



PORSCHE

# 媒體資料

2015 年法蘭克福國際車展

# 目錄

<b>承繼傳統、迎向未來</b>	Mission E：保時捷展示電力驅動跑車概念 全新 911 Carrera 配備超高效率渦輪增壓引擎 初次登場	<b>1</b>
<b>保時捷第一部電池驅動的四人座概念車全球初登場</b>	保時捷的 Mission E：600 匹馬力、 500 公里駕駛里程、15 分鐘充電時間	<b>3</b>
<b>全新引擎、更進化的底盤</b>	最新的保時捷 911 Carrera	<b>8</b>
<b>技術規格</b>	保時捷 911 Carrera 保時捷 911 Carrera S 保時捷 911 Carrera Cabriolet 保時捷 911 Carrera S Cabriolet	<b>13</b> <b>17</b> <b>21</b> <b>25</b>

2015 年 9 月

承繼傳統、迎向未來

## Mission E：保時捷展示電力驅動跑車概念 全新 911 Carrera 配備超高效率渦輪增壓引擎初次登場

這將是保時捷未來跑車的新風貌。在 9 月 17 日至 27 日的法蘭克福 IAA 國際車展上，保時捷將派出最新一代的 911 Carrera 與一部名為「Mission E」的概念車聯合登場。「Mission E」是一部將電力驅動跑車與保時捷所有經典特徵融為一體的設計。在這部概念車上，性能與效率之間的完美平衡將達到一個全新境界，並採用一種極具未來感的顯示及控制概念。聯袂展出的新一代 911 Carrera 則擁有鮮明的個性。這部 21 世紀首款純電力驅動的 4 人座保時捷代表著造就 911 成為 50 多年來最成功跑車之概念的未來指標。

911 Carrera 和「Mission E」都在傳達一個共同的理念：優異的運動性能可以和最大效率完美契合 – 這也是保時捷一貫的價值。在最新一代的經典 911 Carrera 跑車身上，創新的渦輪增壓引擎正是這些價值的表徵。概念車所傳達的訊息是 E 性能，也就是即使是一部電力驅動的保時捷也能滿足所有關於性能、行程及駕馭動態的要求。

「Mission E」概念車展現保時捷對於電動跑車的未來展望。這部 4 人座 4 門車款的迷人設計多處沿襲 911 的經典特色，從第一眼即可辨出保時捷的身影。這部設計激情澎湃的四輪驅動跑車可產生超過 600 匹馬力的總動力輸出，這些都將轉換成典型的保時捷駕馭動態。「Mission E」的行駛行程高達 500 公里以上，創新的 800 伏特電池充電系統「Porsche Turbo Charging」可將充電時間縮短至僅比您今天將油箱加滿的時間略長一些。在快速充電站，只需 15 分鐘即可充好 80% 的電力。為搭配極簡風格的內裝結構，其控制和顯示概念採用眼球追蹤及手勢控制的直覺化操作及其它多項創新功能。

---

這是搭載全新渦輪增壓引擎、最佳化底盤及全新包含線上導航功能之保時捷通訊管理系統的新一代 911 Carrera 首度在 IAA 車展上發表。911 Carrera 車型的 3 升水平對臥渦輪增壓引擎可輸出高達 370 匹 (272 千瓦) 的最大馬力；911 Carrera S 車型則在改良版渦輪增壓引擎等獨特配備的加持下產生 420 匹 (309 千瓦) 的更豐沛馬力。其它優異表現還包括大幅增加的扭力以及足足提高近 12% 的燃油效率。911 Carrera 擁有 450 牛頓米的最大扭力，而 911 Carrera S 的最大扭力更高達 500 牛頓米。在整個引擎轉速範圍內僅需達到 1,700 rpm 轉速即可輸出如此強勁的扭力。同時，這具最高轉速可達 7,500 rpm 的全新引擎可充份展現全轉速域的特色及激情四溢的爆發力。

保時捷第一部電池驅動的四人座概念車全球初登場

## 保時捷的 Mission E： 600 匹馬力、500 公里駕駛里程、15 分鐘充電時間

保時捷透過在法蘭克福 IAA 國際車展上展示的「Mission E」，發表其品牌史上第一部全電動四人座跑車。這部概念車融合了保時捷令人熱血澎湃的設計、優異的性能及第一具 800 伏特驅動系統的前瞻性應用。令人嘆服的重要規格數據包括：4 門、4 個獨立座椅、超過 600 匹 (440 千瓦) 系統動力及超過 500 公里的駕駛里程；採用四輪驅動及四輪轉向；在短短 3.5 秒以內即可從靜止加速至時速 100 公里；充電約 15 分鐘即可達到 80% 電量。透過眼球追蹤及手勢控制直覺化操作儀錶功能，有些甚至可透過投影顯示 – 螢幕可自動調整至駕駛位置，實現完全以駕駛為核心的操控概念。

