



# PORSCHE 911

## 空冷ポルシェ、乗らずに死ねるか

まず1台目は  
何といっても73  
の2・7ℓカレ  
ラRS。あは  
やっぱり、非常  
にエキサイティ  
ングなクルマで  
した。当時の9  
11のフラット  
6は、シャープ  
な切れ味が特長  
だったんですが

911は964でもう完成形かと思っていた。そうしたら993で再度異次元の進化を遂げたので本当にびっくりした。993はもうモデルチェンジをする必要はない。

230 km/hドリフト  
忘れられない959の

最後に、911の過去34年を振り返って、とくに

でも、911の走りを本気で楽しもうという人には、絶対に勧められないクルマです。

まあ、そのかわり、良路をそこそここのペースで走る程度なら、乗り心地はソフドでスムーズ。エンジンも低速からトルクがあつて扱い易い。だから、あくまで街乗りが中心で、カッコを楽しむという人には、悪い選択ではないかもしれない。

ナリング中に大きめの凹凸に出会うと、そうとうシビアな挙動を示しますね。ブレーキも、ボルシエとしては、制動Gがものたりない。

これがR.R.ホルシエの  
最終的な到達点だ！

’97カレラ4Sは  
これまで乗った  
911のなかでは最も  
コントロールブル。  
4駆の911も  
ようやく完成した  
という印象を受けた。

カレラ4に対する  
見方が変わった／

で、'97モデルのインプレッションですが、結論からいえば、911は、911もおおよそにおいて、スタンダード仕様が一番いい。'97モデルではナローボディ+16インチ・タイヤの Carrera・クーペ・タイプI。それにBSエクスペディアを付けたやつ。それを3000km以上タイヤ交換して乗つたら、これ以上刺激的で感動的なクルマはありませんね。

もつとも、今年に限ってはもう一台、カレラ4Sという、ものすごい911も現れました。

これは、911ターボと同じ、フロントに225/40ZR18、リアに285/30ZR18タイヤを履いたスラッシュ性の高いカレラ4で、サスペンション・チューニングやブレーキの仕様もターボに準じています。ただしエンジンは、ノーマル・カレラ4が3746ccの300psユニットを搭載するのに対し、2駆のカレラと同じ3600ccの285psユニットを積んでいます。

正直いって、カレラ4はこれまで

これほどの高みに達するクルマは  
今後もう二度と現れないでしょうね。

911のコクピットは、タイトだけど窮屈じゃない。ドライバー席から両側フェンダーの峰が常に見えるのもいい。

は嫌いなクルマのひとつでした。というの、964とともにデビューした初期のカレラ4は、本当におつかなかった。プッシングアンダー(コーナリング中に加速する)アンダーステアが高まる現象。911をはじめる、リアのグリップ力が高いクルマはこの傾向が強い(編集部註)が強く、そこからいきなりオーバーに転じる。限界が掴みにくくて、飛ばしてもぜんぜん楽しめない。

ところが、今回乗ったカレラ4Sは、ぜんぜん違っていました。限界でもステア特性は弱アンダーからニュートラル。絶妙の前後バランスでドリフトに入っていく。まるで、素晴らしくよくできたFRのように、気持ちよくドリフトに持ち込める。

911特有の強いプッシングアンダーも、フロントがうまくひびつばつて補正してくれる感じですね。だから、どこまでも追いつ込んでいける。

あまりに思いどおりになるので、運転していて「もつとパワーを」と叫びたくなつたほどです。

あとで確認してみても、フロント・タイヤのシヨルダ部にはさほどの負担がかかっていない。それだけ見事にタイヤを使い切っているんです。RRはフロント荷重が足りないのです。フルブレーキングではABSが早めに利く傾向があるんですが、カレラ4Sの場合はそれもなかった。

まあ、これはターボと同じ大容量のブレーキを使っている恩恵もあるでしょう。車重はターボより50kg軽いので、絶対的な制動力は911シリーズのなかでも最高だと思います。

とにかく、このカレラ4Sは、間違いないくらいまで乗ったベスト911のひとつ。とくにBSのS102を履いたカレラ4Sは、RR+4WDのひとつの完成形といつてもいいかもしれない。

それと較べると、やはり今年からラインナップされている2駆のカレラSは、厳しくいえばファッション性だけの911といつていい。同じSがつく911でも、4Sとはまったく正反対のクルマです。

これもトレッドはカレラ4Sなみに抜けて、フロントに205/50ZR17、リアに255/40ZR17のタイヤを履かせてるんですが、リアタイヤがカレラ4Sほど幅広くないぶん、31mmのスペーサーで調整してるんですね。まあ、このスペーサーを見たとき、ちょっと嫌な感じはしたのですが、乗ってみて、その不安は見事的中しました。

問題は、太いタイヤを履いて車高も若干下げているのに、サスをそれに応じて十分チューニングしてない点にあります。走らせるとフロントの座りが悪いし、リアも煽られると簡単に方向を乱す。とくに、コー

怖さがあつた。それこそ、いつ切れ

でもおかしくないタイトロープの上を渡っているような。

そこへいくと73のカレラRSは、同じタイトロープを渡るので、ロープ自体は絶対に切れないという安心感があった。

その次に印象的だったのは、'80年代のモンスター、959ですかいね。はたして911の仲間に入れていいかどうかわかりませんが、あのクルマでやった230km/hドリフト4駆に対する私の見方を、いちから変えてくれたクルマでした。

930時代の911については、じつはあまり興味がないんです。最後の頃のモデルを所有していたことがありますが、「まあ、こんなもんかな」という感じで、とくに感激はなかった。いろいろな点で、「もう古いな」という感じがした。

ですから、964が発表されたときには、心の底から驚いたわけです。「911がこんなによくなるものなのか」って。964は試乗会に乗ったとたんに注文しました。いまでも964は、それほど悪いクルマではないと思っています。一見してオリジナル911の形をしていて、それでいて中身がいい。なかでもライトウェイトのカレラRSは、歴代の911のなかで、個人的に最も気に入っている1台です。

そして、最後が現行の993。すでに話したとおり、お勧めは16インチ・ホイールを履いたベシックなカレラと、今回乗ったカレラ4Sの2台。前者はRR911の、後者はRRをベースにした4駆911の、いずれも最終的な到達点といっているほど完成度が高い。

思い起こせば、ごく初期の911は、ドライバーにものすごく高い技

カレラ4Sには  
ターボのブレーキが  
そのまま付いている。  
重量はターボよりも  
50kg軽いので、  
制動力は911の中で  
一番優れている。

量を要求するクルマでした。超人的にうまいドライバーしか、法悦の世界には入れなかった。でも、いまの993は、そこそこの腕があれば、法悦の世界に入っている。その差が結局のところ、34年の進歩ということなのでしょう。

911はもう本来ならば、モデルチェンジの必要などないクルマです。社会が許すのなら、このままの形でずっと造りつづけたらいい。これはどの高みに達するクルマは、今後もう二度と現れないでしょうね。