

Nutec & Inter Ceptor ケミカルチューニング



どれも同じように思えるエンジン&ギヤオイルだが、その性能は大きく異なる。使用するだけでエンジン性能を高めてくれるニューテックのケミカルに注目してみたい。

神藤 宏●文 text by Hiroshi Kando 篠原晃一●写真 photographs by Kouichi Shinohara
ニューテックジャパン●協力 cooperation by NUTEC JAPAN ☎045-628-2055

異 常気象ともいえる、長く、暑い夏も終わったが、夏後のケアとして、まずやっておきたいのがエンジンオイルの交換。そして、各部の傷みに応じたケミカルケアだろう。高性能オイルや効果の確かなケミカルの使用により、高温多湿で疲れきった愛車のコンディションは驚くほど回復するのである。そこで、これから数ヶ月に渡

りいくつかサンプリーカーを挙げ、それぞれのクルマに最適なケミカルチューニング術を探っていくと思う。まずその前に、そのケミカルチューニングの主役である「ニューテック」、「インターセプター」について触れておこう。エンジンオイルは通常のオイル分子の10分の1サイズまで精錬したベースオイルに、エステルを多く配合してい

ることが特徴だ。粒子が小さいこと、利点は、小さな粒が隙間なくがびつしり並ぶことで分子同志の接触点が増え、熱伝導性向上、耐熱性アップ、粒が小さく動きが良い、フリクション低下、隙間なく並ぶから密閉性が向上、実効圧力アップなど、エンジンオイルに求められる多くの性能をベースオイルですすでに満たしているのだ。通常は

ベースオイルの能力補充に数多くの添加剤(フリクションモディファイア等)が使われるが、それを必要としないため耐久性が高い。熱による性能低下幅も非常に小さい。これにジェットエンジンの潤滑に使われるエステルをブレンドしているのだから、いかに高性能化であるかがわかるだろう。インターセプターではベースオイルの一部をハイドロクラッキングオイルとし、リーズナブルな価格を実現している。さて、今回のサンプリーカーは、フェラーリ360チャレンジャーである。3.6ℓのハイチューンV8エンジンをミッドに搭載しているため、高温になりやすくオイル類への熱負担が大きい。MT車の場合、ミッションが高温になるとシフトチェンジがしづらくなる症状がでることで知られている。

今回のアドバイザーであるクライスジークの本木さんが、ニューテックの使い方として次のように語ってくれた。「我々メカニックは、難しい化学の話よりも現場の経験で判断します。ニューテックはこれまで一度も悪い症状が出たことがない。どんな条件下でもです。だからお勧めしています。粘

度を調整できるのですが、レース以外はエンジン保護を目的に一番硬いオイルを単使用しています。これも現場の判断です。しかし、粘度は高くてもフリクションは少ない。そんなエンジンの回り方をしますね」。

ニューテックは性能維持期間が長く、通常のオイルよりも長いスパンで使えるので、交換工賃とエンジンのための保険と思えば、価格が少々高くとも絶対的にお勧めなのだという。また、旧モデルの348、355には納車前にシリンダー圧縮力復活剤の「NC-202コンプレッソ」を施工し、全オイルをニューテックに換えると体感上でも明らかに違いがわかるので、ほとんどの場合そうしているという。

クライスジークでは、大抵はイベント前にすべてオイル&フルード類をニューテックに交換。イベント後は、そのまま通常使用するのだそうだ。そして新たなイベント時に、ふたたびニューテックに入れ替える。このようなサイクルを繰り返しているという。

これは性能と耐久性を両立させた、ニューテックならではの組み合わせだ。通常は

今月の疑問 & 質問

Q V8フェラーリの性能を高めるオイルを教えてください。

A ニューテックのオイルを使えば性能アップ確実!

今月の取材協力店

今回のケミカルテストはスーパーカー専門のメンテナンスガレージ、「クライスジーク」で行なった。さすがにスーパーカー専門とだけあって、車両整備やオイルに関するデータはとにかく豊富。ニューテック製品も取り扱っているため、気になる人は問い合わせをしてみたい。

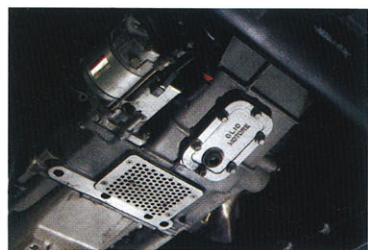


クライスジーク
●所在地=神奈川県横浜市都筑区川町999-1 ☎045-476-1000
●定休日=年中無休
●営業時間=9:00~20:00

3000km走行したオイルを使用中。

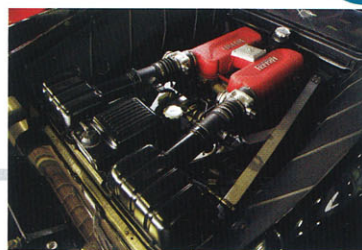
ニューテック使用

前



シフトのフィーリング

フィーリングはそれほど悪くなっていないが、あえていうなら、当初よりは若干の渋さを感じられる。シフトレバーの手応えが増したという感じで、変速に支障ないレベルではある。



