



■ はじめに ■

「ウクライナでの戦争、サプライチェーンの断絶、継続的な半導体危機によって引き起こされた多くの課題が過去の1年間を形成し、私達に試練を与えました。私はボルシェチーム全員を誇りに思います」。ボルシェのセールス・マーケティング担当取締役のデトレフ・フォン・プラテンは、2023年1月12日付けのプレスリリースでこう語っています。

ボルシェは2022年度、数々の危機にもかかわらず、前年度を3%上回る合計30万9884台を販売しました。上記の発言はこの実績をふまえてなされたものでした。

車種別に見ると、もっとも需要が高かったのはカイエンで販売台数は9万5604台、次にマカンが8万6724台と続きました。つまり総生産台数の約60%をSUVが占めたわけで、今やボルシェの屋台骨を支えているのはSUVとなっています。一方で、スポーツカーも高い人気を保っており、911の販売台数は4万410台、718 ボクスターと718 ケイマンは1万8203台でした。

このように順風満帆のボルシェですが、ここに至るまでには本書の主人公であるボクスターが今日の成功に大きな役割を果たしたと言ってよさそうです。

ボルシェは1990年代に世界的な経済不況のあおりで財政破綻の瀬戸際まで追いつめられます。この同社の歴史のなかでも稀に見る深刻な危機に



356 No.1 Roadster (1948)

直面し、ここから独立した企業としてのボルシェを守るべく、経営陣の奮闘が始まります。業績の回復を目指した様々な方策のなかで、製品系列に「比較的求めやすい価格帯のミッドエンジンスポーツカー」を加えるという戦略が、同社の運命を良好な方向へと大きく変えたのでした。かくして誕生したのがボクスターです。

1948年に356のシリーズ生産に踏み切り、自動車メーカーの道を歩み始めたボルシェは、モータースポーツに挑戦します。1953年登場の550スパイダーはその代表格と言えます。排気量わずか1.5Lの水平対向エンジンをミッドシップに搭載したこのコンパクトなマシンは、小排気量クラスで目覚ましい活躍を遂げ、ボルシェの名前を世界に知らしめたのでした。

ボクスターはそうした小型ミッドエンジンレースカーのコンセプトを受け継いだスポーツカーとして開発されました。発売されるとたちまち好調な販売を示し、ボルシェを財政危機から救う立役者となりました。今日のボルシェがSUVから利潤を上げられるのも、将来に向けて電動化を推進できるのも、ボクスターの成功があったからこそです。

ボクスターはボルシェにとってまさに中興の祖。

さあ、早速次のページを開けて、ボクスターとケイマンのサクセスストーリーを辿る旅に出かけることにしましょう。



■ 目 次 ■

ポルシェの企業史に惚れ直しました 黒岩真治
はじめに

第 1 部 ボクスターが誕生するまで

序 章	ポルシェの衰退と危機	11
第 1 章	トランスアクスル・ポルシェ924	13
第 2 章	トランスアクスル時代—ポルシェ944	16
第 3 章	トランスアクスル時代—ポルシェ928	17
第 4 章	トランスアクスル・ポルシェのインプレッション	20
第 5 章	トランスアクスル・ポルシェが残したもの	22

第 2 部 ヴェンデリン・ヴィーデキング

第 6 章	ヴィーデキングの改革	24
-------	------------	----

第 3 部 デザインスタディに向けて

第 7 章	デザインに込めたハーム・ラガーイの極意	31
第 8 章	ポルシェ550スパイダー	35
第 9 章	ポルシェ914/6	39
第10章	デトロイトショーでのセンセーション	42

第 4 部 初代 986 型 ボクスター

第11章	初代986型 ボクスター	45
第12章	986型ボクスターのエンジン	47
第13章	986型ボクスターの駆動系と足回り	51
第14章	生産型ボクスターのデザイン	54
第15章	ボクスターの内装デザイン	57



PORSCHE 986 BOXSTER



第5部 初代 986 型ボクスターの進化を追う

第16章	内外メディア評にみる986型ボクスターの実力	59
第17章	海外メディアによる986型ボクスターの性能比較	61
第18章	2000年モデルイヤー	63
第19章	2000年モデルイヤー—ボクスターS—	66
第20章	英国メディア評にみるボクスター2000年モデルイヤーの実力	69
第21章	英国メディア評にみるボクスターS2000年モデルイヤーの実力	71
第22章	2001～2002年モデルイヤー	73
第23章	2003～2004年モデルイヤー	75
第24章	英国メディアによる2003～2004年モデルイヤーの性能比較	80
第25章	986型ボクスターのスペシャルモデル	82
第26章	986型ボクスターを総括する	84
	コラム① 私とボクスターS	86

第6部 2代目 987 型ボクスター

第27章	987型ボクスター	89
第28章	987型ボクスターのエンジンとトランスミッション	92
第29章	987型ボクスターのシャシーと足回り	94
第30章	国内外メディア評にみる987型ボクスター（前期型）の実力	96
第31章	987型ボクスター（後期型）	98
第32章	ボルシェのトランスミッションPDKの歴史	102
第33章	海外メディア評にみる987型ボクスター（後期型）の実力	106
第34章	987型ボクスターのスペシャルモデル	108
第35章	987型ボクスターを総括する	112
	コラム② 私と987型ボクスター	113



上／PORSCHE 986 BOXSTER S

下／PORSCHE 987 BOXSTER S



第 7 部 初代 987 型ケイマン

- 第36章 987型ケイマンSの登場.....115
- 第37章 987型ケイマン（前期型）と987型ケイマン（後期型）118
- 第38章 987型ケイマンのスペシャルモデル.....121
- コラム③ ブレーキング時のスキール音の正体とは..... 126

第 8 部 3 代目 981 型ボクスター

- 第39章 981型ボクスター..... 127
- 第40章 海外メディア評にみる981型ボクスターの実力 132
- 第41章 981型ボクスタースパイダー 134
- 第42章 981型ボクスターを総括する..... 136
- コラム④ 寒冷時の「異音」の理由..... 137

第 9 部 2 代目 981 型ケイマン

- 第43章 2代目981型ケイマン 139
- 第44章 981型ボクスターGTSとケイマンGTS.....141
- 第45章 981型ケイマンGT4..... 142
- 第46章 英国メディアが評した981型ケイマンGT4の実力 144
- 第47章 981型ケイマンGT4クラブスポーツ 146



