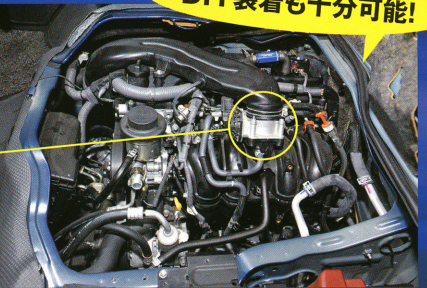


冷却水のホースは外すことなくスパーサーの装着が可能。密閉度を高めるためのOリングはスパーサー側にも専用用品がセットされているので安心。



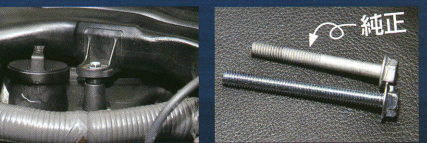
ノーマル

サクシヨンパイプを少し浮かすようにし、スロットル本体の固定ボルトへとアクセス。スパーサーを滑り込ませるためのスキ間をボルト脱着で確保する。



DIY装着も十分可能!

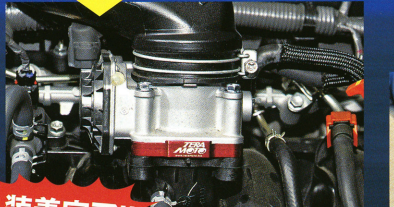
装着開始!!



純正

細かな数値は企業秘密だが、スパーサー内壁には指で触ると感じる程度の微妙な起伏が与えられている。コイツが吸入空気の流速を引き上げ、アクセルレスポンスを高めるのだ。

スロットルスパーサーを使用すると純正ボルトではスロットルの固定強度に支障が生じるため、専用のロングボルトをキットに同梱。装着時はボルトを交換することとなる。



装着完了!!

DIY経験が少しでもあれば、15分程度で装着可能。作業時の注意点としてはインテークマニホールド内に異物を混入させないことと、Oリングのズレが生じないように注意する程度。

クラックケースの圧力最適化でエンジン本来の性能を発揮!! エンジン内部の爆発行程で生じる、ブローバイガス。吸気系へと接続されているノーマルの排出経路がフリー状態であることから、アクセルオフなどで逆流によるクラックケース内の高圧状態が生じ、エンジンブレーキやスムーズなエンジン回転の妨げとなるポッピングロスが生まれるワケだ。そうした諸問題を排出経路に独自開発のワンウェイバルブを設けて解消するのが、寺本自動車 の「T-REV」だ。

逆流で高圧になりやすいクラックケース内がワンウェイバルブによって適正圧で維持されるため、スムーズな加速フィーリングやアクセルオフでの空走距離引き上げといった効果を手に入れられるのだ。

装着直後はエンジンブレーキ効果の減少によるキョウキが感じられないが、アクセル開閉によるキョウキが解消されるので、市街地走行でもスムーズかつ快適なドライブピンクを楽しむぞ。



エンジンフィーリングが格段にアップする快適パーツ

T-REV 2万7000円
ティーレブ ■適合車種:全車種



ブローバイガスをコントロールしてエンジン抵抗を低減! ブローバイガス排出方向に内部構造が与えられた。クラックケース内に生じる圧力を素早く解放することで、エンジンの吹き上がり感が好印象なアイテムといえるだろう。

アクセルオフ時の外気逆流を防止するワンウェイバルブにはスムーズな動きを確保するための構造が採用された。若干浮かしてセットすることで、ブローバイガスによる固着も防止する。



寺本自動車商会
寺本幸司さん

「シンプル設計で耐久性あるコンフォートアイテム開発に力を注いでいます」とは、プロライダーとしても活躍する寺本さん。フィードバックでの快適性向上を追求している。

2コ付けも効果的!



基本は1コ付けシステムで効果を十分体感できるのだが、ノーマル状態で2系統用意されるブローバイ経路を利用することでエンジン内の換気能力や減圧効果を向上させる「T-REV α」(3万1500円)も用意。1コ目を持ってらるならチャレンジだ!!



スムーズな加速&減速で燃費もアップ!

TYPE200 TUNE UP PARTS Impression for COMFORT

さて、ココからは非力なトルク、あふない制動力など、普段使いで不満たっぷりのハイエースを少しでも快適にしてくれるアイテムの実走チェックのコーナーだ。どれも効果はバツグンなので、ぜひともお試しを〜

TERAMOTO テラモト

寺本自動車商会 〓072-875-8088 www.teramoto.biz
PHOTO 〓鶴身 健

INTAKE & VALVE TUNE

余裕あるエンジンフィールが快適ドライブの源となる。パワー系チューニング。排気系パーツは「まだまだこれから」といった開拓途上エリアだ。ココではアクセルオンで好フィーリングが体感できる吸気チューンの最新アイテム、スロットルスパーサーとブリーザーバルブをチェック!!



ガソリン車を快適なスロットル感覚に変身!!

HIACE Throttle Spacer
ハイエース・スロットルスパーサー
8400円 ■適合車種:ガソリン車



排気量によってスロットル口径が異なるため、スパーサーはエンジン別に設計。厚みや内壁部分の微妙な起伏は、実走テストによって最適フィールとなる部分を探し出して決定されている。



スロットル部に挟むだけでピックアップが向上する魔法のアイテム

アクセルオンでの吸入流速向上が好レスポンスなフィールを実現 走りの快適性に大きく影響を与えるのはパワーやトルクのピーク値よりもアクセルを踏み込んだ瞬間のピックアップのよさだ。とくに非力な200系のガソリンエンジンでは、電子制御スロットルとの兼ね合いもあって、アクセル操作からワゴンポ連れた加減感となりやすい。つまり、そこをこのように改善していくが200系最適化計画で重要となってくる。

そこで今回注目したいのは、ブローバイガスコントロールの「T-REV」で知られる寺本自動車商会の「NEW」シリーズした「ハイエース・スロットルスパーサー」だ。色鮮やかなカラーアルミが印象的なコイツは、アクセル操作でバルブが開閉するスロットルボディ、そしてエンジンへ吸入空気を配分するインテークマニホールドの間に挟み込むだけのシンプルアイテムで仕上げられてきた。スパーサーによる「一方サ上げ」で高回転領域で影響するインテークマニホールド容量引き上げも実現するのだが、一番のクワイアとしては、スパーサー内壁に設けた生み出す起伏によって、吸入流速を高めたためだ。

実際に装着前後のフィーリングを2TRエンジンでの実走行で確認してみたが、装着後はアクセルペダルの遊び部分がなくなってきたようなツキのよさ。力強さの欲しい発進時にももちろん、追い越しなどアクセルを一度抜いて踏み返すような際にもペダルを踏めばスッとホワッと前に押し出されるダイレクト感が味わえた。もちろん、元々がタルなフィーリングなので、レスポンスアップが扱いづらさへとつながることもある。シンプルに構造ゆえに、リリースボタンが半永久的に使えるタフネスさも好印象なアイテムといえるだろう。

手軽に愛車の快適具合を引き上げたなら、まずはスロットルスパーサーを使ってみての吸気チューンへ取り組んでみて欲しい。