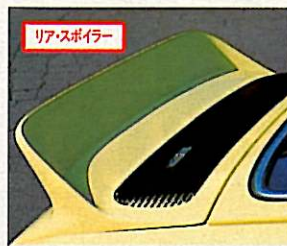




PORSCHE 911
空冷ポルシェ、乗らずに死ぬるが

ナローポルシェの究極'73カレラRSの魅力に迫る



リアスポイラー

'73カレラ。リアフェンダーのフレアとダックテール
'73カレラ最大の特徴が、ダックテールと呼ばれる、このリアスポイラー。リフトの低減はもちろん、Cd値の向上にも大きく寄与している。



ヘッドライトあたり

ナローポルシェならではの優美なラインが魅力
ナローポルシェの特長的な部分が、エアダクトと一体化したフロントウインカーまわり。72年まではモデルがメッキだったが、73年モデルだけブラック処理された。カレラだから黒いわけではない。



インパネ

センター・タコの5速メーターが、911である証
ひとまわり大型の回転計を中心に据えた、911お馴染みの5速メーターパネル。このレイアウトが34年も継続されたのは、誰もが知る偉大な事実だ。

時代を感じさせる丸くて小さいサイドミラー

ナローポルシェの、さらに初期に使われていた、丸形メッキ仕上げのサイドミラー。スタイリッシュだが後方視界もよく、やがて大きな角型のもの(メッキ仕上げ)に変更された。



ミラー



シフトまわり

ひろびろ足元は、RRレイアウトのおかげ

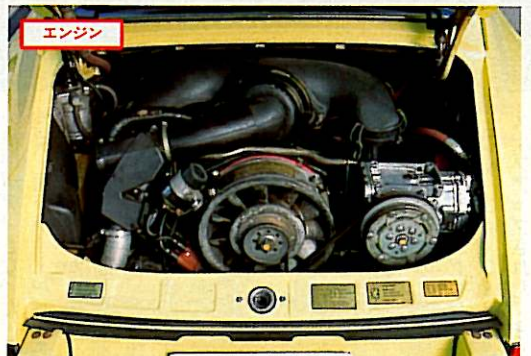
コンソールのない、RRレイアウトならではのフロアトンネルと、シフトまわり。サイドブレーキの後ろには、ヒーターコントロールのレバーとスロットルレバーが生えている。



コクピット

スバルタンなコクピットだが、意外と快適なシート

当時からシートのメッキはレカロ。コイルスプリングのクッションは快適だ。写真はスポーツシートで、すでにヘッドレストも装着されていた。



エンジン

空冷フラット6が収まる、不変のエンジンルーム

インパネの計器類とともに、911の"変わる"ことのない"眺め"が、エンジンフードの内側。この'73カレラには、エアコンのコンプレッサーが装着されている。



サイド部

'89年モデルまで続いたトーションバー調整用の穴

サイドシルの下に、ジャッキポイントを見ながら前方へ伸びるオイルラインが見える。ショートホイールベース車では、トーションバー調整用の穴のすぐ後ろにホイールアーチが迫る。

すべてはここから始まった

空冷フラット6をリアに搭載し、生まれながらのサラブレッドとして1963年に発表された911。すぐれた資質に素早い開発が相まって'64年9月の発売から'73年までの10年にわたって、時代の先端のスポーツカーとして君臨した。その間シャシーではホイールベースが57mm、続いて3mm延長され、またエンジンは1991ccから2341cc(カレラRSのみ2687cc)へと拡大されている。

1963年9月
フランクフルトのモーターショーにて、ポルシェのプロトタイプ(コードネーム901)発表される。
1964年9月
プジョーの500ccを越えるため、コードネーム901は商品名を911と名を変えて生産開始。
1967年
160psのS登場。タルガボディが追加される。
1968年
デチューンモデルのT登場。
1969年
操縦安定性の向上を図ってホイールベースを延長。また、マグネシウムのクランクケース、アルミギアボックスなどの採用による重量配分の変更も行われる。
1970年
排気量が2195ccへと拡大。911Sは180psへ。
1972年
排気量が2341ccへと拡大。ホイールベースを3mm延長。H型シフトバタンの採用や重量配分向上を狙ったオイルタンクの位置変更など改善多し。
1973年4月
FIAグループ4のホモロゲーションを取得するためのモデル、2.7カレラRS、限定生産。500台の予定が1590台も生産された。



トップとリアウインドウを外せばオープンカー?

ごく初期の911タルガは、トップはもちろんリアウインドウもビニールで作られていて、容易に折り畳むことができた。両方はずすと、それはゴルフカブリオなどと同様の、ロールバー付きのフルオープンカー。しかも、ロールバーがあるから安全と、いいところだけのモデルだった。残念ながら、この"フルオープン"のタルガは'67年だけのモデルだ。

ラゲッジスペースのアピールに古き佳き時代を見る

901のカタログにも、モデルもポーズも少し違いますが、このチェックのスポーツケースやバッグが登場する。この、低くスマートな911は、スポーツカーというより、居住性と積載能力を備えたGTカーとして売り出されていたのだ。



911の歴史。それはモータースポーツの歴史でもある
ターマックのレース、未舗装路でのラリー。ほとんどノーマルのマシンで行うレースから、フォーミュラまで、ポルシェの911の進化の節々には、モータースポーツでの勝利がちらほら見られているのである。

ポルシェ911の34年をプレイバック

Vol.1 1964年-73年 [ナローポルシェの時代]



'73年型2.7カレラRS

エンジンspec 2687cc 210ps/6,300rpm
264kg/5,100rpm

スレンダーなボディに漲る元気 時が過ぎても輝く 偉大なオリジナル



"細い"911ではない。これがポルシェの原点だ
1963年、フランクフルトのモーターショーでデビューしたコードネーム901。そして商標の関係からモデル名を改め、'64年に発売が開始された911。いま、空冷RRポルシェの系譜は、とうとう34年という連続たる流れとなった。
911の初期モデルは、よくナローとも呼ばれる。FATになった911が一般化してしまっただけに、FATを基準として過去を振り返るから"ナロー"となるのだが、しかしこうして歴史を振り返り、911と呼ばれるマシンを並べてみると、改めてナローと呼ばれるマシンの、オリジナルとしての輝きに驚かされる。34年ものモデルイヤーを重ねるための、要素のすべてが、すでにオリジナルモデルから備わっているのだ。もちろん、スポーツカーへの情熱を継ぎ、そしてモータースポーツへの参戦を横糸に、時代時代に応じて絶え間なく研鑽を重ねてきたシュトゥットガルトの努力が、常に911を時代の最先端に押し上げてきたことは、いうまでもないだろう。
ナローと呼ばれる初期モデルは、実は'68年モデルまでのショートホイールベースモデル(901ボディ)と、ホイールベースが延長された911ボディ('69年モデルから)に分けられる。2.0からスタートした、空冷のフラット6は、'73年モデルでは2.4へと、さらに最高出力は130psから190ps(911S)へと進化。そしてモデル最後の'73年、2.7のホモロゲーションモデルRSを開花させて、ビッグバンパーと呼ばれる一時代を築いた930ボディへ道を譲るのである。



珍しい911開発中の写真をカタログに見る



タイプ901最初期のカタログ。流麗という言葉こそ相応しい
フランクフルト・モーターショーで発表されてから、実際に市販されるまで使われたカタログ。プジョーが901という商標を持っていたため、やがて911という名前が発売された。

ビジュアル版
ポルシェ911の34年