



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）
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カーメー
のATFは小さくて容量がいっぱい

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う。

編集部のコベンは約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。
おこつ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
ユースする「インターフレーバー」
←インターフレーバー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。低フリクションゆえ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

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、ATF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あってほしい。

そして、高压で押し付けられる
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導効率とい
う、相反する特性を持つ。

添加剤に頼らない優れたベース
オイルで性質が安定し、その分子
構造を通常のオイルの1/10に抑
えて流動性を上げている点が大き
い。トラクションオイルと呼ぶ、
独自の観点から生まれたものだ。もちろ
ん、他のATFにはない特性で、
交換後はATF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、これまでの
様子を。ベン独特の3000回転付近まで
のタイムラグはハード

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

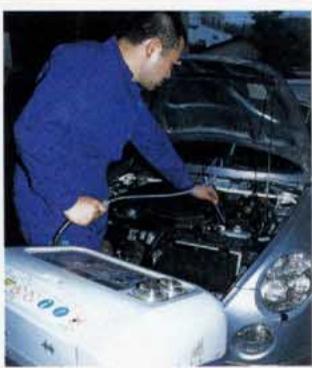
→新車時から無交換、ドス黒くて底が見えないほどの汚れ。臭いもきつい。3万キロでこの状況、6万、9万ともなると一体?

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った部分が加算され、加速力が向上したと思つ。

变速も滑らか。キックダウンを誘つても、ショックが少なくスムーズにシフトする。60km/h-100km加速は、エンジンが鳴つ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と見てよさそう。交換後は走りに余裕が出て、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酬しよう。ともかくZZ-51でATFの交換効果を体感でき、同時にATF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。



↑ジャッキアップしてエンジンを始動、ロレンジに入れて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



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

↑サラッとして色も清んでいる。臭いもキツサもない。心地よい加速フィールが目に浮かぶ



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つてこのとおり。ATFは無交換じゃ駄目、そう認識させられる

