Interceptor NUTEC

Text/A.KURITA 栗田 晃
Photo/Y.TAKAKURA 高倉 康
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む。

[PART3]

フロントフォークオイル交換で走りが変わる

路面からのショックを受け止めながら、制動時のノーズダイブを支えるフロントフォーク。フォークオイルには、フォークの踏ん張り＝減衰力を発生させる役割があり、エンジンオイルほど注目度は高くないが、操縦性や快適性を左右する重要な要素なのだ。ニューテックでは、フォークオイルにも化学合成油のテクノロジーを注入。現在はテスト販売の段階だが、すでにユーザーから高い評価を得ている新オイルをスポーツスターのフロントフォークで試してみよう。

今回の主役・Fork Oil ＃10
標準価格◎3780円（1リットル・税込）
ニューテックスペシャルショップでも、全店では扱っていないテスト段階のため、ラベルもプロトタイプ。以前はミッション用のZZ-51改をフォークオイルに代用さすこともあったが、こちらは専用処方で開発。

積極的にワインディングやサーキットを走るライダーは別として、街乗り専門ライダーはフォークオイルをあまり気にしない傾向にある。純正相当の粘度が適量入っていれば十分、という考えの人も多いのではないだろうか?

＃10、＃20と表記されるように、一般的なフォークオイルの粘度はシングルグレードで、鉱物油が用いられている。以前、エンジンオイルの解説でも触れたが、鉱物油には低温時と高温時の粘度変化が大きく＝粘度指数が低く、耐熱性も低いという特徴がある。

このため、フォークの伸縮によって油温が上昇した時の粘度を優先すると、低温時の粘度は相対的に高くなり、フォークの動きが渋くゴツゴツした印象になりがちだ。しかしそれを嫌って低温時の動きを優先すると、高温時に粘度が下がりすぎて減衰力が不足してしまう。

ニューテックでは、こうした現状に着目してフォークオイルを開発。同社が絶対の自信を持つ化学合成油テクノロジーを活用し、従来製品にはない新たな性能を造り込むことに成功した。

同社製エンジンオイルでもおなじみの通り、化学合成技術を活用することで温度変化に対して粘度変化の少ない、高い粘度指数が実現できる。具体的には、粘度表示が同じ鉱物油と比較すると、化学合成油の方が低温時粘度を下げられる。これを用いれば、フォークオイル温度が低い走り初めはソフトに作動して、油温が上昇するに従って狙った粘度にできるというわけだ。０W25や０W30といった高性能低粘度エンジンオイルの開発を得意とする、ニューテックならではの発想といえるだろう。

さらに、化学合成油は鉱物油に対して耐熱性が高いから、サーキット走行などのハードな場面でも熱ダレによる減衰力の低下が抑制され、セッティングの変化を気にすることなくライディングに集中できる利点もある。

ニューテック製フォークオイルの設定粘度は＃5、＃10、＃20の3タイプで、混合することで＃7・5や＃15など好みの粘度に調製できる。

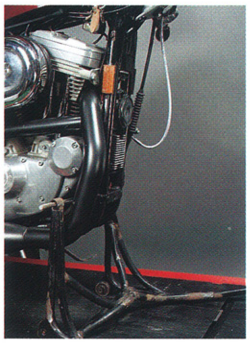
鉱物油ベースのフォークオイルに比べて低温時の粘度が低いというだけあって、メスシリンダーに注ぐ際も〝トップン、トップン〟ではなく〝サラサラ〟と流れ込む感じだ。粘度が低いためオイルを揺すっても気泡が発生しづらく、また泡の切れも良好。これは、安定した減衰力を発生させるための重要な要素である。

古いオイルをなるべく多く排出するため交換作業はフォーク本体を抜いて行う。

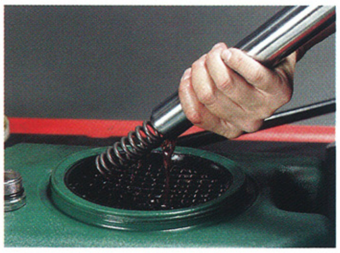
01 スタンドを掛けて前輪を持ち上げ、フェンダーやブレーキキャリパーを外す。アクスルシャフトを抜く際は、ホイールカラーの脱落に注意。復元時には締めつけトルクを守ろう。

02 フロントフォークを単体にする前に、アンダーブラケットのクランプボルトを締めたまま、トップブリッジのクランプを緩め、インナーチューブ上部のキャップボルトをわずかに緩めておく。

