

PORSCHE

新款保时捷 911

新闻资料

油耗和排放

保时捷 **911 Carrera (WLTP)**: 油耗 (综合): 10.7 - 10.1 l/100 km; 二氧化碳排放量 (综合): 244 - 230 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Carrera Cabriolet (WLTP)**油耗 (综合): 10.6 - 10.3 l/100 km; 二氧化碳排放量 (综合): 242 - 235 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Carrera GTS (WLTP, 初步数值)**: 油耗 (综合): 11.0 - 10.5 l/100 km;
二氧化碳排放量 (综合): 251 - 239 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP, 初步数值)**: 油耗 (综合): 11.0 - 10.7 l/100 km ; 二氧化碳排放量 (综合): 249 - 243 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Carrera 4 GTS (WLTP, 初步数值)**: 油耗 (综合): 11.1 - 10.5 l/100 km;
二氧化碳排放量 (综合): 251 - 239 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Carrera 4 GTS Cabriolet (WLTP, 初步数值)**: 油耗 (综合): 11.0 - 10.7 l/100 km ; 二氧化碳排放量 (综合): 250 - 244 g/km ;
二氧化碳排放等级: G

保时捷 **911 Targa 4 GTS (WLTP, 初步数值)**: 油耗 (综合): 11.0 - 10.8 l/100 km; 二氧化碳排放量 (综合): 250 - 244 g/km ;
二氧化碳排放等级:

所有数据均基于欧盟车型。

所注明的油耗值和二氧化碳排放值均为根据新的 **WLTP** 测量方法测得的值。有关新乘用车官方耗油量和官方具体二氧化碳排放的更多信息，请参见《新乘用车耗油量、二氧化碳排放和耗电量指南》，该手册可从所有销售点以及 **DAT** 免费获取。

目录

亮点	6
新款 911:	6
概述	8
新款保时捷 911	8
灵感源自赛车运动：创新的高性能混合动力技术	8
优化的悬挂系统	9
运动感十足的流线型外观	10
全数字化驾驶舱和扩展的智慧互联服务	11
驱动技术：发动机和变速箱	12
保时捷 911 Carrera GTS 搭载高效率高性能混合动力系统	12
全新 T-Hybrid 系统的电动涡轮增压器	12
PDK 和电机的细节	13
高性能混合动力系统的高压电池	13
新款 3.6 升水平对置发动机	14
动力升级并且有害物质排放值更低	14
全新的 3.0 升水平对置发动机	15
外观：设计和车身	16
重新演绎标志性跑车	16
Carrera GTS 搭载保时捷主动空气动力学系统	17
首次采用带矩阵光束的高清 LED 大灯	18
Coupé、Cabriolet 和 Targa 的尺寸和车身设计	18
新系统带来焕然一新的色彩	19
一如保时捷——个性十足	19
性能升级：通过纽博格林北环考验	20
悬挂和制动系统	21
新款 911 搭载优化的悬挂技术	21
簧下质量：制动系统与车轮配置	22
内饰	23
保时捷驾驶舱体验：以驾驶者为中心	23
标配模式旋钮	23
911 的真皮和颜色选择	24
独一无二：GTS 内饰	24
信息娱乐系统、互联功能、辅助系统、标准配置	26

更强互联，尽享数字化体验	26
辅助技术与高级功能	26
标配升级	27
.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
911 Carrera GTS 的历史	29
从灵敏的运动健将到技术尖端	29

亮点

新款 911:

- **911 Carrera GTS 搭载创新型高性能混合动力技术**

新款 911 Carrera GTS 搭载注重性能的 T-Hybrid 系统并配备 400 V 动力电池，同时配置新开发的 3.6 升六缸水平对置发动机和电动辅助废气涡轮增压器

- **911 Carrera 搭载进一步改进的六缸水平对置发动机**

新款 911 Carrera 配备经过优化的 3.0 升六缸双涡轮增压水平对置发动机，最大功率可达到 290 kW (394 PS)，碳排放量同时显著降低

- **具有创新照明技术的流线型外观**

保时捷将所有照明功能集成在大灯中。标配带矩阵光束的 LED 大灯，可选装带矩阵光束的高分辨率 LED 大灯

- **911 Carrera GTS 搭载主动空气动力学系统**

可变式冷却空气进气口、自适应前扩散器和主动式后扰流板有助于降低 911 Carrera GTS 的风阻。

- **911 Carrera GTS 在纽博格林北环赛道大放异彩**

Jörg Bergmeister 驾驶新款 911 Carrera GTS 跑出 7 分 16 秒 934 的单圈佳绩，比前代车型快了 8.7 秒。

- **911 Carrera GTS 的悬挂系统实现了全面改进**

标配后桥转向系统以及选装的高压系统驱动电液式防侧倾稳定系统，并搭配性能更胜一筹的底盘升降系统

- **全数字化驾驶舱和扩展的智慧互联服务**

首次配置全数字组合仪表、发动机启动按钮和标配模式旋钮，实现更快速更直观的操作

概述

新款保时捷 911

富有传统特色的保时捷 911 跑车迎来颠覆性全新技术。新款 911 Carrera GTS 成为首款搭载超轻量化高性能混动系统且能够合法上路的 911 车型。新开发的创新驱动系统排量为 3.6 升，可大幅提升驾驶性能。911 Carrera GTS Coupé 从静止加速到 100 km/h 只需要 3.0 秒，最高车速可达到 312 km/h。新款 911 Carrera 也同步推出。与前代车型相比，911 Carrera 搭载小幅改良的 3.0 升双涡轮增压水平对置发动机，性能优于前代车型。此外，新款 911 也搭载了精心改进的外观设计、新颖的内饰、大幅扩展的标准配置和更广泛的互联功能。

随着新款经典跑车的推出，保时捷在短短几个月内更新了六个车系中的四个：Panamera、Taycan、Macan 和 911。董事会主席奥博穆 (Oliver Blume) 表示：“我们的产品组合比以往任何时候都更加年轻，而且魅力十足。我们的客户可以获得更多个性化配置选项以及独一无二的体验。”

灵感源自赛车运动：创新的高性能混合动力技术

保时捷工程师利用赛车运动中所积累的知识来为新款 911 Carrera GTS 车型设计混动系统。“我们发展出各式各样的创意和方法并加以测试，目的在于找到最完美适合 911 的混合动力系统。最终成果是一套独一无二且与 911 整体理念无缝匹配的驱动系统，同时还能显著提升性能。” 911 和 718 车系负责人 Frank Moser 如此解释。

