

親友のイギリス人、ブライアン ロング氏は世界でも数少ない自動車歴史家で、イギリスの Veloce 社からこれまでに、ポルシェ 356、911、914、924、944、ボクスター、デイトナ SP250、ジャガー XJ-S などの各種スポーツカーの歴史をひもといた書籍を中心に合わせて約 60 冊出版し、日本車ではレクサス、トヨタ セリカ、MR2、ホンダ NSX、スバルインプレッサ、三菱ランサー、ニッサン Z、マツダ MX-5、RX-7 などをカバーしてきたが、彼の著作の中でもポルシェ 911 に関する全 5 巻は圧巻といっていだろう。

現役時代にマツダのスポーツカーづくりの一端を担ってきた私も、ポルシェのクルマづくり、中でも世界中のスポーツカーファンの心をつかんで離さない、ぶれのない哲学に強い感銘を受けてきたし、ポルシェ 356B、964 カレラ 4 を所有したことのあるポルシェファンの一員としても、彼の手によるポルシェ 911 関連書籍の日本での出版を願ってきた。今回の企画はブライアン ロング氏、三樹書房、それに私の思いが一致したものであり、非力ながら翻訳と監修のお手伝いをさせていただくことになったことを非常にうれしく思っている。

本書の編集にあたっては、ポルシェ本社のアーカイブと強い信頼関係を築いてきた彼ならばこそその未発表写真をふんだんに盛り込んだ、しかもポルシェの歴史に関しては世界的に右に出るものがない彼ならではの、既存のポルシェ関係書籍とは異なるものにしたいという思いでも三者が一致したものであり、年式別に「観て楽しめる」本書は、日本のポルシェファン、スポーツカーファン、更にはこれからの日本のクルマづくりを担っていかれる方々などにお読みいただければ幸いである。

翻訳／監修 小早川隆治

## CONTENTS

<b>CHAPTER ONE—PORSCHE, BEFORE THE 911</b>	4
911以前のポルシェ	
<b>CHAPTER TWO—THE EARLY CARS</b>	14
911が生まれるまで	
<b>CHAPTER THREE—THE 1965 MODEL YEAR</b>	24
1965年型911	
<b>CHAPTER FOUR—THE 1966 MODEL YEAR</b>	37
1966年型911	
<b>CHAPTER FIVE—THE 1967 MODEL YEAR</b>	45
1967年型911	
<b>CHAPTER SIX—THE 1968 MODEL YEAR</b>	60
1968年型911	
<b>CHAPTER SEVEN—THE 1969 MODEL YEAR</b>	72
1969年型911	
<b>CHAPTER EIGHT—THE 1970 MODEL YEAR</b>	82
1970年型911	
<b>CHAPTER NINE—THE 1971 MODEL YEAR</b>	87
1971年型911	
<b>CHAPTER TEN—THE 1972 MODEL YEAR</b>	94
1972年型911	
<b>CHAPTER ELEVEN—THE 1973 MODEL YEAR</b>	101
1973年型911	
付録 I 車体番号と生産台数	114
付録 II エンジン主要スペック	116
付録 III モデル別搭載エンジン形式一覧表 (1965~1973)	118

## PORSCHÉ, BEFORE THE 911

## 911のルーツをたどる

「ポルシェ」という名前から思い描くイメージは、世代やその人のクルマへの思い入れなどによって大きく異なる。ある人はダックテイルを特徴とするカレラRSを、別の人は、ロードカーのパフォーマンスに新たな基準を定めた930ターボを思い浮かべ、また若い世代の中には、最後の空冷エンジン車、993シリーズを連想する人も少なくないだろう。そんな違いはあるが、確かなのは、大半の人にとってのポルシェと言えば歴代911のいずれかを連想させるといっても過言ではないことである。

しかし、ポルシェという会社は長年にわたり、ただ同じクルマを作り続けてきたわけではない。製品を着実に進化させる事をポリシーとしているのである。また、真のGTカーともいえる911のコンセプトがどこから来たものか、ということも、ポルシェの愛好家たちなら理解しているだろう。911のルーツをたどり、なぜ911が非常にユニークなキャラクターを持つことになったのかを明らかにするために、まず初めにこの名高いドイツのメーカー、ポルシェ社の歴史からひもといていくことにしたい。

ポルシェ社の創業者、フェルディナンド・ポルシェ博士は戦前、多くの主要な自動車関連企業で設計者、エンジニアとして活躍し、ドイツでは最高の名声を獲得していた。1931年の春には、自らが精選したメンバーによる小さなチームと共に正式に自分の会社をシュツットガルトに設立した。そしてそのメンバーのひとり、21歳の彼の息子フェルディナンド“フェリー”ポルシェだった。

