



PORSCHE



新款保時捷 911 GT3

媒體資料

內容目錄

摘要

搭配賽車引擎、性能更強大的新款 911 GT3 4

可產生高達 368 千瓦 (500 匹) 馬力的全新自然進氣引擎及賽車專用底盤
一部為賽道及道路而生的 911：新款保時捷 911 GT3 6

引擎

可產生 368 千瓦 (500 匹) 馬力的高轉速賽車引擎 7

變速箱

**為追求最快圈速的駕駛提供雙離合器變速箱；
為追求純粹性能的駕駛提供手排變速箱 8**

全新的 6 速 GT 跑車手排變速箱 8

為達到更快單圈速度而設計的 PDK 變速箱 8

撥片空檔：911 GT3 跑車上的 PDK 離合器分離功能 9

特別為 GT 跑車調校的保時捷車身穩定系統 (PSM) 9

底盤

搭載後軸轉向系統的賽車用底盤 10

保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 提供 2 種針對道路最佳化的模式 10

適用於日常駕駛的選配項目：前軸氣壓式揚升系統 11

車身

經改良的空氣動力學元件使車身更輕 12

GT 車型的一大特色：碳纖尾翼 12

內容目錄

內裝

非凡駕馭動態的體驗中心 14

標準配備的保時捷賽道精準應用程式 14

可選配的跑車計時套件及其性能顯示器 15

包含「Connect Plus」互聯升級模組的保時捷通訊管理系統 (PCM) 15

油耗及二氧化碳排放值 16

04/2017

摘要

搭配賽車引擎、性能更強大的新款 911 GT3

保時捷 911 GT3 可提供賽車級的性能、全面輕量化的車身結構及原始純粹的駕馭體驗。這部新一代極限版 911 跑車使日常駕駛與賽道之間的關係更密不可分。經強化的最新動力核心是一具 4 升水平對臥引擎。這具可輸出 368 千瓦 (500 匹) 馬力的高轉速自然進氣引擎與 911 GT3 Cup 純種賽車幾乎毫無二致。重新設計搭載後軸轉向系統的底盤及全面輕量化的車身結構均經過精心配置，可將引擎馬力轉化為非凡的駕馭動態。除了標準配備的保時捷 PDK 雙離合器自手排變速箱之外，也首度提供一套六速跑車手排變速箱供車主選配。

引擎 4 升自然進氣引擎，可產生 368 千瓦 (500 匹) 最大馬力及 460 牛頓米的最大扭力，分別比前代車型增加 25 匹馬力及 20 牛頓米的扭力。這具專為提高引擎轉速而最佳化的六缸引擎可達到 9,000 rpm 的最高引擎轉速，是展現競技化駕駛風格的理想選擇。

性能 3.88 公斤/千瓦 (2.86 公斤/匹馬力) 的車重馬力比已幾乎達到賽車等級。這部高性能 911 跑車可在 3.4 秒內從靜止起步加速至時速 100 公里，搭載 PDK 變速箱的極速可達時速 318 公里，搭載手排變速箱的極速則高達時速 320 公里。

傳動系統 標準配備的七速 PDK 雙離合器自手排變速箱是專為賽道應用而最佳化的設計。車主也可依個人喜好選配一套更輕的六速手排變速箱。這兩套變速箱均搭配後軸差速器鎖定裝置 (PTV Plus/PTV) 提供。

底盤 經過最佳化調校的圈簧減震裝置可展現更佳的側向動態。保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 可實現舒適性與運動性之間的完美平衡。後軸轉向系統可提高過彎時的靈活性，並可確保高速行駛時的穩定性。

設計及空氣動力學 保時捷 GT 跑車上獨特出眾的經典配備之一，碳纖維尾翼，在新款 911 GT3 上的位置比前代車型提高 20 公釐，可產生更大的下壓力。車身前端及後端也經過空氣動力學的改良，並採用輕質聚氨酯來減輕重量。

-
- 內裝** GT 跑車方向盤及側邊包覆加強的升級版跑車座椅可帶給駕駛真正的 911 GT3 駕馭體驗。另可選配包含防滾籠、六點式賽車專用安全帶及滅火器的 Clubsport 賽車套件。
- 資訊娛樂系統** 標準配備的保時捷賽道精準應用程式可從智慧型手機操作，為駕駛提供包括單圈時間等詳細的性能數據。保時捷通訊管理系統 (PCM) 可透過同樣以標配提供的「Connect Plus」互聯升級系統連線至網路，並可為駕駛提供保時捷互聯入口網站 (Porsche Connect) 的服務。
- 生產** 911 GT3 與賽車在相同的測試賽道上開發，並在同一條生產線上製造。

