



PORSCHE



ニューポルシェ911 GT2 RS

プレスキット

目次

複合燃費と排出量	3
ニューポルシェ911 GT2 RS	
最速を誇る史上最もパワフルな911	4
エンジンとトランスミッション	
フルスピードで前進： 911史上で最もパワフルな公道使用のためのターボ	6
シャシーとドライビングダイナミクス	
アクティブなパフォーマンスシステムを備 えたモータースポーツシャシー	8
エアロダイナミクスと軽量設計	
公道走行を可能にしながらサーキットにも適合	11
装備とコネクティビティ	
エレガントなスポーツ性にあふれた2シーター	13

複合燃費と排出量

911 GT2 RS:燃料消費量(複合)11.8リッター/100 km、(市街地)18.1リッター/100 km、
(郊外)8.2リッター/100 km、CO₂排出量:269 g/km

ニューポルシェ911 GT2 RS

最速を誇る史上最もパワフルな911

高性能であること。ニュー911 GT2 RSに関してポルシェ モータースポーツ部門が受けた指示は、究極のドライビングマシンを開発することでした。ニュー911 GT2 RSは、最もパワフルかつ最速の公道走行可能な911です。この車は、2017年9月20日に、ポルシェのテストドライバー、ラース・ケルンによってニュルブルクリンクのノルドシュライフェで6分47秒3のラップレコードを打ち立てました。車両重量は1,470kgで、水平対向ツインターボエンジンが最高出力515kW(700PS)を発生します。静止状態から100km/hまでを2.8秒で加速し、8.3秒後には200km/h、その後340km/hの最高速度に達します。コーナリング速度もスーパースポーツカーの水準にあります。911 GT2 RSは、このような速度域に到達するために完璧なレーシングシャシーとウルトラハイパフォーマンス(UHP)タイヤを使用します。

スポーツにおける修練とはあらゆる細部を極めるということです。パワフルなエアインテークと堂々としたリアウイングは、車両のエアロダイナミクスがフォルムと設計の両方に熟達していることを示します。ワイドな大径ホイール(フロント:265/35 ZR 20、リア:325/30 ZR 21)は、抜群の制動力と横力を表します。これはポルシェが911に装着した最もワイドなタイヤです。マットブラックカーボン模様仕上げのカーボンファイバー強化プラスチック(GFRP)製の多数のエレメントが、車両の軽量設計を視覚的に示しています。

パフォーマンスは、さらなるレベルアップが常に可能です。それは911 GT2 RSについても例外ではありません。それゆえポルシェのエンジニア達は、約30kgの軽量化をもたらすオプションのヴァイザッハ パッケージを開発しました。このパッケージには、カーボンファイバー強化プラスチック製とチタン製の追加エレメントが含まれます。例えば、ルーフ、スタビライザー、および前後アクスルのカップリングロッドはカーボン製です。マグネシウムホイールは車両重量とバネ下重量の両方を軽減し、印象的なシャシー特性をさらに向上させます。

911 GT2 RSは、日常走行も極める高性能スポーツカーにポルシェのモータースポーツに特化した知識を凝縮したものです。この911の新しいトップモデルはサーキットでの優れたダイナミクスだけでなく、他のポルシェ スポーツカーと同様に予測可能で信頼性の高いハンドリング性能を備えます。複合燃費は11.8リッター/100kmです。

1995年にモータースポーツのホモロゲーションを取得するために開発された初代911 GT2は、当時の911ターボをベースにしています。2000年と2007年に後継モデルが発売され、ポルシェは2010年に、さらにパワフルでモータースポーツに特化した初代911 GT2 RSを設計しました。911 GT2の全てのモデルには、高出力のターボエンジン、モータースポーツシャシー、高性能ブレーキ、そして4WDではなく後輪駆動という共通点があります。

