



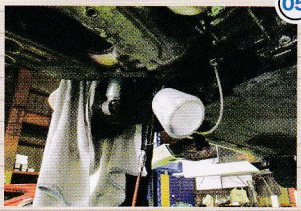
04

まずはリリースシリンダーの点検。我が家の84年モデルはまだワイヤー式ですが、930の途中、87年モデル以降は油圧式のクラッチになりました。やはり油圧式になってからの方が癖がなく操作しやすいという意見が多いですね。こうやって目視で確認するかがり、液漏れ等は発生していませんね。



02

まずはソフトトップの点検。やはりスイッチだけじゃなくて、フレームのアライメント自体も狂っていました。そのまま電動で使い続けていたら、幌骨が破損していたかもしれないとのこと。しかし、今回これに関してはあえて修理しないことにしました。その理由に関しては…次号で明かすことができるかな？



05

まずはクラッチ液を抜きます。他の多くのクルマと同じように、964の場合もブレーキ液とクラッチ液は同じものを使用しており、リザーバータンクの中を仕切って使い分けています。抜いたクラッチ液を見たら中々濃い色になってました。もしかしら、今までに一度も交換したことがないのかも知れません。



03

というわけで、お次はクラッチ。試しに踏んでみた清水さん曰く、「これは、かなりキテますね」。根本的にはクラッチ自体をオーバーホールしないとなりませんが、油圧系を換えるだけでも結構改善されることがあるということなので、今回はとりあえずそれを試してみることにしました。どうせ消耗品ですからね。



01

やってきましたシミズテクニカルファクトリー。この企画が始まって以来、初めてのポルシェ専門店訪問となりました。別に清水さんは空冷エンジン搭載車専門という看板を掲げているわけじゃありませんが、普段入庫しているクルマはほぼ100%、993以前の空冷の911によって占められています。今回はたまたまもう一台、別の964が入庫していたこともあり、色々見比べることができました。実はこの赤い964、すでに走行距離が25万kmオーバー！（つまりカブリオレのオドメーター上の数字の軽く2倍以上）ということになっているはずなのですが、こうやって並べてみると、はるかに程度が良いことが良く分かります。メンテの違いなのかな？

懸念だったボロボロヘロヘロのシート、
格安で仕上がりがばっちりというシートカバーの発見で、
見事新車の輝きを取り戻した964カブリオレ。
今月はこれまた懸念材料だった異様に重いクラッチと
開かずの扉と化していた電動ホロの状態をチェック。
ついでに調子が悪くなってきたエアコンも見てもらう。
それにしても次から次へと壊れてくれます。

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>)
シミズテクニカルファクトリー (tel:0482-86-3811)

ポルシェ964カブリオレMT車 Vol. 13

新車に戻すぞ How Much!

異様に重いクラッチと開かない幌 ポルシェの鉄人に見てもらいます！

東京に戻ってきてから行なった室内クリーニングと高品質なシートカバーの装着により、見違えるように綺麗になったこの964カブリオレ、次回の作業はいよいよ懸案になっていたソフトトップ生地への張り替えか？と思っていたのですが…。どうやらそれよりも前に片付けなければならない問題が色々残っているようです。

まず最初がソフトトップの問題。といっても、例の生地の破れやみずぼらしいとかいうようなアピアランス上の問題ではなく、電動で開閉するというメカニズム自体に発生した問題です。実はこのクルマ、かなり以前から、

右側のメーターの中に組み込まれている、カブリオレ・トップ警告灯が点灯したままになっていました。スピードジャンプの小澤社長がチェックしてみたところ、どうやらソフトトップが開いていることを感知するマイクロスวิตช์が死んでいるようで、全開状態が検知できていない様子。そのため、通常は開閉操作が終わると同時に消灯する警告灯が消灯しないばかりか、ボタンを押し続けていると全開状態を引き過ぎてさらに開こうとしてしまい、最後に「バキッ」という心臓に悪い音を発することになります。

