

オーバーホールのその前に

ニューテック・パワーアッププログラム実施 走行距離 18万 km オーバーの お疲れチャン復活計画(後編)

取材協力=ニューテック ジャパン

http://www.nutec-japan.com

ガレージホリノ

TEL:0463-87-0847 http://www.g-horino.com

text=Seiichi NORISHIGE photo=Yoshitada MORO

vs **pick UP!**
randomSEARCH



エンジンオイルをNC-50 & NC-51に交換!

ニューテックはエステル系の化学合成オイルだが、エステルには基本的に極性があり金属面に吸着しようとする特性がある。また、ニューテックは通常の化学合成オイルの粒子と比較して1/10のサイズしかなく非常に流動性が高く、シール性に優れた特徴がある。

さてさて、随分と時は流れましたが前回の続きです。エンジンオーバーホールとまではいかないものの、「ニューテック・パワーアッププログラム」を実行し、燃焼室内を洗浄&圧縮を回復する効果があるコーティングを施した我々がお疲れチャン号。
施工後の現在、約3000km走行したのでさらに燃焼室内の汚れが飛び、コーティング剤は腰下のクランク周りにもしっかりと行き届きエンジンはスコブル快調であります。しかし、ニンゲンの感覚は優れているようで鈍いこともあります。ひよっとしたら気分だけ快調ってこともあるワケで、あらかじめ圧縮比を再測定し、パワーチェックも行ってみました。
また今回はエンジンオイルも評価の高いニューテックに交換しま



油温が75℃になったところで全開、測定開始だ。測定時には最大限に出力が得られる適正な80℃の油温になる寸法

した。ニューテックの化学合成オイルの特徴は、通常ベースオイル(基油)にブレンドされるシール剤、洗浄剤、耐摩耗剤、摩擦調整剤などの添加剤を含まない点にあります。ベースオイルそのものに必要とされる性能が与えられているのです。効果の程は計測データにも現れ、ますます絶対調デス!

★前号のあらすじ

『POWER UP Program』で圧縮を取り戻す

VTECエンジンのキモは燃焼室のコンプレッションをいかに維持するかが決め手。というワケで、パワーアップ・プログラムにチャレンジした前回。ちなみに5万キロも走行したエンジンなら十分にその効果が体感できる。

【施工前のデータ】

●コンプレッション
12.8/13.8/13.8/13.0
●最高出力
144.7ps/8530rpm
●最大トルク
12.4kg-m/2804rpm

【施工後のデータ】

●コンプレッション
15.2/15.3/14.8/15.0
●最高出力
153.3ps/8530rpm
●最大トルク
13.0kg-m/2826rpm



★今回の検証その1

施工後、約3000km 走行し再計測

施工直後よりややコンプレッションが低下したのは劣化したエンジンオイルも影響しているようだ。また、肝心のVTEC機構も作動不良の疑いがあるとホリノ師匠も指摘。しかし、このデータは立派なものです!

【オイル交換前の計測データ】

●コンプレッション
15.0/15.2/14.5/15.0
●最高出力
146.2ps/8541rpm
●最大トルク
12.8kg-m/2765rpm



★今回の検証その2

エンジンオイルでスペックアップ!

今回はエンジンのコンディションを考慮して10W50のNC50を1L、残りを0W30のNC51とし粘度の異なるタイプをブレンドして使用(価格は共に税込み¥2,520/1L)。真価の程はご覧のとおり発揮されたが、さらに走行し油膜が定着すればもっと出力は向上するだろう。



【オイル交換直後の計測データ】

●最高出力
150.0ps/8530rpm
●最大トルク
13.2kg-m/2756rpm

New Arrival 違いのわかるブレーキフルード Racing Performance 300

「ブレーキフルードを入れ替えるだけでこんなに違うの!？」とサプライズを連発していた従来のRP-320に加え、新たにリーズナブルなモデル『RP-300』が発売になった。過酷な高温時から低温時まで安定し優れた流動性を確保している。税込価格¥3,570/500cc

- ウエット沸点/202℃ [3.7% wet] : 260℃ [3.7% wet]
- ドライ沸点/308℃ ■密度 (15℃) / 1.083 ■動粘度 (cst) / 1500以下 [-40℃] : 2.4 [100℃] ■規格/DOT4
- 主成分/ポリグリコール系 (非鉱物油)、ポリグリコールエーテル、ホーリックエステル

