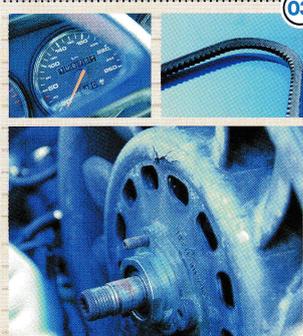


担当メカさんはこんなクルマに乗ってました!



「あのクルマ、ご存じですか? 小日向メカさんの愛車なんですけど…」沙魚川課長にそういわれて見た先にあったクルマがこれ。アウディ・アバントRS2! 正直、一瞬目が目を疑いました(笑)。ご存じない方のために説明すると、94年にボルシェがアウディと共同開発し、その生産も行っていたという限定のモンスター・ワゴン。カムカバーに誇らしげに「パワード・バイ・ボルシェ」と入っていることからお分かりの通り、エンジンはアウ

ディをベースにボルシェが開発したもので、2.2ℓの直5+ターボで315馬力の最高出力を押し出していました。キャリバーにボルシェの文字が残されたブレーキは928S4用で、ミラーもボルシェ993用をそのまま流用しています。本来は17インチのカップホールですが、小日向メカの趣味でわざと大人しい964前期型のホイールに変更されていました。しかもこのクルマ、なんと補助シート付きの6人乗り。素晴らしい!



今回のトラブルの発生箇所は、「ほぼ」予想通り、冷却ファン/オルタネータでした。ご覧の通り、ベルトはスリップして溶けかけており、妙な姿に変形していました。これでは焦げ臭いわけですね。最初に「ほぼ」予想通りと書いたのは、駄目になったのが定番のファン側のベアリングではなく、オルタネータ内部だったという点。ファン自体にはガタつきはなかったものの、オルタネータが首を振ってしまったため、ファンのブレードとシュラウドとが接触した痕が残っていました。ケースなどの主要部分が物理的に破損していない限り、このオルタネータをOHすることもできるのですが、作業時間やコストなどを考え、やはりリビルト品との交換ということになりました。どうせクラッチもやるので、作業はエンジンを下ろして行ないます。



今月からしばらくの間、964のリフレッシュ作業はこの三鷹のネクストさんで作業をお願いすることになりました。今後はさらに輸入車にも力を入れて行くとのこと、この日もきれいな964が修理に入っていました。



次回の作業内容について、ネクストの沙魚川課長(右)と打ち合せているスピードジャパンの小澤社長。当初は内装のリフレッシュとクラッチOHのはずでしたが、いきなり修理での入庫になってしまいました(笑)。

無事に完成した964カブリオレのクーペバージョン。知らない人が見たら元カブリオレとは絶対分らない。でも実際走ったらどうなるの? 不具合は? というわけで完成後東北道をひた走り走行チェック。音・振動・雨漏りなど大きな問題はないようだが、思わぬところに落とし穴があったりして。。今月から新メンテメニューをお届けします。

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>)
寿交通 ネクストコース(TEL:0422-31-9484 <http://www9.ocn.ne.jp/~next9484>)

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol.1

新車に戻すぞ How Much!

その時はすぐに音がしなくなったこともあり、「どうせ明日、取材で工場に持ち込むから、その時についてに見てもらおう」と思ったそうです。ある意味、好都合な展開ですね。しかし、事態は小澤社長の予想を超えて早く進行することになりました。首都高速に乗って間もなく、ノイズと共に何かが焦げるような臭いが室内に侵入してきたのです。

小澤社長が最初にトラブルの兆候に気付いたのは、なんと取材の前日、帰宅するために会社の駐車場からクルマを出そうとしたときのこと。エンジンを始動すると、エンジンルームからそれまで聞いたことがないような、ベアリングのノイズのような異音が聞こえてきたというのです。

「これは何か起こったに違いありません(笑)。小澤社長に確認してみたところ、家の定、予想していなかった事態が発生していました。」

ハードトップの作業が完成したこの964、ルーフ関連の次の作業(内緒の秘密兵器の装着!)の部品が到着するまでの間に、機関を中心とした他の部分のリフレッシュの作業を進めておくことになりました。今回実施することになった作業は、傷んでいる内装の一部のパーツの交換と、あいかわらず重すぎるクラッチのOHです。

首都高で突然エンジンから白煙!
まずは原因究明から新メンテ開始!



