



PORSCHE



ニュー911タルガ4 および911タルガ4S

プレスキット

目次

ハイライト

911タルガ4と911タルガ4S 4

概要

エレガント、贅沢、ユニーク：ニュー911タルガ 6

デザインとボディ

華麗なルーフ開閉機構によって時代を超えたクラシック 9

エンジンとドライブトレイン

効率的な水平対向6気筒エンジンでさらにパワーアップ 11

アシスタンスシステムとデジタル化

革新的でイノベーションを備えた広範な標準装備 14

ポルシェのドライビングエクスペリエンスに新風を吹き込むタルガ コンセプト

ポルシェ タルガの歴史 16

燃料消費量およびCO₂排出量

911タルガ4:燃料消費量 – 市街地12.8リッター/100km、郊外8.0リッター/100km、
複合9.8リッター/100km; CO₂排出量(複合)223g/km

911タルガ4S:燃料消費量 – 市街地15.0–13.3リッター/100km、郊外8.0–7.6リッター/100km、
複合10.3–9.9リッター/100km; CO₂排出量(複合)235 – 227g/km

全ての情報はEUモデルを参照しています。

燃料消費量とCO₂排出量の値は、新しい「乗用車などの国際調和排出ガス・燃費試験法」(WLTP)に従って決定されました。当面は、引き続きここから算出されたNEDC値が明記されなければなりません。これらの値は、これまで使用されてきたNEDC測定手順に従って決定された値と比較することはできません。乗用車の新しい公式燃料消費量と公式CO₂排出量に関する詳細は、全ての販売店およびDeutsche Automobil Treuhand GmbH(DAT)から無料で入手することができる「新しい乗用車の燃料消費量、CO₂排出量、および電力消費量に関するガイドライン」をご覧ください。

ハイライト

911タルガ4と911タルガ4S

911スタイルアイコン

ニュー911タルガ モデルは、911カレラ4クーペと911カレラ4カブリオレの中間に位置します。つまり、カブリオレの「オープントップ」走行のメリットと、4WDクーペの快適性と安全性を兼ね備えます。

効率的な水平対向ツインターボエンジン

第8世代911に使用される3リッター水平対向6気筒ターボエンジンは、911タルガ4とタルガ4Sの両モデルの出力性能を向上させます。911タルガ4のエンジンは、先代を11kW(15PS)上回る最高出力283kW(385PS)を発生し、911タルガ4Sは、先代を22kW(30PS)上回る331kW(450PS)を発生します。

最適化された4WD

性能の向上は、フロントドライブのさらなる開発と密接に関連しています。ポルシェトラクションマネジメントシステム(PTM)と組み合わせることによって、あらゆる路面条件でトラクションが向上します。

ダイナミックなシャーシ

新しい電子制御可変減衰システムPASMとポルシェウェットモードも標準装備され、ダイナミックで安全なハンドリングを保証します。PTV Plusは、タルガ4Sに標準装備、タルガ4にオプション装備されます。

911タルガ4Sのマニュアルトランスミッション (無料オプション)

標準のスポーツクロノパッケージと組み合わせたオプションの7速マニュアルトランスミッションは、純粋主義者のためのドライビングエクスペリエンスを提供します。911タルガ4Sでのみ利用可能です。

贅沢なデザイン

タルガの特徴的な装備が、革新的なフルオートマチックルーフシステムです。1965年に誕生した伝説的なオリジナルタルガと同様に、ワイドなタルガバー、フロントシート上の可動ルーフセクション、およびラップアラウンドリアウインドウで構成されています。

革新的な装備

アダプティブクルーズコントロールを含むポルシェイノドライブが初めてオプション装備され、さらに優れた交通安全を提供します。強化されたスマートリフト機能によって、便利な日常の使用のために地上高の増減をプログラムすることもできます。

※日本仕様にマニュアルトランスミッションおよびポルシェイノドライブは採用されません。

概要

エレガント、贅沢、ユニーク：ニュー911タルガ

ポルシェは、スポーツカートリオを完成させます。新世代911は、クーペとカブリオレに続き、3番目のボディバージョンである4WDの911タルガ4と911タルガ4Sがデビューします。タルガの特徴的な装備である革新的なフルオートマチックルーフシステムは維持されています。1965年に誕生した伝説的なオリジナルタルガと同様に、ワイドなタルガバー、フロントシート上の可動ルーフセクション、およびラップアラウンドリアウインドウを備えます。ルーフはわずか19秒で開閉します。

