



PORSCHE



全新 911 GT3 RS

媒體資料

內容目錄

油耗及排放值	3
摘要	
全新911 GT3 RS立下精準駕馭的新標竿	4
配置著520匹馬力自然進氣引擎、賽車底盤、以及輕量化車身結構的競技化911	
全新911 GT3 RS	6
動力系統	
520hp最大馬力 保時捷有史以來動力最強的自然進氣引擎	7
底盤	
以賽道科技極致優化的駕駛動態	9
車體和空氣動力學	
配備鎂合金車頂和碳纖維尾翼的寬體、輕量化車身	12
源自賽道的靈感	
在賽道上獲勝 在道路上更臻完美	16
GT3 RS 車型的光榮傳統	
競技導向的高性能街道用車	18

油耗及排放值

911 GTS RS：市區油耗每 100 公里 19.2 公升，郊區油耗每 100 公里 9.0 公升，
綜合油耗每 100 公里 12.8 公升；二氧化碳排放量每公里 291 公克

摘要

全新911 GT3 RS立下精準駕馭的新標竿

全新的911 GT3 RS是最極致精準的同義詞。這輛高性能911的車重僅1,430公斤，其所搭載的水平對臥六缸引擎可輸出520 hp（383 kW）的最大馬力。保時捷賽車部門根據911 GT3及GT3 Cup賽車版為基礎的開發下，這款RS將打造最極致的賽道動態表現列為開發重點。經過改良的4.0升水平對臥引擎和全新的底盤設定，搭配全新調校的後軸轉向系統，達到最極致均衡的動態表現。空氣動力學設計進一步提升高速下壓力表現，造就寬闊、輕量化的車體外型。儘管如此，911 GT3 RS仍可達到312 km/h的最高極速。偌大的後尾翼，與配置著頂置式通風鰓孔的寬體前下擾流一樣，是以超輕量化碳纖維製成。內裝也是以競技導向為主，碳纖維製的全桶型座椅，即使處於強大的側向作用力下，仍能提供穩定的側向支撐。輕量化的門飾板和精簡的隔音材質，更進一步展現對輕量化的追求。

引擎

保時捷為全新911 GT3 RS配置的4.0升6缸水平對臥自然進氣引擎，將動力效能推向了全新的極限：動立較上一代車型和GT3多出20 hp（15 kW）。在高達9000rpm的轉速範圍下，使這具6缸引擎成為高效純種跑車引擎的理想選擇。

性能

2.75 kg / hp（3.74 kg / kW）的馬力重量比，可以在賽道上提供卓越的縱向與橫向動態表現。這輛高性能911可在 3.2 秒完成 0~100 km/h加速。儘管面對強大下壓力的空力表現，此車仍創下 312 km/h的極速。

底盤

競技化的球型軸承，較傳統軸承提供更精準的駕馭感受。前輪採20吋的輕量化輪圈搭配265 / 35跑車胎，強化靈活性和轉向性能，後輪採21吋輪圈搭配325 / 30的輪胎，則可提高車輛的循跡性。後軸轉向系統可在行經彎道時增加其靈活性，同時亦能在高速行駛下確保車輛的穩定性。

- 車身和空氣動力學** 配置著鎂合金車頂的911 Turbo寬闊車身以及RS專屬的空力套件，將此車的定位嶄露無遺，亦即是一輛純粹競技取向的駕控機器。以RS專屬尾翼強化空力表現，使此車得以在200 km/h時可提供達144公斤的下壓力，較911 GT3多出大約75公斤。
- 魏薩套件 (Weissach Package)** 選配的魏薩套件 (Weissach Package) 包括了碳纖維輕量化車頂、鎂合金輪圈、碳纖維防傾桿、碳纖維輕量化引擎蓋、後方以螺栓連接的鈦合金防滾籠、以及外殼以碳纖維打造的SportDesign後視鏡。選配鎂合金輪圈時，911 GT3 RS的車重可減輕約30公斤。
- 資訊娛樂系統** 標配的Porsche Track Precision應用程式，可透過智慧型手機將單圈成績等性能數據鉅細靡遺的提供給駕駛者。保時捷通訊管理系統PCM可透過Connect Plus模組連接至網際網路，並且能使用 Porsche Connect 的各項服務。

