



PORSCHE 911

空冷ポルシェ、乗らずに死ぬか

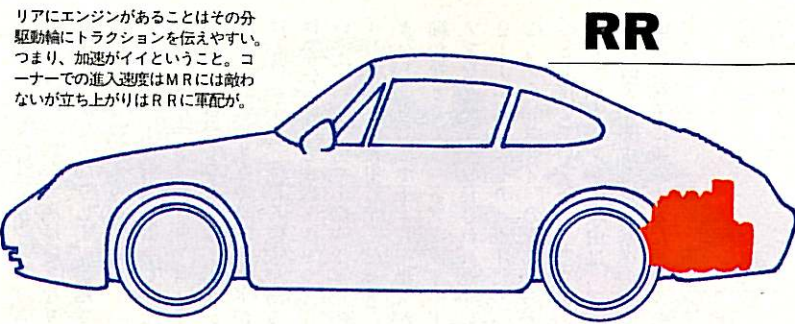
オ なんか、今日のセンパイ、むちやくやアカデミックつすね。かっこいいつすね、その白衣やめたほうがいいつすよ、イケてないつすも。

ク うるさいなあ、それより、オギ、なんで、ペレー帽なんかかぶってんだ？

オ ファッションですよ、これ。へんかなあ……。そんなことより、RRが優れているのは、だいたいわかったんすけど、だいたいわかってきたんすけど、ポルシェは、なんでずっと水平対向エンジンなんすかねえ。だって、ほら今V6とかって、ハヤッてんじやないスカ。

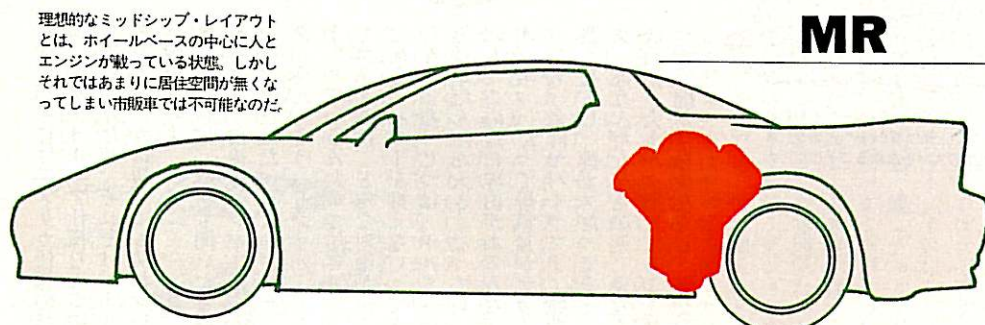
ク V6がハヤッてる、っていったって、そりゃ汎用性を期待した一般的なクルマのことだろ。ポルシェは違うの、ポルシェは！、そもそもクルマをつくる上で、一番大切なことはだ、な「接地荷重と重心高」なんだよ。つまり、「接地荷重」というのは、さっきから話しているRRレイアウトのこと。トラクションが抜群にいいってことだね。そして「重心高」に関しては、エンジンをできるだけ、低く積むということなんだ。これはトラクションも稼げるし、ロ

リアにエンジンがあることはその分駆動輪にトラクションを伝えやすい。つまり、加速が早いということ。コーナーでの進入速度はMRには敵わないが立ち上がりはRRに軍配が。



RR

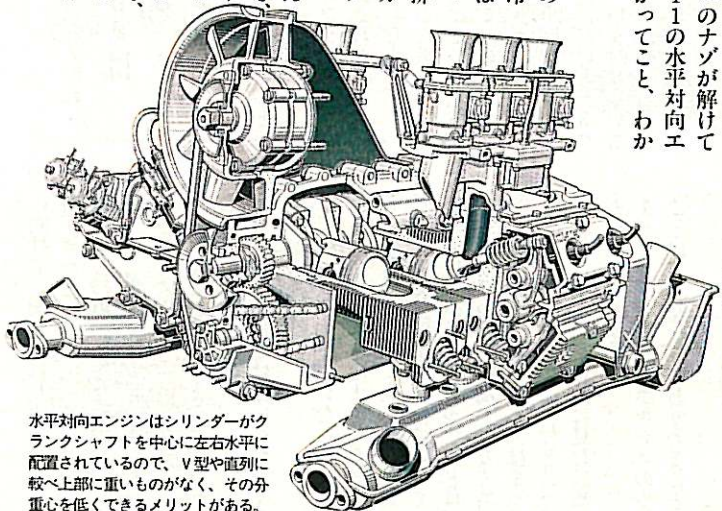
理想的なミッドシップ・レイアウトとは、ホイールベースの中心に人とエンジンが載っている状態。しかしそれではあまりに居住空間が狭くなってしまい市販車では不可能なのだ。



