新型ポルシェ
718 ケイマン GT4 RS

プレスキット

**目次**

[ハイライト 4](#_Toc96062522)

[新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS：痛快さを約束するドライビングマシン 4](#_Toc96062523)

[エンジンとトランスミッション 6](#_Toc96062524)

[モータースポーツ由来の高回転型自然吸気エンジン 6](#_Toc96062525)

[シャシー 10](#_Toc96062526)

[ドライビングプレジャーとパフォーマンスのために最適化 10](#_Toc96062527)

[ボディおよびエアロダイナミクス 15](#_Toc96062528)

[モータースポーツを模範とする 15](#_Toc96062529)

[インテリアと装備 20](#_Toc96062530)

[すべてが見事にフィットするとき 20](#_Toc96062531)

[GT4 カテゴリ向けの高性能なカスタマースポーツレーシングカー 24](#_Toc96062532)

[新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツ 24](#_Toc96062533)

**燃料消費量と排出量**

**ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS
NEDC：**燃料消費は市街地で 17.4 l/100 km、郊外で 9.3 l/100 km、複合で 12.3 l/100 km。Co2 排出量は複合で 281 g/km

**WLTP：**燃料消費は複合で 13.2 l/100 km。CO2 排出量は複合で 299 g/km

**ポルシェ 718 ケイマン GT4（マニュアル / PDK）
NEDC：**燃料消費は市街地で 15.0 – 13.7 l/100 km、郊外で 8.5 – 8.1 l/100 km、複合で10.9 – 10.2 l/100 km。Co2 排出量は複合で 249 - 232 g/km

**WLTP：**燃料消費は複合で 11.1 – 10.7 l/100 km。排出量は複合で 251 - 242 g/km

すべての記載は EU モデルに関します。

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になります。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。新型乗用車の公式の燃料消費量および公式の固有 CO2 排出量に関する詳細情報は、すべての販売店および DAT で無料配布されている「新型乗用車の燃料消費量、CO2 排出量、電力消費量についてのガイドライン」を参照してください。

ハイライト

新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS：痛快さを約束するドライビングマシン

* ノルトシェライフェでの驚きのパフォーマンス

車重わずか 1,415 kg の車両に搭載された排気量 4 リッター、出力 500 PS（368 kW）の 6 気筒自然吸気水平対向エンジンにより、優れた走行性能を発揮します。ニュルブルクリンクのノルトシェライフェ（北コース）で 7 分 9 秒 300 のラップタイムを記録しました。これは、420 PS（309 kW）の 718 ケイマン GT4 よりも 23.6 秒速いタイムです。

* エモーショナルな高回転型水平対向エンジン

この 4.0 リッターエンジンは最大 9,000 rpm で回転し、8,400 rpm で最大出力を発揮します。パワフルなサウンドのパワートレインは、生粋のレーシングカー 911 GT3 カップと 718 GT4 RS クラブスポーツでも使用されています。

* 新しいセレクターレバーによる超高速シフト

標準装備のポルシェ ドッペルクップルング（PDK）により、停止状態から 100 km/h まで 3.4 秒という息をのむような加速が可能で、最高速度は 315 km/h です。手動でシフトチェンジする場合は、ステアリングホイールのシフトパドルだけでなく、センターコンソールの新設計の手動セレクターレバーも使用できます。

* モータースポーツの遺伝子を引き継ぐシャシー

シャシーにおけるベアリング部のボールジョイントは、より正確でダイレクトな運転を可能にします。調整可能で、完全にサーキット走行に適応したシャシーは、RS 固有のダンパーチューニングとスプリングレートおよびスタビライザーレートの変更が行われています。

* 大型化されたブレーキ

フロントアクスルの軽量ブレーキディスクは、直径 380 mm から 408 mm へと大幅に大型化されています。オプションの PCCB ブレーキシステムでは、フロントに 410 mm のディスクを採用しています。大径ディスクを冷やすために、エンジニアは 新たに2 つのNACA エアインテークをボンネットに組み込みました。

* 718 ケイマン GT4 よりも 35 kg 軽量

1,415 kg の車両重量（DIN）は、インテリジェントな軽量構造によって達成されています。ボンネットとフロントフェンダーは CFRP 製、リアウィンドウは軽量ガラス製です。断熱材を減らし、リアのラゲッジコンパートメントのプライバシースクリーンなどの部品を廃止しました。その結果、718 ケイマン GT4 よりも 35 kg 軽量になりました。

* ラップタイムを縮めるためのダウンフォースの増加

フロントおよびリアディフューザーは空力的に最適化されており、囲まれたアンダーボディが空気を加速させます。さらに、GT4 RS の特徴として、スワンネック式の固定リアウィングがあります。すべての点において総合的な対策が施され、サーキット用のパフォーマンスポジションで 718 ケイマン GT4 よりも 25 % 多くのダウンフォースが生まれます。

* オプションで提供されるクラブスポーツパッケージとヴァイザッハパッケージ

718 ケイマン GT4 RS には、オプションでクラブスポーツパッケージが用意されています。フロントシート後部のロールオーバーバー、運転席側の 6 点式シートベルト、モータースポーツ用消火器、バッテリー切断スイッチ用プレパレーションが含まれます。さらに、ヴァイザッハパッケージを注文できます。チタン製のロールオーバーバーとスポーツエグゾーストシステム、カーボン仕上げのいくつかのコンポーネント、鍛造マグネシウムホイールがオプションとして提供されています。

