신형 911 GT3

(The new 911 GT3)

프레스 킷

**Contents**

[하이라이트 4](#_Toc65834743)

[한층 더 모터스포츠에 가까워진 신형 포르쉐 911 GT3 4](#_Toc65834744)

[서머리 8](#_Toc65834745)

[모터스포츠 서스펜션과 고효율 에어로다이내믹으로 완성된 고성능 스포츠카 8](#_Toc65834746)

[모델 12](#_Toc65834747)

[포르쉐 911 GT3 하이라이트 12](#_Toc65834748)

[엔진 및 변속기 15](#_Toc65834749)

[감성적인 사운드의 고회전 자연흡기 엔진 15](#_Toc65834750)

[섀시 20](#_Toc65834751)

[강력한 성능의 기준이 정립하는 모터스포츠 휠 서스펜션 20](#_Toc65834752)

[차체 및 에어로다이내믹 26](#_Toc65834753)

[강인한 차체, 유선형 구조 26](#_Toc65834754)

[인테리어 및 장비 29](#_Toc65834755)

[스포티한 운전자를 위한 콕핏 29](#_Toc65834756)

[역사: 7세대에 걸친 911 GTS역사 34](#_Toc65834757)

[변하지 않는 가장 스포티한 패밀리 34](#_Toc65834758)

**연비와 CO2** **배출량**

**포르쉐911 GT3:** 복합 연비13.2 – 12.4 l/100 km; 복합 CO2 배출량 304 – 283 g/km

EU 모델 관련 세부 사항.

연비와 CO2 배출량은 새로운 측정 방식인 WLTP에 따라 측정되었다. 당분간 새로운 방식으로 산출한 NEDC 값이 명시된다. 이 수치는 기존 NEDC 방식으로 측정된 수치와 비교할 수 없다. 공식 연비 및 구체적인 공식 CO2 배출에 관한 자세한 정보를 확인하려면 "신형 승용차의 연비, CO2 배출 및 전력 소비에 관한 안내 자료"를 참조하면 된다. 이 안내 자료는 모든 판매처와 DAT(Deutsche Automobil Treuhand)에서 무료로 받아볼 수 있다.

하이라이트

한층 더 모터스포츠에 가까워진 신형 포르쉐 911 GT3

* 뉘르부르크링 노르트슐라이페 마스터

신형 911 GT3는 뉘르부르크링 노르트슐라이페 20.8 km 코스의 레이스 트랙에서 최대치의 잠재력에 도달한다. 드라이버 라스 케른(Lars Kern)은 GT3를 타고 세계에서 가장 험난한 레이스 트랙에서 이전 모델보다 17초 이상 빠른 6분 59.927초를 기록했다. 포르쉐 브랜드 홍보대사 요르크 베르크마이스터(Jörg Bergmeister)는 비슷한 랩타임을 연속적으로 달성했는데, 이는 신형 스포츠카가 가진 탁월한 성능의 일관성을 보여준다.

* **감성적인 고회전 박서 엔진**

최고출력 510마력(PS)의 4.0리터 고회전 GT 박서 엔진은 신형 911 GT3의 탁월한 성능을 가능하게 하고, 감성적인 사운드는 이를 더욱 강조한다. 기존 GT3의 엔진보다 10마력(PS) 더 높은 출력을 발휘하고, 엔진 최고 속도는 이전과 마찬가지로 9,000rpm이다. 자연 흡기6기통 박서 엔진의 최대 토크는 46.9kg·m에서 47.9kg·m로 증가했다. 모터스포츠처럼 흡기 시스템은 6개의 개별 스로틀 밸브가 특징이며, 두 개의 가솔린 미립자 필터가 장착되었지만, 경량 스포츠 배기 시스템은 무게는 이전보다 가볍다.

* **수동 또는 자동 기어 시프트**

다이내믹 “오토-블립” 기능의 6단 GT 수동 변속기 이외에도 7단 PDK 변속기도 이용할 수 있다. 모터스포츠에서처럼, 이것은 견인력에 대한 방해 없이 1,000분의 1초 이내 변속을 가능하게 해, 인상적인 가속도 값에 기여한다. 신형 911 GT3는 3.4초 만에 정지상태에서 100 km/h까지 가속 가능하며, 10.8초 만에 200 km/h에 도달한다. 또한, 포르쉐는 7세대 911 GT3의 후륜 구동 모델을 제공한다.

* **모터스포츠 DNA를 반영한 프런트 액슬**

완전히 새롭게 개발된 더블 위시본 프런트 액슬은 르망 우승의 주역 911 RSR에 탑재된 기술로 이미 유명하며, 포르쉐 양산 모델에는 최초로 사용된다. 무엇보다 캠버 강성이 높아졌고, 쇼크 업소버에 가해지는 방해요소인 횡력이 제거된다. 그 결과 매우 민첩한 턴인 동작과 예측할 수 있는 주행성을 보장합니다.

* **정밀한 리어 액슬 스티어링**

"LSA" 콘셉트(경량화, 안정성, 민첩성)에 기반한 검증된 5 링크 리어 액슬은 특히 높은 하중을 받는 하부 위시본의 추가 볼 조인트 덕분에 휠의 정밀도를 더욱 높였습니다. 특수 쇼크 업소버는 레이스 트랙 성능 향상과 함께 서스펜션의 편안함을 결합한다. 리어 액슬 스티어링도 기본 사양으로 장착되며, 주행 속도에 따라 리어 휠이 프런트 액슬의 스티어링 방향과 반대 방향으로 최대각 2도까지 회전한다. 결과적으로 고속 주행 시 코너링 안정성이 향상되고 주차 시 회전 반경이 작아진다.

* **크고 가벼운 브레이크**

직경 380mm 대신 408mm 프런트 액슬의 경량 브레이크 디스크는 이전 모델보다 상당히 커졌지만 무게는 17퍼센트 줄었다. 중앙 잠금 장치가 있는 단조 알로이 휠과 마찬가지로 회전 질량을 감소시킨다. 고성능 스포츠 타이어 이외에도 일반 공도 주행 가능한 트랙 타이어를 처음으로 옵션으로 제공한다. 프런트 액슬 리프트 시스템은 "스마트 리프트(Smart Lift)" 메모리 기능이 특징이다.

* **경량화 디자인**

신형 911 GT3와 같은 고성능 스포츠카에서는 모든 요소가 중량과 직결된다. 이는 포르쉐가 차량 중량을 포괄적으로 최적화하는 이유로, 경량 글래스, 경량 스테인리스강 스포츠 배기 시스템 및 브레이크 디스크, LiFePO4 스타터 배터리까지 모두 포함된다. 기존 911 GT3에 비해서 배터리 무게만 10킬로그램이 덜 나간다. 결과적으로 수동 변속기 모델의 중량 대 출력 비율은 2.8kg/PS 로, 철저한 레이스카와 같은 수준의 성능을 선보인다.

* **카본 섬유로 제작된 다양한 구성 요소**

중량 감소의 대상은 911 GT3의 알루미늄 및 스틸 차체에도 영향을 주며, 훨씬 더 높은 비율의 탄소 섬유 강화 플라스틱(CFRP)을 포함한다. 경량 복합 소재는 보닛과 리어 윙 및 스포일러에 모두 사용되며, 루프 역시 CFRP로 이용할 수 있다.

* **더 빠른 랩 타임을 위한 더 큰 다운포스**

신형 911 GT3의 효과적인 에어로다이내믹은 911 RSR 르망 레이스카의 우승으로 이미 검증된 바 있다. 기능적인 리어 디퓨저는 프런트 디퓨저와 와이드 스포일러 립 사이의 상호 작용을 통해 차체 하부를 따라 보다 일관된 공기 흐름을 보장해, 이전 모델에 비해 4배 많은 다운포스를 생성한다. 그리고 "스완넥" 마운팅 덕분에 공기는 리어 윙 아래로 더 자유롭게 흐를 수 있다. 신형 911 GT3는 공장도 에어로다이내믹 셋업에서도 전반적으로 이전 모델보다 약 50 퍼센트 더 큰 다운포스를 발생시킨다. 퍼포먼스 포지션에서 다운포스는 200km/h 속도에서 150 퍼센트까지 증가하지만, 이는 단지 레이스 트랙 드라이빙을 위한 것이다.

