

# CIRCUIT JUNKY



T-REVの生みの親であり国内外で活躍するレーサーの寺本氏も、自らこのT-REVが搭載されたマシンでボルドール・ルマンの各24時間耐久レースなどに参戦。第一線で必要なアイテムが、こうしてライダーの手で生み出されていることにも、より注目しなければならないのではないのでしょうか？



これがT-REVの分解図。構成パーツの全てにリペアパーツがあるので、いつまでも使用することができます。



これが3面リードバルブ。1way機構であることがよくわかるうえ、このシムの厚さを変えるなどのチューニングも可能です。シムは定期的に変換するのが推奨されています。

価格：2万4150円～（各車種用ラインナップ）



## T-REVα

T-REVがブローバイガスの脈動を使った自然的な減圧システムなら、このT-REVαはエアインダクションを利用したよりスマートなシステムであることがわかるはず。排気ポートの負圧を利用し、クランクケースの内圧を抜き取るため、減圧効果はT-REV以上のもの。サーキット走行だけではなく、ツーリングや街乗りライダーにも確実に体感してもらえる車種専用キットなのです。

価格：3万6750円～（車種別専用設計）

# T-REV

寺本自動車商会 Tel: 072-875-8088 www.teramoto.biz

## 理に叶った独自の減圧バルブでエンジン本来の性能を発揮する!

ほとんどのモーターサイクルが採用する機構レシプロエンジンは、ピストンがシリンダー内部を上下し、ピストンの上では燃焼室で圧縮された混合気を爆発し、その衝撃でピストンが下がりがクランクを回すことで動力を得ています。ここで注目したいのは、ピストンが下がる時のクランクケース内の圧力です。ピストンリングを通してクランクケース内に侵入してしまうブローバイガスは、混合気が爆発してピストンを押し下げる時にピストン下側からの圧力となり、ピストンの動きに少なからず抵抗を与えてしまいます。その抵抗となるブローバイガスをスムーズに抜き、ポンピングロス無くすのが、このT-REVです。1wayタイプの減圧バルブとして、独自の3枚のリードバルブ式を採用しているから、クランクケースからのブローバイガスはスムーズに排出され、負圧によって混入してしまう外気をシャットアウトするというわけです。ポンピングロスが無い＝エンジン本来の性能の発揮という意味がおわかり頂けると思います。実際に、同等のパワーを発生するのに必要な燃料は少なくなるし、乗ってもハイパワーのスポーツ車に多い、シフトダウン時の過激な減速感は軽減。極低速時のギクシャク感も軽減します。実態の見えないチューニングパーツと一線を画するこのT-REVがいか理に叶っているかは、取り付けて走ればすぐにわかるはず。ポンピングロスが無いエンジンは、ここまで違うのか! と、きっと驚きの声をあげることでしょ。