



ニューテックを注入すると……

高性能オイルを入れる Chapter.2

スバリストも目から鱗…



スバリストにオススメのオイルを紹介しよう。左からNA車向けのZZ-01 (5W-35/1ℓ 1890円)、ターボ車向けのZZ-02 (10W-45/1ℓ 1890円)、スバル純正オイルと同じ指定粘度のZZ-03 (10W-40/1ℓ 1260円)、AT、パワステ、センターデフ用のフルードであるZZ-51 (1ℓ 2000円)、特にZZ-01~ZZ-03は、各オイルともマイナス程度の低温特性を実現するとともに、高温時の粘度をプラス5程度発揮しているため、表記されているオイル以上の高性能オイルと理解してもらいたい。

スムーズに回るのは 細かな粒子の効果だ！

交換作業自体で特殊なところはない。新しい種類のオイルということで、当然のようにオイルフィルターを交換。これもまた純正品でスポーツフィルターではない。交換後は金属面に付着した旧オイルを剥がし、インターセプターが金属表面に入り込むまでしばらく時間が掛かるといふ。実際にはある程度走った方が望ましいということだが、いきなりダイナパックに悲鳴を上げさせてみた。想定通りの結果だった。交換前とパワー&トルクはほとんど同じで、馴染んでいないどころか、新旧のオイルが喧嘩をしているような状態となった。そこで、金属表面の旧オイルが剥がれる時間を取ることにし、しばらくアイドリングを続けてみることにした。

実際には油温、油圧計が装備されていれば正確なのだが、実験車には以前冷却でテストした時に使用した水温計しかないため、それを頼りにテストを行なうことしかできなかったのが残念である。



純正オイルと同クラスの粘度を求めるならば、ZZ-03をチョイスすべし！

オイル粒子が通常オイルの1/10といふことで、金属表面に入り込むと、強固な潤滑面を生み出し、温度上昇が早く、冷めやすいといった特徴がある。熱の貯まりやすいボクサーエンジンのような熱に厳しいエンジンにとっては、非常にメリットの多いエンジンオイルといえるだろう。

Vol.11にてブランドについて学んだニューテックだが、理論的に優れているのは分かっていても、実際に使ってその良さを体感できないと半信半疑である。そこで、ターボエンジンを搭載しているGC8と、低年式&NAエンジンのSVXで、実際にニューテックオイルを注入し、その変化を観察してみることにした。

ちょっと古くGC8とSVXをテストしてみよう！

注入したオイルが馴染めば 従来と違った感覚が分かる

今回のオイルテストで、ダイナパックに載せられて全開の悲鳴を上げたGC8は、お馴染みソラミイのマシン。以前テストで使用した時は、ヘッド回りからかなりやばそうなメカニカルノイズが出ていて、「寿命はあと少しか？」と思わせるものだった。

その後、ヘッド回りをOHしたとかで、今回のテストに臨んだのだが、エンジンには某ハイパーレーシング系のシヨップでブレンドされたオリジナルオイルに

添加剤を混入したものを使っていただけのことだ。マシン自体は非常に快調で、特に不満というものはなかったらしい。

ダイナパックでの悲鳴を聞いてもパワーは249.9psと、マシンの古さや全体の軸関係のパワーロスを考えれば十分すぎる数値といえるだろう。サーキットも走っている関係上、かなりマシンは酷使されているから、数値を見るだけなら、だれでも満足がいけるものだ。

約5000kmという酷使されたオイルを抜いてみると、かなり汚れてはいるが、まだまだオイルとしては持ちそうな気配だった。まあ、これだけの数値が得られ

るのだから、オイルとして不都合はない。しかし、高性能オイルを使っているも、高回転時のメカニカルノイズはかなり気になるもので、「ガシガシガシ」とやたらうるさく感じてしまった。これはユーザーであるソラミイも気にしていたところだ。カーオーディオが役に立たないと嘆いていた部分でもある。

交換するオイルはターボエンジンであることを考慮してニューテックの廉価版バージョン、インターセプターZZ-02 (10W-45)である。廉価版とはいえ、こちらはストリートを考慮して作られたもので、高負荷の掛かるチューニングエンジン用に作られた、NCシリーズを使うほど過酷な条件にさらされることがないからである。

