



PORSCHE



新款保时捷 911 GT3

新闻资料

目录

新款保时捷 911 GT3

新款 911 GT3 搭载赛车发动机，带来强悍性能	2
为公路和赛道而生的 911：新款保时捷 911 GT3	4
输出功率达 368 kW (500 hp) 的高转速赛车发动机.....	5
为实现最快单圈用时而设计的双离合变速箱	7
空档拨片：911 GT3 中的 PDK 离合功能.....	7
专为 GT 跑车调校的 PSM.....	8
赛车底盘配备后桥转向系统.....	9
PASM 提供两种专为公路行驶而优化的模式	9
适合日常驾驶的选装配置：前桥气动提升系统	10
重量更轻，空气动力学性能更强	11
GT 赛车的独特装备：碳纤维尾翼.....	11
为非凡驾驶动态所打造的体验中心	13
标配 Porsche Track Precision 应用程序	13
可选装带有性能显示的 Sport Chrono 组件.....	14
带有智慧互联模组升级版 (Connect Plus) 的 PCM.....	14

概述

新款 911 GT3 搭载赛车发动机，带来强悍性能

保时捷 911 GT3 拥有堪比赛车的强悍性能和系统化轻质车身，带来更为极致的驾驶体验。这款高性能 911 车型将日常驾驶与赛道乐趣完美融合，其核心亮点是搭载了 4.0 升水平对置式发动机。这款功率达 368 kW（500 hp）的高转速自然吸气发动机源自久经赛场考验的 911 GT3 Cup 赛车，几乎未做任何改动。重新设计的底盘采用系统化轻质结构，并配备后桥转向系统，可将发动机磅礴的动力转化为超凡的驾驶动态。

发动机

4.0 升自然吸气发动机的输出功率为 368 kW（500 hp），扭矩为 460 Nm，相比前代车型，分别增加了 25 hp 和 20 Nm。这台专为高转速而优化的六缸发动机最高转速可以达到 9,000 rpm，是运动驾驶的理想之选。

性能

这台高性能 911 的重量功率比为 3.88 kg/kW（2.86 kg/hp），几乎可与赛车比肩，从静止加速至 100 km/h 仅需 3.4 秒，配备 PDK 时的最高时速为 318 km/h。

动力传动系

7 速 PDK 变速箱专为赛道驾驶而进行了优化。PDK 变速箱搭配后差速锁（PTV 升级版/PTV）。

底盘

经过优化的弹簧和减震器改善了横向动态性能。保时捷主动悬挂管理系统（PASM）减震器将舒适性与运动性完美平衡。后桥转向提高了车辆过弯时的灵活性以及高速行驶时的稳定性。

设计与空气动力学

相比前代车型，保时捷 GT 跑车标志性的碳纤维尾翼提高了 20 mm，可以产生更大的下压力。前脸与尾部均经过空气动力学优化，并且为了减重而采用了轻质聚氨酯材料。

内饰

GT 运动型方向盘与带加长侧垫的运动型座椅升级版提供纯粹的 911 GT3 驾驶体验。Clubsport 组件作为选装配置提供，包括防滚架、六点式安全带和灭火器。

信息娱乐系统

驾驶者可通过智能手机访问标配的 Porsche Track Precision 应用程序，从而获得单圈用时等方面的详细性能数据。同样作为标准配置提供的保时捷通讯管理系统（PCM）通过保时捷智慧互联模组升级版（Connect Plus）与互联网连接，并且能够访问保时捷智慧互联（Porsche Connect）服务。

生产

911 GT3 采用与赛车相同的测试跑道和生产线完成其研发和生产过程。

输出功率达 368 kW (500 hp) 的全新自然吸气发动机与赛车底盘

为公路和赛道而生的 911：新款保时捷 911 GT3

作为一台纯正的保时捷。911 GT3 真正诠释了保时捷“生于赛道，驰于公路”的品牌核心：不仅在赛道上创造辉煌，也能在日常驾驶中提供可靠性能。新款 911 GT3 在各种性能间达到了完美平衡。这都要归功于输出功率达 368 kW (500 hp) 的全新六缸自然吸气发动机、高转速发动机设计理念、经过优化可媲美赛车的底盘以及系统化的轻质结构。新款 911 GT3 搭载与 911 GT3 Cup 赛车相同的 4.0 升水平对置式发动机，采用与赛车相同的测试跑道和生产线完成其研发和生产过程。保时捷再一次将赛道技术成功应用于公路跑车。由此，保时捷最成功的 GT 跑车实现了卓越性能与纯粹驾驶乐趣的完美结合。

