



PORSCHE



ニューポルシェ911

プレスキット

目次

ニューボルシェ911	3
エクステリアとインテリア	9
ニューボルシェ911のテクノロジー	14
911の耐久試験：911新世代向けのテストプログラム	31
ボルシェ911の7世代	33

911カレラS:燃費(複合)8.9 l/100 km;CO₂排出量(複合)205 g/km

911カレラ4S:燃費(複合)9.0 l/100 km;CO₂排出量(複合)206 g/km

燃料消費値とCO₂排出値は新しいWLTP測定法により測定されています。当面の間、そこから換算されたNEDC値が記載されることとなります。WLTPによる値は従来のNEDC測定法により測定された値と比較できません。

公式の燃料消費値および公式の特定CO₂排出値に関する詳細情報は、すべての販売店およびDATで無料で配布されている「新型乗用車の燃消、CO₂排出、および消費電力のガイド」をご覧ください。

第8世代へと進化したアイコン

ニューポルシェ911

強さ・速さの進化とデジタル化—ポルシェ911が第8世代へと進化しました。ポルシェデザインのDNAが鮮明に表現されており、明らかに筋肉質になった外観と、10.9インチのタッチスクリーンモニタが象徴する全く新しいインテリアは、新型911に時代を超越したモダンさを与えています。インテリジェントな操作要素とボディ、ならびに革新的なアシスタンスシステムは、伝統的なリアエンジンスポーツカーの妥協のない優れたダイナミクスと、デジタル環境への要件に対応する能力を見事に融合させています。

ポルシェAG取締役会会長のオリバー・ブルームは次のように述べています。「包括的なデジタル機能を搭載した911の第8世代は、先代モデルよりもさらにパワフルでエモーショナルになった上、効率も向上しています。全体的に進化を遂げたにもかかわらず、911は今でもポルシェの躍動するハートを持つピュアなスポーツカーという当初の姿を保っています。まさに私たちの象徴的存在、アイコンなのです。」

さらに進化した新世代の水平対向6気筒ターボエンジンは、331 kW (450 PS)とSモデルにおけるこれまでの最高出力を誇ります。噴射プロセスが改善され、ターボチャージャーとインタークーリングの配置変更などの最適化措置が講じられたことでドライブトレインの効率が上昇し、エミッションが低下しています。駆動力は、新開発の8速デュアルクラッチトランスミッションを介して伝達されます。最高速度は308 km/h (カレラS)、全輪駆動のカレラ4Sでは306 km/hとなりました。0から100 km/hの加速タイムは4秒を下回り、後輪駆動のカレラSは3.7秒、全輪駆動の911カレラ4Sは3.6秒です。つまり両車両はそれぞれの先代モデルよりも0.4秒速くなっています。オプションのスポーツクロノパッケージを装備すれば、このタイムをさらに0.2秒縮めることができます。新型911は、世界で最も過酷なレースコースでも新しいベストラップを記録しています。911カレラSはニュルブルクリンクのノルトシュライフェで、先代モデルよりも5秒速い、7分25秒のラップタイムを記録しています。

その他のハイライトとしては、濡れた路面での走行安定性をさらに高めるポルシェウェットモード、赤外線カメラを用いたナイトビジョンアシスト、ビッグデータインテリジェンスを使用した包括的なコネクティビティなどが挙げられます。充実した機能と装備には、またとないドライブ体験を提供してくれる「Porsche Road Trip」アプリケーション、パーソナルアシスタントの「Porsche 360+」、ならびに個人のCO₂排出量

を中和させるウェブベースの排出量計算機能「Porsche Impact」という、3つの新しい特別なデジタルサービスがさらに加わります。これらは2018年11月27日にロサンゼルスで新型911と共にワールドプレミアを飾りました。

初期911の要素を取り入れたエクステリアデザイン

エクステリアデザインは、明らかに新しい要素を採り入れています。第8世代の911はさらにワイドになり、モダンで堂々とした姿となって登場します。フロントは20インチ、リアは21インチ径の大きなホイール上に、よりワイドになったフェンダーがアーチ状に設けられています。後輪駆動モデルは、全輪駆動モデルのこれまでのボディ幅を有することになります。それに伴って、リアアクスルの幅が44ミリメートル拡大しています。どちらのモデルでも幅が45 mm拡大したフロントセクションは初期の911に見られる伝統的なスタイルを採用しており、前方に向かって長く伸びているボンネットには、ウインドシールド前に特徴的な傾斜が付けられています。その両者がフロントセクションをすらりと見せ、ダイナミズムを与えています。同時に、新開発のLEDヘッドライトは、911の技術的進歩を示しています。911に特徴的な丸型で直立したLEDヘッドライトは、ほぼシームレスにフェンダーに溶け込んでいます。電動で開くドアグリップがドアと同一面上に一体化されているため、テーパーがついて滑らかなサイドラインが強調されます。同様に新設計されたドアミラーは風切り音が最も低減されるように最適化されており、オプションで電動格納が可能です。

リアはよりワイドになり、フレキシブルに展開するスポイラーと、シームレスで繊細なライトストリップがインパクトのある印象を生み出しています。垂直方向に配置されたエアインテークのフィン、リアガラスのラインにアクセントを与えています。中央に配置されたハイマウントストップランプもフィンの方向と一体化しています。これらはリアスポイラーが展開すると覆われるため、スポイラーには第2のブレーキライトが組み込まれています。違いを示す特徴として、後輪駆動モデルはブラックのフィンを持つ一方、全輪駆動モデルはエンジンフードにクロムインサートを備えています。フロントおよびリアセクションを除いて、外板パネル全体がアルミニウム製です。

クリアなラインで新しくデザインされたインテリア

インテリアは、埋め込まれたメーターを備えたダッシュボードのクリアで直線的なラインが特徴的です。ここでも1970年代の911がモチーフになっています。ダッシュボードは初代911のように、2つの水平ブレード面の幅全体にわたって広がっています。中央のレブカウンターの上に位置する2つのフレームレ

スの薄型自由形状ディスプレイがドライバーに必要な情報を提供します。10.9インチのポルシェ コミュニケーション マネージメント (PCM) のセンタースクリーンは、脇見運転をせずに素早く操作することができます。その下では、5つのクラシックな形のトグルスイッチを有するコントロールパネルが、タッチパッド一体型センターコンソールに結合しています。シートも同様に根本的に改良されました。新設計により約3 kgの車両重量軽量化が実現しており、形状を変更したことで、ショルダーエリアでのサイドサポートが大幅に改善されています。シートがこれまでより5 mm深く配置され、シート面がわずかに薄くなったにもかかわらず、シートの快適性を全体的に改善することができました。

デジタル化において、911は持続的なコネクティビティおよび新しい機能とサービスにより未来への次のステップに進みます。標準装備のPCMには、大量のデータに基づくオンラインナビゲーションとポルシェ コネクトプラスが含まれます。

豊富なアシスタンスシステムにより安全性と快適性が向上

ポルシェが世界初の新機能として開発したウェットモードが標準装備されます。この機能は路面上の水を認識し、それに応じて制御システムを予め状況に合わせて調整し、ドライバーに警告します。ドライバーは車両を押しボタンまたはステアリングホイールのモードスイッチ (スポーツクロノパッケージ) により、特に安全を重視して調整することができます。同様に標準装備されるウォーニングおよびブレーキアシストシステムは、動く物体との衝突の危険を検知し、必要に応じてエマージェンシーブレーキを作動します。熱探知カメラを備えたナイトビジョンアシストが、911に初めてオプションで用意されます。オプションのアダプティブクルーズコントロールは、オートマチックディスタンスコントロール、スタート/ストップ機能、リバーシブルオキュパントプロテクション、および革新的な自動エマージェンシーアシスト機能を含みます。

次世代の水平対向6気筒エンジン

新型911では水平対向6気筒ボクサーエンジンも新世代に突入します。エンジンの開発はガソリン微粒子フィルターを採用して最新の排気ガス規制を満たすことに加えて、特にパフォーマンスをさらに向上させることに重点を置いて進められました。電子制御のバイパスバルブを持つシメトリック構造の大型ターボチャージャー、完全に新設計のインタークーリング、および今回初採用されたピエゾインジェクションバルブによりエンジンのレスポンス、パフォーマンス、トルク特性、安定性および回転特性

がさらに改善されました。911カレラSのエンジンでは、6,500/rpmでの出力が22 kW(30 PS)向上して331 kW(450 PS)になったことに加え、2,300/rpm～5,000/rpmでのトルクも30 Nm増加して530 Nmとなっています。

付加価値税と国別仕様の装備を含めて、911カレラSの価格は120,125ユーロ、911カレラ4Sは127,979ユーロです。

腕に光るポルシェ911の神話

ポルシェデザインは、911新世代の発表に伴い、限定版腕時計スペシャルエディション「911クロノグラフ タイムレスマシン限定版」を911個お届けします。ピュアなデザインの時計は、そのチタンケースの形状とともに、自動車の象徴的存在であるこのモデルを再現したオリジナルデザインとなっています。大きめのサイズのブラックダイヤルは、この理想的なモデルから受け継がれました。白い針とインデックスが使用されているため、コックピットでも腕に着けていても常にはっきりと読み取ることができます。6時の位置にあるトータライザーは、3/6/9そして11のマークとともに、このスポーツカーアイコンをもとにデザインされています。また、911フライラインのダイヤルと、オリジナルのポルシェインテリアレザーを用いたベルトのシルエットにも同様のことが言えます。このスペシャルエディションは、2019年4月より特製の限定バッジ付きの限定版ボックスとともに発売されます。

ツッフェンハウゼン生まれの傑作 - カルトスポーツカーの7世代

1963年9月12日、フランクフルトモーターショー (IAA) でレジェンド誕生の瞬間が訪れました。この日、ポルシェは大きな期待を寄せられていた356の後継車を発表します。これより15年前のオーストリアのグミュントで356とともにポルシェブランドの歴史が開幕したのです。最初は901と名付けられたこの初代911は、生産終了までに111,995台が製造されました。

10年後の1973年、大きな変化とともに911のGシリーズがスタートします。重要な輸出マーケットである米国の厳格な安全基準に基づき、多くの変更が必要となりました。ポルシェはトップモデルに高出力のターボエンジンを搭載し、ボディには原則的に亜鉛メッキを施した上、タルガに加えて911のカブリオレモデルとスピードスターも市場に投入しました。ポルシェ911Gシリーズは1989年までに198,496台が生産されました。

