

变速箱

## 为实现最快单圈用时而设计的双离合变速箱

新款保时捷911 GT3配备7速Porsche

Doppelkupplung (PDK) 保时捷双离合器变速箱，为创造最快单圈用时而设计。

PDK是保时捷赛车运动历史的一部分。1986年和1987年，保时捷962搭载双离合器变速箱问鼎勒芒耐力赛冠军。今天，Porsche Doppelkupplung (PDK) 保时捷双离合器变速箱为跑车树立了新标杆。由于换挡快速且不会中断牵引力，PDK变速箱能够保证最佳加速性能，同时降低耗油量。

PDK专为新款911 GT3进行了调校。所有7个档位皆旨在提高车辆性能，在7档时达到最高时速。智能换挡程序 (ISP) 的特殊电子变速箱控制功能在超越传动中确保更加自然迅捷的牵引力升档与降档。在PDK的“SPORT” (运动) 模式中，车辆制动时降档更主动。而在加速时，换挡点会下降。

得益于精确的压力点，换挡拨片能够提供精确的触觉反馈，即使佩戴赛车手套时也不例外。对于使用选档杆换挡的驾驶者而言，换挡方向与赛车一模一样：后拉为升档，前推为降档。

### 空档拨片：911 GT3中的PDK离合功能

一款跑车创造最短单圈用时的驾驶动态性能同样取决于离合器。这就是PDK配备“空档拨片”功能的原因所在。如果驾驶者同时后拉两个换挡拨片，PDK的离合器就会分离，从而中断发动机向动力传动系的动力传输。当驾驶者再次松开换挡拨片时，在已禁用PSM的情况下，离合器就会迅速重新接合。如果已启用PSM，离合器也会快速重新接合，但会稍有延迟。

这一设计有两个优点：比如，如果汽车在湿滑路面上过弯时出现转向不足，驾驶者可以通过拨动换挡拨片挂入空档，中和悬挂状态，从而为前轮提供更多转向力。此外，瞬时驱动力对于驾驶动态性能也有影响。使用“空档拨片”意味着后轮可以在动态过弯时主动失衡，如同使用手动变速箱的传统离合器一样。“空档拨片”还能用于起步加速。与配备手动变速箱的车辆一样，驾驶者通过离合器和油门踏板独自决定最佳的加速特性，不会受到电子动力传动系与行驶稳定性控制系统的任何干预。

为了在道路上行驶时实现最佳的动力传输，911

GT3的PDK变速箱搭配了保时捷扭矩引导系统升级版 (PTV Plus)，其中包含带有完全可变扭矩分配功能的电子控制式后差速锁。该系统可以有针对性地制动后轮内侧，从而改善车辆的转向特性与行驶稳定性。

### 专为GT跑车调校的PSM

鉴于上述原因，PTV Plus令保时捷稳定管理系统 (PSM) 如虎添翼。PSM通过各种干预改变驾驶动态，包括选择性地制动车轮。与前代车型一样，新款911

GT3的车辆稳定系统也为运动驾驶而进行了调校。PSM可通过ESC OFF和ESC+TC OFF功能分两级关闭。

在一级关闭阶段 (“ESC OFF”)，通过关闭ESC横向动态控制功能，车辆的赛道驾驶动态潜能得以提升。此时，驾驶者可以在过弯时通过动态转向和/或油门踏板刻意使911 GT3的尾部失衡。该驾驶模式保留了专为运动驾驶而调校的纵向动态控制功能。在二级关闭阶段 (“ESC+TC OFF”)，所有驾驶动态控制系统均被关闭，包括防抱死制动系统。也就是说，驾驶者具有绝对的控制权，并且可以完全选择自己喜欢的驾驶方式。