

超蒸発損失抑制タイプ ディーゼルエンジンオイル

# TD series

- < 特 長 >
- 独自の新配合「TIEDA-G」をもとに生まれた、新コンセプトのディーゼルエンジンオイル！
  - オイル蒸発分によるDPFの目詰りを抑制！！ディーゼルエンジン本来の性能を引き出します！！

「デイトナプロスペックTDシリーズ」は新配合TIEDA-Gを使用し、熱耐性を大幅に向上させ、長期間に渡り強靱な油膜を保持しつつ粘度低下を抑えた高性能ディーゼルエンジンオイルです。更にはエンジン内部での蒸発損失を極限まで低減させ、DPF内に発生するエンジンオイルの燃焼、蒸発に起因する煤などの目詰りを抑制し、メンテナンス費とドライバーのストレス低減にも寄与。低年式車や過走行車にも効果が期待できる高性能環境対応型ディーゼルエンジンオイルです。

TIEDA-Gの特長

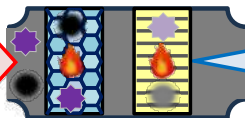
**TURBO INJECTOR EGR DPF AIR DRYER GUARD**

エンジン内部へのオイルに起因する様々なトラブルをガード

蒸発量 大	蒸発量 小
付着物が多く目詰りしやすい	付着物が減少目詰り難しい

< DPF側面図 イメージ >

- 蒸発したエンジンオイルの成分
- 燃料に含まれるカーボン等の有機物



蒸発し燃焼したオイルはDPFへ向かい詰りの原因となります。TDシリーズは蒸発性を抑えたエンジンオイルです。

< 仕 様 >

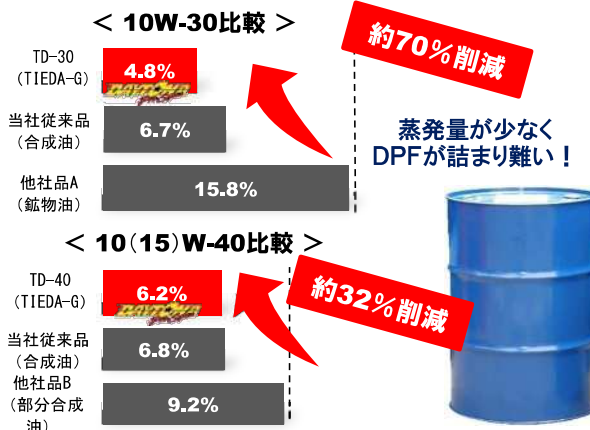
品 番	粘 度	規 格	用 途
<b>TD-30</b>	<b>10W-30</b>	<b>DH-2/CF-4</b>	DPF装着車・ディーゼル車全般向け
<b>TD-40</b>	<b>10W-40</b>	<b>DH-2/CF-4</b>	DPF装着車・ディーゼル車全般向け

- スタンダードタイプ
- ワイドレンジタイプ

< 代表性状 >

試験項目	10W-30	10W-40
密度 (15°C・g/cm <sup>3</sup> )	0.8612	0.8602
引火点 (°C)	258	256
動粘度 (mm <sup>2</sup> /s)	40°C	75.16
	100°C	11.07
粘度指数	137	148
流動点 (°C)	-37.5	-42.5
色 (ATSM)	L2.5	L2.5
塩基価 (mgKOH/g)	9.43	9.43
硫酸灰分 (質量%)	1.00	1.00
蒸発損失 (質量%)	4.8	6.2

蒸発損失比較 (※NOACK法にて測定)



※NOACK法について：エンジン油蒸発性試験。オイルを250°Cに加熱し、1時間後の質量の減少量(蒸発量)を測定する試験です。

< 荷 姿 > 荷姿：200Lドラム

■製造元■ **中国興業株式会社**

〒738-0016 広島県廿日市市可愛11番33号  
TEL: (0829) 31-1277 FAX: (0829) 32-8921  
<https://www.chugoku-kogyo.com>

東京支店 TEL: (03) 3273-9898 FAX: (03) 3273-9920  
大阪支店 TEL: (06) 6221-5677 FAX: (06) 6221-5689  
西日本支店 TEL: (0829) 31-1139 FAX: (0829) 31-5900  
九州支店 TEL: (0949) 42-5961 FAX: (0949) 42-7779

■製品に関するお問い合わせは、下記または担当者までご連絡下さい。

■このカタログに記載の情報は性能・品質等を保証するものではありません。■発行2026年3月(記載内容は2026年3月現在のものです)