### 驅動系統：來自耐力賽的卓越技術實現超過 600 匹的驚人馬力

Mission E 的驅動儘管是個全新的系統，但早已通過賽車運動的考驗 – 保時捷的一貫作風。兩個永磁同步馬達 (PSM) – 與本屆利曼冠軍車 919 Hybrid 的相同配備 – 可使跑車速度加快並回收煞車動能，持續 24 個小時的終極賽車性能及囊括冠亞軍的傲人成績便是保時捷的最佳證明。兩個馬達總共可產生超過 600 匹馬力，強勁的推進力道使 Mission E 以不到 3.5 秒的時間從靜止加速至時速 100 公里，並在 12 秒內達到時速 200 公里。除了高效率、功率密度和一致的馬達運轉之外，這組雙馬達還具備另一個優點：不同於當今的電力驅動系統，它們即使在極短的時間內執行多次加速後仍能發揮最高動力。採用按需輸出模式的四輪驅動系統搭載保時捷扭力分導系統，可自動將扭力分配至各個車輪，進而將驅動系統的動力傳遞至路面；四輪轉向系統則可根據所需的方向傳達精確、運動化的轉向指令。這項技術讓 Mission E 在賽道上大顯身手：在紐博格林北賽道上締造不到 8 分鐘的單圈記錄。

## 日常實用性：方便且充電快速，超過 500 公里的駕駛里程

保時捷除了擁有令人熱血澎湃的跑車性能之外，還具備高度的日常實用性。同樣的，Mission E 充電一次即可行駛超過 500 公里的里程，充電 15 分鐘即可獲得約 400 公里里程的電力。原因即是：保時捷是率先推出革命性的 800 伏特技術的先驅者。兩倍的電壓 – 相較於今日電動車使用的 400 伏特 – 可帶來多項優點：縮短充電時間、並可減輕重量，因為更輕、更細的銅線便足以傳導電力。從駕駛側車門前方的左前葉子板上的一個活動部件，可進入這個「保時捷渦輪充電」創新系統的充電埠。透過這個 800 伏特充電埠，電池只要約 15 分鐘的時間即可充滿 80% 左右的電量 – 創下電動車充電時間的最新記錄。您也可選擇將這個技術平台連接至傳統的 400 伏特快速充電座，或在家中的車庫裡透過便利的感應式充電來補充電力，只需將車輛停泊在車庫地板內嵌的線圈上即可將電力傳輸至車底的線圈，完全無需連接電線。

## 低重心設計帶來優異的駕駛動態

保時捷跑車的另一典型特色便是輕量化概念，以及最理想的車重分配和低重心設計。設置於車輛底部的電池採用最新的鋰離子技術為基礎，整個電池橫跨在前輪軸和後輪軸之間。此設計可使其重量平均分配到兩個輪軸上而實現絕佳的平衡感。此外，它可讓跑車的重心變得非常低。這兩項因素可使性能大幅提升並強化跑車駕馭感。整體車身由鋁合金、鋼和碳纖強化複合材料的功能性材料組合製成。輪圈採用碳纖材質：Mission E 前輪採用 21 吋輪圈、後輪採用 22 吋輪圈，並搭配加大的輪胎。

## 設計：蘊含保時捷基因的迷人跑車

Mission E 的每一方寸、每個角度都反映了最重要的一件事：承繼自保時捷設計傳統的熱血跑車精神。從一開始，它就被塑造成一部車身高度僅 130 公分、並搭載多項來自祖文豪森的創新跑車特性的轎跑車。整合式的空氣動力學套件便是一個例子，獨具一格的進氣口和排氣口 – 位於前方、側面和後方 – 突顯出車身可提升效率與性能的全流通設計；整合式導流設計可改善車輪周圍的空氣流動，而車側的排氣口可有效降低輪艙的超載壓力，進而減低氣流揚升力道。

大幅精簡化的車頭造型呈現出保時捷的經典線條設計，突顯這部概念車與 918 Spyder 和保時捷賽車的淵源。該品牌典型四點式照明設計中的新型矩陣式 LED 頭燈成為眾人的目光焦點。彷彿在進氣口氣流中盤旋的整合式頭燈設計，為車頭增添一份未來感。4 顆 LED 頭燈聚集在一個以邊界當作方向盤的輔助系統感應器周圍。獨具特色的前葉子板及超低張的引擎蓋是來自 911 的設計。如同 911 GT3 RS，引人注目的寬長凹槽從重疊的前行李廂蓋一路延伸至車頂。側窗線條也與 911 大致相同，但有一項重要的差異：2 個反向開啟的車門可方便乘客進出 – 沒有 B 柱。另一項差異是：在車側以隱藏式攝影機取代經典的車門後視鏡，有助提升車輛的優異空氣動力學表現。

車尾的設計突顯出典型的跑車結構。斜傾的座艙結合向車尾漸收的後擋風玻璃線條，勾勒出保時捷特有的尾翼造型。一道細長的尾燈橫貫左右兩側，「PORSCHE」立體自發光車型字樣從黑色的玻璃燈罩中透出光芒。

### 內裝：明亮、寬敞、四個獨立座椅

Mission E 的內裝在保時捷的所有傳統設計理念中加入未來感：寬敞的空間、極簡風格、整潔俐落的佈局、以駕駛為核心及日常實用性。全電動驅動的概念也為內裝賦予全新的意義，例如少了傳動軸可使空間更寬敞，為整個車室營造更明亮、輕快的氛圍。4 個獨立座椅設計啟發自賽車桶型座椅，其輕量化設計可減輕重量，並可在動態駕駛時給予乘客安全的側向支撐。雙前座之間的中央鞍座 – 優雅的弧線造型宛如一座橋樑，底下空間寬敞 – 向上延伸至前方控台。

