

# ブローバイホースにセットするだけのお手軽アイテムを86でテスト クランクケース減圧で実現する エンジンフィール改善効果



本体に内蔵されているワンウェイバルブは、スムーズな排出を促すスパイラル構造+高速稼働を得意とするリードバルブで構成されている。バルブはブローバイガスの油分影響で固着しないようにクリアランスが設けられているため、メンテサイクルが長いのもありがたい。なお、外気導入部分はブラックのみだが、本体はレッド以外にブルー、ブラック、シルバー、グリーン、ゴールドのカラーチョイスが可能。エンジンルームのドレスアップにも有効だ



外気導入によって狙いの負圧を実現する秘訣は、アクチュエーター機構にあり。クランクケース内の負圧が高まり過ぎると油圧低下の恐れがあるのだが、αシステムでは内蔵スプリングのセット荷重をコントロールして、設定値以上の負圧になるとバルブが動作して外気が導入されるように仕上

## 非力なマシンほど ロス改善で走りの質が高まる

吸気・圧縮・燃焼・排気という4行程を繰り返すレシプロエンジン。構造上、燃焼時には高圧でピストンを押し下げようとする力が生じるため、ピストンとシリンダーの隙間からクランクケース内にはガスの一部が流れ込み、ブローバイガスになってしまうわけだ。もちろん、そのままではクランクケース内の圧力は高まり続けて多大なポンピングロスが発生するため、ノーマルではスロットル手前にブローバイホースを設けてバイパスさせているのだが、そのままではアクセルOFFやピストン上昇時に外気が逆流してクランクケース内の圧力は加圧状態のままになってしまう。そこで、ブローバイホースにワンウェイバルブを設けてクランクケース内の圧力を低減、エンジンフィールを引き上げるのが、ここで紹介する寺本自動車のTレブ・αシステムだ。スタンダードモデルとして用意されるTレブでは油圧低下などの症状を引き起こす極端な負圧領域に踏み込まないようPCVバルブをカットして減圧しているが、ハイエンドモデルのαシステムではアクチュエーター動作の外気導入バルブを用意し、クランクケース内を任意の負圧領域へと導くことが可能になっている。

その装着効果は加圧状態でのロス低減でアクセルレスポンス向上、エンジンブレーキ減少による回転落ちの少なさと燃費向上など。小排気量NAのような非力なマシンほどロス低減が走りの質向上へとつながっていくので、隠れたチューニングメニューとして注目したい。

### つかポンインプレ @鈴鹿フルコース!



「エンジンブレーキが効きにくくなるという説明だったので少しドキドキしながらコースインしたが、効か

ないというよりは緩やかになったという印象で、コーナーへのアプローチで恐怖を感じるほどのものではな

い。クランクケース内の減圧効果でロスが低減されていることから吹け上がりがよくなり、回転落ちが少ない(ロガーでも確認できた)ことで、シフトアップ時のフィールが軽やかになった。ロスも少ないはず。装着前より2秒ほど速くなったが、ノーマルのときはガス欠症状があり、正確な比較とはいえない。しかし、鈴鹿であれば実際にタイム差が得られそうな気がする」(つかポン)