



PORSCHE



ニューカイエンGT3および ニューカイエンGT3クーペ

プレスキット

目次

ハイライト

カイエンGTSとカイエンGTSクーペ 4

概要

8気筒エンジンを再び搭載：ニューカイエンGTSモデル 6

エンジンと性能

独自のサウンドを備えたツッフェンハウゼンのV8 9

シャシーおよびシャシーシステム

車高を20mm低く設定したスポーティーなセットアップ 12

デザインと装備

スポーティー、エクスクルーシブ、コネクテッド 14

コンフォートおよびアシスタンスシステム

ドライバーのためのインテリジェントなアシスタンス 19

歴史

カイエンGTS - 2007年以来のサクセスストーリー 21

燃料消費量およびCO₂排出量

カイエンGTS:燃料消費量 – 市街地15.3~14.7リッター/100km、
郊外9.1リッター/100km、複合11.4~11.2リッター/100km;
CO₂排出量(複合)260~255g/km

カイエンGTSクーペ:燃料消費量 – 市街地15.3~14.9リッター/100km、
郊外9.1リッター/100km、複合11.4~11.2リッター/100km、
CO₂排出量(複合)260~256g/km

カイエン ターボ:燃料消費量 – 市街地15.3~14.8リッター/100km、
郊外9.4~8.9リッター/100km、複合11.4~11.3リッター/100km;
CO₂排出量261~258g/km

カイエン ターボ クーペ:燃料消費量 – 市街地15.3~14.8リッター/100km、
郊外9.4~9.0リッター/100km、複合11.4~11.3リッター/100km;
CO₂排出量261~258g/km

カイエン ターボS Eハイブリッドクーペ:燃料消費量(複合)3.9~3.7リッター/100km、
電力消費量(複合)19.6~18.7kWh/100km、CO₂排出量(複合)90~85g/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

カイエンGTSとカイエンGTSクーペ

最もスポーティーなカイエン

カイエン シリーズのSモデルとターボモデルの間に位置するニューGTSモデルは、特にスポーティーな走りを実現できるように設計されています。

高出力のパワーバック

4リッターV8ツインターボエンジンを搭載したカイエンGTSは、先代モデルに比べ、最高出力が14kW(20PS)、最大トルクが20N・mアップしたため、走行性能がいちだんと進化しています。

エモーショナルなサウンド

GTS専用の構成のスポーツエグゾーストシステムは、非常にエモーショナルなサウンド体験を提供します。高周波をチューニングしたセンターレイアウトの新しいスポーツエグゾーストシステムがクーペのために開発されました(ライトウエイトスポーツパッケージとの組み合わせのみ)。

車高を低く構え、非常にダイナミック

車高を20mm低く設定したPASM、大径のブレーキとPTV Plusによって、安定した非常にダイナミックなハンドリングが可能になります。

GTSの構成要素I

スポーツデザインパッケージ、21インチ RSスパイダーデザイン ホイール、GTS専用ブラックアクセントが、特にスポーティーな独特の外観を保証します。

GTSの構成要素II

ユニークでエクスクルーシブな雰囲気が印象的な車両のインテリアは、スポーツシートを標準装備するとともに、アルカンターラ®とダークアルミニウムを数多くのアイテムに採用しています。

パワフルに研ぎ澄まされたクーペ

ニューカイエンGTSクーペは、急勾配のルーフライン、ワイドなショルダー、パノラミック固定ガラスルーフ、アダプティブリアスポイラーによって独自の個性を備えます。

概要

8気筒エンジンを再び搭載： ニューカイエンGTSモデル

スポーツ性とエクスクルージブ性を両立:ポルシェは、カイエンGTSとカイエンGTSクーペによって、SUVのラインナップに優れた走行性能のために設計された2つのニューモデルを追加します。GTSモデルでは、ドライブユニットが特に重要な役割を果たします。カイエンGTSのエンジンルームでは、先代の3.6リッターV6ツインターボエンジンに代わり、再びV8エンジンが鼓動します。最高出力338kW(460PS)と最大トルク620N・mを発生する4リッターツインターボエンジンは、あらゆる領域での性能を大幅に向上させています。GTSの両モデルは、スポーツクロノパッケージを使用するとき、0-100km/h加速タイムは4.5秒をマークし、最高速度は270km/hに達します。車高を低く設定したパフォーマンス志向のシャシー、ユニークなデザイン、および強化された装備がカイエンの新しいGTSパッケージを補完します。

パワフル、効率的、エモーショナル：新しいスポーツエグゾーストシステムを備えたV8エンジン

カイエンのフラグシップモデルであるニューカイエンGTSは、ポルシェが開発した4リッターV8ツインターボエンジンを搭載していることから、先代モデルに比べ出力が14kW(20PS)、トルクが20N・mアップし、走行性能が大幅に向上しました。このことはニューカイエンGTSクーペにも当てはまります。スポーツクロノパッケージを使用すると、0-100km/h加速タイムは0.6秒、最高速度は8km/h先代モデルを上回ります。同時に効率性も重視されていて、最適化が図られた8速オートマチックトランスミッションのティプトロニックS、アダプティブシリンダーコントロール、インジェクターを中央に配置したダイレクトフューエルインジェクション、およびインテリジェント設計のサーマルマネジメントシステムなどが、効率性の向上に大きく貢献しています。この最もスポーティーなカイエンモデルの燃料消費量(NEDC複合サイクル)は、11.4-11.2リッター/100kmです。

