ポルシェ964カレラ2カブリオレ再生計画

スピードスターフェアリング（仮称）装着時用簡易ソフトトップ制作

着々と新車の状態に戻りつつあるボロボロだった964カブリオレ。せっかくなので超カスタムのスピードスターフェアリングを装着し、ついでに雨が降っても大丈夫な簡易ソフトトップも制作することにした。これぞスーパーカーのスーパーカスタム、誰にも真似できない！

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）

01

スピードスター・フェアリング対応の簡易ソフトトップ制作。資料を見ながら今後の計画について打ち合わせをする小澤社長とノーチラススポーツカーズの古川先生。何を見ているのかな？　と思ったら……。

02

古川先生がお友達のところで撮影してきた英国のスペシャリスト・スポーツカー、バークレーのソフトトップの写真でした。実はこのソフトトップ前端の取り付け部分に大変興味深い工夫がしてあったので、今回の企画に応用させていただこうと考えたのです。

03

今回のメインの作業はこれ。前にFRPで型取りしたソフトトップ前端のアタッチメントを型から取り外してみることにしました。バリの部分をエアソーでカットして、スクレーパーを差し込んで型から外します。パーツの形状によっては、叩く程度で簡単に剥離させることができる場合もあるそうです。

04

周囲はサンダー等で形を整え、ファイバーが手に刺さらないように表面にも軽くペーパーを掛けておきます。

05

これが型から外したアタッチメントです。想像していたよりも剛性がありました。

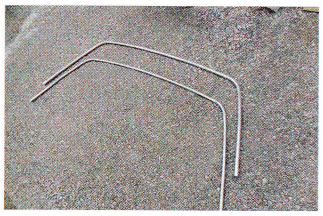
06

ボディ側に仮付けして見たらこんな感じ。この上にピンを打って、ホックでソフトトップを留めようというわけです。

07

横から雨が入らないようにこのサイドの部分は延長し、三角窓の上部をひさしのようにカバーできる形状にすることにしました。それでこの部分からの雨の侵入はかなり抑えることができるでしょう。

08



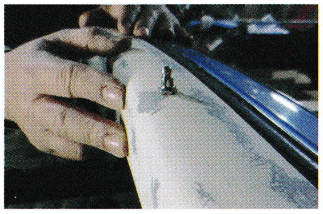
こちらは簡易ソフトトップのフレーム。オリジナルの幌骨をガバリにして、同じRを再現してあります。太さは15.9㎜と19.1㎜で、これを組み合わせて使用する予定。

誌面の方ではちょっとお休みしておりましたが、このスピードスターフェアリング（仮称）装着時の簡易ソフトトップ製作企画、ちゃんと進めておりました。もちろん初の試みなんでトライ&エラーを繰り返しながらの作業になっているものの、当初考えていた〝傘を差すよりはマシ〟とったレベルよりはかなり上等な物となりそうな雰囲気です。基本的には分解した状態でクルマに収納でき、雨天時には5分以内で装着可能という元々難易度が高い企画である上に、将来的に量産化することまで考えなくちゃならないんで、まだまだ先は長いんですけどね。

前回も書いた通り、フロント側はウィンドウ上部にFRP製のアタッチメントを装着し、それにホックでソフトトップの前端を固定するという構造になりました。この部分に関しては収納しておいて雨天時に装着するのではなく、フェアリングを使

傘を差すよりはマシ…
よりはかなり上等なモノになりそうな予感です!