可產生高達 368 千瓦 (500 匹) 馬力的全新自然進氣引擎及賽車專用底盤

一部為賽道及道路而生的 911：新款保時捷 911 GT3

911 GT3 蘊含著保時捷的純正基因，它拉近了賽車運動與道路駕駛之間的距離，真正體現該品牌的核心理念：在賽道上創造非凡、在日常生活中可靠實用。新款 911 GT3 在這兩者之間更達到前所未有的平衡，而這都要歸功於擁有 368 千瓦 (500 匹) 最大馬力的全新自然進氣六缸引擎、高轉速引擎概念、經過接近賽車級調校的改良式底盤以及全面輕量化的車身結構。911 GT3 的馬力來自於一具與 911 GT3 Cup 純種賽車相同的 4 升水平對臥引擎，並與賽車在相同的測試賽道上開發、在同一條生產線上製造。保時捷再度將賽車技術運用於道路版跑車上，使這部銷售最成功的 GT 跑車能極致展現一流的性能與原始純粹的駕駛感。

大多數的保時捷 GT 車主也想要駕駛他們的愛車在賽道上奔馳，拜 3.88 公斤/千瓦 (2.86 公斤/匹馬力) 的車重馬力比所賜，新款 911 GT3 將可讓這些車主如願以償。這部雙人座跑車標準搭載專為 GT3 車型精心調校的 7 速雙離合器自手排變速箱 (PDK)，油箱滿載時的車重為 1,430 公斤，可在短短 3.4 秒內從靜止起步加速至時速 100 公里，極速高達時速 318 公里。對於熱愛純粹駕駛快感的車主，保時捷也可為 911 GT3 跑車配備一套 6 速跑車手排變速箱，讓這部高性能 911 可在 3.9 秒之內從靜止加速至時速 100 公里，極速可高達時速 320 公里。

新款 911 GT3 的底盤得益於保時捷的賽車經驗，並重新調校以實現更理想的駕駛動態。這部雙人座跑車的車身比 911 Carrera S 降低約 25 公釐。除了進一步精進的基本設計之外，該底盤也具備優異的操控特性，這主要可歸功於主動式後軸轉向系統。該系統可根據車速將前後輪按照相同或相反方向轉動，進而提高車輛的靈活度及穩定性。其它有助提升其駕駛動態的配備包括動態引擎支撐系統及後軸差速器鎖定裝置 (保時捷扭力分導系統/保時捷扭力分導升級系統)。

從外觀上，911 GT3 的使命清楚無疑。造型出眾的碳纖尾翼突顯出這部跑車的外型以空氣動力學為本的核心概念。輕量化的車頭及前擾流板皆為成就更理想的氣流導送功能而設計。附排氣孔的輕量化車尾及全新的擾流元件也明顯經過針對空氣動力學的強化改良。

引擎

可產生 368 千瓦 (500 匹) 馬力的高轉速賽車引擎

新款 911 GT3 的動力核心是一具高轉速的純種賽車引擎，其主要研發目標在於提供高負荷的賽道應用所需的性能與穩定性。這具擁有 4 升排氣量的自然進氣水平對臥六缸引擎為 911 RSR、911 GT3 R 及 911 GT3 Cup 車型帶來極強大的動態性能，它是保時捷馬力最強大的自然進氣燃油直噴引擎，並擁有保時捷所有道路用水平對臥六缸引擎中最大的排氣量。它可產生 368 千瓦 (500 匹) 最大馬力和 460 牛頓米的最大扭力。與前代車型的 3.8 升排氣量引擎相比，足足增加了 25 匹馬力和 20 牛頓米的扭力。動力曲線在 8,250 rpm 的引擎轉速達到峰值，並在 6,000 rpm 時達到最大扭力。

高引擎轉速可實現更大的馬力輸出，而這具引擎的特點正是其高轉速概念：曲軸每分鐘可旋轉高達 9,000 次，即使對賽車引擎而言，這也是非常驚人的數據。為確保在高速下也能達到精確的氣體交換，保時捷工程師開發了「剛性汽門控制」，這表示搖臂並非支撐於液壓平衡元件上，而是設置在軸上。在原廠組裝時便會利用可更換的墊片設定好正確的汽門間隙，因此不需要再重新調整。剛性汽門驅動裝置也可減少摩擦損耗。