### 螢幕及控制概念：直覺化、快速、不分心

以一種創新顯示與控制概念為基礎的新世界呈現於駕駛眼前，直覺化、快速、而且不會讓您分心 – 專為未來的跑車而打造。精密的駕駛顯示幕呈弧形設計、低置且獨立。五環式儀表組從外觀上明顯為保時捷的典型設計，不過是以 OLED (有機發光二極體) 技術顯示。環形儀表依據對駕駛至關重要的特性排列，分別為汽車連線、性能、驅動系統、能量及跑車計時。控制元件也一樣創新，一個眼球追蹤系統可透過攝影機偵測駕駛正在注視哪一個儀表，然後駕駛只需按下方向盤上的一個按鈕即可啟動目光焦點所在的儀表選單並進行導覽操作 – 其中也涉及眼球追蹤及手動開啟的交互運作。不僅如此，顯示幕還可隨著駕駛的座椅位置和身體姿勢改變位置，即所謂的視差效應。如果駕駛坐得較低、較高或傾向一邊，這個 3D 環形儀表顯示幕會隨著駕駛反應及移動，如此可避免駕駛要查看的重要資訊被方向盤阻擋，諸如車速等所有重要資訊將始終在駕駛的視線範圍內一覽無遺。

Mission E 甚至可將駕駛樂趣具體化表現：一部設置於後視鏡上的攝影機可辨識駕駛的愉快心情，並以表情符號的形式顯示在環形儀表上。這個趣味元素可和路線或車速等個別資訊一起儲存，並可透過社群媒體連結與好友分享。

### 包含免接觸式手勢控制功能的全息顯示幕

整個前方控台充滿著各種創新概念。將顯示幕劃分成兩個 3D 結構層的設計可提高顯示的亮度和清晰度。駕駛的顯示幕整合於上層，而在兩層之間有一個可延伸至乘客側的全息顯示幕，可個別顯示可選的應用程式。這些堆疊在虛擬空間中的應用程式將按照優先順序排列並呈現 3D 效果。駕駛 – 或乘客 – 可透過免觸控的方式利用這些應用程式來執行多媒體、衛星導航、溫度控制、聯絡人和汽車等主要功能。所需的符號可藉由感應器偵測的手勢動作來啟動操作。握緊的手勢代表選取，而拉開的手勢代表控制。此外，駕駛或乘客還可以利用中央鞍座上的觸控螢幕操作包括詳細資訊選單等次要功能。

這部概念車還可從一台平板電腦上的保時捷汽車互動應用程式 (Porsche Car Connect) 從外部進行組態設定。透過「無線及遠端服務」功能，駕駛可在一夜間變更車輛的功能內容，只需透過內建的高速數據模組即可輕鬆完成更新，以導入旅遊指南或更多底盤、引擎或資訊娛樂系統功能。駕駛可使用智慧型手機或平板電腦輕鬆方便地從保時捷互動商店 (Porsche Connect Store) 啟動更新。此外，保時捷互動 (Porsche Connect) 還可以直接連線至保時捷服務中心進行遠端診斷或排定約會。整合式遠端服務的另一功能是數位鑰匙，透過保時捷互動入口網站傳送此鑰匙，可讓車主或其他獲得車主許可的人 (例如朋友或親人) 開啟車門。成功完成身份驗證之後，便可在特定的時限及指定地點使用此鑰匙。

虛擬車外後視鏡十分引人注目。在前擋玻璃底部的兩側角落會顯示設於前葉子板內的外部攝影機影像。優點：駕駛可獲得更清晰的視野及周邊景像，還可主動顯示安全資訊。

全新引擎、更進化的底盤

## **更豐富的駕駛樂趣、更高的性能與效率： 最新的保時捷 911 Carrera**

這數十年來，911 作為全世界最暢銷跑車的地位始終屹立不搖；如今，即將問世的新一代 911 準備再度席捲全球市場。革命性的水平對臥渦輪引擎、在性能與舒適性之間提供更寬廣設定範圍的進化版底盤，再加上全新的資訊娛樂系統，它要做到這一點完全綽綽有餘。包括賽車或量產跑車方面超過 40 年的渦輪引擎研發經驗，使新款 911 Carrera 的全新引擎得以在性能、駕駛樂趣和效率上樹立全新的標準。首度提供作為 Carrera 車型選配項目的後軸轉向系統，可進一步顯著擴大駕馭動態的範圍。

911 Carrera 的多項外觀造型在視覺上也更具魅力：這包括搭配四點式日間行車照明的全新頭燈、無凹槽的車門把手、採用直柵式設計的全新改款後引擎蓋和新尾燈組及其獨具特色的四點式煞車燈。在內裝方面，全新的標準連線與資訊娛樂系統即保時捷通訊管理系統 4.0 (PCM 4.0) 搭載一個多點觸控式螢幕，可提供更豐富的功能項目，操作方式也變得簡單許多。

### **全新的渦輪引擎：增加 20 匹馬力，同時油耗更低**

全新一代的雙渦輪增壓引擎將 911 Carrera 充滿激情的駕馭樂趣提升至一個更澎湃動感的境界：370 匹 (272 千瓦) 馬力在 911 Carrera 的車尾蓄勢待發，隨時準備轉換成豐沛的推進力道；而 911 Carrera S 車型的引擎更可輸出高達 420 匹 (309 千瓦) 的馬力。也就是說，兩款車型都足足提高了 20 匹 (15 千瓦) 的馬力。兩具引擎的排氣量均為 3 升，911 Carrera S 更強勁的馬力來自其渦輪引擎經改良的壓縮機、專用的排氣系統及精心調校的引擎監理系統。

