



PORSCHE



911 カレラ テクノロジー ワークショップ

プレス・インフォメーション

目次

ニューポルシェ 911 カレラ	新しいターボチャージャー付エンジン、 進化したシャシー、および新しいオンライン ナビゲーション付 PCM	1
エンジンとドライブトレーン	過給によって性能と燃費がさらに向上	4
シャシー	より低く、速く、快適に – リアアクスルステア	9
ポルシェ・コミュニケーション マネージメントシステム	最先端の接続性とインフォテイメント	13
ターボの歴史	ポルシェのターボエンジン: ターボパワー	17
仕様	ポルシェ 911 カレラ クーペ	19
	ポルシェ 911 カレラ S クーペ	23
	ポルシェ 911 カレラ カブリオレ	27
	ポルシェ 911 カレラ S カブリオレ	31

2015 年 9 月

新しいターボチャージャー付エンジン、進化したシャシー、および
新しいオンラインナビゲーション付 PCM

ニューポルシェ 911 カレラのテクノロジー

ポルシェ AG (本社: ドイツ、シュトゥットガルト 社長: マティアス・ミューラー) の 911 は、長年にわたって世界のベストセラースポーツカーであり続けています。このリードをさらに広げるために、革新的なターボチャージャード水平対向エンジン、スポーツ性と快適性がさらに向上した先進のシャシー、そして非常に装備が充実した新しいインフォテイメントシステムを備えた新世代の 911 が誕生しました。

新しいターボチャージドエンジン: 20 PS のパワーアップとさらなる低燃費を実現

レーシングカーと市販車における 40 年以上におよぶターボチャージドエンジンのノウハウによって、ニュー911 カレラのエンジンは、性能、ドライビングプレジャー、効率性のベンチマークとなっています。新世代エンジンは、ツインターボチャージャーと燃焼室の中央に配置されたインジェクターによって、911 カレラ特有のエモーショナルなドライビングプレジャーをいっそう強烈な体験へと高めます。スポーティで圧倒的なパフォーマンスを発揮する 911 カレラのエンジンの最高出力は 370 PS(272 kW)、そして 911 カレラ S のエンジンの最高出力は 420 PS(309 kW) です。両エンジンともに、先代より 20 PS(15 kW) 出力が増しながら、排気量は 3 リッターとなっています。911 カレラ S のより大きなパワーは、専用のコンプレッサーとエグゾーストシステム、そして見直されたエンジンマネージメントによってもたらされています。

新しい 911 のエンジンは、大幅に増した 450 N·m と 500 N·m の最大トルク (ともに先代より 60 N·m 増加) を 1,700 rpm から 5,000 rpm までの回転域で発生させ、卓越した動力性能をもたらします。同時に最高回転数は 7,500 rpm となり、従来のターボエンジン車の回転数を凌ぎ、ポルシェ特有のエンジンサウンドを奏します。

新世代 911 は、先代より性能と効率性が高められています。たとえば新世代エンジンは、モデルによっては約 12 % 効率性が向上し、燃料消費量が 1 リッター/100 km 低減されています。PDK 仕様車の 911 カレラの燃料消費量は、わずか 7.4 リッター/100 km (0.8 リッター/100 km 減) で、PDK 仕様車の 911 カレラ S は、7.7 リッター/100 km (1.0 リッター/100 km 減) となっています。^{*}新欧洲サイクル(NEDC)による測定

また、ニュー911は卓越した性能を備え、911 カレラ クーペ PDK 仕様車のスポーツクロノパッケージ使用時の0-100km/h 加速タイムは、先代を0.2秒上回る4.2秒、911 カレラ S PDK 仕様車のスポーツクロノパッケージ使用時の0-100 km/h 加速タイムは同様に先代を0.2秒上回る3.9秒となっており、911 カレラ シリーズとしては初めて4秒台を切っています。最高速度もさらに引き上げられ、911 カレラの最高速度は295 km/h (6 km/h 増)、911 カレラ S の最高速度は308 km/h (4 km/h 増)に達しています。

標準装備：車高が10 mm 低く見直されたPASM シャシー

911 カレラは、オールラウンドスポーツカーのドライビングダイナミクスにおいてベンチマークとなっています。新世代 911 シリーズは日常における快適性とサーキットでの走行性能がさらに引き上げられています。車高が10 mm 低く見直されたPASM シャシー（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）が、全カレラ モデルに初めて標準装備されます。このシステムは高速コーナリング中の安定性をさらに改善し、同時に、より広範囲なダンパー設定を備えた新世代のショックアブソーバーが、さらに精確な応答性によって快適性を高め、ダイナミックなドライビングにおけるロードホールディングも向上させます。5本のスリムなツインスポークを備えた新しい標準ホイールには、転がり抵抗を抑えたタイヤが組み合わされ、パフォーマンスがさらに引き上げられています。さらに、全モデルでリアホイールの幅が0.5 インチ広がって11.5 インチワイドになり、911 カレラ S のリアタイヤ幅は305 mm (先代 295 mm) となっています。

911 カレラ S にオプション装備されるアクティブなリアアクスルステアは、911 ターボと 911 GT3 から採用されたシャシー テクノロジーです。これは、911 のコーナー進入時の俊敏性と高速走行時の車線変更の安定性を高め、同時に、市街における良好な取り回しを実現します。日常における実用性を確保するために、フロントアクスルのストラットにリフティングシリンダーを組み込んだ油圧リフトシステムがオプションで組み込まれています。スイッチを押すと、フロントの地上高が5秒以内に40 mm 増え、急勾配の車庫出口などでボディ下部が地面に接触するのを防ぎます。

新しいオンラインナビゲーション付ポルシェ・コミュニケーションマネージメント (PCM) システム

ニュー911 カレラには、7インチマルチタッチスクリーンとボイスコントロールを備えた新開発のポルシェ・コミュニケーションマネージメント(PCM)システムが標準装備されます。PCMは、スマートフォン同様のマルチタッチジェスチャーによる操作が可能で、たとえば、ハンドライティングによる入力もできます。携帯電話やスマートフォンをWi-Fiで接続することも可能です。初めて装備されるスマートフォントレーは、バッテリーを節約して最適な受信を提供します。また、新たにApple CarPlayを使用してiPhoneをPCMに接続するオプションも用意されています。

リアルタイム交通情報がナビゲーションを大幅に改善します。これは、ドライバーに交通状況のクイックガイドと、その情報に合わせたダイナミックなルート案内を提供します。初めてGoogle EarthやGoogle Street Viewも統合され、目的地や途中の環境を確認することができます。PCMのその他のコンポーネントには、ポルシェ・カーコネクトやポルシェ・コネクトアプリが含まれており、車の機能の遠隔操作、ナビゲーションのための目的地のPCMへの転送、第三者プロバイダーによる音楽ストリーミングサービスのPCMでの使用などに使用することができます。

