



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

プレス・インフォメーション

デザイン

デザイン

911 の伝説の中で最も大きな位置を占めるものは、言うまでもなく、その飽きのこないデザインです。ポルシェ 911 はポルシェ クレストや、モデル名を示すエンブレムがなくても、あらゆる角度から見てひと目で認識できます。しかし開発に着手した当初、ポルシェの内部では 356 の後継モデルのデザインについて、確たるアイデアはありませんでした。内外のいくつかの試作を経た後、フェリー・ポルシェの息子、フェルディナント・アレクサンダー・ポルシェは歴史に残るデザインを生み出しました。社員から「F.A.ポルシェ」と呼ばれたフィルディナント・アレクサンダーは 1958 年にポルシェ KG のデザインオフィスに加わりしました。彼は間もなくその豊かな才能を発揮し、1959 年には 356 の後継にあたる画期的な車両のクレイモデルを作り出しました。1960 年には彼のデザインをもとにプロトタイプカー、754「T7」が作られました。4 シーターカーのデザインとしては、きわめて期待のもてるプロトタイプカーでしたが、フェリー・ポルシェはそのリアエンドのデザインについては認めようとしませんでした。彼は「T7」に代わり、2+2 タイプのファーストバッククーペ、「T8」を 1962 年からタイプ「901」の名称で開発しました。

このデザインは当時 27 歳だった F.A.ポルシェに大きな成功をもたらしました。情熱と機能が一体となった自動車の登場は 1960 年代初頭のデザイン界では異彩を放つものでした。F.A.ポルシェはポルシェのデザイン面における DNA を凝縮し、ひとつの傑作としました。彼はポルシェのあらゆるモデルにひと目でわかるような特徴を生み出し、その成功の基礎を築き上げました。911 典型のデザインには有機的な造形美があります。このためポルシェのロゴマークがなくても、911 はどの角度から見てもひと目で 911 とわかります。そして過去 7 世代の 911 のデザイナーは華々しい流行を追うことはありませんでした。そのデザイン性は入念な進化の過程によってさらに高められ、いつの時代もそのアイデンティティを保ち続けてきました。そして改めて述べるまでもなく、そのデザインには常に機能が考慮されてきました。目先を追っただけの要素は 911 には不要です。911 は 50 年にわたってこの原則を守り抜いてきました。911 のデザインは真のクラシックカーがそうであったように、流行に左右されないにもかかわらず、常にモダンなものであり続けてきました。911 はその生みの親である F.A.ポルシェの「よいデザインには飾りがあってはならない」という信念に今も忠実であり続けています。

911 のデザインは常に当時のデザイン担当リーダーの仕事ぶりを反映してきました。F.A.ポルシェが自らの会社「ポルシェ・デザインスタジオ」を 1972 年に設立した後は、アナトール・カール・ラピーヌがポルシェのデザイン担当リーダーに就任し、1989 年までその役職を務めました。その後任にはハーム・ラガーイが就き、2004 年にはミヒヤエル・マウアーが就任しました。現行のタイプ 991 は 911 の 50 年の歴史の中で彼が作り上げた傑作といえるモデルです。

911 のデザインの進化

F.A.ポルシェによって歴史に名を残した初代 911 の後、ポルシェの歴代デザイナーは、911 を象徴するデザイン要素をいかにして残すか、またこれらをどのようにして現代の用途に適合させ、未来へと受け継いでいくかという課題に直面してきました。こうした課題はそれぞれの世代で見事に成し遂げられ、911 は現在も紛れもないスポーツカーとして存在し続けています。現在も守られている基本的なデザインは初代 911 によって確立されたものです。側面からのシルエットや、ファーストバックタイプのデザイン、サイドウィンドウの形状、フラットなトランクリッドの左右に設けられたフロントフェンダーなどがその主な特徴です。

