

# 全新保时捷 911 RSR：蓄势捍卫冠军头衔



PORSCHE



## 全新 911 RSR——延续荣耀之光

全面升级的保时捷 911 RSR（2019 年款）是魏斯阿赫研发中心根据国际汽联 GTE 规则推出的最新研发成果。新车被保时捷寄予厚望，势要延续前代 911 RSR 的荣耀之路，捍卫国际汽联世界耐力锦标赛（FIA WEC）的冠军头衔。前代车型在 2018/2019 赛季为保时捷屡建功勋，不仅问鼎世界耐力锦标赛制造商和车手双料年度冠军，更横扫包括法国勒芒耐力赛，以及 IMSA 在赛百灵的比赛和在亚特兰大之路的小勒芒（Petit Le Mans）在内的多项赛事。

在这款全新 911 RSR 的研发阶段，保时捷从前代车型的辉煌战绩中汲取了大量经验。保时捷赛车运动副总裁安哲飞（Fritz Enzinger）说到：“自 2017 年起，在世界耐力锦标赛，以及北美与欧洲的长距离系列赛中，911 RSR 为我们赢得了超过 20 次组别冠军。我们本次的研发目标就是将这款卓越的赛车做得更棒。魏斯阿赫的工程师们已经从各个方面做到了这一点。”

GT 厂队赛车运动总监

Pascal Zurlinden

我们从不满足于已有的成功。我们对 911 RSR 所有的厂队和客户活动进行了大量分析，工程师在多个领域找到了可提升的空间。在未来三年的认证周期内，我们已经在赛车的研发上取得了重大进展，尤其是在驾驶性能、效率、耐久性和适用性等方面。这款赛车 95% 都是新的，其余保持不变的是大灯、制动系统、离合器、驾驶座椅和悬挂部件。目前的测试很成功。我们对 2019/2020 赛季世界耐力锦标赛的揭幕战充满期待。

### 更大排量的全新水平对置发动机

对于传动系统，保时捷仍然坚持既定路线。在全新 911 RSR 上，高效的六缸自然吸气式发动机被安装于后桥前，排量达到 4,194 cc，根据节流器的尺寸，系统输出功率可达 515 PS。这是目前为止 911 原厂车型中排量最大的水平对置发动机，相较于前代车型的四升发动机而言，可在更广的转速区间内提供更优的驾驶性能。动力通过一个轻量化与刚性的六速常啮合式序列式变速箱传到后轮上。全新的动力总成缩短了新车的换挡时间，提升了效率。两个排气尾管被分别设置在两边的后轮之前。全新的尾气导管进一步减轻了重量，强化了空气动力学优势。

重新布局的排气尾管为进一步优化的扩散器留出空间。这个特殊的部件位于全新 911 RSR 的尾部，能为赛车提供更多的下压力。由于赛车前部和两侧的气流得到改善，空气动力学效率和稳定性均显著提升，进而也增强了比赛时轮胎的使用和耐久性。

### **专注于车手和机械师的工作**

驾驶性能和适用性是长距离比赛的制胜关键。这个赛季，保时捷在全新 911 RSR 的研发过程中，对这些方面也格外重视。全新的驾驶舱更注重良好的使用感，因此来自保时捷车手们的大量反馈就显得尤为珍贵。跟前代车型一样，全新 911 RSR 的碳纤维强化塑性车身可快速更换，有效提升长距离比赛时的进站效率。

为了给车手提供更多的保护，全新 911 RSR 的主动和被动安全部件都进行了全面的革新。久经考验的“防碰撞系统”能预先探测接近的 LMP 组别赛车，为车手提供更有益的信息。优化的防滚架、在车门和防滚架中的国际汽联标准侧面冲击面板，以及为腿部附加的冲击保护等，都可在事故发生时加强被动安全性。其他配置还包括可拆卸式车顶窗，以及搭配六点式安全带的刚性固定赛车座椅。

### **2019 年 9 月首度出战**

“我们从 2017 年便启动了全新 911 RSR 的概念工作。初版设计是利用 CAD 软件完成的。2018 年 8 月，新车在我们魏斯阿赫的测试赛道上完成了首轮试车。” Pascal Zurlinden 描述着新车研发的重要里程碑。随后的几个月，保时捷厂队进行了大量的测试，由经验丰富的厂队车手们轮流驾驶全新 911 RSR。与此同时，新车的空气动力学也在保时

捷的风洞中得到进一步优化。“另一个里程碑是 2019 年 3 月在卡斯特雷特 (Le Castellet) 完成了长距离跑，当时我们出战世界耐力锦标赛和 IMSA 的两支厂队都参加了。我们在 30 多个小时内完成了超 6,000 公里的驾驶，没有出现任何技术故障。车手和工程师都对结果非常满意。新车在 7 月 1 日获得了参赛许可。”