※仕様は国により異なります。

新世代 911 カレラのエンジン

過給によって性能と燃費がさらに向上

低回転域から発生される最大トルクが最高エンジン回転数まで維持される一方で、燃費が大幅に向上したニュー911 カレラの新世代エンジンは、ドライビングプレジャーを大きく高めます。スポーティで圧倒的なパフォーマンスを発揮する 911 カレラのエンジンの最高出力は 370 PS (272 kW)、そして 911 カレラ S のエンジンの最高出力は 420 PS (309 kW) です。両エンジンともに、先代より 20 PS (15 kW) 出力が増大しています。最大トルクの増加はさらに目覚ましく、911 カレラが 450 N·m、911 カレラ S が 500 N·m で、ともに先代より 60 N·m 増え、1,700 rpm から 5,000 rpm までの幅広い回転域で最大トルクを発生します。同時に新世代エンジンの燃料効率も大幅に向上しています。燃料消費量は、モデルによっては 1 リッター/100 km 低減されています。PDK 仕様車の 911 カレラの燃料消費量は、わずか 7.4 リッター/100 km (0.8 リッター減/100 km) で、PDK 仕様車の 911 カレラ S は、7.7 リッター/100 km (1.0 リッター減/100 km) となっています。

911 カレラ S : 革新的なターボテクノロジーによるさらなるパワー

新世代の水平対向 6 気筒エンジンは、目覚ましい技術進歩によって、性能と燃料効率性が大幅に改善されています。また、911 カレラとして初めてツインターボチャージドエンジンが採用され、1974 年に登場したフラッグシップモデルの 911 ターボによって始まったサクセスストーリーを受け継ぎます。モータースポーツで開発され数々の勝利を収めたテクノロジーは、ポルシェのすべてのフラッグシップモデルに採用されており、各世代で、出力と燃費の新基準を確立してきました。ターボチャージドエンジンのメリットは高い比出力にあります。これにより、小排気量でも自然吸気エンジンと同じ出力を得ることができるためポルシェはニュー911 カレラの排気量を 3 リッターへとダウンサイジングいたしました。911 カレラ S の大きな最高出力は、専用のコンプレッサーとエグゾーストシステム、そして見直されたエンジンマネージメントによってもたらされています。両エンジンともに 6,500 rpm で最高出力を発生し、7,500 rpm まで吹け上がるスポーツカーにふさわしい卓越したエンジン特性を示します。

新世代 911 カレラでは、吸気とインタークーラーのために、リアへの新しいエアフローシステムが採用されています。エンジンは、リアスポイラーの前方中央から燃焼用空気を吸收入します。エアフィルターボックスの 2 つのサイドポートからのエアフローは、2 つの吸気チャンネルを経て下部に取り付けたターボチャージャーに達します。ターボチャージャーで圧縮されて過熱した空気は、ホイルアーチ裏側に並列に取り付けられた 2 つのインタークーラーを通過し、スロットルフラップを介してエンジンの吸気マニホールドに流れ込みます。他の 2 つのダクトは、過熱した吸気を冷却するための空気を、リアリッドのエアスクリーンからインタークーラーへと導入します。

センターインジェクターと可変エグゾーストカムシャフトを備えた新しいシリンダーヘッド

ベースエンジンへの徹底した見直しにより、6 気筒エンジンのスポーティな出力性能と効率性がさらに向上しています。中央に配置された新しいインジェクターによって、燃費と排気ガスに直接影響する燃焼が改善されています。2 つのフューエルポンプ（各シリンダーバンクに 1 つ）が、ダイレクトインジェクションユニットに 250 bar の圧力をかけます。さらに可変式エグゾーストカムシャフトがバルブタイミングをさらに精確に制御します。吸気側にはバリオカム・プラスが採用され、バルブリフトとバルブタイミングを可変制御します。摩擦を低減するデュアルサイド・アダプティブバルブトレーンは、さらに緻密なターボチャージドエンジンのコントロールを行い、ポルシェ特有の低回転域におけるすぐれたレスポンスをもたらします。

シリンダーウォールには、プラズマビームによってシリンダ一面を鉄でコーティングする新しいプロセスが導入されており、摩擦、および燃料とオイルの消費を低減しています。ポルシェ伝統の軽量デザインも、エンジンデザインの中心的役割を果たしています。細部にわたる軽量デザインによってアルミニウム製クランクケースが 1.5 kg 軽量化され、新しいポリマーのオイルパンは、先代エンジンのものより 2 kg 軽量になっています。

効率性の向上 :**完全に作動が停止するウォーターポンプとエアコンコンプレッサー**

補機類も効率性の改善に寄与します。ウォーターポンプは、サーマルマネージメントによって制御されるクラッチを備え、クーラントが低温の時に停止します。停止したポンプはエンジン出力を消費せず、クーラントはゆっくりと循環します。これによって作動抵抗を抑えると同時に、エンジンをより迅速に作動温度へと暖機させます。エアコンコンプレッサーにも同じ原理が適用されています。従来型でも吐出容量の制御は可能でしたが、このモデルではクラッチを介して完全に停止させることができます。

初めてツインクラッチを備えたマニュアルトランスマッションの新しいギアレシオ

911 カレラは、伝統的に高水準のシフト快適性を備えた純粋なスポーツカーならではのドライビングプレジャーを体現しています。今回ポルシェは、新世代エンジンのために 2ディスククラッチを開発しました。これは、新しいターボチャージャー付エンジンの大きいトルク伝達とともに快適な操作力を可能にするものです。ドライバーは、コーナーの多い山道やサーキットなどで、ハードなクラッチ操作によってシフト快適性を損なうことなくスポーツカーのダイナミズムを体験することができます。ギアレシオは変更されたエンジン特性に合わせて見直され、3速から始まるロングギアレシオによって車のスポーティな特性を損なうことなく燃費を低減します。さらに、マニュアルトランスマッションのメカニカルデザインもエンジンの高いトルク合わせて変更されています。

新しい操作ロジックとデュアルマスフライホイールを備えた PDK

PDK の開発における最優先事項は、効率性を高めながら、高水準のスポーツ性と快適性を維持することにあります。ドライバーがこのことを簡単に実感できるのは、セレクターレバーの新しいシフト操作です。911 GT3 や多くのポルシェ レーシングカーと同様に、レバーを引くとシフトアップし、レバーを押すとシフトダウンします。ポルシェは PDK に初めて遠心振り子式を採用したデュアルマスフライホイール、インテリジェントなオーバーランカットオフ、およびバーチャルギアを組み合わせました。マニュアルトランスマッションにも採用されている遠心振り子は、幅広いエンジン回転域でドライブトレーンの振動を抑えるアダプティブ振動ダンパーです。その結果、低速走行時でも低回転域から振動することなく高いギアで走行することができ、高い走行快適性と燃費も実現しています。

