



PORSCHE



# 新款保時捷 911 GT2 RS一代

媒體資料

# 內容目錄

<b>油耗及排放值</b>	<b>3</b>
新款保時捷 911 GT2 RS	
<b>史上最快、最強的 911 跑車立下性能標竿</b>	<b>4</b>
引擎及變速箱	
<b>全速前進：911 史上性能最強大的街道版 Turbo 車型</b>	<b>6</b>
底盤及駕駛動態	
<b>採用主動式性能系統的賽車底盤</b>	<b>8</b>
空氣動力學套件及輕量化結構	
<b>合乎道路使用，但隨時可上路比賽</b>	<b>11</b>
設備及網路系統	
<b>散發優雅運動氣息的雙人座跑車</b>	<b>13</b>

## 油耗及排放值

911 GT2 RS：平均油耗每 100 公里 11.8 公升；市區油耗每 100 公里 18.1 公升；  
郊區油耗每 100 公里 8.2 公升；二氧化碳排放量每公里 269 公克

---

新款保時捷 911 GT2 RS

## 史上最快、最強的 911 跑車立下性能標竿

在一項追求極致性能的任務中，保時捷賽車運動部門開發出一部最終極的駕駛機器：新款 911 GT2 RS。這部高性能跑車是保時捷史上最快、最強的 911 合法道路車型。2017 年 9 月 20 日，保時捷測試車手拉爾斯·凱恩 (Lars Kern) 駕駛 911 GT2 RS 在紐博格林北環賽道上以 6 分 47.3 秒創下合法道路跑車的最高單圈紀錄。雙渦輪水平對臥引擎高達 515 千瓦 (700 匹) 的馬力輸出，可讓這部僅 1,470 公斤重的雙座跑車可在短短 2.8 秒之內從靜止起步衝刺至時速 100 公里。在 8.3 秒後，車速錶讀數即可突破時速 200 公里，並繼續攀升至時速 340 公里的最高極速。不僅如此，其過彎速度也與超級跑車不相上下。911 GT2 RS 能達到如此驚人的速度性能，都要拜其無懈可擊的賽車底盤及超高性能 (UHP) 輪胎所賜。

運動場上的訓練講究對每一個細節的精湛掌握。強悍的進氣口和排氣口以及寬闊的尾翼，顯示這部跑車在空氣動力學方面的精髓已經融會於其形體及設計之中。寬大的輪圈意味著優異的掣動力及側向力，而分別安裝於前後輪的 265/35 ZR 20 和 325/30 ZR 21 輪胎是保時捷至今為 911 跑車安裝的最寬輪胎尺寸。多項採用碳纖強化塑料製成並以碳纖織布包覆的元件可在視覺上傳達其全面輕量化結構的概念。

即使是 911 GT2 RS，也有進一步提升性能的空間。為此，保時捷的工程師開發出可將車重減輕約 30 公斤的 Weissach 套件。此套件包含採用碳纖強化塑料及鈦合金製成的附加元件，例如車頂、防傾桿以及兩側輪軸上的連接桿均採用碳纖材質。鎂合金輪圈則可減輕總重量和非乘載質量，提供更多令人激賞的底盤特性。

911 GT2 RS 是保時捷將賽車運動的專業經驗集於一部高性能跑車上的成果，而這部跑車在日常駕駛方面同樣表現出色。這意味著，儘管在賽道上動態表現優異，這部新款的頂級 911 車型就如其他任何一部保時捷跑車一樣可以預測及可靠操控。其平均百公里油耗為 11.8 公升。

第一部 911 GT2 是在 1995 年為滿足賽車運動的認證標準而以當時的 911 Turbo 為基礎開發而成，並在 2000 年及 2007 年推出後續車型。2010 年，保時捷設計出第一部 911 GT2 RS，這是一款性能更強大且更接近賽車的車型版本。所有 911 GT2 的共同點包括：馬力明顯增強的渦輪引擎、賽車底盤、高性能煞車系統及後輪驅動（而非四輪驅動）。