* **옵션 사양의 롤 케이지**

포르쉐 GT 모델들은 굽은 도로 위는 물론, 레이스 트랙에 있게 되는 시간도 많다. 신형 911 GT3 에서는 추가 비용 없이 클럽스포츠 패키지를 이용할 수 있다. 프런트 시트 뒤의 인증 롤케이지 외에도, 운전석의 6점식 벨트, 모터스포츠 휴대용 소화기, 배터리 분리 스위치 등이 포함되어 있다.

서머리

모터스포츠 서스펜션과 고효율 에어로다이내믹으로 완성된 고성능 스포츠카

포르쉐가 8세대 포르쉐 911을 기반으로 하는 첫 번째 GT 모델, 신형 911 GT3를 공개했다. 포르쉐 모터스포츠 부서와 함께 개발한 신형 911 GT3는 순수 레이싱 기술을 대폭 적용했다. 더블 위시본 프런트 서스펜션, 정교한 에어로다이내믹 효과를 내는 스완 넥(swan neck) 리어 윙, 성공을 거둔 GT 레이스카 911 RSR에서 기원한 시선을 잡아끄는 디퓨저가 특징이다. 최고출력 510마력(PS)을 내는 4.0리터 6기통 박서 엔진은 내구 레이스에서 검증 받은 911 GT3 R의 구동계를 기반으로 한다. 인상적인 사운드를 내뿜는 고회전 엔진은 신형 911 GT3 컵에도 사용한다. 효율적이고 감성적이고 정밀한 고성능을 실현한 신형 911 GT3는 레이스 트랙과 일상에 모두 잘 어울리는 완벽한 성능을 보여준다.

순수한 주행 경험을 위해 포르쉐는 7단 포르쉐 듀얼 클러치 변속(PDK)와 6단 수동 변속기를 탑재한 두 모델을 제공한다. 수동 변속기 탑재 시 최고속도는 이전 911 GT3 RS보다 빠른 320km/h(PDK 장착 시 318km/h)로, 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 3.4초가 소요된다. 모터 레이싱 경험에서 쌓은 정교한 에어로다이내믹 노하우를 활용해 공기저항 계수에 영향을 미치지 않으면서 더 큰 다운포스를 생성한다. 퍼포먼스 포지션에서 새로운 윙과 디퓨저 요소 덕분에 고속 코너링 때 다운포스가 큰 폭으로 늘었다.

극한의 테스트 장소 뉘르부르크링 노르트슐라이페에서 모든 포르쉐 스포츠카의 성능을 확인하는 전통을 이어가며, 이전 모델과 비교해 17초 빠른 놀라운 기록을 세웠다. 드라이버 라스 케른(Lars Kern)은 20.8km 코스를 6분 59.927초 만에 달렸다. 이전 세대 모델과 비교하는 기준인 20.6km 구간에서는 6분 55.2초 걸렸다. 포르쉐 브랜드 홍보대사 요르크 베르크마이스터(Jörg Bergmeister)가 타고 여러 바퀴 도는 동안, 옵션인 미쉐린 파일럿 스포츠 컵 2 R 타이어를 갖춘 911 GT3는 일관된 성능을 유지했다. 베르크마이스터는 경험이 풍부한 전문 드라이버로서 “그린 헬”에서 지금까지 자신이 몰아본 모델 중 “가장 훌륭한 양산차”라고 소감을 밝혔다.

더 넓은 차체와 커다란 휠을 갖추고 여러 기술을 추가했는데도 신형 911 GT3의 무게는 수동 변속기 모델 1,418kg, PDK 모델 1,435kg로 이전 모델과 비슷하다. 911 GT3의 특징인 시트를 제거한 뒷좌석 공간과 더불어 탄소섬유 강화플라스틱(CFRP) 프런트 보닛, 경량 글라스 윈도, 최적화된 브레이크 디스크, 단조 경량 알로이 휠로 무게를 줄였다. 경량 스포츠 배기 시스템 덕분에 감소한 무게도 10kg에 이른다. 유로 6d ISC FCM(EU6 AP) 배출 기준에 맞춘 전동 조절식 배기 플랩은 감성적인 사운드를 제공한다. 신형 911 GT3의 복합연비는 13.3L/100km(PDK 장착 시 12.4)다.

신형 911 GT3의 모든 디테일 요소에는 레이싱 유전자를 반영했다. 콕핏은 현재 911 모델의 특징을 따르면서 트랙 스크린(track screen)을 추가했다. 버튼을 누르면 10,000rpm까지 엔진 회전수를 표시한 중앙 타코미터 양쪽에 서킷 주행에 필요한 정보인 타이어 공기압, 오일 압력과 온도, 연료 탱크 레벨과 냉각수 온도가 표시된다. 컬러 막대로 정보를 표시하는 비주얼 시프트 어시스턴트(visual shift assistant)와 모터스포츠에서 파생한 시프트 라이트도 포함한다.

포르쉐 GT 모델은 개인 맞춤형 장비 수요가 크다. 911 GT3 역시 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처 제품을 비롯해 탄소섬유 경량 루프 등 GT3 전용 옵션을 고를 수 있다. 탄소섬유 사이드미러 커버, 어두운 컬러로 처리한 LED 매트릭스 메인 헤드라이트, 레드 컬러 요소를 없앤 익스클루시브 디자인 리어 라이트도 주요한 특징이다. 가즈 레드(Guards Red) 또는 샤크 블루(Shark Blue) 컬러 휠 림은 블랙 컬러 알로이 휠을 더욱 돋보이게 한다. 태코미터, 스포츠 크로노 스톱워치, 외관 컬러(또는 요구사항 컬러)에 맞춘 안전벨트와 트림 스트립은 우아한 실내 디자인을 완성하는 요소다.

구매 고객에게는 신형 911 GT3처럼 특별한 포르쉐 디자인 익스클루시브 크로노그래프를 제공한다. 고성능 포르쉐 모델과 마찬가지로 크로노그래프는 역동적인 디자인, 일관된 성능, 고품질 기술이 돋보인다. 모터스포츠 유전자를 반영한 하우징은 GT3 엔진의 커넥팅 로드처럼 견고하고 가벼운 티타늄 소재로 만들었다. 이 시계는 911 GT3의 휠을 연상시키는 와인딩 로터로 구동된다. 다이얼 컬러는 911 GT3의 외관 컬러와 동일하게 맞출 수 있다.

한편, 지난 1999년, 최초 출시된 911 GT3는 996 모델 시리즈를 기반으로 하며, 배기량은 3.6리터, 최고출력은 360마력(PS)이었다. 전체적으로 정교하게 조정된 911 GT3는 뉘르부르크링 노르트슐라이페를 8분대 안으로 주파한 최초의 양산형 스포츠카가 되었다. 2세대 GT3는 2006년에 출시되었다. 911 타입 997 기반으로 최고출력은 415마력(PS)이었다. 2013년, 배기량 3.8 리터, 최고출력 475마력 (PS)의 차량이 후속으로 출시되었으며, 2년 후에는 배기량 4.0리터, 최고출력 500마력(PS)까지 증가했다.

모델

포르쉐 911 GT3 하이라이트

드라이브 시스템:

출력: 510마력(PS); 고회전 콘셉트(최대 9,000rpm), 최대토크 47.93kg∙m, 자동 스타트/스탑 기능, 가솔린 미립자 필터(GPF)가 장착된 경량 스테인리스 스틸 스포츠 배기 시스템 및 두 개의 블랙 컬러 중앙 테일파이프 (노멀, 스포츠 및 트랙 모드 포함); 변속 어시스트, 리어 휠 드라이브, 7단 듀얼 클러치 변속기(PDK) 및 포르쉐 토크 벡터링 플러스(PTV+) 포함 전자 제어식 리어 디퍼렌셜 록, 포르쉐 트랙션 매니지먼트(PTM)를 통한 완전 가변형 토크 배분, 비대칭 잠금비(트랙션 30퍼센트, 오버런 37퍼센트)의 기계식 리어 디퍼렌셜 록을 포함한 포르쉐 토크 벡터링(PTV)의 옵션 6단 GT 수동 스포츠 변속기; 연비 (NEDC, 복합): 13.2 – 12.4 l/100 km, 복합 CO2 배출량 304 – 283 g/km.