3リッターの排気量とツインターボを備えた水平対向6気筒エンジンを搭載し、最高出力283kW(385PS)を発生する911タルガ4は、オプションのスポーツクロノを使用するとき、静止状態から100km/hまで先代を0.1秒上回る4.2秒で加速します。911タルガ4Sの最高出力は331kW(450PS)で、同じ条件下における0-100km/h加速タイムは、先代を0.4秒上回るわずか3.6秒をマークします。911タルガ4の最高速度は289km/h(2km/h増)、4Sは304km/h(3km/h増)です。

どちらのモデルにも、8速デュアルクラッチトランスミッション(PDK)とインテリジェントな4WDのポルシェトラクションマネジメントシステム(PTM)が標準装備されており、最高のドライビングプレジャーを提供します。911タルガ4Sは、スポーツクロノパッケージを含む新開発の7速マニュアルトランスミッションを装備することもできます。新しいテクノロジーが統合されて両911モデルの機能の範囲も拡張されています。アダプティブクルーズコントロールを含むポルシェイノドライブが初めて利用可能になり、強化されたスマートリフト機能によって、日常の利便性のためにノーズリフトシステムをプログラムすることもできます。ポルシェテイクアップメントの広範な装備と、Porsche Exclusive Manufakturの新しいパーソナライズオプションがオプションを補完します。

効率的な水平対向ツインターボエンジン

911タルガの両バージョンは、911カレラ モデルと同様に、3リッター水平対向6気筒ターボエンジンによって出力が増加し、その結果、性能と日常の使いやすさの両方でメリットを受けます。911タルガ4は、先代を11kW(15PS)上回る最高出力283kW(385PS)/6,500rpmと、1,950-5,000rpmの広い回転域で最大トルク450N・mを発生します。911タルガ4Sは、先代を22kW(30PS)上回る最高出力331kW(450PS)と先代を30N・m上回る最大トルク530N・m/2,300-5,000rpmを発生します。

トラクションを向上させる最適化された4WD

新しい4WDモデルの性能の向上は、フロントドライブのさらなる開発と密接に関連しています。クラッチディスクを強化した水冷式のクラッチとディファレンシャルユニットが堅牢性と負荷性能を高めます。クラッチの作動トルクの増加によって調整精度が向上し、追加されるフロントドライブの機能も改善されます。総合的にPTM(ポルシェトラクションマネジメントシステム)によって強化されたフロントドライブが、あらゆる道路条件でいっそう優れたトラクションに貢献します。

快適性と安全性をさらに高めるために開発されたシャシー

電子制御可変減衰システムのPASM(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、ニュー911タルガモデルに標準装備されます。手動で調整可能な2つのマップ(ノーマルとスポーツ)を備えるこのシステムは、さまざまな走行条件での走行快適性とハンドリングに関して、減衰特性を自動的に調整します。可変トルク配分を備えた電子制御リアディファレンシャルロックを含むポルシェトルクベクトリングプラス(PTV Plus)がタルガ4Sに標準装備され、タルガ4にはオプションで用意されます。他のポルシェ911第8世代と同様にポルシェウェットモードも標準装備され、フロントホイールハウスに取り付けたセンサーが濡れた路面を検出すると、手動でウェットモードに切り替えることを推奨する信号をメータパネルに表示します。モードを作動すると、ドライブレスポンスが条件に適合されて最大の走行安定性が保証されます。

911タルガ4のドライビングダイナミクスのセットアップには、19インチ軽合金製ホイール&235/40 ZRタイヤ(フロント)と20インチホイール&295/35 ZRタイヤ(リア)が含まれています。4Sモデルには、20インチホイール&245/35 ZRタイヤ(フロント)と21インチホイール&305/30 ZRタイヤ(リア)が標準装備されます。タルガ4は、ブラックに塗装された前後の対向4ピストンモノブロック固定ブレーキキャリパーと330mm径のブレーキディスクによって減速されます。タルガ4Sは、レッドに塗装された対向6ピストンキャリパー(フロント)と対向4ピストンキャリパー(リア)が装着されています。ブレーキディスク径は、前後ともに350mmです。ポルシェセラミックコンポジットブレーキ(PCCB)がオプションに用意されています。

