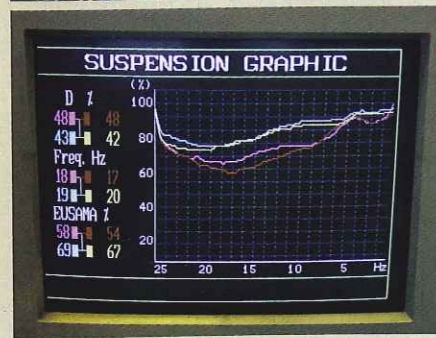


**新品タイヤ装着で  
再度サス・チェックする**



**若干の左右差が生じたが…**

タイヤを交換したのち、空気圧を調整して再度ショックテスターにかける。まだまだ使えるということだが、経年変化でフロントには若干の左右差が生じてしまったようだ。

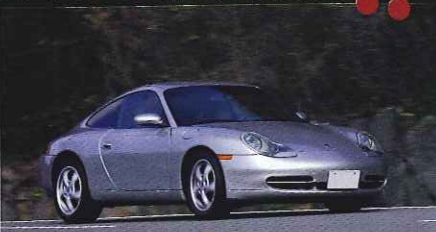


**まとめ**

ショックアブソーバーの劣化というのは結構分かりにくいものだ。特に公道で乗ってしまうと、どこまでダンパーの劣化で、どこからそれ以外の因子によるものか、判断するのが非常に難しい。タイヤの状態、空気圧、試乗した路面の状況等々、私達の判断を誤らせるような材料はいくらでも転がっている。そこで専用のテスターによるチェックでショックのヘタリ具合を確認してみよう。

タイヤの場合、メーカーからテスト用としてタイヤアップで無償提供してもらうというケースが多いのだが、この企画に関しては一切タイヤアップなしの自腹購入とすることにした。やはり私たちとしてもその方が誰にも気兼ねなく真実を書けるからだ。

**次号は → 箱根で試乗!!**



**NANKANG装着の10万km走行996を箱根に持ち込み気合いのインプレ!**

**残り山ゼロ状態のP-ZEROを取り外す**



**5年前のタイヤはご覧のように大きなクラック!**

まずは装着されていた古いピレリP-ZEROを取り外す。4本中3本はN品番の純正タイヤだったが、確認したらすでに5年前のタイヤだった。当然のことながら賞味期限は完全に過ぎており、そのままでは走らせるのも危険なほどの状態だった。試しにサイドウォールの所を強く押してみたら、このように大きなクラックが入った。トレッド部分も一部にカーカスが露出しているという状態だ。



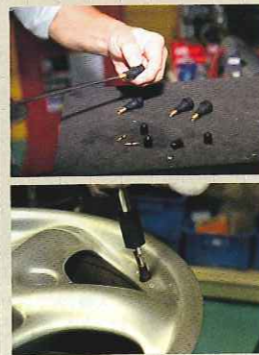
**問題ないと思うが真円度が…**

新しいタイヤを装着したら、バランスで回転させて必要な場所にウェイトを装着する。実際に回してみると、バランス自体はきちんと取れるタイヤであることが分かった。ただ、真円度に関してはイマイチのようで、回転している状態でも微妙に振れて見える。精度の高いタイヤはまるで止まっているかのようにビシッと回転するという。

**コレ同じサイズのタイヤです**



左が今回装着したNANKANGのタイヤで、右が元々装着されていたピレリのP-ZERO。こうやって比べてみるとまるでサイズの異なるタイヤのように見えるかもしれないが、実は両方とも同じサイズ。磨耗と変形でこのような差が出てしまうのだ。



**タイヤ交換時にはバルブも一緒に**

古いタイヤを外したら新しいタイヤを装着する。バルブも傷んでいたんで、新品に交換した。バルブは普段あまり気にしない部品だが、別に高価なものではないのでタイヤ交換の度に交換するのが望ましい。ちゃんとエアバルブの位置を示す黄色いマークがあったので、1本ずつバランスのチェックをしていることは間違いないだろう。

ルマの種類や用途、軸重、使用タイヤ、空気圧等々の様々な条件を考慮した上で総合的に判断する必要がある。数値から正しい情報を読み取れるようになるまでには、やはりかなりの経験が必要となってくるのだ。