燃費の改善：インテリジェントオーバーランカットオフと拡張されたオートスタート/ストップ機能

高速道路の下りでアクセルペダルから足を放したときなどには、インテリジェントオーバーランカットオフが作動します。最初に、ドライブコントロールシステムが、クラッチを切ってエンジンをアイドリングするコースティングモードに切り替えます。車速が上がると、インテリジェントオーバーランカットオフが作動し、クラッチをつないでエンジンを停止します。さらに、オートスタート/ストップ機能は、ゆっくりと停止するときに燃料を早めにカットオフします。これらの新しい機能は、ドライバーが車の挙動の変化に気付くことなく自動的に燃費を改善します。

911 ターボにおいてすでに実証済みのバーチャル中間ギアが、同様の燃料節約効果をもたらします。これは、通常のドライビングモードで走行しているときに、次の高いギアへのシフト時にロワレブリミットを低く設定して、早めにシフトアップすることでエンジン回転数を抑えます。このときトランスマッキンのコントロールシステムは隣り合うギアの回転数を合わせながら両方のクラッチを制御し、トルクを伝えます。加速すると、デュアルクラッチギアボックスは適切なギアに素早くシフトダウンします。PDK にはオイルバスクラッチが装備され、この革新的な伝達機能は耐摩耗性を備えます。

918 スパイダー由来：スポーツクロノパッケージのステアリングホイールモードスイッチ

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、911 カレラに初めて 918 スパイダーから流用されたハイブリッドモードスイッチに似たステアリングホイールモードスイッチが装備されます。モードスイッチは、“Normal”、“Sport”、“Sport Plus”、“Individual”的 4 つのドライビングモードを 90 度ずつ回転して選択するリングを備えます。これは、装備に応じて、PASM、アクティブエンジンマウント、PDK シフトプログラム、スポーツエグゾーストシステムなどを独自のセットアップに設定するものです。ロータリースイッチ内蔵の LED が現在選択されているモードを表示し、さらに PDK 仕様車には 918 スパイダーから流用された「スポーツレスポンス」ボタンが装備されています。これは追い越しの際などに性能を高めてレスポンスを迅速にするためにドライブおよびシャシーコントロールシステムを設定するのに使用できます。エンジンと PDK のパラメーターは、20 秒間、最高加速が出せるようにプリセットされています。コックピットのインジケーターに「スポーツレスポンス」モードの準備完了と残り時間が表示されます。

理想のスポーツカーサウンド：内側も外側も情熱的なサウンド

ニュー911 カレラでは、優れたパワーと効率性だけでなく、ターボエンジンによつて車外でも車内でもより変化に富んだ吸気音と排気音を楽しむことができます。各モデルの仕様に合わせて専用にチューニングされたサウンドダクトが吸気音を車内に伝えます。アイドリング中の自然吸気作動から回転数が上がって過給域になると、エンジンサウンドは豊かさを増し、エグゾーストシステムも同様にすばらしいサウンドを奏でます。911 カレラは2本のオーバルテールパイプを備えたメインサイレンサーを装備し、S モデルは、2つの内蔵エグゾーストフラップとデュアルテールパイプを備えます。新しいスポーツエグゾーストシステム（スイッチ付）がオプションで用意されています。その特徴となるエレメントは、初めて中央に配置されるラウンドデュアルテールパイプで、卓越したスポーティなサウンドを奏でます。サウンドにはデジタル的な変更は加えられておらず、リラックスしたクルージングのための非常に静かで控えめな走行スタイルにも対応します。

ニュー911 カレラのシャシー

より低く、速く、快適に - リアアクスルステア

911 カレラはオールラウンドスポーツカーの分野を開拓して、50 年以上にわたりドライビングダイナミクスの基準となっていました。ポルシェは、世代交代のたびに日常における快適性とサーキットでのパフォーマンスを常に進化させています。最新世代も例外ではありません。車高を 10 mm 下げた PASM (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) による新しい標準シャシーは、重心を下げるこことによってコーナリングの安定性を増し、先進のアダプティブダンパーがさらに精度の高い制御をもたらします。911 カレラ S に初めてオプションとして用意されるアクティブリアアクスルステアは、俊敏性と安定性を大幅に高め、同時に最小回転半径を小さくしてハンドリングを向上させます。この革新的なテクノロジーは、911 ターボと 911 GT3 の現行モデルにおいてすでに性能が証明されています。またニュー911 カレラには、オートマチックポストコリジョンブレーキングシステムが標準で装備されており、アクティブセーフティがさらに高められています。

ニュー911 カレラは先代より快適性が大幅に上がっているにもかかわらず、極めて高いスポーツ性溢れるハンドリングも確保されています。新世代アクティブ PASM ダンパーの広範な特性の向上によって、ダイナミックなドライビングにおけるロードホールディングと荒れた路面での応答性が改善されています。各サスペンションに設けられたリバウンドバッファースプリングはロールとピッチを抑えるだけでなく、特にスポーツ走行中の伸び側の応答性を高めます。新しいシャシーチューニングには、メインスプリングとアンチロールバーの変更も含まれます。リアタイヤの幅は 0.5 ワイドになり、11.5 インチとなっています。ポルシェは、タイヤメーカーと協力して、ウェット路面における最適な走行特性とともにドライ路面におけるハンドリングやブレーキングで卓越した性能を示す、911 カレラの新世代タイヤを開発しました。オプションとして用意されるスポーツシャシーは新しい標準シャシーに比べて車高が 10 mm 低くになりますが、新たなチューニングによって快適性も大幅に改善されています。

コーナリングダイナミクスを高めるオプションのリアアクスルステアリング

オプションのアクティブリアアクスルステアリングを装備すると、911 カレラ S は、911 ターボと 911 GT3 の卓越したコーナリングダイナミクスに匹敵するパフォーマンスを得ることができます。911 は、タイトなコーナーにおける俊敏性、高速車線変更時の安定性、および市街地走行の取り回しが大幅に改善されています。50 km/h 以下の速度で曲がるとき、フロントとリアのホイールは反対方向に操舵されます。これによって、いわゆるバーチャルホイールベースが短くなり、より少ないステアリングホイール操作で楽にコーナーを回ることができます。このときリアアクスルステアリングを装着した 911 はコンパクトカーのような操作性を示します。最小回転径は 0.5 m 小さくなり、10.7 m になります。しかし、高速走行時の迅速な車線変更のためのアプローチは異なります。80 km/h を超えると、フロントとリアのホイールは同じ方向に操舵され、ロングホイールベースのスポーツカーの感覚を与えます。これによって、安定性が増し、リアアクスルに横 G を素早くかけてバランスの取れた自然な進路変更を実現します。