エンジンとトランスミッション

モータースポーツ由来の高回転型自然吸気エンジン

ドライバーのすぐ後ろでポルシェの心臓が脈打ちます。排気量 4.0 リッターの 6 気筒自然吸気水平対向エンジンが両シートとリアアクスルの間に設置さられています。このエンジンが新型 718 ケイマン GT4 RS を人気の高いミッドシップエンジンシリーズの歴史の中で最も強力なスポーツカーにしています。8,400 rpm で 500 PS（368 kW）の出力、6,750 rpm で 450 Nm のトルク、9,000 rpm の最大回転数を誇るエンジンは、レーシングカーに由来するものです。このエンジンは実際にモータースポーツで使用されています。ポルシェ モービル 1 スーパーカップには、このエンジンユニットとほぼ同じ性能データを持つポルシェ 911 GT3 カップが参戦しています。また、公道走行可能なモデル 911 GT3 にもこの高回転型エンジンが搭載されています。この自然吸気エンジンは積極的にアクセルを踏めば、ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS を 100 km/h までわずか 3.4 秒で加速させます。10.9 秒後には 200 km/h に達して、315 km/h まで加速し続けます。平均燃費は NEDC で 12.3 l/100 km、WLTP で 13.2 l/100 km です。

モータースポーツ直系のエンジンテクノロジー

GT4 RS のエンジンは、モータースポーツから市販車への技術移転の代表的な例です。この 6 気筒エンジンの 24 基のバルブは、油圧バルブクリアランス調整を必要としない固定式ロッカーアームを介して作動します。これにより、極めて過酷な使用状況でも、つまり最高レベルの回転数が頻繁に使用される場合でも、バルブトレインの堅牢性が保証されます。さらに、実証済みの VarioCam テクノロジーにより、カムシャフトがエンジン回転数と負荷に合わせて正確に調整されます。

個々のスロットルバルブのアイデアもモータースポーツから派生しています。6 つのシリンダーのそれぞれでは、可変レゾナンスインテークシステムの端に独自のスロットルバルブがあります。これらは特に吸気バルブの近くに移動するため、空気供給が改善され、制御性が向上し、エンジンの応答性が向上します。スロットルバルブと吸気バルブの間に空気がほとんどなくなるため、エンジンはほとんど遅滞なくペダル操作へ忠実に動きます。これは加速と減速に等しく当てはまります。中央のスロットルバルブはバックアップソリューションとして維持されますが、通常の作動中は常に開いています。

新型 718 ケイマン GT4 RS が生みだす前後方向および横方向の高い加速度を考えると、高回転型エンジンへのオイル供給は特に重要です。モータースポーツの場合と同様に、これは別のオイルタンクを使用するドライサンプ潤滑システムによって行われます。合計 7 つの吸引ステージにより、エンジンオイルは迅速かつ効率的に外部リザーバーに戻され、高い負荷のかかるコンロッドベアリングはクランクシャフトを介してオイルポンプ経由で直接潤滑されます。

新たなプロセスのエアフロー

718 ケイマン GT4 RS では、2 つのリアサイドウィンドウの代わりに、エンジンにフレッシュエアを供給する追加の吸気口があります。左右からの空気は迂回されることなく中央のエアボックスに直接流れ込みます。このエアボックスはドライバーの後ろに配置され、リアウィンドウを通して外からも見えます。その結果、特にスポーティな外観になるだけでなく、エンジンの吸気音がドライバーと助手席の乗員に直接、耳の高さではっきりと聞こえます。負荷やエンジン回転数によって大きく変化する背後の音は、ステンレススチール製の軽量スポーツエグゾーストシステムによって完璧な音になります。このエグゾーストシステムは、特に回転数が高い場合に、このエンジン特有のボクサーサウンドを際立たせます。同時に、GT4 RS は現行の Euro 6 排出ガス規制に準拠しています。2 つの独立したガソリン微粒子フィルター（GPF）と、両方の触媒コンバーター用のステレオラムダコントロールが重要な排出ガス浄化機能を果たします。

複数の手動操作オプションを備え、最適化された PDK トランスミッション

最新のすべての RS モデルと同様に、新型 718 ケイマン GT4 RS にはポルシェ ドッペルクップルング（PDK）が標準装備されています。これにより、駆動力を途切れさせることなく瞬時に、モータースポーツと同レベルのシフトチェンジを行うことができます。GT4 RS の7 速PDKはクロスレシオ化されているため採用され、オーバードライブ機能はありません。最高速度には 7 速で達します。

PDK のスポーツモードでは、ブレーキ時のシフトダウンが明らかにスムーズになりました。音響的にも存在感が増し、加速時にはシフトアップポイントがより高い回転数に移行します。シフトを車載電子回路に任せたくない場合は、ステアリングホイールのシフトパドルを使用してシフトチェンジすることができます。その場合、右のパドルはアップシフトを担い、左のパドルはダウンシフトを担います。プレッシャーポイントは、レーシンググローブを着用している場合でも、ドライバーに正確なフィードバックを提供します。また、センターコンソールのセレクターレバーで連続的なシフトチェンジが可能です。レバーは現行の 911 GT3 から引き継いでおり、外観はシフトブーツ付きの手動シフトレバーから継承しています。モータースポーツでよくあるように、レバーを後ろに引くとシフトアップし、前に押すとソフトダウンします。

