



PORSCHE



# 신형 포르쉐 911 GT3

프레스킷

# 목차

## 개요

**모터스포츠 엔진을 장착한 더욱 향상된 퍼포먼스의 신형 911 GT3 4**

500 마력(368kW)의 새로운 자연흡기 엔진과 모터스포츠 새시

**도로와 레이스 트랙을 아우르는 911: 신형 포르쉐 911 GT3 6**

## 엔진

**500마력의 고속 레이싱 엔진 8**

## 트랜스미션

**가장 빠른 랩 타임을 위한 더블 클러치 트랜스미션;  
순수한 레이싱 본능을 위한 매뉴얼 트랜스미션 10**

새로운 GT 스포츠용 6단 매뉴얼 트랜스미션 10

더욱 빠른 랩타임을 위해 설계된 PDK 11

패들 뉴트럴: 911 GT3의 PDK 해제 기능 11

GT 스포츠카를 위해 특별 튜닝된 PSM 12

## 새시

**리어 액슬 스티어링이 장착된 모터스포츠 새시 13**

도로에 최적화된 두 개의 PASM 모드 13

일상생활의 주행을 위한 옵션: 프런트 액슬용 공압 리프트 14

## 차체

**향상된 에어로다이내믹을 통한 차체 경량화 15**

GT의 특징: 카본 리어 윙 15

# 목차

인테리어

## **다이나믹하고 특별한 주행 경험을 선사하는 인테리어 17**

기본 사양으로 제공되는 포르쉐 트랙 프리시전 앱 17

퍼포먼스 디스플레이를 지원하는 크로노 패키지 옵션 18

커넥트 플러스 모듈로 연결된 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 18

## **연료소비 및 배출량 19**

04/2017

## 개요

# 모터스포츠 엔진을 장착한 더욱 향상된 퍼포먼스의 신형 911 GT3

포르쉐 911 GT3는 모터스포츠 수준의 퍼포먼스와 체계적으로 경량화된 차체를 통한 탁월한 주행 경험을 선사하는 모델이다. 특히, 신형 911 GT3는 일상에서도 레이스 트랙 위에서와 같은 동일한 경험을 제공한다. 이러한 업그레이드의 핵심 요소는 바로 4리터 수평대향 엔진이다. 최고 출력 500마력의 고회전 자연흡기 엔진은 순종 911 GT3 컵 레이싱카와 사실상 거의 같다. 리어 액슬 스티어링 및 체계적인 차체 경량화와 함께 새롭게 디자인된 새시는 엔진의 강력한 파워를 다이내믹한 주행 성능으로 전환시킨다. 또한, 기본 포르쉐 더블 클러치(PDK) 트랜스미션 외에도 6단 스포츠 트랜스미션 옵션이 처음으로 추가됐다.

## 엔진

신형 911 GT3의 자연흡기 방식 4리터 엔진은 최고 출력 500마력(368kW)에 최대 토크 46.91kg.m(460Nm)를 발휘한다. 기존 모델 대비 각각 25마력과 20Nm 증가한 수치이다. 높은 엔진 속도에 맞춰 섬세하게 최적화된 6기통 엔진은 9,000rpm까지 도달, 이상적인 스포츠 드라이빙 경험을 선사한다.

## 퍼포먼스

신형 911 GT3가 가진 2.86kg/hp(3.88kg/kW)의 중량 대비 마력은 모터스포츠 수준과 거의 동일하다. 고성능의 신형 911은 정지 상태에서 시속 100km/h 까지 가속하는데 불과 3.4초 밖에 걸리지 않는다. 포르쉐 더블 클러치(PDK) 사용 시 최고 속도는 318km/h이며, 수동 변속기를 장착하면 최고 속도는 320km/h에 달한다.

## 파워트레인

기본 사양으로 탑재된 7단 더블 클러치(PDK)는 레이스 트랙 주행에 최적화되어 있지만, 선호도에 따라, 보다 가벼운 6단 변속기도 사용할 수 있다. 두 변속기 모두 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus) 또는 포르쉐 토크 벡터링(PTV) 시스템이 포함된 리어 디퍼렌셜 록과 결합되어 있다.