大多数保时捷 GT 车型的车主都喜欢开着他们的爱车在赛道上飞驰，得益于 3.88 kg/kW (2.86 kg/hp) 的重量功率比，新款 911 GT3 可在赛场上施展出令人惊叹的实力。配备专为 GT3 车型调校的 7 速保时捷双离合变速箱 (PDK)，这辆加满油后重 1,430 kg 的双座跑车从静止加速到 100 km/h 仅需 3.4 秒，其最高时速可达 318 km/h。

新款 911 GT3 所使用的底盘技术源于保时捷赛车运动的结晶，经过重新调校，其底盘拥有了更为卓越的驾驶动态性。这款双座跑车的座椅高度比 911 Carrera S 低约 25 mm。除进一步改善的基础设计外，911 GT3 的底盘还拥有极佳的操控性，而这在很大程度上归功于主动后桥转向系统。该系统能使后轮根据车速沿着与前轮相同或相反的方向转向，从而改善了灵活性和稳定性。动态发动机支承与后差速锁（保时捷扭矩引导系统 (PTV/PTV+)）等装备也有助于提高该车的驾驶动态性能。

在外观方面，911 GT3 亦是一款不折不扣的跑车。独特的碳纤维尾翼令新款 911 GT3 更具跑车风范，轻质前脸和前扰流板的设计能够提供更理想的气流。空气动力学的增强还体现在带有排气口的轻质后包围和新扩散器。

发动机

输出功率达 368 kW (500 hp) 的高转速赛车发动机

新款 911 GT3 的动力来自于一台纯正的赛车发动机。这台高转速发动机旨在为征服赛道提供所需的性能与稳定性。这台 4.0 升自然吸气六缸水平对置式发动机拥有强悍的动力，搭载于 911 RSR、911 GT3 R 和 911 GT3 Cup 车型，这台最强劲的自然吸气燃油直喷发动机也是保时捷公路跑车有史以来搭载的排量最大的六缸水平对置式发动机。这台发动机能够产生 368 kW (500 hp) 的最大功率与 460 Nm 最大扭矩，相比前代车型的 3.8 升发动机，分别增加了 25 hp 和 20 Nm。发动机在 8,250 rpm 时输出最大功率，在 6,000 rpm 时输出最大扭矩。

这台发动机采用了高转速发动机概念：曲轴的最高转速为每分钟 9,000 次，即便对于一台跑车发动机而言，也难能可贵。高发动机转速可带来更高的输出功率。为了保证高速时的精确换气，保时捷工程师开发了“刚性气门控制”。刚性气门控制是指摇臂位于转轴之上，而非由液压平衡元件支撑。只要在工厂内使用可替换的垫片设置好正确的气门间隙，之后则无需再重新调节。刚性气门驱动还能减少摩擦损失。

与以前一样，可变进气和排气凸轮轴控制仍由可变气门开合 (Vario Cam) 系统控制。电子发动机管理系统根据发动机转速与负载情况，使用可变气门控制调整气门正时，在整个转速范围内实现了高运转，最重要的是实现了高性能与高扭矩。

发动机的另一个特点是 13.3:1 的高压缩比。911 GT3 的动力传动系通过基础发动机实现了所有赛车发动机所应具备的典型特征，包括带独立油箱的干式油池润滑系统、钛制连杆、重新开发的刚度更高且轴承尺寸更大的曲轴。中央供油系统确保最佳连杆轴承供油。机油在被输送到独立的油箱前，会通过离心机去除泡沫，这项创新源自赛车。

除了运动型排气系统之外，带有两个可切换谐振阀的塑料可变进气歧管也保证了高效的进排气循环。驾驶者可以在整个发动机转速区间获得极为稳定的动力和扭矩输出，享受令人心潮澎湃的发动机轰鸣声。

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

一款跑车创造最短短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。

底盘

赛车底盘配备后桥转向系统

保时捷 GT 跑车都有各自的特定驾驶动态特性，无论是在纽伯格林赛道上还是各种公路赛事中都表现出众，在底盘测试和高速行驶时都展现出卓越的灵活性与稳定性。新款 911 GT3 的底盘基于这一赛车理念而进行生产和调校。相比前代车型，弹簧/减震器组合的响应性进一步优化。重量更轻的后桥一体式辅助弹簧即使在瞬间完全变形后（例如在高速驶过坡顶后），也能使主弹簧保持张力。结合标配的后桥转向，以及 PASM 可调节减震器系统和动态发动机支承，重新开发的赛车底盘进一步改善了车辆性能。

