

商品勉強会便り

モーターオイル勉強会

◇勉強項目◇

1. 省燃費オイルの近況
2. 初期充填オイルの歴史
3. 低燃費エンジンの進化状況
4. 超低粘度オイルの比較
5. ディーゼルオイル規格の変遷
6. DH-2規格とDL-1規格
7. 質疑応答

ダイハツミライースのメーカー指定オイル粘度は0W-20。それに対して5w-30を使用した場合5.5%、10W-30を使用した場合7.9%の燃費悪化が懸念される旨がカーメーカー資料によって指摘されております。アフター市場のオイル交換に際しては0W-20の省燃費オイルの使用が求められます。しかし補修市場における実態は依然として10W-30の使用が大半を占め、謝って使用されているケースも想定されます。更に鉱物油を使用した場合ベースオイルによってスラッジの発生リスクが高まることも指摘されております。新車販売の大半を低燃費車が占め、工場在庫車の比率も高まっております。お客様のお車にあったオイルの提案がより重要な時代になっております。

月日:平成27年 4月22日(水)～ vol.45

会場:船引町商工会館 他各地

講師:中国興業株式会社 東京支店

課長代理 野口 智也 氏



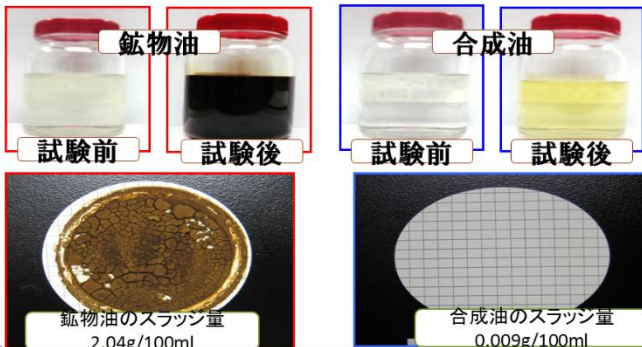
補修整備業界の認識格差!!

2013年四輪車生産台数		2013年四輪車輸出台数	
普通車	4,618,014	普通車	3,564,593
小型四輪車	1,885,759	小型四輪車	499,541
軽四輪車	1,682,550	軽四輪車	1,419
計	8,186,323 (台)	計	4,065,553 (台)

ガソリンオイル、粘度別チャネル別販売比率									
粘度グレード	規格外	0W-20	5W-20	5W-30	5W-40	10W-30	10W-40	その他	合計
工場充填油(FF)	1%	65%		24%		5%		5%	100%
純正油	1%	39%	2%	47%		9%		2%	100%
SS(ガソリンスタンド)		22%	4%	28%	1%	43%		2%	100%
カーショップ・HC・タイヤショップ		14%	2%	26%	8%	32%	6%	12%	100%
国内・外車ディーラー	1%	54%		6%	1%	37%		1%	100%
民間整備工場等		6%		25%	4%	61%	2%	2%	100%
全体	0.50%	37%	2%	32%	1%	26%	0.50%	1%	100%

低価格思考だけで粗悪なエンジンオイルを選択するとスラッジ発生の原因になるとご存知でした?? (怖・・・)

強制燃費化試験



参考資料 粘度別選定表

	20	30	40	50	60
0W	0W-20 超省燃費オイル 街乗り中心	0W-30 省燃費オイル 街乗り中心向け	0W-40 オールラウンド		
5W	5W-20 省燃費オイル 街乗り中心向け	5W-30 オールラウンド	5W-40 オールラウンド (やや高速走行向け)	5W-50 高速走行中心・ターボ車向け	
10W		10W-30 オールラウンド	10W-40 オールラウンド (やや高速走行向け)	10W-50 高速走行中心・ターボ車向け	10W-60 スポーツ走行向け
15W			15W-40 高速走行中心向け	15W-50 高速走行中心・ターボ車向け	15W-60 スポーツ走行向け
20W				20W-50 一部車種のみ	20W-60 一部車種のみ

	メリット	デメリット
低粘度オイル(サラサラ)	・低温での始動性が良い ・燃費向上に貢献する	エンジンへの保護性能は高粘度オイルより弱い
高粘度オイル(ネバネバ)	・高温でもエンジンをしっかり保護する ・耐摩耗性に優れている	燃費には低粘度オイルの方が良い