優れた性能に配慮して設計されたGTS専用のスポーツエグゾーストシステムは、非常にエモーショナルなサウンド体験を保証します。テールパイプを外側に配置した標準装備のエグゾーストシステムは、スポーティーでボリューム感のある独特のサウンドを生み出します。高周波をチューニングした、まったく新

しいスポーツエグゾーストシステムは、センターレイアウトとなる2つの楕円形テールパイプを備えます。このテールパイプはカイエンGTSクーペ専用のもので、将来的にはカイエンターボクーペにも採用されます(どちらの場合もオプションのライトウエイトスポーツパッケージとの組み合わせ)。

20mm低い車高の設定とスポーティーなダンパーコントロール

ニューカイエンGTSモデルのシャーシは、横方向に対しての優れたダイナミクスを生み出すことができる理想的な設定です。車高を20mm低く設定する標準装備のスチールスプリングサスペンションには、非常にスポーティーなアクティブダンパーコントロールのポルシェアクティブサスペンションマネジメント(PASM)が含まれています。ポルシェトルクベクトリングプラス(PTV Plus)も標準装備されます。ニューカイエンGTSモデルは、標準装備の21インチRSスパイダーデザインホイールと、レッドのブレーキキャリパーを備える大径のねずみ鋳鉄製ブレーキ(フロント:390x38mm、リア:358x28mm)の組み合わせによって、真のスポーツカーのものとされる俊敏性と伸びやかさをSUVセグメントでも味わえるようにしています。炭化タングステンコーティングを施したオプションのポルシェサーフェスコートドブレーキ(PSCB)、またはポルシェセラミックコンポジットブレーキ(PCCB)を使用すれば、制動性能を最適化することができます。その他にも、車高を10mm低く設定する3チャンバーエアサスペンション、リアアクスルステアリング、および電気機械式ロール安定化システムのポルシェダイナミックシャーシコントロール(PDCC)がオプションに用意されています。

標準装備のスポーツデザインパッケージとGTS専用アクセント

標準装備のスポーツデザインパッケージは、多数のブラックアクセントとの組み合わせによって、ユニークでエクスクルーシブな外観を保証します。ニューカイエンGTSモデルには、サテングロスブラックの21インチRSスパイダーデザインホイールが標準装備されます。ポルシェダイナミックライトシステム(PDLS)を含むLEDヘッドライトとLEDテールライトバーには、ダークなティンテッド仕上げが施されます。フロントエアインテーク、サイドウインドウトリム、スポーツエグゾーストシステムのテールパイプ、リアの“PORSCHE”ロゴとモデルロゴは、全てブラックです。

ルーフライナー、シートセンター、センターコンソールのアームレスト、ドアなどに用いたアルカンターラ®や、その他の部分に配したダークブラッシュアルミニウムなど、高品質な素材を随所に採用していることから、カイエンGTSモデルのインテリアには、スポーティーかつエレガントな雰囲気が漂っています。標準装備の8wayスポーツシートは、ニューGTSモデル専用で、サイドボルスターが深く造られており、ダイナミックコーナーリングに最適なサポートを提供します。ドア、ドアエントリーガード、レブカウンター、ヘ

ッドレストには“GTS”ロゴが飾られています。多数のパーソナライゼーションオプションには、カーマインレッドまたはクレヨンの追加のカラーアクセント(デコレーティブステッチなど)によるGTSインテリアパッケージが含まれます。

エンジンと性能

独自のサウンドを備えたツッフェンハウゼンのV8

カイエンGTSモデルにV8エンジンが再び搭載されるようになったことで、先代モデルを上回る出力とトルクが体感できるようになりました。新しいチューニング構成を備えた標準装備のスポーツエグゾーストシステムは、その豊かなV8サウンドによって、走りの性能が総合的に向上したことをアピールします。GTSモデルは、カイエンターボと同じ世代のエンジンを搭載することでメリットを享受します。ポルシェが開発したV8ツインターボエンジンは、ツッフェンハウゼンのエンジン工場で製造されています。カイエンGTSでは、4リッターエンジンが最高出力338kW(460PS)を発生し、620N・mの最大トルクをクランクシャフトに伝えます。現行のV8ツインターボエンジンは、ニューGTSモデルにメリットをもたらす多数の技術ハイライトも特徴であり、アダプティブシリンダーコントロール、中央にインジェクターを配置したダイレクトフューエルインジェクション、およびインテリジェント設計のサーマルマネジメントシステムが理想的な効率性を実現させています。カイエン全モデルと同様に、8速オートマチックトランスミッションのティプトロニクスSがエンジンのトルクを地面に伝えます。