- 새시** 최적화된 스프링과 댐퍼 튜닝으로 측면 역학은 더욱 개선됐다. 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 충격 흡수 시스템은 편안함과 스포티함이 완벽한 조화를 이룬다. 리어 액슬 스티어링은 코너링 시 민첩성을 향상시키는 동시에, 높은 속도에서도 안정감을 보장한다.
- 디자인 및 에어로 다이내믹** 카본 리어 윙은 포르쉐 GT 스포츠카의 상징적인 특징으로, 이전 모델 대비 20mm 높아져 공기 흐름 속에서 더 큰 다운포스를 발생시킨다. 프론트와 리어 엔드는 공기역학적으로 최적화되었으며, 경량 폴리우레탄으로 제작해 차체 중량도 감소시켰다.
- 인테리어** GT 스포츠 스티어링 휠과 더욱 확장된 사이드 볼스터를 장착한 스포츠 시트 플러스는 911 GT3 주행 경험을 극대화한다. 클럽스포츠 패키지 옵션에는 롤 케이지, 6점식 안전벨트 그리고 소화기가 포함된다.
- 인포테인먼트** 스마트폰을 통해 랩 타임 등의 자세한 주행 기록을 제공하는 포르쉐 트랙 프리시전 앱(Porsche Track Precision App)이 기본 사양으로 탑재된다. 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)는 커넥트 플러스 모듈을 통해 인터넷 연결이 가능하며, 포르쉐 커넥트 서비스(Porsche Connect Services)에도 접근할 수 있다.
- 생산** 911 GT3는 레이싱카와 동일한 생산 라인과 트랙 테스트를 거쳐 제작된다.

500 마력(368kW)의 새로운 자연흡기 엔진과 모터스포츠 새시

## 도로와 레이스 트랙을 아우르는 911: 신형 포르쉐 911 GT3

911 GT3는 포르쉐의 순수 정통 모터스포츠 계보를 잇는 모델이다. 신형 911 GT3는 브랜드의 핵심가치인 '레이스 트랙에서의 성공, 일상에서의 신뢰'라는 브랜드의 핵심 가치를 반영해, 모터스포츠와 도로 주행의 간극을 메우며, 그 어떤 차량보다 탁월한 밸런스를 자랑한다. 최고 출력 500마력(368kW)의 완전히 새로운 6기통 자연흡기 엔진과 하이 스피드 엔진 컨셉, 모터스포츠 수준의 튜닝으로 더욱 개선된 새시, 그리고 체계적인 경량화 구조 덕분이다. 911 GT3는 GT3 컵 레이싱카에서 사용하는 4리터 수평대향 엔진을 사용해 동일한 파워를 보여준다. 포르쉐의 레이싱카 생산 라인과 트랙 테스트를 거쳐 완성한 신형 911 GT3는 자사 모터스포츠 기술력이 탁월하게 구현되어 결과적으로, 포르쉐의 가장 성공적인 GT 스포츠카로서 뛰어난 퍼포먼스와 순수한 주행 감각을 감동적으로 엮어냈다.

다수의 GT 드라이버들은 레이스 트랙 위에서의 코너링을 즐기는데, 2.86kg/hp(3.88kg/kW)의 중량 대비 마력을 가진 신형 911 GT3의 진가는 바로 코너링 순간에 확인할 수 있다. GT 모델용으로 튜닝된 7단 포르쉐 더블클러치(PDK)가 기본 사양으로 탑재되며, 정지 상태에서 시속 100km/h까지 가속하는데 불과 3.4초밖에 걸리지 않는다. 최고 속도는 318km/h에 이른다. 또한, 포르쉐는 6단 스포츠 수동 기어박스를 제공해, 보다 순수하고 정제되지 않은 드라이빙을 경험하고 싶은 드라이버들까지 충족시킨다. 수동 기어박스 사용 시 고성능 911은 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 단 3.9초가 소요되며, 최고 속도는 320km/h에 이른다.

신형 911 GT3의 새시는 포르쉐의 모터스포츠 경험을 반영, 더욱 다이내믹한 드라이빙을 위해 새롭게 디자인되었다. 두 좌석은 911 카레라 S 보다도 25 밀리미터 낮게 위치한다. 기본적인 디자인 개선으로 더욱 세련된 디자인의 새시는 액티브 리어 액슬 스티어링과 연결되어 최고의 핸들링을 자랑한다. 속도에 따라, 리어 휠은 프런트 휠과 반대 방향 또는 같은 방향으로 움직이며 민첩성과 안정성을 더한다. 엔진 마운트와 리어 디퍼렌셜 록은 차량의 다이내믹한 주행을 배가시킨다.

