

与赛车运动的直接联系

生于赛道，驰于公路

911 GT3 RS淋漓尽致地展现了保时捷赛车与量产车型之间的联系。在新款911车型系列中，只有这款车型兼具纯粹的赛车基因和出色的日常实用性，并且是在驾驶精度和动态性能方面可媲美911 GT3 Cup、911 GT3 R和911

RSR的GT车型。有些特点几乎已成为一项传统：911 GT3 RS首次为客户提供了在苛刻赛车环境中经过性能验证的部件和技术，并将在后续的保时捷量产车型中配置。新款911 GT3 RS充分证明了这一特点。

新款911 GT3

RS是一款非常出色的驾驶机器。其操控性、刹车和转向特性优于性能卓越的911 GT3，并且比之前更加接近911 GT3 Cup。这款公路版车型惊人性能要归功于将前桥和后桥底盘上的摇臂与车身相连接的单球形接头等配置。这种接头几乎直接沿用了单一车型系列赛车的部件，只是采用了防腐蚀的全封闭设计。由于这种接头非常坚固，并且几乎没有任何间隙，因此能够与路面实现非常直接的连接。其优点在于驾驶者仍可收到实时反馈，并且911 GT3 RS对转向指令作出响应的精准度绝非其他量产车型可比。

911 GT3 RS的弹簧减震器调校进一步展现了赛车与保时捷美孚1号超级杯赛以及全球其他20个国家和地区的保时捷卡雷拉杯赛的关系。弹簧系数明显高于前代车型，几乎与征战北环赛道的赛车相同。此外，保时捷主动悬挂管理系统（PASM）的调节范围更宽，可对阻尼力进行主动、连续的调节。选择“Normal”（标准）模式时，可在高速公路和郊区道路上提供出色的驾乘舒适性；而选择“Sport”（运动）模式时，悬挂硬度明显高于911 GT3，几乎与赛车调校相当，从而在干燥的赛道上确保最大横向加速度和最大牵引力。前桥的响应性非常出色。经过重新调校的后桥转向响应速度非常快，有助于保持平衡的操控性。

如果选装魏斯阿赫组件，则车重减轻18 kg，使得这台公路跑车的底盘更为接近赛车。此时，量产车型的底盘设置还包括超轻碳纤维复合材料制成的防侧倾杆和连杆。保时捷是目前唯一一家在公路车辆中采用这项技术的制造商。这些底盘部件结合选装的镁质轮毂和保时捷陶瓷复合制动系统（PCCB），大幅减轻了非簧载质量和旋转质量。这使得911 GT3 RS在任何加速、制动和转向情况中更加灵活、灵敏和稳定。

911 GT3 RS的空气动力学设计明显借鉴了911 GT3 Cup。与前代车型相比，仅可调节尾翼一个部件就使下压力增加了多达40%。与客户车队所使用的911 GT3 R一样，前翼子板中的“导流鳍片出风口”改善了侧散热器的通风效果。结合同样加宽的前部唇形扰流板，前桥的下压力进一步增加。在车速达到200 km/h时，911 GT3 RS在路面上的重量增加144 kg；达到300 km/h时，重量增加416 kg。

新款911 GT3

RS配备的6缸发动机完美地将赛车技术运用到了公路跑车上。其GT赛车发动机设置与911 GT3 Cup、911 GT3 R和911 RSR这几款赛车所配备的4.0升发动机完全相同。发动机最大输出功率高达383 kW（520 hp），是保时捷量产车型中迄今为止动力最强劲的自然吸气燃油直喷发动机。它比单一车型系列赛车的输出功率多26 kW（35 hp）。所有四款动力单元均采用专为赛车开发和测试的高转速设计理念。911 GT3 RS搭载的发动机可在8,250 rpm转速下达到最大性能，最高转速能够达到9,000 rpm，纯粹的跑车发动机也难望其项背。

为了保证超高速时的精确换气，保时捷工程师开发了“刚性气门控制”。摇臂被固定在车桥上，而非通过液压平衡元件支撑。只要在工厂内使用可替换的垫片设置好正确的气门间隙，之

后则无需再重新调节。这就减少了赛道驾驶和日常驾驶所需的维护工作。新款911 GT3 RS的这项技术同样直接来自赛车。