MR

オ それはつすね、あのリアエンジンのスペースは、水冷却のラジエーターは入らないってことつすよ。あんだだけの排気量だから、デッカイトのつけないでダメじゃないスカ。

ク そりゃ、たぶんハズレだよ。だってエンジンとラジエーターは、一緒にある必然性はないんだから、それをいうなら、ボンネットにそのスペースがあるかってことだろ。



水平対向エンジンはシリンダーがクランクシャフトを中心に左右水平に配置されているので、V型や直列に較べ上部に重いものがなく、その分重心を低くできるメリットがある。

オ RRが優れているのは、だいたいわかったんすけど、なんでずっと水平対向なんすかね？

ク 低くしてるんだよ、低く重心がこんなに低いクルマは世界中で、この911だけなんだ！

ール角度を抑える、という利点もあるんだ。

オ ロールとかの挙動って、クルマをコントロールする上で、大きな問題つすよ。カメラマンの河野さんって、写真撮りながらヨーがでた、なんていつてますよ。

ク いんだよ、アイツは。自由なんだよ、バウンディングだって、でるらした。本人意味知らないけど。あれっ、どこまで話したっけ。そうそう、できるだけ低く積むっていう話だね。つまりポルシェは、水平対向エンジンをオイルパンを必要としないドライサンプで積むことにしたんだ。クランク軸の高さに、プロセックがあるんだから、これほど低く積んでいるクルマは、ほかにはまずないよ。

いよね。

オ へえ、低く積むって、そういうことなんスね。

ク でも、欠点ももちろんあるんだ。ポルシェのエンジンフロアを開けてみればわかるけど、整備性がよくない。なんたって、プラグ外すのも大変なんだから。

オ あ、センパイ、なんだかわかってきたつすよ。エンジンをリアに低く積むってことは、ポルシェ特有のあの「低速エンダー、高速オーバー」ってことつすね。

ク オギもだんだんポルシェのナゾが解けてきたね。じゃあついでに、空冷のナゾに迫ってみる？

オ えーと、そうか、わかったゾあのリア・エンジンのスペースにラジエーターは入らないつす！？

オ あ、そうか、じゃあなんで前に積まないんつすか？

ク 重量バランスの問題だね。前が重くなっちゃう。

オ じゃあ、両サイドに一つずつつてのはどうつすか？

ク それも意味ないよ。そもそもリア・エンジンってのは、水冷にする意味があまりないんだ。特にドライサンプ方式を採用している911の場合、大型のオイルクーラーが水冷のラジエーターの役割をはたすんだよね。いわゆる「油冷式」と考えるとわかりやすいかもしれない。

オ 油冷式？

ク そのかわり、オイルの量が大量に必要なんだ。通常のクルマは5から6リットルくらいだけど、911は11から12リットルくらい必要になってくる。オーナーの負担もそのぶんかかってくるけどね。

オ 幽霊式か、……。

911にはナゾが多い。21世紀にもなろうとする今日ナゼ、30余年間ず〜っとRRなんだろう？、水平対向エンジンなんだろう？空冷なんだろう？ ボディ形状は大幅に変更しないんだろう？と、誰にも聞けないナゼかいろいろある。そこで再び登場するのがCarExの珍コンビ。あなたの「911のナゼ」に答えたいします。