上／ PORSCHE 987 CAYMAN S

下／ PORSCHE 981 BOXSTER S



第 10 部 4 代目 718 ボクスターと 3 代目 718 ケイマン

第48章 718ボクスターと718ケイマンの誕生 148

第49章 718ボクスター／718ケイマンの源流となった718 RS 60スパイダー 153

第50章 日本と英国のメディア評にみる、718ボクスターS/ケイマンSの実力 156

第51章 718ボクスターGTSと718ケイマンGTS 158

第52章 718ケイマンGT4クラブスポーツ 159

第53章 718スパイダーと718ケイマンGT4 161

第54章 718ボクスターGTS 4.0と718ケイマンGTS 4.0 164

第55章 筆者が体感した718ケイマンGTS 4.0の魅力 167

第56章 718ボクスターTと718ケイマンT 169

第57章 筆者が体感した718ボクスターTの魅力 171

第58章 718ケイマンGT4 RS 173

第59章 英米メディア評にみる718ケイマンGT4 RSの実力 176

第60章 筆者が体感した718ケイマンGT4 RSの魅力 178

第61章 718ケイマンGT4 RSクラブスポーツ 180

第62章 718ボクスター/ケイマンスタイルエディション 182

第63章 718スパイダーRS 185

第64章 718ボクスターを総括する 188

第 11 部 ポルシェの世界を楽しむ

謝 辞・参考文献／193

おわりに／194



上／PORSCHE 718 BOXSTER GTS

下／PORSCHE 718 CAYMAN GTS

第1部 ボクスターが誕生するまで

序章

ポルシェの衰退と危機

シュトゥットガルトはドイツ連邦共和国のバーデン＝ヴュルテンベルク州の州都で、人口60万人余りを擁する同州最大の都市である。経済と金融の要衝というだけでなく、自動車愛好家にとっては、遠く1930年にフェルディナント・ポルシェ博士が自動車設計事務所を設立し、1948年からは博士の名前を冠したスポーツカーの生産を始めた地として馴染みが深い。

そのシュトゥットガルトの北側、ツッフェンハウゼンに建つポルシェ本社からストーリーは始まる。1992年、同社のCEO（最高経営責任者）に就いたヴェンデリン・ヴィーデキングの双肩には、社屋の瀟洒な外観とは裏腹に、およそ解決不可能と思われる困難な責務がのしかかっていた。しばらく前からポルシェは独立した企業として生き残れる可能性は限りなくゼロに近いと言い切る経済アナリストもいるほど、同社は財政破綻の瀬戸際まで追い込まれていたのである。

ヴィーデキングはドイツ産業界の至宝とも言うべきこのスポーツカーメーカーを自助努力によって財政破綻から救い出し、確実に利益を生む健全な企業へと生き返らせるため、CEOに就任したその日から、創業以来

経験したことのない難事業に敢然として取り組む覚悟だった。というのも彼には勝算があった。1983年に生産・資材部の長としてポルシェに入社以降、地道に出世の階段を上り、ようやくトップの座に就いたヴィーデキングは、今まさに自身のキャリアを掛けた大勝負に出ようとしていた。

＊

ポルシェの販売台数は1987年以降、下降線を辿っていた。いろいろ手を打ったのだが、1991年の後半になると、やることはどれも的外れになっていた。1992年3月、ポルシェ・ノースアメリカのトップに就いたフレデリック・シュワブでさえ、「今後独立メーカーとしての未来があるのか確信が持てない」と語っている。シュワブがそう言うのも無理はなく、北米に話を限っても1990年代初頭の数年間、ポルシェの販売は下降を続けていた。1986年には3万471台だった販売台数が、1993年にはわずか3728台に急降下していたのである。

世界規模で見ても1986年は5万台を販売し、最大の市場であるアメリカにその約65%を輸出していた。しかし80年代中盤にピークに達したドル（米ドル）の為替レートはその後急激に下落し、アメリカでの販売は事実上止まってしまった。ドルの価値が下落した理由には、当時アメリカが「双子の赤字」と呼ばれた財政赤字と貿易赤字の拡大が考えられた。ドルの価値が揺らぎ、世界

ツッフェンハウゼンはポルシェの心臓部である。ポルシェのすべてはここから始まった。本社社屋には経営トップはもとより、品質管理とロジスティクス部門も入っている。複数の工場も併設されており、そこでは市販型生産車と同じラインでレース車両も製作される。生産設備には最新鋭の技術が採用されているのが特徴である。





ヴェンデリン・ヴィーデキング。1952年8月28日、旧西ドイツのノルトライン-ヴェストファーレン州のアーレンに生まれ、ベックムにて成長する。1978年にアーヘン工科大学を卒業後も同大学の大学院に学び、1983年に工学博士号を取得した。2008年にベックムとビーティッヒハイム-ビッシンゲンの2都市にそれぞれ500万ユーロを自費で投じて、支援を必要とする家族や子供、若者たちのための慈善施設を設立している。

経済の懸念要因となっていたのである。その結果、ボルシェの1993年の生産台数は1万1500台に留まり、アメリカへの輸出台数は4000台以下へと激減した。それまで大きな利益をもたらしていたアメリカ市場が、一転して巨額の損失の温床になったのである。

折しも1980年代終盤は、名門スポーツカーメーカーが軒並み自動車界の巨人に呑み込まれていった時代だった。ロータスは1986年にゼネラルモーターズ（GM）の一員になった。アストンマーティンは1987年に、ジャガーは1989年にフォードの傘下に入り、ランボルギーニは1987年にクライスラーの傘下になっていた（その後、各社とも社主および筆頭株主が変わり、2024年時点ではこの限りではない）。ボルシェにも同じ運命が降りかかるのは、時間の問題だと考えられた。

ヴィーデキングは、かくも難しい問題を抱えた時期にボルシェの舵取り役に就いたのだった。

アメリカ経済の不振が震源地となり、世界中に波及した経済不況がボルシェに大きな痛手を及ぼしたことは間違いない。しかしヴィーデキングはボルシェの販

売が急激に落ち込んだ要因はほかにもあるに違いないと考えた。販売の足を引っ張った要因の1つは、これまでのラインナップにもあるはずだというのが彼の持論だった。

というのは、1970年代中盤から1980年代にかけてボルシェは伝統的な空冷リアエンジンの911から徐々に離れ、水冷フロントエンジンモデルへの転換を試みていた。最初はエントリーモデルの924、その進化形の944、さらには968と一連の新型モデルを市場に放った。そして価格帯の上位に位置した928は最終的に911の後継車となり、ボルシェの未来を担う主役と位置づけられたモデルだった。

販売台数の低下は、空冷リアエンジンから水冷フロントエンジンへの転換という戦略自体に問題があったからなのだろうか。また、928を後継車とするラインナップ展開は当を得ていたのだろうか。まずは、この時期に登場した水冷フロントエンジン・ボルシェの詳細を振り返ったあとに、その結論を紹介する。

第1章

トランスクスル・ ポルシェ924

ポルシェの象徴である911は、長らく空冷の水平対向エンジンをリアに搭載していた。年々厳しさを増す排出ガス規制に対応して、1997年の5代目となる911（タイプ996）以降は冷却方法が水冷に変わったが、水平対向6気筒エンジンをリアアクスルより後方に搭載する基本構成は1964年のデビューから連綿と続いている。これが911を911たらしめる大きな特徴であり、他車には求めても得られない魅力となっている。

しかし1970年代中盤から1980年代にかけて、ポルシェにも水冷の直列ないしはV型エンジンをフロントに搭載し、後輪を駆動するモデルが登場した。1972年に同社の最高経営責任者に就いたエルンスト・フルマンの指揮の下、「新世代ポルシェ」と銘打って1975年に登場したポルシェ924は、その最初の例である。

