

## T-REVαの NEWラインナップ

クラックケースの減圧により  
エンジン効率を改善しライフを伸ばす!!



### T-REVα ビルトインキャッチタンク

価格：5万5650円 ※車種別ステークキット3150円

問い合わせ：寺本自動車商会 ☎072-875-8088 <http://www.teramoto.biz>

### わずか数psのロス改善だが 速さや燃費に確実な効果をもたらす

ここで紹介するのはT-REVαというエンジンのクランクケース減圧システム。元々、バイクのサーキット系ユーザーからの支持の高いアイテムで、この度、4輪ユーザーからの声が多かったビルトインオイルキャッチタンクタイプがラインアップに加わった。

実はこのアイテム、開発者でもありバイクの全日本ライダーでもある寺本自動車の寺本さんが、自らの経験から製品化を進めたという経緯があり、今は4輪への訴求を進めているというものだ。

ところで、クランクケース内の減圧(や内圧上昇の防止)にどのようなメリットがあるのだろうか？

まずそのメリットのひとつが、ピストン下降時のポンピングロスの低下。クランクケースに漏れでた燃焼ガスに

よるケース内圧力による、エンジンのロスは3~5ps程度と言われている。この数字はエアコンの駆動や、オルタネーターの発電抵抗、そしてウォーターポンプやオイルポンプの駆動抵抗などと並んで、エンジンの効率を下げる大きな要因となっている。

わずか数psといえばそれまでだが、チューニング規制があるレースなどでは、侮れない差となり、エンジンレスポンスの低下にもつながっている。

また、メタルやシリンダー、シール類へなどへの負担も低下、エンジンライフが改善されることも実証されている。

パワーロスの低減はエコにも速さにもつながり、今、注目度の高いチューニング要素。このスペースでは、その説明がしきれないので、近号でもう少し掘り下げ、このチューニングとT-REVαの効果を検証してみたいと思う。

オイルキャッチタンクに組み込まれたT-REVαはクランクケースの圧力低減用と、その度合いを調整する2つのバルブが主要な構成部品となり、他社製の同様のシステムより一歩進んだ構造が盛り込まれている。バルブボディやキャッチタンクは質感にもこだわり、その構造は特許が取得されているという。

バイクのサーキット走行(レース)用機能部品として開発され、燃費向上などの効果から、ハイエースなどの実用車オーナーからも支持の厚いT-REVシリーズ。今後、積極的に4輪のサーキットユーザーなどにその機能のメリットをアピールしていきたいという。



86&BRZ用など主要車種はステークキットが用意され、容易な装着ができるようになっている。右上、バッテリーとタワーパーの間あたりに装着されているのがわかるかな？

