



STEP3:圧縮圧力の回復

**オイル+ケミカルで走り復活**  
**ニューテック不動車再生術**  
**最終回**

Text & Photo / Kazuma Takagi 高城一磨  
 取材協力/ 秋葉モーターサイクル Phone 046-274-8198 <http://www.akibamc.com/>  
 ブルーライトニング Phone 03-3763-5437 <http://www.blr-jp.com/> (パワーチェック計測協力)  
 ニューテックジャパン Phone 045-628-2055 <http://www.nutec-japan.com/>

clubman's Test & Report

【第5回:パワーアッププログラム・後編】

# ケミカルもチューニングパーツ? 不動GSX-Rはニューテックで パワーアップできたのか?

## 頼りになる街のバイク屋さん



不動GSX-Rの再生作業で大活躍してくれた、神奈川県大和市の秋葉モーターサイクル。メーカー問わず修理からカスタムまで幅広く対応する技術は、「信頼」という言葉がピッタリ。秋葉さん(中央)を中心に、奥さん(右)と新井さん(左)が出迎えてくれる。

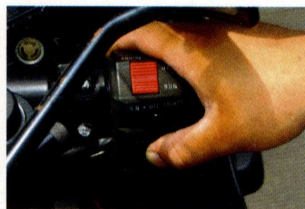
ニューテックがイチオシで薦めているパワーアッププログラムは、エンジンを開けずケミカルでパワーを回復させようというもの。前回の吸気系及び燃焼室洗浄に続き、今回は圧縮圧力の回復=パワーアップを狙うNC-202を注入。プログラム施工前とパワー&トルクの比較をしてみました。

見た目は上物でも中身は不動車という88年式のGSX-R1100と付き合っている。早半年。長期放置バイクとしては動き出すまでそれほど手間がかからなかったが、走り出しても細かに不具合が出たのは、さすが不動車。その度秋葉モーターサイクルに駆け込み、走りながら調子を整えてきた。

このコーナーで行ってきたのは、ケミカルの手カラを借り手軽にバイクの調子を取り戻すことだが、不動車の再生作業でもニューテック製品はかなり活躍した。もちろんゴム系パーツなど消耗品は新品交換が基本で、ケミカルでの再生は不可能だが、動きの怪しいホイールベアリングはニューテック製グリリスNC1000に詰め替えその後200km以上走っても問題ないし、緑青の溜まったキャブレターはNC120キャブ&インジェクションクリーナーで洗浄し快調。途中、燃料添加剤NC220の強すぎる洗浄能力がタンク内の細かなサビを落としキャブが詰まるハプニングはあったが、現在エンジン、車体とも絶好調である。

前回行った燃焼室内の洗浄も、それだけでは体感できるかどうかという小さな効果だが、先の吸気系や燃料系の洗浄に加え、今回の圧縮圧力復活メニューの効果を加えることで、GSX-Rのエンジンは明らかに元気になった。このパワーアッププログラムの効果は、数値より体感での差が大きいように思う。施工前に較べエンジンがとてもスムーズに回るのだ。爆発圧力がストレスなく回転につながり、吹け上がっていく感覚とでも言えはいいのだろうか。とにかく気持ちいいエンジンになった。

手間をかけずに効果を上げてこそケミカルだが、ニューテックケミカルの強力成分はレストアついでにパワーアップまでできてしまう。これだけ遊べるなら、もうチューニングパーツのひとつとして認識すべきかもしれない。



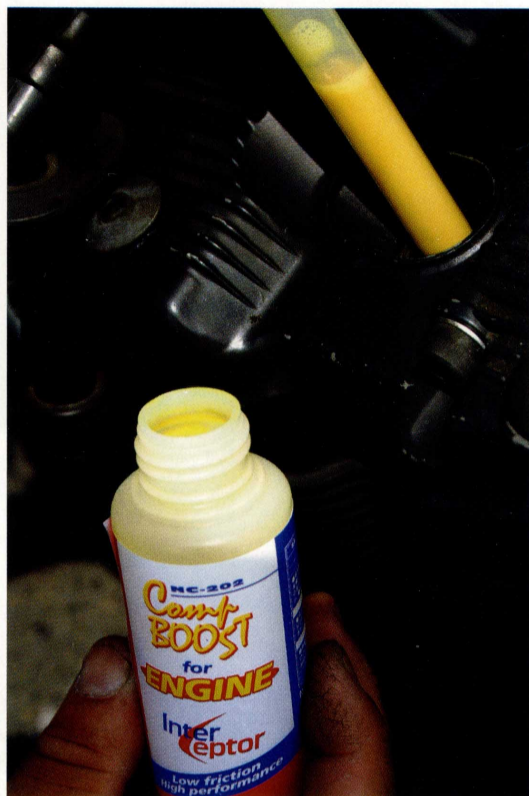
1~4番シリンダーまで注入後、2~3度セルに軽く触りピストンを上下させ、シリンダー全体にNC-202が行き渡るようにする。



