



07

次にフロントフードを開き、アッパー側を固定しているナットを外します。これでフロント側はスプリングごと取り外すことができます。



05

こちらはリアサスペンション。ブレーキのキャリアが2ボットなのは、初期のカレラ2の特徴で、92年モデル後期からは4ボットになります。



03

それではさっそく作業を開始しましょう。まずはタイヤ&ホイールを取り外します。タイヤも替えたいけど、それは次のステップにしましょう。



01

今回、ショックアブソーバーの交換作業を担当してくださいるのはこのお二人です。左側が大橋典典さんで、右側が蔵前一弘さん。よろしくをお願いします。



08

スプリングは再使用するので、スプリングコンプレッサーを使って縮めて分解します。この作業だけは何回見ても恐いなあ。



06

まず最初にボルトを緩めてショックのロアを取り外します。カートリッジ式ではないので、ショックはアッセンブリーの状態を取り外します。



04

これがフロントサスペンション。メカ的には930系と同じストラットですが、スプリングは縦置トーションバーからコイルへと変更されています。



02

今回の企画用に小澤社長が選んだのはこれ。ビルシュタイン製のショックです。カブリオレなので、あえてスポーツサスのキット等は選びませんでした。

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol.5

新車に戻すぞ How Much!

文●半谷範一、エフロード編集部 撮影●森口信之
取材協力●スピードジャパン (tel:03-3555-8865 <http://www.speedjapan.co.jp/>)
ナガセ自動車 (tel:052-361-6270 <http://www.nagase-jidosya.co.jp/>)

リフレッシュ企画の定番 ダンパー交換してみましよう

タイトルにもある通り、この企画の趣旨は中古のポルシェ964を購入し、消耗品などを交換することによって新車のように楽しめる状態へとリフレッシュするということでした。いきなり故障続出で、リフレッシュする以前に「修理」のネタが続いてしまいましたが、今月からは当初の企画どおり、新車に戻す作業をスタートさせることにしましょう。

リフレッシュの第一弾として選んだのは、この種の企画の定番ともいえるダンパー（ショックアブソーバー）の交換。中古車の場合にはヘタっていることは100%確実ですし、交換した後の変化も体験しやすいですからね。

ポルシェ911の純正ショックとしては、時代やモデルによってビルシュタイン、ボーゲ、モンロー等が採用されています。しかし、この964の時代に採用されていたのは、一部の特殊な車両を除いては全てボーゲでした。

もちろんこの年代の中古車の場合、新車当時のオリジナルをそのまま装着しているようなクルマはかなり減っているでしょうし、日本国内ではボーゲはリプレースメント用ショックとして人気が高いブランドとはいえないので、中古車を購入したときには最初から他のブランドに交換されている可能性も少なくありませんが…。

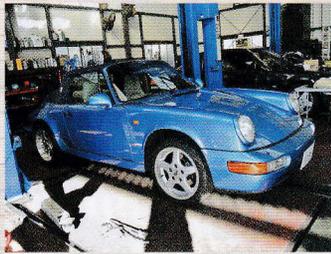
で、この取付車はどうだったのか？確認してみたところ、なんと純正パーツのボーゲが装着されていました。もしビルシュタインに交換されていたらOH（減衰力の変更が可能です）して再利用することも可能だったのですが、残念ながらボーゲの場合は新品に交換するしかありません。

前述のように、新品に交換するのであれば、別にボーゲにこだわる必要はありません。もちろんオリジナル重視でボーゲを選ぶという考え方も否定はできませんが、フルオリジナルにこだわるといったような貴重なモデルというわけではありませぬし、他メーカーでも色々なキットが販売されているので、そういった物の中から好みにあった物を選ぶというのが正解だと思います。

無数にある選択肢の中から、スピードジャパンの小澤社長が選んだのはビルシュタイン製のショック。カブリオレというクルマの性格も考えた結果、特に走り重視のハードなものに変更する必要はないとの考えで、スプリングとセットになったスポーツキットのような物ではなく、ショックのみを交換することにしました。

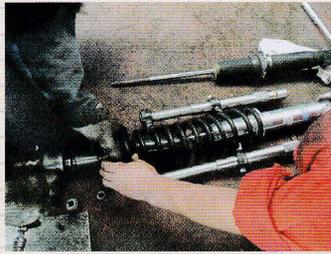
左隅の部品価格をご覧になっていただければお分りの通り、ビルシュタインであれば純正のボーゲよりかなり割安な価格で購入できますし、もし将来それがヘタっても、OHで対応することもできるというわけです。

実際の交換作業にしましては、今回もまたナガセ自動車さんをお願いすることにしました。手順に関しては写真のキャプションの通りで、ホイールとのマッチングを除いては特に問題となるような箇所はありませんでした。さて、今回はどこをリフレッシュすることにしようかな？



22

が、しかし、接地させてみた状態で早くも問題発生。少し高めに設定したつもりだったのに、フロント側だけかなり高めめのヘッドアップした姿勢に!



