

まさに“小さな巨人”。取り付けもイージーなのだ



- ① T-REVの装着は非常に簡単。エアクリナーボックスにつながる、エンジンからのプリマーホースの間に装着するだけ。プリマーホースはクランクケースからの車種が多いが、RC8Rはシリンダーヘッドから出ているタイプだ
- ②④ワンウェイバルブは装着方向には注意。誤った装着は内圧が排出されず、エンジンラブルの危険性も
- ③⑤ T-REVを割り込ませるため、本体サイズ分、ホースをカットする
- ⑥ RC8Rの場合、シートカウルを装着するとT-REVは隠れるが、マシンによってはドレスアップパーツとしても人気



全日本ロードレースで活躍の経歴を持ち、現在も世界耐久選手権など、海外のレースを中心に活動する寺本幸司さん。お兄さんが社長を務める寺本自動車商会の業務の中心はハイエースだけ、T-REVの確進で2輪部も拡大中

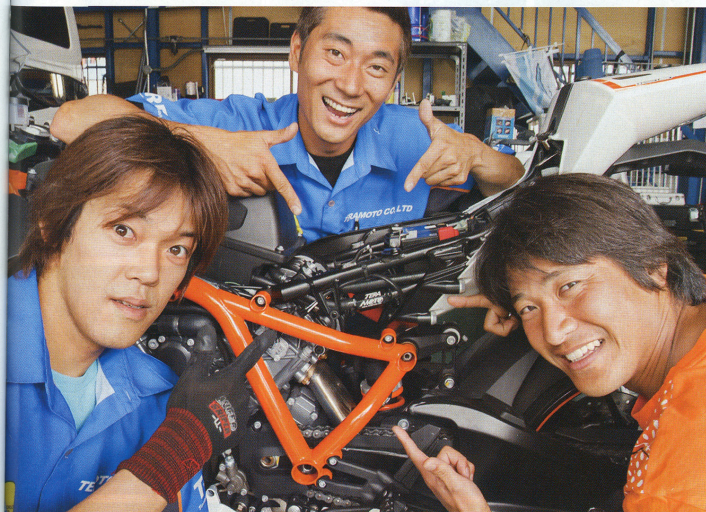
オーストリア製SSマシン。*ハチ、をイン？!

R/R Factory! 第6回

邪魔なエンブレを排除せよ?!

ビッグツインの特徴でもある図太いトルクや鼓動感。しかし、減速時のシフトダウンやスロットルオフともなうバックトルクの処理に気を遣わされる。様々な電子制御やスリッパークラッチでそれを軽減……って方法もあるだろうけれど、もっとお手軽に効果を実感できるパーツがあるんだってよ~!

Report:鈴木大五郎 Photo:瀧本智信



所要時間、約30分であっという間に装着完了! 取り付けしてくれたのは、国際級ライダーでもあるスタッフの大西博規さん(左)。

ビッグツインの悩みを お手軽に解決!

世の中にはどうも胡散臭い……というバイクパーツがある。
「そんなもの、本当に効果あるの?」
ススキの開発ライダー経験もあり、現在も現役ライダーとして活躍する寺本幸司さんがT-REVをバイク用に発売したときも、世間の反応はそんな感じだったという。しかし、メーカーでの開発時に、エンジン内で高まる内圧が走行フィーリングに影響を与えることを体感してきた

寺本さんは、その性能に自信があった。そして、発売当時はまったく言っただけで売れなかったT-REVが、今では海外からの問い合わせも来るほどの人気商品となったようだ。

実は僕自身も昨年のRC8RでのJ'SB参戦で、同様の減圧バルブを装着して、大きな効果を得ていた。もともとバックトルクの大きなビッグツインは、コーナー進入時のエンジン処理に気を遣うが、装着すればそのストレスが軽減、コーナー全体をよりスムーズに走行できるようになった。だから寺、ハチ号にもT-

シンプルながら妥協のない作りこみ!



- ①ワンウェイバルブは高速稼働性に優れたリードバルブ式。バルブを3枚とすることにより、より高い流速効果を確認。シム板の厚さはエンジン型式により2種類用意される
- ②こちらも空気の流れをより高める工夫で、バルブ内部を渦=スパイラル形状に加工
- ③④ホース、ジョイント等がセットとなったモデル別の専用キットも発売されるが、基本的に本体は⑤のドゥカティ用を除いて共通品。カラーはSTDが6種、ドゥカティが5種

REVを付けたいと考えたのだ。
まず、その仕組みを簡単に説明しよう。エンジン内で発生するブローバイガスは、クランクケースあるいはヘッドから放出され、エアクリーナーボックスに還元される。しかし、スロットルオフ時には、そのブローバイガスや外気が逆流して、エンジン内が高压状態になり、それがピストン運動の抵抗になり、出力特性や性能をスポイルする。それを負圧状態に保ち、ポンピングロスを軽減させるのが減圧バルブの役割。さらにT-REVは、その効果を最大限発揮させるため、様々な工夫をしているという(右下囲み参照)が、装着はあっという間にできる簡単なさだ。

寺本さんの話では、ビッグツインは効果が大きいというのだが、RC8Rのようなドライサンプエンジンでは、数値上での効果は少ないとも話る。とはいえ、数値上のデータと実走フィーリングが必ずしも一致するとは限らない。とも、また、効果はあるとしても、例えば振動を消す鼓動感が薄まるといった面もあり、それをユーザーが好むかどうか、というのが別の問題だともいっ。
で、どうだった? まず、スロットル開け始めの唐突さが薄れ、低回転でのガクガク感も減った。そしてエンジンブレイクの緩和。全体的にスリッパ感やサラサラ感が消え、スムーズな印象になった。高回転域だけでなく、ハチの狙いであるのんびり走行でも効果が出たのだから大成功といえるだろう。
発売元の寺本自動車商会でも、すでに多くのマシンでデータが取れつつあるそうだから、気になる方は是非、問い合わせを。ハチ号では結構、効果手したよ~!