

车身和空气动力学

## 加宽的轻质车身，配备镁质车顶和碳纤维翼子板

新款911 GT3 RS可提供出色的驾驶动态性能。仅从带有超宽RS尾翼的车身就能明显看出该车是为赛道驾驶而生。后桥的尺寸与作为其车身设计基础的911 Turbo相同，而碳纤维前翼子板的两侧均增加了25 mm。作为RS车型特色的车轮拱罩出风口在上部增加了板条保护。这些设计减小了车轮转动所产生的过压，从而提高了前桥下压力。发动机舱盖上的两个“NACA”进气口改善了制动系统通风效果，并且不会对风阻系数产生不利影响。前扰流板唇相较于前代车型进一步加宽，结合加宽的侧裙板，增大了车身底部表面积，从而提高了下压力。由此，车辆行驶稳定性也得以进一步提升。

911 GT3 RS是少数能够像赛车一样调整空气动力学特性的公路跑车之一。为了提高快速过弯性能，带有黑色锻铝支架的固定式尾翼可调整到高性能位置。在该位置的下压力比前代车型增加了40%。

### 通过材料的智能组合减轻重量

第七代911 GT3 RS再次成为了轻质结构的典范。与前代车型相比，尽管增加了用于提高性能的配置，但车重却降到了1,430 kg，是同级车型中重量最轻的车辆之一。铝钢复合结构既减轻了车身重量，又确保了所需的车辆刚度。与911 GT3一样，前部和后部均采用轻质聚氨酯材料加空心玻璃球和碳纤维元件制成。这种高科技材料不仅非常稳定，还十分轻盈。带有凹槽的前盖、前翼子板和后盖以及各种内饰部件均采用碳纤维强化塑料（CFRP）材料。

与前盖一样，镁质车顶带有几毫米深的凹槽。这种设计不仅在视觉上突出了轻质部件，同时也提高了材料的刚度。后窗和后侧车窗采用轻质玻璃。这种材料在重量上与聚碳酸酯接近，但防划和防碎性能更出色，并且在高速行驶时的膨胀也明显减少。

尤其是在赛道上，反复的加速和制动会对车辆部件产生压力。因此，减轻车重不仅能够提高制动和加速效率，同时对动力传动系和制动器所造成的载荷也更低。当准备进行不仅仅是两三圈的飞驰圈时，这一优势尤为明显。车辆所减轻的每一千克重量还会对横向动态性能产生影响。车重越轻，朝弯道外侧倾斜的质量就越低。轮胎需要传递的向心力越低，潜在的过弯速度就越高。

### 赛车风格内饰设计

新款911 GT3 RS的内饰兼具赛道驾驶功能性和出色的人体工程学设计。运动型方向盘的轴向和垂直调节幅度均为40 mm，能够根据驾驶者的具体需求进行最佳调节。黑色Alcantara®运动型方向盘轮圈不仅是一个视觉亮点，还能提供出色的抓握力。12点位置的黄色标记指示驾驶者在赛道上的当前转向角度。大型换挡拨片具有清晰的压力点，可确保精确的换挡操作，并能通过清晰的反馈向驾驶者确认换挡正确。

驾驶者和乘客侧均标配全桶形座椅，采用碳纤维强化塑料（CFRP）材料和碳纤维纹路表面，能够在赛道上提供最佳侧向支撑。座椅中心采用黑色打孔Alcantara®面料；座椅头枕绣有银灰色“GT3 RS”标志。如果客户选择自适应运动型座椅升级版，则无论选择何种内饰配置，座椅中心表面均采用黑色无孔Alcantara面料。

### 选装配置：魏斯阿赫组件与镁质车轮

如果选装魏斯阿赫组件和锻造镁质车轮，则911 GT3 RS的车重会进一步减轻。该选装配置中的尾翼、前盖和车顶以及SportDesign车外后视镜上部外壳均采用带碳纤维纹路表面的碳纤维强化塑料（CFRP）制成。前/后防侧倾杆和连接杆也将采用CFRP材料。魏斯阿赫组件的独特标志是尾翼上带有大号“PORSCHE”标志。

车内的许多微小细节经过优化，以最大程度地减轻重量，例如超轻换挡拨片和CFRP材质方向盘罩，其表面均具有碳纤维纹路。车内甚至不再配置地毯。座椅头枕上的魏斯阿赫组件标志和杯座装饰件上的徽标也表示911 GT3 RS的重量已被大大减轻。

911 GT3 RS标配的保时捷通讯管理系统（PCM）包括在线导航、语音控制和蓝牙电话连接（HFP）以及能够访问各种服务的保时捷智慧互联升级版（Porsche Connect Plus）。PCM可以免费取消安装，从而进一步减轻重量。在这种情况下，中控台会增加一个储物槽。

### **选装配置：带有性能显示器的Sport Chrono组件**

保时捷还为911 GT3 RS提供选装Chrono组件。除了仪表板上的模拟和数字秒表之外，该组件还能显示、存储和分析所测得的单圈用时。并且，组件带有一个性能显示器，能够为驾驶者提供关于当前单圈时间和里程信息以及之前的单圈用时和目前所用的总时间。该显示器还能显示最快圈速和剩余燃油续航里程。它可以记录任何单圈路线，设置单圈的参照值。