

【第1回】
ニューテックジャパン社長
鳩谷和春のチューニング人生。

2007年のニューテック企画は、多くのサンメカが興味を持つエンジンチューニングと高性能オイルの関係を、さまざまな観点から紐解いてみたい。新シリーズ初回となる今号は、ニューテックジャパン社長である鳩谷和春氏の経歴を紹介する。ここに出てくる記号や型式は、クルマ好きならどれもピンとくるものばかりのはず。オイルメーカーの社長が、実はバリバリのエンジン屋だったとは、まったくもって驚きの新事実だ。

から高温まで粘度が安定し、放熱性が高く、ミッドレンジのやクラッチの潤滑性が高く、シリンダーとピストンリング部分のシール性も高い。それらは確かに高性能オイルをアピールできるポイントだが、どのメーカーでもこの程度の特徴は当然のように打ち出している。
しかし、ここで忘れていけないのは、そのオイルがエンジン内で正しく実力を発揮できるかどうかという点だ。もちろん、オイルメーカーは自前の研究設備や自動車メーカーとの共同作業で、エンジンにマッチした製品を開発しているが、必ずしもオイルメーカー側がエンジンに精通しているわけではないのが現状。

鉱物油・シングルグレードから
化学合成油・マルチグレードまでの30年。

エンジンを知らなければ
エンジンオイルは開発できない。

タイヤやブレーキパッドなどと同様に、エンジンオイルは定期的な交換すべき消耗品のひとつである。だがタイヤが操縦性を左右するのと同様に、オイルの選択がエンジン性能を左右すること

もある。だから我々ユーザーは、大切な愛車にはできれば高性能な製品を使用したいし、メーカーも「エンジンオイルはエンジンパーツのひとつである」とPRして高性能品へとユーザーを誘う。
ひとりで「高性能オイル」というのはたやすいが、その実態は何なのか、を明確にするのは実際のところ難しい。低温

その点で、オイルメーカーとしての歴史は10年足らずとまだ浅いものの、エンジンについて随一の知識を持つのがニューテックである。化学合成油を中心とした製品ラインナップとレースシーンでの活躍といった事柄だけでは見えてこないこのブランドの実力は、ニューテックジャパン社長である鳩谷和春氏の経歴を抜きには語れない。30余年に渡ってエンジン開発とチューニング、レースの世界に身を置いてきた、ベテランエンジニアの足跡をたどり、オイルとエンジンチューニングの関係を考えてみよう。

ツーリングカーのエンジンから
ラリーカーのシャシー開発まで。

鳩谷氏がトヨタ自販トヨベツトサービセンター・特殊開発部に配属となったのは1967年。学生時代からモータースポーツ、バイクやクルマに興味を持ち、第一期生となる東京高専(工業高等専門学校)でエンジン設計を卒業研究に選

1972年末、初代セリカで英国RACラリーに参戦した時のスナップ。この頃からエンジン開発と並行して足回り、車体関連の開発に携わった経験とノウハウは、トヨタの歴代レーシングマシンに生かされた。(右端が鳩谷氏)

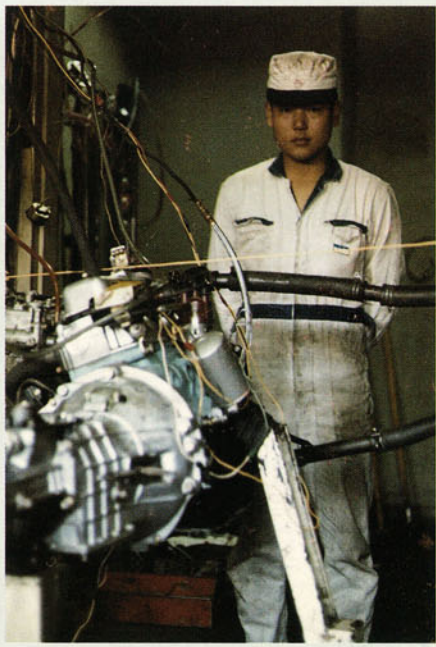


んだエンジン好きにとつては、絶対の戦場だ。現在のトヨタ自動車は当時、トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売のいわゆる自工・自販の二社体制で、この特殊開発部はトヨタ自販の網島にあった。

1960年代後半の当時、日本のモータースポーツは黎明期から普及期を迎え、見るだけでなく参加するスポーツとなりつつあった。そしてメーカーとしては、自社のマシンがレースで成績を上げれば、販売につながるといふことで、積極的なレース活動を行っていた。エンジンメカニックを志望した鳩谷氏はここで、先

輩に倣ってパブリカスポーツ800の空冷フラットツインやカローラ用のOHV4気筒など、市販車用エンジンのチューニングを始める。

本格的なチューニング素材として取り組んだのは、トヨタ1600GT(RT55)用9Rエンジン。名機として知られる2TCの前身となるDOHC4気筒で、1年間に100台以上のペースでチューニングに没頭。ひたすら作業していたという。そんな中で、さまざまなカムやピストン、ポート形状にチャレンジして、具体的なエンジンチューニングの成果を経験として



エンジンダイナモ室での1カット。台上で回るエンジンはカローラ用のK型だから、60年代後半から70年代の初頭だろう。キャブはソレックス、エキパイもタコ足形状となっている。

