



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

プレス・インフォメーション

ポルシェ 911 の歴代モデル

ポルシェ 911 の歴代モデル

1963 年 : 初代の 911

伝説の誕生

ポルシェ 356 の後継車として 911 は、誕生時からスポーツカーファンの心をとらえました。1963 年に開催された IAA フランクフルトモーターショーでプロトタイプが 901 として発表され、1964 年には 911 に名称が変更されて市場に導入されました。最高出力 130 PS の空冷水平対向 6 気筒エンジンを搭載し、210 km/h の最高速度を誇り、また 1965 年には廉価版の 4 気筒エンジンを搭載したポルシェ 912 が導入されました。1966 年には、フックス社製の鍛造アロイホイールが与えられた最高出力 160 PS の 911 S が発表されました。独特のステンレス鋼のロールバーを組み込んだ 911 タルガが、安全機能を備えた史上初のカブリオレとして 1966 年後半にデビュー、またセミオートマチックのスポルトマチック 4 速トランスミッションが 1967 年にラインナップに加わりました。同じ年に発売された 911 T と、その後の E および S モデルにより、ポルシェはドイツメーカーとして、厳しい米国排出ガス規制を初めてクリアしました。2.0 リッターからスタートした 911 は、2.2 リッター（1969 年）、そして 2.4 リッター（1971 年）へと排気量が上がるとともに、ますますパワフルになりました。車両重量が 1000 kg 未満ながらも最高出力 210 PS を発生した 2.7 リッターエンジンを搭載した、1972 年に発表された 911 カレラ RS は、今でもドリームカーであり続けています。その独特な「ダックテイル」は、世界で初めて量産車に装備されたリアスポイラーでした。

1973 年 : G モデル

第 2 世代

911 の発売から 10 年後、ポルシェのエンジニアは 911 に最初の徹底的な見直しを行いました。G モデルは 1973 年から 1989 年にかけて生産されましたが、これは、他のどの 911 世代に比べても長い期間です。G モデルの特徴は蛇腹状のバンパーでした。これは、米国における当時最新の衝突試験基準を満たすように設計された革新的な装備です。標準装備の 3 点式シートベルトと一体型ヘッドレストにより、乗員保護性能がさらに高められていました。

911 ストーリーで最も重要な節目の 1 つは、最高出力 260 PS を発生した 3.0 リッターエンジンと大型リアスポイラーが与えられたポルシェ 911 ターボが 1974 年に発表されたことです。豪華さと性能を独特な形で融合した 911 ターボは、ポルシェの神秘性の代名詞になりました。そして 1977 年にはインタークーラーを搭載した 911 ターボ 3.3 の登場で性能がさらに高められ、911 ターボ 3.3 はクラス最高の 300 PS を誇りました。1983 年には、最高出力 231PS の 3.2 リッター自然吸気エンジンを搭載した 911 カレラが SC に取って代わり、マニアの羨望を集めました。1982 年にはオープンカーファンも 911 を楽しめるカブリオレが加わりました。1989 年に発売された 911 カレラスピードスターは、50 年代の伝説的な 356 を彷彿とさせるモデルでした。

1988 年：タイプ 964

クラシックモダン

自動車専門家が 1 つの時代の終わりが迫っていると予告していた 1988 年に、ポルシェは 911 カレラ 4 (964) を発表しました。G シリーズのデビューから 15 年後に、85% が新しい部品となるなど 911 のプラットフォームは根本的に刷新され、現代的で持続可能な車へと生まれ変わりました。搭載されたのは、最高出力 250 PS を発揮する空冷水平対向 3.6 リッターエンジンでした。964 と先代モデルのエクステリア上の相違点は、空気特性に優れたポリウレタンバンパーと自動的にせり出すリアスポイラーを除けばほとんどありませんが、インテリアは大きく変更されました。ニューモデルは、スポーティな性能だけでなく高い快適性においてもドライバーを魅了するように設計されました。ABS、ティプトロニック、パワーステアリング、エアバッグを装備し、シャシーのデザインが一新され、軽合金コントロールアームとトーションバーサスペンションに代わってコイルスプリングが採用されました。この新しい 911 シリーズにおける革命的なモデルは、4 輪駆動のカレラ 4 でした。カレラクーペ、カブリオレ、タルガの各モデルに加え、1990 年には 964 ターボが加わりました。エンジンは実績のある 3.3 リッター水平対向エンジンでしたが、1992 年に、より強力な最高出力 360 PS の 3.6 リッターエンジンにグレードアップされました。現在は、964 カレラ RS と 911 ターボ S、911 カレラ 2 スピードスターがコレクターの間で特に人気を博しています。

