вы можете адаптировать работу системы к Вашему стилю вождения. Для этого имеется две программы. В режиме Normal амортизаторы имеют</p>

	Wank- und Nickbewegungen. Spürbares Ergebnis für Sie: mehr Fahrstabilität, mehr Fahrspaß, mehr Performance.	спортивно-комфортабельную настройку, в режиме Sport – по-спортивному жесткую. В зависимости от выбранного режима PASM оказывается спортивнее или комфортабельнее, чем <i>серийная ходовая часть (197)</i> – для оптимального <i>контакта</i> колес <i>с дорогой (198)</i> и снижения кренов и «клевков». Ощутимый результат для Вас: больше устойчивости, больше комфорта, больше динамики.
20	<p>Räder und RDK</p> <p>Performance braucht <i>Standfestigkeit (199)</i>. Deshalb steht der Boxster serienmäßig auf <i>18-Zoll-Leichtmetallrädern (200)</i>. Beim Boxster S sorgen <i>19-Zoll-Räder(201)</i> im klassischen 5-Speichen-Design für eine feste Verbindung von Fahrzeug und Straße. Der Boxster GTS unterstreicht seine <i>Bodenhaftung (202)</i> mit <i>20-Zoll-Carrera S- Rädern (203)</i> im dynamischen <i>10-Speichen-Design (204)</i>. Auf Wunsch erhalten Sie aus dem Individualangebot weitere Räder in Dimensionen bis 20 Zoll. Das Reifendruckkontrollsystem (RDK) ist Serie. Es warnt mittels Anzeige im Display des <i>Bordcomputers (205)</i> bei zu geringem <i>Reifendruck (206)</i>. Der Fahrer kann den Druck aller 4 Reifen im Bildschirm des <i>Kombiinstrumentes (207)</i> prüfen. Die Aktualisierung erfolgt schnell und zuverlässig nach jedem <i>Motorstart (208)</i>, nach jeder <i>Reifenbefüllung (209)</i> und nach jedem <i>Radwechsel (210)</i>. Für Ihre Sicherheit und für hohen Komfort.</p>	<p>Колеса и RDK</p> <p>Для автомобиля с таким высоким техническим потенциалом важно <i>уверенно стоять на земле (199)</i>. Поэтому Boxster комплектуется <i>18-дюймовыми легкосплавными колесами (200)</i>. Boxster S оснащается <i>19-дюймовыми колесами (201)</i> в классическом пятиспицевом дизайне. Они обеспечивают уверенное <i>сцепление с дорогой (202)</i>. Boxster G T S подчеркивает свое превосходство <i>20-дюймовыми колесами Carrera S (203)</i> в динамичном <i>10-спицевом дизайне (204)</i>. По желанию можно заказать другие колеса размером до 20 дюймов. Система контроля давления в шинах (RDK) входит в базовую комплектацию. Она с помощью индикации на дисплее <i>бортового компьютера (205)</i> предупреждает о слишком низком <i>давлении воздуха в шинах (206)</i>. Водитель может проверить давление во всех четырех шинах на дисплее <i>панели приборов (207)</i>. Актуализация показаний осуществляется быстро и надежно после каждого <i>запуска двигателя (208)</i>, после <i>подкачки шин (209)</i> или <i>замены колеса (210)</i>. Для высокого уровня комфорта и безопасности.</p>
21	<p>Bremsen (211)</p> <p>Ein Ausdruck von Performance sind hervorragende Beschleunigungswerte. Wir denken dabei an die positive und an die negative <i>Beschleunigung (212)</i>. Deshalb setzt Porsche traditionell auch Maßstäbe</p>	<p>Тормоза (211)</p> <p>Выдающиеся показатели ускорения также являются важным характерным признаком высокого технического потенциала. При этом мы имеем в виду как положительное,</p>