ノルトシェライフェ（北コース）で 718 ケイマン GT4 よりも 23.6 秒速い

新型 718 ケイマン GT4 RS は、世界で最も長く、最も難しいサーキットですでに新たな指標を打ち立てています。ブランドアンバサダー兼開発ドライバーのヨルグ・ベルグマイスター（Jörg Bergmeister）は、全長 20.832 km のニュルブルクリンクのノルトシェライフェ（北コース）を軽くカモフラージュされた市販車で走り、7 分 9 秒 300 のラップタイムを記録しました。GT4 RS は、以前に比較基準として使用されていた 20.6 km の短いコースを 7 分 4 秒 511 で走破しました。これは弟分である 718 ケイマン GT4 よりもちょうど 23.6 秒速いラップタイムです。ドライバーを保護するために、このミッドシップエンジン搭載スポーツカーにはレーシングシートが装備されていました。オプションとして用意されるMichelin Pilot Sport Cup 2 R タイヤを装着し、公証人が車両の標準状態と標準重量を確認しました。

シャシー

ドライビングプレジャーとパフォーマンスのために最適化

路上でもパワートレインのパワーを発揮できるように、新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS のシャシーのエンジニアは多くの点でモータースポーツのテクノロジーを採用しました。最も重要な開発目標は、コーナーでの優れたサポートと共に、ドライバーに最高のステアリング精度を提供することでした。最高出力 500 PS（368 kW）のエンジンの滑らかなスロットル応答と組み合わせることで、特に優れたドライバビリティを実現し、車への高い信頼感と同時に、大きなドライビングプレジャーをもたらします。

718 ケイマン GT4 RS のフロントアクスルは 911 GT3 RS（991.2 世代）から引き継がれ、718 ケイマン GT4 でも採用されています。クラシックなマクファーソンスプリングストラットには、メインスプリングが伸びたときに張力をかけたままにする補助スプリングも装備されています。メインスプリングは、最大荷重でも本来の張力を維持します。これは、特にスポーティなドライビングスタイルでの車両制御にメリットをもたらします。

30 mm 低い車高設定、広くなったトー、増加したキャンバー

718 ケイマンに比べて、ボディは 30 mm 低く設定されました。さらに、フロントアクスルのトーは 718 ケイマン GT4 よりも 6 mm 広く、リアアクスルのトーは 8 mm 広くなっているため、車両のロールが減少します。同時に、リアアクスルのキャンバーが 1/4 度増加しました。これにより、リアタイヤがより多くのコーナリングフォースを伝達します。その結果、高速でコーナリングする際の予測可能性がさらに高まります。

シャシーのすべての接続ポイントにあるボールジョイントにより、ボディへの接続が特にしっかりとしたものになるため、特に正確でダイレクトな運転が可能になります。

可変式PASM シャシーを標準装備

さらに、718 シリーズの新しいトップモデルのレーシングシャシーには、RS 固有のスプリングレートとダンパーチューニングが組み合わされています。これは、クローズドたコースでのドライビングのために調整することも可能です。トー、キャンバー、スタビライザーは、ドライバーの好みやコースの特性に合わせて個別に調整できます。

GT4 RS には、ポルシェ アクティブサスペンションマネジメント（PASM）とスポーツチューニングが標準装備されています。このアクティブダンピングシステムは、異なる2 つのシャシー特性を 1 つに組み合わせます。ノーマルモードでは、ダンパーは快適なチューニングになりますが、ダイナミックな走行時には自動的にスポーティなモードに切り替わります。これに対し、スポーツモードでは、硬いダンパー特性へと即座に制御され、俊敏なドライビングスタイルをサポートします。さらに切り替え可能なスポーツチューニングにより、はるかに硬いダンピングが提供され、サーキットにおけるさらなる性能向上を約束します。

ポルシェ トルクベクトリングがコーナーでの俊敏性を強化

ドライブアシストシステムの中心となるのは、ポルシェ スタビリティマネジメントシステム（PSM）です。これは、718 ケイマン GT4 RS でも、アンチロックブレーキシステム（ABS）、エレクトロニックスタビリティコントロール（ESC）、トラクションコントロール（TC）の 3 つの電子制御を組み合わせています。RS では特にこれらのシステムの制御は非常に繊細であり、限界に近い領域でのみ介入します。ドライバーは特にサーキットでシステムの介入を感じることは皆無でしょう。ポルシェは基本的に、電子制御システムの助けがなくても最高のパフォーマンスと安全なハンドリングを発揮できるように、シャシーを調整しています。このため、この最終的な安全機能なしで運転する場合は、ABS 以外のシステムのスイッチを 2 段階でオフにすることができます。ESC OFF は、コーナリングの安定性をドライバー自身に委ね、ESC + TC OFF はトラクションコントロールも無効にします。

