

源自賽道的靈感

## 在賽道上獲勝 在道路上更臻完美

保時捷賽車與量產車型之間最明顯的連結，來自於911 GT3 RS。目前 911 車系沒有任何其他衍生車型，能以如此大的幅度兼容純種賽車的傳統和不受限的日常實用性。也沒有任何其他 GT 車型，能在駕控表現的精準性和動力性能方面，和911 GT3 Cup、911 GT3 R和 911 RSR等競賽車型如此接近。RS成為一項傳統：經過艱難的賽道試煉，將所有用來強化性能及操控的組件和技術，透過911 GT3 RS向車主展示，再導入保時捷的其他量產車型中。全新911 GT3 RS可說是檢驗這些強化組件和技術的最佳例證。

全新911 GT3 RS是一款卓越的駕控機器。它的操控性還有煞車和轉向反應，再次超越了911 GT3 原已十分優異的性能，並且較過去更接近911 GT3 Cup賽車。這輛道路版跑車之所以能成就令人驚艷的性能，要歸功於將底盤前、後軸各支臂連接至車身的球面接頭結構。它們幾乎是原封不動的從統一規格賽車上移植過來，再強化耐用度。由於它們特別堅硬並且幾乎無任何間隙，直接連結路面。駕駛者能夠獲得立即的路面回饋，展現911 GT3 RS與量產一般車無法比擬的準確度和反應。

911 GT3 RS 的彈簧減震器調校，進一步展現保時捷Mobil 1 Supercup，以及全世界其他 20 個國家之保時捷Carrera Cup賽事的密切關係。其彈性系數明顯高於上一代車型，現在幾乎是與紐柏林北賽道的賽車設定相同。此外，保時捷主動式懸載調整系統RASM現在也會提供更大的作動行程，並主動地連續調節阻尼力道。在一般模式下，可以為高速公路和郊區道路行駛提供足夠的舒適性，而「運動」模式下的設定則明顯的較 911 GT3 更為硬朗，幾乎等同於賽車的調校。它的設計是要在乾燥的賽道上創造最大的側向支撐和最佳的循跡性。讓前軸的反應性更加敏捷。重新調校的後軸轉向功能的反應速度同樣迅速，如此有助於使操控性保持平衡。

藉著選配的魏薩套件(Weissach Package)可將淨重減輕18公斤，進一步縮小賽車和道路版底盤之間的差距。量產車的底盤設定加入了超輕量化碳纖維複合材質的防傾桿和連桿。保時捷是目前唯一在街道用車上提供這項技術的製造商。在選配鎂合金輪圈和保時捷陶瓷複合式煞車(RCCB)搭配下，這些底盤組件大幅減輕了簧下重量和旋轉慣性質量。如此的成效是，911 GT3 RS 可在任何加速、煞車和轉向情況下，變得更敏捷，及更穩定。

911 GT3 RS 的空氣動力學也直接擷取自 911 GT3 Cup賽車。與上一代車型相較，可調式尾翼所產生的下壓力即多出 40%。與911 GT3 R 賽車一樣，前葉子板的「百葉格柵」可為兩側的散熱系統提供更好的冷卻效果。在與加寬的前擾流翼搭配下，可在前軸產生額外的下壓力。在 200 km/h 時，GT3 RS可增加144公斤的總下壓力，在300 km/h時增加到416公斤。

### 全新911 GT3

RS所使用的引擎毫無妥協地自賽道移植至街道使用上：這具六缸引擎是與911 GT3 Cup、911 GT3 R和911 RSR所使用的 4.0 升引擎有相同的GT引擎，具有競技化特性。藉著 520 匹的馬力(383 kW)這是保時捷量產車有史以來，最強勁的自然進氣缸內直噴引擎。這輛統一規格賽車，較量產跑車多出35hp的馬力(26 kW)所有動力系統都有著專為賽車所研發和測試的高轉速特性。RS的引擎會在8,250 rpm時釋放出最大馬力，而引擎最高轉速則落在9,000 rpm，此數據就算在純種跑車引擎之中，也堪稱獨一無二。

為了確保在極高轉速下仍有準確的供油效能，保時捷的工程師開發出「精確汽門控制系統」：搖臂不再以液壓平衡機構支撐，而是位在坐落在凸輪軸上。正確的氣門間隙是在工廠以校

準量規加以設定的，且不需要後續重新調整。如此可以同時減少賽道和日常使用時的保養工作。