



PORSCHE



# 全新保時捷 911

新聞資料

# 內容

<b>全新Porsche 911</b>	<b>3</b>
<b>設計與內裝</b>	<b>7</b>
<b>全新Porsche 911 科技</b>	<b>11</b>
<b>911 車型歷經千錘百鍊：新一代 911 的測試項目</b>	<b>25</b>
<b>7 代Porsche 911 車型</b>	<b>27</b>

911 Carrera S: 綜合油耗表現每行駛100公里的平均油耗為8.9L；綜合CO<sub>2</sub> 排放量為 205 g/km;  
911 Carrera 4S: 綜合油耗表現每行駛100公里的平均油耗為9.0L；綜合CO<sub>2</sub> 排放量為 206 g/km

油耗數據與CO<sub>2</sub>排放數值採用新式WLTP 評測標準，暫時提供符合規範之NEDC 數值，但此數據不宜與過往NEDC 數值直接對照比較。

新式客車的官方油耗數據與特定 CO<sub>2</sub>排放數值的相關資訊，請參閱「新式客車油耗、CO<sub>2</sub>排放與電力消耗規範」 “Guidelines on fuel consumption, CO<sub>2</sub> emissions and power consumption of new passenger cars” [Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen]，於所有通路據點及DAT 皆可免費索取。

## 第八代經典車型

# 全新Porsche 911

更強勁、更迅速、數位化 — 第八代Porsche 911業已問世。新款 911 的外型繼承了保時捷的設計基因，整體造型的肌肉感更加明顯，全新設計的內飾搭載有 10.9 英寸觸控式螢幕，凸顯了經典雋永之氣質，又極具現代感。智慧型操作及底盤元素、創新型輔助系統，將經典後驅引擎跑車的卓越動力與數位化的需求完美結合。

Porsche AG執行長Oliver Blume表示：「全新第八代911相較於前代車型擁有更強悍的動力、更令人熱血沸騰且更加節能，同時大幅提升了數位化操作。儘管運用許多創新科技，新款911卻仍延續了原先的設計初衷：打造純粹跑車，它不僅是Porsche品牌的靈魂之源，更是一款撼動人心的經典之作。」

新世代水平對臥六缸渦輪引擎再次進化，具備S車型前所未有的331 kW (450 hp) 強悍動力；更為精進的噴射系統及全新渦輪增壓與進氣冷卻器配置，有效提升油耗表現，動力上同時配備全新研發的八速雙離合器變速箱，Carrera S 車型的極速來到308 km/h，而Carrera 4S 全時四輪驅動車型極速則來到306 km/h，這兩款 911 車型的0~100 km/h加速時間都突破了4秒大關：後輪驅動的Carrera S 僅需3.7秒，而全輪驅動的911 Carrera 4S 更是僅需3.6秒，兩款新車分別比各自的前一代車型快了0.4秒；若是選配跑車計時套件，加速時間還可以再縮短0.2秒。全新911 車型同樣在全球難度最高的賽道上創下最佳記錄：911 Carrera S 在紐伯靈北環賽道跑出7分25秒的成績，足足比前代車型快上5秒。全新911 車系的其他亮點還包括：搭載全新輔助系統，如提升濕地駕駛安全的「Porsche Wet Mode 濕地模式」、配備熱成像攝影機的「Night Vision Assist 夜視輔助系統」，以及智慧互聯運算系統等。全新世代911 同時配備非常切合加州生活模式的三大獨家數位功能：帶領車主啟程壯遊的「Porsche Road Trip 應用程式」、「Porsche 360+ 個人助理」，與協助駕駛隨時調整排碳量的「Porsche Impact線上排放計算機」。

## 外觀設計向歷代經典 911 致敬

外觀設計融合911早期經典與現代元素，全新第八代911車系造型更寬、更俐落且更先進。加寬的輪拱可容納20吋前輪圈與21吋後輪圈。後輪轉向車型車身寬度與現行全時四輪驅動車型相同，車尾寬44 mm。而所有車型車頭寬45 mm，並採用早期911的傳統設計語彙：

向前延伸的引擎蓋搭配擋風玻璃前獨特的凹槽設計。這些設計元素拉長了前車身並賦予全新 911 運動化外型。同時，全新 LED 頭燈展示 911 新科技，採用經典 911 上傾的圓形頭燈樣式，並與車側完美融合。而嵌入式電子車門把手使車側線條更加平整流暢。後照鏡也重新設計以減少風阻噪音，並可電動收折。

所有車型最顯著的車尾特色便是特別加寬的擾流板與優雅的連貫式無縫燈條。豎條幅進氣口與後座車窗曲線相呼應，也與置中的第三剎車燈融為一體。由於此剎車燈在擾流板升起時會被遮罩，因此在擾流板上有第二剎車燈。對後輪驅動車型而言，純黑擾流板是一大特色，而全時四輪驅動車型則在豎條幅進氣口點綴鉻金屬元素。除車頭與車尾，其餘車身皆由鋁合金打造。

## 全新內裝設計強調極簡風格彰顯俐落輪廓

嶄新的座艙陳設，俐落清晰的線條勾勒數位化儀錶板，資訊幕與轉速表則採鑲嵌設計，靈感源自 1970 年代的 911 車型。取自原先 911 設計，中央轉速表兩旁是保時捷經典的可變邊框資訊幕，提供駕駛必要資訊。保時捷通訊管理系統（PCM）的中控台螢幕放大至 10.9 吋，全新配置使操作更快速且直覺化。駕駛可透過觸控銀幕轉換中控台內容，而螢幕下方五個精巧的開關可控制車輛重要功能。車艙座椅設計也經過大幅調整，人體工學設計提供肩部更佳的橫向支撐，更替車子減輕三公斤。儘管現行座椅位置降低 5 mm 且減少些許坐墊厚度，其乘坐舒適性大幅提升。

911 更透過全時連線、全新功能及服務實現數位化，邁向未來移動生活嶄新紀元。標準配備的保時捷通訊管理系統功能（PCM）包含利用大數據整合的網路導航與 Porsche Connect Plus 系統。

## 豐富的輔助系統提升安全與舒適性

Porsche 首創且列為標準配備的 Wet Mode 濕地模式可偵測路面水灘，針對溼滑路面預先調整系統並警告駕駛，隨後駕駛可基於安全考量按下按鈕或方向盤上的模式切換鍵（運動計時套件）。同樣列為標配的警告及煞車輔助系統透過鏡頭偵測撞擊風險，並於必要時啟動緊急煞車。具熱成像攝影機的夜視輔助系統也是首次開放 911 選配的功能。主動巡航系統包含了自動車距控制、前車起步提示功能、逆向撞擊防護及創新的自動緊急輔助功能。

## 新一代六缸水平對臥引擎

水平對臥六缸渦輪引擎隨著全新911進入了新世代。為遵循最新碳排放量標準而使用微粒子過濾器，新式引擎針對提升性能表現做改善。體積更大的新型渦輪增壓器以對稱方式呈現，並擁有電子控制廢氣閥門、重新設計增壓空氣冷卻系統；為增進引擎反應速度、動力、扭力、耐久力與運轉能力，更首度採用液壓式噴油器。除了性能表現提升至22 kW（30 PS）並在6,500轉時達到331 kW（450 PS），911 Carrera S的引擎更可多輸出30 Nm的扭力，其綜效扭力高達350 Nm。速度落在2,300至5,000轉間皆可獲取相同強大的動能。

## Porsche 911 經典傳奇配戴至手腕

為向全新911世代致敬，保時捷設計團隊推出特殊款腕表「911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition」，限量911支。從純粹的錶面設計與鈦製底座來看，這款設計的靈感毫無疑問地來自保時捷最佳象徵911。白色的指針確保在駕駛座或配戴至手腕上皆易於捕捉資訊。位6點鐘方向的計時器參照跑車3/6/9與11的標示。就連大尺寸錶盤也來自這跑車界的先驅，錶盤上設計取自911外型線條，錶帶同樣採用保時捷內裝皮革。這款特殊腕表將從2019年4月起發售，由特殊盒子包裝並附贈一款限量紀念章。

## Zuffenhausen出品的大師之作——跨越 7 個世代的傳奇跑車

保時捷的傳奇911誕生於1963年9月12日的法蘭克福車展（IAA），是Porsche首部量產車356的後繼車款。且保時捷為911早在15年前就開始扎根於奧地利Gmünd。911的原型最初被稱之為901，在停產前共生產111,995輛。

10年後，G系列於1973年亮相，並伴隨著許多重大技術變革。這些改革主要針對保時捷重要出口市場美國越趨嚴格的安全配備規範，也成為911重要基礎。這個Stuttgart為根基的汽車製造商在頂級車型中，相當倚重強大的渦輪引擎與令人矚目的車身設計，並另外推出Cabriolet、Speedster及Targa版。Porsche 911 G系列在1989年前共售出198,496輛。

而其繼任者於1988年問世，在內部被稱為964。新的911凸顯出其先進科技：原為959高性能跑車設計的全時四輪驅動，首度被應用於這系列的Carrera 4。911 Carrera 2後輪轉向版本隨後於1989推出， Coupé、Cabriolet與Targa也於同時慶祝其首度問世。964為歷代車型中，更動幅度最大的一款，除了極少修改的保險桿外，85%皆經過重新設計。1993年10月，第三代Porsche 911量產6年並售出63,762輛後，新的繼任者已蓄勢待發。