T-Hybrid 系统不仅重量轻，而且性能强大，配备了全新开发的电动废气涡轮增压器。集成式电机位于压缩机与废气涡轮之间，可瞬间提升涡轮增压器的转速，从而实现即时增压。此外，涡轮增压器中搭载的电机还可用作发电。在这种情况下，电动涡轮增压器 (eTurbo) 会从废气流中汲取能量，产生最高 11 kW (15 PS) 电能。无泄压阀的电动涡轮增压系统仅使用一个涡轮增压器而非之前的两个，可确保更富动感、更灵敏的动力传输。

动力系统还包括一个永磁同步电机，该电机集成在更加强大的新款 8 速保时捷双离合传动系统 (PDK) 中。即使在怠速状态下，电机也能够辅助水平对置发动机提供高达 150 Nm 的额外驱动扭矩，带来高达 40 kW 的系统功率提升。保时捷将两个电机与紧凑的轻量化高压

电池相连，这块电池的尺寸和重量与传统的 12 V 启动电池相当，却可存储高达 1.9 kWh 的能量（总能量），工作电压高达 400 V。为了优化整体重量，保时捷为 12 V 车载电气系统配备了轻量化锂离子电池。

T-Hybrid 高性能混合动力系统的核心是全新研发的 3.6 升水平对置发动机。高压系统让空调压缩机得以用电驱动，从而省去皮带传动，大大缩小了发动机的尺寸。高压系统还取代了独立起动机来启动发动机。如此一来，便在高度减低 110 mm 的动力机组上方为脉冲逆变器和直流变压器创造了空间。缸径扩大至 97 mm，冲程增加至 81 mm，排量与前代相比增加了 0.6 升。发动机配备可变气门开合 (VarioCam) 凸轮轴控制装置和带摇臂的气门控制装置，在整个运行图谱中均可保持理想的燃油和空气混合比 (Lambda 值 = 1)。

即使没有电机辅助，这款水平对置发动机也能提供 357 kW (485 PS) 的输出功率和 570 Nm 的扭矩。系统总输出功率达 398 kW (541 PS)，总扭矩达 610 Nm。与前代车型相比，输出功率增加了 45 kW (61 PS)。新款 911 Carrera GTS 的零百加速成绩也优于前代车型，起步加速性能尤为惊人。与插电式混合动力车型相比，这款高效高性能混动车型具备极富动感的驾驶特性的同时，可减少二氧化碳排放和额外重量。

911 Carrera 依然搭载带双涡轮增压的 3.0 升水平对置发动机。这款发动机也经过了全面优化。除此之外，该车型仍然在后盖格栅正下方以及发动机上方采用 Turbo 车型的中冷器。新款 911 Carrera 所配备的涡轮增压器源自于前代的 GTS 车型。通过这些改良，保时捷在实现减排的同时，还使功率提升至 290 kW (394 PS)，最大扭矩现已达到 450 Nm。新款 911 Carrera Coupé 从静止加速至 100 km/h 仅需 4.1 秒（搭载 Sport Chrono 组件时为 3.9 秒），最高车速可达 294 km/h，比前代车型分别提升了 0.1 秒和 1 km/h。

优化的悬挂系统

911 Carrera GTS 的悬挂系统也获得了全面改进。后桥转向系统首次成为标准配置。该系统不仅可提升高速行驶时的稳定性，而且能够缩小转弯半径。保时捷现已将保时捷动态底盘控制系统 (PDCC) 的防侧倾稳定系统融入到这款高性能混动车型的高压系统中。如此一来，可利用电液控制使系统更加灵活和精准。带有保时捷主动悬挂管理系统 (PASM) 的运动悬架和降低 10 mm 的行车高度可确保 GTS 车型特有的操控性。

新款 911 共有七种包含 19/20 英寸或 20/21 英寸车轮款式可选择。带有碳纤维风刀的 Exclusive Design 车轮首次可供 911 Carrera 选择，该车轮有助于降低风阻系数从而提高效率。911 Carrera GTS 车型的后轮采用宽度为 11.5 英寸的 21 英寸车轮以及标配 315/30 ZR 21 轮胎。前轮宽度为 8.5 英寸的 20 英寸车轮搭配 245/35 ZR 20 轮胎。为了匹配大幅增强的车辆性能，更宽的后轮轮胎可提升新款 911 Carrera GTS 的驾驶动态性能和牵引力。

运动感十足的流线型外观

保时捷通过采用一系列设计，使 911 的外观更加精简。大部分更新设计可提升这款跑车的空气动力学效果和性能，包括车型专属的新款保险杠。保时捷还首次将所有照明功能融入到 911 现已标配的带矩阵光束的 LED 大灯中，并采用保时捷特有的四点式车灯设计。如此一来便可省去前行车灯，并为车辆前部采用更大的冷却进气口创造了空间。

在 911 Carrera GTS 车型上，前部具备五个从外部可见的垂直排列主动式冷却空气导流板，两侧还各有一个隐藏式导流板。911 首次在车身底部配备自适应前扩散器，与冷却空气导流板一起控制。这些元件可根据需要引导气流：在动力需求较小时，导流板会关闭以优化空气动力学性能。在动力需求较大时（例如在赛道上），导流板会将大量空气引导至车辆散热器。现在，辅助系统的传感器集成在车牌照下方的中央进气口内。

可选装的空气动力学组件可进一步增强 911 Coupé 车型的性能。组件包括带独特的前扰流板的 SportDesign 前保险杠、匹配的侧护板以及重量更轻的固定式尾翼。这些组件可降低升力并提升车辆的抓地力。

作为选装配置，保时捷可提供新款带矩阵光束的高分辨率 LED 大灯，每个大灯超过 32,000 个像素点。其高性能远光灯的道路照明距离可达 600 米以上。这款大灯还具备诸多创新的额外功能，例如与驾驶模式关联的动态弯道灯、车道增亮、建筑工地和狭窄道路灯以及精确到像素的防眩目远光灯。

重新设计的贯穿式尾灯和“PORSCHE”字样融为一体，使 911 的车尾显得更宽、更深邃。重新设计的后格栅每侧有五个鳍片延伸至后窗，可形成一个整体图案，逐渐融入下方的可伸缩扰流板。车牌照位置提高，后保险杠结构清晰。车型专属标配的运动排气系统优雅地融入到醒目的扩散器鳍片中。

