



PORSCHE



ニュー911 GT3 RS

プレスキット

目次

複合燃費と排出量	3
概要	
走行精度のベンチマークを打ち立てるニュー911 GT3 RS	4
520PSの自然吸気エンジン、レーシングシャシー、および軽量設計を備えたレーシングスタイルの911 ニュー911 GT3 RS	6
パワートレイン	
ポルシェで最もパワフルな520PSの自然吸気エンジン	7
シャシー	
最適なドライビングダイナミクスのためのモーター スポーツテクノロジー	9
ボディおよびエアロダイナミクス	
マグネシウム製ルーフとカーボンファイバー製スポイラー を備えたワイドな軽量ボディ	13
モータースポーツとのダイレクトなつながり	
サーキットで成功を収め、公道向けに完全なものに	17
GT3 RSモデルの背景となる伝統	
レーシングフィニッシュのスポーティなロードカー	20

複合燃費と排出量

911 GT3 RS:燃料消費量(市街地)19.2リッター/100 km、(郊外)9.0リッター/100 km、
(複合)12.8リッター/100 km、CO₂排出量 291 g/km

概要

走行精度のベンチマークを打ち立てるニュー911 GT3 RS

最高水準の精度を備えたニューポルシェ911 GT3 RSは、わずか1,430kgにもかかわらず6気筒エンジンが最高出力383 kW(520PS)を発生します。911 GT3とレーシングカーのGT3 Cupをベースにポルシェモータースポーツで開発された911 GT3 RSは、サーキットにおける最適なダイナミクスに焦点を合わせています。この精度を支える装備には、強化された4リッター水平対向エンジンと新しい駆動装置のセットアップが含まれます。新しいチューニングに適合したリアアクスルステアリングは、車両の俊敏な設計をサポートしながら安定性を強化します。重量が最適化されたワイドなボディのエクステリアは、ダウンフォースを発揮するためのエアロダイナミクスが主役です。強力なダウンフォースにもかかわらず、GT3 RSの最高速度は312km/hに達します。大型のリアウイングは、ハイマウントベンチレーションスリットを備えたワイドなフロントフェンダーと同じく超軽量のカーボン製です。同様にレーシングフィールを特徴とするインテリアは、カーボン製バケットシートが大きな横Gに対してサイドサポートを保証します。軽量ドアパネルと吸音の低減も、一貫した軽量設計を示しています。

エンジン

ニュー911 GT3 RSに搭載される4リッター6気筒自然吸気エンジンは、スポーツカーを新たな限界に押し進めます。この水平対向エンジンは、先代および911 GT3のエンジンを15kW(20PS)上回る最高出力を発生し、9,000rpmの最高回転数とともに、効率的な純血種のスポーツエンジンとして理想的な選択となります。

性能

3.74kg/kW(2.75kg/PS)のパワーウエイトレシオが、サーキットにおいて最高のダイナミクスを提供します。高性能911の0-100km/h加速タイムは3.2秒をマークし、強力なダウンフォースにもかかわらず、最高速度は312km/hに達します。

シャシー

レーシングカーと同様のボールジョイントが、従来のエラストキネマティックベアリングを上回る走行精度を提供します。フロントの20インチ軽量ホイールと265/35タイヤは、俊敏性と操舵の挙動

性を向上し、リアの21インチホイールと325/30タイヤはトラクションを改善します。リア アクスル ステアリングは、コーナリング時の俊敏性を高めながら、高速走行時の安定性を保証します。

ボディとエアロダイナミクス マグネシウムルーフとRS専用エアロダイナミクスアクセサリを装備するワイドな911ターボ ボディは、明確なレーシングフィールを備えたドライビングマシンとしてのステータスを強調します。RS専用リアウイングと連携するエアロダイナミクスは、先代911 GT3を約75kg上回る合計144kg(200km/h時)のダウンフォースを発生します。

ヴァイザッハパッケージ オプションのヴァイザッハパッケージには、カーボン織目仕上げの軽量ルーフ、マグネシウムホイール、カーボンファイバースタビライザー、カーボン織目仕上げの軽量ボンネット、リアのボルトで連結されたチタン製ロールケージ、およびカーボン織目仕上げ上部シェル付スポーツデザインドアミラーが含まれます。オプションのマグネシウムホイールを装着すると、約30kg軽量化されます。

インフォテイメント 標準装備されるポルシェトラックプレジジョンアプリは、スマートフォンを介してラップタイムなどのパフォーマンスデータの詳細をドライバーに提供します。標準装備のコネクト プラスモジュールによってインターネットに接続されるPCMは、Porsche Connectサービスへのアクセスを提供します。

520PSの自然吸気エンジン、レーシングシャシー、および軽量設計を備えたレーシングスタイルの911

ニュー911 GT3 RS

偉大な遺産を受け継ぐニュー911 GT3 RSのルーツは、ポルシェにおいてこれまで最も成功を収めたRSモデルです。そして我々は、再び水準を引き上げるために7代目となる911を迎え入れます。

