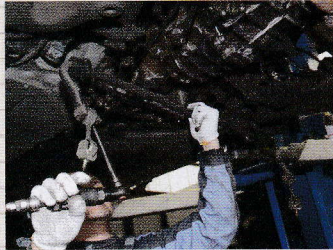


06



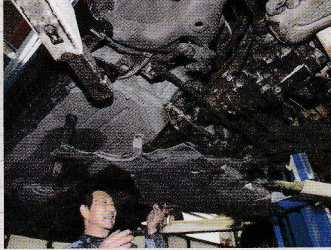
元々付いていたスタビリンクロッドをスタビライザーから外します。スタビリンクロッドのゴムブッシュが劣化すると、こちらも異音の原因になります。

04



スタビリンクロッドとスタビブッシュをカバーするブラケットのボルトを左右ともに外し、リアスタビライザーを外してしまいます。

03



まずはエンジン下とミッション下それぞれに付くアンダーパネルを外してしまいます。

01



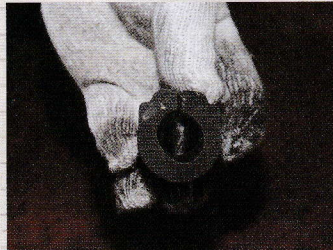
今回の作業を担当してくれたのは横田 功さん。自動車整備歴38年というベテランです。取材日は春先だけだと汗が出るほどの暖かい1日でした。

07



TARETT ENGINEERING製スタビリンクロッドはピロ式、しかもアジャスト可能なものでした。今回はノーマル車高を想定してアジャストすることに。

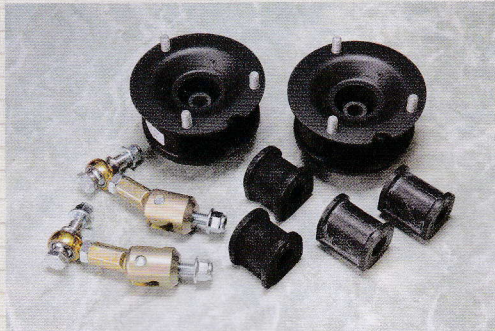
05



スタビライザーから外したスタビブッシュがこれ。縦方向に変形してしまっています。クリアランスが大きくなるとコトコト音の原因になったりします。

02

今回交換したボルシェ純正のアップアマウント(写真上)とスタビブッシュ(同右下)。写真左下がアメリカのTARETT ENGINEERING製スタビリンクロッド。



ダンパーをビルシュタインに交換し、
ブレーキキャリパーのOHも終了。
いよいよ本格的に走る体制が整ってきた964カブリオレ。
今回は足回りのブッシュ類のリフレッシュに着手。
まずはリアのスタビブッシュとスタビリンクロッド、
そしてリアサスのアップアマウントを新品に交換した。

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol.7

新車に戻すぞ How Much!

文●加賀啓伺 撮影●益田和久
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/>)

**負担が大きいリア側から交換！
新品アップアマウントの効果は…!?**

前回、ブレーキキャリパーのオーバーホールを終えた964カブリオレ。ダンパーもビルシュタインに交換済みだし、機関系のリフレッシュが大詰めに近い。しかし、気持ちよく走るにはまだいくつか懸念点がある。

この個体の走行距離は10万5000km以上。距離的にはまだまだ十分けるが、90年式ということで製造からすでに23年が経過。さすがに足回りのゴム製ブッシュ類は賞味期限を過ぎている。そこで今回は足回りのブッシュ類の交換を敢行。リアエンジンということで、より負担が大きく掛かるリア側から交換することにした。

実はダンパーを交換した際、アップアマウントのヘタリが発覚していたが、ダンパー交換とブッシュ類交換それぞれで印象がどう変わるか知りたかったため、アップアマウントの交換は見送っていた。今回ついにアップアマウントも新品に交換することで、交換前後の印象の違いが判明するのだ。

スピードジャパン小澤社長がチョイスしたのはスタビブッシュとアップアマウントがボルシェの純正。スタビリンクロッドに関しては純正パーツの供給が止まっているため、タレットエンジニアリングのものを使った。

なお、小澤社長によれば「964のパーツは年々値上がりしている」とのこと。しかもこのように供給が終了しているパーツも増えてきている。気になる箇所がある人はパーツが揃ううちに手に入れておいた方が良さいかも。

横田メカニクが手際良くリフレッシュ作業を進めていく。ボルシェの場合、なにが大変かって、リアサスのアップ取り付け部が見えるまでにたくさん補強を必要としないといけないこと。パーツの交換よりもそこに時間が掛かるという印象だ。

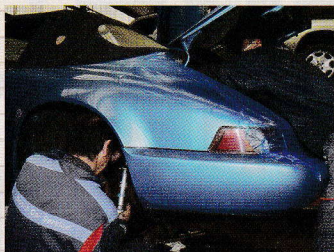
さて、無事にリア側スタビブッシュ&アップアマウントのリフレッシュが終了し、小澤社長が試乗。戻ってきた顔が苦笑いしている。「期待していたほどは変わらなかった。以前テスタロッサのリフレッシュをした時はブッシュ交換が一番体感できたんだけどなあ…。でも突き上げは多少減ったかな」

ダンパーを交換した際の、新たな懸念点として挙がったのが突き上げのヒドさだった。カブリオレだからストリートを快適に走ることができないダンパーをチョイスしたのに、実際には乗り心地は悪化した。すでに硬化していたアップアマウントの劣化具合がより顕著に感じられるようになったのだ。しかし、今回のアップアマウント交換でそれは多少解消されたようだ。

もちろんスタビブッシュとスタビリンクロッドを交換した効果もあった。小澤社長も「コーナリング時の安心感が増した気がする」と続ける。

今回のタレットエンジニアリング製スタビリンクロッドはピロ式。これによってスポーティ度が増したのだ。

次回はフロントの各種ブッシュやスタビリンクロッドなどを交換する予定。その後にアライメントを取り直せば見違えるような走りが見られるはず!?