全数字化驾驶舱和扩展的智慧互联服务

新款 911 Coupé 标准配置了 2+2 座椅。在驾驶舱方面，保时捷将熟悉的 911 设计基因与现代科技相融合：保时捷驾驶舱体验 (Porsche Driver Experience) 控制理念注重直观快捷的操作。基础控制元件直接布置在方向盘上或方向盘周围。其中包括标配的驾驶模式切换旋钮、改良的驾驶者辅助控制杆以及 911 车型上首次出现、灵感源自 GT 赛车的启动按钮，位于方向盘左侧。在新款 911 的中控台储物箱内，配备具感应充电功能的冷却式智能手机连接舱。

911 首次配备了全数字化组合仪表。12.6 英寸曲面显示屏优雅地融入到新款控制和显示理念中，并且支持诸多定制功能。显示屏提供多达七个视图，其中包括专属的经典画面，其设计灵感源自带中央转速表的保时捷传统五连表设计。

保时捷通讯管理系统 (PCM) 仍通过 10.9 英寸高分辨率中央显示屏进行操作。新款 911 中的驾驶模式定制功能以及驾驶辅助系统的操作均获得了显著改进，并新增了多种互联功能。在中国，保时捷通讯管理系统 (PCM) 体验提升至新高度，丰富的应用程序再次深化了用户与新车之间的互动。其中包括：Apple Music、酷我音乐、喜马拉雅，以及哔哩哔哩等。此外，保时捷智慧互联服务 (Porsche Connect) 还拥有 10 年免费使用权益。

驱动技术：发动机和变速箱

保时捷 911 Carrera GTS 搭载高效率高性能混合动力系统

每一代保时捷 911 都拥有独特的魅力。长久以来，保时捷如琢如磨，不断精心打造其以三个数字为名的标志性跑车。新款 911 也的确证明了这一点，借由引进高性能混合动力技术，为保时捷跑车世界树立了一座技术里程碑。911 Carrera GTS 车型所搭载的 T-Hybrid 混合动力系统重量非常轻，与 911 的设计结构完美融合。

该系统的理念基于来自赛车运动的丰富广泛的经验。保时捷工程师专为 911 设计了一套轻型驱动系统，其组成部件包括一台电动涡轮增压器 (eTurbo)、一组紧凑轻巧的高压动力电池、一套高效电力电子装置、一台全新开发的 3.6 升水平对置发动机和经过强化的 8 速保时捷双离合变速箱 (PDK) 搭配集成式电机。这些组件之间的完美协作，让 T-Hybrid 系统在低重量、高性能和高效率之间取得了绝佳平衡。

全新 T-Hybrid 系统的电动涡轮增压器

无泄压阀的 eTurbo 专门为新款 911 开发而成，结构中包括一台位于压缩机与废气涡轮之间的电机。该电机直接与增压器轴相连，可以独立于发动机转速或负载状态瞬间提升转速。这大大提高了驱动系统的性能和效率，同时更实现了低排放目标：为确保发动机能够在理想的燃料和空气混合比例下持续运行 ($\text{Lambda 值} = 1$)，必须大范围加大排气管管径。如果不采取额外的措施，增大的废气导流部件截面会导致涡轮增压器的启动阶段显著延长。电机能够大幅度缩短启动所需的时间，这意味着在极短时间内就能获得所有增压压力，并且可以持续维持。如此便能确保 3.6 升水平对置发动机保持理想的空气与燃料混合比例，并且在短时间之内提高扭矩。发动机在任何驾驶情况下都能反应自如，顺畅发挥线性动力输出。当发动机转速尚在 1,500 rpm 时，系统扭矩就能达到 500 Nm，最大扭矩 610 Nm 甚至在不到 2,000 rpm 时就会出现。

在 eTurbo 的设计中，集成式电机除了能够为涡轮增压器轴提供扭矩之外，还可以利用轴旋转产生电能。在用作发电机时，可产生多达 11 kW 的电能。这些电能被馈入 PDK 中的电机，或被用来为高压电池充电。由于 eTurbo 拥有快速响应能力且性能强大，因此在设计上得以舍弃第二台涡轮增压器。此外，这套技术创新的系统能通过电机的发电机功能来自主

调节增压压力，因此也不需要泄压阀来限压。**eTurbo** 位于水平对置发动机的右后方。新的排气歧管负责将两列气缸的废气引导至 **eTurbo**。水平对置发动机的上方是所属的增压空气冷却器，它可通过后备箱盖上的格栅抽吸冷却空气。与前代车型的部件相比，保时捷工程师成功提升了冷却器的效率。

PDK 和电机的细节

保时捷为 **T-Hybrid** 系统开发了一套专用的 **PDK**，技术上以前代车型的变速箱为基础，但在重要环节上仍有所不同。为了能匹配明显提高的系统扭矩，采用了更强大的离合器、齿轮组和锥齿轮传动。此外还加大了主减速比，使得尤其在高速情况下得以降低发动机转速。

一台永磁同步电机完全集成在变速箱外壳中，完美融入既有的变速箱机油冷却系统，并通过双质量飞轮直接连接至曲轴。这样的集成方式不仅能有效减轻重量，还可以直接支持驱动装置。这个尺寸紧凑的模块虽然直径只有 **286 mm**，长度也只有 **55 mm**，但却能在怠速转速下释放 **150 Nm** 的扭矩，性能输出更是高达 **40 kW (54 PS)**。在发电机模式之下，还可向高压电池馈入高达 **40 kW** 的功率。这可能发生在例如制动过程中、平地或下坡滑行模式下的动能回收期间，或是负荷点移动时：系统能将内燃机的负荷点向上移动，借此利用此功率增量来驱动发电机。此外，电机还接管了启动装置和发电机的工作，因此进一步减轻了重量。

高性能混合动力系统的高压电池

T-Hybrid 系统的基础是一块尺寸紧凑的轻型高压电池。这块电池的工作电压为 **400 V**，电池总容量达到 **1.9 kWh**，而且尺寸非常紧凑：重量（约 **27 kg**）和大小都与普通的 **12 V** 启动电池相当。出于重量分布的考虑，这块电池布置在新款 **911 Carrera GTS** 的前盖下方。为了确保连续的大功率输出，这块由 **216** 颗圆柱电芯组成的电池配备水冷系统和高效热管理系统。热管理系统负责监测和控制电池和模块的温度。

T-Hybrid 传动系统的 **12 V** 启动电池专为高性能混合动力系统开发而成。轻质结构磷酸铁锂电池 (**LiFePO₄**) 的电容量为 **40 Ah**，高度却只有 **90 mm**，重量也仅 **7 kg** 重——普通 **70 Ah** 铅酸启动电池的重量大约是它的三倍重。这块轻型电池可提供优异的电压稳定度、充电速度快、耐循环充电并且使用寿命长。