ポルシェ博士の自動車関連企業における優れた実績から、彼の設立した会社は部品から完成車の開発にいたるまで非常に多くの依頼を受けた。完成車の開発のなかでも以下の2つのプロジェクトは、ひととき素晴らしいものであった。ひとつはライバルであるメルセデスベンツとのグランプリ争いを制したアウトウニオンカー。そしてもうひとつは、それより平凡ではあるが自動車の歴史を語る上で重要なクルマの1台となった、フォルクスワーゲンのロードカーである。

第二次世界大戦が勃発したころ、アドルフ・ヒトラーはちょうどフォルクスワーゲンの最終計画を指示しているところであった。この計画は、国家社会主義ドイツ労働者党（ナチ党）の資金提供による国民車プロジェクトであり、この計画に関連する軍との多岐にわ

たる契約は、ポルシェ社に恩恵と災いの両方をもたらした。なぜなら、1945年に戦争が終わった時、ポルシェ博士はヒトラーとの関係を疑われ逮捕されたからである。リーダーが投獄され、資金は底をつき、ついにはシュツットガルトからの撤退を余儀なくされた。オーストリアの片田舎グミュンドに構えたスタジオには粗末な設備しかなく、シュツットガルトの施設はアメリカ軍に占領され、会社は窮地に陥っていた。その後博士は釈放されたが、健康状態が悪化し、1951年1月にこの世を去った。

一方で、フェリー・ポルシェは父と同じように優れたリーダーとしての才能を見せはじめていた。イタリアからグランプリカーの開発委託を受け、この戦前のアウトウニオンを下敷きにしたデザインは「シチタリア」の誕生を導くことになるが、その委託料を父の保釈金の原資にするとともに、VWのコンポーネントをベースにしたスポーツカーを作る計画を実現させていった。これがのちにタイプ356として知られるようになるクルマで、今日我々が知るポルシェブランドの礎石となるモデルである。

356のプロトタイプは、ミッドシップエンジンの後輪駆動車（MR）で、そのMRレイアウトはグランプリカーとしての実績を積んだアウトウニオン車から借用したものである。エンジンは、排気量1131ccのVWの空冷4気筒エンジンをチューニングしたもので、4速ギアボックスと組み合わせられた。しかし、生産型では、VWのようにパワーユニットをさらに後ろに移動させることにより、スペース的により実用的なリヤエンジン、リヤドライブ（RR）方式が採用された。ちなみに、排気量は、国際競技の1100ccクラスに参戦できるよう、導入直後に1086ccに変更されている。

## 1948年、オーストリアのグミュンドで356が完成

ミッドシップにエンジンを搭載した唯一の356（NO.1とも呼ばれる）は、1948年3月に完成したが、そのわずか3ヵ月後にはRRのショールームモデルが何台か準備された。これらの初期モデルは、手作業で作られたアルミニウムボディーカーで、ポルシェの聖なる故国シュツットガルトに戻る前にオーストリアのグミュンドで作られたことから、「グミュンドモデル」と呼ばれる。この頃までにはイギリス軍将校の力によりVWの生産が再び軌道に乗り、1948年秋からは定期的な部品供給が確保できるようになった。1948年から1951年をはじめにかけてグミュンドで作られた

356は、およそ50台であった。その頃シュツットガルトのポルシェ工場は、まだアメリカ軍に占領されていたが、フェリー・ポルシェは新たなスポーツカーを生産するため、シュツットガルトにもどる準備をしていた。

そして彼は、1950年のはじめにシュツットガルトのポルシェ工場の隣にあるロイターのボディ工場を経由して帰ることになるのだが、ロイターは自動車メーカーとしてはまだ駆け出しの会社であったポルシェに工場のスペースを貸すかわりに、356のスチール製ボディを作る契約を結んでいる。

1950年4月について最初のスチール製ボディが完成した。これらはモデル形式の付かない356、またはプリAモデルとして知られている。多数の変更が加えられてはいるものの、アルミボディのグミュンド製モデルに非常に近いものだった。常時、しかも段階的な改良を加えるという、ポルシェのポリシーは、この頃から確立され、以後ポルシェという名前が有名になってからも広告などで巧みに使われてきた。当初は2ドアクーペとカブリオレが用意されたが、伝統的なライトウエイトスポーツカーを望む人達のために、スピードスターがプリAモデルの末期に追加された。1.1リッターエンジンは、1954年に中止となったが、1951年に登場した1.3リッターと1.5リッターエンジンは残った。