성능 (PDK/수동 변속기):

정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 3.4/3.9초, 0 – 200 km/h: 10.8/11.9초; 최고속도: 318/320 km/h

섀시:

조정 가능한 스포츠 섀시; 스포츠 튜닝 및 20mm 낮아진 가변 댐핑 컨트롤 시스템의 포르쉐 액티브 서스펜션 시스템(PASM); 안티 롤 바의 더블 위시본 프런트 액슬, 볼 조인트가 적용된 모든 섀시 마운트; 볼 조인트가 장착된 멀티 링크 리어 액슬, 안티 롤 바, 부분적으로 적용된 섀시 마운트, 통합된 헬퍼 스프링; 전동식 파워 스티어링; GT3 스포츠 셋업의 리어 액슬 스티어링; 2단계(ESC OFF 및 ESC+TC OFF)로 비활성화되는 ABS 를 포함한 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트 (PSM); 9.5 J x 20 ET 46 프런트 휠과 255/35 ZR 20 스포츠 타이어, 12 J x 21 ET 45 리어 휠과 315/30 ZR 21 스포츠 타이어

앞뒤 액슬에 각각 작동하는 듀얼 서킷 브레이크 시스템, 진공 브레이크 부스터, 브레이크 어시스트 시스템, 전동식 듀오 서보 주차 브레이크, 자동 홀드 기능, 다중 충돌 방지 브레이크, 알루미늄 모노블럭 고정 캘리퍼 브레이크, 알루미늄 브레이크 디스크 포트를 갖춘 반타공 벤틸레이티드 그레이 캐스트 아이언 콤포지트 브레이크 디스크, 프런트/리어 디스크 직경: 408/380mm, 프런트/리어 피스톤 수: 6/4

외관:

외관 컬러로 맞춘 프런트 에이프런은 바닥 부분을 블랙 컬러로 칠했고, 앤트러사이트(anthracite) 컬러 그릴을 포함하는 통합 냉각 공기 구멍 및 블랙 컬러 스포일러 립과 조합을 이룬다. 두 개의 공기 배출구를 갖추고 외관과 동일한 컬러의 탄소 섬유 강화 플라스틱(CFRP)으로 제작된 경량 프런트 리드; 스완넥 방식으로 지지하는 새로운 고정식CFRP 리어 윙과 차체에 지지하는 알루미늄 윙 서포트, 고정식 CFRP리어 스포일러, 추가 공기 배출구가 있는 리어 에이프런; 핀(fins)을 포함한 리어 디퓨저의 언더바디 패널링; 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템 플러스(PDLS Plus)를 포함한 블랙 컬러 LED 헤드라이트; 새틴 글로스 블랙 컬러의 "PORSCHE" 레터링으로 통합된 테일 라이트 스트립; 외관과 동일한 컬러의 사이드 미러 상·하부 커버, 새틴 글로스 블랙 컬러의 미러 베이스, 경량화 및 소음 방지 윈도우; 부분적으로 오목한 도어 핸들; GPS 기반 "스마트 리프트 (Smart Lift)" 기능을 포함하는 프런트 액슬 리프트 시스템; 실버 컬러로 도장된 림 엣지와 새틴 글로스 블랙 컬러의 신형 911 GT3 단조 알로이 휠(옵션: 샤크 블루 컬러)

실내:

사이드 볼스터 높이를 키운 스포츠 시트 플러스(전동식으로 4-방향 조절 가능)와 블랙 컬러 레이스-텍스(Race-Tex)가 적용된 시트 센터 패널을 포함한 블랙 컬러 가죽 시트 커버, GT실버 컬러의 "GT3" 로고가 새겨진 헤드레스트; 블랙 컬러 레이스-텍스 요소가 적용된 블랙 인테리어 디자인, 모드 스위치와 스티어링 휠 림을 블랙 컬러 레이스-텍스로 마감한 지름360mm GT3 다기능 스포츠 스티어링 휠; PDK 시프트 패들(수동 변속기에는 제외); 아날로그 타코미터가 장착된 911 GT3 전용 계기판 및 새로운 트랙 스크린을 포함하는 고해상 7인치 디스플레이 2개; 10.9 인치 터치 디스플레이의 온라인 내비게이션을 포함한 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM); 수동 변속 게이트를 포함한 GT 전용 PDK 셀렉터 레버(수동 변속기에는 제외), 레이스-텍스 소재로 감싼 기어 노브와 게이터, 앤트러사이트 컬러의 광택 처리된 알루미늄으로 만들어진 블랙 컬러 트림 스트립; "GT3" 레터링과 함께 앤트러사이트 컬러 광택 처리 알루미늄으로 만들어진 도어 실 가드; 포르쉐 트랙 프리시전 앱(Porsche Track Precision App); 크로노 패키지(옵션 사양); 경량 리어 컴파트먼트 커버

엔진 및 변속기

감성적인 사운드의 고회전 자연흡기 엔진

포르쉐 911 GT3의 고성능 심장은 전통적으로 리어에서 뛴다: 배기량 4.0리터의 자연 흡기 6기통 엔진은 강력하고 매력적인 성능과 엄청난 사운드의 조합으로 감성적인 경험을 제공한다. 엔진은 레이스카 911 GT3 R에 기반하고 911 스피드스터에 사용되는 박서 엔진과 동일하다. 기존 GT3 모델보다 10 마력(PS) 증가한 최고출력 510 마력(PS), 고회전 콘셉트 덕분에 8,400 rpm에서 최대 성능을 발휘한다. 탁월한 회전 성능은 9,000rpm에 이르러서야 전자식으로 제한된다. 회전수는 최대토크는 46.9에서 47.9kg∙m 로 증가했다.

신형 GT 모델의 구동계는 가속 페달을 밟는 즉시 즉각 반응한다. 정통 레이스카 엔진의 품질은 직분사 가솔린 유닛이 2021시즌 신형 911 GT3 컵 카에 실질적인 변화 없이 쓰인다는 사실에 드러난다. 911 GT3 컵 카는 포르쉐 모빌1 슈퍼컵(Porsche Mobil 1 Supercup)과 카레라 컵(Carrera Cups)의 대표 차량이다. 두 차량 모두 동일한 레이싱 기술을 공유한다. 예를 들어, 흡기 측면에서 6개의 실린더는 가변 공명 흡기 시스템의 끝 부분에 각각의 개별 스로틀 밸브를 제공하며 특히, 흡기 밸브에 가까워 공기 공급 및 제어 정밀도를 향상시킨다. 중앙 스로틀 밸브는 백업 솔루션의 역할을 하며, 일반 작동 시에는 계속 열려 있다.

견고한 밸브 트레인, 고성능 오일 공급 시스템

모터스포츠에서처럼 속도 제한 밸브 활성화는 견고한 밸브 레버를 통해 이뤄진다. 포르쉐는 호환되는 심(shim)에 의해 공장에서 정확한 밸브 간격을 조정하기 때문에 추후에 다시 조정할 필요가 없다. 레이싱 트랙과 일상에서 모두 요구되는 유지 보수 작업량이 현저히 줄어든다. 또한, 검증된 배리오 캠(VarioCam) 기술은 엔진 스피드 및 부하 상태에 맞춘 정밀한 캠샤프트 제어를 보장한다. 직경이 큰 베어링을 사용한 크랭크샤프트, 더 넓은 커넥팅 로드 베어링 및 플라즈마 코팅의 실린더 라이너는 마찰 손실을 최소화 하고 마모를 줄인다.

레이스 트랙에서 신형 911 GT3에 의해 생성된 강력한 종횡 방향 가속도는 고회전 엔진을 위한 오일 공급의 중요성을 의미한다. 모터스포츠에서처럼, 이는 별도의 오일 탱크가 있는 드라이-섬프(dry-sump) 윤활 시스템에 의해 수행된다. 높은 부하가 걸린 커넥팅 로드 베어링에서 오일 펌프를 거쳐 크랭크 축으로 직접 윤활유가 공급되는 동안, 총 7단계의 흡입 과정에서 엔진 오일을 신속하고 효율적으로 외부 오일 탱크로 보낸다.

