ポルシェ  
911 GT3 RS

プレスキット

**目次**

[ハイライト 5](#_Toc114735814)

[数多くのモータースポーツの特徴 5](#_Toc114735815)

[一貫してパフォーマンスのために設計されたポルシェ911 GT3 RS 8](#_Toc114735816)

[エアロダイナミクス 14](#_Toc114735817)

[調整可能なウィングエレメントによりダウンフォースが大幅に向上 14](#_Toc114735818)

[911 GT3 RSに初搭載：ポルシェ アクティブエアロダイナミクス（PAA） 14](#_Toc114735819)

[サーキットで便利な機能：DRSとエアブレーキ 15](#_Toc114735820)

[軽量構造 19](#_Toc114735821)

[速いラップタイムを実現する軽量ハイテク素材 19](#_Toc114735822)

[シャシー 21](#_Toc114735823)

[最高の走行安定性、ステアリング精度、フィードバック 21](#_Toc114735824)

[エアロダイナミクス設定に応じた効率的なブレーキエアガイド 22](#_Toc114735825)

[パワートレイン 24](#_Toc114735826)

[シングルスロットルとリジッドバルブドライブを搭載 24](#_Toc114735827)

[インテリアと装備 26](#_Toc114735828)

[コックピットで本物のレース感覚 26](#_Toc114735829)

[トラックスクリーンとシフトアシスタント 27](#_Toc114735830)

[パーフォレーションが付いたカーボン織目仕上げのフルバケットシート 27](#_Toc114735831)

[装備パッケージ 29](#_Toc114735832)

[レーシングスポーツにさらに近づく 29](#_Toc114735833)

[先代 31](#_Toc114735834)

[RS 50周年と911 GT3 RSの5つのアイコニックな先行モデル 31](#_Toc114735835)

[911（Gモデル）SC RS、1984年：21台のみ製造 31](#_Toc114735836)

[911（996）GT3 RS、2003年：このスタイルの最初の車 31](#_Toc114735837)

[911（997）GT3 RS、2006年：純粋なお手本 32](#_Toc114735838)

[911（997 II）GT3 RS、2009年：すべて真実 32](#_Toc114735839)

[911（997 II）GT3 RS 4.0、2011年：最高の領域 33](#_Toc114735840)

[911（991）GT3 RS、2015年：限界領域をさらに拡大 33](#_Toc114735841)

[ウォッチ 35](#_Toc114735842)

[手首にも最高の精度を 35](#_Toc114735843)

[ベゼルで3種類のスケールを選択可能 36](#_Toc114735844)

[フライバック機能とクロノメーター証明書付き 36](#_Toc114735845)

**燃料消費量と排出量**

911 GT3 RS

NEDC：燃料消費量（総合）：12.7 l/100 km、CO2排出量（総合）：289 g/km

WLTP：燃料消費量（総合）：13.4 l/100 km、CO2排出量（総合）305 g/km

すべての記載は EU モデルに関します。

表示されている燃料消費量および排出量の値は、法律で定められた測定方法に従って算出されたものです。ポルシェが提供するすべての新車は、WLTPに準じて型式認証されているため、表示されているNEDC値は、WLTP値から換算されています。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

数多くのモータースポーツの特徴

* アクティブエアロダイナミクスシステムとドラッグリダクションシステム（DRS）

新型911 GT3 RSの285 km/hでのダウンフォースは合計860 kgにも及びます。ダウンフォースの大幅な増大を支えているのは、ポルシェ アクティブエアロダイナミクス（PAA）です。このシステムには、フロントウイングとツーパーツのリアウイングに無段階調整式のウィングエレメントが含まれています。ドラッグリダクションシステム（DRS）もポルシェの量産車に初めて搭載されました。所定の範囲内でDRSのボタンを押すだけで、ウィングを平らにすることができ、直線コースで空気抵抗を減らして、よりスピードを出すことができます。

* インテリジェントな軽量設計

軽量なコンポーネントを数多く採用したことで、911GT3RSの車両重量はわずか1450 kg（DIN規格）です。例えば、ドア、フロントフェンダー、ルーフ、フロントとリアのリッドが炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製です。内装にも軽量なCFRPを採用しています。

* サーキットでの走行に最適化されたシャシー

トレッドがワイドになったため、ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションのアームは911GT3よりも長くなっています。そのため、高速からのブレーキング時でも前後軸のの出力バランスを保つため、シャシーエンジニアはピッチング（アンチダイブ）を大幅に低減しました。マルチリンク式リアサスペンションも、変更されたスプリングレートで調整されています。ドライブアシスト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チューニングになっています。走行モード「トラック」では、基本設定を個別に調整できます。フロントとリアアクスルのコンプレッションダンピングとリバウンドダンピングは、それぞれを複数の段階で調節することができます。リアディファレンシャルロックとトラクションコントロールも、ステアリングホイールのロータリーノブで調整できます。

* シングルスロットルインテークシステムを備えた4リッター6気筒ボクサーエンジン

4リッターの高回転自然吸気エンジンは、911 GT3からさらに最適化されています。386 kW（525 PS）への出力増加は、主にカムプロファイルを変更した新しいカムシャフトによって達成されています。最適化された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 ドッペルクップルング（PDK）は、911 GT3と比べて全体のギア比が短くなっています。911 GT3 RSは、0 km/hから100 km/hまで3.2秒で加速し、7速ギアで最高速度296 km/hに達します。

* モータースポーツから取り入れた操作コンセプト

ステアリングホイールには、4つのロータリーノブとドラッグリダクションシステム（DRS）のボタンが配置されています。調整プロセス中、ロータリーノブはメータパネルにグラフィックで表示されます。911 GT3 RSには、911 GT3で知られているトラックスクリーンもあります。スイッチを押すだけで、両サイドにある7インチディスプレイに重要な情報だけを縮小して表示することができます。

* RS50周年と911 GT3 RSの5つのアイコニックな先行モデル

1972年、最初の911 RSモデルが登場しました。911カレラRS 2.7は、自動車史において長きにわたって象徴的な存在になっています。当時、ドイツで生産された車の中で最速の車であり、フロントとリアにスポイラーを装備した最初の市販モデルです。リアスポイラーには「ダックテール」というニックネームが付けられました。2003年以来、911GT3RSは911のラインナップをさらなる高みへ押し上げています。モータースポーツのDNAを受け継いだこの代表的なアスリートは、サーキットでそのポテンシャルを最大限に発揮するだけでなく、デイリードライブでも輝きを放ちます。新型911 GT3 RSの5つの先行モデルも長い間カルト的な地位を獲得してきました。

