



PORSCHE



ニューポルシェ

911 GT3

プレスキット

目次

概要

モータースポーツエンジンとさらなる性能を備えたニュー911 GT3	4
--	----------

368kW(500PS)を発生する新しい自然吸気エンジンとモータースポーツシャシー

ロードとサーキットのための911：ニューボルシェ911 GT3	6
--	----------

エンジン

368kW（500PS）を発生する高回転数のレースエンジン	8
--------------------------------------	----------

トランスミッション

最速ラップタイムのためのデュアルクラッチトランスミッションと純粋主義者のためのマニュアルトランスミッション	10
--	-----------

新しい6速GTスポーツマニュアルトランスミッション	10
---------------------------	----

さらに高速なラップタイムのために設計されたPDK	10
--------------------------	----

パドルニュートラル:911 GT3のPDKリリース機能	11
-----------------------------	----

GTスポーツカーのために特別に調整されたPSM	12
-------------------------	----

シャシー

リアアクスルステアを備えたモータースポーツシャシー	13
----------------------------------	-----------

ロードのために最適化された2つのモードを備えたPASM	13
-----------------------------	----

日常走行のためのオプション:フロントアクスルのリフトシステム	14
--------------------------------	----

ボディ

エアロダイナミクスの改善と軽量化	15
-------------------------	-----------

GTの特徴的な装備:カーボン製リアウイング	15
-----------------------	----

目次

インテリア

卓越したドライビングダイナミクスのためのエクスペリエンスセンター 17

標準装備されるポルシェトラックプレジジョンアプリ 17

パフォーマンスディスプレイを備えたオプションのクロノパッケージ 18

コネクト・プラスモジュールによって接続されるPCM 18

燃料消費量とCO₂排出量 19

04/2017

概要

モータースポーツエンジンとさらなる性能を備えたニュー911 GT3

ポルシェ911GT3は、モータースポーツにおける高性能、体系的な軽量設計、そして純粋なドライビングエクスペリエンスを提供します。この最新鋭のニューポルシェ911 GT3では、日常的な公道走行とサーキットの間のつながりがさらに緊密になっています。911 GT3に搭載される4リッターの水平対向エンジンは、最高出力368kW(500PS)を発生する高回転型の自然吸気エンジンで、純血種のレーシングカーである911 GT3カップのエンジンがほとんど仕様変更されることなく使用されています。リアアクスルステアを装備し、体系的な軽量構造で再設計されたシャシーは、エンジンのパワーを最高のドライビングダイナミクスに変換するため特別にチューニングされています。標準装備のポルシェPDKトランスミッションに加えて6速スポーツマニュアルトランスミッションも初めてオプションとして用意されています。

エンジン 4リッターの自然吸気エンジンが先代を25PS上回る最高出力368kW(500PS)と、先代を20N・m上回る最大トルク460N・mを発生します。より高いエンジン回転数を得るために細心の注意を払って最適化された6気筒エンジンは、スポーツ走行に理想的な9,000rpmに達します。

性能 3.88kg/kW(2.86kg/PS)のパワーウエイトレシオはモータースポーツレベルに匹敵します。この高性能911の0-100km/h加速タイムは3.4秒をマークし、最高速度はPDK仕様車が318km/h、マニュアルトランスミッション仕様車では320km/hに達します。

パワートレイン 標準装備の7速PDKはサーキットのために最適化されています。軽量の6速マニュアルトランスミッションをオプション装備することもできます。どちらもリアディファレンシャルロック(PTV Plus/PTV)が組み合わされています。

シャシー 最適化されたスプリングとダンパーのチューニングが横方向のダイナミクスを改善し、ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム(PASM)が快適性とスポーツ性の完璧なバランスを提供します。リアアクスルステアはコーナリングの俊敏性を高め、高速走行時の安定性も保証します。