さらなるドライビングダイナミクスシステムとして、GT4 RS にはポルシェ トルクベクトリング（PTV）が標準装備されています。PTV は、電子的に後輪でブレーキに介入します。718 ケイマン GT4 RS には、RS モデル固有のロック値（トラクション 30 %/オーバーラン 37 %）を備えた機械式ディファレンシャルロックも装着されています。PTVをスイッチでオフにすることはできませんが、ダイナミックなドライビングスタイルの場合に、ドライバーがステアリングを切るとすぐにカーブ内側のリアホイールに軽くブレーキがかかるように動作します。これによりカーブ外側のリアホイールにより多くの駆動力がかかり、ステアリングを切った方向に車両を回転させようとする力が加わります。このようなオーバーステア状態により、俊敏でダイレクトなドライビングフィールが生まれ、同時にコーナリングがより速く、より安全になります。

リフトシステムが道路の起伏との接触から保護

ポルシェは 718 シリーズで初めて、718 ケイマン GT4 RS 用にオプションでフロントアクスルリフトシステムを提供します。ボタンを押すだけで、フロントアクスルの上のボディが油圧で約 30 mm 上昇します。フロントスポイラーリップの最低地上高が約 40 mm 高くなるため、RS のドライバーは道路の起伏、ガレージの入り口、駐車場のスロープを接触することなく簡単に通行できます。リフトシステムを使用することで、縁石による損傷のリスクも軽減されます。60 km/h 以下での走行中に使用可能です。もちろん停止しているときにも使用できますが、その場合は運転席のドアを閉じたままにする必要があります。

新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS には、アルミニウム製のモノブロック固定キャリパーブレーキが採用されており、フロントに 6 つのピストン、リアに 4 つのピストンが装着されています。モノブロックブレーキキャリパーのハウジングはブレーキキャリアでもあるため、ブレーキピストンはブレーキディスクの両側に配置されています。これにより剛性が高まり、高負荷でも非常に優れたプレッシャーポイント特性が保証されます。

追加のベンチレーションを備え、大型化されたブレーキシステム

鋳鉄/アルミニウム複合ブレーキディスクの前面の直径は 408 mm です。これは、718 ケイマン GT4 のものよりも 28 mm 大きく、ブレーキの冷却も性能に合わせて向上しました。ボンネットの 2 つの NACA エアインテークは、エアフローをフロントホイールに導きます。これらのエアダクトにより、ブレーキはサーキットでの持続的な負荷にも問題なく耐えることができます。リアアクスルは、GT3 で知られている直径 380 mm のブレーキディスクによって減速されます。

992 世代の現行の 911 GT3 と同様に、718 ケイマン GT4 RS のブレーキディスクは穴が開いていませんが、位置が低くなっています。皿穴加工でブレーキディスクに小さなへこみを作り、これが穴と同じように、銅を含有しないブレーキパッドのクリーニングをサポートします。ブレーキディスクの位置を低くしたことによるもう 1 つの利点は、耐熱性の向上です。

オプション装備のセラミックブレーキおよびマグネシウムホイール

GT4 RS のブレーキキャリパーは標準ではレッドの塗装ですが、オプションでブラック（ハイグロス）の塗装にすることもできます。ポルシェ セラミックコンポジットブレーキ（PCCB）もオプションで提供され、典型的なイエローのブレーキキャリパーで見分けることができます。これは、ご要望に応じてブラック（ハイグロス）にすることもできます。穴あき加工が程されたPCCB のブレーキディスクは、少し大きくなっており、フロントで 410 mm、リアで 390 mm です。セラミックブレーキディスクは、高負荷での最高のフェード安定性を保証しますが、その決定的な利点は重量にあります。PCCB ブレーキディスクの重量は鋳鉄ディスクの約半分です。これにより、ばね下質量が減少し、走行快適性と俊敏性が同等に向上します。

718 GT4 RS には、ぴったりとフィットする 20 インチ（8.5Jx20 ET61（フロント）、11Jx20 ET50（リア）、アルミ鍛造仕様）のホイールサイズが用意されており、ボディのホイールハウスに完璧に収まります。ホイールは標準でダークシルバー（サテンフィニッシュ）で塗装されており、同じく標準でシルバーの「RS」ロゴが付いたブラックのセンターロックも718 モデルレンジで初採用されています。さらに、オプションでインディゴブルー（サテンフィニッシュ）、ネオジム（サテンフィニッシュ）、ブラック（サテンフィニッシュ）およびクラシックシルバーの魅力的な特殊塗装仕上げを選択することができます。特に特徴的なのは、レーシングイエローのホイールリムを備えたオプションのブラック（サテンフィニッシュ）塗装です。オプションのヴァイザッハパッケージと組み合わせて、20 インチの鍛造マグネシウムホイールも装備でき、これにより、車両のばね下重量および回転質量がさらに10 kg軽量化されます。この仕様専用にホワイトゴールドメタリックのバージョンも提供されますが、ヴァイザッハパッケージにはブラックとレーシングイエローの組み合わせはありません。

タイヤプレッシャーモニターがサーキットでの状態を考慮

GT4 と同じ寸法で GT4 RS に取り付けられている公道走行可能なスポーツタイヤ（245/35 ZR 20（フロント）、295/30 ZR 20（リア））により、必要なグリップが得られます。

