オ センパイ、なんか911って、ロジカルっスよね。なんか、ひとつひとつが、理にかなってるっていうか、すごいっスよね。でも、センパイ、アメ車ファンっていいながら、先月はメルセデスだし、今月はポルシェだし、じつはドイツ車ファンなんじゃないっスか、来月いきなりBMWなんかだったりして、信用できないっスよね、そういうの。

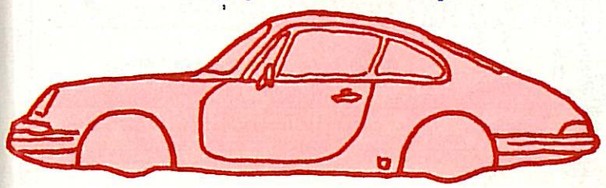
ク ハイハイ、好きなことといってなさい。お仕事よ、オ・シ・ゴ・ト！まあ、いわせてもらえば、ポルシェだって、アメリカのマーケットが受け入れてこそ、今日の繁栄があるわけなんだ。たとえば、1964年にいまでいう〝ナローポルシェ〟の901ボディが誕生したんだけど。大きなところではホイールベースが、細かなところでは、ドアミラーやドアノブなどが年々改良され、'69年には911ボディになり、'78年に、さらに〝ワイドボディ〟の930ボディへと進化していったワケで、このときのモデルチェンジの理由は、アメリカの衝突に関する安全基準の規制や排ガス対策に適応するためなんだ。

オ ポルシェ・ボディの進化って、たしかに見た目じゃわかんないっスよね。全然！

ク 930から964、そして993、ポルシェのやることにゃみんなワケありってことなのよ。

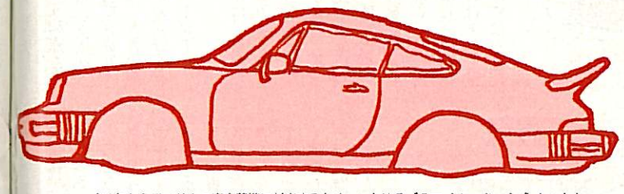
911ボディ34年の歴史

901／911ボディ '64〜'77年



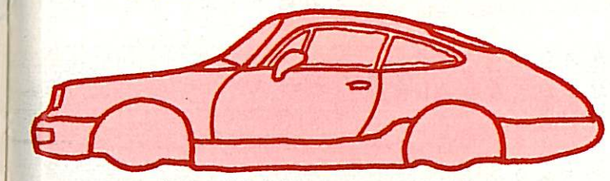
1963年のフランクフルト・ショーで発表された〝ナローボディ〟の911は356のイメージをかなり残したもの。当初のホイールベースはショートホイールと呼ばれる2211mm。その後直線安定性の問題から、'69年に2268mmに伸ばされ、'72年にはさらに2271mmに延長された。

930ボディ '74〜'89年



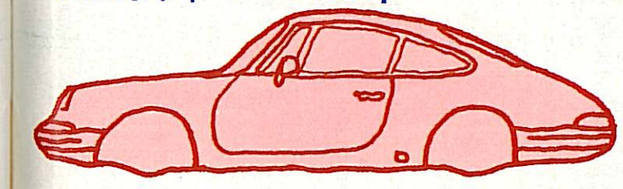
'74年からアメリカの安全基準に対応するため、いわゆる〝5マイル・バンパー〟といわれるビッグバンパーを前後に取り付けられた。このことにより全長は4291mmへと延長。また、このボディは以後15年間使用され、30余年の911の歴史の大半を占めることになった。

964ボディ '89〜'93年



このシリーズはカレラ2登場の'90年からというイメージが強いが、'89年のカレラ4からが正式である。はじめから4WD仕様車というだけあり、フロアまわりの変更がポイントであった。外観は前後ボディ同色バンパーに変更され、全長は4245〜4250mmに延められた。

993ボディ '94〜'97年



911のシンボルであるヘッドライトの角度が寝くなり、流れるようなシルエットが実現された。特徴はリアサスペンションが伝統のセミトレから、ダブルウイッシュボーンが基本となっているオールアルミ製のものに換わった点。ちなみにフェンダーは大型化された。

