



PORSCHE



## プレス・インフォメーション

ポルシェ 718 ボクスター

## 目次

最高出力は 35 PS 増大- 燃費は 13 %低減	新しいミッドシップロード スター：ポルシェ 718 ボクスター	1
エンジンおよび トランスミッション	新型 4 気筒水平対向エンジン	2
シャシーおよび 支援システム	スポーツシャシーのチューニング、 PASM スポーツサスペンションを初めて オプション設定	6
デザインおよび インテリア装備	シャープなボディラインを強調する 新しいデザイン	8
ヒストリー	ポルシェ 718 - ミッドシップエンジン レイアウトのスポーツレジェンド	10
仕様		12

2016 年 4 月

最高出力は 35 PS 増大- 燃費は 13 %低減

## 新しいミッドシップロードスター：ポルシェ 718 ボクスター

初代ボクスターがデビューを飾って 20 年が経過した今、ポルシェは世代交代を記念して、新たなモデル名を付けました。718 ボクスターおよび 718 ボクスターS と命名された新世代の 2 シーターコンバーチブルは、さらなるパワーアップが進められたうえに、燃料効率も改善されています。ポルシェはミッドエンジンスポーツカーであるオリジナル 718 に搭載されていた水平対向 4 気筒エンジンの伝統を 2 台のニューモデルによって受け継いでいきます。伝説的なタルガ・フローリオ、ル・マン 24 時間レース、ヨーロッパヒルクライム選手権など、1950 年代と 60 年代に数々のレースで優勝を飾っています。

ターボチャージャーを搭載した新開発の水平対向 4 気筒エンジンがこのシリーズの最も重要なポイントです。総排気量 2 リッターの 718 ボクスターの最高出力は 220 kW (300 PS) で、総排気量 2.5 リッターの 718 ボクスターS の最高出力は 257 kW (350 PS)。S モデルには、可変タービンジオメトリー (VTG) を採用したターボチャージャーが用いられています。ポルシェは、ガソリンエンジン搭載のプロダクションモデルに VTG テクノロジーを採用した (911 ターボと 718 ボクスターS) 唯一のメーカーです。先代のボクスター モデルに比べて 26 kW (35 PS) ものパワーアップが図られている点や、新型ターボエンジンの効率性は注目に値します。ニュー 718 ボクスター モデルの燃費は最大 13 %低減されています。

まったく新しいチューニングが施されたシャシーと、さらなる制動力を手に入れたブレーキが、情熱的でスポーティなドライビングプレジャーを提供します。ニューモデルラインは、その他の部分に対しても最適化が行われ、ラゲッジコンパートメントリッドとフロントウィンドウを除いた全ての部分が一新されました。インテリアは、新設計のメータパネルがコックピットを特徴づけているほか、最新式タッチスクリーンを備えた最新世代のポルシェ・コミュニケーションマネジメントシステム (PCM) が標準装備に含まれています。さらに、ナビゲーションモジュールがオプションとして用意されています。

## エンジンおよびトランスミッション

### 新型 4 気筒水平対向エンジン

ポルシェは、ターボチャージャーを搭載した、まったく新しい2つの4気筒水平対向エンジンを718 ボクスター用に導入しました。これによってエンジンのパワーと効率性が従来のもよりも大幅に向上しているほか、数多くのイノベーションにより、ポルシェ独自のドライビングプレジャーも約束されています。このエンジンは、自然なレスポンス、スムーズな回転特性、そして情熱的なサウンドが特徴です。

ポルシェは、出力が異なる2種類の4気筒水平対向エンジンを用意しました。ひとつは718 ボクスターに搭載される220 kW (300 PS) の2リッターエンジン、もうひとつは718 ボクスターSに搭載される257 kW (350 PS) の2.5リッターエンジンです。先代のボクスターモデルと比較した場合、どちらも出力が26 kW (35 PS) 増大しています。エンジンのトルクも大幅にアップしました。718 ボクスターの2リッターエンジンは、1,950 - 4,500 rpm の回転域で最大トルク 380 Nm を発生します。これは、100 Nm 増 (35%増) となります。一方、718 ボクスターSの2.5リッターエンジンは、1,900 - 4,500 rpm の回転域で最大トルク 420 Nm を発生します。これは先代モデルとの比較で60 Nm 増となる値です。ポルシェのボクスターが誕生して以来、新型エンジン導入時に最大トルクがこれほど増大した例は過去にありません。

