



ボロボロのホロを張替えようと目論んでいたのだが、同時に進めていたクローズドボディへの変更計画。あれよあれよという間に屋根をゲットして、どんなもんかとホロを外して乗っけてみたら…。びっくり仰天。めちゃめちゃ完成度高いじゃん。ホロの張替えを考えているポルシェオーナーさん、この企画が終了するまでちょっと待ちですよ！

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>)
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. 1/4

新車に戻すぞ How Much!

**ホロの張替え前に屋根入手成功！
モノは試しに乗っけてみたら…!?**

この964のソフトトップの状態は、かなり悲惨なものとなっていました。外側の破れをポルシェのパッチを縫い着けて隠してありましたが、破れはさらにその外側にまで広がっていました。リアのスクリーンは透明度が極端に低く、雨の夜などは車線変更にかなり気を使うという状態。さらには内張りまで垂れ下り、走行中に頭を撫でるという有様でした。もう限界です。

で、最初は安い社外品のソフトトップを海外から輸入し、自分達でDIYに挑戦するという企画を考えていました。国内では他に見たことのない企画です。失敗したなら失敗したでネタにもなるでしょうからね。しかし、この上の写真の通り、計画は大きく方向転換することになりました。

話のきっかけは、「なぜカブリオレを買ったのか？」という話をしていたときのことでした。以前にも触れられていた通り、スピードジャンプの小澤社長がこのクルマを取材車に選んだのは、①964のカレ2で、②マニユアルで、③価格が安く、④致命傷はないけれど、ネタが続く程度に手が掛かりそうなクルマ(笑、という条件でした。つまり、別にカブリオレに対するこだわりはなかったんですね。

実は私の周りで911のカブリオレに乗っている方の中で、オープンに對するこだわりを持ってクルマを探していた方はかなり少ないのが現実でした。911を探していたら、たまたま自分の条件に合うクルマがカブリオレだったという方が大半だったのです。

実際に所有してみると、オープンの解放感が楽しい反面、どうしても多少の雨漏りはしますし、経年変化によるソフトトップの傷みも気になってくるなど、カブリオレならではの色々な悩みも経験し、「996やボクスタミにたいに、オプションでハードトップがあればいいのになあ」と考える方も少なくないようでした。

あまり知られていないものの、ポルシェ930、964、993用の純正ハードトップは、911カブリオレ登場後間もなくから存在していました。カーグラフィック誌1985年5月号には、はつきりとその姿が掲載されています。しかし、そのハードトップは量産品ではなく、ポルシェのカスタマイジングショップ(当時)が手作りで生産を行っていたため、通常のオプション・パーツとは比較できないほど高価でした。さらに素材もスチールで非常に重かったため、簡単に脱着することもできませんでした。

もちろんその純正ハードトップは日本国内にも入っていますが、さすがに数えるほどしか輸入されることはなく、その存在を知る人も非常に限られているのが現実でした。というわけで、長い間ハードトップは存在するものの、現実的には入手することができないアイテムだとは思い込んでいたのですが…。なんと今でも入手することができました！もちろん当時物の純正じゃありません。果たしてこのハードトップの正体は何なのか？ 詳しくはキャプションをご覧ください。

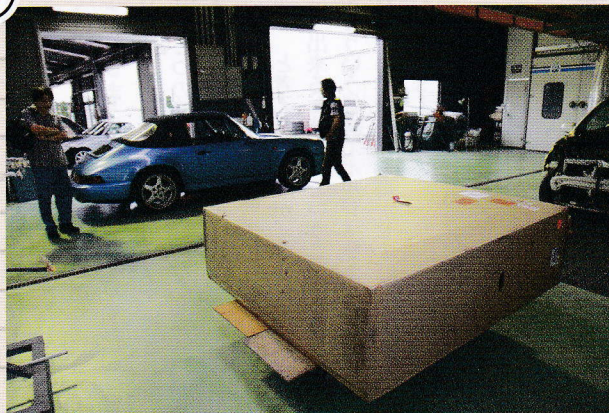
03



オープンで走る楽しみがなくなってしまう? 大丈夫なんです!