新款 3.6 升水平对置发动机

911 Carrera GTS 的核心仍是其迷人的内燃机。保时捷开发出一款始终面向未来的全新六缸水平对置发动机。工程师们利用各种措施将排量从 3.0 加大至 3.6 升，包括将缸径扩大至 97 mm、冲程增加至 81 mm，并且采用了久经考验的 VarioCam 技术。驱动装置和与相应转速和负载状态精准配合的凸轮轴控制装置完美合作，可在优化油耗的同时实现高功率和高转矩值。由于电机接管了发电机的工作，加上空调压缩机同样采用电力驱动方式，因此不再需要皮带传动。如此一来，便在动力机组上方为脉冲逆变器和直流变压器创造了空间。

新款 911 Carrera GTS 的六缸水平对置发动机沿用了源自赛车运动的刚性进气凸轮轴。与前代车型的筒形挺柱相比，这款凸轮轴能有效降低摩擦损失，从而提高效率，在激烈驾驶情况下也能提高气门机构的耐用性，而且在保养时也不需要手动调整气门间隙。

动力升级并且有害物质排放值更低

即使没有电机辅助，这款水平对置发动机也能提供 357 kW (485 PS) 的输出功率和 570 Nm 的扭矩。在与高压系统、eTurbo 和新款 PDK 内电机的通力协作之下，T-Hybrid 混合动力系统可达到 398 kW (541 PS) 的系统总输出功率，总扭矩可达到 610 Nm，功率输出较前代增加了 45 kW (61 PS)。电动涡轮增压器所提供的额外电动功率和其极短的反应时间，对于起步性能尤其有正面影响：从静止状态和怠速转速状态全力加速时，新款 911 Carrera GTS 在 2.5 秒内可冲刺比前代车型多出三分之一的距离，这也意味着此时的领先优势已超过了一个车身长度。

配备起步控制系统的新款 911 Carrera GTS Coupé 百公里加速仅需 3.0 秒，最高车速可达到 312 km/h。

驱动系统中的每一个部件都具有重要功能，高性能混合动力系统与这些部件无缝合作，在提高驾驶性能的同时，也实现了优化二氧化碳排放量和减轻额外重量的目标。无论在任何情况下，驱动系统都能在燃烧过程中维持理想的燃油和空气比例：在包括满负荷的所有运行状态下，Lambda 值都保持为 1。

新款 911 Carrera GTS 的创新 T-Hybrid 混合动力系统与保时捷电动化战略无缝融合，展现了这家跑车制造商不断追求进步、全面贯彻高性能解决方案的决心。“水冷系统、涡轮增压

压、高性能混合动力：通过 T-Hybrid 系统，我们以创新为动力，在开发核心车型的道路上跨出了合乎逻辑的下一步。这套系统显著提升了效能，确保 911 理念在未来更加发扬光大。” 911 与 718 车系负责人 Frank Moser 总结道。

全新的 3.0 升水平对置发动机

911 Carrera 技术成熟的 3.0 升六缸双涡轮增压水平对置发动机经过全面改进，机组采轻质结构设计，并可快速直线输出功率：转速 1,500 rpm 时就可提供 300 Nm 扭矩，当转速指针超过 2,000 rpm 刻度时，最大扭矩 450 Nm 便已蓄势待发。

水平对置发动机的增压空气冷却系统经过驱动工程师的精心优化，采取了前代 911 Turbo 车型中的增压空气冷却器，如今位于新款 911 Carrera 水平对置发动机的上方正中央。涡轮增压器则源自于前代 GTS 车型。由于效率获得提升，驱动系统的功率也随之增加了 7 kW (9 PS)，达到 290 kW (394 PS)，同时也减少了排放量。新款保时捷 911 Carrera 从静止加速至 100 km/h 仅需 4.1 秒（搭载 Sport Chrono 组件时为 3.9 秒），最高车速可达 294 km/h，也就是加速性能和最高车速分别进步了 0.1 秒和 1 km/h。911 Carrera 标配 8 速保时捷双离合传动系统 (PDK)。

外观：设计和车身

重新演绎标志性跑车

保时捷 911 无疑是一款经典跑车，迄今已来到第八代车型，开发精进的脚步从未停歇。这不仅体现在技术方面，在标志性基本外观上也毫无二致。其设计在每一代都反映出经典 911 核心特色的当代诠释。在秉承传统的同时，仍始终是一款摄人心弦的现代化跑车；每一代 911 都在传统精髓中增添创新元素。

在所有创新的努力中，不断改进驾驶动态性能是首要目标。新款保时捷 911 遵行这一原则，采取一系列措施来改进空气动力学特性，以满足经过彻底更新的驱动系统所需的额外冷却要求。同时，保时捷也成功打造出更清晰利落的外观。前脸和车尾的针对性措施强调出车辆宽度和跑车的犀利身段，使得 911 在道路上表现得更为优雅、醒目和自信。

保时捷将所有照明功能集成在 911 独特的大灯中，使得主大灯的功能更为周全，因此新设计的前包围中不需要辅助照明灯。这使得整体设计更加清晰，前方进气面积更大，为彻底改造的发动机带来了更好的冷却效果。牌照架的位置经过重新调整，为额外的辅助传感器创造了空间，现在隐藏在牌照架下方的高光表面内。除此之外，保时捷也赋予 911 各个车款更明显的差别：新款 911 的每一种车型都获得了个性化的前脸设计，绝对不会错认。例如：911 Carrera 延用了前代的典型水平冷却空气进气口。

新款 911 的车尾采用利落明了的现代化设计，而此处的重点也在于优化空气动力学特性。保时捷在车尾部分集成了新设计的照明灯组，并融合 LED 贯穿式尾灯。无缝融入的精致发光流线一气呵成延伸至两侧。立体视觉效果十足的“PORSCHE”字样与其构成鲜明的对比。保时捷将车尾上部冷却空气盖罩每侧的鳍片数量从 9 片减少为 5 片，并增加了两组额外的进气口。

车牌照位置向上移，后保险杠结构清晰。保时捷为增压空气冷却系统额外设置了一个出风口，在 911 Carrera GTS 上则是两个。保时捷为下方黑色扰流板采用连续设计，不会造成任何视觉干扰。车尾则视车款而定，采用不同造型的排气系统。911 Carrera 的尾管也独一无二，保时捷提供带黑色或银色椭圆形尾管的运动型排气系统作为选装。

Carrera GTS 搭载保时捷主动空气动力学系统

与前代车型相比，新款 911 Carrera GTS 的各种主动空气动力学元件可根据驾驶情况明显降低风阻。再者，冷却空气导流叶片首次采用垂直布置，使得新款 Carrera GTS 更加不容错认。

