

PORSCHE 911

ポルシェ911

パワーステアリングの電動化、サイズや素材の変更、エンジンのダウンサイジング……。大きく変わった911は、その美点やスピリットまで変わってしまったのだろうか？

photo: Stan Papior

MODEL TESTED ◎テスト車輛概要

- モデル名:PORSCHE 911 CARRERA ●価格:1117.0万円 ●日本発売時期:2011年11月10日
- 最高出力:350ps/7400rpm ●最大トルク:39.8kgm/5600rpm
- 0-97km/h加速:4.8秒 ●113-0km/h制動距離:42.2m ●最大求心加速度:1.08G
- テスト平均燃費:7.5km/ℓ ●二酸化炭素排出量:212g/km

WE LIKE	運転しがいのあるバランスのいいハンドリング、落ち着いた乗り心地、巡航時の素晴らしい経済性
WE DON'T LIKE	低速トルクの若干の不足、もの足りない標準装備



1 AIR INTAKE
エアインテーク

フロントレドの拡大に合わせて、フロントバンパーの両側にあるエアインテークが拡大された。



2 HEADLIGHTS
ヘッドライト

ヘッドライトはバイキセノンが標準と、ポルシェにしては珍しく気前がいい。だが、アダプティブライティングは12.4万円のオプションだ。



3 DOOR MIRRORS
ドアミラー

ドアミラーは取り付け位置がショルダーラインの下へと移され、ミラーとAピラーのあいだからの視界が改善された。



4 ALLOY WHEEL
アロイホイール

19インチの10本スポーク「Carrera」ホイールが標準。オプションは3種類あり、すべて20インチである。テスト車が装着する「Carrera S」ホイールは25.3万円のプラス。

ポルシェ911は、絶え間ない製品改良が素晴らしい成果を生み出す力であることを雄弁に物語る、またとない好例である。燃料噴射方式やターボ、4WD、空冷から水冷への移行などといった半世紀近くにわたる改良の過程における技術革新により、911は常にパフォーマンスカー市場の最新のスタンダードに追従してきたのだ。しかも伝説的な走りの個性も、薄らぐことなく魅力を保ち続けてきた。

だが、今回の“997”からタイプ“991”へのモデルチェンジほど飛躍的な変化はかつてない。メカニカルコンポーネントの9割以上が新設計あるいは改良されたものというのだ。この新型911ではアクスルのディメン

ションの変更、電気アシスト式パワーステアリングやサイズダウンしたエンジンの採用、車体におけるアルミ部材の多用、そして乗用車としては初となる7段マニュアルギヤボックスの搭載といった多数の大きな変化が盛り込まれたのである。

しかし、911のビビッドな、古き佳き神秘性は保たれているのだろうか？ 今回のロードテストにおいて、われわれが動力性能の評価以上に確かめたくてたまらないのはそこである。

果たしてこのシステムは、期待どおりの飛躍的な燃費向上をもたらすのであろうか？

そして、これまでのハイブリッドカーに挑みうる完成度を備えたクルマに仕上がっているのだろうか。

HISTORY

もうすぐ50歳



1963年に356の後継として発表したモデルが911の始祖。

ポルシェ911は356の、より大きく快適な後継モデルとして、1963年に発表された。130psを発生する2.0ℓ水平対向6気筒エンジンをリヤに搭載したこのクルマは、当初は開発コードにちなんで901という名称になるはずだった。しかし、プジョーからの抗議(数字のゼロが真ん中にある3桁の数字で構成されるモデル名はすべて、同社が商標権を持つという主張だった)で911と変更された経緯がある。5回におよぶ“クラシック”バージョンのモデルチェンジと、1989年に登場した“964”に始まる4世代のモデルを経て、911の累計生産台数は今や75万台に近づいている。



5 REAR SPOILER

リヤスポイラー

エンジンカバーはこれまでよりワイドになった。アクティブスポイラーを兼ね、高速走行時には展開してリフトを軽減する。ほかの外装パネルと同様、材質はアルミ。



6 EXHAUST PIPES

エクゾーストパイプ

スポーツエクゾースト(46.0万円のオプション)は4本出で、ボタン操作でサイレンサーが部分的にバイパスされる。



7 DOWN SIZING

小排気量化

リヤに搭載されたエンジンは、排気量が3.6ℓから3.4ℓに縮小された。このダウンサイジングは、全体で45kgという軽量化にも貢献している。だが、依然として車重の60%以上がリヤアクスルにかかっている。