デザインとエアロダイナミクス ポルシェGTスポーツカーの特徴的なアイコン装備で、先代より20mm高く設置されたカーボン製リアウイングがダウンフォースを高めます。軽量化のためにポリウレタンを使用したフロントエンドとリアエンドは、エアロダイナミクスが最適化されています。

インテリア GTスポーツステアリングホイールとサイドサポートを強化したスポーツシート・プラスが真の911 GT3の走行体験を提供します。ロールケージ、6点式シートベルト、および消火器を含むオプションのクラブスポーツパッケージも用意されています。

インフォテイメント 標準装備されるポルシェ・トラックプレジジョンアプリは、スマートフォン上でラップタイムなどの詳細なパフォーマンスデータをドライバーに提供します。PCMに標準装備されるコネクト・プラスモジュールでインターネットに接続。さらにポルシェ・コネクトサービスにアクセスすることもできます。

生産 911 GT3はレーシングカーと同じテストサーキットで開発、かつ同じ生産ラインで製造されています。

368kW(500PS)を発生する新しい自然吸気エンジンとモータースポーツシャシー

ロードとサーキットのための911： ニューポルシェ911 GT3

911 GT3は純粋なポルシェです。モータースポーツと公道走行の間のギャップを埋めて、サーキットでの成功と日常生活の信頼性というブランドの核心を忠実に反映しています。ニュー911 GT3は、他のどのモデルにもましてバランスに優れます。これは、368kW(500PS)を発生する全く新しい6気筒自然吸気エンジン、高いエンジン回転数、モータースポーツレベルのチューニング、そして体系的な軽量設計によるものです。911 GT3は、純血種のレーシングカーである911 GT3カップと同じ4リッター水平対向エンジンを使用してこのようなパワーを発揮します。レーシングカーと同じテストサーキットで開発、かつ同じ生産ラインで製造されることで、ポルシェのモータースポーツテクノロジーが再び公道仕様のスポーツカーに組み込まれました。その結果、ポルシェの最も成功を収めているGTスポーツカーとして、高性能と純粋なドライビングフィールの感動的な融合を提供します。

ポルシェGTシリーズのオーナードライバーの多くは、自らが所有するスポーツカーでサーキットを走ることを好みます。ニュー911 GT3は、3.88kg/kW(2.86kg/PS)のパワーウエイトレシオによってサーキットでもその本領をいかに発揮します。車両重量は1,430kgです。GT3専用に調整された7速デュアルクラッチトランスミッション(PDK)を標準装備するこの2シーターの0-100km/h加速タイムは3.4秒、最高速度は318km/hに達します。純粋なドライビング愛好家のために、ポルシェは911 GT3に6速マニュアルスポーツトランスミッションも準備しています。マニュアル仕様車の0-100km/h加速タイムは3.9秒、最高速度は320km/hです。

ポルシェモータースポーツの経験に基づくニュー911 GT3のシャシーは、向上したドライビングダイナミクスに合わせて最適化されています。このニューモデルでは911カレラSより車高が25mm低く設定されており、より精巧な基本設計に加えて、アクティブリアアクスルステアによって卓越したハンドリング特性も備えています。リアアクスルステアは、速度に応じて後輪を前輪と同位相または逆位相操舵して、俊敏性と安全性を同時に向上させています。ダイナミックエンジンマウントとリアディファレンシャルロック(ポルシェ・トルク・ベクトリング、PTV/PTV+)もドライビングダイナミクスの更なる向上に寄与します。

911 GT3のスタイリングには、その存在意義が明確に表れています。そびえ立つカーボン製のリアウイングは、このスポーツカーのフォルムがエアロダイナミクスに基づいていることを強調します。軽量設計のフロントエンドとフロントスポイラーは、エアフローのさらなる向上のために最適化されています。強化されたエアロダイナミクスは、排気のための開口部を備えた軽量なリアエンドと新しいディフューザーによって明らかです。