911的第四代type 993是最令人心神嚮往的其中之一。保時節最初僅提供Coupé 與 Cabriolet，Targa直至1955年才首度問世，並結合了新設計理念：不再是可移動式的硬頂，而是可收納至後座窗戶的大面積的玻璃車頂。在1998年售出68,881輛後，氣冷式引擎也隨之退出市場。

1997年隨著第五代911發表，保時捷開始停用氣冷式引擎。996的問世，標示著保時捷經典991家族中最背離傳統的車型。與此同時，保時捷也處於財務危機。直到34年後，跑車製造商才全面地調整996世代，專注於降低成本，著眼於將前代車型與Boxster等新世界完美相容，並符合越趨嚴格的安全規範與碳排放標準。996直到2005年才停產，共計售出175,262輛，為911車系40年歷史中最成功同時也是長期被低估的車款。2004年發行的997是Porsche 911車系史上最多元的車款：車主可選擇Coupe、Targa、Cabriolet或Speedster等車型、後輪驅動或全時四輪驅動、窄或是較寬的車身、水冷吸氣式引擎或渦輪引擎，以及GTS、GT2、GT2 RS、GT3或GT3 RS等賽車版本。囊括特殊版本在內，997車型共推出了24種選擇，且可同時選擇一系列客製化選項。第六代的911共售出213,004輛，再度締造銷售紀錄。

2011年迄今，991體現了Porsche 911車系演進發展的高峰，也反映這個跑車製造商一直以來的信念：追尋極致性能。保時捷身為性能信徒的足跡如下：更緊湊的車身、能激發討論的外觀設計，及精緻的細節。更好的循跡性與加長10 mm的軸距都表示991較前代911車型更強悍。911車系具更符合空氣力學的流線型設計，是第一款採用與918 Spyder hybrid賽車相同設計理念的保時捷。出自911車系的991無疑地是這個經典中最受歡迎的車型，直至2018年10月31，共售出217,930輛，而911車系自1963年推出以來，總銷售量來到1,049,330輛。

## 設計與內飾

# 十足運動風

嶄新外觀造型充分展現新世代911 性能大幅躍進的氣勢，外型繼承了Porsche令人既熟悉又新穎的設計基因：全新 911擁有更寬且更具侵略氣勢的寬車體設計，同時具備更視覺效果的肌力感。延續歷代 911 車系的一貫風格，介於車頭前方兩組全新LED頭燈組之間的前行李廂蓋，刻劃出明顯的凹槽線條，讓人聯想起初代911車上的經典設計，並將新穎的前瞻性造型與Porsche經典元素相結合。採用後驅設計的911 Carrera S車身外觀比照911 Carrera 4S全輪驅動車型，在後軸車尾部分外擴44 mm，而前軸部分兩款車型均同步加寬45 mm，賦予新款911更具運動跑格；至於全新設計的車尾具備新型連貫 LED 燈條、加寬擾流板及醒目的第三煞車燈，讓整體車尾造型更顯霸氣。

## 延續G系列風格的前行李箱蓋

車頭前方延續以往911車系旗下G系列車型的傳統風格：行李廂蓋向前拉長，與後方的擋風玻璃構成明顯下傾並延伸至車頭，整體外觀線條更為動感，此外全新研發的 LED 前大燈也展現出新世代 911 的先進科技，除了繼承 911 車系獨有的經典蛙眼風格，燈組也完美融入前葉子板線條之中，而選配的 LED 矩陣式頭燈更是最先進的照明技術所量身打造，進一步為車頭營造出視覺亮點。經過優化設計的日間行車燈則為全新911注入更強烈的科技質感。

## 更為壯碩的寬車體設計

全新 911 的底盤軸距較前代車型加長20 mm，兩款車型的前軸同步加寬45 mm，至於車尾後軸部分Carrera S後驅版亦比照911 Carrera 4S全輪驅動車型外擴44 mm，從車頭角度端詳外觀造型，明顯變得更壯碩且寬扁。至於車側角度也更顯流線，動感的車頭輪廓與車身側面線條相互連貫，車門仿佛無縫嵌入前後葉子板，毫無多餘的修飾痕跡；相較於前一代車型，車側腰線運用明顯下沉的設計筆觸，讓車身重心顯得更低，搭配幾乎與車身齊平、整合電控功能的嵌入式車門把手，進而突顯出全新911更為動感迷人的側面身段。至於車尾則配置更寬的後擾流尾翼，並藉由無縫設計且優雅的LED光帶車尾燈組橫互整個車體；除了車頭與車尾部分，其他車體鈹件均由鋁合金製成。其嵌入式門把手在靠近時會電動開啟，至於同樣採用新造型的外後視鏡經過優化設計，能夠在行駛過程中有效降低風切聲，同時還可選擇電動收折款，而原廠標配的黑色下護板，也提供與車身同色的選配套件。

## 車尾採用全新 LED燈組

更加緊湊與寬扁的車尾線條，為全新911成就出新世代車款專屬的經典造型。一體式全新LED燈組與明顯下移的牌照框為車尾增添不少動感氛圍，與前一代車型做出明顯區隔，採用黑色高光澤烤漆的車尾飾板連結後窗玻璃與後引擎蓋格柵，完美融入後窗玻璃輪廓之中，並銜接伸縮式大型擾流尾翼，共同構成寬扁且低趴的車尾總成，中置設計的第三煞車燈沿著格柵一併整合其中，由於其會在後擾流板伸展開啟時被遮擋，因此在擾流板中另整合有第二煞車燈供輔助之用。

全新911 Carrera S後輪驅動車型最顯著的特徵在於後引擎蓋黑色格柵間距較寬，而911 Carrera 4S全輪驅動車型的後引擎蓋格柵則是採用鍍鉻嵌件。設置在進氣口下方的後擾流尾翼總面積明顯增寬，同時朝左右兩側延伸至後尾燈組外緣緊密接合，使車尾上部顯得更加扁平，全新設計的後擾流尾翼引導氣流的面積增加25%，大幅提升車尾的空氣動力學性能。

車尾部分最吸睛的亮點絕對是連貫式LED光帶燈組，這組橫互整個車體的醒目燈條，將車尾線條的左右兩側無縫接合，為全新911 打造出獨一無二的夜間照明設計，拜整合式尾燈組所賜，轉向燈的也全面採用創新設計，以環繞LED光帶燈條的新穎造型同樣醒目，同時將正中央以浮雕立體字呈現的PORSCHE字樣圍繞其中，下方則是運用全新設計字體書寫的車型名稱，其中「911」字樣除了向1970年代上市的Porsche跑車致敬，亦不失時尚設計感。

至於後保桿總成下方的車尾裙板也再度啟用連貫式設計，透過將牌照框下移至左右雙出尾管之間，讓裙板齊平並整合至車尾造型中，視覺上更加平整寬闊。

## 內裝格局全面進化升級

內裝格局全面進化升級可說是全新911另一項重要的里程碑，新設計的駕駛艙同樣向初代911車系的無限風采致敬：簡潔利落、外形獨特。內裝陳設以俐落清晰的線條勾勒內嵌的數位化儀錶板，延續保時捷一貫傳統 位於儀錶板中央的類比式轉速表左右側由兩組無邊框多功能顯示幕圍繞，提供駕駛必要資訊。與初代911車型相似，儀錶板總成採用橫向分佈，完全嵌入上下兩塊呈水平的中控台夾層之間，中控台正中央位置的操作介面設置五個經典的撥動開關，與上方內建的觸控式屏幕相連結，同時可根據不同配備等級，透過按鈕啟用Wet濕地駕駛模式或更加精準地設定保時捷主動式懸載調整系統(PASM)。全新911 標配免鑰匙進入(Keyless Go)功能，引擎啟動旋鈕一如所有Porsche車款的經典設計仍設置於方向盤左側，



完整承襲這項特有的啟動操作方式，並將傳統類比式與數位化儀表的組合元素完美融合。駕駛者視線正前方依然保留Porsche經典的五環式儀表設計，正中央內建精確刻度的大型轉速表，兩側7英吋的任意型顯示幕擁有無遮擋的玻璃邊沿設計，充分彰顯其優雅的資訊讀取方式與科技意象。

全新保時捷通訊管理系統(PCM)的顯示幕放大至10.9吋，更為人性化的配置使操作更快速且直覺化。911 更透過全時連線、全新功能及服務實現數位化，邁向未來移動生活嶄新紀元。標準配備的保時捷通訊管理系統功能包含利用大數據整合的網路導航與Porsche Connect Plus系統。

### 全新選配項目：電離器清新空氣

除了配備帶有抗過敏原塗層的微粒/花粉過濾器，全新911處理自動空調氣流的選配-電離器也經過全新升級，不僅能夠有效減少所含細菌和其他有害物質的數量，汽車內部的空氣品質也可獲得改善，進而明顯提高健康指數。