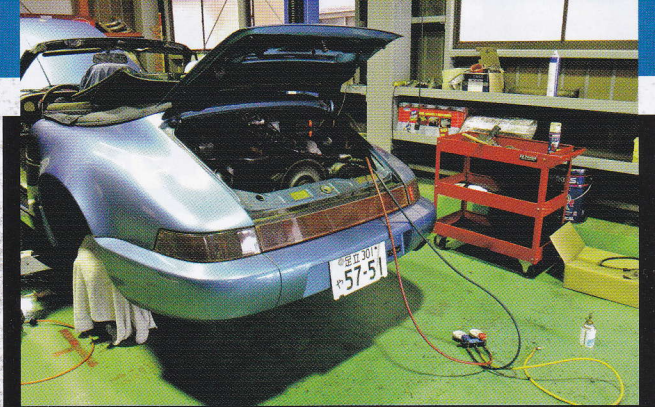
さらにソフトトップのフレーム自体まで全体に歪みが出てきた様で、開閉時にはフロントウィンドウの上端と平行の状態ではなく、明らかに斜めになっていることが分かるほどになってしまいました。さすがにこのままでは何か起こりそうな嫌な予感がしまくりで

す。というわけで、先日ヒューズ切れで動かなくなったのを機に、ソフトトップのフレームのボルトを弛め、電動でソフトトップを開閉する機能を殺したままの状態にしてしまいました。つまり現状では開閉は手動、フロントウィンドウ部分でのロックのみ電動という状態になっています。

もうひとつの問題はクラッチです。以前にナガセ自動車さんで作業をお願いしたとき、リリースフオークのシャフトの所から出ていた異音に関しては応急処置の給脂で消していたものの、ペダルを踏んだとき妙な音はそのままでした。

また、このクルマをしばらく足として使ってみた古Q編集長によると、踏んだときの重さがテスタロツサ並みである上に、動きも渋くてミートポイントも分かり難いとのこと。本当にテストタロツサ並みかどうかは分かりませんが(笑)、確かに古Q編集長の言う通り、我が家の930と比べても重くて渋いのは間違いありません。でも、こういうのって、どこまでが正常でどこからが異常か、我々のような素人では中々判断が付きにくいですよ。

というわけで、今月はいつも930のページに登場していただいているシミズテクニカルファクトリーにお邪魔して、現状の確認と改善をお願いしますことにしました。そういえば、この964の企画が始まって以来、ポルシェ専門店でチェックを受けるのは今回が初めてだなあ…。さて、清水さんの判断はいかに？

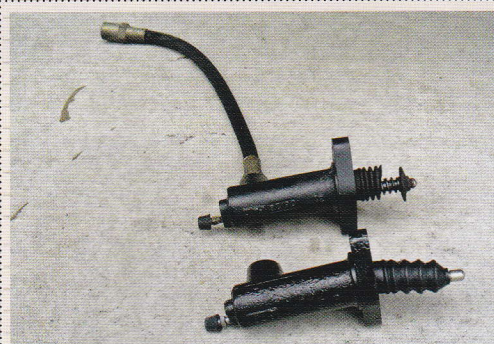


06

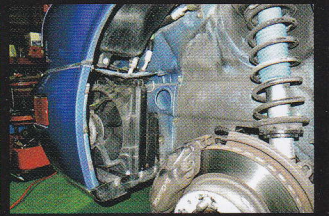


ポルシェ964のブレーズシリンダーは、ミッションの左側上部というちょっと見難い場所に取り付けられています。そのため清水さんの工場に初めて入庫するクルマの中には、それまでに一度も交換したことがないのである。『聞いたクルマが少なくないとのこと。確かにブレーキと違い、あまり意識しない部品かも知れません。』

07



上が今回外したブレーズシリンダー、下が新品のブレーズシリンダー。構造的には油圧クラッチといういい方をするもの、実際にここに使用されているのはオイルではなくブレーキ油。つまりアルコル系の液体なので吸湿性があります。無交換で長年使用し続けると、水分で内部に腐食が発生したり、動きが渋くなったりします。