配置著520匹馬力自然進氣引擎、賽車底盤、以及輕量化車身結構的競技化911

全新911 GT3 RS

全新911 GT3 RS起源於一項偉大的傳承：這輛高性能跑車正是保時捷有史以來最成功RS車系的後繼車款。而全新911 GT3 RS第七代車型，更立下了新高標竿。

這正是坐落於德國魏薩（Weissach）的保時捷賽車部門，當初開發全新911 GT3 RS時的終極目標，在車上的每一處細節皆投注全部的心力。這部全新高性能跑車的心臟，是一具520hp（383kW）最大馬力的自然進氣引擎，堪稱是量產911史上最強勁的自然進氣動力系統。Porsche Doppelkupplung（PDK）變速箱的換檔動作更加敏捷迅捷，而底盤調校則更臻至完美毫無妥協。空氣動力學和控制系統皆有所精進。

911 GT3 RS的設計皆圍繞著一個目標——性能極大化。輕量化結構和最大下壓力的空力工程，皆源於這個目的。取材911 Turbo寬車體的外觀的空氣動力學設計，以碳纖維所打造的醒目的後尾翼、更寬的前下擾流翼，以及搭配頂置式通風格柵的前葉子板。都明白指出——賽道是911 GT3 RS的故鄉。

與賽車運動和911 GT3 Cup賽車的濃烈的血緣關係，宣告了這部全新高性能跑車卓越的駕駛動態特性。舉例來說，911 GT3 RS 和 911 GT3 Cup的空力下壓力表現遠高於911 GT3。在200 km/h時，RS車型的總下壓力達144 公斤，產生911 GT3近兩倍的下壓力（GT3 200 km/h時為69公斤），造就其強大的貼地表現。而追求下壓力而產生較高的風阻係數，卻仍寫下更高的極速表現。

在引擎動力方面，全新911 GT3 RS同時凌駕於911 GT3及其賽車版的911 GT3 Cup達20 hp（15 kW）。

動力系統

520hp最大馬力 保時捷有史以來動力最強的自然進氣引擎

全新911 GT3 RS搭載4.0升6缸自然進氣引擎，將這輛跑車推向了全新的極限：其水平對臥引擎較上一代車型和最新911 GT3多出20hp（15 kW）。扭力增加了10 Nm達到470 Nm。最大馬力峰值為8,250 rpm，最大扭力峰值則落在6,000 rpm。加上高達9000 rpm的轉速範圍，使這具6缸引擎成為競技化純種跑車引擎的理想選擇。

搭配七速Porsche Doppelkupplung（PDK）變速系統，全新的911 GT3 RS僅需3.2秒即可從完成0-100 km/h加速。極速則為312 km/h。除了在911上已獲得充分印證和測試的技術可變汽門正時與揚程系統、缸內直噴以及可變進氣歧管等以外，進一步強化911 GT3 RS引擎高速下的鋼性和耐用度，以及穩定性的技術，則直接源自賽車。曲軸採直徑更大的軸承、更寬的連桿軸承、可減少摩擦損失和磨耗的電漿噴塗層缸套、以及大幅改良以應付提高負載能力和高速穩定性的供油系統。

固定式的汽門驅動機構 轉速直上 9,000 rpm

改採固定式的汽門驅動機構以及可變汽門彈簧設計，使這具引擎即使在極限操駕時，仍可穩穩地直上9,000 rpm的最高引擎轉速。藉著燃料交換控制系統，引擎汽門可透過搖臂直接作動，而不需藉液壓汽門補償間隙。汽門間隙只需在生產引擎時使用間隙量規調整一次，將能涵蓋引擎的整個使用壽命。

