

ポルシェ 996 Refresh 計画

サスペンションチェックとタイヤ交換

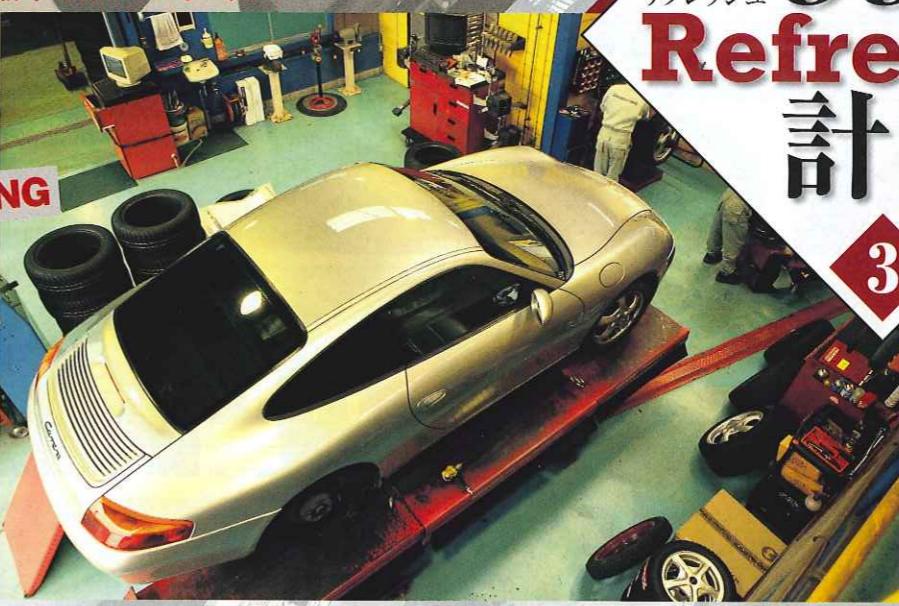
3

ド初期モデル[98年式]過走行 ポルシェ996

テスター・リフレッシュ計画の後を引き継ぐカタチで始まった「ポルシェ996リフレッシュ計画」の第3回目。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。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●株式会社スピードジャパン
TEL:03-3555-8865
http://www.speedjapan.co.jp
ホーリーティーピータイヤ
TEL:043-208-7900
http://www.news-motor.com/

これが噂のNANKANG
4本で3万円ちょい



前輪後輪それぞれ10秒程度測定して結果待ち



気になる試乗記は
来月号で報告



リアもフロントも問題なしの数値が出たが…

これがショックテスター。ジェーティーピータイヤで採用していたのはGSエキスパート330というモデルだった。車輪を装置の上に載せると自動的にスタートする。振動の周波数は25Hzでスタートして徐々に小さくなる。テストに必要な時間は前輪/後輪それぞれ10秒程度。結果はグラフで表示される。表示はタイヤ交換前のデータだ。

先月号でも予告した通り、このポルシェでは台湾製の激安タイヤ、NANKANG(ナンカン)を試してみることにした。このタイヤを選んだ理由はズバリ、その驚くべき安さに目が眩んだからだ。どのようなルートで購入するかによって差はあるが、一般的な高性能タイヤに比べれば4分の1~3分の1程度という信じられない価格で購入できる。また、今回はタイヤ交換に先立つて、ショックアブソーバーのチェックも実施することにした。

最近では、装着状態でもショックアブソーバーの点検ができるテスターを開発したのもそのタイプで、クルマごとに専門店も徐々に増え始めている。今回参考にした数値は、Eusama(エサマ)のEuropean Shock Absorber Manufacturers Association(略)値。ヨーロッパのショックアブソーバー・メーカーが集まって制定した独自の基準で、簡単にいえば振動を与えたときのスペンドーションの路面追従性(ダイナミック・ホール・コンタクト)を%で表したもの。基本的には61~100%がエクセレント、41~60%がグッド、21~40%がフェア、1~20%がブア、0%がバッドということになつていて。もつとも、現実には数値が大きければ良いといった単純なものではなく、ク

トマの種類や用途、軸重、使用タイヤ、空気圧等々の様々な条件を考慮した上で総合的に判断する必要がある。数値から正しい情報を取り取れるようになると、やはりかなりの経験が必要となつてくるそうだ。

今回の作業を担当していただいた町山勝さんによると、最近交換したと思われるリアのショックに関に関しては問題なし。フロント側もリアよりは少し

今月お世話になったSHOP info



JTB TIRE SHOP

タイヤの達人! タイヤの神様!!