そのために、ヴァイザッハのポルシェ モータースポーツは、細部に至るまで心を注いでニュー911 GT3 RSを開発しました。新しい高性能スポーツカーの心臓部である最高出力383kW(520PS)を誇る自然吸気エンジンは、911市販モデルの中で最もパワフルです。ポルシェ ドッペルクップリング(PDK)は、さらなる高速シフトを可能にし、シャシーのチューニングに妥協はありません。エアロダイナミクスとコントロールシステムが最適化され、タイヤも新開発されています。

911 GT3 RSのデザインは、最高の性能というひとつの目的に基づいています。一貫した軽量設計と最大のダウンフォースがこの目標の達成を助けます。エアロダイナミクスデザインが、911ターボ由来のワイドなボディの外観を決定します。目を引くリアウイングは、フロントリッド、リアリッド、ハイマウントベンチレーションスリットを備えたワイドなフロントフェンダーと同様に、カーボン製です。911 GT3 RSが活躍する場所はサーキットです。

モータースポーツや911 GT3 Cupとの密接な結びつきが、この高性能スポーツカーの全てのドライビングダイナミクス特徴を特徴づけます。例えば、911 GT3 RSと911 GT3 Cupのダウンフォース値は、911 GT3の値を大幅に上回ります。RSモデルの合計のダウンフォースは144kg(200km/h)で、これは911 GT3(69kg、200km/h時)の約2倍に相当します。その結果が、サーキット走行に不可欠な強力なエアロダイナミクスグリップです。また、大きな空気抵抗係数にもかかわらず、911 GT3 RSの最高速度はさらに向上しています。

ニュー911 GT3 RSの最高出力は、911 GT3とレース仕様の911 GT3 Cupを15kW(20PS)上回ります。

パワートレイン

ポルシェで最もパワフルな520PSの自然吸気エンジン

ニュー911 GT3 RS に搭載される4リッター6気筒自然吸気エンジンがスポーツカーを新たな限界まで押し進めます。この水平対向エンジンは、先代RSと911 GT3を15kW(20PS)上回る383 kW(520PS)/8,250rpmの最高出力と、10N・m上回る470N・m/6,000rpmの最大トルクを発生します。9,000 rpmの最高回転数とともに、高効率を誇る純血種のスポーツカーエンジンとして理想的な選択となっています。

7速ポルシェ ドッペルクップルング (PDK) との組み合わせで、ニュー911 GT3 RSの0-100km/h加速タイムは3.2秒をマークし、最高速度は312km/hに達します。911で十分に実証されてきたバリオカム、ダイレクト フューエル インジェクション、可変レゾナンス インテークマニホールドなどのテクノロジーに加えて、モータースポーツ由来のソリューションが、高速走行時にも911 GT3 RSのエンジンに揺るぎない安定性を与えます。大径ベアリングを備えたクランクシャフト、ワイドなコネクティングロッドベアリング、プラズマコーティングシリンダーライナーが摩擦損失と磨耗を低減してオイル供給を大幅に改善します。これらの全てが負荷能力の向上と回転数の安定に寄与します。

9,000rpmの最高回転数を可能にする固定式バルブトレイン

アダプテッド バルブスプリング デザインを備えた固定式バルブトレインへの移行によって、エンジンが極限に達しても、9,000 rpmの最高回転数を利用することができます。エンジンバルブは、吸排気コントロールシステムによって、油圧バルブのクリアランス補正なしでロッカーアームを介して作動します。バルブクリアランスは、エンジンの生産時にシムを使用して1回限りの調節が行われた後、エンジンの耐用年数を通して持続するように設計されています。

エンジンのオイル供給もモータースポーツの原則に基づきます。エンジンは、高回転域への吹け上がりに加えて、サーキットの走行中には特に大きな前後Gと横Gを受けます。ドライサンプ潤滑方式は、エンジンオイルを外部のオイルタンクに迅速かつ効率的に戻すために7つのサクシヨンステージを使用します。オイルサンプは、あらゆる作動条件で最適な油圧を保証します。また、さらなる新機能が、大きな負荷のかかるコネクティングロッドベアリングへの効率的なオイル供給です。センターオイルサ

プライを介してオイルポンプから直接クランクシャフトにオイルが供給されます。独立したオイルタンクにオイルが供給される前に遠心力で消泡されるのも、この車両クラスではユニークなモータースポーツ由来の機能です。

ラムエア効果を促進する911ターボ ボディ

911 GT3 RSの911ターボ ボディの使用もエンジンにメリットをもたらします。燃焼室の吸気量が増えるほど空気が圧縮されて、エンジンはパワフルになります。911ターボ由来のリアフェンダーのエアインテークも、これに寄与します。高速走行時には、インテークにラムエア効果が生まれ、流量が増えて性能が高まります。

リアサイレンサーと中央に2本のチタン製テールパイプを備えたスポーツエグゾーストシステムが911 GT3 RSに標準装備されます。大型のエグゾーストシステムが排気圧を低減してパフォーマンスを高めます。