* ポルシェ デザインのエクスクルーシブなウォッチ

有名レーシングドライバーの考え方にインスパイアされ、ポルシェ デザインは新型ポルシェ911 GT3 RSの購入者限定で、新しい911 GT3 RSクロノグラフを発表しました。このクロノグラフは、車両のスポーティなデザインの特徴や技術を数多く備えています。「Start/Stop」と「Next Lap」のレーザー刻印が施されたクロノグラフのボタンは、モータースポーツの原点を強調しています。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

一貫してパフォーマンスのために設計されたポルシェ911 GT3 RS

新型ポルシェ911 GT3 RSは、そのコンセプトをはっきりと示しています。つまり、最高のパフォーマンスを実現するための妥協のない設計です。出力386 kW（525 PS）で公道走行可能なこの高性能スポーツカーは、モータースポーツの技術と原理を一貫して使用しています。レーシングカーの遺伝子とインテリジェントな軽量構造を備えた高回転自然吸気エンジンに加えて、特に冷却とエアロダイナミクスのコンセプトは、モータースポーツモデルである911 GT3 Rとの直接的な関係を証明しています。

**アクティブエアロダイナミクスの基礎としてモータースポーツから取り入れたセンタークーラーコンセプト**

パフォーマンスの大幅な向上の基礎となっているのは、ル・マンのクラス優勝車である911 RSRに初めて採用され、その後911 GT3 Rにも採用されたセンタークーラーコンセプトです。3つのクーラーを備えた以前のレイアウトとは異なり、新型911 GT3 RSでは、大型のセンタークーラーが斜めに配置されています。そこは、他の911モデルではトランクが設置されている場所です。これにより、空いた側面のスペースをアクティブなエアロダイナミクスパーツの統合に使用できるようになりました。フロントと2分割リアウィングの無段階調整式ウィングエレメントは、他の多くのエアロダイナミクス対策と合わせて、200 km/hでの合計ダウンフォース409 kgを保証します。これにより、新型911 GT3RSは、先代モデル（タイプ 991 II）の2倍、現行の911 GT3の3倍のダウンフォースを生成し、285 km/hでの総出力は860 kgです。

ドラッグリダクションシステム（DRS）もポルシェの量産車に初めて搭載されました。所定の作動範囲内でDRSのボタンを押すだけで、ウィングを平らにすることができ、直線コースで空気抵抗を減らして、よりスピードを出すことができます。高速から急ブレーキをかけると、エアブレーキ機能がアクティブになります。ここではフロントとリアのウィングエレメントが最大に設定され、ホイールブレーキシステムを採用したことで空力による減速効果を生み出しています。

数多くの機能的なエアロダイナミクスパーツが、新型911 GT3 RSのボディデザインを特徴づけています。このGTスポーツカーで目を引く特徴は、全方向に長く延び、スワンネックで支えられたリアウィングです。これは、固定されたメインウィングと、油圧で調整可能な上部ウィングエレメントで構成されています。ポルシェの量産車で初めて、リアウィングの上端がルーフよりも高くなっています。さらに、911 GT3 RSのフロントエンドには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効果的に外側へ流します。フロントホイールハウスベンチレーションは、フェンダーの開口部（ルーバー）から行われます。1998年のル・マンで総合優勝を飾った象徴的とも言える911GT1モデルを踏襲したフロントホイール後ろのくぼみは、ホイールハウス内のラム圧を低減します。くぼみの後ろのサイドブレードは、空気が効果的に車両の側面に流れるようにします。センタークーラーから出る空気は、フロントフードの大きな開口部から排出されます。ルーフのフィンが空気を外側へ流し、リアの吸気温度を下げます。新型911GT3RSでは、リアサイドセクションの開口部をエアロダイナミクスの向上およびブレーキの冷却に使用しています。リアホイールハウスにも、空気の流れを最適化するためのくぼみとサイドブレードが取り付けられています。リアのディフューザーは911 GT3から受け継がれたものですが、わずかに変更されています。

**コックピットから調整可能なサーキットシャシー**

エアロダイナミクスの細かな調整はシャシーにとどまりません。新型911 GT3 RSのホイールハウスは換気が優れているため、ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションのコンポーネントはドロッププロファイルとして設計されています。主にハイクラスのモータースポーツでのみ使用されるこのエアロバーは、フロントアクスルのダウンフォースを最高速度で約40 kg増加させます。トレッドがワイドになったため（911 GT3から+29 mm）、ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションのリンクもそれに応じて長くなっています。

高速からのブレーキング時でもフロントとリアのアクスル間の出力バランスが維持されるよう、新型911GT3RSではシャシーエンジニアがピッチングを大幅に低減しました（アンチダイブ）。そのため、911 GT3 RSのフロントアクスルでは、ロアートレーリングアームのフロントボールジョイントが下方に移動されています。マルチリンク式リアサスペンションも、変更されたスプリングレートで適合化されています。ドライブアシスト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チューニングになっています。

911 GT3 RSには3つの走行モード、ノーマル、スポーツ、トラックがあります。「トラック」モードでは、基本設定を個別に調整できます。例えば、フロントとリアアクスルのダンパーのコンプレッションとリバウンドレベルを、個別に調整できます。リアディファレンシャルロックはステアリングホイールのロータリーノブで調整できます。同様にモータースポーツの操作/表示コンセプトが採用され、すばやく直感的な操作が可能です。ステアリングホイールには、4つのロータリーノブとドラッグリダクションシステム（DRS）のボタンが配置されています。調整プロセス中、ロータリーノブはメータパネルにグラフィックで表示されます。911 GT3 RSには、911 GT3で知られているトラックスクリーンもあります。スイッチを押すだけで、両サイドにある7インチディスプレイに重要な情報だけを縮小して表示することができます。アナログレブカウンターの左右シフトインジケーターもGT3から受け継がれたものです。

**高回転コンセプトの4リッター6気筒ボクサーエンジン**

4リッターの高回転自然吸気エンジンは、911 GT3からさらに最適化されています。386 kW（525 PS）への出力増加は、主にカムプロファイルを変更した新しいカムシャフトによって達成されています。最適化された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 ドッペルクップルング（PDK）は、911 GT3と比べて全体のギア比が短くなっています。アンダーボディのエアインテークで冷却することで、サーキットで頻繁に走行した場合でもトランスミッションが極度の負荷に耐えることができます。911 GT3 RSは、0 km/hから100 km/hまで3.2秒で加速し、7速ギアで最高速度296 km/hに達します。