2개의 미립자 필터로 경량화된 배기 시스템

스테인리스 스틸 스포츠 배기 시스템은 911 GT3의 파워풀한 반응과 독특한 사운드를 보장한다. 고회전 6기통 자연 흡기 박서 엔진은 전율을 일으키는 감성적인 청각 경험을 보장한다.전동 제어 연속 조절 배기 플랩 덕분에 인상적인 사운드를 배가할 수 있다. GT 스포츠카는 두 촉매 변환기 모두에 두 개의 개별 가솔린 미립자 필터(GPF)와 스테레오 람다 컨트롤을 사용하며, 엄격한 배출 기준인 유로6d-ISC-FCM(EU6 AP)를 준수한다. 심지어 포르쉐는 정교한 경량화 콘셉트를 통해 피할 수 없는 무게 증가를 상쇄한다. 신형 911 GT3의 스테인리스 스틸 스포츠 배기 시스템은 이전 모델보다 약 10kg 가볍다. 이와 같은 콘셉트의 일부로, 공간을 절약하기 위해 미립자 필터의 일부가 소음기로 이동했다.

중량 감소 및 성능 최적화된 PDK 변속기

이전 GT3 모델과 마찬가지로, 고객들은 수동 변속기와 PDK 듀얼 클러치 변속기 중 하나를 자유롭게 선택할 수 있다. 현행 911 카레라와는 달리 모터스포츠에서 개발된 PDK는 8단 대신 7단 기어를 적용했다. 엔진 속도 감소를 위한 오버드라이버 기어 세트의 생략은 중량을 감소하고, 신형 911 GT3의 성능 지향을 강조한다. PDK 기술의 이점에는 변함이 없다; 모터스포츠에서처럼 최적의 가속도값 뿐만 아니라, 견인력에 어떠한 방해도 없이 밀리 초 단위로 기어를 변경할 수 있으며, 지능형 자동 모드를 통해 높은 작동 편의성을 제공하고, 연료 소비량은 낮춘다.

수동 변속기의 경우 PDK 셀렉터 레버는 인체공학적으로 디자인했다. 스포츠 스티어링 휠 뒤의 실용적인 시프트 패들의 대안으로, 수동 기어 변속을 위한 별도의 게이트를 갖췄다. 모터스포츠와 마찬가지로 당기면 업시프트를, 누르면 다운 시프트를 수행한다.

스로틀 블립 기능으로 순수 GT 기어 변속의 즐거움

6단 GT 수동 스포츠 변속기는 순수하고, 더 감성적이며, 몰입적인 주행 경험을 제공한다. 엔진 특성과 완벽하게 부합하며 7단 PDK에 비해 17kg 가벼운 6단 GT 수동 스포츠 변속기는 짧은 기어 레버 및 변속 경로를 통해 수동 기어 변속에서 얻는 즐거움을 높인다. 저단 변속 시 기어 휠 동기화를 지원하기 위해 선택적으로 “오토 블립(AUTO BLIP)” 스로틀 블립 기능을 사용할 수 있다. 이를 통해 리어 휠의 오버브레이킹에 대응해 핸들링을 안정시키고 마모를 줄여준다.

PDK가 장착된 신형 911 GT3에는 전자 제어식 리어 디퍼렌셜 록이 장착된다. 수동 기어 변속 모델의 경우, 기계식 시스템이 두 휠 사이의 구동 토크를 오버런 모드에서 는37퍼센트, 트랙션 모드에서는 30퍼센트의 잠금비로 보상한다.

이전 모델보다 17초 이상 빠른 기록

포르쉐 모터스포츠의 가장 최신 모델인 신형 911 GT3는 종합적으로 업그레이드 된 구동계, 충분한 에어로다이내믹 접지력, 적절히 증가한 엔진 출력 및 낮은 중량 대 출력비 등 인상적이고 역동적인 응답성으로 GT 모델의 기준을 높인다. 이는 가속 시간을 통해 더 명확하게 확인할 수 있다: PDK 변속기 장착 시, 새로운 GT 스포츠카는 정지상태에서 100km/h까지 가속하는데 이전 모델보다 0.1초 더 빠른 3.3초가 소요되며, 10.8초만에 200km/h를 넘는다. 6 단 수동 변속기가 탑재된 신형 911 GT3의 경우에는 3.9초 및 11.9초가 각각 소요된다. 수동 변속기 모델의 최고속도는 320km/h이며, PDK 장착 시 최고속도는 318km/h다.

하지만, 뉘르부르크링 노르트슐라이페에서 세운 6분 59.9 초의 랩타임은 신형 911 GT3의 모터스포츠 특성을 가장 잘 드러낸다. 자연 흡기 엔진이 장착된 양산형 스포츠카 신형 911 GT3의 새로운 랩 기록은 이전 모델보다 17.5 초 더 빠르고, 심지어 911 GT3 RS의 기록도 넘었다. 포르쉐 브랜드 앰배서더 요르크 베르그마이스터 (Jörg Bergmeister)처럼 라스 케른(Lars Kern)은 몇 차례의 연속된 랩을 7 분 미만으로 유지하며, 신형 911 GT3의 지속가능한 성능과 균형 잡힌 핸들링을 입증했다.

전 랠리 드라이버이기도 한 베르그마이스터는 “밸런스 측면에서, 신형 911 GT3는 지금까지 운전해 본 최고의 양산 차량”이라며, “이전 모델보다 출력이 소폭 증가한 것에 비해 속도는 훨씬 빨라져 코너링에서 훨씬 더 유리하다. 신형 911 GT3의 반응은 항상 예측 가능하며 매우 일정한 성능을 보장한다. 노르트슐라이페에서의 모든 랩 타임의 차이는 0.8초 이내였다”고 말했다.

비교를 위해: 2번의 월드 랠리 챔피언이자, 현 포르쉐 브랜드 앰버서더 발터 뢰를 (Walter Röhrl)은 모델 시리즈 996 기반의 1 세대 911 GT3로 7:56.3 분의 랩 타임을 기록해, 1999 년 공도 주행 가능한 스포츠카로서는 8 분대의 벽을 처음으로 깼다. 당시 랩 타임 기록은 약 200m 길이의 그랜드스탠드 13번(T13) 구간이 생략된 총 20.6km의 구간에서 진행되었다. 이 서킷에서 테스트 드라이버 라스 케른은 신형 911 GT3와 함께 6:55.2분의 기록을 세웠다. 세상에서 가장 까다로운 레이스 트랙에서 얻은 1분이 넘는 시간의 단축은 지난 21 년 동안 911 GT3 패밀리에서 이룬 발전을 정확히 보여준다.

섀시

강력한 성능의 기준이 정립하는 모터스포츠 휠 서스펜션

신형 911 GT3의 섀시는 이전의 포르쉐 양산 모델과는 달리 정통 모터스포츠 기술을 포괄적으로 사용한다. 특히 프런트 휠 서스펜션의 완전히 새롭게 개발된 더블 위시본 디자인은 포뮬러 레이스 차량에서 가져왔다. 포르쉐는 2005 년에 이미 전설적인 RS 스파이더 LMP2 프로토타입에 사용했으며, 2017 년 르망에서 우승한 911 RSR 에도 적용한 바 있다. 이제는 포르쉐의 공도 주행 가능한 차량 중 최초로 911 GT3에 탑재해, 우수한 민첩성과 향상된 코너링 성능 및 탁월한 제동 안정성을 제공한다. 한 마디로 더블 위시본 디자인은 GT 스포츠카를 더 빠르고 예측 가능한 주행 능력을 향상시킨다.

더블 위시본 프런트 액슬은 기존 맥퍼슨(MacPherson) 스프링 스트럿 레이아웃에 비해 장점이 많다. 이 시스템은 고압 상태에서 캠버 강성을 높이고, 특히 코너에서 바깥쪽 휠에 일정한 지지력을 제공한다. 이와 함께, 더블 위시본 디자인은 세로 축의 각도 차이로 인해 제동 시 앞쪽이 가라 앉는 차체 움직임에 근본적으로 대응해 더 단단한 스프링을 사용해야 하는 차선책이 필요 없다*.* 뉘르부르크링 노르트슐라이페 트랙처럼 고르지 않은 노면에서는 더 유연한 스프링이 더 민감하게 반응하는 장점을 가진다. 비스듬히 설치된 스프링 스트럿도 동일한 용도로 사용되며, 휠은 위쪽 뿐 아니라 뒤쪽 방향으로 작용하는 힘도 피할 수 있게 한다.

