



PORSCHE

Press Release

2022年8月18日

インテリジェントなエアロダイナミクスを備えた高性能スポーツカー

パフォーマンスのために設計された新型ポルシェ 911 GT3 RS

ポルシェジャパン株式会社（本社：東京都港区）はモータースポーツ由来のテクノロジーとコンセプトを受け継ぐ新型「911GT3 RS」の予約受注を全国のポルシェ正規販売店にて8月18日（木）より開始します。新型ポルシェ 911 GT3 RS は、その意図を包み隠さず明かし、最高のパフォーマンスを実現するために妥協を許さずに設計されています。この公道走行可能な 386kW（525PS）の高性能スポーツカーは、モータースポーツのテクノロジーとコンセプトを最大限に活用します。とりわけ 911 GT3 RS の冷却システムとエアロダイナミクスシステムは、レーシングカーの DNA とインテリジェントな軽量設計を備えた高回転の自然吸気エンジンを超えて、純粋な競技専用車両である 911 GT3 R と直接的に結びついています。

モータースポーツにインスパイアされたセンターラジエーターコンセプト - アクティブエアロダイナミクスの基盤

大幅なパフォーマンス向上の基盤となるのが、センターラジエーターコンセプトです。このアイデアは、ル・マンでクラス優勝を飾った 911 RSR に最初に使用された後、911 GT3 R へ採用されました。新型 911 GT3 RS は、以前の車両に見られた 3 つのラジエーターレイアウトの代わりに、他の 911 モデルではラゲッジコンパートメントがあるノーズの中に配置された、傾斜した大型のセンターラジエーターを利用します。これにより、両サイドにできたスペースを使用して、アクティブエアロダイナミクスエレメントを統合することが可能になりました。フロントの無段階調節式ウイングエレメントと 2 分割リアウイングは、他の多数の空力対策との組み合わせで、200km/h 時に合計 409kg のダウンフォースを提供します。つまり、新しい 911 GT3 RS が発生するダウンフォースは、先代の 991.2 世代の 2 倍、現行の 911 GT3 の 3 倍に達し、285km/h 時のダウンフォースは計 860kg によります。

ポルシェの市販車に初めてドラッグリダクションシステム（DRS）が装備されました。DRS は、サーキットのストレートセクションで空気抵抗を抑えて高速を得るために、特定の作動範囲内においてスイッチを押すだけでウイングをフラットにすることができます。エアブレーキ機能は、高速走行中の緊急ブレーキ時に作動します。フロントとリアのウイングエレメントが最大に設定され、空力による減速効果を生み出してホイールブレーキを大幅にサポートします。

新型 911 GT3 RS の外観は、多数の機能的なエアロダイナミクスエレメントによって特徴付けられます。この GT スポーツカーの最も顕著な特徴は、スワンネックで支持されたすべての寸法が大幅に拡大されたリアウイングです。このリアウイングは、固定式メインウイングと、油圧調節式アッパーウイングエレメントで構成されています。ポルシェの市販車で初めて、リアウイングの上端が車両ルーフよりも高く設定されています。さらに、911 GT3 RS のフロントエンドからフロントスポイラーが削除され、代わりに空気の流れを上下に分割するフロントスプリッターが装備されています。サイドブレードは空気を精確に外側に向けます。フロントホイールアーチのベンチレーションは、フロントフェンダーのルーバー開口部から供給されます。ル・マン覇者のアイコン的な 911 GT1 のスタイルを踏襲したフロントホイール後方のインレットは、ホイールアーチの動圧を低減します。インテーク後方のサイドブレードは、空気を車両サイドに流します。中央に配置されたラジエーターからの空気は、フロントリッドの大きな開口部から放出されます。ルーフのフィンが空気を外側に向けて、リアの吸気温度を下げます。新型 911 GT3 RS のリアサイドパネルの開口部は、エアロダイナミクスを改善するためだけに使用され、処理空気を取り込むためのものではありません。リアホイールアーチには、エアフローを最適化するためのインテークとサイドブレードも装備されています。911 GT3 から流用されたリアディフューザーは、わずかに変更されています。

コックピットから調節可能なサーキットサスペンション

サスペンションも空力性能を重視しています。新型 911 GT3 RS のホイールアーチは強力な空気の流れにさらされるため、フロントのダブルウィッシュボーンサスペンションは、ティアドロップ形のプロファイルで設計されています。ハイエンドのモータースポーツでのみ使用されているこれらの空力効率に優れたサスペンションリンクは、最高速度でのフロントアクスルのダウンフォースを約 40kg 増やします。トレッドが広い（911 GT3 よりも 29mm ワイド）、フロントリンクもそれに対応して長くなっています。

サスペンションエンジニアは、高速走行でのブレーキング時でも前後のアクスル間のダウンフォースのバランスを維持するために、制動時のピッチを大幅に低減しました。911 GT3 RS のフロントロアアームのボールジョイントは、フロントアクスルの低位置に設置されています。リアのマルチリンクサスペンションも調整されてスプリングレートが変更されました。ドライバーアシスタンスシステムとリアアクスルステアリングも、さらにダイナミックな設定になっています。

