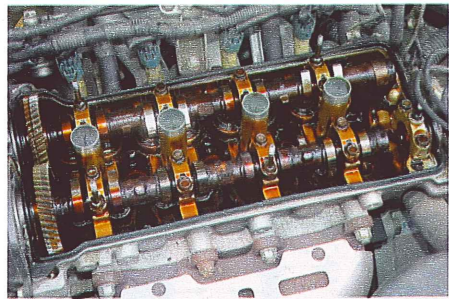


■2サイクル目使用後



●オイルと同時に交換したオイルフィルターを切断して検証。硬い固形物は認められなかったが、フィルターの汚れ自体は激しい。リングイーズで落とされた異物がフィルターを通過するからであろう。

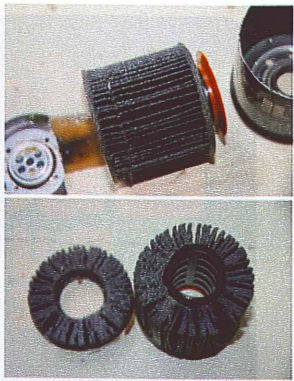
●走行13万5316km、つまり1サイクル目終了から3499km走行時。視覚的には初回ほどの劇的効果は見られないが、シリンダーヘッドボルトの六角穴がはっきりと見えるようになっている。



●オイル消費は推定3万5000km/ℓまで改善。エンジン載せ替えの必要はなくなったのである。

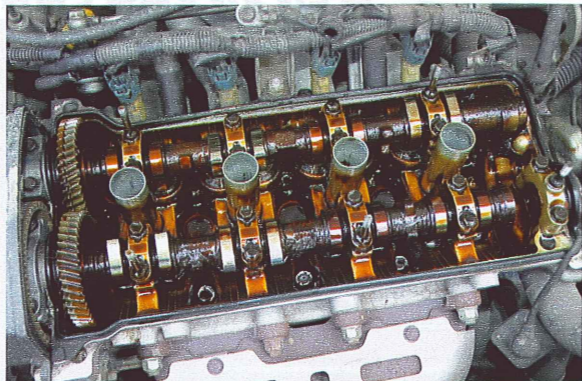


●カムベースサークルに残った汚れは、ウエスで拭いても汚れが付かない硬質のもの。



●抜いたオイルにもこれといった固形物は見当たらなかった。リングイーズは酸化オイルを流すのではなく、溶かしていることがわかる。

■1サイクル目使用後



●走行13万1817km、つまりリングイーズ注入から5322km。うーむ、カムホルダーはこんな形状だったのか……というほど酸化オイルが溶けているのである。シリンダーヘッドの地金が露出しているところに注目。1サイクル目のオイル消費は推定500ccで、約1万5000km/ℓとなる。使用前は1000km/ℓだから、10倍以上改善したワケだ。オーナーからは、走りが軽くなった、燃費が2割近く改善した、停車中にとときどき起こっていたアイドリング不調が解消したという報告を受けている。

ど減らなくなったのだ。結局このクルマはリングイーズを入れたまま5000kmも走ってしまったが、オイルの消費はレベルゲージ上でわずか2mm程度にすぎなかったのだ。シリンダーヘッドカバーを開けて驚いたのは、シリンダーヘッドやカムホルダーの地金が見えるまで、酸化オイルが溶けていたことだ。また多少の酸化オイルが残っていたので、オイル、フィルター交換と同時にリングイーズを再度注入。もう1サイクルのクリーニングを試みた。今度はほとんどオイルが減らず、機能は完全に回復したと言ってもいい。オーナーによると、燃費も2割程度改善。エンジンを載せ替える必要すらなくなってしまったのである。

これだけの溶解性能があれば、オイルリングやバルブステムシールなどの油かき性能が向上したのも理解できる。心配したオイルシールやメタルまわりのトラブルは一度目の注入から8000km以上を走行した現在でも見られない。長期間の保管車や、オーバーヒート歴のある旧車には効果的だと思われる。

唯一残念なのは、編集部車のダットラにリングイーズを入れたことだ。これを入れておけば、ピストンピンの固着が溶け、焼き付きを防止できた可能性が高いからである(本誌臨時増刊、旧型自動車整備要綱参照)。ピストン交換を終えた今では、時すでに遅いが……。



●試用したバーダルのリングイーズ(3150円/473cc)。使用前にオイル、オイルフィルターを交換し、エンジンオイルに対して8~13%になるよう注入。その後、3000kmを目安にオイル、オイルフィルター交換を行うというのが販売元の弁。今回のテストでは、濃度13%でこのサイクルを2回繰り返してみた。◎バーダルフランニング ☎03-3454-5801 http://www.bardahl-planning.com/

