

手軽かつ体感できるエンジンチューンはコレ!



クランクケース内部には、ピストンとシリンダーの隙間から爆発圧力によって吹き抜ける“ブローバイガス”が充満している。コレをエアボックスに逃がすのがブリーザーの役目だが、とくにアクセルを戻した時はエアボックスからの逆流でクランクケース内は加圧状態になってしまい、過剰なエンジンブレーキやパワーロスの原因になっている。とくに1気筒あたりの排気量が大きいエンジンほど影響が大きく、まさにドカのLツインが当てはまる。というワケで近年はクランクケース内の圧力を制御するパーツが注目されており、その最新版がTERAMOTOからリリースされる「T-REV」だ。機能パーツだがカラーも豊富、通好みのエンジンチューニングパーツだ。車種ごとに専用設計されているので装着も簡単……と言いたいところだが、696はブリーザータワーが奥まった場所にあるのでイロイロ外さないと大変。装着作業はプロショップにお願いしよう。



TERAMOTO
T-REV

価格：3万6750円
問：寺本自動車商会
TEL072-875-8088
<http://www.teramoto.biz/>

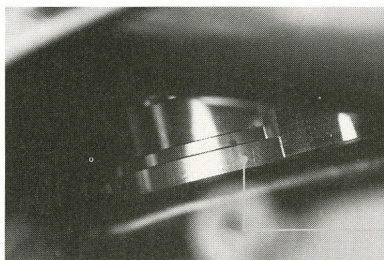
076
DUCATI Magazine

作ったのはこの人!



寺本 幸司さん

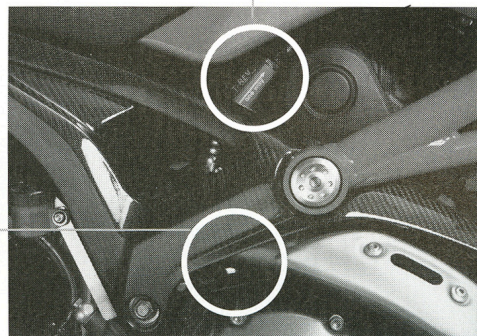
T-REVを開発・販売するのはST600や鈴鹿8耐などで活躍する国際ライダーの寺本さん。レース経験から効果と信頼性の高いT-REVを生み出した



モンスター 696およびハイパーモタード796はブリーザータワー別体式で、樹脂製のSTDと交換。ほとんど見えないのが少々残念だが、耐久性アップ!



T-REV本体はブリーザータワーからエアボックスに繋がるホースの途中に装着。タンクの下にキラリと光るトコロが“通好み”のカスタムといえる



適合表

MULTISTRADA1200/1198/1098/848など	φ25	圧入タイプI
M400/S2R/900SS/996/MH900e/999/HYPER MOTORD('08-'09)など	φ20	ネジ式タイプ
M1100(EVO)/HYPER MOTORD1100(EVO)など	φ20	圧入タイプII
HYPER MOTORD796/MONSTER696	φ20	圧入タイプIII

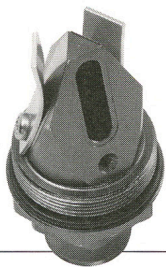
※M796は非対応

イスタニの疑問

?

筒の中はいったいどうなってるの!?

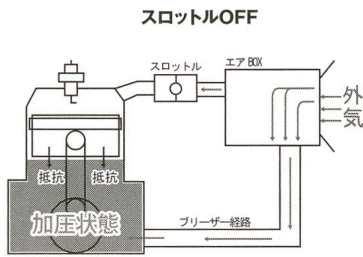
クランクケース内の圧力は1分間に数千回も変動する。その変動に追従してブローバイガスを放出する一方だけに制御できるのは、シムと呼ばれる虫の羽のように薄いリードバルブのおかげ。T-REVはエンジンの特性に合わせた最適な厚さのリードバルブを採用しているのだ



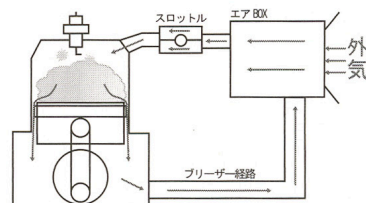
T-REVのしくみ

非装着時

スロットルOFF時にエアボックスからの外気やブローバイガスの逆流によりクランクケース内の圧力が高まるため、過大にエンジンブレーキが効いたり、ポンピングロスによるパワーの損失が発生

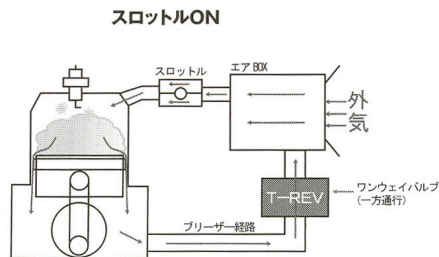
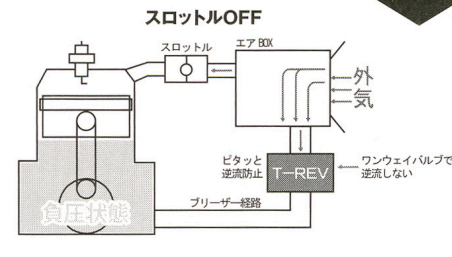


スロットルON



装着時

スロットルON時はブローバイガスをスムーズに排出し、スロットルOFF時は外気の逆流を防いでクランクケース内を適正な負圧状態に保つ。エンブレがマイルドになり本来のパワーを発揮



IMPRESSION



副編オガワ

★★★★★

走り出した瞬間、レスポンスのよさを実感できる。スロットル操作に対してエンジンがダイレクトに反応し、高回転というよりは5000rpmくらいまでに効果的。シフトダウンのときも回転を合わせやすい気がする。スロットルを開けるのが楽しくなる、ドカティLツインの気持ちよさを倍増させてくれるアイテムだ



編集イスタニ

★★★★★

まず暖気から違った。暴れだしそうだったアイドリング時の振動が収まり、静かになったように思う。実際に乗ると、その瞬間=低速から変化に気付いた。よほど雑な扱いをしなれば、これまでドドドコ震えて苦手だった低速での右左折も自然にこなせる。ドカ独特の強いエンブレがまろやかになって、心の不安が拭えたのも嬉しい