エンジン

368kW（500PS）を発生する高回転数のレースエンジン

ニュー911 GT3の心臓部には純血種のモーターレースエンジンが脈打ちます。サーキットで頻繁に使用するための性能と安定性が高回転数エンジンの主な開発目的でした。4リッター水平対向6気筒自然吸気エンジンが911 GT3 Rや911 GT3カップはもちろん911 RSRにも匹敵する極めてダイナミックなパワーを発揮します。これは最もパワフルな直噴自然吸気エンジンで、ポルシェがこれまで製造した最高の総排気量を備える公道仕様6気筒水平対向エンジンです。3.8リッターの先代エンジンを25PS上回る最高出力368kW(500PS)/8,250rpmと先代を20N・m上回る最大トルク460N・m/6,000rpmを発生します。

このエンジンは高回転数コンセプトを特徴としており、スポーツカーのエンジンとしても並外れた9,000rpmの最高回転数に達します。高いエンジン回転数によって、より高い出力が得られます。高回転域でも正確なガス交換を行うために、ポルシェのエンジニアは「リジッドバルブコントロール」を開発しました。これは、ロッカーアームが油圧バルシングエレメント上で支持されるのではなく、アクスル上に設置されています。工場で交換可能なシムによって正確なバルブクリアランスが設定されており、再調整する必要はありません。リジッドバルブコントロールは磨耗損失も低減します。

可変インレット/アウトレットカムシャフトコントロールはこれまで同様にバリオカムシステムによって作動します。電子制御エンジンマネージメントシステムは、可変バルブコントロールを利用して、エンジン回転数と負荷条件に応じてバルブタイミングを制御します。これによって優れた走行特性、とりわけ全ての回転域での高性能と大きなトルク値が可能になります。

出力のもうひとつの特徴が13.3:1という高い圧縮率です。このベースエンジンによって、GT3のパワートレインはモータースポーツエンジン特有のあらゆる特徴を提供します。独立したオイルタンクによるドライサンプ潤滑方式、チタン製コネクティングロッド、剛性とベアリング径を拡大して再設計されたクラクシャフトがそこに含まれます。中央のオイルフィードがコネクティングロッドのベアリングにオイルを的確に供給します。遠心分離機で脱泡した後に独立したタンクにオイルを供給するのもモータースポーツ由来の技術革新です。

2つの切り替え式共鳴フラップを備えたプラスチック製可変インテークマニホールドが、スポーツエグゾーストシステムとともに効率的な充填サイクルを保証します。スリル満点のサウンドはいうまでもなく、エンジン回転域全体にわたり一貫した出力とトルクを発生してドライバーにメリットをもたらします。

トランスミッション

最速ラップタイムのためのデュアルクラッチトランスミッションと純粹主義者のためのマニュアルトランスミッション

ポルシェは911 GT3のために初めて2種類のトランスミッションを用意します。最速のラップタイムの達成を望む人には、標準装備の7速ポルシェ・ドッペルクップルング (PDK) が完璧な選択となります。代わりに6速マニュアルトランスミッションを無料オプションで選択することもできます。

新しい6速GTスポーツマニュアルトランスミッション

短いシフトレバー、短いシフトストローク、正確なシフトストップ、そして最適に調整された6段のギア。ポルシェは、純粹主義者の911 GT3ドライバーのためにデュアルマスフライホイールを備えた新しいGTスポーツマニュアルトランスミッションを開発しました。6つのギアのギア比は、エンジン出力に合わせて正確に調整されており、特にスポーティなシフティング特性を提供します。オートブリッピング機能はシフトダウン時のスポーティなギアシフトを約束します。センターコンソールのスポーツスイッチを押すと、ギアがさらに高速で同期されて非常にダイナミックなシフト操作が可能になります。これはワインディングロードでいっそう刺激的なドライビングエクスペリエンスを提供します。