フロントアクスルには、それぞれ6つのピストンと直径408 mmのブレーキディスクを備えたアルミニウムモノブロック固定キャリパーブレーキが採用されています。911 GT3と比較すると、ピストン径が30 mmから32 mmに拡大されています。さらに、ディスクの厚さは34 mmから36 mmに増しました。リアアクスルには、引き続き380 mmのブレーキディスクと4ピストンの固定キャリパーブレーキが搭載されています。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）では、フロントアクスルに410 mm、リアアクスルに390 mmのブレーキディスクが装備されます。新型911 GT3 RSには、標準でセントラルロック付き鍛造軽合金ホイールが装着されます。フロント275/35 R 20、リア335/30 R21の公道走行可能なスポーツタイヤを装着したことで、高レベルなメカニカルグリップを保証します。

**原則としての軽量構造**

インテリジェントな軽量構造は、遅くとも伝説的な911カレラRS 2.7の発表以来、すべてのRSモデルの基本原則の一部となっています。CFRPを多用するなど、数多くの軽量構造の採用により、大型コンポーネントが多いにもかかわらず、911 GT3 RSの重量はわずか1,450 kg（DIN準拠の空車重量）に抑えられています。例えば、ドア、フロントフェンダー、ルーフ、前後のリッドがCFRP製です。標準のフルバケットシートなど、内装にも軽量のCFRPが採用されています。

**クラブスポーツパッケージとヴァイザッハパッケージをご用意**

この新しいGTスポーツカーの車内は、典型的なRSスタイルで表現されています。ブラックレザー、Racetex、カーボン織目仕上げが純粋でスポーティな雰囲気を与えています。911 GT3 RSには、追加料金なしでクラブスポーツパッケージが用意されています。これには、スチール製ロールオーバーバー、消火器、運転席側の6点式シートベルトなどが含まれます。

追加料金で提供されるヴァイザッハパッケージは、それよりもはるかに広範囲です。フロントリッド、ルーフ、リアウィングのパーツ、ドアミラーのアッパーシェルはカーボン織目仕上げです。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、リアアクスルのせん断パネルは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ています。初めてCFRPで作られたロールオーバーバーは、スチール製と比較して約6 kg軽量化されています。

ヴァイザッハパッケージのもう1つのハイライトは、モータースポーツのマグネット技術を採用したPDKシフトパドルです。プレッシャーポイントがさらに正確になっていて、カチッと入る音が聞こえるため、シフトプロセスがさらにスポーティになります。さらにヴァイザッハパッケージではマグネシウム鍛造ホイールを装着することが可能で、8 kgの軽量化を実現します。

**エクスクルーシブなポルシェ デザインのクロノグラフ**

成功したレーシングドライバーの考え方にインスパイアされ、ポルシェ デザインは、新しい911 GT3 RSクロノグラフを発表しました。これは、新型ポルシェ911 GT3 RSの購入者限定モデルです。

このクロノグラフは、車両のスポーティなデザインの特徴や技術を数多く備えています。「Start/Stop」と「Next Lap」のレーザー刻印が施されたクロノグラフのボタンは、モータースポーツの原点を強調しています。チタン製ケースは、ブラックまたは天然色からお選びいただけます。

カーボン織目仕上げの文字盤は、セラミックのSuper-LumiNova®発光素材で作られた白の時針および分針とスポーティなコントラストを成しています。時計の針はパフォーマンス（ホワイト）、エッセンス（ブラック）、GT（イエロー）からお選びいただけます。ポルシェ デザインの時計コンフィギュレーターで、文字盤の周りのリングを9種類の色からお選びいただけます。お選びいただいたケースカラーのチタンベースには、最大12文字のテキストを入れることができます。チタン製またはブラックチタンカーバイドコーティングを施したチタン製ベゼルの脈拍計は、心拍数を示します。ご要望に応じて、ベゼルにタキメーターまたは分表示を付けることもできます。

COSC認定のポルシェ デザインWERK 01.200には、ワンアクションでのスタート、ストップ、リセットが可能なフライバック機能があります。さらに、巻き上げローターもデザインが一新されました。ヴァイザッハRSローターは、911 GT3 RSヴァイザッハパッケージ専用パーツの軽量マグネシウム鍛造ホイールのリムデザインを踏襲しています。色については、ブリリアントシルバー、ネオジム、ブラック（サテンフィニッシュ）、ダークシルバー、インディゴブルー、パイロレッドからお選びいただけます。ポルシェの純正レザーで作られたアームバンドは、選び抜かれたインテリア要素を継承しています。ご要望に応じて、クロノグラフに高品質のチタン製ベルトを取り付けることもできます。

エアロダイナミクス

調整可能なウィングエレメントによりダウンフォースが大幅に向上

911 GT3 RSのエアロダイナミクス開発で重要視されたのは、可能な限り強大なダウンフォースを生み出すことでした。285 km/h時の合計ダウンフォースは860 kgにも及びます。これにより、新型RSモデルは、先代モデル（タイプ 991 II）の約2倍、現行の911 GT3モデルの3倍のダウンフォースを生み出します。これによって高速のコーナーでのドライバビリティや横方向の加速が向上しました。

この飛躍的な進歩の基盤は、GT3 RSがそのモデルの歴史の中で初めてポルシェ アクティブエアロダイナミクス（PAA）を備えたことにあります。ドラッグリダクションシステム（DRS）もポルシェの量産車に初めて搭載されました。

911 GT3 RSに初搭載：ポルシェ アクティブエアロダイナミクス（PAA）

ポルシェ アクティブエアロダイナミクス（PAA）は、その時の走行状況、速度、選択された走行プログラムに車両のエアロダイナミクス特性を正確に適合させます。パフォーマンスの大幅な向上の基礎となっているのは、ル・マンのクラス優勝車である911 RSRに初めて採用され、その後911 GT3 Rにも採用されたセンタークーラーコンセプトです。3つのクーラーを備えた以前のレイアウトとは異なり、新型911 GT3 RSでは、他の911モデルではトランクが設置されているフロントエンドに、大型のセンタークーラーが斜めに配置されています。それにより、空いたスペースに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できました。

アクティブエアロダイナミクスエレメントの詳細：

* フロント：フロントエンドの側面にある調整可能なウィングエレメントは、アンダーボディに向かって配置されたメインフラップと、ブレーキエアダクトの端にある小さなアッパーフラップの2つの部分で構成されています。フラップは電気モーターによって制御されます。
* リア：ダブルリアウィングの上部ウィングも同様に調整可能です。力が大きいため、ここの制御は油圧式です。

