|  |  |
| --- | --- |
| TERAMOTORACINGとJ'SRACINGがコラボし共同開発にて誕生したT-REVシステム！ホンダ車専用の車種別セッティングを施したJ'SRACINGバージョンのT-REVをぜひ体感して下さい！！！その他の車種も続々リリース予定につき乞うご期待！S2000・AP1のF20Cのエンジン特性に合わせた独自の減圧セッティングで、中高回転域の吹け上がりの違いは特に体感していただけます。T-REVは自然減圧と呼ばれるブローバイガスの脈動を利用したシステムです。このシステムは簡易的にエンジン内部を減圧し、クランクケース内を負圧にする事によって、ピストン・クランクシャフトの動きがスムーズになります。**・エンジン内部の圧力による抵抗を大幅に低減****・アクセルレスポンスの向上****・加速時のエンジンフィーリングの向上****・アクセルの踏み込み量が減ることによるCO2削減**ストリートからサーキットまで自然な**マシン特性に仕上がるSPLパーツです。**純正PCVバルブによってクランクケース内のブローバイガスを吸い上げ、ブリーザーホース部分にT-REVシステムを装着するだけのエアインダクションを利用したシステムです。排気ポートから発生させた負圧を利用し、クランクケース内圧を引き抜くシステムになっております。**【基本減圧原理】**このレシプロエンジンとは、現在最も基本的な内燃エンジンのことで1.吸気　2.圧縮　3.膨張（爆発）　4.排気　という工程をエンジン内のピストンが反復運動することにより、クランクシャフトを介して回転運動に変えています。エンジン内ではこの作業を1分間に数千回転という目にも止まらない速さで行われているのです。ピストンが膨張（爆発）により高圧で押し下げられた時に一部のガスが、ピストンリングを吹き抜けてクランクケース内に流れ込んでしまいます。クランクケース内はこのブローバイガスにより圧力が高まり、このときにピストンが下がれば強い力の抵抗になりま す。この「ポンピング・ロス」がエンジンブレーキの一つでもあるのですが、エンジンのピストン運動の抵抗にもなっているのです。この過剰圧力となったブローバイガスは、ブリーザー（ブローバイガスを抜くための穴やパイプ・ホース）から排出されるのですが、ピストン上昇やアクセルオフで外気を吸い込んでしまうためにクランクケース内は加圧状態のままになっています。そこでクランクケース減圧バルブ『**T-REV**』をブリーザー経路に装着することにより、ブローバイガスや外気の逆流を防ぎ、クランクケース内の圧力を適正化（負圧化）することによってエンジン本来の性能を発揮することが出来、少ない燃料で同等のパワーが出せます。 『**T-REV**』は、従来からある減圧バルブとは違った特殊構造を施しております。ブリーザーから排出されるブローバイガスを流体力学上の渦を利用して流速を上げ、スムーズに排出されるようにT-REV内部に『**スパイラルライン**』を施し、さらにリードバルブ面を3面にすることによって一面当たりの力を分散し、よりスムーズにブローバイガスを排出する構造になっております。T-REVは特徴的な三角錐デザインのリードバルブを採用しているので、エアークリーナーBOXからの過剰外気でリードバルブの作動不良や、エマルジョン（オイル乳化）による作動不良や、内部構造の問題による取り付ける向き（上下左右）の制約がありません。長期で愛用していただけるよう構成部品すべてをリペアパーツとしてご用意しております。リードバルブのシム板は消耗品の為、定期的に交換することをおすすめします。 | Клапан T-REV – это совместная разработка J's Racing и Teramoto Racing. Благодаря совместным усилиям были созданы клапаны для большинства автомобилей Хонда. Данный клапан разработан под особенности двигателя F20C/AP1 S2000. Почувствуйте насколько улучшится приемистость двигателя на средних и высоких оборотах благодаря его способности стабилизировать давление. T-REV оптимизирует давление в двигателе путем контроля картерных газов. Отрицательное же давление и отсутствие сопротивления способствуют более плавному движению поршней и коленвала. В результате: * **стабилизируется внутреннее давление в двигателе, а следовательно, снижается сопротивление;**
* **автомобиль быстрее ускоряется;**
* **повышается чувствительность двигателя на изменение положения дроссельной заслонки при ускорении;**
* **сокращается количество выбросов СО2 в атмосферу.**

Данный продукт подходит для города и спорта, полностью **раскрывает потенциал** вашего автомобиля. T-REV устанавливается на вентиляционном шланге и забирает отработавшие газы, поступающие через стандартный клапан вентиляции картера PCV. За счет разрежения в выпускном трубопроводе он нормализует давление в картере. **По какому принципу нормализутся давление в картере?** Цикл четырехтактного поршневого двигателя внутреннего сгорания включает в себя: 1. впуск, 2) сжатие, 3) рабочий ход, 4) выпуск.

 Поршни, совершая возвратно-поступательные движения, заставляют вращаться коленвал. Этот процесс происходит с потрясающей скоростью - несколько тысяч оборотов в минуту. На такте "рабочего хода", когда под высоким давлением поршень идет вниз, часть отработавших газов прорывается в картер через поршневые кольца. В результате повышается давление в картере, и если в это время поршень будет опускается, возникнет сильное сопротивление. Эти «насосные потери» - одна из причин торможения двигателя и помех движению поршней. Картерные газы отводятся вентиляционным шлангом, однако давление в картере не падает, поскольку туда снова попадает воздух при движении поршня вверх, или когда закрывается дроссельная заслонка. Клапан **T-REV** устанавливается на вентиляционном шланге и препятствует обратному попаданию воздуха и газов в картер. Таким образом, стабилизируется давление в картере, двигатель полностью раскрывает свой потенциал, снижается расход топлива. **T-REV**  имеет отличную конструкцию от предыдущих моделей разгрузочных клапанов. Отработавшие газы, поступающие через вентиляционный шланг, ускоряются по законам гидромеханики посредством вихревого потока, чтобы поток шел плавнее T-REV  снабжен **спиралью**. Кроме того, лепестковый клапан имеет 3 лепестка, нагрузка равномерно распределяется между ними, что также способствует более плавному течению потока газов. Поскольку лепестковый клапан имеет форму усеченной трехгранной пирамиды, он не перестает функционировать под напором избыточного воздушного потока от фильтра или из-за эмульсии в масле, и не имеет ограничений при установке в условиях нехватки места. Компания выпускает также запасные части на клапан T-REV. Поскольку лепестковый клапан изнашивается, рекомендуется заменять товар при необходимости.  |