今回の作業を担当していただいた町山勝之さんによると、最近交換したと思われるリアのショックに関しては問題なし。フロント側もリアよりは少し

ヘタつてはいるものの、すぐに交換が必要な状態にはなっていないことが分かった。ウーム…やっぱりこのクルマ、予想よりいいじゃないの。

もう一方のタイヤの方は、NANKANGのウルトラスポーツNS-IIというタイプ。サイズは装着されていたのと同じにした。装着前に内側を見ると、かなりワイルドな造りだった。またサイドウォールのバリを見ると8分割で作られていることも分かる。(ミニランのこのクラスは64分割。やはりこの価格を実現するためには、コストダウンは必要不可欠なのだろう。さらにウェイト装着のためバランスサで回してみたら、バランスそのものはきちんと取れるものの、あまりきれいに回らなかった。一流メーカーのタイヤは、まるで止まっているかのようにビシッときれいに回るものだが、微妙に振れて見えるのだ。

果たしてこの激安タイヤがどのような乗り味だったか? は、次号で詳しくインプレッションすることしよう。

**ド初期モデル[98年式] 過走行ポルシェ996**

テストロッサ・リフレッシュ計画の後を引き継ぐカタチで始まった「ポルシェ996リフレッシュ計画」の第3回目。テーマは消耗品の交換で初期モデル過走行車に新車の味が戻ってくるか、です。サンプル車は98年式という超ド初期モデルの走行たぶん10万kmオーバー車。果たしてこのポルシェ996、新車の味までハウマッチ?

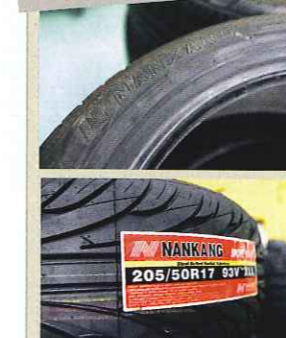
文●半谷篤一 撮影●森口信之  
取材協力●株式会社スピードジャパン  
TEL:03-3555-8865  
http://www.speedjapan.co.jp  
株式会社ジェーティーピータイヤ  
TEL:043-208-7900  
http://www.news-motor.com/

**ポルシェ  
996  
リフレッシュ  
Refresh  
計画**

3

**サスペンションチェックとタイヤ交換**

**これが噂のNANKANG  
4本で3万円ちょい**



**気になる試乗記は来月号で報告**

これが今回試してみることにした激安タイヤ、NANKANG。今回は最初と同じサイズを選んだ。この価格なので最初から高性能タイヤのような性能は期待していない。価格に見合った性能、つまり普通に実用に使える程度の性能があればそれで合格だろう。トレッドはちょっと硬い感じがする。



**前輪後輪それぞれ10秒程度測定して結果待ち**



**リアもフロントも問題なしの数値が出たが…**

これがショックテスター。ジェーティーピータイヤで採用していたのはGSエキスパート330というモデルだった。車輪を装置の上に乗せると自動的にスタートする。振動の周波数は25Hzでスタートして徐々に小さくなる。テストに必要な時間は前輪/後輪それぞれ10秒程度。結果はグラフで表示される。表示はタイヤ交換前のデータだ。

先月号でも予告した通り、このポルシェでは台湾製の激安タイヤ、NANKANG (ナンカン) を試してみることにした。このタイヤを選んだ理由はズバリ、その驚くべき安さに目が眩んだからだ。どのようなルートで購入するかによって差はあるが、一般的な高性能タイヤに比べれば4分の1〜3分の1程度という信じられない価格で購入できる。また、今回はタイヤ交換に先立って、ショックアブソーバーのチェックも実施することにした。

最近では、装着状態でもショックアブソーバーの点検ができるテスターを導入する専門店も徐々に増え始めている。今回の取材に協力していただいた「ジェーティーピータイヤ」さんで使ったのもそのタイプで、クルマごとテスターの上に乗ると自動的に測定が開始される。前輪/後輪は別々にテストするが、片側で10秒程度の測定なので、あつという間に終わってしまった。

今回参考にした数値は、EuSAMA (EuSAMAは15 European Shock Absorber Manufacturers' Associationの略。ヨーロッパのショックアブソーバーメーカーが集まって制定した独自の基準で、簡単に言えば振動を与えたときのサスペンションの路面追従性(ダイナミック・ホイール・コンタクト)を%で表したものだ。基本的には61〜100%がエクセレント、41〜60%がグッド、21〜40%フェア、1〜20%がプア、0%がパッドということになっている。もっとも、現実には数値が大きければ良いといった単純なものではなく、ク

**今月お世話になったSHOP info**



**JTB TIRE SHOP**

**タイヤの達人! タイヤの神様!!**

タイヤの達人たちが集う「JTB TIRE SHOP」は、東関東自動車道の湾岸習志野インターからクルマで10分、インターと幕張メッセの丁度中間くらいの場所にある。タイヤのことなら何でもお任せ、サスペンション・チェックまでOKなスペシャルショップ。

株式会社ジェーティーピータイヤ  
千葉県千葉市美浜区浜田2-3  
TEL:043-276-1800  
FAX:043-276-1845