這具引擎的機油供應也是以競技導向加以改良：除了要以極高的轉速運轉外，在賽道駕駛時，這具引擎還得承受格外強烈的橫向和縱向加速度。乾式油底殼潤滑系統總共使用了七個抽吸階段，快速有效地將引擎機油送回外部油箱。機油泵浦可確保任何情況下都能提供穩定的油壓。另一項新特色是可強化機油供應潤滑的高強度連桿軸承。系統是透過集中式的機油供應，將機油從機油泵浦直接供應給曲軸。而同樣來自於賽道，機油透過離心裝置送到獨立油箱前，會先消除機油泡沫，則也是該級距中獨特的設計。

911 Turbo 的車體強化迎風面空力效應

911 GT3 RS使用了911 Turbo的車體，可有效增加引擎進氣流量，經過壓縮的空氣越多，引擎的動力就會越強勁，大幅優化引擎動力效能。而擷取自911 Turbo上的後葉子板進氣口，也對進氣效率有所助益。高速時進氣口會產生衝壓空氣效應，增加進氣流速以及提高性能。

911 GT3 RS標準配備的跑車排氣系統，配備鈦合金後消音器和兩支中置排氣尾管。此高流量的排氣系統可降低排氣壓力，因而能提高性能表現。

底盤

以賽道科技極致優化的駕駛動態

卓越的駕駛動態是每一輛保時捷專精的領域，尤其是RS車系，並為運動賽事的成功奠定了穩固的基礎。有鑑於此，來自德國魏薩（Weissach）的專家為全新的911 GT3 RS開發出最高等級的競技化賽車底盤。在所有支臂上的球型軸承（亦稱為單球面軸承），可較傳統的軸承提供更高的運動精準度。在前軸部分，採配備輔助彈簧的麥花臣彈簧支柱懸載系統，車輪獨立懸掛在連桿和 A 臂上。後軸採用同樣具有輔助彈簧的多連桿懸吊。在懸載系統的縮放過程中，額外的輔助彈簧能預先反應，並強化固定輕量化彈簧。而車輛高度、外傾角、循跡性、以及防傾桿都能針對賽道獨立調整，找到最極致均衡的設定。

特殊調校的主動式底盤系統

911 GT3 的所有主動式底盤系統都經過特殊的調校。PASM保時捷主動式懸載調整系統容許駕駛者在兩種模式之間進行選擇。「Normal」一般模式是針一般道路或濕滑賽道上操駕所設計。「Sport」運動模式下調校，則可在乾燥賽道上支援最大側向加速度和最佳循跡性。主動式後軸轉向能在急彎中確保更高的靈活性，同時能在高速路段優化車輛的穩定性。

在全新911 GT3 RS中，PSM保時捷車身動態穩定系統可以提供極度靈敏和準確的控制介入修正車輛動態 - 而無論在一般或運動模式都可完全解除。PSM 系統精確細緻的控制，其作動時甚至可使經驗豐富的駕駛者，在賽道上跑出較其未作動時更快的單圈成績。

進階版的保時捷扭力分配系統（PTV Plus）也專為全新的911 GT3 RS量身打造，採用了電子控制式的全可變後軸差速鎖定。在差速鎖定進行自主作動時，會將大量的行駛參數納入考量，以便在車輛的行駛瀕臨極限的情況下，能就車輛在彎道和變換車道的負載及慣性變化反應，確保車輛擁有更優異的循跡性、更高的側向動態極限、以及行駛穩定性。在賽道上，這套系統的最大功用在於使車尾穩定，如此可使駕駛者恣意將車輛推進至極限。

電子控制式的主動式引擎腳，也為911 GT3 RS的動力性能和操控性帶來頗大的助益。它們將堅硬和柔軟的引擎腳所具備的優點合而為一。堅硬的引擎腳對於賽道用途格外重要，因為當車輛以瀕臨極限的方式操駕時，其能提供更準確、更易預測的操控特性。在開放道路上，柔軟的引擎腳則有助於減少諧振和振動，提升乘坐品質。