### 操作輕盈精準駕馭

全新911所配置的保時捷雙離合器變速箱 (PDK)，其排檔桿功能經過精簡後操作上比以往更為精巧。新款多功能方向盤除了絕佳的手感之外，操駕時輕盈精準的特性完整承繼Porsche經典造車理念，設置於方向盤兩側的多功能按鍵不僅使用就手，各項按鍵開關的細部設計也更具時尚質感，調整作動的邏輯也更加簡易上手，而原廠另提供更符合跑車規格的GT式樣方向盤供消費者選配，所有款式的方向盤尺寸均為360 mm。

### 新一代跑車式座椅更為舒適

全新911的座椅同樣經過全面升級，透過輕量化結構設計，其重量進一步減輕3 kg。而經過調整後的幾何尺寸，肩部位置和側向支撐性明顯改善，儘管座椅的乘坐高度降低5 mm且椅面略微變薄，整體乘坐舒適性依然有顯著提升。此外新款座椅也同樣沿用前一代911車型的簡易操控性：透過經典的皮質拉環即可輕鬆使用折疊功能也更符合人體工學。至於全新911的後座亦經過改善，除了椅背長度增加約20 mm，更寬的椅面也有助於提升乘坐品質。

全新車門飾板內側銜接儀錶板的水平輪廓，搭配精心打造的車門金屬裝飾件和開門裝置，除了視覺上更為整體同時也兼具了設計美學。Porsche原廠也針對內裝部分，提供琳瑯滿目的高質感配件組合，為車主打造更為豐富的個性化選配套件。

Porsche首次為全新911提供黑色或石板灰色的局部真皮內裝作為選配，包括採用觸感柔軟光滑的真皮車門扶手、座椅靠背和前頭枕等部品，中控台儀錶上的部件和車內飾板也可採用相同材質。與前代車型相同，消費者還可選購全車真皮內裝，其特別之處在於可根據個人喜好挑選對比色的內裝縫線，包括方向盤也能搭配相同顏色的縫線，至於全新911的真皮內裝則有黑色、石板灰、石墨藍或波爾多紅色可供選擇。

## 引擎與驅動系統

# 輸出功率更優異的引擎 效率更高的驅動系統

全新911車系搭載的水平對臥六缸引擎也經過全面調校升級迎向嶄新世代，除了配置 GPF(Gasoline Particulate Filter)汽油微粒過濾裝置以符合最新排放標準之外，主要升級重點在於進一步提高性能表現，採用對稱式結構並具備電子控制廢氣閥門的全新加大渦輪增壓器、經過重新設計的增壓空氣冷卻系統，以及首次運用的壓電式噴油閥等技術，全面強化引擎在所有與提升性能相關條件：動力回饋反應、輸出效能、扭矩特性、燃油效率與動態表現。除了最大動力於6,500 rpm時提升22 kW（30 hp）達到331 kW（450 hp）的水準，引擎還可在2,300 rpm至5,000 rpm的中高轉速區域提升30 Nm的扭力，一舉讓最大扭力峰值上看530 Nm。

這具新款水平對臥六缸引擎由幾乎全新設計的進氣系統負責強制進氣，兩組採對稱式結構的渦輪增壓器具備更大的腔室容積以取代之前的相同部件，因此壓縮機與渦輪葉片現在以相反方向旋轉，與此同時渦輪葉片直徑增大3 mm達到48 mm，而壓縮機葉片也增大4mm至55 mm，受惠於全新研發的輕量化鑄鐵歧管與進化的渦輪本體，增壓系統得以進一步改善空氣流速、渦輪葉片輸出及動力反應特性，有助於提升整體效率、扭矩與功率。

全新的噴氣閥門不再透過真空控制，改由透過步進馬達調節，增壓調節反應更快，準確度也同步提升，配備 GPF 的 911 Carrera S 的最大增壓壓力為大約 1.2 bar。

## 效率提升：增壓空氣冷卻器改置於後蓋格柵之下

在另一段吸氣道中，經過壓縮後的空氣將流經兩個重新佈局的增壓空氣冷卻器。相較於前代車型，其與空氣濾清器交換位置，將增壓空氣冷卻器直接改採引擎上方的中央位置，同時也在後蓋格柵下方中央，而不是後葉子板兩側。藉此改善冷空氣的進出動線，並加大增壓空氣冷卻器尺寸，可再度明顯提升效率。

在所有新款標準引擎都針對諸多細節進一步提升。首次啟用了壓電式噴油嘴負責將燃油直接噴入燃燒室。在實現200 bar 最大單次噴射壓力之外，同原先的電磁閥控制部件相比，壓電式控制器開合速度上也更快。因此，每此循環噴油量最多可分成八次部分噴射。此外，噴油嘴有更好的發散效果，使燃油能更細密地分佈於燃燒室，效果更佳。

## 非對稱型氣門揚程系統提升燃燒效率

VarioCam Plus 氣門控制系統，首次採用非對稱進氣凸輪軸控制換氣。其中，氣缸的兩個相鄰氣門會在特定引擎狀態以不同開啟行程作動。在此之前，兩個進氣門的衝程一律為 3.6 公釐，而在新款引擎中，則有 2.0 與 4.5 公釐兩種運作行程。通過該設計及諸多細節精進，油氣混合比和燃燒效果得到了改善，從而降低了油耗量和排放。此外，在低轉速、低負荷下的更高運轉平穩性，起到了提升駕駛舒適性的作用。而在引擎全力加速下，汽門重新也將會以同步行程開啟。

## 車內外皆享有夢幻聲浪

獨特的聲浪效果是 911 車型的不可或缺的駕駛樂趣。因此，工程師們在研發時致力於進氣與排氣側的聲浪韻律。聲浪傳導系統可打開後座隔板後方的第二導音管，傳導水平對置引擎的「呼吸聲」。儘管對噪音與汽油微粒過濾器的要求越發嚴苛，但為呈現保時捷 911 獨特的迷人聲浪，排氣裝置也經過全新升級。雙流道排氣裝置整合引擎動力曲線控制與全可變排氣閥門，透過兩項調節裝置實現最佳動力傳遞及澎湃聲浪。閥門可由步進電機電動操控，因此也可自行設定在中央全開位置，來營造夢幻聲浪。同時還可選配一套運動型排氣系統，其造型為雙圓管配置，而標準排氣系統將採雙邊雙出配置

## 全新研發的八速雙離合變速系統

全新 911 Carrera S 與 911 Carrera 4S 均配備了首次運用於保時捷跑車的 PDK 八速雙離合變速系統，相較於前一代車型所採用的舊款七速雙離合器變速箱，全新 PDK 系統經過全面進化，駕駛者可以感受到舒適感、性能和效率均有極為顯著的提升，新設計的快速換檔功能，可以更加激烈地體驗新款 911 的駕駛動態表現；當行駛過程中啟動「Sport Plus」運動升級模式時，無論在手動或是自動駕駛模式下均可進行升檔，如同 911 GT 系列跑車一樣，這意味著更短的反應時間與更快的換檔速度。而快速換檔功能主要用在引擎處於高轉速與高負荷的狀況下，並透過變速箱在換檔過程中明顯改善離合器切換速度得以實現。

## 快速換檔提升駕駛動態性

得益於全新快速換檔功能，更突顯 911 車型的駕駛動態性。無論手動模式或自動模式中時升檔均可啟用「Sport Plus」（運動升級）模式，享受有如 911 GT 跑車般駕馭體驗，顯示反應時間與換檔速度更明顯加速。快速換檔主要用於高轉速和高負荷。可在換檔過程中明顯改善離合器控制。透過額外的加壓管路，可加速液壓控制式離合器控制。

## Sport Chrono 套件帶有新模式開關

想提升駕駛性能與樂趣，Sport Chrono 套件便是首選。其包括附「Sport Response」按鈕的全新模式開關、PSM Sport（PSM 運動）模式、動態引擎支撐、碼錶和保時捷賽道精確性 (Porsche Track Precision) 應用程式。此駕駛模式可經由方向盤的全新模式選擇，對應啟動的模式將在組合式儀表中顯示。

經過重新設定的、更加居中的引擎重心位置搭配動態的引擎支撐系統將硬式和軟式引擎支撐系統的優點相互結合。透過電動調節同等提升駕駛舒適性與駕駛穩定性。可單獨啟動的 PSM Sport 模式可使穩定性系統進入極具運動風格的狀態。此時，駕駛者可在安全環境下不斷挑戰車輛極限。而來自賽車技術回饋，「Sport Response」（運動響應）按鈕可使引擎與變速箱可提供20秒的最大運轉效率。保時捷賽道精確性 (Porsche Track Precision) 應用程式用於量測賽道單圈用時與駕駛數據。這可透過智慧型手機記錄、管理並與分享相關數據資訊。

在選配的 Sport Chrono 套件中也將全新911標配的WET濕地模式整合其中，同時也包含了標準運動模式，駕駛只需操作旋鈕就可切換模式。

## 911 Carrera 4S 擁有更強悍的前輪驅動性能

透過前軸驅動系統的升級，新款 911 Carrera 4S 性能更進一步提升，採水冷式離合器與差速器並擁有增強型離合器片，達到更高的負荷性與耐用性。提升離合器可承受的最大扭力可改善其設定精準度，進而提升前軸在驅動標線上的性能。整體而言，大幅提升的前軸驅動系統結合保時捷牽引力管理系統 (PTM) 相互運作，在積雪、潮濕和乾燥路面上都能確保更大的牽引力。在駕駛動態方面，馳騁賽道時的精度、性能與負荷性都大幅進化。