一直以来，主动后桥转向都是高性能 911 车型出色驾驶动态的保障。在新款 911 GT3 中，根据不同车速，后轮转向角可通过电动机械式执行器朝每个方向最多转动 1.5°。如果车速未超过 50 km/h，前轮与后轮转动方向相反，从而实现极为动态的转向和更灵活的过弯。当车速超过 80 km/h 时，前轮与后轮转动方向相同，从而提升高速行驶时变道或操控的稳定性。

PASM提供两种专为公路行驶而优化的模式

保时捷主动悬挂管理（PASM）可变减震器系统专为 911 GT3 进行了调校。该系统提供两种模式。“Normal”（标准）模式可以在不断变化的路况和崎岖不平的道路上提供极高的驾驶动态。而在“Sport”（运动）模式中，新款 911 GT3 的驾驶动态潜力进一步提高，尤其是在崎岖不平的道路上。新款 911 GT3 的车身运动被最大程度地降低，确保了极为精准的操控性。新款 911 GT3 采用了源自前代车型的动态发动机支承，可在过弯时使发动机与车身的贴合度更为紧密，从而杜绝发动机质量对操控性的不利影响。

改进的 UHP（超高性能）轮胎同样有助于提高新款 911 GT3 的入弯速度。911 GT3 的前轮配备 245/35 ZR 20 轮胎，后轮配备 305/30 ZR 20 轮胎。带中央锁止装置的银色锻造轻合金车轮作为标准配置提供，前轮宽度为 9 英寸，后轮宽度为 12 英寸。标配的

轮胎气压监控系统（TPM）不仅能够在压力逐渐降低或突然降低时发出警告，而且还增加了赛道模式，将比赛开始时冷态轮胎的空气压力较低这一情况纳入考虑。

适合日常驾驶的选装配置：前桥气动提升系统

与前代车型一样，新款 911 GT3 的前桥也可选装气动提升系统，可将车身前部升高约 30 mm，从而提高日常实用性。该系统可在车速不超过 50 km/h 时使用，防止崎岖不平的路面对车身造成的损坏。

标配的制动系统专为赛车设计，前轮为六活塞铝制单体固定卡钳，后轮为四活塞铝制单体固定卡钳，搭配带有铝制动腔的 380 mm 复合材料制动盘。保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB）作为选装配置提供。前轮配备 410 mm 大尺寸制动盘，后轮配备 390 mm 制动盘，具有更强大的制动性能与耐磨损性。

车身

重量更轻，空气动力学性能更强

空气动力学与重量是 911 GT3 车身开发的两大重要因素。车辆的前脸与尾部均为此进行了优化。为了减轻重量，它们均采用带有空心玻璃微珠的轻质聚氨酯材料和碳纤维元件。全新的后盖、尾翼和尾翼支架则采用碳纤维材料。

911 GT3 特有的宽大进气口成为前脸的设计亮点。

宽大进气口搭配左右两侧的全新横向导气片，改善了冷却空气的供应。同时，行李厢盖前方的 GT3 式出风口改善了中冷器的气流，并且提高了前桥的空气动力学下压力。所有冷却进气口上的进气格栅均涂钛色漆。前部宽大的扰流唇板为前桥提供更大下压力。

新款 911 GT3 标配双氙气大灯，包括动态光程控制与大灯清洗器系统。黑色 LED 大灯作为选装配置提供。新款 911 GT3 的 LED 转向指示灯、日间行车灯和示廓灯造型锋利，与凌厉的车身轮廓相得益彰，使前脸充满肌肉感与运动感。

GT赛车的独特装备：碳纤维尾翼

显而易见，911 GT3 的动力是从尾部传递到路面。车尾最显著的特点是带有黑色端板的固定式尾翼。尾翼的位置相较于前代车型提高了约 20 mm，从而在后桥产生更大下压力。后盖、尾翼和尾翼支架均采用碳纤维材料，并且与车身同色。后盖中央通风槽的位置更高，比前代车型尺寸更大，进一步提高了散热能力。后盖上的两个黑色冲压进气口采用玻璃纤维增强塑料（GFRP）制成，具有动态压力功能，确保为发动机提供最佳空气。

发动机车底护板经重新开发，表面积更大，并且增加了 4 个鳍片，可增加下压力。车底护板采用冲压铝板制成，可以作为扩散器向车尾升高。塑料鳍片引导车尾下方的气流，进一步加快空气流动，增强了扩散器的效果。这项技术同样源于赛车。

