

GT3 RS车型的传统

融入赛车技术的公路跑车

46年来，保时捷始终在以在911量产车型上添加“RS”的方式彰显公路跑车与成功的保时捷GT赛车之间的联系。RS车型是不折不扣的运动健将，每一代都将驾驶精度推向新的高峰。911 GT3 RS是融合了赛车基因的精英跑车，既能够在赛道上所向披靡，又能在日常驾驶中大显神通。半个多世纪以来，保时捷工程师们在开发新一代911时始终秉承一个相同的目标：在驾驶动态性能方面树立新标杆。

1972年，第一代911 RS车型问世。自那时起，911 Carrera RS 2.7就成为了汽车史上的一个标志。目前，一台保存完好的911 RS价格可达到八位数。而在当时，这款纯正跑车的售价仅为33,000德国马克。在公路配置下，该车的重量只有900 kg，输出功率为210 hp，最高时速为240 km/h；它也是第一台配备固定式后扰流板的跑车。市场需求远远超过了需要接受比赛型式认证的500台。最终，保时捷又追加生产了1,036台。

12年后，另一款被冠以RS之名的911问世。911 SC RS作为保时捷专为拉力赛生产的核准认证车型，一共只生产了21台。这款车重960 kg，搭载3.0升250 hp发动机。1991年，保时捷推出基于964车系设计的911 RS 3.6，输出功率为260 hp。这标志着卡雷拉杯赛车技术首次被应用于量产车型。不久，该车型推出了功率提升到300 hp的3.8升动力版本。从1995年开始，最高时速为277 km/h的911 RS车型（993型）均配备了这款发动机，输出功率也完全相同。这款车型为保时捷卡雷拉杯和保时捷超级杯单一车型系列赛奠定了基础。因此，量产车型与赛车运动之间始终保持着直接的联系。

911 (996) GT3 RS，2003年：同级首创车型

继1998年夺得勒芒耐力赛冠军的量产车型911 GT1以及911 GT2之后，保时捷在1999年推出了基于996车系开发的911 GT3，这款车肩负改变赛车运动未来的使命，促使了大量类似GT车型的问世，大大丰富了今天的赛车场。2003年，保时捷打造的第一代911 GT3 RS树立了新标杆。这款车型配备来自911 GT3的高转速3.6升水平对置式发动机，输出功率为381 hp，并且配备了专属的白色防滚架。为了致敬其著名的前代车型，外部的所有文字标志均采用蓝色或红色。之后的赛车版还增加了一些部件，包括带一体式通风槽的前裙板、经过优化的底盘几何形状、前桥与后桥上的特殊车轮支承和分离式摇臂、单质量飞轮，并且采取了各种针对性措施来减轻重量：后窗采用聚碳酸酯材料，前盖和尾翼采用碳纤维材料。911 GT3 RS加满油时的重量为1,360 kg，较GT3 Clubsport版本减轻了50 kg。其驾驶性能依然惊人：从静止加速至100 km/h仅需4.4秒，最高时速能够达到308 km/h。

911 (997) GT3 RS，2006年：当之无愧的标杆

与初代GT3车型相比，基于997车系的RS车型采用了Carrera 4加宽44 mm的车身。后桥轮距随之加宽了34 mm，从而提高了横向加速度和侧倾稳定性，车重却减轻到了1,375 kg，比之前少了20 kg。这得益于可调碳纤维尾翼以及塑料制成的后盖和后窗等配置。后桥上的摇臂再次分离，从而实现了更精确的底盘调校，更适合赛道驾驶。内饰相对较为简单，值得一提的有采用碳纤维复合材料的轻质桶型座椅（在Carrera GT配置基础上进行了调整）和翻滚防护杆等标准配置。RS车型配备的3.6升发动机直接来自GT3，输出功率为415 hp，最高转速为8,400 rpm。带单质量飞轮的6速手动变速箱的速比间隔更小，从而能够在极高的转速下换挡。凭借3.3 kg/hp的功率重量比，GT3 RS从静止加速至100 km/h仅需4.2秒，最高时速能够达到310 km/h，在纽伯格林北环赛道上的单圈用时为7分48秒。

911 (997 II) GT3 RS, 2009年：用事实说话

2009年推出的911 GT3 RS仍是一款不折不扣的911衍生跑车。该车型基于新款997车系设计，配备3.8升六缸水平对置式自然吸气发动机。发动机最大输出功率从435 hp提高到了450 hp，首次超过了911 GT3, 118

hp/l的单位输出功率在量产车型中树立了新标杆。发动机最高转速能够达到8,500 rpm。按下中控台上的“Sport”（运动）按钮，可将中转速区间的扭矩增加35 Nm，达到465 Nm。为了提高横向动态性能，911 GT3 RS的前桥轮距也被加宽；并且，该车还配备了带铝质制动室的大尺寸制动系统和经过专门调校的PASM底盘。保时捷还对PSM车辆稳定系统进行了相应调整：采用可分两个阶段分离的独立控制算法，专为赛道驾驶而开发。钛质后消音器和重量减轻1.4 kg的单质量飞轮等轻质部件使车重减轻到1,370 kg，比911 GT3少25 kg。如果用选装用于赛道的锂离子蓄电池取代重型铅酸蓄电池，车重还可再减轻10 kg。911 GT3 RS的最高时速能够达到310 km/h，北环赛道单圈用时为7分33秒。2010年，该车在纽伯格林24小时耐力赛中展现了其赛车潜力：在这一传奇赛事中，这款量产车型最终出人意料地取得了总排名第13的成绩，并且它是自行沿公路抵达和离开赛道的。

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011年：集大成者

2011年，保时捷推出了997型911的第三款GTS RS车型。这款车型限量生产600台，并且是首款配备4.0升发动机的911量产车型。该车采用纯正的赛车技术：曲轴直接来自911 GT3 RSR赛车的6缸发动机，并且使用钛制连杆连接锻造活塞。在8,250 rpm转速下能够达到500 hp最大输出功率，125 hp/l的单位输出功率刷新了自然吸气发动机的最佳纪录。标准版车型的前盖、前翼子板和桶型座椅均采用超轻碳纤维材料制成。911 GT3 RS 4.0加满油时的重量为1,360 kg，重量功率比为2.27 kg/hp，突破了3 kg/hp的难关。该车在其它数据方面也有所进步：从静止加速至100 km/h仅需3.9秒，最高时速能够达到310 km/h，北环赛道单圈用时减少到7分27秒。这些数据表明911 GT3 RS的速度超过了Carrera GT超级跑车。

911 (991) GT3 RS, 2015年：突破极限

新一代911 GT3

RS于2015年随新一代991车型推出。该车型配备与前代车型完全相同的4.0升500 hp发动机，但首次搭配7速PDK变速箱，并且增加了方向盘拨片，采用了911 Turbo的宽体车身。这款RS车型的轻质结构和空气动力学性能再度树立了新标杆：前翼子板和后盖采用碳纤维材料，车顶则采用镁合金，并且与前盖一样带有30 cm宽的凹槽。另一个特色是，前翼子板中采用了导流鳍片风格的轮拱出风口，和纯正的赛车一样，有助于优化前桥的下压力。底盘经过专门设计，可实现最大驾驶动态性和精度，全新后桥转向系统和带完全可变后差速锁的保时捷扭矩引导系统升级版（PTV Plus）也令该车获益良多。911 GT3 RS从静止加速至100 km/h仅需3.3秒，最高时速为310 km/h，北环赛道单圈用时为7分20秒。