現代的な解釈による贅沢なタルガデザイン

911タルガの外観は、992モデル世代のデザインエレメントによって特徴づけられています。ボディは、先代モデルに比べてフロントのホイールハウスが著しく強調されています。LEDヘッドライト間では、独特のリセスを備えたフロントリッドが911世代のデザインを想起させます。リアは、ワイドな可変展開式リアスポイラーとシームレスに統合されたエレガントなライトバーが際立ちます。フロントおよびリアセクションを除きアウターパネル全体がアルミニウムで造られています。

911カレラ モデルを反映するインテリアは、1970年代の911モデルを想起させる埋め込み式メータを備えたダッシュボードの鮮明な直線によって特徴づけられます。ポルシェ特有の中央のレブカウンターに加えて、薄型フレームレスの2つのフリーフォームディスプレイが情報を伝えます。ポルシェコミュニケーションマネジメント (PCM) の10.9インチセンタースクリーンの下には、重要な車両機能に直接アクセスするためのコンパクトなスイッチユニット (5つのスイッチ) が備わります。PCMの標準機能にはスワームデータに基づくオンラインナビゲーションとConnect Plusが含まれます。

1965年以降のニュークラスのスポートカーモデル

1965年にデビューした911タルガ2.0は、新しい車両タイプの先駆けでした。タルガは当初、「アンチロールバー付の安全なカブリオレ」として販売されました。取り外し可能なルーフを備えたこの車はまもなく独立したコンセプトとして定着し、スタイルアイコンになりました。ポルシェは、カブリオレの「オープントップ走行」のメリットと、クーペの日常の快適性と安全性という2つの世界を、今日に至るまで継続して911タルガの中に融合してきました。

デザインとボディ

華麗なルーフ開閉機構によって時代を超えたクラシック

その贅沢なデザインによって、911タルガは911モデルレンジのスタイルアイコンとなっています。911タルガは、911カレラ4カブリオレと最も密接に関連し、ウインドウラインに至るまで技術とボディはほとんど同じです。ワイドなリアエンドとタルガバー、そしてドーム型リアウインドウの組み合わせが、この最も新しい911に、非常にスポーティーな外観と低くかまえたプロフィールを与えます。寸法とシルエットは他の911カレラモデルとほぼ同じですが、クラシックなポルシェレーシングカーと同様に、タルガモデルの視覚的な焦点は中央に向けられています。

ワイドなトレッドとサイズの異なるタイヤ構成による優れたドライビングダイナミクス

エクステリアデザインは、911タルガの性能の強化を強調しています。フロントボディは先代より45mmワイドで、強調されたホイールハウスによってそれは明らかです。911タルガ4は、フロントに19インチホイール、リアに20インチホイールを標準装備し、911タルガ4Sは、フロントに20インチホイール、リアに21インチホイールを標準装備します。リセスが際立つLEDヘッドライト間の調和のとれたフロントリッドのフォルムは、初代911のデザインへの敬意を表します。リアは、ワイドな可変展開式リアスポイラーとシームレスに統合されたエレガントなライトバーが特徴的です。フロントおよびリアセクションを除き、アウターパネル全体がアルミニウムで造られています。

タルガのセットアップによるアクティブエアロダイナミクス

911タルガにも、新世代911の強化されたアクティブエアロダイナミクスが備わります。それを実現するために、走行速度とドライビングモードに応じて、リアスポイラーとクーリングエアフラップのアクティブエレメント制御戦略が変更されました。911は、効率を最適化するエコモードと、最適なドライビングダイナミクスを実現するパフォーマンスモードの間でエアロダイナミクスを切り替えます。

デザインと人間工学の融合：911インテリア

911カレラ モデルを反映するインテリアは、1970年代の911モデルを想起させる埋め込み式メータを備えたダッシュボードの鮮明な直線によって特徴づけられます。ポルシェ特有の中央に備えられたレブカウンターに加えて、薄型フレームレスの2つのフリーフォームディスプレイが情報を伝えます。ポルシェコミュニケーションマネジメント(PCM)の10.9インチセンタースクリーンの下には、重要な車両機能に直接アクセスするためのコンパクトなスイッチユニット(5つのスイッチ)が備わります。PCMの標準機能にはスワームデータに基づくオンラインナビゲーションとConnect Plusが含まれます。

