

996型911の跡を継ぎ、997がデビューしたのが2004年のMY2005モデルから。空冷モデルの993からアバンギャルドに変更した996とはうって変わって、丸目のヘッドライトを用いて保守回帰したと言われた997もデビューして3年。デビュー当初は好景気の後押しもあって高値安定相場でした。

しかし、MY2009モデルでビッグマイナーを受けて997モデル前期型が随分とお値打ちになりました。そこでご購入求め易くなった997モデルをご紹介します。

## ■911カレラ

911の一番ベーシックなモデル。一番ベーシックでは有りますが、一番ファンな車ともいえます。996型カレラのエンジンを改良して320ps→325psと、スペックは控えめでは有りますが、乗ってすぐにわかるエンジン音やレスポンスが空冷時代を彷彿とさせてくれ、カジュアルに楽しめます。

## ■911カレラS

カレラSはカレラのエンジンを更にスーパアップして3.8Lの排気量から355psを發揮します。

絶対的な動力性能は996GT3に比肩するほどのパワーを得ました。何よりも特筆すべき点はこのモデルが標準装備したPASMというサスペンション機構が乗り心地を飛躍的にアップさせてくれました。以前のポルシェでは諦めなければならなかった安楽さを得たポルシェといえます。



## ■911カレラ4、4S

エンジンラインアップはカレラ、カレラSに準じます。今や、911の生産台数の5割以上が4WDなんだそうです。また、ポルシェが911で背負ったRRというネガを消し去る、特効薬でもあります。実際に高速での安定性は2駆モデルの比では有りません。また、天候が悪くなればなる程その差は歴然です。

古くは959で始まった4WDモデルの開発も、かなり熟成され、ステアリングに感じるキックバックはとも少なく、予備知識がなければ4WDとはきっと気が付かないでしょう。心なしか2WDモデルよりも乗り心地が良く感じるのはフロントにデフやドライブシャフトという重量物を背負っているからでしょうか？カタログ比ではわずか5kgプラスですが、最高速や0-100km加速には差はないそうです。

この997から4WDモデルにはカレラ比+44mmのワイドボディを与えられました。より幅広く、グラマラスなボディシェイプがとても魅力的です。



## ■911カレラカブリオレ

エンジン、ボディラインアップはカレラに準じます。空冷のモデルの頃にもカブリオレの設定がありましたが、より強靱なボディ剛性や、快適で簡便な電動ルーフを得て更に人気を得ました。

空冷時代には北米市場専用とまで言われたオープントップも、全世界のポルシェファンから支持を得ました。

ポルシェのスタビリティとオープンエア。これを同時に味わえるモデルとは、自動車趣味の極みともいえます。



## ■ 911 タルガ4

997からはタルガは4WDのみの設定となりました。その意図は4WDとタルガの耐候性にあるんだそうです。確かにカブリオレよりも気軽にオープンエアを楽しめます。何よりもルーファインに沿って設けられたアルミのアクセントラインがタルガを強調していて、以前のスタディモデル、パナメリカーナを彷彿とさせます。普通のサンルーフの2倍もの面積を持つガラスルーフが、ポルシェには無縁だった色艶を演出します。



## ■ 911 GT3、GT3RS

GT3のエンジン、実は水冷ブロックとは無縁です。996でデビューしたこのエンジンは、水冷ブロックとは全く無縁の構造で、空冷のブロックに水冷ヘッドのハイブリット構造なのです。

GT1のパーツを使用したり、とてもコストが掛かっているエンジンなのです。実際にエンジンを下から覗くと空冷ポルシェと見紛うほど。

マイチェン後の新型GT3もほぼエンジンとトランスミッションはキャリーオーバーと言われています。巷で噂されていた直噴化やPDKの採用などの大規模な回収は見送られ、センターロックホイールの採用や、外観の変更などに留まるようです。



## ■ 911 ターボ

ターボも今や500psクラブに迫らんとする480psのアウトプットを得、911のフラッグシップに恥じない動力性能を得ました。0-100km/h加速はなんと3.7秒(AT)を記録。

また、ターボもクーペモデルだけでなくカブリオレも996ターボに続いて設定されました。内装もGTモデルに恥じない豪華さや安楽さを備えています。

さあ、そろそろ997に乗り換えませんか？いちど担当営業マンに相談してみてもいかがでしょうか？