マイナーチェンジモデル356Aは、1955年のフランクフルトショーで正式に発表された。時代の流れに沿って目立たないところを中心に、わずかなリファインが行なわれ、サスペンションが進化し、1.5リッターエンジンは1.6リッターに変更された。それと同時に各種の国際レースで活躍したレーシング550スパイダーに搭載された素晴らしいDOHC1.5リッターカレラエンジンが、オプションで用意された。

ポルシェ創業の地であるシュツットガルト工場（第1工場）は、1955年12月にアメリカ軍から返還され、返還後直ちに小さなデザインセンター、実験工場、レーシングショップなどの部門が設立された。ポルシェ社はレースにも積極的に取り組み、シュツットガルトへ戻ってから数年後には、ワールドスポーツカーチャンピオンシップ、GTレーシング、ヨーロピアンヒルクライムチャンピオンシップ、トップクラスラリーなどでさまざまな偉業を成し遂げるとともに、短期の取り組みではあったがF1、F2への参戦も行なわれた。

F1への参戦がポルシェに8気筒エンジンを作る大きな動機を与えたが、そのエンジンが後の章で取り上げる空冷6気筒エンジンへと進化するのである。

356Aは、1957年フランクフルトショー出展のタイミングでシャシーとボディーにマイナーな改良がいくつか行なわれたが、特に注目すべき変更点は、エンジンの種類が整理されて、1.6リッターとDOHC1.5リッターカレラ4の2種類になったことである。その後1958年半ばから、カレラエンジンも1.6リッターになり、そのままGTクラスのレースに参加可能なGTバージョンは、115bhpを発生した。それからあまり日をおかない1958年8月、より快適なコンバチブルDモデルの登場によってスピードスターの生産が終了となり、それ以外は、356Bが紹介されるまでほとんど変更はなかった。

## 356シリーズは1965年の356Cで終了し、901プロジェクトへ

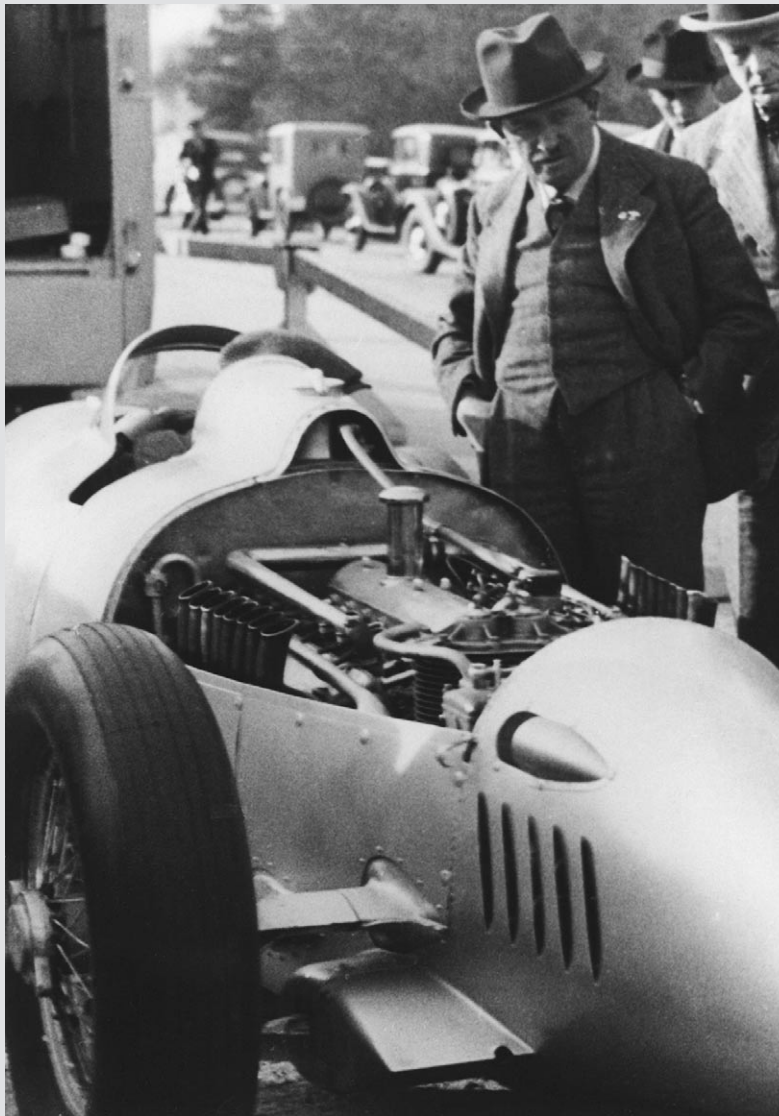
356Bは1959年のフランクフルトショーでデビューを飾った。シャープなフェンダーラインと、アメリカの規制に合わせて一新されたバンパー回りのデザインから、356Aと容易に見分けることができる。