또한, 더블 위시본 프런트 액슬은 코너링 시 쇼크 업소버에 가해지는 방해 횡력을 제거한다. 이는 굽힘 하중으로 인한 뒤틀림과 더 높은 마찰 손실을 유발할 수 있다. GT 라인 부사장 안드레아스 프레우닝거(Andreas Preuninger)는 눈을 반짝이며 “무릎을 굽히는 운동 도중 누군가 옆에서 당신을 밀었다고 가정했을 때, 맥퍼슨(MacPherson) 서스펜션 사용 시에는 균형을 잃을 수 있지만, 더블 위시본 액슬은 어깨 부위를 안정시켜 방해 없이 운동을 지속할 수 있다”고 설명했다.

추가 볼 조인트를 적용한 멀티 링크 리어 액슬

섀시의 균형을 보장하기 위해 검증된 LSA 5링크 리어 액슬(경량화, 안정성, 민첩성)에는 특히 강한 압력을 받는 하부 위시본을 위한 추가 볼 조인트가 적용된다. 탄성 고무 대신 사용되어, 이제 실질적으로 자유롭게 작용하며 특히, 내외부 측면의 바디에 정밀하게 연결되고, 그 결과 도로에도 더욱 안정적으로 접지된다. 프런트 액슬에서와 마찬가지로 캠버 및 안 티롤 바 강성을 개별적으로 조정해 모든 서킷에서 맞춰 이상적인 설정이 가능하다. 더 단단한 스프링은 헬퍼 스프링에 의해 지지되며 포르쉐 레이싱카와 마찬가지로 스프링 이동 범위를 늘리고, 높은 탄성률에도 불구하고 차량이 지면과의 접촉을 잃지 않도록 지지한다. 특수 쇼크 업소버는 포괄적으로 업그레이드 된 러닝 기어를 완성해, 소프트와 하드 특성 사이의 더 큰 대역폭은 물론, 밸브 시스템의 더 빠르고 정확한 응답을 가능하게 한다. 따라서 쇼크 업소버는 일상에서의 향상된 편안함과 레이스 트랙에서의 강력한 성능 사이의 균형을 성공적으로 관리한다.

리어 액슬 스티어링으로 향상된 민첩성과 안정성

리어 액슬 스티어링은 911 GT3의 강력한 드라이빙 다이내믹에 상당히 기여한다. 약 50km/h의 속도까지는 리어 휠이 프런트 액슬의 스티어링 방향과 반대 방향으로 최대 2.0도 회전한다. 사실 상, 휠베이스가 6mm까지 짧아지는 효과를 내 회전 반경이 줄어들고 주차 조작이 더 쉬워지며, 코너에 진입할 때 직접적인 턴-인(turn-in)을 보장한다. 반면, 80km/h 이상의 속도에서는 리어 휠을 프런트 휠과 동일한 방향으로 최대 2.0도까지 회전해 결과적으로 휠베이스를 6mm 늘어나는 효과를 내 코너링 안정성을 높인다. 50-80km/h 속도에서는 리어 액슬 스티어링은 상황에 따라 반응한다.

이전 모델과 마찬가지로 포르쉐는 신형 911 GT3에 프런트 액슬 리프트 시스템을 옵션으로 제공한다. 최대 50km/h의 속도까지 버튼을 누르면 지상고가 30 mm 높아져 과속 방지턱을 쉽게 넘을 수 있다. 지능형 “스마트 리프트’ 메모리 기능은 새롭게 추가되었으며, 장애물의 위치를 저장해 향후 해당 위치로 접근하면 차량이 자동으로 올라간다.

**고성능 특성을 강조하는 액티브 섀시 시스템**

포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM)는 신형 911 GT3를 보호한다. 특별하면서 특히 스포티한 설정은 고성능 스포츠카의 역동적인 특성과 일치하며, 시스템 작동 전에 더욱 자유로운 주행을 가능하게 한다. 일반적으로 포르쉐는 전자 제어 시스템을 사용하지 않고도 안전한 핸들링과 가능한 최상의 성능을 결합시킨 섀시를 적용한다. 모든 GT 차량과 마찬가지로 신형 911 GT3의 포르쉐 스태빌리티 매니지먼트(PSM)는 완전한 비활성화가 가능하며, 트랙션 컨트롤(TC)을 제외한 비활성화 역시 가능하다. 이를 통해 레이싱 트랙 등에서 최대의 잠재력을 발휘할 수 있다.

가변 댐핑 컨트롤 시스템인 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM)는 트랙과 일상 주행에서 모두 이점을 제공한다. 특별한 GT3 설정은 911 카레라보다 지상고를 20mm 낮출 수 있다. 또한, 두 가지 제어 맵을 선택할 수 있다. "스포츠"는 장거리 주행을 위한 충분한 서스펜션 편안함을 제공하는 반면 "트랙"은 차체 움직임을 스포티하고 견고한 수준으로 줄여준다.

**최적화된 중량과 높은 부하 저항: 브레이크 시스템**

더욱 강력해진 신형 911 GT3 브레이크 시스템은 향상된 성능에 안정적으로 대처할 수 있다. 벤틸레이티드 그레이 캐스트 아이언 회주철 브레이크 디스크가 기본 사양으로 제공되며, 교차타공(cross-drilled) 대신 반타공(dimpled)이 적용되었다. 즉, 주로 브레이크 먼지를 제거하는 역할을 하는 구멍이 원뿔 모양으로 제공되어, 소재의 강도와 제동력은 더욱 강력해진다. 또한, 프런트 디스크의 직경은 이전 모델보다 380mm에서 408mm로 늘었으며, 좁아진 마찰 링 덕분에 무게는 17% 줄어 스프링 하부 질량 및 회전 질량 측면에서 스포츠카의 민첩성을 두 배로 늘리는 효과를 제공한다

두 개의 특수 공기 이동 경로는 프런트 액슬의 브레이크 냉각을 최적화한다. 상부 경로는 브레이크 내부 냉각을 담당하는 반면, 6피스톤 알루미늄 모노블록 고정식 브레이크 캘리퍼가 고정된 하부 경로는 차체 아래의 공기 흐름을 사용해 마찰 링을 냉각시킨다. 디스크는 빠르게 응답하며, 높은 부하에서도 정확한 압력 포인트를 제공한다. 리어 휠의 브레이크 디스크는 기존과 동일한 380mm 직경에 4피스톤 모노블록 브레이크 캘리퍼를 장착했다. 프런트와 마찬가지로, 캘리퍼는 레드 컬러로 제공되지만, 고광택 블랙 컬러도 선택 가능하다. 신형 911 GT3의 브레이크 패드는 처음으로 구리를 사용하지 않았다.

**옵션으로 제공되는 포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB)**

포르쉐 세라믹 컴포지트 브레이크(PCCB) 시스템은 신형 911 GT3에 옵션 사양으로 제공된다. 추가 주문이 없을 경우, 옐로우 컬러 브레이크 캘리퍼가 장착된다. 세라믹 컴포지트 소재는 높은 열부하 성능과 중량에서 상당한 이점이 있다. 전륜 직경 410mm, 후륜 직경 390mm의 PCCB 브레이크 디스크는 동급의 그레이 캐스트 아이언 브레이크 디스크보다 50 퍼센트 가벼워 스프링 하부 질량 및 회전 질량을 더욱 감소시켜 드라이빙 다이내믹을 향상시킨다.

**더블 혼합 타이어(double mixed tyres)가 장착된 경량 단조 휠**

또한, 포르쉐는 911 GT3의 휠과 타이어에 새롭게 접근했다. 이전 포르쉐 RS 모델의 전형적인 특징처럼, 프런트 액슬과 리어 액슬에 처음으로 다른 크기의 휠을 장착했다. 프런트에는 20 인치 휠이, 리어에는 21 인치 휠이 각각 장착된다. 전면의 림 너비는 9.0에서 9.5로 늘어났다. 섬세하지만 매우 견고한 단조 알로이 휠은 이전 모델의 휠보다 0.8kg 경량화되었으며 모터스포츠에서 채택된 중앙 잠금 장치가 장착된다. 911 GT3는 실버 컬러로 마감된 휠이 기본사양으로 제공되며 별도로 새틴 글로스 다크 실버, 네오딤(Neodyme), 블랙(Black) 컬러도 옵션으로 선택 가능하다. 또한 옵션 컬러에는 테두리 가장자리에 샤크 블루(Shark Blue) 또는 가즈 레드 (Guards Red) 컬러로 업그레이드 가능하다.