신형 911 GT3의 외관은 의심의 여지없이 레이싱 차량이라는 목적에 충실하다. 압도적인 카본 리어 윙은 스포츠카의 공기 역학적 특성을 강조하며, 경량화된 프런트 엔드 및 프런트 스포일러는 기류에 최적화 됐다. 향상된 공기 역학성은 배기구가 위치한 경량의 리어 엔드와 새로운 디퓨저를 통해 나타난다.

## 엔진

# 500마력의 고속 레이싱 엔진

신형 911 GT3는 포르쉐 정통 모터스포츠 레이싱 엔진으로 가동된다. 고속 엔진은 레이싱 서킷에서의 잦은 주행에 적합한 퍼포먼스와 안정성을 확보하기 위해 개발되었기 때문에, 모터스포츠 모델 911 RSR, 911 GT3 R, 911 GT3 컵에 탑재된 4리터 자연흡기 방식의 6기통 수평대향 엔진은 극도로 다이내믹한 파워를 자랑한다. 이는 포르쉐가 제작한 가장 강력한 자연흡기 방식의 직분사 엔진이며 6기통 수평대향 엔진 중에서도 최고의 배기량이다. 최고 500마력(368kW)과 최대 46.91kg.m(460Nm)의 토크를 발휘하는 이 엔진은 3.8리터급 배기량을 가진 이전 모델보다 각각 25마력과 2.04kg.m토크가 증가했다. 출력은 최고 8,250 rpm까지 다다르며, 최고 토크는 무려 6,000 rpm에 이른다.

하이 스피드 엔진 컨셉은 신형 911 GT3만의 차별적인 특징이다. 크랭크 축은 스포츠카 엔진으로서도 압도적인 분당 9,000번의 회전 수를 가지며, 이 같은 높은 엔진 스피드는 더욱 강력한 출력을 뿜어내게 한다. 포르쉐 엔지니어들은 고속에서도 정밀하게 가스 교환이 이루어질 수 있도록 '리지드 밸브 컨트롤'(rigid valve control)을 개발했다. 이것은 록커 암(rocker arms)이 수압에 균형을 이루는 요소들이 아니라 액슬에 의해 지지된다는 것을 의미한다. 밸브 사이의 간격마다 교환 가능한 심으로 고정해, 추가 재조정할 필요 없이 단단한 밸브 드라이브의 마찰 손실을 줄일 수 있다.

흡배기를 제어하는 가변식 캠샤프트는 이전과 같이 배리오 캠(Vario Cam) 시스템이 적용된다. 가변식 밸브 제어를 사용하는 전자식 엔진 관리 시스템은 엔진 스피드와 적재량에 맞게 밸브 타이밍을 조절한다. 이는 높은 운영 품질을 가능케 하며, 무엇보다 어떠한 스피드에서도 높은 퍼포먼스와 토크를 발휘할 수 있도록 한다.

파워 출력의 또 다른 특징으로 13.3:1의 높은 압축비를 꼽을 수 있다. GT3의 기본 엔진 구동렬은 모터스포츠 엔진의 전형적인 특성을 그대로 가졌다. 분리된 연료 탱크를 활용한 건식윤활, 티타늄 연접봉, 향상된 강도와 확장된 베어링 디멘션으로 새롭게 개발된 크랭크축 등이 이에 포함된다. 분리된 연료 탱크에 연료를 급유하기 전, 원심분리기를 이용해 연료의 발포를 막는 것 역시 모터스포츠 기술력을 기반한 혁신 요소 중 하나다.



스포츠 배기 시스템과 함께, 교환 가능한 두 개의 공진 플랩으로 구성된 플라스틱 가변식 흡기는 효율적인 충전 사이클을 지원한다. 신형 911 GT3 운전자는 어떤 엔진 스피드에서도 높은 일관성을 유지하는 파워와 토크를 즐길 수 있으며, 스릴감 넘치는 사운드는 기본이다.

## 트랜스미션

# 가장 빠른 랩 타임을 위한 더블 클러치 트랜스미션; 순수한 레이싱 본능을 위한 매뉴얼 트랜스미션

포르쉐는 처음으로 911 GT3 모델에 두 개의 트랜스미션을 제공한다. 가장 빠른 랩 타임 기록 달성을 원하는 고객에게는 기본사양으로 제공되는 7단 PDK(Porsche Doppelkupplung)가 최고의 선택이 될 것이다. 또한, 6단 매뉴얼 트랜스미션도 추가되는 금액 없이 선택할 수 있다.