伝統的なクーペとカブリオレモデルに加えて、限られた期間ではあったが、コンバチブルDに取って代わるロードスターと呼ばれるベーシックなオープンカーが加わり、その1年後には、短命のカルマンハードトップクーペが追加された。

356Aのパワーユニットは継続使用され、1.6リッターに90bhpバージョンが追加されたが、それは大変高価だったカレラエンジンの終わりを意味していた。

ポルシェ社は順調に成長を遂げ、1959年には第3工場の操業を開始した。生産量が増え、デザインは熟成され、市販モデルの変更は少なくなったが、1961年にはフランクフルトショーで新しいT-6ボディの356Bの改良モデルを目撃することになる。そのボディ変更点は、フロントとリヤウィンドーの拡大、フロントフードとリヤのエンジンフードのデザイン変更などであった。また1962年4月に登場することになる2リッターカレラエンジンが発表され、130bhpカレラ2にはポルシェとして初のディスクブレーキが採用された。そしてこの時期に累計5万台目のドイツシュツットガルト製のポルシェがラインオフした。

356の最終型356Cは、1963年7月に登場して



1936年のアウトウニオンのグランプリカーとフェルディナンド・ポルシェ。ポルシェ博士の手によるこのクルマは、ミッドシップ（MR）のレイアウトを採用しており、ドライバーの後部に過給器付V型16気筒エンジンを搭載していた。この時代のレーシングカーの多くはFR（フロントエンジン・リヤ駆動）レイアウトであり、これは1950年代末まで変わることはなかった



シュツットガルトのツッフェンハウゼン地区のポルシェデザインオフィス。写真のクルマは初期のフォルクスワーゲンで、フェルディナンド・ポルシェの設計によるこの水平対向4気筒を搭載した国民車は、あのT型フォードより数多く販売し、また長い期間売れ続けた

いる。クーペとカブリオレのみであった356BのT-6ボディーが356Cにも受け継がれ、新型1.6リッターエンジンが2リッターカレラエンジンと平行して採用され、カレラ2に初採用されたディスクブレーキも全モデルに標準装備された。

356シリーズの生産は、公式には1965年9月に終了したものの、1966年3月にも少量の356が作られ、総生産台数は76,313台となった。356は17年間にわたり販売され、標準仕様として用意されたエンジンのサイズは1.1リッターから1.6リッターへ排気量をアップし、ツインカム（DOHC）のカレラエンジンは最終的に1966ccまでに拡大された。ドラムブレーキはディスクにおきかえられ、356が誕生した当初に装着されていた時代遅れの16インチのクロ

スプライタイヤは、ラジアルタイヤを履いた15インチホイールに変更されている。またサスペンションの変更と改良により、初期モデルに見られた突然起こるオーバーステアは抑えられていった。

この頃までには、フェリー・ポルシェは父親と並ぶ著名人になり、ポルシェが生み出したこのスポーツカーはヨーロッパ、アメリカで熱烈な支持者を獲得し、多くの愛好家達の心をつかんでいった。

しかし、時は移り、ポルシェブランドを維持するために356に変わる新たなクルマが必要となった。当初の開発コンセプトは4シーターだったが、途中で2+2に変更、ホイールベースを短縮するなど、少々回り道の末、タイプ901プロジェクト（後の911モデル）が誕生したのであった。