bei **Verzögerung (213)** und Standfestigkeit: Die **Bremsleistung (214)** beträgt ein Mehrfaches der Motorleistung. In den Boxster Modellen kommen **4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen (215)** zum Einsatz. Diese **Bauweise (216)** zeichnet sich durch hohe **Formsteifigkeit (217)** und ein niedriges Gewicht aus. Für besonders schnelles und leichtes **Ansprechverhalten (218)**. Auch im **Dauereinsatz (219)**. Das **Bremsenbelüftungssystem (220)** mit **Bremsluftspoiler (221)** an der Vorder- und Hinterachse optimiert die **Bremsenkühlung (222)** zusätzlich. Dem **Vorwärtsdrang (223)** der Boxster Modelle tragen auch die **innenbelüfteten (224) Bremsscheiben (225)** Rechnung: Ihr **Durchmesser (226)** ist beim Boxster S und Boxster GTS vorne mit 330 mm um 15 mm größer als beim Boxster. Hinten beträgt der Durchmesser bei allen Modellen 299 mm. Für ein besseres Bremsverhalten bei Nässe sind die Bremsscheiben gelocht. Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) **Motorsportprobt (227)**: die auf Wunsch erhältliche Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die **gelochten (228) Keramikbremsscheiben (229)** haben einen Durchmesser von 350 mm vorne und hinten, für noch höhere Bremsleistung. Der Einsatz von gelb lackierten 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Vorderachse und 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an der Hinterachse sorgt für sehr hohen und vor allem konstanten **Bremsdruck (230)**. Besonders bei hoher **Beanspruchung (231)** bestehen günstige Voraussetzungen für einen kurzen Bremsweg. Der entscheidende Vorteil der **Keramikbremsanlage (232)** liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremsscheiben: Sie sind etwa 50% leichter als **Graugusscheiben (233)** vergleichbarer Bauart und **Dimensionierung (234)**. Das macht sich nicht nur bei Fahrleistung und Verbrauch positiv bemerkbar, sondern reduziert auch die **ungefederten (235) und rotatorischen (236)** Massen. Folge: eine bessere Bodenhaftung sowie gesteigerter Fahr- und **Abrollkomfort (237)** vor allem

так и отрицательное **ускорение (212)**. Поэтому Porsche традиционно устанавливает новые масштабы **эффективности (213)** и надежности тормозов. **Тормозная мощность (214)** во много раз превышает мощность двигателя. У моделей Boxster стоят **4-поршневые алюминиевые моноблочные фиксированные суппорты (215)**. Эта конструкция **(216)** отличается высокой **жесткостью (217)** и низкой массой, а также быстрым и чутким **срабатыванием (218)**. В том числе и при **длительных нагрузках (219)**. Система охлаждения тормозов **(220)** со **спойлером (221)** в составе передней и задней подвесок дополнительно оптимизирует **работу тормозной системы (222)**. **Устремленность вперед (223)** моделей Boxster была учтена при определении размеров **вентилируемых (224) тормозных дисков (225)**. У Boxster S и Boxster GTS **диаметр (226)** передних дисков на 15 мм больше, чем у Boxster, и составляет 330 мм. Сзади диаметр тормозных дисков у всех моделей составляет 299 мм. Для улучшения рабочих характеристик в сырую погоду тормозные диски имеют перфорацию. Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) **Испытаны в автоспорте (227)**: опциональные керамические тормоза Porsche Ceramic Composite Brake (P C C B) . **Перфорированные (228) керамические тормозные диски (229)** PCCB имеют на передних и задних колесах диаметр 350 мм – для еще более высокой тормозной мощности. Использование окрашенных в желтый цвет 6-поршневых алюминиевых моноблочных фиксированных суппортов на передних колесах и 4-поршневых алюминиевых моноблочных фиксированных суппортов на задних