相比 911 Carrera, 911 GT3 后轮拱附近的车身区域加宽了 44 mm。车身高度降低了 25 mm, 进一步强化了车辆的宽度。运动型排气系统的中央黑色双尾管降低了视觉焦点。深色 LED 尾灯采用齐平的横向三维立体设计, 进一步突显了车辆的水平线条。

内饰

为非凡驾驶动态所打造的体验中心

911 GT3 的内饰专为尽享极致驾驶体验而度身订制：该车配备源于 918 Spyder 的 GT 运动型方向盘，直径为 360 mm，并且方向盘的高度与长度均可手动调节。PDK 的手动换档拨片不仅换档行程短，而且换档精度极高。保时捷运动型座椅升级版带机械式前/后调节功能，并提供了出色的侧向支撑，助力驾乘者纵情享受这款跑车的动态性能。而座椅高度及座椅靠背均为电动调节。黑色真皮座椅套的中央采用黑色 Alcantara 面料。座椅头枕缝制了铂金灰“GT3”标志。由于 911 GT3 是一辆双座跑车，因此后排座板被覆盖。。

保时捷为 911 GT3 提供额外三种座椅选择。自适应运动型座椅升级版的所有座椅均可实现 18 向电动调节。运动型桶型座椅配有可折叠靠背、胸部安全气囊以及手动前/后调节功能；座椅外壳采用玻璃纤维与碳纤维增强塑料制成，表面包裹碳纤维。全桶型座椅则由轻质碳纤维增强塑料制成，并包裹在碳纤维之中。全新座椅套带有 GT3 条纹，座椅头枕压印保时捷盾徽。桶型座椅配备一体式胸部安全气囊、电子高度调节与手动前/后调节功能。

标配Porsche Track Precision应用程序

新款 911 GT3 标配了包括在线导航模组和实时交通信息功能的保时捷通讯管理系统（PCM），以及保时捷智慧互联模组升级版（Connect Plus）和Porsche Track Precision 应用程序。这款应用程序使 911 GT3 驾驶者能够通过其智能手机显示、记录并分析详细的行驶数据。车辆可通过PCM中频率为 10 赫兹的GPS信号自动记录单圈用时，或者使用选装Chrono组件中的操纵杆手动记录。该应用程序可在智能手机上显示赛道驾驶时的驾驶动态。除了赛段与单圈用时之外，该应用程序还可显示与所设参照单圈用时之间的偏差。对驾驶数据的图形分析与视频分析有助于驾驶者提高驾驶表现。驾驶者可通过智能手机直接管理和分享记录的数据、圈道信息和驾驶者资料。如果未配备Chrono组件，车主可使用保时捷精装配件（Porsche Tequipment）提供的计时启动设备

将精确的单圈用时发送到该应用程序。该设备可以放置在起点/终点线旁，以自动记录单圈用时，并将数据发送至PCM与智能手机应用程序。

可选装带有性能显示的Sport Chrono组件

除了仪表板中的模拟与数字计时器之外，选装的 Chrono 组件也提供用于在 PCM 中显示、存储和评估单圈用时的性能显示器。驾驶者可以通过该显示器了解当前单圈用时和里程、上一圈用时，以及目前的总用时。该显示器还能显示最快圈速和剩余燃油续航里程。它可以记录任何单圈路线，设置单圈的参照值。

带有智慧互联模组升级版（Connect Plus）的PCM

标配的智慧互联模组升级版（Connect Plus）包含带有 SIM 卡读卡器的 LTE 电话模块，确保最大便捷性和最佳语音质量，并且可以接入无线网络。这意味着，笔记本电脑、平板电脑和智能手机等具有无线联网功能的设备可以在需要时同时连接车内的网络。中控台中的智能手机存放箱将手机信号发送到车辆天线，从而节省电池电量并优化接收质量。智慧互联模组升级版（Connect Plus）还提供丰富的保时捷智慧互联（Porsche Connect）服务。

驾驶者可以通过 PCM 控制标配的音响套装升级版。这套音响包含 8 个音箱，输出功率为 150 W。专为 911 车型设计的 Bose 环绕声音响系统作为选装配置提供。Bose 环绕声音响系统总输出功率为 555 W，包含 12 个有源音箱和放大器通道，以及 1 个已获得专利的 100 W 高性能副低音音箱。有源音响系统的每个音箱均根据车辆内部情况进行了最佳调整，带来堪比世界顶级音乐厅的听觉盛宴。