エンジンの可動状態

現時点では某社のエステルブレンドのオイルを使用しており、走行距離も若干交換には早い。特に大きく体感できるほどの変化はない。気持ち、メカニカルノイズが大きい程度である。

GEAR OIL

**NUTEC
UW-75
UW-76**
100%化学合成オイル

価格：各5250円(1ℓ)

もともとレース用に開発されたギヤオイル「NC-70、71」をベースに、エステル分をさらに高性能化。過酷な状況下でも、低温から高温まで優れた潤滑性能とシフト能力を維持する。LSDプースターを採用しており、トランスアクスルやデフにも対応可能だ。



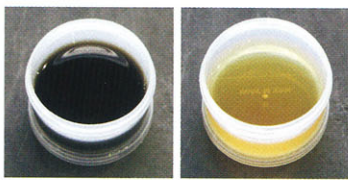
高 温下でのシフトフィーリングが高いことで知られる360だが、クライスジークではミッションオイルを「NC-70、71」とすることで問題の改善を確認済み。「かなり良くなります」と言うことだ。さらにレベルの高い走りや耐久レースの場合は、グレード上げた

「UW-75、76」を使用するのがお勧めだという。レースにも使える性能を持ちながら、そのまま日常でも使える耐久性も併せ持つ。これはポリマーなどの添加剤を極力使わずに製造されているからで、ポリマー消費による性能低下と、それによるカーボンの発生がないためである。



オイルの施工方法

ミッションオイル容量は約3.5ℓほど。パンパー下のトレイを外し排出し、側面のフィルプラグから注入する。作業にはポンプが必要。



意外にも抜いたオイル(写真左)は消耗しており激しい臭気を放っていた。高温に弱い添加剤が壊死し、酸化が進んだためだ。もちろん性能向上のための添加剤も相当劣化している。オイル自身が高性能に添加剤を必要としない「NC-75、76」ではこうした現象が起こらないため長寿命。

ENGINE OIL

**NUTEC
UW-01
UW-02**
100%化学合成オイル

価格：各5250円(1ℓ)

超微粒子ベースオイルにエステルを配合した「NC-40、41」をベースに、エステルを大幅に増量。さらなるローフリクション、耐熱性、耐久性を発揮する最高峰オイル。01と02をブレンドすることで粘度を0W-10~10W-60まで自由に調整可能である。



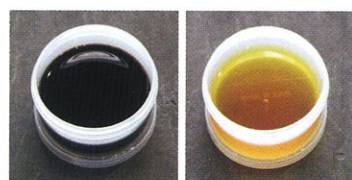
ク ライスジークでは通常オイルは「NC-40、41」を使用するが、イベントやレースの場合にはさらにランクをあげた「UW-01、02」を用いるカスタマーが多いという。「NC-40、41」でも問題はないが、熱のこもりやすいミッドシップの特性から、そうしているという。

粘度調整はせずに「UW-02」(10W-60)を単体で使用。レースといってもプロではないので、ギリギリまでタイムを詰める必要はないし、また機械に依存する部分が多いため、フリクションよりも熱対策に重点を置いている。もちろん、タイムを狙う時はブレンドして使うそうだ。



オイルの施工方法

オイル量は約9.5~10ℓ。量が多いため安いオイルであっても頻繁に変えると高くつくが、ニューテックは交換スパンが長いためお得。



抜いたオイル(写真左)はすでに真っ黒。スラッジも発生していた。ニューテック製品はスラッジ発生が低く、また元の汚れを除去・溶解する能力が高いため、固形物がダメージを与える心配がない。そのため、使い始めはオイルが汚れやすいが、その分、内部の金属面はピカピカになるのだ。

見違えるような性能アップを体感。

ニューテック使用

後

参考施工価格

エンジンオイル	約9.5ℓ 使用
オイル代	4万9800円
交換工賃	6300円

ギヤオイル	約4.0ℓ 使用
オイル代	2万1000円
交換工賃	6300円

上記の工賃はクライスジークで作業した場合の金額である。あくまでも目安として参考にして頂きたい。また、同店ではオイル交換された方の愛車の状態を診断するサービスを実施している。お店のスタッフに「ROSSOの記事を見た!」と告げると、なんと診断料が無料になる!

エ ンジン&ミッションオイルを交換し、クライスジークの東本さんの運転でインプレッションに出かけた。結果はまずアドリングに現れ、エンジンノイズの低減、ブリッピングがより鋭く滑らかになった。実際の走りではアクセルのツキも向上(つまりトルクアップ)。シフトは軽く入り、走るにつれフィーリングが良くなったという。ニューテックへの交換で、全面的に性能アップを遂げることができた。

推薦人

クライスジーク
スタッフ(東本さん)



オイル交換だけで走行性能を高め、さらにメカニカル部分を強力に保護。