



▲ SUN JAPAN PARTS負責人每次會用儀器檢查引擎負壓值。



▲ T-REV Alpha System



▲ 將T-REV裝在FA20引擎上測試。



▲ T-REV主要構成部件



▲ 車主試車後大讚引擎轉速提升敏捷很多，效果明顯。

空氣阻力問題而研製T-REV產品。產品初期只設計予電單車競技使用，後期演變至汽車競技及一般道路使用。

產品成功吸引了很多日本知名改裝商及車隊目光，更共同推出T-REV聯乘產品。

T-REV於日本筑波賽車場上由同一車手駕駛，最快圈速在安裝

後能快上二秒。而T-REV對於門耐力賽的車隊尤其有效，原因是引擎內部阻力變得非常低，因此大大減低引擎負荷，在長達五六小時耐力賽的跑車引擎可以加強耐用性，增加完成比賽的機會。

究竟T-REV如何可以令曲軸箱減壓？T-REV本身是一個全鋁合金CNC製成的單向Valve-Valve

於T-REV4，它要經過SUN JAPAN PARTS技術師指定的工序調校，

要維持曲軸箱穩定壓力而避免T-REV構成過大負壓影響引擎進氣壓力，TERAMOTO聰明地設計了另一個名為α-system的負壓自動調節器與平衡負壓進氣風隔，連接

小改裝如何大改善

空氣阻力是阻礙引擎運轉的主要因素，當引擎將動力輸送至波箱時，必須要擺脫阻力，才可將動力輸送出去。這個問題正是引擎呆滯以及動力流失之根源。

T-REV將阻力減至一個非常低的水平，因此動力流失大大減少，引擎不再呆滯。連產生大量好處，油門反應變得非常輕快，對於使用電子油門車輛尤其明顯。起步及回圈反應直接回圈。車輛於不踏油門時的滑行距離增加，令車輛節省燃油，動力流失更少，上斜的吃力感更為改善。引擎由於負荷降低，聲浪亦明顯細了，增加了整體駕駛的舒適感。



▲ 機油通氣壘版本的T-Rev Alpha System



▲ T-REV能為長達五六小時耐力賽的跑車引擎加強持久性，增加完成比賽的機會。



▲ T-REV多種顏色供應市場。



▲ 日本各類雜誌大幅報導T-REV產品。

片構成角度和CNC內部紋理經過氣流精密計算，這個設計已是TERAMOTO專利技術之一，內部結構能促使空氣主動流動，令氣流不斷抽出曲軸箱空氣，降低氣壓。T-REV接合方法是連接引擎Valve口排氣口與Suction pipe進氣口位置，當點火衝程時引擎時活塞下降，T-REV的氣流力學設計會將活塞下移時的空氣急速排走，避免空氣囤積。至於壓縮衝程時，單向的T-REV Valve會阻止空氣因活塞上移而產生的回流，從而令曲軸箱內的空氣變成負壓，曲軸因此變得運作順暢，直接減輕阻力。

由於引擎運轉得非常順，活塞連帶曲軸的慣性運動得以延長，減緩了轉數的下降，因此此換檔的流暢度向上提升。彈趾拖波時，波箱與引擎的拉扯感大幅減少，車輛的動態不會被干擾。



▲ 機油通氣壘版本的T-Rev Alpha System

TEXT © DAX
PHOTO © DAX
THANKS © SUN JAPAN PARTS
39710916/39710917

如果你見到TERAMOTO T-REV時認為十年前的神奇產品「二次進氣」捲土重來時，那你便大錯特錯（至少筆者初時也認為一樣），T-REV是日本TERAMOTO寺本自動車商會研究的引擎氣壓平衡儀器，內部特殊結構獲得多項專利，其顯著的效果吸引日本多家改裝商垂青，甚至能扭轉一場耐力賽賽事的結局。在中港澳代理SUN JAPAN PARTS與TERAMOTO努力磋商下，T-REV正式引進市場。



精密設計簡單概念

眾所周知引擎是透過進氣燃燒，當壓縮衝程時活塞衝向燃燒室讓混合氣壓縮，少部份空氣會因為壓縮和燃燒衝程活塞向空移時，透過活塞環走進曲軸箱，空氣受燃燒後和引擎運行時而升溫及攪拌，空氣密度因而變得非常高。形成一股強大的阻力，阻礙引擎運轉。

TERAMOTO因此針對曲軸箱



▲ 機油通氣壘版本的T-Rev Alpha System

為引擎舒緩壓力。

矚目新產品 TERAMOTO T-REV



▲ T-REV主要構成部件



▲ 機油通氣壘版本的T-Rev Alpha System