



高性能オイル
“NUTEC”で
スポーツスターを
リフレッシュ!

Interceptor
NUTEC

Text/A.KURITA 栗田 晃
Photo/Moto Maintenance 本誌編集部
取材協力/ニューテックジャパン
TEL045-628-2055
http://www.nutec-japan.com/

ニューテックでメンテナンスを楽しくせよ。

[PART 1]

ハーレーに化学合成オイルってどうなの!?

メンテナンスのたびに迷うのが「今度はどうなオイルを使おうか」ということ。高性能と評判の製品をあれこれ試してみるサンメカもいるが、あまり盲信せず、ディーラーのお勧め品やブランドオイルを使い続けているユーザーもいる。オイル選びに関して保守的なユーザーが多いと言われるハーレー・タビッドソン・スポーツスター883を題材に、レースで鍛えられた高性能オイルとして知られるニューテックを用いたオイル交換実践と、その効果をレポートしよう。



今回の主役・NC-50 10W50

標準価格◎2730円(1リットル・税込)

ニューテックのラインナップには、レース向け最高峰のNC-40/41、ストリート用のNC-50/51、普及グレードのZZ-01/02/03、省燃費用のNC-52Eがある。10W50のNC-50に対して、NC-51は0W30となる。

ギユラーヘビーとしてシングル50、エクストラヘビーはシングル60がメーカー推奨オイルとなっている。日本製バイクに比べるとかなり粘度設定は高いが、これは空冷でビッグボアというハーレーのエンジン形式によるところが大きい。昔から、粘度の高いオイルの方が油膜が強く、油温が高くても潤滑性能が維持できるといわれてきたからだ。ベースオイルが鉱物油全盛だった時代には、確かにこのセオリーが通用した。

この点では、マルチグレードよりシングルグレードの方が低温時から高い粘度を示すため有利なように思われるが、その反面、気温や油温が低いと粘度が高くなる。取扱説明書にも、粘度50のレギュラーヘビーは16℃以上、60のエクストラヘビーは27℃以上で使用するように指定されている。

一方、オイル専門メーカーが開発する製品の中には、メーカー推奨品とは異なるスタンスで生み出されるものもある。レース、ストリートで数多くのユーザーが高性能オイルとして認めるニューテックは、エンジンオイルはエンジンパーツの一部であるという考え方を基に「エンジンパフォーマンスをアップするオイル」を目指している。

パフォーマンスアップとは、例えば攪拌や摺動部分のフリクションロスが小さい

ことや、油温が安定すること、クラッチやミッションに優しくロングライフであることなどが挙げられる。

インパクトに乏しいと感じるかも知れないが、ニューテックの主な開発フィールドであるモータースポーツ界では、どれも重要な事柄なのだ。フリクションによって消失していた馬力を取り出せたり、過度な油温上昇が無くなることは、スベシャルパーツやオイルクーラーの増設に匹敵する効果があるし、ミッションの耐久性が上がればメンテナンスを減らせるだけでなく、エンジンパワーを上げる余地も生まれる。オイルがエンジンパーツの一部になるとは、そういうことだ。

そのためにニューテックでは、オイル性能を決定づけるベースオイルの開発に最大の重点を置いている。化学合成油は鉱物油に比べて高性能と認識されているが、化学合成油といっても千差万別。ニューテックではエステルを積極的に用いて、せん断耐久性や油膜強度の持続性、高い粘度指数を実現し、分子の精製にも工夫を凝らしている。

一般的な化学合成油の1/10以下にまで微粒化されたニューテックオイルの分子は、パツツ表面の微細な凹凸にも行き渡りつかり留まる。浜辺を歩いた時、小石はすぐに落ちるが細かな砂はずっとまとわりつくのと同じだ。これがフリ



大切な愛車のコンディションを維持するのに欠かせないメンテナンス。中でもエンジンオイル交換は、エンジンフィーリングに直接影響するとともに、長い目で見た時にはエンジン各部の摩耗やクリアランス増大といった耐久性、さらにはガソリン消費量にまで影響を与える重要なメンテナンス項目である。

だからバイクメーカーでは、潤滑性や極圧性、酸化安定性といったオイルに不可欠な基本的な要素はもちろん、さまざまな使用条件で安定した性能を発揮するオイルを純正品として推奨している。

スポーツスター883(1997年モデル)の場合、20W50のマルチグレード、レ

始動直後から滑らかな鼓動を刻むVツイン シフトフリーリングもスムーズでイメージが一変。

クシヨロスの軽減につながり、強靱な油膜が形成されることでシール性が上がり、コンプレッションアップにもつながる。小さな粒子は、燃焼や摩擦で受けた熱によつて温度が上がりがやすい一方、冷却による温度低下も素早い。質量が大きければ熱を蓄えやすいのは当然である。