というわけで、これがこのハードトップを借り載せた姿です。純正ハードトップと同様に、装着時にはクーペとほとんど変わらないボディラインとなります。写真ではハードトップ部分が黒いのですが、すぐに分かりますが、もしこれでボディと同色にペイントしたら、脱着できるような構造になっていることに気付かない方が大半ではないでしょうか? ハードトップ自体は軽量のFRP製なので、リアウィンドウが装着されている状態でも(腰痛持ちの!)大人二人で楽に運べる重さでした。感覚的には昔のメルセデスのハードトップの半分位しかないのでは? という印象。サイドウィンドウを取り付けたり、ペイントしたりするとその分は重くなりますが、完成したらぜひ重量を計ってみたいと思います。今回の仮載せでもうひとつ驚いたのは各部の精度。例えばトップを固定するネジをかける穴なども、あとからボディに合わせて開けるのではなく最初から開けられており、その位置もボディ側にピッタリ合っていたのです。各部の精度の良さは、あの'996.5jのフェンダーのマスターを製作した凄腕の職人、中村さんをして「これ、どうやって作っているんだろう?」といわしめるほどの出来でした。取り付けに関しては、ルーフ前部、センターピラー一部、ルーフ後部の3箇所で固定するシステムになっています。恐らくこのルーフを見て、「たしかに作りは良いけれど、幌骨ごと外しちゃうんじゃオープンで走る楽しみがなくなってしまう!」と思った方もいらっしゃることでしょ。でも大丈夫。実はそういう方には……おっと、これはまだ秘密でした。

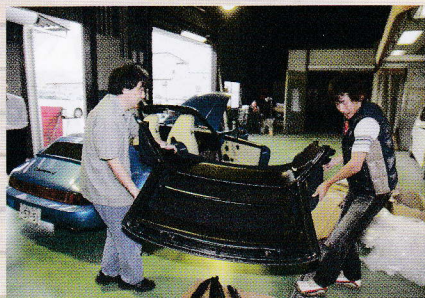
01



予想をはるかに超える精度の高い製品が届いてビックリ!

某月某日、スピードジャンプの小澤社長とエフロド取材班は、ビンビーの塗装でもお世話になった福島の日栄自動車商会さんに集合しました。スピードジャンプが某国某社から輸入することになったハードトップを確認するためです。存在しないと思っていた930~993用ハードトップでしたが、調査の結果、あるメーカーが過去にFRPで純正ハードトップに近い形状の製品を製作したことが判明。スピードジャンプが日本仕様としてのキット化を計画して交渉した結果、とりあえずワンセット送ってもらったことになったのです。まだ誰も中身を確認していない状態だったので、どんなものが届くのかかなりドキドキだったのですが、箱の中から出てきたものは我々の予想をはるかに超える精度の高い製品でした。いくつかのオプションが選択可能だったものの、今回はサンプルということもあり、注文したのは内張りのない最もベーシックな仕様でした。しかし箱を開けて裏返してみたら、内張りがちゃんと付いていたのでビックリ! しかし、手を触れてみたら、なんとその内張りだと思っていたものは実は最初からモールドされた物であったので二度ビックリ!! シボやステッチもちゃんとしていたため、手を触れてみるまでは地肌のままであることに気が付きませんでした。同梱されていたパーツ達は、ごく一部の専用パーツを除き、ガラスもウェザーstripsもすべて高価なボルシェ純正パーツが使用されていました。その点だけを見ても、このハードトップがどのようなユーザー層向けに製作された物が、何となく理解できました。

02



仮付けした姿が見たい! 急遽ソフトトップ外しだ

当初、今回の取材は部品の確認だけでも良いと思っていました。今までの例から考えて、社外のパーツはかなり大きく加工しないと取り付けることができませんからね。しかし、この状態を見た我々は、ぜひこれを仮付けした姿が見たくてしまいました。このハードトップを装着するためには、オリジナルのソフトトップを幌骨ごと取り外さなければならないのですが、日栄自動車商会さんから工具を借り、さっそく作業を開始しました。