## 새로운 GT 스포츠용 6단 매뉴얼 트랜스미션

더욱 짧아진 변속 레버와 변속 경로, 정밀한 변속 지점 및 최적화된 6개의 기어: 911 GT3 드라이버 중 순수 레이싱을 즐기는 드라이버를 위해 포르쉐는 듀얼 매스 플라이휠을 장착한 새로운 GT 스포츠용 매뉴얼 트랜스미션을 개발했다. 특히, 6단 기어의 변속비는 엔진 파워와 스포티한 변속 감각에 중점을 두고 더욱 정밀하게 튜닝됐다. 오토매틱 인터미디에트 액셀러레이션(automatic intermediate acceleration) 기능은 감속 시 스포티한 기어 변속을 보장한다. 센터콘솔에 위치한 스포츠(SPORT) 버튼으로 활성화 되는 매뉴얼 트랜스미션은 기어 간의 더욱 빠른 동기화로 다이내믹한 변속 조작을 제공하며, 굽은 도로에서는 보다 감각적인 드라이빙 경험을 보장한다.

PDK 트랜스미션과는 달리, 매뉴얼 트랜스미션을 적용한 모델들은 30/37 퍼센트 잠금 값 (트랙션/오버런)과 함께 전자제어식이 아닌 기계제어식 리어 디퍼렌셜 록(PTV)을 통해 동력을 전달한다. 또 다른 장점으로 매뉴얼 트랜스미션과 기계식 리어 디퍼렌셜 록의 조합이 PDK 트랜스미션보다 약 15kg 더 가볍다는 점이다. 이를 통해 공차 중량은 1,413kg 까지 감소했으며, 그 결과 중량 대비 마력이 2.83kg/hp(3.84kg.kW))로 증가했다. 고성능 911은 정지 상태에서 100km/h까지 3.9초 만에 도달한다.

## 더욱 빠른 랩타임을 위해 설계된 PDK

PDK는 포르쉐 모터스포츠 역사의 일부다. 1986년과 1987년, 포르쉐 962는 더블 클러치 트랜스미션을 사용하여 르망에서 종합 우승을 거두었고, 오늘날 포르쉐 더블클러치(Porsche Doppelkupplung)는 스포츠카의 새로운 기준을 제시한다. PDK는 어떠한 트랙션의 방해 없이 기어를 1,000분의 1초 만에 변속하고, 동시에 빠른 가속력과 적은 연료 소모량을 보장한다.

이 같은 PDK는 신형 911 GT3를 위해 특별하게 튜닝됐다. 7단에서 최고 속도에 도달하는 7단 기어는 모두 퍼포먼스에 초점을 맞춰 설계되었다. 인텔리전트 시프트 프로그램(Intelligent Shift Program, ISP)의 특별한 전자식 변속 제어는 주행 상황에 맞게 즉각적이고 더욱 신속하게 업시프트와 다운 시프트를 수행한다. PDK 스포츠 모드에서, 다운시프트는 제동 시 더욱 공격적인 면모를 보이며, 가속 시에는 변속 포인트가 아래로 이동한다.

기어 패들 시프트는 드라이버가 레이싱용 장갑을 착용한 상태에서도 정확한 촉각 피드백을 전달한다. 기어 셀렉터로 변속하는 드라이버를 위해 레이싱카와 동일한 기어 조작방법을 지원한다. 기어를 당기면 시프트 업, 밀 때는 시프트 다운이다.

## 패들 뉴트럴: 911 GT3의 PDK 해제 기능

최고의 랩 타임을 달성하기 위해 다이내믹한 주행을 펼치는 스포츠카에서 가장 결정적인 역할을 하는 것이 바로 클러치다. 이 같은 이유로 PDK에 '패들 뉴트럴(Paddle Neutral)' 기능이 탑재된다. 드라이버가 양쪽 패들 시프트를 동시에 당기면, PDK 클러치가 해제되어 엔진으로부터 구동렬에 동력 전달이 중단된다. PSM(Porsche Stability Management)이 활성화되어 있지 않은 경우, 다시 양쪽 패들 시프트를 놓으면 매우 빠른 속도로 클러치를 넣을 수 있다. PSM이 활성화되어 있는 경우에도 빠르게 클러치를 넣을 수 있지만 자연스러움은 다소 떨어진다.