ポルシェ・オタクも目からウロコ！ 911はじめて君にもすぐわかる！

ポルシェ911のナゼ



Dr.フェルテン・グスマ
前号のメルセデス探検隊
長。ポルシェ911も好物。

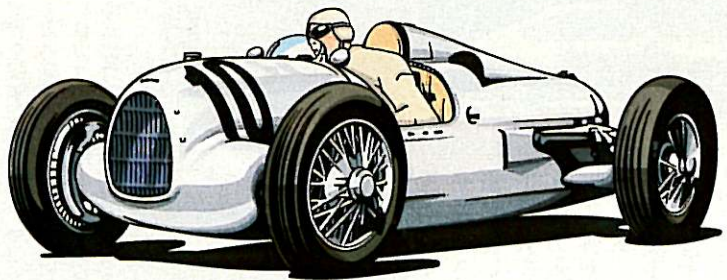


ハッピーディーラー・オギヤマ
どうも浮足たつて、人生の
トラクションが甘い。

ク ところでオギ、なんで911はRR(リアエンジン&リアドライブ)なんだと思う？

オ まかしてくださいっす、そりゃ、やっぱビートルのを受け継いだんつすよ、きっと、たぶん

今月は911のナゼに迫ってみようか！



フェルディナント・ポルシェ博士が1937年に設計した64520psV16エンジンをミッドシップに搭載した画期的なレーシングカー、アウトウニオン・タイプC。

オ ふーん、エッ、でもミッドシップってのもスポーツカーじゃ……。

ク そう、おまえてはほんとにビュアだな、予想どおりの質問だもんね。恐れいりやの質問だもんね。は、このことだね。

オ なんスカ、そのオソレザンデキシダサンガ……。

ク ウォッホン、そもそも、ミッドシップを最初に設計したのもポルシェ博士なんだ。ただミッドシップはホイ



↑ポルシェ356は'48年から'65年まで生産された911の祖先にあたるRRスポーツカー。

の2265mmより110mmも長いっすし、それに、NSXもかなりそうつすね。

ク うん、さらにいうと、同じ重心高、同じ重量では、たしかにミッドシップのほうが、RRより回転性はいいんだが、ことトラクションに関しては、RRのほうがいいんだ。つまり、ミッドシップはコーナーリング速度を、RRは立ち上がり速度を稼ぐというワケ。岡崎教授も「ポルシェは基本的に、スローイン&ファーストアウトのクルマだね、つまり立ち上がりだけを早く全開にできるか、で勝負するんだ。じゃクシマくん、年末はハワイにいきますから」なんていつてたぜ。

オ 年末って、今年はまだ、はじまつたばかりじゃないつすか、まだ。

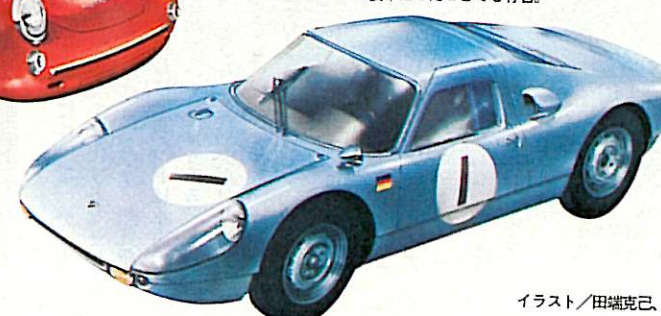
ク そんなことしらないよ。で、話をもとに戻すと、理想的なミッドシップはつくれるけど、理想的なRRはつくれた、ということなんだ。

オ それが911ってわけなんつすね。でも、トラクションを稼ぐって



→904はポルシェ社があくまでコンペティションシーンの使用のみを考えて作りだしたレーシングカー。コクピットの直後にエンジンを縦置きにマウント。他に類を見ない完璧なレイアウトのミッドシップ・カーであった。

→550スパイダーのミット・ミリアやタルガ・フロリーオでの勝利がポルシェの名を世界に広めた。フラット4を搭載するレース用ミッドシップカーであり、ジェームス・ディーンが愛用したことも有名。



ことだけいえば、FFつてのもアリじゃないんスカ。よく、911をバックで走らせたFFになるって、いうじゃないスカ。

ク でもオギ、よく考えてみろよ、加速時には荷重はリアに移るんだぜ、それにFFはフロントへヴィだから、どうしてもアンダーが出やすいんだ。やっぱ、理想的な小型スポーツカーはRRなんだな、コレが。