サーキットを中心に走行する場合は、ポルシェのディーラーから特別なサーキット用タイヤを購入することもできます。このタイヤは技術的には標準のスポーツタイヤに基づいていますが、ゴムコンパウンドが変更され、プロファイルが最適化されています。これらのタイヤは主にサーキットでの使用を目的としており、乾いた路面ではさらに優れたパフォーマンスを提供し、濡れた路面での損失はわずかです。このタイヤは公道でも使用できます。

標準のタイヤプレッシャーモニター（TPM）も、クローズドコースでの使用に最適化されています。このシステムは、段階的または瞬時の空気圧の喪失を警告するだけでなく、サーキット走行時の圧力と温度の状態も特別に考慮します。

ボディおよびエアロダイナミクス

モータースポーツを模範とする

新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS のパフォーマンスは、その外観からうかがい知ることができます。スワンネック式の印象的なリアウィング、ボンネットの NACA エアインテーク、サイドウィンドウの後ろのプロセスエア開口部などから、GT4 RS が 718 シリーズの新しいトップモデルであることがはっきりと認識できます。サーキットでの使用のために用意されたフロントディフューザーとリアウィングのパフォーマンスポジションでは、718 ケイマン GT4 RS は 718 ケイマン GT4 よりも 25 % 多くのダウンフォースを生み出します。

ル・マンウィナーのようなリアウィング

718 ケイマン GT4 RS を一目見れば、新しいリアウィングが目を引きます。ブラックのサイドブレードを備えたスワンネック式の固定 CFRP 製ウィングは、ル・マンでクラス優勝を果たした GT レーシングカー、ポルシェ 911 RSR から派生しています。現行の 911 GT3 は、このウィングを装備した最初のポルシェ市販車です。現在、718 ケイマン GT4 RS は、この設計の空力上の利点からも恩恵を受けています。ウィングを上から保持する 2 本のアルミニウム製ストラットがカバーに固定されているというコンセプトにより、下からウィング周りに流れる空気が可能な限り抑えられています。空気の流れは支持部によって一時的に遮断され、そのすぐ後ろで再び合流してから、まとまってウィングの下端に当たります。この箇所でのダウンフォースには、上側での流れよりも強く均一な空気の流れのほうが重要です。リアウィングでのこの作用は、空気が上端でより速く流れて揚力が発生する飛行機の翼と正反対のものです。

GT4 RS のリアウィングの設定角度は、3 段階で手動調整できます。同じことがフロントディフューザーにも当てはまります。フロントディフューザーは機械的なスライドエレメントを使用して 4 段階で調整できます。これにより、必要に応じて、コースとドライバーの好みにぴったり合う個々の空力バランスを実現することができます。

新しいプロセスのエア供給

ハイマウントストップランプが組み込まれた後部のスポイラーリップから車両前方へ視線を移すと、まずは運転席と助手席のサイドウィンドウの後ろにある新しいエアインテークが目に入ります。718 ケイマンの他のすべてのモデルでは小さな三角形のウィンドウが取り付けられている場所に、GT4 RS の場合は出力 500 PS（368 kW）の 4.0 リッター水平対向エンジン用のプロセスエアインテークがあります。ドアの後ろのサイドエアインテークは、この 6 気筒エンジンを冷却するのに役立ちます。

正面ではこれまで 718 シリーズのどのモデルにも見られなかった 4 つの開口部が目立っています。スラットを含むホイールハウスベンチレーションはフェンダーの上にあります。モータースポーツでルーバーと呼ばれるこれらのベンチレーションスラットは、ポルシェでは 991 世代の 911 GT3 RS の量産時に初めて採用されました。特に高速時に、ホイールハウス内で回転するホイールによって生じる過剰な圧力を抑えます。これにより、フロントアクスル付近の揚力が効果的に回避されます。2 つの NACA エアインテークは、軽量構造のフロントリッドの外観を特徴づけています。もともとは航空宇宙局 NASA の前身である米国航空諮問委員会（NACA）によって開発されたもので、このエアインテークは通常は相反する 2 つの特性を組み合わせています。つまり、これらは車両の CD 値（空気抵抗係数）を悪化させることなくブレーキ冷却を改善します。このため、NACA エアインテークはレーシングカーでも頻繁に使用されています。

後部の負圧が GT4 RS を路面に密着させる

718 ケイマン GT4 RS のフロントトリムパネル全体は GT4 から派生したものですが、空力的に最適化されています。フロントリップは再設計され、周りに流れを作るサイドブレードが装備されました。これにより、ホイールハウスのベンチレーションと通過流が改善され、フロントアクスル上のダウンフォースがさらに増します。GT4 RS の下を流れる空気は、完全に覆われたアンダーボディの新しいガイドエレメントによって大幅に加速され、後部に負圧が発生します。これにより、リアアクスル付近のダウンフォースが増加します。

GT4 RS のアンダーボディには、さらに 2 つの NACA エアインテークがあります。これらは冷却（この場合はガソリン微粒子フィルター）にも使用され、この冷却空気の流れが CD 値（空気抵抗係数）に影響を与えることはありません。最後に、車の下を流れる空気はリアディフューザーを通って出ます。このコンポーネントは、718 ケイマン GT4 から引き継がれ、側面に空力フィンが追加されています。また、リアの気流を静めて、ダウンフォースに好影響をもたらします。