924はもともとVW（フォルクスワーゲン）からの依頼を受けて、ポルシェがEA425という社内呼称のもと設計を進めたプロジェクトだった。ところが1974年秋に

VWのトップがルドルフ・ライディングからトニー・シュミッカーに代わった。彼は、前年に第一次オイルショックが勃発したばかりゆえ、VWがスポーツカーを生産するのに今は相応しくないと判断し、設計委託を唐突にキャンセルしてしまう。しかしEA425はすでに開発が終わっており、発表を待つばかりの状況であった。ここに及んでEA425は、ポルシェが924というモデル名のもと生産・販売することになった。しかしポルシェには924を生産する設備がなく、VWからアウディ（旧NSU）のネッカーズルム工場を借り受けて、生産ラインを設置したのだった。

そのため924はVWとその傘下にあるアウディの既存パーツの組み合わせで製造されている。前輪独立サスペンションはVWゴルフ用マクファーソン・ストラット+シロッコ用ロワーアーム。リアは実にVWビートル1303から移植した横置きトーションバーにセミトレーリングアームの組み合わせといった具合である。

エンジンはアウディ100由来と紹介されることが多いが、これには若干の補足説明を要する。アウディのエンジンは1.9LのプッシュロッドOHVだった。当時VWは「LT」というパネルバンに載せるためにこのOHVを



1975年、市場に導入された924はVW（フォルクスワーゲン）に代わりポルシェが開発し完成させ、アウディのネッカーズルム工場にて生産された。ボディの設計では空力の向上を最優先した結果、フラットなボンネットやポップアップヘッドライトを採用。1983年以降はブラックのリアスポイラーを装着し、空気抵抗係数がさらに低減した。アウディ100のエンジンをベースにポルシェが改良を加えた水冷フロントエンジンとトランスクスル方式により125psの最高出力を後輪に伝達する。（1976年）



ホルスト・マーハート。1939年ウィーンに生まれる。1991年にボルシェの取締役となる。1990年代序盤の同社の危機的状況について「(これまでの) すべてを取りやめにして、ニューモデルの計画、開発、生産について新しい進路を示す海図を描くべきだと進言しました」と回顧し、2021年のインタビューでは「市場に向けて2番目のスポーツカーラインを若返らせる必要があったのです。価格的に911の下に位置するモデルですね。状況を調査するのにどの程度の時間がかかるかとトップから聞かれたので、4ヵ月と答えました」と語っている。



1993年に撮影された珍しい3者のスナップショット。真ん中に立つのがマーハート。写真左の髭をたくわえた人物はフェルディナント・アレクサンダー・ボルシェ。フェリー・ボルシェの長男で、愛称ブツィで知られる。911をデザインしたのち、独立してボルシェデザインを創業した。写真右の眼鏡をかけた人物はヘルムート・ボット。1978年に研究・開発部門のマネジャーに就き、911の4輪駆動化に大きな功績を残した技術者。

は到底会社を救うことはできず、まして独立した製品ラインとして開発されてきたために911との共通パーツもなく、コスト削減には逆効果をもたらすばかりだったとマーハートは当時を振り返っている。

「近々完全な世代交代を果たす予定の新型911とコンセプトもコンポーネントも共用するもう1つのモデルラインをつくろう。特にフロントエンドは911と近似性を持たせ、一目でボルシェとわかる形にしよう」と彼は提唱した。そうすれば2つのモデルラインに要する生産コストもパーツの在庫費用も今より大幅に削減できるのである。

「私たちは、全社的にコストを削減することをゴールとしました。そして今後発表する2台のニューモデルに関して生産コストを30%削減する。これはコンポーネントの共用化により達成可能な目標でした。この目標に

向けて、私は新しい2車種の開発を同時に統括するグループを組織しました。コンポーネントそれぞれの単価も開発グループと購買部との協働で決めるのです」と彼は続けた。

押しも押されもしないスポーツカーの定番である911より低い価格帯でコンパクトで俊敏なロードスターを販売すれば、ボルシェにとっては新しい市場が開拓でき、とりわけ若い世代の購買層にアピールできるだろうと考えたのである。そしてマーハートは当時、生産・資材管理部門担当取締役だったヴィーデキングの賛同を得て、1991年の役員会にこのクルマの開発を提議し、役員会で承認されたのである。

本書の主人公であるボクスター。その軽量コンパクトなミッドエンジンボルシェのプロジェクトが実現に向けて大きな一歩を踏み出した瞬間だった。

第3部 デザインスタディに向けて

第7章 デザインに込めたハーム・ラガーイの極意

1991年、ホルスト・マーハートの提唱により911に次ぐ第2のモデルラインとなる2座席ミッドエンジンスポーツカーのプロジェクトは、経営陣の承認を得た。次に行うべきは、プロジェクトのアイデアが市場、とりわけ潜在顧客にアピールするかを確かめることであった。それにはデザインスタディ(新しいクルマの方向性や具体的な設計・デザインを検討していくための試作模型)を公開するのが一番の方法であった。かくしてモーターショーに展示する前提でコンセプトモデルを作製することを首脳陣は衆議一決した。

コンセプトモデルの作製は、デザイン部のチーフデザイナーであるハーム・ラガーイに任された。オランダ

人のラガーイは1970年にデザイナーとしてボルシェに入社して7年間在籍した。その後フォード・オブ・ヨーロッパに移ってデザインスタジオのチーフを務め、さらにBMWに移籍した。そして1989年、デザイン部のトップとして再びボルシェに復帰した経歴の持ち主である。ところでこのコンセプトモデルの市販車名となる「ボクスター」という名称は、いつどのように決まったのであろう。

私の手許にジョン・ラムが著した『Porsche Boxster』という題名の本がある。ラムはアメリカ・ウィスコンシン州生まれで『MOTORTREND』、『ROAD & TRACK』、『CAR AND DRIVER』、『Automobile』という自国の4大自動車専門誌すべてに記事を寄稿した希有なライターであり、フォトグラファーでもあった。ニューモデルを旺盛に取材すると同時に、ヒストリックカーやモータースポーツにも造詣が深く、その情報性に富んだ記



1993年、ボクスター・コンセプトカーをデザインしたチームの面々。左から順にグラント・ラーソン(エクステリアデザイナー)、ヨルク・キルシュバウム(モデルデザイナー)、オットー・ゲファート(デザインスタジオ・エンジニア)、ドロテア・ミュラー・グッドウィン(カラー&エクイップメント担当)、クラウス・ジークラー(モデルコンストラクション)、シュテファン・シュターク(インテリアデザイナー)、ベーター・ミュラー(ヘッドモデラー)、ボクスターに乗るのがハーム・ラガーイ(デザイン部部長)。



1993年1月9日のデトロイトショーの一般公開日に間に合わせるべく、ショーカーとなるボクスターのモックアップモデルの製作が進む。モックアップモデルとは現実の生産型を想定した実物大模型で、実際に走行することはできない。実物大なのでプロポーションのバランスが取れているかを判断しやすく、外観と内装のデザインを吟味するのに適するほか、ショーに展示して潜在顧客の反応を見極める有効な手段となる。