**고성능 스포츠 타이어와 옵션으로 최초로 제공되는 레이스 트랙 타이어**

타이어는 당연히 신형 911 GT3 성능에 큰 영향을 미친다. 포르쉐는 강력한 GT 차량에, 프런트에는 255/35 ZR 20, 리어에 315/30 ZR 21 인치의 고성능 타이어를 장착해 탁월한 접지력을 보장한다. 네 개의 타이어 모두 이전보다 폭이 10mm 이상 늘어났고, 넓어진 접지 면적 덕분에 코너링 속도, 견인력 및 제동력이 향상되었다. 도로 주행 승인을 받은 레이스 트랙 타이어는 새로운 옵션 사양이다. 911 GT3 RS에 이어, 포르쉐는 딜러 네트워크를 통해 911 GT3 타이어를 제공한다. 트레드 컴파운드와 트레드 디자인 측면에서, GT3 타이어 성능은 건조한 도로 조건에 초점이 맞춰져 있다.

911 GT3의 새로운 기능으로, 기본 사양의 타이어 압력 모니터링(TPM) 시스템의 특수 레이스 트랙 모드가 있다. 이전 911 GT2 RS에만 제공되었던 레이스 트랙 모드는 트랙 주행 시 차갑고 따뜻한 타이어 온도에 따른 압력 차이를 감지한다.

1. 차체 및 에어로다이내믹
2. **강인한 차체, 유선형 구조**

신형 911 GT3는 정지 상태에서도 속도감이 느껴진다. 에어로다이내믹 기능을 수행하면서 성능에 긍정적인 영향을 미치는 두드러진 차체 요소를 바탕으로 더욱 강력한 인상을 연출한다. 최적화된 프런트 엔드와 넉넉한 크기의 흡입구는 프런트 휠 브레이크와 라디에이터로 공기를 보낸다. 이후 공기는 새롭게 설계된 경량 보닛 두 개의 배출구를 통해 중앙에 위치한 라디에이터 뒤로 배출된다. 에어 덕트의 정확한 계산은 공기 흐름을 개선하여 냉각 효율성을 높아는 동시에 프런트 액슬의 공기역학적 양력도 감소한다. 또한, 프런트 휠 뒤에 완전히 새로워진 에어 가이드 요소도 동일하게 적용된다. 이전 모델에 비해 공기항력은 변하지 않았음에도 불구하고, 두 배의 다운포스를 생성한다.

프런트 디퓨저 또한 넓은 스포일러 립과 결합하여, 특히 고속에서 완전히 덮인 차체 하부를 따라 일정한 공기 흐름을 보장한다. 신형 911 GT3는 에어로다이내믹 설계의 진가를 리어 액슬에서 발휘한다. 대형 핀으로 보완한 기능적인 리어 디퓨저는 공기 흐름을 가속시켜 진공 상태를 발생시키는 방식으로, 고성능 스포츠카가 더욱 강력하게 도로에 밀착하도록 한다.

**최대의 레이싱 트랙 다운포스를 위한 성능 설정**

화려하면서도 매우 효과적인 리어 윙은 911 GT3의 다운포스 특성에 초점을 맞춘다. 스완 넥 마운팅(swan-neck mounting)은 GT 내구 레이스용 차량과 르망 클래스 우승 911 RSR과 유사한 형태로 사용된다. 두 개의 알루미늄 브래킷이 윙의 요소를 위에서 고정하기 때문에 주행 시 발생하는 바람이 공기역학적으로 더욱 중요한 윙 하부에서 방해 받지 않고 흐른다. 이렇게 흐름의 손실을 감소시켜 다운포스를 증가시키고 다른 많은 세부 조치와 함께 균형 잡힌 음성 양력 상태를 만든다. 생산 단계에서 이러한 다운포스는 이미 이전 모델의 50퍼센트 초과했다.

에어로다이내믹 구성 요소의 퍼포먼스 포지션에서 다운포스는 200km/h의 속도에서 150퍼센트까지 증가한다. 이 설정은 레이싱 트랙 전용으로 광범위한 조정 옵션을 제공한다. 리어 윙의 어택 각도는 4단계로 수동 조정할 수 있으며, “에어 커튼”으로 알려진 슬라이딩 요소는 프런트 디퓨저의 공기 흐름에 영향을 미친다. 이를 통해, 속도가 증가함에 따라 추가되는 다운포스가 높은 휠 부하에서 접지력을 향상시켜 결과적으로 코너링 속도 향상에 도움이 된다. 레이스에서와 마찬가지로, 신형 911 GT3의 공기역학적 균형은 트랙 조건과 주행 스타일에 맞춰 개별적으로 적용할 수 있다.

**인텔리전트 경량 구조, 스포티한 마력 대 중량비**

911 GT3를 개발할 때 포르쉐는 마력 대 중량비에 특히 주안점을 두었다. 차량의 “체질량 지수(Body Mass Index)”라 할 수 있는 마력 대 중량비는 레이싱카와 로드카의 성능을 설명하기에 가장 유용한 수치 중 하나다. 6단 수동 변속기가 장착된 510마력(PS)의 신형 GT 스포츠카의 마력 대 중량비는 2.8kg(3.8kg/kW)로, 7세대 911 GT3는 이전보다 훨씬 더 순수한 레이싱카에 가까워졌다.

포르쉐 모터스포츠(Porsche Motorsport)의 전문가들은 없앨 수 있는 초과 무게를 찾기 위해 실질적으로 신형 GT 모델의 모든 구성 요소와 세부 사항을 조사했다. 개선 사항으로는 탄소 섬유 강화 플라스틱(CFRP)으로 제작한 새로운 경량 보닛, 중량 최적화 브레이크 디스크 및 단조 알로이 휠, 모든 윈도우의 경량 유리, 스테인리스 스틸로 제작된 경량 스포츠 배기 시스템 등이 있다. 프런트 시트 뒤의 새로운 리어 컴파트먼트 커버와 PDK 듀얼 클러치 변속기도 중요한 중량 절감 효과를 제공한다. 현재 기본 사양의 60Ah 리튬인산철(LiFePO4) 스타터 배터리를 통해 이전 911 GT3에 비해 10kg 이상 절감되며, 3.5kg 더 가벼운 40Ah 모델도 옵션으로 제공된다.

1. 인테리어 및 장비
2. **스포티한 운전자를 위한 콕핏**

신형 911 GT3의 2인승 인테리어를 콕핏이라고도 한다. 운전석과 주변 환경에 초점이 명확히 맞춰져 있기 때문이다. 이러한 특징은 기본 사양인 스포츠 시트 플러스의 높은 사이드 볼스터에 드러난다. 4방향 전동 조절식 등받이와 시트 높이 조정 및 장식은 편안함을 보장한다. 시트 커버는 매력적인 블랙 가죽 소재, 시트 센터 패널에는 블랙 레이스 텍스(Race-Tex)가 적용된다. 가죽 헤드레스트는 실버 “GT3” 로고를 특징으로 하며, 등받이 커버는 이와 대비되는 다크 실버로 마감되었다. 18방향 전동 조절식 어댑티브 스포츠 시트 플러스는 옵션 사양으로 제공된다.

또한, 포르쉐 918 스파이더를 계승한 사이드 에어백이 통합된 풀 버킷 시트 역시 옵션으로 제공된다. 시트는 매력적인 카본 디자인이 드러나는 탄소섬유 강화플라스틱(CFRP)이 적용됐다. 높은 사이드 볼스터는 매우 스포티한 주행에도 골반과 어깨 부위를 안전하게 지지한다. 또한, 다점식 안전벨트가 통과하는 구멍이 뚫린 탄소섬유 틀을 활용해 무게를 최적화 했다. 기본 사양의 스포츠 시트 플러스보다 12kg 가볍다. 운전석과 조수석의 높이 조절은 전동으로 수행되는 반면, 전후방 조절은 수동으로 가능하다. 블랙 컬러의 중앙부는 천공 패턴의 컬러가 적용된 레이스 텍스(Race-Tex)로 구성된다. 외관 컬러와 마찬가지로, GT 실버(GT Silver), 가즈 레드(Guards Red) 및 샤크 블루(Shark Blue) 등의 대조되는 컬러를 레이스 텍스 부분과 헤드레스트의 “GT3” 로고에도 적용할 수 있다.