底盤選購配備：魏薩套件（Weissach Package）和車頭抬升系統

選配的魏薩套件（Weissach Package）可以進一步優化911 GT3 RS的操控性。此套件的特色包括了碳纖維（CFRP）的前、後防傾桿及連桿，其能減輕簧下重量。保時捷是目前唯一在道路合法用車上提供這項技術的製造商。

此車的前軸可選配液壓抬升系統；這套系統可大幅降低車輛在路緣石、坡道或車庫入口觸底的風險。一旦安裝了此系統，車輛在大約50 km/h的車速下，前端可升高30 mm左右。

配備固定式卡鉗和複合式碟盤的煞車系統

源自賽道的千錘百鍊，911 GT3 RS標配具有固定式卡鉗和複合式碟盤。保時捷向來是使用一體式工法製造而成的鋁合金單體卡鉗，此種設計尤其能為賽道駕駛提供絕佳的優勢。高度的剛性加上卓越的設計，使壓力點得以在極端負載下仍保有極佳的作動反應，同時兼顧極高的抗衰退性。前軸上的六活塞煞車卡鉗會將煞車來令片壓向煞車碟盤，而後軸上的四活塞煞車卡鉗也會執行同樣的動作。複合式煞車碟盤的直徑為 380 mm。它們的兩件式及鋁合金煞車油室設計可使重量減輕，因而能減輕簧下和轉子質量。打孔碟盤強化內部通風，所以易於散熱。

另外，911 GT3 RS使用了特別調校的煞車倍力器。ABS控制系統也針對賽道上的用途加以調整。

選購配備：保時捷陶瓷複合式煞車（PCCB）

藉著選配PCCB，911 GT3 RS 甚至能使煞車性能更上一層樓。打孔陶瓷複合式煞車碟盤在前軸部分直徑為410 mm，後軸為390 mm。前軸上的六活塞固定式煞車卡鉗和後軸上的四活塞固定式煞車卡鉗，確保極高的煞車壓力，卡鉗皆採用黃色烤漆塗裝。而即使在極大的壓力下，仍能確保極高的抗衰退性。

專屬的複合配方輪胎

全新911 GT3 RS標準配備著專屬複合配方輪胎；後輪不僅比前輪更寬，且直徑更大。尺寸方面，前輪為9.5J x 20吋輪圈，搭配265 / 35 ZR 20輪胎，後輪為12.5J x 21吋，搭配325 / 30 ZR 21輪胎。專為911 GT3 RS開發的標準跑車胎，主要可在賽道上提供2大優點：其不僅能在乾燥道路上確保更強的貼地性，還能在較長的旅途中取得一致的耐用度。這得歸功於兩種不同橡膠配方的胎面。在外側的高強力、高硬度橡膠確保優異的抓地力（尤其是在急彎時），輪胎內側更硬的橡膠則負責確保在濕滑路面上最佳的轉向準確度和貼地性能。輪胎的外側胎肩部位也以特別耐磨的特殊橡膠配方予以強化。造就其無與倫比的耐用度，即使經過賽道長時間激烈操駕，輪胎也能提供一致的優異抓地力。

選購配備：道路合法賽道用胎

保時捷為911 GT3 RS提供一組全新的道路合法賽道用胎作為選購配備。這組特殊輪胎是根據跑車胎加以設計，但是使用了專為純賽道操駕為目的的橡膠配方。與跑車胎相較，此道路合法賽道用胎甚至可在乾燥賽道上，提供更佳的性能特性。預計從2018年第三季開始，可透過保時捷銷售網取得此輪胎。

鍛造鋁合金輪圈為標準配備；鎂合金輪圈為選購配備

保時捷將鍛造鋁合金輪圈列為911 GT3的標準配備，此輪圈使用了具有「RS」字樣的中央鎖定裝置加以固定。在與選配的魏薩套件（Weissach Package）搭配下，911 GT3 RS可以安裝相同尺寸的鎂合金鍛造輪圈；這些輪圈可以減輕整車重量 - 因而亦能進一步減少 11.5 公斤攸關駕駛動態的簧下重量。