センターターボレイアウトによる瞬時の応答

ニューカイエンGTSモデルに搭載されている4リッターV8ツインターボエンジンには、アピールすべきテクノロジーが数多く採用されています。センターターボレイアウトもその一つであり、V字を形成する各シリンダーバンクの間にターボチャージャーが配置されています。この配置によって、エンジンがはるかにコンパクトになったため、車両への搭載位置を下げることができました。燃焼室とターボチャージャーを結ぶ排気ガスの経路が短縮されたことで、応答性にも磨きが掛かっています。したがって、このセンターターボレイアウトは、エンジン出力の向上を可能にするのです。反対方向に回転する新しいツインスクロールターボチャージャーは、エンジンの低回転域で大きなトルクを発生します。また、エンジンの応答性も向上します。ターボチャージャーの排気ガスフローは、単独の流れとしてタービンホイールに連続的に供給され、V8特有の給気サイクルのデメリットを大幅に軽減します。最適化されたダイレクトフューエルインジェクションシステムは、燃焼室内のセンターインジェクターの配置に特徴があります。ソレノイド駆動の高圧フューエルインジェクターは、7つのスプレー穴を備えたマルチホールインジェクターとして設計されています。個々のスプレージェットの最適化された配置により、均一な混合気を形成します。センターインジェクターの配置と高い噴射圧によって、全ての作動状態で効率が向上し、最適な燃焼が保証されます。革新的な製造方法と素材も使用されています。たとえば、製造に砂型鑄造コアパッケージプロセスを使用したことや、高強度メインベアリングカバーを4本のボルトで固定するようにしたこと

で、シリンダークランクケースの重量が大幅に削減されました。これと同時に、高出力に対応するための剛性もアップしています。革新的なプロセスは生産にも使用されています。たとえば、鉄でコーティングされたライナーは、大気圧プラズマ溶射によってコーティングされます。これは非常に堅牢なコーティングで、高負荷に耐えることができ、摩耗することはほとんどありません。

ニューカイエンGTSモデルは、先代を14kW(20PS)上回る最高出力338kW(460PS)と先代を20N・m上回る最大トルク620N・mを発生します。ニューカイエンGTSとカイエンGTSクーペは、スポーツクロノパッケージ(クーペに標準装備)との組み合わせで、静止状態から100km/hまでわずか4.5秒、200km/hまで17.6秒で加速します。0-100km/h加速タイムは、先代を0.6秒上回ります。

ボリュウム感のある独特なサウンド

GTSモデルにおいて伝統的にサウンドは特に重要な特徴となります。複雑で詳細な作業を経てニューカイエンGTSモデル専用開発されたスポーツエグゾーストシステムは、非常にエモーショナルなサウンドによって車両のスポーティーな外観を強調します。ニューモデルには、V8エンジンのパワフルなサウンドを強める、切り替え式のスポーツエグゾーストシステムが標準装備されています。テールパイプを外側に配置したエグゾーストシステムを設計するにあたり、スポーティーでボリュウム感のある独特のサウンドを実現することに焦点を合わせました。これによって、スポーツモードとスポーツプラスモードの両方で、よりエモーショナルなサウンドが得られます。スポーツエグゾーストシステムは、ポルシェコミュニケーションマネージメント(PCM)システムを介して“Car”メニューで作動することもできます。

ツインブランチスポーツエグゾーストシステムには、改良された大容量のリアサイレンサーが備わります。他のカイエンモデルで利用できるオプションと比較してみると、GTSモデルに標準装備されるスポーツエグゾーストシステムには、車内の知覚効果を強化するための対策が追加で施されています。乗員のサウンド体験をより豊かなものにするため、リアのエリアを中心に断熱材の量が削減されているのもこうした対策の一つです。左右の外側に配置されたハイグロスブラック仕上げのツインテールパイプを備える標準装備のスポーツエグゾーストシステムは、カイエンGTSモデルのスポーティーな外観も確保します。

クーペ（ライトウエイトスポーツパッケージ仕様車） の中央に配置されたスポーツエグゾーストシステム

カイエンGTSとカイエンGTSクーペは、インテリア構成の違いによって車内の容量が異なるため、サウンドの知覚も異なります。ラゲッジコンパートメントカバーのデザインの違い（カイエンGTS:可変、カイエンGTSクーペ:固定）などの詳細も、サウンド体験に影響します。さらに、カイエンGTSクーペのために、中央に楕円形のテールパイプを配置したスポーツエグゾーストシステムが開発されました。この新しいエグゾーストシステムは、ライトウエイトスポーツパッケージとの組み合わせでのみ利用可能です。将来的にはカイエン ターボクーペおよびカイエン ターボS E-ハイブリッドクーペにも提供される予定です。

テールパイプを中央に配置したスポーツエグゾーストシステムは、テールパイプを外側に配置したエグゾーストシステムとは根本的に異なる設計になっています。シリンダーバンクから出る2本のエグゾーストパイプは、センターサイレンサーからリアサイレンサーおよび排気ガスを大気中に放出するアウトレット部にいたるまで、経路全体にわたって互いに独立しています。この排気ガスアウトレットを中央に配置したことが新しいエグゾーストシステムの特徴です。テールパイプが外側に配置されたスポーツエグゾーストシステムの場合、アウトレットは左右にそれぞれ配置されます。それぞれの場合において、メインサイレンサーのすぐ上流に位置する左右のメインパイプには、連続的に調整可能なフラップが備わっていて、エンジン回転数と負荷マップによってフラップが制御される仕組みになっています。バイパスは、フラップの前のメインパイプから分岐し、それぞれメインサイレンサーのチャンバーで終わります。これらのチャンバーは穴の開いた内部フロアによって3つのエリアに分割されており、そこを通る排気ガスはメインパイプへ戻る前に外部に排出されます。フラップの切り替え状況により、全ての排気ガス、または定義された比率の排気ガスが、メインパイプまたはバイパスとサイレンサーを通過します。これによって、明確に差別化されるサウンドパターンが得られるという仕組みです。モータースポーツ由来の甲高いエグゾーストチューニングは、差別化されたユニークなサウンド体験を提供します。