	<p>auf unebenen Straßen. Neben den regulären <i>Wartungsumfängen (238)</i> im Rahmen der <i>Standardwartungsintervalle (239)</i> sind bei <i>Rundstreckenbetrieb (240)</i> zusätzliche Wartungen durchzuführen.</p> <p>Elektrische Parkbremse Die elektrische <i>Parkbremse (241)</i>, die Sie manuell aktivieren und deaktivieren können, löst sich beim <i>Anfahren (242)</i> – mit angelegtem <i>Sicherheitsgurt (243)</i> – selbständig. Eine <i>Hold-Funktion (244)</i> ist serienmäßig. Sie unterstützt ein <i>ruck- und rollfreies (245, 246)</i>, komfortables Anfahren am Hang.</p>	<p>обеспечивает очень высокое и прежде всего постоянное <i>тормозное усилие (230)</i> во время замедления. Особенно при высокой <i>нагрузке (231)</i> создаются благоприятные условия для короткого тормозного пути.</p> <p>Главное преимущество <i>керамической тормозной системы (232)</i> – низкая масса тормозных дисков. Они примерно на 50% легче аналогичных <i>чугунных (тормозных дисков) (233) (234)</i>. Фактор, который оказывает позитивное влияние не только на ходовые качества и расход топлива, но и снижает <i>неподдрессоренные (235)</i> и <i>вращающиеся (236)</i> массы. Результат: улучшенная устойчивость на дороге, а также повышенная комфортабельность езды и <i>плавность качения шин (237)</i> прежде всего на неровных дорогах.</p> <p>Наряду с плановым <i>техническим обслуживанием (238)(239)</i> после <i>эксплуатации автомобиля на кольцевой трассе (240)</i> необходимо произвести дополнительную проверку его технического состояния.</p> <p>Электрический стояночный тормоз Электрический <i>стояночный тормоз (241)</i>, который Вы можете затянуть и отпустить вручную, самостоятельно разблокируется, <i>когда Вы начинаете движение (242)</i> с пристегнутым <i>ремнем безопасности (243)</i>. В базовую комплектацию входит <i>функция Hold (244)</i>, которая позволяет Вам тронуться с места на подъеме <i>без рывков (245)</i>, <i>не опасаясь при этом, что автомобиль может откатиться назад (246)</i>.</p>
22	<p>Lichtanlage und dynamisches Kurvenlicht Licht. Da denken wir natürlich an Sicherheit – und noch einen Schritt weiter: an ein außergewöhnliches Designkonzept. <i>Halogen-Scheinwerfer (247)</i> in <i>Klarglasbauweise (248)</i> sind beim Boxster Serie. Der Boxster S verfügt serienmäßig über <i>Bi-Xenon-Scheinwerfer (249)</i>. Beim</p>	<p>Концепция освещения Свет. При этом слове мы в первую очередь думаем о безопасности. Но не забываем при этом еще и о дизайне. <i>Галогенные фары (247)</i> с <i>идеально прозрачными стеклами (248)</i> входят у Boxster в базовую комплектацию. Boxster S серийно комплектуется</p>

	<p>Boxster GTS kommen Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS) zum Einsatz. Tagfahr- und Positionslicht (250, 251) sind bei den Boxster Modellen in den Lufteinlässen integriert und in LED-Technik ausgeführt. Außerdem Serie in allen Boxster Modellen: ein Fahrlichtassistent (252), der – helligkeitsabhängig (253) – automatisch zwischen Tagfahrlicht und Abblendlicht (254) umschaltet.</p> <p>Vorteil der LED-Technik: hohe Leuchtkraft (255), schnelles Ansprechverhalten und eine verbesserte Energieeffizienz bei längerer Lebensdauer. Auch bei den Rückleuchten (256) kommt sie zum Einsatz. Für mehr Sicherheit und für eine unverwechselbare Optik – bei Tag und Nacht.</p>	<p>биксеноновыми фарами. Boxster GTS оснащается биксеноновыми фарами (249) с поворотным светом Porsche Dynamic Light System (PDLS). Дневной свет (250) и габаритные фонари (251) у моделей Boxster находятся в крайних воздухозаборниках. Они выполнены на светодиодах. Кроме того, в базовую комплектацию всех моделей Boxster входят система управления ближним светом (252), которая в зависимости от яркости освещения (253) автоматически выполняет переключение между дневным и ближним светом (254).</p> <p>Преимущество светодиодной техники: высокая яркость (255), быстрое включение и экономия энергии при длительном сроке службы. Они используются также и в задних фонарях (256). Для уникального внешнего вида и большей безопасности – как днем, так и ночью.</p>
--	--	--