8 EMBLEM

エンブレム

リヤバンパーに自分の愛車のモデル名を一切掲げたくないならば、“Carrera”バッジのレスオプションもあり。欧州では有料だが日本では無料。

1 CUPHOLDERS カップホルダー

カップホルダーは従来からあるグローブボックス上のスロットから飛び出るふたつに加え、センターコンソールに3つめが備わった。



2 LAP TIMER ストップウォッチ

スポーツクロノバックの一部であるラップタイマーは、コラム左下のレバーで操作する。データはインパネのメニュースクリーンにも表示されるが、これは少々余計だ。



3 MULTI-FUNCTION SCREEN マルチファンクション画面

5眼式の計器盤はレイアウトが見直された。従来同様、油温/油圧/水温計が備わるほか、多機能スクリーンが追加されている。



Communications, navigation and entertainment

●インフォテインメント

★★★★★★☆☆☆

911は、ボルシェが計器盤に装備する多機能液晶メニュースクリーンの恩恵を、最初に受けるモデルである。このスクリーンは、GPSナビの指示をドライバーの視界の最も自然な位置に表示する動きも備える。適度な大きさで、距離のわかるカラーマップが表示されるため、単に方向を指すだけのシステムよりも優れている。

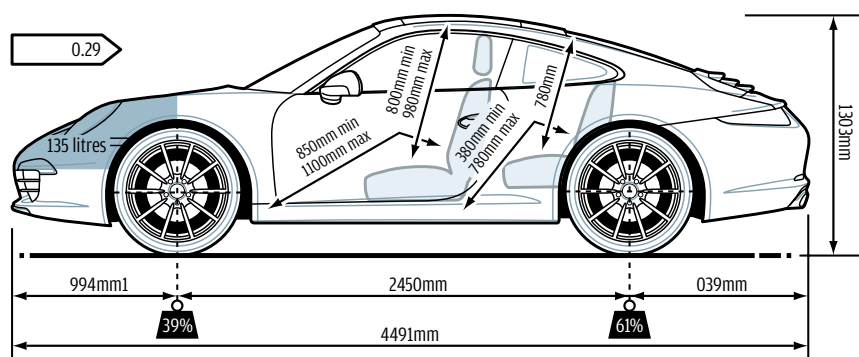
また、このスクリーンは、サブのトリップコンピューターとしても使用可能(ただメインのトリップコンピューターと異なり、燃費は表示されない)である。ラップタイムや縦/横Gの表示機能も備える。

今回のテストでは、オプションのBluetoothモジュールの接続性にも問題はなく、標準装備のオーディオシステムのクオリティにも感銘を受けた。



HOW BIG IS IT?

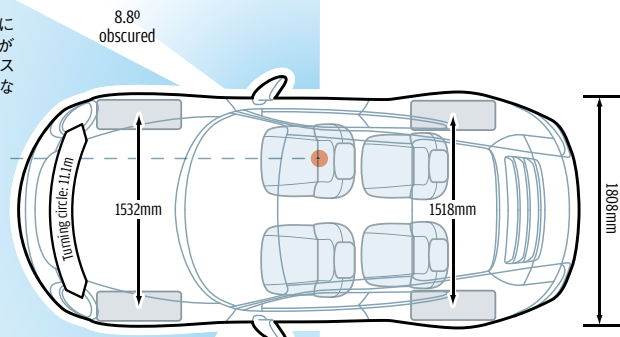
サイズはどれくらい?



VISIBILITY TEST

視認性テスト

低いシートと高いスカトルによって、前方視界は若干ながら制約を受ける。ピラーはスポーツカーとしては一般的な太さだ。

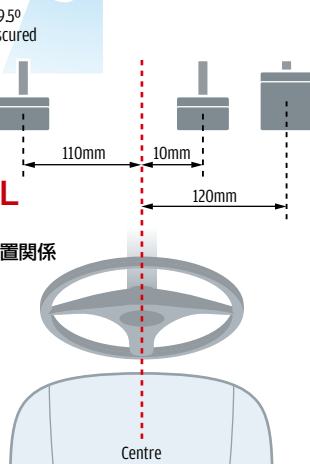


標準装備のHIDバイキセノンヘッドライトは素晴らしく明るく前方を照らしてくれる。

WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT

ステアリングホイールとペダルの位置関係

長いあいだ、911のペダルオフセットは特徴的な欠点でありながら看過されてきた。991の3つのペダルも、わずかだが右にオフセットしている。ブレーキペダルとスロットルペダルは、ヒール&トウによるシフトチェンジに理想的な配置だ。