最適化されたルーフデザイン

ルーフシステムは、さらに開発されて、先代同様にソフトトップとガラス製リアウインドウの2つの可動部品で構成されています。ソフトトップは、統合された2つの平らなマグネシウムエレメントによって常にピンと張られており、防音と断熱としての機能を果たします。ヒートッドリアウインドウには、重量が最適化された合わせガラスが使用されています。

強力な電動アクチュエーターによって、ルーフは19秒で自動開閉します。スイッチを押してルーフを開くと、ガラス製リアウインドウが上がり、ルーフコンパートメントリッドに接続するウインドウは傾いて後方に移動します。同時に、タルガバーの2つのフラップが開き、ルーフ開閉機構を解除します。ルーフのラッチが外れ、Z字型に後部に折りたたまれてリアシート後部に収納されます。車を横切るパネルがルーフを統合します。最後に、タルガバーのフラップとリアウインドウが再び閉まります。ルーフが開いているときは、カウルパネルフレームに組み込まれているウインドディフレクターを手動で展開することができます。ウインドディフレクターは車内に流れ込む風を大幅に低減します。特に50km/h～145km/hでの走行時に効果的です。

ルーフの開閉時には、車両の損傷を防ぐために標準装備のパークアシストが後方を監視します。ルーフの操作中には、リアウインドウが車両のリアを超えて旋回します。車両の後方約50cm内に壁や他の車両などの障害物が検出されると、システムは操作を中断して衝突を防ぎます。このとき、リアビューカメラも作動し、メータパネルにメッセージを表示します。

エンジンとドライブトレイン

効率的な水平対向6気筒エンジンでさらにパワーアップ

911タルガの心臓部は、911カレラ モデルにも使用されている新しい水平対向6気筒ツインターボエンジンです。911タルガ4の283kW(385PS)と911タルガ4Sの331kW(450PS)の2つの最高出力は、主に対称に配置された2つのターボチャージャーの寸法と給気圧によって決まります。インテークシステムのさらに下流に新たに配置された2つの給気クーラーを通して圧縮空気が流れます。クーラーは、先代と比べてエアフィルターと位置を入れ替えました。以前はエンジン側のリアフェンダーに設置されていた給気クーラーは、エンジン真上のラゲッジコンパートメントリッドグリル下中央に配置されています。革新的なバリオカムプラス可変バルブ制御システムは、現在のエンジン世代にも使用されています。このシステムは、初めて非対称のインテークカムシャフトによってガス交換を制御し、シリンダーの隣接する2つのバルブは、部分負荷位置の異なるリフトで開きます。断面積と開口時間の違いにより、燃焼室に流入する処理空気に一定の渦が発生します。この給気の動きが混合気の準備と燃焼を改善し、燃料消費量と排出量とともに低減します。

車内外を問わないエモーショナルなサウンド

ニュー911タルガも、911シリーズ特有の魅力的なサウンド体験を提供します。それを実現するために、4つに分岐するエグゾーストシステムにマップ制御される完全可変エグゾーストフラップが含まれます。エグゾーストの背圧を低減するスポーツエグゾーストシステムもオプションに用意されています。911タルガ4の標準システムは2つのシングルテールパイプ、911タルガ4Sのシステムは2つのツインターールパイプを備えます。スポーツエグゾーストシステムは2つの楕円形のアウトレットによって識別されます。

新しい8速デュアルクラッチトランスミッション

911タルガ4と911タルガ4Sには、新しい8速デュアルクラッチトランスミッション(PDK)が初めて装備されます。新しいPDKは、先代モデルの7速トランスミッションと比べて多くの点が改善されており、快適性、性能、効率の相互作用の違いをすぐに感じ取ることができます。全てのギア比が変更され、1速は

さらに短くなり、8速は以前の7速トップギアよりもさらに長くなっています。また、ハイギヤード化によってアッパーギアのエンジン回転数が低くなります。その結果、調和のとれたギア比のステップングが実現し、燃料消費量が低減されます。6速で最高速度に達します。