アクティブリアステアリングは、従来のコントロールアームの代わりにリアアクスルの左右に 2 つの電動アクチュエーターを備えます。これによってリアホイールの操舵角を車速に応じて 2° まで変化させることができます。フロントホイールの 2° の操舵角は、ステアリングホイールでは、そのセンター付近から 32° 回転させた位置に相当します。操舵されるリアアクスルの大きな横 G によって、フロントアクスルステアリングは 10 % ダイレクトになります。俊敏性が大幅に上がります。

事故のダメージを低減するオートマチックポストコリジョンブレーキングシステム

ニュー911 カレラにはオートマチックポストコリジョンブレーキングシステムが採用されており、これはポルシェのスポーツカーとしては初めての装備となります。これは最初の衝突後に車を自動的に制動することによって、二次衝突の重度を低減するシステムです。エアバッグセンサーが設定された重度の衝突を検知すると、オートマチックポストコリジョンブレーキングシステムが作動し、システムは、0.6G の最大減速率で自動的に制動を開始します。オートマチックポストコリジョンブレーキングシステムはいつでも解除することができます。たとえば、ドライバーがアクセルペダルを踏み込んだ場合や、急ブレーキをかけてより素早く減速した場合はシステムが解除されます。この支援システムは、通常 10 km/h の速度に達するまでブレーキをかけ続けます。

新しいステアリングホイールとオプションのフロントアクスルのリフトシステム

ドライバーは 918 スパイダーのステアリングホイールのデザインをベースにした新世代ステアリングホイールを介して改善されたハンドリングを満喫することができます。標準装備のステアリングホイールの直径は 375 mm、オプションの GT ステアリングホイールの直径は 360 mm です。急勾配の駐車場や車庫入口での実用性を確保するために、フロントアクスルのストラットにリフティングシリンダーが組み込まれた油圧リフトシステムが装備されます。スイッチを押すとフロントスポーツライアリップの地上高が 5 秒以内に 40 mm 増加します。ドライバーが手動でリフト機能を解除しない場合は、30 km/h の速度を超えると自動的に元の位置まで下がります。

ポルシェは動力性能を向上させたときは、クラス最高の制動力を確保するために必ずブレーキ性能も強化します。911 カレラのフロントブレーキには、新しい大型の対向 4 ピストンブレーキキャリパーと 6 mm 厚くなったブレーキディスク (330 mm x 34 mm) が奢られ、同時にパッド面も 17 % 拡大されています。S モデルでは、911 ターボ由来の 16 % 大きいパッドが、20 mm 大きな直径のブレーキディスク (350 mm x 34 mm) と組み合わされています。これらが新しいアルミニウム製ベルハウジングにピンで結合され、ばね下重量を削減してドライビングダイナミクスを改善します。911 ターボ由来の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) には、大型のブレーキディスク (フロント: 410 mm x 36 mm、リア: 390 mm x 32 mm) と、それに見合う大型のブレーキキャリパーが装備されます。

新しい「PSM スポーツ」モードを備えたポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム

911 カレラの研ぎ澄まされたスポーツ性には、ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM) も貢献しています。このシステムはスポーツクロノパッケージと組み合わされており、センターコンソールにある PSM スイッチを押すと作動する「PSM スポーツ」と呼ばれる単独のモードを設定させることができます。その機能は通常の「PSM オン」モードとは大幅に異なります。PSM スポーツモードが作動するとメータパネルの表示灯が点灯し、PSM が解除されるとイエローの「PSM オフ」表示灯が点灯してドライバーに知らせます。新しい PSM スポーツモードは、スポーツ走行を楽しみたいドライバーがサーキットなどで 911 の限界に挑戦するのを支援します。

この新しい機能は、PSM オンに比べて垂直軸周りのヨー方向の動きと駆動輪のスリップの許容範囲を広げ、さらにダイナミックなスポーツカーの性能を体験することを可能とします。これによって、スポーツカー志向のドライバーは PSM を完全に解除する必要がなくなりますが、PSM スイッチを長押しすると PSM オフモードを作動させることができます。これは、ドライバーが望むときにはいつでもコントロールシステムを完全に解除できなければならないというポルシェの理念によるものです。しかしながら、PSM オフモードでも新しい PSM スポーツモードでも、ABS の制御範囲内で急ブレーキをかけると、ブレーキが再度解除されるまで PSM は全面的に安定性を支援します。

最先端の接続性とインフォテイメント

新しいオンラインナビゲーション付 ポルシェ・コミュニケーションマネージメント (PCM) システム

ニュー911 カレラには、オンラインナビゲーション、7インチマルチタッチスクリーン、およびボイスコントロールを備えた新開発のポルシェ・コミュニケーションマネージメント (PCM) システムが標準装備されます。PCMは、スマートフォン同様のマルチタッチジェスチャーによる操作や手書き入力もできます。携帯電話やスマートフォンを Wi-Fi で接続することも可能です。初めて装備されるスマートフォントレーは、バッテリーを節約して最適な携帯電話の受信を約束します。また、Apple CarPlay を使用して iPhone を PCM に接続する新しい機能も装備されます。さらに、リアルタイム交通情報が備わり、設定したルートと局所的な交通状況の概要を継続的にドライバーに提供します。

新しいPCMの主要部がマルチタッチ操作を備えたタッチスクリーンで、ショート、ロングおよび複数のフィンガータップに加え、スワイプ、スライド、2本の指によるピンチ、ストレッチおよび回転も認識します。このタッチスクリーンは、アクティブオーバービューモードから作動モードへの切り替えもタッチ操作で行うことができます。たとえば、オーディオ再生の場合、ポーズ、スキップ、再生、およびリバース用スイッチが表示されます。ドライバーと助手席乗員は、PCMを新機能で操作できますが、従来の方法も使用できます。モニターの下に8個の操作キー、2つのロータリー/プッシュスイッチ、およびナビゲーションと電話機能のためのボイスコントロールが備わります。

手書き入力と単語断片を認識するナビゲーションシステム

新しいタッチスクリーンは、特にナビゲーションシステムの操作時に利点があります。システムは手書き入力の認識も可能で、ドライバーは指で目的地を書いて入力することもできます。さらに、インテリジェントなアルゴリズムは、単語断片を認識して以前に入力した目的地などと比較する機能があるので住所全体を入力する必要がありません。可能な場合はシステムが複数の推奨ルートを表示し、希望ルートを指でタッチして選択することができます。さらに中間目的地の入力も可能です。表示された地図はマルチタッチフィンガージェスチャーコントロールによるモニター上の移動、回転、あるいはズームができます。