マニュアルトランスミッションは、PDKとは異なり30/37% (トラクション/オーバーラン) のロック率を備えた機械式リアディファレンシャルロック (PTV) にパワーを伝えます。マニュアルトランスミッションと機械式リアディファレンシャルロックの組み合わせによるさらなるメリットがPDK仕様車と比べて15kgの軽量化です。これは空車重量を1,413kgに抑えてパワーウエイトレシオを3.84kg/kW (2.83kg/PS) に改善します。その結果、0-100km/h加速タイムは3.9秒をマークします。

さらに高速なラップタイムのために設計されたPDK

ポルシェ・ドッペルクップルング (PDK) は、ポルシェのモータースポーツの歴史の一部です。1986年と1987年にポルシェ962がデュアルクラッチトランスミッションを使用してル・マンの総合優勝を飾りました。今日もスポーツカーの新しいベンチマークを打ち立てるPDKは、ミリ秒内のギアシフトと中断のないトラクションによって加速性能を最適化しながら燃費を低減します。

PDKはニュー911 GT3のために特別に調整されています。7段のギアは全てパフォーマンスを重視した設定で、7速で最高速度に達します。インテリジェントシフトプログラム(ISP)である電子制御トランスミッションコントロールは、優れたトラクションをもたらすためシフトアップをより素早くかつダイレクトに行い、シフトダウン時にはエンジンとトランスミッションの回転数を同期させていっそう迅速なシフトチェンジを実現します。“PDK SPORT”モードではブレーキングの際により積極的にシフトダウンする一方で、加速時にはシフトポイントがいちだんと引き上げられます。

正確な圧力ポイントを備えたパドルシフトは、レーシンググローブを着用していても正確な触覚的フィードバックを提供します。セレクターレバーを使用してギアシフトする場合、シフト方向がレーシングカーと同じで、引くとシフトアップし、押すとシフトダウンします。

パドルニュートラル：911 GT3のPDKリリース機能

最速のラップタイムを達成するために走行するスポーツカーのドライビングダイナミクスはクラッチの影響も受けます。そのためPDKには「パドルニュートラル」機能が備わります。両側のパドルシフトを同時に引くと、PDKのクラッチが開き、エンジンとパワートレインの間のパワーフローを切断します。PSMがオフのときにパドルシフトを放すと、クラッチが瞬時につながります。PSMが作動しているときは、クラッチが穏やかにつながります。

この機能は、主に2つのメリットを提供します。1つめは、例えばウェットコンディションのコーナリング中、アンダーステア時に両側のパドルシフトを引くと駆動力を無効化してより高いコーナリングフォースを前輪にかけることができます。2つめは、クラッチをつなぐときに急にトルクをかけることによって、特にドライビングダイナミクスに影響を与えます。マニュアルトランスミッション装備車の従来のクラッチと同様に、車両後部の安定性を故意に損なうことでコーナリング時にダイナミックな挙動を得ることが可能になります。さらに、静止状態からの加速時にパドルニュートラル機能を使用することができます。ドライバーは、マニュアルトランスミッション仕様車同様に、電子制御パワートレインやドライビングスタビリティコントロールシステムのサポートなしに、クラッチとアクセルペダルを使用して加速方法を自分で決めることができます。

駆動力を路面に対して最適に伝達するために、911 GT3のPDKには、連続可変トルク配分の電子制御リアディファレンシャルを組み込んだポルシェ・トルク・ベクトリングプラス(PTV Plus)が統合されています。このシステムは内側のリアホイールに軽くブレーキをかけて操縦性と走行安定性を改善します。

GTスポーツカーのために特別に調整されたPSM

上記の理由から、PTV Plusはポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム(PSM)を補完し、ホイールの選択的な制動などの可変介入を行ってドライビングダイナミクスを修正します。先代モデルと同様に、車両のスタビリティシステムもニュー911 GT3のスポーティな走行に合わせて調整されています。PSMはESC OFFとESC+TC OFF機能を使用して2段階で解除することができます。