胎壓監測系統（TPM）為標準配備，會在壓力逐漸或突然下降時發出警示；它還有賽道模式，可在賽道起跑階段，將冷胎時較低的胎壓納入考量。

車體和空氣動力學

配備鎂合金車頂和碳纖維尾翼的寬體、輕量化車身

全新911 GT3 RS是專為高性能駕駛動態所打造而成。觀察車身，其RS專屬尾翼和讓人印象深刻的寬闊車身，將RS的競技化定位嶄露無遺，亦即是一輛純粹賽車取向的駕控機器。後軸的尺寸與911 Turbo相同。相較之下，碳纖維前擾流翼向兩側車身略微凸出一些，增加了25 mm。RS車型的典型特徵是位在輪弧上方的通風口，由外側百葉格柵加以保護。如此能減少車輪轉動所產生過多的風壓，因此可增加前軸的下壓力和貼地性。引擎蓋上的兩個「NACA」進氣口可增進煞車系統的通風效果，但是不會對風阻造成負面的影響。與上一代車型相較已進一步加寬的前擾流板，結合著更寬的側裙以增加車底平整的表面積，因而創造出更高的下壓力。總體而言，如此使得車輛具有更穩定的駕控反應。

911 GT3 RS是少數幾款擁有賽車級空力調校的道路合法跑車。為提高車輛在高速彎中的性能，配備著鍛造鋁合金製、黑色烤漆翼板支架的固定式尾翼，翼面角度可微調至高性能模式，所產生的下壓力可比上一代車型多40%。

透過更聰明的複合材料達到輕量化的目的

第七代911 GT3 RS是輕量化結構的另一個完美例證。儘管與前一代車型相較，這輛全新的高性能跑車擁有更多的性能升級配備，但是低達1,430公斤的車重，使其成為競爭對手中重量最輕的車型。透過鋁和鋼的複合材料應用打造車身結構，使其既能保持較低的車重，同時還能確保所需的車身剛性。與911 GT3相同，前方和後方部位皆利用輕量化的聚氨酯（PU）並搭配中空的玻璃球面和碳纖維共構。此種高科技的用料不僅特別穩固，而且極度輕盈。在車頭行李廂蓋、前下擾流、後引擎蓋、以及內裝中的各項組件上，皆使用碳纖維材質打造。

車頂是由鎂合金製成，與車頭行李廂蓋一樣，具有數毫米深的外擴輪廓。這種輪廓不僅是輕量化組件的視覺特徵，而且還能增加車身材料的剛性。後擋風玻璃和後窗是以輕量化玻璃製成。此種材料的重量與聚碳酸酯接近，但是能提供更佳抗刮傷和抗斷裂特性，有效減少高速下的外擴的幅度。

尤其是在賽道上，反覆的加速和煞車操作，會對車身組件造成極大的負擔。因此，經過輕量化的車身，不僅可以更有效地加速和煞車，而且還能減輕加諸在動力系統和煞車上的負荷。如果計劃要創造出最快單圈成績，這樣的條件具有極大的益處。在車重上所減輕的每一公斤，也都會從側向動力學上反映出來。車身越輕，在彎道上推向外側的重量就越小。而由輪胎所傳遞的過彎力道就會越低，且可能達到的過彎速度就會越高。

賽道取向的內裝設計

全新911 GT3 RS的內裝設計，是以機能性和符合賽道所需的優異人體工學設計為主要考量。跑車化的方向盤可以進行前後和上下四個方向的調整，幅度可達 40 mm，使其能根據駕駛者的特定需求調整出最佳設定。以黑色 Alcantara® 包覆的方向盤盤緣，不僅是視覺上的亮點，還能確保最佳的握感。十二點鐘位置的黃色標記，可在賽道上告知駕駛者目前的轉向角度。大型的換檔撥片與明確設定的壓力點，使其擁有準確的換檔操作感受，並能以清晰的回饋，使駕駛者對檔位選擇無所猶豫。

