

媒体波子粉 | 坐在 911 Cabriolet 里，触摸希腊的蓝天



PORSCHE



保时捷 911 Carrera Cabriolet 媒体试驾

如果说 911 是爱车之人的梦想，那么 911 Cabriolet 就可以说是对理想生活的向往。性能，舒适，自由和蓝天——911 Cabriolet 都能给你，且远不止这些。在希腊的梦境般的美景之下，听听媒体波子粉的绝妙体验。

凤凰汽车：开篷请擦防晒霜！

四个月前，在美国洛杉矶，保时捷发布了底盘代号 992 的第八代 911 硬顶跑车。作为媒体，也是保时捷的粉丝，在现场见证了新车发布，略显激动的我用“触碰梦想”作为视频播报的片头。“每个男人都应该拥有一辆 911”这是车迷、粉丝对保时捷品牌和 911 车型的认可，也是一句激励人向上的口号，只有当你亲身经历过，才更清晰。



硬顶跑车能够将性能发挥到极致，而敞篷跑车开篷的一刹那能引来更多关注。没有了车顶的阻隔，整个天空都据为己有，除了阳光、空气，自然也包括他人的目光。开敞篷跑车就应该接受注目礼，自信而从容，这是硬顶跑车不具有的。全新保时捷 911 Carrera Cabriolet 的车顶首次应用了镁合金支撑结构，能够防止高速行驶时软顶膨胀，增加的一层隔音材料让车内更加安静、舒适。

然而，也许是自然环境太美好，或者是内心过度自信，坐进车内后我们几乎没有让顶篷关闭过。只是有一点需要注意：开车记得擦防晒霜！

网上车市：买房还是买车？我劝你开过全新 911 敞篷版后再想想

背诵动力参数对于保时捷 911 来说永远都是侮辱，即使采用了全新布局的涡轮增压器与增压空气冷却系的 992 时代 911，依然不是个大个子。但 911 从来不是一个以数据论英雄的性能怪兽，相比于采用同样机型的 991.2 后期版，992 的动力来得更早衰减的也更晚，动力一直可以高歌猛进到 7500 转，夸张得丝毫不像一台涡轮增压发动机，而且 450 马力的参数我个人认为是过犹不及，源源不断的动力输出让我丝毫不敢相信像日后更高阶的 GTS 或是 Turbo 车型会如何。



全新911

CARRERA S CABRIOLET

3.0L水平对置六缸
涡轮增压发动机

331kW/550Nm

全新 8速

保时捷双离合变速箱

PDK



重新优化的底盘调教



更加精确的转向比



未完待续.....

911 的驾控精髓并不只是出色的动力配置，相反可能一直是它的“软肋”，因为它在其它方面实在做得过于出色。首先是转向的调教，无论是标准还是运动+模式，方向盘的阻尼一直都是很适中的状态，没有刻意的变沉或变轻。回馈的阻尼渐进也一直均匀线性，车尾摆动的角度好像就是你方向盘放大那般精准。而这时候攻弯，配合一直以来出色的悬挂几何调教，轮胎就像刷上了胶水。此次试驾我特意没有试驾四驱的 4S 车型，而选择了更原味的后置后驱，它的表现一直不曾让人失望。

911 并非我梦想之车，但当我看见全球各路同行们开过它喜笑颜开的表情我就明白。链接世界人民情感的除了互联网，还有保时捷 911，尤其是当一台 Cabriolet 在你面前时。

太平洋汽车网：融合时代的经典

991.2 的 Carrera S 动力爆发的阶梯还是挺明显的，尤其是暴力驾驶的时候，这种阶梯会被放大，你会觉得它有点粗鲁，涡轮介入的动作也能让你轻易察觉，但 992 则平顺地与一台家用车无异，明明已经到了运动+的模式，你还能像开买菜车一样开着，当你大脚油门的时候，动力也不会像以前那样，像分阶段来的一样，做到了与你的油门指令是同步的。



我们这次试驾的是 Cabriolet 车型，更多的应该是聊跑街买菜的事，所以这次厂商也没有安排任何的赛道体验，全程都在希腊的海湾公路，让大家尽情享受阳光与爱琴海的海风。开起来没有丝毫紧张感也许是 911 的特征之一，911 是非常适合女性的一台跑车。991.2 在舒适性上进步已经非常大了，而 992 则是在原本很舒适的基础上更加友善，假如你是怀着开跑车的前设初次接触 911，你肯定会被它的舒适所惊讶。

AutoLab：最适合女生的敞篷跑车

作为首批全球试驾媒体中唯一的女生，在雅典海边崎岖山路开了整整一天之后，我不得不说，幸好这是保时捷 911，同级跑车中对女性最友好的一款，才让我能够顺利完成将近 300 公里的试驾路程。也正是因为它如此“好开”，甚至让我产生了一种自己驾驶技术很牛的错觉，湿滑山路都能轻松驾驭了。