担当メカニックはこの人
今月からスタートする機関関連の作業を担当していただくことになったのがこの方、小日向恭佳メカニック。以前は某老舗のボルシェ専門工場(あえて名前は出しませんが)に籍を置いていたということもあり、ボルシェは得意中の得意。たまたま入庫していた964の仕上げ方を見るかぎり、オリジナル重視の正統派のアプローチをする方のお見受けしました。ご自分でもアウディ・アバントRS2を所有するほどなので、相当なクルマ好きであることは間違いありません。

無事に再始動を試みると余計なダメージにつながる恐れもあるので、その場で積載車を要請。そのまま取材先のネクストさんの工場まで運び込まれることになったという次第です。で、そのトラブルの原因は何だったかというところ、詳しくは写真のキャプションをご覧ください。

メーターパネルを見ると、油圧も油温も正常なので、どうやらエンジン内部ではなく補機類のトラブルだと判断できました。嫌な臭いがするのは、多分ベルトがスリップして焦げているからでしょう。となると、考えられるのはエンジンの冷却ファン/オルタネータ、エアコンのコンプレッサ、パワステの3つ、さてどれかな? いずれにしても長時間走れないことは確かなので、安全に停車できる場所を求めて高速を下りたところ、そこでエンジンが息絶えることになりました。

どこでも一服!



ネクストさんではクルマの販売も行なっているのですが、裏の置場でこれを発見。カプチーンです。私も個人的にちょっと気になるなあと思っていたら、古Q編集長も気になっていたようで、写真を撮っていました(笑)。

08



これはコンソールの内側、シフトレバーのブーツが取り付けられている部分です。このように片側2箇所がクリップで固定されていました。レバー自体はシフトレバーに押し込んで固定するだけ。この部分の質感もイマイチかな。

06



これはコンソールの内側、シフトレバーのブーツが取り付けられている部分です。このように片側2箇所がクリップで固定されていました。レバー自体はシフトレバーに押し込んで固定するだけ。この部分の質感もイマイチかな。

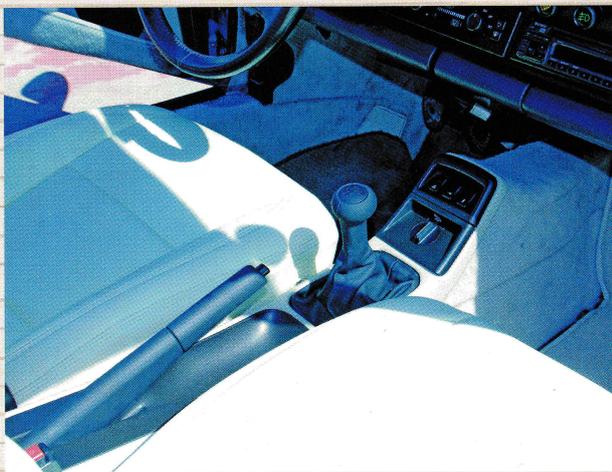
ここからが今月のメイン!

04



オリジナルの内装は、シフトノブやパーキングブレーキのレバーが汚れてしまい、かなりみすばらしい状態になっていました。しかし、純正でホワイトの内装用はすでに欠品。さてどうしたものか? と考えたところ…。