エアコンの修理

突然ですが、古Q編集長がこのクルマで移動中、クーラーが効かなくなりました。「えっ、この前、エバがまで交換したばかりなのに」と一瞬焦ったものの、さっそく清水さんに見てもらったところ、原因は今まで直した所とは全然別の所でした(笑)。犯人は左上の部品、電動ファンレジスター。レジスターなんて、ある意味消耗品ですね。リレーとヒューズもぶっ飛んでましたけど、恐らくそれは二次的な現象でしょう。部品を交換したところ、現在ではちゃんと快適に効いております。



16

クラッチマスターをペダルアセンブリに取り付けた状態。競技用の車両などで、ペダルの後にブレーキマスターを2個とクラッチマスターを装着している車両がありますが、何となくそんなレーシーな雰囲気ですね(笑)。しかし、取り付けるとトボードの裏側に隠れて見えなくなっています。



14

ペダル類の動きを確認する清水さん。930等とはヘルバースプリングの配置ひとつとっても大きく異なります。今回の取材をするまで知らなかったのですが、964ではこういった場所でも樹脂製のパーツが色々使われていたので驚きました。もちろん強度的には問題ないでしょう、折れたという話もききません。



11

クラッチのマスターシリンダーごと、ペダルアセンブリを取り外します。中にはペダルを搭載したままで交換する方もいるそうですが、その場合にはクラッチのパイプを大きく曲げないと駄目とのこと。清水さんの場合は、多少遠回りになっても、そういう部分にダメージを与えないで交換する方法を選びます。



08

ブレーズシリンダーのホースの付け根、漏れれこせなかったものの、このようになんか腐んでいました。通常、このホースはブレーズシリンダーを交換するときに一緒に交換するそうです。964の場合、クラッチの油圧系でホースを使用しているのはここだけ。他は金属性のチューブによってつながっています。



17

はい、完成。こうやって組み上げてからクルマに装着すれば、クラッチ液のパイプを無理に曲げたりする必要はありません。取材の都合で撮影はできませんでしたが、この後、無事に装着して作業は完了しました。で、肝心の問題、実際に装着した感じはどうだったのか? という…残念ながら絶対的な重さ自体は大きく軽減することはできませんでした。多少軽くなったけれど、やはり964本来の重さというよりも、少し昔の強化クラッチといった雰囲気重さです。しかし、ペダルの処に強い動きは解消されてスムーズになったので、つなぐのは簡単になりました。ポルシェに乗ったことがない人だったら、きっと「こんなもんだろ」って思うでしょうね。



15

せっかくなので、ペダルの各部にも給脂しておくことにしました。今回使用しているウルトのスプレーは、吹き付けたときは流動性の高い液体で、時間が経つとグリスのように変化するというもの。ケミカル関係の進歩は本当に凄いです。しかし、清水さんも私もエンジンオイル添加剤は大嫌い。



12

ペダルアセンブリからクラッチマスターを取り外します。外してみても、ギリギリのスペースに無理矢理押し込まれているかのような印象ですね。こういう構造を見ると、ポルシェというのは結構色々な所に「後付け感」があるクルマだなあと思っています。初期のナローを見ると、本来の姿が良く分かります。



09

ブレーズシリンダーの先端を見たら、ご覧のようにブーツが破けていました。あまり例はないでしょうが、異物が噛み込んだらやっかいですね。余談ですが、今回リフトアップしてみたら、他にボールジョイントとタイロッド、2箇所のブーツ切れを見付けました。まだやらなければならないことが色々あります。



13

マスターシリンダー、取り外し完了。上が今回外したシリンダーで下が新品。同じマスターシリンダーではありますが、ブレーキのマスターのようなオーバーホールキットは用意されていないため、交換するときにはアセンブリで新品に交換する他ありません。ブレーキほど頻りに交換するものではないので、大した問題ではありませんが、



10

さて、お次はマスターシリンダーの交換です。クラッチのマスターシリンダーはこちら、ペダルの後側、トボードの影に隠れています。一番右側に見える縦に組み込まれているパーツがそれです。ブレーキのマスターとは違い、直接マスターシリンダーをペダルユニットに組み込んで装着するという構造を採用しています。