

SUBARUディーラーで交換できる 高性能プレミアム純正エンジンオイル

LES PLEIADES ZÉRO 0W30

スバル純正プレミアムエンジンオイル / レ・プレイアード・ゼロ

■全化学合成油 ■SAE粘度:0W-30 ■ACEA規格:A3/B3 A5/B5
<http://www.pleiades-zero.com>



新車購入して6年目となる後期型BRGレガシィツーリングワゴンです。走行距離は23万kmを超えたところ。レースの撮影や雑誌のロケなど、基本的に全部クルマ移動になるので年間走行距離は4万km弱、ユーザーの中にはこの距離に迫る方もいるのは知っていますが(笑)、一般的な使用に比べると酷使していると思います。仕事の都合で、定期的にオイル交換できないケースも多かったりするので、品質の高いレ・プレイアード・ゼロを毎回選んで使っています。

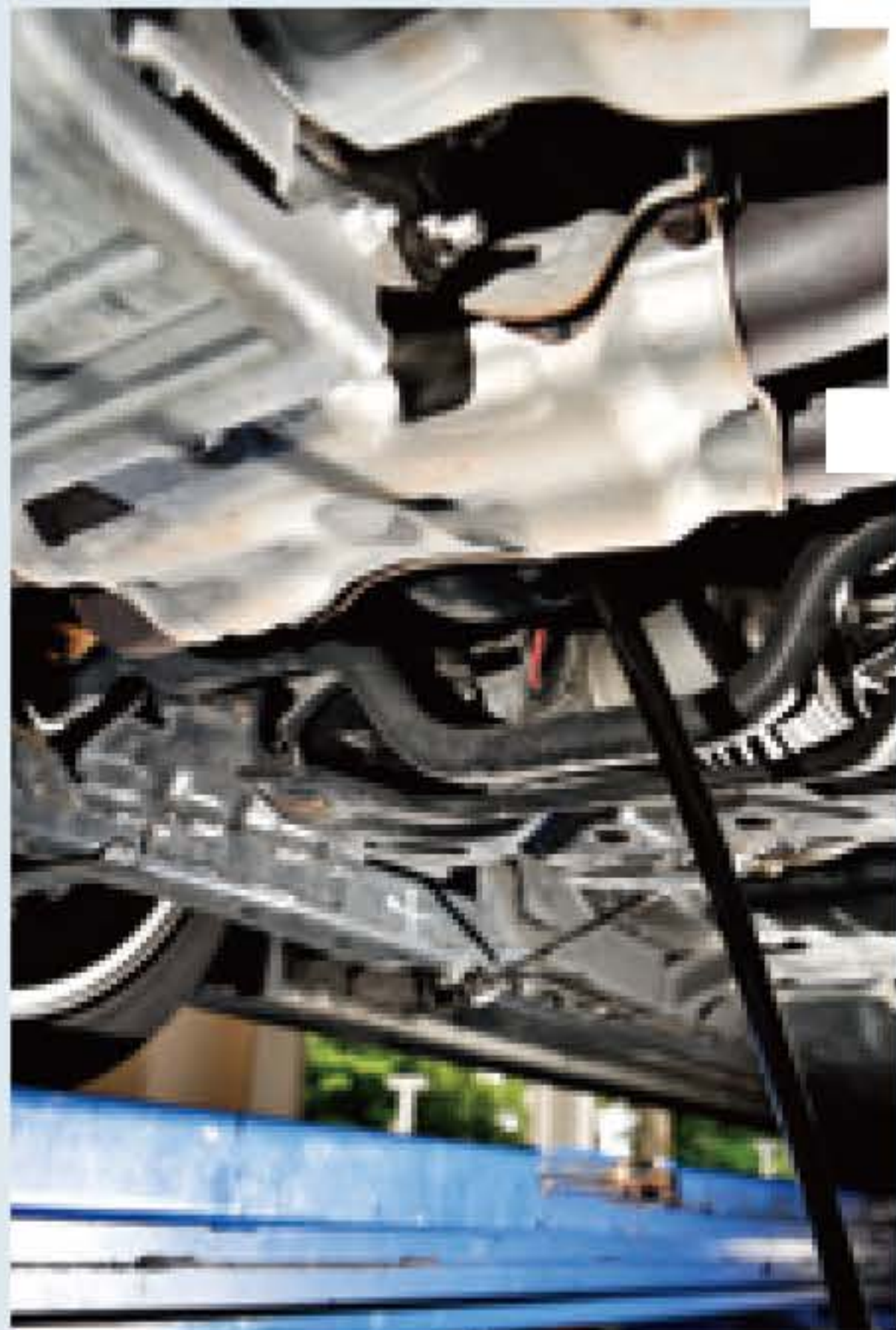
今回交換をして、その効果をインプレッションしていただくのはBRレガシィツーリングワゴンですが、その素性や使用状況を教えていただけますか？