PAAは、ウィングの位置を即座に自動で無段階に調整できます。このようにして、極端な横方向加速を伴うサーキットでの高速走行中に、可能な限り強大なダウンフォースを生み出すことができます。ウィングの調整は同期して行われます。制御電子機器は、数多くの運転パラメータを使用します。過酷な条件下では、例えばタイヤの耐荷重を超えないように、ダウンフォースを制限することもできます。

デフォルトでは、低ダウンフォースレベルが有効になっています。最小Cd値（0.39）と最高速度（296 km/h）を優先して、ウィングは平らに調整されています。このレベルは、サーキットでの長い直線や日常での使用に特に適しています。

高ダウンフォースレベルでは、走行状況に応じてウィングの位置が自動的に調整されます。この動的な調整は、ダウンフォースが可能な限り大きくなるように働きます。目標としたのは、新型911 GT3 RSがサーキットで最大限のパフォーマンスを発揮できるように、ウィングの位置を可能な限り急勾配にすることです。

サーキットで便利な機能：DRSとエアブレーキ

新型911 GT3 RSでは、高ダウンフォースレベルで自動DRS機能も利用できます。空気抵抗を低減するこのシステムは、モータースポーツから派生したものです。ウィングは可能な限り平らになるように調整されます。高ダウンフォースレベルでは、例えばフルスロットルで直進するときに、より高い速度を達成できます。

自動DRS機能は、特定のパラメータ条件が満たされると作動します。100 km/h以上の速度であり、アクセルペダルが95 %以上踏み込まれていることなどが必要です。システムが車両側で有効になっている場合、ステアリングホイールのボタンを押して自分でDRSを作動させることもできます（詳細はインテリアのセクションを参照）。

エアブレーキもレースで非常に役立つ機能の1つです。高速から急ブレーキをかけると、フロントとリアのウィングが最大の傾斜になります。これにより、ホイールブレーキシステムを強力にサポートする空力減速効果が生まれます。

**エアロバー、フィン、サイドブレード：さらなるエアロダイナミクス対策**

エアロダイナミクスの細かな調整はシャシーにとどまりません。新型911 GT3 RSのホイールハウスは換気が優れているため、ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションのコンポーネントはドロッププロファイルとして設計されています。主にハイクラスのモータースポーツでのみ使用されるこのエアロバーは、フロントアクスルのダウンフォースを最高速度で約40 kg増加させます。

全体のエアロダイナミクスコンセプトには、他にも多くの対策が含まれています。例をいくつかご紹介します。

* フロントエンドには、空気の流れを上下に分割するフロントスプリッターがあります。サイドブレードは空気を効果的に外側へ流します。フロントホイールハウスベンチレーションは、フェンダーの開口部（ルーバー）から行われます。
* 1998年のル・マンで総合優勝を飾った象徴的とも言える911GT1モデルを踏襲したフロントホイール後ろのくぼみは、ホイールハウス内のラム圧を低減します。くぼみの後ろのサイドブレードは、空気が効果的に車両の側面に流れるようにします。サイドブレードにはエアロダイナミクスが最適化されたサイドインジケーターライトが取り付けられています。
* センタークーラーから出る空気は、フロントフードの大きな開口部から排出され、左右に誘導されます。さらにルーフのフィンが空気を外側へ流し、リアの吸気温度を下げます。
* 新型911GT3RSでは、リアサイドセクションの開口部をエアロダイナミクスの向上およびブレーキの冷却に使用しています。リアホイールハウスにも、空気の流れを最適化するためのくぼみとサイドブレードが取り付けられています。
* このGTスポーツカーで特に目立つ特徴は、全方向に長く延び、スワンネックで支えられたリアウィングです。上下のエアフロー面積が先代（991Ⅱ）から40 %拡大されました。このリアウィングは、固定されたメインウィングと、油圧で調整可能な上部ウィングエレメントで構成されています。ポルシェの量産車で初めて、リアウィングの上端がルーフよりも高くなっています。
* 新型911 GT3 RSでは、完全にパネルで覆われたアンダーボディが大きく変更されました。特にフアンダーボディにあるフィンの数と配置が変更されています。
* リアのディフューザーは911 GT3から受け継がれたものですが、わずかに変更されています。

軽量構造

速いラップタイムを実現する軽量ハイテク素材

インテリジェントな軽量構造は、伝説的な911カレラRS 2.7の発表以来、すべてのRSモデルの基本原則の一部となっています。高性能スポーツカーでは、1グラムでも重要であるからです。結局、クローズドトラックでのラップタイムは、移動、加速、停止する物体の重量に大きく依存します。炭素繊維強化プラスチックCFRPを多用するなど、数多くの軽量構造の採用により、大型コンポーネントが多いにもかかわらず、911 GT3 RSの重量はわずか1,450 kg（DIN準拠の空車重量）に抑えられています。

エアガイドエレメントが追加されたにもかかわらず、CFRP製の複雑な軽量フロントリッドにより、現行の911モデルのアルミニウム製フロントリッドよりも約1 kg軽量化されました。軽量ドアも同様に初めてCFRP製になっています。ここでも、姉妹モデルのアルミニウム製ドアと比較して、車両あたり約5 kg軽量になっています。また、フロントフェンダー、リアスポイラー、ダブルリアウィングもCFRP製です。標準のフルバケットシートなど、内装にも軽量のCFRPが採用されています。

薄いガラスを使用した軽量ガラスフレームは、重量の軽減に役立っています。さらに、軽量ステンレス製スポーツエグゾーストシステムと特別なスポークが採用されたマグネシウム軽量鍛造ホイールが装着されています。アルミ製のベーシックホイールよりも約8 kg軽量です。

CFRPには、陸上や空中で使用される高速車両における長い伝統があります。1950年代から布状に織った炭素繊維が航空宇宙産業で使用されるようになりました。この素材は合成樹脂に浸すと、非常に軽い安定した成形部品に加工できます。この魅力的な素材は、1990年代に初めて自動車業界に登場しました。ポルシェでは、カーボンファイバーが鮮烈なデビューを飾りました。1998年のレーシングシーズンに登場した911 GT1は、カーボンファイバー製シャシーを備えたポルシェ初の車でした。その設計者は先代モデルから50 kgもの軽量化を実現し、すぐにル・マンで2勝を挙げることになりました。ポルシェの量産車でカーボンファイバーが初めて使用されたのはそれから5年後、並外れたスポーツカー、カレラGTでした。