エンジンとトランスミッション

フルスピードで前進：911史上で最もパワフルな公道使用のためのターボ

ニュー911 GT2 RSに搭載される911ターボ由来の3.8リッターエンジンは、最高レベルの高性能エンジンという地位を得ています。2009年にデビューしたこの3.8リッター水平対向エンジンは、可変ジオメトリを備えた2つターボチャージャー（VTGターボチャージャー）によって空気を圧縮します。ポルシェは、このテクノロジーをガソリンエンジンに採用した初のメーカーです。ポルシェのエンジニアは、総排気量は維持したまま元の368kW（500PS）の最高出力を40%上回る、驚異的な515kW（700PS）まで増やしました。これによってニュー911 GT2 RSは、3.6リッターの先代モデルの最高出力を59kW（80PS）上回り、最大トルクは50N・m増の750N・mを達成しています。

このエンジンの基になっているのは、427kW（580PS）をダブルクラッチトランスミッションに伝える911ターボSの3.8リッターエンジンです。変更には、モータースポーツでは一般的な性能強化のための技術が含まれていますが、開発者は、多数の革新的なアイデアも採用しています。大型ターボチャージャーはより多くの圧縮空気を燃焼室に送り込み、特に高回転域での短いガス交換サイクルによって、エネルギーの変換率を高めます。これに並行して専用ピストンが圧縮比を0.5低減します。モータースポーツ直系のエンジンは、ターボエンジンとしては記録的な7,200rpmの最高回転数を達成しています。

エクспанションインテークシステムは、エアガイドをさらに下げてエアフローを最適化します。このシステムは、従来のインテークシステムと作動原理が異なります。ディストリビューションパイプは長く、細く、インテークマニホールド自体は短くなっています。その結果、空気脈動の違いによって燃焼室の混合気の温度が下がり、混合気の点火性能が最適化されます。

給気冷却水：革新的な吸気の追加冷却

インタークーラーは、革新的な機能によってタービンで加熱した圧縮空気の温度を下げます。新しい水冷システムは、ピーク負荷域でインタークーラーに水を噴射し、過圧域での吸気温度を気流のみの場合より20%抑えます。この冷却効果によって、システムは過酷な条件でも吸気温度を安定させることができます。インテークマニホールドの吸気温度が50°Cを超え、ドライバーがアクセルペダルを90%以上踏み込み、エンジン回転数が3,000rpmを超えるとときに水冷システムが作動します。システムには

蒸留水で満たされた5リッターのタンクが含まれます。このシステムによって、ニュー911 GT2 RSは、外気温が高いときも最高出力を発揮し、ニュルブルクリンク・ノルドシュライフェなどで高速のラップタイムを達成することができます。

燃焼ガスは、2つのVTGターボチャージャーから専用開発された軽量なチタン製のエグゾーストシステムへと流れます。このシステムは911ターボに使われるシステムよりも約7kg軽量で、高負荷時には自動制御フラップシステムが対圧を減らし、出力を高めて燃費を抑えます。

ダブルクラッチトランスミッションを備えた初の911 GT2 RS

モータースポーツ由来のポルシェ ドッペルクップリング(PDK)が911 GT2 RSに初めて採用され、7速トランスミッションを介して高性能エンジンのパワーを途切れることなくリアアクスルに伝えます。GTモデルのために最適化されたPDKは、サーキット走行時にドライバーをサポートする専用機能を備えます。インテリジェントシフトプログラム(ISP)である電子制御トランスミッションコントロールは、優れたトラクションをもたらすためシフトアップをより素早くかつダイレクトに行い、シフトダウン時にはエンジンとトランスミッションの回転数を同期させていっそう迅速なシフトチェンジを実現します。“PDK SPORT”モードではブレーキングの際により積極的にシフトダウンする一方で、加速時にはシフトポイントがいちだんと引き上げられます。

サーキット用に設計されたPDKには、2ドアGTモデル専用の「パドルニュートラル」機能が備わります。両側のパドルシフトを同時に引くと、PDKのクラッチが開き、エンジンとパワートレインの間のパワーフローを切断します。PSMがオフのときにパドルシフトを放すと、クラッチが瞬時につながります。PSMが作動しているときは、クラッチが穏やかにつながります。