早くも1988年に、ポルシェ社内ではタイプ964と呼ばれていた後継車が販売されます。964世代の最初のモデルバリエーションは、新型911がいかに進歩的であったかを示しています。カレラ4の登場に伴い、初めて全輪駆動モデルがシリーズに導入されました。この全輪駆動は、もともとポルシェがハイパフォーマンススポーツカー、959向けに設計したものでした。続いて1989年には、後輪駆動の911カレラ2が登場します。時を同じくして、クーペと並んでカブリオレおよびタルガモデルもデビューを飾りました。また、タイプ964では、一体化されたバンパーを含むボディ以外の85パーセントのパーツが新たに設計されていました。ポルシェ911の第3世代となった964は6年間で63,762台の生産数を達成したあと、1993年10月にその後継車が続きます。

911の第4世代であるタイプ993は、この傑作車の歴史において、最も人気のあるモデルの一つとなっています。ポルシェは当初、このモデルをクーペまたはカブリオレのみで提供していました。その後1995年になってから、取り外し可能なルーフパーツの代わりに、電動でリアガラスシートの下に格納される大面積ガラスルーフという新たなコンセプトと共にタルガが登場します。68,881台が生産されたあと、1998年に空冷エンジンの時代が終幕を迎えます。

ポルシェは1997年以降、911の第5世代の導入に伴って空冷エンジンからの別れを決断します。タイプ996は、傑作車の系譜における大きな分岐点となります。ポルシェは経済的な転換期にありました。996世代を開発するに当たり、同社は伝説的なモデルの34年間続いたコンセプトを大幅に転換することにしました。そこでの焦点は、先代モデルで始まった生産コストの削減に当てられ、新型ボクスターなどの他のシリーズとの共通部品数を可能な限り高める努力などが行われました。また、最新の安全基準および排ガス規制への適合も重要な課題となりました。生産は2005年まで続きました。生産台数175,262台を誇るタイプ996は、911の40年を超える歴史において長年過小評価されてきたサクセスモデルです。

2004年よりポルシェ911はタイプ997として、これまでにない多彩な姿で提供されました。タイプ997はクーペ、タルガ、カブリオレおよびスピードスターとして登場し、後輪駆動と全輪駆動、ナローとワイドなボディ、水冷式の自然吸気エンジンとターボエンジンが用意され、GTS、GT2、GT2 RS、GT3および2つのGT3 RSモデルも展開されました。特別仕様車を含めるとモデル数は24に達し、数多くのカスタマイズオプションも用意されました。第6世代の911は213,004台が生産され、生産台数記録を再び更新しました。

2011年には、当時ポルシェ911史上最高の完成度を誇ったタイプ991が登場しました。タイプ991は、最適な効率性の追求というポルシェの中心思想を特別な形で反映しています。それは、進化を遂げて先鋭化されたデザインを始めとして、あらゆる観点で表れています。コンパクトなシルエット、きりりとしたサーフェス、正確に設計されたディテールを特徴とする991は、トレッドが拡大されてホイールベースが10センチメートル延長されたことも手伝って、モデル史上最高の力強さを醸し出しています。ポルシェ911の市販スポーツカーとして初めて採用されたアダプティブエアロダイナミクスは、ハイブリッドスポーツカー918スパイダーから引き継いだものです。991世代の911は、同モデルの歴史における絶対的なベストセラーと言えます。2018年10月31日時点で217,930台が生産されています。ポルシェは1963年のデビュー以来、これまで総計1,049,330台の911シリーズを生産しています。

エクステリアとインテリア

高精度のスポーツ性

ポルシェデザインDNAが鮮明に表現された外観を保ちつつ、明らかに新しい要素が採り入れられた新型911は、さらにワイドになり、堂々とした筋肉質の姿に磨きがかかっています。新しいLEDヘッドライトと、911の初期世代のデザインを引き継いだボンネットは、革新的でカッティングエッジの形状を、ポルシェに典型的でさらに進化したデザイン上の特徴と結びつけています。最大45 mmワイドになったフェンダーと拡大したリアホイールが、新型911をさらにスポーティーに見せています。新しい連続的に広がるライトストリップ、ワイドなスポイラー、そして特徴的なハイマウントストップランプを備える新構成のリアが、ワイド効果を強調しています。

Gシリーズのデザインを引き継いだボンネット

フロントセクションはGシリーズの911に見られる伝統的なスタイルを採用しており、前方に向かって長く伸びているボンネットには、ウインドシールド前に特徴的な傾斜が付けられています。その両者がフロントセクションをすらりと見せ、ダイナミックな印象を醸し出しています。同時に、完全新開発のLEDヘッドライトは、911の技術的進歩を示しています。911に特徴的な丸型で直立したLEDヘッドライトは、ほぼシームレスにフェンダーに溶け込んでいます。とりわけ、オプションのLEDマトリックスヘッドライトの技術志向のデザインは、視覚的なハイライトになっています。例えば、デイトタイムランニングライトの最適化を通して、911の存在感がさらに高められています。立体的なデザインのテールランプにおいても、特徴的な4灯式ライトが採用されています。フロントエアインテークでは、ブラックのインテークトリムパネルが端から端まで伸びているため、一体感のあるデザインが実現しています。ここでも水平方向のラインが圧倒的な存在感を示します。フロントライトは明らかにスリムになりました。

フラットなサーフェスのワイドボディ

新型911は先代モデルと同じホイールベースを維持したまま全長が20 mm長くなり、とりわけ大幅にワイドになりました。フロントアクスルの全幅はどちらのモデルでも45 mm、リアアクスルの全幅はカレラSで44 mm拡大しています。これにより新型911は特にフロントから見てよりフラットな印象を与えます。フロントのモダンなストレートラインはサイドにも一貫して引き継がれています。ドアはフロントとリアフェンダーの間にシームレスに嵌めこまれているように見えます。直線的でシンプルに溶け込んでいます。先代モデルよりも大幅に深く組み込まれたサイドの凹部は、重心が低くなったように見える効

果を生み出し、新型911の突き進むような外観を強調しています。1インチ拡大したリアホイールが、この印象を強めています。接近すると電動で開く面一のドアグリップ、そしてエッジのあるエアロダイナミクスの中で有利なドアミラーのデザインが、落ち着いた、力強く設計された車両サイド部を締め括っています。同様に新設計されたドアミラーは風切り音が最も低減されるように最適化されており、オプションで電動格納が可能です。標準装備ではブラックのアンダーシェルの、オプションで車両カラーも用意されます。

新しいLEDライトアーチを備えるリアセクション

力強いエントリーと低いエンドを備えたリアセクションは、初代911に見られる特徴を示しています。新しいワンピースのLEDライトアーチと、低く下方に配置されたナンバープレートは、リアセクションをさらにドラマチックなものにし、この新世代と先代モデルを明確に差別化しています。高光沢の黒いリアトリムパネルにより、リアガラスとエンジンフードでデザイン上の一体感が生まれており、拡大された展開式のスポイラーがそこにつながっています。垂直方向に配置されたエアインテークのフィン、リアガラスのラインにアクセントを与えています。中央に配置されたハイマウントストップランプもフィンの方向と一体化しています。これらはリアスポイラーが展開すると覆われるため、スポイラーには第2のブレーキライトが組み込まれています。

2つのモデルで違いを示す特徴として、後輪駆動モデルはブラックのフィンを有する一方、全輪駆動モデルはエンジンフードにクロムインサートを備えています。エアインテーク直下に位置するリアスポイラーはさらにワイドになり、テールライトのほぼ外縁まで延びています。その結果、各サイドに1つしか継ぎ目がないため、リア上部面の滑らかさが増した印象を受けます。同時に、新しいリアスポイラーでは空気が流れる面が25パーセント拡大しているため、エアロダイナミクス特性も大幅に向上しています。

リアで目を引くのは、新しい連続的なLEDライトアーチです。このライトストリップを遮る合わせ目や継ぎ目はありません。そのため新型911は、夜間の走行中でもすぐに見分けることができます。リアライトを統合することで、ウィンカーデザインの新設計に成功しました。ウィンカーはライトストリップを取り囲むことで視覚的な安定感を生み出しています。それと同時に、立体的に刻印されたPORSCHEのレタリングの枠になっています。その下にはモデル名が新デザインのフォントで示されています。このフォントは、ポルシェが70年代に採用していたスタイルに対する現代的オマージュです。

リアエプロンでも、一体感のあるデザインが実現しています。これは、ナンバープレートを下に移動してエグゾーストシステムのテールパイプ間に配置したことで可能になりました。これらは面一でリアセクションに統合されているため、下端に至るまで遮るものがないスムーズな外観になっています。リアセクションの黒い領域にはリフレクターと外側のエアアウトレットが一体化されているため、同領域の落ち着いた直線的でワイドな姿が一層引き立てられています。

完全新開発のインテリア

完全に新しいインテリアは911の進化の歴史にマイルストーンを打ち立てました。新型コックピットは、最初の911世代をすでに際立たせていた美点を思い起こさせるものです。それはすなわち明瞭さと明確な形です。伝統的なアナログレブカウンターを挟む形で、浮いているように見えるフレームレスの自由形状ディスプレイが2つ配置されています。ダッシュボードは911の原型のように、2つの水平ブレード面の幅全体にわたって広がっています。中央では、5つのクラシックな形のトグルスイッチを有するコントロールパネルが、タッチパッド一体型センターコンソールに結合しています。イグニッションキーはもはや存在せず、新型911は標準装備でキーレスゴーおよびエンジンスタート用回転ボタンを備えています。このボタンはもちろんステアリングコラムの左側に付いています。要約すると:アナログの精確さとデジタルの統合がポルシェらしく融合しています。

ダッシュボードには、ルーフのようなウイングの下にブラックで際立つ水平の操作面が備わっています。この操作面はドライバーの目の前に、5つの典型的なポルシェ丸型メーターが中央にアナログレブカウンターがある状態で配置されています。7インチの自由形状ディスプレイのむき出しのガラスエッジがその優雅さと軽やかさを強調しています。

その横には、新しい10.9インチのPCMタッチスクリーンが面一に嵌め込まれています。操作ユニット前の装飾エリアはハンドレストとして使用でき、ドライバーは素早く、脇見運転をせずに操作することができます。その下には5つのボタンからなる新しいスイッチユニットがあり、これを使用して重要な車両機能にダイレクトにアクセスすることができます。これらは露出した状態であるため、直観的に操作できます。装備項目に応じて、ここでは例えばボタンでウェットモードを有効にしたり、PASMショックアブソーバーの設定を硬めにしたりすることができます。中央のエアアウトレットの先にあるセンターコンソールでは、高光沢仕上げのタッチパネルがPCMディスプレイと対応しています。

新しいオプション：イオナイザーで空気をより清浄に

新機能には、オートエアコンの気流内にあるオプションのイオナイザーも含まれます。これは空気中に含まれる細菌およびその他の有害物質を減少させます。車内のエアクオリティが改善されることで、体調を顕著に向上させることができます。