初代 911 から大きな進化を遂げたのが 1973 年の G モデルです。ひと目で見ると魅了するのがバンパーのデザインです。全面にわたってラバーを素材としたバンパーはボディと同色でカラーリングされ、左右にはインジケータライトとエアインテークが組み込まれていました。これはアメリカで定められた、5km/h 以下の速度による衝突では、車両を修理する費用が生じてはならないとする法令に従うためのものでした。このためポルシェでは米国仕様車のバンパーに高強度の軽合金を用い、交換のできるインパクトチューブと内蔵のスプリング構造によってフレキシブルに取り付けることができる設計としました。911 カレラではそれまでクロームめっきされていた車外のミラーとヘッドライトのトリムに、ボディカラーと同色のカラーリングを施しました。左右のテールライトの間には「PORSCHE」のロゴをブラックで記したダークレッドのパネルが取り付けられました。G モデルに導入された 911 ターボでは、さらに先進的なデザインが取り入れられました。柔軟性のあるポリウレタン製フレームを備えた大型のリアスポイラーは他にはまったく見られないような特徴でした。ボディカラー同色でカラーリングされたフレアーフェンダーとミラー、ヘッドライトのトリムと併せ、911 ターボではリアスポイラーもユニークな印象をそのデザインにもたらしました。

この「ターボルック」は後に、他の 911 モデル、モデルイヤーによっては大型のリアスポイラーを装備していないモデルにも用意されるようになりました。911 ターボでは 1982 年から要望に応じて、ロープロファイルモデルが提供されるようになりました。このデザインはポルシェがすでにレーシングカー向けに採用していたもので、リトラクタブル式のヘッドライトがトランクリッドの低さを強調していました。1982 年には画期的なデザインによる 911 SC カブリオレも導入されました。斬新なソフトトップは弓型のデザインで作られ、全体の 50 % がプレス加工によるシートメタルを素材としていました。こうした設計により、高速走行中でも形状を安定して保つと同時に、衝突時の乗員保護機能を高めることができました。

1989 年にはタイプ 964 が導入されました。ボディデザイン自体はこれまでの 911 とよく似ていましたが、設計はまったく新しいものでした。最も大きな特徴はフロントおよびリアエンドがボディ形状と一体化された点、カレラ 2 とカレラ 4 ではリアスポイラーが自動的に上へスライドするようになった点です。アンダーフロアパネルはひと目ではわかりませんが、空力の面で重大な役割を備えています。2 年後には 911 ターボにも新たなボディデザインが採用されます。

1993 年にはタイプ 993 が導入されます。従来の 911 のフロントおよびリアエンドに改良が施されました。993 の新たな特徴はこれまでよりも低く、傾斜したヘッドライトでした。リアサイドウィンドウはボディへフラットに溶け込むデザインとなり、カブリオレのソフトトップも一新されました。リアセクションはこれまで以上にフラットとなり、ソフトトップを閉めたときのルックスはよりスポーティーになりました。1995 年のフランクフルトモーターショー（IAA）では 911 タルガが初公開されました。同時に 911 ターボでもボディのディテールに改良が施され、フロントおよびリアエンドとシルがフレアーフェンダーと見事に調和したデザインとなりました。固定式リアスポイラーのデザインにも改良が施されました。

1997 年：空気抵抗係数を低減したボディデザイン

1997 年に導入されたタイプ 996 は水冷式エンジンばかりでなく、新しいボディデザインも取り入れられました。ルーフラインにつながるフロントウィンドウが約 5 度リア側に傾斜したことで、911 のサイドビューはこれまで以上に流れるようなルックスとなりました。またボディの継ぎ目を小さくし、ウィンドウとボディをよりフラットにすることで、ボディ全体がこれまで以上に滑らかなデザインとなりました。あらゆる手法を駆使することによって機能面でもプラスの効果が生まれました。空気抵抗係数は 993 の 0.34 から 0.30 に向上しました。

左右のドアミラーはドア本体ではなくサイドウインドウトリムに固定されました。カブリオレにはボディカラー同色で彩られた軽合金製ハードトップが標準仕様として設定されました。このハードトップはわずか 33 kg の軽さで、大人ふたりで簡単に着脱することができます。2001 年型 911 ターボのボディでは随所にわたって改良が施されました。911 カレラとは異なる最も大きな特徴は、フロントおよびリアエンドのトリムと、可動式のウイングを組み込んだリアスポイラー、ラジエーターへ空気を導くエアインテークでした。フロントフェンダーはさらにワイドになり、バイキセノンヘッドライトを装備することもできるようになりました。911 ターボの可動式リアスポイラーはまったく新しく開発されたものでした。高速走行中でもエアロダイナミクスに大きな影響をおよぼすことはないため、走行安定性が損なわれることもありませんでした。このリアスポイラーは上下に重ねられた 2 枚のウイングで構成されています。走行速度 120 km/h まで、2 枚のウイングは重なった状態を保ちます。この速度を超えると上側のウイングが油圧によって 65 mm 上へスライドします。走行速度が 60 km/h を下回るとこのウイングは下へスライドし、元の状態にもどります。2002 年型の 996 で新しいヘッドライトが採用されたため、フェンダーを含めたフロントセクションのデザインにも改良が施されました。

