

964

走行11万kmの911ターボってどうなのよ？

TURBO

アワー・モーティング・ストーリーの中で

長期レポートを行なっている911ターボ(タイプ964)。

オーナーはUCGの広告を担当する中嶋光貴氏(広告代理店勤務)だ。

この車両の肝は、購入時の走行距離にある。なんと、10.7万km。

ところで、最近は入退院を繰り返しているらしくレポートも休みがちだが

果たしてまともに走っているのだろうか。

今回は頁を拡大して、四ヵ月半のドラマを特別バージョンでお届けする。



完調を保つのに必要なのはやはり資金です

まずはこのクルマのプロフィールを復習させてください

92年式の911ターボ(特別仕様車の“リミテッド”)です。初期型ですから、3.3ℓエンジンを積むモデルになります。購入した時(昨年12月)の走行距離は10.7万km、車両本体価格は550万円でした。オドメーターはすでに11万kmを超えていますよ。

普段はどういう使い方をしているのですか

主に通勤に使っています(小平市～世田谷区)。往復50kmくらいはありますかね。でも、工場に入ってばかりで、まだレギュラー選手にはなっていないのですけれど……。

編集部に立ち往生したという情報が入ってきましたが

そうなんです。3月下旬の深夜2時頃、帰宅途

中でした。クラッチペダルを踏んだら「ガシヤッ」という異音が出て万事休すですよ。

原因はクラッチ・リリースフォークシャフトのブランケット割れ。近くの専門店に運び込み、約18万円の修理費用を支払いました。

4ヵ月半の経費は？

実は故障が起きる2週間ほど前に、とにかくクルマの状態を把握しておきたかったんで、正規ディーラーの“ボルシェセンター目黒”に点検してもらっていたんです。エンジンやクラッチ、ブレーキ、また細かい部分にまで手を入れないと「必ずトラブルが起きる」という診断結果をもらっていたのですが、予算の都合で先送りにしていて。結局、指摘されていた部品の経年



劣化によるトラブルだったわけです。

“ボルシェセンター目黒”では、エアコンコンプレッサーの台座にクラックが入っていたため、本国からパーツを取り寄せてもらい交換しました。それと、エアバッグセンサーも取り換えています。点検と合わせて20万円くらいでした。

購入からいったいどれくらいのメンテナンス・コストがかかっているのですか？





実は、まだあるんですよ。回転計内に設置されているデジタル表示版が点灯しなくなったので修理しています。また、マイカーレポートでも報告したように、内外装を修復するのに40万円ほどかかっていますから、合計すると80万円以上になりますかね……。まっ、格安物件だったわけで、この程度は予測していましたから許容範囲内ですよ。

こうなったら、一気にエンジンのオーバーホ



ールも行ないたいところですね

“一気”は予算的に無理ですよ。パワーユニットのオーバーホールは、911ターボ本来の性能を知りたいので、いつかはやりたいと思っています。

10万kmを超えてもOK!

走行11万km・15年落ちの911ターボは想像していたとおりの動力性能を持つスポーツカーでしたか?

速さということ言えば、最新のスポーツカーやビッグセダンともいい勝負ができると思うのですが、あちらは快適に、そしてドライバーにまったく恐怖心を与えないでいつのまにかとんでもない速度域に達するじゃないですか。クル

マに緊張感がまったくない(笑)。964ターボは、けっこう“がんばっているオーラ”が出るんですけど、3速でフルブーストをかけて4速にシフトアップしていく時の“ワーブ”するような感覚は病みつきになりますよ。怖さも快感になる(笑)。

街中では自慢のタービンがフル回転することなどめったにないと予測しますが

そうですね。ターボは3500rpmくらいでカーンと効くのですが、都市部の一般道ではそこまで回転を上げる機会などめったにありません。3000rpmくらいまでは、どちらかというとモッサリしていますので、日頃はそのおいしくない部分を使って走らせていることになりますよね。でも、たまに効くからありがたみも増すんですよ(笑)。エンジンをオーバーホールすると、ターボのパンチ力が増すし、低回転でのモッサリ感もある程度は改善されるんでしょうけれど、こればかりは10万円というわけにはいきませんから。

走っていて走行距離を意識させられることってありますか?