## 引擎及變速箱

# 全速前進：911 史上性能最強大的街道版 Turbo 車型

新款 911 GT2 RS 跑車搭載的 3.8 升引擎來自於 911 Turbo，在眾多高性能引擎之中堪稱頂尖。在此提醒：這具在 2009 年首度推出的 3.8 升水平對臥引擎透過兩個搭載可變幾何技術 (VTG) 的渦輪增壓器預先壓縮其燃燒用空氣。保時捷是第一家在汽油引擎上運用此技術的製造商。保時捷的工程師現在已將原先的 368 千瓦 (500 匹) 馬力提升至驚人的 515 千瓦 (700 匹) 馬力 - 馬力增加 40%，排氣量卻能保持在相同水平。憑藉如此強勁的馬力，新款 911 GT2 RS 得以超越搭載 3.6 升引擎的前代車型，產生多 59 千瓦 (80 匹) 的馬力；更大的排氣量則有助達到其 750 牛頓米的豐沛扭力 (比前代增加 50 牛頓米)。

這具高性能引擎以 911 Turbo S 跑車的引擎為基礎，可將 427 千瓦 (580 匹) 的馬力傳遞至雙離合器變速箱。涉及的改良包括賽車運動領域常用於提升性能的傳統技術；除此之外，開發人員也實施了一些創新的想法。更大的渦輪增壓器可將更多的燃燒空氣強制推送至燃燒室，特別在高轉速域內氣體交換循環極短促的情況下，可提高引擎的能源轉換率。而同時，專用的活塞可將壓縮比降低 0.5 個單位。近似賽車運動中使用的引擎，以實現每分鐘 7,200 轉的曲軸轉速為設計目標，堪稱渦輪引擎前所未見的新記錄。

在進氣導葉下方有一個可實現最佳化氣流導送的擴張進氣系統。其運作原理與傳統的進氣系統不同：分配管路較長且直徑較小，進氣歧管則較短。在此設計下會產生不同的空氣振動，而且燃燒室內的混合油氣溫度較低，從而達到理想的油氣點燃效果，實現最佳的引擎性能。

## 空氣冷卻器的水冷系統：為增壓空氣提供創新的額外冷卻功能

藉由一項創新功能，中間增壓空氣冷卻器可降低渦輪機加熱的燃燒空氣溫度：一個全新的水冷系統可在尖峰負載期間為熱交換器噴射冷卻液體，與僅使用氣流相比，此方法可使超壓範圍內的氣體溫度多下降 20 度。降低溫度可確保增壓空氣的流動即使在極端條件下，也能維持熱穩定狀態。當進氣歧管中的燃燒空氣溫度超過 50 度、駕駛踩油門達 90% 以上和引擎轉速超過 3,000 rpm 時，水冷系統便會啟動。該系統由一個裝有蒸餾水的 5 公升水箱供水。有了這個系統，即使在高溫環境下，車輛也能達到極快的圈速，同時產生最大的馬力輸出。

燃燒後的氣體會從兩個 VTG 渦輪增壓器進入一個採用超輕鈦合金特別研製的排氣系統，其重量比 911 Turbo 的排氣系統輕約 7 公斤。當負載需求較高時，一個自動控制的閥門系統會降低反壓力，從而增加馬力輸出並降低油耗。

## 第一款配備雙離合變速箱的 911 GT2 RS

Porsche Doppelkupplung (PDK) 是一項源自賽道運動的發明，如今也將搭載於 911 GT2 RS 車型上。高性能的引擎首度可透過後軸上的七速自排變速箱綿密傳輸其動力而絲毫不干擾其循跡表現。專為 GT 車型設計的 PDK 變速箱還可為馳騁於賽道上的駕駛提供特殊的支援功能。電子變速箱控制系統的智慧型換檔程式 (ISP) 可確保升檔動作更靈活、迅疾，減速降檔時則展現極致的動態。在「PDK SPORT」模式下，煞車降擋則更強勁有力，加速過程中的換檔點則移至更高的轉速域。