テスト中のポルシェ No.1（エンジンをミッドシップに搭載した唯一の356プロトタイプ）

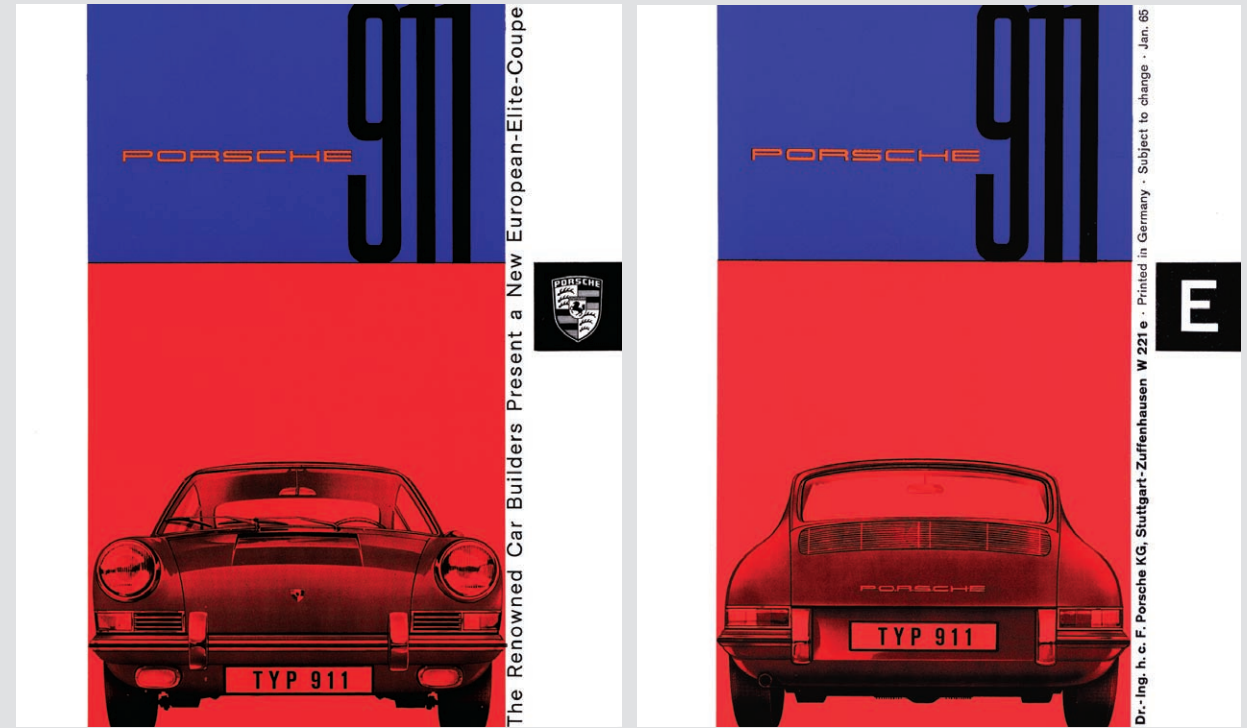




スタジオで撮影されたカットであるが、テールバッジが付けられる以前の911のプリプロダクションモデルであり、非常にめずらしい写真である



ポルシェ工場で生産され、出荷が待たれる初期の生産型911(1965年)。リアに取り付けられた「PORSCHE」のエンブレムは各アルファベットの文字が1本に連なるデザイン



1965年1月に制作された英語表記のカタログの表紙と裏表紙



1965年に撮影されたポルシェ工場。発表後、生産が追いつかなかったほど人気を博した911の完成直前と思われるボディが、所せましの状態で置かれていることに注目。911の製造にあたっては、ボディ関連の外装部品が先に組み付けられてからサスペンションやエンジン関係の工程に移行し、生産されていたことがわかる



1965年1月制作のらせんとじの  
ドライバースハンドブック

PORSCHE

DRIVER'S MANUAL

911

Qualität durch Erfahrung – das war bei der Entwicklung des Typs 911 der Grundsatz der Porsche-Konstrukteure.

Ein exklusiver in allen Geschwindigkeitsbereichen ideal abgestufter Reisewagen verwandelt sich, zügig gefahren, in ein sportliches Coupé europäischer Elite.

Nicht Transport oder Repräsentation, sondern das beglückende Gefühl – Fahren um des Fahrens willen – begründet die alte Porsche-Formel „Fahren in seiner schönsten Form“.

Excellence through experience – the maxim guiding Porsche designers in their work on Type 911.

An exclusive touring car, with its perfectly graduated speed ranges, it converts into a sporting coupe of the European elite.

The traditional Porsche slogan "Driving at its finest" expresses not simply the quality of movement or mechanism, but the joy of driving for its own sake.

La qualité grâce à l'expérience – tel fut le principe fondamental des usines Porsche lors de l'étude du type 911.

Une voiture de tourisme exceptionnelle, idéale et bien adaptée à tous les régimes, se transformant, lorsqu'elle est conduite rapidement, en un coupé sportif de standing européen.

Ce n'est pas son côté utilitaire ni son bel aspect, mais la sensation merveilleuse éprouvée à « conduire pour la joie de conduire » qui a créé le vieux slogan de Porsche: « Joie de conduire dans sa plus belle expression ».

