



【オイルでバイクが変わる!?
ニューテック徹底検証
Vol.2】

使ってみないとわからない、
徐々に見えてきた
ニューテック製品の特徴とは!?

オイルにも慣らしが必要

エンジンオイルは、やはりある程度の距離を走ってみないとわからない。ニューテックブランドがストリートモデル向けに薦めているエンジンオイル、インターセプターの取材を続けての感想である。

前回から引き続きバイク便のソクハイにご協力をお願いして、実際に都内を走り回っているZR-X1000の様子をチェックしてきたが、エンジンオイルを交換した直後と1週間ほど走ってもらいオイルがエンジンに馴染んだ後では、僅かながら性能が変化していたのである。取材期間中ZR-Xの機能部分にはノータッチだったから、これは交換したエンジンオイルの効果に他ならない。

その変化を浮き彫りにしたのは、ダイノマシンを使ったパワーチェックである。チューニングの効果を見るだけでなく、エンジンの状態を調べるときに有効なこの方法をテスト車両にも行ったのだが、これがなかなか面白い結果になった。ご協力いただいたのは東京の



INTERCEPTOR ZZ-02
& NUTEC NC-50



今回のテストアイテム

前回に引き続きテスト中のZZ-02(右)。ニューテックではなくインターセプターで売り出しているその意図は、「誰もが使えるバイクオリティ」を目指しているから。化学合成オイルながら1リッター1890円(税込)が嬉しい。また同じテスト車両に今度はNC-50(左)を投入。バイクの湿式クラッチにも対応し、レースなど高回転の連続使用にも強い。価格は1リッター2580円(税込)でZZ-02の10W45よりやや硬い10W50。パワーチェックの経過はなかなか面白い展開に!



いいオイルと悪いオイルの見分け方はどうしたらいいのだろう?
エンジンにとっていいオイルとは?
内燃機関の誕生とともに発展してきた潤滑油だけ、
それ相応の歴史があるにも関わらず
「オイルと言えばコレ」といった決定打ははまだ聞いたことがない。
星の数ほどあるブランドに加わった新進気鋭のニューテックは、
果たしてこれまでのオイルを超える存在となりえるか?

Photo/Aki Ogura 小倉章文 Text/Kazumio Tokugi 高城一磨
Illustration/Asuno Yamamoto やまもとあすの
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 ブルーライトニング Phone 03-3763-5437



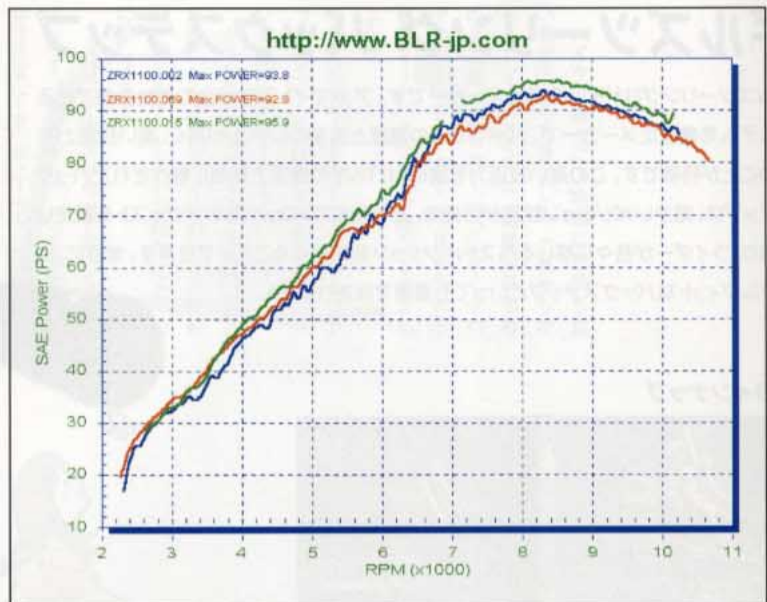
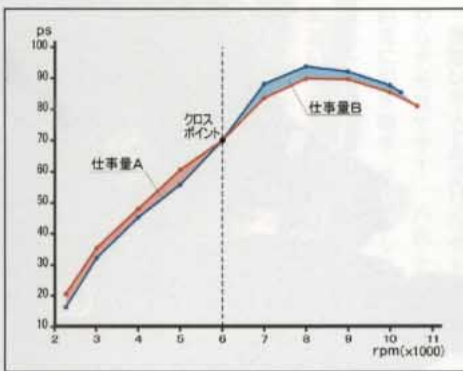
パワーダウンした理由とは?