駕駛者和乘客是乘坐在標準配備的碳纖維製全桶形座椅中，此座椅具有碳纖維的點綴裝飾，以及賽道所需的最佳側向支撐性。座椅中央以黑色打孔Alcantara®加以包覆；頭枕上繡有銀灰色「GT3 RS」標誌。如果客戶選配了進階版的主動式跑車座椅，則座椅中央部位採用的是無打孔黑色Alcantara®。

標配的 Clubsport 套件

與 911 GT3 和 911 GT2 RS 一樣，全新911 GT3 RS亦將提供 Clubsport 套件。它包括了一個通過 DMSB 認證（來自德國賽車管理機構）的後防滾籠，以及一個電池斷路開關。此套件亦包括了賽車用手持滅火器和一組六點式安全帶，兩者皆已通過國際賽車聯盟（FIA - Fédération Internationale de l'Automobile）未來即將實施的規定。

選購配備：魏薩套件（Weissach Package）和鎂合金輪圈

使用選配的魏薩套件（Weissach Package）和選配的鍛造鎂合金輪圈後，在與配備 Clubsport 套件的911 GT3 RS相較，可以進一步減輕大約 30 公斤。在這項選購配備下，後擾流翼、車頭型李箱蓋、車頂和 SportDesign 車外後視鏡的上座均是以碳纖維（CFRP）製成。前方和後方的防傾桿和連桿亦為CFRP製。魏薩套件（Weissach Package）獨有的註冊商標是尾翼上的大型「PORSCHE」字樣。

內裝部分的亮點是那具以螺栓連接的鈦合金防滾籠，它可較 Clubsport 套件所配備的鋼製防滾籠減輕大約12公斤。甚至是車上的小細節，也都經過優化處理以減輕重量，例如超輕型換擋撥片以及CFRP製的方向盤上蓋，兩者皆採用碳纖維編織表面處理。即使是地毯也經過輕量化。在內裝部分，位在頭枕上的魏薩套件（Weissach Package）徽飾和置杯架飾板上的廠徽，也會表明這輛911 GT3 RS已在其重量上盡可能的優化。

911 GT3 RS將PCM列為標準配備，包括線上導航、聲控以及行動電話預留裝置在內，還有可存取多種服務的 Porsche Connect Plus。可以在不需額外收費的情況下取消選擇 PCM，以進一步減輕重量。

運用虛擬輔助工具培養駕駛技術：Porsche Track Precision 應用程式

標準配備的Porsche Track Precision應用程式，可以在智慧型手機上詳細記錄、顯示和分析駕駛數據。利用PCM或是手動操作選配之計時套件的控制桿，即可在智慧型手機上自動計時和比較單圈成績。透過Porsche Tequipment選配的單圈自動計數啟動器，可以更準確的記錄單圈成績。

一旦車輛在賽道上起跑，此應用程式就會直接在智慧型手機上顯示駕駛動態。除了路段和單圈成績外，還會顯示其與預設之單圈參考值的差異。駕駛數據的圖形分析和影像分析可協助駕駛者不斷提高駕控表現。各項紀錄、單圈檔案以及駕駛者的檔案，皆可透過智慧型手機直接管理和分享。

選購配備：計時套件與成績顯示

保時捷還為911 GT3 RS提供了可選配的計時套件。除了儀錶板上的類比和數位雙顯碼表外，它還包括了顯示、儲存和分析測得之單圈成績的功能，並且能顯示出各項成績。如此可為駕駛者提供目前單圈的時間和距離，還有上一圈的時間和目前為止所取得的時間。此套件還能顯示最快單圈和剩餘燃油可行駛里程數。所有單圈行經的路線都會被記錄下來，並且可以設定數個參考單圈。

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（PASM）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。重新調校の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（PCCB）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。