1993 年 : タイプ 993

最後の空冷モデル

コードネーム 993 の 911 は、今でも多くのポルシェドライバーに心から愛されているモデルです。その大きな理由は、とても魅力的なデザインです。一体型バンパーが洗練されたスタイルの気品を際立たせています。フロントセクションが先代モデルよりも低くなりましたが、これは、丸型から複合楕円型に変更され傾斜したヘッドライトによるものです。993 は、瞬く間にその高い信頼性で名声を獲得しました。993 は、新設計のアルミシャーシが採用された最初の 911 で、敏捷性にも優れています。ターボモデルはツインターボ化され、1995 年には排出物質が世界で最も少ない自動車エンジンとなりました。これまでどの車でも用いられていない中空スポークアルミホイールも 4 輪駆動ターボの技術革新の 1 つでした。ポルシェ 911 GT2 は、さらに高速走行に熱狂するスポーツカーマニア向けのモデルでした。911 タルガではリアウィンドウの下に滑り込む電動式ガラスルーフが技術革新の 1 つでした。しかし、ポルシェマニアが今でも 993 を崇拝している本当の理由は、1993 ~ 1998 年に生産されたこのモデルが、空冷エンジンを搭載した最後の 911 であったということです。

1997 年 : タイプ 996

水冷

1997~2005 年に生産された 996 は、911 の歴史の中で大きな転機となりました。996 は、その伝統的な特徴をすべて継承しながらも、全く新しい車でした。全面的に見直されたこの世代からエンジンは水冷式となり、4 バルブシリンダーヘッドのおかげで、最高出力は 300 PS を発揮、排出ガスとエンジン音、燃料消費量の低減において新たな基準が打ち立てられました。エクステリアは 911 の伝統的なデザインを踏襲していますが、空気抵抗係数 (cW) が 0.30 と低くなっています。共に成功をおさめたボクスターと部品を共有した 996 の最も際立つエクステリアの特徴は、ウインカーを内蔵したヘッドライトでした。これは当初、賛否両論を呼びましたが、後には他の多くのメーカーが模倣するまでに至りました。インテリアでは、コックピットが刷新され、スポーツカーとしての典型的な特徴に加え、ドライビングコンフォートも、さらに重視されるようになりました。996 では前例のない新しいバージョンが積極的に導入されました。カレラ RS の伝統を引き継ぐ 911 GT3 が 1999 年に誕生、さらにセラミックブレーキを初めて標準装備した究極のスポーツカー、911 GT2 が 2000 年秋に登場しています。

2004 年 : タイプ 997

古典主義と現代性

2004 年 7 月にポルシェは、新世代の 911 カレラと 911 カレラ S(コードネーム 997) を発表しました。透明な楕円形ヘッドライトとウインカーは、見た目が先代の 911 と同様ですが、997 では、単なるスタイル以上のものが刷新されています。997 は最高出力 325 PS の 3.6 リッター水平対向エンジンが搭載されたハイパフォーマンスカーで、さらにカレラ S には驚異的な 355 PS を発生する新しい 3.8 リッターエンジンが搭載されていました。シャシーも大幅に改良され、カレラ S は、ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステムを標準装備していました。2006 年には、911 ターボが導入され、これは可変タービンジオメトリーを備えるターボチャージャーを搭載した初めてのガソリンエンジン車でした。2008 年秋の年次改良でダイレクト・フューエル・インジェクションとデュアルクラッチトランスミッションが採用されたことで、997 の効率性がさらに高められました。カレラ、タルガ、カブリオレ、後輪駆動/4 輪駆動、ターボ、GTS、スペシャルモデル、GT レーシングカーのホモロゲーションモデルなど、ドライバーの個人的な好みがこれほど広範に考慮されることは 911 シリーズでこれまで一度もありませんでした。その結果、911 シリーズは最終的に 24 のバージョンが用意されることになりました。

2011 年 : タイプ 991

経験に基づく洗練

コードネーム 991 と呼ばれているこの車は、911 の進化において最も大きな技術的飛躍を遂げたモデルです。911 は既に数 10 年も同クラスのベンチマークでしたが、新世代 911 で、性能と効率性がさらに引き上げられています。全く新しいサスペンション、延長されたホイールベース、ワイド化されたトレッド、大径化されたタイヤ、人間工学的に最適化されたインテリアがスポーティで快適なドライビングエクスペリエンスをもたらします。技術面では 911 は、優れた燃費と性能を実現する「インテリジェントパフォーマンス」の典型です。これが達成された要因は、カレラのベースモデルの排気量が 3.4 リッターにダウンサイジングされたこと（にもかかわらず 997/II よりも 5 PS 向上）と、スチールとアルミのハイブリッド構造（これにより、大幅な軽量化を達成）です。他の技術革新として、ポルシェ・ダイナミックシャシー・コントロールシステム (PDCC) と世界初の 7 速マニュアルトランスミッションが挙げられます。991 のデザインもジャーナリストから絶賛されています。フラットですらりと伸びたシルエット、刺激的な輪郭、精密な細部を兼ね備える第 7 世代のポルシェ 911 カレラが、カーデザインの基準を再び打ち立てたことに疑いはありません。最新の 911 は最良の 911 なのです。