#### トルクの飛躍的な増大：あらゆる速度域でのスプリント性能がアップ

この結果、新型718 ボクスターモデルは、中間加速で卓越したパフォーマンスを発揮するとともに、低回転域からの加速もいちだんと鋭くなっています。PDK およびスポーツクロノパッケージを装備した718 ボクスターは、0 - 100 km/h 加速のタイムが4.7秒です。これは先代モデルのタイムを0.8秒上回る結果です。そして同じ仕様の718 ボクスターSは、このスプリントにおいて先代のボクスターSよりも0.6秒速いタイムとなる4.2秒をマークしています。同時に、このエンジンはスポーツカーの特徴でもあるスムーズな回転特性を有します。エンジンの最高回転数は7,500 rpm まで引き上げられ、定格回転数から最高許容回転数までの出力低下はわずか5%です。718 ボクスターと同一のセグメントで、このような数値を実現しているターボエンジンは他に例を見ません。これは、スポーツ走行時にドライバーがシフトレバーに手を伸ばさなくてもエンジンの出力とトルクを広い回転域で引き出すことができること、また、フル加速時にはシフト直後からターボエンジンの最大トルクを利用できることを意味します。したがって、特に100 km/h 超の中間スプリントにおいてトルク増が体感できます。最高速度は718 ボクスターで275 km/h、718 ボクスターSでは285 km/h となっています。

### さらに磨きをかけたターボコンセプトのパワーと効率性

ポルシェのターボコンセプトは、パワーと効率で感動を与えます。4気筒ターボエンジンとPDKを装備した718ボクスターのNEDC燃費は、先代ボクスターの値よりも0.7ℓ/100km改善され、6.9ℓ/100kmとなっています。また、2.5リッター水平対向ターボエンジンを搭載したPDK仕様車の718ボクスターSの場合、燃費は7.3ℓ/100kmとなっていて、先代モデルの値よりも0.9ℓ/100km改善されています。つまり、出力は35PSアップし、燃費は最大13%削減されました。

2機種の新ポルシェ 水平対向エンジンの違いは排気量だけではありません。ベースエンジンでは、ウェイトゲートバルブを装備した伝統的なターボチャージャーが、燃焼室にさらに多くの空気を送り込みます。よりパワフルな2.5リッターエンジンでは、これまでは世界でも911ターボのみに採用されていた可変タービンジオメトリー(VTG)を使った強制吸気を行います。718ボクスターSでは、ウェイトゲート追加によって排気ガスの流れを精密にコントロールできるようになったため、可変ガイドベーンを有するターボチャージャーが最適な効率レベルで作動できるようになりました。このように、流れていく排気ガスのエネルギーが、できるだけ最適な方法、つまり卓越した効率で駆動力に変換されます。

### 自然吸気エンジンのレスポンスとダイナミックブースト機能

ポルシェのエンジニア達は、ターボチャージャーのプロセスをチューニングする際に、自然吸気エンジンに匹敵するエンジンレスポンスを実現させることにとりわけこだわりました。これは、スポーツまたはスポーツ・プラスモードでスポーツ走行をしている際、部分負荷領域でターボチャージャーの「プレコンディショニング」を行うことなどで解決させました。バイパスバルブが閉じ、イグニッションタイミングを遅延させ、スロットルがわずかに開きます。これによって駆動トルクを一時的に維持しつつ、エンジンに供給する空気の体積と過給圧を増大させます。ドライバーがスロットルを全開にすると、より高い過給圧によってより大きなトルクが自然に発揮されます。フル加速中にドライバーが一時的にアクセルペダルから足を放した時でも、ターボエンジンでありながらも自然吸気エンジン同様のクイックなレスポンスが発揮されます。スロットルは大きく開いたままとなり、フューエルインジェクションのみが停止します。その結果、過給圧が完全に低下することはないため、再度アクセルペダルを踏み込んだ際にはエンジンが自然に応答します。