不定期連載  
**ケミカル用品**  
**TEST**  
文と写真/柳原解雄  
**HEMICAL**

**バーダル  
リングイーズ**

実際に試用してみて効果が見られた製品のポテンシャルを紹介する新企画。今回はエンジンオイルに混ぜて一定距離を走ると効果的という特殊フラッシング剤を相上に載せる。

**載せ替えやむなしのエンジンで実験。**

知り合いからクルマのエンジンを載せ替えるかクルマ自体を買い替えるかで相談を受けた。

クルマはトヨタEXZ10、エンジンは5E型。オイル消費が激しく、ほぼ1000kmで1ℓを消費してしまつたという2サイクル顔負けの大食漢である。オーナーがディーラーに点検を依頼したところ、オイル管理が悪いと一蹴され、エンジンをオーバーホールするか載せ替えをしないとダメだとメカニックに言われたらしい。

さっそくシリンダーヘッドカバーを開けてみてビックリ。カムシャフトやカムホルダーには溶けたチョコレートまぶしたようにグリス状の物質がべっとり付着していたのだ。そう、酸化したオイルなのである。最近のクルマでオイルがここまで酸化した例は見つけない。粗

悪オイルの使用やクルマの油温管理に問題がある可能性もくはないが、ディーラーのメカニックがエンジン載せ替えを薦めたのは当然のことだろう。これだけオイルがグリス状に変質していれば、バルブステムシールが機能しなくなったりオイルリングがステイックするのは十分あり得るからである。

どうせ載せ替えるなら、ということでもそのエンジンを編集部の実験材料にさせてもらうこととなった。その実験とは、オイル添加型のケミカル製品で酸化オイルを落とそうというもの。もっとも、ケミカルにはまったく効果がなさそうなお眉唾モノも少なくない。たとえ効果があつたとしても、これだけひどいものが落ちるとは思えないのだが、ものは試しである。

まず、オイル交換前に入れるタイプのフラッシング剤を使用してみたが、説明書にある「注入して約15分のアイドリング後、古いオイルとともに排出」では

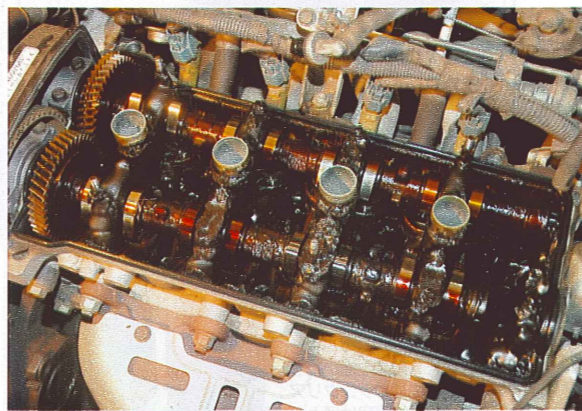
まったく効果なし。短時間に多量の酸化オイルを溶かす強い溶剤を使うとオイルシールの変質、破損や油膜切れを覚悟しなければならず、ある程度効果を抑制していると考えられる。

となると、長時間にわたってオイルに混入しておいても害がなく、ジワジワと効いてくるタイプがよさそう。その手の製品を探してみたところ、白羽の矢が立ったのがバーダルのリングイーズだった。この製品は、スラッジでステイックしたピストンリングの機能を回復できるというのがウリ。販売元に問い合わせたところ、オイル、オイルフィルターを交換と同時に注入し、3000km程度で新しいオイルに抜き替えると同時にオイルフィルターを交換するといらしい。

というワケで、さっそくテストを開始。はたして効くのか……。

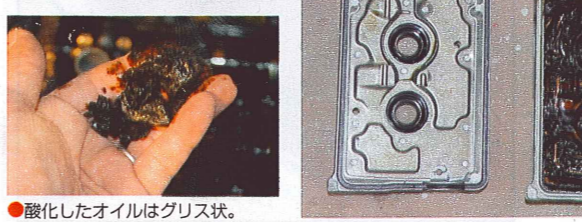
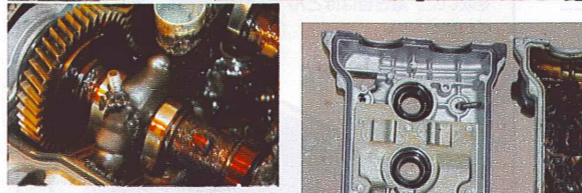
さほど期待していなかったにもかかわらず、効果はすぐに現れた。1000kmで1ℓも消費していたオイルが、ほとん

■使用前



●テスト車のエンジン内部。恐ろしいほどに堆積した酸化オイルの層。まるで、溶かしたチョコレートを流したようでもある。このときの走行距離は12万6495km。

●シリンダーヘッドカバー内部。右がテスト車。左が新車に近い状態の同型エンジン。



●酸化したオイルはグリス状。

平成19年10月1日発行(偶数月1日発行) 平成10年5月22日第三種郵便物認可 第17巻第5号通巻96号

Old-timer  
The power source that keeps your classic vehicles running.

オールド・タイマー

No. 96  
OCTOBER 2007  
隔月刊 10月号

次号は10月26日(金)発売

自由に生きるフェアレディZ  
4つのスポーツカー原風景

サビと欠品地獄から復活したミゼットMPA / 修理&自作 やむにやまれぬクーラー魂  
知られざるマニラのスポーツカービジネス / 新連載 サファリラリー勝利までの道  
自家製ゴム部品製作実験室5 / 新連載 ホスクDBスポーツ再生記  
廃車体街道を行く 東北編

