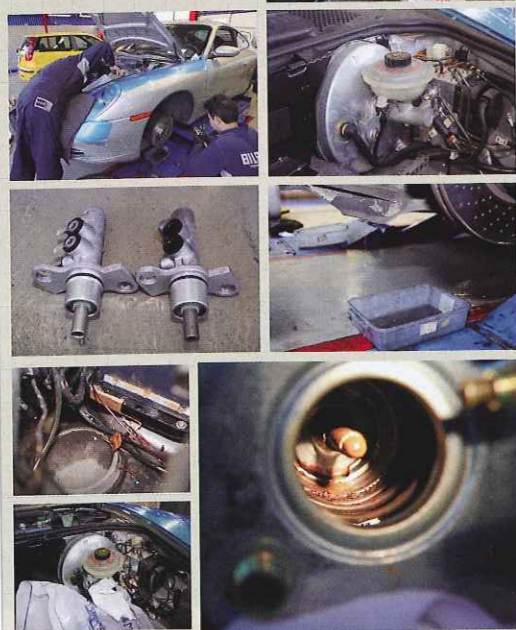


エアコン効かない……フィルターをチェック

996のエアコンには、外気からホコリや花粉などを除去するための pollen フィルターが組み込まれている。交換はフロントフードを開き、バルクヘッドの所にあるフレッシュエアーの取り入れ口付近のカバーを外して行う。この部分が目詰まりしてしまうと、エアコンの風量が落ちて効が悪くなっていくことがあるので、定期的な交換が必要だ。



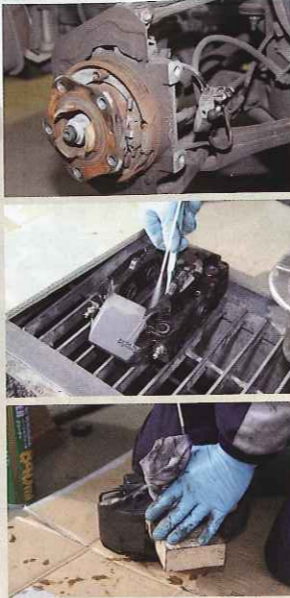
**ありやりにやりにや!
マスターバッグ
が大変だあ!?**



**アッセンブリー交換って
手もありますから…**

98年モデルだけリアパッド要注意

ピストンは飛び出さないように間に板を挟んでから、キャリパーに圧縮エアを送り込んで押し出す。シール類は左がキャリパーから外したもので、右が新品パーツ。やはり使用していたものは若干太っていることがわかる。ピストン本体にも傷などはなかった。パッドもまだ残量が6mmほどあった(新品は実測で11.5mm)。フロントのパッドは形状が変更されていたが、そのまま使用可能だった。リアのパッドはこのようなサイズがまったく異なる。



ト初期モデル [98年式] 過走行 ポルシェ996

先月はナンカンタイヤのインプレッションをお届けし、996リフレッシュ計画も完成まであとわずかとなってまいりました。今月はそのインプレで気になったブレーキ関係に手を入れたいと思う。サンプル車はお馴染み98年式の超ト初期モデル、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 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>
関ニューズモーター TEL:043-208-7900 <http://www.news-motor.com/>

**新品パーツと比較すると
交換まだまだ不要ですか?**



↑左が外したパーツで右が新品

キャリパーは割ピンを抜き、SSTでパッドを開いて取り外す。ディスクはいかにポルシェらしいドリルドのベンチレーテッドディスク。高性能車の場合、ドリルドの周囲にヘアラインクラックが入ってしまうケースが少なくないが、このクルマの場合は特にそのような症状は見られなかった。新品ローターとの比較写真を見れば分かる通り、まだまだ磨耗はそれほど進行しておらず、ちょっと研磨すれば使用できる状態だった。しかし、今回は交換する。