ターボチャージャーは、スポーツレスポンススイッチを押した際に同様の作動を示します。911 モデルと同じく、このスイッチはスポーツクロノパッケージおよび PDK トランスミッションを装備したモデルのステアリングホイールに装備されたプログラムスイッチの中央に配置されています。このスイッチを押すと、エンジンとトランスミッションが 20 秒間、俊敏なレスポンスを示すように設定されます。これはモータースポーツからインスピレーションを受けたものです。部分負荷域では、ターボチャージャーのウェイトゲートバルブが閉じます。こうすることで、過給圧の上昇時間が大幅に短縮されます。

### クーラントループが延長された“インダイレクト”インタークーラー

ポルシェのエンジニア達は、インダイレクト（液冷間接式）インタークーラーというもうひとつの革新的なソリューションを生み出しました。718 ボクスターのデザインとエアロダイナミクスに対する配慮から、ターボエンジンはドア後方のサイドエアインレットを使用して、ターボチャージャー用の空気と、インダイレクトインタークーラー用の空気を取り入れます。圧縮空気の冷却は、冷却システムの補助ループを使って行います。エンジンの上方には熱交換器が設けられていて、ターボチャージャーからの圧縮空気は、この熱交換器によって熱の一部がクーラントに移動します。その後、クーラントは各エアインレットに 1 つずつ備えられたラジエーターを流れます。

718 ボクスターの 4 気筒ターボエンジンに用いられたテクノロジーは、スポーツパフォーマンスと卓越した効率をさらに強化します。それは、ポルシェのターボエンジンが誇る、低回転域でのスポーティかつ自然なレスポンスをより細かく調節することが可能になることです。これは、バルブストローク調整式の可変排気カムシャフトを採用したことによるもので、先代モデルでおなじみのインテーク側の調整を補正するものです。

### 情熱的なサウンドを奏でる、まったく新しいエグゾーストシステム

新開発のエグゾーストシステムは、ポルシェ独自の情熱的なサウンド体験を約束します。718 ボクスターの場合、排気ガスはブラッシュドステンレススチール製のシングル・オーバル・テールパイプを装備したシステム内を通過します。一方、718 ボクスターS には、センターレイアウトのブラッシュドステンレススチール製デュアル・テールパイプが装備されます。全てのモデルに対して、センターレイアウトの円形スポーツテールパイプを装着したスポーツエグゾーストシステムがオプションとして用意されています。

## 6 速マニュアルトランスミッション標準装備、オプションで7速 PDK を用意

718 モデルには、6 速マニュアルトランスミッションが標準装備されていますが、7 速ポルシェ・ドッペルクップリング (PDK) をオプションで選択することも可能です。燃費を改善するため、PDK にはさらに進化したオートスタート/ストップ機能が備わっています。PDK には燃費を低減させるためのバーチャルギアも備わっています。一定の速度で走行している時は、コントローラーができるだけ高いギアを選択します。また、エンジン回転数が低くなりすぎた場合は、回転数の安定化と振動の防止を図るため、選択されているギアのクラッチの締結力が少しだけ弱められ、わずかなスリップが許容されます。

## 最適化されたオプションのスポーツクロノパッケージ

オプションのスポーツクロノパッケージは、ニュー718 ボクスターのスポーティな特性をさらに研ぎ澄ませます。911 と同様、ノーマル、スポーツおよびスポーツ・プラスの3つのセッティングに、個別のプログラムを追加設定することができます。ドライバーはメータパネルの専用メニューを使って設定をプログラミングすることで、PASM、スポーツエグゾーストシステム、オートスタート/ストップ機能とリアスポイラーを個別に組み合わせることができます。PDK を装備したスポーツカーでは、ドライビングプログラムスイッチの中央にスポーツレスポンススイッチも追加されています。レースからインスピレーションを受けたこのスイッチを使って、ドライバーはエンジンと PDK のレスポンスを極度にダイレクトなセッティングにすることができます。これは、例えば他の車両を追い越すときなどに使用できます。スポーツクロノパッケージを装備した場合、718 ボクスターモデルのポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM) に、個別に設定可能な PSM スポーツと呼ばれるプログラムを使用できます。この非常にスポーティなドライビングプログラムで、野心的なドライバーは安全な環境で車両のパフォーマンスのさらなる限界を探ることができます。PSM は、常にバックグラウンドで作動状態となります。アップグレードされたスポーツクロノパッケージとの組み合わせで、このプログラムはロードスターのドライビング体験をよりレースに近いものとします。

