

DF-TF ZZ-55改

問：ニューテックジャパン ☎045-628-2055
http://www.nutec-japan.com/純正以上の耐熱&低フリクション
ATFの基本性能がATの性能をアップ

クルマにとって油脂類は人間の血液同様、潤滑することでその役割を果たしている重要なもの。その代表的な存在がエンジンオイル。オーナーなら誰もが汚れや交換サイクルを気にするところで、これまでに1度も交換をしたことがないという人はまずいないといえるだろう。油脂類にはパワステやブレーキなどのフルードも含まれるが、これは定期点検項目に含まれる部位のため、車検時に交換されることが多く、それほど気にする人はいないかもしれない。そういった油脂類中で重要ではあるものの、意外と忘れがちなのがATF。

ATFもエンジンオイル同様に種類が存在し、メーカーによってそのタイプや特性も様々といえる。このインターセプター・ZZ-51改はBMW純正との互換性があり、駆動効率の向上をはじめ、耐熱性や潤滑性、耐摩耗性といった面でアドバンテージを誇る商品。高回転での変速を前提としたチューニングエンジンにも使用されるハイクオリティATFだ。特にこの潤滑性と耐摩耗性の相反する性質を両立することは、トラクションオイルを配合するといった工夫がなされているのがポイント。これによってよりキックダウンや変速の応答性も向上し、スムーズな変速を実現しつつ、ダスト汚れから起こるストレーナーの詰まりを防止することも可能というわけ。壊れやすいことからマージンをとった設定の欧州車用ミッションの隠された性能を、フルに発揮できるといえるのだ。また、トラクションオイルの配分を減らしたZZ-52は、純正ATFと比較すると20%以上の耐久性を誇っているものの、低価格化(1365円/1ℓ)を実現したアイテム。純正同等のプライスでよりハイクオリティなATFを望むユーザーには最適な選択といえるだろう。

一般的に2万kmを目安に交換を推奨されているATF。ミッション内部のギアやクラッチの作動を潤滑することを目的にしているフルードだ。このため使用状況によって、例えば市街地をメインに使用し変速回数の多いクルマと高速道路での使用のため変速回数が少ないクルマでは、同じ走行距離でも劣化の度合いに違いがみられることもある。しかし、ある程度の距離を乗った場合、熱にさらされたフルードの劣化は当然のことといえる。このATFを定期的に交換することで、変速ショックの緩和や結果的にミッション自体の寿命を延ばすことも可能というわけなのだ。

ハイグレードなATFならATの性能をフルに活用できる



DF-TF ZZ-51改

価格:2520円(1ℓ)、4万2000円(20ℓ)
トラクションオイルを配合することで潤滑性と耐摩耗性を両立したZZ-51改。高回転での変速を必要とするチューニングエンジンにも対応してくれる。



テスト車は'90年式のE34。定期的なATF交換はしているものの、12万kmの走行でATは滑り気味。さらに変速ショックの大きさも最近の気になる問題点。



過走行車や交換サイクルの長いクルマの場合1回でのATF交換は避け、汚れたATFを新たなATFで希釈させながら数回に分けて交換するのがポイント。



約100kmほど試乗しATFを馴染ませたところ、これまでの問題であった変速ショックは格段に解消された。シフトをDに入れた直後の反応もスムーズ。