

ロングライフで高性能

A.S.H (アッシュ) モーターオイルの秘密

今エンジンオイルは数え切れないほどのメーカーがあります、そしてユーザーもお気に入りや長年使ったり、また交換の度に、いろんな銘柄をを試して見るという方もおいででしょう、でも本当に車にいいオイルと言うのはどうでしょうか？どこで見分けますか？、大抵は今のを使って問題ないからとか、ショップ進められるから、ディーラーにお任せ・・・とか、漠然とした理由でオイルを使っているのではないのでしょうか!?



では何でアパルーサは A.S.H を薦めるのか、それには経験上からの理由があります、わたしたちも皆さんと同様、これ試してみようか？こっちは・・・？？と言うふうに沢山のメーカーの良いといわれるオイルを入れて試していました。そしてある日、この A.S.H にめぐり合いました、当社のデモカーである灰色竜巻号（シュニツァーCSL）に、入れてみました。それはサーキットを走るためでした！！しかし別にフィーリングが特別よくなることもなく、走行フィールでわかることはありませんでした、これはどのオイルを入れてもまず体感は出来ませんでした。でも実はスタックメーターのデータが教えてくれました。同じ 10W-50 というオイルを入れてみたんですが、入れてすぐのアイドル油圧は今までだいたいどのメーカーも 2.6~2.8 程度これは変化ありません、でも 1 時間サーキットを走行してクールダウン後のアイドル油圧を見ると中には 1.6 まで低下する物もありましたが、A.S.H の FSE10W-50 は 2.6 程度を保持していました。これには驚きです！！

灰色竜巻号のメーター（スタック製）にはデジタルの油圧計が装備されているんです。これはどういうことかと言うとオイルの劣化が少ないという事なんですね、高回転高温での油膜がちゃんと確保されているという事を意味します、サーキットを 1 時間全開走行すると湯音は 130 度前後まで上がりますし、通常走行約 1000 km から 1500 km 走行のダメージがあるといわれます。それで今まではサーキット 2 時間程度走ったらもう油圧が下って交換しないと恐くて走れませんでした、しかし A.S.H は 2 回走ってもほとんど油圧の変化は見られません。とうとう半年 5 回程度走ってから心配で交換しましたが、その時粘度を計って見たらまだまだ使える（2.2 油圧かかっていた）という数値でした！！これにはビックリ（この数値は一般の使用なら 1 年 1 万キロ程度）それ以来アパルーサでは A.S.H をメインにお客様にもお勧めすることにした！！と言う事なんです。

※ では何故そうなのか！？を A.S.H オイルの精製の話からご紹介します



現在エンジンオイルは 5W-40・10W-40 という低温性能から高温性能までを広くカバーするマルチグレードが主流です。その多くは低温性能（W の前の小さい方の数字）をベースとするオイルに増粘剤と呼ばれるポリマーを加えて高温性能を確保するという手法がほとんどです。しかし A.S.H ではこの増粘剤を使用しないノンポリマーをポリシーとしています。一般的なオイルはベースオイルに一定の添加剤とポリマーを加えることでコスト的にも安く押さえてマルチグレードオイルとしています。しかしこのポリマーには弱点があり、高温域での使用で徐々に分子構造レベルで構造破壊

が進み、粘度低下（オイルの劣化）が起こりやすいのです。それ故に、A.S.H ではポリマーを使わないのです。ポリマー配合のオイルは通常走行でも200～300 km程度走行する頃には粘度低下が始まります。その粘度低下率は良質といわれる物でも5～7%、通常の合成油では10～25%も低下するといえます。（例5W-40が5W-30程度になる）これが何を意味するかと言うと、よく言われるオイルの熱だれ！！真夏のサーキットでレスポンスの低下や金属疲労、最悪メタルを流す、と言うようなトラブルの原因にもなるのです、ですからサーキット走行したらオイルを換えろ！！と言う事になっていました。

また皆さんオイルを新しくするとエンジンが静かになる滑らかに感じるとかを経験された事はあると思いますが、これが粘度低下したオイルとまだ粘度を保っているオイルの違いなんです。一方ポリマーを使わないノンポリマーオイルの粘度低下は1000 km程度の走行でも5%以下には落ちないという事！！ですからロングライフでしかも粘度変化の少ない良質なオイルといえるのです。

では素人考えでは、それじゃなぜ他メーカーはポリマーを使うのか？？と言う事になりますね、ところがこの部分は『A.S.Hの伝統、秘伝』の技らしいのです。「要は数種類のベースオイルから粘度の違うオイルをきめ細かく混ぜ合わせて基本オイルを作り出すんです」「当社はベースオイルを6～8種類、粘度の違うものを混ぜてマルチグレードを作り出します。ですから自然界にある以上の粘度（60番）と言うものは作り出せないんです、もしも作ったとしてもそれはポリマー配合になり、結局は50番までは粘土がすぐに落ちるといふことになります、また当社の10W-50なら十分60番指定でも問題なく使用できますしレスポンスはかえって良いはずですよ」と言うことでした。

その為 A.S.H は分子構造が破壊されにくく湯幕切れも起こりにくく、高回転負荷にも耐えうるオイルとなっているのです。このベースオイルの選定と混ぜりにくいオイルを繋ぎ合わせてマルチグレード構造を作り出す技術が、A.S.H オイルの秘伝とでも言う物なんでしょう！？、それに加え国際的なオイル業界の定説でも大変難しいといわれる100%エステルオイルをラインナップ、高回転至上のモータバイクやポルシェ、フェラーリなどの高性能スポーツカー、特にBMWの新技术、VANOS機構などの搭載車にも十分なアドバンテージを与えうるという話です。A.S.H が採用する植物油系エステルオイルは金属に対しての電気的作用での吸着膜+ベースオイルの物理的作用による油膜により、機関内部をデュアルでプロテクト！！



ですから構造的に劣化しにくく、故にロングライフが可能、今欧州メーカーを中心になるべく廃油を出さない、地球環境に対する配慮から、オイル交換サイクルの引き延ばしがおこなわれています。ただ換えないで良いではなく換えなくても大丈夫なオイルを選ぶ事が大事なんですよね、地球に優しくして愛車に厳しいじゃ本末転倒ですからね！！（^^）

BMW シュニッツァー S3 スポーツ CSL （灰色竜巻号）
A.S.H SFE-R 10W-50 を使用しています