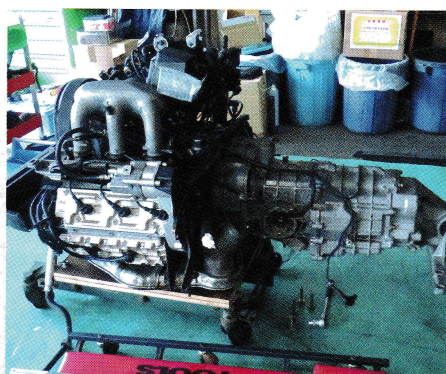
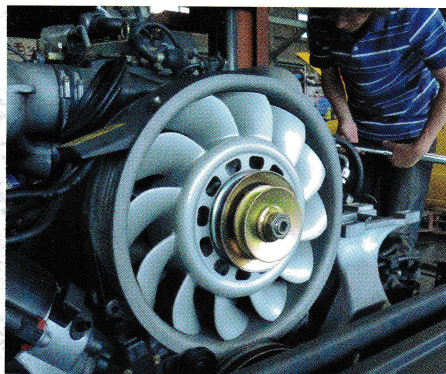
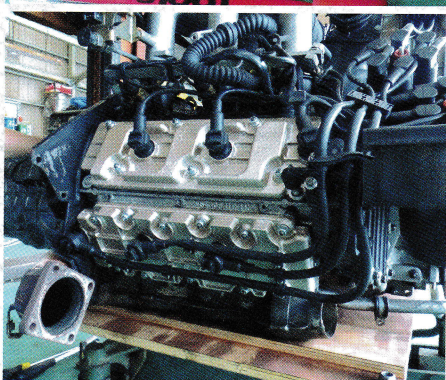




エンジン載せの準備すべて完了!

取材当日、ネクストカーズさんに到着したところ、すでにエンジンを搭載する準備はすべて整っていました。実は作業そのものはとくに終わっていたんですが、せっかくならエンジンを載せるシーンの取材をしたいというFロード取材班のワガママを聞いて、作業の途中で待っていてくださったんですね。今回の作業は大半が消耗品の交換であり、クランクケースを割ることはもちろん、ヘッドすら外してはいません。しかし、各部をピシッと仕上げて汚れを落としたエンジンは、まるでオーバーホールを実施したかのように光り輝いて見えました。バルブクリアランス調整時にタペットカバーのガスケットも交換しているため、オイルのじみ等も見当りません。正直、今回の整備には結構な費用が掛かっているものの、幸いなことにエンジン本体に関わるような重大な不具合はひとつも見つかりませんでしたし、当分はこのきれいな状態を保ったままで安心して乗り回すことができそうです。



オルタネータが焼きついてエンジンから白煙。
どうせクラッチ関係もやれねばと思っていたので、
ついでにエンジン下ろして総点検。
すると出てくる出てくる不具合箇所の山。
結局交換パーツ代100万円オーバーで作業終了。
今月はようやくボディとエンジンがドッキングだ!

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol. 20

新車に戻すぞ How Much!

文●半谷範一 撮影●森口信之
取材協力●スピードジャパン(tel:0586-67-3357 <http://www.speedjapan.co.jp>)
寿交通 ネクストカーズ(tel:0422-31-9484 <http://www9.ocn.ne.jp/~next9484>)

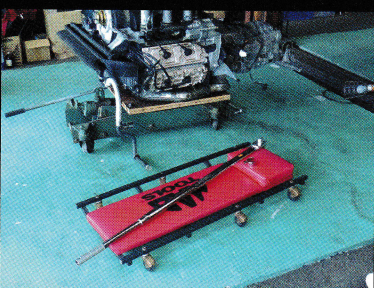
読者の皆さんにご報告! レポート車のポルシェ964、ついにエンジンが載りました。古Q編集長は「911の場合はエンジンを下から入れるんだから、ボディを載せるという言い方が正しい」とか何とかいってますけど、とにかくボディとエンジンが再びひとつになったのです。

実際のところ、空冷時代のポルシェ911には面倒な水周りはまったくありませんし、エンジン&ミッションごと下におろせる構造になっていることも、空冷のVWビートル程ではないものの、比較的エンジンをおろしやすいくるマではあります。しかし、そうはいってもやはりエンジンをおろすといわれちゃったら、「ええっ! そんな大変なこと?」と思うのが普通の人の感覚。人間でいえば、医者に「これは、やはり手術が必要ですね」といわれちゃうのと同じような感じかな(笑)。思わず「先生、何とか切らずに(エンジンおろさずに) 治せませんか?」と聞きたくなります。

前述のように、964のエンジンは下から入れることになるので、エンジンをチェーンプロックで吊るといった作業は必要ありません。基本的にはリフトとガレージジャッキを使った作業になります。

いまままでに色々な工場で見ましたが、脱着する様子を見たことがありますが、経験者で積んだメカニックの場合、ひとりで作業することが珍しくありません。もちろん作業をお願いしている小日向メカニックの場合も、たったひとりで

ポルシェ用の工具が揃ってまいりました!