空界が技術の粋を集めて製造した大型飛行船のプロペラのように、目の粗い金網を通してファンがゆっくりと回転しているのが見える。「ファンがゆっくり回転するのがポイントで、ヴァイザッハの技術部に超低回転型のモーターを特別に開発してもらいました。ファンが回転する様子が目に見えるので、思わず引き込まれるのです」。

このアイデアが気に入っていると語るラガーイだが、「通常、ファンモーターは1個で済むのですが、この場合は4個要するし、金網に顔を近づけた際に髪の毛がファンにからまる危険もありますから」と実用に供することはできないと認めている。

そしてベンチレーションファンに勝るとも劣らない魅力を放っているのが計器パネルである。911の伝統に従ってショーカーも5連メーターを備えるが、こちらは1枚のフラットなガラスに収まっている。「ミラノサローネ・国際家具見本市を見学した時、奥に置いた光源が前面のガラスを照らしている家具があり、それがとても美しくて印象的でした。曇りガラスを後方から照らし出す計器パネルのアイデアはそこから生まれました。ガラスには数字を刻み込んであるのでその部分だけ光が透過し、針が影になって数字を指すというわけです。非常に美しい計器パネルができ上がりましたが、これも量産化はできません。ショーカーだからこそできる、夢のある仕掛けです」とラガーイは説明している。

デトロイトショーでボルシェは機構部分については詳細を明かさなかったが、ショーカーのプロポーションからミッドエンジンであること、車名から水平対向エンジンを搭載することはだれの目にも明らかだった。

ショーカーのボクスターは来場者の注目を一身に集め、“スターオブザショー”になった。注目した人々のなかに、クライスラーの会長であるロバート・ラッツがい



同じモックアップモデルだが、上の写真と比べるとドア、タイヤ、内装が付いて大分完成に近づいている。外装色は550スパイダーを模してシルバーに仕上げている。完成したボクスターのショーカーは、全長×全幅×全高は4115×1740×1240mm。ホイールベースは2400mmでトレッドは前：1471mm、後：1494mmである。

た。自ら“カーガイ”を自認するラッツは、ヨーロッパで成長期を過ごし、アメリカ海軍でジェット戦闘機を飛ばし、GM、フォード、BMWとトップを歩み、自分の意見を表明するのをためらう人物ではなかった。ショーカーのボクスターをひと目見た彼は、その場にいたヴィーデキングとラガーイに「このクルマをだれかが生産化するなら、ボルシェ以外には考えられない」と告げたという。

ロバート・ラッツのコメントは事実上すべての自動車ジャーナリストの意見とも言える。そしてアメリカはボルシェにとって最大の輸出先である。そのアメリカ自動車界の重鎮ラッツが、生産化に向けて肯定的な意見を述べたことはとりわけ重要だった。このひと言でボルシェ経営陣の腹は決まったのである。彼らはシュトゥットガルトに戻るやすぐさま生産に向けて動き出した。

ボクスターの成功ストーリーは、その第一歩をここに印すことになったのである。

第4部 初代986型 ボクスター

第11章 初代986型 ボクスター

1993年のデトロイトショーに出展したデザインスタディが、予想をはるかに上回る高い評価を受けたことに力を得て、ボルシェ首脳陣はボクスターの生産化を正式決定する。当時同社が直面していた財政的危機から脱却する会心の策になって欲しいとの強い期待を込めた決定だった。一方、「トランスアクスルの時代」から、同社首脳陣は重要な教訓を得ていた。

この時代に生まれたフロントエンジン/リアドライブのスポーツカーは、どれもハードウエアとしては素晴らしいクルマであった。しかし昔からボルシェのスポーツカーを支持してきた顧客が求めているのは、水平対向エンジンをリアに搭載した911であるという事実を「トランスアクスルの時代」が浮き彫りにしたのであった。

ボルシェがスポーツカーメーカーとして生き残るた

めに必要なことは、将来に向けて911の開発を続けることなのであった。その事実を疑う経営陣はいなかった。かくしてボルシェ首脳陣は次世代型911の開発にもゴーサインを出したのである。

次世代型911の社内呼称は996、ボクスターは986と決まった。この2台の開発は同時並行的に進めることや、ボクスターの方を先に市場に出すことなど、戦略も具体化していった。水冷フロントエンジン最後のモデルとなる968の販売が徐々に下降線を辿っていたため、これに代わるボクスターを早急に市場に投入し、販売のテコ入れをする必要があったのである。

一方、次世代型となる911(タイプ996)は、1964年に始まった911の歴史のなかで初めて水冷エンジンを採用するという重要なモデルとなるのである。「空冷」は911の象徴的な特徴の1つではあったものの、排出ガスや騒音規制に対応していくには限界に達しており、911が未来に向けて存続してゆくためには水冷化は避けて通れない選択肢だったのである。



1997年に登場した5代目911(タイプ996)。33年にわたる911の歴史のなかで、ボルシェは初めてこのタイプ996でフルモデルチェンジを敢行し、初代から続いた空冷エンジンを水冷に切り替えた。空冷では排出ガスや騒音規制に対応することがもはや不可能なための大英断だったが、これによって911は将来に向けて新たな生命を得ることになった。ボクスターと同時並行的に開発され、多くのパーツを共用化することで生産コストを削減した。

加えてこの2台の開発では、ヴェンデリン・ヴィーデキングが推進した「カイゼン」の施策が導入されている。

このことを端的に示す例を、ジョン・ラム著『Porsche Boxster』の中から、ボクスタープロジェクトマネジャーに任命されたウルリッヒ・シェンプの言葉を借りて紹介したい。

「ニューモデルの投入が決まると、まずプロジェクトマネジャーが任命されて開発の推進力になる。これが従来のボルシェのやり方でした。シャシーの設計が最終段階に差しかかった時に、ようやく組み立ての専門家がこれを検分し、どう組み立てるかを検討したのです。販売やサービス関係のリーダーが実車についてのコメントを求められるのは、もっと後のことでした」と前置きして次のように続ける。

「しかしボクスターでは、すべての分野の担当者が開発の始まりから関与しました。設計段階から組み立て担当者がデザインスタジオに入って、『ここに描かれている円は実際には製作不可能だ』というような、彼らの立場からの意見を表明するのです。こうすることで開発部と製作部との間を行ったり来たりが未然に減らせて、開発コストと時間の両方が削減できるわけです」。

このようにシェンプが語る新しい開発策が911(タイプ996)とボクスターの両方に用いられたことで、2つのモデルを同時並行的に開発する経済面のメリットが生まれたのだった。特に互換性のあるパーツが多数できたことが大きく、両モデル間で共用するパーツは全体の36%に及んでいると言われている。例えばボンネット、左右フロントフェンダー、そしてドアは共用パーツとなり、結果的にこの2台はノーズからAピラーまでが

非常に似通った形状になった。パーツの合理化は外装品に留まらず、機構部分にも及んだ。911(タイプ996)のエンジンが水平対向6気筒に決まったのに伴い、ボクスターにも基本的に同じエンジンが搭載されることになった。ブロックは、ボアピッチ(隣り合うシリンダーの中心間の距離)が同一なので、同じ加工機械で製作できた。ただし911(タイプ996)の排気量が3.4Lなのに対しボクスターは2.5Lなので、ボアストロークが異なり(911は96.0×78.0mm。ボクスターは85.5×72mm)、シリンダーヘッドは専用品となっている。

