

先

月のテスト車両であるフェラーリ348tbだが、思いがけず問題があることが発見された。マフラーエンドから、少量ではあるが白煙を吐き出しているのだ。これは明らかにオイル上がり現象である。

過走行や過酷な使用状況に置かれたエンジンではよくあることで、ピストンやピストンリング、シリンダー内壁が磨耗してクリアランスが拡大してしまい、ピストンリングが掻き落としきれなかったエンジンオイルや、クランクケース内部で発生するオイルの蒸発分、またはオイルそのものが燃焼室までスルーしてしまい、ガソリンと一緒に燃えてしまう。このとき白い煙が発生するのである。このクルマのエンジンは高度なレーシングチューンが施され、チューン後の走行距離は約3万km。しかも「サーキット走行専用なんです。街乗りはほとんどしなかったです」というから、こうしたオイル上がりも無理はないだろう。

考えてみれば、過激な走行をしなくとも、それこそビンテージカーや、70年代、60年代のスーパーカー等を所有し、こうした症状を抱えて悩んでいるケースは多いのではないだろうか。

そこで、今回はオイル上がりや、内部の磨耗によるトルク感不足（シリンダーの圧縮力不足、爆発圧力の低下による）の解決に劇的に効果のあるアイテム、「インターセプターNC202コンプブーストフォーエンジン」を使用し、テスト第2弾として結果報告をすることになった。

この「インターセプターNC202コンプブーストフォーエンジン」は、エンジンを分解して内部パーツを交換する（いわゆるオーバーホール）費用的にも高額となる作業をすることなしに、シリンダー壁とピストン、ピストンリング等の磨り減った部分を充填し補修するエンジン添加剤である。

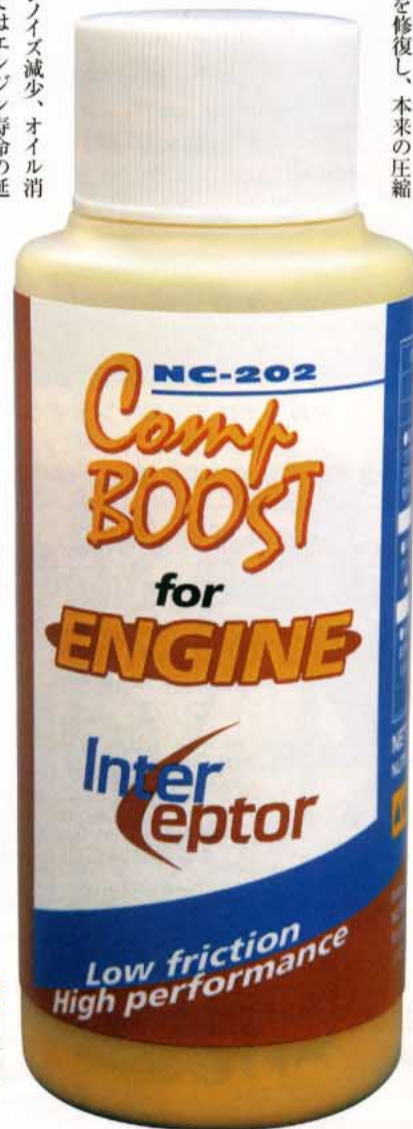
秘密は、NC202に含まれる特

殊金属成分。これがシリンダー内面やピストン、ピストンリングの磨り減った部分に充填され、拡大されてしまったクリアランスを修復し、本来の圧縮圧力を取り戻すことができるのである。

圧縮圧力を回復させるので、エンジン出力は当然アップ。また磨耗部分が修復されるので、フリクションロス低減とエンジンノイズ減少、オイル消費量低減、ひいてはエンジン寿命の延長と、疲れ気味のエンジンには非常に有効である。各気筒間の圧縮のバラツキも揃ってくるので、さらにスムーズにエンジンが回ってくるようになる。

NC202のベースとなったのは、グループAのラリーやレース用エンジンの組み付け時に使用したコーティング材で、この金属系超微粒子素材をベースに、それがエンジン金属面に入り込んだときに強力に定着させるための触媒や、各種特殊素材をブレンド。これでエンジンをバラすことなく、シリンダー及びピストンまわりにコーティングが可能となったのである。