純粋主義者のために：スポーツクロノパッケージを備えた7速マニュアルトランスミッション（無料オプション）

スポーツクロノパッケージとの組み合わせで、911タルガ4Sにオプションで新しい7速マニュアルトランスミッションを注文することができます。これを選択すると、PDKトランスミッションとの組み合わせで使用される機械式リアアクスルディファレンシャルPTV Plusに代えて、が機械式リアアクスルディファレンシャルのPTVが装着されます。このセットアップは、特に自らギアシフトすることにドライビングプレジャーを求めるスポーツ走行に熱心なドライバーを対象とします。スポーツクロノパッケージには、スポーツレスポンススイッチ付（PDK仕様）モードスイッチ、PSM Sportモード、ダイナミックエンジンマウント、ストップウォッチ、ポルシェトラックプレジジョンアプリが含まれます。

性能が最適化された4WD

新しい4WDモデルの性能の改善は、フロントドライブのさらなる開発と密接に関連しています。クラッチディスクを強化した水冷式のクラッチとディファレンシャルユニットが堅牢性と負荷性能を高めます。クラッチの作動トルクの増加によって調整精度が向上し、追加されるフロントドライブの機能も改善されます。総合的にPTM（ポルシェトラクションマネジメントシステム）によって強化されたフロントドライブが、あらゆる道路条件でいっそう優れたトラクションに貢献します。

アクティブな制御システムとサイズの異なるタイヤ構成を備えた最先端のシャーシー

電子制御可変減衰システムのPASM（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、ニュー911タルガモデルに標準装備されます。手動で調整可能な2つのマップ（ノーマルとスポーツ）を備えるこのシステムは、さまざまな走行条件での走行快適性とハンドリングに関して、減衰特性を自動的に調整します。可変トルク配分を備えた電子制御リアディファレンシャルロックを含むポルシェトルクベクトリングプラス（PTV Plus）がタルガ4Sに標準装備され、タルガ4にオプション装備されます。

他のポルシェ911第8世代モデルと同様に、4WDモデルにもサイズの異なるタイヤ構成とポルシェウェットモードが標準装備されます。フロントとリアの異なるタイヤサイズによって、このニューモデルはトラクションとコーナリング力をさらに向上させることができます。911タルガ4のドライビングダイナミクスのセットアップには、19インチ軽合金製ホイール&235/40 ZRタイヤ(フロント)と20インチホイール&295/35 ZRタイヤ(リア)が含まれています。4Sモデルには、20インチホイール&245/35 ZRタイヤ(フロント)と21インチホイール&305/30 ZRタイヤ(リア)が標準装備されます。サイズの異なるタイヤ構成は車両バランスに大きな影響を与え、ハンドリングの優れた制御を可能にします。

フロントホイールのセンサーによって濡れた路面が検出されると、メータパネルの表示が手動でウェットモードに切り替えることを推奨します。ウェットモードを作動すると、ポルシェスタビリティーマネジメントシステム(PSM)、ポルシェトラクションマネジメントシステム(PTM)、およびドライブトレインの応答性が最大の安定性を保証するように調整されます。

タルガ4は、ブラックに塗装された前後の対向4ピストンモノブロック固定ブレーキキャリパーと330mm径のブレーキディスクによって減速されます。タルガ4Sは、レッドに塗装された対向6ピストンキャリパー(フロント)と対向4ピストンキャリパー(リア)が装着されています。ブレーキディスク径は、前後ともに350mmです。ポルシェセラミックコンポジットブレーキ(PCCB)がオプションで用意されています。

オプション：リアアクスルステアリングとロール安定化

タルガ4Sは、オプションのリアアクスルステアリングを利用して、俊敏性と日常の使いやすさをさらに向上させることができます。システムは、走行速度に応じて、リアホイールをフロントのステアリング角と反対の方向または同じ方向に2度まで操舵します。その結果、コーナリング時の俊敏性が改善され、高速走行時や車線変更時の安定性が増し、回転半径が小さくなるため都市交通での操縦性が向上します。リアアクスルステアリングとともにポルシェダイナミックシャシーコントロール(PDCC)もオプション装備されます。アクティブなスタビライザーを備えるPDCCは、コーナリング時のボディロールをほぼ取り除きます。

※日本仕様にマニュアルトランスミッションは採用されません。

アシスタンスシステムとデジタル化

革新的でイノベーションを備えた広範な標準装備

ニュー911は、一連のアシスタンスシステムを標準装備し、日常交通の走行を安全かつ快適にします。フロントとリアに距離センサーを備えた標準装備のパークアシストとリアビューカメラは、警告音と警告表示でドライバーをサポートします。カメラアシスト警告とブレーキアシストシステムが、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。ドライバーによるブレーキングは必要に応じてフルブレーキまで増強されます。さらに高レベルの危険がある場合、第2段階としてブレーキを振動させます。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まで増強し、ドライバーが反応しない場合は、自動緊急ブレーキを作動して衝突の影響を軽減します。

