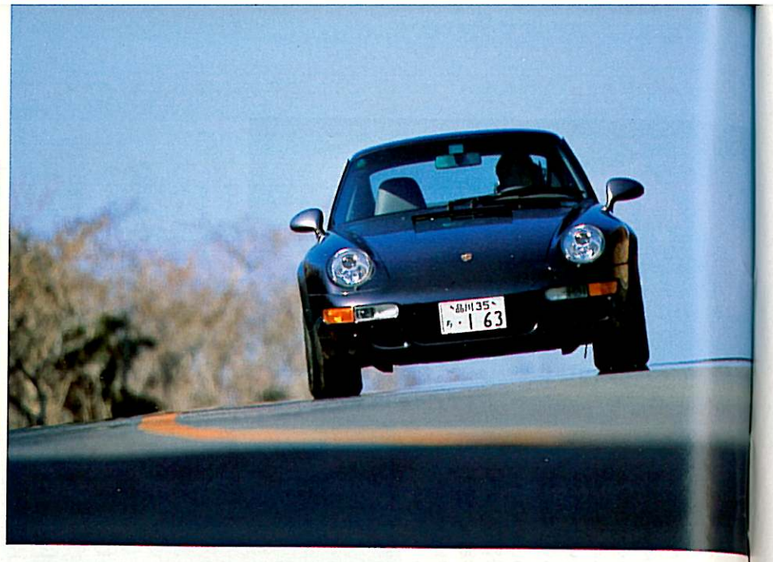
岡崎宏司が語る'97カレラそして911の34年

空冷最後の年、911は完成をみた

岡崎宏司はかつてじっくり考えた。ポルシェ911はなぜRRを採用したのか？そして断固たる結論を得た。「なぜならそれがスポーツカーにとって最高のレイアウトだからだ」教授の911論を心して聞け！

写真・望月浩彦（911）、河野敦樹（岡崎氏）
Photos by Hirohiko Mochizuki, Atsuki Kawano



ステアリングを切らないか、ややカウンターをあてるぐらいで、ハイスピードコーナリングしているときのトラクションは本当にいい。このトラクションの感触を味わうだけでも、911に乗る価値は十分にあるといえる。

トラクションという言葉をまず理解して

911を運転する快感、それはなんといっても、リア・エンジンであるがゆえのトラクションにあるのです。911は、その強力なトラクションを味わうためだけでも、乗る価値があるクルマなんですね。

とはいえ、一般の読者の方には、トラクションという言葉は、いまいちピンとこないかもしれません。「加速がいい」とか「コーナリング性能が高い」とかいった表現のほうが、馴染みがあるでしょう。でも、トラクションという言葉は、911を理解する上での根本命題みたいなものですから、ポルシェ・ファンの人は、このさいしっかりその意味を把握してほしい、と思うんです。

トラクションとは「推進力」を表す英語で、クルマ用語としては「エンジンの動力を推進力に換える能力」の意味に使われています。

いかにエンジン・パワーが巨大でも、トラクションが悪いと、クルマは前に進まない。一般にクルマのトラクションを改善したいと思ったら、タイヤを高性能なものに換えるのが一番てっとり早いのですが、同じ銘柄、同じサイズのタイヤを履いても、クルマによって意外なほどトラクションの差がある。それは、タイヤが能力を発揮するような条件を、つくってやれるクルマとそうでないクルマがあるからなんですね。

で、911はその能力が圧倒的に素晴らしい。だから、あんなに小さいクルマなのに、あれほどの大パワーを許容できるし、あれだけの高性能タイヤを履きこなすことができるんです。

そして、それもこれも、根本的な理由は、911がRRのレイアウトを採用しているからなんですね。

F・ポルシェ博士は本質を見抜いていた

RRはリア・ヘビィゆえにオーバーステア（コーナリング中にリアが外側に流される現象。高速ではスピンの危険がある＝編集部註）に陥りやすい、と考えられています。それはあながち間違いではないのですが、その一方で、リア・ヘビィゆえのメリットもある。それは、駆動輪である後輪の上に荷重がしっかりのっているという点です。

一般に、タイヤのグリップ能力は「接地面積」と「荷重」に比例します。タイヤに荷重がしっかりのっていれば、そのぶんグリップ能力は高い。タイヤのグリップ能力は、コーナリング・フォースに関係してきますが、それが駆動輪の場合、トラクションとも直結する。前輪駆動ならフロントに、後輪駆動ならリアに荷重がたくさん乗っていたほうが、トラクションの上では有利なんです。

つまりその点では、FFとRRは理にかなっている。最大の重量物であるエンジンを、駆動輪の上に乗せてるわけですから。

それに較べるとFRは不利だ。エンジンを駆動輪の上に載せていませんから。ただし、加速中は慣性の働きで荷重の一部がリアに移動するため、出来の悪いFFよりもFRのほうがトラクションはいい。ミドシップは、多くの場合リア・エンジンに近いレイアウトを採っているので、FRより有利ですが、911のような徹底したRRと較べると、やっぱり不利になります。

