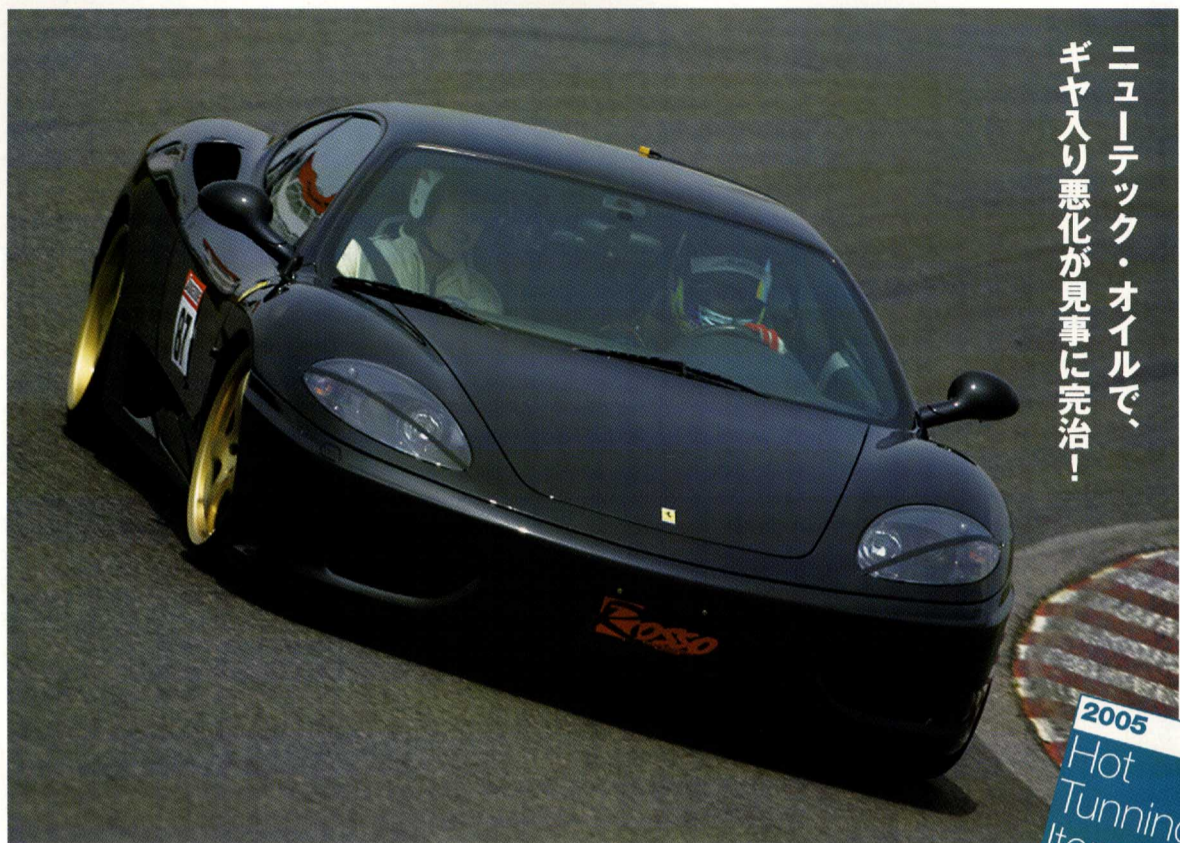


ニューテック・オイルで、
ギヤ入り悪化が見事に完治!



2005
Hot
Tuning
Item 02

Nutec & InterCeptor 360モデナ編 6MTケミカルチューニング

我が愛機、漆黒の360モデナはサーキット走行をすると、すぐにギヤが入らなくなるという重大なトラブルを抱えている。ギヤ入り改善対策として、いくつかの改良を行なってはみたものの、ほとんど効果なし。そこで、巷で評判の高性能オイル『ニューテック』を使い、このトラブル克服に挑んだ。

MJブロンディ●文 text by MJ Blondy
飯田 章●試乗 impression by Akira Iida
森山俊一／編集部●写真
photographs by Toshikazu Moriyama/ROSSO
ニューテックジャパン●協力
cooperation by NUTEC JAPAN ☎045-628-2055