Приложение 2

Немецкий язык	Русский язык
das Abblendlicht	ближний свет
die Abgasanlage	система выпуска
die Abgasemission	выброс вредных веществ
abkoppeln	отключать от трансмиссии
der Abrollkomfort	плавность качения шин
die Agilität	динамика
anbremsen	притормаживать
das Anbremsen	торможение
die Anfahrperformance	тяговое усилие при начале движения
die Anordnung der Schalter	размещение кнопок и регуляторов
das Ansprechverhalten	срабатывание
die Anströmung	поступление воздуха
der Antriebsstrang	трансмиссия
die Antriebswelle	ведущий вал
das Audiosystem	аудиосистема
der Auftrieb	подъемная сила
der Automatikmodus	автоматический режим переключений
Auto Start-Stop	функция Auto Start Stop
die Bauweise	конструкция
die Beanspruchung	нагрузка
das Bedienkonzept	концепция управления
die Beinfreiheit	пространства для ног
die Benzindirekteinspritzung (DFI)	непосредственный впрыск бензина (DFI)
das Beschleunigen	ускорение
die Beschleunigung	ускорение
der Beschleunigungswert	характеристика разгона
die Betriebsbedingung	условие эксплуатации
die Beweglichkeit	маневренность
die Bewegungsenergie	кинетическая энергия
der Bi-Xenon-Scheinwerfer	биксеноновая фара
die Bodenhaftung	сцепление с дорогой
der Bordcomputer	бортовой компьютер
die Bordnetzrekuperation	рекуперация энергии торможения
der Boxermotor	оппозитный двигатель
die Bremsanlage	тормозная система
das Bremsenbelüftungssystem	система охлаждения тормозов
der Bremsdruck	тормозное усилие
die Bremse	тормоз

die Bremsenkühlung	охлаждение тормозной системы
die Bremsleistung	тормозная мощность
der Bremsluftspoiler	спойлер
die Bremsphase	торможение
die Bremsscheibe	тормозной диск
die Bremswirkung	тормозящий момент
der Brennraum	камера сгорания
die CO ₂ -Emission	выбросы CO ₂
die Dämpferkraft	усилие амортизации
die Dämpfung	амортизация
der Dauereinsatz	длительная нагрузка
die Doppelkupplung	два сцепления, двойное сцепление
der Drehimpuls	импульс вращения
der Drehmoment	крутящий момент
der Drehzahlabsteller	ограничитель оборотов
der Drehzahlbereich	диапазон оборотов
der Durchmesser	диаметр
das Edelstahlrohr	в ы х л о п н о й п а т р у б о к и з нержавеющей стали
die Effizienztechnologie	т е х н о л о г и я п о в ы ш е н и я эффективности
die Einlassnockenwelle	распределительный вал на впуске
das Einlenken in die Kurve	прохождение поворота
das Einlenkverhalten	прохождение поворотов
das Einparken	парковка
das Einschlagen der Lenkung	поворот рулевого колеса
der Einzug	выемка
der Elektromotor	электродвигатель
der Emissionswert	уровень вредных выбросов
das Endrohr	выхлопной патрубков
der Endschalldämpfer	конечный глушитель
die Fahrbahn	дорога
die Fahrbahnbeschaffenheit	качество дорожного покрытия
der Fahrbahnkontakt	контакт с дорогой
die Fahrbahnoberfläche	дорога с коэффициентом сцепления
die Fahrdynamik	динамика движения
der Fahrlichtassistent	система управления ближним светом
die Fahrstabilität	устойчивость
das Fahrverhalten	поведение автомобиля на дороге
die Fahrweise	стиль вождения
das Fahrwerk	ходовая часть
der Farbbildschirm	цветной дисплей
der Flügel	антикрыло