解除1段階の“ESC OFF”にすると、横方向のダイナミクスコントロールのESCが解除されてサーキットのドライビングダイナミクスが向上します。ダイナミックなステアリング操作やアクセルペダルの操作によってコーナリングで911 GT3の車両後部の安定性を故意に損なうことができます。このドライビングモードでは、スポーツ走行に調整された縦方向のダイナミクスコントロール機能は維持されます。解除2段階の“ESC+TC OFF”にすると、ABSを含む全てのドライビングダイナミクスコントロールシステムが解除されます。つまりドライバーが全てを制御し、好みのレーシングスタイルで走行することができます。

シャシー

リアアクスルステアを備えたモータースポーツシャシー

ポルシェのGT スポーツカーは、ブランド特有のドライビングダイナミクスを備えます。ニュルブルクリンクのようなサーキットとランウェイスタイルのサーキットの両方を得意とし、シャシーの安定性が試される高速走行時にも俊敏性を提供します。ニュー911 GT3のシャシーは、このようなモータースポーツの理念にしたがって製造およびチューニングされています。先代に比べて、スプリング/ダンパーの組み合わせの応答性がさらに最適化されています。リアアクスルの軽量統合補助スプリングは、例えば高速で丘の頂上を越えた後にバネが急速に伸びた場合にもメインスプリングの張力を保ちます。標準装備のリアアクスルステア、PASMアジャスタブルダンパーシステム、およびダイナミックエンジンマウントとともに、再開発されたモータースポーツシャシーが性能をさらに改善します。

アクティブなリアアクスルステアが、長期にわたって高性能911モデルの卓越したドライビングダイナミクスに寄与してきました。ニュー911 GT3の後輪の操舵角は、速度に応じて電気機械式アクチュエーターを介して各方向に1.5度まで変化させることができます。50km/h未満の速度のときには、前輪と後輪が反対の方向に動いてコーナリングのダイナミックなステアリングと俊敏性を向上させます。80km/h以上になると、前輪と後輪が同じ方向に動いて車線変更時や高速走行時の安定性を高めます。

ロードのために最適化された2つのモードを備えたPASM

ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム (PASM)も911 GT3に合わせて特別に調整されており、2種類のモードから選択することができます。ノーマルモードは、変化の多い路面条件やでこぼこ道で高度なドライビングダイナミクスを提供します。スポーツモードは、滑らかな道路のドライビングダイナミクスを向上させます。ボディの動きを低減することによって精確なハンドリングが可能になります。911 GT3は先代モデルからダイナミックエンジンマウントを採用しています。コーナリング時にはエンジンをしっかりとボディに固定し、ハンドリングに不要なエンジン質量による影響を排除します。

改良されたUHP(超高性能)タイヤもニュー911 GT3のコーナリング速度を高めます。245/35 ZR 20タイヤ(フロント)と305/30 ZR 20タイヤ(リア)が使用されており、フロント9インチ幅、リア12インチ幅のシルバーカラー塗装のセンターロック式鍛造軽合金製ホイールが標準装備されます。同様に標

準装備されるタイヤプレッシャー・モニタリングシステム(TPM)は、タイヤ空気圧の低下を感知するとドライバーに警告します。またサーキットモードが組み込まれおり、レースのスタート時に冷間時の各タイヤの空気圧を把握します。

日常走行のためのオプション：フロントアクスルのリフトシステム

先代モデル同様に、ニュー911 GT3にもフロントを30mm持ち上げて日常の使いやすさを向上させるフロントリフトシステムがオプション装備されます。50km/hまでの速度で使用可能なこのシステムは、路面の凹凸によるボディの損傷を防ぎます。

モータースポーツ専用に設計された標準装備のブレーキシステムは、フロントに対向6ピストン式、リアに対向4ピストン式のアルミニウム製モノブロックキャリパーと、アルミニウム製ブレーキチャンバーを備えた外径380mmのコンパウンドブレーキディスクが採用されています。オプションとしてポルシェ・セラミックコンポジット・ブレーキ(PCCB)も用意されています。フロント径410mm、リア径390mmの大径ブレーキディスクを備えたPCCBは、ブレーキ性能と耐磨耗性をさらに高めます。