ポルシェ デュアルクラッチトランスミッション (PDK) 用セクターレバーはその機能が減少されたことで、従来よりも大幅にコンパクトになりました。これは、新型8速PDKを完全に電動制御にすることで実現しました。デザインテーマとサーフェステクスチャは触覚によるスイッチの構成に合わせています。明瞭に構成され純粋に簡素なドアパネルは優美さを高い機能性と組み合わせ、多くの格納スペースを提供します。

新しい世代のステアリングホイールは、軽やかさと正確さというポルシェの原則をさらに簡明かつ魅力的に具現化しています。多機能操作エレメントはステアリングホイールに繊細に嵌めこまれ、軽やかさを強調しています。新たに最適に構成されたモードスイッチはさらにモダンになり、簡単な操作を提供します。ステアリングのACCLレバーも完璧な機能と人間工学の観点から新たに構成されました。オプションとして、GTステアリングホイールが様々な仕様で装着が可能です。ステアリングホイールはどれも直径360 mmです。

快適性が増した次世代のシート

シートも同様に根本的に改良されました。新設計では軽量構造により、約3 kgの軽量化に貢献しています。形状を変更したことで、ショルダーエリアのサイドサポートが大幅に改善されています。シートがこれまでより5 mm深く配置され、シート面がわずかに薄くなったにもかかわらず快適性を大幅に改善することができました。シートでも初期の911の使いやすさが引き継がれており、クラシックなレザーストラップを操作することで人間工学的に容易に折り畳むことができます。新しいシームパターンと完全新型のバックシェルとの組み合わせが、これまでと大きく異なる外観を生み出しており、インテリア全体に調和しています。新型911のリアシートシステムも改善されました。バックレストの高さとシート面の幅がそれぞれ20 mm拡大しています。

同様に一貫して新しく構成されたドアの内装は、ダッシュボードの水平ラインを規範にしています。ハイグレードに加工されたドアのメタル製トリムは、新しく設計されたドアオープナーに流れるように移行することで、見た目の一体感を醸し出しています。装飾面の形状が新しくなり、エクスクルーシブ・デコレーションのラインナップが幅広く提供されているため、多種多様なパーソナライズが可能です。

新型911ではポルシェで初めて、パーシャルレザーインテリアがブラックまたはスレートグレーでオプションとして提供されます。シートセンター、シートサイド部およびヘッドレスト表側は滑らかな本革になります。同じ素材でスイッチパネル上部およびドア枠が覆われます。先代モデルのように、引き続きオプションでフルレザーインテリアも入手可能です。また新たに、希望に応じてステッチをコントラストカラーに変更もできます。ステアリングホイールにも同様にコントラストカラーのステッチが施されます。レザーインテリアはブラック、スレートグレー、グラファイトブルー、またはボルドーレッドのカラーで提供されます。

エンジンおよびドライブトレイン

出力および効率の向上

新型911では水平対向6気筒ボクサーエンジンも新世代に突入します。エンジンの開発はガソリン微粒子フィルター(OPF)を採用して最新の排気ガス規制を満たすことに加えて、特にパフォーマンスをさらに向上させることに重点を置いて進められました。電子制御のウエストゲートバルブを持つシンメトリック構造の大型ターボチャージャー、完全に新設計のインタークーリング、圧縮比の上昇および今回初採用されたピエゾインジェクションバルブによりエンジンのレスポンス、パフォーマンス、トルク特性、効率性および回転特性がさらに改善されました。エンジンでは、6,500/rpmでの出力が22 kW(30 PS)向上して331 kW(450 PS)になったことに加え、2,300/rpm~5,000/rpmでのトルクも30 Nm増加して530 Nmとなっています。

新型6気筒は大きく設計が見直されたインテークシステムを通して空気を内部に導きます。2つの左右対称に設計されたターボチャージャーが採用されました。また、コンプレッサーホイールおよびタービンホイールはエンジンに対して左右対称に配置されているため、左右のターボチャージャーで逆方向に回転します。タービンの直径は3 mm大きい48 mm、コンプレッサーホイールの直径は4 mm大きい55 mmとなりました。新開発の軽量化マニホールドおよびタービンハウジングにより、タービン入口・出口での流量が改善されました。このことが効率性、レスポンス、トルクおよび出力の向上に寄与しています。

またウエストゲートバルブの制御装置も新しくなっています。調節は負圧ではなくステップモーターを介して電動で行われ、給気圧力制御が全体的により迅速かつ正確になります。GPFを採用した911カレラスの最大過給圧は約1.2 barです。

効率向上：インタークーラーをエンジンフードの下に配置

エアインテークの下流では、圧縮された空気が新たに配置された両インタークーラーを通過します。先代モデルではリアフェンダー内に配置されていたインタークーラーはエンジン真上、つまりエンジンフードの下へと移動し、空気の流入および冷却された空気の流れを改善します。チューニングされた処理空気経路および大きくなったインタークーラーと相まって、冷却効率はさらに大幅に向上しています。

エンジンを開発するに当たって、多くのディテールが最適化されました。初めてピエゾ式インジェクターが燃料を燃料室に直噴します。ピエゾ式インジェクターは電磁的に作動する旧来のものよりもさらに俊敏に開閉します。これにより直噴量は1サイクルあたり最大8つの噴射に分かれます。それに加えてインジェクターが外側に向かって開くことで、燃料はよりよくさらに細かい滴で燃焼室に分散されます。この改善は通常であれば燃料噴射圧を上げなければ実現不可能でしたが、新型ピエゾ式インジェクターを導入したことで、200 barの圧力レベルを維持することに成功しました。

アシンメトリックなバルブストロークで燃焼を改善

可変バルブ制御システムのバリオカムプラスはガス変換を初めて非対称のインテークカムシャフトを用いて、小さいバルブストロークで制御します。その際、シリンダーの隣接する2つのバルブが開き、異なるストロークを用いて部分負荷調整をします。これまで両方のインテークバルブの小さいバルブストロークは均一で3.6 mmでしたが、新しいエンジンでは2.0 mmおよび4.5 mmとなります。部分負荷領域でのこのチューニングだけでなく、さらにデータが最適化されたことにより、混合気形成および燃焼が改善され、燃料消費および排出量が低下します。低回転域および低負荷においてエンジンがさらにスムーズになったことにより、走行快適性も向上します。エンジン出力の上昇が要求され、フルストロークに切り換わると、シリンダーの両インテークバルブは平行なストロークで開放されます。

よりエモーショナルなサウンドを車内と車外で実現

911を操る楽しみは、スポーツカーならではのサウンドにもあります。そのためエンジニアたちは開発に際して、吸気音および排気音のバランスに大きな注意を払いました。厳格化された騒音規制を遵守するためにガソリン微粒子フィルターを装備しながらも、ポルシェ911の特徴とも言える魅力的なサウンド体験を提供するために、エグゾーストシステムが新設計されました。可変式排気フラップを搭載したツインフローエグゾーストシステムは マッピングによる制御で、最大限のパワーとエモーショナルなサウンドを実現します。フラップの制御は電動のステップモーターを介して行われます。これにより、中間位置にも設定可能になったため、さらにエモーショナルなサウンド体験が得られます。オプションとして、スポーツエグゾーストシステムも装着が可能です。標準装備のシステムが2本のツインテールパイプを備える一方、スポーツエグゾーストシステムは2本のテールパイプの形状がオーバルとなります。

完全新開発の8速デュアルクラッチトランスミッション

911カレラSおよび911カレラ4Sは、ポルシェの2ドアスポーツカーとして初めて搭載する8速ポルシェドッペルクップリング(PDK)仕様車から市場に導入されます。新しいPDKでは、先代モデルの7速トランスミッションから多くの点が改善しています。ドライバーは快適性、パフォーマンスそして効率性において格段の進化を感じることができます。すべてのギアでレシオが新しくなっています。従来と比較して1速は短く、8速は長くなりました。これにより最終ギア比は長くなり、そして高いギアでのエンジン回転数がさらに減少します。結果として、ギア比の推移が調和のとれたものとなり、燃料消費の低減が可能になりました。最高速度には以前と同じように6速で達します。出力損失の低減とそれに伴う燃料消費の低減を目指したさらなる措置として、制御オイルポンプおよび改良型摩擦調整剤が採用されました。これにより、シフトプロセスおよびクラッチ操作のためのオイル圧が必要に応じて制御され、トランスミッションでの出力損失が低減されます。

素早いシフトチェンジでさらなるダイナミズム

新採用されたクイックシフトファンクションのおかげで、911のドライビングダイナミクスはより強化されています。この機能は、マニュアルモードおよびオートマチックモードのスポーツプラスおけるシフトアップの際に作用します。GTスポーツカーである911にとって、このことはより素早いレスポンスとギアシフトを意味します。クイックシフトファンクションは、とりわけ高回転および高負荷時に行われます。これらは、大幅に改善された変速中のクラッチ動作により可能になります。その際、油圧制御されたクラッチの動作は、追加の「充填バイパス」を用いることでより俊敏になりました。

新たなモードスイッチを備えたスポーツクロノパッケージ

スポーツクロノパッケージはパフォーマンスとドライブプレジャーを向上させるための選択肢です。その中には、スポーツレスポンスボタンを備えた新しいモードスイッチ、PSMスポーツモード、ダイナミックなエンジンマウント、さらにはストップウォッチおよびポルシェトラックプレジジョンアプリが含まれます。走行モードはステアリングの新しいモードスイッチを介して選択され、各アクティブモードはインストルメントクラスターに表示されます。

エンジンの重心と位置関係が最適化されたダイナミックエンジンマウントは、ハードマウントおよびソフトマウント両方の利点を兼ね備え、電子制御により走行快適性および走行安定性を同時に向上させます。個別に切換可能なPSMスポーツモードは、スタビリティシステムを特にスポーティーなモードに移行

させます。このモードではドライバーが望みさえすれば、安全を確保しながら車両のさらなる限界領域へと進むことができます。モータースポーツからインスピレーションを受けたスポーツレスポンスボタンは、エンジンとトランスミッションのパフォーマンスを20秒の間、最大限発揮することができます。ポルシェトラックプレジジョンアプリは、サーキットでのラップタイムや走行データを測定するのに役立ちます。これらはスマートフォンを介して記録、処理され、別のドライバーとシェアし、比較することができます。

オプションのスポーツクロノパッケージとの組み合わせで、すべての911に標準装備される新しいウェットモードもステアリングのモードスイッチを介して選択できます。その場合に標準装備となるスポーツファンクションは、モードスイッチを介してのみ作動可能です。