省エネ派には…

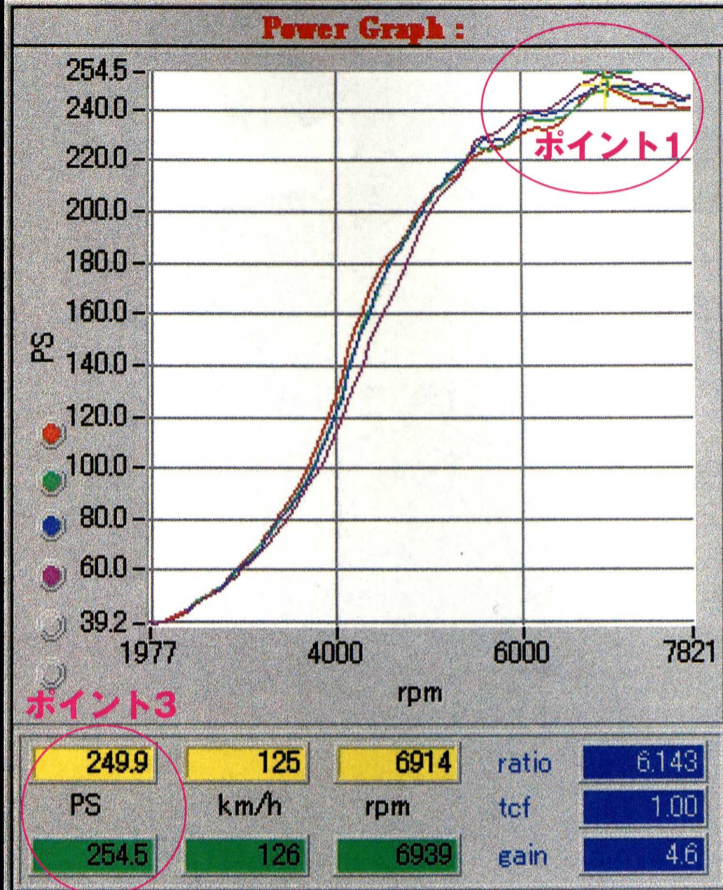
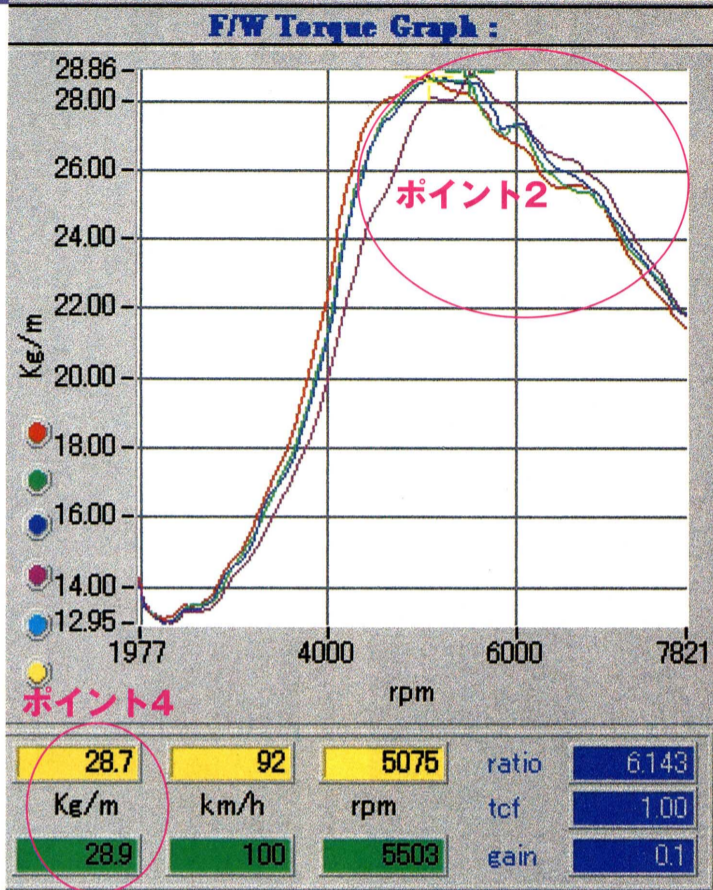
純正のこだわる人には ZZ-03もオススメだぞ

スバルディーラーなどに通ってオイル交換をしたいという人は、純正オイルにこだわっていると考えると良いだろう。だが、ディーラーによって、純正オイル以外のものを扱っているところも多く、オイルに関してはあまり気にする必要もない。

だが、やはりユーザーによってはこだわりのあるところから、ちょっとだけ勇気を出して純正に近いオイルでハイパーな体験を試してみよう。だぞ。

ZZ-03はスバル純正オイルの指定粘度(10W-40)で、鉱物油ベースの半合成油で、価格もそれほど高くないから、ニューテックオイルの性能を試すにはちょうど良いだろう。さらには交換サイクルが2倍以上！ということなので、「コストパフォーマンス」と環境にはとても貢献してくれるのだ。

オイル粒子が通常オイルの1/10といふことで、金属表面に入り込むと、強固な潤滑面を生み出し、温度上昇が早く、冷めやすいといった特徴がある。熱の貯まりやすいボクサーエンジンのような熱に厳しいエンジンにとっては、非常にメリットの多いエンジンオイルといえるだろう。