シャシー

最高の走行安定性、ステアリング精度、フィードバック

新型911 GT3 RSのシャシーは、一貫してサーキットでの使用を想定して設計されています。ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションは、高いドライビングダイナミクス要件に合わせて大幅に調整されています。トレッドがワイドになったため（911 GT3から+29 mm）、ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションのリンクもそれに応じて長くなっています。ダウンフォースを増加させるために、形状はドロッププロファイルになっています（エアロダイナミクスのセクションを参照）。さらに、ダブルウィッシュボーンの構造が最適化されています。

1. 高速からのブレーキング時でもフロントとリアのアクスル間の出力バランスが維持されるよう、シャシーエンジニアが車両のピッチングを大幅に低減しました（アンチダイブ）。そのため、911 GT3 RSのフロントアクスルでは、ロアートレーリングアームのフロントボールジョイントが下方に移動されています。その結果、アームがより急勾配になり、ブレーキをかけると圧縮動作に対抗するトルクが発生します。高速から急ブレーキをかけると、エアブレーキ機能がホイールブレーキを強力にサポートします（詳細はエアロダイナミクスのセクションを参照）。

また、シャシーエンジニアはスプリングレートを変更することで、マルチリンク式リアサスペンションを過酷な運転条件に適合させました。車高、キャンバー、スタビライザーの剛性は、アクスルごとに調整できます。すべてのシャシーベアリングのボールジョイントは、モータースポーツに由来します。このボールジョイントは耐摩耗性に優れているだけでなく、シャシーをボディにしっかりと固定できます。これにより、走行特性がさらに正確になります。

可変ダンパーシステムのポルシェ アクティブサスペンションマネジメント（PASM）、ポルシェ トルクベクトリング プラス（PTV Plus）、リアアクスルステアリング、ポルシェ スタビリティマネジメント（PSM）にもスポーツチューニングがあります。スタビリティコントロールシステム（ESC）およびトラクションコントロール（TC）は、ステアリングホイールで複数の段階で調節および完全に無効にすることが可能です。

911 GT3 RSにはノーマル、スポーツ、トラックの3つの走行モードがあります。「トラック」モードでは、基本設定を個別に調整できます。例えば、フロントとリアアクスルのダンパーのコンプレッションとリバウンドレベルを、個別に調整できます。リアディファレンシャルロックとトラクションコントロールも、ステアリングホイールのロータリーノブで調整できます。同様にモータースポーツの操作/表示コンセプトが採用され、すばやく直感的な操作が可能です（インテリアのセクションを参照）。

エアロダイナミクス設定に応じた効率的なブレーキエアガイド

新型911 GT3 RSには、標準でセントラルロック付き鍛造軽合金ホイールが装着されます。フロント275/35 R 20、リア335/30 R21の公道走行可能なスポーツタイヤを装着したことで、高レベルなメカニカルグリップを保証します。

タイヤプレッシャーモニタリングシステム（TPMS）には、モータースポーツ固有の機能があります。サーキットモードでは、トラック走行開始時にタイヤが冷えていて空気圧が低いことが考慮されます。

シングルクーラーコンセプトへの変更によって、ブレーキエアガイドを大幅に改善することができました。フロントエンドの4つのサイドインテークは、フロントブレーキシステムの冷却専用です。ブレーキディスクとフリクションリングを冷却するためにどのエアダクトを使用するかは、その時に911 GT3 RSが低ダウンフォースレベルか高ダウンフォースレベルかによって異なります。リアアクスルのブレーキシステムは、アンダーボディの2つのエアインテークを介して冷却されます。

フロントアクスルには、それぞれ6つのピストンと直径408 mmのブレーキディスクを備えたアルミニウムモノブロック固定キャリパーブレーキが採用されています。911 GT3と比較すると、ピストン径が30 mmから32 mmに拡大されています。さらに、ディスクの厚さは34 mmから36 mmに増しました。リアアクスルには、引き続き380 mmのブレーキディスクと4ピストンの固定キャリパーブレーキが搭載されています。

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）では、フロントアクスルに410 mm、リアアクスルに390 mmのブレーキディスクが装備されます。

ご要望に応じて、最低地上高を増やすリフトシステムも装備できます。約50 km/h以下の速度で、GT3 RSのフロントアクスルを約30 mm持ち上げることができます。その他の特徴として、自動リフト機能「スマートリフト」があります。車両の現在位置（例えば、自宅車庫入口のやや急な坂の前）を位置点として保存し、インテリジェントにリフト機能に使用できます。つまり、その後にこの地点に来ると、フロントアクスルが自動的に上昇するようになります。

パワートレイン

シングルスロットルとリジッドバルブドライブを搭載

新型911 GT3 RSの4.0リッター自然吸気ボクサーエンジンのリッターあたりの出力は131 PSと記録破りの高さです。このドライサンプ潤滑式ユニットは、8,500 rpmで386 kW（525 PS）の公称出力に達します。最大回転数は約9,000 rpmです。6,300 rpmで最大トルク465 Nmを発生します。

2つの新しいカムシャフトとレーシングスポーツから取り入れたテクノロジーにより、この直噴エンジンは非常に強力で安定しています。これには、俊敏で適切なレスポンスを保証する最適化されたシングルスロットルインテークシステムも含まれます。エンジンのバルブは、ロッカーアームが作動させます。バルブタイミング調整はVarioCamを使用して行われるため、常に回転数と負荷状態に正確に合わせられています。

新型911 GT3 RSは、排出ガス規制Euro 6d-ISC-FCM（EU6 AP）を満たしています。ステレオラムダコントロールは排気ガスの組成を制御し、2つのキャタライザーで行われる有害物質の変換を監視します。2つのガソリン微粒子フィルター（GPF）は粒子の放出を抑えます。ステンレス製の軽量スポーツエグゾーストシステムはGT3から受け継がれたものですが、内部構造が大幅に変更されています。先代のGT3 RSのチタン製システムと比較すると、約10 kgも軽量化されています。このシステムがきわめてエモーショナルなサウンド体験をもたらします。

新型911 GT3 RSは、ダブルリアウィングの下にあるエアインテークからのみプロセスエアを取り込みます。できるだけ多くの空気がエンジンに供給されるように、エアインテークはかなり後方に配置されています。