シャシー

最適なドライビングダイナミクスのためのモータースポーツテクノロジー

全てのポルシェ モデルに共通する抜群のドライビングダイナミクスは、モータースポーツの成功の基礎となります。それはRS モデルにももちろん当てはまります。ヴァイザハのスペシャリストは、これを念頭に置いてニュー911 GT3 RSのために最上のモータースポーツシャシーを開発しました。ユニボールベアリングと呼ばれる全てのアーム上のボールジョイントは、従来のエラストキネマティックベアリングより優れた精度を提供します。フロントには、ヘルパースプリング付マクファーソン・ストラット式、リアには、ヘルパースプリング付マルチリンク式サスペンションが採用されています。偏向時の軽量スプリングのプリテンションと位置の固定のために、追加のスプリングが使用されます。車高、キャンバーとトラッキング、およびスタビライザーを個別に設定し、サーキットに合わせて最適なセットアップを得ることができます。

特別にチューニングされたアクティブシャシーシステム

911 GT3 RSに採用されている全てのアクティブシャシーシステムは、特別にチューニングされています。PASMアクティブサスペンションシステムは、2つのプログラムから選択することができます。ノーマルモードは、ウェットコンディションのサーキットと公道のスポーツ走行に合わせて設計されています。「スポーツ」モードのチューニングは、ドライコンディションのサーキットでの最高のトラクションと最大の横Gをサポートします。アクティブリア アクスル ステアリングは、タイトなコーナーで優れた俊敏性を保証し、高速セクションにおいて安定性を最適化します。

ニュー911 GT3 RSのPSMは、介入が非常に精密かつ適切に制御されており、2段階で完全に解除することができます。高機能なシステムによって、経験の豊富なドライバーがPSMを作動してサーキットを走った場合も、システムを解除したときよりラップタイムが劣ることはありません。

電子制御リアディファレンシャルロックを備えたポルシェトルクベクトリングプラス(PTV Plus)も、ニュー911 GT3 RSのために最適化されています。ディファレンシャルロックのアクティブな制御のために、多数のドライビングパラメータが考慮されます。車両のドライビングダイナミクスの限界において、トラクションと横方向のダイナミクスを改善し、車線変更やコーナリングによる荷重移動では走行安定性を大幅に高めます。サーキットでは、主にリアを安定させて、車両が限界に近づくことを可能にします。

電子制御ダイナミックエンジンマウントも、911 GT3 RSのダイナミクスとハンドリングに大きく寄与します。このマウントは、ハードとソフトのエンジンマウントのメリットを兼ね備えます。ハードエンジンマウントは、車両を限界まで駆動する際に精度を高め、予測可能なハンドリングを可能にします。このため、サーキットでの使用時に特に重要です。公道では、ソフトエンジンマウントが揺れと振動を低減して走行快適性を高めます。

シャシーオプション：ヴァイザッハパッケージとフロントリフトシステム

オプションのヴァイザッハパッケージは、911 GT3 RSのハンドリングを最適化します。パッケージに含まれる炭素繊維強化プラスチック(CFRP)製のフロントとリアのスタビライザーとカップリングロッドは、ばね下重量を低減します。ポルシェは、公道仕様車にこのテクノロジーを採用する唯一のメーカーです。

オプションとして用意されるフロントの油圧リフトシステムは、縁石、斜面、または車庫入口で底部を擦る危険を大幅に低減します。このシステムを装備すると、50km/h以下の速度のときにフロントエンドを約30mm持ち上げることができます。

固定キャリパーとコンポジットディスクを備えた安定したブレーキシステム

911 GT3 RSに標準装備される固定キャリパーとコンポジットディスクを備えたブレーキシステムは、モータースポーツの世界で十分に実績を積んでいます。ポルシェは常に、サーキットの走行で特に大きなメリットをもたらすシングルピースのアルミニウム製モノブロックキャリパーを採用します。設計と密接に関連する高水準の剛性が、高負荷時の優れた圧力ポイントを保証しながら高い耐フェード性を提供します。フロントに対向6ピストン式、リアに対向4ピストン式のブレーキキャリパーが採用されています。外径380mmのコンポジットブレーキディスクは、アルミニウム製ブレーキチャンバーによる2パーツデザインを備えており、ばね下重量と回転質量を低減します。クロスドリル加工を施したベンチレーテッドディスクは、蓄積する熱を容易に発散することができます。

ブレーキシステムの純粋なメカニカルコンポーネントに加えて、電子技術の使用もブレーキ性能において重要な役割を果たします。911 GT3 RSは、特別にキャリブレーションされたブレーキブースターを使用します。ABSコントロールユニットは、サーキットでの任意の使用を可能にします。

オプション：ポルシェ セラミックコンポジット ブレーキ (PCCB)

911 GT3 RSのブレーキ性能は、オプションのPCCBによってさらに強化されます。クロスドリル加工を施したセラミックコンポジット ブレーキディスクは、フロントが外径410mm、リアが外径390mmです。イエローでカラーリングされたフロントの対向6ピストン式、リアの対向4ピストン式固定キャリパーによって、極めて高い制動力がつねに安定して発揮されます。高負荷時にも優れた耐フェード性を誇ります。

