

# 996 997 リジモ 998 スヤ1 999 ト1 000 タ 評のナ

1997年にデビューした996型911は、正直な話、デビュー当時はあまり良い評価が得られていなかった。ところが、今ではその実力が再認識されたのか、アブルブドカー市場の主力モデルとして高い人気を誇っている。お馴染みのモータージャーナリストたちは、2007年の現在、この996をどのように捉えているのだろうか？

## 間違いなく新世代モデル

笹目二郎 (モータージャーナリスト)

997の登場で996も過去のボルシェに なってしまったが、今までの歴史的な流れを振り返ってみると996の登場も大きな変化とは言えず、水冷化にしたところでひとつの技術的な通過点に過ぎない。大騒ぎしたのは販売関係者であり、それも大渦もなく好調を維持している状態では、勝った官軍の軍門に下るしかない。いずれにせよファン心理としては喜ばしいことには違いないのだろう。個人的には特別な関心もなく、930～964～996という変化の節目に対し、993や997はマイナーチェンジ程度にしか感じられない。911の本質を考えるならば、コンパクトなボディにパワフルなエンジンを積んだ高性能車、ゆえに動力性能の優れた車、という認識に集約する。そこ



に法律的な規制をクリアしなければならぬモディファイが加わる。過去においてボルシェのやり方が全て正しかったわけではなく、ユーザーの嗜好に潰されたことも多かった。常論的な改善も行なわれてきた。そんな流れをつぶさに観察し、体験してきた我々の、職業的な見方にして個人差はある。と言いつつ911という車は決して汎用な車ではなく、十分に個性的であるからどの時代にも魅力的な車であり続けた。996は今ではユーズド・ボルシェの主力商品である。それも当然と言えるのは、それ以前の911はもはや現役を退き、老後の生活に入ったと世間が判断したからではないだろうか。911はやはり走ってナンボの車なのだ。

## ボクは知っていた

吉田 匠 (モータージャーナリスト)



996カレラに初めて乗った日のことは今も鮮明に覚えている。1997年9月、996ワールドプレミア試乗会の最終ランナーだった日本人ジャーナリストグループは、南仏サントロペからイタリア、スイス経由でドイツのシュトゥットガルトまで、試乗車を陸送する役をボルシェ本社広報から仰せつかったのだ。996は当時の目で見ても大柄で間延びして見え、外から見ている限り魅力的には思えなかった。ところがその日、サントロペのホテルを出てすぐに南仏のワインディングを走った時点で、早くも印象は好転した。水冷3.4ℓフラット6は、空冷のような高周波のサウンドを奏でることはなかったが、ボルシェ・フラット6以外の何者でもないスムーズさと素早さ

をもって回転を上げて、空冷3.6ℓを凌ぐパワーとトルクを捻り出し、空冷最後の993よりむしろ軽いボディを爽快に引っ張り上げた。水冷に変わっても、その加速感やトルクは911そのものだったのである。さらにシャシーも、軽いノーズが素早く向きを変える911らしいハンドリングを保った上で、高速での直進性が空冷時代とは比べものにならないほど進化しているのを、アウトストラダやアウトバーンを200km/h以上でクルージングして、はっきり実感した。つまり僕は、スタイリングこそ馴染めなかったものの、996はいいクルマだと最初から認識していた極めて少数な日本のジャーナリストの一人だった、と自負している。

## 原因は主に雰囲気か

下野康史 (モータージャーナリスト)



せっかくのモデルチェンジが歓迎されないクルマには、理由がある。従来モデルがその時点でも十分にイイからである。その点、97年秋に出た996はお気の毒だった。34年磨き上げられてきた空冷911を敵に回さなくてはならなかったからだ。ぼくも当時は、水冷オールニュー911の登場を素直には喜ばなかった。だが、いま考えると、それは主に雰囲気の問題だったのではないかと思う。ドアを開けても、“バチャン”という金属音がしなくなったとか、エアコンやオーディオ操作盤に押されて、計器類の領土が減ってしまったとか。実際、その後、993と初期型996を比較試乗したところ、996ってこんなに993っぽかったっけと感じた記憶がある。認定中古車の資格がきれて、善男

善女の買う911が993からすっかり996にシフトした。で、996はどうなのかというアンケートの主旨なのだろうが、ぜんぜんOKですよ。なぜなら、996から997に変わったときの印象の差は、993から996のときよりずっと小さい、それだって、真相は前述のとおりだったのだから。3.4ℓか3.6ℓかは、御算次第である。いちばん最近乗った997はターボだが、996ターボよりまた速く、しかもさらに扱いやすくなっていた。出るたびに、性懲りもなく、よくなるのが911だけど、出るたびに、人の免許証点数残高をナンダと思ってるんだ!と思わせるのが911である。その意味で、最良の911は、最悪の911なのである。

## 太鼓判は3.6

森野恭行 (モータージャーナリスト)



