

Chose Oil

## モデルや用途に合わせて オイルが選べる。

愛車のエンジンを大切にしたいなら可能な限り化学合成油を使用する方がいいが、流動性が高いためガスケットのシール材に紙を使っている旧車などに入れるとオイルがにじんでしまうことがある。そういう車両には鉱物ベースのオイルを使うことで症状が軽減される場合がある。化学合成油には及ばないが、elfの高い精製技術と高品質な添加物によって必要にして十分な性能を発揮する



### 鉱物油 MOTO4 クルーズ

20W-50

1836円(1ℓ) / 6976円(4ℓ)

オイルがにじみやすい旧車にはシール材への浸透性が低い鉱物油がオススメ。高粘度設定でクリアランスが大きい機械部分をしっかり保護できる



### 部分合成油 MOTO4 ロード

15W-50

1836円(1ℓ)

空冷ビッグツインの標準的な粘度設定で、高速走行からシティアラまで幅広く対応する。鉱物油に化学合成油を添加し、性能とプライスを両立する

(for Twin cam)



### MOTO4 ツインテック

従来の空冷モデルも最新のツインクルモデルも、基本的には全化学合成を使いたい。特に排気量を拡大したモデルはエンジンの熱量も大幅に増大。これまで以上に熱対策が重要になっている

厳冬期に



### MOTO4 ロード

MOTO4 ツインテックは高温型の設計のため、厳冬期はオイルが固くなってエンジンの始動性に影響する可能性がある。そんな時は低温での流動性がいい15W50の部分合成油を使うの手だ

(for Sportster)



### MOTO4 ツインテック

スポーツスターはエボエンジンだが、現代の高品質なパーツを使っているため化学合成油の使用をおすすめしたい。とくに1200ccモデルは熱量も大きくなるので、高性能オイルのメリットは大きい

(for Evolution)



### MOTO4 ロード

メーカー推奨が鉱物油になっているエボには部分合成油のMOTO4ロードを使ってみよう。ガスケットの状態によっては化学合成油も使えないわけではないので、夏場だけでも試してみるのもアリだ

(for V-ROD)



### MOTO4 ツインテック

水冷のレボリューションエンジンはピストンとシリンダーのクリアランスが狭く、高回転まで回るため油膜が切れやすい。ハイスペックなエンジンには最高品質の全化学合成オイルを使いたい

(for Before Shovel)



### MOTO4 クルーズ

シール材が弱く、オイルがにじみやすいショベル以前の旧車には鉱物油を使うのが一般的。しかし、最新のシール材を使った対策部品を組み込んだエンジンなら化学合成油を使うこともできる

(Other Item)

## 「ファイト一発!」なガソリン添加剤も効果的。

エンジンのメンテナンスとしてガソリンに添加するケミカルにも注目。クリーナーはバルブやインジェクションシステムに付着したカーボンなどの汚れを除去して摩擦抵抗を軽減し、燃費やエンジン効率を向上させる。オクタンブースターは異常燃焼によるノッキングを防止し、燃焼室にダメージを与えるのを防ぐ。どちらも定期的に使うことでエンジンの劣化を防ぐことができるのだ



