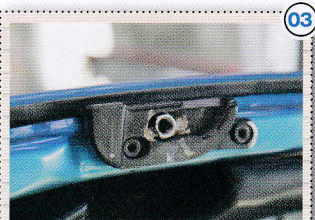




07
こちらはハードトップとフロントウィンドウが接する面の状態。ご覧のように分厚い鉄板を使って強度を出しています。今回はまだ試作品を仮組みしているだけの状態なので地肌が剥出しですが、実際にキット化するときにはちゃんと塗装が何かで色を揃けることになるでしょう。装着時には外からは見えませんがね。



05
これがこのハードトップの取り付けに必要なステー、ボルト、ナット等。このクルマに合わせて中村さんが新規に製作した物も含まれています。このキットを輸入したときには説明書の類は一切なかったのがかなり不安になったものの、中村さんはすでに塗装前に仮組していたこともあり、どこに何を使うか理解しています。



03
これはフロントウィンドウ上部の左右にあるハードトップの固定位置。当初、カブリオレ用のロックを移植しようとしたが、後述する理由で却下。ベースの部分にナットを溶接してボルトで固定することにした。このベースは取り外せる構造なので、この部品を2個用意すればソフトトップに戻すことも可能。



01
塗装完了の報せを受け、さっそく日栄自動車にお邪魔してみた。担当の中村さんがポリッシャーで最後の仕上げをしているところでした。この写真を見ただけで、クオリティの高さは十分に分かりました。まだウィンドウ等はまったく装着していませんが、事前のテストではこの状態から2時間位で仮組できるとのこと。



08
ウェザーストリップは元々このハードトップのキットに入っていたものをそのまま使うことにしました。中村さんによると、クオリティは中々良いのでそのまま使えるそうです。切り口の部分をちゃんと塞いであったり、センターピラー部分の凹部の逃げを作っていたり、かなり気を付けて作ってあることが分かります。



06
ハードトップ側から取り付け部分の窓をのぞいてみるとこのように感じ。この部分には左右に補強のための金属の部品が入っているの、必要な強度はちゃんと出ています。本来はこの窓から工具を入れて手でロックするといシステムだったのでしょうか。でもボルトでの固定に構造変更した所で手間は大きくありません。



04
これがカブリオレ用の電動のロック。ご覧のように大き過ぎてハードトップの内側には組み込めません。このハードトップは930~993まで共用なので、964の場合はタルガ用の手動のロックを使うように作られていたようです。しかし、残念ながらタルガ用のロックはすでに欠品で手に入れることは出来ません。



02
これはハードトップ後側のステーを取り付ける部分。ソフトトップ用の金具の取り付けボルトをそのまま流用します。もちろん取り付けには微調整が必要で、中村さんはワッシャーをスペーサーにする方法を採用していました。ボディに貼り付けられたマスキングテープに書かれた文字は、そのワッシャーの数を示します。

モノはいい。吃驚するくらいクオリティ高い。
某国から輸入したハードトップの第一印象。
だがしかし、モノはいいんだがボン付けは無理。
そこで俄然、日栄自動車の職人中村が燃えた。
誰でも手軽にボン付けできるよう細部を加工。
そして出来上がった完成品がコレだ!
こりゃもう完全にクーペ。こりゃ売れるな。

文●半谷範一
取材協力●スピードジャパン (tel:0586-67-3357 <http://www.speedjapan.co.jp>)
日栄自動車商会(福島県福島市上野寺字東18-4 tel:024-534-9680)

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol. 16

新車に戻すぞ How Much!

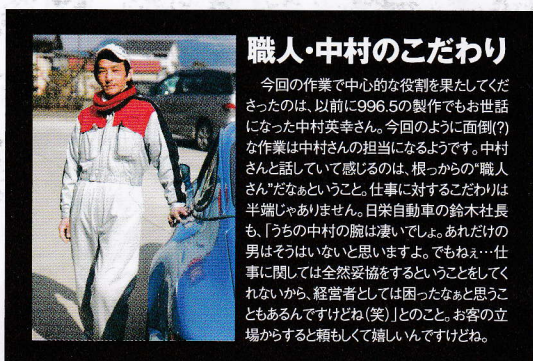
3m離れて見ればあら不思議
誰もカブリオレとは思えない!

