ポルシェ964カブリオレMT車

新車に戻すぞ How Much?

これにて機関部分は終了! 残すは簡易式ホロ

964が値上がる前に格安で手に入れたカブリオレMT車。
様々なトラブルに見舞われ、かつスピードスター仕様にするなど、
気付けば車両代より修理代の方が高くなっていたりして…。
まあ、そんなこんなで今月で機関部分はほぼ終了。
残すは完全無欠のスピードスター・バージョンだ!

福島の日栄自動車さんでのフェアリングの取り付け作業を終えた取材車の964、再度メカニズム関連のやり残しの作業を行なうために、再びネクストカーズさんに入庫させることにしました。

今月の作業、その①はアライメントの調整。崩壊していたリアサスのブッシュを交換して以降、まだきちんとアライメントを取り直していない状態だったので、きちんと取り直していただくことにした。せっかくホイールを純正に戻し、タイヤのサイズも純正と同じにしたので、アライメントの数値や車高も純正ノーマルの数値を基準に調整してあります。

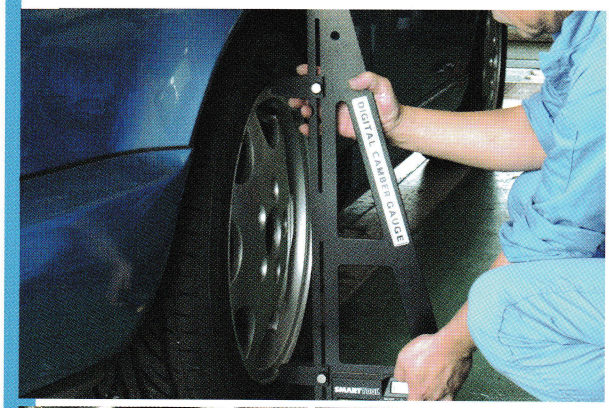
当初は小日向メカにある程度まで合わせていただいた後、専門的な設備のあるショップに持ち込んで最終調整をする予定でした。しかし、小日向メカが合わせている段階ですでにメーカー指定の範囲内に収まってしまったので(笑)、それにてアライメント調整は完了ということにしました。

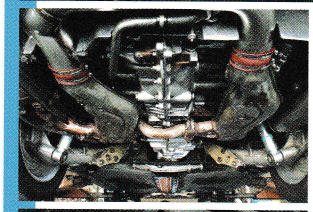
今月の作業、その②はエンジンマウントの交換。ご存じの通りポルシェ911はリアエンジンのレイアウトを採用しています。エンジンの前方はミッションで支えられているのでマウントはありませんが、リア側は左右一ヵ所ずつのマウントで吊り下げるような形で支えられています。

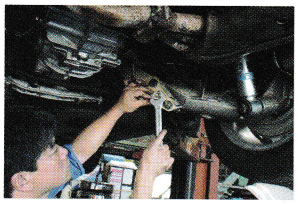
元々このフラットシックスのエンジンはバランスが非常に良いこともあって、多少マウントがヘタっても気付かないことが珍しくありません。このクルマの場合にもすでに限界まで伸び切っていたのに、体感的には特に問題を感じることがありませんでした。

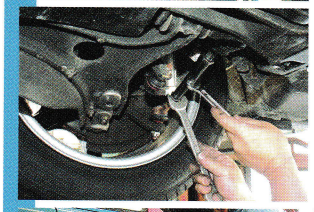
作業自体は簡単なので、交換した記憶がないという方は、一度点検をしてみることをお薦めします。

タイヤ交換とアライメント調整





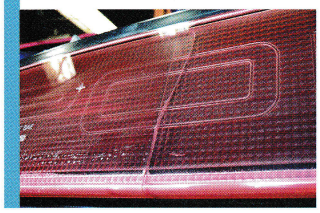




前回調整したときにはリアサスの付け根のブッシュが崩壊している状態だったため、適当な所で妥協するしかありませんでしたが、今回はきちんとアライメントをとることができました。ホイールもこのクルマが新車時に履いていたノーマルのディッシュタイプに戻し、タイヤのサイズもノーマルになったので、乗り味は大きく変わるはず。ネタにしたいという考えもあり、タイヤはハンコックにしました(笑)。

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)