フロントホイールの駆動力を向上させた911カレラ4S

新型911カレラ4Sのパフォーマンスの向上は、フロントアクスルの進化と軌を一にしています。クラッチおよびディファレンシャルユニットは水冷となり、クラッチディスクはさらに高い負荷容量と耐摩耗性を実現。クラッチの制御トルクが大きくなると、その制御精度がより高くなります。それに伴いフロントアクスルの駆動性能が向上しました。全体として、さらに進化したフロントアクスルは、PTM(ポルシェトラクション マネージメント)と組み合わせることにより、雪だけでなくドライおよびウェット路面でもさらに優れたトラクションをサポートします。ドライビングダイナミクスに関しては、サーキット走行における精確さ、パフォーマンスおよび負荷耐性が最適化されました。

シャシーおよびブレーキ

モータースポーツのテクノロジー： 直径と幅が異なる前後のタイヤ

50年以上にわたって続くポルシェ911のシャシーは、全ての世代においてスポーツカーの物差しとされています。ポルシェは新しい911のシャシーで更なるドライビングダイナミクスのポテンシャルを引き出しました。その基盤になっているのは、フロントアクスルに20インチホイール、リアアクスルに21インチホイールを採用した新しい前後異形タイヤです。同時に、リアアクスルのタイヤはフロントホイールよりも大幅に幅広になりました。その結果、フロントトレッドがカレラSおよびカレラ4Sの両モデルにおいて46 mm拡大し、911 カレラSではリアトレッドが39 mm拡大しました。この組み合わせにより、リアアクスルのスタビリティが増すとともにトラクションがさらに向上しています。前後異形タイヤはさらに、車両バランスに大きく作用します。ハンドリングはさらにニュートラルかつコントロールラブルになります。またアンダーステアまたはオーバーステア傾向になることが非常に少なくなり、ドライバーは安全性を確保しながらダイナミックなドライビングが可能になりました。洗練されたシャシー設計の極めつけとして、スポーツ性と快適性を高い次元で両立した次世代のポルシェアクティブサスペンションマネージメント(PASM)が挙げられます。ショックアブソーバーとの組み合わせによる標準仕様のPASMでは、車高が10 mm低くなるPASMスポーツサスペンションも選択できます。

さらにスポーティーで快適に：特性がさらに幅広くなったPASM

新型911用に、ポルシェはPASMを根本的に改良しました。最新世代のショックアブソーバーは徹底的に改良されています。高精度で磁力による無段階調整可能な制御バルブを介して、メインステージバルブならびにリバウンド側とコンプレッション側用圧縮チャンバーが数ミリ秒以内に制御されます。これにより減衰力を常に的確に調整できます。さらに、ポルシェのシャシーエンジニアたちはショックアブソーバーを新型911での使用に完璧に適合させる、固有のソフトウェア制御を開発しました。

新しいハードおよびソフトウェアの組み合わせにより非常に大きなアドバンテージが生まれました。コンプレッション側とリバウンド側の両方で、新型PASMでは以前のシステムより明らかにソフトな減衰が必要に応じて可能になり、それに伴って快適性も向上しました。玉石の舗装道路などでの特に速くて短い突き上げの減衰が大幅に向上します。また、新しいPASMではショックアブソーバーがよりソリッドに動作するため、ロールスタビリティ、路面把捉性能、ステアリング特性、コーナリングスピードが向上しドライビングダイナミクスに大きなアドバンテージがもたらされました。

オプションのPASMスポーツサスペンションを装備すると車高が10 mm下がります。PASMスポーツサスペンションのセッティングはドライビングダイナミクスの向上を目的とし、コーナーでのさらなる俊敏性および高速走行時のさらなる安定性を実現しています。

ウェットモードプログラム：世界初の路面感知システムを標準装備

新型911には常時手動で選択可能なウェットモードプログラムを含む、路面の濡れを感知する世界初の革新的なシステムが搭載されています。このシステムは、ウェット路面を走行する際にドライバーをサポートするために開発されました。フロントホイールハウジング内で舞い上がる水しぶきを音響センサーが認識することで、濡れている路面を感知します。そのためこのシステムは、路面の状態とは無関係にウインドシールドの水滴に視覚的に反応する、ワイパー制御用のレインセンサーとは根本的に異なります。ウェット路面状態が感知されると、PSMおよびPTMシステムが路面の状態に合わせて予め調整されます。そして、システムは濡れが検知されたことをドライバーに通知し、手動でウェットモードに切り換えるように推奨します。

ウェットモードは、新しいセンターコンソールの上に設置されたボタン、またはオプションのスポーツクロノパッケージではモードスイッチに組み込まれます。ドライバーがウェットモードを作動させると、ポルシェスタビリティマネージメント (PSM)、ポルシェトラクションマネージメント (PTM)、エアロダイナミクス、オプションのポルシェトルクベクトリング (PTV) プラスやドライブレインのレスポンスなどが調整され、最大限の走行安定性が保証されます。リアスポイラーは90 km/h以上で最大のダウンフォースを得るために作動し、クーリングのためのエアフラップが開きます。加速マッピングはフラットになり、PSM オフまたはスポーツモードが作動できなくなります。ウェットモードは、ポルシェの最先端開発部門がヨーロッパ研究プログラム「プロメテウス」において1990年代中盤に機能を成熟させたコンセプトに基づいています。

レスポンスを最適化した新しいブレーキシステム

タイヤが進化しホイールサイズが新しくなったことで、シャシーのセッティングも完全に新しくなりました。ウェットグリップ性能ならびにドライ路面のハンドリング、転がり抵抗も改善されました。スプリングとアンチロールバーのレートは高くなり、ブレーキシステムはさらに精確さを増しました。新しいリアホイールがより大きな制動力を伝達できるため、リアブレーキディスクの直径は330 mmから350 mmに拡大しました。さらに、ブレーキペダル比が短くなりました。このペダルはスチール、炭素繊維および合成樹脂から合成された、いわゆるオルガノシートを素材とします。これは従来のスチール製のものよりもおよそ

300 g軽くなっています。ブレーキは俊敏に反応するだけでなく、ドライバーは確実な接続と非常に精確な圧力点を感じます。とりわけ熱心なスポーツドライビングの愛好家たちは最適化された応答性を評価するでしょう。ブレーキのブースターは空気式から電動式に変更されています。

オプションとしてサーキットで実証済みのポルシェ セラミックコンポジット ブレーキ (PCCB) が911全モデルで利用可能です。セラミックブレーキは、軽量化と優れた耐フェード性能を特徴とします。

ダイレクトなステアリングギア比でさらなる俊敏性を

新型911の俊敏性とダイナミックなステアリング動作をさらに向上させるため、ステアリングギア比は通常で約11パーセント、オプションのリアアクスルステアリングを備える車両においては約6パーセントダイレクトになりました。新型911は、これによりさらに俊敏になり、ワインディングでのドライブにさらなる楽しみを与えます。ステアリングのフィードバックを向上させるため、典型的なポルシェのチューニングによる新しいステアリングコントローラーが採用されました。見直されたアルゴリズムがドライ、ウェットまたは雪などの路面状態であっても、望ましいハンドリングを実現します。

快適性を目指したパワーステアリングプラスもオプションとして設定されています。これは低速時におけるステアリングギア比を可変させるシステム支援で、特に車両の取り回しと駐車時の操作がスムーズになります。

リアアクスルステアリングと超軽量バッテリー

日常での使いやすさと同時にパフォーマンスを向上させるリアアクスルステアリングは、新型911用に改めて設計されました。このシステムは、速度に応じてリアホイールを最大2度までフロントアクスルの操舵角と逆または同じ方向に向けます。これにより911はコーナリングがさらに俊敏になり、最小回転半径が小さいことから街中でも運転しやすくなります。高速時には車線変更時の走行安定性が向上します。リアアクスルステアリングに伴って、新しいリン酸鉄リチウムバッテリーが採用されています。この技術はモータースポーツに由来するものです。

リン酸鉄リチウムバッテリーは従来の鉛蓄電池と比べて2.5倍の寿命を有し、重量も12.7 kgと半分以下になっています。オプションのリアアクスルステアリングと組み合わせて、オプションのポルシェ ダイナミック シャシー コントロール(PDCC)も入手可能です。このシステムはアクティブスタビライザーによりコーナリングでのボディの揺れをほぼ完全に補整します。

フロントアクスル用リフトシステム

オプションで提供される電気油圧式のフロントリフトシステムでは、フロントアクスルを約40 mm高くすることができます。傾斜角およびフロントアクスルのロードクリアランスを大きくすることで、ガレージやパーキングへの入庫を容易にします。

ボディおよびエアロダイナミクス

アルミニウムの割合が増えてさらに頑丈なボディに

ポルシェは様々な材料を使用することで、新型911のボディを新たに作り上げました。先代モデルではスチールは63パーセントだったのが新型911では30パーセントと半分以下になりました。外板パネルはフロントおよびリアエプロンにいたるまで完全にアルミ製です。ドアをアルミプレートのみからなる新構造にすることで、クオリティとサステナビリティの双方を失うことなくボディシェルの重量を軽減することに成功しました。

高強度スチールのほかに、例えばフロントおよびリアサイドビーム、内側および外側ロッカーパネルならびにフロア補強材などのシェルには増強されたアルミ製押出形成部が使われています。その箇所は先代モデルから3パーセント増えて25パーセントになりました。新型911では、例えばフロントスプリングのストラットマウント、リアのトンネルハウジング、リアサポート、そしてリアショックアブソーバーにアルミ製ダイカスト部品を組み入れて補強しました。

AおよびBピラーなど、直接パッセンジャーを包み込む構造部品、ならびにルーフフレームは、高強度熱間成形スチールで構成されています。これらは衝突安全基準を満たす上で主な負荷を受け止める役割を果たしており、インテリジェントな軽量設計に貢献しています。同程度の強度をアルミ製パーツで実現すると容量が大きくなり、重くなります。新型911では、さらに初のカーテンエアバッグが世界中で搭載されるようになります。

911の進化したボディコンセプトはさらなるパッシブセーフティーだけでなく、ホワイトボディの高い剛性も生み出しています。911カレラ4S クーペは、先代モデルと比較してねじれ率および曲げ特性において5パーセントより強固になっています。これにより911は、どのようなコンディションにおいてもボディが振動を起こさずにスポーティーなドライビングを楽しめるようになりました。

外板パネルは完全にアルミ製ですが、その例外となるのがオプションのルーフシステムです。新型911クーペのボディは超軽量金属で構成されていますが、オプションのスライディング・チルトルーフはスチール製です。そのほかブラインドを備えたガラスルーフも選択できます。