ウルトラスーパーカーのギヤの入り悪化はいつたいたいどうすればいいんだろうか……。
シフトワイヤーの交換によって、2、3、4速全部のギヤがタメ〜という事態は消滅したが、相変わらず2速へのダウンだけはイカン。この間の富士スピードウェイでは2速も入ってサイコーでしたが、あれは直線が長くて冷却

に余裕があるコースなのと、2速をいたわって2箇所だけ使わなかったからじゃないか……と心配性なワタシ。そこで今回はまず、シフトワイヤーリンケージ部をゴムダンパーからピロポールへと交換。なんせ遊びがないほうがいいっべ。これで明らかに手ごたえがダイレクトになった。

「ニューテックジャパン」様より、「うちのギヤオイルを入れれば必ず良くなる自信があります」とのオファーが。ウルトラスーパーカーのギヤには、80W・140という極限に近いネパネバオイルを入れていた。これ以上のオイルは存在しないんじゃないかという気がするのだが、ニューテック様は絶対の自信をほのめかず。

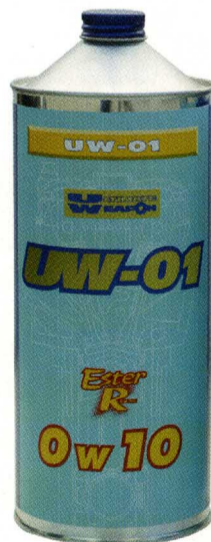
「ニューテックのオイルは、成分粒子が通常のオイルより超微細です。それがすべてのキモです」。
うーん、そうなのか。薬にもする思いで入れて頂くことに決定し、横浜のニューテックジャパンへ。そこには、トヨタのグループCカーのレーシングエンジニアだった鳩谷社長がいた。「ル・マンで330SPを走らせたトニー・サウスゲートは、フェラーリのミッションケースは温度が90度を超えたら構造的にゆがんでしまうんだと言ってたね」。

「でも、うちのを入れれば必ず少しはよくなります」。
だいたいだけ……。半信半疑で、高価なニューテック・ギヤオイルをドバドバ投入。エンジンオイルもニューテックに交換だ。
ついでに我がウルトラスーパーカーをプロの目で診断してもらったところ、やはりエアの入りも抜けも非常に悪いとのこと。そこで、リヤのネットを3箇所外してスースーの素通しにしてみ

「アップはまだひっかかるけど、2速へのダウンは大丈夫ですよ」。
これが「オイルのなじみ」というやつらしい。嗚呼光明が見えてきた。では次、不肖ワタクシが。
おお、入る！なんと気温31度、湿度激高という悪コンディションで、筑波を10周連続走行しても入り続けてくれました!!
やったり〜り〜り〜り!!
3、4速へのアップはまだ引っかかるが、アップが少し引っかかるくらいは問題ない。ついに解決です!! みなさん、ホントにありがとう!

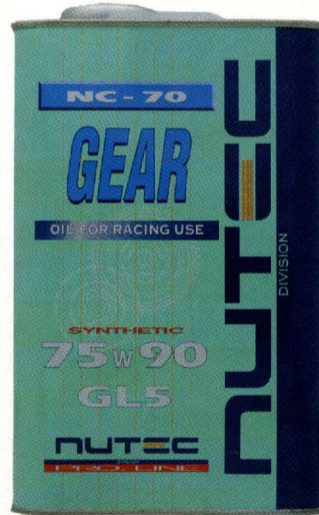
た。ついでにもう1個アンダーパネルに穴をプチ開けて、空気が入る方も増強セリ。
…… ☆ ☆ ☆ ……
翌週、筑波サーキットでのニューテック走行会。
まずは講師の飯田選手が我がマシンに試乗。が、走行開始直後から2速に落ちません……。ついでに3、4速へのシフトアップも引っかかりまくり。プロでも入らないのか、ガックリ……。
と思つたら、3周目くらいから2速が入り始めた。
「アップはまだひっかかるけど、2速へのダウンは大丈夫ですよ」。
これが「オイルのなじみ」というやつらしい。嗚呼光明が見えてきた。では次、不肖ワタクシが。
おお、入る！なんと気温31度、湿度激高という悪コンディションで、筑波を10周連続走行しても入り続けてくれました!!
やったり〜り〜り〜り!!
3、4速へのアップはまだ引っかかるが、アップが少し引っかかるくらいは問題ない。ついに解決です!! みなさん、ホントにありがとう!

