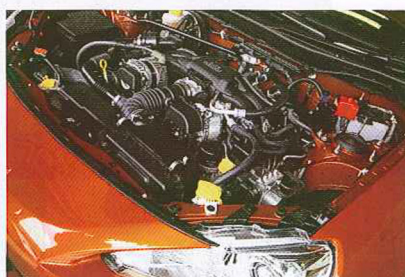


T-REV αシステム 価格▶5万5650円 ZN6専用ステー別売り3150円

オイルキャッチタンクの追加で車種によっては吹き返しをさらに低減 エンジンのフリクションロスを抑える減圧バルブ



豊富な車種ラインアップのT-REV αシステム。左の画像はキャッチタンク付きの新タイプで86/BRZ用。左上の画像はワンウェイバルブで、右上は負圧調整用バルブ。内蔵されるスプリングのセット荷重をコントロールすることで、狙いの負圧を実現している



専用ステーでこの位置に固定される。ブローバイホースにつながるクランクケース内の圧力を減圧する役割を果たす



従来モデルは昨年、つかポンが鈴鹿で試乗して、吹け上がりのよさと回転落ちの少なさを体感済み



T-REV αシステムのキャッチタンク付きについて説明してくれた寺本自動車商会の寺本幸司さんは2輪の全日本ロードを戦う現役ライダーでもある。4輪のサーキット走行も趣味のひとつ



10月12日にセントラルサーキットで催されたOPTI ON2耐久レースに参加したEK9にもT-REV αのキャッチタンク付きが備わっていた。序盤、車両トラブルに見舞われたが、無事完走

レスポンス/高回転/滑らかさに明確な違い

レシプロエンジンは燃焼時に高圧でピストンを押し下げようとする力が生じ、ピストンとシリンダーの隙間からガスがクランクケース内に流れ込んでブローバイガスになる。

それが溜まっていくと、クランクケース内の圧力が高まって、ポンピングロスを生じるため、ノーマルはスロットルバルブの手前にブローバイホースをバイパスさせている。

しかし、そのままでは、アクセルOFFやピストン上昇の際に外気の逆流を招き、クランクケース内が加圧状態のままになってしまうので、ブローバイホースにワンウェイバルブを設け、それを減圧することで、エンジンフィールを高めるのが

T-REVシリーズだ。

中でも上級モデルのT-REV αシステムはPCVバルブをカットせず、外気導入バルブを用いることで、極端な油圧低下の恐れをなくし、車種ごとに意図した負圧を実現。本誌でもその効果は、昨年すでに鈴鹿サーキットで体感済みだ。

アクセルレスポンスや吹け上がりのよさ、回転落ちが少ないことによるシフトアップフィールの向上(軽やかに決まり、データロガーでもシフトアップ時のロスが減っていた)を感じ取ることができた。ちなみに、『回転落ちの少なさ』をもたらすエンジンブレーキの減少は、86と鈴鹿の組み合わせの場合、ほとんど気にする必要がなかった。さらに普段の走行で

は燃費向上にも期待が持てる。

今回は、そんな同製品にオイルキャッチタンクを組み込んだニューバージョンの紹介だ。ブローバイホースとエアクリナーの間にキャッチタンクを噛ませることで、吹き返しの量を減らそうというシステム。すでに実験データもあり、ドバツと出るような吹き返しではなく、噴霧状の吹き返しとなる車種に関しては、20%ほどの低減を実現しているという。フリクションロスをさらに抑えた進化モデルというわけだ。