新しい標準装備：オンラインナビゲーションとリアルタイム交通情報

ニュー911 カレラのナビゲーションは、先代に比べてリアルタイム交通情報、Google Earth と Google Street View、およびナビゲーション目的地のオンライン検索などのサービスが大幅に強化されています。ナビゲーションシステムは従来同様に TMC と TMCpro データを処理するだけでなく、車両の GPS データやモバイルインターネットデバイスからの情報も考慮します。このようにして入手したリアルタイム交通情報は、ルートと近隣の現在の交通状況の概要を継続的に提供します。データは 2、3 分ごとにアップデートされるので、交通の変化をほぼ遅延なく表示します。これによってダイナミックなルート計算が可能になり、クオリティと反応時間を大幅に改善します。発生時に交通渋滞を検知して回避し、時間の無駄を最低限に抑えることができます。色分けによって、現在の交通状況を直感的に一目で把握することができます。グリーンの道路は順調な流れを、イエローは遅い流れを、レッドは渋滞を示します。

オンラインナビゲーションには Google Earth と Google Street View も含まれます。これらのサービスはよく知られたブラウザーバージョン同様に、ドライバーと助手席乗員に地形、建物、道路の 360° サテライトビューを提供します。これによって、運転前、運転中、目的地で、迅速かつ容易に位置を確認することができます。

ニュー911 カレラでデビュー：ポルシェ・カーコネクト

ポルシェ・カーコネクトは、iOS と Android スマートフォンのためのアプリで、車の特定機能の遠隔制御と車両データへのアクセスに使用します。このアプリは、カイエン、マカン、およびパナメーラの全モデルですでに利用されています。ポルシェ・カーコネクトには、リモートサービス、セーフティサービス、およびセキュリティサービスが含まれます。リモートサービスによって、現在の燃料残量、航続距離、オドメーター、平均燃費、および平均車速など、車両情報へのリモートアクセスができます。さらに、オプションの電動ドアミラーの格納やドアのロックなど、アプリから車両の特定機能を操作することができます。このアプリは、混雑した駐車場などで車を迅速に見つけるために、ホーンやハザードライトの作動によって、ドライバーが車に戻るのをナビゲートします。セーフティサービスには、車の自動回収サービスが含まれます。車の故障時には、車の位置と車両情報が自動的にポルシェに転送されます。事故の場合は、車に内蔵されたテレマチックシステムが車の位置と情報を「安全オペレーティングセンター」に転送し、必要に応じて直ちに緊急通報を行います。

しかし、ポルシェ・カーコネクトは、ドライバーと助手席乗員の安全性を改善するだけでなく、車を盗難から守ります。車に装備されているポルシェ・ビーコルトラッキングシステムによって、許可されない車の動きが直ちに検知され、ドライバーへのプッシュ通知とセンターアラームセンターへの通報が行われます。これによって、車の位置の特定と現地当局との連携による取り戻しが可能になります。ポルシェ・カーコネクトは現在、ロシアを含む欧州 44 か国、米国、カナダ、南アフリカで使用できます。国によっては、スマートフォンアプリに加えて Apple Watch によるポルシェ・カーコネクトの特定機能の操作もできます。

ポルシェ・コネクトアプリ：ドライバーと車の完璧なインターフェース

新しい PCM にはポルシェ・コネクトアプリも含まれています。これは、車の Wi-Fi 接続がアクティブなときに、スマートフォンのカレンダーやアドレスブックのアドレスをお気に入りリストの中に保存し、PCM を介してナビゲーションのために呼び出すことができます。画像が GPS 座標とともに保存されている場合は、スマートフォンのフォトギャラリーの画像をナビゲーションの目的地に使用することもできます。アプリに備わる Google 検索も Google 検索結果を目的地に使用することができます。さらにスマートフォンのカレンダーを PCM 経由で表示することもできます。アドレスが保存されているカレンダー入力はナビゲーション目的地として設定可能です。ポルシェ・コネクトアプリのもうひとつのコンポーネントがミュージックサービスです。これによって、さまざまな音楽ストリーミングプロバイダーからの音楽を PCM の音楽プレーヤーで再生することができます。場合によっては、プロバイダーに登録して、あらかじめスマートフォンにプロバイダーのアプリをインストールする必要があります。

非常に簡単なスマートフォンの統合

新しい PCM には、ケーブル接続、Bluetooth、初の Wi-Fi 接続など、スマートフォンを接続するための複数の方法があります。Wi-Fi によるデータ接続を使用するには車両に搭載されている専用シムを使用します。

Apple iPhone5 以降のすべてのユーザーは、Apple CarPlay によって、走行中にスマートフォンのアプリを使用することもできます。CarPlay を使用するには、USB ケーブルを介して iPhone を PCM に接続しなければなりません。その後、電話、ニュース、ミュージックなどのアプリを、PCM のスイッチや Apple の Siri ボイスコントロールによって安全に使用することができます。たとえばメッセージ類は、Siri を介して入力および読み出しされます。

各ディスプレイのタッチスクリーン

トリップログの作成など、ほぼすべての設定可能な車両機能は PCM を介して設定することができます。さらにユーザーは、オプションのスポーツクロノパッケージの各パラメーターを選択してデータを評価することができます。新しい MyScreen 機能によって、3 つまでの画面レイアウトを個別に設定することができます。エンターテイメント装備には、15 局のプリセットを備えたアナログ/デジタルラジオ (DAB)、CD/DVD ドライブ、および約 3000 曲を保存できる SSD ハードドライブ付きジャケボックスが含まれます。2 つの SD カードリーダー、グローブボックスの USB インターフェース、および AUX ポートが、PCM のために他のインプットソースを提供します。

新しい PCM との組み合わせで、ポルシェは、標準装備のサウンドシステムとともに、各々12 個のスピーカーを備えた出力 445 W の Bose サウンドシステムと出力 821 W の Burmester ハイエンドサウンドシステムの 2 つのオーディオシステムも提供します。

※国により仕様、および対応可能なサービスが異なります。

注記：リアルタイムの交通情報、Google Street View® および Google Earth® は 12 ヶ月間無料で利用することができます。サービス無償使用期間後のご利用価格等に關しましては、後日弊社 Web サイトに掲載いたしますので、そちらをご確認ください。