專為賽道使用而設計的 PDK 變速箱還提供一項原為保時捷 GT 跑車專用的獨特功能：

「Paddle neutral」(換檔撥片入空檔)。如果駕駛同時拉回兩個換檔撥片，PDK 便會釋放其離合器並中斷從引擎至傳動系統的動力傳輸。一旦駕駛放開兩個換檔撥片，如果此時 PSM 已關閉，則離合器將如閃電般快速重新接合。如果已啟動 PSM，則離合器也會很快重新接合，但瞬間爆發力較低。

這項功能可讓駕駛穩住轉向不足車輛，或相反地施加強勁的推進力道以刻意巔頭車尾。

「Paddle neutral」(換檔撥片入空檔) 功能也適用於靜止起步加速。就如配備手排變速箱的車輛一樣，駕駛可使用離合器和油門踏板決定自己偏好的加速特性。



## 底盤及駕駛動態

# 採用主動式性能系統的賽車底盤

常規的縱向加速度值並不足以界定新款 911 GT2 RS 的優越駕駛性能，這部跑車的駕駛魅力在於它在挑戰性十足且高度動態的道路上的絕對精確性能、可預測性及側向附著力。正是這些駕駛特性讓 911 GT2 RS 在紐博格林賽道上跑出最新的單圈記錄，並以相當的幅度打敗以往所有合法道路跑車的記錄 (6分鐘 52.01 秒)。這部高性能跑車總共完成了 5 圈，每圈均在 6 分 50 秒之內跑完。最後，911 GT2 RS 在理想的戶外條件中創下其 6 分 47.3 秒的最佳單圈記錄。按照傳統的記錄方式，此時間是以 20.6 公里距離為計算標準，平均車速為時速 184.11 公里。

這些令人激賞的駕駛動態皆來自一個可消除幾乎所有彈性動力的純種賽車底盤。新款 911 GT2 RS 採用鋼製球形接頭來代替所有底盤接頭，這是保時捷道路車型上首見的做法。高度精確且平滑的球形接頭可確保底盤與車身之間的穩固銜接。來自彈性引擎質量的干擾可能會影響此設置的精確性，因此 911 GT2 RS 配備動態引擎支撐系統，可根據當前的駕駛狀況控制基座的硬朗度。在負載變化和快速過彎的情況下，提高引擎基座的硬朗度可顯著加強車輛操控的穩定性。此外，動態引擎支撐系統可減少滿載的車輛在加速時的引擎縱向震動幅度，使後軸上的推進力更均勻且更強大，實現更高的循跡性及最佳的加速表現。採用溫和的駕駛風格時，偏軟的動態引擎支撐系統設定可提升駕乘的舒適性。

911 GT2 RS 的其他底盤部件如輪圈支座及分離式連桿也同樣來自於賽道。前軸採用麥花臣彈簧支柱搭配輔助彈簧，輪圈個別輪子獨立懸載於橫樑及 A 臂上。後軸則配置一個多連桿懸載系統搭配輔助彈簧來控制輪圈。為減輕車重，保時捷在 911 GT2 RS 跑車上使用輕量化彈簧。其圈簧和扭簧採用與賽車運動中相同的彈簧剛性值。駕駛在舒適性方面的損失將可在橫向穩定性方面換來數倍的補償。高度、束角、傾角以及防傾桿均可個別調整，以供賽道上使用。

保時捷也推出一個全新的前軸液壓式上揚系統作為 911 GT2 RS 的選配項目，其重量比前代版本輕 4 公斤。有了這項配備，在時速 50 公里以下的低速行駛時，只要按下按鈕即可將車頭升高約 30 公釐，減少車輛被路緣石、減速丘或車庫入口處損傷的風險。



