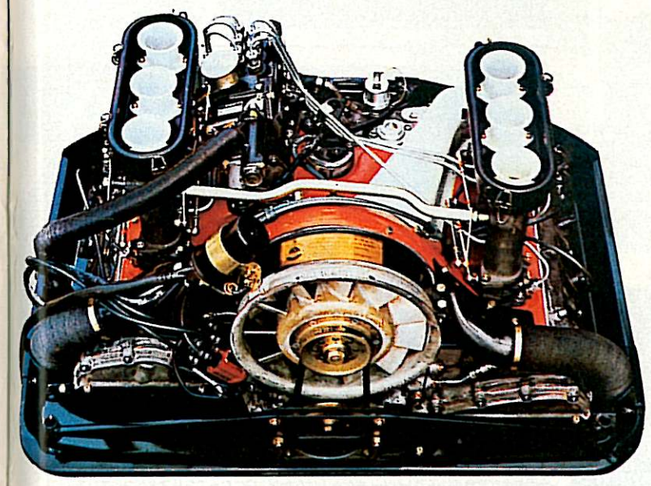
空冷ポルシェはなぜ終わるのか?

ヨーロッパとアメリカの新しい法規制が空冷フラット6にとどめを刺した。

356の時代から数えてほぼ50年、RRポルシェの代名詞であった空冷フラット・エンジンが、
いま静かに歴史の表舞台から姿を消そうとしている。'70年代の排ガス／安全規制の荒波を乗り越え、
'80〜'90年代の日本製ライバルとの激しい性能バトルに勝利を収めた空冷ポルシェが、
993に至ってかつてない高みに達したいま、なぜいきなり生涯を終えなくてはならないのか?
それは決して、時代遅れになったからではないだろう。
空冷ポルシェはむしろ、王者のタイトルを手にしたまま引退する。
新しい時代の王者たる、水冷RRポルシェ=996のために。

文・宮川 章
Text by Akira Miyagawa
写真・茂呂幸正(300ZX & RX-7)
Photos by Yoshitada Moro



901時代の空冷フラット6。まだ排ガス規制が始まる前で、各バンクに3連キャブを装着していた。ポルシェの空冷フラット6はその後、燃料噴射装置の採用、制御の電子化などにより洗練の度を加え、'70年代の排ガス対策の時代、'80年代の性能競争の時代を生き抜いたが、ついに今年で現役を引退する。シングルカム・フラット6という基本レイアウトを34年も守り続けたのはほとんど奇跡といっていい。

モデルチェンジするか北米から撤退するか

デビューから4年しかたっていない993(現行911)が、なぜモデルチェンジしなければいけないのか? これは多くのポルシェ・ファンにとって、大きな謎に違いない。

しかも、今回のものは、911の過去のどのモデルチェンジよりも、大規模なものになるという。

詳しくは本号46〜47ページの「996パーフェクト予想」を見ていただきたいが、スタイリングでは、34年続いたオリジナル911の特徴的なルーフラインが棄てられ、ボディ外板はすべて新しいデザインになる。一方メカニズムでは、RRとフラット6の組み合わせこそ残るものの、エンジンは先に出たボクスター同様、水冷タイプになるという。

つまりポルシェは今年を最後に、356以来40年以上続いた空冷エンジンを、きっぱり廃止してしまおうとしているのだ。

それはナゼなのか?

ボディデザインの変更についてはその理由は明らかだ。

業界事情に詳しい人なら知っていると思うが、'98年からアメリカとEU諸国で、新しい衝突安全規準が施行される。その規準は両地域で微妙に異なるのだけど、共通しているのは、メーカーは今後、正面のオフセット衝突と側面衝突という、これまで規準化されてなかった実験モードでのクルマの安全確認が必要になるという点だ。

とくに、何事も抜け道の多い日本や欧州諸国と違って、アメリカの規制は問答無用である。そのために、北米で売られている乗用車の多くが、ボディの大規模なモディファイを迫られている。それが出来ないクルマは、市場から撤退するしかない。

じつは日本製の2台のスポーツカー、日産300ZXとマツダRX-7が北米市場から撤退せざるを得なかった第一の理由も、この新衝突安全規制にあった。

いずれも、'70〜'80年代には数千台／月レベルの販売を記録し、「アメリカ市場で最もポピュラーなスポーツカー」といわれたクルマだが、最近では円高と保険料の高騰のあおりで、販売は数百台／月レベルまで減っていた。となると、新衝突安全規制に対応するために新たな開発費を投じるのももったいない。というわけで、あえなく販売打ち切りの決断がなされることになったのだ。

しかし、ポルシェという企業にとってアメリカ市場は生命線だ。撤退はすなわち死を意味する。だから、商品力の上では問題のない993にあえて見切りをつけて、新型車の開発に踏み切ることにした。

996のボディは、側突対策のために、従来型よりキャビン部分が幅広くなっているはずだ。オフセット・クラッシュ対策でノーズも長くなり、その結果全長も993より10cmほど長くなるだろう。

空冷エンジンの音はもはや容認されない

では、なぜ空冷エンジンは棄てられるのか?