数十年におよぶ成功の歴史

ポルシェのターボエンジン：ターボパワー

ターボテクノロジーはポルシェのテクノロジーです。ニュー911 カレラへの新しいターボチャージドエンジン採用は、論理的な次のステップでした。ポルシェは、数十年にわたって従来の自然吸気エンジンでは達成不可能だった出力と効率性の向上のために、ターボチャージドエンジンを開発してきました。最高出力 260 PS と複合燃費 20.9 リッター/100 km であった 1974 年に登場した初代 911 ターボのエンジンが、排気量はそのままで最高出力 370 PS と複合燃費 7.4 リッター/100 km (NEDC) を誇る 911 カレラの今日のエンジンに進化しました。新しい水平対向 6 気筒エンジンでは、出力が 42%、燃料効率は 2 倍以上に上がっています。

ターボチャージャーの開発は、ポルシェの歴史においてよく知られるモータースポーツのストーリーとして始まりました。つポルシェは、2 シーターレーシングカーであれば排気量とタイプが無制限で賞金が高額なカナディアン・アメリカン・チャレンジカップ（カンナム）のために 917 スパイダーを開発しました。しかし、最高出力 560 PS の 4.5 リッター 12 気筒エンジンは、ライバルであったアメリカ勢の最高出力 750 PS を発生した大排気量エンジンに対してパワーで劣っていました。そのためポルシェは、事前調査で非常に将来性が高いと判断して、ターボチャージド 12 気筒エンジンを開発しました。レーシングエンジンの高い動的負荷と回転数の変化に対応させるために、吸気の加圧を制御することが課題となり、ポルシェのエンジニアはこの問題を解決するために新しい手法を取り入れました。過給圧の制御を従来の吸気側で行うのではなく、排気側で過給圧がかかり過ぎないようにターボチャージャーをバイパスするようにしました。最高出力 850 PS を発生した 917/10 は、1972 年のレースデビューからカンナムシリーズで無敵の強さを発揮しました。

1973 年：初代 911 ターボがデビュー

ポルシェ市販車へのターボテクノロジーの導入は伝説となりました。911 ターボのプロトタイプは、1973 年のフランクフルトモーターショーでセンセーションを巻き起こし、1 年後には生産に入りました。当時、917/10 のターボテクノロジーは開発がさらに 1 段階進んでいました。インターフーラーによって圧縮された空気の温度は 100 °C も下がり、シリンダーへの充填効率が改善されて出力が増加していました。

このテクノロジーを採用して排気量が 3.3 リッターに拡大された 911 ターボ 3.3 のエンジンは、1977 年に 300 PS という魅力的な最高出力を発生しました。1983 年にポルシェは再びスーパースポーツカー 959 において、シーケンシャルターボチャージド 2.8 リッター水平対向 6 気筒エンジンを開発して未知の領域に乗り出しました。このエンジンは、最高出力 450 PS を発生し、今日でもダウンサイ징における最高の模範となっています。

第二世代の 911 ターボが登場したのは、2 年のブランクを経た 1991 年でした。タイプ 964 をベースにしたこのモデルは、1983 年以前のターボ車同様に再び 3.3 リッターエンジンを搭載していましたが、最高出力は 320 PS に引き上げられていました。1993 年には、最高出力 360 PS を発生した 911 ターボ 3.6 が登場。そして 1995 年に導入されたその次の世代の 911 ターボは、初めてシリンダーバンクごとに合計 2 つのターボチャージャーを使用することによって、スポーツカーエンジニアリングの新しい基準となりました。この 3.6 リッターエンジンは最高出力 408 PS を発生しました。

2000 年：より大きな出力、より少ない燃費

2000 年台初の 911 ターボは、2000 年 2 月に発表されたとき、「世界でもっともクリーンな自動車」と呼ばれました。4 バルブヘッド、水冷式、そしてとりわけバリオカム・プラスの初めての採用によって、これが可能になりました。そして 2006 年 2 月に 6 代目 911 ターボがデビューを果たします。このタイプ 997 のフラッグシップモデルは、可変タービンジオメトリーを備えたターボチャージャー (VTG ターボチャージャーとして知られる) 付のガソリンエンジンを搭載した、世界で初めての、そして今日でも唯一の市販車です。

3 年後に導入された 3.8 リッター 6 気筒エンジンは、911 ターボ モデルシリーズの 35 年の歴史において、デザインを一新した最初のエンジンとなりました。ダイレクト・フューエル・インジェクションによる 16 % の燃費改善によって、同セグメントで最高の位置を確保した、この新しいフラッグシップモデルの燃料消費量は、11.2 – 11.5 リッター/100 km (仕様により異なる) でした。911 ターボは、同セグメントのライバル車とは異なり、ガス・ガズラー税 (米国の高燃費車税) の燃費規制を下回りました。ポルシェは、この世代の 911 ターボでの進化によって燃費を 16 % 改善しながら最高出力をさらに 30 PS (22 kW) 引き上げています。

ニュー 911 カレラは、数十年にわたって築き上げられたこのテクノロジーとターボテクノロジーから恩恵を受けており、新世代のポルシェ エンジンを搭載した初のモデルです。

仕様：ポルシェ 911 カレラ クーペ*

- ボディ シェル：**
- 2 + 2 シータークーペ
 - アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - 運転席・助手席用エアバッグ (2段階作動式)
 - 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- 空気抵抗係数 : $C_d = 0.29$
 - 前面投影面積 : $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - 空気抵抗 ($C_d \times A$) : 0.59
- エンジン：**
- 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーへッド
 - ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - 4バルブヘッド
 - 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ツインターボチャージャー
 - トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - エンジンオイル : 13.1 ℥ (リフィル容量 : 8.0 ℥)
 - 電子制御イグニッション
 - 静電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - オートスタート／ストップ機能
 - ボア : 91.0 mm
 - ストローク : 76.4 mm
 - 総排気量 : 2,981 cc
 - 圧縮比 : 10 : 1
 - 最高出力 : 272 kW (370 PS) / 6,500 rpm
 - 最大トルク : 450 Nm / 1,700 - 5,000 rpm
 - リッターあたりの出力 : 91.2 kW/ℓ (124.1 PS/ℓ)
 - 最高エンジン回転数 : 7,500 rpm
 - 使用燃料 : 無鉛ハイオクガソリン
- エレクトリカル
システム：**
- オルタネーター 12 V、2,450 W
 - バッテリー容量 80 Ah
 - エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)
(2015 年 9 月現在)

駆動系統 :

- ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- 後輪駆動
- 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）
- 7速ポルシェ・ドッペルクップルング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）

トランスミッションギヤ比 :	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.11	1.11
最終減速比（トータル）	3.44	3.44
クラッチ径 :	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション :****フロントアクスル :**

- マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- 電気機械式パワーステアリング
- フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル :

- マルチリンクサスペンション
- 5リンク式独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- 電子制御ダンパーシステム：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）
- 2種類のダンピングモードが選択可能