## TD-30と他社品の比較実験データ CASE 1

### <テスト車両データ>

メーカー	三菱ふそう	車両型式	TKG-FBA20	走行距離	183,542km	
車名(年式)	キャンター(2014年式)	エンジン型式	4P10	車両タイプ	2トンパッカー車	
車両状況	近距離収集車、STOP&GO及び燃料希釈の多い車両					
比較オイル	他社品 DH-2 10W-30 (鉱物油)	使用距離	12,180km			
検証オイル	TD-30 (部分合成油)	使用距離	13,892km			
項目	他社品 比較			TD-30 比較		
	他社品 新油	他社品 使用油	変化率	TD-30 新油	TD-30 使用油	変化率
密度 (15°C) g/cm <sup>3</sup>	0.8800	0.8827	0%	0.8612	0.8704	1%
引火点 (COC) °C	226	152	-33%	258	182	-29%
引火点 (PM)		152	-		182	-
動粘度 (40°C) mm <sup>2</sup> /s	68.90	42.49	-38%	75.16	35.65	-53%
動粘度 (100°C) mm <sup>2</sup> /s	10.50	10.98	5%	11.07	6.87	-38%
粘度指数 (VI)	140	263	88%	137	156	14%
酸価 mgKOH/g	2.30	6.69	-	0.94	4.46	-
塩基価 (アルカリ価) mgKOH/g	5.80	0.07	-99%	9.43	1.08	-89%

#### ■ 変化率について

粘度指数の変化率が大きく、かつ引火点の変化率が大きい場合、燃料が混入している傾向が考えられます。



**TD-30が燃料による希釈に強く、耐久性も高い結果となる**

### <考察>

車両の傾向としては燃料希釈が起きている車両。比較ポイントは引火点と粘度指数の変化率となり、比較するとTD-30の変化率が少ない為、燃料希釈を抑えている結果となっています。

## TD-30と自社品の比較実験データ CASE 2

### <テスト車両データ>

メーカー	いすゞ	車両型式	2PG-FRR90 T4	走行距離	10,000km	
車名(年式)	フォワード(2024年式)	エンジン型式	4HK1-TCH	車両タイプ	4トントラック	
車両状況	高速走行、一般市街地走行共に有り。350km/日の走行					
比較オイル	ハイパーワークス(HW) 10W-30 (合成油)	使用距離	25,663km			
検証オイル	TD-30 (部分合成油)	使用距離	35,335km			
項目	自社品 比較			TD-30 比較		
	HW 新油	HW 使用油	変化率	TD-30 新油	TD-30 使用油	変化率
密度 (15°C) g/cm <sup>3</sup>	0.8522	0.8685	2%	0.8612	0.8692	1%
引火点 (COC) °C	242	186	-23%	258	214	-17%
引火点 (PM)		186	-		214	-
動粘度 (40°C) mm <sup>2</sup> /s	68.75	65.78	-4%	75.16	71.17	-5%
動粘度 (100°C) mm <sup>2</sup> /s	11.12	11.13	0%	11.07	11.06	0%
粘度指数 (VI)	154	162	5%	137	146	7%
酸価 mgKOH/g	1.69	3.56	-	0.94	3.54	-
塩基価 (アルカリ価) mgKOH/g	9.39	0.72	-92%	9.43	1.20	-87%

#### ■ 変化率について

粘度指数の変化率がほぼ同等に對し、引火点の変化率が大きい場合、燃料が混入している傾向が考えられます。



**TD-30が燃料による希釈に強く、耐久性も高い結果となる**

### <考察>

従来使用オイルよりもTD-30は+10,000km多く走行しての比較。引火点の低下も従来使用のオイルよりも少なく、粘度変化も同等であることから燃料希釈に強く、耐久性を実証できた結果となりました。

## TD-30と他社品の比較実験データ CASE 3

### <テスト車両データ>

メーカー	いすゞ	車両型式	QKG-LV234N3	走行距離	698,015km	
車名(年式)	エルガ(2014年式)	エンジン型式	6HK1	車両タイプ	大型バス	
車両状況	市街地走行中心					
比較オイル	他社品 DH-2 10W-40 (合成油)	使用距離	11,346km			
検証オイル	TD-30 (部分合成油)	使用距離	11,839km			
項目	他社品 比較			TD-30 比較		
	他社品 新油	他社品 使用油	変化率	TD-30 新油	TD-30 使用油	変化率
密度 (15°C) g/cm <sup>3</sup>	0.8510	0.8704	2%	0.8612	0.8629	0%
引火点 (COC) °C	238	192	-19%	258	200	-22%
引火点 (PM)		192	-		200	-
動粘度 (40°C) mm <sup>2</sup> /s	90.30	69.25	-23%	75.16	61.56	-18%
動粘度 (100°C) mm <sup>2</sup> /s	14.20	10.89	-23%	11.07	9.904	-11%
粘度指数 (VI)	162	148	-9%	137	146	7%
酸価 mgKOH/g	1.39	1.64	-	0.91	1.57	-
塩基価 (アルカリ価) mgKOH/g	10.60	1.16	-89%	9.43	1.61	-83%

#### ■ 変化率について

動粘度及び粘度指数、引火点の変化率がほぼ同等。



**TD-30が合成油ベースのエンジンオイルと遜色ない結果となる**

### <考察>

従来使用オイルが10W-40の合成油ですが、10W-30(TD-30)使用において遜色ない結果となりました。

## TD-30の特長

以上の試験結果及び蒸発損失比較により、TD-30は以下の3つの点で優れていることが確認できました。

- 1 燃料希釈による影響が少ない
- 2 合成油クラスの性能を有する
- 3 蒸発損失を極限まで抑える

燃料希釈に強く、合成油クラスの性能を有し  
オイル性能の長期維持に貢献。  
更に蒸発によるスス発生を極限まで低減させる  
ディーゼルエンジンオイルです。

是非とも、お試しください。

