

実践チューニング編

求めるのは普段乗りから体感できる気持ちよさのアップ

ここからは、お待ちかねのチューニングマニュアル。本誌が求めるエンジンチューニングは、①投資額に見合う性能向上が得られること、②普段乗りでストレスを感じないこと、③エンジンその他を壊すリスクが少ないこと、を絶対条件とする。ベースモデルの段階で、とても魅力的な国産GT&スポーツだが、以下、1万円からの有効チューニングによって、隠れた潜在能力を引き伸ばし、操る楽しさをさらに高めていただきたい



Text:塚本剛哲(本誌)
Photo:増田貴広/伊藤高啓
取材協力:ニューテック・ジャパン
http://www.nutec-japan.com
豊キョクトー ☎0729-94-5695
日本オイルサービス ☎042-542-8861

「エンジンなんてイジらないよ」なんて人も必読!!

加速をよくする『間接技』集

①エンジンのコンディションを最良にする。

②エンジン周辺を整え、100%実力が発揮できるようにする……。

直接のチューニングではなくとも、加速性能を高めるための技は大小さまざま存在する。

ここでは、オイル、プラグ、バッテリー、エンジンマウントといった有効間接技を真剣に考える

「油圧が高い」はいいオイル!?

クルマにとってのオイルは人間にとっての血液なんて言うくらいだから、どんなオイルを愛用するか? が、大なり小なりエンジン性能に影響を及ぼすことは間違いない。ここでは、本誌読者にも高い支持を誇る「ニューテック」を直撃取材。代表の鳩谷和春さんに「いいオイルの条件」を聞いた。ニューテックの最大の特徴は、粒子が細かいこと。オイルはポンプによる圧力でエンジン内に送り出される。エンジン内のオイルの通路は、ポンプからフィルターを通過してエンジンのオイルラインのメインギャラリーに入る。

通常、油圧計のセンサーはこの部分に付けられることが多いが、問題はそこ。クラックシャフトクランクピンと、内部に進むにつれ、通路の断面積は狭まっていく。ところが、前記の箇所では油圧を測ると、その先が狭まっているから、おのずと圧が高まり、抵抗が大きいオイルほど油圧が上がる。よく油圧の立ち上がりがいいのはいいオイルと言われるが、「油圧×油量=オイルポンプの容量」という公式から見ると、油圧が高いということは油量が少なく、通路の先の末端まで行ったときの油圧はどうなっているの? ということになる。油圧の高さは、決していい評価ではないのだ。

右/写真の右のペットボトルがニューテックのオイルをたどたえたもの。粒子が細かいので、狭まった接合部もすんなり通過してくれる



左/ニューテックジャパン代表の鳩谷和春さん。かつては自動車メーカーのエンジニアで、レースカーの開発にも携わっていた。同社の製品は氏の自信作だ



ニューテックの場合、粒子が細かいので油圧は低めに表示される。その分だけ抵抗が少なく、末端まで行き届く油量が多いということ。当然、行き渡りにくいところでも潤滑性がよく、油膜切れに強いということになる。

また、粒子が小さいと、耐荷重性は10倍とかになる。接点も10倍ということだから、熱伝導率がよく、油温が上がりにくい。油温が下がりにくいということは、油圧が上がり、まさに、すべてがうまく回るのである。

Point
1

ニューテックが語る「真の高性能オイルとは!?!」 性能向上+エンジン保護でストレス&不安解消



ベースオイルの精製に
こだわりが生きる

そんな同社のオイルは100%化学合成油で、PAO（パオ）ポリアルファオレフィン）をベースオイルに使っている。PAOは耐熱性に優れるが、潤滑性はよくない。そこで、潤滑性を高めるために、各社とも添加剤（ポリマー）を入れるわけだが、ポリマーは耐熱性が弱いので、オイル自体の耐熱性を下げてしまう。

ニューテックはPAOの精製を繰り返し、成分を凝縮させることで、粒子を細かくし、潤滑性を高めている。そして、その分、ポリマーを微量に抑え、ポリマーも耐熱性の高いものをこだわって使っているのだ。その製法を聞けば聞くほど、定価はリーズナブルなものに思えてきた。

鳩谷サンに車種ごとのオイルメンテの注意点を聞く。まず、ランエボの4G63はオイルパン内でのオイルの偏りが大きく、オイルが吸えなくてメタルがイッてしまうことがあるという。

スバルのEJ20水平対向ユニットはオイルのオイルパンへの戻りがよくない。高回転を維持して走ると、戻らない現象が生じて、油温が上がったり、油圧が変動したりするとのこと。

もっとも、それらの症状にも、粒子が細かく潤滑性の高いニューテックのオイルは有利な存在。また、オーバードールの際、抵抗を少なくすることや焼き付きを抑える目的で、ピストンやメタルのクリアランスを大きくするケースが多いが、ニューテックはむしろノーマルの値がいい。これも粒子が細かいからだ。「クリアランスを広げなくていいオイル」と憶えておきたい。

エンジン内に付着しているスラッジやカーボンを洗い流すので、1回目のオイル交換では真っ黒になって出てくる。が、2回目以降はエンジン内もキレイなので汚れない。試してみたらどうなるか？



PRO-LINE

NC-40/41
各1万3000円/4ℓ

[NC-40] 100%化学合成油で5W-30。[NC-41] こちらも100%化学合成油。10W-50。短命のレース用オイルをロングライフ化。チューニングカーにも一般車両にも使用可能



INTERCEPTOR

ZZ-01 : 1800円/ℓ
ZZ-02/03 : 1200円/ℓ

[ZZ-01]5W-35/[ZZ-02]10W-45/[ZZ-03]10W-40。インターセプターは、同社の技術によってストリートからライトチューン向けに開発された。ワイドレンジの粘度設定



Ester Racing

NC-50/51
各2400円/ℓ

[NC-50]10W-50の部分合成油で潤滑性、耐熱性、高温安定性を確保している[NC51]NC50をベースに低粘度化を回り、NAのサーキット走行から街乗りまでをカバーする。0W-30



INTERCEPTOR

ZZ-31 : 5000円/2ℓ
ZZ-32 : 5500円/2ℓ

[ZZ-31]75W-85。[ZZ-32]80W-120。ノーマルからライトチューン程度のクルマ向き。ギヤへの抵抗が少ない。手軽にニューテックの高性能を味わうことができるギヤオイル



PRO-LINE

NC-70 : 7000円/2ℓ
NC-71 : 7700円/2ℓ

[NC-70]75W-90。[NC-71]80W-140。100%化学合成油のギヤオイルシリーズ。このオイルを充填して約50km走行でシフトフィールに差が出てくる。レースなどのチューニングに最適



ADDITIVE

NC-80 : 1万2800円/ℓ
MEGA BOOST
NC-90 : 7000円/ℓ

[NC-80]従来の性能を補う添加剤とは違い、これを添加することでベースオイル自体を改質する[NC-90]アクセルを踏み込んだ瞬間から、パワーアップを体感できる添加剤