

mission 1

997型は空冷911ファンにもYESなのか！ 調査せよ

997というコードネームを持つ

現行型911が好調なセールスを続けている。

空冷エンジンを搭載する964や993から

乗り換える人も多いという。

果たして、本当に911ファンを納得させるだけの

実力を持っているモデルなのだろうか。

911のスペシャリスト

『911DAYS』の日比野 学 編集長に、

相変わらず空冷フラットシックスを愛し続ける

小誌編集長がズバッとツッコミを入れる。



「997のベスト・バイはカレラ＋PASM＋MT」

【対談】日比野 学（911DAYS編集長）× 野田義彦（小誌編集長）



走行感覚の味が薄まって、BMWのMやメルセデス・ベンツのAMGと同列のクルマになってしまったような気がして。野田 同感です。でも3.6ℓを搭載する後期型になると、背後から蹴飛ばされるような加速感も戻ってきたし、特にGT3の完成度には舌を巻きました。

日比野 そう、ホッとしました

野田 まずは水冷1号車となる996が上陸した時のことから話を進めていきましょう。忘れもしない98年のことでした。

日比野 『911DAYS』も終わったと覚悟を決めましたよ(笑)。996の初期型には、空冷モデルを超える魅力を見つけられなかった。スタイリングや

よね。GT3と後期型がリリースされて「明日もご飯が食べられる」と思った(笑)。

欠点が魅力になった空冷911

野田 みんながイメージする911らしい味わいで、いったいどんなものなのでしょう。

日比野 空冷モデルの欠点なのかもしれませんが。古くさいスタイリング、室内に遠慮なく入ってくるフラットシックスのサウンドやタイトな室内空間、それにクラッチ操作やコーナリングにもちょっとしたコツが必要じゃないですか。そういうのって、普通のクルマの場合は欠点になりますよね。でも、それが911の個性になったわけです。

野田 だから、進化した996は「おもしろくない」「911じゃない」と評価されたのかもしれませんが。

日比野 スタイリングも現代的になりすぎちゃいましたよ。

野田 そして04年にこの頁の主役となる997が登場するわけです。で、販売開始と同時にすごい人気となりました。現在も新車のウェイティング・リストはなかなか減らないようですし。いまにして思うと、乗る前からみんながYESと決めていたような気がします。



「911DAYS」編集部が所有する認定中古車の05年式カレラ。現在の走行距離は3万kmを少し超えたところだ。日比野編集長は、「本当はMTがよかったのだけれど社長も乗るからティプトロニックにしました」と笑う。次号の「911DAYS」は6月7日発売。ナローから997まで登場するというから楽しみ。

日比野 結論から言うと、スタイリングですよ。丸い目とマッチョなリアにクラシカルな雰囲気があって。みんなが想像する911らしいボディ・デザインを持っていたということです。

野田 997が成功した最大の要因は、スタイリングだったというわけですか。

日比野 間違いないです。クルマって、見た目の印象でほとんど勝敗が決まってしまうから。

ベスト・バイはカレラかGT3

野田 ところで、初めて997に試乗した時のことを覚えていますか？

日比野 最初に乗ったのはカレラSだったのですが、サスペンションがすごくよくなったと思いましたね。正しく言うと、PASMをスポーツモードに設定した時の足。空冷時代のフィーリングに似

ているんですよ。あの硬さは助手席に座る人のことをまったく考えていない(笑)。でも、運転席に座る人にとってはすごく楽しいわけです。考えてみれば、空冷911ってそんなクルマだったじゃないですか。

野田 PASMって、ダンパーの減衰力を無段階に調節するシステムですよ。たしか、カレラSには標準装備されていて、カレラはオプションの設定です。

日比野 だからカレラを買う方にはぜひPASMの装着をお勧めします。すごくいいフィーリングですから、プラスアルファの予算を組む価値はありますよ。あと、997はインテリアの雰囲気と質感もよくなりましたね。

野田 水冷911初体験の人にはどの997を勧めましょう。

日比野 カレラ+PASM+MTがいい。公道を走るのであれば、カレラのパワーで充分です。実は「911DAYS」編集部も997カレラを購入したんですよ。

野田 後輪駆動と4WDでも迷いますよね。

日比野 それって3日に1度は訊かれます(笑)。高速での安定感やコーナリング性能に関しては、水冷になってもカレラ4が優れているのは言うまでもありません。でも、やっぱり後輪駆動+MTに乗って、あの手に汗を握る感覚を味わってほしいですね。

野田 ちょっといじわるな質問になりますが、フェラーリ360モデナやF430と997で迷っている人には、911の魅力をどうやって伝えましょう。

日比野 911は、毎日乗れるというのがポイントになります。取材のために360モデナを3日間ほ

ど借りていたことがあるのですが、最初は「うわー!すごい」って思うんですよ。スタイリングはスーパーカーしているし、内装は豪華だし。エグゾーストノートも派手なので若い女性が振り返ってくれる(笑)。でも僕は2日で飽きましたね。疲れてしまったと言うほうが正しいのかもしれない。つまり、フェラーリに乗っていることを常に意識しなければならない。911は慣れてしまえば、普通に乗れるようになります。クルマがオーナーに馴染んでくるんですよ。女性は振り返ってくれないですけどね(笑)。

997はYES!

野田 そろそろ結論にいきましょうか。997にはどれくらいの“911度数”があるのでしょうか。空冷911オーナーが乗り換えても満足させてくれるの

でしょうか。
日比野 クラシックカー的な走行フィーリングは期待しないほうがいいです。空冷911は、流して走っていても緊張感みたいなものがびんびん伝わってきたじゃないですか。997にはそういう雰囲気はありません。すごくフレンドリーになったと思います。でも、高回転を使って元気よく走らせてみてください。後輪駆動モデルなら、手に汗を握る感覚が味わえるはずですよ。つまり水冷911にも、911を楽しむための走らせかたがあるんですよ。それさえ心得ていれば充分満足できると思います。カレラ+PASM+MTで物足りない人には、GT3が用意されています。さらに刺激がほしい方は、GT3RSに乗ると目から鱗が落ちるはずですよ。

野田 GT3に乗ると、初恋の相手もおばさんにな



っていることに気づかされるのかもしれない。
日比野 僕は、公道用の997カレラとサーキット用の964カレラRSなんていう2台態勢が理想ですね。どちらにしても、“911乗り”になるためには空冷モデルで勉強してから、なんて言うのはもう過去の話です。精悍なカエル顔になった997、僕はYESだと思っています。

Text: 野田義彦 / Photo: 丸山博人