

バーダル ノーオイル ラン 1999-AAM (マレーシア自動車協会) 認定

ジョホール バール (シンガポール国境) ~ ブキット カユ ヒタム (タイ国境)
~ ペタリング ジャヤ (クアラルンプール地方) ~ マレーシア まで
1,330 km 走破!

1999年10月21日 バーダルは、モーターオイルを抜き取った自動車で一般国道を走行し、マレーシアはもとより世界最長の走行記録を打ち立てた、このノーオイル ランはマレーシア自動車協会の記者であり、またリサーチ部長であるイスマイル アントニー氏が証人となっている。2台1998年型プロトン1.5リッターGLマニュアル トランスミッション車を"バーダライズ"し (バーダル1エンジン トリートメントを添加して良くエンジンに馴染ませた後、オイルを抜き取る) エンジン オイル無しの状態で少なくとも1,330 km走行した。

(もう1台の車輛は、記者会見のために更に20 km走行している)

プロトンは、三菱自動車のエンジンテクノロジーを導入し、マレーシアで生産している国産車で今回テストに使用した2台は、AAMがエンジンに何らかの改造を施したりしないようレンタルしてきたものである。この2台の車輛は、テスト前の走行距離が40,000~65,000 kmであった。プロトン1.5リッターGL車についての詳細は、巻末に添付してある。

ジョホール バールにあるサイクル アンド カレッジ セールスオフィスをスタートする際、両車輛は"バーダライズ"されエンジン表面にポーラーアトラクション皮膜ができる様20分間、走行した。その後タリブ氏がオイルを抜き取り、オイルが完全に抜かれた事を確認してから、オイルプラグ、オイルフィルター、ボンネットを封印して、2日間に渡るテストで潤滑システムに手が加えられることがないようにした。先導車輛は、マレーシアで良く知られているラリードライバーのコーング氏が運転し、タリブ氏が同乗した。



2台の自動車はモーターオイルを抜かれた後、ジョホール バールのサイクル アンド カレッジ施設を出発してノース サウス エクスプレスウェイ（南北高速道路）を時速90～100 kmで北に向かい走行して行った。エンジン回転は、道路の勾配（傾斜度）により変化した。マレーシア南北高速道路は、平たんでなだらかな起伏がある山の多い地域を通過しているがジョホール バールでの市中走行はエンジン回転がロースピードである。

アローア セタール、ブキット カユ ヒタム、ペタリング ジャヤの各市内走行も同様でこの状態のドライブは全工程の5%又は、50～70 kmに相当した。



10時間走行後、テスト車輛はアローア セタールに到着し、停泊した。（10/19）翌日（10/20）、テスト車輛はタイ国境に近い、バイ カイ ヒタムまで走行し、短時間休憩後、折り返してペタリング ジャヤに向けて南下した。2台の車輛はペタリ

ング ジャヤにあるサイクル&カレッジのオフィス迄、オイル抜き状態で1,330 kmの走行を果たし、午後4時30分には到着した。

両車輛は10月21日にホリデーヴィラホテルで行われる記者会見の前に、AAMが最終検査を行い保管された。



AAMのタリブ氏は、10月21日朝に先導車のエンジンを調査しエンジン摩耗の跡を検査した結果、異常な摩耗傷は何も確認できなかった。メインベアリングがモーターオイル無しで1,300 kmを超える距離の走行に耐えられたのは、大変な驚きである。

現在"フルーレン"で強化されている"ポーラーアトラクション"の潤滑力、増強効果がこの1999年マレーシア ノーオイルラン テストで立証された。バーダルは、オイル無しで自動車を走行することを推奨しているのではなく、このノーオイルラン テストでは、バーダル製品を使用することで、オイル交換期間が大変長くなった場合やエンジン内のオイル レベルが下がった場合でも、いかにエンジンを保護できるか、という事をデモンストレーションしたのである。



先導車輛のエンジンパーツまで及ぶ細部検査を含む徹底的な検査点検は、AAM監督のもとに行われた。



添付資料

プロトン ヴィラ セダン 1.5リッター GL 仕様

エンジン		
型式	4G15	
バルブメカニズム/ シリンダー数	12V-SOHC/4	
シリンダー内径×行程 mm	75×82	
総排気量 cc	1468	
圧縮比	9.2	
最大出力 (DIN) Kw/rpm	64/6000	
最大トルク (DIN) Nm/rpm	120/3000	
燃料供給系統	キャブレター	
交流電源出力	12.70	
スターター出力	0.8	
バッテリー容量	12-36	
燃料 (オクタン)	RON97	
タンク容量	50リッター	
伝導機構		
クラッチ	シングル ドライ プレート	
トランスミッション	5速 フルシンクロメッシュ	
型式	F5M21	
変速比	第1速	3.363
	第2速	1.943
	第3速	1.285
	第4速	0.939
	第5速	0.777
後進 (バック)		3.083
最終減速比		4.322