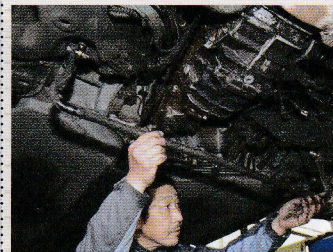
ボディへの装着はアッパー側のボルト穴を確認しつつ、リア側の取り付け位置を確認する必要があります。ふたたび作業を行います。



外れたアッパーマウントがこれ。このように取り付け穴も偏心してしまっていました。



同様にエンジンルームに向かって右側にあるエアクリナーも外します。これらの補器類を外さないでリアダンパーのアッパー取り付け部が見えないのです。



スタビライザーにTARETT ENGINEERING製スタビリンクロッドを左右ともに固定し、ボディへと組み付けます。



ダンパーASSYを両側ともにボディにしっかり固定すればアッパーマウントの交換も完了。



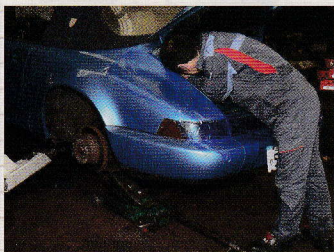
ボルシェ純正のアッパーマウントをビルシュタイン製ダンパーに装着しました。



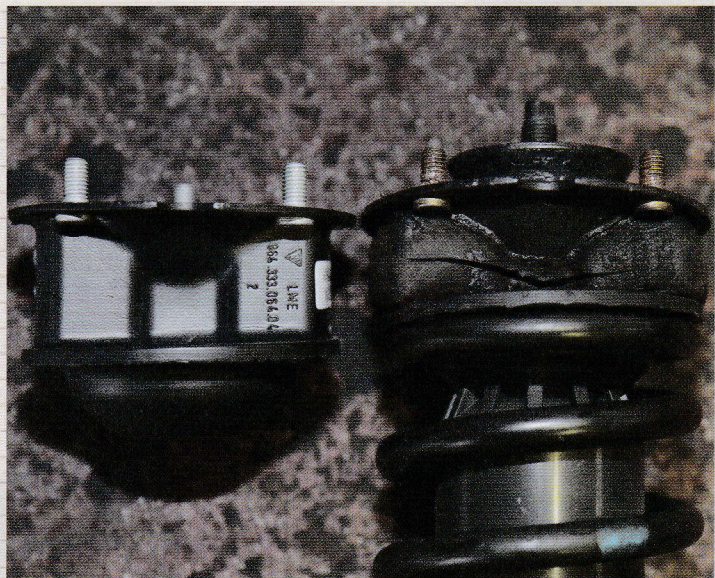
ここまでやってようやくダンパーASSYを外すことができます。



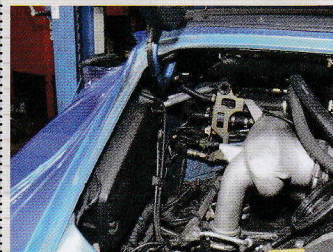
滑りをよくするためにスタビブッシュの内側にシリコンループを塗布した後、スタビブッシュをスタビライザーに装着。ブラケットで固定します。



外したエンジンルーム内のエアクリナーボックスやヒーターのプロアファンなどを元通りに組み付けます。



右リア側のダンパーに付いていたアッパーマウント。このようにつぶれたように変形し、しかもひび割れていました。写真左が新たに取付ける新品です。



次にダンパーのアッパーマウントを新品に交換します。まずはエンジンルームに向かって左側部分からヒーターのプロアファンを取り外しました。



タイヤを装着し、異音などが発生しないか試乗して最終チェックを行ったら全ての作業が完了。懸案点だったリアの突き上げが随分解消されました。

担当SHOP



ナガセ自動車

本店:新車中古車センター
名古屋市中川区昭和橋通6-33
tel:052-361-6270
サービス工場
名古屋市中川区昭和橋通6-33
tel:052-361-6271
飛島店
海部郡飛島村大字梅之郷字宮東9番
tel:05675-2-1300

ナガセ自動車は、ヒュンダイ、三菱自動車、メルセデス・ベンツ、BMW、ボルシェなどの新車・中古車販売と自動車修理、自動車保険、板金、塗装など様々な商品とサービスを提供しているプロショップ。国道1号線を名古屋方面から蟹江方面に向かい、庄内川約2km手前の国道線沿いの北側。「ナガセ自動車」の大きな看板が目印。サービス工場は一本北側の道沿いにある。

[今月の作業代]

●パーツ代(定価→SJ価格/いずれも税込)

リアスタビブッシュ20mm 2,730円×2 → 2,166円×2
リアスタビリンクロッドセット(TARETT ENGINEERING製) 33,653円×2
リアアッパーマウント 24,255円×2 → 19,005円×2

●工賃

リアスタビ脱着+ブッシュ&リンクロッド交換 10,500円
リアアッパーマウント交換(補記類脱着工賃込み) 25,200円

●合計

145,348円

※SJ=スピードシヤン



アッパーマウントを新品に交換したダンパーASSYをボディへと組み込みます。左側も同様にダンパーASSYを取り外し、アッパーマウントを新品に交換します。



スプリングコンプレッサーを使ってスプリングを締め、アッパーマウントを外します。