

## 真夏の超過酷なサーキットでも頼れる高性能

MT-07と共通の688cc水冷並列2気筒エンジンを搭載したYZF-R7を2台用意。1台は純正エンジンオイル、もう1台に新しいRS4GPを入れて、比較テストを実施した。

もちろん車両の個体差はあるとはいえ、RS4GPのほうが朝イチの始動性がよく、純正が「キュルキュルキュルプロロロ…」という感じに対し、RS4GPは「キュルキュルプロロロ…」と、半分程度のクランク時間。さらに、始動直後のシフトタッチはRS4GPのほうがスムーズに感じ、とくに何も考えずスッとクラッチをつないで発進できる。

公道では、低中回転域でのエンジン回転フィーリングがとくに違う。RS4GPのほうが滑らかで、ヒュンとやや軽めに加速。エンジンのメカノイズというか、ちょっとした雑味も減少した感じがあり、上質な雰囲気が増した。

サーキットでは、高負荷をかけつつ差を見つけるべく、30℃を超える猛暑

の中、どちらの車両もかなりの時間を走行。高回転域での明確なパワーの違いは体感できなかったが、やはりRS4GPのほうがスムーズにエンジンが回っていると感じた。

15分×2本を連続走行すると、純正は1本目終盤でシフトフィーリングが少し悪くなったように感じたが、RS4GPは2本目のゴールまでほぼ違いがなかった。

真夏のツーリングで渋滞にハマれば、サーキットと同等かそれ以上のエンジンオイル負荷になることもあるはず。そう考えるとRS4GPは、気持ち良く旅を続けたいツーリング派にも向いている。



RS4GPに交換したブルーのYZF-R7は、朝イチの始動から絶好調の雰囲気。ノーマルオイル車と比べてさらに上質で、とくに低中回転域ではエンジンの回転フィーリングにスムーズさを感じた。そして、とてもタフ!



ワイズギア 片山さん

「エンジンオイルは、ぜひ愛車の使用環境を基準に選んでください。また「小排気量車だから安いので…」と考えがちですが、例えばセロー250のドレッキングする場合など、低速でも高負荷だとエンジンが高温になるためオイルには過酷。使用量も少なめでそこまでのコスト差にならないので、RS4GPの使用をおすすめしたいです」

交換サイクル終盤までいいフィーリングが持続します



エネオス 小松原さん

「エンジンオイルに使われる重要な添加剤は大まかに6~7種類あり、それぞれに何百もの異なる物質があります。それらをいかにうまく選び、適正量で配合するかが開発のポイント。じつはこの部分は現在でもかなりアナログで、配合してみ、実際に金属面に付着させて摩擦係数を測るなど、地道な作業の繰り返しにより開発しています」

RS4GPは、他製品に絶対使わない専用レシピです

「パワー」というコンセプトは踏襲しつつ、「より体感できる性能向上」もテーマに開発されている。具体的には、シフトやクラッチのフィーリングやエンジンレスポンスの向上と、それらが長期間持続する性能を追求。新たなベースオイルの選定に加え、添加剤に最新の粘度指数向上剤を採用することで、10W-40という粘度グレードを保ちながら実用領域での低粘度化を達成した。40℃動粘度は従来のRS4GPや他社製のレース対応品5W-30より低く、1000

℃動粘度はそれらよりも高い。そしてこれを、中回転域でのロス馬力低減などにつなげている。また、最新粘度指数向上剤の効果で、せん断による粘度低下率もさらにレベルアップ。これにより、オイル交換時期まで安定した性能が期待できる。「レーシングマシンにも対応」と聞けばツーリング派には無縁に思えるが、温度による粘度変化や走行による粘度劣化の少なさは、幅広い使用環境で長距離を走るツーリングマシン向きでもあるのだ!



