

高級エンジンオイルは本当にイイのか？

最上級とベーシック
2つのヤマルーブを徹底比較



YAMALUBE RS4GP
(4400円/1ℓ)

高級

ベーシック

YAMALUBE スタンダードプラス
(2002円/1ℓ)

↑ベースオイルを100%化学合成油としたヤマルーブの最高峰エンジンオイル。'15年に登場したが、モアパワーを追求してリニューアルし再デビュー!!

↑ヤマハ車の基本性能を引き出しつつ、鉱物油ベースで経済性に優れたベーシックオイル。車種を問わず使え、純正としての信頼性を高い次元で確保する。

VS

ピンからキリまで様々な製品が存在するエンジンオイル。特に値段の張る高級オイルって、そんなにも違うものなのか？そこで、ヤマハ純正オイル・ヤマルーブの最高峰エンジンオイル「RS4GP」がリニューアルされたとの話を聞いて、ベーシックな「スタンダードプラス」と比較テストを敢行した!!

●文：青木タカオ／編集部 ●写真：富樫秀明 ●取材協力：ワイスギア

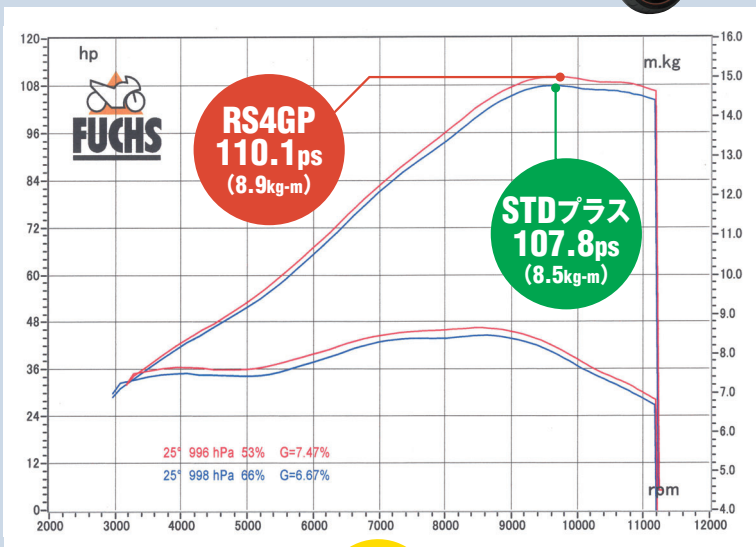


比較方法

実走とシャシーダイナモの両面でテスト!

テスト車は編集部の'14年型MT-09。まずスタンダードプラスで実走&パワーチェック。その後RS4GPでフラッシングを行い、オイルフィルターも交換してRS4GPを再充填。実走&パワーチェックという手順で行った。

TEST② 全域でしっかり
シャシーダイナモ パワーUP!!



TEST① シフトフィールが
実走 激変した!

まずはスタンダードプラスを試乗するが、こちらでも何の問題もない。明確な違いがなかったらどうしよう……と不安をいだきつつRS4GPに交換。するとニュートラルから1速に入れた途端「なめらかさ」を感じ、シフトチェンジがスムーズに。ギャの入りが良くなっただけでなく、クラッチもスバツと切れが良くなり、レバーフィールも向上。発進もしやすくなった!!



←エンブレも思うがまま、タイムラグなしに、節度を保ちつつスムーズにギャが入っていく! オートシフターでも試してみたい!!

入りが軽い!!



見事な結果!

体感に頼らず数値的に立証してみたいと考え、シャシーダイナモで2つのオイルを比較。するとどうだ、RS4GPはパワーとトルクを全域で見事に上乗せしているではないか。過去に2500台以上の計測経験を持つ和光2りんかんのパワーチェック担当・狩野修さんも「オイルの比較でこれだけ明確な差が出ることは珍しい」と驚きを隠さない。

取材協力：和光2りんかん
埼玉県和光市下新倉5-11-1 ☎048-452-6290
<https://2rinkan.jp/shop/258wako/>

INTERVIEW

RS4GPは何がすごいのか？

見事に高級オイルの実力を見せつけたRS4GP。この差はどんな違いから生まれるのか？生みの親を直撃取材してきたぞ！



究極の高粘度指数で オイルの理想に近づく

RS4GPの話の前に、比較したスタンダードプラスでもエンジンの保護」というエンジンオイルの最も重要な能力は十分。小排気量車からYZF・R1に至るまで、全ヤマハ車で問題なく使えるよう設計されていることは述べておきたい。

しかしヤマルーブの開発元・ワイズギアはカスタムパーツメーカーでもある。ユーザーの嗜好に細かく対応したいという思いが、4スト用エンジンオイルだけで6銘柄(うち2銘柄はスクーター用)という豊富なラインナップに繋がっているのだ。

