

## Tracey King, Chrysler LLC

我々は市場で一般に販売されているオイルの耐久性が改善される事を望んでいるので GF-4 から GF-5 へのグレードアップは必要であると思っています。Chrysler 社は E85 燃料で走行できる車両を多く有していますが、現在市場で販売されている製品は E85 エマルジョンに対して十分に対応したものではありません。我々のすべての規格にはもう数年にわたってエマルジョン保護特性が含まれています。また過給機保護に対応する特性も GF-5 に組み込まれて過給機付き車両のユーザーに対して更なる安全性を担保したいと思っています。GF-5 は全ての他の規格のように、Chrysler 社にとっては我々の車両を守るエンジンオイルが普通に市場で入手できる可能性をもたらしてくれます。

### GF-5 の課題

私の最も懸念しているところは GF-5 の導入時期です。このプログラムは既に当初の予定からかなり遅れていますし、Sequence VID 試験の開発が更にプログラム全体を遅らせることになるのではないかと危惧しています。2010 及び 2011 年式車両の開発に携わっている我々の技術者の事を考えて下さい。彼らはその車両に使われると思われるエンジンオイルを今入手して試験を実施したいと思っていますがまだ規格の開発は完了せず最終製品に近い試作オイルもありません。このような状況が我々にとっては非常に大きな心配です。私にとって GF-5 の最も大きな課題は TEOST 33C を規格に取り入れることであると言えます。業界の中では TEOST 33C が過給機保護性能を評価する試験として妥当かどうかという議論がありますが、他に誰も提案をしていません。私にとっては 33C 試験が受け入れられるか否かが最大の課題であると思っています。

### 自動車メーカーが GF-5 に望むこと

過給機は車両の省燃費性能を向上する手段であり、従ってエンジンオイルが過給機を保護する性能は非常に重要な特性です。GF-5 の大きな利点の一つが省燃費性能の向上であることは分かっていますが、エンジンオイル自体から得られる燃費向上よりも、もっと大きな改善が過給機によって得ることができると私は考えています。

Chrysler 社は TEOST 33C が過給機保護のために GF-5 規格に是非必要な試験の一つであると信じています。我々はおそらく北米では過給機について最も多くの経験を有しており、過給機に適切に対応していないオイルの使用によって引き起こされたオイルコーキングのためにトラブルを起こした過給機をいくつか見えています。TEOST 33C と共に我々はダイナモメーター試験及び実車試験も実施していますが、これらの結果は TEOST 33C が過給機保護性能の評価に有効であることを示しています。我々はこの試験が GF-5 に含まれる事を心から望んでいます。

Chrysler 社は依然として 10W-30 オイルをエンジンに充填しているので、SAE10W-30 粘度グレードが ILSAC オイルとして GF-5 の中に引き続き維持される事が必要であると考えます。3.5L と 4.0L の二つのエンジンにはまだ 10W-30 オイルが工場充填されており、我々としてはこのグレードのオイルが将来的にも市場で入手できることが絶対に必要なのです。

### 業界の課題

私は GF-5 以降の業界としての最大の課題はエンジン試験の開発になるだろうと思います。従来は自動車メーカーが社内の試験を開発しそのエンジン試験が自社の規格になり、必要に応じて業界に紹介され、更に業界が ASTM の標準試験として取り入れる事によってある特性を評価できるエンジン試験が開発されてきました。しかしすべての自動車メーカーは人材をはじめエンジン試験開発に必要な資源を失ってしまい、もはや一社だけでこのような事は出来ない状況になっています。その結果 Sequence VID の場合は私的なグループによってこの燃

費試験を開発せざるを得なくなりました。

これに関連していろいろな意見を耳にしますが、私は次代のエンジン試験の開発プロセスを再検討しなければならないという考えを業界関係者は持っていると思います。