PORSCHE  
911



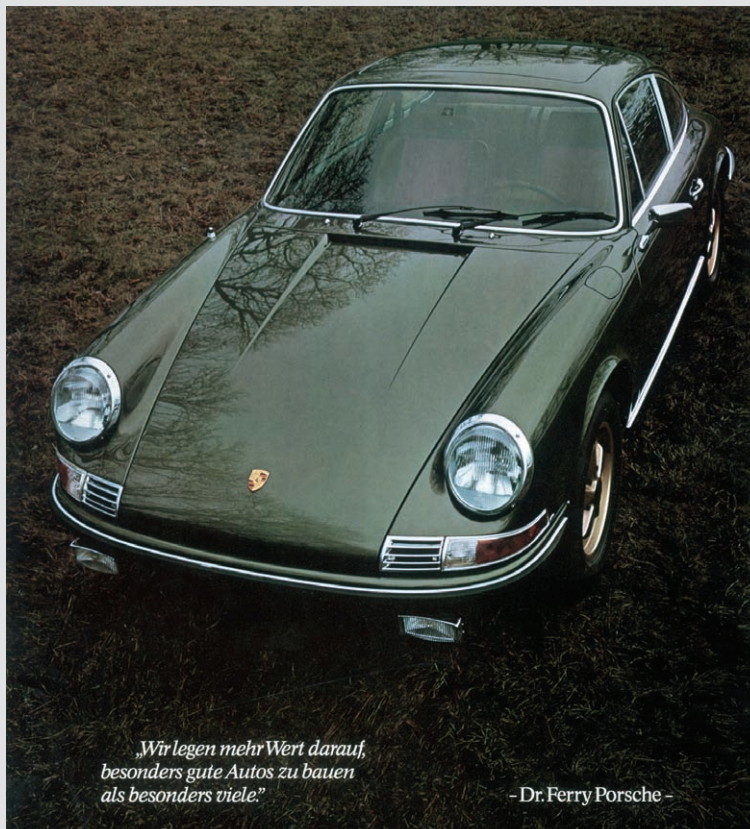
ジュネーブショー用に作られた1ページ物のパンフレット。ドイツ語、英語、フランス語で詳細やテクニカルスペックが書かれている

Ein Porsche ist mit einer unvergleichlichen Mischung aus Profil, Charakter und Eleganz ein Auto für Kenner und Könner – ein sichtbares Kompliment an Ihren Lebensstil. Heute präsentiert Porsche den Typ 912

VIERZYLINDER-BOXERMOTOR  
WAHLWEISE VIER- ODER FÜNFANG-GETRIEBE  
HOCHSTGESCHWINDIGKEIT 185 km/h  
GROSSER KOFFERRAUM



356の4気筒エンジンを搭載した912は1965年4月に発表されたものの、911の人気でボディの供給不足が起こり、すぐには生産に入れなかった



角型ドアミラーが付く911とともに、「量より質」というフェリー・ボルシェ博士のポリシーが書かれたドイツ語の広告

„Wir legen mehr Wert darauf,  
besonders gute Autos zu bauen  
als besonders viele.“

-Dr. Ferry Porsche-

1972年型のタルガ（手前のモデル）、クーペ（左）、914（右）。この頃になると、外観からは見分けはつかないが、2.2リッターモデルから排気量をアップした2.4リッターモデルのホイールベースは3mm延長され、2271mmとされた



**The Porsche 911 with the new 2.4 l engine.  
The classic sports car whose timeless design is determined  
by technology and function.**