トランスミッションには、RS典型の実績ある7速PDKが採用されています。911 GT3のトランスミッションと比較して、全体のギア比が短くなっています。これにより、さらに優れた加速が保証されます。安定性は、サーキットでの過酷な走行にも対応できるように設計されています。PDKには、車両のアンダーボディにあるインテークから冷却空気が供給されます。

インテリアと装備

コックピットで本物のレース感覚

911 GT3 RSの新しい操作コンセプトは、モータースポーツから直接派生したものです。PDKシフトパドルに加えて、ステアリングホイールには4つのモードスイッチとドラッグリダクションシステム（DRS）用のボタンがあります。これを使って、ドライバーは911 GT3 RSのセットアップを特定のレース状況や好みに合わせて個別に調整することができます。

同時に、操作ロジックはシンプルかつ直感的なため、レース中に気を散らされることがありません。走行モード、シャシー、ディファレンシャルロック、走行安定性プログラムで別の設定を選択したいときは、走行モード「トラック」にある該当するモードスイッチを押すだけで、対応するメニューがメータパネルに表示されます。メニューの実際の設定も、モードスイッチで行います。

4つのモードスイッチとその選択肢の概要を次に示します。

* ポルシェ アクティブサスペンションマネジメント（PASM）：PASMモードスイッチを使用して、フロントアクスルとリアアクスルのダンパーのリバウンドステージとコンプレッションステージを個別にさまざまに調整できます。調整範囲は-4～+4です。
* ポルシェ トルクベクトリング プラス（PTV Plus）：リアアクスルの電子制御式ディファレンシャルロックは、モードスイッチでのみ操作できます。これを使用して、-4～+4の調整範囲でスラストとプルのロック値を個別に調整できます。
* 走行モード：このモードスイッチを使用して、ノーマル、スポーツ、トラックを切り替えられます。各走行モードは、事前に設定し、保存することができます。
* エレクトロニックスタビリティコントロール（ESC）およびトラクションコントロール（TC）：このモードスイッチで、両方の制御システムの設定を変更できます。選択したESCの設定によって、トラクションコントロールの調整範囲が異なります。

速度を上げるために空気抵抗を減らすドラッグリダクションシステム（DRS）は、DRSボタンで手動操作することもできます。その前提条件は、特定の車両パラメータ条件が満たされていることです。DRSボタンを1回押すと有効になります。ボタンをもう一度押してブレーキをかけると、DRSが無効になります。

トラックスクリーンとシフトアシスタント

新型911 GT3 RSには、GT3で知られているトラックスクリーンがあります。中央のアナログレブカウンターは、2つの高解像度7インチディスプレイに隣接しています。ボタンを押すだけで、左右のデジタル表示を重要な情報だけに減らすことができます。すると、タイヤ空気圧と油圧、オイルと水の温度、フューエルタンクの充填レベルが表示されます。

サーキットでも、シフトアシスタントがシフトアップの最適なタイミングを知らせてくれます。エンジンの回転数が高くなるほど、レブカウンターの横にある2つの黄色いバーが埋まっていきます。シフトに最適な回転数に達すると、青色に光ります。

新型911GT3RSのスポーツステアリングホイールは360 mmの直径で、手触りのよいブラックのRace-Texが使用されたリムが採用されています。黄色の12時位置のマークは、ドライバーがステアリングホイールをどれだけ回したかを視覚的に示します。

ダークシルバーのPDKシフトパドルには、明確に定義されたプレッシャーポイントがあり、正確なシフトプロセスを可能にします。ヴァイザッハパッケージと組み合わせると、磁気によるハプティックエレメントを備えたマグネシウム製のシフトパドルになります（次のセクションを参照）。ドライバーは人間工学に基づいて設計されたPDKセレクターレバーを選択することもできます。

パーフォレーションが付いたカーボン織目仕上げのフルバケットシート

新型911 GT3 RSには、カーボン織目仕上げのCFRP製フルバケットシートが標準装備されています。優れた横方向のサポートを提供し、サーキットでの使用に最適です。シートはブラックレザー張りで、デコレーティブステッチはシルバーのコントラストカラーです。Race-Texのシートセンターもコントラストカラーで、ブラックの背景に目を引くパーフォレーションがあります。このパーフォレーションは同時に通気性を高めます。

ヘッドレストにはコントラストカラーで「GT3 RS」ロゴが刺繍されています。追加料金なしで、アダプティブスポーツシート プラス（18-way、電動）を注文することも可能です。

カーボン織目仕上げ（サテンフィニッシュ）のインレイ、ドアオープナーのループ、ドアパネルの収納ネットが軽量デザインコンセプトを強調し、軽量リアカバーと同様にモータースポーツの雰囲気を演出します。カーボン織目仕上げ（サテンフィニッシュ）のドアエントリーガードにも「GT3 RS」ロゴが入っています。

クロノパッケージは標準装備されています。さらに、ダッシュボードのアナログストップウォッチ、メータパネルのデジタルストップウォッチ機能、PCMでの追加のパフォーマンス表示も提供されます。標準のポルシェ トラックプレシジョンアプリを使用すると、スマートフォンでラップタイムの分析や比較ができます。クロノパッケージには、ポルシェ テクイップメントからオプションで入手できるラップトリガーの接続用プレパレーションも含まれています。これにより、GPS信号よりもさらに正確なタイムを得られるようになります。

装備パッケージ

レーシングスポーツにさらに近づく

クラブスポーツパッケージとヴァイザッハパッケージ – これら2つの装備パッケージにより、911 GT3 RSはモータースポーツイベントでの使用に向けて備えることができます。クラブスポーツパッケージには追加料金はかかりません。ボルト固定式のリアロールケージ、運転席用の6点式シートベルト、バッテリーメインスイッチ用プレパレーション、2 kgの消火剤入り消火器が含まれています。ショルダーストラップは、HANS®安全システム（Head and Neck Support）の有無にかかわらず使用できます。ロールケージはスチール製で、標準ではブラック塗装されています。ご要望に応じて、インディアンレッドバージョンも選択可能です。バッテリーメインスイッチは、ポルシェのレーシングスポーツ部門から入手できます。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組み合わせて利用できます。

ヴァイザッハパッケージは、外観とパフォーマンスをさらにシャープなものにします。また、軽量構造の採用により重量がさらに削減されました。フロントリッド、車両ルーフ、ドアミラーのアッパーシェルはカーボン織目仕上げです。ポルシェの大きなロゴが入ったダブルリアウィングの一部も、このハイテク素材で作られています。スタビライザー、カップリングロッド、せん断パネルなどのリアアクスルコンポーネントはカーボン製です。これによってばね下質量が減るため、走行特性がさらに向上します。ヴァイザッハパッケージと組み合わせて、マグネシウム製の特別な軽量鍛造ホイールも提供されます。標準のアルミホイールよりも20 %以上軽量です。