今回の取材でネクストカーズさんを訪問したら、普通のクルマの整備ではあまり使えない巨大なトルクレンチが置いてありました。実は今回、964のオイルタンクのホースの所のナットを締めるために用意したとのこと。メカニックの皆さんはあまり使わないSSTに関しては貸し借りするのが普通ですが、やはりポルシェの入庫が増えると、常備しているSSTの種類もどんどん増やして行かなければなりませんね。

作業を行なっていました。

今回、このネクストカーズさんで実施した作業には自覚症状を伴わない(あるいは我々が未熟で気付いていなかった)消耗品の交換が大半でしたが、唯一気になっていたのはクラッチのことでした。マスター&スレーブシリンダーの交換で動きこそスムーズになったものの、重さはテストロードさなみ? のままだったからです。

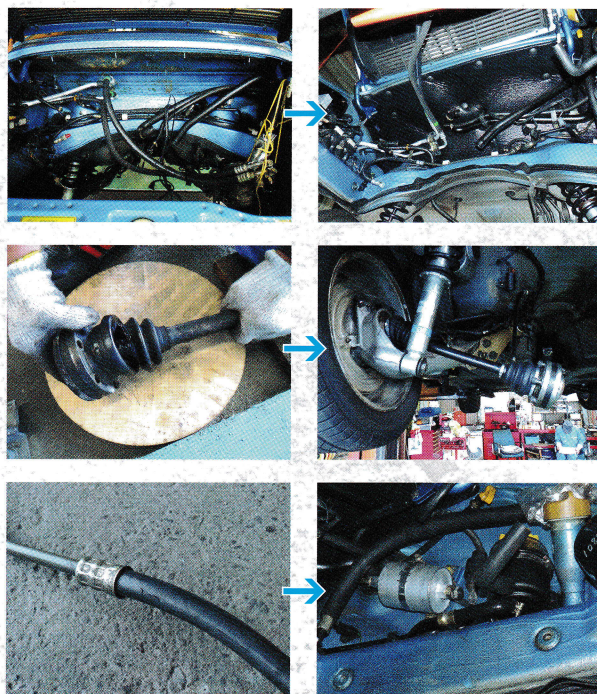
で、エンジン搭載後にさつそくクラッチを踏ませていただいたら……期待通りの軽さ! 読者の皆さん、素のポルシェのクラッチは決して重くありません。もし重いと感じたら、恐らく何か問題を抱えているはずですよ。

交換パーツに工賃入れたら車両代以上!
購入時はメンテ代の用意が必須です!

ボディとエンジンのドッキング!



不具合箇所もすべて修復済みであります!



念のため、前回追加作業となった箇所をまとめてみると上の写真のようになります。まずはエンジンルーム前方のバルクヘッドに取り付ける防音材。これはエンジンを載せた状態では交換できないので、ボロボロになって外されちゃったままのクルマも多いですね。破れていたドライブシャフトのブーツはもちろん新品に交換。クラックのあったフューエルホースもエンジンが載った状態では交換できない(それ以前に不具合が見つからない)部品でした。



というわけで、今回のハイライトであるエンジンの搭載作業を開始することにした。小日向メカは手順を熟知していることもあってか、私達の質問に答えたり、雑談? をしながらひとりでサクサク作業を進め、気付いたときにはエンジンが載っていました。もちろん燃料系や電装系の取りまとめもあるので、この状態ではまだエンジンは掛けられませんけどね(笑)。試しに心配していたクラッチを踏ませていただいたところ、嘘のように軽くなっていたのでビックリ。

964のセンターキャップの話

スピードジャンの小澤社長、このクルマのために純正のフロントホイールをゲットしました。センターキャップは964用ではなく996用だということで並べてみたら、センターの部分の馬と盾の塗り分け方が逆になっていました。今まで全然気付きませんでした。