### 古德伍德全球首发

7 月 6 日，这款有史以来最出色的 911 赛车在英国的古德伍德速度节 (Goodwood Festival of Speed) 全球首发。9 月 1 日，全新 911 RSR 还将在不列颠群岛的银石赛道开启它的世界耐力锦标赛新赛季首站。在此之前的 7 月 23 至 24 日，即世界耐力锦标赛西班牙巴塞罗那站中，全新 911 RSR 将首度代表卫冕制造商世界冠军的保时捷出战 GTE-Pro 组别，上演横跨两天的耐力角逐。

保时捷 GT 厂队将派出两台赛车参与世界耐力锦标赛 2019/2020 赛季八个回合的比赛，车手阵容包括 Michael Christensen (丹麦)、Kévin Estre (法国)、Gianmaria Bruni (意大利) 和 Richard Lietz (奥地利)。在 IMSA WeatherTech 跑车锦标赛，保时捷也将转用这款最新车型征战 2020 赛季。两台全新 911 RSR 将在北美赛场参加 GTLM 组别争夺，并角逐制造商冠军头衔。自 2020/2021 赛季起，保时捷也可为参加世界耐力锦标赛的客户车队提供全新 911 RSR 赛车。

比赛中，保时捷厂队赛车将首次身披两款不同涂装登场：91 号赛车的主色调仍将是保时捷标志性的白色，中间的红色饰条从车前盖经车顶向后裙板延伸，侧门槛也选用红色，两侧的灰色点缀为整体设计更添简洁与动感。92 号赛车对调了白灰两色的设计，而尾翼与两侧的外后视镜则以黑色取代了白色。因此，车迷可以清晰地分辨两台赛车。

## 2019 年款保时捷 911 RSR 的技术数据

### 设计理念

用于 LM-GTE 组别的单座赛车（美国：GTLM 组别）

### 重量/尺寸

基本重量：约 1,245 kg

长度：4,593 mm（不包括下唇板、尾翼、扩散器）

宽度：2,042 mm（前桥）/ 2,050 mm（后桥）

轴距：2,516 mm

### 发动机

水冷水平对置六缸发动机，安装在后桥前；排量 4,194 cc，冲程 81.5 mm，缸径 104.5 mm；根据节气门口径，输出功率达约 378 kW (515 PS)；四气门技术；燃油直喷；干式油池润滑；单片式飞轮；通过节流器限制输出功率；电子节气门；侧部出口排气系统

### 传动系统

轻量化的六速常啮合式序列式变速箱；带锥齿轮的双轴纵向布置形式；通过电子换档执行器换档；方向盘上带换档拨片；镁制变速箱壳体；带粘性联轴器的多片自锁式差速器；三片式碳纤维赛车离合器

## 车身

采用铝钢复合结构的轻量化车壳；可拆卸式车顶窗；前置 FT3 邮箱；焊接防滚架；符合国际汽联 8862-2009 标准的座椅；在底盘上采用刚性安装；六点式安全带与 HANS 头颈保护系统搭配；纵向可调踏板；优化空气动力学并可快速更换的 CFRP 附件；带“鹅颈式”上部悬挂支架的尾翼；带安全压力阀的四柱式气压千斤顶系统；电子激活式灭火器系统；可加热式挡风玻璃

## 悬挂系统

### 前桥

双摇臂前桥；四向减振器；带螺旋弹簧；角度可调的叶片式防倾杆连杆；电液式动力转向

### 后桥

双摇臂车桥的一体式后桥副车架；四向减振器；带螺旋弹簧；角度可调的叶片式防倾杆连杆；电液式动力转向；三轴式驱动轴

## 制动系统

前后桥分离式双回路制动系统，可通过平衡杆调节

### 前桥

单件式铝制六活塞赛车卡钳，带快速接头；内部通风式钢制刹车片，直径 390 mm；赛车刹车碟；优化的制动器冷却管道

## 后桥

单件式铝制四活塞赛车卡钳，带快速接头；内部通风式钢制刹车片，直径 355 mm；赛车刹车碟；优化的制动器冷却管道

## 车轮/轮胎

### 前桥

单件式锻造轻合金车轮，12.5Jx18，偏距 25，带中央锁紧螺母和轮毂螺母；米其林光胎，尺寸 30/68-18

### 后桥

单件式锻造轻合金车轮，13Jx18，偏距 37，带中央锁紧螺母和轮毂螺母；米其林光胎，尺寸 31/71-18

## 电气设备

考斯沃斯（Cosworth）中央记录器单元；带一体式显示屏的 CFRP 多功能方向盘；换挡拨片和快拆杆；碰撞避免系统；搭配 LiFePo4 蓄电池的可控交流发电机；LED 大灯；LED 尾灯和雨灯；发光赛车标号和排位灯；驾驶室外的紫外线灯；带记忆功能的电动可调式外后

视镜；轮胎气压监控系统（TPMS）；饮水系统；空调系统；中控台上带荧光标记的薄膜控制面板



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注