少々馴染ませた後、プラグを装着しエンジン始動。白煙がもうもうと出るが、ケムリの出具合が落ち着くまでアイドリングさせておく。



白煙が止まったら、プラグを新品に交換。NC-202がプラグまでコーティングして、そのままでは失火しやすい状況になるからだ。



スパークプラグを外し、専用のスポイトで規定量のNC-202を燃焼室内に注入する。リッター4気筒だと、1回で半分ほど使うことに。

## STEP3:圧縮圧力の回復

### 新車でも圧縮アップ!? 仕上げは噂のNC-202で

以前施工した吸気/燃料系の洗浄を第1段階とするなら、前回行った燃焼室の洗浄が第2段階。その続きとして今回行ったのが、シリンダーとピストン及びピストンリングの摺動面のコーティングである。これはNC-202コンプレーストforエンジンというケミカルを、プラグホールから直接燃焼室に垂らして施工する。多気筒エンジンは当然各気筒の圧縮圧力が

均一に揃っていることが理想だが、組み立て誤差を含め実は新車でも微妙に差があったりする。距離を走っているエンジンなら、内部消耗により圧力が抜け気味のものもあるはず。NC-202はミクロの単位で凸凹のあるシリンダー表面、もしくはピストンリングとのすき間を埋め、圧縮圧力を向上し気筒間の数値を均等化するということである。

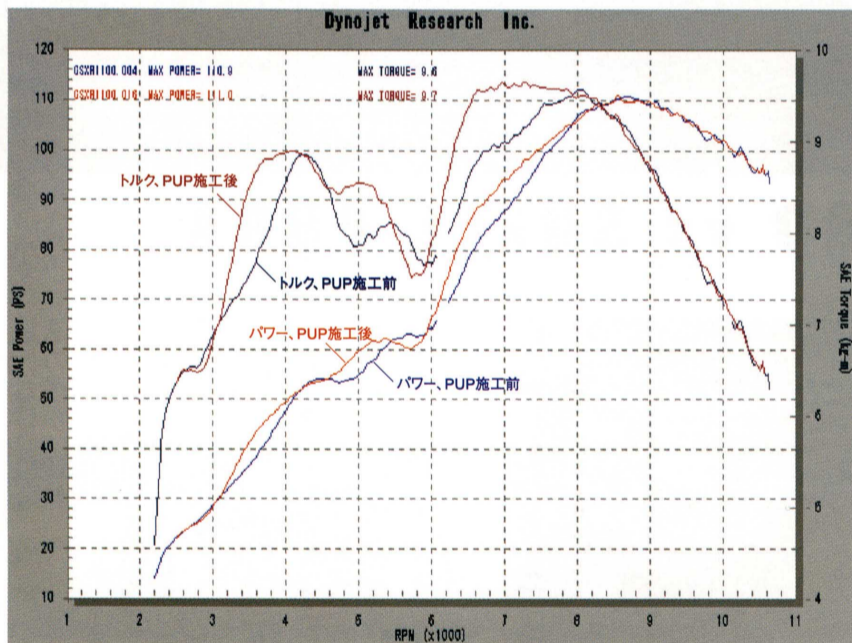
施工後



施工前



右がNC-202施工前の1番シリンダーの圧縮圧力で11.6~11.7辺り。対して左の施工後は12.1まで向上。施工直後にも関わらず他のシリンダーも同様にアップ。NC-202注入後は最低でも100km程回転を上げず慣らしを行い、しっかりコーティングさせるのが原則だ。



左のグラフは、何も添加剤を加えない状態(連載開始直後)の計測と、パワーアッププログラム施工十慣らし終了状態のパワーとトルクの比較だ。まず施工前後のパワー曲線を比較すると、ピークパワーこそほとんど差がないが、8000rpmに至るまでの到達スピードは施工後が上回っている。3500,5000,6500~7000rpmで上回るパワーはトルク曲線でも厚みとして出ており、とくにタコメーターが動き始めた直後の3500~4000rpmは加速感の違いとして体感できた。補足だが、測定条件

は季節の関係で同一ではなく、施工前が5月で約27度、施工後は9月で約37度(ともに屋内)とその差は10度も(!)もあった。同条件なら施工後がさらに上回ったかもしれない。ひとつ気になるのが、ピークパワーは同一でそこに至るまで施工後が速く、トルク曲線も最大数値発生後横ばいが続き施工前に追いつかれるところ。これはエンジンが欲しがっている空気量に対し、GSX-R1000の設定空気量が追いつかない(=エアボックスの吸入口が小さい?)ことも考えられる。

## いろいろなケミカルの中でもかなり信用できるブランドです

秋葉モーターサイクル  
秋葉康一郎さん

「どんなケミカルでも効果の有無は使い方次第で、とくにエンジン関係はクリアランスの大きさなど個体差によって変わってくるので、それを把握した上で使う必要があります。これはエンジンオイルも共通で、ひと昔前のチューニングエンジンのように冷間時のクリアランスが大ききかも摩耗しているものに、粒子の細かいオイルを入れても、効果が出る前に抜け落ちてしまうことも。ただ

ニューテックの場合これまで様々なバイクに使ってきて、添加剤もオイルもカバー範囲がかなり広いように感じます。また効果(性能)も価格の割に大きい。とくにオススメなのがNC-202コンプレーストで、これは入れた車輛のほとんどに効果がありました。またNC-120キャブクリーナーの洗浄力も目を見張るものがあります。今回のような不調車再生には強力な味方になってくれるはずですよ」



### NC-202

体感できる添加剤として知名度を上げていくNC-202コンプレーストforエンジン。今回はパワーアッププログラムの一貫として取り入れたが、もちろん単独での施工も可能。最近エンジンがお疲れ気味……なんてときに試す価値あり。60cc入りで税込み6300円。