이 기술에는 두 가지 장점이 있다. 예를 들어 젖은 커브 길 위에서 주행하는 경우, 언더스티어링이 발생하면 운전자는 즉시 패들을 당겨 중립으로 전환해, 코너링 시 프론트 액슬 휠에 추가적인 힘을 전달할 수 있다. 두 번째 장점은 추진력의 자발적인 적용이 개개인의 다이내믹한 주행에 어떤 영향을 미칠 수 있는가에 대한 것이다. '패들 뉴트럴'의 의미는 전통적인 기존 클러치가 장착된 매뉴얼 트랜스미션을 사용한 차량과 유사하게, 역동적인

코너링 상황에서 차량의 뒷 부분을 의도적으로 불안정하게 만들 수 있다는 것이다. 또한, '패들 뉴트럴'은 정지상태에서 가속하는 데에도 사용된다. 매뉴얼 트랜스미션이 장착된 자동차와 마찬가지로 드라이버는 전자식 파워트레인과 드라이빙 스테빌리티 콘트롤 시스템(driving stability control systems)의 간섭 없이 클러치와 가속페달만을 이용해 선호하는 가속 성향을 결정할 수 있다.

도로에서 최적의 동력 전달을 위해, 911 GT3의 PDK는 완전 가변식 토크 분배 기능의 전자 제어 리어 디퍼렌셜 록을 통합한 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)와 결합됐다. 이 시스템은 차량의 조향 방향 및 주행 안전성을 향상시키기 위해 후륜 안쪽 바퀴에 적정 수준의 브레이크를 걸어주는 역할을 한다.

## GT 스포츠카를 위해 특별 튜닝된 PSM

위와 같은 이유로, 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV Plus)는 선택적 휠 브레이크 기능을 포함한 다양한 방식의 개입을 통해 역동적인 주행을 제공하는 포르쉐 스테빌리티 매니지먼트(PSM)를 보완한다. 이전 모델처럼, 차량 안전성 시스템(vehicle stability system)은 신형 GT3에서 스포티한 주행을 위해 튜닝되었다. PSM은 두 가지 'ESC OFF', 'ESC + TC OFF' 기능을 통해 비활성화 할 수 있다.

첫 번째 비활성화 단계인 'ESC OFF'는 ESC 제어를 통해 차량 측면의 다이내믹을 비활성화 함으로써 레이스 트랙에서의 잠재적 주행 성능을 향상시킨다. 이 단계는 드라이버가 다이내믹한 스티어링 조작 혹은 가속 페달 활용을 통해 911 GT3의 리어 엔드를 의도적으로 불안정하게 만들 수 있도록 지원한다. 이 주행모드에서는 스포츠 드라이빙을 위해 튜닝된 종방향의 다이내믹 제어 기능을 유지한다. 두 번째 비활성화 단계인 'ESC+TC OFF'에서는, ABS(anti-lock brake system)를 포함하여 모든 주행안전 장치가 비활성화 된다. 이를 통해 드라이버는 차량에 대한 완전한 제어가 가능하며, 동시에 선호하는 레이싱 스타일에 따라 주행할 수 있다.

## 새시

# 리어 액슬 스티어링이 장착된 모터스포츠 새시

브랜드 고유의 다이내믹한 주행 경험을 선사하는 포르쉐의 GT 스포츠카는 다투부르크링이나 활주로와 같은 레이싱 트랙에서 새시 테스트 시에는 민첩성을, 고속주행 시에는 안정성을 모두 보여준다. 신형 911 GT3의 새시는 포르쉐 모터스포츠의 철학을 그대로 반영해 설계했다. 특히, 스프링과 댐퍼의 결합 반응성이 이전 모델 대비 더욱 최적화됐다. 예를 들어, 리어 액슬의 경량화된 통합 서브 스프링은 차량이 언덕 위를 고속으로 주행한 이후에도 메인 스프링의 탄성이 유지되도록 한다. 기본 사양으로 제공되는 리어 액슬 스티어링과 함께, PASM 가변 댐퍼 시스템, 다이내믹 엔진 마운트, 새롭게 개발된 모터스포츠 새시는 더욱 향상된 성능을 제공한다.