この機能によって、アンダーステア時のコントロールを回復することができます。あるいは逆に、車両後部の安定性を故意に損なうことでダイナミックな操作が可能になります。さらに、静止状態からの加速時にパドルニュートラル機能を使用することができます。ドライバーは、マニュアルトランスミッション仕様車同様に、クラッチとアクセルペダルを使用して加速方法を自分で決めることができます。

シャシーとドライビングダイナミクス

アクティブなパフォーマンスシステムを備えたモータースポーツシャシー

ニュー911 GT2 RSの抜群の走行性能は、従来の加減速の常識を覆すもので、難度の高いダイナミックなルートにおける絶対的な精度、予想可能性、そして横方向の接地性がこの車のドライビングを魅力的なものにします。911 GTS RSが、公道走行可能なスポーツカーによるニュルブルクリンクでの記録(6分52秒01)を大きく更新できたのはこのような特性によるものです。911 GT2 RSは、合計5周を6分50秒以下のラップタイムで走り、理想的な路面条件において最終的に6分47秒3のラップレコードを打ち立てました。記録走行のタイムは慣例に従い20.6kmのコースで計測され、平均速度は184.11km/hでした。

この優れたドライビングダイナミクスのベースになるのが、あらゆるエラストキネマティクスをほぼ取り除く純血種のモータースポーツシャシーです。ニュー911 GT2 RSにおいて、ポルシェの公道仕様車に初めてシャシージョイントの代わりにスチール製ボールジョイントが使用されています。高水準の精度と滑らかさを発揮するボールジョイントが、シャシーとボディの間を堅固に接続します。弾性支持されるエンジン質量からの干渉的な動きはこのセットアップの精度に影響します。そのため911 GT2 RSはダイナミックエンジンマウントを備えます。このマウントは走行条件に応じて硬度が制御されます。荷重移動や高速コーナーでは、固いエンジンマウントがハンドリング性能を大幅に安定させます。さらに、ダイナミックエンジンマウントはフルロードでの加速時にエンジンの垂直方向の振動を低減します。その結果、リアアクスルのトルクがさらに増して一様になり、トラクションと加速が改善されます。穏やかなドライビングスタイルのときにはダイナミックエンジンマウントがソフトな設定になって走行快適性を高めます。

911 GT2 RSのホイールマウントやスプリットリンクなどのその他のシャシーコンポーネントも、モータースポーツに由来するものです。フロントサスペンションはヘルパースプリング付マクファーソン・ストラット式、リアサスペンションはヘルパースプリング付マルチリンク式です。911 GT2 RSは、軽量化のために軽量スプリングを使用しています。コイルスプリングとトーションスプリングのスプリングレートはモータースポーツのものと同様です。ドライバーは、快適性の代わりに何倍もの横方向の安定性を得ることができます。また、サーキット用に車高、キャンバー、トレッド、スタビライザーを個別に設定することができます。

オプションでフロントアクスルの新しい油圧リフトシステムも用意されています。先代より4kg軽量化されたシステムによって、50km/h以下の走行速度のときにスイッチ操作で車のフロントを約30mm持ち上げることができます。これは、縁石、斜面、あるいは車庫入口での車の接触を防ぎます。

最高のグリップ：ミックスタイヤとセラミックブレーキ

ウルトラハイパフォーマンスタイヤが前後Gと横Gを伝えます。ポルシェの高性能スポーツカーに見られるように、前輪と後輪のタイヤの幅だけでなくサイズも異なります。フロントは9.5インチ幅、20インチ径の軽合金製ホイールと265/35 ZR 20タイヤ、リアは12.5Jx21軽合金製ホイールと325/30 ZR 21タイヤが装着されています。センターロック方式の新しい鍛造軽合金製ホイールは、メタリックホワイトゴールドに塗装され、“GT2 RS”ロゴ付です。標準装備されるタイヤプレッシャー・モニタリングシステム (TPM) は、タイヤ空気圧の低下を感知すると直ちにメータパネルのディスプレイ上に表示してドライバーに知らせます。またサーキットモードが組み込まれており、サーキット走行開始時のコールドタイヤの空気圧を把握し、それをもとに各タイヤに設定された空気圧を正確にモニターします。