**Technology in Detail.**

	911 T	911 E	911 S
<b>Engine</b>			
Displacement	6/2341 cc	6/2341 cc	6/2341 cc
Bore/stroke	84/70.4 mm (3.31/2.7 in.)	84/70.4 mm (3.31/2.7 in.)	84/70.4 mm (3.31/2.7 in.)
Compression ratio	7.5:1	8.0:1	8.5:1
Octane requirement	91 octane (regular grade fuel)	91 octane (regular grade fuel)	91 octane (regular grade fuel)
Output	130 DIN HP (147 SAE HP) at 5600 rpm	165 DIN HP (185 SAE HP) at 6200 rpm	190 DIN HP (210 SAE HP) at 6500 rpm
Max. torque	20 mkg (166 ft. lbs)/4000 rpm	21 mkg (174 ft. lbs)/4500 rpm	22 mkg (181 ft. lbs)/5200 rpm
Fuel mixture	2 triple-barrel carburetors	mechanical fuel injection	mechanical fuel injection
<b>Chassis</b>			
Front wheel suspension	wishbone with shock absorber struts	wishbone with shock absorber struts	wishbone with shock absorber struts, stabilizers
Rear wheel suspension	semi-trailing arms	semi-trailing arms	semi-trailing arms, stabilizers
Foot brake	dual-circuit disc brakes on all 4 wheels with disc ventilation		
<b>Electrical system</b>			
Alternator	770 W	770 W	770 W
Battery	2 x 12 V/36 amp/hr	2 x 12 V/36 amp/hr	2 x 12 V/36 amp/hr
<b>Wheels/tires</b>			
	5-1/2 x 15/165 HR 15 (steel)	6-1 x 15/185/70 VR 15 (steel)	6-1 x 15/185/70 VR 15 (light alloy)
<b>Dimensions</b>			
Length/width/height	4147/1610/1320 mm (163/63/52 in.)	4147/1610/1320 mm (163/63/52 in.)	4147/1610/1320 mm (163/63/52 in.)
<b>Weights</b>			
Empty weight	1050 kg (2320 lbs)	1050 kg (2320 lbs)	1050 kg (2320 lbs)
Max. load	350 kg (775 lbs)	350 kg (775 lbs)	350 kg (775 lbs)
<b>Equipment differences</b>			
Interior	hard rubber steering wheel, synthetic fiber carpeting	hard rubber steering wheel, synthetic fiber carpeting	leather-covered steering wheel, velour carpeting, oil pressure and oil reservoir gauges
Exterior	rubber profile strips on the bumper	rubber profile strips on the bumper	wide rubber strips on the bumpers, chrome strips under the doors, front apron functions as a spoiler
<b>Driving performance</b>			
Max. speed	205 km/h (127 mph)	220 km/h (136 mph)	230 km/h (143 mph)
Acceleration 0-100 km (0-62 mph)	9.5 seconds	7.9 seconds	7.0 seconds
Fuel consumption (DIN standard test)	9.2 l (25.6 US mpg, 30.8 Imp. mpg)	9.5 l (24.8 US mpg)	10.2 l (23.0 US mpg)

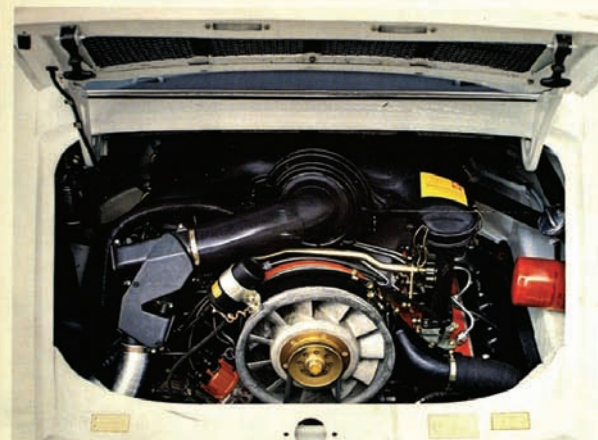
PORSCHE HISTORISCHES ARCHIV

Porsche AG, Postfach 1015, D-71334 Ludwigsburg, Germany



**VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH · 714 LUDWIGSBURG · PORSCHESTRASSE 15-19**  
The cars pictured in this catalog and the equipment listed for them are, in general, applicable to the models delivered in Germany. Since equipment and model details can vary from country to country we recommend you check with your dealer for information on the equipment and delivery terms in your country.  
W 46 e - 020 - 971 - 0704 - Subject to change - Printed in Germany - SVA, Ludwigsburg

1971年9月の印刷された2.4リッターモデルの英語版。このスペック表によると、T、E、S、3タイプのボディサイズ(4147/1610/1320mm)や車重(1050kg)が同一であり、エンジン出力差によって最高速度(205/220/230km/h)などが異なっていることがわかる



**Two cars in one -  
and nevertheless,  
no compromise -  
Porsche Carrera RS**

A car for the race-track —  
a car for the road:  
The CARRERA RS.

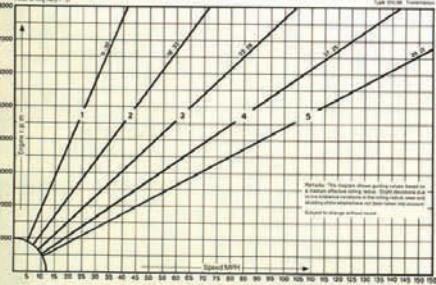
Its basis is the successful  
911 series. From it, the car  
takes over the details of  
constructions which have  
been mellowed by years of  
experience. And with that  
comes perfection and  
reliability.