這兩具全新保時捷引擎的特色在於顯著增加的扭力，可讓兩款跑車在最低 1,700 rpm 至 5,000 rpm 的引擎轉速之間分別輸出 450 牛頓米和 500 牛頓米的最大扭力，從而實現非凡的駕馭性能。同時，新一代引擎高達 7,500 rpm 的最高轉速也明顯超越傳統的渦輪引擎，這一點從鏗鏘有力的保時捷經典引擎聲浪即彰顯無遺。

每一代的最新 911 跑車始終能展現更勝於前代車型的性能及效率，例如視車型而定，新一代引擎的效率幾乎可提高 12% 之多：平均每一百公里的油耗最多可減少 1 升。搭載 PDK 雙離合器自手排變速箱的 911 Carrera 現在的百公里油耗僅需 7.4 升 (每 100 公里減少了 0.8 升的燃油)；搭載 PDK 變速箱的 911 Carrera S 行駛一百公里僅需消耗 7.7 升的燃油 (每 100 公里足足減少 10.1 升)。

最新款 911 跑車在性能上也著實令人讚嘆：搭載 Porsche-Doppelkupplung (PDK) 雙離合器自手排變速箱及跑車計時套件的 911 Carrera Coupé 車型可在短短 4.2 秒之內從靜止加速至時速 100 公里 – 比前代快了 0.2 秒。搭載 PDK 變速箱及跑車計時套件的 911 Carrera S 車型則僅需 3.9 秒即可完成此程序 (同樣也快了 0.2 秒)。這意味著它是 Carrera 系列之中第一部能打破 4 秒記錄的 911 車型。兩款車型也可達到更高的極速：911 Carrera 目前的極速為時速 295 公里 (提高 6 公里/時)，而 911 Carrera S 更可達到時速 308 公里的極速 (提高 4 公里/時)。

若選配跑車計時套件，911 Carrera 的方向盤上將首度設置一個模式切換器，其設計啟發自 918 Spyder 的混合動力模式切換器。此模式切換器是一個旋轉式按鈕，由四個方位代表「Normal」(正常)、「Sport」(運動)、「Sport Plus」(運動升級) 及「Individual」(個人) 四種駕駛模式。視安裝的配備而定，最後一個模式可讓駕駛配置其個人的車輛設定，例如保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)、主動式引擎支撐系統、PDK 變速箱換檔程式及跑車化排氣系統。結合 PDK 雙離合器自手排變速箱使用時，此模式切換器還會增設一個「運動反應按鈕」。按下此按鈕可設定傳動系統發揮持續 20 秒的最高加速性能，例如在超車時便可派上用場。為完成此任務，傳動系統將選用最合適的檔位，並將引擎監理系統調整至瞬間爆發凌厲加速反應的模式。

### 標準配備：重新設計的 PASM 底盤可將車身高度降低 10 公釐

911 Carrera 的駕馭動態堪稱全能型跑車之中的楷模。每一代的最新保時捷都能將日常舒適性與賽道性能之間的兼容度進一步擴大。Carrera 全車系將首度納入可將車身高度降低 10 公釐的最新保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 底盤作為其標準配備。除了可進一步提高快速過彎時的穩定性之外，此系統更精準的反應特性也使其設定範圍更廣的新一代減震器能夠提升駕乘的舒適性，同時在競技化駕駛時強化底盤與車體的緊密結合。採用五輻雙肋造型的標準鋁圈搭載滾動阻力較低而性能更高的輪胎，此外，此系列所有車型的後輪圈加寬 0.5 吋而使寬度達到 11.5 吋，因此 911 Carrera S 目前的後輪輪胎尺寸為 305 公釐，而不是原來的 295 公釐。

911 Carrera S 可選配主動式後軸轉向系統，這是一項採自 911 Turbo 和 911 GT3 的底盤技術，可進一步加強 911 的轉彎表現，並且在高速變換車道時提供極佳的駕駛穩定性。除此之外，縮短 0.4 米的迴轉直徑也可讓駕駛在都市中操控車輛更得心應手。以 918 Spyder 的方向盤設計為基礎的新一代方向盤可將更佳的操控特性傳遞至駕駛。基本方向盤的直徑為 375 公釐，選配的 GT 跑車方向盤則為 360 公釐。為實現無限的日常實用性，保時捷提供一套將起升缸整合於前軸支柱的液壓式升降系統。按下按鈕即可將前輪的離地高度提高 40 公釐，例如在停車場出口的陡坡道上，為防止車體底部撞擊路面，便可使用此功能。

### 全新的連線與資訊娛樂系統

新款 911 Carrera 標準配備的全新連線與資訊娛樂系統包含多點觸控式螢幕及新功能的保時捷通訊管理系統 (PCM)。新款 911 Carrera 標準配備的全新連線與資訊娛樂系統 PCM 4.0，在中央鞍座上的 7 吋多點觸控式螢幕上內建了多項新功能。同為標準配備的衛星導航系統可像智慧型手機一樣操作，現在還可支援手寫輸入。