さて、作業を終えてテスト走行に出かけたフェラーリ348tbだったが、「エンジンオイルをインターセプターに交換したときに感じたパワー感が、さらにアップした感じです。エンジンパワーの出るタイミングが、オイル交換で若干低回転側にシフトしたんですが、そのタイミングがまたさらに下がりました」とオーナーは驚きを隠せない様子。これはNC202によって、エンジンが機械としての効率を高めたということにほかならないだろう。6万kmを超えたクルマには確実に効果を体感できるというから、気になる方は是非使ってみてほしい。



ROSSO SUPER CHEMICAL TEST

Vol.03 圧縮圧力回復剤

エンジン添加剤で圧縮圧力を取り戻す！

Inter Ceptor NC-202 Comp BOOST for ENGINE

エンジンの圧縮圧力を復活させる添加剤がインターセプター・ブランドよりリリースされている。今月はこの添加剤の性能を、フェラーリV8ユニットを使って徹底検証してみることにした。

神藤 宏●文 text by Hiroshi Kando

森山俊一●写真 photographs by Toshikazu Moriyama

ニューテックジャパン●協力 cooperation by NUTEC JAPAN ☎045-929-1610

タイヤショップ エムズ●協力 cooperation by Tire Shop M'S

テストアイテム： インターセプター NC-202 コンプブーストフォーエンジン

プラグ穴から直接液剤を注入することによりエンジンの圧縮圧力を回復し、各気筒間の圧力差も是正、オイル上がり症状などのあるエンジンに、本来のパワーとレスポンスを取り戻すことができるアイテムだ。コンディションによっては5000km走行後に再処理すると、さらに効果がアップする。価格は8000円（NET60mg）、2サイクルエンジンにも使用可能。

テストカー：フェラーリ348tb

テスト車両はフェラーリ348tb。93年型エンジンをベースにしたチューンドユニットを搭載している。OH&チューン後3万km走行しているが、そのほとんどがサーキット走行で費やしたというから、かなり過酷な使われ方をしている。ハイチューンエンジンだけに、もともと各部のクリアランスは広め。そのためオイル上がり症状があっても無理はないと言える。



取材協力：タイヤショップ エムズ

今回のスーパーミカルテストは、タイヤショップ エムズの協力の元で行なわれた。お店は、宮城県下で唯一のインターセプター及びニューテックのスペシャルショップである。NC-202の施工実績も20台を超えており、技術的なノウハウも大変豊富である。

- 所在地=宮城県刈田郡蔵王町大字円田字釜沢12-50
- 0224-34-4735
- 営業時間=10:00~20:00/10:00~19:00（日曜日・祝日）
- 定休日=火曜日
- HP=<http://www9.ocn.ne.jp/emuzu/>



USE

テストアイテムの施工手順 NC-202コンプブーストの 施工は約1時間で完了。

1 インジェクションまわりの清浄。

取材車は前々から白煙を出しており、オイルの消費量が激しかった。インテック側がローバイガスでかなり汚れていた。そこで万全を期すため、施工前にニューテックNC-120キャブレター&インジェクションクリーナーで洗浄した。



NUTEC NC-120キャブレター
&インジェクションクリーナー

2 NC-202コンプブーストを注入。

コンプブーストは1気筒につき約10gをプラグ穴から直接エンジンに投入する。超微粒子素材がシリンダー内壁とピストン、ピストンリング間に毛細管現象の原理でスーッと吸い込まれ、シリンダー内に行き渡る。エンジンが精鋭搭載であっても液剤が腐ってしまうことはない。



3 レーシングを行ない定着させる。

シリンダー全体に行き渡らせるために、プラグを外したままセルが手まわしでピストンを最低5往復させ、次にプラグを取り付けて、30分ほど軽くレーシングさせると熱と圧力でさらに定着する。その後3000rpmを上限に50~100km走行するとより強固に定着し、効果が安定する。



テストツール

コンプレッションゲージはシリンダーの単純圧力を計測する装置。これをプラグ穴に取り付けて、クランクした時の最大圧力を計測する。これはシリンダー内の空気の圧力を単純に計るものなので、数値はいわゆる圧縮比とは異なる。11kg/cm以上なら問題はない。



圧縮圧力って?