2フォールドミックスタイヤとして特別に開発されたスポーツタイヤ：

ニュー911 GT3 RS には2フォールドミックスタイヤが標準装備されます。リアタイヤはフロントタイヤよりワイドで大径です。フロントに9.5Jx20インチホイールと265/35 ZR 20タイヤ、リアに12.5Jx21インチホイールと325/30 ZR 21タイヤが装着されます。911 GT3 RS 専用開発された標準スポーツタイヤは、スポーツ志向のドライバーに、サーキットで明らかになるドライロードでのロードホールディングの大幅な改善と、長距離走行での優れた安定性の2つの大きなメリットをもたらします。2種類のコンパウンドを使用したトレッドによってこれが可能になります。最適な硬度を備えて強力に結合したエラストマーは、タイトなコーナーにおいて優れた外側のグリップを保証します。タイヤ内側のより硬いエラストマーは、ウェットロードでの最適なステアリング精度とロードホールディング性能を提供します。タイヤのアウトワーショルダーも、耐摩耗性の専用ラバーコンパウンドによって強化されています。その結果、サーキットでの過酷な使用時にもタイヤは一貫して優れたグリップを提供し、スポーツタイヤとして抜群の耐久性も備えます。

オプション：公道仕様サーキットタイヤ

ポルシェは、911 GT3 RSのオプションとして新しい公道仕様サーキットタイヤを提供します。スポーツタイヤのデザインをベースにするこの専用タイヤは、異なるラバーコンパウンドを使用しており、純粋なサーキット使用を主な目的とします。公道仕様サーキットタイヤは、スポーツタイヤに比べてドライコンディションのサーキットでさらに優れたパフォーマンスを発揮します。このタイヤは2018年の第3四半期からポルシェ正規販売店で発売予定です。

標準装備の鍛造アルミホイール：オプションのマグネシウムホイール

911 GT3 RSには、“RS”のレタリングを施したセンターロック式鍛造アルミホイールが標準装備されます。ヴァイザッハパッケージとの組み合わせのオプションで、同サイズの鍛造マグネシウムホイールを装着することができます。このホイールは、11.5kgの軽量化によって、回転質量をさらに削減してドライビングダイナミクスに寄与します。

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、タイヤ空気圧が低下すると警告を發します。サーキットモードも備えており、レースのスタート時に冷間時のタイヤ空気圧を計測します。

ボディおよびエアロダイナミクス

マグネシウム製ルーフとカーボンファイバー製スポイラーを備えたワイドな軽量ボディ

ニュー911 GT3 RSは、ハイパフォーマンスなドライビングダイナミクスを目指して開発されました。ボディをひと目見ただけでも、RS専用リアスポイラーと圧倒的にワイドなボディにより、明確にモータースポーツを意識したドライビングマシンとしてのRSのポジショニングが示されています。リアの寸法は911ターボと同じで、ボディはこのモデルをベースとしています。それに対し、カーボン製フロントスポイラーは両サイドともさらに25mmずつ張り出しています。RSモデルの特徴のひとつは、ホイールアーチベントの上部がスラットによって保護されていることです。これにより、回転するホイールによって生成される超過圧力が軽減され、その結果、フロントアクスルにおけるダウンフォースが増大しています。ボンネットの2つの“NACA”インレットは、ブレーキシステムのベンチレーションを向上させ、しかも空気抵抗係数に悪影響を与えることはありません。フロントリップスポイラーは先代モデルよりもさらにワイドになり、サイドスカートワイド化と相まってアンダーフロアの表面積が拡大したため、ダウンフォースが増大しています。これにより、全体として、走行挙動がいっそう安定しています。

911 GT3 RSは、レーシングカーと同様の方法でエアロダイナミクスを調整することができる稀な公道仕様のスポーツカーのひとつです。高速コーナーでのパフォーマンスを向上できるよう、鍛造アルミニウム製でブラックに塗装されたスポイラーサポートを備えた固定式リアスポイラーは、パフォーマンスポジションに移動することができます。このポジションでは、先代モデルよりも40%大きいダウンフォースが発生します。

インテリジェントな素材の組み合わせによる重量削減

第7世代911 GT3 RSは、軽量設計の完璧な例のひとつとなっています。先代モデルと比較して、パフォーマンスを向上させる多くの機能が追加されているにもかかわらず、可能最低重量1,430kgのこの新しいハイパフォーマンススポーツカーは、競合車の中でも最軽量の部類に属します。アルミニウムとスチールの複合構造により、ボディ重量が抑えられると同時に、必要な車両の剛性も確保されています。911 GT3と同様、フロントおよびリアセクションは軽量ポリウレタン製で、中空ガラススフェアとカーボンファイバーエレメントが用いられています。このハイテク材料は特に安定性に優れているだけでなく、非常に軽量でもあります。CFRPも、成形フロントリッド、フロントスポイラー、リアリッドに加え、インテリアの幅広いコンポーネントで使用されています。

ルーフはマグネシウム製で、フロントリッドと同様、深さ数ミリの輪郭加工が広範囲にわたって施されています。この輪郭加工は、軽量コンポーネントにとって単なる外観上の特徴ではなく、材料の剛性も高めます。リアウインドウとリアサイドウインドウは軽量ガラス製です。この材質は重量の点ではポリカーボネートとほぼ同じですが、傷つきにくさと割れにくさに関してははるかに優れており、高速走行時の膨らみも大幅に抑えられています。