最後に、911(タイプ996)とボクスターの2台の開発全般にわたって指揮役を担ったライナー・シュロックの談話を紹介する。注目したいのは、同時開発でパーツの共用化を図り、形状も似ている部分がある2台にもかかわらず、彼が「そもそもボクスターと911は根本的に異なるモデルです」と言い切っていることだ。前者がミッドエンジンで、後者が伝統的なリアエンジンというだけに留まらず、ハンドリング特性なども別ものだと指摘した上で「(この2台は)コンセプト、スタイル、1台に投じることのできる製造コストなど、様々な要素が異なるので顧客がどちらを選ぶべきか悩むことはないのです」と続けて述べているのである。

シュロックのこの発言は重要に思える。開発の初期段階から、両車には徹底した差別化が図られていたのであり、ボクスターは断じて911(タイプ996)の廉価版ではなく、ラインナップで独自の位置を占めるスポーツカーとして生まれてきたのである。

ここからは、ボクスターの各主要コンポーネントの詳細を見ていくことにしたい。

第12章

986型ボクスターのエンジン

ボクスターのエンジンには語るべきことが多い。

水平対向エンジンは「ボクサー」のニックネームで呼ばれる。これは対向する左右バンク内でシリンダーが水平に位置して、クランクシャフトに連結したピストンが出たり入ったりする動きに由来する。とりわけピストンが出る時の動きが、ボクサーがパンチを繰り出す動作に似ているのでこのニックネームがついた。水平対向エンジンのメリットは、シャシー内の低い位置にエンジンを搭載できるため、重心を低くすることができる点にある。

ボクスター用エンジンの開発は1992年初旬に始まった。ボクスターのエンジンの社内呼称はタイプM96/20であり、911(タイプ996)のエンジンはタイプM96/01である。どちらも水冷の水平対向6気筒で、完全にゼロからの新設計となる。ただし伝統の重みをよく知るボルシェのエンジニアは、一部ではあるが従来のエンジンとの脈絡を保った。

その1つがボアピッチである。これは隣り合うシリンダーの中心間の距離のことで、ボルシェの6気筒エンジンの場合は118mmとなる。この寸法を維持したことにより、既存のマシンツールで新型エンジンのシリンダーヘッドを製作できるという実務面のメリットが生まれた。

もう1つは従来のショートストロークの設計哲学を継承したことである。ボクスターのタイプM96/20の場合、ボアが85.5mm、ストロークが72.0mmで、2480ccの排気量を得る。この「オーバースクエア」なエンジンが、ボルシェが期待するパワー、高回転、スムーズな回転という3つの要素を満たすのである。

以上述べた2点が、従来型エンジンから引き継いだ部分である。

一方、水冷水平対向6気筒エンジンをミッドシップに搭載するというレイアウトは、ボルシェ技術陣をこれまで経験したことのない難問に直面させた。キャビン背後の狭い空間にエンジンとラジエターを手際よく収めるのに手を焼いたのである。プロジェクトマネジャーのウルリッヒ・シェンプは、「ラジエターをエンジンコンパートメントに収める、これは予想以上に困難な仕事でした。デザイナーのハーム・ラガーイと、ラジエター担当の技術者双方が悪戦苦闘してね。ありとあらゆる可能性を模索しました」とジョン・ラム著『Porsche Boxster』のなかで語っている。

具体的には14種類もの選択肢を検討した結果、3個のラジエターをノーズに置くことで解決を見たのである。2個が冷却水用、1個がエアコン用となる。ちなみにラジエターを通過する冷却風を前輪の手前から取り入れることによってフロントの揚力が減るので、空力面においても利点があった。なお、ドア後方の空気取り入れ口は左側がエンジン冷却用、右側がエンジンコンパー



911 カレラ (タイプ996) の3.4に搭載される3.4L水平対向6気筒エンジン。ボクスターの2.5Lと基本設計を共有する。最後の空冷モデルである911(タイプ993)が3.6Lの排気量から272psを発生したのに対し、新しい水冷ユニットは200cc少ない排気量にもかかわらず300psのパワーを発揮した。911の未来を切り拓く切り札となるエンジンだった。



986型ボクスターの2.5L DOHC 24バルブの水平対向6気筒エンジン。ボアストローク85.5mm×72.0mmとなる2480ccエンジンは、204ps(150kW)/6000rpmの最高出力と245Nm(25.0kgm)/4500rpmの最大トルクを生み出す。ブロックとシリンダーヘッドはアルミ製である。この写真は1997年に撮影したもの。

第6部 2代目987型ボクスター

第27章 987型ボクスター

社内呼称では987と呼ばれる2代目のボクスターは、2004年9月25日に開幕したパリサロンにてワールドプレミアを果たした。ボルシェはこの987型ボクスターの正式なデビュー月を2004年10月と定めた。モデルイヤーで言うなら2005年となる。日本では同年11月22日付けのプレスリリースにて、12月1日より受注を始める旨が発表になった。発表当時の価格は次ページの表の通りである。

987型ボクスターは2007年に小改良を受け、翌2008年に機構面で広範囲の見直しを受けているが、本書では便宜的に2008年までを前期型、それ以降を後期型と呼ぶことにする。

*

2004年当時、オープン2シーターの市場では熾烈なシェア争いが展開していた。もっとも手強いライバルは地元ドイツのBMW Z4とメルセデス・ベンツ350SLKであった。986型ボクスターは依然として好調な販売を維持していたが、市場競争力を保つために、ボルシェはフルモデルチェンジしたボクスターを送り込むべき時を迎えていた。

しかし設計陣の前には大きなハードルが立ちはだかっていた。「ほぼ完璧な現行モデルに対し、ニューモ

デルをいかに設計すればいいのか?」という問題である。この難問に対して、ボルシェのヴァイザッハ開発センターの設計陣は堅実な手法で対応した。987型ボクスターでは986型を注意深く、手堅く進歩させたのである。これはボルシェにとって理に適った開発手法であった。というのも彼らには911というすぐれた先例があったからである。その誕生から半世紀を優に越える長期間にわたり、911がスポーツカーの世界をリードしてきた理由は、階段を一段ずつ上っていく理詰めの歩みを辿ってきたからにはほかならない。

986型ボクスターの設計コンセプトの1つだった911とのコンポーネントの共用化も、987型開発においても初期段階から忠実に継承していた。986型が987型に進化するのと同時に911もタイプ996から997へと進化させ、その過程で可能な限り多くのパーツおよびコンポーネントの共用化と生産コストの低減を図っている。

ここからは2代目となる987型ボクスターの主要コンポーネントを紹介してゆく。

ボディに関しては、ざっと眺めただけでは旧型との違いを指摘できないほどよく似ている。しかし987型ボクスターのボディは完全な新設計であり、旧型と同じパネルは1枚もない。同様に機構部分もコンセプトは忠実に守っているが、約80%が新しい部品構成となっており、従来型との共通部分は非常に少ない。