標準装備のスポーツエグゾーストシステムと、中央に配置されたスポーツエグゾーストシステム（オプションのライトウエイトスポーツパッケージとの組み合わせのみ）のサウンドの違いは、高負荷およびエンジン高回転域（スポーツモードまたはスポーツプラスモード）での走行時に特に顕著です。

シャシーおよびシャシーシステム

車高を20mm低く設定したスポーティーなセットアップ

最新のシャシーテクノロジーとポルシェ特有のセットアップの組み合わせは、ニューカイエンGTSモデルの横方向の卓越したダイナミックなハンドリング特性の基礎となります。全てのカイエン モデルと同様に、アクティブ4WDのポルシェトラクションマネジメント(PTM)は、あらゆる走行条件において最適にトルクを配分します。PTMの電子およびマップ制御マルチプレートクラッチが、リアアクスルとフロントアクスル間のトルクの配分を調整します。走行条件が連続的にモニターされるためさまざまな走行状況に対応することができます。特にセンサーは、4輪全ての回転速度、車両の前後Gと横G、およびステアリング角をモニターし、それに応じてトルク配分を調整します。GTSモデルには、ポルシェアクティブサスペンションマネジメント(PASM)を組み込み、車高を20mm低く設定したスチールスプリングサスペンションが標準装備されます。いっそうスポーティーにセットアップされたアクティブダンパーコントロールシステムPASMは、カイエンGTSモデル専用に適合されています。わずかに低い重心も、車両の卓越した横方向のダイナミクスにプラスの効果を与えます。

同様に標準装備されるポルシェトルクベクトリングプラス(PTV Plus)は、ダイレクトでダイナミックなステアリング動作を保証し、コーナー出口で加速する場合に、常に最適なトラクションを提供します。標準装備のレッドのブレーキキャリパーを含むねずみ鋳鉄製ブレーキは、ニューカイエンGTSモデルの前後および横方向のダイナミック性能に適合されており、それに応じたパワフルな大型のサイズを備えます。フロントは標準装備の対向6ピストン式アルミニウム製キャリパーと390mmのディスク、リアは対向4ピストン式ユニットと358mmのディスクが最適な減速を確保します。ニューカイエンGTSモデルには、サテングロスブラック仕上げの21インチ RSスパイダーデザイン ホイール & タイヤ(フロント:285/40、リア:315/35)が標準装備されます。

オプションのエアサスペンション、リアアクスルステアリング、PDCC、PSCB、およびPCCB

走行性能と快適性の両方をオプションでさらに向上させることができます。たとえば、標準装備のスチールスプリングサスペンションは、車高を10mm低く設定するPASM一体型のアダプティブ3チャンバーエアサスペンションに交換してスポーツ性と長距離快適性をいっそう強化することができます。リアアクスルステアリングは俊敏性と安定性を高めます。つまり、カイエンGTSモデルは遅延なく操舵され、

横Gを非常に迅速に増やします。さらに、リアアクスルステアリングが高速走行時の走行安全性を高め、回転半径を12.1mから11.5mに低減することによって日常走行の快適性を向上させます。速度が80km/h以下のときは、前後のアクスルが反対方向に操舵されます。これによって、俊敏性とステアリング精度が大幅に向上するだけでなく、操縦も容易になります。高速走行時には、前後のアクスルが同じ方向に操舵され、高速道路で車線変更する場合などに走行安定性がさらに向上します。リアアクスルで使用される最大ステアリング角は3度です。

アクティブ制御のロール安定化システムであるポルシェダイナミックシャシーコントロール(PDCC)は、快適性に優れた走りとスポーティーな走りの幅を大きく押し広げます。48Vのシステムで作動し、フロントアクスルとリアアクスルのスタビライザーのねじり剛性をミリ秒単位で調整して、ボディをアクティブに安定させることができます。横Gが0.8G以下のときに、乗員2名のカイエンGTSの横方向の傾きを抑えます。

ニューカイエンGTSモデルには、ポルシェサーフェスコートドブレーキ(PSCB)を装備することもできます。ブレーキディスクに薄い炭化タングステンコーティングが施してあるため、従来のねずみ鋳鉄製のブレーキに比べて応答が速いこと、摩擦係数が大きいこと、摩耗が少ないこと、ブレーキダストが最大90%少なくなっていることが特徴です。このPSCBは、ブレーキキャリパーがホワイトで塗装されています。このほか、特にスポーツ志向の強いドライバー向けにサーキットでその性能が実証されている、ポルシェセラミックコンポジットブレーキ(PCCB)も用意されています。これは、フロントに対向10ピストン式アルミニウム製ブレーキキャリパーと直径440mmのベンチレーテッドセラミックコンポジットディスク、リアに対向4ピストン式のユニットと直径410mmのブレーキディスクを組み合わせたもので、キャリパーにはイエローの塗装が施されています。