**모드 스위치를 포함한 GT3 다기능 스포츠 스티어링 휠**

3-스포크 GT3 다기능 스포츠 스티어링 휠은 높이 및 종방향 조절이 가능하기 때문에 최적의 착석 위치를 보장하는데 더욱 중요한 역할을 한다. 블랙 커버는 좋은 그립감을 위해 레이스 텍스(Race-Tex)가 적용되었고, 다크 실버 컬러의 PDK 패들이 장착되어 있다. 기본 사양의 모드 스위치는 911 GT3에서 처음으로 스티어링 휠에 통합되었다. 이를 통해, 쉽게 접근이 가능하며, "노멀" 설정과 개별 설정이 가능한 "스포츠" 및 "트랙" 모드 간 빠른 전환이 가능하다.

**아날로그 타코미터와 트랙 스크린이 포함된 대시보드**

스티어링 휠 뒤 계기판은 특수 기능과 함께 신형 911 GT3의 주요한 특징 중 하나이다. 클래식 911 디자인의 5개의 원형 다이얼과 2개의 고해상도 TFT 디스플레이의 장점을 결합했다. 중앙에 위치한 아날로그 타코미터의 눈금은 10,000rpm이라는 인상적인 수치까지 확장되는데, 이는 911 GT3의 4리터 6기통 박서 엔진의 회전수가 최대 9,000rpm이기 때문에 필수적이다. 타코미터의 양쪽에 위치한 7인치 디스플레이는 선택한 구성에 따라 다른 차량 정보를 보여준다. 좌측에는 "스피드 & 어시스트(Speed & Assist)" 디스플레이, 우측에는 "카 & 인포(Car & Info)" 디스플레이가 있다. 해당 기능은 다기능 스티어링 휠의 버튼에 의해 제어된다.

새로운 트랙 스크린은 특히 스포티한 주행을 즐기는 운전자에게 매력적인 요소다. 이러한 911 GT3의 특수 장비 기능은 트랙에서 중요한 정보만이 보이도록 디스플레이를 축소한다. 예를 들어, 우측에는 연료량, 오일 온도와 압력, 정보가 고정된 좌측에는 냉각수 온도 및 타이어 공기압 모니터링 시스템 정보가 표시되며, 이를 통해 타이어의 온도에 따라 타이어 공기압을 구별할 수 있다. 또한 타코미터 측면에는 시프트 어시스턴트(shift assistant)가 배치되어 있다. 현대식 레이싱카와 마찬가지로, 등급별 컬러 라이트로 기어 변속을 위한 최적의 순간을 나타낸다.

**레이싱 트랙 성능을 최적화하는 디지털 툴**

911 GT3의 크로노 패키지는 대시보드의 아날로그 스톱워치와 계기판의 디지털 스톱워치 기능을 결합한다. 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트의 10.9인치 풀 HD 터치 디스플레이에도 성능 개요가 추가되어 있다. 랩 트리거 역시 포르쉐 테큅먼트를 통해 옵션으로 선택 가능하며, 랩 타임을 높은 정확도로 자동으로 기록할 수 있다. 모터스포츠에처럼 수집된 데이터는 스마트폰이나 노트북을 통해 기본 사양으로 지원되는 포르쉐 트랙 프리시전 앱(Porsche Track Precision App)에서 분석하고 비교할 수 있다. 이를 위해 필요한 배선은 신형 911 GT3이 출고 시 함께 제공된다.

PCM 디스플레이는 신형 911 GT3이 현행 911 세대 992의 다른 모든 모델과 공유하는 포르쉐 어드밴스드 콕핏(Porsche Advanced Cockpit)의 핵심 요소 중 하나다. 다양한 사운드 시스템, 온라인 내비게이션, 차량 설정에 대한 일반적인 정보, 그리고 통합된 스마트폰 선택 기능을 통한 상태 메시지에 이르기까지 다양한 기능을 작동시키는 기반이다.

**인증된 롤 케이지가 포함된 옵션 사양의 클럽스포츠 패키지**

포르쉐의 GT 모델 중 상당 수가 레이싱 트랙에서 주행한다. 이러한 이유로, 포르쉐는 911 GT3를 위한 옵션 사양의 클럽스포츠 패키지를 다시 제공하고 있다. 클럽스포츠 패키지는 무엇보다 앞좌석 뒤에 볼트로 고정된 독일 모터 스포츠 연맹(DMSB) 인증 롤 케이지를 포함하고 있다. 클럽스포츠 패키지는 배터리 분리 스위치 예비장치, 모터스포츠용 소형 소화기, 국제 자동차 연맹(FIA)의 요건을 충족하는 운전석용 6점식 안전벨트를 포함한다.

**개인화 옵션을 추가로 제공하는 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처**

포르쉐 GT 모델의 경우, 더욱 많은 고객들이 개인 맞춤형 장비를 원한다. 모든 GT 모델의 절반 이상이 포르쉐 익스클루시브 매뉴팩처의 아이템으로 더욱 향상된다. 911 GT3 익스클루시브 매뉴팩처의 70개 이상의 개인화 옵션은 카본 소재의 사이드미러 커버, 포르쉐 다이내믹 라이트 시스템 플러스를 포함한 짙은 컬러의 LED 매트릭스 헤드라이트, 익스클루시브 디자인(Exclusive Design) 테일 라이트 클러스터 등을 포함한다. 가즈 레드(Guards Red) 또는 샤크 블루(Shark Blue) 컬러의 림 가장자리는 블랙 알로이 휠을 더욱 돋보이게 한다. 인테리어는 타코미터와 스포츠 크로노 스톱워치를 위한 다이얼, 선택된 색상의 안전벨트와 외관 컬러로 적용된 트림 스트립과 같은 디테일 요소가 우아한 분위기를 연출한다. 옵션으로 제공되는 카본 경량 루프는 차량의 무게 중심을 더욱 낮춘다.

개인화 프로그램의 일환으로, 전 세계 고객은 약 100여 개로 확장된 범위에서 컬러를 선택할 수 있다. 수많은 클래식 컬러와 함께, 포르쉐 역사에서 유래한 컬러도 포함하고 있으며, 이 색상들은 차량 외관에 개인적인 감성을 제공할 수 있도록 선택 가능하다.

**911 GT3 고객만을 위한 911 GT3 익스클루시브 크로노그래프**

포르쉐 디자인은 911 GT3 구매 고객에게 911 GT3 만큼이나 특별한 익스클루시브 크로노그래프를 제공한다. 고성능 포르쉐 모델과 마찬가지로 크로노그래프는 역동적인 디자인, 일관된 성능, 고품질 기술이 돋보인다. 고성능 모터스포츠를 반영한 케이스는 GT3 엔진의 커넥팅 로드처럼 견고하고 가벼운 저자극성 티타늄 소재로 제작됐다. 플라이백 기능을 탑재한 포르쉐 디자인 베르크 01.200 무브먼트는 스타트와 스탑, 리셋을 단일 프로세스로 지원한다. 와인딩 로터는 911 GT3의 휠을 연상시킨다. 포르쉐 디자인은 911 GT3 크로노그래프를 스포티 버전인 샤크 블루 컬러의 다이얼 링과 순수 버전의 블랙 컬러 링으로 제공한다. GT3 휠림 로터의 컬러는 고객의 차량 구성과 일치한다. 새로운 포르쉐 디자인 커스텀 타임피스가 이미 출시된 시장에서는 신형 크로노그래프에 대한 추가 개인화 옵션들을 선택할 수 있다. 포르쉐 디자인 크로노그래프 911 GT3의 가격은 7,750 유로부터 시작된다.

역사: 7세대에 걸친 911 GTS역사

변하지 않는 가장 스포티한 패밀리

1999년 여름, 포르쉐는 911 GT3를 통해 살아있는 전설의 기반을 마련했다. 도로 주행용 스포츠카로 인정받는 911 GT3는 상징적인 카레라 RS 모델의 계보를 잇고, 양산형 차량과 경주용 차량 간의 접점을 의미한다. 포뮬러 1 지원 프로그램의 일환으로 이전 시즌 포르쉐 슈퍼컵의 신차로 데뷔한 911 GT3 컵(911 GT3 Cup)에 직접적인 기반을 두고 있다. GT3의 타입 지정은 1994년 모터스포츠에 도입된 새로운 클래스로 거슬러 올라가 현재까지 GT 클래스에서는 성공적인 컨셉트로 간주된다. 996 모델 시리즈를 기반으로 한 강인한 911 GT3와 후속 모델은 국제경기에서 돌파구가 되었다.