可變的進氣及排氣端凸輪軸控制仍由可變汽門正時系統 (VarioCam) 操作。電子引擎監理系統利用可變汽門控制根據引擎轉速和負載條件來調節汽門正時，這有助於提高運轉品質，尤其確保在整個轉速域內都能發揮出色的性能及扭力值。

這具引擎在馬力輸出方面的另一特色是高達 13.3:1 的壓縮比。搭載基本引擎的 GT3 傳動系統可提供賽車引擎的所有典型特徵，包括附分離式油箱的乾式無油底槽潤滑系統、鈦合金連接桿、以及經過重新研發擁有更強的剛性及加大軸承尺寸的曲軸。中央供油設計可為連接桿軸承提供最佳的機油輸送效能。將機油輸送至分離式油箱之前使用離心機去除油泡也是一項源自賽車運動的創新設計。

包含兩個可切換式共振閥的塑膠可變進氣歧管與跑車排氣系統結合運作，可實現高效率的增壓循環。這對駕駛而言的好處在於整個引擎轉速域內都能享有高度一致的馬力及扭力應用 - 當然也少不了令人熱血沸騰的引擎聲浪。

變速箱

為追求最快圈速的駕駛提供雙離合器變速箱； 為追求純粹性能的駕駛提供手排變速箱

保時捷首度為 911 GT3 提供兩種變速箱。對於想要達到最快圈速的駕駛，以標準配備提供的 7 速 Porsche Doppelkupplung (PDK) 雙離合器自手排變速箱便是最完美的選擇。另外，這部全新的高性能跑車也提供一套可免費選裝的 6 速手排變速箱。

全新的 6 速 GT 跑車手排變速箱

較短的排檔桿、較短的換檔行程、精確的換檔點以及 6 個經過最佳調校的檔位：這便是保時捷為追求純粹性能的 911 GT3 駕駛全新開發搭載雙質量飛輪的 GT 跑車手排變速箱。6 個檔位的齒比已根據引擎的動力輸出精準調校，可提供運動化的換檔特性。自動中間加速功能可確保降檔時展現特別凌厲的換檔動作。該功能由中央鞍座上的 SPORT 按鈕啟動，可透過更快速的齒輪同步提供高度動態的換檔操作，在蜿蜒的道路上營造更動感澎湃的駕駛體驗。

與 PDK 變速箱不同的是，手排變速箱將動力傳遞至一個鎖定值為 30/37% (牽引/超限) 的機械控制式鎖定後軸差速器，而非電子控制式鎖定後軸差速器 (PTV)。另一個優點是：手排變速箱搭配機械控制式鎖定差速器可比配備 PDK 減輕約 15 公斤的車重，使空載重量減少至 1,413 公斤，進而使車重馬力比增至 3.84 公斤/千瓦 (2.83 公斤/匹馬力)。因此，這部高性能的 911 跑車可在短短 3.9 秒之內從靜止起步加速至時速 100 公里。

為達到更快單圈速度而設計的 PDK 變速箱

PDK 變速箱是保時捷賽車運動史的一部分。在 1986 年及 1987 年，保時捷 962 在利曼賽上使用雙離合器變速箱贏得總冠軍。如今，Porsche Doppelkupplung 雙離合器自手排變速箱已成為標準跑車的全新評比標準。它可在毫秒內完成換檔動作且絲毫不干擾動力的綿密傳輸，確保實現最優異的加速數據，並同時降低油耗。

PDK 已專門針對新款 911 GT3 而調校。所有 7 個檔位均以性能為導向，極速出現在第 7 檔。智慧型換檔程式 (ISP) 的特殊電子變速控制可確保超限升檔及降檔時的動力傳輸更加流暢、快速。在「PDK 運動 (PDK SPORT)」模式下，煞車時的降檔動作較為凌厲，加速時的換檔點會下移。

換檔撥片具備精確的壓力點，即使戴著賽車手套操作也能提供精確的觸覺反應。對於使用排檔桿換檔的駕駛，其換檔方向與賽車相同：往後拉為升檔，向前推為降檔。

撥片空檔：911 GT3 跑車上的 PDK 離合器分離功能

讓一部跑車發揮最佳單圈速度的動態表現的另一項決定性因素是離合器。為此，PDK 變速箱設有一項「撥片空檔」(Paddle Neutral) 功能。如果駕駛同時拉起兩邊的換檔撥片，PDK 的離合器將會分離，同時中斷引擎和驅動系統之間的動力傳輸。一旦駕駛放開兩個換檔撥片，如果 PSM 此時已關閉，離合器將如閃電般快速接合；如果已啟動 PSM，則離合器將以快速但稍為緩衝的方式接合。