## シャシーおよび支援システム

### スポーツシャシーのチューニング、 PASM スポーツサスペンションを初めてオプション設定

新しいロードスターはその俊敏な走りがもたらすドライビングダイナミクスも印象的です。一新されたシャシーチューニングによって、ミッドシップエンジンのスポーツカーのコーナリング性能がさらに高められています。スタビライザーが強化さればね定数が高められたため、718 ボクスターの快適性はさらに向上しています。この新たなチューニングによって飛躍的に剛性感が高まり、様々な路面の荒れに対するスプリングのレスポンスも改善されています。また、10%ダイレクトになった電動ステアリングは、サーキットでも公道でもコントロールをさらに俊敏かつ容易なものとし、オプションを装備した718 ボクスターSは、ニュルブルクリンクの北コースにおいて先代モデルのラップタイムを16秒短縮するポテンシャルを備えています。

#### 精度と横方向の安定性を向上させたリアサスペンション

ドライビングパフォーマンスの精度と横方向の安定性をさらに向上させるため、ポルシェのエンジニア達はリアサスペンションを大幅に見直しました。例えば、新たにラテラルメンバーを追加することでリアサブフレームを補強し、横方向の剛性を高めています。ショックアブソーバーの大径化されたピストンとシリンダーチューブによって剛性が高まっているため、ホイールをガイドする精度も向上しています。リアホイールは1/2インチワイド化され、横方向の力に対応する能力が高まり、新開発のタイヤと相まってコーナリング安定性の向上に大きく貢献しています。

#### 車高が20 mm 低い新型 PASM スポーツシャシー

野心的なドライバーのために、718 ボクスターSにはポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム (PASM) スポーツサスペンションがオプションで用意されています。PASM スポーツシャシーでは車高が20 mm 低くなり、スポーツモードではより硬めのチューニングを選択することができます。また、従来同様10 mm 車高が低くなるポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム (PASM) もオプションで用意されます。新たなチューニングが施されたアクティブシャシーによって、ロングドライブにおける快適性と、ダイナミックでスポーティな硬めのセッティングを楽しむことができます。ポルシェは、コントロール領域を広げるため、拡張されたセンサーテクノロジーを採用しています。それぞれのスプリングストラットに装備されたハイトセンサーがスプリングの伸縮を検出し、3つの加速度センサーが車両の挙動におけるダイナミクスを検出します。これにより、さらに精密で感度の高いコントロールが可能になっています。



マルチ・コリジョン・ブレーキ・システムを装備したより強力なブレーキシステム走行性能の向上に伴い、フロントに直径 330 mm、リアに直径 299 mm のブレーキディスクを備える、より強化されたブレーキシステムが採用されています。718 ボクスターには、先代のボクスターS に採用されていたブレーキシステムが装備されます。また、718 ボクスターS のフロントには、911 カレラの 4 ピストンキャリパーと、厚みの増したブレーキディスクが採用されています。また 718 にはマルチ・コリジョン・ブレーキ・システムが採用されています。このシステムは、1 次衝突後に自動的に制動を行い、エアバッグを展開して 2 次衝突の被害を軽減します。

### 新たな「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

718 の研ぎ澄まされたスポーツ性は、ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM) のコントロールシステムにもおよびます。オプションのスポーツクロノパッケージを装備した場合、センターコンソールの PSM スイッチで作動させることができる PSM スポーツと呼ばれる新たな設定が追加されます。機能的には、PSM スポーツは通常の PSM オンモードとは大きく異なり、スポーツクロノパッケージのスポーツ・プラスモードとは独立して作動するようになっています。PSM スポーツモードを作動させると、メータパネルにインジケータと黄色の「PSM Off」ランプが点灯して、ドライバーに知らせます。

PSM スポーツモードでは、サーキットや低 $\mu$ 路面でのウインタードライバートレーニングなどにおいて車両の限界性能をさらに追求することができます。PSM オンと比較して、この新しい機能はより大きなヨー角度と駆動輪の空転を許容し、ドライバーは車両のダイナミックなパフォーマンスをよりはっきりと体験することができます。これによりスポーティなドライビングを好むドライバーでも、PSM を完全にオフにする必要はありません。これまで同様、PSM スイッチを長押しすることで PSM オフモードも選択できます。ただし、PSM オフモードおよび新しい PSM スポーツモードでも、ABS が作動するハードブレーキングを行った場合、ブレーキが解除されるまで PSM のすべてのスタビリティアシストが作動します。

