



【オイルでバイクが変わる!?
ニューテック徹底検証】
Vol.1



INTERCEPTOR ZZ-02

エンジンにとってオイルがどれだけ重要なものか、それはパーツショップに陳列された種類の多さからも想像できる。そんな中一般の小売店では手に入らず、認可されたスペシャルショップでのみ購入可能なオイルがあるという。WGPでノリックのアンテナ3時代を影から支えたこともあるそのオイルは最近口コミで名を聞くようになり、単なるレーシングオイルではないというウワサも。今回からスタートするこのコーナーでは、気になるオイル「ニューテック」について多角的に掘り下げていきたい。

Photo/Aki Ogura 小倉章文 Text/Kazuma Takagi 高城一磨
取材協力/ニューテックジャパン Phone 045-929-1610 ソクハイ Phone 03-3474-8100

体感できるその変化。エンジンだけではなく 財布にも優しい化学合成オイル登場!

いいエンジンオイルの代名詞的存在である化学合成オイル。レースでの活躍からも想像できるが、過酷な条件で発揮する高い安定性はストリートでも注目すべき性能だ。だが価格的にはどうしても高くなりがち。リッター3000〜4000円なんてものになると、3〜4リッターも使う1000ccクラスでは費用もばかにならない。ところがハイエンドモデルと同等の性能ながら、リッター2000円以下のオイルがあるという。ニューテックのインターセプターがそれだ。

ニューテックは一般のパーツショップで手に入れることはできず、メーカーが認めたスペシャルショップだけで販売しているという。「オイルもエンジンをチューニングするパーツの一つ」という観点から、それを正しく扱えるところを窓口にしているのである。なかなか強気だ。オイルの種類はレースも見据えたニューテックブランドと、ストリートを中心にチューニングマシンにも対応したインターセプターブランドの2種類。今回クラブマンが注目したのはインターセプターのZZ-02というエンジンオイルである。

テストマシンには、現役バイク便として活躍中のカワサキZR1100を使用。一日に100km以上、年間3〜4万kmはサラという、エンジンオイルにとっても過酷な条件だ。お願いしたのは、老舗のバイク便「ソクハイ」である。今回のテスト内容は、エンジンオイル交換前後のフリーリング変化と圧縮圧力チェック。オイルだけでフリーリングがどれだけ変

今回のテストアイテム

ニューテックのオイルは、一般的な化学合成オイルよりもオイル分子が小さい作りを持つのが特徴。ピストンリングとピストンをはじめエンジンパーツ同士の隙間に、より高い密度で入り込むことが可能となった。高い密度＝隙間が少ない＝圧縮も上がるのである。このインターセプターシリーズは3種類の粘度から選ぶことができる。今回ZZ-02を選んだのは10W45と一般的な国産バイクの推奨粘度に近いことから。価格は1リッター1800円。

NUTEC & INTER CEPTOR ENGINE OIL



INTER CEPTOR ZZ-01 (右)
◎5W35◎1800円/1L
INTER CEPTOR ZZ-03 (左)
◎10W40◎1200円/1L

右ページのZZ-02とともに、身近にニューテックテクノロジーを感じてもらおうと開発されたのがこのインターセプターシリーズである。ZZ-01は高回転を使用しないクルマ向け、ZZ-03は鉱物油ベースのレース用オイルだ。



NC-50 ESTER RACING (右)
◎10W50◎2400円/1L
NC-51 ESTER RACING (左)
◎0W30◎2400円/1L

ともにエステル系の化学合成オイルで、NC-50はバイクの湿式クラッチにも対応した成分構成を持つ。NC-51はNC-50の成分を維持したままさらに低粘度化を図りローフリクションを狙ったもの。



NC-40 RACE OIL (右)
◎5W30◎1万3000円/4L
NC-41 RACE OIL (左)
◎10W50◎1万3000円/4L

添加剤に頼らない作りで、初期性能を長く維持するハイパフォーマンスレーシングオイル。NC-40はNAエンジンで、NC-41はターボや高回転エンジンでその真価を発揮。ヒート後の性能復帰にも強い特性を持つ。



NC-52 ESTER RACING 020
◎0W20◎3300円/1L

こちらはさらに粘度の低いオイルで、NAエンジンのクルマがサーキット走行に使用するのを狙って開発。ローフリクションで脅威のレスポンスを実現しながら、高い耐熱性を併せ持つ。

※価格は全て税別です。

エンジンオイルの役割とは?