ポイント4

トルクに関しては、まだまだエンジンが馴染んでいないことだが、それでもピークでは若干だが上回った。レスポンスが良くなるとトルクは減少する方向にあるのが常だが、このまましばらく馴染ませると全体的にトルクも増してくるという。メカニカルロスの現象が回転力を増加させてくれるのだ。

ポイント3

パワーはノーマルの約5psアップで、回転数差はほとんどないといっている。オイルだけでこの数値は旧オイルと粘度が同じなためにかなり驚異的だ。エンジンを取り囲むシステムがまったく変わらず、強いといえば気温や湿度だが、それもノーマルで一度全開にしているのだから、条件的には後者の方が悪いので、納得できる数値といえる。

ポイント2

トルクは急激に立ち上がったカーブを見せ、4000~5000rpm付近ではノーマルを下回っているが、このグラフには時間軸が存在しないため、計測時間を考えると、アクセルレスポンスが向上したためにトルクの出力が遅くなったということ。それよりも高回転時のトルクの落ち込みがないのは、クルマがどんどん前に出てくれる証だ。

ポイント1

パワーカーブの頂点辺りを見ると(紫以外がノーマル)5500rpm辺りから急激にパワーが伸び、その後の落ち込みも緩やかになっている。これは高回転時のフリクションロスが減少している証で、メカニカルロスはやはり高回転高負荷時に当然大きくなる。これを解消してスムーズに回っているためにパワーが出てくれるのだ。

抜いたオイルは汚かったぞ!



抜いたオイルはかなり汚れていて、エンジン内部を保護してくれているのが分かるが、オイルの汚れが目視できる大部分は酸化によるもので、汚れというよりは劣化なのだ。こればかりは仕方のないことなのだが、ニューテックのオイルは、初回交換時かなり汚れるという。それも早期に汚れるということだが、性能は影響ないそうだ。汚れはそれまでに入っていたオイルを金属表面から剥がしてしまっただけで、一番汚れている部分混入した結果でもある。

だが、2度目以降は汚れが付きにくく、かなりキレイな状態を保ってくれるという。また、汚れてもエンジンにはほとんど影響がないので、オイルの耐久性としては、通常の2倍~5倍ということ。かなり交換サイクルが減少するので、高額なオイルという印象でも、実際にロングランコストを考えると、かなりコストパフォーマンスは高い。強いていえば量販店では扱っていないので、扱っているショップを見付けるのが大変なことくらいだろうか……。

実際ダイナパックで回転するエンジン音を聞いてみると、高回転でまったくうるさくなくなったのが印象的だ。「ギャッ」と回っていたオイル交換前とはまったく違う、「キューン」と回転してくれている。高回転ではメカニカルロスも非常に大きくなるから、静かになったということはそれだけでもメカニズムに与える負担が減ったということが理解できる。



GC8はターボエンジン車なので、ZZ-02オイルを選択して交換作業をする。

あら不思議!? 交換したら……!

エンジン音が静かになって
高回転域のイヤ々な音が消える

そこで約20分ほどだろわか、アイドリングのまま放置し、再度ダイナパックに悲鳴を与えてみたら、あれま! 驚きである。

約5ps近くアップの254.5・5psも出ているではないか! それでまだまだ、オイルは馴染んでいないということだ、ここからは実走行で鍛えていこうということになった。トルクの出力が高回転にずれていて、それがパワーの出力にも反映しており、データを見るとトルクカーブの最大トルク以降が全体に膨らんでいるのが分かる。

ここがミソで、最大パワーを超えてもおお、落ち込みが緩やかなのでクルマは前に出ていこうとしているということだ。これはフリクションロスが減少していることにもつながる。

より時間を掛けて馴染ませていくと、トルクも全体に太くなるが、それによって高回転までのアクセルレスポンスが非常に良くなるであろう。

オーナーのぶっちゃけ試乗記

入れた直後の顕著な違いに
ちよっとビックリ!

オイル交換した直後に、ギアを1速に入れたスタートした瞬間に違いがはっきり分かりました。エンジンの音が静かになり、吹け上がりも良くなったのです。スムーズに回るようになったせいか、アクセルレスポンスが良くなった気がします。

また、今まで数種のエンジンオイルを使って試してみましたが、入れた後の違いがここまで顕著に表われたのは、このオイルが初めてです。

ちよっとオーバーですが、エンジン音が前よりも静かなので、同じ速度で走っていても、思わずギアをいつもより1速落としそうになるくらい、回転が滑らかになりました。次は、耐久性という点でサーキットで試してみたいと思います。