特にサーキットでは、繰り返される加減速操作によって車両コンポーネントに負荷がかかります。そのため、軽量の車両の方が効率よく加減速できるだけでなく、パワートレインとブレーキへの負荷も小さくなります。これは、2〜3周以上の高速ラップが予定されている場合は特にアドバンテージとなります。1kgでも車両重量を削減することは、横方向のダイナミクスの点でも重要となります。車両が軽量になればなるほど、コーナーで外側に押し出す質量が減るからです。タイヤによって伝えられるコーナリングフォースが小さくなり、コーナリング速度の可能性が向上します。

サーキット向けのインテリアデザイン

ニュー911 GT3 RSのインテリアは、サーキットでの機能性と優れたエルゴノミクスを念頭に置いてデザインされています。スポーツステアリングホイールは軸方向と垂直方向に最大40mm調整可能で、ドライバーのニーズにあわせて最適にカスタイズすることが可能です。ブラックアルカンターラ®製のステアリングホイールリムは、視覚的なハイライトとなるだけでなく、最適なグリップも確保します。12時位置のイエローのマーキングは、サーキット上で現在のステアリングアングルをドライバーに示します。プレッシャーポイントが明確に定義された大型シフトパドルにより、精密なシフト操作が可能で、明快なフィードバックによってドライバーは適正なギアが選択されたという確信を得ることができます。

運転席と助手席は、カーボンの編み目模様のCFRP製フルバケットシートが標準装備され、サーキットで最適なサイドサポートをもたらします。シートセンターはパーフォレーション加工が施されたブラックのアルカンターラ®で仕上げられ、ヘッドレストにはシルバーグレーの“GT3 RS”のロゴが刺繍されています。アダプティブスポーツシートプラスを選択した場合、どのインテリアデザイン構成でも、シートセンターセクションはパーフォレーション加工のないブラックアルカンターラ仕上げとなります。

クラブスポーツパッケージが無償オプションで選択可能

911 GT3および911 GT2 RSと同様、ニュー911 GT3 RSでもクラブスポーツパッケージが用意されています。このパッケージには、ドイツ・モータースポーツ連盟 (DMSB) 認定のリアロールケージとバッテリーのカットオフスイッチが含まれています。その他、モータースポーツ用の手動式消火器、6点式シートベルトも含まれ、どちらも将来予定されている国際自動車連盟 (FIA) の要件にすでに適合しています。

オプション：ヴァイザッハパッケージとマグネシウムホイール

オプションのヴァイザッハパッケージとオプションの鍛造マグネシウムホイールにより、911 GT3 RSのクラブスポーツパッケージ装着車と比較して、さらに約30kgの重量削減が可能です。このオプションでは、リアスポイラー、フロントリッド、ルーフ、スポーツデザインドアミラーのアップパーシェルがカーボン織目仕上げの炭素繊維強化プラスチック (CFRP) 製となります。フロントとリアのスタビライザーとカップリングロッドもCFRP製です。ヴァイザッハパッケージの見違えることのない目印となるのは、リアスポイラーの大きな“PORSCHE”の文字です。

インテリアで目立つのは、ボルトで連結されたチタン製ロールケージで、これはクラブスポーツパッケージに装備されるスチール製ロールケージよりも約12kg軽量です。小さなディテールも、軽量化のために最適化されています。たとえばCFRP製ステアリングホイールカバーや超軽量シフトパドルなどで、どちらもカーボンの編み目模様仕上げとなっています。フロアカーペットまでもが軽量化されています。ヘッドレストのヴァイザッハパッケージのロゴとカップホルダートリムのロゴも、この911 GT3 RSが重量に関して可能な限り最適化されていることを示しています。

911 GT3 RSに標準装備されているPCMには、オンラインナビゲーション、ボイスコントロール、携帯電話プレパレーションに加え、さまざまなサービスにアクセス可能なポルシェ コネクト プラスが含まれています。さらなる軽量化のため、PCMは無償で非装備とすることもできます。この場合、代わりにセンターコンソールに収納コンパートメントが備わります。

バーチャルサポートによるトレーニング： ポルシェトラックプレジジョンアプリ

標準装備のポルシェトラックプレジジョンアプリにより、スマートフォンでドライビングデータの詳細な記録、表示、分析を行うことができます。PCMを使ってスマートフォンで自動的に、またはオプションのクロノパッケージの操作レバーを使って手動で、ラップタイムをストップして比較することができます。ポルシェ テクニクメントにオプションで用意されているラップトリガーを使えば、さらに正確なラップタイムの計測ができます。

このアプリによって、サーキットではドライビングダイナミクスが直接スマートフォンに表示されます。セクタータイムとラップタイムに加え、設定された基準ラップとの差も表示されます。ドライビングデータのグラフによる分析や、ビデオ分析も、ドライビングパフォーマンスをたえず向上させるのに役立ちます。記録、ラッププロフィール、ドライバープロフィールは、スマートフォンで直接、管理・共有することができます。