액티브 리어 액슬 스티어링은 오랫동안 고성능 911 모델에 탁월한 주행 성능을 제공해왔다. 신형 911 GT3에서는 후륜의 스티어링 각도가 주행 속도에 따라 전자기계식 액추에이터를 통해 각 방향으로 최대 1.5도까지 변형 가능하다. 시속 50km/h 이하에서는, 전륜과 후륜이 서로 반대 방향으로 회전하며 역동적인 스티어링과 커브에서의 보다 민첩한 주행을 지원한다. 시속 80km/h 이상에서는, 전륜과 후륜 모두 같은 방향으로 회전하며 고속에서의 차선변경이나 세밀한 드라이빙 조작 시의 안정성을 향상시킨다.

## 도로에 최적화된 두 개의 PASM 모드

포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 가변 충격 흡수 시스템은 911 GT3를 위해 특별히 튜닝됐다. 운전자는 두 가지 모드 중 하나를 선택할 수 있으며, 노멀 모드에서는 급격한 도로 상황 변화나 고르지 못한 도로 환경에서도 탁월한 주행 성능을 발휘한다. 스포츠 모드에서는 신형 GT3의 잠재된 주행 성능이 더욱 빛을 발하는데, 특히 고른 도로에서 진가를 드러낸다. 신형 911 GT3는 차체의 움직임의 극도로 줄여 더욱 정확하고 섬세한 핸들링이 가능해졌다. 기존 모델의 다이내믹 엔진 마운트를 계승한 신형 911 GT3는 코너링 시 엔진이 차체에 더욱 단단하게 고정시키며, 핸들링 중 엔진 무게로 인해 불필요한 영향이 미치지 않도록 한다.

개선된 초고성능 타이어 역시 신형 911 GT3가 코너링 시 잠재적으로 더욱 높은 속도에 도달할 수 있도록 돕는다. 911 GT3 생산라인에서는 프런트와 리어에 각각 245/35 ZR 20인치 타이어와 305/30 ZR 20인치 타이어를 적용한다. 또한, 프런트 액슬 폭이 9인치

리어 액슬 폭이 12인치인, 은색의 센터 락 잠금장치가 기본인 알로이 휠이 장착된 휠을 기본사양으로 제공한다. 타이어 프레셔 모니터링(TPM) 시스템이 기본으로 장착되어 있으며 공기압이 서서히 또는 급격히 줄어드는 것을 감지할 뿐 아니라, 트랙세션에서 출발할 경우 차가운 타이어의 낮은 공기압을 고려하는 레이스 서킷 모드도 갖췄다.

### 일상생활의 주행을 위한 옵션: 프런트 액슬용 공압 리프트

신형 911 GT3에는 일상적인 사용성을 증대하기 위해 차체의 프런트 바디를 30 mm 상승시키는 프런트 액슬 공압 리프트 시스템을 옵션으로 제공한다. 이 시스템은 시속 50km/h까지만 작동하며, 거친 표면의 도로 노면으로부터 차체가 손상되는 것을 예방한다.

모터스포츠를 위해 설계된 일반 브레이크 시스템은 전륜에는 6 피스톤 후륜에는 4 피스톤으로 구성된 알루미늄 모노블럭이 장착된 캘리퍼를 포함한다. 이 브레이크들은 직경 380밀리미터와 알루미늄 브레이크 챔버로 된 컴파운드 브레이크 디스크를 잡아준다. 포르쉐 세라믹 콤포지트 브레이크(Porsche Ceramic Composite Brake, PCCB) 시스템 역시 옵션으로 준비된다. 전륜에는 직경 410밀리미터, 후륜에는 직경 390 밀리미터로 대형 브레이크 디스크를 사용한 PCCB는 높은 제동성과 내마모성을 제공한다.

## 차체

# 향상된 에어로다이내믹을 통한 차체 경량화

공기역학성과 중량은 911 GT3 차체 개발에 가장 중요한 두 가지 요소였다. 이에 맞춰 911 GT3의 프런트 엔드와 리어 엔드는 최적화됐다. 차체 중량을 줄이기 위해 프런트 엔드와 리어 엔드는 카본 파이버, 공동유리 소재와 함께 경량화된 폴리우레탄으로 제작했고, 새로운 리어 리드와 리어 윙, 그리고 윙 지지대는 카본으로 제작했다.

