

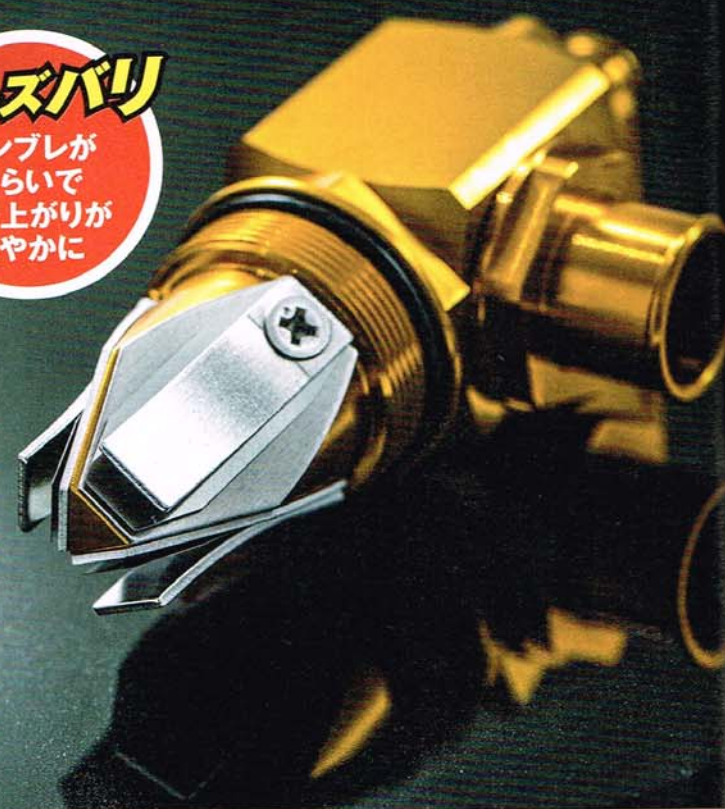
ITEM No. **14**
DECOMPRESSION PARTS

独自構造のワンウェイバルブで
クランクケース内を減圧しロス低減



メリットズバリ
エンブレが
和らいで
吹け上がりが
軽やかに

シグナスX
(3型)で
テスト

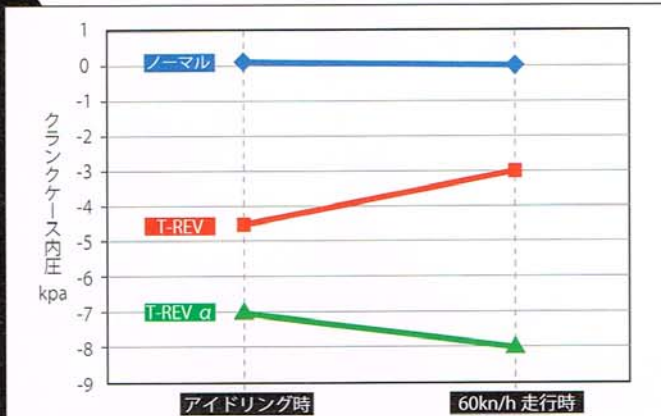


TERAMOTO T-REVα
[PRICE] 3万7800円
[対応車種] ●シグナスX(3型・F1仕様)
◎寺本自動車商会 ☎072-875-8088

空気の逆流を防いで、負圧状態に変化させる

ピストンの往復運動や熱による空気の膨張などでクランクケース内は圧力がかかっている。この圧力が抵抗となり、ポンピングロス(吸排気損失)が起きるのだが、特にシングルエンジンだとピストンの上下位置で排気量分の体積が増減するため、ポンピングロスが顕著で「エンジンブレーキが効きすぎる」なんてことも……。

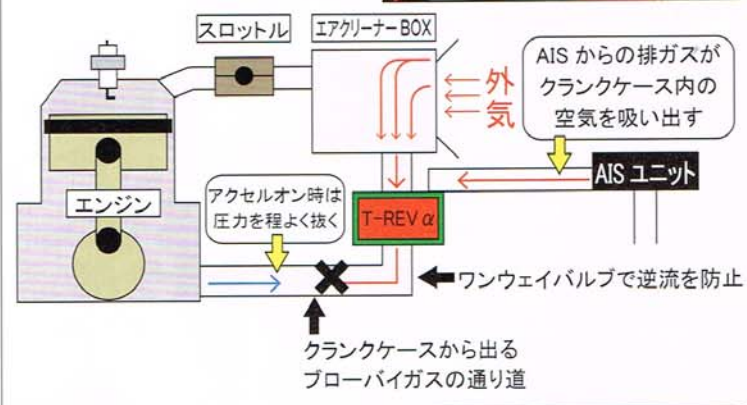
ワンウェイバルブ機構を採用したT-REVは、クランクケース内を負圧化し、加圧状態を回避することで攪拌抵抗を軽減。ピストンがスムーズに動くようになり、エンブレがスムーズになったり、アクセルを開けやすくなるという優れもの。この機能に加えて排ガス浄化装置の二次エア導入システム(AIS)も利用して効果を高めたものが「T-REVα」なのだ。クランクケース内の圧力が高まりやすいボアアップ車ほど恩恵は大きいのでハードチューナーも必見!



シグナスX(2型)にT-REVとT-REVαを装着して走行テストした際のクランクケースの内圧を示したグラフ(テラモト計測)。T-REVαはアイドリング時から-7kpa(キロパスカル)を計測し、通常のT-REVより約2倍も減圧されている。

T-REVαのガスの流れ

取り付け方法は、シートを外す。フローパイプの間T-REVαを割り込ませる。T-REVαとAISユニットを付属のホースで接続する。作業時間は20分程度。



Impression
「エンジンの吹け上がりも軽くなったし、エンジンブレーキも軽減されたのがすぐにわかった。アクセルオフ時にスルスルと転がるような感覚で、この性能を上手に使えば燃費アップにもつながるはず。また、ブレーキリリースからのターンインで効いてしまうエンブレが抑えられることで減速によるタイムロスが減るから、このエンブレの軽減はサーキットでも強力な武器になるね!」(キッシー岸田)

OTHER LINEUP



T-REV 2万4840円~
T-REVαは車種専用設計だが、廉価版のT-REVは汎用タイプとなっているので様々な車種に使用可能。リードバルブのシム板厚は0.05mmと0.07mmの2サイズで、アルマイトカラーは全6色を用意。