軽量構造による 35 kg の軽量化

ドライビングダイナミクスを高めるための空力的な対策が目を引く一方で、ボディのもう 1 つのパフォーマンス特性は目に見えない部分にあります。それは軽量構造です。718 ケイマン GT4 RS は、DIN の計測方式（ガソリン満タンで、ドライバー不在）で総重量が 1,415 kg です。つまり、500 馬力のそれぞれが 2.83 kg の加速を担っています（3.8 kg/kW）。この目標を達成するために、フロントフェンダーとボンネットの両方が炭素繊維強化プラスチック（CFRP）で作られ、リアウィンドウは軽量ガラスで作られ、バイキセノン軽量ヘッドライトは、ヘッドライトクリーニングシステムをなくして、さらに軽量化されています。断熱材が部分的に取り除かれ、ラゲッジコンパートメントのプライバシースクリーンが完全に廃止されました。室内には軽量カーペットが使用されています。もちろん、RS モデルでは、テキスタイルのプルループ付きの軽量ドアトリムパネルならびに収納ボックスのネットも見逃してはなりません。

大型化されたブレーキディスクにより車両の重量は増加していますが、それでもポルシェ 718 ケイマン GT4 RS は GT4 より 35 kg 軽量です。オプションのヴァイザッハパッケージを装備すれば、GT4 RS をさらに軽量化することができます。例えば、ここで 20 インチの鍛造マグネシウムホイールも追加注文した場合、ばね下質量はさらに 10 kg 減少します。外観上、ヴァイザッハパッケージはフロントリッド、プロセスエアインテーク、クーリングエアインテークパネル、リアウィング、ドアミラーのアッパーシェル、リアウィンドウのポルシェロゴにカーボン仕上げが施されていることで見分けることができます。さらに、ステンレススチール製スポーツエグゾーストシステムのテールパイプがここではチタン製です。また、オプションのチタン製ケージは、スチール製のケージよりも約 6 kg 軽量です。

ポルシェの歴代モデルに由来する個別のカラー

新型 718 ケイマン GT4 RS には、9 種類のボディカラーが標準で用意されています。ソリッドカラーはホワイト、ブラック、ガーズレッド、レーシングイエロー、スペシャルカラーはキャララホワイトメタリック、ゲンチアンブルーメタリック、GT シルバーメタリック、アークティックグレー、シャークブルーです。オプションのヴァイザッハパッケージを購入すると、さらに多くの選択肢から好みに合わせて塗装を選択することもできます。ポルシェ・エクスクルーシブ・マニュファクチャ―は「サンプルカラー」プログラムで、すでに承認されている 115 色のカラーバリエーションを提供しています。

インテリアと装備

すべてが見事にフィットするとき

人間工学的観点で配慮され、機能的で、必要最低限に限定 - ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS はインテリアを見れば生粋のドライビングマシンであることがわかります。RS では特に、フルバケットシートが標準装備されています。このシートは、スーパースポーツカーの 918 スパイダーに初めて装着されたものです。炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製で、カーボン仕上げが施されており、最小限の重量で最適なサイドサポートを提供します。胸部エアバッグが組み込まれており、高さ調整は電動で、前後の調整は手動で行います。

12 時の位置にマークが入ったエクスクルーシブなスポーツステアリングホイール

スポーツステアリングホイールは、直径360 mm と非常にコンパクトで、ブラックの Race-Tex で覆われています。12 時の位置にイエローのマークが付いているため、フロントホイールの向きがどの方向にどれだけ変化したかを常に知ることができます。特にクローズドコースをパフォーマンス重視で走行し、それに応じて速いステアリング動作を行う場合に、このマークは車の向きをチェックするための貴重な追加情報を提供します。

ステアリングホイールは、標準で高さとドライバーからの距離を調整できます。シートポジションに最大限の柔軟性を求める場合は、オプションの 18 way 電動調節式アダプティブスポーツシートプラスを選択できます。すべての機能（バックレスト角度、シート高さ、前後位置、シートの傾きと深さ）は、運転席と助手席の両方で電動調整できます。さらに、両方のシートに電動調整可能なランバーサポートがあり、シートクッションとバックレストのサイドボルスターもボタンを押すだけで個別に調整できます。シートカバーはブラックのレザー製、シートセンターはブラックの Race-Tex 製です。ヘッドレストにはブラックの「GT4 RS」ロゴが刺繍されています。

GT3 と同様に、センターコンソールの PDK セレクターレバーはマニュアルシフトレバーに似ています。これにより、7 速デュアルクラッチトランスミッションを手動で連続的にシフトすることができます。モータースポーツで通常行われているように、後方に引くとシフトアップし、前方に押すとシフトダウンします。同時に、ドライバーはカラーの + / - 記号が付いているステアリングホイールのシフトパドルを利用できます。