die Formsteifigkeit	жесткость
die Front	передняя часть
der Gangwechsel	переключение передач
der Gaspedalimpuls	нажатие педали акселератора
die Gaspedalstellung	нажатие педали акселератора
das Gehäuse	корпус
gelocht	перфорированный
die Gemischbildung	смесеобразование
die Geschwindigkeit	скорость
geschwindigkeitsabhängig	работающий в зависимости от скорости
die Getriebelagerung	опора (коробки передач)
die Grauguss-scheibe	чугунный тормозной диск
der Halogen-Scheinwerfer	галогенная фара
das Heck	задняя часть
der Heckflügel	заднее антикрыло
die Heckpartie	корма
das Heckunterteil	нижняя задняя часть
helligkeitsabhängig	в зависимости от яркости освещения
das Herausbeschleunigen aus Kurven	ускорение на выходе из поворотов
die Hinterachse	задняя ось
die Hinterachsquersperre	блокировка заднего дифференциала
das Hinterrad	заднее колесо
die Hochschaltanzeige	индикатор переключения на повышенные передачи
die Höchstgeschwindigkeit	максимальная скорость
die Hold-Funktion	функция Hold
das Hydrauliköl	гидравлическая жидкость
innenbelüftet	вентилируемый
die Karosserie	высота кузова над дорогой
der Katalysator	(каталитический) нейтрализатор
die Keramikbremsanlage	керамическая тормозная система
die Keramikbremsscheibe	керамический тормозной диск
die Klarglasbauweise	идеально прозрачные стекла
das Kombiinstrument	панель приборов
das Kommunikationssystem	коммуникационная система
der, die Kontur	линия контур
der Kotflügel	крыло
der Kraftstoffverbrauch	потребление топлива
die Kraftübertragung	передача момента
der Kühlkreislauf	контур охлаждения
das Kupplungspedal	педаль сцепления
die Kurvendynamik	маневренность

kurveninnere	внутреннее по отношению к повороту
die Lambda-Sonde	лямбда-датчик
der Längsbeschleunigungswert	значение продольных ускорений
die Längskante	продольный кант
das Lastwechseln	смена нагрузки
das Lastwechselverhalten	реакции на смену нагрузки
Launch Control	функцией Launch Control
der Leichtbau	облегченная конструкция
die Leistung	мощность
die Leistungsanforderung	потребность в мощности
die Lenkpräzision	точность движения
der Lenkradkranz	обод рулевого колеса
die Lenkung	рулевое управление
die Lenkübersetzung	передаточное отношение
die Lenkunterstützung	усилитель
das Lenkverhalten	управляемость
die Leuchtkraft	яркость
der Lufteinlass	воздухозаборник
der Mehrlochinjektor	многоструйная форсунка
die Mitteldüse	центральный дефлектор
die Mittelkonsole	центральная консоль
das Mittelmotorkonzept	среднемоторная концепция
die Momentenverteilung	перераспределение крутящего момента
die Motorabschaltung	выключение двигателя
die Motordynamik	динамика двигателя
die Motorelektronik	система управления двигателем
der Motorlauf	работа двигателя
das Motormanagement	система управления двигателем
motorsporterprobt	испытанный в автоспорте
die Nebelschlussleuchte	противотуманный фонарь
der Motorstart	запуск двигателя
die Nickbewegung	«клевок»
die Ölpumpe	масляный насос
die Ölversorgung	снабжение маслом
die Parkbremse	стояночный тормоз
die Performance	характеристики
das Positionslicht	габаритный фонарь
die Querschleunigung	поперечное ускорение
der Querschleunigungswert	значение поперечных ускорений
querdynamisch	поперечная динамика
der Radstand	колесная база