两侧分别安装六个冷却空气导流叶片，其中有五个从外部可见，第六个则位于靠近内侧的一个通道中。无级可调的叶片会根据驾驶情况、室外温度和功率需求来控制所需的冷却空气供应。在低负荷时，叶片保持在几乎关闭的状态，如此可以优化风阻，从而降低油耗。当负荷较高时，例如在赛道竞驰时，叶片就会打开。911 Carrera GTS 的新型中央散热器可因应更强大的驱动系统对冷却空气需求的增加。

新款 911 Carrera GTS 还另外配备了无级可调的前扩散器，集成在轮拱前方的前部车底护板中。扩散器与冷却空气导流叶片同时打开和关闭，合作进行控制。扩散器通道关闭时，空气会从旁流过，从而降低风阻。通道打开时，空气会穿过通道流入轮拱，除了有助于降低前桥的升力之外，还可以为制动系统提供冷却效果。因此，扩散器可以补偿冷却空气供应对于升力和空气动力平衡所造成的负面影响。当两套系统都关闭时，尤其能叠加两者的空气动力优势。

保时捷 911 Carrera GTS 前脸的主动式空气动力元件经过精心设计，勾勒出独一无二的前保险杠造型，前扰流板唇缘则采用黑色哑光喷漆。除此之外，保时捷还在其他方面将 GTS 与其他衍生车型作出区分。这款高性能车型搭配专属的 20/21 英寸（前桥/后桥）Carrera GTS 车轮，施以烟灰色喷漆并采用中央锁止装置。

在空气动力学方面则与前代车型相同，保时捷 911 依旧配备一组可自动展开的后扰流板。其展开位置主要取决于车速，但也会受到增压空气温度的影响。

Carrera GTS 的车尾拥有一组独特的下裙板。设计师在此处装配了两个高光黑色椭圆形中置尾管饰件和两个中冷器出风口。另外可以选装采用加大尾管的运动型排气系统。不仅如此，911 GTS 还配备了半透明尾灯盖和两个非常高效的冷却空气进气口，带有纵向排列的鳍片和黑色嵌件。

首次采用带矩阵光束的高清 LED 大灯

保时捷将 911 的大灯重新设计，照明功能性大大升级。带矩阵光束的 LED 主大灯属于标准配置。远光灯照射范围可以分为 11 个区段，借助摄像头和导航数据可根据实际情况调节亮度，从而实现防眩目远光灯。大灯集成了三维立体照明模块和典型的保时捷四点式日间行车灯。

此外，911 首次可以选装带矩阵光束的高分辨率 LED 大灯。这套照明系统的每个大灯有超过 32,000 个像素点，可生成高分辨率的数字化光形，范围可覆盖整个远光灯区域和近光灯的主要区域。每一个像素点都可以独立开启、关闭，或是在 1,024 级之间调整亮度。如此可形成均匀的照明区，并且可根据实际驾驶情况快速进行调整。这项技术也为 911 带来了众多新的自适应功能。带矩阵光束的高分辨率 LED 大灯可提供例如车道增亮功能、建筑工地和狭窄道路照明、路面标记照明以及高速公路远光灯。其他例如在下雨和浓雾、交叉路口、转弯或弯道等驾驶情况中所需的特殊照明模式，也都属于该系统的功能范围。

高分辨率矩阵光束技术的基础是高分辨率矩阵光束模块。这些模块的面积只有不到 41 mm²，但却容纳了 16,384 个微型 LED 像素点。每个大灯包含一个带有广角镜头的模块，用于发射大角度的照明（宽 40 度，高 10 度），还有一个模块则带有长焦镜头，用于远距离照明（宽 20 度，高 5 度）。一个性能强大的控制单元负责监测每个像素点的亮度调节、开启和关闭。该系统每 16 毫秒就会重新计算并调节一次。

高分辨率模块位于大灯的下方区域。安装于该模块上方的双功能模块则负责前方照明和辅助远光灯的工作。在自动远光灯开启的情况下，如果系统识别到没有前车或迎面来车，就会开启辅助远光灯，将亮度从 1,400 流明提高到 2,500 流明。辅助远光灯的照明距离超过了 600 米。但如果识别到有其他车辆，则系统会自动切换回高分辨率矩阵光束模式。

这四个模块形成了保时捷典型的照明光线，在所有可用的照明模式下，即使近光灯和远光灯都已开启，它都能在高分辨率矩阵光束 LED 大灯中正常运作。

Coupé、Cabriolet 和 Targa 的尺寸和车身设计

911 始终象征着多样性。这也是保时捷要为 911 Carrera 和 Carrera GTS 推出 Coupé 和 Cabriolet 车款的原因。保时捷甚至还为四轮驱动的 GTS 车型推出了 911 Targa 4 GTS。

两款敞篷 911 的成熟车顶设计未受到任何结构上的变动。保时捷提供四种不同颜色的软顶，Cabriolet 还另可选用带灰色纵向条纹的黑色顶棚。所有车型车身的轴距均为 2,450 mm，车身宽度则为 1,852 mm（不含后视镜）。911 Carrera 的车身长度为 4,542 mm，GTS 车型则因特殊的前后裙板设计而达到 4,553 mm。车身高度则根据车型和底盘设计的不同，在 1,292 和 1,302 mm 之间。

新系统带来焕然一新的色彩

保时捷重新制定了 911 车型的配色，并增添了新颜色。“传奇”、“梦想”、“暗影”和“对比”——这四个色彩主题分别满足了不同的客户需求，让客户更容易从丰富的色彩选项中找到自己喜爱的颜色。色彩主题“传奇”主打独树一帜且经典的风格。所采用的车漆质量特别高，质地特别细腻。“传奇”颜色包括哑灰色和全新的暗影绿金属漆和石板岩灰。保时捷为“梦想”色彩主题提供了富于表现力的明亮颜色，例如高雅的龙胆蓝金属漆、胭脂红或卫红，另外还新添了卢加诺蓝和卡塔赫纳黄金属漆。色彩主题“暗影”中的黑玉色金属漆、钒灰金属漆、GT 银金属漆或冰灰金属色等，均体现低调的美感。黑色和白色则属于“对比”主题，十足体现清晰纯粹的色彩美学。

一如保时捷——个性十足

选择保时捷 911 始终是非常个人化的决定。因此，保时捷一直提供丰富广泛的个性化选装内容。一如保时捷的作风，客户可以通过保时捷独家配件部门 **Porsche Exclusive Manufaktur** 的“定制颜色”、“个性精制颜色”以及“特殊需求项目”获得更多颜色选择。现在，一些特定的选装项目已可以在在线配置系统中直接通过个性化图标选用。