515kW(700PS)の最高出力とレーシングシャシーは、ポルシェが開発した最高のブレーキシステムを必要とします。そのため911 GT2 RSはポルシェ セラミックコンポジット ブレーキ(PCCB)を標準装備します。クロドリル加工が施されたセラミックディスクは、フロントの外径が410mm、リアの外径が390mmです。イエローに塗装されたアルミニウム製モノブロックキャリパーはフロントが対向6ピストン式、リアが対向4ピストン式で、極めて高い制動力を一貫して発揮します。超軽量で優れた耐フェード性を備えたブレーキディスクは、従来の鋳鉄製ディスクの半分の重量です。これは走行性能と燃費を改善するだけでなく、バネ下重量と回転質量を低減します。その結果、ロードグリップとハンドリング性能が改善されて、特に起伏の多い路面での走行快適性を高めます。

モータースポーツと同じ水準のアクティブなドライビングダイナミクスシステム

911 GT2 RSに装備されるドライビングダイナミクスシステムのバックボーンとなるのがレーシングシャシーの精度です。PASMダンパーシステムとリア アクスル ステアリングが電子制御によるシャシー機能を追加します。ポルシェ・スタビリティ・マネジメントシステム (PSM)とPTV Plus可変ディファレンシャルロックは、駆動力と制動力によるハンドリング性能を最適化します。全てのシステムが相互に交信し、走行状況に合わせて最適な調整を行います。

ポルシェ・アクティブサスペンション・マネジメントシステム (PASM) は、911 GT2 RS 専用開発されたパラメータに基づいて各ホイールのダンパーの減衰力を調節します。公道のスポーティな走行とウェット条件のサーキットに適合するノーマルモードと、サーキットで最高の横Gと最高のトラクションを発揮するスポーツモードを選択することができます。

リア アクスル ステアリングは、走行速度、走行および操舵条件に応じて、安定性と俊敏性を同時に高めます。このシステムもスポーツ性に合わせて調整されています。低速走行時には、システムがフロントホイールと反対の方向にリアホイールを操舵します。タイトなコーナーではダイナミクスと俊敏性が増します。日常走行では回転半径が小さくなるため駐車をいっそうスムーズに行うことができます。高速走行時には、システムがフロントホイールと同一方向にリアホイールを操舵します。これによって走行安定性が向上し、迅速な車線変更やサーキットでのオーバーテイクに効果を発揮します。

ファステストラップのための “PSMスポーツ”

最新世代のPSMは911 GT2 RSの要求に理想的に適合します。精密なシステムは2段階に解除されます。解除1段階の“PSMスポーツ”は、フルシステムの“PSMオン”と機能が大きく変化します。“スポーツ”モードによってヨーレート(垂直軸周りの回転速度)が大きくなり、駆動輪のスリップが増大します。“PSMスポーツ”によってドライバーはPSMをオフにして限界をさらに押し広げることができますが、緊急時の安全性は確保されます。ABSの制御内で急ブレーキをかけると、ブレーキペダルを踏み込んでいる間PSMが完全に作動して安定性を取り戻します。

ポルシェトルクベクトリング プラス (PTV Plus) はPSMの理想的なパートナーです。PTV Plusは電子制御リアディファレンシャルロックと連動し、横方向のダイナミクスに関するあらゆるドライビングパラメータを考慮します。その結果、卓越したトラクションと横方向のダイナミクスが得られ、コーナリングの荷重移動や車線変更時に優れた走行安定性をもたらします。さらに、システムは内側リアホイールにブレーキをかけて外側リアホイールのトルクを高めます。ステアリング特性や俊敏性も改善されます。