ロールケージを含むクラブスポーツパッケージ

新型 718 ケイマン GT4 RS では、オプションでクラブスポーツパッケージが用意されています。ボルトで固定されるスチール製ロールケージ、運転席の 6 点式シートベルト、ホルダー付きの消火器を含むクラブスポーツパッケージは、GT4 RS でサーキット走行時の安全性を高めます。ショルダーストラップは、HANS® システムの有無にかかわらず使用できます。クラブスポーツパッケージは、標準のフルバケットシートとの組み合わせでのみ利用できます。

オプションのヴァイザッハパッケージも選択すると、チタン製のロールケージが装備され、車両が 6 kg 軽量化されます。ダッシュボードの上部は Race-Tex で覆われており、カップホルダーのカバーには「Weissach-Paket」のロゴが入り、ヘッドレストにもロゴが刺繍されています。

ネットワーク化されたコネクトツール

718 ケイマン GT4 RS の標準装備には、ポルシェ コミュニケーションマネジメント（PCM）とポルシェ コネクトを含むナビゲーションシステムが含まれています。これには、リモートサービス、セーフティサービス、セキュリティサービス、Apple CarPlay® を統合したカーコネクトサービスが含まれます。ナビゲーションシステムは動的ルート計算が可能で、音声コマンドで操作でき、地図の自動更新を受信します。内蔵のオンライン機能は、SIM カードリーダーを備えた統合 LTE モジュールで使用できます。オプションで、インフォテインメントシステムをキャンセルすることもできます。これにより、車両の重量がさらに 6 kg 減少します。

オプションで、スマートフォントレイやポルシェ車両追跡システムプラス（PVTS Plus）などの追加装備が用意されています。このシステムはドライバーカードを使用して、許可されたドライバーがハンドルを握っているかどうかを監視します。718 ケイマン GT4 RS がドライバーカードのない状態で走行している場合、PVTS Plus は、ポルシェが委託したアラームセンターにサイレントアラームを自動的に送り、正当な所有者のポルシェ コネクトアプリにもメッセージを送信します。

ラップタイムの測定とパフォーマンスの分析

サーキットで車両を使用するための特別なオプションとして、トラックプレシジョンアプリを含むクロノパッケージがあります。ラップタイムはクロノパッケージの操作レバーを使用して手動で記録できます。トラックプレシジョンアプリにより、スマートフォンでの詳細な走行データの記録、表示、分析が可能です。ラップタイムは、PCM の正確な GPS 信号を介して自動的に記録され、スマートフォンで比較できます。ポルシェ トラックプレシジョンアプリはドライビングダイナミクスを視覚化します。セクタータイムとラップタイム、そして、事前に定義された基準ラップ（例えばインストラクターやプロのドライバーの運転による）との差が表示されます。走行データのグラフィック処理とビデオ分析は、ドライバーがサーキットでのパフォーマンスをさらに向上させるのに役立ちます。

GT4 RS 購入者専用のエクスクルーシブなクロノグラフ

ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS には、新しいミッドシップエンジン搭載スポーツカーの名前が付けられたエクスクルーシブなクロノグラフがよく似合います。このクロノグラフは、GT4 RS の購入者のみに提供されます。チタン製ハウジングとフライバック機能を備えた 01.200 ムーブメントに時計の重要な技術データが集約され、そのデザインは新しいスポーツカーの明確な特徴を示しています。文字盤部分はアークティックグレーのカラーで彩られ、秒針が動くディスク部分は「GT4 RS」ロゴとチェッカーフラッグプリントで装飾されています。ワインディングローターはホイールのデザインに合わせられていて、車の塗装に合わせてさまざまな色を選択できます。美しいデザインを締めくくるのは、「RS」ロゴ付きの印象的なセンターロックです。リストバンドはポルシェの車両で使用されているレザーと Race-Tex の組み合わせで作られ、エンボス加工された「GT4 RS」ロゴとアークティックグレーの糸で縫い込まれたステッチがあります。オプションのヴァイザッハパッケージを注文した場合は、クロノグラフでも同じデザインを選べます。カーボン仕上げの文字盤とリストバンドのディープシーブルーの装飾ステッチが印象的です。ドイツおよび他の一部の市場では、クロノグラフをさらにカスタマイズすることができます。車両の構成が完了したら、時計をポルシェセンターで注文できます。

GT4 カテゴリ向けの高性能なカスタマースポーツレーシングカー

新型ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツ

ミッドシップエンジン搭載のレーシングカー、718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツは、718 ケイマン GT4 RS のレーシングバージョンです。368 kW（500 PS）の 4.0 リッター 6 気筒水平対向エンジンは、市販車からそのまま引き継がれています。高い人気を誇るモータースポーツの新しいエントリーレベルモデルは、その先代モデルの 718 ケイマン GT4 クラブスポーツの出力を 55 kW（75 PS）上回っています。先代モデルと比較した全体的な車両性能の向上は、多岐に渡る細部の変更とともに開発の焦点でした。今後、標準装備のポルシェ ドッペルクップルングは、6 速の前進ギアだけでなく 7 速になります。また、すべてのギア比が先代モデルよりも短くなっています。コースと規則にもよりますが、新型 718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツは、先代モデルのラップタイムを 2 % 上回ります。公認された車両は、工場出荷時から走行できるように準備されており、追加の変更なしに世界中の SRO レーシングシリーズで使用できます。基本価格は 196,000 ユーロ（229,000 米ドル）と国別の消費税です。