オプション：パフォーマンスディスプレイ付クロノパッケージ

911 GT3 RSにもオプションでクロノパッケージが用意されています。このパッケージには、ダッシュボードのアナログおよびデジタルストップウォッチに加え、測定されたラップタイムの表示、保存、分析のための機能や、パフォーマンスディスプレイも含まれます。これにより、現在のラップの時間と距離、前回のラップタイム、これまでに達成されたタイムについての情報が得られます。ファステストラップや航続距離も表示されます。どのようなラップのルートも記録可能で、基準ラップも設定することができます。

モータースポーツとのダイレクトなつながり

サーキットで成功を収め、公道向けに完全なものに

ポルシェ911 GT3 RSは、ポルシェのレーシングカーと市販モデルの結びつきを最も明白にしています。現行の911モデルレンジの中で、純粋なモータースポーツの伝統と、果てしない実用性とのオーバーラップをこれほど明確に示すモデルは存在しません。また、ドライビングの精密性とダイナミクスの点で、911 GT3カップ、911 GT3 R、911 RSRのコンペティションバージョンにこれほど近いGTモデルも存在しません。いくつかの特徴は、ポルシェの伝統といえます。苛酷なレースの条件下で定評あるパフォーマンスの利点をもたらした多くのコンポーネントとテクノロジーは、まず最初に911 GT3 RSにおいて顧客に披露されてから、それに続くポルシェの市販モデルにも採用されてきました。ニュー911 GT3 RSは、こうした性格を非常によく物語っています。

ニュー911 GT3 RSは、何よりもまずドライビングマシンです。そのハンドリング、ブレーキングおよびステアリング挙動は、911 GT3の優れたパフォーマンスをさらに上回っており、かつてないほど911 GT3カップのパフォーマンスに近づいています。このロードバージョンの圧倒的なパフォーマンスの要因となっている装備のひとつに、フロントおよびリアのシャシーアームをボディに連結しているユニボールジョイントがあります。これは、ワンメイクシリーズのレーシングカーである911 GT3カップからほとんど変更せずに採用されたものですが、腐食を防ぐために完全に密閉されました。特に剛性に優れ、ほとんど遊びがこのシステムは路面との非常にダイレクトな結びつきを生み出します。利点は、ドライバーが即座のフィードバックを得られることです。911 GT3 RSは量産車としては他に類を見ない精度でステアリング操作に反応します。

ポルシェ・モービル1 スーパーカップやその他20の世界各国および地域でのポルシェ カレラカップ向けのレーシングカーと、ポルシェ911 GT3 RSとの密接な関連を示しているのは、スプリングダンパーのチューニングです。スプリングレートは先代モデルよりも大幅に高くなり、今やニュルブルクリンク北コース向けのレーシングカーの設定とほぼ同じになりました。さらに、ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム(PASM)の幅が広がり、ダンパーフォースのアクティブな連続調整が可能になりました。ノーマルモードでは、高速道路や荒れた田舎道を走るための十分な快適性が得られ、スポーツモードにすると911 GT3よりも明らかに硬くなり、レーシングカーとほぼ同等のチューニングになります。サー

キットのドライ路面で最大限の横加速度をサポートし、可能な限り最高のトラクションが得られるように設計されています。フロントアクスルは特にレスポンスに優れています。チューニングし直されたリアアクスルステアリングはきわめて迅速に反応し、バランスのよいハンドリングを維持するのに役立ちます。

空車重量が18kg軽くなるオプションのヴァイザハパッケージでは、レーシングバージョンとロードバージョンとのシャシーの類似性がいっそう際立ちます。この場合、市販車のシャシー設定には、超軽量カーボンファイバー複合素材でできたスタビライザーとカップリングロッドが備わります。現在、ポルシェは公道仕様車でこのテクノロジーを利用できるようにしている唯一のメーカーです。オプションのマグネシウム製リムおよびポルシェ・セラミックコンポジット・ブレーキ (PCCB) と組み合わせると威力を発揮するこのシャシーコンポーネントにより、ばね下重量と回転質量が大幅に削減されます。この結果、どのような加速、減速、あるいはステアリング操作状況においても、911 GT3 RSはいちだんと俊敏、スムーズになり、安定性が増します。

911 GT3 RSのエアロダイナミクスも、明らかに911 GT3カップに由来しています。先代モデルと比較すると、調整可能なリアスポイラーだけでも最大40%の追加ダウンフォースを生み出します。プライベートのために開発されたレーシングカー、911 GT3 Rと同様にフロントスポイラーの「ルーバーベント」は、サイドラジエーターのベンチレーションを改善します。ワイド化されたフロントリップスポイラーと相まって、これによりフロントアクスルでさらなるダウンフォースが生み出されます。200km/h時には、GT3 RSは追加で合計144kgを路面に作用させ、300km/hではこの値は416kgになります。

ニュー911 GT3 RSに搭載されているエンジンは、サーキットから公道へのテクノロジーの移転を最も明白な形で示しています。この6気筒エンジンは、レース用に設計されている911 GT3カップ、911 GT3 R、および911 RSRに搭載されている4.0リッターエンジンと同じGTエンジンのセットアップをベースにしています。最高出力は383kW (520PS) で、これまでポルシェが量産車向けに製造した中で最もパワフルな自然吸気直接噴射エンジンとなっています。ワンメイクシリーズの車両は、市販スポーツカーを26kW (35PS) 上回っています。4つのパワートレインは、全てモータースポーツ向けに開発、試験された高回転コンセプトを備えています。RSのエンジンは8,250rpmにおいて最大の性能を解き放ち、最高回転数は9,000rpmに達します。これは純粋なスポーツカーエンジンの中でも群を抜いています。

