

落ち着いて作業を進めればDIYでも装着できる！



①ノーマルの台座にホースを組み付ける。ホースが硬化しないようにスプレッドに組み付けられる。なお、写真のようにしっかりと組み付けられているかを確認すること



②ソレノイドバルブとエアクリナーボックスを接続するホースに「穴あり」プラグを挿入する。性能を左右する部分なので忘れずに組み込むこと。なお、キットには「穴なし」プラグも同梱されており、別の場所を使うので、間違えないように。なお、ホースにプラグを差し込み、指でプラグを押さえてボルトを取り外すこと



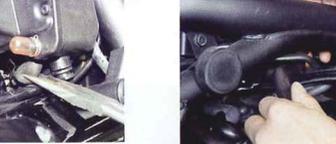
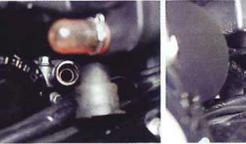
③付属のメッシュホースをグレーのホースの間にある部分に差し込む。なお、この部分は熱がかかるため、タイラップではなくホースバンドを使って固定する



④ソレノイドバルブまわりをエンジン側に取り付け、エンジン左側から差し込むと作業しやすいが、台座がシリンダーヘッドカバーに接触してキズ付かないよう養生テープを使ってガード。クリアランスは狭いが、慎重に戻し、台座部分の固定やソレノイドバルブにカプラーを接続する



⑤こちらでクリナーボックスのまわりを丁寧に手を加えるため、左側のマフラーにエンジンオイルがこぼれ落ちても問題はない



⑥エアクリナーボックス下部にあるL型純正ブロアパイプのエンジン側を取り外す。そのうえで「穴なし」のキャンセリングプラグを挿入してボルトを外し、抜け防止のためにタイラップを巻き付ける



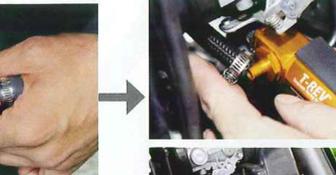
⑦T-REVI ホースを接続する。T-REV内部にはワンウェイバルブが組み込まれ、これによってブロアパイプがエンジンに戻らないようにしているため、向きは写真のとおりになっている。なお、この部分も熱がかかるためホースバンドで固定する



⑧後付けしたメッシュホースを#1と#2のマニホールドの間を通して、スロットルの下に取っ手を取り付け、作業しやすい部分に固定する。作業が完了したら、スロットルを動かして確認すること



⑨T-REV本体とフェューエルインジェクションボディが接触する可能性があるため、キズ防止のスポンジを貼り付ける



⑩メッシュホースをT-REV本体にホースバンドで固定する。また、T-REV本体から伸びているホースを、エンジン側とクリナーボックスにメクラキップが装着されている部分に接続し、固定する。なお、この部分はクリアランスが狭く、暗いので、ライトをあてながら慎重に作業を進めること



⑪ホースの接続が完了したら、T-REV本体とインジェクションボディのセカンダリーバルブのステップにタイラップで固定する。この際、セカンダリーバルブの動きを阻害しないようにすること



⑫T-REVαシステムの取り付けは完了したが、作業は終了ではない。取り外したフェューエルインジェクションカバーやタンクをもとに戻すこと。とくにタンクまわりは各種ホースやカプラーをしっかりと接続することを忘れずに。そのうえでエンジンがかかるかを確認して作業は終了となる



⑬今回はZR1200ダグエグ用T-REVαシステムの装着方法を紹介します。各車種ごとに必要なホース類が同梱されている。一部ホースのカットなどが必要になるが、複雑な加工があるわけではないため、使用工具もホースをカットする工具を用意するくらいで、特殊工具はとくに必要ない

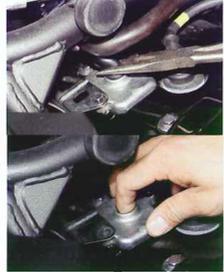
エンジン内部では数多くのパーツが往復運動と回転運動を繰り返すことで、パワーを生み出している。そして、内部は発熱による空気の膨張などによって気圧が高まっていく。空気は流体であるため、密度が高ければ粘度が上がり、エンジン内部のパーツが動くうえで抵抗になってしまふのだ。これを逃すためにブリーザー経路が設けられているのだが、それだけでは十分解放しきれず、クランクケースの内圧は大気圧より高くなってしまふのが一般的である。そこでクランクケース内を強制的に減圧するシステムとして開発されたのがT-REVだ。いわゆる内圧コントロールバルブ、と呼ばれる機構で、ブリーザー経路にワンウェイバルブを設け、排出されるブローパイプをクランクケース内に戻さないことで減圧を図るシステムである。これによってエンジン内部の空気の密度が下がる。抵抗が弱まることになり、ロスが少なくなり、スムーズに回るようになるのだ。体感できる

具体的な例として、エンジンブリーキがスムーズになったり、スロットル閉時のギクシャク感の低減などが挙げられ、カスタムシーンで人気の高いパーツの一つとなっている。しかし、この内圧コントロールバルブも理想のアイテムかといわれれば100%そうではない。減圧の度合いはブローパイプの排出による自然減圧になるため、1気筒あたりは排気量が小さく爆発間隔の短い四気筒エンジンの場合、減圧効果が感じにくい部分もあるという。そこで開発されたのがT-REVαシステムだ。これは最近のモデルに採用される排気ガス浄化装置の一部である二次エア導入システムにT-REVαを組み込むことで、自然減圧以上の効果をねらったのである。このαシステムは車種ごとに設定されているため、従来のT-REVよりも装着が複雑になっているが、ポイントも着々として押さえればDIYでも装着が可能。ここでは装着方法を紹介します。

THE PRODUCT Presentation of Custom Scene

TERAMOTO T-REV α SYSTEM

⑭寺本自動車商会 ⑮大阪府大東市諸福8-4-22 ⑯072-875-8088 ⑰http://www.teramoto.biz

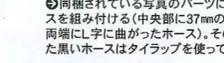


⑱ロングノーズプライヤーを使ってシリンダーヘッドに接続されているゴムホースを引抜き、右側はラジエーターホースがあるため作業しにくい。慎重に「ホースを外したら台座部分をこめていくボルトを外し、台座を取り外す



⑲ガソリンタンクを取り外したらシリンダーヘッド上に設置されている二次エア導入システムまわりの分解に移るが、ノーマルのソレノイドバルブにはカプラーが接続されているため取り外す。なお、再度システムを戻す際にはカプラーの接続を忘れないこと

⑳まずはガソリンタンクを外す。ただし、必ずしも外す必要はない。外す場合は、燃料ホースも取り外す。とくに燃料ホースはタンクの裏にあたるため、慎重に取り外す。できれば、タンクを持ってもらい作業するシステムで行なえる



㉑同梱されている写真のパーツにカットしたホースを組み付ける(中央部に37mmのホースを、その両端にL字に曲がったホース)。その後、組み付けた黒いホースはタイラップを使って固定



㉒続いてソレノイドバルブを組み付ける。なお、グレーのホースの長さは微妙に違う。長い方を左側(ソレノイドバルブからエアクリナーボックスに伸びるホースの方)、短い方を右側(ソレノイドバルブのカプラー側)になるようにセットすること



㉓ノーマルのソレノイドバルブには3本のゴムホースが接続されており、台座に接続されているゴムホース2本をカットする。なお、ZR1200ダグエグはまだ新しいため、ホースが劣化している可能性は低いが、不安ならば新品に交換すること。なお、長いホース(左上側)は端部から37mmと74mmの位置で、短い方(右下側)は端部から10mmの位置でカットする