ポルシェ
996
リフレッシュ
Refresh
計画

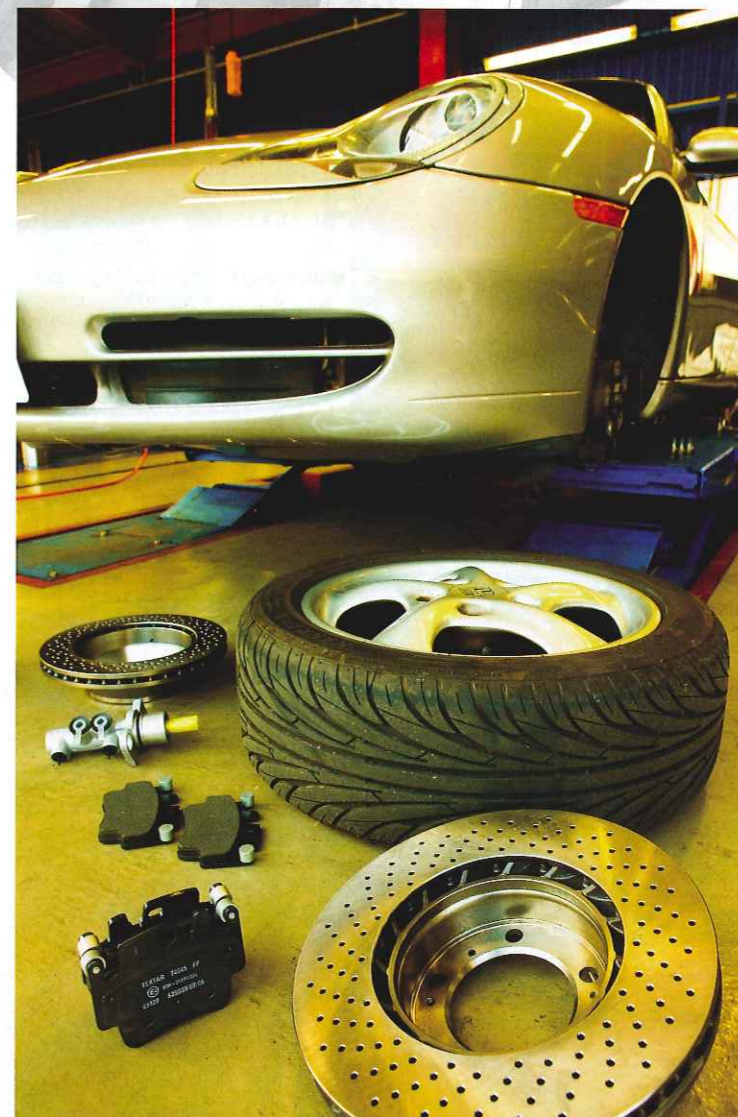
5

用意した新品パーツがコレ!!



今回用意した新品パーツ。前後ディスク、パッド、マスターシリンダー、キャリパーのO/Hキット。この写真の通り、通常このタイプの996は前後で同じパッドを使用する。しかし、実は最初期モデルだけリアのパッドが異なることが判明。急遽ディーラーで調達することにした。

ブレーキ関係のリフレッシュに意外な落とし穴



分かる。「記事では交換したことにして、新品パーツはそのまま在庫にしたら?」などという冗談が飛び出すほど、それが洒落にならないほどの良い状態だった。しかし、さすがにそれではマズいので、ディスク&パッド交換、キャリパーO/H、マスターシリンダー交換というフルコースに近い作業を実施することにした。

今回使用するのは、ディスクはツイーマン、パッドはテクスター、マスターシリンダーはルーカスのOEM&純正パーツ。ポルシェの場合も年式によって細かい変更が実施されているため、読者の皆さんがオーダーするときには年式だけではなくシャーシナンバーも正確に伝えてオーダーして欲しい。実は今回の作業でも、リアのパッドの形状が98年モデルのみ異なっていることを見落としてしまったため、近所のディーラーまでパーツの調達に走ることになってしまった。

ブレンドの前後キャリパーに関して、今回は純正のシールキットを使用してO/Hを実施している。しかし、ポルシェの場合、ブレーキキャリパーの価格設定は一般に想像されているほど高価ではないので、工場によっては新品にアッセンブリー交換してしまうのとあまり変わらない費用が掛かってしまうこともある。この作業を依頼するときには、事前に工賃を確認しておいた方が良いでしょう。

今回の作業は、これらに加えてマスターシリンダー交換を実施して終了するはずだった。しかし、その作業の過程で、予想していなかった事態が発生することになった。なんとマスターバッグの内側が真っ赤に腐食していたのだ!そして、調査の結果、この部分には既にメーカー自身が対策部品を用意していることが分かった。今回はそれに関する詳細と、実際の作業について報告することしよう。

今回の作業はここで断念……続きは次号で!

昔はマスターシリンダーもカップキットを使ってO/Hするのが普通だったが、最近ではアッセンブリー交換が増えているようだ。しかし、いざ交換しようと思ったら、マスターバッグの内側が真っ赤に錆びているのを見つけてしまった。どうやらドレインが詰まって溜まった雨水が侵入したようだ。調べてみるとメーカーもこの事例を把握しているようで、ちゃんと防水性を高めた対策部品があることが判明した。さすがにこのまま放置できないので、今回は対策部品への交換を報告することしよう。