所有保时捷 911 都在祖文豪森的生产线上打造而成。平均有 40% 的保时捷 911 都会在 **Porsche Exclusive Manufaktur** 额外增添特殊定制的选项。几乎每一名保时捷客户在配置爱车时都会加订至少两种 **Porsche Exclusive Manufaktur** 的产品，例如空气动力组件、外观部件和各种特殊颜色、木材、碳纤维或真皮材质的饰件、个性化印花和手缝真皮车门饰板，或是出自原厂鞍工制造部门的驾驶舱内饰。

Porsche Exclusive Manufaktur 也为 911 的外观提供丰富的选装配备，可直接在配置系统中进行选择。其中包括碳纤维 **SportDesign** 组件（含匹配的侧裙板）、新型北极蓝装饰贴

件、高分辨率矩阵光束 LED 大灯深色灯罩、Exclusive Design 尾灯以及带钛合金尾管的运动型排气系统。

性能升级：通过纽博格林北环考验

Porsche Exclusive Manufaktur 所提供的空气动力组件在前代保时捷 911 车型便已属于选装配备。内容包含一系列空气动力学特性优化措施，旨在改进跑车在赛道上的表现。其中包括例如带醒目前扰流板的独特前保险杠、经喷漆处理的侧护板和集成制动灯的固定式宽大尾翼。

所有这些措施都旨在提高前桥和后桥的下压力，以求获得更优异的抓地力。空气动力组件有车身颜色、黑色和碳纤维材质可选择，GTS 车型还可选择烟灰色。在传奇性的纽博格林北环赛道上，新款 911 Carrera GTS 已证明了比前代车型更强大的性能。Jörg Bergmeister 创下单圈 7 分 16 秒 934 的成绩。这意味着比前代车型快了 8.7 秒。他所驾驶的跑车就搭载了空气动力组件。

悬挂和制动系统

新款 911 搭载优化的悬挂技术

无论是日常用车、长途旅行或是在赛道上：保时捷 911 的悬挂系统一直都是模范标杆。新款 911 搭载了在前代车型便已众所周知的标配保时捷主动悬挂管理系统 (PASM) 底盘（含可变减震系统），以及同为标配的混装轮胎，为运动型驾驶风格和高度日常实用性奠定了基础。

新款 911 Carrera GTS 车型得益于从本质上显著升级的悬挂和进一步开发的悬挂选项。首先是标配了后桥转向系统。机电式执行器会根据行车速度，将适当的转向角传递至后轮。在车速 50 km/h 之下，后轮会沿着与前轮相反的方向转动，从而实现更灵活的转向行为。当车速超过 80 km/h 时，后轮便会沿着与前轮相同的方向转动，借此提高变换车道时的稳定性。此外，在过弯时会更早形成横向加速度。

保时捷另外提供防侧倾的保时捷动态底盘控制系统 (PDCC) 作为选装（自 2024 年 11 月起开始订购）。这套系统可减少车辆在转弯时的侧倾现象，增加车辆在崎岖路面和快速变换方向时的横向稳定性。与前代车型的区别在于采用了电机来驱动液压泵。电机的动力来源是高压能源系统。此外，保时捷也在 PDCC 系统中集成了一个独立式液压蓄能器。这些调整措施使得系统的反应变得更灵活且精准。在配备 PDCC 的 GTS 车型上，电机和液压泵也为前桥上同为选装的新型升降系统提供动力，使该系统能够更快速地（在 1 秒内）抬高车头。没有配备 PDCC 的 911 可选装前代车型的系统。两种升降系统都可以在车速不超过 35 km/h 时使用（不同的国家/区域可能还有其他车速限制），可将离地间隙增加约 40 mm。如此就可以增大接近角，避免在日常生活中碰撞减速带和坡道等障碍物。

GTS 车型标准配置 PASM 运动悬架，可将悬架降低 10 mm。更硬朗的弹簧、专门调校的阻尼器和 GTS 专属的防倾杆都有助于补偿混合动力系统所带来的额外重量，从而实现保时捷典型的灵动表现和完美平衡。PASM 运动悬架的后桥弹簧都分别带有额外的辅助弹簧，可在主弹簧伸展时保持主弹簧的张力。在运动化驾驶方式下，如此就能延长回弹时的路面接触时间，从而直接提高跑车性能表现。

簧下质量：制动系统与车轮配置

随着车型改款，911 Carrera 获得了更大的制动系统。前桥改为采用六活塞卡钳取代此前的四活塞卡钳，并配备了 350 mm 的大型制动盘 (+20 mm)。后桥则搭配四活塞制动卡钳和 350 mm 大型制动盘 (+20 mm)。

Carrera GTS 车型沿用了前代的大尺寸、来自 911 Turbo 的制动系统。系统还获得混合动力系统的动能回收制动辅助。前桥采用六活塞制动卡钳和 408 mm 大型制动盘。后桥则采用四活塞制动卡钳搭配 380 mm 大型制动盘。

保时捷将久经赛场考验的保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 作为选装配置提供，并且加大尺寸，能够提供更出色的性能。前桥采用十活塞固定式卡钳，取代此前的六活塞固定卡钳。直径 420 mm 的制动盘较前代增加了 10 mm。保时捷工程师在后桥上安装了直径 410 mm (+20 mm) 的制动盘。

新款保时捷 911 有七种车轮设计可选择，均提供 19/20 和 20/21 英寸（前桥/后桥）。与前代车型相比，新增了更多的个性化定制可能性。保时捷首次为 911 提供空气动力学优化的车轮设计：带碳纤维风刀的 911 Carrera Exclusive Design 车轮有助于降低风阻系数。

为了协助进一步提升性能，GTS 车型的后桥采用更宽大的车轮：315/30 ZR 21 轮胎有效优化牵引力。轮胎安装在 11.5 英寸宽的 Carrera GTS 车轮上，采用配备中央锁止装置的新颖设计，并施以烟灰色喷漆。

内饰

保时捷驾驶舱体验：以驾驶者为中心

跑车中典型的低位坐姿和明确直观的操作逻辑，是每一代保时捷 911 的特色。新款 911 的车内空间融合了面向未来的数字显示器搭配经典操作元件。与前代车型不同的是，保时捷为新款 911 标准配置 2+2 座椅。

贯穿整车宽度且分为上下两层的仪表板是 911 的典型设计特征。保时捷在驾驶舱中融入保时捷驾驶者体验，精心布置各种操作元件，将所有重要操作系统直接分组集中在方向盘上或四周，使得 911 更以驾驶者为中心，从而实现更快速、更高效的操作性能。