## 底盤與煞車系統

# 移植賽車技術的：首次採用前後配輪胎設定

Porsche 911車系的底盤為跑車設立了基準，並在五十多年的傳奇歷史中將其延續至每一代車型上，憑藉著全新911車系精準的底盤調校，保時捷進一步將駕駛動態的潛力發揮得更為全面，採用前20吋、後21吋前後配的車輪配置為此奠定紮實基礎，而後驅動軸上的輪胎也明顯寬於前輪。有鑑於此，兩款車型的前輪距同步加寬46 mm，而911 Carrera S的後輪距則加寬39 mm，這樣的搭配可使後軸在過彎時更為穩定，進一步改善911後輪驅動車型的牽引力。此外，前後配輪胎的設置也能大幅提升車輛的平衡與穩定性，讓車輛的操控性更為線性且易於掌控，並可讓車輛的轉向不足或過度的情況得以降至最低，提供駕駛者更高的安全保障，特別是針對喜愛熱血駕馭風格的車主。透過運動性與舒適性均顯著提升的新一代保時捷主動式懸載調整系統（PASM）加持，調校精良的底盤設計更趨完善，並將可調式避震阻尼控制系統列為標配，或是可升級選配為車身降低10 mm的PASM 運動型底盤。

## 更具運動感、更舒適：顯著提升的升級 PASM

保時捷為新款 911 全面升級了 PASM。最新一代減震器採用經過全面改善的技術。藉由可透過磁力無級調節的高精度控制閥，可在幾毫秒內控制主級閥以及用於回彈和壓力級的壓力室。藉此可在任何時間精確調節減震力。此外，保時捷懸掛專家還為新減震器技術開發了自身的軟體控制系統，讓減震器與新款 911 完美配搭，盡顯其能。

新硬體和軟體的結合具有顯著的優勢。無論是在壓力級還是回彈級方面，與先前的系統相比，新款 PASM 都可在需要時實現柔和得多的緩沖，從而提高舒適度。特別是，例如鵝卵石路面導致的突發刺激也明顯減弱。同時，新型 PASM 可以讓減震器更加精準可靠地運行，在側傾穩定性、路面附著力、轉彎特性和可能的轉彎速度方面提供相當大的駕駛動態優勢。

可選配降低 10 公釐的 PASM 運動型底盤。為提升駕駛動態性，專門實施了整體調校，在轉彎時更加靈活，在高速線上更加穩定。

## Wet駕駛模式：全球首創標配濕滑路面檢測功能

全新911是世界上第一部將創新濕滑路面辨識系統列為標配的車款，並內建可隨時手動選擇的Wet駕駛模式，這套系統乃是為了當車輛行駛於濕滑路面時協助駕駛者所特別開發，利用內建在前輪轂的聲音感應器偵測路面上濺起的水花，進而判別路面的濕滑狀況。濕滑路面辨識系統與用於控制雨刷的雨滴感應裝置的差異為：後者僅辨識擋風玻璃的水滴進行與路況無關的光學回饋；濕滑路面辨識系統若偵測到潮濕的路面，則預先啟動PSM和PTM系統的反應機制，接著系統會通知駕駛者偵測到濕滑路面，並且建議手動切換至Wet駕駛模式。

相關功能可透過中控台上方的按鈕列啟動；如選配 Sport Chrono 跑車計時套件，也可透過整合至方向盤上的模式切換按鈕。濕地模式啟動時，PSM系統、PTM系統、主動式空力系統、選配的保時捷扭力分導升級系統（PTV Plus）與動態駕駛將同時作動以確保最佳穩定性。從時速 90 km/h起，可變式後擾流尾翼將升起、冷卻風門會開啟；油門反應變得更線性，且無法啟動PSM Off 功能或 Sport 運動模式。濕地模式源自保時捷的早期研發概念，於 20 世紀 90 年代中期的歐洲研究計畫「Prometheus」即已開發至功能成熟階段。

## 全新調校的煞車系統 制動反應全面進化

新設計的車輪尺寸與輪胎尺碼升級後，進一步讓全新底盤調校更形完整，無論是濕地或乾地路面的抓地性能以及滾動阻力均同步獲得改善，避震器彈簧與防傾桿可承受的極限更高，煞車系統的作動也更為精準。由於新裝設的後輪能夠傳遞更大的煞車制動力道，因此後煞車盤直徑已從330 mm升級至350 mm，煞車踏板的作動行程亦同步縮短，這組踏板採用有機板材製成，即鋼、碳纖維和塑料構成的混合材質，重量較原先的鋼製零件減輕約300克，不只提供更直接的煞車作動反應，由於踏板部件的接合極為穩固，駕駛者更可感覺到非常精確的壓力作用點，特別是習慣激烈操駕的駕駛者，對於嶄新的回饋反應感受將直接而明顯。經過賽道驗證的保時捷陶瓷複合煞車系統（PCCB）仍提供所有911車型做為選配套件，其優勢在於重量輕、煞車效果持續且穩定。

## 更加直接的傳動轉向提升靈敏度

為強化新款 911 車型的靈敏度與動態轉向特性，轉向系統的傳動更為直接，分別提升約 11%（標配跑車）和 6%（選配後橋轉向系統的車輛）。因此，911 駕駛更為靈活，即使在蜿蜒路段依然可享受無窮駕駛樂趣。為改善方向盤的反應，使用了全新調校為保時捷典型風格的轉向器。藉助先進算法，所需駕駛特性能更符合路況（乾燥、潮濕或雪地）。

如有需要，可選購舒適型增強版助力轉向系統。在低速條件下，結合全面進化的轉向輔助功能，達到平穩的轉向與駐車。

## 後軸轉向系統搭配輕量型電池

全新 911 後軸轉向系統同步進化，提升日常實用性與整體操駕性能。可視行駛速度而定引導後輪最多偏轉兩度，轉動方向則與前軸轉向角度成同向或反向，因此全新 911 在過彎時更為靈活，行駛於市區交通中也可藉由較小的迴轉半徑提升操控靈活性，同時提升高速時的駕駛穩定性，例如變換車道時。後軸轉向系統也與使用全新磷酸鋰鐵電池有所關連，這項技術源自於摩托車賽事，相較於傳統鉛酸電池，磷酸鋰鐵電池的壽命是其 2.5 倍，而且重量僅為前者一半不到的 12.7 kg。列為選配的保時捷動態底盤控制系統（PDCC）也可選購後軸轉向系統，該系統具備的主動防傾桿可在過彎時幾乎完全抵消車身晃動。

## 前軸舉升系統

列為選配的電子液壓式舉升系統可將前軸升高約 40 mm，透過提高進入角度和前軸的離地高度，有助於輕鬆將車輛駛入車庫和立體停車場等場所。



## 車身與空氣力學特性

# 鋁含量更高，車身剛性更佳

保時捷原廠進一步開發了混合車身結構的技術，並為新款911設計出全新車身構造。相較於前一代車型採用63%的鋼材比例，如今以減少一半以上降至30%，除了前、後保險桿及下方側裙部分，所有表層鈹件均由鋁材製成。新設計的車門結構僅由鋁板製成，可減輕車身重量之外，仍兼顧穩定性或品質。

除了高強度鋼材，在車體結構中也增加了擠壓型鋁材的使用，例如前、後縱向構件、內外車門檻及底板加強件等，其使用比例從3%提升至25%。在全新911 車型中，Porsche也大量使用鋁壓鑄部件，這些部件包括前減震彈簧支架、後軸通道外殼、後減震筒等。

座艙車體結構（如：A / B 柱與側車頂框架）均由超高強度熱成型鋼製成，可承擔主要負載，符合碰撞安全係數並達到智慧輕量化，由於相同強度規格，鋁質結構較更為笨重且龐大。此外，全新 911 Carrera 雙門轎跑全球規格配備首次納入車側安全氣簾。

全新911先進的車體結構概念不僅提升乘客的被動安全性，同時也增強了車體結構本身的剛性。與前一代車型相比，全新911 Carrera 4S雙門轎跑車在抗扭曲與彎曲剛度方面提升達5%，因此即使馳騁在不同路況的道路上車輛也能保持穩定性。

全鋁合金外殼不包含選配車頂，儘管 911 Coup 標準配備全方位輕量化合金塗料，但選配的傾斜可滑動天窗則為鋼製；此外，玻璃天窗附遮陽捲簾亦為選配。

## 全新引擎支撐方式減少晃動

重新設計的底盤結構同步調整引擎固定方式，進能對駕駛動態有顯著的提升。過往引擎透過兩個較為後置的支架與橫置引擎固定架相連。而全新 911 車型則取消橫置引擎固定架，引擎支架目前改採與縱向車架直接連結於前方20 公分處。與變速箱支架的前部連接保持不變。由於引擎支架移位且經過調整，因此可明顯降低引擎傳輸至車輛底盤的晃動與振動。例如駛過崎嶇路面時，這可改善緩慢行駛於不良路況及高速駕駛時的舒適感。同時，受益於引

擎與底盤有更穩固的固定方式，對駕駛動態也將有所幫助。在崎嶇路面快速過彎時，因為引擎可透過其重量減少傳遞至底盤的振動，使911 車型整體更為穩定，不易偏離車道，盡享更多運動駕駛快感。