全てのアクティブなシャシーシステムをリンクするポルシェ4Dシャシーコントロール

ポルシェ4Dシャシーコントロールは、車両に備わる全てのシャシーシステムをリンクさせる中央制御システムです。このシステムは、3次元の全ての走行条件(前後G、横G、垂直G)を集中的に分析し、得られた結果から最適な走行条件を算出して、関連する全てのシステムにその結果を反映させます。このリアルタイムでの情報提供が4つめの次元に相当します。ポルシェ4Dシャシーコントロールによって、シャシーシステムは、近づきつつある走行条件に積極的かつ統合的に作用することができます。

デザインと装備

スポーティー、エクスクルーシブ、コネクテッド

ニューカイエンGTSモデルは、多数の専用装備によって、スポーティーでエクスクルーシブな特徴が強調されます。GTS特有の構成要素には、スポーツデザインパッケージとエクステリアの多数のブラックアクセント、インテリアのアルカンターラ®とアルミニウムに焦点を絞ったアイテムが含まれます。

標準装備のスポーツデザインフロントエプロンとブラックのエアインテークグリルを特徴とするニューカイエンGTSモデルのフロントエンドは、スポーティーでユニークな外観を生み出します。標準装備されるダークティンテッドLEDヘッドライトは、ポルシェダイナミックライトシステム (PDLS) を備えたブラックのデザインが特徴であり、フロントエンドに美しく組み込まれています。車高を20mm低く設定する標準装備のポルシェアクティブサスペンションマネジメント (PASM) は、ニューカイエンGTSモデルをスポーツカーらしく路面に近づけます。先代を1インチ上回る標準装備のサテングロスブラック塗装21インチ RSスパイダーデザイン ホイールは、エクステリアカラー仕上げのホイールハウスエクステンションとの組み合わせで力強い外観を強調します。標準装備ブレーキシステムのレッドのブレーキキャリパー、ハイグロスブラックのサイドウィンドウトリム、エクステリアカラー仕上げのスポーツデザインサイドスカート、フロントドアエントリーガードのブラックの“GTS”ロゴが外観全体を引き立てます。

カイエンGTSクーペのリアエンドは、フロースルーリアスポイラーを備えた急勾配のルーフラインによって、カイエンGTSと根本的に異なります。クーペには、スポイラーリップ付のアダプティブエクステンディングルーフスポイラーも装備されます。ポルシェ特有のライトバーは、両方のカイエンGTSモデルのリアエンドデザインの中心的な特徴でもあります。これはフロントヘッドライト同様にダークティンテッド仕上げで、全体の外観に調和して組み込まれています。ラゲッジコンパートメントリッドのモデル ロゴも、これに合わせてマットブラックに塗装されています。ニューカイエンGTSモデルのリアエンドは、ディフューザー付のユニークなスポーツデザインリアエプロンによっていっそうパワフルになりました。左右外側にブラックのスポーツテールパイプを備えた標準装備のスポーツエグゾーストシステムは、リアエンドをスポーティーに仕上げます。

アルミニウム、アルカンターラ®、そしてカーマインレッドまたはクレヨンのコントラストステッチ

ニューカイエンGTSモデルのインテリアにも、エクステリアのスポーティーでエクスクルーシブな外観が引き継がれています。ブラックのモデルロゴが付いたステンレススチールのドアエントリーガードは、乗員が乗車するときに、特にスポーティーでエクスクルーシブな車であることを明確に示します。ブラックのブラッシュアルミニウムを使用した標準装備のインテリアパッケージは、スポーティーなコントラストを付加し、上質の印象を生み出します。ニューカイエンGTSモデルは、多くの部分にアルカンターラ®を用いた(シートセンター、センターコンソールアームレスト、ドア、ルーフライナー、ドアトリムパネルにアルカンターラを使用)ブラックレザーインテリアも標準装備します。

ブラックのアナログ式レブカウンターは、“GTS”ロゴで飾られています。パドルシフト付のマルチファンクションスポーツステアリングホイールが標準装備されます。フロントの8way電動調節機能を備えたGTSスポーツシートは、ニューカイエンGTSモデル専用です。適合されたフォルムと深く造られたサイドボルスターによって、ダイナミックなコーナリングをする時でも、横Gに対しての最適なサポート性能がもたらされます。18way電動調節機能付アダプティブスポーツシートと14way電動調節機能付コンフォートシートもオプションとして用意されています。この2種類のシートはマッサージ機能(オプション)を追加することも可能です。ヘッドレストとリアアウターシートに標準装備される“GTS”ロゴが、ニューモデルのエクスクルーシブ性をさらに強調します。