ボディサイズは全長4329×全幅1801×全高1295mm（ヨーロッパ仕様）。従来の986型と比べて、それぞれ

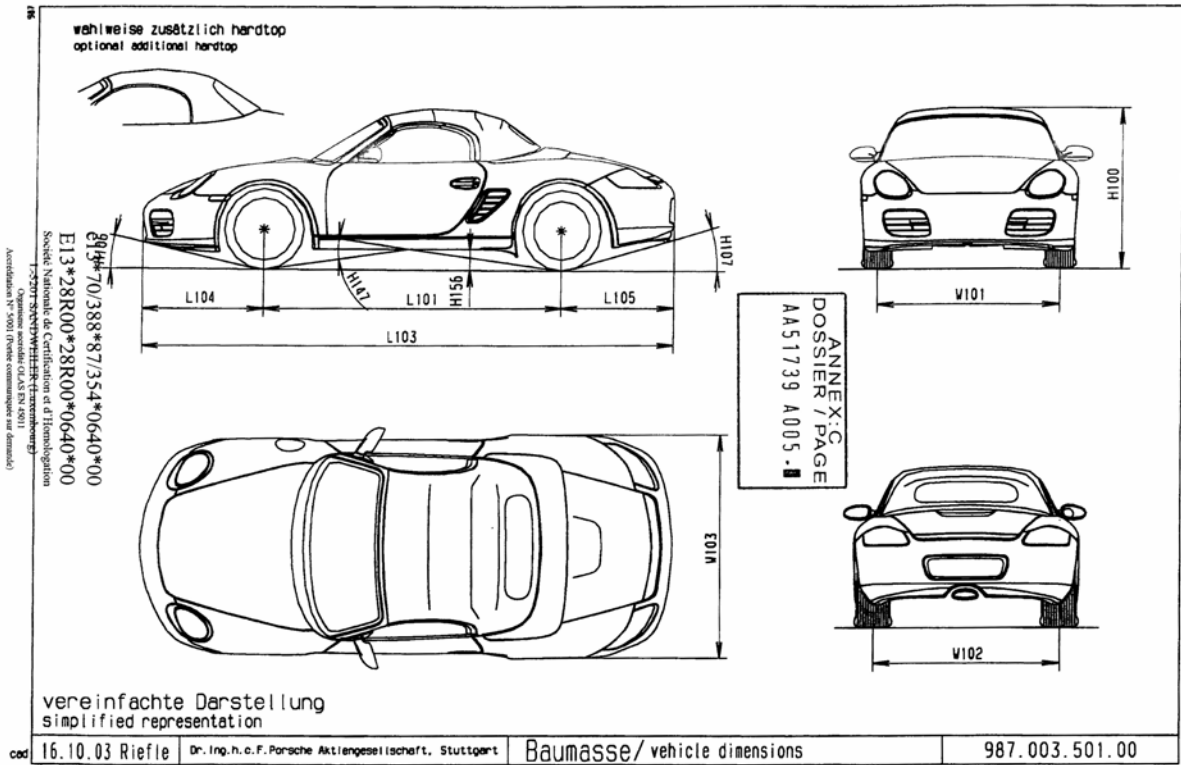


2004年9月にデビューした2代目となる987型ボクスター。



ボルシェは量産車に真円のステアリングホイールを使い続ける数少ないメーカーの1つ。写真はコンセプトカーがイメージカラーに用いたブリックレッドの内装。標準ステアリングホイールの代わりにスポーツステアリングホイールがオプションリストに載った。さらにはPCM（ボルシェコミュニケーションマネジメント）と組み合わせた本革巻きマルチファンクションステアリングホイールを選ぶこともできた。

車種	トランスミッション	ハンドル	車両本体価格 (消費税込価格)
ボクスターS	5速タイプロニックス	左／右	¥7,280,000
ボクスターS	6速マニュアル	左	¥6,860,000
ボクスター	5速タイプロニックス	左／右	¥6,110,000
ボクスター	5速マニュアル	左	¥5,690,000



設計部門が作成した987型ボクスターの外寸図。全長、全幅、全高などのほかに、アプローチアングル（前輪中心接地点からノーズ先端を結んだ線の角度）と、デパーチャーアングル（後輪中心接地点からテール後端を結んだ線の角度）も表示してあり興味深い。欄外に「国立認証およびホモロゲーション公社」といった意味のフランス語が記されているので、フランスでの型式認定に使った図面の1枚なのかもしれない。



メインヘッドライトをシンプルな楕円形に収め、フォグライトを含むライトクラスターをエアインテークと一体にまとめた結果、すっきりしたデザインが生まれた。ボルシェの説明によると、フォグライトを低い位置に置いたのは、その光が濃霧を抜けて遠くまで達するからと説明されている。

9mm、21mm、5mmの増加にとどまっている。ホイールベースは2415mmで986型と同一だが、トレッドは（ホイールとタイヤの組み合わせによって拡大幅異なるが）24～35mm広がっている。もちろん987型ボクスターでも軽量化に努めたが、車重は2.7LのMTと比較すると987型が1295kgで、986最終型の1275kgより20kg増えている。

ノーズでもっとも目立つ変更点はヘッドライトで、従来の涙滴形からシンプルな楕円形に変更されている。標準仕様はハロゲンバルブだが、オプションでロービームとハイビームの両方にキセノンバルブを備えるバイキセノンタイプも用意された。空気取り入れ口がひと回り大きくなり、そこにフォグ/サイドライトが一体化されてすっきりとした印象になった。

従来と同様にベーシックモデルとなるボクスターのエアインテークは左右のみで、ボクスターSは中央部にも設けられているので、外観から両者を識別することは容易である。

サイドではエンジンルームに冷却風を導くエアインテークの形状が変わったのが目を引く。テールではテールライトクラスターがひと回り大きくなったのがわかる。センター出しのエキゾーストパイプもボクスターとボクスターSとのわかりやすい識別点で、前者が楕円形



987型ボクスターの前面投影面積は986型より増えたため、空気抵抗と揚力の低減は重要なテーマだった。この目的に向かってボルシェの空力エンジニアは、可動式リアスポイラーの改良に取り組んだ。可動域を拡大し、後輪に作用する揚力を抑えるように空力的フォルムを見直した結果、このリアスポイラーは揚力の低減に重要な役割を果たすことになった。加えてCd値を軽減することにも成功。ボクスターの場合、986型の0.31から0.29に、ボクスターSでは0.32から0.30になった。

で、後者が丸形2連となっている。

外観の変更が控えめなのに対し、インテリアのデザインは一新され、911（タイプ997）との近似性が強まっている。助手席側には新たに大きなグローブボックスが備わり、その上に収納式のカップホルダーが装備されたのも時代の趨勢を感じる。

シートは改善が著しい部分で、快適性と横方向のサポート性が向上した。標準シートでは調整方向が6ウェイで、バックレストの角度調整が電動、前後方向と高さの調整は手動となる。これに加えて横方向のサポートをさらに重視したスポーツシートと、さらに標準シートとスポーツシートの両方にフル電動の12ウェイタイプがオプションで用意された。このようにシートは総計4種類から選ぶことができる。