超高速時にも精密な吸排気を確保できるよう、ポルシェのエンジニアは「リジッドバルブコントロール」を開発しました。油圧式のバランスエレメントで支持される代わりに、ロッカーアームがアクスルに取り付けられています。工場において、交換可能なシムを用いて適正なバルブクリアランスが

設定されており、それ以上の再調整は必要ありません。これにより、サーキットでも日常使用でも、メンテナンスの労力が軽減されます。このニュー911 GT3 RSの技術的特徴も、モータースポーツに直接由来しています。

GT3 RSモデルの背景となる伝統

レーシングフィニッシュのスポーティなロードカー

ポルシェは46年間にわたり、公道走行可能なスポーツカーと栄光のGTレーシングカーを結ぶ911の市販モデルだけにRSの略称を授けてきました。それらの車は徹底したアスリートであり、世代を重ねるたびにドライビングの精度を新たな高みに引き上げてきました。911 GT3 RSは、モータースポーツのDNAを備えた模範的なアスリートです。その全てのポテンシャルをサーキットで披露するだけではなく、日常走行でも注目を集めます。半世紀以上もの間、ポルシェのエンジニア達は、新世代の911を開発する時に同じ野心を抱いてきました。それは新たなドライビングダイナミクスのベンチマークを打ち立てることです。

最初の911 RSモデルがデビューしたのは、1972年にさかのぼります。その後しばらく、911カレラRS 2.7は、自動車史のアイコンであり続けました。このモデルの保存状態の良い個体には、7桁ユーロの価格が付けられることもあります。当時、このシンプルな車の価格は33,000ドイツマルクでした。公道走行可能な状態での車両重量は900kgにすぎず、最高出力210PS、最高速度240km/hを発揮しました。また、固定式リアスポイラーを初めて装着したモデルでもありました。受注数は、ホモロゲーションの取得に必要な500台を大きく上回り、最終的にポルシェは1,036台を製造しました。

それから12年後、別の911がエンジンフードにRSのロゴを掲げました。911 SC RSは、ラリー競技のための純粋なホモロゲーションモデルとして21台のみが作られました。車両重量は960kgで、3.0リッターエンジンは250PSの最高出力を誇りました。1991年には、964モデルラインをベースにした260PSの911 RS 3.6が続きました。これは、カレラカップに参戦するレーシングカーのテクノロジーが市販車に取り入れられた最初の例となりました。そのすぐ後には、300SPの3.8リッターバージョンが続きました。1995年以降、ポルシェはこのエンジンを911タイプ993のRSバージョンに与えました。最高出力は変わらず、最高速度は277km/hに達しました。今度は、この車が、ワンメイクシリーズのポルシェ カレラカップおよびポルシェ スーパーカップのベース車両となりました。このように、RS モデルとモータースポーツの直接的なつながりは決して失われませんでした。

911 (1996) GT3 RS、2003年：かつてないRS

1998年のル・マン優勝車の市販モデルである911 GT1、そして911 GT2が市販された後、ポルシェはモータースポーツの将来に革命を起こすことになるモデルを1999年に投入しました。996モデルラインをベースにした911 GT3は、今日のサーキットが多種多様な同類のGTモデルであふれるきっかけを作りました。ポルシェは、2003年に最初の911 GT3 RSを発売したことで水準をさらに一段引き上げました。このモデルは、最高出力が381PSになった911 GT3の高回転型3.6リッター水平対向エンジンを使用し、標準でロールケージを装備してホワイトに塗られた仕様のみが用意されました。ボディサイドのレタリングは、有名な先代モデルに敬意を表してブルーまたはレッドを踏襲しました。後のレーシングバージョンを先取りしたコンポーネントとして、ベンチレーションスリットが組み込まれたフロントエンド、前後アクスルに専用のホイールマウントと分割式コントロールアームを備える最適化されたシャーシジオメトリ、シングルマスフライホイールなどの採用に加え、軽量構造実現のための手段としてリアウインドウはポリカーボネート、エンジンフードとリアスポイラーはカーボンファイバーで作られました。燃料満タン時の車両重量が1,360kgの911 GT3 RSは、GT3クラブスポーツバージョンよりもさらに50kg軽量でした。走行性能も同じく印象的で、0-100km/hをわずか4.4秒で加速し、最高速度は308km/hに達しました。