GT3 RS 車型的光榮傳統

競技導向的高性能街道用車

46 年來，保時捷一直在 911 量產車型中特別保留著 RS 縮寫，此因它象徵著此品牌之道路版跑車和GT 賽車之間的連結。這些車款全身上下充滿著運動細胞，並且在每一代新車型推出時，皆能將精準的駕馭表現提升至全新的境界。911 GT3 RS是道地的競技化車型，擁有著賽車純正的DNA - 不但在賽道上鋒芒畢露，在日常駕駛中也出盡鋒頭。半個多世紀以來，保時捷的工程師們在開發新一代911時都抱持著同樣的企圖心：成為駕控動態表現的標杆。

早在1972年，也就是第一款911 RS車型首次亮相時：911 Carrera RS 2.7早已成為汽車史上的代表性車型。一輛保養得宜的911 Carrera RS 2.7，可以喊出七位數的價格。在當時，單這輛車就要價33,000德國馬克。在其道路版的配置下，車重只有900公斤，可輸出210hp的最大馬力，極速達到240 km/h；它也是第一款配備固定式尾翼的車型。需求量明顯超過量產跑車類所需的500輛核可門檻。到最後，保時捷一共為這輛車生產了1,036輛。

在另一款引擎蓋上佩掛RS標誌的911誕生前12年前，保時捷發表了越野賽的純參賽車型 911 SC RS，且僅打造了21輛。它的車重為960公斤，擁有3.0升引擎及250hp最大馬力。接著在1991年，以964車系為基礎，推出了260hp最大馬力的911 RS 3.6。此車的推出，象徵著Carrera Cup賽車的科技，正式植入了量產車之中。就在不久後，3.8 升、馬力達 300hp的版本也隨之問世。從1995年開始，保時捷就一直將這具同樣馬力的引擎，提供給 極速達 277km/h的993 RS 版本使用。接著，這輛車還成為保時捷Carrera Cup和保時捷 Supercup 統一規格賽的研發基礎。所以它與賽車運動的直接連結從未中斷過。

911 (996) GT3 RS, 2003：史無前例的全新物種

在1998年24小時利曼耐力賽冠軍車的量產版911 GT1以及911 GT2問世後，保時捷在1999年推出了一款足以顛覆未來賽車運動的車型：以996車系為基礎的911 GT3，其引發了GT車型的風潮，使今日的賽道的風景為之改觀。2003年，藉著第一輛911 GT3 RS，保時捷將競爭門檻向上提升了一個等級。此車型採用了 911 GT3 的高轉速 3.6 升水平對臥引擎，最大馬力則來到381hp，並且提供專屬的防滾籠和白色烤漆塗裝。所有字樣皆為藍色或紅色，以向著名的上一代車型致敬。車上還裝上了一些擷取自賽車版本上的零件，像是具有一體式通風

格柵的前擾流裙、搭配獨特懸吊上座和採用分離式A臂的底盤幾何、單質量飛輪、以及輕量化的工程：後擋風玻璃以聚碳酸酯製成，引擎蓋和後葉子板則是碳纖維製。油箱全滿的911 GT3 RS重量僅1,360公斤，較GT3 Clubsport版本減輕50公斤。駕控性能同樣令人驚艷：它可在4.4秒內從0衝刺到100 km/h，極速達到308 km/h。

911 (997) GT3 RS, 2006：數據見真章

與最初的GT3車型相較，以997車系為基礎的RS版本，是以Carrera 4加寬44 mm的車身參賽。後軸輪距隨之加寬了34 mm，以創造更大的側向加速度並且增加側向穩定性 - 且1,375公斤的車重仍較GT3減輕了20公斤。此成果是透過可調式碳纖維尾翼，以及塑料製後引擎蓋及後擋風玻璃等共同達成的。後軸上的A臂再次採用了分離式設計，使底盤的具有更準確的調校，足以滿足賽道使用所需。在其相對較斯巴達式的內裝中，亮點是移植自Carrera GT之碳纖維輕量化桶形座椅以及防滾架，二者皆為標準配備。RS使用可輸出415hp最大馬力的3.6升引擎，最高轉速為8,400 rpm，未經修改直接來自GT3。採用單質量飛輪的六速手排變速箱可提供更緊密的齒比，從而獲得極高的轉速。在3.3 kg/hp 的馬力重量比下，GT3 RS可在 4.2 秒內從0衝刺到100 km/h，並達到310 km/h的極速。它可在7分48秒內征服紐柏林的北賽道。