新しいエンジンマウントが揺れを低減

サポート構造の新たな設計は、ドライビングダイナミクスに明らかな影響を与えるエンジンマウントの変更を可能にしました。これまでエンジンは、2つの比較的后方に位置するベアリングを介して、横方向に位置しサイドビームに固定されているエンジンのクロスバーに接続されていました。新型911のエンジンではクロスバーが完全になくなり、エンジンマウントは約20 cmさらに前方に位置するサイドビームに直接組み込まれています。トランスミッション軸受とのフロントでの接続に変更はありません。エンジンマウントの新しい位置およびその調整により、シャシーに伝わるエンジンの揺れと振動が大幅に少なくなります。これにより、悪路走行やバンプを乗り越える際の快適性が改善されます。同時にドライビングダイナミクスは、エンジンがシャシーへしっかりとマウントされていることの恩恵を受けています。起伏のあるカーブを高速でさらにスポーティーに通過することができるのは、エンジンがその重量によりシャシー上で揺れを伝えないからです。全体として新型911の方向安定性はさらに高くなっています。

さらに進化したアダプティブエアロダイナミクス

新型911の進化したアダプティブエアロダイナミクスは、エネルギー効率とパフォーマンスとの向上に寄与します。そして可変パーツであるリアスポイラーとクーリングエアフラップの制御戦略は車両速度および走行プログラムに応じて最適化されました。新型911のエアロダイナミクスは、効率化のためのエコモードと最上のドライビングダイナミクスの双方を制御するようになりました。

明らかに大きく幅広になった新しいアダプティブ リアスポイラーはエアロダイナミクスの最適化に重要な貢献をしています。エアロダイナミクスが有効に働く範囲が45パーセント増加したことにより、空気抵抗と揚力低減のバランスが改善されます。そして新たにエコモードが追加されました。このスポイラー位置では空気力学的抵抗が最も小さいことから、燃料消費が最小限に保たれます。パフォーマンスポジションまで完全に伸びた状態のリアスポイラーは、リアアクスルの揚力を完全に補整します。フロントアクスルの揚力を最小限にすることで、新型911は高速走行時でも安全かつ安定した走りを実現できます。

基本的には、新型911のリアスポイラーは走行状況および選択された走行モードに応じて、3つのポジションに変化します。90 km/hまでリアスポイラーは閉じられたままですが、さらに加速するとリアスポイラーはエコポジションに移行し150 km/hまではこのままです。これ以上の速度に達するとリアスポイラ

ーはパフォーマンスポジションに移行します。スポーツ、スポーツプラスおよびウェットモードでは、リアスポイラーは90 km/hでパフォーマンスポジションに展開されます。最高速度にはつねにパフォーマンスポジションで到達します。

スポイラーがクーリングをサポート

PCMにより、停止状態および低速でもパフォーマンスポジションを選択することができます。リアスポイラーのさらなる機能はエアクーリングのサポートです。給気温度が高い場合には、リアスポイラーは出力損失を回避するために60 km/hで展開されます。またスライディングルーフが開いている状態で速度が90 km/h以上に達するとリアスポイラーはさらに展開します。

新しいアクティブエアロダイナミクスのもう一つのハイライトは、先代モデルの3段階から無段階調整式へと進化したフロントエンドのクーリングエアフラップです。フラップは温度、負荷および速度など状況に応じて開閉します。両サイドのエアインテークは先代モデルと比較して拡大されました。パラメーターがこれを妨げない限り、70～150 km/hの速度範囲でフラップは完全に閉まっています。これにより911の空気抵抗は最小限になり、燃費を低減します。フラップは150 km/hから開き始め、170 km/hでは全開になります。このモードでは、高速での最適な空力バランスと最高のドライビングダイナミクスが保証されます。スライディングルーフが開いている状態では、これらの調整はすでに120 km/hから始まります。ドライバーがスポーツまたはスポーツプラスモードを選択すると、フラップは常に開いた状態になります。

電装および電子機器

インテリジェントなLEDヘッドライトで視野を改善

ポルシェは新型911のために数多くの新しいセーフティ・アシスタンスシステムを開発しました。特に目覚ましいものはオプションで選択可能なPDLSプラスを備える新型LEDマトリックスヘッドライトです。この装備はポルシェライトテクノロジーのもっとも先進的かつ代表的な技術です。マトリックスヘッドライトは84個のLEDと、より遠くを照射するための連動式ハイパワーLEDのハイビームで構成されています。このようにして生成される光線は到達距離および強度においてレーザーライトに相当します。光は分散されるため、ドライバーはつねに最大限の道路照明を利用でき、他のドライバーの視界を邪魔することはありません。複合的なヘッドライトモジュールは複数のコンポーネントから構成されており、これらはカメラデータ、ナビゲーションデータおよび車両状態に基づいて、それぞれ独立して極めて柔軟に制御可能です。

光の分散をインテリジェントに制御することは、走行快適性および走行安全性の大幅な向上に繋がります。例えば強く反射する交通標識をカメラが認識した場合、標識に当たるライトを減光します。いわゆるブースト機能では、対向車に当たるライトを減光すると同時に自車の走行車線をさらに強く照射します。ドライバーの視線はこれにより適切に誘導され、快適性と安全性が向上します。コーナリングライトは緩やかに照射方向を変えることで目の疲れを低減します。

新型911は標準でLEDヘッドライトを装備しています。このヘッドライトには、ハイビームとダイナミックレンジコントロールが含まれています。この上位にはオプションのPDLSプラスが用意されています。このヘッドライトには、ダイナミックなコーナリングライト、ハイビームアシスト、そして高速道路用ライトおよびフォグライトが含まれています。前述のLEDマトリックスヘッドライトは完全に新開発されたものです。

新たなオプションを備えたアシスタンスシステム

新型911は標準装備で、とりわけ日常走行をより快適かつ安全にしてくれるアシスタンスシステムを提供します。カメラサポートによる警告およびブレーキアシストは車両、歩行者および自転車との衝突の危険を大幅に低減します。このシステムはドライバーに対して最初の段階で視覚的かつ音響的に警告します。第2段階では、大きな危険に対してブレーキ圧がかかります。ドライバーがブレーキをかけると、必要に応じてフルブレーキングにまで強くなります。ドライバーが反応しない場合、自動緊急ブレーキが導入され、衝突した際のダメージを低くします。

オプションのアダプティブクルーズコントロール(ACC)は機能範囲を大幅に拡張します。このパッケージには、停止と発進を自動的に繰り返す自動距離制御と、リバーシブルパッセンジャープロテクションが含まれています。このシステムはフロントエアインテーク中央に配置されたレーダーセンサーおよびカメラを用いて、前方車両との間隔をモニターし自動で調整します。隣の車線から横切って入ってきた車も認識されます。このシステムは、必要の範囲内で、前方車両に応じて停止状態になるまでブレーキをかけます。また可能な限り、コースティング機能を使用し、燃費を低減します。このシステムはこのようにして、特に車の流れが悪い場合にさらなる走行快適性と安全性を提供します。

911では、ストップアンドゴー機能により、ブレーキ後の停止状態から再発進することができます。車両が15秒以上停止している場合は、加速ペダルに短く触れるか、ステアリングのACCLレバーで操作するだけでリスタートすることができます。緊急停止状況になると、サイドウィンドウおよびスライディング／リフティングルーフが自動で閉まります。さらに、ドライバーと同乗者のシートベルトテンショナーが作動します。

交通標識認識を含むレーンディパーチャーウォーニングアシスタント

高速道路の複数車線での車線変更には頻繁にリスクが伴います。オプションのレーンディパーチャーウォーニングアシスタントはカメラベースで作動し、ウインカーを作動させることなく車線を逸脱しようとする反応してステアリングをサポートします。このシステムは特に長距離運転の際に快適性を高め、安全性を大幅に高めます。ステアリングサポートのほかにも、PCMではさらに警告音を発することができます。このシステムは65～250 km/hの速度範囲で有効です。

レーンディパーチャーウォーニングアシスタントは交通標識認識と組み合わされています。これは同じカメラを用いて、恒久的および一時的な制限速度表示、ならびに追い越し禁止および案内標識などを認識します。交通標識認識は状況に応じて作動し、その場合は他の車両システムを使用します。交通標識認識は例えば感雨センサーを介して水分を考慮に入れ、天候状態に応じた速度表示を行います。カーブが多い見知らぬ道路を走行する際にさらなる安全性を提供するため、このシステムは前方のカーブの方向情報をインストルメントクラスターのディスプレイに表示します。

レーンチェンジ アシストは視覚によって警告

レーンディパーチャーウォーニングアシスタントを補完する機能として、改良されたレーンチェンジアシストも用意されています。レーンチェンジアシストはレーダーセンサーを介して隣車線の後続車両の速度と間隔を認識します。速度および自車両との間隔がシステムにより危険と格付けされた場合、左または右のドアミラー内に警告が表示されます。このシステムは自車から70 m以内の車両を検知し、15~250 km/hの速度範囲で作動します。

新登場：赤外線カメラを用いたナイトアシスト

ナイトアシストでは、インテリジェントな赤外線カメラが人や動物を暗闇の中で認識しドライバーに知らせます。このシステムは300 m以内を範囲としています。システムは各熱源を分類し、例えば動物やエンジンが暖かい駐車中のオートバイなど判別します。ナイトビジョンアシストは歩道上のリードにつながれた犬を警告といったエラーを避けるため、市街地内では解除されます。オプションのLEDマトリックスヘッドライトとの組み合わせでは、認識された人または動物が短く点滅して強調されます。

パークアシストとサラウンドビュー

新型911のアシスタンスシステムは、操車および駐車を簡単にします。標準装備となったフロントおよびリアのパークアシストは、視覚と音響によってドライバーへ警告を行います。このシステムではフロントとリアの超音波センサーが使用されています。オプションで、パーキングアシストにリアカメラを追加することができます。リアカメラは、PCMに映し出されたカラーのカメラ画像にダイナミックサポートラインと障害物との間隔を表示して、ドライバーをサポートします。オプションのサラウンドビューを備えたパークアシストは、さらに4つの独立したカメラから360度の俯瞰映像を映し出します。PCMの表示は解像度がほぼ2倍になり大幅に鮮明になりました。

操作が容易になった新しいPCM

オンラインナビゲーションを備える新しいポルシェ コミュニケーション マネージメント(PCM)は拡張されたインフォテインメントの操作を容易にしています。これまでインストルメントクラスターまたはセンターコンソールを介して操作されていた多くの車両機能は、新型911では魅力的なグラフィックを備えたPCMの10.9インチタッチスクリーンを介して設定可能です。ヨーロッパの多くの国の地図データが予めインストールされ、パノラマビューおよび3Dナビゲーションマップなどが利用可能です。

システムは直観的な操作が可能で、個人の好みに合わせて設定することができます。あらかじめ設定されている表示を用いて、お気に入りのラジオ局、ナビゲーションの目的地、よく利用する電話番号、あるいはスポーツエグゾーストシステムといった機能など、お気に入りの機能を集めた「ホーム画面」を簡単かつ迅速に作成することができます。スクリーンの画面右側にあるインフォウィジェットを選択すると、他のPCM機能領域にアクセスすることができます。例えば画面中央のインタラクションエリアでナビゲーションを表示させながら、同時にその右側で電話機能を使用することができます。