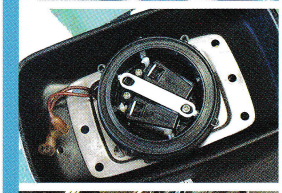
気になるところ…

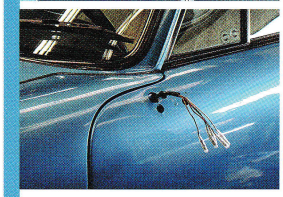


全体にかなりバリッとした印象になってきたなぁと思っていたら……リアのガーニッシュに亀裂が入ってました! この部品、永らく欠品だったものの、最近になって再生産が行なわれて入手可能とのこと。ヨカッタ。

雨漏り対策

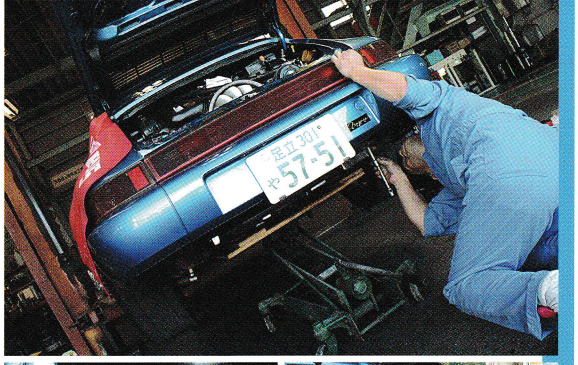
雨天走行テストを実施したところ、左側のフロントウィンドウとルーフの継目辺りから雨が漏ることを発見。前回、日栄自動車さんに入庫時に原因を探ってみたところ、ラバーの取り付け位置の関係であることが判明しました。というわけで、今回はその部分に少しだけ対策を施すことにしました。まだまだテストは続く?

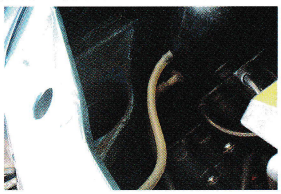


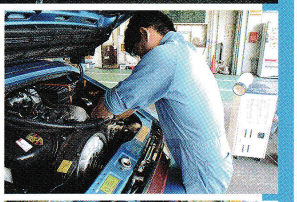


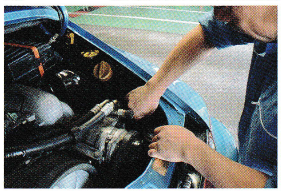
純正ミラーも準備万端

ご多分に漏れず、このクルマにも92仕様のミラーが装着されていましたが、この年式の純正だった四角いミラーに戻すことにしました。材質はアルミ製で作りは遥かに上等です。

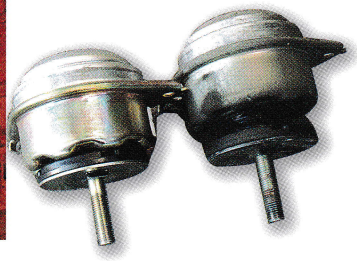




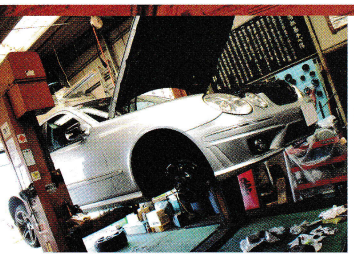


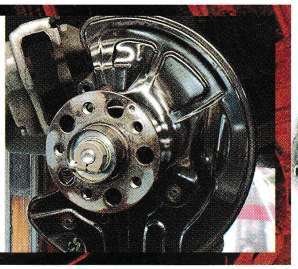


エンジンマウントの交換



このようなエンジンマウントがエンジンコンパートメントの後端の左右に取り付けられ、エンジンを吊る構造になっています。左が新品で右が今回取り外した物。このクルマは代替フロン仕様になっていたため、コンプレッサーをずらす必要がありましたが、交換作業自体はエンジンを載せたままでも短時間できるものです。





クルマは壊れます!

このハブベアリングは左のメルセデスから外した部品です。ご覧のように無残に破損していて、事故にならなくて運が良かったという状況でした。実はこの部品、お客さんのパーツの持ち込みによる作業で、わずか数ヵ月前に交換したばかりとのこと。粗悪部品という他ありません。ネットなどで流通している格安パーツの中には、生産国すら不明な怪しい物が沢山あります。皆さんも十分ご注意くださいね。