ポルシェ996 リフレッシュ Refresh 計画

新連載 1

現状を知るために、まずは某ディーラーでコンピュータ診断&目視チェック&オイル交換

ド初期モデル［98年式］過走行ポルシェ996

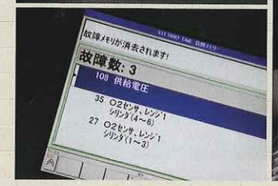
テスタロッサ・リフレッシュ計画の後を引き継ぐカタチで
新連載の「ポルシェ996リフレッシュ計画」が今月からスタートした。
テーマは消耗品の交換で初期モデル過走行車に新車の味が戻ってくるか、です。
サンプル車は98年式という超ド初期モデルの走行たぶん10万kmオーバー車。
果たしてこのポルシェ996、新車の味までハウマッチ？

文●半谷範一　撮影●森口信之
取材協力●㈱スピードジャパン　TEL:03-3555-8865　http://www.speedjapan.co.jp

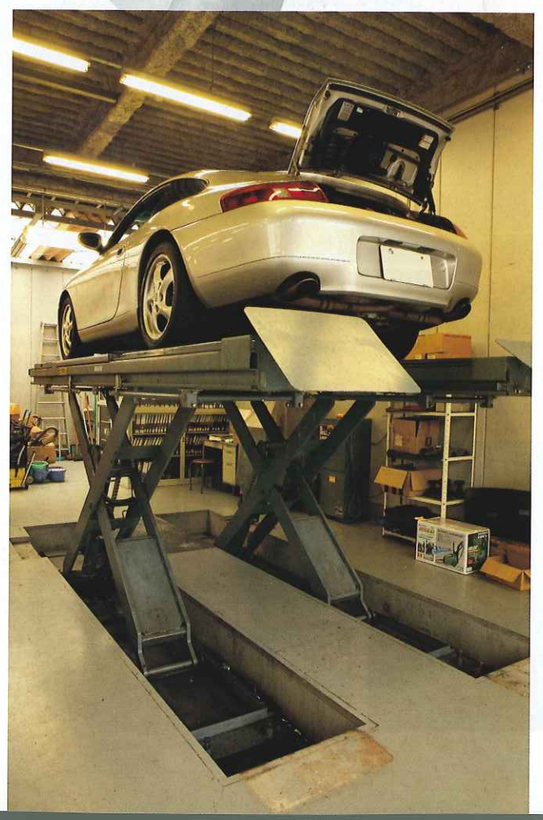
フロント下回りヒット!!

リフトアップしたクルマを見た工場長は「あっ、前がヤバイですね」と言った。アイレベルで見たときには気付かなかったが、フロントの下回りには何かにヒットした痕があったのだ。恐らく道路に落ちていた何かに乗り上げてしまったのだろう。そういえば、テスタロッサのときにも似たような痕があったのを思い出した。バンパーの中央部分が割れてグラグラしているような状態なので、補修することが必要だろうが、他に大きな損傷は見つからなかった。

この走行距離はウソです!?



まず最初にPIWISと呼ばれるポルシェ専用のテスターに接続して、このクルマの状態をチェックする。ダイアグノーシスソケットはドライバーズシートの左下にある。コンピュータに走行距離が残っているというケースもあるが、残念ながらこのクルマの場合は残っていなかった。データを呼び出した結果、過去にO2センサーが異常を感知したという記録が出てきた。恐らく、プラグがかぶったことがあるのだろうが、現在はすでに問題は解決されている。初期の996はエアマスセンサーに大気圧センサーを使用している（後にコントロールユニットが入る）ので、ありがちなトラブルだという。念のため、エアマスは交換しよう。



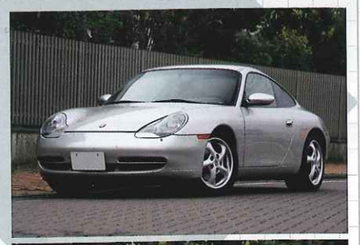
読者の皆さんから御好評をいただいていたテスタロッサのリフレッシュ計画も先月で無事に終了した。そこで、今月からは新しく別の車種で同じ企画をお送りしたいと思う。

新企画用のクルマとして何が良いか、㈱スピードジャパンの小澤一彰社長ともいろいろ相談した結果、選ばれた車種は996系のポルシェ911だった。964系の911に関してはすでに本誌はもちろん、様々な自動車雑誌で採り上げられているのに、996系に関する情報はまだまだチューニングなどが主体で、リフレッシュに関する情報はあまりないように見える。