911 GT3의 전형적인, 거대한 전면 에어인테이크는 프런트 뷰를 압도한다. 새로운 측면 에어블레이드에서 이어지는 에어인테이크는 좌우로 냉각 공기 공급을 향상시킨다. 트렁크 리드 앞에 있는 GT3의 배출구는 중앙 수냉식 쿨러로의 원활한 공기 흐름을 돕고, 프런트 액슬의 공기역학적 다운포스를 증가시킨다. 모든 냉각 공기 흡입구의 그릴은 티타늄 컬러로 코팅되었다. 넓은 프런트 스포일러 립은 프런트 액슬에 더욱 많은 다운포스를 발생시킨다.

## GT의 특징: 카본 리어 윙

911 GT3의 리어는 한 치의 실수 없이 차량의 동력을 도로 위로 전달하는 곳이다. 신형 911 GT3의 가장 큰 특징은 검정 사이드 블레이더와 함께 장착된 리어 윙이다. 이전 모델에 비해 20mm 가량 높아진 리어 윙은 리어 액슬에 향상된 다운포스를 제공한다. 리어 리드, 윙, 윙 지지대는 카본소재로 만들어졌으며 외관과 동일한 색이다. 리어 리드의 중앙 통풍구는 기존 모델에 비해 높게 위치하고 크기도 확장되어 더욱 효과적으로 열을 배출시킨다. 리어 리드에 위치한 2개의 블랙 램 에어 스쿠프는 유리섬유 강화 플라스틱(GFRP)로 만들어졌으며, 다이내믹 프레스처 기능(dynamic pressure function)을 이용하여 엔진에 최적의 공기 공급을 보장한다.

새롭게 개발된 엔진의 하부 패널은 표면적이 더욱 커지고 4개의 핀이 추가 적용되어, 더 큰 다운포스를 발생시킨다. 알루미늄 판금을 스탬핑 방식으로 제작한 하부 패널은 뒤쪽으로 갈수록 상승하는 모양을 갖춰 디퓨저 역할을 한다. 플라스틱 핀은 공기 흐름을 뒤쪽 끝으로 흐르게 하고, 이는 공기를 가속시키는 확산 효과를 증폭시킨다. 해당 기술은 포르쉐 모터스포츠 기술력으로부터 계승됐다.

신형 911 GT3는 911 카레라에 비해, 리어 휠 하우징을 감싸는 바디가 44mm 더 넓어진 반면 높이는 25mm가 더 낮아져, 차량의 넓어진 폭을 더욱 강조시킨다. 한편, 중앙에 배치된 블랙컬러에 트윈 테일 파이프의 스포츠 배기 시스템은 시선을 사로잡는다. LED 테일램프는 매우 매끄럽고 입체적인 디자인으로 차체의 가로지르는 선을 더욱 강조한다.



## 인테리어

# 다이나믹하고 특별한 주행 경험을 선사하는 인테리어

고성능 신형 스포츠카의 인테리어는 최상의 주행 경험을 더욱 극대화 시킨다. 918 스파이더에서 계승된 지름 360mm의 GT 스포츠 스티어링 휠은 높이와 길이를 수동으로 조절할 수 있다. PDK의 수동 기어 선택을 위한 패들 시프트는 매우 정확하고 신속하다. 드라이버와 탑승자 모두 한층 더 편안해진 시트 사이드 볼스터와 전자식 전후 조정 장치를 통해 포르쉐 스포츠 시트 플러스(Porsche Sports seats Plus)를 경험할 수 있다. 시트 높이와 등받이는 전자식으로 조정 가능하며, 시트 커버는 블랙 레더, 시트 중앙부는 블랙 알칸트라 소재로 마감됐다. 헤드레스트에는 플래티넘 그레이 컬러의 GT3 로고가 새겨져 있다. 911 GT3는 전통적으로 2인승이고, 리어 부분의 시트 팬은 덮여 있다.

포르쉐는 신형 911 GT3 모델에 다음과 같이 3가지 추가적인 시트를 제공한다. 18 방향 전동식 조절이 가능한 어댑티브 스포츠 시트 플러스(adaptive Sports seats Plus), 접이식 등받이, 흉부 에어백(thorax airbag), 유리섬유 매뉴얼 전후 조정 장치가 포함된 스포츠 버킷 시트(sports bucket seats), 가벼운 탄소 섬유 강화 플라스틱 소재에 카본 위브 방식으로 마감된 풀 버킷 시트(full bucket seat)다. 새로운 시트 커버에는 GT3 스트라이프가 있으며, 헤드레스트에는 포르쉐 크레스트가 양각되어 있다. 버킷시트는 통합 흉부 에어백, 전동식 높낮이 조절 그리고 수동 앞/뒤 조절 기능을 가지고 있다.