911 (997 II) GT3 RS, 2009：鐵一般的事實

2009年推出的911 GT3 RS延續了堅持完美運動化911的概念。它以小改款997車系為基礎，提供了一具3.8升六缸水平對臥引擎。這具自然進氣引擎以450hp的最大馬力取代911 GT3的435 hp最大馬力，並且在118 hp/l的容積效率下，為量產車樹立了全新基準。最高轉速為8500 rpm。中控台上的「運動」模式按鈕，可瞬間將扭力提高35 Nm，達到465 Nm。考量側向動態，GT3 RS的前軸輪距也予以加寬；車上亦配備著具有鋁合金煞車油室的大型煞車系統，以及專屬調校的PASM保時捷主動懸載底盤。保時捷同時還對PSM保時捷車身動態穩定系統進行了相應的調整：其獨立控制的運邏輯能以兩段式解除，是專為賽道用途開發而成的系統。而鈦合金後消音器和單質量飛輪等輕量化組件，將重量進一步減輕1.4公斤，使其與車身較窄的911 GT3 相較，車身淨重減輕了25公斤，成為1,370公斤。而在賽道操駕時使用選配的鋰離子電瓶取代較重的鉛酸電瓶後，車重會再減輕10公斤。極速為310 km/h 的 911 GT3 RS可在 7 分 33 秒內輕取北賽道。此車曾在 2010 年紐柏林 24 小時耐力賽上展示其過人的賽道潛力：此量產車型以總排名13名完賽，在 Eifel 區寫下史詩般的一場戰役。

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011：最嚴格的準則

2011年，997車型之911 GT3 RS步入了第三個開發階段。此車限量生產600輛，是第一部搭載4.0升引擎的量產911。在此車上可以見到純種的賽車技術：曲軸直接來自911 GT3 RSR賽車的六缸引擎，以鈦合金連桿將其連接至鍛造活塞。其成果是可在8,250 rpm時輸出 500hp 最大馬力峰值，並且達到自然進氣引擎最佳的容積效率125 hp/l。標準配備的超輕量化引擎蓋、前葉子板及桶型座椅均以超輕碳纖維製成。在油箱全滿為1,360公斤的重量下，911 GT3 RS 4.0的2.27 kg/hp馬力重量比打破了每匹馬力負載3公斤的極限。數字上的大躍進：3.9 秒內從0到100 km/h加速，極速達310 km/h，北賽道單圈成績 7 分 27 秒。這些數字使GT3 RS 較Carrera GT超級跑車更快。

911 (991) GT3 RS, 2015：更高的極限

新一代911 GT3 RS於2015年推出，進入全新的991車型世代。它採用了與其前身產品的500匹馬力、4.0升引擎，但是首次與七速PDK雙離合器變速箱結合，並且納入方向盤換檔撥片及911 Turbo的寬車體。RS車型再次為輕量化的結構和空氣動力學樹立了全新基準：前葉子板和行李廂蓋皆為碳纖維製，而注目的焦點 - 車頂，甚至是以鎂合金製成，並且與引擎蓋的塑型手法相同，具有30 mm寬的凹陷輪廓線。另外一項特色則是前葉子板上的輪弧通風口 - 百葉格柵：就像純種賽車一樣，它們可使前軸具有最佳化的下壓力。底盤是針對最大駕駛動態和準確度加以設計，它從全新的後軸轉向系統以及配備全可變後軸差速鎖定功能的進階版保時捷扭力分配功能獲益匪淺。這輛極速310 km/h的 911 GT3 RS，可在 3.3 秒內從0加速到100 km/h，並在7 分 20 秒內跑完紐柏林北賽道。