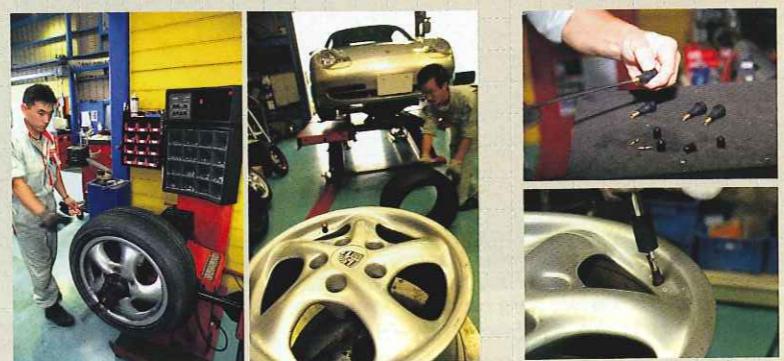
タイヤの達人たちが集う「JTB TIRE SHOP」は、東関東自動車道の湾岸習志野インターチェンジで10分、インターチェンジの丁度中間くらいの場所にある。タイヤのことなら何でも任せ、サブセンション・チェックまでOKなスペシャルショップ。

株式会社ジェーティーピータイヤ
千葉県千葉市美浜区浜田2-3
TEL:043-276-1800
FAX:043-276-1845



5年前のタイヤはご覧のように大きなクラック!

まずは装着されていた古いビレリP-ZEROを取り外す。4本中3本はN品番の純正タイヤだったが、確認したらすでに5年も前のタイヤだった。当然のことながら賞味期限は完全に過ぎており、そのままでは走らせるのも危険なほどの状態だった。試しにサイドウォールの所を強く押してみたら、このように大きなクラックが入った。トレッド部分も一部にカーカスが露出しているという状態だ。



問題ないと思うが
真円度が…

新しいタイヤを装着したら、バランスで回転させて必要な場所にウェットを装着する。実際に回してみると、バランス自体はきちんと取れるタイヤであることが分かった。ただ、真円度に関してはマイナスのようだ。回転している状態でも微妙に振れて見える。精度の高いタイヤはまるで止まっているかのようにピッピと回転するといふ。

タイヤ交換時には
バルブも一緒に

古いタイヤを外したら新しいタイヤを装着する。バルブも傷んでいたので、新品に交換した。バルブは普段あまり気にしない部品だが、別に高価なものではないのでタイヤ交換の度ごとに交換するのが望ましい。ちゃんとエアバルブの位置を示す黄色いマークがあったので、1本ずつバランスのチェックをしていることは間違いないだろう。

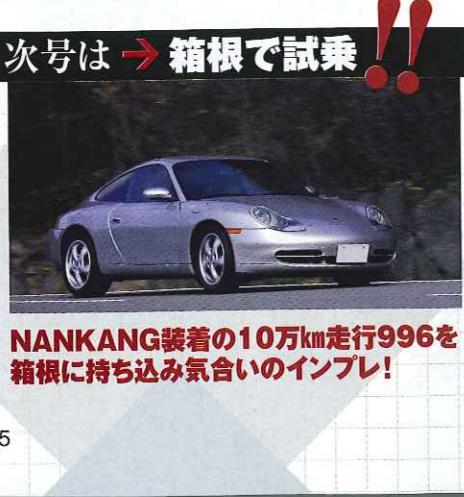
コレ同じサイズのタイヤです



イヤのように見えるかもしれないが、実は両方とも同じサイズ。磨耗と変形でこのような差が出てしまうのだ。

左が今回装着したNANKANGのタイヤで、右が元々装着されていたビレリのP-ZERO。こうやって比べてみると、異なるサイズの異なるタイヤで、車の走行性能が大きく変わることがある。正確な情報を取り取れるようになると、やはりかなりの経験が必要となつてくるそうだ。

今回の作業を担当していただいた町山勝さんによると、最近交換したと思われるリアのショックに関しては問題なし。フロント側もリアよりは少し



NANKANG装着の10万km走行996を
箱根に持ち込み気合いのインプレ!