ポルシェ996 リフレッシュ Refresh 計画 7

男は黙ってローダウン!? ダンパー交換の巻

ド初期モデル［98年式］過走行ポルシェ996

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。今月は車高調整機能付きオリジナルダンパーを装着する。サンプル車はお馴染み98年式の超ド初期モデル、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●半谷鶴一　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
ナガセ自動車 TEL:052-361-6270 http://www.nagase-jidosya.co.jp

交換するダンパーがコレ!

ドイツの業者と共同開発したスピードジャパン・オリジナル

これがスピードジャパンがドイツの業者と共同開発したオリジナル車高調整キットだ。格安のサスキットの中には安物のダンパーを使っている例が多いので、読者の皆さんの中には心配する方がいるかもしれない。しかし、大丈夫。このキットに採用されたダンパー本体は、実は某有名メーカーの物なのだ。減衰力はフロントが下側、リアが室内側のダイヤルで16段階に調整できるようになっている。バネレートに関しては、体感的にノーマル比で1.5倍程度に感じられるというコンセプトで開発したところ、最終的に前後7kg/mmという数値で落ち着いたという。偶然前後同じレートになったが、写真のようにちゃんと巻数も違う専用品となっている。

先月でブレーキ周りの作業がひと通り終了したので、今月は足回りのリフレッシュをレポートしよう。

足回りの作業というと、真っ先に思い浮かぶのがダンパー（いわゆるショック）の交換だ。しかし、以前にもレポートした通り、このクルマのダンパーはまだ交換しなくてはいけない状態にはなっていなかった。テスターでの数値はもちろん、実際に試乗してもらったレーシングドライバーの松田さんと武井さんの意見も、即交換が必要と

前後ダンパー取り外し

リアの取り外しはちょっと力ワザ必要

まずは前後のダンパーを取り外す。フロントはまずスタビのリンクを外し、アッパー側の3箇所のナットを外していく。タイロッド、キャリパーを外し、ロアアームを緩めないと外れなかった。リアの取り外しにはちょっと力ワザが必要だった。アッパー側は室内側からの作業でナットを外す。そのままではスプリング&ダンパーを抜くことができないので、頑丈な金属の棒（今回は他車のトーションバーを使用した）でロアアームを押し下げ、写真のようにケースごと内側に押してから上方に引き抜いた。

比べる

純正ノーマルとの比較。純正スプリングはMTの"素"カレラだけでも3種類あるということだが、開発時に実測した（メーカーは数値を公表していない）ところフロントが3.0kg/mm、リアが4.6kg/mmだったという。

というようなものではなかった。

しかし、せっかくのリフレッシュ企画なのだから、ここに手を付けないで済ませてしまうのはもったいない？気もするし…。ということで、スピードジャパン・オリジナルの車庫調キットを装着してみることにした。

ポルシェ用の車高調整キットは色々な所から様々な種類の物が出ている。このキットはサーキットを本格的に攻めたいといったユーザー用ではなく、あの996の乗用車的な乗り味をもう少しなんとかしたいといった人たちのために企画されたもの。費用的にも純正のダンパーを4本新品に交換するのと同レベルの価格で収まり、車高と減衰力の調整（16段階）を可能としているリーズナブルなキットだ。

今回の作業は名古屋のナガセ自動車さんにお願いすることにした。大きな通り沿いに三菱とヒュンダイのディーラーの看板を出しているが、裏の工場に回るとメルセデスやBMW、ポルシェといった輸入車が沢山！　この辺りで輸入車を所有している人たちにとっては穴場的な工場となっているようだ。実際の作業に関しては、高木正人メカニックと松本裕明メカニックに担当してもらうことにした。それでは、写真を見ながら、作業の内容を見てみよう。

調整して取り付けてまた調整

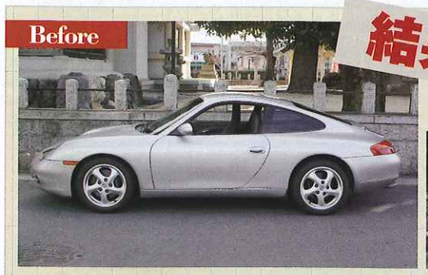
どの程度ローダウン?