インテリアでも、カーボン織目仕上げ（サテンフィニッシュ）はステアリングホイールカバーとドアハンドルに使用されています。Race-Tex製ダッシュボードの上部は、見た目がエレガントであるだけでなく、純粋なレーシングカーのフロック加工仕上げと同じくらい低反射になっています。もう1つのハイライトは、マグネシウム製のポルシェ ドッペルクップルング（PDK）のシフトパドルです。911 GT3 Cupから派生した磁気によるハプティックエレメントがあるため、より明確な力の変位を実現します。これによって、操作力を大きくすることが可能になり、シフトポイントの正確な音響フィードバックが得られます。シフトアップとシフトダウンのシンボルは、目立つようにパドルに黄色で記されています。

ヴァイザッハパッケージのロゴはカップホルダーのパネルにあり、ヘッドレストには刺繍が施されています。フロアカーペットのトリミングを減らすことで軽量化しています。フルバケットシートを選択した場合、今回初めてご要望に応じてヴァイザッハパッケージをボルト固定式のロールケージ（カーボン織目仕上げ）と一緒に入手できます。また、GT3 RSには運転席と助手席用の6点式シートベルトも装備されています。

先代

RS 50周年と911 GT3 RSの5つのアイコニックな先行モデル

この50年間、ポルシェは成功を収めているGTレーシングカーとロードスポーツカーを結び付ける911量産モデルにのみRSの文字を与えてきました。1972年、最初の911 RSモデルが登場しました。911カレラRS 2.7は、自動車の歴史の中で長きにわたって象徴的な存在になっています。当時、ドイツで生産された車の中で最速の車であり、フロントとリアにスポイラーを装備した最初の市販モデルです。リアスポイラーには「ダックテール」というニックネームが付けられました。

2003年からは911 GT3 RSが加わりました。モータースポーツのDNAを持つこの代表的なアスリートは、サーキットでそのポテンシャルを最大限に発揮するだけでなく、カーブの多い田舎道でも輝きを放ちます。

911（Gモデル）SC RS、1984年：21台のみ製造

別の911がボンネットにRSロゴを付けるまでに12年が過ぎました。ポルシェはラリー用の純粋なホモロゲーションモデル911 SC RSを発表しましたが、21台のみ製造されました。重量は960 kgで、3.0リッターエンジンの出力は250 PSです。続いて1991年には、964シリーズをベースにした260 PSの911 RS 3.6が登場しました。このモデルで、Carrera Cupレーシングカーの技術が初めて量産車に導入されました。その少し後に、300 PSの3.8リッターバリエーションも登場しました。1995年からポルシェは、993型の911のRSバージョン（最高速度277 km/h）にも同じ性能のエンジンを搭載しました。

911（996）GT3 RS、2003年：このスタイルの最初の車

1998年のル・マン優勝車の量産バージョンである911 GT1と911 GT2の後、ポルシェは1999年、モータースポーツに革命をもたらすモデルを発表しました。996シリーズをベースとした911 GT3がトレンドの火付け役となります。同等のGTモデルは、今日、サーキットで非常に多様です。2003年、ポルシェは最初の911 GT3 RSで次の段階に進みました。911 GT3の出力381 PSの高回転3.6リッターボクサーエンジンを引き継いでおり、ロールケージ装備でホワイトのみのバリエーションでした。ロゴはすべて青か赤で、過去のレジェンドへのオマージュです。さらに、後のレーシングバージョンの追加コンポーネントとして、ベンチレーションスリットが統合されたフロントエプロン、フロントとリアのアクスルに特別なホイールキャリアと分割ウィッシュボーンを備えて最適化されたシャシージオメトリ、シングルマスフライホイールなどがあります。また、軽量構造対策として、リアウィンドウはポリカーボネート製、フロントフードとリアウィングはカーボンファイバー製になっています。満タンの状態の911 GT3 RSは1,360 kgで、GT3クラブスポーツバージョンよりも50 kg軽量になっています。走行性能は素晴らしく、100 km/hまで4.4秒で加速し、最高速度は308 km/hに達しています。

911（997）GT3 RS、2006年：純粋なお手本

GT3初期モデルに対して、997ベースの最初のRSバリエーションは、44 mm幅広いカレラ4のボディで発売されました。リアアクスルのトレッドが34 mm広くなったことにより、より高い横方向加速が可能になり、ロールスタビリティが向上し、重量は1,375 kgで20 kg軽量化されています。これは、主に調整式カーボン製リアウィングおよびプラスチック製のリアリッドとリアウィンドウによって達成されています。リアアクスルのウィッシュボーンは再び分割され、サーキットでの使用に合わせてシャシーをより正確に調整できるようになりました。質素なインテリアでは、カレラGTから採用されたカーボンファイバー複合素材製の軽量バケットシートが、標準のロールオーバーバーとともにハイライトになっています。このRSは、GT3と変わらず最大回転数8,400 rpmを可能にする415 PSの3.6リッターエンジンを採用しています。シングルマスフライホイールを備え、より狭い間隔の6速マニュアルトランスミッションにより、高回転を可能にします。パワーウェイトレシオ3.3 kg/PSのGT3 RSは、100 km/hまで4.2秒で加速し、最高速度は310 km/hに達します。

911（997 II）GT3 RS、2009年：すべて真実

2009年に発表された911 GT3 RSは、妥協のないスポーティな911派生モデルシリーズを継承しています。フェイスリフトされた997型をベースにし、3.8リッターの6気筒ボクサーエンジンを搭載しています。435 PSではなく450 PSのこの自然吸気エンジンは、初めて911 GT3よりもパワフルになっていて、リッターあたり118 PSの出力で再び量産車の基準を打ち立てました。最大回転数は約8,500 rpmです。センターコンソールのスポーツボタンは、ミッドレンジのトルクを35 Nm増加させ、最大465 Nmにします。横方向ダイナミクスの向上のため、GT3 RSのトレッドはフロントアクスルでも拡大されています。さらに、アルミ製ブレーキキャリアを備えた大型ブレーキシステムと、特別に調整されたPASMシャシーが採用されています。これに伴い、ポルシェは走行安定化システムであるPSMを改良し、2段階でオフにすることができる独立した制御アルゴリズムをサーキット用に開発しました。チタン製エンドサイレンサーや、さらに1.4 kg軽量化されたシングルマスフライホイールなどの軽量コンポーネントにより、幅の狭い911 GT3と比べて空車重量は25 kg減り、1,370 kgになっています。オプションのリチウムイオンバッテリーは、サーキット使用時に重い鉛蓄電池の代わりに使用でき、さらに10 kgの軽量化を可能にします。このモデルは2010年のニュルブルクリンク24時間レースで、サーキットでのポテンシャルを示しました。量産モデルがアイフェルマラソンを難なく乗り切り、公道発着を含め、総合13位というセンセーショナルなフィニッシュを果たしたのです。