## デザインおよびインテリア装備

### シャープなボディラインを強調する新しいデザイン

ニュー718 ボクスターは、ひと目でそれと分かります。先代モデルに比べてフロントエンドがっさう彫刻的に造形されているため、フロントボディは、よりワイドで力感あふれる外観に仕上がっています。こうした効果に拍車をかけているのは、サイドエアインテークの上に設けられているシャープなフロントライトです。このライトにはパーキングライトとインジケータライトが含まれています。中央部に見られる2本の水平ラインも、718 ボクスターのワイドな全幅を強調しています。冷却風を取り入れるための大型化されたフロントエアインテークは、新たなターボエンジンコンセプトが採用されていることを示す外観上の大きな特徴です。718 ボクスターのフロントエンドは、LED式デイトタイムランニングライトを組み込んだバイキセノンヘッドライトのデザインによって完成度が高められました。4灯式のデイトタイムランニングライトを組み込んだLED式ヘッドライトが新たなオプションとして用意されています。

このニューモデルシリーズに見られるサイドビューの特徴は、独自にデザインされたフェンダーとサイドシル、追加のハンドルシェルを持たないドア、そしてリアアクスル前方の各エアインテーク内に設けられた2つのルーバーです。このエアインテークは、エンジンに燃焼用の空気を提供するとともに、インタークーラーに対して冷却用の空気を送り込みます。718 ボクスターのスポーツ性は、718 ボクスターSに標準装備される19インチホイールとオプションとして用意された20インチホイールによって強調されます。全てのリアホイールは先代モデルのものに比べて0.5インチワイドになっているため、外観だけでなく横方向のダイナミクスにも改善が見られます。

718のリアボディは、ポルシェ ロゴとアクセントストリップが左右のテールライトを結ぶように備わっていることから、存在感がより増しています。リフレクターの高さに追加されたデザインエッジは、この効果をいちだんと強調します。デザインが一新されたテールライトは、クリアガラスの奥にある部分を立体構造のLEDテクノロジーが新しい特徴で、4つのブレーキライトが組み込まれています。

### インテリアには、新しいポルシェ コミュニケーション・マネージメントシステム (PCM) が標準装備

718 ボクスターのコックピットに追加された新たな要素は、ポルシェ独自のインテリア環境を向上させます。インテリアはより洗練されたものになりました。レザートリムは、右側のストレージコンパートメントまで続いているステッチが印象的です。

新しくデザインされたダッシュボードパネルの上部は、エクステリアの個性的な 3D デザインを反映させたもので、エアベントの位置が高くなっています。ステアリングは精度がいちだんと向上しました。また、装着されるスポーツステアリングホイールは直径が 375 mm で、基本的なデザインは 918 スパイダーのものと同じです。なお、直径 360 mm の GT スポーツステアリングホイールがオプションとして用意されているほか、全てのステアリングホイールに対し、ポルシェはマルチファンクション機能とヒーター機能をオプション設定しました。さらに、5 種類の新しいインテリアカラーが用意されているため、718 ボクスターを個性的な 1 台に仕上げる事が可能です。

新しいインテリアの中心的な要素になるのはポルシェ コミュニケーション・マネージメントシステム (PCM) です。PCM には、モバイルフォンプレパレーションやオーディオインターフェースに加え、出力 110 W のサウンドパッケージ・プラスが備わっています。オプションのモジュールを利用して機能を拡張すれば、この PCM を完全にカスタマイズすることが可能です。例えば、コネクトモジュールは、スマートフォンを車両の外部アンテナにワイヤレス接続するためのスマートフォンストレージトレイ、iPod を接続することができるセンターコンソールの USB ポート、ボイスコントロールの "Siri" を含んだ Apple CarPlay、そしてポルシェ・カーコネクトで構成されます。

ボイスコントロール機能が備わったナビゲーションモジュールもオプション装備のひとつで、目的地を簡単に入力することが可能です。このナビゲーションモジュールは、地図表示機能が改善されていて、二次元表示と遠近法表示だけでなく、特定の地域に関しては 3D 表示にも対応しています。このモジュールは、最初の 3 年間に限り地図データを無料で更新することができます。ナビゲーションモジュールを拡張するにはコネクト・プラスモジュールを利用します。このモジュールによって、スマートフォンが PCM や WiFi デバイス用ワイヤレスインターネットアクセスと簡単にリンクできるようになるほか、インフォメーションナビゲーションサービスのようなオンライン機能や、LTE 電話モジュールの各種機能を利用することが可能になります。

