



## 【連載第2回】純正指定エンジンオイル エルフ・レ・プレイアードを知ろう! その2 0W-30 という粘度が ボクサーに合う理由

Photo: Takamasa Miyakoshi Text: Shinya Yamamoto

トタル・ルブリカンツ・ジャパン  
営業開発部

杉森 仁郎さん

ベースオイルが100% PAO ということもあって、新しい設計のエンジンほどマッチする傾向にあります。最新のレガシィ 2.0GT DIT などターボ車にも合うので、ぜひ使ってみてください。



### 油圧は足りなくなるの?

	アイドリング (800rpm)	高回転使用 (5000rpm)
• レプレイアード 0W-30	200kPa	740kPa
• C社	5W-40 220kPa	740kPa

EJ25 ターボのBPアウトバックを使い、アイドリングと高回転時の油圧を計測した。油温は800rpm時が95℃、5000rpm時が110℃になるよう暖機した状態で比較。オイルの保護性能と油圧はイコールではないが、かなり密接で油圧がドロップすると保護性能が落ちる傾向にある。その意味で、0W-30でも問題ないことがこの数値から見て取れる。

**硬いオイルを求める理屈と柔らかいのが正義なワケ**

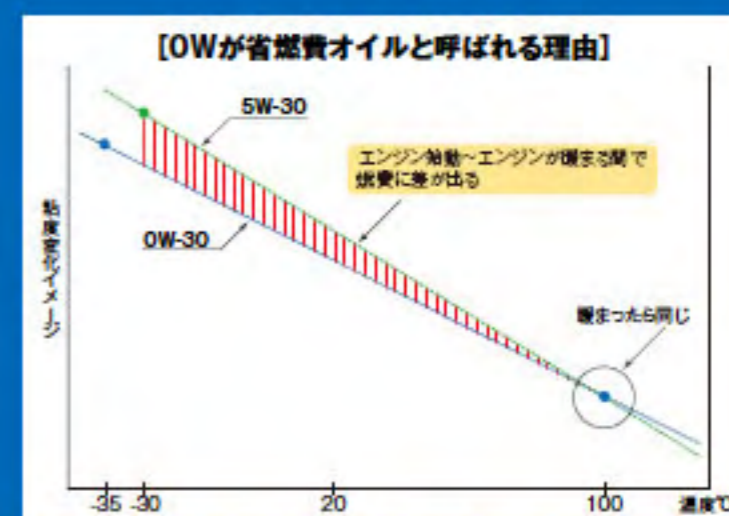
スバル純正エンジンオイルのニューフェイスとして生まれたばかりなのがエルフ・レ・プレイアード・ZERO。スバルの純正オイルとして認められているということは、すなわちスバルのエンジンオイルに対する基準をクリアしていることに他ならない、というのは前号で紹介した通り。実際、2.5時間にも及ぶ耐久ベンチテストをはじめ、様々な条件下でのテストというのは、基本的にエンジン保護性能に問題がないかどうかを確認しているという面が大きい。ならば、信頼性において疑問を持つ必要はないのではあるが、それでも0W-30というグレード(SAE粘度表記)に二の足を踏むレガシィ・オーナーも少なくない耳にする。

たしかに、一般的なイメージとして「0W-30」という柔らかいエンジンオイルは負荷のかかる状況で油温が上昇しやすく、すなわち油膜が薄くなり、エンジン保護性能に不安を

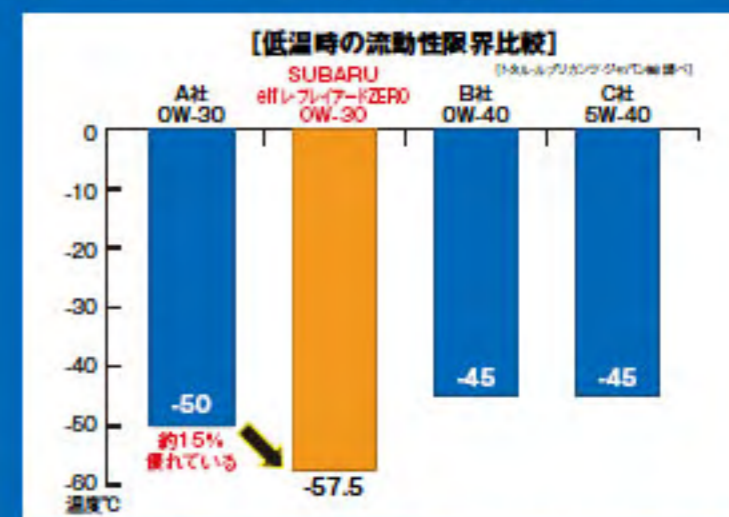
感じるのも無理はない。しかし、そもそも負荷の大きなシチュエーションで使うエンジンオイルは粘度の硬いほうがマッチするという理由を考えたいことがあるだろうか。