911 GT3 RS は、ノーマル、スポーツ、トラックの 3 つのドライビングモードを備えます。トラックモードでは、基本設定を個別に調節することができます。特にフロントとリアのリバウンドダンピングとコンプレッションダンピングは、それぞれを複数の段階で調節することが可能です。リアディファレンシャルは、モータースポーツ由来の操作・表示コンセプトであるステアリングホイールのロータリースイッチによって、迅速かつ直感的に調整されます。4 つのロータリースイッチとドラッグリダクションシステム (DRS) のスイッチがステアリングホイールに備わります。ロータリースイッチを調節すると、インストルメントパネルにグラフィック表示されます。911 GT3

RSには、911 GT3ですでおなじみのトラック画面も装備されています。スイッチを押すだけで、重要な情報のみを2つの7インチサイドデジタルディスプレイに縮小表示することができます。アナログ式レブカウンターの左右にあるシフトインジケーターもGT3からの流用です。

高回転の4リッター水平対向6気筒エンジン

高回転の4.0リッター自然吸気エンジンは、911 GT3と比較してさらに最適化されています。386kW（525PS）への出力増加は、主に変更されたカムプロファイルを備えた新しいカムシャフトによって得られます。シングルスロットルインテークシステムとリジッドバルブドライブは、モータースポーツから派生したものです。7速ポルシェドッペルクップリング（PDK）は、全体的なギア比が911 GT3よりも短くなっています。アンダーボディのエアインテークにより、サーキットで頻繁に使用される場合にも、トランスミッションは極度の負荷に耐えることができます。911 GT3 RSは静止状態から100km/hまで3.2秒で加速し、7速で296km/hの最高速度に達します。フロントには、対向6ピストン式アルミニウム製モノブロック固定キャリパーと直径408mmのブレーキディスクが採用されています。911 GT3と比較して、ピストン径が30mmから32mmに拡大され、ディスクの厚さが34mmから36mmに増加しています。リアには、対向4ピストン式のユニットと直径380mmのブレーキディスクが引き続き使用されています。オプションのポルシェセラミックコンポジットブレーキ（PCCB）はフロントに410mmディスク、リアに390mmディスクが備わります。新型911 GT3 RSには、センターロック式軽合金製鍛造ホイールが標準装備されます。フロント275/35 R20、リア335/30 R21の公道仕様スポーツタイヤが高レベルのメカニカルグリップを保証します。

さまざまな軽量設計

インテリジェントな軽量設計は、伝説的な911 カレラ RS 2.7 以来、すべてのRSモデルの基本原則となってきました。911 GT3 RSの重量は、広範なCFRPの使用などのさまざまな軽量設計の採用によって、多数の大型コンポーネントにもかかわらず、わずか1,450kgの車両重量（DIN）に抑えられています。ドア、フロントフェンダー、ルーフ、フロントリッドをはじめ、標準装備のフルバケットシートなどのインテリアにも軽量のCFRPが使用されています。

クラブスポーツパッケージとヴァイザッハパッケージが利用可能

この新しいGTスポーツカーのインテリアは、RS特有のスタイルに仕上げられています。ブラックレザー、Racetex、カーボン織り目仕上げが、純粋でスポーティーな雰囲気を特徴付けます。911 GT3 RSは、クラブスポーツパッケージ（無料オプション）を利用することができます。ここでは、スチール製ロールオーバーバーやドライバー用6点式シートベルトが含まれます。ヴァイザッハパッケージ（有料オプション）には、さらに多数の装備が含まれます。フロントリッド、ルーフ、リアウイングのパーツ、エクステリアミラーのアップパーシェルがカーボ

ン織り目仕上げになります。フロントとリアのスタビライザー、リアカップリングロッド、リアアクスルのシアーパネルはCFRP製で、ドライビングダイナミクスのさらなる向上に貢献します。初めてCFRPで製造されたロールオーバーバーは、スチールバージョンと比較して約6kg軽量化されています。ヴァイザッハパッケージのもうひとつのハイライトは、モータースポーツから派生した磁気テクノロジーを採用したPDKパドルシフトです。これにより、より正確な圧力ポイントと明確に知覚できるクリックによって、シフトチェンジはさらにダイナミックになります。ヴァイザッハパッケージのオプションには、8kg軽量化されるマグネシウム鍛造ホイールも用意されています。

■ 新型ポルシェ 911 GT3 RS 価格

2022年8月18日付

車種	トランスミッション	ハンドル	希望小売価格（消費税込）
911 GT3 RS	7速PDK	右/左	¥31,340,000

<お客様からのお問い合わせ先>

ポルシェコンタクト 0120-846-911 / HP <https://www.porsche.com/japan/>

<本件に関する報道関係の方のお問い合わせ先>

ポルシェジャパンPR事務局 TEL : 03-5572-6063 / e-mail : porsche_pr@vectorinc.co.jpポルシェジャパンプレスサイト <https://press.jp.porsche.com>