

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，皆能將精準的駕駛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。底盤是針對最大駕控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。