エアロダイナミクスと軽量設計

公道走行を可能にしながらサーキットにも適合

911 GT2 RSの設計がモータースポーツを中心にしていることはあらゆる角度から紛れもありません。エアロキットはダウンフォースを強化し、最高速度はコーナリング速度に寄与します。ワイドなクーペボディは低く構え、フロントスポイラーリップは最低地上高に必要なギャップのみを残して、フロントアクスルのダウンフォースを高めます。エアロダイナミックなフロントエンドとドア後部の目立つエアインテークは、パワートレイン、ブレーキ、およびフルスロットル時の吸気冷却に必要なクーリングエアの量が莫大であることを示します。フロントリッド前部の911 GTクラス特有の追加のエアイベントは、センターラジエーターを通過するエアフローをサポートしながらフロントアクスルのダウンフォースを高めます。

ボンネットの2つのエアインテークは、空気抵抗係数に負の影響を与えることなくブレーキシステムの換気を改善します。NASAの前身であるNACAが開発したNACAダクトが、初めてポルシェ市販車のブレーキ冷却のために使用されています。フェンダーのフロントホイールアーチベントにもモータースポーツの影響をはっきりと窺うことができます。カーボンスラットがフロントホイールアーチの効率的な換気を促し、ホイールの回転で発生する過度の圧力を抑えて揚力を低減します。

ワイドなサイドスカートも911 GT2 RSの印象的な外見と優れたエアロダイナミクスに貢献します。拡大されたアンダーボディは大きな負圧を生み出し、走行速度を上回るダウンフォースが発生します。リアアクスルへのダウンフォースは、主にカーボン模様仕上げの固定式リアウイングが供給します。ウイングサポートは鍛造アルミ製で、新しいサイドプレートはボディカラー同色塗装です。340km/hの走行速度のときに合計340kgのダウンフォースが車両にかかります。レース用にチューニングするとダウンフォースは450kgまで増大します。ダイナミックな圧力コレクターであるリアリッドの2つのラムエアスクープは、燃焼空気をエンジンに供給します。リアエンドの4つのフィンがエンジン下部カウリングをディフューザーに変換して空気の供給を改善します。

軽量設計：適切な場所に適切な素材

911 GT2 RSのもうひとつの外見的特徴が軽量設計です。911ターボ ボディのアルミニウム/スチールハイブリッド構造によって、911 GT2 RSは軽量でありながら堅固な設計を備えます。フロントリッド、フロントフェンダー、ホイールアーチベント、スポーツデザインエクステリアミラーのアウトターシェル、リアサイドセクションのエアインテーク、およびリアエンドのパーツが、多数のインテリアコンポーネントと同様に

カーボンファイバー強化プラスチック製です。ボンネットもカーボン製でルーフにはマグネシウムが使用されています。ボンネットとルーフはワイドなスエーラインも備えます。このラインは、コンポーネントに目立つ特徴を与えながら軽量素材の剛性を高めます。

フロントおよびリアエプロンには、特に軽量でありながら安定したハイテク素材である軽量ポリウレタンと軽量ガラス、およびカーボンファイバーの元素が使用されています。リアウインドウとリアサイドウインドウは、ポルシェによるイノベティブな軽量ガラス製です。この素材はポリカーボネート同様に軽量ですが、傷や破損に対する耐性を備えます。車内にはオープニンググループ付軽量ドアトリムが採用されています。パワーウエイトレシオを改善するために、サウンドシステム、エアコンシステム、あるいはクラブスポーツパッケージを削除することもできます。

標準装備されるクラブスポーツパッケージ

ニュー911 GT2 RSにはクラブスポーツパッケージが標準装備されます。パッケージには、ボルト固定式リアロールケージに加えて、レッドの運転席用6点式シートベルト、消火器、およびバッテリーメインスイッチ用設備が含まれます。このスイッチは、モータースポーツイベント用フロントケージブラケットと同様に、ポルシェ モータースポーツ部門から単品で入手することができます。