使用するケミカルアイテム



エンジンオイル
UW-01/02

エンジンパワー&トルクも高める100%化学合成オイル。粘度はUW-01が0W-10、UW-02が10W-60。価格は5250円(1ℓ)。



ギヤオイル
NC-70/71

もともとはレース用に開発された高性能ギヤオイル。NC-70は75W-90、NC-71が80W-140。価格は7350円(2ℓ)と8085円(2ℓ)だ。

効果

ギヤ入り悪化は見事に改善。その驚くべき効果にMJも納得。



いよいよコースイン。最初は飯田選手にドライブしてもらい、MJは様子伺い、助手席へと勇んで乗り込んだ。頼むモデナよ、公道走行時のようにギヤをスコスコ吸い込んでくれ〜。ところが、最初の1〜2ラップはギヤが引かかりまくる。嗚呼、やはりダメなのか……。



押めるのは早かった。3ラップあたりからシフトフィーリングに変化が現われ、ギヤが徐々に入るようになってきたのです。すかさず飯田選手からMJへとドライブチェンジしアタック。3〜4速、3〜2速、ついにギヤが入った!! やったー。これで問題解消。万歳!!



ついにギヤが入ったー!!

オイルの粘度を下げたことで、公道走行では冷間時からギヤがスコスコ入るようになってカイクンでした。ただし問題はサーキット。

で、筑波。最初はかなり固かった2速へのダウンが、数ラップ経過するとオイルが馴染んで改善されました! 以前はわずか2〜3ラップで「入りが固い」んじゃなく「跳ね返されて入りません」になったのが、「ちょっと固いけどちゃんと入る!」へと劇的に変化。しかも、気温31度という灼熱のコンディション下で、しっかり10ラップ、最後まで入りが悪化しなかった。これはやはりニューテックの勝利だと認めざるを得ません。スバラシイ……。ありがとうございますあ!!

エンジンオイルの方はというと、正直なところその魅力は体感できなかった。フェラーリみたいにビュンビュン回るエンジンだと、オイルを替えて効果を体感するのはほとんどムリなんで。しかし、ギヤオイルがこれほどいいなら、エンジンオイルも抜群なはず。信するものは救われる。ちなみに、今回のベストタイムは1分8秒8。このコンディションでこのタイムなら、春・秋なら1分6秒台はイケるっべ! と鼻の穴を膨らませるMJであった。

問題と対策

ギヤ入り悪化に悩むMJ号。その難点を改善させるべくケミカルチューンを実施。



フェラーリ360モデナ

お馴染みMJプロンディの愛機360モデナ(GMT)。誌面で何度も報告してきたとおり、サーキットではシフトチェンジができなくなるという厄介な持病を持っています。果たしてニューテックのオイルでこの問題は解消するのか?

エンジンオイル 2.5W-30



鳩谷さんの指示に従い、エンジンオイルは2.5W-30に粘度調整したものをチョイス。エンジンフィールを高めるだけでなく、油温上昇抑制効果の高いニューテックのオイルを使用することで、エンジンからミッションへ伝達する熱を下げるという狙いもあるようです。