それに'75年にはアメリカ仕様のほかに、カリフォルニア仕様なんてのも登場したんだぜ。それだけ、ポルシェとアメリカは切っても切れない深い関係なのよ。

オ その話は、ボクも聞いたことがあるっス。前後のバンパーなんか、かなり飛び出たっスよね。

ク うん、そう〝5マイル・バンパー〟っていうんだ。でもポルシェのエラいとこは、どんな対策が施された後も、パワーを抑えないってとこなんだよね。じつは、ポルシェの排気量がだんだん大きくなっていったのも、この辺に理由があるんだ。

オ エッ、だって排気量がデカくなったら、余計ヤバイっスよ。燃費は悪くなるし、排ガスだって……。

ク 違うんだな、その逆、逆なんだ。低回転、大トルク型にすることによって、排ガスを少なくし、燃費をよくしたんだ。

オ へぇ〜、そんなもんスかね〜。

930と964はまったくの別物

ク '80年代前半の話題は〝ポルシェ・シュトゥーディエ〟かな。

オ また、なんかわかんないこといだしたっスね。

ク これは、'81年のフランクフルト・ショーに参考出品された、ターボ＋4WD＋カブリオレなんだ。

オ これまた、ずいぶん欲張りっスね。こんなかの2つっていう組み合わせは、けっこうあるっスけどね。

ク ゲッ、そのとおり、'88年にはターボ＋カブリオレ、'90年には4WD＋カブリオレがでたんだけど、3ついっしょってのは、いまだにないもんな。でも、ポルシェはこのときからすでに、964ボディのカレラ4に向けて、開発をはじめていたんだね、きっと。

オ 総入れ歯、じゃなかった、そういえば、964はカレラ4からはじまったんスよね。

ク くだらねぇ、おまえオヤジ入ってねえか、そのギャグ。

オ センパイにだけはいわれたくないっス！

ク チクショー、だいたいおま……、まあいいや、話を戻すと、930から964ってのは、見た目じゃわからない、大変更がなされてるってこと。はじめから4WDってことは、下まわりはやっぱ床高じゃなくちゃダメなんだ。つまりフロアはまったくの別物ってワケ。

オ ふう〜ん、たしかに見た目じゃわかんないっスね。

ク 993もそう、ポルシェのやることは、みんなワケありってことよ。

オ センパイ、イタ車ファンのボクにとってポルシェは、ちょっとカタいっスよ。

ク おまえほどじゃないけどポルシェはファンカーもつくる柔軟なメーカーなんだ。

ク オギ、911っておもしろいと思わないか、なんかさ、やたら頑固なようでもあり、斬新でもあり、そんでもって、世界最高峰なんだぜ。

オ わかってきたッスよ。センパイがそんなにムキになって、珍しくまじめな顔してっスから。

ク わるかったナ、普段ヘラヘラしてて。でも、自腹散財の「山さんのポルシェ日記」ことピエール山口のほうが、普段ヘラヘラなクセに'97ポルシェの試乗会いったら、真剣な顔して巻き尺で、あっちこっち測りまくってたんだぜ。

オ あの人は特別っスよ。ポルシェ測るのに、命燃やしてるッスから。でも、イタ車ファンのボクには、ポルシェはちょっとカタいような気がするっスけど……。

ク そうかな、まあ、おまえほどいい加減じゃないけど、ポルシェってけっこう柔軟なキャラクター持ってるんだぜ。オープン系のモデルなんて特にそう、オシャレなタルガトップなんか、911発売直後の'65年のフランクフルト・ショーで、すでに発表してたんだ。オギ、タルガってわかるよな？

オ そのぐらい知ってっスよ。タルガ・フローリオっスよね。

ク そうそう、'73年までシシリー島で行われていたロードレースの名からとったんだ。スポーティかつリゾートっぽいイメージのためだとか。現行モデルは電動で味気ないけど、ぶっといロールバーが残ってた当時のやつなんかシブイよな。

オ それもそうっスけど、スピードスターっていいっスよね。マッハGO！GO！GO！

ク ハイハイ、同感、同感。そういや、宮川編集長が「スピードスターは、'88年と'93年という、それぞれ930と964のモデル末期にでてるんですよ。そういう意味じゃ今年でるんじゃないかな、ええ」なんていってたぜ。でも、'88年の930ベースっては、ほんとは'89年の964でつくるつもりだったらしいんだ。でも安で、販売成績が悪いんで、前倒ししたってのが、どうも実情らしい。けど、いきなり今年登場する可能性もないこともないよなあ。