GTSインテリアパッケージもオプションとして用意されています。このオプションは、ヘッドレストの“GTS”ロゴに加え、シート、センターコンソール、ダッシュボード、ドアショルダーおよびシートベルトに対するカーマインレッドまたはクレヨンのデコレーティブステッチが、インテリアにさらなる特別感をもたらします。単独のオプションとしてコントラストカラーのレブカウンターを利用することもできます。センターコンソールとドアのグラブハンドルや車両キーのキーポーチなど、標準装備よりも広い範囲にアルカンターラを使用するオプションもあります。また、マルチファンクションスポーツステアリングホイールを注文する際、ステアリングホイールヒーターを組み込むと同時にステアリングホイールのリムをアルカンターラ仕上げにすることも可能です。

エモーションと独立性：ニューカイエンGTSクーペ

ニューカイエンGTSクーペは、フラットなAピラーとフロントウインドウ、フロースルーーフスポイラーを備えてリアに急傾斜するルーフライン、およびスポイラーリップ付アダプティブエクステンディングルーフスポイラーによって、カイエンGTSとは根本的に異なります。2つのモデルは、標準装備も異なります。たとえば、拡張された標準装備のメリットを受けるカイエンGTSクーペは、クーペの派生モデルとしてスポーティーな特徴が強調されています。とりわけ、標準装備には、モードスイッチとスポーツレスポンススイッチを備えたスポーツクロノパッケージが含まれています。これによって、ドライビングモードの選択が容易になり、ドライビングダイナミクスとダイレクトな応答性が向上します。速度感应式のパワーステアリングプラスは、駐車操作時や低速走行時に必要な操舵力を軽減します。リアビューカメラを含むフロントとリアの両方のパークアシストとともに、これがGTSクーペに標準装備されます。パークアシストは、車両コンセプトによる後方の視認性不足を補い、駐車操作を容易にして安全性と快適性を高めます。

フロントエンドを除く全てのボディコンポーネントが、カイエンクーペのために新開発されました。リアに向けて急傾斜するルーフラインによって、カイエンクーペはいっそうダイナミックになり、セグメントで最もスポーティーなモデルとして位置付けられます。クーペ特有のシルエットを際立たせる固定ルーフスポイラーによってこの効果がサポートされます。カイエンよりも約20mm低くなったフロントルーフエッジによって、フロントウインドウとAピラーの奥行きが浅くなっています。新設計のリアドアとフェンダーは、車両のショルダーを18mm広げ、全体的に力強い印象を与えます。また、ナンバープレートがバンパーに組み込まれていることから、車体と路面がより近くなっているように見えます。ポルシェアクティブエアロダイナミクス(PAA)のパーツとして装備されたアダプティブエクステンディングリアスポイラーは、高速走行時にもカイエンクーペの最高の走行安定性を常に確保します。2.16m²の大型パノラミック固定ガラスルーフも標準装備されていて、0.92 m²のガラスエリアが乗員全員に広々とした開放感を提供します。一体型のサンシェードは、車内を直射日光から保護します。カイエンクーペに備わるシングルシートデザインのリアベンチは2人用ですが、カイエンでお馴染みの3シーターリアベンチも選択することができます。クーペのリアシートはカイエンのものよりも30mm低く設計されているため、スポーティーなルーフラインにもかかわらず十分なヘッドルームが確保されます。

カイエンクーペのオプションとしてカーボンルーフが用意されています。これは3種類あるライトウエイトスポーツパッケージの一部で、車両を大幅に軽量化して性能をさらに向上させます。標準装備のパノラミック固定ガラスルーフと比べて21kg軽量化するカーボンルーフに加え、22インチ GTデザインホイールも、ライトウエイトスポーツパッケージの視覚的ハイライトです。軽量アルミニウム設計とモーターズ

スポーツ由来の鍛造フライス加工技術によって、各ホイールは、同じサイズの軽合金製ホイールよりも約2kg軽量です。インテリアパッケージには、クラシックなチェック模様のファブリックシートセンターパネルが含まれます。さらに、中央に楕円形のテールパイプを配置するとともに、高周波をチューニングした新しいスポーツエグゾーストシステムがカイエンGTSクーペ用として開発されました。これは、カイエンターボクーペおよびカイエンターボS E-ハイブリッドクーペでも利用できるようになります。

完全なコネクティビティーを備えるインテリジェントなポルシェアドバンストコックピット

ニューカイエンGTSの2種類のモデルには、直感的なディスプレイと操作コンセプトを備えたポルシェアドバンストコックピットが装備されます。カイエン全モデルと同様に、メータパネルには、中央のレブカウンタと両横の2つの7インチフルHDディスプレイが備わります。ドライバーは、3つのコアコンポーネントを介して全ての主要機能を制御することができます。すなわち、ポルシェコミュニケーションマネジメント(PCM)システムの12.3インチフルHDタッチディスプレイ、オンボードコンピューターを制御するマルチファンクションステアリングホイール、およびセンターコンソールのタッチセンサー式ダイレクトタッチコントロール機能を用いて選択した機能をインタラクティブに操作します。Qi規格対応の携帯電話は、オプションのスマートフォントレーによるワイヤレス充電が可能です。車両の合計4つのUSBポート(フロントセンターコンソールの収納ボックス内とセンターコンソール内)はType-Cポートが使用されており、多機能性、ねじれ防止コネクタ、高速のデータ転送速度がそのメリットです。照明付USBポートは暗闇でも簡単に見つけることができます。Apple®CarPlayのワイヤレスの使用も可能です。これによって、ポルシェコミュニケーションマネジメント(PCM)システムでiPhone®の各機能とアプリを利用することができます。