前席は広く感じるが、実際に広がっているわけではない。コンソールはカレラGT風。



後席の居住性はほとんど改善されていない。子供用に過ぎない。



荷室容量は30ℓ増。主に奥行きを拡大(997では420mm、991では460mm)。

DESIGN&ENGINEERING

●意匠と技術

★★★★★★★★☆☆

世界的にもっとも有名なこのドイツ製自動車は、今回の刷新で全長が56mm、ホイールベースが100mm、フロントトレッドが46mm、それぞれ拡大した。このクルマの過去をほとんど知らなくても、基本的な物理の法則を理解していれば、その理由はわかるはずだ。縦置きエンジンとギヤボックスをリアアクスルの後方にぶらさげている911は、いつの時代も最終的にふたつの厄介な挙動を引き起こす傾向があった。パワーアンダーステアとボディピッチングである。ボディとリアアクスルとエンジンの関係が、それぞれテコと支点と荷物という関係に当てはまるからだ。新型モデルでは、前後のアクスル間の距離、および左右のフロントホイール間の距離の

ふたつを拡大したことで、そうした問題点を解消したのである。

エントリーモデルのカレラは、従来の3.6ℓユニットよりもストロークを短くした、新しい3.4ℓ水平対向6気筒を搭載する。新たにアルミ製のカムシャフトポジションナーを採用したことでピストンスピードを速めることが可能となり、ピークトルクの値こそ39.7kgmでこれまでと変わらないが、それを3.6ℓユニットよりも1000rpm高い回転数で発生する。ピークパワーは350psで997のベースモデルと比べると5ps増しており、レブリミットは7400rpmから7800rpmに引き上げられた。

多くの部分がスチール製からアルミ製に置き換えられた車体構造も特徴だ。ピラーなど、高い圧縮強度が要求される部分はスチール製だが、外装パネルのほとんどすべて、それにホワイトボディの大部分がアルミ製である。その結果、

従来比45kgの軽量化と、20%のねじれ剛性向上を達成したという。われわれの実測では、2008年にテストした3.6ℓカレラのPDKモデルと比べて35kg軽量で、また、重量配分も多少改善されたことが確認された。

なお、今回のテスト車両は、ボルシェ・トルクベクタリング、ダイナミックエンジンマウント、“PASM”アダプティブダンパー、スポーツサスペンションを装備するが、可変ステアリングアシストのパワーステアリングプラスは装着されていない。

INTERIOR

●室内

★★★★★★★★☆☆

何世代にもわたって、ボルシェ911のキャビンは十分に魅力的というほどではなく、ライバルに

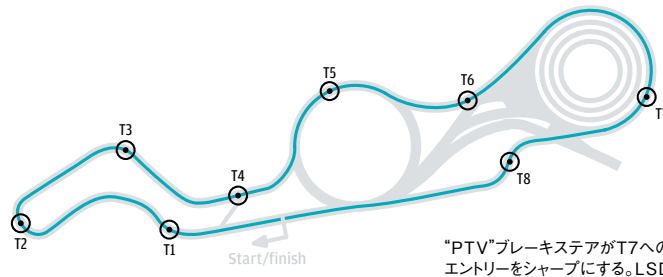
TRACK NOTES

サーキットテスト

■ドライサーキット

ポルシェ911カレラ
ラップタイム:1分14秒2
ポルシェ911カレラ 3.6 PDK
(2008)
参考タイム:1分15秒0

新型911のバランスはじつに驚異的だ。アンダーステアが出たのはT4出口付近のみである。それ以外の場所ではグリップと安定性、スロットルの調整能力の素晴らしさに圧倒されるばかりだった。



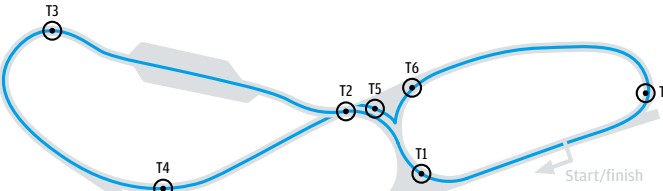
素晴らしい制動能力とペダルフィールのおかげで、T1の進入では自信を持ってブレーキを遅らせ、さらにきれいな走行ラインを描くことができた。