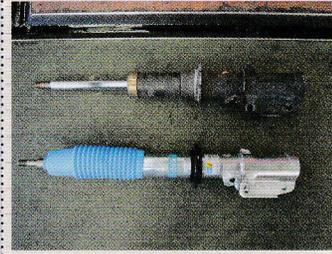
17

こちらもフロント側と同様にスプリングの組み替えを行います。スプリングも数種類あり、同じカレラ2でも年式により2種類あります。



12

再度スプリングを組み込みます。確認はしていませんが、おそらくこのスプリングは新車時から純正品をそのまま使用しているのだと思われます。



09

今回外したショックと新しく使用するビルシュタインを比較したところ。外したショックはボーゲで、ちゃんとした純正パーツが使われていました。



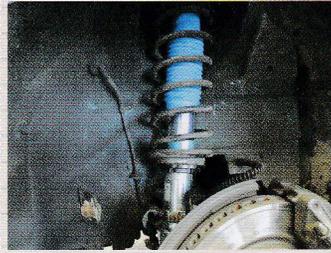
23

走らせたらし馴染んで下がるか?と思ったら、新たなトラブルが発生! 足回りから酷い音がしています。んんん? 原因は一体何だろう?



18

取り付け作業はこのような感じで行ないます。こうやって外から見ると限りではとくに面倒な作業には見えませんが…。



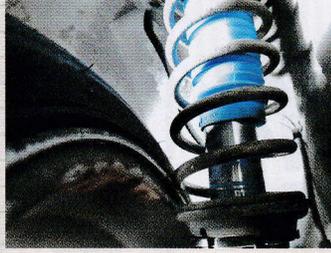
13

外したときと逆の手順で再びクルマに装着します。もちろん、最終的な車高の調整は、実際に走らせてみてからでないと行なうことができません。



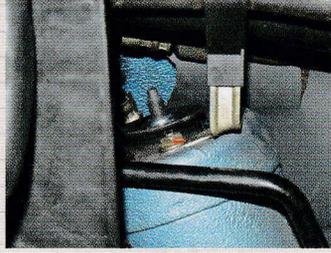
10

ボルシェンなんて、当然のことながら車高調整が出来るようになっています。さて、今回はどのくらいの高さに設定することでしょうか?



24

犯人はこれ。この車高まで上げてしまうと、フロントのストラットの座金の部分と、RUFのホイールのリムの内側が干渉してしまうのです。



19

…実はこっち側がちょっと面倒。アッパー側の取り付け位置がかなり奥まった場所にある上に、補機類も色々あって作業が難しいのです。



14

さてお次はリアサスの作業。こうやって下から見ると、簡単に交換できるように見えますが、実はそうはいきません(笑)。理由は20をご覧ください。



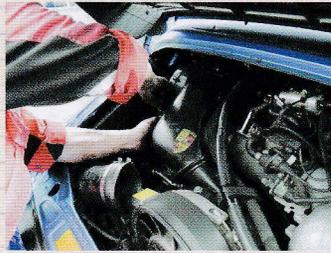
11

この964はちょっと低めに設定されていたので、この機会に少し上げる方向で調整することにしました。もちろん車載状態でも調整は可能です。



25

結局、フロント側の車高を再び落とすことになりました。このホイールを使用すると他にも不都合なことがあるので、純正に戻した方が良いのかな?



20

この左側はさらに手が入り難い状況になっています。小澤社長が正規の作業工賃を確認したところ、左側の方が高く設定されていたそうです。



15

これが外したリアショックと新品の比較。純正のボーゲでは前期と後期があるはずなのですが、ビルシュタインではこの一種類しか設定がないそうです。

【今月の作業代】
 ●パーツ代(定価 → SJ価格 / いずれも税込)
 リアショック 46,200円×2 → 23,625円×2
 フロントショック 68,250円×2 → 39,900円×2

●工賃
 前後4本 42,000円(税込)

●合計 169,050円
 ※SJ=スピードジャンパー



21

はい、これで完成です。とりあえずショックの交換作業は終了しました。あとは実際の走行テストと基本的なセットアップの作業ですね。



16

こちらも座金の位置を調整することで車高の調整が可能となっています。こちらの方もフロントに合わせて調整することになりました。

担当SHOP



ナガセ自動車

本店:新車中古車センター
 名古屋市中区昭と橋通6-33
 tel:052-361-6270

サービス工場
 名古屋市中区昭と橋通6-33
 tel:052-361-6271

飛島店
 海部郡飛島村大字梅之郷字宮東9番
 tel:05675-2-1300

ナガセ自動車は、ヒュンダイ、三菱自動車、メルセデス・ベンツ、BMW、ボルシェなどの新車・中古車販売と自動車修理、自動車保険、板金、塗装など様々な商品とサービスを提供しているプロショップ。国道1号線を名古屋方面から蟹江方面に向かい、庄内川約2km手前の国道線沿いの北側。「ナガセ自動車」の大きな看板が目印。サービス工場は一本北側の道沿いにある。