カイエンGTSとカイエンGTSクーペには、合計10個のスピーカーと出力150Wを備えたHi-Fiサウンドシステムが標準装備されます。BOSE®サラウンドサウンドシステムがオプションに用意されています。出力710Wの14チャンネルアンプ、独立したサブウーファーを含む合計14個のスピーカーが5席の全てに明瞭なサウンドを提供します。ハイエンドのシステムは、新しいAuro 3D®フォーマットを備えたBurmester®3Dハイエンドサラウンドサウンドシステムです。出力1,455Wにおよぶシステムは、400Wのアクティブサブウーファーを含む2wayセンターシステムを備えた合計21個のスピーカーが、実際のコンサートホールのような雰囲気を作り出します。

全てのカイエン モデルは完全なコネクティビティーを提供します。幅広いコネクティビティーオプションは、標準装備に含まれるPorsche Connect Plusインフォテインメントパッケージの一部です。これによって、ポルシェコミュニケーションマネジメント(PCM)システムを介して多数のサービスにアクセスすることができます。PCMには、Here Cloudを介したリアルタイム交通情報を含むオンラインナビゲーションが備わります。ナビゲーションの目的地はセンターファインダーから簡単に検索できます。単純な言葉を使用した目的地検索が可能で、PCMヘッダーバーの虫眼鏡アイコンをクリックしてアクセスします。このファインダーは、ホテルやレストランのユーザーレビューとともに、燃料価格、価格や営業時間を含む駐車場情報など、幅広い追加情報も提供します。「ボイスパイロット」を使えばナビゲーションの目的地の音声入力も簡単です。オンライン音声認識によってボイスコマンドが直感的に実行されます。特定の住所データのないナビゲーションの目的地の入力などもできます。システムは、ナビゲーション機能から音楽制御、エアコンやシートヒーターなどの車両機能まで、合計100以上のコマンドを認識します。ナビゲーションのルート計算は、オンラインとPCM内部の両方で同時に行われます。PCMは、最適なルートを計算したナビゲーションシステムを独立して判断しますが、常に最も速く計算された結果から開始します。ナビゲーションシステムは、「リスクレーダー」サービスを使用していわゆる「スワームデータ」も処理し、関連機器の装備車両が送信する交通状況や道路状況に関するデータが匿名で収集されます。車両センサーによって捕捉されたこれらのデータは、霧や横滑りのリスク、事故に関する警告などを提供します。

目的地は、PCMだけでなく、“My Porsche”オンラインプラットフォームを介してスマートフォンまたは車外からPorsche Connectアプリを使用して、走行前に簡単に設定することができます。車両、アプリ、および“My Porsche”ウェブポータルにポルシェIDを入力してドライバーが特定されると目的地が同期されます。

コンフォートおよびアシスタンスシステム

ドライバーのためのインテリジェントなアシスタンス

多数の革新的なアシスタンスシステムを備えたニューカイエンGTSモデルは、ドライバーの生活を楽にし、多くの状況でサポートを提供します。たとえば、このニューカイエンGTSモデルには予測歩行者保護システムが標準装備されます。歩行者や自転車が衝突領域内に入っていることを警告音と警告表示でドライバーに知らせるシステムです。車両が人の方に急速に近づいている場合、システムはブレーキを振動させます。ドライバーがブレーキを踏むと、必要に応じて制動力を最大まで増強します。ドライバーが反応しない場合、システムは自動的に緊急ブレーキをかけます。リアビューカメラを備えたフロントとリアのパークアシスト(カイエン クーペ全モデルに標準装備)は、駐車操作時にドライバーに音響情報と視覚情報を提供します。オプションでサラウンドビュー付パークアシストを利用することもできます。このシステムは、4台の個別のカメラから360度ビューを計算して駐車操作を助けます。ポルシェダイナミックライトシステム(PDLS)を含むLEDヘッドライトは、夜間の走行時に最適な視認性を保証します。GTSモデルに標準装備されるヘッドライトとLEDテールライトバーはダークティンテッド仕上げが施されます(性能に影響はありません)。

ポルシェダイナミックライトシステムプラス(PDLS Plus)を含むオプションのLEDマトリックス ヘッドライトを使用すると、快適性をさらに高めることができます。このシステムは、アップストリームレンズまたはリフレクターと連動する84個の個別のLEDから光線を照射します。システムには、先行車両や対向車両を検出するカメラも装備されています。この情報を使用してハイビームの分布を正確に制御し、他の道路利用者の眩惑を防ぎます。夜間の視認性はオプションのナイトビジョンアシストシステムによって最適化されます。システムはインテリジェントな熱探知カメラを使用して最大300mの範囲内の暗闇の中で人や動物を検出し、必要に応じてドライバーに警告します。電子装置が関連する熱源を分類することができるので、エンジンが暖かい駐車中のオートバイと動物を区別することもできます。