軽量設計の集積：性能を強化するヴァイザッハ パッケージ

ヴァイザッハ パッケージは、918スパイダー以来、軽量設計による性能向上の代名詞になっています。911 GT2 RSは、専用開発されたヴァイザッハ パッケージによって約30kg軽量化されます。ルーフと前後のスタビライザー、さらには、ステアリングホイールトリムやパドルシフトなどの細部にもカーボン素材が使用されます。ホワイトゴールド(サテンフィニッシュ)塗装のマグネシウムホイールは11kg、スタビライザーとカップリングロッドは5.3kgの軽量化に寄与します。最適化作業は車内におよび、チタン製のボルト固定式リアロールケージは標準のスチール製より約9kg軽量です。ボディカラー同色塗装のセンターストリップで飾ったフロントリッドとカーボン模様仕上げのルーフが際立ちます。バケットシートへのヘッドレストとカップホルダートリムのプレートには“Weissach package”ロゴが冠されます。

装備とコネクティビティ

エレガントなスポーツ性にあふれた2シーター

ニュー911 GT2 RSのインテリアは、クリアでスポーティなラインと高水準の品質を示します。レッドのアルカンターラ®、ブラックレザー、カーボン模様仕上げの多数のインテリアエレメントが際立ちます。パドルシフト付GT2 RSスポーツステアリングホイールは、素早くスポーティなシフトチェンジを可能にします。ドライバーと乗員は、カーボン模様仕上げのフルバケットシートに座り高性能スポーツカーのドライビングダイナミクスを体験します。シートは最小限の重量で優れたサイドサポートを提供します。前後調節は手動で、高さ調節は電動操作です。フォールディングバックレスト、内蔵胸部保護エアバッグ、および手動前後調節を備えた運転席と助手席のバケットシートをオプションで選択することもできます。シートシェルは、カーボン模様仕上げのカーボンファイバー強化プラスチック製です。電動18way調節付スポーツシートプラスもオプションで用意されています。ポルシェの他のGTスポーツモデル同様に、911 GT2 RSの省略された後部座席スペースにはカバーが施されます。

全ての911と同様に、ポルシェ コミュニケーション マネージメントシステム (PCM) は、オーディオ、ナビゲーション、および通信を一括制御するユニットです。携帯電話設備、オーディオインターフェース、およびボイスコントロールを備えた最新世代PCMは、高解像度7インチフルタッチディスプレイから大半の機能を簡単に操作することができます。911 GT2 RSには、オーディオシステムとして8個のスピーカーと出力150Wを備えたサウンドパッケージプラスが標準装備されます。オプションで12個のフルアクティブスピーカーと100Wのソリッドシェル構造のサブウーファーを備えたBOSE®サラウンドサウンドシステムが用意されています。コネクト プラスモジュールとトラックプレジジョンアプリも標準装備されます。

ポルシェトラックプレジジョンアプリによって、スマートフォン上でのドライビングデータの詳細な記録、表示、および分析ができます。サーキットの走行中には、ドライビングダイナミクスがアプリにグラフィック表示され、セクションとラップタイムに加えて、設定した基準ラップと比較することも可能です。ドライビングデータのグラフ分析とビデオ分析がドライビングパフォーマンスの改善を助けます。

オプション：個人的なドライバートレーニングのためのクロノパッケージ

オプションのクロノパッケージは、ラップタイムを表示、保存、および評価するためのパフォーマンスディスプレイがPCM機能に追加されます。このパッケージには、アナログ/デジタルの両方を表示するストップウォッチも含まれます。さらに、911 GT2 RSのパッケージにはラップトリガーも装備されます。ポルシェトラックプレジジョンアプリを外部のスタート/ゴールラインマーカーと組み合わせて使用すると、ラップトリガーによって高精度なラップタイムを計測することができます。