※ 仕様は国により異なることがあります。

## ヒストリー

### ポルシェ 718 - ミッドシップエンジンレイアウトのスポーツレジェンド

ミッドシップエンジンレイアウト、軽量設計およびスタイリング、そしてパワフルで効率性に優れた4気筒エンジン。モデル名に550および718を用いた伝説のポルシェスパイダーは、こうした要素によって、そのフィロソフィーを特徴的なものになっています。サーキット走行、オンロード走行、そしてヒルクライムレースを目的としたこれらのレーシングモデルは、1953年から1960年代の半ばにかけて、ポルシェのファクトリーチームや数多くのプライベートチームによって使用され、素晴らしい結果を残しました。数多くのプライベートドライバーや、ウォルフガング・グラーフ・ベルヘ・フォン・トリップス、ハンス・ヘルマン、グラハム・ヒル、リカルド・ロドリゲス、ヨアキム・ボニエといった優秀なドライバー達は、俊敏性に優れたポルシェの高速レーシングマシンで1,000回以上の勝利をポルシェにもたらしています。彼らがモータースポーツの世界でセンセーションを巻き起こしたことは事実です。小型のフラット4エンジンを搭載していたにもかかわらず、彼らのマシンはエンジン出力の上回る相手を圧倒し、数々のレースで総合勝利をもたらしました。

スパイダーはその歴史を振り返ると、段階的に開発が行われてきた車両のひとつであるといえます。これはポルシェの特徴です。ツッフェンハウゼンで初めて誕生した純血のスポーツモデル“タイプ550(89台)”が1953年に生産開始となると、それを機にミッドシップエンジンレイアウトのレーシングモデルは種類が増加して進化の一途をたどり始めました。1956年には、チューブフレームを採用するとともにエンジンのパワーを増大させた550Aスパイダーが(40台)登場。また、この年、イタリア人ドライバーのウンベルト・マリオーリは、当時最も厳しいロードレースであったタルガ・フローリオを550Aで走り、見事な勝利を飾っています。現在“フルマンエンジン”として知られているこのエンジンは、それを搭載する車両と肩を並べるほど有名な伝説的エンジンであり、4本のオーバーヘッドカムシャフトを備えている点が特徴です。

#### 718 RSK が世界的成功を収めるとともに、マニュファクチャラーズ・ワールドチャンピオンシップで勝利を獲得

550Aの後継モデルが718RSK(34台)として1957年にデビューしました。そのネーミングはモータースポーツとテクノロジーが密接な関係にあることを表しています。“RS”は“レーススポーツ”を意味し、“K”は新たに開発されたフロント・トーションバースプリングを示しています。フロント・トーションバースプリングは、“K”の文字を横たえたようなレイアウトが特徴です。あらゆる懸念を払拭するため、この718に対しては先代モデルに比べてより多くの改良が施されました。スチール製のチューブを用いたシームレスなフレームを採用することで、この車は優れた強度と理想的な軽さを獲得。また、エンジン、シャシー、ドラムブレーキに対してもさらなる最適化が図られました。

ル・マン、ニュルブルクリンク、アルゼンチン、カリフォルニアのリバーサイド、そして数々のヒルクライムレースなど、718 RSK は世界中で成功を収めました。550 A スパイダーと 718 RSK は、どちらもポルシェ デザインの圧倒的なポテンシャルをフォーミュラ 2 のレースで証明しています。そしてさらに進化してシングルシーターとなった 718/2 は、1960 年に行われたフォーミュラ 2 のマニファクチャラーズ・ワールドチャンピオンシップでも勝利を飾りました。