アダプティブクルーズコントロールを備えたポルシェイノドライブは、昼夜の両方の走行で先のことを考慮する機能です。ナビゲーションデータを使用して次の3kmの最適な加速と減速の値を計算し、エンジン、8速オートマチックトランスミッションのティプトロニックS、ブレーキシステムを介してそれを適用します。その際に、コーナー、勾配、制限速度を自動的に考慮する電子コパイロットが、レーダーとビデオセンサーを使用して交通状況を検出し、それに応じて制御プロセスを調整します。スポーツモードを作動

すると、イノドライブはよりダイナミックなマップに切り替わります。ポルシェが開発したイノドライブは、効率と快適性を向上させます。コースティング、トレーリングスロットル燃料カットオフ、ブレーキ操作などの車両機能が、予測ナビゲーションデータに基づいて燃料効率の良い方法で制御されます。

アダプティブクルーズコントロールの自動距離制御は、車速が30–210km/hのときに利用可能です。ストップアンドゴー機能によって、ブレーキをかけて停車した後、自動的に再発車することができます。3秒を超えて停車した場合は、アクセルペダルを少し踏むか、操作レバーで再開すると再発車します。統合された停止距離低減システムは、衝突の防止、あるいは衝突速度の低減を助けます。カイエーンが先行車両に近づきすぎると、最初に警告表示、続いて警告音、その後ブレーキの振動を発生します。ドライバーがブレーキを踏むと、必要に応じて制動力を最大まで増強します。ドライバーが反応しない場合、システムは自動的に緊急ブレーキをかけます。このとき、サイドウィンドウが自動的に閉まります。運転席と助手席のシートベルトテンショナーも作動します。同時に、システムはハザードライトを作動して警告を発します。

オプションのヘッドアップディスプレイは、フロントウィンドウの前のダッシュボードに目立たないように統合されており、関連する全てのドライビング情報をフルカラーでドライバーの視界に直接投影します。ディスプレイは、約2.3m離れたドライバーの視界内に直接表示されます。ディスプレイの高さ、明るさ、回転角度の調節が可能で、ポルシェコミュニケーションマネジメント(PCM)システムの単独のメニューから直接設定することができます。ナビゲーションシステム、アシスタンスシステム、警告、その他のイベントなど、さまざまな情報からフロントウィンドウに投影する情報を選択することが可能です。表示領域は6つのセクションに分かれており、それぞれが各種車両情報を表示する4つのプリセットから選択することができます。

歴史

カイエンGTS – 2007年以来のサクセスストーリー

GTSの3文字は、伝説的なタルガ・フローリオでのポルシェ904カレラGTSの勝利によって、1964年に初めて有名になりました。今日、この文字は卓越したスポーツ性と日常の優れた快適性の結合を表します。第2世代のポルシェカイエンにはGTSバージョンがすでに含まれていました。Sモデルに比べて出力が追加され、スペシャルカラーとブラックの目立つアクセントが特徴でした。そして現行世代にも、Sモデルとターボモデルの間に位置する魅力的な製品として用意されています。

GTSは、長年にわたって最もスポーティーなカイエンのバージョンとして、その地位を確立してきました。2007年にフランクフルトモーターショーで発表された最初のカイエンGTS(社内名称E1 II)は、アダプティブインテークシステムを備えたV8エンジンを搭載し、最高出力298kW(405PS)を発生しました。シャシー特性の適合によって、カイエン最初のGTSモデルは、大幅に強化された前後および横方向のダイナミクスをすでに備えていました。GTSの愛好家たちは、特に特徴的なエクステリアと豊かなV8サウンドを今でも覚えています。カイエンGTS PDE 3(E1 II)の直後に1,000台限定のポルシェデザインエディションが発売されました。スペシャルカラーと、エクステリアとインテリアのエクスクルーシブな外見が特徴でした。2012年に、北京で第2世代のカイエンGTS(E2)を発表します。309kW(420PS)の高い出力を発生し、0–100km/h加速タイムはわずか5.7秒、SUVセグメントに新しい標準を設定しました。GTSは、性能に加えてそのエクスクルーシブ性も印象的です。たとえば、コントラストカラーのGTSパッケージは、インテリアの特に上質な外観を提供しました。

2014年にロサンゼルスで発表されたカイエンGTS(E2 II)には、初めてV6エンジンが搭載されました。このツインターボエンジンは、先代を20PS上回る出力と先代を85N・m上回るトルクを発生。0–100km/h加速において、このモデルは5.1秒という、先代を上回るタイムをたたき出しています。ブラックのデザインエレメントにより、視覚的な面でもスポーツ性と独自性が際立っています。

現在のE3世代では、カイエンGTSと初のカイエンGTSクーペの2種類のカイエンGTSバージョンが発売されます。どちらも優れた横方向のダイナミクスを備え、カイエンGTSモデルのサクセスストーリーを受け継ぎます。4リッターV8ツインターボエンジンを搭載した2つのGTSモデルは、豊かなサウンド、さらに高い

出力、大きなトルクを備えます。これは再び強化された性能にもプラスの影響を与えます。現行世代のカイエンはGTS専用装備アイテムによっていちだんと研ぎ澄まされたモデルに進化していますが、ニューGTSモデルは、そのデザイン言語を十分に活かしたビジュアルに仕上がっています。