09



はい、完成です。中々良い感じに仕上がりましたね。実はこのシフトブーツとパーキングブレーキレバー、メーカーですでに白の生産が終了し、新品では黒しか供給されないということが判明したときには、正直ちょっと残念に思っていました。せっかくなら純正のオリジナルの状態を維持したいですからね。その後、社外品で純正に似たデザインで白い製品がないか探したり、新品を買ってきて白く塗り直すことも考えました。でもそんなことをやらなくて本当に良かった。こうやって仕上がった状態を見ると、ご覧のとおり、黒を使用してもまったく違和感がありませんでした。元々スイッチのある部分やレバーの下は黒かったわけですし、他にも無塗装で黒いままの部分がありますから、まるで最初からこういう仕様だったようです。変に色塗りしたりしたら、逆にそこだけ目立ってかえって変な仕上がりになっていたことでしょう。今回は作業をさせていただいた小日向メカが手順を熟知していたこともありサクサクと作業が完了しましたが、ネジの位置だとか手順だとかが分からない状態で作業を開始したら、試行錯誤で結構時間の掛かる面倒な作業になりそうな感じでした。小日向メカに確認したところ、「いや、これはそんなに頻繁にやる作業でもないですから、実は念のためにマニュアル見て予習してきました(笑)」とのこと。でもね、実際には「オレは何でも知っている」系のメカよりも、ちゃんと確認してくれるメカの方がずっと安心できるんですよ。余談ですが、ボルシェでは締め付けトルクの数値すら覚えちゃいけない(=絶対記憶に頼るな)と教えています。

07



センターコンソールを取り外してみたら、裏側からコインが二枚出てきました。以前の室内清掃のときにも色々出てきましたが、あれで打ち止めではなかったんですね。それにしても、こんな所にどうやって入るのでしょうか? 不思議です。もうひとつ、今回の作業で気が付いた…というより驚いたのは、この部分に白い動物の毛が沢山残っていたこと。臭いもなかったし、前回の室内清掃のときにもそれらしき痕跡はなかったので、動物を乗せていたクルマだとは気が付きませんでした。

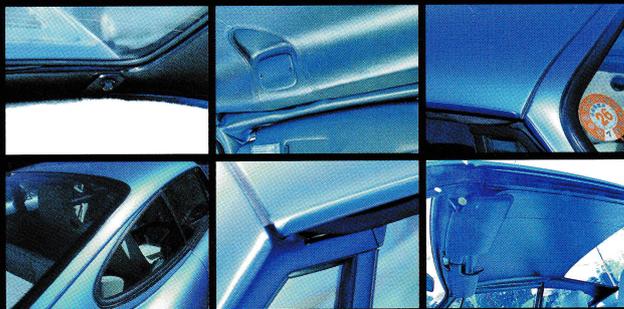
05



…純正のホワイトではなく、現在でも新品のパーツが供給されているブラックを使ってみることにしました。インテリアのパーツの場合、どうしても特殊な色は早めに欠品になってしまい、今回のように黒だけしか供給されないというケースは珍しくありません。この写真では良く分からないかも知れませんが、こうやって並べて比較してみると、新品パーツより元々このクルマに付いていたパーツの方がかなり作りが良いように見えます。まあ年式を考えると、パーツの供給があるだけでも立派だと思えば可かも知れませんが。

COLUMN

カブリオレがクーペになりました。色々走ってみた感想はこちら!



先月号で仮付けた例のハードトップ、すでに小澤社長が様々な条件でのテストを開始しています。心配していたボディのキシミ等はまったく感じられず、普通に乘っている限りではまったくクーペと変わらないとのこと。わざと路面の悪い所を走ってみたり、段差を乗り越えてみたり、荒れた高速でレーンチェンジをしてみたり…色々やってみても脱着式ハードトップの弱点を感じることはなかったそうです。雨に関しては走行中は豪雨でも問題なし。ただし低速ではAピラーの辺りからボタリとくることもあるということなので、その部分だけちょっと手を加える必要があるでしょう。また一定の速度域で風切り音が気になることもあるということなので、完全にクーペとしての使用を考えている方には、オプションで防音材ありのタイプを設定することも考えているとのことでした。どうやらもう少しで正式発売のようですね。

次号予告



どうせクラッチのOHをするということで、オルタネーターの修理もエンジンを下ろした状態で行なうことになりました。エンジンを下ろすのは初めてなので、何が出てくるのか心配です。

今月のメンテ費用は?

- パーツ代(税別)
シフトノブ: SJ価格2万2562円(定価2万4800円)
サイドブレーキレバー: SJ価格4万5000円(定価4万9300円)
- 工賃(税別)
シフトノブ交換: 2250円
パーキングブレーキレバー交換: 8250円
オルタネーターベルト固着点検によるトラブルシューティング: 4500円

※トラブルシューティングによりオルタネーターASSY交換となった場合は、オルタネーターASSY交換1万8000円(税別)がプラスとなる。