But simultaneously, a lot of  
"know how" is in the making  
of the car, with which  
PORSCHE has won, three  
times running, the World's  
make championships and —  
against strongest competitors  
— could take over the  
leading position in the  
Canam Series and the  
Inter Series.

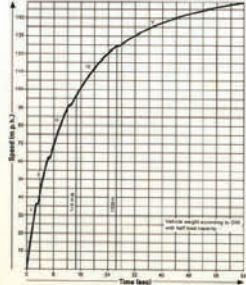
A combination of triumphs  
go together to make the  
CARRERA RS what it is:  
a perfect vehicle for every-  
day use, and for racing.  
But one can complete the  
equipment of the car subse-  
quently, according to desire  
and propensity, for —  
even more performance or  
comfort for the road.

Detailed information  
regarding this can be  
obtained at your  
VW-PORSCHE dealer.

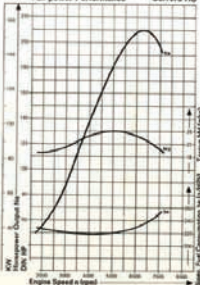
Transmission Diagram 5-speed-transmission



Acceleration Curve Carrera RS



Full-power Performance Carrera RS

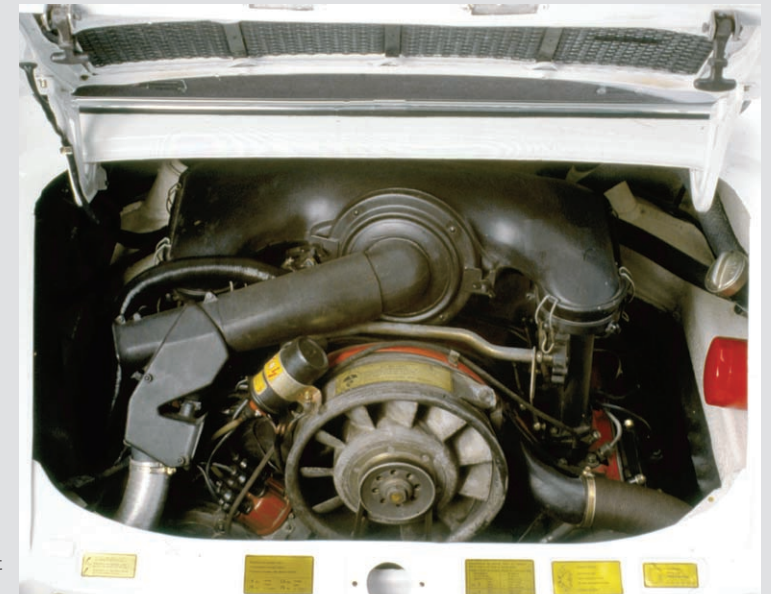


**PORSCHE** VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH · 714 Ludwigsburg · Porschestraße 15-19  
Herausgeber: VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH, Abt. Marketing-Werbung · 1014.20 · Änderungen vorbehalten · Printed in Germany · SWA Ludwigsburg

911 カレラに付けられた RS の文字は、レーシング・スポーツを示す名称である。カレラは、FIA のホモロゲーションを取得するために開発されたモデルであり、オリジナルの 911 に比べて 2.7 リッターに拡大されたエンジンの他、オリジナルの 911 に対してボディには全体に手が加えられていた。"ダックテール" と呼ばれたリアスポイラーは、高速域で効果を発揮した。ワイドタイヤ/ワイドホイールへの換装の為にフェンダーが拡幅され、フロントのボルシエ社のエンブレムを除き、リアのエンジンカバーなどのエンブレム類は、シールタイプに変更されている。グレードは、レーシング (M491)、スポーツ (M471)、ツーリング (M472) の 3 種類が用意されていた。このカタログモデルは異なるが、フロントスポイラーにオイルクーラーを装着できるスペースを設けたタイプ (p112 参照) が量産された。



グランプリホワイトで塗装され、サイドシルのラインの上の Carrera のロゴが白抜き仕上げによる量産型のカレラ RS。カレラ RS の重量は 960kg と発表されているが、このようなツーリングバージョンは、スポーツバージョンに比べて 115kg 重かった。このカレラ RS (フロントには 6J x 15 のホイールと、185/70 のタイヤ、リアには幅広の 7J のホイールと、215/60VR15 のタイヤを装着) のホイールはセンターキャップを除き中央部分が赤で装飾されたフォクス社製アルミ鍛造ホイール。ホイールナットまで軽量化のために軽合金で作られている。



最高出力 210bhp を誇るカレラ RS に搭載された 911/83 エンジン