



エンジン

'84年から3.2Lのフラット6
「いつも同じ」エンジンルーム。さらなるパワーと、さらなるエミッションコントロールの両立をはかるため、排気量は拡大の一途をたどり、'84年には3.2L、231psへ到達した。この'89モデルでは三元触媒などのために217psへとドロッピングしている。エンジンフードの裏は、エアコンのコンデンサー。



911を完全に定着させたまさに完成形

小さな化粧直しやオプションの変更こそあったが、16年にわたって生産され続けた911の930ボディ。それでいて、いつも近代的なマシンとして、スポーツカーの世界に君臨し続けた秘密は、じつは毎年のように繰り返された改良。走行性能に深く関わるものからエミッション対策まで多岐にわたる。

- 1974年**
930ボディ採用。全長は4291mm、トレッドは1413/1420mm、排気量は全車2.7L化。カレラRS3.0が限定生産された。
- 1975年**
911ターボ登場。市販車初TURBOの座はBMWの2002に持って行かれた。
- 1978年**
日本仕様とも呼ぶべき911SC登場。16inchホイールやビルシュタインのダンパーなどで武装した、スポーツバージョンだった。
- 1984年**
911SC/RS (タイプ954) 限定生産。(20台)
- 1987年**
911カレラ、ポルシェシクロに変えて、ボルグワーナーのミッションを搭載。質感としては不満が残るものの、総じてイージーなシフトワークが可能になったとされる。
- 1989年**
930ボディ最後の年、スピードスターが復活した。ボディは、FATなターボボディと、スリムなカレラボディの2タイプ。着脱式フロントスクリーン、FRP製のトノカバーなど、オリジナル911の最後を飾るに相応しい、とても個性的なモデルだった。

930ボディの代表'89年型911カレラの魅力に迫る



サイドシル

基本構造は不変ながら洗練されたサイドビュー
930ボディからサイドシルのカバーが拡大し、オイルラインその他をキレイに隠すようになった。が、トーションバー調整用の穴をはじめ、基本的なメカニズムはほとんど変わっていない。901・911の完成度が高かったタマモノであろう。

リアビューがよく見える大型の四角いミラー

'78年モデルより採用された、通称「ビッグミラー」。当然、後方視界はこれまでのものとは比較にならないほど良好になった。



ミラー



バンパー

全長を144mm増やしたアルミ製ビッグバンパー

5mphの衝撃を吸収するための、ビッグバンパー。最重要マーケットであるアメリカの法規制にしたがって取り付けられたパーツ。数センチ程度のダメージなら自動的に復元するようにダンパーが入っている。ただしヨーロッパモデルでは、蛇腹の中は鉄棒だ。



メーターまわり

変わることもない911の基本。5連メーターパネル

左から燃料計、油圧計、油温計、油圧計、そして中央に大きなレプリカウインター。右は、スピードメーターと時計である。印象としては73カレラと大差ないが、じっくりディテールに目をやると、かなりダッシュまわりも近代化していることに気付く。



シフトまわり

よりイージーさを増したボルグワーナー採用

'87年、ポルシェシクロからボルグワーナーに換ったミッション。シートベルトのアンカーに挟まれたダイヤルは、エンジンの排気熱を利用するヒーターのコントロール。



コックピット

ハイバックシートはクッションが薄め

930ボディになったときから、シートはハイバックタイプが採用されている。これもレカロ社製だが、リアシートのスペースを稼ぐためか、シートバックのクッションはかなり薄い。写真のシートは、ハイトアジャストが電動のもの。

930ボディから、カブリオレ登場



'81年のフランクフルトショーで、習作として発表された911のカブリオレ。ターボで、しかも4WDという意欲的なスタディモデルだったが、'83年、まず911SCにカブリオレボディが追加になった。930ボディの911の末期となる'88年には、ターボモデルにもカブリオレが登場。そして4WDのカブリオレは、'90年、964ボディのカレラ4で実現した。