## 最佳的抓地力：混合式輪胎及陶瓷煞車系統

超高性能輪胎可將縱向及橫向力道完美傳遞至路面。正如保時捷高性能跑車上常見的配置，前軸和後軸不僅寬度不同，大小也有所差異。前軸配有直徑 20 吋、9.5 吋寬的 265/35 ZR 20 輪胎。後軸上的 12.5 J x 21 合金輪圈則配備 325/30 ZR 21 型輪胎。這款附中央鎖的新型鍛造合金輪圈採用金屬白金色 (Metallic White-Gold) 烤漆處理並刻有「GT2 RS」車型字樣。以標準配備提供的胎壓監測系統 (TPM) 除了可在胎壓徐徐或突然下降時發出警訊之外，還具備一個賽道模式，可將比賽開始時冷胎胎壓較低的情況納入考量。

高達 515 千瓦 (700 匹) 的引擎馬力及賽車底盤須搭配保時捷研發至今最好的煞車系統。為此，911 GT2 RS 標準配備保時捷陶瓷複合煞車系統 (PCCB)。鑽孔式陶瓷煞車碟盤在前軸的直徑為 410 公釐，後軸直徑為 390 公釐。前軸配置黃色烤漆表面的六活塞鋁製單體固定式卡鉗，後軸則配置四活塞鋁製單體固定式卡鉗，可確保減速時維持高度穩定的掣動力道。極輕、但也極耐磨損的煞車碟盤，重量僅為傳統鑄鐵碟盤的一半。這不僅可對駕駛性能及油耗產生明顯的正面影響，還可減輕非乘載質量及旋轉質量。結果即是：提高道路抓地力、改進操控特性並增強駕乘及車輛側傾時的舒適性，特別是在崎嶇不平的道路上。

## 與賽車同級的主動式駕駛動態系統

高度精準的賽車底盤可為 911 GT2 RS 所搭載的駕駛動態系統提供強大的支柱，其電腦控制的底盤功能包括 PASM 減震器系統及後軸轉向系統。保時捷車身動態穩定系統 (PSM) 及可充分調整的 PTV Plus 差速器鎖定裝置可實現推進力及掣動力的最佳化操控。所有系統之間可互通訊息，並根據主要的賽車考量條件完美地相互協調運作。

保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 根據專為 911 GT2 RS 開發的參數，調整各車輪的阻尼力道。駕駛可以從兩種駕駛程式中選擇：「正常 (Normal)」模式是針對公路上的競技化駕駛風格及潮濕氣候中的賽道駕駛而設計。「運動 (Sport)」模式則可調節阻尼力道，在賽道上達到最大的橫向加速度及最佳的循跡表現。

視車速、駕駛及轉向情況而定，後軸轉向系統可同時提高車輛的穩定性或靈敏度。而這些功能特性也已針對運動性調校。在低速時，系統依經調校的前輪之相反方向轉動後輪。急轉彎時的駕駛表現更具動態且更靈活敏捷。在日常駕駛時，停車變得更輕鬆，車輛的迴轉半徑更短。在高速駕駛時，系統依前輪的相同方向轉動後輪，這可增加駕駛的穩定性，尤其在快速變換車道或在賽道上超車時特別有利。

### 「PSM Sport」模式帶來最快圈速

最新一代的保時捷車身動態穩定系統 (PSM) 完美符合 911 GT2 RS 的要求。靈敏且分配精準的控制介入操作可分兩個階段完全關閉。第一個關閉階段「PSM Sport」，在功能上與完整系統模式「PSM On」明顯不同。「Sport」功能可以垂直軸為中心提供更大的縱向動作並支援驅動輪上的更大幅度滑動。如此一來，愛好競技化風格的熱血駕駛可利用「PSM Sport」更進一步挑戰性能極限，同時又能享有與啟動車身穩定控制系統的車輛同等的緊急防護措施：在 ABS 控制範圍內，只要踩足煞車踏板即可重新啟動 PSM 的車身穩定支援，並持續至放開煞車踏板為止。