## 自適應型空氣動力具備更大控制範圍

全新 911 車型的先進主動空氣動力系統再度提升效能與性能。為實現此目標，主動空力系統可式車速與駕駛模式來調整運作模式。讓新款 911 車型可在ECO經濟模式或強調駕駛動態的高性能兩大模式調整空氣動力特性，提供最佳的行駛表現。

全新自適應型後擾流板採用面積更大、尺寸更寬的配置來改善空氣動力效應。憑藉增大 45% 的空氣動力學作用面積，能夠改善風阻與降低升力之間的平衡。新增的 Eco 模式下，擾流板採用空氣阻力最小的角度，從而減少油耗。高性能需求時便可完全展開，後擾流板可補償後軸的抬升力。配合最低前軸抬升力，全新 911 車型即使在高速行駛時也能安全、穩定地緊貼路面。

根據相應駕駛情況與所選駕駛模式，全新 911 車型的後擾流板基本設為三大狀態。車速 90 km/h 內，後擾流板不開啟。如果繼續加速，在150km/h以內，後擾流板將移至 Eco 位置。再往上將自動變為高性能位置。而在 Sport、Sport Plus 和 Wet 模式下，車速達到 90 km/h 及以上後擾流板就展開至高性能位置，最高極速也將會在高性能角度下達成。

## 擾流板提升冷卻效果

後擾流板的另一功能在於提升進氣冷卻效果。在進氣溫度很高的情況下，車速超過 60 km/h 時尾翼便將伸出，以降低功率的損耗。同時在新增的調整功能中，當滑動天窗開啟時，在車速 90 km/h 及以上可進一步伸展後擾流板。當然，按下 PCM 系統中的獨立控制鍵，後尾翼即使在駐車與低速時仍可展開至高性能位置。

先進的主動空氣動力系統現在也將前氣壩內的無段調節進氣柵欄整合其中，並較過往採三階段開啟方式有所改變。根據不同溫度、負荷與速度三大資訊來進行執行開合與否的調整，同時相比前代車型擴大了兩側進氣口面積。進氣柵在車速介於 70 與 150 km/h 時將完全閉合。此時，911 車型可用有最低的風阻係數，減低油耗。當車速達 150 km/h 時進氣壩將開

啟，車速達 170 km/h 時則完全打開。此模式維持最佳空氣動力平衡，高速時也能享受最棒的駕駛動態。當天窗開啟時，車速達120 km/h 後進氣柵也將以全開方式運行。而當駕駛啟用 Sport 或 Sport Plus 模式時，進氣柵同樣將會維持全開的狀態。

## 電力和電控裝置

# 智慧型 LED 大燈實現最佳視野

保時捷為新款 911 車型研發諸多全新安全與輔助系統。特別是：配有保時捷動態照明功能的全新 LED 矩陣式大燈（選配），成為保時捷照明技術的巔峰之作。矩陣式前大燈的光源分別運用 84 個獨立的 LED 燈組，整合大功率 LED 燈組負責遠光以及位於前方的專屬聚光鏡。如此產生的照射範圍與亮度足以媲美雷射燈組。而其照射廣度亦可讓駕駛員始終享有最大範圍的道路照明，同時不會造成其他車主眩目或受到干擾。此外，這套複雜的大燈模組由多個部件構成，並可基於攝影機、導航資訊與車輛行駛狀況，提供高度靈活、互相獨立的控制效果。

基於智慧照射控制能力，因此可整合額外的輔助功能，從而顯著提升駕駛舒適度與駕駛安全。此系統能夠偵測並選擇交通標識的反光強度，並以適切的亮度投射。此外在分段控制照明範圍減少對向來車的影響外，亦透過增強功能，加強車輛所在車道的照明效果，由此集中引導駕駛員視線，提升舒適度與安全性。而彎道輔助照明系統也提供柔和的亮度變化，減輕駕駛視覺壓力。

所有 911 車型出廠即配備標準型 LED 前大燈，已提供附加遠光及動態照明距離調整能力。建構出 PDLs Plus 保時捷動態照明系統的基礎。選用後者可增加動態彎道輔助照明、自適應遠光燈調整與針對高速公路與濃霧的照明效果，充分展現 LED 矩陣式大燈的創新研發成果。

## 擁有額外功能的輔助系統

新款 911 標配一系列輔助系統，主要用於在日常行車中帶來更加舒適安全的駕駛體驗。煞車預警輔助系統利用前方攝影機的協助，可有效減低與車輛、行人和腳踏車騎士發生碰撞的風險。該系統將採兩階段預警，優先對駕駛發出視覺和聲音警示（一級警告），若存在更大風險，則將採取煞車震動警示（二級警告）。後續駕駛執行的煞車動作將得到增強，必要時可提供全力煞停效果。如果駕駛員未即時回應，系統將啟用自動緊急煞車以減輕碰撞後果。

列為選配的主動巡航控制系統大幅擴展使用能力。包括自動車距調節、停車再開、主動復位保護等功能。該系統藉助位於前氣壩中央的雷達感測器和攝影機監控與前車之間的距離，並自動進行調節，並可即時辨識相鄰車道匯入的車輛。必要時，該系統會跟隨前車至完全煞停。此外，系統可主動改採滑行功能來降低油耗，特別是在行駛緩慢的交通中，該系統可有效提升駕駛舒適性與安全性。

透過停車再開的功能協助下，911 可在自主煞停後15秒內自行重新啟動，若超出該停止時限，駕駛只需輕點油門或撥動定速控制桿進行即可恢復定速行駛。而在發生緊急煞車情況，主動復位功能將自動關閉側窗玻璃和升降/滑動天窗，同時，駕駛和前乘客座的安全帶預縮裝置也將啟動。

## 可辨識交通標誌的車道保持輔助系統

在多車道環境中進行車道變換而發生意外事故的比例極高。保時捷列為選配的車道維持輔助系統可在時速 65 至 250 km/h 的車速範圍內進行輔助。透過攝影機偵測道路，在發現未使用轉向指示燈而偏離車道時透過轉向輔助來修正車輛路線。該系統側重於改善長途行車舒適性，同時顯著提高安全性。而在轉向輔助外，PCM系統也同時以警示音作出提醒。

車道維持輔助系統整合交通標誌識別功能。同樣透過攝影機，識別常駐或臨時速度標誌，或是如禁止超車與其他間接指示牌（例如路標）。除此之外，交通標誌識別功能亦可視不同情況，改採其他車輛系統進行偵測。如可透過雨量感測器評估潮濕度，進而視天氣狀況顯示相關速度指示。該系統會在駛入急彎前透過儀表顯示幕提供方向提示，這在陌生且曲折的郊外道路行駛時可有效提升行駛增加安全性。

## 伴有視覺警告的車道變換輔助系統

全新升級的車道變換輔助系統可與車道維持輔助系統搭配使用。該系統可偵測相對距離最高達70公尺的車輛，並在時速 15 至 250 km/h 的速度範圍內作動。系統透過雷達感測器檢測相鄰車道上的後方車輛速度和距離。如果系統判讀駕駛車輛與相鄰車輛的距離和速度，在換道時有發生碰撞風險時，將在左側或右側外後視鏡中發出視覺警告。

## 新亮點：配備熱成像攝影機的夜視輔助系統

得益於智慧型熱成像攝像機，全新夜視輔助系統可在黑暗中識別人和動物並透過儀表螢幕顯示供駕駛掌握環境。該系統的有效範圍高達 300 米，其電子裝置能夠對不同的熱源進行分類，例如區分出動物或靜止但保有引擎餘熱的機車。此外，夜視輔助系統在城市內將被禁止使用，以免因過多的熱源造成可能的錯誤警告。但若同時選配的 LED 矩陣式大燈，當辨識道人或小動物時，可透過局部閃爍照射來提供駕駛警示效果。

## 從停車輔助系統到環景影像系統

停車輔助系統讓新款 911 在移動與停車過程更加簡便。現在，列為標配的前後停車輔助系統可發出視覺和聲音警視，讓駕駛獲得更多的輔助效果。這套系統利用為在車輛前端和尾部的超音波感測器進行偵測，並可額外選配倒車攝影機來提升輔助效果。攝影機將透過在 PCM 系統的全彩顯示幕，提供帶有動態輔助線與潛在障礙物之間的距離等資訊來引導駕駛。此外，系統亦可選配環景顯影系統，根據四個獨立攝影鏡頭計算出 360° 俯視圖。與此同時，PCM 螢幕中的圖像顯示能力更加清晰，解析度較以往幾乎高出一倍。

## 操作更為簡單的全新 PCM

具備線上導航功能的全新保時捷通訊管理系統 (PCM) 明顯簡化對資訊娛樂系統的延伸使用能力與控制方式。原先藉助儀表或中控臺操作的眾多車輛功能在新款 911 中透過 PCM 的 10.9 英吋大觸控螢幕輕鬆實現圖形化操作。系統亦直接預載大多數歐洲國家/地區的地圖資料，同時具備地圖透視圖和 3D 導航地圖等不同顯示模式。

新系統採用直覺化操作邏輯，並可隨個人喜好設計。藉助預設的動態 可簡單快速地打造喜愛的主功能界面：例如最喜歡的電臺或導航目的地、快捷撥號或啟用運動型排氣系統。顯示幕的右側可選擇資訊工具，以此存取 PCM 其他功能。因此，系統可在螢幕中央區域顯示導航情況，同步在右側執行電話功能。