“PTV”ブレーキステアがT7へのエントリーをシャープにする。LSDのおかげで、スロットルステアとトラクションをバランスさせるようなコントロールも可能だ。

■ウェットサーキット

ポルシェ911カレラ
ラップタイム:1分13秒8
ポルシェ911カレラ 3.6 PDK
(2008)
参考タイム:1分14秒0

ワイドなホイールとリヤ寄りの重量配分にもかかわらず、新型911はウェットでさえ完璧なハンドリングを発揮する。PSMシステムは見事にチューンされている。



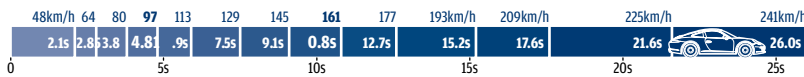
PSMを解除してT7でせっかちな運転をすると、アンダーステアが顔をのぞかせることもあるが、だらしなくはない。パワーをかければ簡単に打ち消すことができる。

従来の911では、T1で急にスロットルを戻したときにオーバーステアに転じることがあったが、このモデルではその兆候さえない。

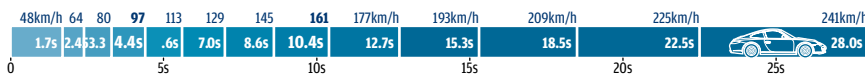
■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温10℃
0-402m発進加速:13.2秒(到達速度:180.7km/h)
0-1000m発進加速:23.5秒(到達速度:233.0km/h)

ポルシェ911カレラ

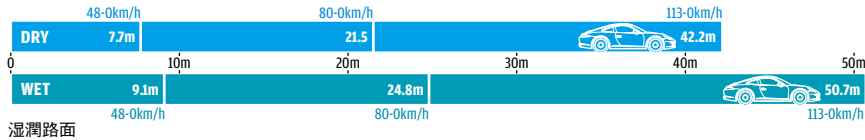


ポルシェ911カレラ 3.6 PDK (2008)



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.30秒
乾燥路面



勝る切り札は長いあいだ、2+2のシート構成による日常ユースでの利便性だった。けれど今回、ドライビング環境にも評価すべき点が増した。ポルシェのアイコンは、同価格帯のスポーツクーペたちとほぼ同等の快適性と装備を備えるにいたったのである。

キャビン前方は高いスカトルと盛り上がったワイドなダッシュボードに囲まれている。室内は幅が広がり、ダッシュボードのセンタースタックに向かって伸びるコンソールによって仕切られたために、助手席に座る人間との親密感は少々薄らいだ。

このセンタースタックには、アルミでアクセントが付けられたスイッチ類が整然と並んでいる。あとから付け足されたようなものや、無計画に配置されたものは何もない。マテリアルの触感的なクオリティも素晴らしい。

もっとぬくもりが感じられる、豪華なキャビンのスポーツクーペはほかにもあるが、911は機能、すなわちドライビングこそを追求して造られたクルマであり、インテリアもそれを反映したデザインがなされている。そのことを象徴するのが、大型のセンタータコメーターと油温/水温計だ。911の熱烈な信奉者にとっては、これ以外のレイアウトは考えられないだろう。

しかし、われわれの計測によるとレグルームは旧モデルとほぼ同じで、居住性はほとんど改善されていない。リヤシートは相変わらず子供しか座れず、それでさえ前席では足元の余裕を多少我慢する必要がある。ホイールベースの延長を考えれば、前席と後席のスペースはもっと改善されていてしかるべきだ。

PERFORMANCE

●動力性能

★★★★★★☆☆☆

われわれが計測した加速タイムを見る限り、



新型911は先代モデルよりも遅いクルマに思えるかもしれない。だが、数字だけにとらわれると本質を見誤る。0-96km/hと0-161km/hの加速でいえば2008年にテストした997カレラのほうが多少はいいが、そのアドバンテージはローンチコントロールシステムの恩恵にすぎないからだ。48-103km/hでは新しい3.4ℓM/Tのほうが速く、1対1のドラッグレースなら160km/hあたりで旧型に追いつくはずだ。ローンチコントロール付きのPDK車はさらに速いだろう。