在传统上，对一辆保时捷来说，组合仪表是仪表板上最醒目的亮点。新款 911 首次搭载一组全数字化的 12.6 英寸曲面显示屏，可显示驾驶信息、性能数据和媒体信息。所有信息都明确分类显示，较之前更为一目了然。取决于车辆装备的不同，驾驶者可以在七种视图设计中选择。其中包括专为 911 设计的经典五连表视图，其中带有中央转速表和一个三维驾驶辅助显示，可显示立体地图和三维导航数据。在转速表模式下，刻度表会转向，使得红线转速刻度大约位于 12 点钟位置——犹如许多具有历史意义的保时捷经典赛车。

标配模式旋钮

模式旋钮现在也新增为 911 Carrera 的标准配置，驾驶者可以更轻松地切换驾驶模式。911 Carrera 可提供“Normal”（标准）、“Sport”（运动）和“Wet”（湿地）三种模式。如果选装配置 Sport Chrono 组件（GTS 标配），则可额外获得带高性能起步控制系统和“Sport Response”（运动响应）按钮的“Sport Plus”（运动升级）模式。由于所有驾驶模式（标准模式除外）现在均可个性化设置，因此新款 911 取消了“Individual”（个性化）模式。只需要在一个弹出窗口或 PCM 的驾驶菜单中直接操作即可进行配置。

此外，方向盘上还有一个切换按钮，可用来在组合仪表的各种显示信息和功能之间切换。

方向盘左侧设置了经过优化的操纵杆，除了可用来操作各个驾驶辅助系统之外，还可以通过组合仪表上的上下文敏感的弹出窗口快速访问重要辅助功能和其他设置项目。

和每一辆保时捷一样，点火开关位于转向柱左侧。新款 911 的启动方式与保时捷 GT 赛车如出一辙，只需按下发动机启动按钮。这是 911 首次采用这种启动方式。旁边的车灯开关现在也变得更加容易操作。新款 911 从前代车型沿用的还有中控台上包含 5 个按键的开关饰条。运动型方向盘上的模式旋钮现在属于标准配置，因此这些按键也获得了重新配置。具体配置视实际车辆装备而异。

中央显示屏仍是信息娱乐系统 PCM 的控制中心。10.9 英寸高分辨率显示屏用来控制例如收音机、视频等流媒体服务，以及导航和各种车辆和舒适功能。在新款 Carrera GTS 车型中，该显示屏也用于显示 T-Hybrid 混合动力驱动系统的专属信息，例如电量、电池温度、能量流动和电机功率。保时捷将这些显示信息集成在性能菜单中。

911 的真皮和颜色选择

保时捷为新款 911 提供了丰富多样的设计方案，尤其是额外增加了双色调选项。七种真皮内饰中的四种以及三种致纯真皮内饰之一现在可以选用双色调设计。除了黑色部分真皮之外，还可以采用标配的黑色/石灰米黄色对比组合。真皮内饰则可在暗夜蓝色/哑灰色、黑色/石灰米黄色、黑色/波尔多红色以及板岩灰/哑灰色之间选择。暗夜蓝色也可作为纯色漆提供。具有 Walknappa 质量的致纯真皮依旧供应松露褐色，并且新增玄武岩黑色以及玄武岩黑色/经典干邑色。选装的致纯真皮包含仪表盘和车门饰板上的十字缝线。多种不同的饰件和点缀元素进一步提升了 911 车内空间的质感。此外，Porsche Exclusive Manufaktur 也提供广泛的装饰配件，例如哑光碳纤维、新几内亚胡桃木、真皮或是烟灰色铝合金。

独一无二：GTS 内饰

Carrera GTS 中蕴含特别多 911 的特性，它始终是一款同时具备优异日常实用性和强劲性能的跑车。这也是 911 Carrera GTS 舍弃了部分车内隔音材料的原因。如此既可以减轻重量，同时又能带来特别强烈的音效体验。在内饰设计方面，911 Carrera GTS 也独具特色。标准配置带 Race-Tex 面料的 GT 运动型方向盘。此外，保时捷为座椅中心、车门把手、扶手和中控台内的储物箱盖都采用 Race-Tex 面料包覆。911 Carrera GTS 的饰件和点缀元素均采用拉丝黑色阳极氧化铝制成。

两种内饰组件则专供 **Carrera GTS** 选装。在车内多处可选用一种对比色（胭脂红或板岩灰 Neo），创造出十足运动风格。对比色会被用于 **GTS** 车型标配的 **Sport Chrono** 组件的计时器和数字化转速表表盘、安全带、运动座椅和地板垫的缝线，以及运动型座椅上的“**GTS**”字样。其他运动化点缀元素还包括仪表板、中控台和车门饰板上的碳纤维嵌件。

信息娱乐系统、互联功能、辅助系统、标准配置

更强互联，尽享数字化体验

新款保时捷 911 上的众多数字化创新技术将智能手机和车辆所构成的生态体系更加紧密关联。将 My Porsche 应用程序集成到 Apple CarPlay® 中后，就能直接通过智能手机生态体系控制车辆功能，例如通过 CarPlay® 中的图示。如此便能够切换收音机电台、控制空调系统以及调节环境氛围灯。此外，My Porsche 应用程序和 Apple CarPlay® 现在均采用一致的设计，包括相关联车辆的显示图像。空调、座椅和音响系统等车辆系统的设定都可以在 My Porsche 应用程序内存储在预定义的场景中，然后以手动方式来激活。激活这些场景后，系统就会根据情况建议使用。

911 新获得一个具有无线充电功能的智能手机连接舱。通过冷却功能可以将充电功率提高至 15 W。通过保时捷 ID，现在可以更轻松地将车辆与智能手机连接：只需要扫描 PCM 中显示的二维码，不再需要输入保时捷 ID 和密码。连接成功后，就可以直接在车辆本身的应用程序中使用个人账号。如此就能例如在 PCM 上收听 Apple Music®，不再需要将智能手机连接至车辆。Apple CarPlay® 可以使用标配的 Android Auto®，将智能手机的内容映射到 PCM 上。

保时捷 911 的另一项新功能就是可以在 PCM 的中央显示屏上播放视频。为此，保时捷提供了应用程序 Bilibili，且需要额外订阅，保时捷智慧互联服务的客户可获得一张含数据量的三个月礼券。出于安全原因，911 只在车辆静止时才提供车载视频功能。