ボディ

エアロダイナミクスの改善と軽量化

エアロダイナミクスと重量が911 GT3のボディ開発に影響をおよぼす2つの要因です。フロントエンドとリアエンドはこの要件に合わせて最適化されています。軽量化のために、どちらも中空のガラスとカーボンファイバーと軽量ポリウレタンで製造されています。新しいリアリッド、リアウイング、およびウイングサポートはカーボン製です。

911 GT3特有の大型エアインテークがフロントビューを特徴づけます。左右の大型エアインテークは新しいサイドエアブレードとともにクーリングエアの供給を改善します。同時にラゲッジコンパートメントリッド前部のGT3エアアウトレットは、中央のウォータークーラーへのエアフローを向上させてフロントアクスルのダウンフォースを高めます。全てのクーリングエアのインテークグリルにはチタンカラーのコーティングが施されています。ワイドなフロントスポイラーリップは、フロントアクスルにダウンフォースを付加します。

ニュー911 GT3には、ダイアミックレンジコントロールとヘッドライトウォッシャーシステムを組み込んだバイキセノンヘッドライトが標準装備されます。オプションとしてブラックのLEDヘッドライトが用意されています。スマートなデザインとシャープなフォルムを備えたLEDターンインジケーター、デイトタイムランニングライト、およびポジションライトが、ニュー911 GT3に力強くスポーティなルックスを付加します。

GTの特徴的な装備：カーボン製リアウイング

911 GT3のリアは、間違いなくパワーを路面に伝えます。最も目立つ装備がブラックのサイドブレードを備えた固定式リアウイングで、リアアクスルのダウンフォースを改善するために先代より約20mm高い位置に設置されています。リアリッド、ウイング、およびウイングサポートはボディカラー同色塗装のカーボン製です。先代より大きく高い位置に設置されたリアリッド中央のベンチレーションスロットは、放熱を改善します。リアリッドの2つのブラックのGFRP製ラムエアスクープは、その圧力によってエンジンに最適な空気を供給します。

表面積の拡大と4つのフィンの追加によって再開発されたアンダーボディパネルはダウンフォースを追加します。アルミ板からなるアンダーボディパネルは、リアに向かってせり上がるプレス加工を施されており、ディフューザーとして機能します。プラスチック製フィンも、エアフローをリアエンド下部に向けてさらに加速し、ディフューザーの効果を増大します。このテクノロジーもモータースポーツからの採用です。

911カレラに比べて44mm拡大したリアホイールハウス周囲と25mm低いボディがワイドな車幅を際立たせます。スポーツエグゾーストシステムの中央に配置したブラックカラーのツインテールパイプが視覚的なフォーカスポイントを下げます。面一でありながら立体的なデザインを備えたティンテッドLEDテールライトは、水平ラインをいっそう強調します。

インテリア

卓越したドライビングダイナミクスのためのエクスペリエンスセンター

新しい高性能スポーツカーのインテリアは、911 GT3のドライビングエクスペリエンスに相応しい仕様になっています。直径360mmのGTスポーツステアリングホイールは918スパイダーに由来し、上下前後を手動で調節することができます。PDKのマニュアルギア選択用のパドルシフトは非常に短いシフトストロークを備え、正確なシフト操作を可能にします。運転席と助手席の両方に、サイドサポートが強化されたスポーツシート プラスが装備されます。シートの前後調節は手動で、高さおよびバックレストは電動で調節可能です。シートカバーはブラックレザー仕上げでシートセンターにはブラックのアルカンターラが使用され、ヘッドレストにはプラチナグレーの“GT3”ロゴが刺繍されています。911 GT3は2シーターであるため、後部シート用のスペースはカバーされています。