新型911の加速について、その特性や質感が満足のいくものではなかったとしたら、数字の大小は気にならなかったはずだ。エンジンがクリーミーでスムーズなパワーデリバリーと、ダイレクトでリニアなスロットルレスポンス、特徴的なサウンド、そして膨大なパワーを提供するものでなかったのなら、数字が少ないのだから当たり前だと考えるからである。つまり、新しい3.4ℓは、そうした美点をすべてもたらしてくれるエンジンなわけだ。

低回転域での加速は平凡で、最初は少々力強さに欠けるように思えたりもするが、クランクシャフトの回転速度が高まるにつれ、爆発的なパワーが湧き出てくる。4500rpmに達する頃には物足りなさなど一切なくなり、ピークトルクを発生する5600rpmで盛り上がりは最高潮を迎える。そして6000rpmからは、最終段階の素晴らしいサウンドと嵐のようなパワーを搾り出す。刺激的で速く、それでいて扱いやすく、粗暴に振

UNDER THE SKIN

小さいことはいいことだ

サイズダウンしたエンジンは、巡航燃費において、排気量の縮小量以上の向上をもたらした。

自動スターター/発電機を備え、停車時にはエンジンが停止する。また、エンジンが惰性で回っているときは充電を行い、複雑にリンクされた冷却システムがエンジンとギヤボックスの両方の暖機を早める。

オプションのスポーツクロノパッケージ装着車では、エンジンのアルミ製シリンダーブロックさえハンドリング向上に利用している。997ターボで初採用されたダイナミックエンジンマウントが、コーナリング時にエンジン連結点の剛性を高めて質量をうまく制御するのだ。実質的に車体のリヤエンド全体を固め、リヤサスペンションのベースを強化する役割を果たす。

エンジンは、ストロークの縮小によって横幅が狭まり、アルミ製カムシャフトポジショナーによって重量が軽減した。



オプションのダイナミックマウントは、コーナリング時に発生するエンジンの荷重移動を制御する。



これまでの911よりも、ずっと落ち着いた乗り心地になった。

ON THE LIMIT

限界時の挙動

911を一般的なサーキット走行向けにセットアップするとしたら、オプションの装備内容によってポテンシャルは大きく異なるので注意が必要だ。たとえば、「PDCC」アクティブスタビライザーはカレラSのみに用意されたオプションで、今回のテスト車両には装着されていなかった。それでも、このクルマはドライコースで、先代モデ

ルよりも0.8秒速いタイムを記録し、高い実力を見せつけた。

もっと速い911を造れという注文は、決して無理な話ではないだろう。だが、グリップと正確さ、バランス、繊細さをこれ以上見事に融合させた911を送り出せと言われれば、それはいかにポルシェといえども現時点では不可能に近いはずだ。それほ

ど、この991カレラは完成されている。

テスト車両は、MIRAテストコースのドライサーキットを、素晴らしい身のこなしとスタビリティで走った。アンダーステアがほとんど現れない、繊細でなめらかなハンドリングレスポンスのおかげで、コーナリングラインの継続的な調節が可能だ。速く走らせるのが容易なクルマだといえるだろう。

オプションのトルクベクタリングは、装備した車両をテストしていない段階なので、どれくらい重要な意味を持つか評価はできない。だが、このシステムはサーキットで素晴らしい興奮を味わうために、重要な役目を果たすに違いない。われわれなら、ほかのどのオプションよりも優先して装着するだろう。



AUTOCAR DATA LOG

計測テストデータ

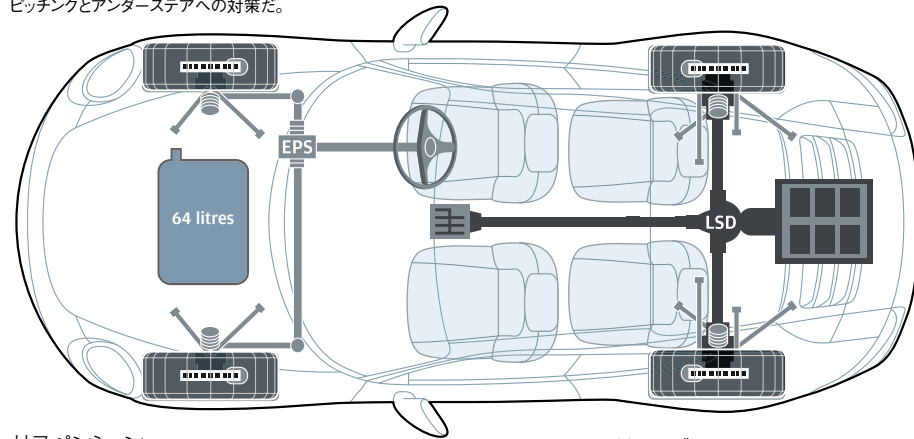
■メカニカルレイアウト

ホイールベース/トレッド

ホイールベースは先代比で100mm延長されたが、主に前輪をさらに前進させたことによる。フロントトレッドは46mm拡大。これらの変更はピッチングとアンダーステアへの対策だ。

