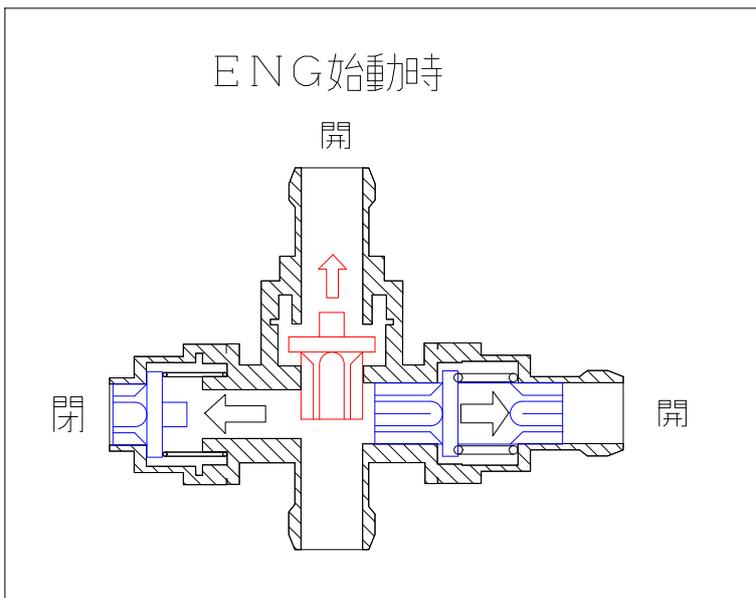


エンジン停止時は、3 箇所所有
る全てのバルブが、閉じた状
態となります。



エンジン始動時は、ケース内
圧が上がり、低回転時は中央
のバルブが上下して、通常の
NAG バルブと同じ作動をし
ます。

回転数が、3000回転前後
で右のエアースョット機能
につながるバルブが開き、強
制減圧が始まります。（この
時に、中央のバルブは引きつ
けられて閉じています。）

内圧が下がりすぎた場合は、
左側のリークバルブが開き、

ケース内圧は、常に一定に保たれます。

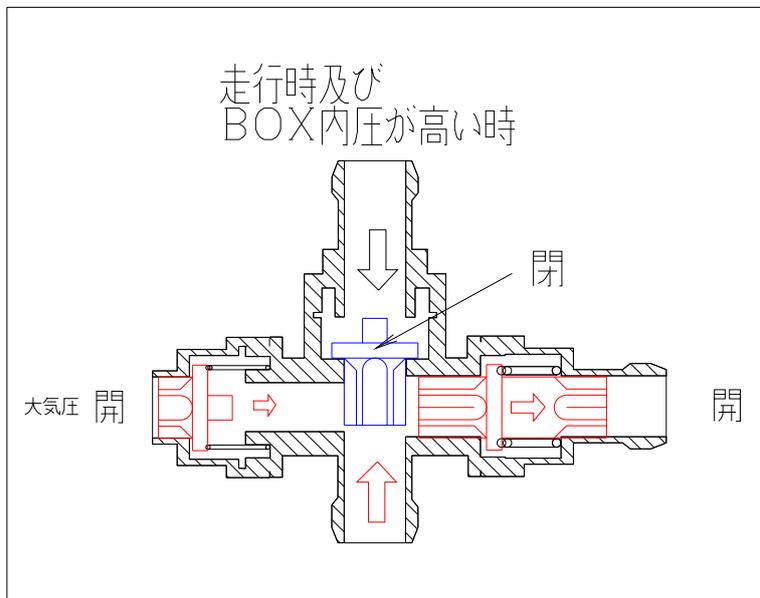
必要性の補足：

RAM 圧装備車は、走行風でエアークリーナーBOX 内圧が変化しますので、通常の NAG バルブと同じ作動では、バルブの排出能力は、常に BOX 内圧に影響され続ける事になります。

すなわち、圧力は高い方から、低い方に流れますので、BOX 圧が上がると、ケース内圧も

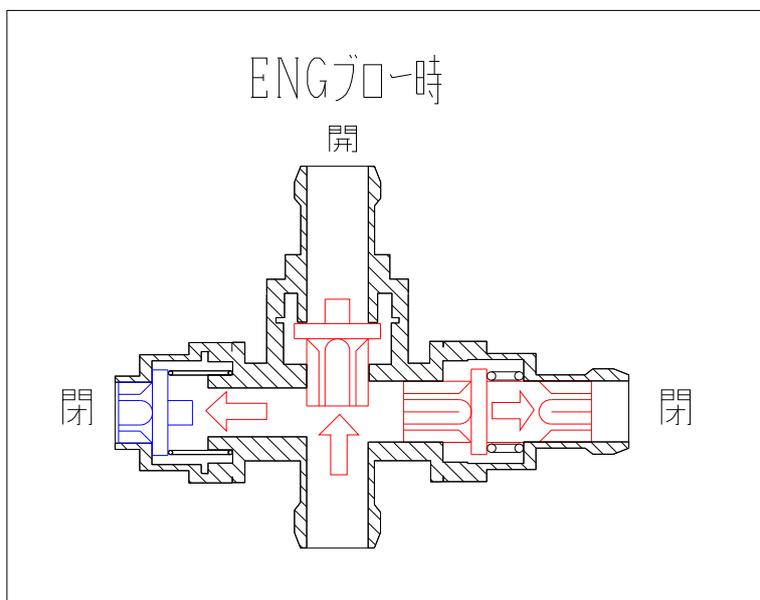
上がります。

さらに、BOX 圧は、ストレートの長さや、スピードによって影響されますので、ケース内圧も一定圧になりません。



今回のストリート用は、この機構が緩い設定になっていますが、排気圧を利用してブロアバイを抜く機構となっておりますので、レースで使用した場合は常にエンジンブローも視野に入れなければなりません。ナンの対策もしない場合は、排気管から直接オイルが排出されます。

(※1：レースの場合はエアージェクションバルブは使用しません)



そこで、レース用は安全対策として、次の条件の時には強制減圧通路が塞がれる機構を採用しています。

-) 急激にブロー倍量が増えたとき。
-) バルブ内を粘度の高い液体「オイル」が流れたとき。

どちらの、バルブ内の抵抗を感知して、クリーナーBOXに通じる通路以外は、自動的

に閉じます。

ストリート用は、この機構の代わりに、純正のエアージェクションバルブを使用しますので、スロットルを閉じた場合には、排気につながる強制減圧通路が自動的に閉じられ