そこで、この企画を通じて、中古の996をビシッとした状態にまで仕上げるためには、どのようなメンテが必要で、そのためにはどの程度の費用が掛かるのか検証してみることにしよう。

テスタロッサのときにも書いた通り、この企画の目的を考えた場合、メンテ

サンプル車紹介



この企画に新しく選ばれたのがこのクルマ、ディーラー物の"素"の911カレラだ。シャシーナンバーはWPOZZZ99ZWS601727なので、最初期の98年モデルということになる。996になってからはティプトロの比率が非常に高いが、このクルマは珍しい6MTだった。アンダーカバーに損傷はあったものの修復歴はない。当時のスペックでは最高出力300ps、公称最高速度280km/hという高性能車で、ディーラーでの価格は990万円だった。取材車はメーター改ざん車で、もちろん点検整備記録簿もついていなかった。

オイル交換とラジエター液補充

996からはウエットサンプなので、エンジンオイルはセンターにあるドレイン1ヵ所で抜くことができる。交換時の量は8〜9ℓだ。純正指定はモービル1（5W-50）だが、今回はモチュールの8100エクセス（5W-40）を使用した。過去の交換履歴を示すシールが剥がされており、前回の交換時期が不明なのでフィルターも交換したが、オイルはあまり汚れていなかった。

エンジン冷却水が若干不足していたので純正のクーラントを継ぎ足しておくことにした。リザーバータンクは比較的最近に新品に交換されているようだ。純正クーラントは黄色っぽい色だ。

過走行の痕跡

写真ではかなりすっきりしたクルマのように見えるかもしれないが、実際に細部を見て行くとそれなりに消耗した痕跡を発見することができる。このレバーは運転席側のサイドシルにあるフード開閉レバーだが、このようにアルミ風のペイントがハゲて下地の樹脂が露出してしまっている。

タイヤはこのような状態で早急な交換が必要。オマケに釘まで刺さっていた！　タイヤを見たらN品番となっていたので、前回（タイヤの寿命から考えると恐らく前回交換から3万km以内）はディーラーで交換されたようだ。

次回の作業はこの2点から

下から見たら若干オイルがにじんでいる箇所か2ヵ所あった。1ヵ所はクランクケースとミッションのつなぎ目の所なので、クランクシールかインターミディエイトシャフトのシールの部分だろう。通常はクラッチ交換時などに交換する。もう1ヵ所はブローバイホースの部分。ここは過去に交換したことがあるようだ。

の必要がない極上車ではネタがなくて困ってしまう。この企画に最適なクルマというのは、エンジンやミッションといった基本的な部分に関してはトラブルが発生していないが、消耗品はすべて交換時期を迎えているようなクルマということになる。理想をいえば、初期モデルの過走行車で、ここ最近はノーメンテで乗りっ放しにされたようなクルマが良い。もちろん、変な改造がされていないノーマルに近いものが理想的だ。しかし、いざ探してみると、これというクルマを見付けることは結構難しい。とはいうものの、レポート車として1台のクルマが見つかった。

このクルマ、写真でパッと見た感じではライトの所のビンボー臭い後付けパーツを除けば、結構すっきりしたクルマのように見えることだろう。購入時には距離計の数字も3万km台の後半というありがちな数字を差していた。しかし、実はこのクルマ、某業者オークションで〝メーター改ざん車〟として出品されていたクルマなのだ。

最近では大手のオークションでは出品車のデータの共有化が計られている。もし出品車の走行距離が、前回オークションに出品されていたときの数字より短くなっていたりすれば、すぐにハネられることもなる。もちろん、過去に一度もオークションに出されたことがないようなクルマや、最初の出品前にメーターが改ざんされていた場合にはわからないが、少なくともこのクルマに関しては距離計の巻き戻しが行なわれていたことになる。

第1回目の今回は、とりあえずこのクルマを某正規ディーラーのサービス工場に持ち込み、専用のテスターによる診断を受けてみることにした。最近のクルマのダイアグノーシスシステムでは、車載のコンピュータにも様々な履歴が残されていることがあるので、それを呼び出してみようというわけだ。また、消耗品として絶対に交換しなければならないエンジンオイルの交換、および目視によるひと通りの点検もお願いすることにした。

それでは、このレポート車の正体が本当はどんなクルマだったか？　写真のキャプションをみながら、確認してみることにしよう。