신형 911 GT3 모델에서도 기존 모델처럼 클럽스포츠 패키지를 옵션 사양으로 제공한다. 나사로 고정된 롤 케이지 외에도 배터리 차단 스위치 예비장치, 운전석 6점식 안전벨트, 소화기와 거치대를 포함한다.

## 기본 사양으로 제공되는 포르쉐 트랙 프리시전 앱

실시간 교통 정보를 제공하는 온라인 내비게이션 모듈을 포함한 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 이외에도 커넥트 플러스 모듈 및 포르쉐 트랙 프리시전 앱(Porsche Track Precision app)이 기본 사양으로 탑재된다. 911 GT3 운전자들은 스마트폰을 통해 상세 디스플레이, 주행 자동 기록 및 분석 등의 서비스를 이용할 수 있다. 랩 타임은 PCM에서 정확한 10-Hz GPS 신호를 통해 자동으로 측정하거나 옵션사양인 크로노 패키지의 조작 레버를 사용해 수동으로 측정 가능하며, 스마트폰을 통해 비교해 볼 수 있다. 또한, 레이스

트랙 상황에서의 주행 동력을 스마트폰으로 보여준다. 섹터와 랩 타임 외에도, 설정된 기준으로부터의 편차가 표시되며, 주행 데이터 그래픽 및 비디오 분석을 통해 운전자는 주행 성능을 향상시킬 수 있다. 레코딩, 랩 및 운전자의 프로파일도 스마트폰을 통해 직접 관리 및 공유할 수 있다. 크로노 패키지가 없다면 포르쉐 테킵먼트(Porsche Tequipment)에서 제공하는 랩트리거(Laptrigger)를 사용하여 정확한 랩 타임을 앱으로 보낼 수 있다. 랩트리거를 시작/결승 라인 옆에 배치하면 랩 타임이 자동 계산되고, 이 데이터는 PCM 및 스마트폰 앱으로 전송 가능하다.

### 퍼포먼스 디스플레이를 지원하는 크로노 패키지 옵션

대시 보드에 위치한 아날로그와 디지털 스톱워치 이외에도 크로노 패키지 PCM에서는 랩타임 표시, 저장 및 분석을 위한 퍼포먼스 디스플레이 기능을 제공한다. 운전자에게 현재의 랩 타임과 거리 기록뿐 아니라 과거와 현재까지 달성한 기록 정보를 제공한다. 가장 빠른 랩 타임 기록과 잔여 연료도 함께 표시되며, 모든 랩 경로를 기록할 수 있는 기준 랩도 설정할 수 있다.

### 커넥트 플러스 모듈로 연결된 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)

기본 커넥트 플러스 모듈에는 무선 인터넷 접속, 편의성의 최적화 및 극대화를 위한 SIM 카드 리더가 내장된 LTE 전화 모듈이 있다. 차량 안에서도 무선 인터넷 연결로 노트북, 태블릿, 스마트폰의 인터넷 사용이 가능하며 필요 시에는 여러 기기를 동시에 사용할 수도 있다. 센터 콘솔에는 배터리 절약을 위해 휴대폰의 수신을 자동차 안테나를 통해 전달하는 스마트폰 전용 수납함이 있다. 커넥트 플러스 모듈은 다수의 포르쉐 커넥트 서비스를 제공한다.

드라이버는 PCM으로 8 대의 스피커와 150W의 사운드 패키지 플러스(Sound Package Plus)를 조절할 수 있다. 특히, 911 모델만을 위해 특별히 개발된 BOSE® 서라운드 사운드 시스템을 옵션으로 선택 가능하다. 오디오 시스템은 특히 받은 100W 액티브 서브우퍼, 12대의 풀액티브 스피커와 앰프채널로 총 555W의 출력을 낸다. 풀액티브 디자인 설계는 각각의 스피커를 차량 실내에 최적 상태로 맞춰, 911의 실내를 마치 콘서트홀처럼 만들어준다.

---

## 연료소비 및 배출량

**911 GT3:** 연료 소비: 도심연비: 19.7–19.4 l/100 km, 고속연비: 8.8 l/100 km,  
복합연비: 12.9–12.7 l/100 km; CO<sub>2</sub>배출 290–288 g/km