- ブレーキ システム :**
- ・ 前後 2 系統式ブレーキシステム
 - ・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)
 - ・ バキュームブレーキブースター
 - ・ ブレーキアシスト機能
 - ・ 電動パーキングブレーキ
 - ・ オートホールド機能
 - ・ ポストコリジョンブレーキシステム

フロントアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 34 mm

リアアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm

ホイール/タイヤ : フロント : 8.5 J x 19 (ホイール) 235 / 40 ZR 19 (タイヤ)
リア : 11.5 J x 19 (ホイール) 295 / 35 ZR 19 (タイヤ)

車両重量 : 車両重量 (DIN) 1,430 kg (1,450 kg)
車両総重量 1,875 kg (1,890 kg)

寸法 :

全長	4,499 mm
全幅	1,808 mm
全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm
全高	1,303 mm
ホイールベース	2,450 mm

トレッド	フロント	1,541 mm
	リア	1,518 mm

ラゲッジコンパートメント容量 :

フロント	145 ℥
リア	260 ℥

燃料タンク容量 : 64 ℥

(カッコ内の数値は PDK 仕様車のものです)

性能 :	最高速度 :	295 (293) km/h
	加速 :	
	0 - 100 km/h	4.6 (4.4) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.2 秒
	0 - 200 km/h	15.3 (14.8) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	14.5 秒
	0 - 400 m	12.8 (12.6) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.3 秒
燃費 (NEDC) :	複合	8.3 (7.4) ℥ / 100 km
	市街地	11.7 (9.9) ℥ / 100 km
	郊外	6.3 (6.0) ℥ / 100 km
CO₂ 排出量 :		190 (169) g/km
有害物質クラス :		Euro 6

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

仕様：ポルシェ 911 カレラ S クーペ*

- ボディ シェル：**
- 2 + 2 シータークーペ
 - アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - 運転席・助手席用エアバッグ (2段階作動式)
 - 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- 空気抵抗係数 : $C_d = 0.30$
 - 前面投影面積 : $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - 空気抵抗 ($C_d \times A$) : 0.61
- エンジン：**
- 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - アルミニウム製エンジンブロック／シリンダー／ヘッド
 - ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - 4バルブヘッド
 - 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ツインターボチャージャー
 - トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - エンジンオイル : 13.1 ℥ (リフィル容量 : 8.0 ℥)
 - 電子制御イグニッション
 - 静電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - オートスタート／ストップ機能
 - ボア : 91.0 mm
 - ストローク : 76.4 mm
 - 総排気量 : 2,981 cc
 - 圧縮比 : 10 : 1
 - 最高出力 : 309 kW (420 PS) / 6,500 rpm
 - 最大トルク : 500 Nm / 1,700 - 5,000 rpm
 - リッターあたりの出力 : 103.7 kW/ℓ (140.9 PS/ℓ)
 - 最高エンジン回転数 : 7,500 rpm
 - 使用燃料 : 無鉛ハイオクガソリン
- エレクトリカル
システム：**
- オルタネーター 12 V、2,940 W
 - バッテリー容量 80 Ah
 - エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)
(2015 年 9 月現在)

駆動系統：

- ・ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- ・後輪駆動
- ・7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）（機械式リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリング〈PTV〉を装備）
- ・7速ポルシェ・ドッペルクップルング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）（電子制御リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリングプラス〈PTV Plus〉を装備）

トランスミッションギヤ比：	M/T	PDK
1速	3.91	3.91
2速	2.29	2.29
3速	1.58	1.58
4速	1.18	1.18
5速	0.94	0.94
6速	0.79	0.79
7速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.16	1.16
最終減速比(トータル)	3.59	3.59
クラッチ径：	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション：****フロントアクスル：**

- ・マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- ・前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- ・円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- ・電気機械式パワーステアリング
- ・フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル：

- ・マルチリンクサスペンション
- ・5リンク式独立懸架
- ・円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- ・リアアクスルステア（オプション）
- ・電子制御ダンパーシステム：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）
- ・2種類のダンピングモードが選択可能

- ブレーキ システム :**
- ・ 前後 2 系統式ブレーキシステム
 - ・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)
 - ・ バキュームブレーキブースター
 - ・ ブレーキアシスト機能
 - ・ 電動パーキングブレーキ
 - ・ オートホールド機能
 - ・ ポストコリジョンブレーキシステム

フロントアクスル :

- ・ 6 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 350 mm x 34 mm

リアアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm

ホイール/タイヤ : フロント : 8.5 J x 20 (ホイール) 245 / 35 ZR 20 (タイヤ)
リア : 11.5 J x 20 (ホイール) 305 / 30 ZR 20 (タイヤ)

車両重量 : 車両重量 (DIN) 1,440 kg (1,460 kg)
車両総重量 1,900 kg (1,915 kg)

寸法 : 全長 4,499 mm
全幅 1,808 mm
全幅 (ドアミラーを含む) 1,978 mm
全高 1,302 mm
ホイールベース 2,450 mm

トレッド フロント 1,543 mm
リア 1,518 mm

ラゲッジコンパートメント容量 : フロント 145 ℥
リア 260 ℥

燃料タンク容量 : 64 ℥

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能 :	最高速度 :	308 (306) km/h
	加速 :	
	0 - 100 km/h	4.3 (4.1) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	3.9 秒
	0 - 200 km/h	13.7 (13.2) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.9 秒
	0 - 400 m	12.5 (12.3) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.0 秒
燃費 (NEDC) :	複合	8.7 (7.7) ℥ / 100 km
	市街地	12.2 (10.1) ℥ / 100 km
	郊外	6.6 (6.4) ℥ / 100 km
CO₂ 排出量 :		199 (174) g/km
有害物質クラス :		Euro 6

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

仕様：ポルシェ 911 カレラ カブリオレ*

- ボディ シェル：**
- 2 + 2 シーターカブリオレ
 - アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - 自動開閉式コンバーチブルトップ
 - 運転席・助手席用エアバッグ (2段階作動式)
 - 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- 空気抵抗係数 : $C_d = 0.30$
 - 前面投影面積 : $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - 空気抵抗 ($C_d \times A$) : 0.61
- エンジン：**
- 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーへッド
 - ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - 4バルブヘッド
 - 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ツインターボチャージャー
 - トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - エンジンオイル : 13.1 ℥ (リフィル容量 : 8.0 ℥)
 - 電子制御イグニッション
 - 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - オートスタート／ストップ機能
 - ボア : 91.0 mm
 - ストローク : 76.4 mm
 - 総排気量 : 2,981 cc
 - 圧縮比 : 10 : 1
 - 最高出力 : 272 kW (370 PS) / 6,500 rpm
 - 最大トルク : 450 Nm / 1,700 - 5,000 rpm
 - リッターあたりの出力 : 91.2 kW/ℓ (124.1 PS/ℓ)
 - 最高エンジン回転数 : 7,500 rpm
 - 使用燃料 : 無鉛ハイオクガソリン
- エレクトリカル
システム：**
- オルタネーター 12 V、2,450 W
 - バッテリー容量 80 Ah
 - エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)