此功能主要有兩項優點：例如在濕滑的彎道上轉向過度時，拉起這兩個撥片可中和車輛的駕駛特性，進而將額外的過彎力道傳遞至後軸車輪。第二項優點則與離合器接合時產生的推進力道對駕駛動態的個別影響有關。使用「撥片空檔」表示駕駛可採取相當於傳統手排變速箱的聯接方式刻意顛覆其車尾，以便能動態傾入彎道。就像配備手排變速箱的車輛一樣，駕駛可單獨利用離合器及油門踏板決定偏好的加速方式，而無需傳動系統及車身穩定控制系統的介入。

為了在道路上發揮最佳的動力傳輸表現，可將 911 GT3 的 PDK 變速箱結合包括一個電子控制鎖定式後軸差速器、可完全變化調整扭力分配的保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus)。此系統可對指定的內側後輪施加煞車壓力，提升車輛的轉向性能及駕駛穩定性。

特別為 GT 跑車調校的保時捷車身穩定系統 (PSM)

基於上述原因，保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 可與保時捷車身穩定系統 (PSM) 相輔運作，利用選擇性車輪掣動等各種介入操作改變駕駛動態。如同前代車型，保時捷車身穩定系統 (PSM) 也已針對新款 GT3 的競技化駕駛風格進行調校。保時捷車身穩定系統 (PSM) 可透過 ESC OFF 和 ESC+TC OFF 功能進行兩階段式關閉。

在第一階段「ESC OFF」的關閉過程中，賽道上的駕駛動態會隨著 ESC 橫向動態控制的關閉而提高，駕駛可利用此功能結合相應的轉向動作及/或油門踏板控制，在彎道中刻意顛覆 911 GT3 的車尾，在此駕駛模式下可保留專為競技化駕駛風格而調校的縱向動態控制功能。在第二階段「ESC+TC OFF」的關閉過程中，除了防鎖死煞車系統之外的所有動態操控系統都會被關閉，這意味著駕駛可擁有完全的控制權，可以完全按照自己偏好的賽車風格駕駛其跑車。

底盤

搭載後軸轉向系統的賽車用底盤

保時捷生產的 GT 跑車擁有其品牌特有的駕馭動態兼容範圍。無論是在紐柏格林等級的賽道上或跑道上競速時均可駕馭自如，展現優異的底盤靈活性及高速駕駛穩定性。新款 911 GT3 的底盤根據賽車運動的概念打造及調校，相較於前代車型，其圈簧/減震器裝置的反應性能已經過更進一步強化。整合於後軸的輕量化輔助彈簧可確保主彈簧即使在急速及完全偏移的狀態下（例如高速攀越山坡時）仍能維持張力。保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 可調整式減震系統及動態引擎支撐系統結合標準配備的後軸轉向系統，可使重新研發改良的賽車底盤發揮更優異的性能。

主動式後軸轉向系統向來是高性能 911 車型卓越駕馭動態的保證。新款 911 GT3 的機電式促動器可根據車速對後輪的轉向角度進行最多 1.5 度的調整。在時速 50 公里以下，前後輪會按照相反方向轉動，這可特別強化車輛的轉向動態並提高過彎時的靈活度。當時速超過 80 公里時，前後軸上的車輪則會按照相同方向轉動，這可提升高速變換車道或挪車時的穩定性。

保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 提供 2 種針對道路最佳化的模式

保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 這套可變減震系統也已特別針對 911 GT3 精心調校，提供兩種模式選擇：「一般 (Normal)」模式已經可針對多變化的路況及巔簸路面提供絕佳的駕馭動態；「運動 (Sport)」模式則可進一步強化新款 911 GT3 的駕馭動態潛能，尤其在平坦的道路上，它可將車身動態減至最小，實現特別精準且明確的駕馭風格。新款 911 GT3 搭載承繼自前代車型的動態引擎支撐系統，過彎時可使引擎與車身更緊密融為一體，消除引擎質量所產生的干擾性效應。