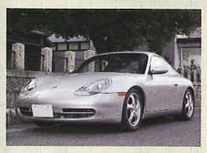
水平な場所で地面からホイールアーチ上端までの高さを計ってみたら、ノーマルでは右前66.3cm、左前65.8cm、右後66.7cm、左後66.4cmだった。車高はスプリングを支えている部分の座金の高さを変えて調整する。

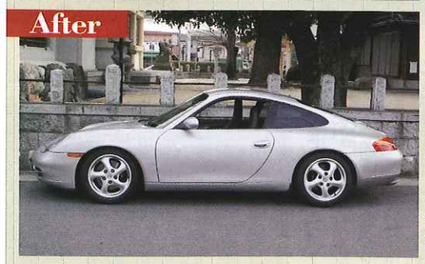
取り外しの逆の順序で取り付けていく減衰力はいくつに?

取り付けに関しては、取り外しと逆の手順を行なう。リアなどはケース自体の長さも短くなっているので、取り外しよりはかなり楽だろう。今回は試作品ということもあり、アッパー側のナットのピッチが純正とは異なっていたが、それ以外は特に問題なく装着が終了した。今回は高木メカ、松本メカのチームワークの良さもあり、取り付け作業はあっという間に終了してしまったが、本当の問題はその先、つまりどのようなセットアップをするかという点にある。ダンパーの減衰力はとりあえず真ん中辺りにしてみようということで、フロントを7、リアを8に調整することにした。

結果発表!!







車高1.5cmほど下げた乗ってみるとその差は歴然だ!!

車高は何度か調整と試乗を繰り返して調整する必要がある。このような企画の場合、写真でのインパクトを考えてベタベタ下げてしまうケースが多いようだが、やはりキット自体の性格を考えるとノーマルの使い勝手を害なわない範囲というのが良さそうだ。そこで、今回はとりあえずノーマルより1.5cmほど下げてみることにした。しかし、人間の目というのは中々凄いもので、この写真のようにその程度の差でもはっきり違いが分かる。私はもう以前の状態を覚えてないので、交換作業の直前にこのクルマに乗ったナガセ自動車の服部宏サービス部長（本人も964オーナーだ）に試乗してもらったが、その差は乗ってすぐに分かるほどで、挙動が安定して安心して踏めるようになったとのことだった。

ブッシュのヤレタレをついでにチェック!

10万km超の過走行車にもかかわらずブッシュの傷みは意外と少ないようで…

テスタロッサのリフレッシュのときには、サスペンション周りのブッシュをすべて新品に交換している。確かにパーツ代や手間はかなり掛かってしまったが、その結果は私たちの想像をはるかに超えるものだった。少なからぬ投資ではあるが、その投資に見合った見返りは十分にあるというのが率直な感想だ。この996はかなりの過走行車だと思われるので、ブッシュの傷みもかなり進んでいるのでは？　と思っていたが、少なくともフェラーリのときのように目視で分かる劣化は見付けることはできなかった。点検時にも、ブッシュのヘタリに関しては指摘されなかったし…。この先どうするかはすでに進行してる次のステップ（来月をお楽しみに）が終了してから考えることにしよう。

ナガセ自動車

http://www.nagase-jidosya.co.jp

今回お世話になったナガセ自動車㈱は、新車・中古車の販売、自動車整備、自動車保険、板金・塗装などあらゆる分野において豊富な経験と知識とノウハウを持っているショップだ。メーカーを問わず、軽自動車から普通乗用車、高級外車、旧車、トラックまでとメンテナンス可能な種類の豊富さには圧倒される。車検も月平均100～150台をこなす。ベンツやBMWのエンジンやミッション載せ変え、オーバーホールもお手のもの。スポーツカー、レース用車両なども取り扱う。

本店：新車中古車センター	名古畳市中川区昭和橋通6丁目32	TEL:052-361-6270
飛島店：	海部郡飛島村大字梅之郷字宮東9番	TEL:05675-2-1300
サービス工場：	名古屋市中川区東中島町8丁目62-2	TEL:052-361-6271
板金塗装工場：	名古屋市中川区中島新町3丁目2316	TEL:052-369-5130