der Radwechsel	замена колеса
das Rangieren	маневрирование
die Reibung	трение
die Reifenbefüllung	подкачка шин
der Reifendruck	давление воздуха в шинах
das Reifendruckkontrollsystem (RDK)	система контроля давления воздуха в шинах (RDK)
der Roadster	родстер
rollfrei	без отката назад
rotatorisch	вращающийся
die Rückfahrleuchte	фонарь заднего хода
die Rückleuchte	задний фонарь
ruckfrei	без рывков
die Rückschaltung	переключение “вниз
das Rundinstrument	круглый прибор
der Rundstreckenbetrieb	эксплуатации автомобиля на кольцевой трассе
das Schalten	переключения передач
der Schalthebel	рычаг КПП
die Schaltkraft	усилие при переключении
der Schaltpunkt	момент переключения передач
die Schalttafel	передняя панель
der Schaltvorgang	переключение передач
der Schaltweg	ход рычага
die Schaltzeit	время переключений
die Scheinwerferlinie	линия фар
die Schubrückschaltung	переключение “вниз”
der Schweller	порог
der Segelmodus	режим движения накатом
das Segeln	движение накатом
die Seitendüse	боковой дефлектор
der Serienfahrwerk	серийная ходовая часть
serienmäßig	в базовой комплектации
der Sicherheitsgurt	ремень безопасности
die Spontanität	отклики двигателя
die Sportabgasanlage	спортивная выпускная система
das Sportendrohr	спортивный выхлопной патрубок
das Sportlenkrad	спортивное рулевое колесо
der Sportmodus	спортивный режим
der Sportsitz	спортивное сиденье
die Spur	колея
die Standfestigkeit	уверенно стоять на земле
die Steifigkeit	жесткость

der Stoßdämpfer	амортизатор
das Tagfahrlicht	дневной свет
das Teilgetriebe	коробка передач
das Thermomanagement	система управления тепловым режимом
die Traktion	тяга
die Trockensumpfschmierung	встроенная система смазки с сухим картером
das Türablagefach	карман в дверях
die Türgriffeinlage	вставки в дверных ручках
der Türzuziehgriff	дверная ручка
ungefedert	неподдрессоренный
der Ventilhub	ход клапана
das Verbindungsrohr	соединительная труба
der Verbrauchswert	уровень расхода топлива
der Verbrennungsmotor	двигатель (внутреннего сгорания)
das Verdeck	тент
die Verdichtung	степень сжатия
die Vorderachse	передняя ось
der Vorwärtsdrang	устремленность вперед
der Wählhebel	рычаг селектора
die Wankbewegung	крен
die Wartung	техническое обслуживание
der Wartungsumfang	техническое обслуживание
die Windschutzscheibe	ветровое стекло
der Wirkungsgrad	коэффициент полезного действия
die Zierblende	декоративная накладка
der Zündschloss	замок зажигания
das Zwischengas	перегазовка
die Zwischengasfunktion	перегазовка
die Zylinderreihe	ряд цилиндров
der 2,7-Liter-6-Zylinder-Boxermotor	2,7-литровый 6-цилиндровый оппозитный двигатель
das 5-Speichen-Design	пятиспицевый дизайн
das 10-Speichen-Design	10-спицевом дизайне
die 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattelbremse	4-поршневой алюминиевый моноблочный фиксированный суппорт
der 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Festsattel	4-поршневой алюминиевый моноблочный фиксированный суппорт
das 18-Zoll-Leichtmetallrad	18-дюймовое легкосплавное колесо
das 19-Zoll-Rad	19-дюймовок колесо

das 20-Zoll-Carrera S- Rad	20-дюймовое колесо Carrera S
das 6-Gang-Schaltgetriebe	6-ступенчатая МКПП