リヤディファレンシャル

トルクベクタリングシステムは、機械式LSDとリヤ内輪を制動するブレーキステアを併用し、コーナリング性能を向上させる。



サスペンション

テスト車両に装着されていたアダプティブダンパーは、カレラではオプションとなる。"PDCC" アクティブスタビライザーはカレラSにのみ装着可能だ。

ドライブトレイン

7段M/Tは乗用車としては世界初の装備。3.4ℓ水平対向6気筒は、旧3.6ℓユニットのショートストローク版で、アルミ製カムシャフトボジョナーによって高回転型のキャラクターを獲得している。

注意事項:馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。
© Autocar 2012. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。
一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

る舞ったり手に負えないと感じることはない。それだけに、わずかな瑕疵も見逃せなくなってくるのだ。

7段M/Tに慣れるのは至難の業だ。このギヤボックスの作動は、従来の6段ユニットとほとんど同じくらいに良好で、シフトフィールのクオリティも好ましいものだが、手放して絶賛できるほどではない。また、シフトゲートに5つの溝(リバースは1速の左隣)を持つシフトパターンは少々複雑だ。(何人かのテスターは、リバースの下に1速が置かれた4本溝のタイプならよかったと評した)。走りこむにつれ、7速ギヤは超高速クルージング以外ではまるで出番がないことにも気づく。

RIDE&HANDLING

●乗り心地と操縦安定性



乗り心地には根本的な改善がもたらされた。それを確かめるにはサーキットを走るまでもない。ほどほどのバンプがある一般道を走れば、知りたいことはすべてわかるはずだ。

ある程度の速さでそのバンプを通過すれば、これまでのすべての911と違い、991のハンドリングがナチュラルで、足取りもより一定して落ち着いているのがわかる。乱されにくさも歴代随一だ。たとえ乱された場合にも、ノーズは覚悟していたほど浮いたり沈んだりせず、舵を取る前輪の働きを邪魔することはない。

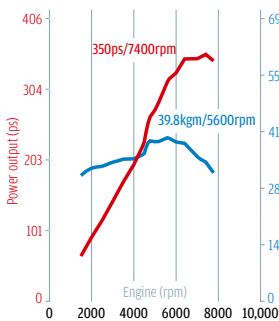
このクルマは、ミッドシップスポーツカーのような完璧な乗り心地を備えているわけではない。本当にハードに走らせると後輪が垂直方向に大きく跳ね、それが991の乗り心地を特徴づけている。ただし、その傾向は直進安定性やトラクションには影響をおよぼさない。ポルシェのエンジニアは、犠牲にしなければならない点があるのか、明確に理解していたのだ。

こうした変化がダイナミクスの特性を大きく変え、ドライバーを魅了し楽しさを与えてくれる

■エンジン

形式:水平対向6気筒, 3436cc
最高出力:350ps/7400rpm
最大トルク:39.8kgm/5600rpm
許容回転数:7800rpm
馬力荷重比:254ps/t
トルク荷重比:28.8kgm/t
比出力:102ps/ℓ
駆動方式:縦置き後輪駆動
ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
ボア×ストローク:φ97.0×77.5mm
バルブ配置:4バルブDOHC
圧縮比:12.5:1

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

車両重量:1380/1445kg(実測)
抗力係数:0.29
ホイール:前8.5J×20in/アルミ軽合金
後11.0J×20in/アルミ軽合金
タイヤ:前245/35R20
後295/30R20
スペアタイヤ:なし(補修キット)
■変速機
形式:7段自動M/T
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)
①3.91/9.7②2.29/16.4
③15.0/24.1④1.30/28.8
⑤1.08/34.8⑥0.88/42.6
⑦0.71/52.8 最終減速比:3.44