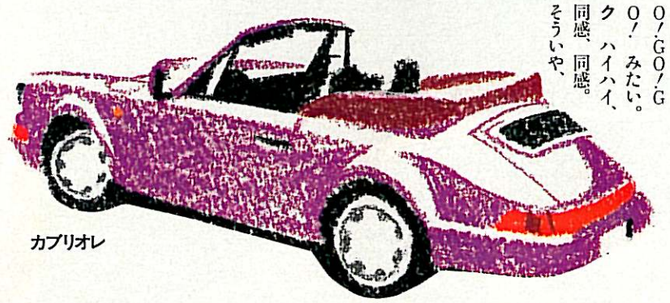
オ あれってカブリオレとは、まったく違うんスか？

ク 違うね。内装ではステアリング、インパネ、シート、それにシフト。外観では三角窓、幌（チョップド・トップ）の収納パターンがまったく違うんだ。スピードスターは文字どおり、レーシングな雰囲気たっぷり、その点カブリオレはラグジュアリーだね。ついでに、付け加えると、スピードスターはやっぱアメリカのマーケットを意識してるんだ。あ〜あ、カリフォルニアみたいに、雨の降らないとこいきたいなぁ〜。

オ またでた、センパイは結局、ハワイやカリフォルニアの話になっちゃうんスから。

ク おまえみたいに、六本木や西麻布の話ばっかりいいだろ。もう、また話がずれたじゃないか。いいか、このほかにも'87年型のターボ・フラットノーズなんて、いう3000万円ぐらいのゴージャスなファンカーなんかもあったんだ。これがポルシェのいいとこよ。

スピードスター

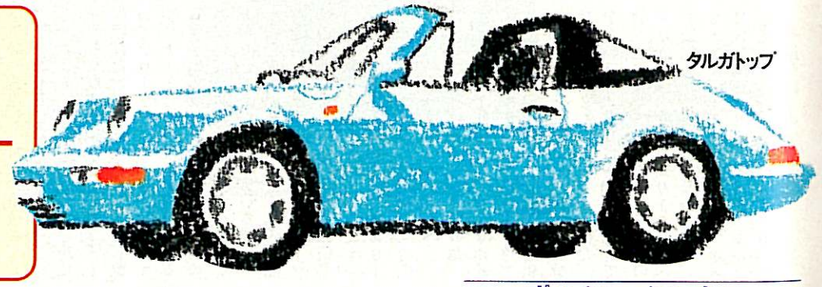


カブリオレ

フラットノーズ

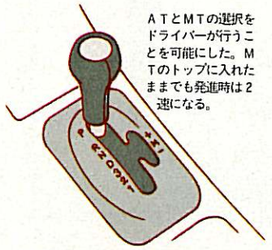
オ なんか、だんだんポルシェが欲しくなってきたんっスけど。どうしよう？

ク 維持費はやっぱそれなりにかかるんだゾ。もっと大人になってからにしなさい。



タルガトップ

ティプトロニック



オ センパイ、なんかだんだん911が欲しくなってきたんスけど。

ク またかいな！ たしか、メルセデス探索隊でもそんなこといってたよな。あんときゃ、SLだっけ。まぁ、その気持ち、わかんなくもないけど、維持するのはちょっと厄介なんだゾ。

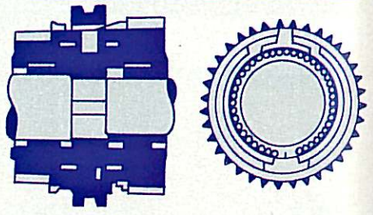
オ だって、ティプトロとかラクじゃないスか、便利っスよ。

ク あまいヨ、トラクションがいいって話と油冷式の話しただろ。減るんだよ、コイツらが。それなりにやっぱ維持費はかかるんだよ。もっと大人になってからにしなさい。それまでに、しっかり勉強するんじゃ。いいね、それじゃ。

オ あれ、どこへ……。

ク 久々に家に帰って風呂入んの。

ポルシェ・シンクロ



'86年までポルシェが使っていたシンクロメッシュ。回転速度の異なるギアとスリーブが接するとブレーキバンドが広がり、サーボ効果で大きな摩擦トルクを得られるようにしたもの。