### RS4GP 10W-40 JASO MA2

価格：4400円/1L 1万5840円/4L

15年登場の従来型からさらに進化。MotoGP技術も盛り込みながら開発された、YAMALUBEシリーズ最高峰となるレーシングスペックエンジンオイルだ



#### オイルの粘度とは

エンジンオイルの粘度は、米国自動車技術者協会が定めたSAE粘度グレードにより「10W-40」のように示される。前半の数字が低いほうが低温時に柔らかく、後半の数字が高いと高温でも硬さを保つ傾向だ

新RS4GPは、これまでと同くベースオイルに100%化学合成油を使用。これまでの「モア

## ヤマハ純正オイルの最高峰

# YAMALUBE RS4GP

NEW!!

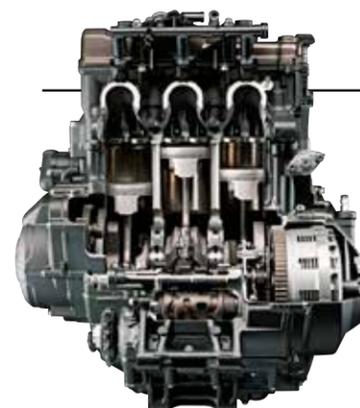
## 旅にもオススメ!

ヤマハ純正オイルの製品ブランドとして50年以上の歴史を持つYAMALUBE (ヤマルーブ) その多彩な4ストエンジンオイル群の中で、15年から最高峰に君臨してきたRS4GPがフラッグシップオイルとしてさらなる“体感性能”の向上を果たしたレーシングスペックを名乗るが、じつはツーリングユーザーにも超オススメなのだ!

写真・文/田宮徹 問:ワイズギア TEL0570-050814 <http://www.ysgear.co.jp/>

### ツーリングに効くメリット

- メリット 1 ストレスない始動性と気持ち良いシフトフィール
- メリット 2 実用領域の低粘度化で省燃費化も期待できる
- メリット 3 オイル交換サイクル終盤まで安定した性能を発揮



### [ エンジンオイルの仕事 ]

#### 潤滑

ピストンとシリンダー、4ストバイクの変速ギヤなど、金属同士が擦れる部分の摩擦を油膜で減らし、キズや焼き付きなどから守る

#### 冷却

部品同士の摩擦熱を、エンジンオイルにより吸収。油冷や空冷だけでなく、水冷エンジンでもエンジンオイルは冷却の仕事も担う

#### 密封

シリンダーとピストンリングの間に入り込むことで、わずかな隙間を埋め、気密性を高めて燃焼エネルギーを逃さずピストンに伝える

#### 洗浄

燃焼のカスであるカーボンやスラッジ、部品の摩擦により発生した金属粉などを吸着・分散することで、汚れが堆積するのを抑止する

#### 防錆

エンジン内部には、燃焼や気温差などで水分が発生する。オイルには、金属部品の表面に油膜を張ることで錆を予防する効果もある

ヤマハは、開発の初期段階からエンジンオイルを「液体パーツ」と捉えて、パフォーマンスを100%発揮できるようなヤマルーブを“設計”している

### 最新添加剤の採用により 実用温度域を低粘度化

モトGP思想を取り入れた最高峰エンジンオイルとして、15年に新登場したのがヤマルーブのRS4GP。じつはこのオイル、その性能と信頼性の高さから、ヤマハディーラー以外のメカニックなどにも密かに支持されてきた。

これは、ヤマハがエンジンオイルに独自の厳しい性能基準を設けるほどこだわる車体メーカーであることに加え、RS4GPの開発協力を担当してきたのが、日本の石油元売最大手であるエネオスであるという点も大きいだろう。

エンジンオイルは、ベースオイルと添加剤により構成される。その配合比率はベースオイルが85、9割程度と製品により幅があり、使用する材料やそのグレード、添加剤の内容も異なる。そしてエネオスには、あらゆる素材と経験豊富な技術者が集結。つまり料理で言うなら、最高の食材と世界中の調味料、三ツ星シェフが揃った状態なわけで、そのエネオスがヤマルーブのためにだけに研究・開発した最高峰となれば、ヤマハ乗りならずとも味わってみたくなる。

新RS4GPは、これまでと同くベースオイルに100%化学合成油を使用。これまでの「モア