911で初めて：ポルシェイノドライブとスマートリフト

ニュー911タルガ4モデルのオプションリストにはポルシェイノドライブが含まれています。ポルシェイノドライブは、3kmまでの走行速度を事前に予測的に最適化することによって、アダプティブクルーズコントロールシステムの機能を拡張します。ナビゲーションデータを使用して次の3kmの最適な加速値と減速値を計算し、エンジン、8速PDK、およびブレーキシステムを介してその数値を適用します。この電子コパイロットは、コーナー、勾配、必要に応じて制限速度を自動的に考慮します。ドライバーはいつでも最高速度を自分で決定することができます。システムは、レーダーとビデオセンサーを使用して現在の交通状況を検出し、それに従って制御を適合させます。ロータリーの認識も可能です。従来のアダプティブクルーズコントロールシステムと同様に、レーダーとビデオセンサーが先行車までの距離をモニターし、それに従って距離を連続的に調整します。ポルシェイノドライブのもうひとつの機能がトラフィックジャムアシストです。60km/hまでの速度のときに、システムはステアリング入力に穏やかに介入して走行レーンの中央を維持し、先行車までの距離を制御し、システムの制限内で先行車を追跡します。このために、トラフィックジャムアシストは、車線と道路上の他の車両に基づく制御機能を使用します。

新しいオプションのスマートリフト機能は、車が定期的に走行する特定の場所でフロントアクスルの電気油圧システムがフロントエプロンの地上高を約40mm増やし、フロントエンドを自動的に持ち上げます。スイッチを押すと現在位置のGPS座標が保存されて、同じ方向から再びこの位置に近づくと車のフロントが自動的に上昇します。

初代911ターボスタイルのレザーパッケージ930

初代ポルシェ911ターボ(タイプ930)を想起させるオプションのレザーパッケージ930をニュー911タルガモデルにも装着することができます。ヴァイザッハ開発センターのデザイン専門家とPorsche Exclusive Manufakturがともに設計したツートンインテリアは、911タルガのスタイリッシュな自信を体現します。レザーパッケージは、色、素材、各エンハンスメントの完璧に調和した相互作用を特徴とし、キルティングを施したシートセンターパネル(フロントとリア)とドアパネル、Porsche Exclusive Manufakturの広範なレザートリムが含まれています。

ツートンインテリアには、ボルドーレッド/クレヨン、ブラック/スレートグレー、スレートグレー/アイスランドグリーン、グラフィットブルー/モハーベベージュが用意されており、新しい配色が2+2シングルシートを引き立てます。コントラストカラーの多数のデコレイティブステッチとステアリングホイールのクロスステッチは、コーディネーションされた斬新な総合コンセプトを表現します。入念に設計されたその他のディテールには、センターコンソール収納ボックスのPorsche Exclusive Manufakturエンボス カバー、ポルシェ クレスト エンボス ヘッドレスト、クーペモデルのRace-Texシートベルトアウトレットトリムなどが含まれます。

あらゆる望みを叶えるサウンドシステム

標準装備のサウンドパッケージプラスに加えて、BOSE®とBurmester®のサウンドシステムも911タルガモデル用に用意されています。オプションのBOSE®サラウンド サウンド システムは、12個のスピーカーと出力570Wがバランスに優れた真のサウンド体験を提供します。また、最上位のシステムは、12個のスピーカーと出力855Wを備えたBurmester®ハイエンド サラウンド サウンド システムです。

Connect Plusのアプリとサービス

ニュー911は100%のコネクティビティを備えます。タルガモデルに標準装備のPorsche Connect Plus インフォテインメントパッケージには、コネクティビティの広範なオプションが含まれます。ポルシェ コミュニケーションマネジメントシステム(PCM)を使用して、Amazon Music、Smart Home機能(サービスプロバイダーNest)、および従来のレシーバーとウェブラジオをインテリジェントに結合するRadio Plusにアクセスすることができます。ニュー911は、標準装備される統合LTE対応SIMカードによって常時オンライン接続されます。Connectの中心機能の簡単なナビゲーションが可能なPorsche Connectアプリも標準装備されます。