0W30と言われて最初は平気なのかなど思いましたが、最近のエンジンは燃費を稼ぐためなのか低粘度オイルが標準になってますよね。スバルディーラーで用意されているオイルも0W20や30が基本。5W30などもあります。これはEJエンジンなどに使うものだと思います。レ・プレイアード・ゼロも0W30で低粘度ながら、高温時の油膜の厚さが一般的な0W30よりも約17%厚く、長時間の連続長距離走行などで信頼できます。暑さに強いだけでなく低温時の流動性が一般的な0W30よりも約15%優れていることで、早朝出発でのコールドスタートでも気にせずエンジンを回すことができるのでとても重宝しています。

レ・プレイアード・ゼロにはどういう印象を持っていますか？

世界スーパーメジャーのひとつで、石油や天然ガス、太陽光エネルギーなど世界的シェアを持つ石油会社「トタル」。モータースポーツシーンでも活躍中で、今年もニュルブルクリンク24時間レースの冠スポンサーにもなっており、スバルユーザーには馴染み深い。スバルとは水平対向エンジンに最適なエンジンオイルを開発しており、それがこの「レ・プレイアード・ゼロ0W30」となる。ディーラーで入れることのできるハイクオリティエンジンオイルとして、多くのスバル車乗りを納得させている。今回は愛車BRレガシィで、レ・プレイアード・ゼロを毎回使用しているフリーカメラマンの雪岡氏に、選ぶ理由やその使用感を直撃してみた!

エンジンオイル交換も スバルディーラーなら 安心して任せられる



1 オイルを抜く



2 必要なら
オイルフィルターも
交換



3 新しいオイルを投入



4 量を確認して完了

スバル正規ディーラーでしか手に入れることができない「レ・プレイアード・ゼロ0W30」。もちろん交換はディーラーで。オイル交換を含む点検パックなどを活用してお得にゲットすることもできるので、最寄りのスバルディーラーに確認してみよう!



カメラを置いたら、ただのスバリスト!



フリーカメラマンとして活躍中の雪岡氏。今回サンプル車として使用したこのレガシィの他、フルラッピング仕様のレヴォーグにも乗る生粋のスバリストだ。

実際にオイル交換をして日本全国を走り回っているのですが、そのフィードバックはいかがですか?

街中では、アクセルを軽く踏むだけでスッと前に出るので、他車よりもスムーズに走り回ることができますね。東京から大阪や仙台は日常的に、時には熊本まで走っており、必然的にエンジンも連続で回り続けていますが、高温時の油膜が厚くエンジン保護性能の高さのおかげで、回転数も安定していますし、追い越しや合流時の加速もレスポンスがグズつくことは無いので、加速が楽にできます。早朝撮影などは、車庫でエンジンを暖気するのが近所迷惑になってしまふので。そういうケースでも、低温流動性にも優れていて、スムーズにエンジンは動きますし、エンジンがガタつくことも無いです。

スポーツ走行にも適していると言われているオイルですが、そういう部分を感じたことはありますか?

過去にはこのレガシィでサーキットも走っていましたし、前車(BP5レガシィ)リングワゴン)でもサーキット走行をしていました。その時もレ・プレイアード・ゼロを入れていますが、1セッション20分前後を走る程度ではエンジンがタレてくるという症状はほぼありません。BRレガシィではエンジンオイルの前に、残念ながらCVTの温度が上昇してしまい、そちらを冷やしてあげる必要がでてきます。いまはBRでサーキット走行をしていますが、峠道などでパドルシフトを使いながら積極的に走行を楽しんでいる時でも、エンジン回転とアクセルの踏み込みがシンクロして気持ちよく走っています。

使用済みオイルの分析結果はどう感じましたか?

今回1年1万km無交換でのオイル交換となりましたが、一般的に言われる、走行すればエンジンオイルは劣化はするし、走行しなくてもエンジンオイルは酸化して劣化していく。というオイルにまつわる都市伝説的なこともあり、結構劣化しているのでは? と思っていましたが、ほぼ摩耗や劣化が見られない、という検査結果を見て驚きました。確かに走行が少ない時もありましたが、1年間で1万km走行したオイルとしては驚きの結果でした。また、摩耗に関しては鉄が多少多く検出されていますが、1万km走行のオイルでは想定内の検出量とのこと。他の金属はほとんど検出されていませんので、レ・プレイアード・ゼロを使い続けていることにより、エンジン保護が効いているということだと思いました。

本国ラボによる 使用済みオイル 分析結果



■摩耗 (金属元素)	項目	値
鉄 (ppm)	33	
鉛 (ppm)	1	
銅 (ppm)	2	
スズ (ppm)	1	
クロム (ppm)	3	
アルミ (ppm)	3	
ニッケル (ppm)	1	
■性状		
塩基価 (mgKOH/g)	8.2	
動粘度 40℃ (mm ² /s)	68.3	
動粘度 100℃ (mm ² /s)	12.4	

フランスの研究所で分析した結果は、摩耗量(金属元素の量)、外部からの混入物(水、冷却水、燃料、シリコン)、オイルの性状(劣化の状態)、添加剤の残量など。これらをトタル社の膨大なデータベースと照合し、各項目毎に判定(問題無しは緑色、注意はオレンジ、危険は赤色)され、総合結果はデータシートの右上のマークの色で判定される。今回は鉄が多少多かったのがオレンジ色の判定になっているが、総合結果はもちろん緑色。