### 718 RS 60 は、すぐさまクラスの本チマークとして君臨

FIA のレギュレーションが新しくなって、レーシングカーとプロダクションモデルの間のさらなる近似性が求められた際、ポルシェは 1960 年のシーズンを戦うために 718 RS 60 (19 台) を用意しました。登場するとすぐに、この車両は 1.6 リッタークラスのベンチマークとして評価されるようになりました。レースにおける最も素晴らしい成果としては、タルガ・フローリオ、セブリング 12 時間、そして 1960 年/1961 年のヨーロッパヒルクライム選手権における総合優勝があります。そして 1960 年 10 月には 718 RS 61 スパイダー (13 台) の生産が開始。当初、この車両でレースに臨んでいたのはプライベートドライバー達です。ウィッシュボーンを備えた新しいリアサスペンションは、この車の注目すべき特徴となっていました。

718 スパイダーのポテンシャルをル・マン 24 時間で引き出すためにも、718 RS 61 はさらなる進化を果たしてクーペモデルとなりました。1961 年、依然として 4 気筒エンジンを積む 718 GTR がスタートラインに並んでいます。そして 1962 年のシーズン、この車両には 2 リッターの 8 気筒エンジンとディスクブレーキが採用されました。1961 年から 1964 年にかけてレースに参戦した 718 WRS スパイダーにも、これら 2 種類のエンジンが用いられています。レースへの参戦を続けた数年間、メカニック達はこの車両を“グランドマザー”という親しみを込めたニックネームで呼びました。このワンオフモデルは、1963 年と 1964 年のヨーロッパヒルクライム選手権を制し、ポルシェのミッドシップエンジンコンセプトが誇るポテンシャルの高さを再び証明しています。

	718 ボクスター	718 ボクスター S
<b>エンジン</b>		
タイプ	水平対向ターボエンジン	
シリンダー数	4	
バルブ/シリンダー	4	
総排気量	1,988 cc	2,497 cc
ボア	91.0 mm	102.0 mm
ストローク	76.4 mm	
最高出力	220 kW (300 PS)	257 kW (350 PS)
発生回転数	6,500 rpm	
最大トルク	380 Nm	420 Nm
発生回転数	1,950 - 4,500 rpm	1,900 - 4,500 rpm
リッターあたりの出力	111 kW/ℓ (151 PS/ℓ)	103 kW/ℓ (140 PS/ℓ)
圧縮比	9.5:1	
最高エンジン回転数	7,500 rpm	
冷却システム	水冷式（サーマル・マネージメントシステムと切替式ウォーターポンプを装備）	
バルブ駆動	可変バルブタイミングシステムおよび可変バルブリフトシステム（インテーク／エグゾースト側）（バリオカム・プラス）	
オイル供給	インテグレートッドドライサンプ潤滑システムおよびオンデマンド式オイルポンプ	
過給システム	シングルターボチャージャー	シングルターボチャージャー（VTG 式）
インタークーラー	インダイレクト（液冷間接式）インタークーラー（低温型ラジエター2基、水冷式インタークーラー<1基>）	
エグゾーストシステム	2系統式エグゾーストシステム（センターレイアウトのステンレススチール製テールパイプを装備）	2系統式エグゾーストシステム（センターレイアウトのステンレススチール製デュアルチューブテールパイプを装備）
エミッションコントロール	三元触媒コンバータ（2基）およびエミッションコントロール用オンボード自己診断システム	
フューエル・マネージメントシステム	ダイレクト・フューエル・インジェクション（DFI）	
駆動システム	ミッドシップエンジンレイアウト、後輪駆動	

※ 仕様は国により異なることがあります

	718 ボクスター	718 ボクスターS
<b>駆動系統</b>		
トランスミッション	6速マニュアルトランスミッション (シングルディスククラッチおよびデュアルマスフライホイールを装備) 7速ポルシェ・ドッペルクップルング (PDK)	
クラッチ径	マニュアル 240 mm, PDK 202/153 mm	
ギア比	マニュアル / PDK	
1 速	3.31/3.91	
2 速	1.95/2.29	
3 速	1.41/1.65	
4 速	1.13/1.30	
5 速	0.95/1.08	
6 速	0.81/0.88	
7 速	-/0.62	
後退	3.00/3.55	
最終減速比 (リア)	3.89/3.62	
<b>シャシー</b>		
フロントアクスル	軽量マクファーソンストラットサスペンション	
リアアクスル	軽量マクファーソンストラットサスペンション	
ステアリング	電動機械式パワーステアリング (可変ステアリングレシオおよびステアリングパルス入力を採用)	
ステアリングギア比	15.0 : 1 (直進位置) - 12.4 : 1	
ステアリング ホイール径	375 mm	
最小回転径 (直径)	10.98 m	
走行安定性 制御システム	ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM) (拡張ブレーキ機能を備えた ABS を含む)	