保時捷扭力分導升級系統 (PTV Plus) 是 PSM 的最佳拍檔。PTV Plus 搭配一套電子控制、完全可變的後軸差速器鎖定裝置，並在其介入操作中考量所有與側向動態相關的駕駛參數。結果是，在過彎及變換車道時的重心轉移過程中，可提供更強大的循跡性、更強大的側向動態並明顯提高車身的穩定性。除此之外，該系統也可對內側後輪施加特定的煞車介入力道，給予外側後輪更大的驅動扭力。該系統也可改善轉向特性並提高靈敏度。

## 空氣動力學套件及輕量化結構

# 合乎道路使用，但隨時可上路比賽

無論從任何角度，都能清楚看出 911 GT2 RS 以賽車特性為核心的設計考量：下壓力優先於風阻係數，過彎速度優先於極速。寬闊低張的 coup 雙座跑車貼近路面，寬大的前擾流翼下緣僅保留必要的離地高度，以確保在前軸產生最大的下壓力。在空氣動力學套件前部及車門後方造型搶眼的進氣口，顯現其傳動系統、煞車器及增壓空氣冷卻器在全速駕駛時對冷卻空氣的巨大需求量。前蓋上的附加出風口採用 911 GT 級跑車的經典設計，可將空氣導送通過中央散熱器，同時增加前軸的空氣動力學下壓力。

引擎蓋底下的兩個進氣口可以改善煞車系統的通風，同時不會對風阻係數產生不利影響。這是保時捷量產車首度使用由美國太空總署 (NASA) 的前身所開發的「NACA」為其煞車系統提供散熱功能。賽車技術亦可顯現於其前輪拱出風口的設計上。碳纖維材質的橫柵可確保前輪拱的高效率通風，這可減少車輪轉動產生的超壓，進而降低氣流揚升力道。

寬闊出眾的側裙也有助於塑造 911 GT2 RS 氣度非凡的外觀並輔助其精密的空氣動力學設計：加大的底盤表面積可形成一個更大的真空空間；下壓力可增加至超越車速的水平；後軸上產生空氣動力的車輪負荷主要由碳纖維布包覆的固定式尾翼提供。尾翼的支撐元件採用鍛造鋁合金製成，而新的側板維持與車身同色。在時速 340 公里下，施加至這部 coup 雙座跑車的空氣動力下壓力總共高達 340 公斤。經過競技化調校後，接觸壓力可增加至 450 公斤。尾門上的兩個強制進氣口 (同時也是動態壓力收集器) 可為引擎供應燃燒空氣。車尾的 4 個鰭片造型可使底部的引擎罩變成一個擾流器，進而改善空氣供應。

## 輕量化的設計：適材適所

911 GT2 RS 的另一個視覺重點是其輕量化的車身結構。這部雙座跑車採用與 911 Turbo 相同的鋼鋁複合車體結構，設計輕巧卻堅固無比。前蓋、前葉子板、輪拱出風口、Sport Design 車側後視鏡上的外殼、後側進氣口及車尾部件以及多項內裝組件均採用碳纖維強化塑料製成。引擎罩也採用碳纖維材質，車頂飾板則為鎂合金材質。兩側車身分別延展出寬大的車側線條造型。這不僅僅是輕量化組件在視覺上的特徵，還可增加材料的剛性。

保時捷在前後保險桿上採用一種特別輕、但極其穩定的高科技材料 - 輕質聚氨酯，搭配玻璃球體及碳纖維元素。後窗及後側車窗也採用輕質玻璃製成 - 這是保時捷自身的創新技術。該材料與聚碳酸酯一樣輕，但特別耐刮損。在新款 911 GT2 RS 的車內也採用輕量化車門飾板搭配拉環開門裝置。駕駛還可選擇捨棄音響系統、空調系統或 Clubsport 套件，以進一步提高馬力車重比。

## 標準配備 Clubsport 套件

新款 911 GT2 RS 標準配備 Clubsport 套件。此套件包含一個以螺栓固定至前座後方的防滾籠、一套紅色的駕駛座紅色六點式安全帶、一個附安裝架的滅火器及電池總開關安裝準備。車主可向保時捷賽車部門另外訂購此開關，以及賽車專用的前座車架。