經改良的超高性能 (UHP) 輪胎也有助於新款 GT 911 發揮其潛在的更高轉彎速度。911 GT3 出廠時前輪搭載 245/35 ZR 20 輪胎、後輪則搭載 305/30 ZR 20 輪胎。標準配備附中控鎖的銀色鍛造合金鋁圈，前軸採用 9 吋寬鋁圈，後軸則採用 12 吋寬鋁圈。以標準配備提供的胎壓監測系統 (TPM) 除了可在胎壓徐徐下降或突然下降時發出警告之外，還具備一個賽道模式，可將起跑時冷胎胎壓較低的情況也納入考量。

適用於日常駕駛的選配項目：前軸氣壓式揚升系統

就如前代車型，新款 911 GT3 也可在前軸上選配一套氣壓式揚升系統，以提高其日常實用性：它可在車速低於每小時 50 公里時將車身前端提高最多 30 公釐，避免車身因路面顛簸而受到任何損傷。

專為賽車運動設計的標配煞車系統包含前軸六活塞搭配後軸四活塞的固定式單體鋁製煞車卡鉗，可夾住直徑 380 公釐的複合煞車碟盤及鋁製煞車器。車主也可選配保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)：前輪軸搭載直徑 410 公釐大型煞車碟盤、後輪軸搭載 390 公釐煞車碟盤的 PCCB 可提供更強大的煞車性能及耐磨損特性。

車身

經改良的空氣動力學元件使車身更輕

空氣動力學及重量是主導 911 GT3 車身發展的兩大要素。車頭及車尾已按照這些需求進行最佳化，均採用輕質聚氨酯結合空心玻璃珠及碳纖元件建造來減輕重量。新的尾門、尾翼及尾翼支撐元件以碳纖材質製成。

911 GT3 典型的寬大進氣口成為車頭的注目焦點。新的側邊進氣口橫柵可改善左右兩側進氣口的冷卻空氣輸送效果。同時，行李箱蓋前方的 GT3 送風口可改善空氣流向中央水冷卻器的功能，並增加前軸上的空氣動力學下壓力。所有冷卻進氣口的橫柵均採用鈦銀色烤漆處理。寬大的前擾流板下緣可在前軸上產生額外的下壓力。

新款 911 GT3 標準配備包含動態範圍調節功能及頭燈清洗系統的動態雙氙氣頭燈，另可選配黑色的 LED 頭燈。新款 911 GT3 跑車上的 LED 方向燈、日間行車照明及定位燈採用更流暢的設計，使車身輪廓更精銳有型。整體而言，新款 911 GT3 的車頭展現出更強烈的肌肉爆發力及運動風格。

GT 車型的一大特色：碳纖尾翼

顯而易見的，911 GT3 的動力是由其車尾傳遞至路面。車身尾部最搶眼的配備莫過於結合黑色車側護板的固定式尾翼，其比前代車型提高約 20 公釐的位置有助於改善後軸上的下壓力。尾門、尾翼及尾翼支撐元件皆採用碳纖材質，並以車身同色烤漆處理。尾門的中央通風槽位置比前代車型高、尺寸也更大，可進一步提升散熱性能。尾門上設有兩個採用玻璃纖維強化塑膠 (GFRP) 製成的黑色強制進氣口，具備動態的壓力功能，可為引擎提供最佳化的空氣輸送效果。

經過重新研發的引擎車底板表面積加大並增設 4 片葉片，可提供額外的下壓力。採用沖壓金屬鋁板製成的車底板被設計成向後凸起的造型，可發揮擾流板的作用。塑膠葉片引導車尾底部的氣流，從而加速空氣流動並強化擾流效果。這項技術也源自於賽車運動。

相較於 911 Carrera，911 GT3 的車身在後輪罩部位加寬 44 公釐。此外，車身高度降低 25 公釐也使這部跑車在視覺上更顯寬闊，跑車排氣系統的中置式黑色雙出尾管則有助於降低視覺焦點。LED 有色尾燈的立體感造型設計也更進一步強調其橫向線條。

內裝

非凡駕馭動態的體驗中心

這部最新款高性能跑車的內裝專為實現最高的駕乘體驗而量身設計。直徑 360 公釐的 GT 跑車方向盤來自於 918 Spyder，高度及長度均可手動調整。PDK 變速箱的手動換檔撥片換檔動作極短，而且極其精準。駕駛和乘客皆可在側邊包覆經過加強並可機械調整前後位置的保時捷升級版跑車座椅上體驗其不同凡響的動態。座椅高度及椅背可電動調整。椅面採用黑色真皮包覆，座椅中央區域則採用 Alcantara 高質感麂皮包覆。頭枕上縫有白金灰色 (Platinum Grey) 的「GT3」車型字樣。作為一部向來以雙座跑車型態推出的跑車，911 GT3 的後排座椅外殼已被包覆。

