



④αシステムは、シリンダーヘッド部の二次エア供給機構に連結され、常時クランクケース内を減圧する(上)。車種ごとに専用設計されているのでボルトオンでの装着が可能で、T-REV本体のカラーは6色から選択できる。なお、ZRX1200ダグ用αシステムは4万9,350円、すでにT-REV採用車T-REVαシステムにグレードアップする場合は3万5,350円、写真のスペシャルキットは5万1,450円だ

クランクケース強制減圧の効果をストリートで体験できる最強キット

THE PRODUCT Presentation of Custom Scene

TERAMOTO T-REV α SYSTEM

◎寺本自動車商会
◎大阪府大東市諸福8-4-22
◎072-875-8088
◎http://www.teramoto.biz

クランクケース内にたまった高压のブローバイガス(ガソリンとオイルが混じった気体)を排出し、ポンピングロスを軽減させるのが、テラモトがリリースするT-REVだ。エンジンのスムーズな回転上昇や強すぎるエンジンブレイクの抑制、さらには燃費の向上といったメリットがあり、今ではすっかりカスタムパーツの定番となっている。このαシステムは、さらなる減圧効果をねらったT-REVの発展型パーツなのだ。これまでのT-REVがリードバルブのみで減圧をねらったのに対し、αシステムはクランクケース内を強制減圧するシステムなのだ。「大気圧より低い空気密度のことを負圧といいます。物体が動く際には摺動抵抗が生じますが、負圧状態ではこの抵抗値が低下するんです。そこで積極的に減圧し、摺動抵抗値を低くするのがαシステムなのです」



◎専用のメーターを用いてノーマル状態とαシステム装着時のクランクケース内圧を測定した。写真上のノーマルではほぼ大気圧だが、αシステム装着では約マイナス12kPaという数値を記録

こう語る開発者の寺本幸司氏。T-REVのみの場合はアクセルの開度によってリードバルブが開閉するため、回転数によって効果にバラつきがあるのだが、このシステムはアクセルの開度にかかわらずケース内を十分に減圧してくれる。ブローバイパイプにT-REVを経由させ、さらにシリンダーヘッドに存在する二次エア供給システム(排気ポートにフレッシュエアを流し込んで排気ガス中のCO₂を減らす機構)をつなぐことで排気ガスの負圧を減圧することに利用するのだ。つまり、エンジンが回っていればケース内はつねに負圧の状態なのだ。

理論上、ケース内はとにかく減圧させるほうがいいのだが、極端に減圧させてしまうとエンジン内の油圧が下がりすぎてトラブルが発生してしまう恐れがあるという(その目安はマイナス30kPa)。また、とくにストリートの場合は減圧させすぎるとエンジンブレイキがまったく効かなくなってしまう、乗りにくくもなってしまう。そのため、同社ではテストを繰り返した結果、もっとも乗りやすかったマイナス15kPa前後の数値に設定し、製品化している。「単気筒やツインのエンジンは脈動が大きいためT-REVのみでも大丈夫ですが、3気筒以上のエンジン」となる、脈動は隣のピストンによって打ち消され、シングルエンジンほどの効果は望まれません。そのため、より積極的な減圧をねらってこのシステムを開発したんです」

編集長・吉田のインプレッション

従来のT-REVは自分が所有するゼファー750に装着し、エンジンブレイキの軽減や、回転フィーリングがマイルドになるということは確認済み。

今回ZRX1200ダグをテスト車両とし、ノーマル→T-REVαシステム装着を公道でテスト。まずノーマルに乗るとエンジンフィーリングは普通(ノーマルで明らかにフィーリングが悪くというのであれば、それはエンジン自体に問題あり)。ただ、2速高回転域からわざとシフトダウンすると、リヤが跳ねる感じが強い。そしてT-REVαシステムを装着して走り出す。とくに違いを感じるのが中高速度のスムーズさ。そして、ノーマル時と同じようにシフトダウンしてもリヤの跳ね感が解消! 小さなパーツだが、大きな効果をもたらしてくれるということを実感した。