一部? で凄い話題となっているこの空冷911用FRP製ハードトップの企画。ようやくペイントの作業が終了し、仮組ができる状態になったというところで、さっそく日栄自動車さんまで取材に出掛けることにしました。

塗り上がった状態を見て全員が驚いたのは、その仕上がりの美しさ。表面が驚くほど平滑で、写り込みの状態を見ても気になるような歪みがまったくありません。FRP製ハードトップの場合、一流メーカーの純正品でも何となく歪みがあつてFRP製であることが分かってしまう物が大半ですが、この製品の場合はスチールやアルミだといわれても信じてしまいうようなほどの高い質感です。もちろん作業をお願いした日栄自動車のような技術力がなければこのレベルに仕上げることは出来ませんが、素材が良かったことも疑いの余地はないでしょう。

この素晴らしい仕上がりを見た古Q編集長は「凄いな、これじゃ3m離れれば誰もカブリオレだということに気付かせませんよ」と感心することしきりでも逆に、ここまできれいに出来てしまつと、ちよつと違和感がなき過ぎて困ることになるかも知れません。

小澤社長も「でもこのクルマ、全然目立ちませんねえ。イベントとかで展示するにしても、ちよつと外した状態にでもしておかないと誰も気付いてくれないかも。やっぱり色、変えておくべきだったのかな?」との感想。まあ贅沢な悩みだということも百も承知なんですけどね(笑)。

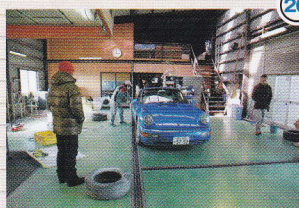


職人・中村のこだわり

今回の作業で中心的な役割を果たしてくれたのは、以前に996.5の製作でもお世話になった中村英幸さん。今回のように面倒(?)な作業は中村さんの担当になるようです。中村さんと話して感じるのは、根っからの「職人さん」だなあということ。仕事に対するこだわりは半端ありません。日栄自動車の鈴木社長も、「うちのの中村の腕は凄いでしょ。あれだけの男はそうはいないと思いますよ。でもねえ...仕事に関しては全然妥協をするということをしてくれないから、経営者としては困ったなあと思うこともあるんですけどね(笑)」とのこと。お客の立場からすると頼もしくて嬉しいんですけどね。

ただし、取り付けに関してはやはり一筋縄では行きませんでした。付属のステー等を使用してボルトオンで取り付けすることは不可能で、多くの部分で加工や新規製作が必要という状態でした。スピードジャパンとしては、販売する場合にちゃんとボルトオンで取り付けができるコンプリートのキットとして販売したい意向なので、フィティング・キットに関しては今回の作業で製作したパーツをベースにして日本国内で製作する予定。しかし、パーツの運賃だけでもかなりの価格になってしまつので、やはり基本的には取り付けに関しては日栄自動車が指定工場ということになりそうです。

今回は撮影用の仮組でしたが、次回走っている雄姿をお見せすることができると嬉しいなあ。



20

はい、これで仮組は完成。事前にテストしてくれていたで、特に問題もなくスムーズに作業が終了しました。最初に中村さんが言っていた通り、ここまで本当にたったの二時間しか掛かりませんでした。走ってしうとガラスが落ちてしまうので(笑)、ガラスを抑えながら工場の正面に移動させることにしました。



19

リアクォーター部分のウィンドウにも純正のガラスが使用されていました。この部分は接着ではなく、ウェザーストリップで挟み込んで装着するという構造になっています。今回は撮影用の仮組でテープで留めてあるだけなのでちょっと外側に出してありますが、実際にはもう少し奥までピッタリと入ります。



14

最後に左右のセンターピラー部分のボルトを取り付けます。つまり、このハードトップではフロントウィンドウ、ピラー部分で4箇所、センターピラー部分で2箇所、ハードトップ後方で3箇所の合計9箇所であらう固定することになります。これだけしっかり留めれば、クレー並みの剛性感になってくれるかな？



09

ハードトップ後部のステーを取り付けたところ。輸入したキットでは3つ共同し物でハードトップと接する面も小さいものでした。そこでちゃんとトップの形状に合わせて角度を付け、接する面も拡大して応力の分散を図っています。最終的な高さの調整に関しては間にスパーサーを挟むことで対処することになりました。