幌骨の角度を検討中の古川先生と古屋編集長。とりあえず、メインの支柱から枝を出して2本で支える方法を試してみます。



13 位置を確認するために、試しに1本だけピンを打ってみました。

09 ボディ側に付くアタッチメントを綺麗に磨き仮付け。

14 ソフトトップのフレームは、このようにパイプに差し込んで固定します。

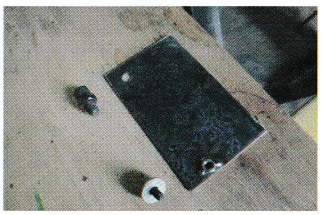
10

そしてウィンドウ側のアタッチメントは、横から雨が入らないように左右を25㎜ずつ延長しました。もちろん最終的にはきちんと窓に合わせて角度を調整します。

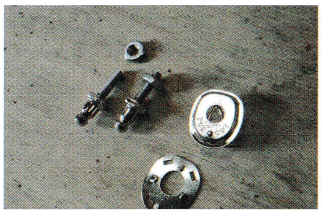
17

15 パイプはボディ側の左右にボルトで固定したベース部分に溶接で固定します。

11 こちらは以前の状態。これはかなり効果がありそうですね。



16 これがベース部分。試作品なんで鉄板ですが、実際に製品化するときには、肉抜きしたアルミ合金にアルマイト処理か結晶塗装を施した物となる予定。



12 ソフトトップはこのような金具を使用して装着します。

制作SHOP

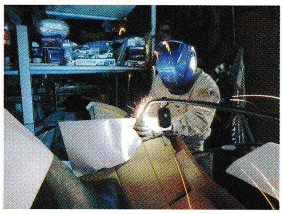
NAUTILUS SPORTS CARS
〒285-0041 千葉県佐倉市大佐倉1352-1
www.r380.jp
tel:043-486-9559　fax:043-485-5507

用しているときには常に装着した状態にしておくことを前提に考えています。今回の試作品を見る限りでは、デザイン的にも破綻がないので装着状態でも違和感はありませんし、多少はディフレクターの役割もしてくれるはずですからね。

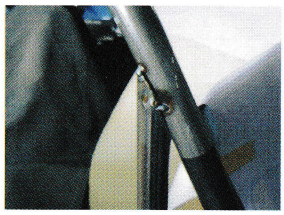
ソフトトップを支えるメインの幌骨は、元々カブリオレの幌骨が装着されていたボディ側の受けの部分にハイプを溶接したベースを取り付け、そこに差し込むという方法を採用しました。もちろんこのベースのボディへの取り付けに関しては、現在開いている穴などを使用してボルト&ナットで固定するという方法。ボディ側の加工は一切不要です。現在はまだ試作品なので鉄板&スチールパイプであるものの、恐らく量産時にはアルミ合金か何かの削り出しになると思われます。

装着の容易さや収納スペースを考えて、当初より幌骨の構造はなるべくシンプルにしたいという希望がありました。しかし、テストのためにメインの幌骨だけの状態でソフトトップを被せてみたところ、残念ながらやはり張りが足りなくて大きく垂れ下ってしまうことが判明。乗員の頭の位置辺りにもう一本補助の幌骨を追加する必要があるという結論に達しました。

装着の容易性を考えると、やはり補助のフレームはメインの幌骨からヒンジで枝を出して……というデザインに落ち着きそうです。実はこの原稿執筆時には、すでに次のステップの作業に入っているのですが、それに関してはまた次の機会で。



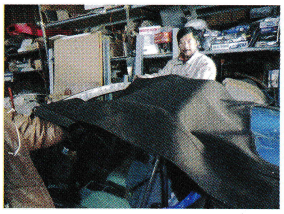
29



慎重に角度を合わせながら溶接。とりあえず3点ほどで仮留めにしました。

30

さっそくフェアリングを装着して見たらこんな感じになりました。装着の邪魔になるので、メインフレームの外側の下端は8cmほどカットしました。切り口にはゴムか何かのキャップを被せる予定です。

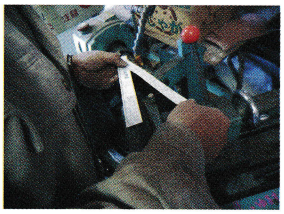


31

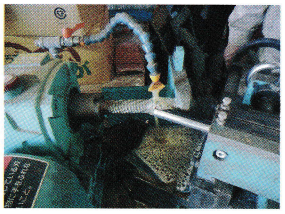
試しにリプレイスメント用のソフトトップの生地を被せ、スピードジャパンの小澤社長と古屋編集長が中に入ってみました。その結果、後方視界は予想以上にあったものの、やはりフロントウィンドウとメインフレームの間が弛んで下がってしまうので、頭の辺りにもう1ヵ所、補助のフレームのような何か支えになる物が必要ということになりました。