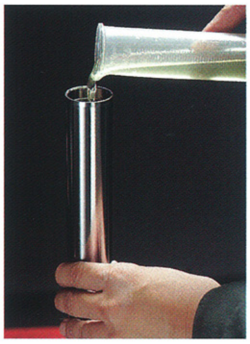
03 アンダーブラケットのクランプボルトを緩めてフォークを抜き取る。スッと抜けない時は、転倒などの理由でトップブリッジとアンダーブラケットが歪んでいる可能性を疑う。



04 フレーム穴を利用した自家製スタンドはとても便利。アウターチューブ下端にはドレンスクリューがあり、これを使えばフロントフォークを外さず古いオイルを抜くこともできる。



05 先に緩めたキャップボルトを外し（フォークスプリングに押されて飛び出すので注意）、古いオイルを排出する。使い込んだオイルは透明感が無くなり、独特の匂いが漂う。



06 逆さまにしたフォークを何度も伸縮して排出したら、パーツクリーナーで洗浄する。倒立状態でしばらく放置した後、サービスマニュアルの記述に従い、317㎖のオイルを注入。

07 通常のオイルを入れた後にフォークを伸縮させると、ポコポコと気泡が浮かび上がってくるものだが、ニューテックのフォークオイルは粘度が低いせいか、すぐに気泡がなくなった。

08 古いオイルを洗浄したフォークスプリングをインナーチューブに挿入する。今回は分解なしでオイル交換のみ行ったが、完全OHを行った場合は、注入するオイル量は358㎖となる。

09 本締め前に各パーツの据わりを良くするため、フォークを何度かストロークさせる。減衰力が効いていない〝スカッ〟というものではないが、思った以上にスムーズに伸びてくる。

化学合成油ならではの粘度指数の高さで、油温が上昇しても粘度が低下しづらいのが特徴。

スポーツスター用純正フォークオイルは「タイプE」と呼ばれるもので、明確な粘度を記載していない。だがこのフォークユニットは日本のサスペンションメーカー製で、一般的なオンロードスポーツモデル用と判断し、#10を使用する。

ニューテック製フォークオイルに交換して第一に感じるのは、油温が低い段階から想像以上にフォークがよく動くということだ。スカスカな感じではないのだが、純正オイル時にあった路面の凹凸にコツコツと反応する硬さが緩和され、スムーズでしなやかに作動する印象だ。

この状態でしばらく走行して温度が上がっても、粘度の低下は感じられず、縮んだフロントフォークが伸びる時にも新品オイルならでは減衰力を体感できる。路面の継ぎ目の凸凹で突き上げを喰っても、フロントフォークがしっかり踏ん張って吸収してくれる。粘度指数が高い化学合成油は、温度上昇による粘度低下が穏やかなため、走り初めから大きく印象が変わらないのだろう。

このオイルはテスト販売の段階ながら、スーパースポーツモデルでワインディングやサーキットを走るユーザーに高い評価を得ているという。だが、前輪荷重が少なくフォークオイル温度が上がりづらいスポーツスターのような機種に対しても、低温時にスムーズに作用する特性が乗り心地や操縦安定性の向上に有効に作用するのは間違いなさそうだ。

旧車、絶版車のエンジンに適した「漏れにくい」新オイル。

低粘度で高い油性を発揮するニューテックは、現行スーパースポーツモデルだけでなく、旧車・絶版車ユーザーにも愛好者が多い。しかしユーザーによっては、にじみや漏れを気にする声もあった。そこで開発されたのが、旧車でも安心して使える高性能オイル、Mineral Synthetic MS-55である。

ニューテックの代名詞である化学合成油をベースに、他の製品に比べて鉱物油成分を増量。この鉱物油成分によって油膜を厚くすることで、ピストンクリアランスやメタルクリアランスの大きな旧車用エンジンの油圧低下を防ぐ。オイル上がりやオイル下がりを軽減すると同時に、外観上気になるオイルにじみ防止にも効果を発揮する。

旧車オーナーにとっては、高性能オイルをより身近に感じられる商品の登場といえるだろう。

10W50のNC-50を使用するスポーツスターは、プライマリーケースの合わせ面ににじみが発生。こうした場面でMS-55が効果を発揮する。写真の1リットル缶は撮影用サンプルで、スペシャルショップでは20リットルペール缶のみで販売される。1リットルあたりの販売価格は2940円（税込）。