21



15

センターピラー前面のウィンドウチャンネルを装着する部分に装着する金属性のプレートは、形状がイマイチ合っていなかったということで、中村さんが実車に合わせてカットしました。どうもこの辺りがピッタリ合うように調整するのが一番難しい作業のようです。職人ワザの差が一番はっきり出る部分かもしれません。



10

さて、いよいよハードトップの取り付け作業の開始です。ウィンドウが付いていないのでその分軽いことは事実ですが、大人二人で十分に運べる程度の重さしかありません。ちなみに幻の純正オプションの「本物」はスチール製なので、覚悟を要するくらい重いのこと。完成したら総重量を計ってみることにしましょう。



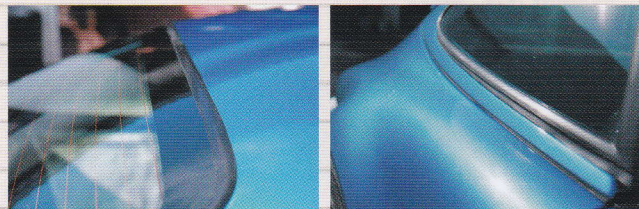
16

これはサイドウィンドウ上部に装着するラバー。隙間が空きすぎると雨がいったり風の吸い出し音が出たりします。逆に狭すぎるとウィンドウの開閉に支障が生じてしまいます。ウィンドウの高さは調整できないので、ベースの部分のスパーサーでこの部分のクリアランスを調整し、最適な位置を決定することになりました。



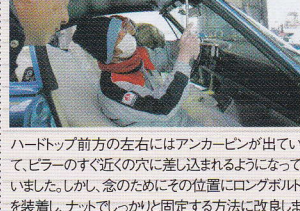
11

ハードトップ後方のステーの状態。ご覧のようにボルト留めですが、取り付けボルトの位置はリアウィンドウのウェザーストリップの下に隠れる位置にいたため、ボディの外側からはまったく見えません。室内側から見ても大半がインテリアのトリムに隠れてしまうことになるので、特に気にならないでしょう。



17

リアウィンドウは最初からキットに含まれていたもので、クレー用のリアウィンドウをそのまま流用しています。マークを確認したら、ちゃんと純正品が使用されていました。写真では熱線のリアデフォガーが見えますが、残念ながらカブリオレには配線もスイッチもないので、現状では使用することは出来ません。



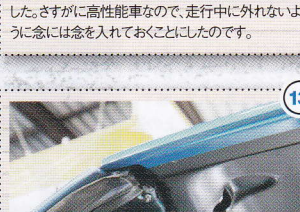
12

ハードトップ前方の左右にはアンカーピンが出ていて、ピラーのすぐ近くの穴に差し込まれるようになっていました。しかし、念のためにその位置にロングボルトを装着し、ナットでしっかりと固定する方法に改良しました。さすがに高性能車なので、走行中に外れないように念には念を入れておくことにしたのです。



18

ウィンドウは88年までの930のような挟み込みではなく、964クレーベのように接着で取り付けられるようになっていました。今回は撮影のための仮組ということもあり、とりあえずテープで留めておくことにしました。ここをレキサンが何かに変更したら、さらなる軽量化(とコストダウン)が可能かもしれません。



13

そのボルトを室内側から見るとこんな感じ。この写真ではかなり長く見えますが、これが正常な長さ。もちろんこの部分にはちゃんとカバーが付くので、装着時にボルトが見えてしまう心配はありません。ハードトップ装着時にはソフトトップのようなバタつきもなくなり、より高速で走る機会も多くなることでしょう。



というわけで、これが完成した姿です。クォーターウィンドウの辺りはもうちょっとすっきりすると思いますが、ほぼこのままの姿で路上に復帰することになると思います。ご覧の通り、まったく違和感のない素晴らしい完成度で、街中でこれに遭遇してもカブリオレであることに気付くような方は皆無に近いでしょう。あまりに完成度が高すぎて、かえってインパクトに欠けているといってしまうら言い過ぎかな？ 風の吸い出し音や雨漏りを含めた実際の耐候性に関しては、完成後に実際に使いながらテストして行こうと思っています。