ニューテックのもうひとつの特徴は、積極的な低粘度化である。粘度を低くすることで回転部分や摺動部分の抵抗は低くなるが、油膜切れや潤滑不良などのト

ラブルにもつながりかねない。だが微粒化されたオイルは油膜切れが起きづらいため、低粘度&低フリクションのモーター用オイルを実現できるのだ。

今回、スポーツスターに入れたのは、粘度10W50のNC50。さらに低粘度で0W30のNC51もあるが、初のトライとして純正粘度に近い10W50としてみた。スポーツスターはクランクケース潤滑にエンジンオイル、プライマリーチェーンケースとミッションにはミッションオイルを

使用するが、NC50は湿式クラッチやミッションに使用しても問題ないため、どちらもNC50とした。

オイル交換後、真っ先に感じたのはアイドリング回転が落ち着くまでの時間が明らかに短くなったこと。Vツインの鼓動感を味わうためにアイドリング回転数を下げると、十分に暖機するまでストンとエンストすることが少なくな

い。ところがNC50を入れると、油温が低い状態でもアイドリングが安定するのだ。これは低温時の粘度が、純正の20Wに比べて低いこともあるが、理由はそれだけではない。重く、ゴツゴツした回り方が、軽やかでスムーズになったのは、オイル自体のキメの細かさが効いているような印象だ。

04 切開したペットボトルをフィルターとフィルターマウントの接合部に当てておく。フィルターを緩めた際に漏れたオイルをキャッチできる。無駄に汚さないためのひと工夫だ。



01 ドライランスプスのスポーツスターのクランクケースにはオイルのドレンボルトがない。エンジンオイルはクランクケース下のオイルタンクドレンボースを抜いて行う。



05 新しいオイルフィルターを取り付ける際は、あらかじめフィルター内に100ccのオイルを入れる。これによりエンジン始動直後の潤滑不良を防止できる。締め付けは手で行う。



02 このホースは、オイルタンクの供給側から分岐したもので、枝分かれしたもう一本がオイルポンプにつながる。プライマリーカバを外す際は、付根から流れるオイルを受けるため、ペットボトルを用意する。



06 NC50をオイルタンクに注入する。オイルフィルターに入れた100ccを含む全容量は2.8リットル。エンジンを始動したら各部からの漏れ、オイルレベルの確認を行う。



03 オイルフィルターは12ヶ月点検ごと8000km走行での交換が指定されている。横向きにフィルターを外す際は、付根から流れるオイルを受けるため、ペットボトルを用意する。



古いオイルの排出は フレームに差し込んだホースを抜くだけ。

最新の超高性能エンジンに比べれば、きわめてオソドックスなスポーツスターのOHVエンジン。スムーズ過ぎるとハーレーらしくない? という心配は無し。余計な雑味が消えてバルブ感はつきりと感じ取れるようになり、力強さはむしろアップしている。スポーツスターモデルだけに限らず、高性能オイルのメリットは十分に体感できた。

油温が上昇してからもフリーリングは良好だ。スロットルを大きく開けた際の回転上昇が以前よりまろやかで、しかしながらタルさはまったくなくシャープである。渋滞路につかまって油温がグングン上昇する場面でも、熱ダレによる性能低下は感じられなかった。

以前は走り初めにタッチが渋かったミッションも、NC50に交換した後は低い油温でもカチツと決まるようになり、低いギアで思い切り引っ張ってもクラッチが滑るようなこともない。

プライマリーケースと ミッションは 同じオイルで潤滑する。

03 プラグの先端にはマグネットがあり、クラッチやミッションの摩耗粉がたまり付着している。新車時のアタリが取れているのだから、パーツクリーナーで洗浄して締め付ける。



04 プライマリーチェーンカバーにフィルターキャップはない。オイルを入れるには、4つのトルクスビスで取り付けた、丸い皿状のクラッチインスペクションカバーを外す。



05 カバーを外した開口部から、NC50を注入する。規定量は946ccだが、開口部から入れたオイルレベルがクラッチのダイヤフラムスプリングの緑まで達したらOKだ。



01 プライマリーチェーンとミッションを潤滑する。ミッションオイルは、クラッチ下部のドレンプラグを外して排出する。クランクケースにはつながっていないので誤解しないように。



02 全量を抜くために車体を水平に保ち、プラグを外すと汚れたオイルが出てくる。この車両は走行4000kmだが、明らかに金属的なキラキラした輝きが混ざっている。