上記のコンプレッションゲージで計測できる圧縮圧力とは、シリンダーが上下したときに作られる空気の単純圧力。たとえ「圧縮比」が高くても、シリンダー、ピストン、ピストンリングが磨耗してシール性が低くなっていると低い計測値が出てしまう。つまりシリンダー内部の疲労度の判定をする時の判断材料となるわけだ。ピストンリングの積炭など、著しい劣損のあるシリンダーは、そこだけが極端に数値が低くなるのですぐ分かる。

BEFORE

テストアイテム使用前の圧縮圧力 気筒間の圧力にバラツキが大きく、全体的に低圧。



フェラーリ348tbのV8エンジンは、NAユニットとしては、もともとハイチューンのエンジンだが、取材車にはそれをさらにチューニングしたエンジンが搭載されている。ガスケットの交換により圧縮比が高められているため、単純に圧縮圧力を計測すると、思ったよりも低い数

字が出てきてしまう。しかし、逆に考えれば圧縮比が高ければ高いほど、ピストン、ピストンリング、シリンダー内壁間のシール性能がしっかりしていないと本来のパワーは発揮できない。また、気筒間の圧力にバラツキが大きくなると、性能は出し切れていないようだ。

8気筒の平均圧縮圧力

14.3 kg/cm²
[1540kPa/cm²]



コンプレッションゲージを用いて、圧縮圧力を測る。まずは施工前の状態を測った。一般的にはこの数字が良い部類だが、もともと圧縮アップチューンが施されているので、このような数字なのだろう。

AFTER

テストアイテム使用後の圧縮圧力 気筒間の圧力差が小さくなり、全体的に圧力がアップ。



施工後に計測すると、どの気筒も大幅に圧縮圧力が上がっているのが確認された。やはりハイチューンエンジンを過激に使うと、走行3万kmでもかなりエンジン内部がヤレしてしまうのだろう。また施工前の圧縮圧力には大きなバラツキがあったが、施工後、そのバラツキの度合い

もきれいに補正されている。これはエンジンがV8としての機械的なバランスを取り戻したということになるわけだ。つまり、単純に圧縮圧力がアップしたこと以上に、エンジン出力やレスポンスの向上、スムーズな吹け上がり、エンジン振動などの劇的な減少が実現したのである。

8気筒の平均圧縮圧力

15.7 kg/cm²
[1540kPa/cm²]



NC-202の施工後に再び計測すると、なんと各気筒とも大幅に圧縮圧力アップ。平均1.4kgも圧縮圧力が上がってしまった。ヤれていたということの裏返しだが、この圧力の上がり方は驚異的。

TEST結果

インターセプター NC-202 コンプブーストフォーエンジン

テストアイテム使用効果 フェラーリV8ユニットの圧縮圧力が 見事に復活。体感パワーもアップ!!



テスト車両は今回初めてインターセプターを使用することになったが、オイルをインターセプター・エステルレーシングUW01&02へ交換し、さらにインターセプターNC-202コンプブーストフォーエンジンを添加することで、エンジンコンディションの驚異的な向上を確認した。

オイル上がり等の症状に対して効果があらるとされる添加剤は、一般的にはエンジンオイルに非常に粘性の高い物質を混ぜるといいうものが多い。確かに効果はあるが、主に粘性でシール性能を向上させているので、高回転域では逆にフリクション増となり、まわらないエンジンとなってしまう。また高温高負荷に弱いものが多く、過激に使うエンジンにはあまりお勧めではない。ところが今回、典型的な高回転型といえるフェラーリ・エンジンに使用したが、施工後のテスト走行時にまったくレスポンスについての不満は聞かれなかったどころか、逆にレスポンスがアップしたという感想も。またアイドリング時のエンジン音も静かになっており、この点でもオーナーを驚かせていた。

「今までよりレスポンスとトルク感が明らかに向上しています。それとマフラーの音が前より低回転から鳴くようになりました。回転数としては、ちょうどトルクがグッと出てくるポイントなんです」とオーナー。

レスポンスアップとトルクアップを同時に満足できるのは、たぶんインターセプターNC-202コンプブーストフォーエンジンだけだろう。