数回のタップやスワイプなどの動作でメニューを簡単に操作できます。スマートフォンまたはタブレットのようにスワイプでページをスクロールできます。2本の指を使った表示の拡大、縮小または回転も新しいPCMでは可能です。さらに、ディスプレイは手書きを認識できるため、スクリーン上に目的地を書くことでナビゲーションを簡単に設定することができます。標準装備のオンラインサポートによる音声操作を介して、PCMの多数の機能を快適に利用できます。

3つのサウンドシステム

標準装備のサウンドパッケージ・プラスと並んで、新型911にはBOSE®およびBurmester®のサウンドシステムが提供されます。オプションのBOSE®サラウンドサウンドシステムは、総出力570 Wattの12個のスピーカーを用いて限界までバランスをとったオリジナルに忠実なサウンドを提供します。最高級装備はこれまでと同様にBurmester®ハイエンド・サラウンドサウンドシステムです。こちらでもスピーカー数は12個で、総出力は855 Wattとなっています。

コネクトプラスのアプリとサービス

新型911は常時ネットワークに接続されています。多様な機能は標準装備に含まれるポルシェ・コネクトプラスの構成要素です。ドライバーはポルシェコミュニケーションマネージメント(PCM)を介してAmazon Music、Nestのスマートホーム機能、Radio Plus、従来の放送受信とオンラインラジオからなるインテリジェントな組み合わせにアクセスできます。標準装備に組み込まれているLTE対応SIMカードによって、新型911は常時オンラインとなっています。コネクト機能の中心的役割を果たすポルシェ コネクト アプリ(標準装備)は操作がよりシンプルになりました。

もう一つの新しい機能はRadio Plusです。インターネットラジオの機能を含むこのサービスは、個人のお気に入り放送局がオンラインチャンネルを提供していれば、放送受信エリアを無限に広げます。このスポーツカーは、FMまたはデジタルラジオの地上波エリアを離れる場合、システムを自動でオンラインストリーミングに切り換えます。911は初めて、メディアの切り換えをほぼ聞きとられずに「シームレス」なソースの切り換えを提供します。

ビッグデータを用いたオンラインナビゲーション

リアルタイム交通情報を備えるオンラインナビゲーションはさらに使いやすくなり、よりスピーディで情報量が豊かになっています。シンプルなナビゲーションの目的地設定は中央の「ファインダー」をベースにしており、PCMのヘッダーにある虫眼鏡のアイコンをクリックすることによってアクセスできます。これによって、シンプルなキーワードで目的地を検索することが可能になりました。また、ファインダーはガソリン価格、利用可能な駐車場とその駐車料金および営業時間、ホテルやレストランのカスタマーレビューなど、幅広い情報を提供します。

ナビゲーション目的地の音声入力も新しいボイスパイロットによって簡単に機能します。ポルシェの音声操作はさらに機能が拡張されました。音声入力は、オンライン音声認識のおかげで以前にも増して大幅に直感的に利用することができます。例えば、住所の詳細なしにナビゲーションの目的地を入力することが可能です。

ルート計算も最適化されています。これはナビゲーションシステムの計算とオンラインデータの同時処理により可能になりました。そのため、ナビゲーションのルート案内はオンライン上とPCM内部の両方で実行されます。PCMは独立してどのナビゲーションが最適なルートを計算したかを決定する一方で、つねに最も早く到着すると計算された結果を表示します。

さらに、ナビゲーションシステムは新しいリスクレーダーサービスによっていわゆるビッグデータを処理します。交通と道路のコンディションに関するデータを匿名で取得し、同時に車両の関連機器から情報を送信します。車両センサーに基づいて、これらは例えば霧、滑りやすい路面、事故発生場所について警告します。この機能によって新型911は危険を緩和し、事故の防止に貢献します。

PCMだけではなくスマートフォンからもポルシェ コネクトアプリを利用して、または車両の外にいる場合はインターネットプラットフォーム「My Porsche」を介して、ドライブの前にナビゲーション目的地を簡単に作成することができます。

ワンストップソリューション：アップルおよびアンドロイドスマートフォン用のポルシェ コネクトアプリ

ポルシェ コネクトアプリは、スマートフォンから異なる車両やコネクト機能にアクセスするための環境をより簡単かつ幅広くドライバーに提供します。このアプリにはナビゲーション、車両に関連する機能用のMy Vehicleと、ユーザーに関連するサービスおよび設定用のMy Accountの3つの主要エリアがあります。

スポーツドライビング用のポルシェトラックプレジジョンアプリ

ポルシェトラックプレジジョンアプリでは、911のドライバーは自分だけのドライブの楽しみを保存することができます。アプリにより、詳細にわたる走行データの記録、表示および分析をスマートフォン上で行うことができます。ラップタイムは、PCMの正確なGPS信号を介して自動で、またはオプションのクロノパッケージのステアリングボタンを介して手動で記録することができます。タイム測定は、オプションでポルシェ・テックアップメントから入手可能なラップトリガーを用いてさらに正確にできます。

ポルシェトラックプレジジョンアプリのユーザーインターフェースは、新型911に合わせて一新されました。これによりアプリはさらに直観的でユーザフレンドリーにスマートフォン上で操作できます。

世界中の過酷な条件下での耐久走行

911の耐久試験：911新世代向けのテストプログラム

911の第8世代の発売前に、プロトタイプによる最終テストプログラムが世界中で実施されました。これは同車にとって極めて過酷な環境にさらされることを意味しました。走行エリアは様々な気候帯にまたがり、その温度差は最大で85°Cに達し、標高差は4000 mを超えました。プログラムには大都市の渋滞に耐えることや、サーキットでベストラップを更新することも含まれていました。そして終了時、各システムにはテスト開始時と同様に確実に機能することが求められました。

911車両全体のプロジェクトリーダーであるアンドレアス・プレープストウレは、「911はどの世代であっても、卓越したパフォーマンスに加えて、日常の使用に適していることがその魅力です」と述べ、「そのため、車両テストはあらゆる条件、天候と地域で行われます。ドライブレインだけでなく、フルード、全システム、操作プロセス、表示やディスプレイなどがスムーズに機能しなければなりません。そうして初めて、同車が世界の全地域で問題なく走行可能であることが保証されるのです」と付け加えています。

テストでは、パフォーマンスと日常での使い勝手が更に進化したシャシーやエンジンなどの、ポルシェの伝統的なコアコンピタンスに焦点が当てられました。それに加えて、インストルメントとディスプレイを含む新操作コンセプト全体の機能テストと耐久試験も行われました。また、新型アシスタンスシステムと拡張されたコネクティビティも、過酷な耐久テストの対象となりました。ポルシェ コネクトには様々な国別仕様が存在するため、その操作と機能のテストには膨大な時間と手間を要しました。

中東の湾岸諸国や米国のデスバレーなどの猛暑地域では、最高50°Cに達する環境下で、エアコン、サーマルマネジメントと燃焼特性の機能点検が行われました。例えばインテリアでは、熱による歪みやそれによって生じる異音がないことが確認されました。マイナス35°Cの極寒のフィンランドでは、コールドスタート、ヒーターと空調、トラクション、ハンドリングとブレーキ特性やドライビングダイナミクス制御システムの反応速度などが点検項目に挙がりました。ヨーロッパの北極圏に位置する同国の、カーブが多く難度の高い道路には、スポーツカーのテストにとって最適な条件が揃っています。新型911は耐久走行の一部を中国で行い、同国の典型的な交通構造の中で道路とコースを駆け抜け、燃料の品質が異なる場合であっても確実に走行できることを示しました。

ドイツでは、ニュルブルクリンクが伝統的にポルシェのテストプログラムに含まれています。エンジン、トランスミッション、ブレーキとシャシーが同サーキットの厳しい試練に耐えました。イタリアでは、テスト車は高速コースとして知られているナルドサーキットを周回し、最高速度だけでなく、冷却とハンドリングについてもチェックが行われました。海拔がほぼマイナス90 mにまで達するデスバレーは、テスト車の耐久走行における最低地点でした。コロラド州にある標高4,300 mのエバンス山では、空気が薄い条件下でツインターボ過給と燃料システムの性能が確認されました。テスト走行距離は最終的に、合計で約300万キロメートルに達しました。

上記と比べると派手さはあまりありませんが、お客様の立場に立った公道での日常使用テストも重要であり、これはドイツ中の市街地と郊外で行われました。911の第8世代においても、最新が最良であると言えるように、そのテストでもあらゆる交通規則を遵守しながら膨大な距離を走行して、車両全体とそのシステムの寿命と日常での使い勝手が確認されています。

ポルシェ911の7世代

1963年から君臨するスポーツカーの象徴

フランクフルトの国際モーターショー (IAA) でレジェンド誕生の瞬間が訪れました。それは1963年9月12日のことでした。この日、ポルシェは大きな期待を寄せられていた356の後継車を発表します。最初は901と名付けられたこの新型スポーツカーは、356の偉大な魂を引き継いだモデルでした。ポルシェはこの新型モデルで、それまでより上位のカテゴリに挑戦するというブランドの意欲を表しました。4気筒に代わって6気筒が採用され、ブランドの伝統に沿った空冷式の水平対向エンジンの出力は130 PSを誇りました。この新型モデルが1964年に発売された時点で、同車の名称は既に911となっていました。これはフランスの自動車メーカープジョーとの間で、車名の商標権をめぐる争いがあったことが原因でした。走行性能があらゆる期待を上回っていた911は、すぐに「真の」ポルシェとして認められました。911は世界中で例を見ない成功を収めることになりませんが、その階段を上り出したのが、まさにこの時でした。

初代911：ツッフェンハウゼン生まれの傑作

その後、911のモデルバリエーション拡大のピッチが上がっていきました。米国で繰り広げられていた、カブリオレを危険な車として非難する論争に対して、ポルシェは1965年に同社らしい実用的な回答を提示し、IAAで世界初の「安全なカブリオレ」として911タルガを発表しました。このモデルには幅が20 cm強のロールオーバーバーと着脱可能なルーフパーツが装備され、リアにはソフトウィンドウと呼ばれた小さなソフトトップが配置されました。その少し後に、ガラスヒーター付きのパノラマリアガラスが登場しました。このオープンカーの「タルガ」という名前は、ポルシェがその時までには4回優勝を果たしたシチリア島での長距離レース、タルガ・フローリオに由来しています。

1966年、160 PSを誇る911 Sと共に、もう一つの伝説的なデザインがワールドプレミアを飾りました。それはフックスホイールです。自動車史上で最も有名であると思われるこのホイールは、技術の面で新境地を開拓した製品でした。その理由は、単一の塊から鍛造することで、大幅な軽量化を達成したからです。