ギヤオイル 80W-90



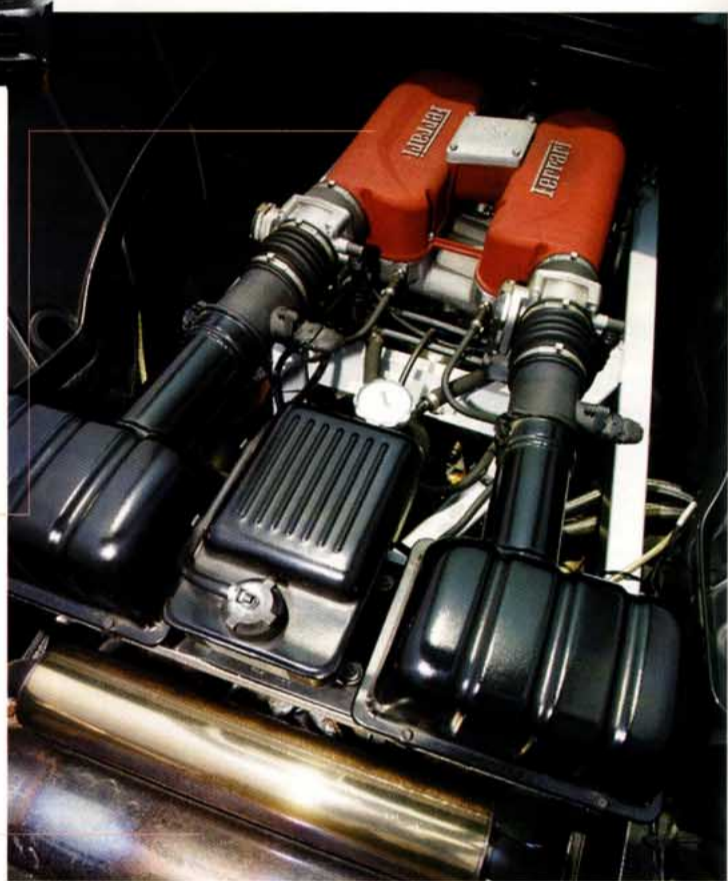
NC-70と71をブレンドし、粘度を80W-90の上限値にしたサラサラのギヤオイルを使用。このオイルはフリクションが少なく、油温の上昇を抑える効果が高いため、モデナのようにミッションが高熱になる車両には打ってつけだそう。頼む、シフトよ、スコスコ入るようになってくれー!

3 60モデナはエンジンルームの熱の抜けの悪さには定評がある。ただし、サーキット走行で水温や油温がヤバくなることはなく、問題は主にミッションとクラッチに発生するようだ。

我がウルトラスーパーカーの場合は、とにかくミッションがダメ。そういう例は聞いたことないので個体差と思われるが、プロのレーサーが乗ってもギヤが入らないんで僕チャンのウデのせいじゃないでちゅ……。

これまでに行なった対策は、ミッションオイルクーラーの設置、シフトワイヤー交換&リンケージのピロボール化など。そして今回、ニューテックの高性能ギヤオイルを投入。鳩谷社長自らの指示により最適なブレンドを選択セリ。粘度の高いギヤオイルは、熱に強いが逆に発熱量が大きいという弱点もあるそうで、粘度としてはこれまで使っていた80W-140から、一気に80W-90へと大幅に下げることとなった。

同時にエンジンオイルもニューテックの新ブランド、インターセプターのサラサラ系に交換。その粘度は2.5W-30 (!)。サラサラでも油膜保持力は絶大との由。



MJ号に施したその他の対策。

ニューテック&インターセプターのオイル投入と合わせて、MJ号には以下のとおりのお手軽モディファイも行った。



エアインテークの形状変更。
筑波では、ニューテック鳩谷社長のアドバイスに従って、エアインテークをゴムテープで覆って「漏れ」を遮り吸入効率アップを狙った。ちなみにこれは飯田選手自らの作品。ありがたやありがたや。



熱対策としてダクトを開口。
アンダーパネルにはすでに1ヵ所、NACA型(型だけ)のダクトを勝手に開けていたが、それをもう1個追加。位置と形状は不肖MJが底面の構造を真剣に検討した末、テキトーに決定致しました。



放熱対策としてネットを除去。
エアの抜けを少しでも改善させるため、マフラー出口とナンバープレート下のエアアウトレットのネットを取っ払ってみた。効果があったかどうか断定はできないが、もちろんあったに決まると確信。



シフトリンケージの改良。
シフトワイヤーの後端、ミッションとのリンケージ部のゴムダンパーを取っ払い、代わりにこのピロボールでガッチリと接合。これで遊びはほぼゼロに。シフトチェンジするとガツンと腕に手応えが来るぜ。