パフォーマンスの向上

「私たちは、近年の経験とお客様のご要望をクラブスポーツモデルの改良に取り入れました」と、Porsche Motorsport のセールス責任者である ミヒャエル・ドライザー（Michael Dreiser）は述べています。「ラップタイムのパフォーマンスが向上し、ドライバビリティがさらに向上したことで、世界的に今後の GT4 カテゴリーのレースにおいて競争力のある製品をお客様に提供できます」。2016年に、981 世代のケイマン GT4 クラブスポーツにより、ポルシェはこの新しいカスタマーモータースポーツフォーマットに競争力のあるレーシングカーを非常に早い段階で提供しました。2018 年までに 421 台が生産されました。718 ケイマン GT4 をベースにした後継車は 2019 年にデビューしました。これもまた目覚ましい成功を収め、これまでに約 500 台が生産されました。需要が高いのは、維持費が比較的低いためでもあります。モータースポーツ専用のコンポーネントと手堅い市販車両技術の組み合わせにより、カスタマーチームにとってのコストが大幅に削減されます。

プロとアマチュアのためのレーシングカー

新型 718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツはこの伝統を継承し、さらに向上した競争力と組み合わせています。現行の 911 GT3 カップから引き継いだ 368 kW（500 PS）の 4.0 リッター 6 気筒エンジンでさえ、先代モデルの 3.8 リッターエンジンをほぼ 18 % 上回っています。最適化された吸気側のおかげで、最高出力には以前よりも 800 回転高い 8,300 rpm で到達します。最高速度には 9,000 rpm で到達します。最大トルクは、以前の 6,600 rpm で 425 Nm から、6,000 rpm で 465 Nm になりました。その効果は一段と幅広くて有用な回転域に表れています。これにより、プロでもアマチュアでもレース中のドライバーの操作はシンプルになります。

豊富なシャシーオプション

シャシーの変更によっても、718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツの扱いが容易になっています。最適化されたレスポンスと改善されたボディコントロールを実現するために、ダンパーテクノロジーが根本的に刷新されました。これは、車両全体のパフォーマンスとドライバビリティの向上に向けた大きな一歩です。新しい点として、特性が改善された双方向ショックアブソーバーとフロントおよびリアの調整可能なソードスタビライザーが挙げられます。車高、キャンバー、トーも調整可能です。さらに、フロントアクスルとリアアクスルにぞれぞれ 3 つのスプリングレートが選択できます。ボンネットの特別な NACA 開口部は、380 mm のスチール製ブレーキディスクを備えた大型レーシングブレーキシステムの特に効率的な通気を実現します。ポルシェ スタビリティマネジメントシステム（PSM）は、トラクションコントロール（TC）、ABS、洗練された ESC チューニング用のスイッチを備えた特別なモータースポーツ設計を採用しています。

718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツの制御しやすい走行特性は、より効率的なエアロダイナミクスにより、速いコーナリングでもバランスが保たれます。フロントエプロン用のサイドのフリックと延長されたフロントリップは、フロントアクスル付近のダウンフォースを増加させます。911 GT3 R スタイルのフェンダーのホイールハウスベンチレーションと特別なエアカーテンがフロントホイール付近の乱気流を静め、覆われたアンダーボディが後部の機能的なディフューザーへの空気の流れを最適化します。スワンネックのリアウィングには、長さ 20 mm のガーニーリップと 2 段階に拡張された調整範囲があります。

持続可能な天然繊維複合材料で作られたボディパーツ

初代の 718 ケイマン GT4 クラブスポーツは、持続可能な天然繊維複合材料（NFC）で作られたボディパーツを備えた初めての市販レーシングカーです。新型 GT4 RS クラブスポーツでは、パーツ全体に占める天然繊維複合材料の割合がさらに増加し、ドアとリアウィングに加えてボンネット、フェンダー、フロントの空力取付けパーツ、新しいステアリングホイールも含まれるようになりました。炭素繊維複合材料の代替品として考えられる亜麻をベースとした繊維の採用は、市販車でこれらのコンポーネントを使用するためのテストでもあります。70 年以上にわたり、ポルシェはモータースポーツを、後に市販車で使用される技術、プロセス、材料のテストラボとしてきました。

718 ケイマン GT4 RS クラブスポーツの装備は、すぐにレースへ参戦できるすべての基本要件を満たしています。これは、溶接されたセーフティセルと前後に調整可能な Recaro レーシングバケットシートに始まり、2023 年の規格に準拠した 6 点式シートベルトやセーフティネット、消火システムおよび 3 ピストン式エアジャッキシステムにまで及びます。運転席ドアの新しい安全フォームは、SRO レースシリーズの国際規定に準拠しています。容量 115 リットルの FT3 安全タンクは耐久レースに適しています。さらに、ポルシェは 2 つの異なる排気システムを提供しています。これにより、GT4 RS クラブスポーツはより厳しい騒音制限のあるコースでも走行できます。公認された追加のヘッドライト用のマウントや、迅速な給油に対応するためのボンネットの開口部など、車両の特別な事前装備により、夜間の長距離運転に向けた迅速な装備変更が可能になります。