



④ T-REV本体のなかにはワンウェイバルブが組み込まれており、これが外気の侵入を遮断しつつ、クランクケース内を減圧。エンジンブレーキの緩和やエンジン内部パーツの回転運動がよりスムーズになるのだ

THE PRODUCT Presentation of Custom Scene

## TERA-MOTO 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

走る車両やステージ・好みに応じて  
選択肢を拡張し続けるT-REV!



① αシステムは車両ごとの設計となる。公道だけでなくレースでテストを行なうことも。ちなみに12年の鈴鹿8耐で寺本代表が駆ったS1000RRにもαシステムが組み込まれていた



② 従来のT-REVはリードバルブのみでケース内を減圧する自然減圧方式となる。一方、αシステムは排気の負圧を利用し、より効率的に減圧を行なう強制減圧方式。これはMotoGPでも見られる方法だ



③ T-REV本体も見えない部分で進化を続けている。内部に組み込まれているワンウェイバルブは公道用はゴムを組み込み、内部のシムが固着しないようにしている。一方、レース用では定期的なメンテナンスを行なうため、効率を求めてシムのすき間を空けずしているのだ。

現在、カスタムシーンでシェアを伸ばしているのがT-REVだ。このT-REVは国際A級ライダー寺本幸司氏が開発・販売を手がける。ケース内のブローバイガスを排出しつつ、外気が混入しないよう内部にワンウェイバルブが組み込まれている本体を装着することでエンジンブレーキの緩和やエンジン内部のパーツがよりスムーズに動くようになることで加速や燃費の向上がねらえる。これら複数の効果があつて人

気を得しているのだ。このT-REVは登場してから2年ほどだが、その間も積極的に進化している。その一つがαシステムだ。T-REV本体はクランクケース内の正圧でリードバルブが開かれるのだが、αシステムはシンダーヘッドにある二次エア供給装置にホースを連結。排気ガスの負圧でクランクケースを強制的に減圧するというもの。これはF1やMotoGPなどのトップカテゴリーのレースで採用されるシステムであり、実際に従来のT-REVよりも高い効果が望めるといえる。なお、従来品は汎用パーツとしての位置付けであるが、αシステムは排ガス規制によって二次エア供給装置が付いているモデルを対象としたキットになる(ちなみに、左上の写真は08年式以降のCBR1000RR用のキットでレース用に異なる。公道用には純正のソレノイドバルブを組み込むことで対応可能)。さらに、αシステムだけでなくT-REV本体も差別化を図っている。一般的には公道使用を前提にしているため、使用状況しだいでは内部のシムがブローバイガスなどで固着することも起こりうる。そのため、ワンウェイバルブとしての機能は持たせつつも、エンジン停止時にシムが完全に閉じないように、ゴムを組み込みすき間を設けているのだ。その一方で、より効率を高めるために、レース用としてシムが完全に閉じたドライカーボン仕様もリリース予定だ。定期的なメンテナンスは当然必要になるが、より好みや走る場面・車両に応じて選択肢を増やしているのだ。T-REV自体は小さいパーツだが、実は非常に奥が深いのである。より、好みのマシンに仕上げるために細部にもこだわって開発が進められているのだ。