	718 ボクスター	718 ボクスターS
<b>シャシー</b>		
ブレーキシステム	対向4ピストン式アルミニウム製 モノブロックキャリパー (フロント/リア) (キャリパーカラー:ブラック)	対向4ピストン式アルミニウム製 モノブロックキャリパー (フロント/リア) (キャリパーカラー:レッド)
ブレーキディスク (フロント)	クロスドリル加工が施された鋳鉄製ベンチレーテッドディスク	
直径	330 mm	
厚さ	28 mm	34 mm
ブレーキディスク (リア)	クロスドリル加工が施された鋳鉄製ベンチレーテッドディスク	
直径	299 mm	
厚さ	20 mm	
<b>ホイール/タイヤ</b>		
ホイール、タイヤ (フロント)	8 J x 18 ET 57 (ホイール) 235/45 ZR 18 (タイヤ)	8 J x 19 ET 57 (ホイール) 235/40 ZR 19 (タイヤ)
ホイール、タイヤ (リア)	9.5 J x 18 ET 49 (ホイール) 265/45 ZR 18 (タイヤ)	10 J x 19 ET 45 (ホイール) 265/40 ZR 19 (タイヤ)
<b>寸法</b>		
全長	4,379 mm	
全幅 (ドアミラーを含む)	1,801 mm (1,994 mm)	
全高	1,281 mm	1,280 mm
ホイールベース	2,475 mm	
フロントトレッド (ホイールサイズ)	1,515 mm (18 インチ)	1,515 mm (19 インチ)
リアトレッド (ホイールサイズ)	1,532 mm (18 インチ)	1,540 mm (19 インチ)
<b>ラゲッジコンパートメント容量および重量</b>		
	マニュアル/PDK	
ラゲッジ コンパートメント容量	275 ℓ (フロント 150 ℓ、リア 125 ℓ)	
空車重量 (DIN)	1,335 / 1,365 kg	1,355 / 1,385 kg
許容総重量	1,655 / 1,685 kg	1,665 / 1,695 kg
パワーウエイトレシオ	4.5 kg / 4.6 kg/PS	3.9 kg / 4.0 kg/PS



	718 ボクスター	718 ボクスターS
<b>走行性能</b> <span style="float: right;">マニュアル/PDK</span>		
最高速度	275/275 km/h	285/285 km/h
加速		
0 – 96 km/h	4.9/4.7 秒	4.4/4.2 秒
0 – 96 km/h (ローンチコントロール作動時)	- /4.5 秒	- /4.0 秒
0 – 100 km/h	5.1/4.9 秒	4.6/4.4 秒
0 – 100 km/h (ローンチコントロール作動時)	- /4.7 秒	- /4.2 秒
0 – 160 km/h	11.3/11.1 秒	9.7/9.5 秒
0 – 160 km/h (ローンチコントロール作動時)	- /10.8 秒	- /9.2 秒
0 – 200 km/h	18.3/18.1 秒	15.2/15.0 秒
0 – 200 km/h (ローンチコントロール作動時)	- /17.8 秒	- /14.7 秒
<b>燃費&amp;エミッション性能</b> <span style="float: right;">マニュアル/PDK</span>		
適用される排出ガス基準 (EU)	EURO 6	
使用燃料	無鉛ハイオクガソリン	
燃費 (走行距離 100 km あたり)		
市街地	9.9 / 9.0 ℓ	10.7 / 9.5 ℓ
郊外	6.0 / 5.7 ℓ	6.5 / 6.0 ℓ
複合	7.4 / 6.9 ℓ	8.1 / 7.3 ℓ
CO <sub>2</sub> 排出量		
複合	168 / 158 g/km	184 / 167 g/km
効率クラス (ドイツ)	E/D	F/E
燃料タンク容量	54 ℓ	64 ℓ
<b>エアロダイナミクス</b>		
空気抵抗係数 (c <sub>d</sub> )	0.31	0.32
前面投影面積 (A)	1.99 m <sup>2</sup>	
空気抵抗 (c <sub>d</sub> x A)	0.62	0.64