計測はオイル交換前、ZZ-02へ交換直後、そしてそのまま1週間ほど走った後の3回に分けて行ったのだが、その結果には一喜一憂してしまった。計測方法は油温計を付け80〜90℃の間で数回行いその中から最もよかったものを抽出。計測時の天候や気温によっては吸い込む空気密度にも影響し微妙なパワー差が出てくるが、その辺りはダイノマシンが独自の修正計算を行い各々の条件を極力同一にしてグラフ化している。

計測①オイル交換前

まず基本となるオイル交換前のデータ取りだが、このZR-Xには10W60とい

これは右のグラフの青と赤の曲線を抜き出し、わかりやすくしたものだ。レースの世界ではパワーチェックグラフの見方を「ピークパワー」ではなく、「仕事量」として見るという。ピーキーなエンジンは扱いづらいが高回転で伸びなければトップスピードは稼げないワケで、コースでその折り返しを変えるのだが、その際にグラフに表れた差を面積化して仕事量として把握し、セッティングの方向性を判断するのである。その考えでグラフを見るなら、ストリートでリッターバイクを高回転重視にする必要はまずないから、仕事量Aの面積がBより大きいということはかなり重要なポイントになるのだ。



ダイナマシンで計測した曲線を同一グラフ上に並べてみると、ご覧の通りその差は僅かしかない。青がオイル交換前、赤が交換直後、緑が1600km走行後のもの。この差を体感できるか? という点、リッターバイクの場合パワーがありすぎて高回転では難しいようだ。ただ低〜中回転ならスムーズさとしてわかるように、ストリートにおいては2〜3ps程度のピークパワーの差は余り意味を持たないことがわかる。そう考えると、日常使用でシフトアップの頻度が圧倒的に高い6000rpm以下でしっかりパワーを乗せている赤い曲線も、まんざら悪い状態ではない。体感的には十分速いのではないだろうか?

計測② ZZ-02 交換直後
ZZ-02へ交換後、少しでもエンジンに馴染ませるため30kmほど周囲を走ってみたい。パワーチェック前に圧縮圧力を測ってみれば各気筒とも向上(前回レポート済み)。これなら、と期待に胸膨らませながら挑んだダイナマシン2回目の計測は……なんとパワーダウン! 何回計っても交換前のパワーに追いつかず、最高で92.8ps止まりとなった。1ps

うやや硬めの化学合成オイルが使われていた。パワーは後輪計測で93.8psが最高。7万5000キロも走っているバイクにしては上々の数値である。オイルの交換サイクルは3000kmこと言うだけに、エンジンの回り方にもまったく不具合はなかった。排出したオイルはまだ十分に粘度が残っており、ZZ-02より硬いことが手でも確認できた。

計測③ 1600km 走行後
2回目の計測から約1週間後、またびZRXを借り出しパワーチェックを試みた。「シリンドラーやピストン表面にオイルをしっかりと馴染ませるのなら1000km以上は走りたいたい」というニューテックジャパンの説明を思い出したからだ。テスト車は前回の計測からすでに1600kmほど走行。さすがはバイク便である。しかしながら計測当日は春本番を感じさせる暖かさで、前回計測時よりも明らかに気温が高い。ダイナマシンが条件差を修正してはくれるもの