タイプ 997 はこれまでとはまったく違った 911 として 2004 年にデビューしました。最も大きな特徴のひとつは楕円形のヘッドライトでした。遠くから見るとほぼ円形に見えるため、このヘッドライトは新しい 911 と初代 911 との距離を再び近づける役割を果たしました。ヘッドライトに加え、パーキングライトとフォグランプ、インジケーターライトは透明のプラスチックディスクの内側に一体化され、これによってフロントエンド全体が明確に構成された無駄のないデザインになりました。997 のデザインではウインドトンネルも重要な役割を果たしました。そして空力面であらゆる手法を取り入れたことにより、空気抵抗係数は 0.28 まで向上しました。これはポルシェの生産型車両としては歴代で最も優れた数値です。

2011 年：新たな時代を迎えた 911 のデザイン

2011 年に導入された 911 の新世代型、タイプ 991 はこの傑出したスポーツカーの最新型モデルです。デザインコンセプトのあらゆる点に変更が施されました。この 911 の特徴はフラットで前後に長いシルエット、張りのあるボディの面、レーザーのように鋭く造形美豊かな端部、緻密にデザインされたディテールです。しかしそれでもひと目見て 911 とわかるデザインです。

新たなデザインの出発点はこのスポーツカーの持つプロポーションをさらに高めることにありました。ホイールベースを 100 mm 長くし、フロントのトレッドをさらにワイドにし、全高はこれまでよりも低く設計されました。また、よりスポーティーなルックスとするために、クーペでは 20 インチ以上のホイールを装着することが原則とされました。こうした原則をもとに、ポルシェのデザイナーは全高と全幅の比率を最適化した上で、911 の新たなボディデザインを考案しました。全幅を変えることなく、このスポーツカーはこれまで以上に路面と密に接した一台となりました。標準仕様として設定されたバイキセノンヘッドライトはデザインが変更され、911 伝統の丸型となりました。伝統を受け継いだもうひとつの特徴として、ラジエーターグリルを廃し、バンパーの下にエアインテークが設けられています。これはポルシェのリアエンジン車典型の特徴です。その他のフロントライト（LED インジケーター、デイトタイムランニングライト、ポジションライト）は左右の端部に移され、フロントからサイドにかけて広がるデザインとなりました。これによって 911 のフロントエンドにはさらにパワフルな印象が加わりました。ドアミラーは左右ショルダーの最上部に移されました。側面から見たときの 911 の最も大きな特徴は張り詰めたダイナミックな印象をもたらし精密なボディラインです。これまでより大きな曲線を描くフラットなフロントウインドウは、速さを印象付ける低いシルエットを生み出しています。三角形のサイドウインドウのデザインは 911 の典型的な特徴です。991 ではこのデザインがリアに向けてさらに幅を狭めるデザインとされました。こうした手法によってポルシェはいわゆる「フライライン」を保ち、ルーフラインはリアに向け、リアホイールの上まで下へ傾斜するデザインとしました。これにより、911 の持つパワーが路面のどの場所を捉えるのかが強調されました。

リアセクションを新たに構成するのは、左右に長く伸びた、これまでにないデザインによる驚くほどスリムなテールライトです。これによって左右の広さが強調されました。筋肉質なデザインのリアフェンダーを備えたパワフルなショルダー部は、こうした効果をさらに際立てています。エンジンフードのエアインテーク下に装備されたリアスポイラーのデザインは改良が施され、さらにワイドになりました。またテールライトのすべてに LED が使われるようになりました。

タイプ 991 ではカブリオレも現代の傑作と呼べるデザインとなりました。ファブリック製のソフトトップはクーペのルーフとほぼ同じラインを描き、クーペとまったく同様の完璧なデザインを保っています。これにはクーペと同様のラインにソフトトップを開閉する技術を生み出した、担当デザイナーが大きく貢献しています。