26

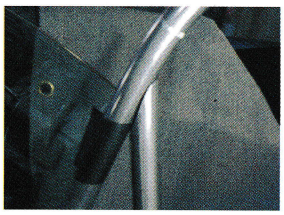
そこで登場するのがこの機械、“パイプえぐり加工機”。これを使用して接合面に“フィッシュマウス加工”を施すことで、丸パイプ同士でもぴったり合わせることができるというわけです。普通の工場ではまず見掛けることのない特殊な工作機械ですが、鋼管スペースフレームで0からクルマを作ってしまう古川先生にとっては、まさに必須の機械といえるでしょうね。



27

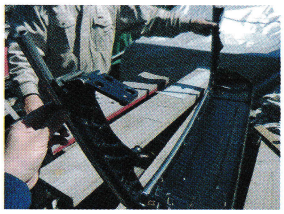


先ほどの工作用紙を使って写し取った角度に合わせて角度を設定します。確かにこれなら簡単で精度も高いですね。



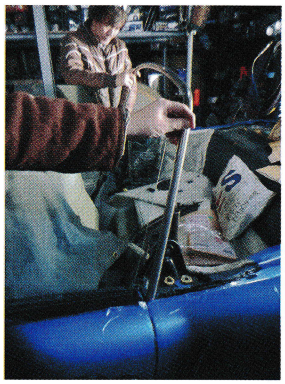
28

仮付けして合わせて見たら、こんな感じでピッタリ付きました。



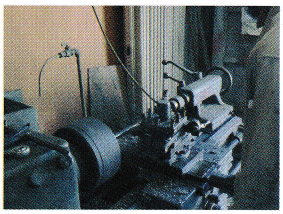
22

メインとなるフレームは純正と同じ角度で曲げてあります。少し長めに作ってあるので、とりあえず純正のフレームの高さに合わせて余分な部分をカットします。

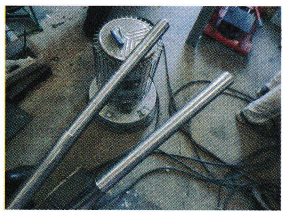


23

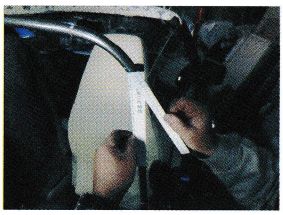
装着時には純正と同じこの高さとなります。どのような角度で取り付けるかみんなで相談。結局、ウィンドウ後端の角度に合わせることにしました。



24

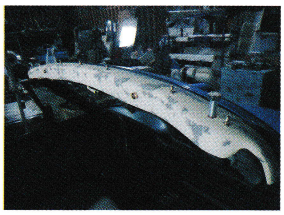


次にそのメインフレームを支える支柱を製作します。そのままではボディ側の取り付け部に差し込むことができないので、旋盤を使って細く加工しました。



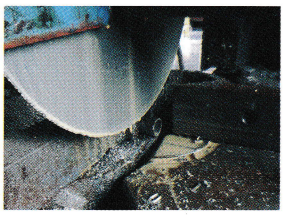
25

メインフレームと支柱はこんな角度で溶接しなくてはなりません。角度はこのように工作用紙を使って写し取ります。分度器よりも効率が良いとのこと。しかし、丸パイプ同士なので、普通の工作機械で加工しても、ピッタリ合わせるのは不可能です。



18

フロント側のアタッチメントに、ソフトトップ固定用のピンを打ちました。このアタッチメント自体は蝶ネジで固定にする予定です。



19

次の作業はこれ。メタルソーでパイプをカットし、フレームの取り付け部を製作します。

20

ジグを使って左右の角度を合わせながら、そのパイプを前回製作したアタッチメントに溶接します。

21

はい、できあがり。ここにソフトトップのフレームを差し込むというわけです。もちろんこのままでは長過ぎるので、余った部分はカットします。

ポルシェ964 カレラ2 カブリオレ 再生計画

次号予告

たぶん日本初の試み、さすがに試行錯誤が続きます。とりあえず補助フレームの取り付け方法や位置に関してはまだまだかなり検討の余地がありそう。次回はその辺りの作業が中心になりそうです。