911 (1997) GT3 RS、2006年：純粋な尺度

997モデルラインをベースとするRSバージョンは、最初のGT3モデルと比べて44mmワイドなカレラ4のボディでグリッドに並びました。さらにリアのトレッドも34mm拡大されたことで、より大きな横Gに耐えられるようになり、ロール安定性が高まりました。1,375kgの車両重量は、それでも20kg軽量化されていました。これを可能にしたのが、カーボン製の調整式リアスポイラーや、樹脂製のエンジンフードとリアウインドウといった装備でした。リアアクスルのコントロールアームが今度も分割式となったことで、サーキットで使用するためにシャーシをより精確にチューニングすることが可能になりました。どちらかといえばスパルタンなインテリアのハイライトは、カレラGTと同じカーボンファイバー複合素材製の軽量バケットシートと、標準装備のロールオーバーバーでした。RSに使われた最高出力415PS、最高回転数8,400rpmの3.6リッターエンジンは、GT3からそのまま引き継がれました。シングルマスフライホイールを備える6速マニュアルトランスミッションは、より狭いギアレシオのおかげで高回転を維持することができます。パワーウエイトレシオが3.3kg/PSのGT3 RSは、0-100km/hを4.2秒で加速して310km/hの最高速度を達成し、ニュルブルクリンクの北コースを7分48秒でラップしました。

911 (997 II) GT3 RS、2009年：真実だけを

2009年に911 GT3 RSが導入されたことで、徹底してスポーティな911の派生モデルの生産が継続されました。フェイスリフトされた997モデルラインをベースとして、排気量3.8リッターとなった水平対向6気筒エンジンが搭載されました。それまでの435PSに代わって450PSを発生する自然吸気エンジンは、初めて911 GT3よりもパワフルになり、118PS/ℓのリッターあたり出力によって、市販車の新たな基準を打ち立てました。最高回転数は8,500rpmでした。センターコンソールのスポーツボタンは、中回転域のトルクを35Nm増大させて465Nmに高めました。横方向のダイナミクスを向上させるために、GT3 RSではフロントアクスルのトレッドも拡大されました。アルミニウム製ブレーキチャンバー付きの大径ブレーキシステムと、専用にチューニングされたPASMシャシーも備えました。それに応じて、走行安定性を高めるポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム(PSM)の設定が変更されました。2段階で解除可能なその独立した制御アルゴリズムは、サーキット走行のために開発されました。チタニウム製リアサイレンサーや、さらに1.4kg軽量化されたシングルマスフライホイールなどの軽量コンポーネントの採用により、車両重量は、車幅の狭い911 GT3と比べて25kg軽減され1,370kgになりました。サーキットで使用する場合には、重い鉛バッテリーの代わりにオプションのリチウムイオンバッテリーを使用することで、車両重量はさらに10kg軽くなりました。最高速度310km/hの911 GT3 RSは、ノルドシュライフェを7分33秒で攻略しました。この車は、サーキットでのポテンシャルを2010年のニュルブルクリンク24時間レースの中で実証しました。この市販車は、アイフェルでの壮大な挑戦に立ち向かい、総合13位という見事な成績でフィニッシュしました。しかも、現地への往復には公道を走行しました。

911 (997 II) GT3 RS 4.0、2011年：最大の規律

2011年には、911タイプ997をベースに開発された3代目のGT3 RSがデビューしました。600台が限定生産され、911の市販モデルとして初めて4.0リッターエンジンを搭載しました。生粋のレーシングテクノロジーが採用され、クランクシャフトは、レーシングカーである911 GT3 RSRの6気筒エンジンのものがそのまま使われ、チタニウム製コネクティングロッドによって鍛造ピストンと連結されました。その結果、500PS/8,250rpmの最高出力と、自然吸気エンジンではトップクラスの125PS/ℓのリッターあたり出力が得られました。エンジンフード、フロントフェンダー、およびバケットシートは、極めて軽量なカーボンファイバー製が標準装備されました。ガソリン満タン時の車両重量が1,360kgの911 GT3 RS 4.0は、パワーウエイトレシオが2.27kg/PSとなり、3kg/PSの大台を切りました。性能の向上を数値で見

ると、0-100km/h加速タイムは3.9秒、最高速度は310km/h、ニュルブルクリンク北コースのラップタイムは7分27秒でした。これらの数値が示すように、GT3 RSの速さはスーパースポーツカーであるカララGTを上回ります。

911 (991) GT3 RS、2015年：さらに押し上げられた限界

新世代のタイプ991をベースとする次の911 GT3 RSは、2015年に発売されました。先代と同じ最高出力500PSの4.0リッターエンジンを搭載しますが、ステアリングホイールのパドルシフトを含む7速PDKトランスミッションと、911ターボのワイドボディが初めて組み合わせられました。RSモデルは、軽量構造とエアロダイナミクスに関して、またもや新たな基準を打ち立てました。フロントフェンダーとラゲッジコンパートメントリッドはカーボンファイバー製です。特に大きな焦点が当てられたルーフはマグネシウム製で、エンジンフードと同様に30cm幅のくぼみを特徴としています。もうひとつの特徴は、フロントフェンダーに設けられたホイールアーチベント、すなわちルーバーベントです。純粋なレーシングカーと同様に、このベントはフロントアクスルのダウンフォースを最適化します。シャシーは、最大限のドライビングダイナミクスと精度が得られるように設計され、新しいリアアクスルステアリングやロック機構付電子制御リアディファレンシャルと組み合わせられるポルシェ・トルク・ベクトリングプラス (PTV Plus) のメリットを活かしました。最高速度310km/hの911 GT3 RSは、0-100km/hをわずか3.3秒で加速し、ニュルブルクリンク北コースを7分20秒で周回しました。