(2015 年 9 月現在)

駆動系統 :

- ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- 後輪駆動
- 7速マニュアルトランスミッション (ツインクラッチプレート式)
- 7速ポルシェ・ドッペルクップルング (PDK) (デュアルクラッチトランスミッション)

トランスミッションギヤ比 :	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.11	1.11
最終減速比(トータル)	3.44	3.44
クラッチ径 :	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション :****フロントアクスル :**

- マクファーソンストラットサスペンション (ポルシェチューン)
- 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- 電気機械式パワーステアリング
- フロントアクスルリフトシステム (オプション)

リアアクスル :

- マルチリンクサスペンション
- 5リンク式独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- 電子制御ダンパーシステム : 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)
- 2種類のダンピングモードが選択可能

- ブレーキ システム :**
- ・ 前後 2 系統式ブレーキシステム
 - ・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)
 - ・ バキュームブレーキブースター
 - ・ ブレーキアシスト機能
 - ・ 電動パーキングブレーキ
 - ・ オートホールド機能
 - ・ ポストコリジョンブレーキシステム

フロントアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 34 mm

リアアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm

ホイール/タイヤ : フロント : 8.5 J x 19 (ホイール) 235 / 40 ZR 19 (タイヤ)
リア : 11.5 J x 19 (ホイール) 295 / 35 ZR 19 (タイヤ)

車両重量 : 車両重量 (DIN) 1,500 kg (1,520 kg)
車両総重量 1,925 kg (1,940 kg)

寸法 :

全長	4,499 mm
全幅	1,808 mm
全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm
全高	1,297 mm
ホイールベース	2,450 mm

トレッド	フロント	1,541 mm
	リア	1,518 mm

ラゲッジコンパートメント容量 :

フロント	145 ℥
リア	160 ℥

燃料タンク容量 : 64 ℥

(カッコ内の数値は PDK 仕様車のものです)

性能 :	最高速度 :	292 (290) km/h
	加速 :	
	0 - 100 km/h	4.8 (4.6) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.4 秒
	0 - 200 km/h	16.0 (15.5) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	15.2 秒
	0 - 400 m	13.0 (12.8) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.5 秒
燃費 (NEDC) :	複合	8.5 (7.5) ℥ / 100 km
	市街地	11.9 (9.9) ℥ / 100 km
	郊外	6.5 (6.2) ℥ / 100 km
CO₂ 排出量 :		195 (172) g/km
有害物質クラス :		Euro 6

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

仕様：ポルシェ 911 カレラ S カブリオレ*

- ボディ シェル：**
- 2 + 2 シーターカブリオレ
 - アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - 自動開閉式コンバーチブルトップ
 - 運転席・助手席用エアバッグ (2段階作動式)
 - 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- 空気抵抗係数 : $C_d = 0.30$
 - 前面投影面積 : $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - 空気抵抗 ($C_d \times A$) : 0.61
- エンジン：**
- 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーへッド
 - ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - 4バルブヘッド
 - 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ツインターボチャージャー
 - トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - エンジンオイル : 13.1 ℥ (リフィル容量 : 8.0 ℥)
 - 電子制御イグニッション
 - 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - オートスタート／ストップ機能
 - ボア : 91.0 mm
 - ストローク : 76.4 mm
 - 総排気量 : 2,981 cc
 - 圧縮比 : 10 : 1
 - 最高出力 : 309 kW (420 PS) / 6,500 rpm
 - 最大トルク : 500 Nm / 1,700 - 5,000 rpm
 - リッターあたりの出力 : 103.7 kW/ℓ (140.9 PS/ℓ)
 - 最高エンジン回転数 : 7,500 rpm
 - 使用燃料 : 無鉛ハイオクガソリン
- エレクトリカル
システム：**
- オルタネーター 12 V、2,940 W
 - バッテリー容量 80 Ah
 - エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)
(2015 年 9 月現在)

駆動系統 :

- ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- 後輪駆動
- 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）（機械式リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリング〈PTV〉を装備）
- 7速ポルシェ・ドッペルクップルング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）（電子制御リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリングプラス〈PTV Plus〉を装備）

トランスミッションギヤ比 :	M/T	PDK
1速	3.91	3.91
2速	2.29	2.29
3速	1.58	1.58
4速	1.18	1.18
5速	0.94	0.94
6速	0.79	0.79
7速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.16	1.16
最終減速比(トータル)	3.59	3.59
クラッチ径 :	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション :****フロントアクスル :**

- マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- 電気機械式パワーステアリング
- フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル :

- マルチリンクサスペンション
- 5リンク式独立懸架
- 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- リアアクスルステア（オプション）
- 電子制御ダンパーシステム：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）
- 2種類のダンピングモードが選択可能

- ブレーキ システム :**
- ・ 前後 2 系統式ブレーキシステム
 - ・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)
 - ・ バキュームブレーキブースター
 - ・ ブレーキアシスト機能
 - ・ 電動パーキングブレーキ
 - ・ オートホールド機能
 - ・ ポストコリジョンブレーキシステム

フロントアクスル :

- ・ 6 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 350 mm x 34 mm

リアアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm

ホイール/タイヤ : フロント : 8.5 J x 20 (ホイール) 245 / 35 ZR 20 (タイヤ)
リア : 11.5 J x 20 (ホイール) 305 / 30 ZR 20 (タイヤ)

車両重量 : 車両重量 (DIN) 1,510 kg (1,530 kg)
車両総重量 1,950 kg (1,965 kg)

寸法 :

全長	4,499 mm
全幅	1,808 mm
全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm
全高	1,298 mm
ホイールベース	2,450 mm

トレッド	フロント	1,543 mm
	リア	1,518 mm

ラゲッジコンパートメント容量 :

フロント	145 ℥
リア	160 ℥

燃料タンク容量 : 64 ℥

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能 :	最高速度 :	306 (304) km/h
	加速 :	
	0 - 100 km/h	4.5 (4.3) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.1 秒
	0 - 200 km/h	14.4 (13.9) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	13.6 秒
	0 - 400 m	12.7 (12.5) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.2 秒
燃費 (NEDC) :	複合	8.8 (7.8) ℥ / 100 km
	市街地	12.3 (10.2) ℥ / 100 km
	郊外	6.7 (6.5) ℥ / 100 km
CO₂ 排出量 :		202 (178) g/km
有害物質クラス :		Euro 6

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)