比如說現可透過 Wi-Fi 連接行動電話或智慧型手機。智慧型手機座首次被應用在中央扶手並且可以提供手機充電以及保時捷最佳的收訊狀態。另外由 iPhone 連接到 PCM 也可使用 Apple CarPlay 控制介面。

駕駛可獲取即時的交通資訊，有關所處區域及整個路線上的最新交通狀況均可一覽無遺。除此之外，行動電話及智慧型手機可透過無線網路、藍芽或電纜更快速、簡單且全面地與此系統整合，這意味著駕駛可同時享有車輛相關的服務 (例如遠端擷取車輛數據) 及網際網路服務 (例如 Google 街景服務及網上電台等)。而這些服務也會持續不斷地擴充及改進。

### **全新、更豐富的選配輔助系統**

現在，車主可根據個人喜好選配更多全新、經改良的輔助系統，更精準地量身訂製自己的愛車：選配項目之一的自動化速度控制現在還可在超出預設車速時施予適度的掣動力，例如在下坡時；智慧巡航系統 (選配) 現在具備一項搭配 PDK 變速箱運作的巡航功能，在堵車慢行時可鬆開離合器，以無動力的巡航滑行模式達到省油的目的；可選配的變換車道輔助系統，利用雷達監測後方車輛，並可使用左右側後視鏡的 LED 指示燈向駕駛發出盲點區域有車輛接近的警告訊號。此外，保時捷也提供撞擊後煞車系統作為標準配備之一，以提高這款跑車的主動安全性。

### 累積 40 年的賽車及量產跑車渦輪引擎經驗

在保時捷，我們已證明在嚴苛的競速條件下進行的創新與研發終究也會對量產車型帶來很大的助益。尤其經過賽車運動的考驗之後，可確保新引擎在量產跑車上能發揮優異的性能及適應能力。保時捷在水平對臥六缸增壓引擎方面的研發經驗開始於 40 多年前。例如在 1972 年，採用旁通汽門的渦輪增壓引擎首度在 917/19 賽車上使用，接著在兩年後的 1974 年導入量產，安裝於第一部 911 Turbo 跑車上。同年，917/10 賽車也首度引進增壓空氣冷卻技術；然後在 1977 年，911 Turbo 3.3 跑車也搭載這項技術傲然問世。在渦輪引擎研發過程中的其它里程碑包括搭載兩個連續增壓器的連續式增壓系統 (在 959 超級賽車上首度運用)、採用兩個並聯式增壓器的雙渦輪增壓技術 (在 933 型 911 Turbo 跑車上首度運用) 及可調節式進氣汽門 (在 996 型 911 Turbo 跑車上首度運用)。

## 保時捷 911 Carrera 的技術規格\*

### 車身結構：

2+2 座 Coupé 硬頂車型；輕量化鋼鋁結構車身，搭配鋁合金車門、行李廂蓋和引擎蓋；雙前座兩段式輔助氣囊；雙前座側面和頭部輔助氣囊。

### 空氣動力學：

風阻係數  $c_d$  : 0.29  
迎風面積 A : 2.02 平方公尺  
 $c_d \times A$  : 0.59

### 引擎：

水冷式水平對臥六缸引擎；鋁合金引擎體和汽缸蓋；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸設有 4 個汽門；進氣側和排氣側可變汽門正時；進氣側汽門揚程(可變汽門正時與揚程系統，VarioCam Plus)；汽門間隙液壓挺桿；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；每個汽缸組附有一個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；13.1 升機油(加油量 8.0 升)；採用靜態高壓分配點火技術的電子點火系統(6 個主動式點火線圈)；冷卻迴路的溫度管理系統；引擎自動啟閉功能。

缸徑： 91.0 公釐  
衝程： 76.4 公釐  
排氣量： 2,981 cc  
壓縮比： 10:1  
引擎馬力： 370 匹 (272 千瓦)，轉速 6,500 rpm 時  
最大扭力： 450 牛頓米，轉速 1,700 – 5,000 rpm 之間  
每升排氣量馬力輸出： 124.1 匹/升 (91.2 千瓦/升)  
最高引擎轉速： 7,500 rpm  
燃油種類： Super plus

\*以上規格可能依不同地區市場而異

更新狀態：2015 年 9 月

**電力系統：** 12 伏特；交流發電機 2,450 瓦；電池 80 Ah；電能回收系統。

**變速箱：** 引擎和變速箱接合成一個傳動系統；後輪驅動；包含雙片式離合器的七速手排變速箱；可選配七速雙離合器自手排變速箱 (PDK)。

齒比	手排變速箱	PDK
第 1 檔	3.91	3.91
第 2 檔	2.29	2.29
第 3 檐	1.58	1.58
第 4 檐	1.18	1.18
第 5 檐	0.94	0.94
第 6 檐	0.79	0.79
第 7 檐	0.62	0.62
倒車檣	3.55	3.55
固定齒比	1.11	1.11
總齒比	3.44	3.44
離合器直徑	228 公釐	202/153 公釐