※日本仕様にポルシェイノドライブは採用されません。

ポルシェのドライビングエクスペリエンスに新風を吹き込むタルガ コンセプト

ポルシェ タルガの歴史

ポルシェAGが初めて911タルガを導入したのは、1965年9月、フランクフルトモーターショーにおいてでした。タルガはカブリオレでもクーペでもなく、またハードトップでもサルーンでもなく、まったく新しいものでした。それは、セーフティバーとしての固定式ロールバーを装備した、世界初の安全なカブリオレでした。着脱可能な折り畳み式ルーフと格納式樹脂製リアウインドウを組み合わせることで、完全に閉じた状態、完全に開けた状態、ルーフのセンターセクションだけを外した状態、あるいはリアウインドウを格納した状態といった、従来のオープントップカーにはみられない多様な方法でオープンエアでのドライビングを愉しめるようになったのです。タルガコンセプトは、まったく異なる種類のポルシェのドライビングエクスペリエンスの先駆けとなり、その後の全ての911世代に加え、914やカレラGTなどの他の車でも採用されるようになりました。

タルガフローリオから命名

この新しいコンセプトにより、米国でのカブリオレの完全な禁止を求める声に逆らいながら、ポルシェは米国市場におけるオープントップカーに対する安全要件の厳格化に応えたのでした。モデル名を決定するにあたっては、ポルシェが特別な成功を収めたいいくつかのサーキットが候補にあげりましたが、すぐにタルガフローリオに絞り込まれました。1950年代中頃以来、ポルシェがモータースポーツで大成功を収めたシチリア島のロードレースです。しばらくの間、「911フローリ」という名前が検討されましたが、国内セールスマネージャーのハラルト・ワグナーが「なぜ単にタルガと呼ばないのですか？」と問いかけ、これが答えとなりました。この「タルガ」というイタリア語は「ナンバープレート」という意味もありましたが、このことに気づいたのは、コピーライターが販売用のパンフレットの作業をしていたときだったという言い伝えが残っています。1965年8月、ポルシェはタルガコンセプトの特許を出願し、1966年秋以降、タルガは911、911 S、912のクーペを補完するものとして大成功を収めることとなります。1967年の夏の終わり以降、タルガモデルには、格納式樹脂製リアウインドウの代わりに、セーフティガラスでできたヒーター付き固定式リアウインドウをオプションで選択できるようになりました。このソリューションは、そのちょうど1年後に標準装備に組み込まれ、これは1993年までほぼ変わることなくタルガの特徴であり続けることとなります。

Gシリーズモデルの一連のタルガオプション

タルガは、1973年の夏の終わりに生産が開始された第2世代911となるGシリーズモデルの製品レンジでも、定番であり続けました。初めて911のボディが持続的に変更され、米国での新しい法律に沿って、サイドにブラックのベローズが付いた新しいボックス型バンパーが装備されました。これにより、最大8 km/hの速度で、ボディに損傷を受けずに衝撃を吸収することが可能になりました。タルガルーフの技術的設計には変更は加えられませんでした。しかし、外観は変更され、従来の耐久性の高いブラッシュ仕上げステンレススチール製のタルガロールバーは、ブラックにすることも可能になりました。1983年1月、やはり完全なオープントップでのドライビングが可能な911 SCカブリオがラインナップに加わったときも、さらには1989年のGシリーズの生産終了後も、タルガは不動の地位を占め続けることとなります。

85%の部品が新しくなったタイプ964でもクラシックであり続けたタルガ

早くも1988年秋、初の4輪駆動のポルシェ911が導入されました。911カレラ4 タイプ964です。これがツッフェンハウゼン発のあこがれのスポーツカーの第3世代となりました。ポルシェ911のクラシックなボディのシェイプは維持されましたが、その内部では全部品の約85%が刷新されました。そのちょうど1年後、クラシックな後輪駆動のバージョンが911カレラ2という形で入手可能になりました。用意されていたボディタイプは、クーペ、カブリオレ、タルガの3種類です。911カレラ2 タルガと911カレラ4 タルガ(1993年まで生産)には、依然としてクラシックなタルガロールバーと着脱可能なルーフセンターセクションが装備されていました。第1～第3世代で合計8万7,663台の911タルガモデルが生産されました。