ソフトトップは車速が50km/h以下であれば開閉可能になった。また、開閉時間は約12秒である。987型ボクスターでは表地と内張のあいだにライニングを挟んだ3層構造となり、遮熱性と遮音性が向上している。

タイヤとフェンダーは986型ボクスターよりもワイドになったため、987型ボクスターの前面投影面積は1.96㎡となり、986型の1.94㎡から0.02㎡増えているにもかかわらず、アンダーボディの70%をフルフラット化したことが貢献して、Cd値（空気抵抗係数）はボクスターで0.31から0.29へ、ボクスターSでは0.32から0.30に減っている。またフロントホイールハウス内の通気を改善することで、前車軸に発生する揚力も小さくなっている。



シートとステアリングホイールの関係が良好で、上半身は理想的な運転姿勢がとれる。イグニッションキーを捻ってエンジンを始動する、レバーを引き上げてパーキングブレーキを掛けるといったように、手動の操作が従来通りなのが好ましい。独立したダイヤル式のライトスイッチや真円のステアリングホイールは、ボルシェ車に共通するよき伝統だと思う。



2023年6月にタイヤをコンチネンタルのエクストリーム・コンタクトDWS06プラスに換えた。空気圧は指定の2.2ではなく2.3にしているが、乗り心地と静粛性はそれまでのピレリより格段によくなった。



唯一不満なのがペダル位置。右側ホイールハウスの出っ張りの関係で、2つのペダルが中央寄りにオフセットされている。本来左ハンドルを前提に設計したクルマを右ハンドルにコンバートしたゆえの不都合だろうか。上半身は正面を向いているのに、腰から下がやや左を向いた運転姿勢を長時間続けると疲れる。

ていくプロセスでの独特な金属サウンドもない。このボクスターでも回せば爽快な快音を響かせるのだが、近くのスーパーに行くのにエンジンを高回転で回す運転はしたくない。

911は乗り手にある程度の技量を求めるスポーツカーだと言われる。しかしボクスターはだれでも乗れるボルシェだと私は考えている。特別速く走る必要はない。山道ではカーブに沿って無理のない速度で辿り、高速道路では走行車線の流れに乗って走れば、それだけで充分楽しい。

コンパクトと呼ぶにはやや外寸が大きく、せいぜい8km/L程度の燃費も褒められたものではないが、2名の乗員には充分過ぎるトランクスペースを備え、信頼性も抜群のボクスターは普段使いには最適だ。一方、天気の良い日に富士山周辺の道路をオープンで走る爽快感はなにものにも代えがたい。ボクスターは日常と非日常を両立させる希有なスポーツカーだ。

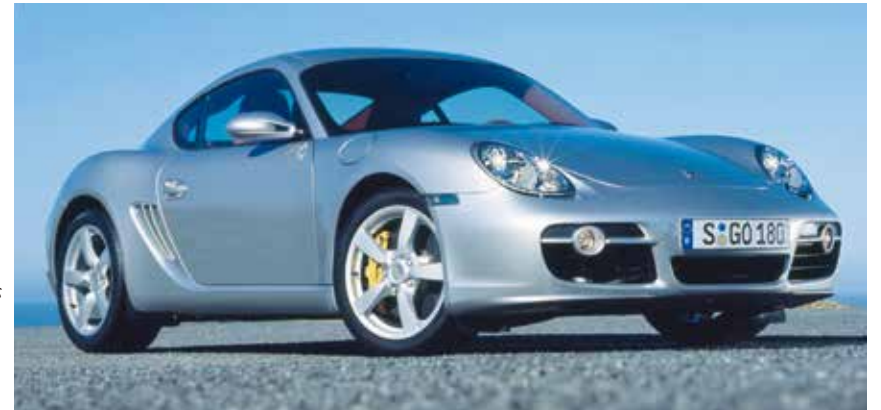
我が家のボクスターは自宅マンションの敷地内にある駐車場に停めてある。地下から昇降式のパレットがしずしずと上がってくるに連れて、薄暗がりのなかから白いボディが浮かび上がる。手許に来てすでに3年以上が経つが、今でもそのたびに私の胸はときめく。

40年にわたるクルマ人生のなかで、分不相応にいろいろなクルマに乗ってきたが、このPDK仕様のボクスターに出会ってようやく理想の1台に辿り着いた、との思いがある。私のクルマ人生の最後を飾るパートナーとしてこれからも大事に乗っていこうと思う。

第7部 初代987型ケイマン

第36章 987型ケイマンSの登場

ボルシェは2005年9月に開幕したフランクフルトショーで、ボクスターから派生したクーペボディのケイマンSを発表した。そもそもボクスターが大成功を収めたのは、911とは意識的に差別化を図った「第2のプロダクトライン(製品グループ)」として誕生したからだだった。550スパイダーをモダン化して、オープントップのミッドシップスポーツカーに仕上げたのはそのためである。ケイマンSではそのボクスターの特徴であるオープントップをあえて捨て、クローズドボディにしたことで一歩911に近づくことになった。ボルシェ自身もこれをボクスターSと911カレラの間立つモデルと明記している。この位置づけは彼らにとって一種の賭けでもあったと思われる。クローズドボディのスポーツカーを



2005年にデビューしたケイマンS。987型ボクスターをベースとしながら、全く新しい流麗なクーペボディをつくり上げたボルシェデザインチームの力量は非常に高いと言えるだろう。(2005年)



フロントフェンダー、ボンネット、ドアはボクスター用をそのまま流用するが、そこに力感溢れるリアフェンダーを融合させることで、斜め後方からの姿をボクスターとはまるで別ものに仕上げている。全長4340×全幅1800×全高1305mm。ノーズ部分のデザインを変えたため、全長のみボクスターより長い。(2005年)

第10部 4代目718ボクスターと3代目718ケイマン

第48章 718ボクスターと718ケイマンの誕生

ことの発端は2015年12月10日、ポルシェが2016年から順次導入する新型ミッドシップスポーツカーの名称を「718ボクスター」と「718ケイマン」に改めると発表したことだった。同時に、新型はターボチャージャーで過給する水平対向4気筒エンジンを搭載することも明らかにされた。

この発表を受けて、世界中のボクスター/ケイマンファンは「ああ、やはりそうか」と嘆息をもらしたに違いないと思われる。それも無理からぬことだと思う。この新型は、ボクスター/ケイマンの魅力の中核ともいえるNA(自然吸気)の水平対向6気筒エンジンを失うのである。かく言う私も、718ボクスターが日本に導入されて間もない頃、エンジンから出るばらついた排気音を聞いていささか失望したことを覚えている。しかし、それが先入観による間違った印象判断であったことに気付くのは、それからずいぶん後のことであった。ターボ付