これも理由は規制対応にある。

じつは'98年からEC諸国では、衝突安全規制だけでなく、排ガス規制と車外騒音規制も改められる。新しい排ガス規制はなかなか厳しくて、排ガス対策が世界一進んでいるといわれる日本のクルマを持っていっても、おいそれとはパスできない。

911にとっては、もうひとつの車外騒音規制もやっかいだ。これはヨーロッパ特有の法律で、とくに観光立国のスイスが昔から厳しいことで知られている。高速での走行ノイズを車外から測定するため、エンジン音が大きいクルマ、タイヤ・ノイズがうるさいクルマは不利だ。

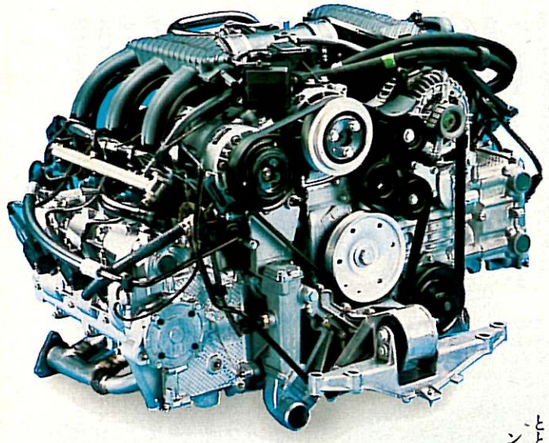
これだけの条件を突きつけられれば、頑固なポルシェも空冷を諦めざるを得なかった。水冷は冷却の制御を緻密に行える点で、排ガス対策上有利だし、あのリアの大きなクーリングファンがなくなるだけでも、エンジン騒音はそうとう減る(水冷の場合にもラジエターにクーリングファンが付くが、最近のものは電動で高速走行中は作動しない)。

もちろん水冷化に伴って、ヘッドをツインカム4バルブ化するなどの「改良」も行われるだろう。熱負荷の大きい4バルブ・ヘッドは水冷のほうが有利という見方もある。しかし本当のところ、「性能」だけを考えれば空冷でもいけた。それがポルシェ技術陣の本音ではないか。水冷に転換するのは「スポーツカーとしての進化」ではなく、あくまで「社会環境への適合」のため。仕方ないこととはいいながら、ファンとしてはやはり、一抹の寂しさを感じてしまうのである。

ポルシェ911というスポーツカーのコンセプトを成り立たせるために、空冷フラット6は必須のパワーユニットだった。フラット6だから、リアのオーバーハングに低く搭載できる。空冷にしてラジエター以下の部品を省略するかわりに、ドライサンプを用いた潤滑システムを利用してオイルクーラーからエンジンの熱を逃がす。水平対向ゆえにビッグボアだから、2バルブでも吸排気バルブの有効径を十分とることができた。

空冷ポルシェの系譜

ポルシェの名を冠した最初の生産車、356が発表されたのは1948年のこと。それはVWビートルのエンジンを改造した1.1ℓ空冷フラット4をリアに搭載して登場した。それから49年、その間ポルシェは水冷の直4やV8もつくり、車両レイアウトもFR、ミドシップといろいろ手がけてきたが、世界中の多くの人々のイメージにあるポルシェは、あくまでRRであり空冷フラット・エンジン。そのひとつが失われてしまうのは、本当に惜しい。



ボクスターの水冷フラット6エンジン。シングルカム2バルブの911ユニットに対してDOHC4バルブを採用。レース技術から応用したクロスフロー冷却により、すべてのシリンダーを均等に冷やせるため、ノッキングの限界が高くなり、ビッグボア・ユニットとしては異例に高い11.0の圧縮比を達成。ポルシェ独自の可変バルブタイミング機構"バリオカム"を採用することでトルクバンドを広くした。潤滑はもちろんドライサンプ。

北米市場から撤退した2台の和製スポーツカー

かつて240Zで一世を風靡した日産のFRスポーツ。一時は北米市場で8000台／月ぐらい売れていたが、最近は低迷。新安全規制に対応する開発費を捻出できずに撤退を決定した。

"ロータリーロケット"の異名をとった初代は、北米でじつに多くのファンを獲得したが、最近では円高と保険料の高騰がダブルパンチに。ファンに惜しまれつつリタイアすることに。