1967年秋、モデルバリエーションに新たな仲間が加わりました。トップモデルである911 Sと、ドイツ語でガソリンインジェクションを意味する「E」が追加された911 Eに加えて、ラインナップのロワーレンジを埋めるモデルとして、110 PSの911 Tが登場しました。これらはクリーンなモデルであり、ポルシェはこれら3つのバリエーションで、初のドイツ自動車メーカーとして米国の厳しい排ガス規制をクリアしました。

2+2シートを基調とするポルシェ911では最適化が継続的に行われ、1968年中盤に画期的な瞬間を迎えます。モデルイヤー1969年からは、初代911のホイールベースは57 mm延長され、2,268 mmとなりました。これはとりわけリアエンジンスポーツカーである911の走行安定性の向上につながりました。1969年、2.0リットルの時代に終焉が訪れました。ボアの4 mm拡大に伴って、総排気量は2,195 ccmに上昇しました。モデルイヤー1972では、総排気量は2.4リットルにまで増加しましたが、その代わりにレギュラーガソリンも使用可能になりました。130PSだった最高出力は911 Sでは190 PSへと向上しました。

911カレラRS 2.7は、ダックテールリアスポイラーが特徴的な極めて個性的なモデルです。車体が1,000 kgと軽量で、210 PSの出力と245 km/hを超える速度を誇るこのスポーツカーは、ツッフェンハウゼンで1,525台が生産され、初代911で最も高性能なモデルとなりました。オリジナル911は、1963年から1973年にかけて111,995台が生産されました。

Gシリーズ：技術革新による飛躍的進化

911がデビューから10年目を迎えた1973年、それまで最も根本的な変更がこの人気モデルシリーズに加えられました。ポルシェはトップモデルに高出力のターボエンジンを搭載し、ボディには原則的に亜鉛メッキを施した上、タルガに加えてカブリオレとスピードスターも市場に投入しました。遅くともこの時点で、伝説への道しるべが立てられたと言えるでしょう。

しかしロングセラーである911には、まず適応能力の高さを示すことが求められました。他の国々と比べて厳しい米国の安全規則では、すべての新車で前進と後退共に8 km/hで衝突した際に損傷が発生してはならないとされていました。ポルシェはその対策として、Gシリーズに特徴的なベローズ付きバンパーとラバーリップをボンネットの前に取り付けました。これは押し込まれても、50 mmまでであれば重要な車両部品がダメージを負うことはありません。米国仕様には、衝突エネルギーを吸収するために弾性ショックダンパーが装備されましたが、ポルシェはこの装備を他の市場ではオプションとして提供しま

した。911の第2世代では、それ以外でも安全性が重要な役割を果たしています。そのことは、標準装備の3点式シートベルト、ヘッドレスト統合型フロントシート、新設計スポーツステアリングホイールの衝突面などの多くの細かい点に表れています。

ベーシックモデルの6気筒エンジンの総排気量は、既に導入開始時点で先代の911カレラRSと同等の2.7リットルに達していました。総排気量はその後3.0リットルに増加します。1983年には3.2リットルとなり、911 SC RSでは最大出力が250 PSに到達しました。進化の余地を多大に秘めた空冷水平対向エンジンの発展は驚きの連続でした。

1974年から911ターボのリアに搭載された3.0リットル水平対向エンジンでは、出力が大幅に向上しました。モータースポーツからフィードバックされたターボ技術により、このスーパースポーツカーの出力はまず260 PSに達しました。1977年からはインタークーラーを追加して総排気量を3.3リットルに拡大したことで、300 PSまで増大しました。こうして、1970年代半ばとしてはほぼ比類のない走行性能が実現し、0から100 km/hの加速で5.2秒、最高速度260 km/hという驚異的な数値を記録しました。ターボの導入により、また新たな伝説が生まれたことになりました。

しかしこの時期に暗雲が立ち込めます。ポルシェでは、4気筒エンジン搭載の924と944シリーズや8気筒エンジン搭載の928などの、トランスアクスル技術(フロントエンジン、トランスミッションをリアアクスルと一体化)を搭載した新型スポーツカーに、911の跡を継がせる戦略を立てられました。しかしトランスアクスルを採用した後継モデルは持続的に市場に浸透することができず、不朽の名作である911の需要は引き続き高いレベルであり続けました。ポルシェはここで正しい決断を下し、戦略を変更しました。911の将来はひとまず保証されました。1982年からはクーペとタルガに加えて、初めてカブリオレも導入されました。1989年には、Gモデルの締め括りとして911カレラスピードスターが投入され、ターボ風のワイドボディを持つこのモデルは2,103台が生産されました。輸出仕様のナローボディ版カレラスピードスターはわずか171台のみの生産でした。Gシリーズは1973年から1989年までの16年間に198,496台が生産されました。

タイプ964：911の新たなスタート

社内コード964と呼ばれる第3世代の911は、伝統的なシルエットと最先端の技術を融合したモデルです。またこの世代は、当時経済的に苦しい時期を迎えていたポルシェにとって、社運を賭けたモデルでした。第3世代はこの賭けに勝つことになります。

最初のモデルバリエーションをみただけで、新型911がいかに進歩的であったかが分かります。964として最初に導入されたカレラ4は、911初の全輪駆動モデルでした。この全輪駆動は、もともとポルシェがハイパフォーマンススポーツカー、959向けに設計したものでした。駆動力配分を電子式・油圧式制御で行う同車は、時代を大幅に先取りしたモデルです。この全輪駆動システムが作動する際には、アンチロックブレーキシステム (ABS) のセンサーが利用されますが、ABSはパワーステアリングと同様に、この時点からオプションとしてだけでなく、標準装備としても入手可能になりました。

続いて1989年には、後輪駆動の911カレラ2が登場します。時を同じくして、クーペと並んでカブリオレおよびタルガモデルもデビューを飾りました。また、タイプ964では一体化されたバンパーを含むボディ以外の85パーセントのパーツが新たに設計されていました。

空冷6気筒エンジンの総排気量、3.6リットルは当時の911史上における最大排気量で、カレラ2/4モデルでの出力は250 PSに達しました。水平対向エンジンでは、新技術としてダブルイグニッションが採用されましたが、これはポルシェが元々は自動車より高い動作安全性が求められる航空機エンジン用に開発したものでした。また、リアスポイラーが展開式になったことで、リアアクスルの揚力はほぼ完全に無くなりました。新機能には、アダプティブ ティプトロニック トランスミッションも含まれます。これにより、推進力の途切れのないスムーズなシフトチェンジが可能になりました。

964世代の最も特徴的なバリエーションの一つとして、いわゆる「記念モデル」が挙げられます。特別仕様車である「911誕生30周年記念車」は、1993年に911台が限定販売され、すぐに完売となりました。フロントとリアのフェンダーがワイドに張り出したこのモデルは、カレラ4のドライブトレイン、クーペボディと911ターボの17インチシャシーを融合したのですが、911ターボのリアウイングは非採用となっています。そして、高級感のあるビオラメタリックのボディカラーに、ルビコングレーのフルレザーインテリアが標準仕様として組み合わされています。

同じくエクスクルージブモデルとして、短いウインドシールドと、ルーフ構造が変更されてフロントシート後方に特徴的な突起を2つ持つカバーが備わった911スピードスターが1993年に登場しました。カレラ2カブリオレをベースにしたバージョンが930台、ワイドなターボルックボディを持つバージョンが約15台生産されました。

タイプ964の911の頂点に立つのはターボ搭載モデルです。まずは、先代の3.3リットルエンジンを搭載した出力320 PSの911ターボが登場しました。911ターボSでは、同エンジンの出力は何と381 PSに達します。1993年初頭に新型3.6リットルエンジンに切り替わり、出力は360 PSになりました。1993年10月、911は世代交代を迎え、次の時代へと向かっていきます。タイプ964は1988年から1994年にかけて、合計63,762台が生産されました。

タイプ993：空冷時代の頂点と終焉

ポルシェ愛好家だけでなく一般的においても、911の第4世代であるタイプ993はこの傑作車の歴史上、最も人気のあるモデルの一つとなっています。ルーファインを除いて、事実上ほぼすべてが変更されたにもかかわらず、911のデザインDNAを大胆に解釈したこの新型モデルは、1993年から大人気を得ていきます。凹凸が繰り返される有機的なフォルム、一体化バンパー、ボディとフラットになったガラス、ワイドに張り出したリアセクションとアングルのあるライトストリップは、ほぼすべてのスポーツカーファンを熱狂の渦に巻き込みました。新しいポリエリプソイド ヘッドライトの採用で可能になった比較的フラットなフェンダーでさえも、すぐに大勢の支持者を集めました。

タイプ993は技術面に関しても、同車がスポーツカーセグメントで特異な存在であることを強調するモデルであり、特別な技術には例えば完全新設計のアルミニウムLSAシャーシが該当します。LSAはLightweight(軽量)、Stable(安定)とAgile(機敏)の頭文字をとったものです。今日に至るまでこのマルチリンク式サスペンションは、そのセルフステアリング特性が歴史を創った「ヴァイザッハ」リアアクスルの究極の進化段階であると考えられています。結果として、ドライビングダイナミクスとサスペンションの快適性がさらに大幅に高まりました。

この新世代は、ドライブトレインに関しても新たな基準を打ち立てています。全輪駆動が標準仕様の911ターボは、1995年に2基のチャージャーを搭載して登場し、その出力は408 PSに到達しました。同時に、3.6リットルのツインターボエンジンは、当時の市販エンジンの中で最も低い排気ガス排出量を誇りました。後輪駆動で100台限定販売であった911 GT2のリアに搭載された同エンジンの出力は、何と450 PSに達しました。

タイプ993はまずクーペとカブリオレのみで発売されました。その後1995年になってから、取り外し可能なルーフパーツではなく、電動でリアガラスの下に格納される大面積ガラスルーフという新たなコンセプトと共にタルガが登場します。そして、もう一つのボディバリエーションとして、全輪駆動のカレラ4SとカレラSが登場します。これらはワイドなボディと911ターボのシャシーを組み合わせただけで、リアウィングは不採用としたモデルです。

この6気筒水平対向エンジンには、993がこのシリーズのコレクターとファンの間で極めて高い支持を得ている理由がもう一つあります。これは、伝統的な空冷を採用した最後の911エンジンなのです。改めてダブルイグニッションを採用したこの2バルブエンジンの出力は、導入初期は272 PSでしたが、1995年からは標準仕様で285 PS、オプションで300 PSとなりました。トランスミッションも新しくなりました。270 km/h以上にまで到達するようになった速度域を効果的にカバーし、エンジンパワーの伸びが長いギア比により抑制されてしまうことを防止するために、6速が追加されました。また、シフト精度もさらに向上しました。