激走のSVXもテストしてみよう！

小気味良いレスポンスで スポーティ度が大幅にアップ

密閉性とフリクションロスが少ないオイルは、老兵SVXなんかに入れても効果あるんだろうか……と半信半疑でチャレンジしてみた。

我がSVXは、「連載記事が無くなっちゃいました……」のあとにも快調に走り続けて、大きなトラブルもない状態だ。強いていえばATが常に気になっていて、現状約13万km超えとしては「ATお陀仏」だけを除くようにアクセルを踏むよう

にしている。

エンジンオイルは30000~50000kmの間に交換するようにしていて、比較的硬めの10W・40とか10W・50辺りの油脂会社系のオイルが好きで使用していた。交換前に入れていたオイルはすでに交換サイクルを逃し、50000kmを超えた辺りだった。

特に劣化は感じられず、通常走行では4000rpmまで回すこともほとんどないので、気にはしていなかった。以前に使用したオイルで、粘度は硬めにも関わらず、始動直後にラッシュアジャスタ

ーが「ガチャガチャ」とうるさくなった時があり、オイルにはかなり敏感になっていたことは確かだ。

使用したオイルはインターセプターZ-Z・01(5W・35)とZZ・02(10W・45)のブレンドで、NAエンジン用としてかなり柔らかい設定だ。これだけでもラッシュアジャスターの音が出るか出ないか気になったのだが、交換後はともかく、冷間時からの始動では非常にスムーズなエンジン音が気持ち良く感じられるようになった。

交換後は一度ダイナバックに掛けてみたが、やはりATのスベリが出てしまいパワーチェックは中断。そこで、急遽日常のフィードバックでお伝えしたい。

まずはアクセルレスポンスが驚く程良くなり、クルマが前に出るタイミングすら変わってしまったことだ。コーナーリング中の微妙なアクセルワークに対してキチンと付いてくるので、ラフなアクセルワークができなくなった。スポーティーという言葉がピッタリのエンジンになったといえるだろう。特に高速道路の加速では、今までになかったフィードバックが味える。

パワーが出ているということを感じず

るよりも、このレスポンスはとても気持ち良く、今までに味わったことがないといえる。その分、ATの脆弱が露呈して、シフトタイミングが変わってしまったこととや、レスポンスにATが付いてこないといった症状が発生してしまった。

パワーチェックでATに負担を掛けてしまったのが原因の一部でもあるのだが、それに対処すべくNC60AT Purus(カコミ参照)をATに注入したら、かなり元通りになり、シフトタイミングもシフトショックも緩和され、非常に快適な老兵に戻ってくれた。

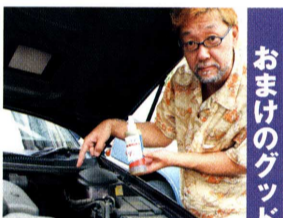
燃費はかなり驚きで、タイヤを弱冠小径(255/50R16→215/45R17)にしてから、オドメーター換算で7km/lを超えることはほとんどなかったのだが、現在は常に7.5km/lという具合で、高速道路使用が続くと8km/lに手が届きそうな時がある。

都内の渋滞にはまっても7km/lを下回ることもなくなったので、効果はかなり絶大だ。これでATオイルを交換すれば、さらに良くなるような予感がする。ATはいつ逝ってもおかしくない状況なので、SVXユーザーにオススメのミッションオイル辺りを次回紹介したい。



SVXはNAエンジン車なのでZZ-01をチョイスしてオイル交換を行なう。

本文でも弱冠触れたが、ATの脆弱さが露呈して、スベリが頻見されてしまった。オマケにエンジンレスポンスが良くなったおかげで、キチンと付いてきたが、AT専用の添加剤(実際には高粘度の化学合成オイル)NC60AT Purus(5000円)を注入してみた。AT



おまけのグッドアイテムも注入

レベルゲージから注入すればよいだけの簡単グッズだが、かなり高粘度で注入には時間が掛かる。だが効果は絶大で、スベリが体感できなくなった。ATが元に戻ったようにスムーズに動いてくれる。効果は十分すぎるほどだから、保険と違って注入するといいたろ。



お店紹介

18年間に渡って、レースカーのチューニング(サーキット、ジムカーナ、ラリー、ダートラ何でもござれ)をメインに行なっている。最近ではストリート系のチューニングや整備などのメンテナンスも手掛け、ニューテックオイルの良さをユーザーに広めている。ダイナバックのシャシーダイナモも完備しているので、データをじっくり検証しながらチューニングしてもらえぞ。

- ガレージホリノ
- 住所：神奈川県秦野市掘山下420-1
- 電話：0463-87-0847
- 定休日：月曜日
- 営業時間：10時~19時
- http://www.g-horino.com



レースカーのチューニングを長年続けてきている老舗ショップなのだ。ニューテックオイルも扱っているぞ。

- 取材協力/ニューテックジャパン ☎045-628-2055 (URL) http://www.newtec.japan.com/

スムーズにエンジンが吹き上がるようになって、快適なドライブが楽しめる。