■燃料消費率

オートカー実測値
総平均/ツアリング/動力性能計測時
7.5/12.5/3.6km/ℓ
メーカー公表値
市街地/郊外/混合モード
7.8/14.7/11.1km/ℓ
燃料タンク容量:64ℓ
現実的な航続距離:480km
CO₂排出量:212g/km

■サスペンション

前:マクファーソン・ストラット/コイル
+スタビライザー
後:マルチリンク/コイル+スタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電動機械式アシスト)
ロック・トゥ・ロック:2.6回転
最小回転半径:5.55m

■ブレーキ

前:φ330mm通気冷却式ディスク
後:φ330mm通気冷却式ディスク

■静粛性

アイドリング:49dB
3速最高回転時:92dB
3速48km/h走行時:66dB
3速80km/h走行時:73dB
3速113km/h走行時:75dB

■安全装備

ABS, PSM, ASR, ABD, MSR
Euro N CAP/ na

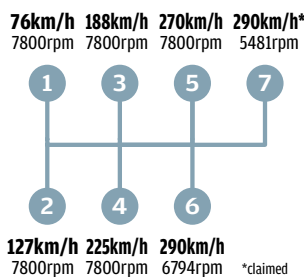
■発進加速

乾燥路面	実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)		2.1
40 (64)		2.8
50 (80)		3.8
60 (97)		4.8
70 (113)		5.9
80 (129)		7.5
90 (145)		9.1
100 (161)		10.8
110 (177)		12.7
120 (193)		15.2
130 (209)		17.6
140 (225)		21.6
150 (241)		26.0
160 (257)		-

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th
20-40 (32-64)	2.6	4.3	5.1	6.4	-	-
30-50 (40-80)	2.4	3.9	4.9	6.2	8.0	10.6
40-60 (64-97)	2.3	3.7	4.6	6.1	8.2	11.1
50-70 (80-113)	2.2	3.7	4.5	6.0	8.1	11.7
60-80 (97-129)	-	3.5	4.6	5.8	8.2	11.7
70-90 (113-145)	-	3.3	4.3	5.9	8.0	12.4
80-100 (129-161)	-	3.3	4.1	5.8	8.2	13.4
90-110 (145-177)	-	3.7	4.2	5.6	9.1	14.0
100-120 (161-193)	-	-	4.4	5.8	9.5	-
110-130 (177-209)	-	-	5.0	6.1	9.4	-
120-140 (193-225)	-	-	-	6.6	-	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-	-

■最高速



12.5km/ℓ

巡航燃費はきわめて良好。
PDK搭載車もまた、自動惰性走行デバイスにより
経済性が高められているはずだ。

35kg

テスト車両の実測値は、
2008年型3.6カレラのPDKモデルより35kg軽量だった。

キャパシティを減らし、911独自の走りの個性を薄めているとの主張も聞かれる。だが、われわれはそうは思わない。グリップの限界時には、991は真に911らしいハンドリングを示す。そしてスポーティな公道ドライビングにおいて、これまで同様のコミュニケーションとドライビングプレジャー、操縦しがいと味わえる。これこそが肝心な点なのだ。

電気式パワーステアリングに対する懸念は完全に忘れさせられた。ステアリングホイールのリムからは、豊富なインフォメーションが流れてくる。ペダルとシートからも同様だ。キャンバーやグリップレベルが変化するたびにそれが伝わってくる。ハンドリングは、そのバランスと、正確で忠実なレスポンスの点で、ほぼパーフェクトだ。

同時に、ロードノイズのレベルは軽減され、しなやかに快適な乗り心地が保たれている。オプションの20インチホイールを装着したテスト車でさえそうだった。

BUYING&OWNING

●購入と維持

★★★★★★★★☆☆

ボルシェは911のマーケットポジショニングに関する限り、余計な変化を求めなかったことを賞賛されるはずだ。1000万円少々の最廉価モデルであるカレラは、BMW650iクーペやジャガーXKのNA仕様より安い。それでいて、このクルマの純粹さと目指すところは、これまでどおりライバルとは別次元にある。それだけでも、購入する理由としては十分だ。