タルガロールバーとの訣別 - ガラスルーフになったタイプ993の911タルガ

1993年秋、新しいボディ構造を組み合わせた第4世代911、タイプ993が導入され、1995年11月から新しいタルガコンセプトが開発されました。911としては初めてフロントフェンダーがワイドになり、大幅にフラットになりました。リアフェンダーもワイド化し、ボディのサイドラインが従来よりも直線に近くなってリアへ走るようになりました。エンジンとシャシーに徹底的に改良を加えただけでなく、993世代ではタルガロールバーが取り払われ、タルガの概念は完全に違う方向に向かうことになりました。ティンテッド加工の熱線反射ガラスでできたルーフは、フロントウインドウフレームからリアへと続き、前後方向の安全構造に組み込まれることになりました。電動式のセグメントに分割されたルーフは、スイッチひとつでスムーズに開き、ワイドなスライディングルーフのようにリアウインドウの背後に格納されます。この新

しいソリューションの主な利点のひとつは、ルーフを閉じた状態での、陽光降りそぐ車内の風切り音が低減されたことです。このタルガでも、先の細くなったリアウインドウが特徴であり続けています。この993シリーズの新しいタルガコンセプトでは、クラシックなクーペのルーフラインを基本的に変更することなく、初めてオープントップのドライビングプレジャーと911とが組み合わせられました。

タイプ996の911タルガ- 新しいリアエンド

1997年、第5世代のポルシェ911として タイプ996が発表されました。完全に設計が一新され、初めて水冷式6気筒ボクサーエンジンが搭載されました。2001年12月から、クーペとカブリオレとともに、タルガも用意されることになりました。先代モデルと同様、911タルガには電動ガラスルーフが装備され、その面積は1.5 m²を超えることになりました。ポルシェ911でこれほどガラス面積が大きかったことは、ありませんでした。また、この新しいタルガは、リアウインドウがテールゲートのように跳ね上がった初の911でした。これにより、リア収納コンパートメント(収納スペースは最大230リッター)へのアクセスが容易になり、スーツケースやバッグなどの荷物を積み込むことができました。

911タルガ4/4S :タイプ997 - ガラスの軽量化と初の2つのバージョン

2006年9月、第6世代911となるタイプ997に属する911タルガが導入されました。タルガルーフの構造は、基本的には先代モデルと同じでしたが、跳ね上げ式のリアウインドウはより実用的になりました。それにもかかわらず、特殊ガラスを使用することで1.9 kg軽量化することができ、ルーフの縁に沿ってひときわ魅力的な2つのハイグロスポリッシュ仕上げアルミニウムストリップが取り付けられました。911タルガは、2つの4輪駆動バージョンのみが用意されることになりました。911タルガ4と911タルガ4Sです。

タイプ991 - 伝説のタルガロールバーへの回帰

2011年9月、完全に設計を見直した第7世代となるポルシェ911が導入されました。クーペとカブリオレのボディバージョンに続き、タルガが発表されたのは2014年1月のことでした。革新的なタルガルーフを備えたモダンクラシックという位置づけです。このクラシックタルガの概念は、初めて最先端のルーフ快適性と見事に組み合わせられました。伝説の初代タルガと同様、このニューモデルではBピラーの代わりに特徴的なワイドバーが取り付けられ、フロントシート上の可動式ルーフセクション、Cピラーのない包みこむようなリアウインドウが装備されました。しかしクラシックモデルとは異なり、この新しいタルガでは

ルーフがスイッチひとつで開閉しました。完全自動ルーフシステムによってハードトップエレメントがリアシートシステムの背後に隠れるときの眺めは、圧巻でした。このニュー911タルガは、1965年に画期的なハイエンドモデルとして登場したクラシックカーの後継者となりました。

911タルガの歴代モデル（1967～2019年）

（911の合計生産台数は、タルガの生産台数を含みます）

タイプ	生産時期	911合計	911タルガ
Ur-911	1966年9月～1973年7月	76,092台	25,429台
“G-シリーズ”	1973年9月～1989年7月	196,397台	57,371台
964	1989年10月～1993年7月	63,762台	4,863台
993	1995年11月～1998年4月	68,881台	4,585台
996	2001年12月～2005年3月	175,262台	5,142台
997	2005年12月～2012年5月	213,004台	8,459台
991	2014年1月～2019年12月	233,354台	19,373台