その最高峰であるRS4GPは、ベースオイルに高性能な化学合成油を用いるなど、とにかくパワーを追求しているのが特徴。今年4月に発売された新型RS4GPはこのコンセプトを踏襲しつつ、ライダーが体感しやすい性能にも着目。クラッチフィールやエンジンレスポンスの改善に加え、シフトフィールを重視してトランスミッションの摩擦抵抗を低減することにも注力している。

そのポイントが「せん断のされにくさ」だ。エンジンオイルはミシシヨンのギヤですり潰されるような力を受け、走るほどに細かくせん断されていく。しかし新RS4GPでは新採用の添加剤により、耐せん断能力を旧RS4GP比で飛躍的に高めている。ギヤのかみ合い部は2輪エンジンで最も潤滑の厳しい部分だが、新RS4GPはそんな部位でもせん断されにくく高い潤滑性能を保ち、ミッションを始めとする各部の抵抗

リニューアルで より性能アップ

モアパワーというコンセプトを踏襲しつつ、オイル交換後により体感できる性能を向上した新型。「タレにくい」ことも重要視され、高い性能や良好なフィーリングが長期間持続する。



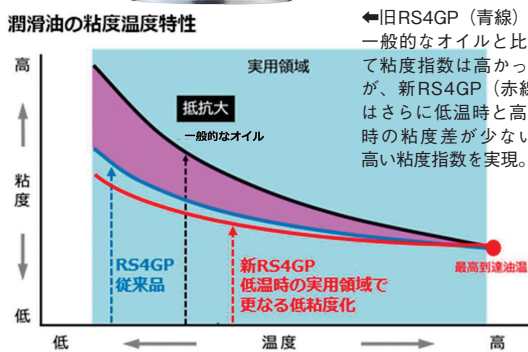
を大幅に低減してくれるのだ。

粘度を上げるための添加剤がせん断されるとオイルの粘度が下がり、シバシバな状態になって性能が落ちていくから、耐せん断能力の高いRS4GPは初期の性能をオイル交換時までしっかり維持してくれる。これも開発陣がモデルチェンジで意識したことのひとつだ。

さらに新RS4GPは「粘度指数の高さ」も特徴。オイルは低温時は固く、高温時は柔らかくなる特性を持つため、エンジンオイルを高温時に最適な硬さにすると、低温時は固すぎて抵抗になってしまふ。温度による粘度変化が少ないものが理想的なエンジンオイルなのだ。

この粘度変化が少ないことを「粘度指数が高い」というが、日本で販売される、JASO規格を申請したオイルのデータが掲載された「潤滑

◀旧RS4GP(青線)も一般的なオイルと比べて粘度指数は高かったが、新RS4GP(赤線)はさらに低温時と高温時の粘度差が少ない、高い粘度指数を実現。



油銘柄便覧」という専門書内の数値

でも、新RS4GPの粘度指数は2輪車用4ストエンジンオイルの中では圧倒的に高く、かなりの高粘度指数、と言われる200を余裕で上回っているのだという。

この粘度指数は添加剤を多く使用すれば高くすることもできるが、一般的にその性能を長続きさせるのは難しい。つまりせん断されにくく高粘度指数な新RS4GPは矛盾を両立したオイルでもある。フィーリングを求めてせん断能力や粘度指数を高め、摩擦抵抗を低減していったことが、相乗的に出力の向上にも結びついているのだ。

また、RS4GPは夏の渋滞など油温が上がりやすい過酷な状況でも油膜保持性能が高く安心できる。高性能車に限らず、愛車を労い、走りを楽しみたいならぜひ選んで欲しい。

◀金属球が入った試験管に、左から順に新RS4GP、旧RS4GP、プレミアムシンセティックを封入。粘度は全て10W-40だが、球は低温での粘度が低い順に落下していく。



YAMALUBE ENGINE OIL LINE UP

エンジン特性に応じたオイルをラインナップ。'18年以降のジョグとビーノ用となるRED(10W-30)を除き、粘度は全て10W-40に統一される。



RS4GP (4400円/1L) プレミアムシンセティック (3212円/1L) スポーツ (2552円/1L) スタンダードプラス (2002円/1L) BLUE ver. (2552円/1L) RED ver. (2002円/1L)

SPORT BIKE (10W-40)

SCOOTER

化学合成

部分合成

鉱物油

部分合成

鉱物油



取材協力：ワイズギア

◀今回お話を伺ったのは、ワイズギアでヤマルーブ製品の開発に携わるお二人。RS4GPはレース専用商品ではないが、今度の鈴鹿8耐ではヤマハ社内チームが使用し、レース後にも分析も行う予定とのこと。

営業部 品質管理課 片山剛志さん

企画部 商品企画課 立石康記さん