

エンジン、こんなにピカピカになりました。さすがに費用もかなり掛かってしまいましたが、エンジン前側のインシュレータやホース類など、エンジンを下ろさないと作業がやり難い(あるいはできない)部分も色々あるため、工賃を考えても一度にやってしまうのがお得。

エンジンおろして色々調べてみたら、出てくる出てくる不具合箇所。各部ブッシュやらマウントやらハブベアリングやらドライブシャフトのブーツ切れまで。とにかくここまできたらやるしかない！エンジン載せて再び走れるのはいつの日だ！？

## ポルシェ964カブリオレMT車 Vol. 1

# 新車に戻すぞ How Much!

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 ネクストカーズ(tel:0422-31-9484 <http://www9.ocn.ne.jp/~next9484>)

エンジンをおろしたついでに、一気にメンテの作業をやってしまった取材車の964、エンジン関連がほぼ仕上がったということで、ネクストカーズさんまで見に行くことにしました。エンジンはご覧のようにピカピカ！今回はオーバーホールした訳じゃありませんが、消耗品を交換してきれいに洗浄しただけでも、見違えるような状態になりました。これだけで気分的には10馬力UPか？

しかし、大体予想していた通り、作業の段階でさらにいくつか新しい問題点が発見されることになりました。こういう整備っていうのは実際にパラシてみると分らない部分が多々あるので、想定範囲内でしょう。

新しく見つかった「問題その①」はリアのハブベアリングのガタ。ブッシュ交換時に確認してみたところ、左側のハブがガタガタでした。普通はここまでガタが出ていたら挙動にも表れるはずですが、みんな頭の中に「どうせブッシュがポロボロだから」という先入観があって、ハブのことは全然意識から抜けていたというのが正直なところ。おそらく異音も出ていたはずなのに、汗顔にも誰一人気付いていませんでした。当然のことながらこの部分は左右一緒に交換です。

「問題その②」はフューエルホースのクラック。フューエルポンプとレギュレータの間をつなぐ部分、つまり圧が掛かる部分なので、もし穴が開いちゃったら燃料が吹き出しました。これはエンジンを下ろさないときちんと確

燃料ホースにまで亀裂が入ってました！

認できない部分なので、今回発見できず良かったです。

「問題その③」はパーキングブレーキ用のライニング。もちろん964は4輪ディスクですが、リアにはパーキング用のドラムが内蔵されています。今回バラしてみたところ、クラックが沢山入っているのを発見、当然のことながら交換となりました。

最後の「問題その④」はエンジンマウント。これも消耗品なので、そろそろ交換した方が良い状態でした。しかし、これはエンジンが載った状態でも作業可能なので、某所での作業(まだ秘密！)が終わってからにすることにしましょう。

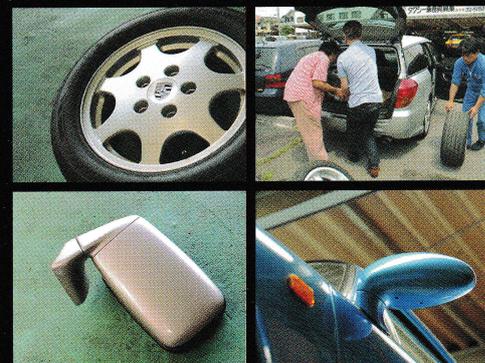
### ベンツ、ポルシェ、BMW、オベル……何でも整備します！

ネクストカーズさんは普通の国産車の整備もやっているのですが、その評判を聞き付けてか？ 最近は輸入車の比率もかなり高くなっているようです。普通の整備工場では見掛けないような手強い感じのクルマが入庫することもしばしば。993の隣はディーラーが消滅してしまったオベル。現在ではパーツも整備も色々大変な状況になっています。





## ノーマルに戻す作業は着々と...



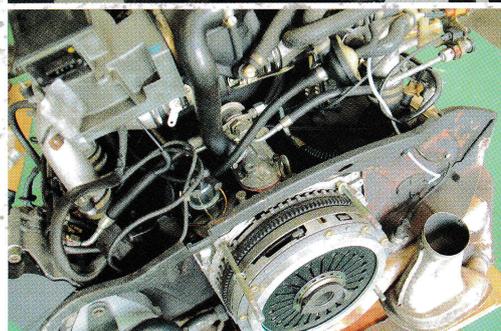
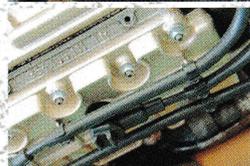
一時は大半の964が92年モデル以降の姿=いわゆる92ルックにモディファイされており、この取材車もルーフのホイール+92ミラーという姿でした。しかし、最近ではコレクターズアイテムとなってきたこともあり、やはりオリジナルのフルノーマルの方が価値があるという状況に変化しています。というわけで、このクルマも徐々にオリジナルの状態に近付けることにしました。純正のリアホイールは小日向メカからいただくことができたので、ヤフオクでフロント用をゲット。ミラーも小日向メカが持っていた91年迄のタイプと交換していただくことにしました。



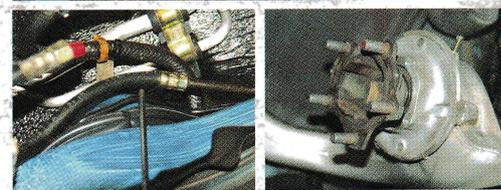
ブッシュは社外品。古い部品を焼いで外す指定でしたが、小日向メカは熱を加えないようにして外していました。

裂けてしまったドライブシャフトのブーツは左右四個をすべて一度に交換します。素材がゴムなので消耗品です。

焼き付いたオルタネータはリビルト品に交換しました。コアチャージなので壊れた物は返送しなければなりません。



タペットカバーからのオイル漏れも止まり、クラッチカバーも交換されて気分も一新ですが、載せたらもう見えない(笑)。クラッチからの異音はシャフトからではなくフォークの爪とベアリングの間から出ていたようです。



今回新しく発見された問題点はこの4つ。ハブベアリングのガタ(右上)、燃料ホースのクラック(左上)、駐車ブレーキライニングのクラック(右下)、エンジンマウントの劣化(左下)。エンジンマウントに関してはすでに賞味期限切れですが、別の作業の後に再入庫させることにしました。