## 輕量化結構組合：可提升車輛性能的 Weissach 套件

自 918 Spyder 問世之後，Weissach 套件已成為運用輕量化結構提升車輛性能的代名詞。911 GT2 RS 搭載專為其開發的 Weissach 套件之後，可比原始配備車型減輕 30 公斤的車重。前軸及後軸上的車頂及防傾桿採用碳纖維製成，甚至包括方向盤飾板及換檔撥片等細部元件也都採用碳纖維材質。單單施以霧面白金色 (White-Gold) 烤漆的鎂合金輪圈，已經為配備 Weissach 套件的新款 911 GT2 RS 減輕超過 11 公斤的重量。防傾桿及連接桿也使重量再減輕 5.3 公斤。此重量最佳化的套件也延伸至乘客艙內：以螺栓固定的防滾籠採用鈦合金製成，重量比標準的鋼製防滾籠足足減輕約 9 公斤。前蓋及碳纖維布包覆的車頂上橫互一條車身同色的中央條紋，營造出醒目的視覺效果。此外，在賽車桶型座椅的頭枕上和杯座飾板的銘牌上印有「Weissach package」的字樣。

設備及網路系統

## 散發優雅運動氣息的雙人座跑車

新款 911 GT2 RS 的內裝線條彰顯強烈的運動風格及頂級質感。座艙設計以紅色 Alcantara 高質感麂皮、黑色真皮及多項以碳纖維布包覆的內裝部件為基調。附換檔撥片的 GT2 RS 跑車方向盤可展現更迅疾、凌厲的換檔動作。駕駛和乘客將可在碳纖維布包覆的賽車桶型座椅上感受這部高性能跑車的強勁駕駛動態。這些座椅重量輕巧，卻能提供絕佳的側邊支撐效果。前後位置採手動調整，座椅高度的調整機構則採電動操作。保時捷還推出一款採用折疊式椅背並內建前座胸部輔助氣囊及手動式前後位置調整的賽車桶型座椅。或者，車主也可選配一款包含 18 向式調整的升級版跑車座椅。與保時捷的所有 GT 跑車一樣，911 GT2 RS 雙座跑車也附有一個後座罩。

如同每一部 911 跑車，911 GT2 RS 也以保時捷通訊管理系統 (PCM) 作為其音響、導航及通訊功能的控制整合中樞。包含行動電話安裝準備、音效介面及聲控功能的最新一代系統附有一個 7 吋的高解析度觸控螢幕，大部份的車輛功能都可透過此螢幕輕鬆控制。在音響系統方面，911 GT2 RS 標準配備一套具備 8 支揚聲器及 150 瓦輸出功率的保時捷高傳真音響系統。另外，車主也可選配具備 12 支全主動式揚聲器及 100 瓦重低音揚聲器的 BOSE® 環繞音場系統。「Connect Plus」互聯升級系統及保時捷賽道精準應用程式仍以標準配備提供。

「保時捷賽道精準」應用程式能在智慧型手機上詳細記錄、顯示及分析駕駛數據。在賽道競速狀態下，保時捷賽道精準應用程式可在智慧型手機上顯示車輛的駕駛動態。除了單圈及分段計時之外，還會顯示其偏離預設參考圈速的情形。駕駛數據的圖形分析及影像分析可幫助駕駛提高其駕駛表現。

### 選用配備：供駕駛個人訓練使用的保時捷跑車計時套件

車主可選配跑車計時套件來擴充保時捷通訊管理系統 (PCM) 的功能，添加一個可顯示、儲存及評估圈速時間的性能顯示幕，以及一個在控制面板上提供類比及數位顯示模式的碼錶。此外，911 GT2 RS 跑車上的計時套件還包含一個單圈計時觸發裝置。搭配保時捷賽道精準應用程式以及設於起跑/終點線上的外部標記裝置，車主可利用這個單圈計時觸發裝置記錄高度精準的單圈時間。