T-REVは油分や水分の影響を受けないリードバルブ方式を採用する。リードバルブは3枚で、内圧を的確かつスムーズに開放する。さまざまな車種に対応できるようフィラーキャップタイプやL字アダプターも用意

THE PRODUCT
Presentation of Custom Scene

TERAMOTO
T-REV

エンジンの力を引き出し同時に乗りやすさも向上

雨天などの走行で思った以上にエンジンブレーキが強く効き、ヒヤッとした経験をしたり、低速でのUターン時にエンジンのドンツキでフラついたというライダーは多いのではないだろうか。これらの現象は、ピストンの上下運動によりクランクケース内にたまって高圧になったブローバイガスによるものだ。高圧のブローバイガスはエンジンブレーキとして作用するのだが、それはピストンの上下運動を阻害する要因でもある。そして先に挙げた事例のように、実際の走行において"乗りにくさ"の原因になっているのだ。

テラモトがリリースするT-REVは、クランクケース内で高まったブローバイガスの圧力によるポンピングロスをなくし、エンジンブレーキや低速時のドンツキ感を軽減するパーツ。クランクケースからエアクリーナーボックスへとつながるブローバイホースにT-REVは設置されるのだが、この製品は内部にワンウェイバルブが設けられているので、高圧のブローバイは放出されてエアクリーナーボックスへと流れるが、アクセルを閉じた際にはブローバイホースを通じてケース内に入り込んでくる外気はシャットアウトされるので、ケース内の圧力は適正にたもたれるのだ。エンジンブレーキやドンツキ感の軽減はもちろん、ポンピングロスが減ったことでエンジンの回転上昇はスムーズになり、燃費の向上も期待できるのである。

「全日本ロードレースの実戦で、コーナーの進入を困難にしていた強烈なエンジンブレーキの対策として逆止弁を使用したことがあり、その効果を確認しました。この経験をもとにして約1年間構想し、何度もテストを繰り返して商品化したのが、このT-REVです」

こう語るのは、T-REVをプロデュースした寺本幸司氏だ。現役のプロレーサーである氏は、当初T-REVをレーシングパーツとして構想していたというが、発進やUターンといった操作が次々と必要になる街中でこそ、その効果が発揮されるともいう。

T-REVのワンウェイバルブは、ブローバイガスに含まれるオイルや水分の影響を受けないリードバルブを採用している。リードバルブは3枚としており、一面あたりにかかる圧力を分散し、よりスムーズなバルブ開閉を追求したのだ。また、高圧のガスがスムーズかつ高速で排出されるように、部品内部にはスパイラルラインも加えている。写真のブルーアルマイトを含めて6色がラインナップされているので、愛車のカラーやカスタムのイメージに応じて選択することができるのだ。

バイクはキャブレターやフレームなどでエンジン周辺のクリアランスが少ない場合があるのだが、そういった車両や、ボアアップしてブローバイ圧力が高まった車両などでT-REVを追加したいといった場合には、オイルフィラーキャップと交換するタイプが効果的だ。また、取り付け角度を変換するL字アダプターも用意されており、やはり装着スペースが厳しい車両でも装着が可能。ホース内のオイルや水分がエンジンに進入するのを防ぐオイルセパレーターや、オイルキャッチタンクとT-REVが一体化したビルトインタイプもラインナップしている。

T-REVはパワーを劇的に向上させるパーツではない。だが、あなたの愛車は確実に乗りやすいバイクへと変化するのである。

T-REVをプロデュースした寺本幸司氏は現役のプロレーサーだ。さまざまなバイクにT-REVを装着し、サーキットやストリートなど、あらゆる状況下でテストを繰り返した

T-REVのプロデューサーとして、そしてレーサーとして全国を駆け回る寺本幸司氏。11年は世界耐久選手権ボルドール24時間耐久レースに参戦し、完走をはたしている

[問い合わせ] 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

[text & photo] 夏目健司