もちろんポルシェはそういう理屈を十分わかった上で、RRにこだわってきた。そもそも、ポルシェ博士とその息子のフェリーが、911の前身である356のレイアウトとしてRRを選んだのは、決してビートルのメカニズムを流用するためだけではなかった。スポーツカーのレイアウトとしてのRRのポテンシャルの高さに、着目していたからだと思うんです。

ドライビングの快感はミドシップよりRR

ドライサンプ（通常エンジンの下側にあるオイルパンを別個に独立させて、そのぶんエンジンのマウント位置を下げる方式。狙いは重心高を下げるためで、レーシングカーでは常識的なレイアウト＝編集部註）の水平対向6気筒をリア・オーバーハングに搭載することで、加速中最大の荷重が後輪にかかるよう設計された911は、いってみれば、そのRRのメリットを極限まで追求したスポーツカーなんですね。

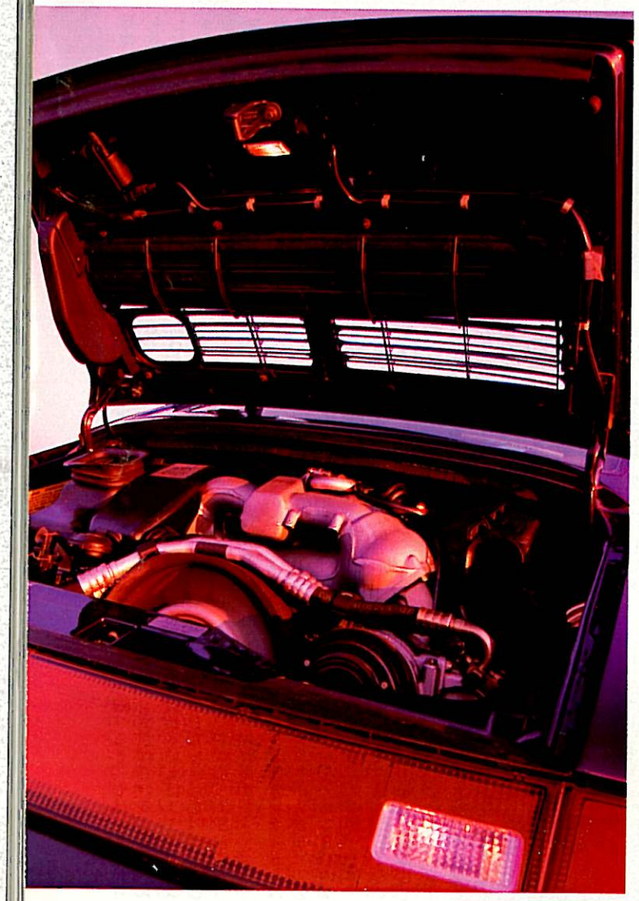
もちろん、純粋に曲がることだけを考えたら、ミドシップのほうが有利な面がある。ミドシップのヨーイング・モーメントの略で、車体が方向を変える動きのこと。前後輪の間に重量物が集中したミドシップは、ヨーイング・モーメントの発生、減衰が速く、敏捷性に優る＝編集部註）の出方は実際素晴らしい。だけど、それは人が気持ちいいという感覚とはズレている。曲がるのはしょせんタイムを削るため、競争のためで、そこには必ずしも、ドライビングの快感はない。

人が本能的に快感を覚えるのは、絶対に加速のほうなんです。それも後ろ脚の強力な蹴りで、エネルギーを一気に弾け出すような加速。

そもそも、4つ足の動物はみな、後ろ脚の蹴りを推進力にして走りますよね。クルマの場合も、その後ろ脚の強い蹴りが、快感の原点だと思う。それが最も端的に味わえるのが、RRのスポーツカーだ。

これはポルシェの人たちが昔から言いつづけてきたことでもあるんですね。だから私は、ボクスターがなぜミドシップになったのか、いまだ疑問に思っている。

スポーツカーは、べつにタイムを争うためのクルマではありません。だから、ただ速く走ることよりも、快感中枢をいかに刺激するか、それが第一の課題なんです。911が34年トップの座に君臨しているのも、何よりその点で傑出しているからなんですね。



フラット6をリアのオーバーハングに低く搭載するというこのレイアウトは、結局どこもやれなかった。

こ存じ「教授」こと岡崎宏司。データ分析と印象批評を融合させたロードインプレッションを自動車ジャーナリズムに定着させた功績は大きい。過去に930と964を1台ずつ所有。「スポーツカーはミドシップよりRR」と唱える911シンパ。

RRにしたおかげでボディは小さくなりトラクションは稼げおまけに4人乗りにすることができた。ミドシップだったらとっくに消えていた。