条件をつけずに「いい」、「お薦めできる」と思うのは、フェイスリフトをするともに、水冷フラット6をバリオカム3.4ℓからバリオカム・プラス3.6ℓへと換装した02モデル以降の996だ。注目ポイントは、300から320馬力に強化されたパワーより、むしろ35.7から37.7mkkgへと増強されたトルク。そして、迫力と刺激性を高めたサウンドだ。3.4ℓは常用域のトルクが「太い」とまでは言えず、レスポンスやサウンドもいまいちピリッとしなない感じ。それが「911らしくない」という印象につながっているが、3.6ℓは目に見えて進化。常用域から五感を刺激するトルク感や鋭いレスポンス、回せば、回すほどアドレナリンが湧き出てくるような刺激的なパワー感

やサウンドは、もはや911そのもの! 付け加えれば、ステアリングやシフトレバーから伝わるダイレクト感や、あらゆる走りの場面で感じられるソリッド感も向上している。空冷911乗りのボクも太鼓判を押せるクルマ、それが3.6ℓの996だ。とはいえ、前記の3.4ℓ評はあくまでも3.6ℓとの比較論。3.4ℓもいいクルマであることは間違いなく、「買い得感がある911が欲しい」という人にはお薦めできる。でも……911らしさにこだわるなら、ローンを1年延長してでも3.6ℓを選びたい。996カレラ独特のスリークなボディラインは、グラマラスになった997とは異なるチャームさ。「水冷のナロー」の表現がしっくりとはまる。

## ちょっとレアなモデルがイイ

石橋幸樹 (モータージャーナリスト)



シリーズ全体で考えると、可もなく不可もなくといったところで、997への橋渡しモデルという消極的な印象を抱いている。デビュー時、市販911初の水冷エンジン搭載モデルということで、かなり期待をしていたが、フォーカスの甘いエンジンチューンで、あまり感動しなかったと記憶している。また、993から飛躍的に向上したシャシーも、キャパシティこそ増加したが、996ターボよりまた速く、しかもさらに扱いやすくなっていた。出るたびに、性懲りもなく、よくなるのが911だけど、出るたびに、人の免許証点数残高をナンダと思ってるんだ!と思わせるのが911である。その意味で、最良の911は、最悪の911なのである。

デバイスを最低限にして、シャシーバランスを限りなくサーキット方向にシフトしたモデルには、やはり生粋のボルシェらしい矜持が宿り、ステアリングを握るのが楽しくてしかたない。このレベルであれば、エンジンだって水冷だろうが油冷だろうがあまり関係ないだろう。996の購入を個人的に考えたことはないが、手に入れるなら前述の2モデルが本命。次点としてはターボのティプトロニックか、同じくターボのカプリオレ。いずれも見つけづらいモデルながら、その分りセールバリューも高いと考えた。これらのモデル以外なら、993の最終モデルの方が楽しめるかもしれないし、もちろん、997の新古車という手も悪くない。

## 997よりカッコイイ

関友則 (自動車雑誌「911DAYS」副編集長)



997はカッコイイ。98年に996が上陸したとき、911はもう死んだ、とガックリうなだれたものだ。スタイリング、エンジンが様変わりしすぎて、江戸時代、いや空冷33年

れど。997が巷を走るようになって4年目となった今だからこそ、それがよく分かる。たしかに997はカッコイイ。では、996はカッコ悪いのか。実は本質的にカッコイイのは、996の方なのだ。潔くちょんまげを切り、まったく新しい911に生まれ変わろうとした996の向きのあり方が、カッコ悪からうはげがない。空冷911の伝統に捉われないヘッドライトデザインは、その象徴と言っている。997の外観や内装、走り味からデコレーションを取り去ると、996がスポンと現れる。996の魅力としては、「素」の魅力。新しい歴史を作ろうとした「意志」の魅力なのだ。その意味で、今、特に前期型がカッコイイ。

## 911は時代を映す

竹岡 圭 (モータージャーナリスト)



発売当初から賛否両論だった996だけれど、販売面から見たら大成功! 実はこのモデル売れたんですよ! コアなボルシェ好きから見たら因縁つけるところは多々あるんでしょうけど、売れたということは世間のボルシェ好きには受け入れられたということだと思います。60歳になったらその時の最新のボルシェオーナーになるのが夢だと高橋の頃から語っている私も、実は996嫌いじゃありませんでした。ティアポのオメガだっけ「ボクスター」じゃあるまいし、911までな〜んか未だ的になっちゃったなあ」と最初は思ってたけれど、見慣れてくればなかなかまとまったデザインじゃん! と思えたし、質感はともかく、モダンさを出そうとしたインテリアも、フレンドリーに

付き合えそうな気がしたし、乗り味だってラクシュリーすぎるって言われたりもしたけれど、女性にとっては、より気楽に付き合えるようになって感じたんですよ。歴代のボルシェってやっぱりピュアスポーツなところがあって、これ1台のファーストカーとして所有するのは勇気が必要でした。人間元気がときばかりじゃありませんからね。少々疲れたときでもつきあえる、そんな懐の深さを996は持っていたような気がします。それにボルシェは「コレが最新のボルシェ」ですって言われちゃえば、ああそうですかってユーザーを納得させるブランド魔力というか名前の力を持っていると思うんですよ。だからあの時代のボルシェは996でよかったんだと、今になって思いますね。