全新介面只需幾次點擊和滑動就可輕鬆瀏覽整個功能，透過指尖簡單的點選與滑動就像使用智慧型手機或平板電腦一般。還可用兩個手指在全新 PCM 中執行放大、縮小或旋轉顯示內容。此外，顯示幕支援手寫識別能力，可在顯示幕上輕鬆書寫導航目的地。再透過標配的線上語音控制，可方便地使用 PCM 的眾多功能。

## 三種音響系統可供選擇

除了標配的保時捷高傳真音響系統外，新款 911 將繼續提供 BOSE® 和 Burmester® 音場系統。選配之一的 BOSE® 環繞音場系統配有 12 支揚聲器，總輸出功率高達 570 瓦，帶來完美均衡的高傳真音效。而其頂級裝備，Burmester® 高端環繞音場系統同樣搭載 12 支揚聲器，總功率高達 855 瓦。

## 互聯升級系統提供的應用程式與服務

新款 911 實現 100% 互聯能力。作為標準配備之一，保時捷互聯升級系統囊括眾多功能選項，駕駛可透過保時捷通訊管理系統 (PCM) 探訪 Amazon 音樂、來自 Nest 的智慧家居功能服務以及同步具備傳統調頻和線上廣播功能的智慧型升級廣播系統。由於內建 SIM 卡具備 LTE 高速通訊功能，讓新款 911 始終保持聯網能力。而保時捷智慧互聯 (Porsche Connect) 應用程式實現主要的車載聯網功能，並提供更簡便的使用方式。

另一個新亮點則是升級廣播系統。只要所選電台提供線上廣播頻道，該服務將透過整合式網際網路廣播功能擴大個人喜愛電台的有效範圍，使其幾乎不受限制。如果跑車超出 FM 或數位廣播的陸上收訊範圍，系統將自動切換至線上串流媒體。為此，911 首度採用改進版「無縫」切換功能，確保載體介質切換近乎無聲。

## 使用大數據的線上導航

線上導航現在能更加簡單、快速、全面地提供即時交通資訊。點選 PCM 系統中的放大鏡圖示便可執行搜尋功能，同時可使用簡單詞彙進行目標搜索。搜尋器還會提供大量附加資訊，例如：汽油價格、空閒停車場（包括價格和開放時間）、或是旅館和餐館的用戶評論。

另外，藉助新款語音導航 (Voice Pilot) 還可輕鬆執行導航目標的語音輸入。保時捷聲控功能再度升級，憑藉線上語音識別能力，語音輸入可使用更多直覺式的口語。例如只需輸入某個導航目標，無需提供任何地址詳細資訊便可輕鬆執行。

系統同時提升導航計算能力。這經由車載輸入和線上輸入同時進行處理。PCM 系統將針對車載與線上圖資進行同步路線規劃，並由 PCM 系統以最快速度選擇出最佳導航路徑。

另外，導航系統還可以透過新款風險雷達服務 (Dienst Risk Radar) 處理所謂的大數據。在此涉及到在具備相應配置的車輛上匿名採集和發送有關道路與交通狀況的資料。藉助車輛感測器針對霧、道路打滑危險乃至事故發出警告。因此，新款 911 車型可以幫助減少危險和避免事故。此外導航目標不僅可以在 PCM 中建立，還可以在出發前在智慧型手機中透過保時捷智慧互聯 (Porsche Connect) 應用程式或在車外透過網際網路平臺「My Porsche」輕鬆預先規劃。

### **一次滿足所有需求：適用於 Apple 和 Android 智慧型手機的保時捷智慧互聯 (Porsche Connect) 應用程式**

保時捷智慧互聯 (Porsche Connect) 應用程式為駕駛提供不同智慧型手機系統與車輛的連結能力，達到所有智慧型手機實現的連接功能。該應用程式將分為三大主要服務功能，分別是導航、用於車輛相關功能的「我的車輛」以及用於使用者相關服務和設定的「我的賬戶」。

### **適合賽車手的保時捷賽道精準性 (Porsche Track Precision) 應用程式**

透過保時捷賽道精確性 (Porsche Track Precision) 應用程式，911 車型駕駛能記錄下在賽道上的眾多駕駛樂趣。這款應用程式能詳細記錄、顯示與分析所有駕駛訊息至智慧型手機中。單圈計時可自動透過 PCM 系統精確的 GPS 訊號或採用選配 Sport Chrono 運動升級套件的方向盤按鈕進行手動紀錄控制。透過保時捷精裝配件服務 (Porsche Tequipment) 中可另行選購的觸發器，能夠更進一步提供更準確的計時效果。

這款應用程式現在可以更加直覺與方便的方式在智慧型手機上操作。



橫跨全球的嚴苛耐力測試

## 千錘百鍊的 911：為新世代車型量身打造的測試計畫

經典跑車 911 第 8 世代將於 2019 年初在歐洲市場上市。在這之前，德國原廠再次啟動 911 原型車的引擎，前往世界各地進行最終測試計畫。測驗內容極為嚴苛 — 受測車輛橫越溫差達攝氏 85 度的氣候區，歷經超過 4 公里的海拔高度落差，並熬過無數大城市走走停停的車陣，還要創下最新賽道紀錄。而車輛各零組件通過這些測試後都必須運作得完好如初。

Porsche 911 成車專案經理（Project Manager for the Complete Vehicle of the 911）Andreas Pröbstle 強調：「除了傑出性能，優異的日常實用性更能顯現 911 與眾不同之處，因此我們要在各種條件、氣候與環境下測試車輛，並確保傳動系統必須和油品、系統、操作程序及顯示器一樣妥善運作。唯有如此，才能保證車輛可完好地暢遊世界各地。」

測試計畫首先針對保時捷的底盤、引擎等進行測試，車輛核心皆經過強化以提升性能與實用性。此外，座艙內全新的操作系統、儀器與顯示器都接受功能性與壓力測試。全新駕駛輔助系統與擴充後的連線功能也必須通過長時間高壓測試，由於保時捷互聯系統在各國設定有所不同，因此測試其運作與功能極為耗時耗力。

在中東波斯灣國家或美國死亡谷等炎熱的地區，空調、熱管理及內燃機系統都必須通過高達攝氏 50 度的環境測試，亦即所有內部組件不得隨高溫膨脹或收縮。在芬蘭攝氏零下 35 度的環境中，著重於測試冷車啟動、暖氣與空調、循跡性、操控與煞車性能，以及與車身動態密切相關的控制系統反應速度。位於歐洲北極圈蜿蜒且高難度的路段也是測試這款跑車的絕佳環境；全新 911 也在中國街道與賽道上針對當地交通特性進行耐力測試，同時也證實了車款在燃油品質不一的情況下仍能夠可靠運行。

紐柏林賽道始終是保時捷嚴竣測試與研發計畫中不可或缺的一環。引擎、變速箱、煞車、底盤都必須在這座位於 Eifel Mountain（艾費爾山區）的高難度賽道上證明其優異性能。在義大利，測試車輛在納爾德奧高速賽道上測試極速、冷卻及操控性。極限測試中最低海拔的測試點為低於海平面 90 公尺的美國死亡谷海拔；而海拔高達 4,300 公尺空氣稀薄的科羅拉多州的 Mount Evans（伊凡斯山）則是讓 911 的雙渦輪與燃油系統面臨艱難挑戰。此時測試告一段落，測試里程數也來到了 300 萬公里。

接下來的測試雖然較為無趣，卻同樣不容忽視，那就是在德國境內市區與郊區道路中進行日常測試。此部分的測試里程數同樣非常可觀，在遵守交通法規之下評估車輛系統是否適合且經得起日常使用。唯有通過測試，第 8 代 911 才肩負得起「史上最佳 911」的頭銜。

## 7 代保時捷 911 車型

# 自 1963 年傳承至今的經典跑車

1963年9月12日，一代車壇傳奇於德國法蘭克福車展（IAA）問世。此輛新款跑車最初被稱為901，保時捷自豪地向各方宣佈其為356跑車繼任者，以延續前代輝煌為初衷。保時捷也透過新車型展現其雄心壯志，將品牌推向全新高度：新車採用六缸而非四缸的水平對臥引擎，且延續品牌核心理念採用傳統氣冷式引擎，卻可輸出最大馬力130 PS。由於與法國汽車製造商寶獅汽車的冠名權糾紛，新車型於1964年上市時正式命名為911。911所擁有驚人的性能超乎眾人預期，很快被認定為「真正的」保時捷，也藉此為品牌奠定發展全球事業的基礎。

## 初代 911 車型：祖文豪森出品的大師之作

911車型持續擴張車輛編成。1965年於IAA 車展推出全球首創「安全敞篷車」911 Targa車型，此為針對美國市場認為傳統敞篷設計危險程度過高而做出的回應。Targa的特色為採用一組寬20公分的防滾架，搭配有軟窗之稱的可拆卸的車頂與後方小型軟篷結構，之後更推出可換裝為可加熱全景玻璃後窗。Targa一名源自保時捷曾拿下四次冠軍的義大利西西里島Targa Florio 耐久賽事。