「チューニングエンジンなどで、番手を上げる(硬いオイルを入れる)のは、主に燃料希釈に対応するためです。高回転・ハイパワー領域を使うということは、燃料が濃い目に噴射されるシーンが多いということになります。燃焼しなかつた燃料がエンジン内部に溜まり、エンジンオイルが燃料によって希釈されます。その結果とエンジンオイルの性能がスポイルされてしまいます」と杉森さん。

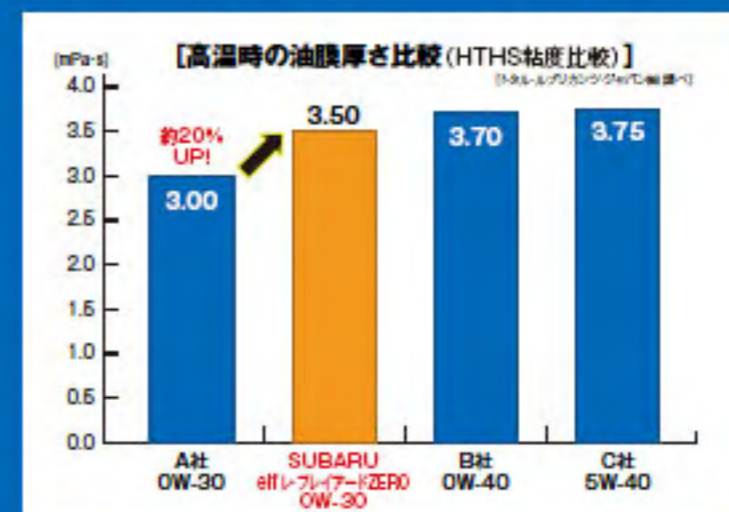
つまり燃料希釈による粘度低下を考慮して、硬いエンジンオイルを入れるというのが、従来からの考え方というわけで、そうした希釈が起きづらい使い方においては、エンジンオイルが硬い分だけフリクションとなり、回る気持ちよさも失われてしまふ。逆にいえば燃料希釈の影響が少ないのであれば、エンジンオイルは適正範囲内で柔らかめを選んだ方が燃費とドライブパリティに効いてくる。それが、この新しい純正エンジンオイル「エルフ・レ・プレイアード・ZERO」が生み出された狙いのひとつだ。



暖機までの低フリクションが燃費に効く。短距離使用が多いユーザーならなおさらといえよう。



他社の「0W」と比べても低温時の流動性限界が高いという素性のよさが省燃費につながる。



油温 150℃での油膜特性を比べると、0W-40と同等の油膜(保護性能)を持つことがわかる。

### ターボからNAまで 普段遣いにイイ「レ・プレイアード」はディーラーのみ取り扱い

純正オイルとして厳しいテストをクリアした「elf レ・プレイアード ZERO」は、スバルの正規ディーラーでしか手に入らない、まさにスバル車のためのエンジンオイルである。基本的に量り売りしかないが、それだけにメンテナンスコストを抑えてくれる。価格的にも、100% 化学合成油としては破格的値段を実現しているという(詳しくはディーラーにて)。



ベースオイル:  
100% 化学合成油  
SAE 粘度: 0W30  
ACEA 規格:  
A3/B3 A5/B5

レ・プレイアード スペシャルサイト  
[www.pleiades-zero.com](http://www.pleiades-zero.com)

では、実際にエンジンオイルの粘度と油温・油圧の関係はどうなっているのか。上で示しているのはEJ25ターボエンジンを搭載するユーザーカーでの比較テストのデータということだが、見ての通りアイドリングでも、パワー領域でも油圧は5W40と比較してもほとんど変わらない。むしろアイドリングで油圧が低いというのは燃費に効くので歓迎したい数値だ。低負荷時のフリクション減という省燃費に効く特性と、高温時の油膜厚さという保護性能

を持つことができることが、極限のスペックだけでなく、この二つの油圧比較からも読み取れる。

またエルフが燃料希釈を問題にするのは理論としてだけではない。実際に試験した結果をフランス本国のラボに送り、成分を分析した上で導き出した話である。今回計測したユーザーカーのオイルも抜き取ってフランスに送り、分析する。その結果は次号にて掲載する予定。続報に期待してほしい。