

## Porsche 911 Carrera 2

新たなる911像を確立した  
偉大なるマイルストーン



### 女性ファンにも支持されたエポックメイキングカー

いつの時代にもポルシェというメーカーは自社が誇る911シリーズをブラッシュアップし、第一線級の動力性能を誇るスポーツカーとして世に送り出してきた。

タイプ964は、来たるべき'90年代を見据えて開発された期待のポルシェで、まず、フルタイム4WD仕様の911 カレラ4が1989年に先行デビューした。この画期的なモデルの登場により、911シリーズの宿命だったといえる高速域における直進安定性不足が見事に解消された。なお、カレラ4に採用されたフルタイム4WDシステムはポルシェ959に用いられた電子制御トルク・スプリット・システムではなく、31:69に固定された遊星ギアによるセンター・デフ方式だった。

軽快なハンドリングを楽しめるRRレイアウトの911 カレラ2は、911 カレラ4に追加設定されるかたちで翌年デビューした。

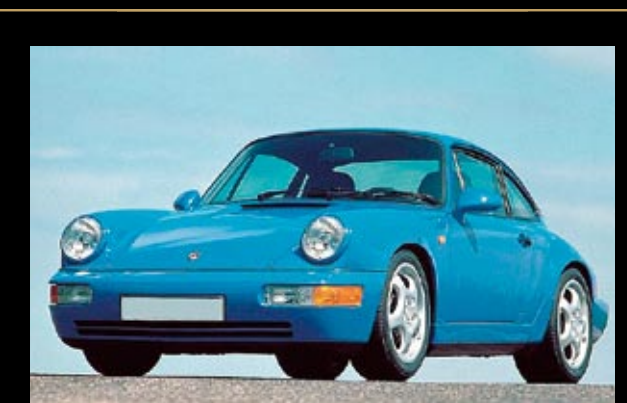
964は約85%のパーツをオール・ニューとし、残りの約15%ぶんを930時代のそれと共用した。しかし、4WD機構を搭載するにあたりボディ構造を一新し、フロアとバルクヘッドが互いに応力を分散しながら受け持つ、フルモノコック・ボディを採用した。搭載されたエンジンは4WD化に伴って搭載角度を水平としたM64型01/02で、カレラ2/4の5速マニュアル・ミッション仕様に01、カレラ2のティプトロニック仕様に02が組み合わされた。

両エンジン間に性能面で大差はなく、共にボアが100mm、ストロークが76.4mm、総排気量が3600ccというスペックを有してい

た。なお、930時代のカレラ・ボディに2度30分という前傾角度で搭載されていた930/25エンジンと比較すると、ボアが5mm、ストロークが2mmほど拡大され、総排気量が436ccほど増大した(総排気量は増えたが、エンジンオイルの容量は930時代の13リットルから11.5リットルへと逆に少なくなった)。

インテーク・バルブにソジウムを詰め、シリンダーヘッドへの熱伝導率を930時代よりも改善するなど、3600cc版のM64型エンジンは各部が確実に進化していた。

964では、5速マニュアル・ミッション仕様だけでなく、ティプトロニックと呼ばれるオートマチック・トランスミッション仕様もラインナップされた。この、セミ・オートマチック的なシフト操作を楽しめるモデルに搭載されたのは、ポルシェがA50型と呼んでいるZF製4HP22HL型ミッションで、通常のATとは異なり、シ



正規ディーラーから販売された964の約60%がティプトロニック仕様だったといわれている。その数字(ティプトロニック仕様の多さ)は現在の中古車市場の中にも見事に表れており、マニュアル・ミッション仕様は稀少車として扱われている。



女性オーナーが多かったからなのか、964の中古車には個性的なボディカラーを纏った良質車が数多く存在している。ちなみに、現車の外装色はファールヒェンブルームェタリックという珍しいカラーだ。インテリアは、いかにも質実剛健といった雰囲気だが、長時間ドライブしても全然疲れないくらいになっている。内外装はもちろん、エンジンのコンディションも重視して、高年式車に固執することなく程度の良い964を選びたい。撮影協力: ガレージカレント(常時10台以上の964をストックしている)。http://www.garagecurrent.com/

フトノブを右側のゲートに入れ、そこで進行方向に動かすとギアがアップ、リア方向に動かすとギアがダウンするという機構を持っていた。通常のオートマチック・トランスミッションと同じようにトルクコンバーターを使って動力を伝達していたので、特に難しい整備を必要としなかった点がティプトロニックの特長で、操作性および整備性の良さをアドバンテージとして、ティプトロニック仕様の964はそれまでポルシェに乗ることを躊躇していたスポーツカー・ビギナーや女性ユーザーを多数獲得することに成功した。

930時代に構築したスポーティなイメージを上手く残しつつ、見事に近代化を果たした964の功績は大きく、911シリーズの可能性を未来につなげたエポックメイキングなポルシェだった。964での成功があったからこそ、今日でも911シリーズがスポーツカーの代名詞的存在として君臨しているのであった。