**底盤：** 前軸：支柱懸載系統 (麥花臣型式，針對保時捷需求最佳化)，輪圈由橫向和縱向連桿及支柱獨立懸載；內建減震器的圓柱圈簧；電子機械式動力輔助方向盤；可選配前軸上揚系統。

後軸：多連桿懸載系統，輪圈由五支連桿獨立懸載；內建同軸減震器的圓柱圈簧。

具備電子控制式減震器的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)；兩個可手動選擇的減震模式。

**煞車系統：**

前後軸分離式雙迴路煞車系統；保時捷車身動態穩定管理系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助功能；電動雙伺服式駐車煞車器；自動止滑功能；撞擊後煞車系統。

前軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 34 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

後軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

**輪圈與輪胎：**

前	8.5 J x 19 尺寸 235/40 ZR 19
後	11.5 J x 19 尺寸 295/35 ZR 19

**車重：**

空載重量 (DIN)	1,430 (1,450) 公斤
許可車輛總重	1,875 (1,890) 公斤

**車身諸元：**

車長	4,499 公釐
車寬	1,808 公釐
車寬 (含車側後視鏡)	1,978 公釐
車高	1,303 公釐
軸距	2,450 公釐

輪距	前 1,541 公釐
	後 1,518 公釐

行李廂置物空間	前 145 升
	後 260 升

油箱容量	64 升
------	------

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型

<b>性能：</b>	極速	時速 295 (293) 公里
加速		
0 – 100 公里/時	4.6 (4.4) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	4.2 秒	
0 – 200 公里/時	15.3 (14.8) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	14.5 秒	
0 – 60 英里/時	4.4 (4.2) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	4.0 秒	
1/4 英里 (400 公尺)	12.8 (12.6) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	12.3 秒	
<b>油耗 (NEDC)：</b>	平均	8.3 (7.4) 升/100 公里
	市區	11.7 (9.9) 升/100 公里
	郊區	6.3 (6.0) 升/100 公里
<b>二氧化碳排放：</b>	平均	190 (169) 克/公里
<b>排放級別：</b>		Euro 6

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型。

## 保時捷 911 Carrera S 的技術規格\*

### 車身結構：

2+2 座 Coupé 硬頂車型；輕量化鋼鋁結構車身，搭配鋁合金車門、行李廂蓋和引擎蓋；雙前座兩段式輔助氣囊；雙前座側面和頭部輔助氣囊。

### 空氣動力學：

風阻係數  $c_d$  : 0.30  
迎風面積 A : 2.02 平方公尺  
 $c_d \times A$  : 0.61

### 引擎：

水冷式水平對臥六缸引擎；鋁合金引擎體和汽缸蓋；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸設有 4 個汽門；進氣側和排氣側可變汽門正時；進氣側汽門揚程(可變汽門正時與揚程系統，VarioCam Plus)；汽門間隙液壓挺桿；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；每個汽缸組附有一個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；13.1 升機油(加油量 8.0 升)；採用靜態高壓分配點火技術的電子點火系統(6 個主動式點火線圈)；冷卻迴路的溫度管理系統；引擎自動啟閉功能。

缸徑： 91.0 公釐  
衝程： 76.4 公釐  
排氣量： 2,981 cc  
壓縮比： 10:1  
引擎馬力： 420 匹 (309 千瓦)，轉速 6,500 rpm 時  
最大扭力： 500 牛頓米，轉速 1,700 – 5,000 rpm 之間  
每升排氣量馬力輸出： 140.9 匹/升 (103.7 千瓦/升)  
最高引擎轉速： 7,500 rpm  
燃油種類： Super plus

\*以上規格可能依不同地區市場而異

更新狀態：2015 年 9 月

**電力系統：** 12 伏特；交流發電機 2,940 瓦；電池 80 Ah；電能回收系統。

**變速箱：** 引擎和變速箱接合成一個傳動系統；後輪驅動；包含雙片式離合器、機械鎖定式後軸差速器及保時捷扭力分導系統 (PTV) 的七速手排變速箱；可選配包含可控後軸鎖定差速器及保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 的七速雙離合器自手排變速箱 (PDK)。

齒比	手排變速箱	PDK
第 1 檔	3.91	3.91
第 2 檔	2.29	2.29
第 3 檔	1.58	1.58
第 4 檐	1.18	1.18
第 5 檐	0.94	0.94
第 6 檐	0.79	0.79
第 7 檐	0.62	0.62
倒車檣	3.55	3.55
固定齒比	1.16	1.16
總齒比	3.59	3.59
離合器直徑	228 公釐	202/153 公釐

**底盤：** 前軸：支柱懸載系統 (麥花臣型式，針對保時捷需求最佳化)，輪圈由橫向和縱向連桿及支柱獨立懸載；內建減震器的圓柱圈簧；電子機械式動力輔助方向盤；可選配前軸上揚系統

後軸：多連桿懸載系統，輪圈由五支連桿獨立懸載；內建同軸減震器的圓柱圈簧；可選配後輪轉向系統

具備電子控制式減震器的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)；兩個可手動選擇的減震模式。

**煞車系統：**

前後軸分離式雙迴路煞車系統；保時捷車身動態穩定管理系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助功能；電動雙伺服式駐車煞車器；自動止滑功能；撞擊後煞車系統

前軸：六活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 350 公釐、厚度 34 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤

後軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

**輪圈與輪胎：**

前	8.5 J x 20 尺寸 245/35 ZR 20
後	11.5 J x 20 尺寸 305/30 ZR 20

**車重：**

空載重量 (DIN)	1,440 (1,460) 公斤
許可車輛總重	1,900 (1,915) 公斤

**車身諸元：**

車長	4,499 公釐
車寬	1,808 公釐
車寬 (含車側後視鏡)	1,978 公釐
車高	1,302 公釐
軸距	2,450 公釐

輪距	前 1,543 公釐
	後 1,518 公釐

行李廂置物空間	前 145 升
	後 260 升

油箱容量	64 升
------	------

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型

<b>性能：</b>	極速	時速 308 (306) 公里
	加速	
	0 – 100 公里/時	4.3 (4.1) 秒
	使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	3.9 秒
	0 – 200 公里/時	13.7 (13.2) 秒
	使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	12.9 秒
	0 – 60 英里/時	4.1 (3.9) 秒
	使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	3.7 秒
	1/4 英里 (400 公尺)	12.5 (12.3) 秒
	使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	12.0 秒
<b>油耗 (NEDC)：</b>	平均	8.7 (7.7) 升/100 公里
	市區	12.2 (10.1) 升/100 公里
	郊區	6.6 (6.4) 升/100 公里
<b>二氧化碳排放：</b>	平均	199 (174) 克/公里
<b>排放級別：</b>		Euro 6

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型。

## 保時捷 911 Carrera Cabriolet 的技術規格\*

### 車身結構：

2+2 座 Cabriolet 敞篷車型；輕量化鋼鋁結構車身，搭配鋁合金車門、行李廂蓋和引擎蓋；全自動弓樑車頂結構；雙前座兩段式輔助氣囊；雙前座側面和頭部輔助氣囊。

### 空氣動力學：

風阻係數  $C_d$  : 0.30  
 迎風面積 A : 2.02 平方公尺  
 $C_d \times A$  : 0.61

### 引擎：

水冷式水平對臥六缸引擎；鋁合金引擎體和汽缸蓋；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸設有 4 個汽門；進氣側和排氣側可變汽門正時；進氣側汽門揚程(可變汽門正時與揚程系統，VarioCam Plus)；汽門間隙液壓挺桿；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；每個汽缸組附有一個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；13.1 升機油 (加油量 8.0 升)；採用靜態高壓分配點火技術的電子點火系統 (6 個主動式點火線圈)；冷卻迴路的溫度管理系統；引擎自動啟閉功能。

缸徑 :	91.0 公釐
衝程 :	76.4 公釐
排氣量 :	2,981 cc
壓縮比 :	10:1
引擎馬力 :	370 匹 (272 千瓦)， 轉速 6,500 rpm 時
最大扭力 :	450 牛頓米，轉速 1,700 – 5,000 rpm 之間
每升排氣量馬力輸出 :	124.1 匹/升 (91.2 千瓦/升)
最高引擎轉速 :	7,500 rpm
燃油種類 :	Super plus

\*以上規格可能依不同地區市場而異

更新狀態：2015 年 9 月

**電力系統：** 12 伏特；交流發電機 2,450 瓦；電池 80 Ah；電能回收系統。

**變速箱：** 引擎和變速箱接合成一個傳動系統；後輪驅動；包含雙片式離合器的七速手排變速箱；可選配七速雙離合器自手排變速箱 (PDK)。

齒比	手排變速箱	PDK
第 1 檔	3.91	3.91
第 2 檔	2.29	2.29
第 3 檐	1.58	1.58
第 4 檐	1.18	1.18
第 5 檐	0.94	0.94
第 6 檐	0.79	0.79
第 7 檐	0.62	0.62
倒車檣	3.55	3.55
固定齒比	1.11	1.11
總齒比	3.44	3.44
離合器直徑	228 公釐	202/153 公釐

**底盤：** 前軸：支柱懸載系統 (麥花臣型式，針對保時捷需求最佳化)，輪圈由橫向和縱向連桿及支柱獨立懸載；內建減震器的圓柱圈簧；電子機械式動力輔助方向盤；可選配前軸上揚系統。

後軸：多連桿懸載系統，輪圈由五支連桿獨立懸載；內建同軸減震器的圓柱圈簧。

具備電子控制式減震器的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)；兩個可手動選擇的減震模式。

**煞車系統：**

前後軸分離式雙迴路煞車系統；保時捷車身動態穩定管理系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助功能；電動雙伺服式駐車煞車器；自動止滑功能；撞擊後煞車系統。

前軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 34 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

後軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

**輪圈與輪胎：**

前	8.5 J x 19 尺寸 235/40 ZR 19
後	11.5 J x 19 尺寸 295/35 ZR 19

**車重：**

空載重量 (DIN)	1,500 (1,520) 公斤
許可車輛總重	1,925 (1,940) 公斤

**車身諸元：**

車長	4,499 公釐
車寬	1,808 公釐
車寬 (含車側後視鏡)	1,978 公釐
車高	1,297 公釐
軸距	2,450 公釐

輪距	前 1,541 公釐
	後 1,518 公釐

行李廂置物空間	前 145 升
	後 160 升

油箱容量	64 升
------	------

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型

<b>性能：</b>	極速	時速 292 (290) 公里
加速		
0 – 100 公里/時	4.8 (4.6) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	4.4 秒	
0 – 200 公里/時	16.0 (15.5) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	15.2 秒	
0 – 60 英里/時	4.6 (4.4) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	4.2 秒	
1/4 英里 (400 公尺)	13.0 (12.8) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	12.5 秒	
<b>油耗 (NEDC)：</b>	平均	8.5 (7.5) 升/100 公里
	市區	11.9 (9.9) 升/100 公里
	郊區	6.5 (6.2) 升/100 公里
<b>二氧化碳排放：</b>	平均	195 (172) 克/公里
<b>排放級別：</b>		Euro 6