레이스와 도로 주행이 가능한 911 GT3는 포르쉐의 뛰어난 모터스포츠의 경험을 반영한 독특한 유전자와 구성 요소를 적용한다. 엔진은 좋은 예다. 배기량이 정확히 3.6리터인 6기통 자연 흡기 박서 엔진은 1998년 르망에서 2연승을 기록한 911 GT1의 수냉식 터보 엔진에서 시작됐다. 크랭크실은 여전히 그룹 C의 포르쉐 962의 DNA를 통합한다. 양산 모델에서 수냉식 실린더 라이너와 헤드는 빠른 열 방출을 보장하며, 경량 단조 피스톤과 티타늄 커넥팅 로드는 엔진에서 이동식 부품의 무게를 줄였다. 크랭크축은 듀얼 매스 플라이휠과 레이싱 클러치로 보완됐다.

그 결과, 스포츠카를 트랙에서 즐기는 열정적인 911 드라이버를 위해 만들어진 것처럼 보였다. 360마력(PS)의 4밸브 엔진은 리터 당 100마력이라는 특별한 출력에 깊은 인상을 주었고, 풍부한 사운드와 뛰어난 회전력에 만족감을 선사했다. 정밀한 6단 수동 변속기의 상위 5개 기어는 서로 다른 레이스 회로에 대한 변속비를 맞추기 위해 쉽게 교체할 수 있었으며, 안티롤 바도 조정 가능하다. 30mm만큼 낮아진 강화 섀시는 911 GT3가 레이스 타이어의 잠재력을 활용할 수 있도록 휠 캠버에 대한 조정 범위를 확장했다. 또한, 리어 윙의 6개 지점이 있어 리어 액슬의 공기역학적 다운포스를 조정할 수 있다.

최고속도 302km/h의 911 GT3는 뉘르부르크링 노르트슐라이페에서 발터 뢰를(Walter Röhrl)에게 최고의 찬사를 받았다. 아이펠(Eifel)지역에서 도로 주행용 양산차로는 최초로 8분 이내에 트랙을 완주했다. 정확히 말하면, 더욱 짧게 변형된 랩의 기록은 7분 56.3초가 소요됐다. 이 트랙에서 신형 911 GT3 7세대는 일반적인 개발 단계에서 6분 59.9초의 기록으로 7분의 장벽을 깼다. 당시 발터 뢰를과 같은 방식으로 기록을 측정한 테스트 드라이버 라스 케른(Lars Kern)은 6분 55.2초를 기록했다. 911 GT3를 기반으로 21년 동안의 자동차의 발전 단계를 정확하게 측정할 수 있음을 의미한다. 세계에서 가장 어려운 레이스 서킷에서 1분 이상의 시간을 단축했다.

새로운 스포츠 모델은 911 카레라 RS 2.7이 1973년 이룬 성공을 이어간다. 수요는 예상을 뛰어넘었다. 처음 계획한 1,350대 대신 1,868대의 차량이 인도되었다. 필수 요소로 축소된 911 GT3는 여전히 그대로 남아 있다. 포르쉐는 2003년 더욱 향상된 버전을 선보인다. 새로운 헤드라이트, 개조된 리어 윙 및 381마력(PS)으로 증가된 출력 등이 주요한 특징이다. 이를 통해, 911 GT3는 0에서 100km/h까지 가속하는데 4.8초가 아닌 4.5초 소요되며, 최고속도는 306km/h로 증가했다. PCCB 세라믹 브레이크도 처음으로 옵션으로 제공되었으며, 이를 통해 스프링 하부 무게를 18kg 감소시켰다.

2장: 증가한 배기량, 향상된 파워와 성능

2006년 제네바 국제 모터쇼에서 911 타입 997을 기반으로 415마력(PS)을 발휘하는 3세대 GT3가 첫 선을 보였다. 6기통 엔진은 큰 변화 없이 3.6리터 배기량을 유지했다. 0에서 100km/h까지 가속하는데 단 4.3초 소요되고, 최고속도는 310km/h였다. 911 GT3는 처음으로 러기지 컴파트먼트 리드 앞에 블랙 컬러 라디에이터 통풍구로 시각적으로 차별화되었고, 이 때부터 911 GT3 시리즈의 특징이 되었다. 신형 스포츠카는 공기역학 분야에서 상당한 진전을 이루었는데, 프런트 스포일러 립과 거니 플랩이 포함되어 추가된 스포일러로 강화된 리어 윙으로 양산차에서 처음으로 공기역학 양력이 0으로 감소되었다. 포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(Porsche Active Suspension Management)도 911 GT3에 기본 사양으로 처음으로 장착되었다.

997 페이스리프트 1년 후, 포르쉐는 2009년 GT3 모델 역시 개선시켰다. 특히, 엔진과 관련해 배기량은 3.6리터에서 3,797cc로, 출력은 435마력(PS)으로 증가했다. 도로 주행이 가능한 이 스포츠카는 0에서 100km/h까지 가속하는데 4.1초, 최고속도는 312km/h에 달했다. 원피스(one-piece) 리어 윙은 다시 한 번 차별화되는 특징이 되었다.

3장: 새로운 엔진과 절제된 대안

후속 모델은 2013년에 출시되었다. 991 시리즈에 기반을 둔 911 GT3는 다시 3.8리터 배기량을 제공하였으며, 가솔린 직분사 방식이 적용된 475마력(PS)의 새로운 박서 엔진이 탑재됐다. 최대 엔진 회전수는 9,000rpm에 달했다. 그러나 포르쉐 팬들을 더욱 만족시킨 것은 체계적인 경량 소재 사용으로 스포츠카의 공차 중량이 40kg 줄어 1,350kg가 된 것이다. 이는, 성능을 높이는데 직접적인 기여를 했다. 7단 PDK 듀얼 클러치 변속기로 0에서 100km/h 가속하는데 단 3.5초, 최고속도는 315km/h가 되었다. 또한, 포르쉐의 궁극적인 벤치마크인 뉘르부르크링 노르트슐라이페에서도 진가를 발휘해 랩 타임은 7분 30초 이하를 기록했다.

다음 진화는 2017년에 이뤄졌다. 991.2 모델의 911 GT3는 이전의 911 GT3 RS와 마찬가지로, 6기통 4리터 엔진으로 최고 출력 500마력(PS)을 발휘한다. PDK 변속기와 함께 기계식 6단 기어박스도 순수한 주행 경험을 위해 다시 사용 가능해졌다. 911 GT3 4.0은 PDK 기술과 결합해 0에서 100km/h까지 가속하는데 3.4초, 최고속도 318km/h라는 놀라운 기록을 달성했다. 또한, 포르쉐는 보다 절제된 형태로 GT3 모델의 인상적인 기질을 원하는 고객들을 위해 911 GT3 투어링을 선보였다. 1968년의 911 T와 2016년의 911 R을 연상시켰고, 911 카레라 GTS의 연장된 리어 스포일러를 적용했다.

최신: 분 단위로 측정되는 진보

가장 최근에 선보인 7세대 911 GT3는 새로운 기준을 다시 제시한다. 510마력(PS) 출력의 신형 911 GT3는 순수 레이싱 기술을 그 어느 때보다 체계적으로 적용했다. 복잡한 개발 작업의 결과, 더블 위시본 프런트 액슬이 911에서 처음으로 사용되었다. 이 원리는 르망에서 성공한 911 RSR에서 파생됐다. 4가지 조정 위치가 있는 스완 넥(swan neck) 리어 윙, 기능성 리어 디퓨저, 조정 가능한 프런트 디퓨저가 있는 넓은 스포일러 립은 911 RSR로부터 양산차로의 이전된 기술을 기반으로 한다. 이러한 구성 요소들의 상호 작용은 이전 모델에 비해 911 GT3의 공기역학적 다운포스를 크게 향상시킨다. 통상적인 개발 작업의 일환으로, 테스트 드라이버 라스 케른(Lars Kern)은 신형 911 GT3로 뉘르부르크링 노르트슐라이페에서 6분 59.927초의 랩 타임이라는 인상적인 결과를 기록했다. 이는 1999년 911 GT3 초대 모델보다 1분 이상 빠른 기록이다.