### オクタン ブースター

1944円

ガソリンのオクタン価をアップさせて異常燃焼を防ぐ。効率的かつ完全な燃焼を実現してエンジンの保護とパワーアップに貢献する



### エンジン クリーナー

1944円

バルブやピストンなどに付着し、フリクションの原因となるデブリを強力に洗浄。半年に1回のタイミングで使用すると効果的



### インジェクション クリーナー

1188円

フェルラインを洗浄し、インジェクターノズルなどに付着したカーボンを除去。汚れの再付着も防ぐ。キャブ車にも使用可能

夏場は高性能オイルのメリットを体感しやすい。真夏にエンジンから異音が開こえたり、アイドリングが安定しなくなったり、経路はないだろうか。いわゆるオーバーヒートだが、空冷エンジンの場合その原因はオイルにあることが多い。油温が上がり過ぎてシヤバシヤバになったオイルは、マシン設計時に想定したエンジン保護のための潤滑と冷却ができず、熱膨張した金属パーツはクリアランスがなくなつて抵抗が生まれる。さらにピストンとシリンダーの間隙をオイルで密閉できなくなつて爆発力をロスし、パワーもダウンも引き起こすのだ。モト4 ツインテックはこうした過酷な温度の中でも安定した性能を発揮する。実際、昨年の猛暑の中、編集部員のハーレーに使用してみたところ、渋滞の中をノロノロ走つてオートバイもダウンも引き起こさず、不安を感じることがなかった。また、高速道路で加速する際、高回転域でも熱ダレせずパワー感が持続していた。猛暑に向かうこれからの季節、モト4 ツインテックのメリットは誰にでも実感できるはずだ。

オーバーヒートしそうな油温になつてもトルク感が希薄にならず、不安を感じることがなかった。また、高速道路で加速する際、高回転域でも熱ダレせずパワー感が持続していた。猛暑に向かうこれからの季節、モト4 ツインテックのメリットは誰にでも実感できるはずだ。

モト4 ツインテックの特徴である高温時のメリットを感じやすいのが右の写真のシーンだろう。空冷Vツインは前後シリンダーの間に熱がたまるため、渋滞時にオーバーヒートしやすい。また、ピストンとシリンダーのクリアランスが広いので、オイルの密閉性が低下するとパワーダウンしやすく、高回転が伸びなくなってしまう



(渋滞にはまった!)



(高速道路で加速!)



日本の夏の  
猛烈な暑さは  
エンジンの大敵!



マニュアルによるとオイル交換の目安は8000kmほどだが、日本の道路事情を考慮するなら3000kmごとに交換したい。暑さが厳しい夏に備える意味でも、今の季節にオイルをリフレッシュしよう

灼熱の真夏でも  
パワーダウンさせない

# 空冷ツイン 専用オイル。

ハーレーの空冷大排気量ツインは発熱量が大きく、冷えにくく、特にストップ&ゴーが多い日本の道路事情は過酷極まりない。そこで高温でも本来の性能を発揮するオイルが不可欠だ。ビッグツイン専用のこのオイルなら、高温でも高い保護性能を維持できる。

text/Y.Fujita 藤田佳照  
photo/N.Shibata 柴田直行  
問い合わせ/トタル・ルブリカンツ・ジャパン  
www.elfmoto.jp

## 全化学合成油 MOTO4 ツインテック

20W-60

2700円(1ℓ)

空冷・水冷を問わず、高温になりやすいビッグツインエンジンに最適なハイグレードな全化学合成オイル。高温時でも粘度をキープしてエンジンを保護するため、20W60という通常より高い温度に対応する粘度特性になっている



市街地を走るからこそ、高性能オイルが必要なのだ。エンジンにとって日本の道路、特に真夏の都市部は世界的に見てもトップクラスに過酷。渋滞や信号待ちが多く、空冷ビッグツインがほとんど冷却されないからだ。高温になるとエンジンオイルは粘性が失われ、油膜が切れやすくなる。さらに熱の影響による酸化・劣化により、本来の潤滑・保護性能が発揮できなくなってしまう。特にピストンヘッドの温度は鉱物由来オイルの耐熱限界ギリギリまで上昇することがあり、乗り方や環境によってはエンジンを傷める危険性がある。

真夏のエンジンを保護するためには、やはり全化学合成油を使用した。耐熱と耐摩耗性能が高く、長期

にわたって安定した性能を維持できるからだ。特に「モト4 ツインテック」は20W60という粘度設定で、通常よりも高温に強い設計がなされている。この対応レンジの広さはまさに日本の道に最適。継続的に使用することでエンジンのダメージは大きく軽減されるはずだ。

過酷な夏はエンジンの中で何が起るのか。

高温になってオイルの粘性が低下すると潤滑性能が落ちて金属表面を傷付けやすくなるだけでなく、本来オイルが担っている冷却性能やシリンダーの密閉性も弱まって、いわゆる「熱ダレ」状態になってパワーが落ちる。この状態はエンジンにとって非常に危険なのだ