保時捷為 911 GT3 提供三款座椅選擇。全功能電調跑車升級座椅可電動調整所有座椅功能 (18 向式)。第二款座椅是包含可折疊式椅背、內建胸部輔助氣囊及前後位置手動調整的賽車桶型座椅。座椅殼體由玻璃纖維和碳纖維強化塑膠製成，表面以碳纖維布包覆。第三款座椅則是以碳纖維強化塑膠製成的固定式賽車桶型座椅。全新的椅面採用 GT3 條紋設計，頭枕上施以一個保時捷盾形徽飾。賽車桶型座椅包含內建的胸部輔助氣囊、電動調整座椅高度及手動調整前後位置的功能。

如同前代車型，新款 911 GT3 可提供 Clubsport 賽車套件作為選配項目之一。除了附螺絲固定配件的防滾籠之外，該套件還包含電池斷電開關安裝準備、紅色的駕駛座六點式安全帶以及一個附固定架的滅火器。

標準配備的保時捷賽道精準應用程式

除了包含線上導航模組並提供即時交通資訊的保時捷通訊管理系統 (PCM) 之外，其它標準配備還包括「Connect Plus」互聯升級系統及保時捷賽道精準 (Porsche Track Precision) 應用程式。該應用程式可讓 911 GT3 駕駛在其智慧型手機上顯示、記錄及分析詳細的駕駛數據。單圈時間可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 內精準的 10 Hz GPS 信號自動計時，或使用可選配之跑車計時套件的操作桿手動計時，並在智慧型手機上進行比較。在賽道競速狀態下，保時捷賽道精準應用程式可在智慧型手機上顯示車輛的駕馭動態。除了單圈及分段計時之外，還會顯示與設定之參考圈速偏離的情形。行車數據的圖形分析及影像分析可幫助駕駛提高操駕表現。駕駛可透過智慧型手機直接管理及分享記錄、單圈分析和駕駛分析。若未安

裝跑車計時套件，可以使用向保時捷技術裝備 Tequipment 訂購的單圈計時觸發裝置，將精確的單圈時間發送至應用程式。該裝置可設置於起跑/終點線旁，以自動記錄單圈時間並將數據發送至保時捷通訊管理系統 (PCM) 和智慧型手機應用程式。

可選配的跑車計時套件及其性能顯示器

除了前方控台上的數位及指針式碼錶之外，選配之跑車計時套件也包含一個性能顯示器，可在保時捷通訊管理系統 (PCM) 內顯示、儲存及評估測得的單圈時間，為駕駛提供當前這一圈的時間與已行駛距離，以及至今已完成的圈數及各圈對應時間。它還可顯示目前最快的單圈及燃油耗盡前尚可行駛的距離，您也可以記錄任何一個路段的駕駛時間並設定作為比較基準的單圈時間。

包含「Connect Plus」互聯升級模組的保時捷通訊管理系統 (PCM)

標準配備的「Connect Plus」互聯升級模組附有一個 LTE 電話模組及 SIM 卡讀卡器，可提供最大的便利性、最佳化的語音品質及無線網路連線。這表示，筆記型電腦、平板電腦及智慧型手機等各種可支援 Wi-Fi 無線網路的裝置都能在車內連線上網，如有需要還可同時上網。中央鞍座上的智慧型手機托座可將智慧型手機的信號傳輸至車外天線，節省電池電量並提高收訊品質。「Connect Plus」互聯升級模組還可提供保時捷互聯入口網站 (Porsche Connect) 的多項服務。

駕駛可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 控制包含 8 支揚聲器、輸出功率達 150 瓦的標配保時捷高傳真音響系統，另可選配特別為 911 車型設計的 Bose 環繞音場系統。這套音響系統的總輸出功率高達 555 瓦，共有 12 個全主動式揚聲器及擴大機聲道，包括一個專利、內建的 100 瓦高性能重低音揚聲器聲道。全主動式的系統設計可根據車室內裝進行最佳化調整，將 911 跑車變成一個音樂廳。

油耗及二氧化碳排放值

911 GT3：市區油耗每 100 公里 19.7 - 19.4 公升；郊區油耗每 100 公里 8.8 公升；平均油耗每 100 公里 12.9 - 12.7 公升；二氧化碳排放量每公里 290 - 288 公克