●潤滑性

ピストンにシリンダー、バルブにステムにカムシャフトと、エンジンパーツは直接相手に触れる、もしくは非常に微細な隙間を併い組み込まれている。バイクの場合クルマに比べて回転数も高いため、超高速で作動するパーツを保護するのに強靱な油膜保持力が必要になる。

●冷却性

エンジンの冷却はラジエーターや風だけに頼っているのではない。オイルも内部からパーツを冷やしているのだ。ただ性質によってエンジンパーツの抵抗(=発熱)になる場合も、フリクションロスが少ないオイルは、エンジンを軽く回すだけでなく冷却性にも優れるのだ。

●密封性

燃焼室内の爆発がクランクケース側に吹き抜けないよう、僅かな隙間をどれだけ密に埋められるか? 吹き抜けは圧縮低下だけでなく、混合気がオイルと混ざることにもなり、汚れを促進させることにもなる。高い圧力に耐える密封性も性能を保つためには不可欠である。

●防錆

密閉されているように思えるエンジン内部にも水分は混入する。温度差で結露が生じることもあるのだ。また空気に直接触れるのもサビの発生につながる。コンディション維持には、水分を取り込んでも落ちない性能、パーツ表面を常にコーティングできる油膜の強さが必要だ。

●清浄分散性

金属同士の摩擦は当然細かな金属粉を発生させる。また燃焼ガスの混入やカーボンなど、潤滑の妨げになるものを取り込みエンジン各部に堆積するのを防ぐのが、清浄分散性だ。交換して間もないオイルがすぐ黒ずむのは、エンジン内部の汚れを集めているからである。



■圧縮圧カテスト

シリンダー	#1	#2	#3	#4
交換前	11.8	12.5	12.5	11.5
交換後	13.4	13.5	13.7	13.0

交換前後の差がハッキリと表れた圧縮圧力。各気筒ともただアップするだけでなく、気筒間の差が僅かだが小さくなっているのも見逃せない。経年変化でクリアランスの大きめなエンジンでも、インターセプターで本来の姿に戻りつつあることを証明している。

■走行テスト 佐伯信浩さん

「ニンジャ系のエンジンはカムシャフトがかりやすいという話を聞いているので、硬めのオイルを選んでいました。普段使う回転域は排気量があるので5000~6000rpmくらいまで。その範囲ではインターセプターの効果がよくわかりました。吹け上がりが違うから、以前のオイルと同じ走り方をすればスロットル開度が小さくなる分、燃費もよくなるのではないのでしょうか? ただ開け気味になってしまうと実際には数字が落ちてしまうかも。ミッションの入り方も軽くスムーズになりました」

「ならば圧縮は? と計測してみると、何と各気筒ともものきなみ1.0以上アップしている。インターセプターを入れることでシリンダーとピストンリング間のシール性が向上して圧縮圧力も上がり、その結果燃焼効率も上がったのだろう。佐伯さんのコメントが実際に数値としても確認できたわけだ。今回は時間の都合で比較テストはここまでだが、引き続き燃費測定や一定距離を走り終えたオイルの性能劣化比較など追いかけてみたいと思う。なかなか期待できそうなインターセプター。現状で言えることは「確実に違いを体感できるオイル」ということである。



今回のテスト車両 KAWASAKI ZRX1100

年式:1998年
テスト時の走行距離:74034km
1ヶ月の走行距離:約2500km

約7000km走行のものを2年前に購入、すでに7万5000km近く走っているZRX1100。車体には細かな傷があるものの、エンジンは至って好調。エンジン、吸排気ともにノーマルということも好調維持の要因だろう。



今回の交換作業はソクハイの専用整備ガレージで行った。オーナーは3000kmごと、約1ヶ月に1回のペースでオイル交換を行っている。交換前のオイルは粘度10W60の化学合成オイルで、まだ1500kmしか走っていない状態。指で触っても粘りはしっかりしており、汚れもひどくはなかった。とは言え、新品のオイルに較べれば色の違いは一目瞭然。エンジン内部の掃除を行っていることがよくわかる。

交換前



交換後