もちろん、不満が皆無というわけではない。ボルシェはバリューフォーマネーを考えることに馴染みがないようだが、標準装備はもっと充実

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST No 5053

PORSCHE 911

AUTOCAR VERDICT ★★★★★★★★★☆☆
●オートカーの結論

「的確な刷新により、911は半世紀を経てなお第一線級にある」



今回のテストの結果は、ほんの一瞬でも新型911に不安を感じていた人を安心させるものとなった。なぜなら、ボルシェは同社にとってもっとも重要なスポーツカーを、見事なまでに的を射た仕事により、再びクラストップの座に返り咲かせることに成功したからである。

効率向上テクノロジーの多用に眉をひそめたり、911がその運動性能の輝きを失ってしまったのではないかと疑った向きは、まもなく50周年を迎えるタイミングで、この信じられないほど優秀なクルマを誕生させたバイザッハをもっと信頼すべきだった。独特のハンドリングは多少変化したかもしれないが、われわれの基準に照らせば歴代モデルと同様に素晴らしく、また個性的なクルマである。運動性能の基礎レベルやパフォーマンスが強力に引き上げられただけで、マイナス点の見当たらないモデルチェンジだ。●

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

キーが自分のクルマの形である必要はないと思う。9歳の息子がキーを盗みたくなるような要素は感心できない。子供に売るんじゃないよ。

マット・ソーンダーズ

マニュアルトランスミッションは、7速から5速あるいは6速に落とす操作がむずかしい。スプリングの力で、4速と5速のゲートに導かれてしまうからだ。だが、いったん5速か6速を選ばなければ、7速に戻すことはできない。面倒くさい話だ。ニック・キャケット

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・ギヤシフトのクオリティを改善してほしい。
- ・トルクバンドをもっと広くしてほしい。
- ・標準装備の内容をライバル並に増やしてほしい。

SPEC ADVICE

●購入にあたっての助言

電動格納式ドアミラー、クルーズコントロール、マルチファンクションステアリングホイール、そして電話モジュールは選ぶ価値のあるオプションである。走りの向上を求めるなら、PASMスポーツとトルクベクターリングも欲しいところ。

させてもよかったのではないかと。1000万円以上のプライスで、リヤワイパーやフロアマット、あるいはクルーズコントロールに追加費用を払われるクルマが、ほかにどれだけあるだろうか？

救いは、ツーリングテストでの燃費が素晴らしく良好だったことだ。真のスポーツカーと呼べる

モデルが12.5km/ℓを達成するというのは、本当に稀なケースだ。とはいえ、平均燃費が7.5km/hまで落ち込んでいる結果が示すように、優れた経済性を享受するには、刺激的なパフォーマンスの誘惑に抗う忍耐力が必要となるのも否定できない事実ではある。●

TOP FIVE



1st PORSCHE 911 Carrera ボルシェ911カレラ
2nd AUDI R8 4.2 TFSI quattro アウディR8 4.2TFSI クワトロ
3rd LOTUS Evora S 2+2 ロータス・エヴォーラS 2+2
4th JAGUAR XK Portfolio ジャガーXKポートフォリオ
5th ASTON MARTIN V8 Vantage アストン・マーティンV8ヴァンテージ

車両価格	1117.0万円	1649.0万円	1062.5万円	1350.0万円	1477.35万円
最高出力	350ps/7400rpm	430ps/7900rpm	350ps/7000rpm	385ps/6500rpm	426ps/7300rpm
最大トルク	39.8kgm/5600rpm	43.8kgm/4500-6000rpm	40.8kgm/4500rpm	52.5kgm/3500rpm	47.9kgm/5000rpm
0-97km/h加速	4.8秒	4.4秒	4.5秒	5.2秒(公称)	4.7秒(公称)
最高速度	290km/h	301km/h	277km/h	250km/h(リミッター)	290km/h
燃料消費率(混合)	11.1km/ℓ	7.0km/ℓ	10.2km/ℓ	8.9km/ℓ	7.2km/ℓ
車両重量(公称値)	1380kg	1640kg	1440kg	1730kg	1630kg
CO ₂ 排出量	212g/km	332g/km	229g/km	264g/km	321g/km
われわれはこう考える	卓越したハンドリングの持ち主。より快適になり、全体が高級感を増した。	ギャルドから派生したR8は、優れたハンドリングと古風なスーパーカーのスリルを備える。	ハンドリングの純粹さではライバルはいない。実用性と仕上げに関してはそうではないが。	使いやすさでは911に匹敵するが、ドライビングプレジャーではおおよばない。	スタイリッシュさにあふれているが、スポーティな身のこなしが物足りない。また、価格も維持費も高い。
結論	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