1966年，與擁有160 PS馬力的911 S一同首次亮相的還有另一經典設計：FUCHS輪圈。其一體成型製作工法成就其輕量化，開啟汽車界全新科技視野，並可能是汽車產業歷史中最著名的一款輪圈。

Porsche在1967年秋天推出具110PS馬力的911 T，該車定位於頂級911 S與911 E之下，而911 E的字母「E」代表汽油噴射系統。以上轉變標示著保時捷為首間符合美國市場嚴格排氣規範的德國汽車製造商。

1968年，保時捷持續進化的2+2座艙配置也邁入新的里程碑：1969年起推出的初代911，軸距增加57 mm至2268 mm，這讓後置引擎跑車擁有更平穩的操控性能。同年，2.0升引擎時代正式告終，以擴大4mm汽缸容量並將排氣量提升至每分鐘2195 ccm的新引擎取代。1972年式車款排氣量進一步提升至2.4升，並可開始使用普通汽油；而911 S車款的最大馬力區間則為130-190 PS。

911 Carrera RS 2.7憑藉其“鴨尾”造型後擾流翼，成為一代傳奇車款。這款跑車僅重1,000 kg，最大輸出馬力為210 PS，極速超過245 km/h。Zuffenhausen工廠共計生產1,525輛911 Carrera RS 2.7，也為第一代911增添不少光榮記憶。而1963年至1973年十年間，初代911總計售出111,995輛。

## G 系車型：911 車型依託技術革新發展飛速

1973年保時捷歡度911十周年，針對這款極為成功的車型進行至今仍影響深遠的改變。這家總部位於斯圖加特的汽車製造商在頂級車型使用強大的渦輪增壓引擎，並採取鍍鋅車身防鏽處理。除Targa車型外，更推出911 Cabriolet敞篷車型與Speedster車款，在此奠定成為一代經典的基礎。

然而，一款能長期市售車款需具備市場適應性。美國嚴苛的安全法規規範新車於前行或倒退時，能在時速8 km/hr內，可抗碰撞且不造成損傷。原廠工程師因而在行李箱前方設計帶有橡膠襯套的前保險桿，成為G Model重要特徵。這套保險桿內的液壓減震器具50 mm的壓縮空間，且不會對重要的車輛部件造成損壞。這套配備於美國市場為標配，而其他市場可另外選配。此外，對第二代911而言，安全為非常重要的課題，其所採用標準三點式安全帶、一體式頭枕的前排座椅，與新設計的運動型方向盤等細節，都展現對安全的要求。

自前代911 Carrera RS開始，原廠便將2.7升的水平對臥六缸引擎列為911的常態配置，隨後更進一步擴增至3.0升。而自1983年起排氣量提升至3.2升，並在911 SC RS車型中提供最大馬力250 PS。這也展現出這套氣冷式水平對臥引擎的發展潛力，總能帶來更多的驚喜。

1974年，911 Turbo所搭載的3.0升水平對臥引擎的動力表現達到更高的境界。來自賽車運動的渦輪增壓科技，一開始便提供這款超級跑車260 PS的最大馬力。而在1977年起，排氣量提升至3.3升並加入中央冷卻器，使動力進一步強化，來到令人印象深刻的300 PS最大輸

出。把數據轉換為實際的性能表現來看，5.2秒可完成0-100公里/小時加速與260公里/小時的最高極速，著實令人不可置信，在1970年中期可謂所向披靡；而渦輪科技也催生出另一款傳奇跑車。

然而，天有不測風雲。保時捷新推出搭載全新跑車系列，這些採用前置引擎、後置變速箱配置的車款，如搭載四汽缸的924、944，或是八汽缸的928車型，都曾意圖隨著911立下的基礎發展壯大。不過，這些新科技跑車並未如911建立起屬於自己的寶座，消費大眾仍對於911有著高度的擁護與需求。因此，保時捷也隨後改變決策，將911暫時保留在原廠研發計畫中。自1982年起，911敞篷車型首度與雙門硬頂與Targa等車型同步販售，這也在1989年催生出911 Carrera Speedster這部極具紀念價值的車型；第二代911最終生產並交付了2,103輛採用渦輪寬車體的車型，僅有171輛出口車款採用窄車身配置；G系列車型的生產週期在1973與1989年間，共計在16年間生產198,496輛，留下光榮印記。

## 964 車型：911 車型重新啟航

第三代911跑車，廠內代號964一名更為大眾所熟知，它融合了來自經典車型傳承的傳統輪廓與先進科技應用，當時保時捷原廠亦正經歷一段經濟危機，第三代911可謂是一場只許勝，不許敗的豪賭。

新款 911 的所採用先進科技可從首款車型略窺一二：保時捷最初為高性能跑車959所設計的全輪驅動技術首次沿用在Carrera 4車型上。該系列車型採用電子控制和液壓調節離合器，在當時可成為十分前衛的設計。全輪驅動系統使用了防鎖死煞車系統（ABS）的感應器，如動力轉向輔助般，成為該車型的標準配置。

後輪驅動的 911 Carrera 2 隨後於 1989 年亮相。與此同時，與此同時，Cabriolet和Targa版本也與雙門轎跑車一同首次亮相。值得一提的是：在熟悉的車身輪廓中，看似實際上只有針對一體式保險桿進行改裝的964，其實全車採用多達85%新設計的零件所打造而成。

964的氣冷式水平對臥引擎，採用了排氣量再創新高的3.6升配置，並在Carrera 2/4雙車型提供最大馬力250PS。而雙火星塞點火技術是這具引擎的技術亮點之一，源自保時捷過往研發飛機引擎時，為確保引擎能保持穩定運作狀態的產物。同時，整體空氣力學表現也有所進步，透過可調式尾翼的輔助，幾乎可完全消弭後軸抬升力，此外還有一項全新的配備：Tiptronic手自排變速箱。可滑順地換檔，同時不影響動力銜接性。

911 Jubilee為964世代中最獨特的延伸車型之一。該車是為了慶祝911生產30周年的而推出的限量車型，並在1993年以911輛的數量問世，同時快速銷售一空。在前後寬車體的基本配置下，該車以Carrera 4雙門硬頂車體與底盤為基礎，搭配911 Turbo的17吋胎圈組，但未提供後方大型尾翼。而保時捷也特別採用專屬金屬堇(紫色)的外觀塗裝搭配灰色全真皮內裝。

此外，1993年還推出了新款911 Speedster，採用更短捷的前擋風玻璃、改良車頂結構與前排座椅後方覆有標誌性雙曲面後飾蓋。該車共計以Carrera 2敞篷車型為基礎生產930輛，另外還有15輛是採渦輪版寬車體配置。

在964世代中，渦輪版车型為911車系的頂級車款。911 Turbo最初沿用前代車型的3.3升引擎，在當時可提供320 PS最大馬力，而911 Turbo S則可提供令人驚豔的381 PS。1993年初，保時捷公布具備360 PS的3.6升引擎供渦輪車型所用，並於十月開始生產，也使這款極具代表性的跑車進入一個新階段。最終，保時捷在1988年至1994年間，共計生產63,762輛964世代車型。

## 993 車型：風冷時代的終點，最後巔峰之作

我們可以非常肯定地說:不論是來自組文豪森，或全球其他各地的跑車迷而言，原廠代號993的第四代911，是這款經典跑車最令人嚮往的車型之一。從1993年開始，儘管只有車頂線保持了既有線條，但新車型對911核心設計元素的精彩演繹依舊令人印象深刻。諸如自然協調的曲線造型、整合式保險桿、無窗框嵌入式車窗，以及寬版尾部造型與座落在兩側的尾燈都令所有跑車愛好者心跳加速；即使新版車頭透過全新的玻璃頭燈組帶來更平整化的車頭造型，依然迅速受到廣泛喜愛。

993也透過多項技術特色強調該車在跑車領域的特殊地位，例如重新設計的LSA鋁合金底盤，結合了輕量結構，穩定性和靈活性三大要素。直至今日，多連桿懸吊也被視為「魏薩」後軸結構的最終發展型態，並寫下後輪自動轉向功能的新歷史。同時帶來更好的駕駛動態與更完善的懸架舒適性。

新一代車型也在驅動裝置方面樹立全新標竿：911 Turbo在1995年推出，標準配置全輪驅動系統以及雙渦輪增壓器，帶來408匹的出色性能數據，同時，3.6 升的雙渦輪增壓實現當時全系引擎中最低的廢氣排放量。後續推出限量生產100輛的911 GT2，動力更提升至450 PS，並改採後輪驅動配置。

993上市初期，保時捷僅提供 Coup 與Cabriolet兩種車型，Targa則在1995年以全新設計概念推出。固定式車頂搭配可電動滑移至後擋風玻璃下方的玻璃車頂取代原有的可拆式硬頂。另外993在Carrera S車型採用另一套車體結構；該車隨著Carrera 4S之後推出，整合來自911 Turbo的寬車體與底盤，但省略了大型後尾翼配置。

993 車系備受收藏家和車迷青睞的原因之一在於六缸水平對置引擎：它是最後一款採用經典氣冷式設計的 911 系列。上市初期具備272 PS輸出，而雙汽門車型在1995年再度配置雙火星塞系統，並提供285 PS輸出。保時捷也以選配方式提供300 PS的輸出版本。993啟用全新六速手排變速箱，使極速提升至270 km/h。六個前進檔位有效涵蓋了整個速度區間所需，同時不因為較疏的齒比影響引擎的動力曲線延展性。其換檔操作手感也更加精準。