き水平対向4気筒エンジンを搭載した新世代の718ボクスターと718ケイマンは、従来モデルに勝るとも劣らない傑作なのである。

本書ではこれまで各章でのモデル紹介のタイトルにポルシェの社内呼称を用いて「986型」、「987型」と記してきた。しかし、ボクスターとしては通算4代目、ケイマンでは通算3代目に当たるこのモデルについては、モデル名の「718ボクスター」、「718ケイマン」の表記を使うことにする。ちなみにポルシェでの社内呼称は「982」である。また、これまではボクスターとケイマンは章を分けて述べてきたが、このモデルではそれぞれが相互に強く連携しながら変遷していくので、章を分けずに紹介してゆく。

718ボクスターはヨーロッパを皮切りに、2016年4月30日より順次各国への導入が始まった。一方、718ケイマンはこれより少し遅れて同年9月24日より導入が始まっている。

718というモデル名は、550スパイダーの後継モデルとなる718/1500 RSKに由来する。718/1500 RSKは1950～60年代に活躍した水平対向4気筒エンジンを



2016年のジュネーブショーにてポルシェCEOのオリバー・ブルームが新しい718ボクスターをお披露目する。右の白基調の911はやはりこのショーでデビューした911R。



2016年北京モーターショーにてワールドプレミアを果たした718ケイマン。

搭載するレーシングマシンで、タルガフローリオやルマン、ヨーロッパヒルクライム選手権などで優勝している傑作マシンである。

ボクスター/ケイマンにおいて、ポルシェがターボ化への勇断を下した背景には、年々厳しさを増す排出ガス規制に、従来の自然吸気エンジンでは対応できないとの判断があったからである。排気量を減らすことで排出される燃焼ガスの量を減らし、なおかつスポーツカーに求められる強力なパワー/トルクを確保するには、過給器の助けを借りることがベストの方策だったのである。

まずは718ボクスターのパワートレイン系の解説から進めてゆく。

718ボクスターと718ボクスターSは同時に発表になった。718ボクスターは2L(1988cc)のターボ付き水平対向4気筒エンジンを搭載している。最高出力は300ps(220kW)/6500rpm、最大トルクは380Nm/1950～4500rpmである。ボクスターSは2.5L(2497cc)のターボ付き水平対向4気筒エンジンを搭載し、最高出力は350ps(257kW)/6500rpm、最大トルクは420Nm/1900～4500rpmとなっている。先代モデルと比較すると、馬力ではそれぞれ35ps(26kW)のパワーアップを、またト

ルクでは718ボクスターが100Nm、718ボクスターSが60Nmのパワーアップを果たしている。

ポルシェによると燃費においても最大13%数値が向上したという。具体的には、PDK(ポルシェドッペルクップリング)仕様の718ボクスターの場合、NEDC(ニュージーロピアンドライビングサイクルモード)燃費は6.9L/100kmで、先代モデルより0.7L/100kmの改善となり、718ボクスターSでは7.3L/100kmで先代モデルより0.9L/100kmの改善となっている。

どちらのエンジンもシングルターボで、2.5LエンジンのみVTG(可変タービンジオメトリー)を取り入れている。なお限られたエンジンルームのなかにターボ化した吸排気系を収めたため、吸気管は等長であるが排気管は不等長となっている。ばらついた排気音が聞こえたのはそれゆえのようである。

ポルシェのエンジニアは、ターボエンジン特有のターボラグを払拭し、自然吸気エンジン並みの自然なスロットルレスポンスを実現することに全力を注いだ。スポーツまたはスポーツプラスモードで走行中、パーシャルスロットル領域でバイパスバルブを閉じ、点火時期を遅らせながらスロットルをわずかに開けるようにしている。こうすることで排気ガス流量を増やしターボを稼働さ



PORSCHE 912 (1966)

■ おわりに ■

あとがきに代えて、ボルシェにまつわる個人的な述懐を述べることをお許しください。

今から半世紀以上前の話です。十代前半の私は都内の公立中学校に通っていましたが、通学路の途中にとても目立つ一軒家がありました。その家は1階がコンクリート打ち出しのガレージという、当時、際立ってモダンな造りでした。そのガレージにいつも停まっていたのが1台のボルシェでした。ガンメタルの外装色で、テールに「912」というエンブレムが見えました。当時、ただ漠然と自動車が好きな少年に過ぎなかった私ですが、そのボルシェの周囲だけが、日常から乖離したオーラに包まれていることをはっきりと感じたのです。それはショッキングなまでに印象的なシーンでした。非日常的オーラ。私が今日にいたるまでボルシェに抱くイメージはこの時決まったのでした。

ボルシェのスポーツカーにはモデルや時代の違いを超えた共通性がある——。私がこのことを知ったのは、自分自身がボクスターを所有した2014年からでした。例えば初代986型ボクスターのフロントフェンダー。これを斜め上から見ると、ハッとするほど356のフェンダーに似ているのです。両車の間には約半世紀の隔たりがあるのに、前輪を包み込む豊かな曲面からは明らかな共通性を感じ取ることができます。

両車の水平対向エンジンの音にも同じことが言えそうです。どこか頼りな



PORSCHE 356 (1964)

いアイドリング時の音にしても、高回転まで回した時の乾いた金属的な音にしても、そこにはボルシェでしか耳にできないサウンドがあります。

遠く1930年の秋、フェルディナント・ボルシェ博士が自身の設計事務所を開設して以来、ボルシェは独自の文化と歴史を連綿と育んできました。ボルシェを所有することは、その文化と歴史を共有することである。私が本書を通じて読者諸氏にお伝えしたかったのは、このことに尽きます。

「ボクスターの歴史をまとめた単行本を執筆したいのですが、いかがでしょう」。三樹書房の小林謙一氏にそう伝えたところ、快諾してくださったときは我が意を得たりの思いでした。ところが執筆作業は思いのほか難航しました。ボルシェの資料は潤沢にして多岐にわたります。適宜、情報を取捨選択して、全体にバランスの取れた一冊に仕上げるのは、私のような凡才には手に余る作業でした。「この機構を詳しく紹介して欲しかった」、「あのモデルにも触れてもらいたかった」と思われた読者も大勢いらっしゃるかも知れません。

この文章を書いている今は、本書が読者の皆さんにとってボクスターとケイマンの豊潤な世界を探訪するのに、いささかなりとも手掛かりになればと祈るばかりです。

相原俊樹

相原 俊樹 (あいはら・としき)

東京・新宿区に生まれる。中央大学法学部法律学科卒業後、外資系企業に約30年在職。在職中から翻訳を始め、1993年のデビュー作『死のレース』に次いで、1996年に『アメリカ車の100年』を刊行。2006年、フルタイムの翻訳家として独立。『アストン・マーティン』『コルヴェット』、ヴェンデリン・ヴィーデキング著『逆転の経営戦略』などの翻訳書あり(いずれも二玄社刊)。著書として『BMW ミニの世界』『フィアット500 & アバルトストーリー』『スズキ モーターサイクル史』(いずれも三樹書房)。近年は月刊の自動車専門誌にて翻訳記事を執筆。翻訳物は読みにくいという通説を一掃する文体で、新風を送り込む。



ポルシェ ボクスター&ケイマン

新たなブランドの誕生とその軌跡

著者 相原俊樹

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

URL <https://www.mikipress.com>

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Toshiki Aihara/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。