



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てみたら…。
びっくり仰天。めちゃめちゃ完成度高いじゃん。
こりゃ簡単にクロードボディに出来ると思っていたら、
ことはそう簡単には進みません。
あっちこっちに手を入れて、試行錯誤を繰り返し、
ようやくカタチになりました。

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. 15

新車に戻すぞ How Much!

**ポン付け出来るかなあと思いきや
色々加工しないと屋根付かず!?**

先月号では1回お休みしてしまいましたが、964用ハードトップの取り付け作業。現在はこのような状況になっています。

えっ、「あれからあまり作業が進んでないじゃないか」って? いえいえそんなことはございません。確かにこーやって写真で見てもしまうと大きな変化がないように見えるかも知れませんが、地道にはあるものの、実際には着実に作業が進んでいるんですよ。

前号も書いた通り、このハードトップは以前に某国某社が製作したものがベースとなっています。正直なところ、どんな物が届くのか? かなり不安でしたが、実際に届いた製品の作りは私達の予想をはるかに上回るような上質な物で、スピードジャパンの小澤社長も中々良い「素材」であると判断されたようです。しかし、それはあくまで「素材」としての評価であり、スピードジャパンが商品として……つまり、日本人のレベルで満足できるようなコンプリートのキットとして販売するためには、さらに様々な改良を施す必要があるのも事実だったのです。

恐らく単純にこの1台だけをきれいにして仕上げればOKという作業であれば、日栄自動車の技術力があればあつという間に完成させることができたでしょう。しかし、今回お願いしている作業はそういった単純なものではなく、あくまで将来的な商品化までを見越したプロトタイプの製作です。

実際に作業の指揮を執られているのは、以前に連載していた996・5

(996を997顔にするためのボディキット)の商品化のときにも担当してくださった中村さん。さすがに、そのこだわりは半端ではありません。商品化にあたっては単純に装着できれば合格というわけではなく、どこに販売しても完全にボルトオンで装着できるようになくてはならないということで開発作業を進めています。

中村さんによると、このハードトップ自体のクオリティはやはりかなり高いとのこと。しかし、取り付けステー等に関しては、現物合わせでの加工や調整が必要なものでした。正直な話、私達としては輸入車のアフターマーケットのパーツは所詮そういうものといった認識がありましたが、中村さんの意見としてはNG。

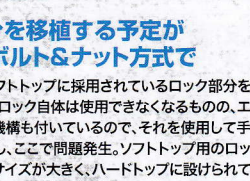
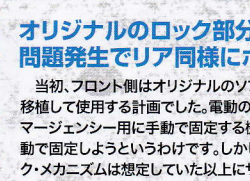
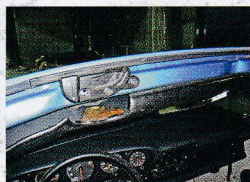
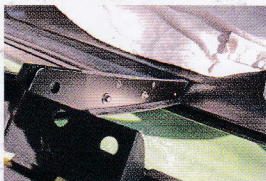
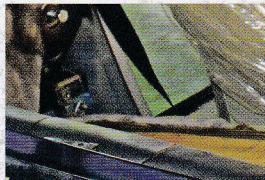
中村さんとしては「キットとして販売するのであれば、ミリ単位でピシッと合うだけの精度が必要」とのことです。付属のステーでは許容範囲を超えているので新規製作が必要とのこと。結局最初から付いていたステーを加工して合わせながら、穴の位置や角度が正確に合うようにステーを製作し、それをプロトタイプにしてキット用のステーを製作することになりました。

日栄自動車の鈴木社長も、単純に取り付けられれば良いというのではなく、装着した状態で安心して使用できなければ意味がないということで、その考えに沿った安全性向上のためのモディファイも実施されることになりました。詳しい作業内容に関しては、キャプションをご覧ください。



作って、取り付けて、修正して、また作って… リア側3本のステーだけで途方もない手間隙が…

リア側は通常のソフトトップの幌骨の固定方法と同様に、ステーを用いて3箇所所で固定するレイアウトになっていました。某国から送られてきたステーを使用しても若干の加工をすることで使用可能のように見えたものの、『職人・中村』の見解では不合格。きちんとウェザーストリップを装着した状態で位置決めを行ない、ミリ単位程度まで正確に合っていないと駄目だそうです。厳しいなあ…。送られてきたステーをベースにしながら、右側用、中央用、左側用をすべて個別に製作し直すことになりました。FRPに取り付ける側に関しては、接触面積を拡大して応力の集中を分散し、亀裂や破損などが起こりにくい形状へと変更することになりました。この辺りの作業は、作って、取り付けて、修正して、また作って…という作業の繰り返しなので、写真は地味ですけど物凄く手間暇が掛かってます。実際に走行テストをしてみないと何ともいえませんが、この部分がきちんと密着していないと雨漏りの原因になることはもちろんですが、エアの吸い出し音が発生するかも知れませんね。中村さんによると、「一度作ってみただけで、屋根が少し高過ぎてあまり格好良くない気がしたので作り直した」とのこと。ウェザーストリップのつづれ方の問題なので、実際にはわずか数ミリの話です。



一見簡単そうに見えたBピラーの取り付けだが 実はここが一番大変で重要だったりします

Bピラーの位置は付録の部品の形状を若干修正し、元々の固定位置にそのまま補強板かなにかを挟んで固定するという方法で大丈夫そうに見えましたが、どうやらそんなに簡単な問題ではないようです。現在、中村さんが一番心配しているのはドアとの兼ね合いの部分で、それに関してはこの辺りの調整が重大な要素として大きく関わってくるからです。この辺りがビシッと調整できないと、雨漏りや空気の吸出し音の原因になることはもちろん、最悪の場合、ウィンドウの開閉に支障が出る恐れがあるとのこと。中村さんがなぜミリ単位の精度にこだわるのか。その理由が何となく理解できました。

オリジナルのロック部分を移植する予定が 問題発生でリア同様にボルト&ナット方式で

当初、フロント側はオリジナルのソフトトップに採用されているロック部分を移植して使用する計画でした。電動のロック自体は使用できなくなるものの、エマージェンシー用に手動で固定する機構も付いているので、それを使用して手動で固定しようというわけです。しかし、ここで問題発生。ソフトトップ用のロック・メカニズムは想定していた以上にサイズが大きく、ハードトップに設けられていたスペースに組み込めないことが判明したのです。某国ではどのようにして固定していたのかは不明ですが、手動ということでおそらくタルガ用のロックを使用していたのでは？ という結論に達し、パーツの手配をしようとしたところ…すでに欠品になってました(笑)。そこで再び作戦変更、純正のロックを使用することを諦めて、一番シンプルかつ確実なボルト&ナットでの固定に変更することになりました。どうせリア側の取り外しもボルト&ナットなんで、別に手間が増えるというわけじゃありませんね。さらに前側の左右も位置決めの部分も、貫通ボルトを使用して確実に固定する方法を採用します。鈴木社長も、やはり最も安全で確実な方法を採用したいとの意見でした。