保時捷透過 911 系列的 993 車型孤注一擲，最終取得圓滿成功。第四代經典跑車共生產68,881 輛，隨著極具象徵地位的第四代跑車於 1998 年畫上句號。在誕生 35 週年後迎來新的黃金時代，這也是對於911、保時捷在未來取得無與倫比成功的起始點。保時捷在 1993 至 1998 年間共生產 68,881 輛 993 車型。

## 996 車型：採用氣冷式水平對置引擎的初代 911

1997 年起，保時捷在第五代 911 系列 996 車型中大膽突破氣冷式設計。時隔 34 年後，德國跑車製造商以新款 911 車型一改往昔面貌與定位，應對當務之急。設計主軸在於延續降低生產成本策略，大量延用其他車型系列（例如新款 Boxster）共用零件，並符合最新的安全與排氣規定。憑藉 996 車型，保時捷找到了通往未來之路。

保留經典的車身比例並融合前沿技術，重新打造面向未來的跑車傳奇：從設計方面可看出，996 車型雖難以傳承以往，卻也開啟了時代的新篇章

全新 911 車型最終以全新打造的優雅車身呈現。車長增加 18.5 cm，軸距加寬 80 mm，車身增寬 3 cm。996 車型擁有更寬敞的車室空間，儀錶盤也同樣改頭換面：造型打破傳統，五個圓盤儀表變為相互融合。

最大的改動在於車尾：引擎依然是水平對置佈局，但因無法滿足日益嚴格的排氣規定，而不再採用氣冷式結構。全新研發的水冷系統已為未來做足準備。性能參數還包括：四氣門六缸引擎排量達到 3.4 升，可發揮 300 PS，並比肩曾經的傳奇車型 911 Turbo 3.3。引擎排量在中期改型後增至 3.6 升，功率隨之上漲至 320 PS，在「40 週年紀念款 911」中甚至可達到 345 PS。

911 Turbo 中同樣配備全新水冷式水平對置引擎。其 3.2 升六缸引擎帶領著 911 GT1 奪得 1998 年度勒芒賽事冠軍。依託於雙渦輪增壓技術，可在量產車輛中迸發 420 PS。因此，911 Turbo 成為保時捷該系列首款突破 300 km/h 關卡的量產車型。在 911 GT2 中，此引擎甚至可輸出馬力 483 PS。另外，採用陶瓷煞車盤的 PCCB 首度在超跑中亮相，之後成為 GT2 的標準配置。它比傳統的鋼製煞車盤輕 50%，還擁有長達 300,000 公里的使用壽命。

未搭載渦輪增壓系統的同款車型 911 GT3 則宣告新時代的到來：無論在公路還是在賽道日馳騁，這款車均可帶來最佳駕駛樂趣。此外，它還奠定保時捷單一品牌賽的基礎，更成為保時捷客戶賽事風靡全球的起步點。在 996 車型中，3.6 升自然進氣引擎最初可輸出馬力 360 PS，而後升至 381 PS；隨後於 2003 年推出更為犀利的 911 GT3 RS 車型。在 1997 至 2005 年間，保時捷共生產 175,262 輛 996 車型。

## 997 車型：科技大躍進，911 的百變新風貌

保時捷 911 從 2004 年起呈現前所未有的多樣性：提供 Coup、Targa、Cabriolet 和 Speedster 款式，其中配備後輪與全輪驅動、纖細與加寬車身、水冷式自然進氣引擎與渦輪增壓引擎，GTS 版則擁有運動款 GT2、GT2 RS、GT3 以及兩款 GT3 RS 可供選擇。包括特殊款式在內該系列共有 24 種車型款式，並輔以眾多個性化選項。



在997世代中，保時捷透過更為動感與強悍的設計，打造出極為銳利的外觀風格。即便是初階Carrera車型便憑藉渾厚的車尾造型營造出強烈的陽剛氣息，而包含S、Turbo與GT等更擁有加寬44 mm的車體配置。在外觀上的另一大重點，為重新回歸氣冷時代所留下的重要設計元素，採用較為陡直、純圓形的玻璃頭燈組，與前一代有了極大的區隔。自2008年小改款後，頭燈組首度運用雙氙氣燈組搭配LED日行燈。

997世代也在911車系立下了全新科技里程碑。Carrera所搭載的3.6升六缸引擎可直接輸出325 PS的最大馬力；在S車型中，工程師重新設計了汽缸本體，加大3 mm缸徑讓排氣量提升至3.8升之譜，並成為911歷來量產車型中排氣量最大者。

2008年的產品升級是一項重大的變革。保時捷進一部重新研發動力系統，正式導入缸內直噴供油系統，此舉增長了輸出性能，卻有效降低油耗與碳排放量。3.6升引擎將馬力提升至345 PS，而3.8升更有385 PS。同時加入擁有408 PS最大馬力的全新911 Carrera GTS，以填補Carrera S與GT3之間空缺。

引擎科技的突破也讓911 Turbo取得更大的優勢。這具3.6升引擎成為首具採用可變渦輪葉片技術的汽油引擎，並在後續更換為3.8升缸內直噴引擎主體，讓最大輸出從480 PS提升至500 PS大關，並在911 Turbo S中進一步提升至530 PS的水準。若在搭配上首次以標配方式登場的七速雙離合器變速箱，具備更強勢動力的911 GT2 RS可力壓群雄，並靠著620 PS的最大輸出，成功達成紐柏林北賽道7分18秒的最佳單圈成績。

另一方面，GT3系列車型也受惠於整體動力升級優勢，自415 PS提升至435 PS。RS 3.8版本更可達450 PS。然而最後的皇冠仍是屬於GT3 RS 4.0，該車具備500 PS最大馬力，並限量600部。

在997世代中有著多款值得令人討論再次的特殊紀念車型。如911 Sport Classic，這部限量250部的特仕車型在48小時內便銷售一空；擁有408 PS的911 Speedster車型也以356部的限定方式推出；最特別的莫過於911 Turbo S Edition 918 Spyder，該車是專為下訂918 Spyder混合動力超級跑車的918位車主所特殊訂製的車款，以期能縮短車主在等候交車的無趣時光。保時捷在2004至2012年間，共生產了213,004輛代號為997的跑車

## 991 車型：這款 911 車型突破百萬輛大關

2011年推出的991車型，堪稱911車系歷史迄今中擁有最高科技水準的車款。此源於其採用更寬的輪距與長達10 cm的軸距，同時擁有主動空力技術。991也成為品牌系列跑車產品中，首部應用來自918 Spyder油電混合動力超級跑車的全新科技，亦展現出較過往各世代911更為強大的實力。

991以一代經典超跑Carrera GT內裝架構為基礎，設計出全新的車室內裝，結合911經典五環儀表架構，其中包含一組高解析度的多功能液晶顯示幕，展現出現代化的設計元素並合乎人體工學。同時，保時捷通訊管理系統(PCM)也提供了先進互連能力，並具備多點觸控螢幕與即時交通訊息。

991採用了全新鋁合金與鋼材相互搭配的輕量化車體，在具備更好的剛性外也減輕45 kg。同時入門的六缸引擎在維持3.4升排氣量下仍可提供350 PS馬力，而S車型則擁有來自3.8升引擎所提供的400 PS馬力，GTS車型則在相同排氣量中提供430 PS的最大馬力。新的搭配組合，讓這部品牌跑車代表展現出更勝過往的運動性與強勢性能。

2015年推出的991新版本開始，911 Carrera首度啟用3.0升引擎搭配雙渦輪增壓系統，Carrera、Carrera S與Carrera GTS輸出表現分別為370、420與450 PS馬力。911 Carrera從0-100 km/h僅需4秒，油耗和廢氣排放量亦有所減低。

Turbo與GT高性能車型在動力表現上也達到全新的境界。911 GT2 RS擁有超過700 PS的最大馬力與極速340 km/h，成為911車系歷史中最快的量產系列車款。而911 GT3 RS具備可輸出520 PS的4.0升高轉速自然進氣引擎，更成為保時捷有史以來運用最多賽事科技回饋的道路用量產引擎與車款。

991世代中最亮眼的車款勢必為911 Targa，該車再度啟用了極具代表性的寬幅防滾架取代B柱設計，並且重現經典結合了頂篷設計。其餘焦點車型，諸如經過車重優化的911 Carrera T與採用極端輕量化設計的911 R，後者以限量991輛的方式販售，其1370 kg的車重甚至較911 GT3 RS更加輕盈。而991世代中最不能錯過的是50周年911紀念車型，該車以首次出廠

的1963年作為限量生產數字。當然，2017年5月11日，祖文豪森廠區迎來了一輛採用愛爾蘭綠塗裝，配合眾多專屬客製化配置的第一百萬輛911走下產線，這部擁有450 PS的瑰寶，將持續為Porsche AG所擁有。

總結來說，991世代為991歷史中最暢銷的車型，2011年至2018年10月間共計生產販售217,930輛；而從1963年至2018年10月間，保時捷總計打造了1,049,330輛911跑車。