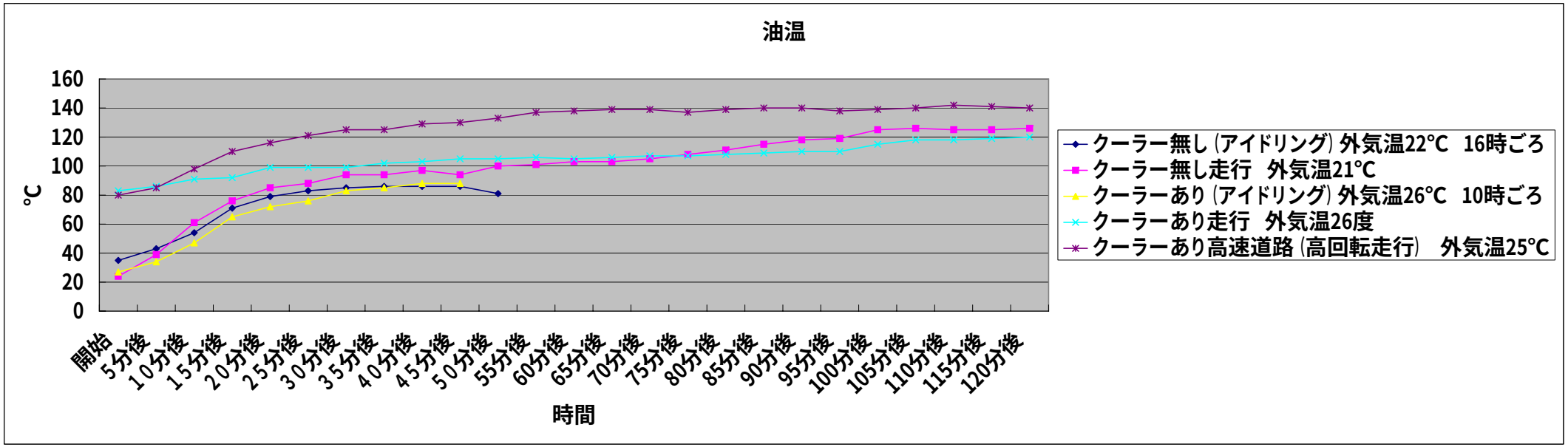
	開始	5分後	10分後	15分後	20分後	25分後	30分後	35分後	40分後	45分後	50分後	55分後	60分後	65分後	70分後	75分後	80分後	85分後	90分後	95分後	100分後	105分後	110分後	115分後	120分後
クーラー無し（アイ	35	43	54	71	79	83	85	86	86	86	81														
クーラー無し走行	24	39	61	76	85	88	94	94	97	94	100	101	103	103	105	108	111	115	118	119	125	126	125	125	126
クーラーあり（アイ	27	34	47	65	72	76	83	85	88	88															
クーラーあり走行	83	86	91	92	99	99	99	102	103	105	105	106	105	106	107	107	108	109	110	110	115	118	118	119	120
クーラーあり高速	80	85	98	110	116	121	125	125	129	130	133	137	138	139	139	137	139	140	140	138	139	140	142	141	140



油温

- 油温のテストは全て同じ日ではありません。従って気温の条件も異なります。
- 油温の測定はクランクケース下部に取り付けたドレンボルトに装着したセンサーの一箇所だけです。
- センサーの取り付けはドレンボルトに穴を貫通させてセンサーケースがオイルに直接接するようにしています。
- オイルクーラーの位置（オイルライン上の）はクランクケースからヘッドに行くプレッシャーラインの途中です。

問題

- センサーの構造から直接サーミスタがオイルに浸されているのではないので、熱の伝導性が不明なので実際のオイル温度と指示値が正しいか不明
- 同様にクランクケースもかなり温度が上がるので、クランクケースの温度にもかなり影響される可能性がある。
- オイルクーラーの位置（オイルライン上の）がオイルポンプ直後ではないので、オイルポンプから出力された全てのオイルが冷却されているわけではない。
- オイルクーラーの効果を正確に確認するには、オイルクーラーラインの入力側、出力側に油温計を装着しないとならない。

作業してみた感想

ＸＬ２５０Ｒの時から油温計の装着を実験していました。 社外品で販売されている油温計を使用したことはありませんが、私の製作（加工）した汎用品の改造では、いろいろと問題があるのかもしれません。 特にドレンボルトに装着したセンサーはクランクケースの温度の影響をかなり受けているようです。 ＸＬ２５０Ｒの時に実験したデータは、ＰＣがダウンした時に失ってしまっていますので掲載することはできませんが、クランクケース温度の影響を多大に受けていたようです。

オイルクーラーを装着した効果のほどは数値では明確に出ていませんが、ヘッドに行くラインの途中でオイルを冷却しているので効果が無いことは無いと思います。