



REPORT ● 岡本幸一郎 (Kouchirou Okamoto)  
PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

Vol. 12

## NUTEC投入!

ミッションオイルは何を使うべきか? 久々にこんなことで悩んでしまった。それもそのはず。オーバーホール後、慣らしを終えたばかりの348ゆえに二度と同じようなトラブルは御免だ。類みの網は高性能オイルしかない。

import car

「最近、うちで扱い始めたニューテック (NUTEC) はどうですか。お客さんの評判もすこいいいし、ボ

島348の真似をしてもいいのだが、それでは能がない。ウーンと、思案に耽っているとクライスジークの金子氏からこんな提案を受けた。

「ボクの348はマイクロロンを使っているのですが、それが良かったんじゃないですか。ミッションオイルはとくにこだわっていないので」と

以前、このレポートのなかで紹介したレーサー鹿島氏の348は、シフトフィールも軽やかで、非常に扱いやすかったことを思い出し、鹿島氏に電話でアドバイスを請うと、

「ボクの348はマイクロロンを使っているのですが、それが良かったんじゃないですか。ミッションオイルはとくにこだわっていないので」と

### ニューテックという未知のオイルの存在

ミッションのオーバーホールも無事終わり、クライスジークの金子氏からの指示通り、慣らし走行も約1000kmを終え、次なるはミッションオイルの交換ということになる。

以前、このレポートのなかで紹介したレーサー鹿島氏の348は、シフトフィールも軽やかで、非常に扱いやすかったことを思い出し、鹿島氏に電話でアドバイスを請うと、

## FERRARI 348ts

DATA

92年式 | フェラーリ348ts  
走行距離 3万4784km



鳩谷和春 (はとや・かずはる) ニューテック ジャパン代表取締役。トヨタのグループCプロジェクトを率いた伝説的エンジニア。退社後、ニューテックの欧州スタッフに巻き込まれる形で開発に携わり、ニューテックジャパンを設立。受託開発も行っている。

クのクルマでも試してみたけど、悔しいくらいにいい」

そこまで言われてしまったのは、調べないわけにはいかない。そのニューテックとやらをWEBと関係者への事情聴取で調べてみると、意外な名前にぶち当たった。鳩谷和春。この名前を聞いてピンと来た人は相当なレースマニアか、トヨタ2000GTオタクのどちらかだろう。

鳩谷氏はかつてトヨタに在籍し、旧くは2000GTのメカニック兼開発スタッフとして働き、その後、トヨタのグループCカー、GTレーサーのチーフエンジニアを務めている。つい最近、グループCカーの資料を読み漁っていた担当にどっ

て、鳩谷氏の名前はピンと響くものがあった。ウーン、これにしよう! そもそもニューテックは、誰もがその名を聞けばわかってしまうフランスの大手オイルメーカーのレース部門のスタッフが、独立後に立ち上げた新興オイルメーカーなのだという。グループCプロジェクトの頃か

ら付き合いのあった鳩谷氏は、彼らに巻き込まれる形で開発に協力。元来、現場主義者であった氏は、オイルを中心に技術開発ではなく、クルマのためのオイル開発を主眼に置き、かつての経験を元に、独創的なオイルを生み出すことになったのだという。

現在、一般的な高性能オイルは、その大半が100%化学合成油となっている。多くはベースオイルにブレンドし、求める性能を得るという方法で製造されている。

オイルのブランドは数多くあれど、ベースオイルの基材となるブレンドオイルを扱っているメーカーは日本では数社しか存在せず、オイルの性能差は添加剤と、その割合の割合によって左右される。

しかし、ニューテックのオイルは、これまで高コストであることを理由に、レースの世界でしか使われていなかったエステル系素材を用いている。しかも、添加剤によって性能を

引き上げるのではなく、ベースオイル自体を高性能化し、求める性能を得ているのだという。これがもっとも大きな特徴となるのだが、具体的に述べていくと、せん断性、熱伝導性、極圧性という高性能オイルに求められる三要素が挙げられる。

高負荷により、高い油温下で上記の3つの性能を引き上げようとする、おのずと動粘度の高い、固めのオイルにならざるを得ないのだが、ニューテックのオイルは従来の100%化学合成オイルの1/10以下という超微粒子構造を持つエステル系素材であるために、金属表面に吸着しやすく、極薄油膜を形成し、低粘度であっても油膜切れを起こさない滑接面をつりだせるのだという。

仕組みを説明されて、頭では理解できても、こちらとしては実感がないので、なんとも答えようがない。しかも、今回の課題はオーバーホールしたてで、まだ渋さの残る348の横置きミッションだ。訝しがる担当者を見切ったかのように、鳩谷氏はこのように仰られた。



75w-90のNC-70と80w-140のNC-71を3:1でブレンドし、348に投入。帰りの道では早くもシフトフィールが軽くなったことを体感できた。さらにオイルが馴染んでくれば……。



ミッションオイル交換とともに、エンジンオイルもニューテックにしてみた。圧縮圧力を回復させるといった同社の添加剤、コンプブーストも使用。詳しくは次号にレポートするが、驚くほどの効果が得られたのだ。



不思議な油煙を噴く348。オイル上がりをしていないわけではないので念のため。オイルで何がしかの性能が上がるなどは思ってもいなかったが、その概念を見事に崩されてしまいました。



## レースで支持される圧倒的な性能

ニューテックはイギリスに本拠を置き、生産拠点はアメリカとオランダに持つ。現在、F1、IRL、F3、DTMといった国際レースをはじめ、フォーミュラ・ニッポンや全日本GT選手権においてもチャンピオンマシンへオイルを供給している。すべての製品に高価なエステル系素材を用いながらも、販売価格はエンジンオイル4ℓで1万3000円。ミッションオイルは2ℓで7000円というリーズナブルなプライス設定となっている。添加剤の使用を極力抑えているため、エンジン&ミッションオイルともにブレンドが可能で、求める性能が実現しやすいのもポイント。また、エアコンの性能を向上させる添加剤やオイル漏れ解消するシーリング添加剤などもラインアップしている。

ニューテックに関する問合せは  
【東日本総代理店】 日本オイルサービス  
☎042-542-8861  
【西日本総代理店】 株式会社キョクトー  
☎0729-94-5695

HP: <http://www.nutec-japan.com/>



「とにかく使ってみてください。使ってみないとわかりませんから。348の横置きミッションのように、デフとミッションが一体となっているギヤボックスはオイル選択にも悩まれるでしょう。うちの場合は75W-90のNC70で十分ですが、念のため80W-140のNC71を3:1でブレンドしてみましよう。これでなんの問題もないはずですよ」

こうしてニューテックのミッションオイルは投入された。作業はおなじみのクライスジークにおまかせし、ついぞと云ってはなんだが、エンジンオイルも交換してみることにした。エンジンオイルに関する詳細とミッションオイルの成果は次号に送ることになる。なぜなら300kmの慣らし走行を経て、オイル皮膜が形成され、はじめて真の性能が発揮されるからだという。しかし、帰りの道で早くもシフトフィールが軽くなり、ノイズも減ったような気がした。驚くべきはこの後だ。(次号へ)