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型。

## 保時捷 911 Carrera S Cabriolet 的技術規格\*

### 車身結構：

2+2 座 Cabriolet 敞篷車型；輕量化鋼鋁結構車身，搭配鋁合金車門、行李廂蓋和引擎蓋；全自動弓樑車頂結構；雙前座兩段式輔助氣囊；雙前座側面和頭部輔助氣囊。

### 空氣動力學：

風阻係數  $C_d$  : 0.30  
迎風面積 A : 2.02 平方公尺  
 $C_d \times A$  : 0.61

### 引擎：

水冷式水平對臥六缸引擎；鋁合金引擎體和汽缸蓋；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸設有 4 個汽門；進氣側和排氣側可變汽門正時；進氣側汽門揚程(可變汽門正時與揚程系統，VarioCam Plus)；汽門間隙液壓挺桿；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；每個汽缸組附有一個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；13.1 升機油 (加油量 8.0 升)；採用靜態高壓分配點火技術的電子點火系統 (6 個主動式點火線圈)；冷卻迴路的溫度管理系統；引擎自動啟閉功能。

缸徑 : 91.0 公釐  
衝程 : 76.4 公釐  
排氣量 : 2,981 cc  
壓縮比 : 10:1  
引擎馬力 : 420 匹 (309 千瓦)，  
                  轉速 6,500 rpm 時  
最大扭力 : 500 牛頓米，轉速  
                  1,700 – 5,000 rpm  
                  之間  
每升排氣量馬力輸出 : 140.9 匹/升  
                  (103.7 千瓦/升)  
最高引擎轉速 : 7,500 rpm  
燃油種類 : Super plus

\*以上規格可能依不同地區市場而異

更新狀態：2015 年 9 月

**電力系統：** 12 伏特；交流發電機 2,940 瓦；電池 80 Ah；電能回收系統。

**變速箱** 引擎和變速箱接合成一個傳動系統；後輪驅動；包含雙片式離合器、機械鎖定式後軸差速器及保時捷扭力分導系統 (PTV) 的七速手排變速箱；可選配包含可控後軸鎖定差速器及保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 的七速雙離合器自手排變速箱 (PDK)。

齒比	手排變速箱	PDK
第 1 檔	3.91	3.91
第 2 檔	2.29	2.29
第 3 檔	1.58	1.58
第 4 檐	1.18	1.18
第 5 檐	0.94	0.94
第 6 檐	0.79	0.79
第 7 檐	0.62	0.62
倒車檣	3.55	3.55
固定齒比	1.16	1.16
最終傳動比	3.59	3.59
離合器直徑	228 公釐	202/153 公釐

**底盤：** 前軸：支柱懸載系統 (麥花臣型式，針對保時捷需求最佳化)，輪圈由橫向和縱向連桿及支柱獨立懸載；內建減震器的圓柱圈簧；電子機械式動力輔助方向盤；可選配前軸上揚系統。

後軸：多連桿懸載系統，輪圈由五支連桿獨立懸載；內建同軸減震器的圓柱圈簧；可選配後輪轉向系統。

具備電子控制式減震器的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM)；兩個可手動選擇的減震模式。

**煞車系統：**

前後軸分離式雙迴路煞車系統；保時捷車身動態穩定管理系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助功能；電動雙伺服式駐車煞車器；自動止滑功能；撞擊後煞車系統

前軸：六活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 350 公釐、厚度 34 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤

後軸：四活塞單體鋁製煞車卡鉗，直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的鑽孔式內部通風煞車碟盤。

**輪圈與輪胎：**

前	8.5 J x 20 尺寸 245/35 ZR 20
後	11.5 J x 20 尺寸 305/30 ZR 20

**車重：**

空載重量 (DIN)	1,510 (1,530) 公斤
許可車輛總重	1,950 (1,965) 公斤

**車身諸元：**

車長	4,499 公釐
車寬	1,808 公釐
車寬 (含車側後視鏡)	1,978 公釐
車高	1,298 公釐
軸距	2,450 公釐

輪距	前 1,543 公釐
	後 1,518 公釐

行李廂置物空間	前 145 升
	後 160 升

油箱容量	64 升
------	------

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型

<b>性能：</b>	極速	時速 306 (304) 公里
加速		
0 – 100 公里/時	4.5 (4.3) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	4.1 秒	
0 – 200 公里/時	14.4 (13.9) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	13.6 秒	
0 – 60 英里/時	4.3 (4.1) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	3.9 秒	
1/4 英里 (400 公尺)	12.7 (12.5) 秒	
使用「運動升級 (Sport Plus)」模式和 PDK 變速箱時	12.2 秒	
<b>油耗 (NEDC)：</b>		
平均	8.8 (7.8) 升/100 公里	
市區	12.3 (10.2) 升/100 公里	
郊區	6.7 (6.5) 升/100 公里	
<b>二氧化碳排放：</b>	平均	202 (178) 克/公里
<b>排放級別：</b>		Euro 6

括號中的數據適用於配備 PDK 的車型。