911の、ひとつの完成形

不滅の930ボディはベストバランス911



'89年型3.2カレラ

エンジン Spec. 3164cc 217ps 5,900rpm
27.1g/km 4,900rpm



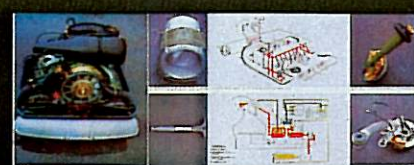
16年も続いた930ボディは最も「ポルシェ」な911だ。世界の自動車メーカーが最大のマーケットとして、注目せざるを得なかった国、アメリカ。シネマチックなガルトで、熱いスポーツカーだけを生産していたポルシェにとって例外ではない。アメリカで求められた衝撃吸収性のために、5mphバンパーを装備。そして排ガス規制によるパワーダウンを補うために、排気量は一気に全車2.7Lに拡大されたのである。

5マイルバンパーの採用によって144mm伸びた全長。73カレラと同様の、フレアのついたリアアフェンダーのFATな股体が、ついに911の標準ボディとなった。そして操縦性は、短いホイールベースとリアヘビーな重量配分からの、よく言えば軽快、悪くするとトリッキーなものから、GTらしい、ある種の重厚感を備えたものへと変わった。とはいえず、官能的な走りも失ったわけではない。その時代、その時代においては、常に最高のスポーツカーを目指して最新のテクノロジーで911を磨き、調教した結果が、ここにある。最新のポルシェは、やはり最良のポルシェでもあるわけだ。

930ボディの911は、基本的なパッケージングには手を入れたこととなく、3.2L、3.2エンジンがスーパードアップされた。また、'75年2月には、930ターボが登場。3・0RSベースの3Lフラット6は、過給を得て260psものパワーを獲得。さらに'83年にはカブリオレが、そして'89年にはついにスピードスターも登場。クーペ、タルガボディも加えて4タイプ。930ボディは円熟の極みに達した。

ポルシェ911の34年

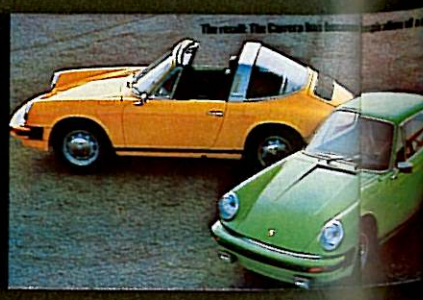
アメリカのカタログに見る930ボディの911S
'76年発行の'77年モデルのカタログ。当時アメリカでは、フォルクスワーゲン・アメリカの、ポルシェ・アメリカ・ディベロップメント・アワードを完結させた。また、リアウィンドウは開閉式だ。



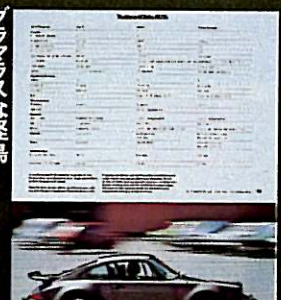
技術に自信があったから、こんなページも生まれた
2.7Lのフラット6を、そして前後のサスペンションや282mmのベンチレーテッドディスクブレーキなどを披露しているページ。当時、すでにソジウム（ナトリウム）封入式の排気バルブを使っていたことに驚かされる。



数々のレースで戦った末の「結果」の3台
いわゆる73カレラのエンジンを、930ボディに搭載したこの74カレラを右端に、5とタルガが並ぶ。カタログではモーター・スポーツの戦績を披露。その結果であるカレラが、新しいポルシェを感ぜさせる、とある。



個々のカタチに意志があるから、表現も思い切れる
漠然としたイメージ写真で読者を惹くのではなく、明確に装備の何たるかを示し、理解を促す。コンビネーションメーターはもちろん、単機能の計器をひとつひとつと見せる。なんという自信の表れだろうか。



グラマン的な怪鳥
930ターボ登場
最高速度152mph（時速約250km）の記述も飾らなければならぬ。インテリゲンシアのカタログ。'76年のデカールターボとなったのが、タイヤサイズが75年モデルのままだ。タイヤは50年代のままだ。