ボディの剛性感



やれている印象はまったくありません。同年代の10万km走ったイタ車や国産車のことを考えると驚異的なカッチリ感を維持していると言えるでしょう。軋み音もまったく聞こえてきませんし、ドアもカキーンといい音で閉まります。

ブレーキ



整備記録簿を見る限り、歴代のオーナーはパッド交換をしているくらいですから、そろそろローターも換装したいところ。でもさすがターボ、よく効きます。走行11万km・15年落ちということ考えると、このストップングパワーは驚異的です。

エンジン



正規ディーラーや専門店のメカニックが言うように、そろそろオーバーホールの時期です。低回転ではモッサリ感が強いし、ターボもなんとなくパンチに欠けている気がします。正常にブーストがかかっていないのかもしれない。

サスペンション



走行7万kmでダンパーとサスペンションを換装しているようですから問題ありません。それなりの突き上げはありますが、適度なストローク感があるので不快と感じたことはないです。でも首都高速の目地段差だけはちょっとつらいかな。

トランスミッション



シフトフィールには走行距離を感じさせない剛性感があります。ダブルクラッチなど使わなくてもスルッと次のギアに入ってくれますから、まだまだ賞味期限内です。クラッチはカレラより重たいですけど、1週間も乗れば慣れます。

内外装



内装はレザーを中心に徹底的にクリーニング&リペア、外装はガラスコーティングを施しました。見た目では走行距離を言い当てられる人はいないでしょう。間違いなくピカモンに仕上がっています。それにしても塗装の耐久性はすごい!

まったくないです。何と言っても、ボディの剛性感が高いからでしょう。10万kmくらいでは、911のボディはやれないということになりますね。

購入してから約3000kmを走っているわけですが、感じていることを聞かせてください

きっと空冷時代の911って、運転する人のことだけを考えて作ったクルマなんですよ。同乗者からは「えっ、これって本当に新車で1600万円以上したクルマなの?」って言われてしまう。間違いなくリッチな気分にはならないから(笑)。

フロントウィンドーが目前に迫る高級車なんて理解できないんですよ。乗り心地やエンジン音もそうじゃないですか。高速道路の継ぎ目に遭遇するとドスンとくるし、空冷フラットシックスのサウンドだってやかましいと感じるかもしれない。

でもドライバーにとっては、インテリアのクラシカルな雰囲気、エンジン音、硬めの足……。すべてが心地よく感じるわけですよ。つまり空冷911は、運転を楽しむための嗜好品であって、

移動するための道具、またステイタスを誇るためのクルマではないということになりますよね。特にターボはそういう傾向が強いクルマなのではないでしょうか。

空冷入門にはカレラがいい

走行10万kmの買い得な964ターボは空冷入門者に勧められるモデルですか?

どちらかというとマニア向けかもしれないですね。ハイパワーで、しかもメカニズムが複雑な空冷エンジンのターボは、走行距離がのびるとやはりそれなりのメンテナンス・コストがかかりますよ。このクルマがいい例です。

550万円の予算があれば、正規ディーラーの



993カレラが入門編には相応しいと思います。素材も厳選しているだろうし、しっかり納車整備を施してくれるじゃないですか。たぶん2~3年は壊れないですよ。僕は古くて変なク

ルマばかり乗り継いできているので、メカニズムのトラブルにも寛容になれるから(笑)。

買い替えるとしたら、次はどの年代の911にいくのでしょうか

ナローとか、SCなんていいですね。そんなことを考える前に、とりあえずエンジンのオーバーホールですよ。そのあたりは今後のマイカーレポートで報告していきます。

取材協力: 中嶋光貴(小誌広告担当)

Text: 野田義彦/Photo: 丸山博人