敞篷版车型总是给人一种过于浪漫而显得不够运动的印象，当然不得不承认买敞篷跑车的人内心肯定充满情怀，但是这并不代表敞篷跑车在性能上就会比硬顶版车型有任何妥协。而且敞篷跑车的复杂性往往更高，因为在工程方面有不少难度要克服，比如如何保证软顶的坚固性与安全性，如何保证操控性能，如何避免噪音的不良感受和异响。不得不说这一代保时捷 911 Carrera 敞篷版在上面提到的细节上都做到了近乎完美。

车叫兽：“可以把它作为目标了”

保时捷为这一代 911 Carrera 敞篷版车型开发了全新的活动顶篷，这个全新的顶篷有两大进步，首先是开关篷速度快、动作干净利落、机械感十足。车速在 50 公里以下时，软顶打开或关闭只需要 12 秒的时间；而我们实际驾驶中，车速在 65 公里时依然能够实现打开或关闭。单说这个软顶篷的实用性能有了一个很大的提升。这其实是一件很难做到的事情，因为它需要工程师兼顾功能性、安全性、品质、空间以及外观设计。



新一代 911 的仪表盘跟新一代 Panamera 一样，只有中间的转速表保留了机械仪表，转速表两边都被液晶屏取代，只不过用液晶屏模拟出了“5 个表”的感觉。但是与新 Panamera 不同的，这“5 个表”是水平分布的，这种分布的形式与初代 911 一样，放在今天来看视觉效果简直逆天。这就是保时捷 911 最吸引人的地方——乍看差不多，但当你仔细去琢磨这台车，永远能发现一些神来之笔。

懂车帝：美女与野兽来袭！

美女与野兽，这是我试驾之后给这台暗绿色 Carrera S 的评语。之所以说他是野兽，因为他的动力，对于雅典不可言说的恶劣路况以及鳞次栉比的限速标识来说，实在是太过剩了，尤其是在运动或运动+模式下，伴随着挡位的下降和后脑勺传来的高转怒吼，你有种呼之欲出、挥斥方遒的感觉。和前不久刚刚开过的 Panamera GTS 那台双涡轮增压 4.0T V8 相比，虽然少了 2 个气缸、1 升排量，但这台 B6 丝毫不显羸弱，似乎全身上下有使不完的劲儿，也许只有故乡的“绿色地狱”或不限速高速才能让你火力全开。



下面来说说“美女”。选择雅典做全球首试，除了动感和激情，保时捷无疑更希望敞篷版 911 将她另一种美更好地展示给世人。其实一发车，我就迫不及待地掀起了她的“盖头”。当阳光和海风与我的身体接触的刹那，面对眼前旖旎的海景、连绵的群山、层叠的民居，再加上路人艳羡的目光和竖起的拇指，我一下子理解了敞篷车存在的意义和价值，也明白了 Cabriolet 抑或是 Targa 对于 911 家族的重要性。动动手指，只需短短 12 秒，它就能带给你一种完全不一样的驾乘体验，你也可以借此拥有多种生活方式。假如你希望入手一辆极致性能跑车，同时又不愿意仅仅苟且于赛道，还想拥抱诗和远方，我可以负责任地说，保时捷全新 911 Cabriolet 是个不错的选择。

网通社：握紧 180 万元的愿望

试驾保时捷 911 的时候，其实最不容易让人想起的就是参数。你知道，人缺什么就会找补什么。三缸机一定会强调自己不抖，小排量一定会强调扭矩大，然而真正的实力是不需要数据证明的，保时捷 911 也是一样，底盘稳健、转向精准如臂使指、性能出众，敞篷版本最慢的百公里加速时间也只要 3.9 秒，最高时速超 300 km/h，基本上随心所欲。这种情况，再去说 3.0T 的 331 kW、530 Nm 又有什么意义呢，看看参数表就好了。



实际开起来，保时捷 911 敞篷版没有传统超跑的不适感，比较安静舒适，上下车也很方便。如果你需要让 911 变得像跑车，踩下油门就够了。在日常驾驶的大部分时候，保时捷 911 这款车的极限都比人高，所以它有轨道车的称号。你觉得在弯道自己能开多快，911 就能配合你多快的速度过弯，等你觉得自己已经快到害怕的时候，911 可能也就是刚刚热身完的感觉吧。



很多车只是代步工具，有些不是，比如保时捷 911。对我这个普通人来说，它是愿望的一部分。这个愿望中有面朝大海的房子，有阳光，有努力工作的收获，有闲暇时可以开着保

时捷 911 去兜风。保时捷 911 相对同类产品的亲切与经典，让它在某种程度上已经是跑车的代名词。新一代保时捷 911 在各方面都表现得更好，敞篷版亦是如此。



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注