

CHECK REPORT

注目アイテム



ロングライフに加え 高伝達効率で走りも変化

オートマチック車に乗っていて、ATF（オートマチックフルード）の中に入っているオイルの交換を経験したひとは少ないはず。当然といえば当然だ。カーメーカーがエンジンオイルのように定期交換を積極的に推奨していないし、あっても10万km、中にはメンテナンス不要の場合も。理由は色々あり、ここでは省略するが、でも、実際には使用条件に合わせた定期交換が望ましい。KカーのATは小さくて容量がいつぱい

いっぱい、熱的に不利で高温になりがち。潤滑や冷却から始まり、トルク伝達まで受け持つATFはそれだけ劣化しやすく、加速性能なども次第に悪くなってしまふ。編集部のコペンは約2年で3万キロを走破済み。交換は10万キロが推奨でも、ひとつ試してみよう。

おこったのはレースフィールドでは有名なニューテックがプロデュースする、インターセプター、

インターセプターDF-TF ZZ-51は2100円/L、4万2000円/20L。ATを始め、CVT（トロコイダル除く）、パワステなどにも使えるマルチ性能。低フリクションフォアエ2輪のフロントフォークに使うと動きがスムーズになってタイムアップ、密かなブームだとか

トラクションオイルに秘密あり オートマがスムーズに変速し、 キビキビ加速する

独自の観点から生まれたもの。もちろん、他のATFにはない特性で、交換後はATの性能が回復するどころか、それ以上の性能になってしまうとか。それで、交換後の様子を。まず発進加速だが、コペン独特の3000回転付近までのタイムラグはハード

ブランドのDF-TF ZZ-51。特徴はまず、温度特性が安定していて酸化し難く、ATの作動を妨げるスラッジと呼ぶ堆積物が発生しないこと。劣化しにくい、ロングライフな特性と想ってほしい。そして、高圧で押し付けられるような状態でも潤滑を保てる頑丈な油膜を形成しながら、滑らかな低フリクションで高伝達効率という、相反する特性を持つ。

的な制御で諦めるとして、そこから先に違いが。トルクの立ち上がりがよく、車速もそれと同調して伸びていく。伝達効率アップで口スしていた部分に加算され、加速力が向上したと思ふ。

変速も滑らか。キックダウンを誘っても、シヨックが少なくスムーズにシフトする。60km/h100km/h加速は、エンジンが唸って速さに直結していない傾向だった交換前に対し、踏めばキビキビとレスポンスよく進むから不思議だ。フリクションの効果を見せよう。交換後は走り之余裕が出て、アクセル開度も控え目に。乗り続ければ燃費にも効果が現れるはずで、この部分は機会を見て報告しよう。ともかくZZ-51でATFの交換効果を体感でき、同時にATの加速フィーリングが大きく変わっていたのは確かである。

お見せしましょう、ATFを

30354km走行の純正ATF

→新車時から無交換、ドス黒くて底が見えないほどの汚れ。臭いもきつい。3万キロでこの状況、6万、9万ともなると一体？



注入前の新品ZZ-51

↑サラットして色も清んでいる。臭いにキツサもない。心地よい加速フィールが目に見え

循環させて抜いたZZ-51

→内部に堆積したスラッジなどが混ざってこのとおり。ATFは無交換じゃ駄目、そう認識させられる



↑ジャッキアップしてエンジンを始動、Dレンジに入れてZZ-51を循環させる。その後、少し抜き取り、ZZ-51をその分注入。これを繰り返して交換完了



→ニューテックでATFチェンジャーを使って交換。春先の台風？で雨が吹き込む中、感謝です