辅助技术与高级功能

911 搭载多项先进的辅助技术，能在不影响性能的情况下有效提高安全性、舒适度和运动化的驾驶体验。保时捷为新款 911 重新规划了辅助功能。一系列之前的选装配置均改为标准配置，另外还增添了许多新功能。

此前为选装的交通标志识别功能、车道保持辅助系统、包含行人保护的警告和制动辅助系统，以及带倒车摄像头的停车辅助系统和疲劳驾驶提示功能等，现在都属于标准配置。另外还可以选装其他有助于提高安全性和舒适性的辅助系统。其中包括功能进一步扩大的车道变换辅助系统。该系统现在能够在倒车出库、车速低于控制极限（10 至 250 km/h）时发出横向来

车警报。警报分为多段，首先是视觉警报，然后是声音警报，最后是震动警报。系统还新增了乘客下车警报功能，在打开车门时，如果有车辆接近就会发出警报。

在停车时，带有倒车摄像头的标配停车辅助系统可提供实质帮助。另外还可在此基础上选装带主动驻车辅助系统的全景影像系统。该系统能够自动识别合适的停车位，然后接管执行停车过程中的纵向和横向控制。利用智能手机监控远程停车的功能可以通过远程驻车辅助系统 (Remote ParkAssist) 进行配置。另外还可以选装夜视辅助系统。

标配升级

保时捷对 911 的标准配置进行了升级，新添了多种广受欢迎的功能。保时捷 911 首次标配带矩阵光束的 LED 大灯。该照明系统可以选择性地照亮街道，并根据交通和街道状况调整光线。如果希望获得更精准的照明，可以选装带矩阵光束的高分辨率 LED 大灯。这套系统采用了现今最先进的照明技术。

保时捷 911 的另一项新特性是空气质量系统，能够可靠地保护车内乘客不受车外空气中含有的微粒和有害物质的危害。该系统标配技术成熟的微粒滤清器和新型 GPS 空气循环功能，能自动识别隧道入口，从而及时开启车辆内的空气循环功能，借此保护车内乘客免于异味和废气的干扰。选装的微粒传感器能够持续监测车内和车外的空气污染状况，并在需要时自动开启循环空气。此外，还可以引导受污染的空气多次流经滤清器。同样属于选装的离子发生器在前代车型中已发挥重要作用，可提高车内空气的离子含量，并由此显著提升乘客的舒适度。这尤其可减轻过敏患者的负担。

一如以往，保时捷 911 有三种音响系统可选择。标准配置是有 8 个音箱的音响套装升级版，输出功率为 150 W。两套选装件之一是 BOSE® 环绕声音响系统，搭配 12 个音箱和副低音音箱，输出功率为 570 W；另一套则是 Burmester® 高端环绕声音响系统，搭配 13 个音箱，功率输出达 915 W，以及 300 W 有源副低音音箱。

除了带矩阵光束的 LED 大灯、高级辅助功能组件和环境氛围灯之外，座椅和方向盘加热功能也成为标配。电动折叠车外后视镜、内置倒车摄像头雨量传感器的自动变光车内后视镜以及 12.6 英寸曲面显示屏，现在都属于标准配置。另外还有模式旋钮。选装件则有包含 Track Precision 应用程序、轮胎温度显示和起步控制系统在内的 Sport Chrono 组件，并

附有一个模拟和一个数字计时器。该组件属于 Carrera GTS 的标准配置。911 Carrera GTS 还标配 Race-Tex 面料包覆的车顶衬里。

911 Carrera GTS 的历史

从灵敏的运动健将到技术尖端

保时捷 GTS (Gran Turismo Sport) 三个字母缩写的历史与 911 这组号码的历史一样悠久：1963 年，正值 911 诞生之际，在某台保时捷跑车上首次出现了这三个字母。但直到 2010 年，保时捷 911 才终于获得了 GTS 这个缩写。在 997 世代的大规模改款之后，保时捷又另外推出了衍生车型——911 Carrera GTS。这是一款经过特别运动化调校的 Carrera 车型，比纯种跑车 GT3 和 GT2 更适合日常使用，也比传统的 Carrera 车型更为利落灵活。

早在 2010 年初次露面时，911 Carrera GTS 就以其独特细节令人印象深刻。其中包括车身上的黑色点缀元素、一组独特的前裙板、运动座椅、方向盘轮圈、换挡杆和手刹拉杆上的 Alcantara 面料、自适应悬挂、带专用进气管的优化 3.8 升水平对置发动机、转速限制提高至 7,500 rpm，以及高达 300 kW (408 PS) 的功率性能。另外还有许多以往只在运动型 RS 顶级车型上才能享有的细节。保时捷为 911 Carrera GTS 标配了加宽 44 mm 的四轮驱动车型车身，并采用后轮驱动，再搭配带中央锁止装置的黑色喷漆 19 英寸 RS Spyder 车轮。此外，该车型还提供 Coupé 和 Cabriolet 款，构成价格极具吸引力的组合：2010 年，经过严密计算，将起价订在 104,935 欧元。

在国际市场取得的成功，确保了 Carrera GTS 在 911 产品系列中的稳定地位。后继车型 991 也获得了 GTS 衍生车型，不仅保有既有的优点，甚至更加独具一格。GTS 再次登上 Carrera 系列之顶，首先搭载 430 PS，之后增加到 450 PS。在设计方面维持采用黑色点缀元素、宽大的车身和独特的前脸、带中央锁止装置的车轮和吸引人的价格。新的标配包括双氙气大灯、Sport Chrono 组件、个性化调校的空气动力学特性以降低升力，以及源自 Turbo 车型的车轮设计。

随着最新一代 992 车型的推出，保时捷又进一步强化了 911 Carrera GTS。得益于专为 GTS 开发的运动型排气系统和减少车内隔音材料等措施，目前搭载的六缸水平对置发动机可输出 480 PS，音效也更激动人心。Carrera GTS 从 911 Turbo 沿用了高性能制动系统和带后桥辅助弹簧的底盘布置，在所有驾驶情况下都能产生最理想的预张紧力。这款车型首

次可选装轻质结构组件：轻质结构桶型座椅、轻质结构玻璃、轻质结构电池，以及其他众多细节，都有助于按需减轻车身重量多达 25 kg。

911 Carrera GTS 在 2024 年取得了该车系的模范先驱，成为技术先锋。它是第一款获得公路许可的高性能混合动力驱动的保时捷 911。它将变得更灵活、更迅速，但在拥有技术大幅度领先的优势下，重量却几乎没有增加。创新的驱动系统不仅凸显了它在 911 车系中的特殊地位，同时也使它成为日常实用性、驾驶动态和超凡技术之间极具吸引力的交汇点。