また、911 GT3のシートには3つの仕様が追加されます。全てのシート機能(18-way)が電動調節されるアダプティブ スポーツシート プラスと、可倒式バックレスト、内蔵式胸部エアバックおよび手動式前後調節機能を備えたスポーツバケットシート。シートシェルは、カーボン模様仕上げのグラスファイバーとCFRPで製造されています。新しいシートカバーにはGT3ストライプが施され、ヘッドレストにはポルシェクレストがエンボス加工されています。バケットシートには、内蔵式胸部エアバッグ、電動高さ調節、および手動による前後調節が備わります。

ニュー911 GT3は、先代モデルと同様にオプションとしてクラブスポーツパッケージが用意されています。パッケージには、ボルト固定式リアロールオーバーガードに加えて、バッテリーディスコネクトスイッチ、レッドの運転席用6点式シートベルト、マウント付消火器が含まれます。

標準装備されるポルシェ トラックプレジジョンアプリ

リアルタイム交通情報とオンラインナビゲーションモジュールを含む標準装備のポルシェ コミュニケーション マネージメントシステム(PCM)には、コネク ト プラスモジュールとトラックプレジジョンアプリも含まれます。911 GT3のドライバーは、トラックプレジジョンアプリによって、スマートフォン上での詳細なドライビングデータの表示、記録、および分析が可能です。PCMの正確な10Hz GPS信号を使用して自動で、またはオプションのクロノパッケージの操作レバーを使用して手動で、ラップタイムを計測してスマートフォン上で比較することができます。車がサーキットを走るときに、アプリは直接スマートフォ

ンにドライビングダイナミクスを表示します。セクションとラップタイムに加えて、基準ラップからの偏差も表示します。ドライビングデータのグラフ分析とビデオ分析がドライビングパフォーマンスの改善を助けます。記録、ラッププロファイル、およびドライバープロファイルは、スマートフォンで直接管理およびシェアすることができます。クロノパッケージを装備しない場合は、ポルシェ テクニクメントから入手可能なラップトリガーを使用して正確なラップタイムをアプリに送信することができます。ラップトリガーをスタート/ゴールラインの横に設置すると、ラップタイムが自動計測されてPCMとスマートフォンアプリに送信します。

パフォーマンスディスプレイを備えたオプションのクロノパッケージ

オプションのスポーツクロノパッケージには、ダッシュボードのアナログ/デジタルストップウォッチに加えて、PCMに計測されたラップタイムを表示、保存、および評価するためのパフォーマンスディスプレイも装備されます。ここでは、現在のラップのタイムと距離、前のラップタイム、その時点までに記録されたタイムの情報とともに、最速ラップと可能航続距離も表示されます。ラップのルートの記録や基準ラップの設定も可能です。

コネクト・プラスモジュールによって接続されるPCM

標準装備のコネクト・プラスモジュールは、抜群の操作利便性と最適な音質を保証するSIMカードリーダー付LTEテレフォンモジュールとWi-Fiホットスポットを備えます。これを介してノートパソコン、タブレット、スマートフォンなどのWi-Fi対応機器を使用して車内でインターネット接続することができます。必要に応じて機器の同時使用も可能です。センターコンソールのスマートフォン収納コンパートメントは、スマートフォンの信号を車のアンテナに転送し、バッテリーを節約しながら受信クオリティを最適化します。コネクト・プラスモジュールは多数のポルシェ コネクトサービスも提供します。

PCMから8個のスピーカーと出力150Wを備えた標準装備のサウンドパッケージ・プラスを制御することができます。オプションとして911モデル専用開発されたBOSE®サラウンドサウンドシステムが用意されています。オーディオシステムは、特許取得の内蔵100W高性能サブウーファーを含む合計12個のフルアクティブスピーカーとアンプが出力555Wを提供します。このフルアクティブシステムの設計によって各スピーカーは車内に最適に調整され、911をコンサートホールに変えることができます。

燃料消費量とCO₂排出量

911 GT3:燃料消費量 19.7-19.4リッター/100 km(市街地)、8.8リッター /100 km(郊外)、
12.9-12.7リッター/100 km(複合)、CO₂排出量 290-288 g/km