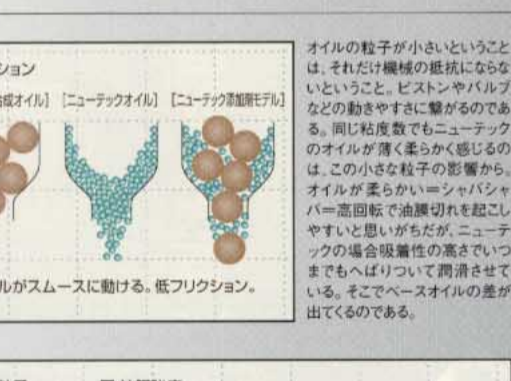
わずか1週間少々で1600kmも走ったZRX1100。その間にZZ-02がエンジンに馴染み、全域でパワーアップしていた。相変わらずエンジンのレスポンスは上々と言う。何回か燃費計測もしたが、こちらは交換前から大きな変化はない。



実は今回の計測後、今度はニューテックのNC-50にオイルを交換してみた。粘度数を上げてパワーに変化が出るのかを確認するためである。交換直後に計測したところ案の定パワーダウン。距離を走った後の計測が楽しみです。

結果から考えれば、インターセプターが本来の性能を発揮するまでは多少の距離を走る必要があるということ。ニューテックジャパンの説明通りだったワケだ。10W45とは言え比較的サラサラなオイルのZZ-02は金属表面に吸着する(馴染む)までに時間が必要だった様子で、交換直後の計測ではピストンやシリンドラーへのへばりつき具合がまだ完璧ではなかったのではないかと。600

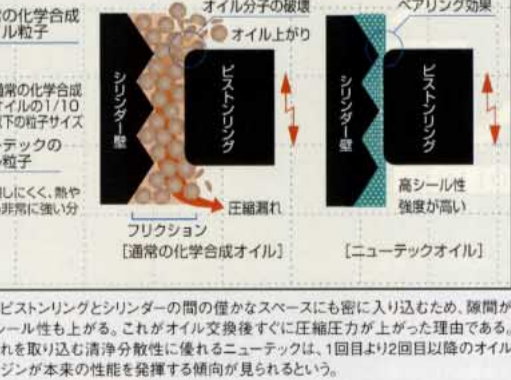
の、計測条件としてはかなり不利である。ところが、計測初回からパワーは全域でこれまでの記録を上回り、ピークパワーは95.9psに到達。交換前からは2.1ps、交換直後からは3.1psほどアップした。



ベースオイルを重視するニューテックは、オイル粒子の結集力が高く油膜切れを起こしにくい作りを持つ。青い粒がニューテックのオイル粒子で、とりの一般的なオイルに対し約1/10というサイズ。同じベースでもニューテックの粒子はより多くくっつくため、接触面積が増えて吸着性も上がる仕組みだ。ただその特性から、しっかりと吸着させるには少々距離を走る必要がある。

これはニューテックのオイルに対する基本的な考え方である。確かにエンジンオイルを交換しただけでレスポンスやパワーが上がるのなら、それはもう立派なチューニングパーツと言える。全域でパワーを上乗せする結果を出したZZ-02は、そういった意味でかなり魅力的なオイル。コストパフォーマンスも十分にありえるのではないだろうか。

0rpm以上でパワーが落ちたのはへばりつきの甘いオイルが落ちて落とされ密閉性が落ちたため、油膜が切れるほどではないにしてもそこら上の実圧縮が抜け気味になり伸びなかったようだ。



小さい粒はピストンリングとシリンドラーの間の僅かなスペースにも密に入り込むため、隙間が少なくなりシール性も上がる。これがオイル交換後すぐに圧縮圧力が上がった理由である。この他、汚れを取り込む清浄分散性に優れたニューテックは、1回目より2回目以降のオイル交換でエンジンが本来の性能を発揮する傾向が見られるという。