タイプ993の911にすべてを賭けるというポルシェの戦略は、最終的に実を結びました。1998年、68,881台が生産された第4世代の終わりと共に、この伝説的なスポーツカーの比類なきモデル史における空冷エンジンの章は幕を閉じました。35年間の空冷時代に続いて、第2の時代が幕を開けます。それは911にとっても、ポルシェにとっても、例を見ない成功の時代の始まりとなりました。タイプ993は1993年から1998年にかけて、合計68,881台が生産されました。

タイプ996：水冷水平対向エンジンを初搭載した911

ポルシェは1997年に、911の第5世代であるタイプ996の導入に伴って、空冷エンジンからの別れを決定します。新型911を開発するに当たり、同社は伝説的なモデルの34年間続いたコンセプトを大幅に転換し、緊急課題を解決することにしました。そこでの焦点は、先代モデルで始まった生産コストの削減に当てられ、新型ボクスターなどの他のシリーズとの共通部品数を可能な限り高める努力が行われました。また、最新の安全基準および排ガス規制への適合も重要な課題となりました。タイプ996とともに、ポルシェは未来への道を踏み出したのです。

伝承されてきたプロポーションを守りつつも最新技術を搭載し、伝説的なスポーツカーを新定義して将来性のあるモデルを生み出す、という困難な課題が996には与えられていました。新時代の幕開けはセンセーショナルであったと言えるでしょう。それは既にデザインに表れています。

エレガントでありながら華美過ぎない完全新開発のボディが出来上がりました。新型911のボディは全長が18.5 cm伸び、シリーズ史上2度目の拡大が行われたホイールベースは80 mm長くなり、全幅は3 cm拡大しました。これはインテリアに好影響を与え、996ではドライバーが肘をこれまで以上に自由に動かせるようになり開放感が高まりました。ダッシュボードも新しくなり、5個の丸型メーターは相互に食い込む形状になっていますが、これも伝統からの離反です。

しかし何と言っても最大の変革ポイントはリアに搭載された水平対向エンジンであることに異論はないでしょう。空冷エンジンでは、日増しに厳しくなっていく排ガス規制へ将来的に適合できなくなるのは明らかでした。新開発の水冷システムは将来性があるものであり、そのことは出力値についても言えます。この4バルブ6気筒は3.4リットルの総排気量で300 PSの出力を誇りますが、これはかつての伝説的な911ターボ3.3に匹敵する数字です。フェイスリフト後のエンジンは総排気量3.6リットルで出力320 PSとなり、記念モデル「911誕生40周年記念車」の出力は何と345 PSにも達します。

911ターボにも新しい水冷水平対向エンジンが搭載されました。この3.2リットル6気筒エンジンは、1998年にルマンで勝利した911 GT1に既に搭載されていたものなのです。ツインターボの効果で、市販車両での出力は420 PSに達します。この出力を得た911ターボは、300 km/hの壁を突破した初のポルシェ市販モデルとなりました。911 GT2では、このエンジンは483 PSと驚異的な最高出力を発揮します。またGT2では、セラミック製ブレーキディスクを備えたPCCBがデビューを飾り、このスポーツモデルに標準装備されました。これはスチール製ブレーキディスクを備えたブレーキより50パーセント軽く、耐用走行距離は最大300,000 kmとなっています。

同エンジンをターボなしで搭載した911 GT3は、公道でもサーキットでも最高のドライビングを楽しむことができる新たな時代の到来を告げるモデルでした。また同車はポルシェのワンメイクレース用車両としても活躍し、カスタマーレースであるポルシェカレラカップが世界中で大成功する起爆剤となりました。タイプ996に搭載された3.6リットル自然吸気エンジンは、前期型では360 PS、後期型では381 PSの出力を発揮しました。2003年に、さらに研ぎ澄まされた911 GT3 RSが登場しました。1997年から2005年にかけて、タイプ996は合計175,262台生産されました。

タイプ997：技術攻勢、新デザイン、幅広いバリエーション

2004年よりポルシェ911はこれまでにない多彩な姿で提供されました。タイプ997はクーペ、タルガ、カブリオレおよびスピードスターとして登場し、後輪駆動と全輪駆動、ナローとワイドなボディ、水冷式の自然吸気エンジンとターボエンジンが用意され、GTSならびにより高性能なGT2、GT2 RS、GT3および2つのGT3 RSモデルも展開されました。特別仕様車を含めるとバリエーションは24モデルに達し、数多くのカスタマイズオプションもそれに加えて用意されました。

997のデザインは911の個性をさらに強めるものとなっており、見た目のダイナミックさと力強さがより一層高まっています。カレラだけを取ってみても、リア形状の力強さが増したことで男性的な印象が明確に強まっていますが、Sモデル、GTモデルおよびターボモデルでは全幅がさらに44 mmワイドになっています。先代モデルと997の違いは、傾斜がきつくなった丸型クリアガラス ヘッドライトですが、これは空冷時代の911の重要なデザイン要素を思い起こさせるものです。2008年7月のフェイスリフト後は、バイキセノン ヘッドライトとLEDデイタイム ランニングライトがフロントセクションの特徴となっています。

997世代のポルシェ911は、技術面でも新記録を次々と塗り替えています。カレラの3.6リットル6気筒エンジンの出力は、前期型では325 PSでした。Sモデルには、シリンダーボアが3 mm拡大され、総排気量が3.8リットルの、それまでの市販型911で最大排気量の水平対向エンジンが搭載されました。

ポルシェは2008年のフェイスリフトでエンジンラインナップを根本的に見直し、ガソリン直噴を初採用しました。燃料消費量と排出量が大幅に低下した一方で、出力値は跳ね上がり、3.6リットルエンジンでは345 PS、3.8リットル6気筒エンジンでは385 PSとなりました。SモデルとGT3の間にある隙間を埋めるモデルである新型911カレラGTSでは、出力は何と408 PSにも達しました。

技術の進化は911ターボにも好影響を与えています。同モデルの3.6リットルエンジンには、ガソリンエンジンとして初めて可変タービンジオメトリー ターボチャージャーが搭載されました。後に総排気量が3.8リットルに変更され、直噴に切り替わったことで、出力は480 PSから500 PSに上昇しました。911ターボSでは530 PSという驚異的な出力を発揮し、標準装備として初めて7速デュアルクラッチトランスミッションが組み合わされました。さらにパワフルで速い孤高の存在が911 GT2 RSです。出力620 PSのエンジンを積んだこのモデルは、ニュルブルクリンクのノルトシュライフェで、7分18秒のラップタイムを記録しました。

継続的な出力増加はGT3モデルでも行われ、当初の415 PSから435 PSへ上昇しています。RS 3.8はそれをさらに上回る450 PSを発揮しました。997世代のGT3におけるハイライトは500 PSの圧倒的な出力を誇る600台限定販売のGT3 RS 4.0でした。

同時に997世代では、911スポーツクラシックなどの特筆に値する特別仕様車が用意されたことも、その魅力の一つでした。この特別仕様車は48時間以内に250台が完売しました。GTSと同様の出力408 PSのエンジンを積んだ911スピードスターは、356台が限定販売されました。そして極めて特別な存在として、911ターボS918スパイダーエディションが挙げられます。ハイブリッドスーパースポーツカー918スパイダーの納車を待ち望んでいた顧客にとって、この特別限定車はその楽しみを一足早く味わえるモデルであり、この限定モデルは918人の幸運な方の手に渡りました。2004年から2012年にかけて、タイプ997は合計213,004台が生産されました。

タイプ991：911の生産台数が100万台を突破

2011年、当時ポルシェ911史上最高の完成度を誇ったタイプ991が登場しました。この911は、トレッドが拡大されてホイールベースが10センチメートル延長されたことも手伝って、911史上最高の力強さを醸し出しています。ポルシェの市販スポーツカーとして初採用されたアダプティブエアロダイナミクスは、ハイブリッドスーパースポーツカー918スパイダーから引き継いだものです。

タイプ991の新設計インテリアは、カレラGTの構造を採用しています。高解像度の多機能画面を含む5個の丸型メーターなどの伝統的な911要素は、最新のデザインで彩られており、また人間工学の面でも改善されています。それと同時に、向上したコネクティビティとマルチタッチモニターを備え、またリアルタイムで交通情報を提供する新しいポルシェ コミュニケーション マネージメント(PCM)も導入されています。

技術的に見ると、ポルシェブランドを象徴するこのモデルは、それまでで最高の俊敏性と出力を誇ります。アルミニウムとスチールを併用して剛性がより一層高まった軽量構造ボディは45 kgの軽量化に成功しています。ベースモデルの6気筒エンジンは総排気量が3.4リットルと小さくなりましたが、出力は350 PSを発揮します。3.8リットルエンジンを搭載したSモデルでは出力は400 PSに、GTSではそれをさらに上回る430 PSに到達します。

991では2015年のフェイスリフト以降、911カレラでもツインターボが採用されています。3リットルエンジンとの組み合わせで、カレラの3つのバージョンであるベーシック、SとGTSでの出力は、それぞれ370 PS、420 PS、450 PSとなりました。911カレラは0から100 km/hの加速で初めて4秒を切ると同時に、燃料消費量と排ガス排出量の低下にも成功しました。

ターボとGTバリエーションでの出力上昇も新たな次元に到達し、911 GT2 RSでは700 PSとなりました。340 km/hをマークする同車は、911市販モデルとして史上最速です。そして、520 PSを発揮する4.0リットルの高回転自然吸気エンジンを搭載した911 GT3 RSは、ポルシェがモータースポーツ技術をこれまで最高のレベルで注ぎ込んだ公道用車両です。

モデルラインナップのハイライトの一つである911タルガでは、Bピラーの代わりにワイドなブラケットを使用することで、従来のデザインと洗練されたルーフ構造がうまくまとめられています。それ以外にも、重量を最適化した911カレラT、超軽量で991台が限定販売された911 Rや、わずか1,370 kgの911 GT3 RSなど、魅力的なモデルバリエーションが揃っています。ちょうど1,963台が生産された特別仕様車「911誕生50周年記念車」も、極めて人気の高いモデルです。そして、社史で重要な位置を占めるモデルが、2017年5月11日にツッフェンハウゼンでラインオフされた100万台目の911です。アイリッシュグリーンに塗装され、入念に特別な装飾が施された出力450 PSの貴重な車両は、ポルシェAGが所蔵しています。

991世代の911は、絶対的なベストセラーと言えます。2011年から2018年10月31日にかけて、217,930台が生産されています。ポルシェは1963年のデビューからこの日までの間に、総計1,049,330台の911シリーズを生産しています。