911（997 II）GT3 RS 4.0、2011年：最高の領域

997型911の3番目のGT3 RSモデルが2011年に登場しました。600台限定で、初めて4.0リッターエンジンを搭載した911量産モデルです。純粋なレース技術を受け継いだこの車両では、911 GT3 RSRレーシングカーの6気筒エンジンのクランクシャフトが採用され、チタン製コネクティングロッドが鍛造ピストンに接続されています。その結果、8,250 rpmで500 PSの最高出力を発生し、リッターあたり125 PSという自然吸気エンジンの最高値を達成しています。超軽量カーボン製のフロントフード、フロントフェンダー、バケットシートが標準装備されています。満タンの状態で重量1,360 kg、パワーウェイトレシオ2.27 kg/PSの911 GT3 RS 4.0は、3 kg/PSの限界を打ち破りました。

911（991）GT3 RS、2015年：限界領域をさらに拡大

991の新しいモデル世代として、2015年に次の911 GT3 RSが登場します。先代から500 PSの4.0リッターエンジンを引き継いでいますが、ステアリングホイールのシフトパドルを含む7速PDKトランスミッションと911ターボのワイドボディが初めて組み合わされました。このRSモデルは、軽量構造とエアロダイナミクスの面で再び基準を打ち立てています。ボンネットとトランクリッドはカーボンファイバー製、ルーフはマグネシウム製で、ルーフとフロントフードにある幅30 cmのくぼみが特徴的です。また、ルーバーと呼ばれるフロントフェンダーのホイールハウスベンチレーションも特徴です。最高のダイナミクスと精度を実現するように設計されたシャシーは、新しいリアアクスルステアリングと、完全可変リアディファレンシャルロックを備えたポルシェ トルクベクトリング プラスの恩恵を受けています。

ウォッチ

手首にも最高の精度を

成功したレーシングドライバーの考え方にインスパイアされ、ポルシェ デザインは、新しい911 GT3 RSクロノグラフを発表しました。価格は9,750ユーロ（希望小売価格）からで、新型ポルシェ911 GT3 RSをご購入のお客様限定で8月17日以降ポルシェセンターまたはオンライン（[www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com)）にてご注文いただけます。スイスのゾロトゥルンにあるポルシェデザイン時計製造部門の時計製造工場で、精密で複雑な職人技を駆使して各時計を製作しています。

このクロノグラフは、車両のスポーティなデザインの特徴や技術を数多く備えています。「Start/Stop」と「Next Lap」のレーザー刻印が施されたクロノグラフのボタンは、モータースポーツの原点を強調しています。時計ケースは軽量で耐久性のあるチタン製で、ブラックまたは天然色仕上げからお選びいただけます。クロノグラフはガラスビーズブラスト加工を施し、最大5気圧の日常生活用強化防水を備えています。両面に7層反射防止コーティングを施した傷のつきにくいサファイアガラスは、最適な読みやすさを保証します。

カーボン織目仕上げの文字盤は、セラミックのSuper-LumiNova®発光素材で作られた白の時針および分針とスポーティなコントラストを成しています。時計の針はパフォーマンス（ホワイト）、エッセンス（ブラック）、GT（イエロー）からお選びいただけます。9時位置のマットブラックの秒針が動くディスク部分はホワイトの「911 GT3 RS」のモデルロゴの装飾が施されています。赤と白の縁石のデザインは、数百分の1秒の熱狂を伝えます。この時計の高性能さは、秒針ディスクの中央にある「BORN IN FLACHT」の刻印によって強調されています。

ポルシェ デザインの時計コンフィギュレーターで、文字盤の周りのリングを9種類の色からお選びいただけます。お選びいただいたケースカラーのチタンベースには、車両識別番号など最大12文字のテキストを入れることができます。サファイアガラスの覗き窓からは、ローターや精密部品がはっきりと見えます。

ベゼルで3種類のスケールを選択可能

チタン製またはブラックチタンカーバイドコーティングを施したチタン製ベゼルの脈拍計は、心拍数を示します。計測するには、まず脈拍を感じて、クロノグラフで測定を開始します。脈拍が30回の時に、停止した目盛の秒針が1分間の脈拍数を示します。ご要望に応じて、ベゼルにタキメーターまたは分表示を付けることもできます。

フライバック機能とクロノメーター証明書付き

COSC認定のポルシェ デザインWERK 01.200には、ワンアクションでのスタート、ストップ、リセットが可能なフライバック機能があります。さらに、巻き上げローターもデザインが一新されました。ヴァイザッハRSローターは、911 GT3 RSヴァイザッハパッケージ専用パーツの軽量マグネシウム鍛造ホイールのリムデザインを踏襲しています。色については、ブリリアントシルバー、ネオジム、ブラック（サテンフィニッシュ）、ダークシルバー、インディゴブルー、パイロレッドからお選びいただけます。ブリリアントシルバーの「RS」ロゴが付いたセンターロック形のブラックローターキャップが、スタイリッシュな外観を仕上げています。

ポルシェの純正レザーで作られたアームバンドは、選び抜かれたインテリア要素を一貫して継承しています。アクセントカラー（GTシルバーまたはガードレッド）の精巧なRace-Tex製パーフォレーションと裏地、車両で使われるアクセントカラーのデコレーティブステッチが、手首にポルシェの感覚をもたらします。ご要望に応じて、クロノグラフにはバックルと同じ高品質のチタン製金属ベルトを取り付けることもできます。さらに、911（992）コンフィギュレーターのオリジナルのポルシェ カラーで丁寧に作られたレザーベルトもご用意しています。すべてのベルト[[1]](#footnote-1)には、クイックチェンジ機構と、ケースと同色のプッシュボタン付き折りたたみ式バックルが装備されています。

1. 同梱品には、サイズMとLのアームバンドが含まれます [↑](#footnote-ref-1)