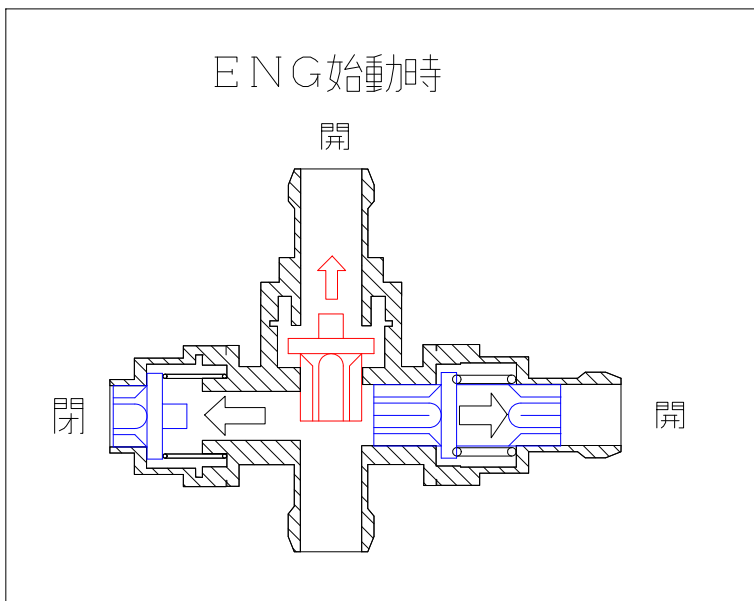


エンジン停止時は、3 箇所所有の全てのバルブが、閉じた状態となります。



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ジェ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：

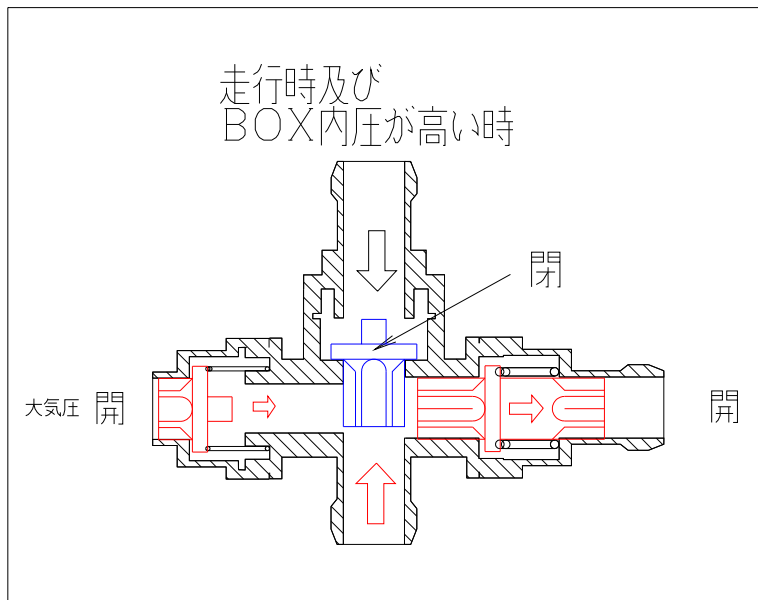
RAM 圧装備車は、走行風でエアークリーナーBOX 内圧が変化しますので、通常の NAG バルブと同じ作動では、

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

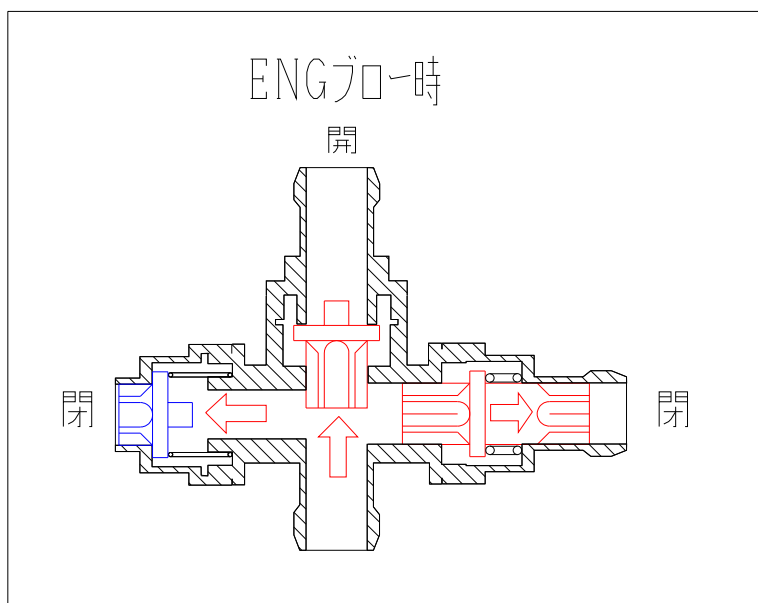
上がります。

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

ます。

このことによって、強制減圧に因って下がったケース内圧を、ブレーキングなどの状態において、一時的に強制減圧を解除し、通常の NAG バルブと同じ作動にもどすことが出来ますので、常に安心マージンを持った安定したエンジンブレーキを得ることが出来ます。

- ※ 1 : エアーインジェクションバルブとは、（エアーインジェクション= 2次空気）
- ※ 通常、低い回転時に排気側に空気が流れた場合に、キャブが薄いときと同じで、スロットルを閉ざすと、サイレンサーでパンパンとアフターバーンが発生しますので、この対策で、スロットルと連動して（負圧吐連動／最近の車両は電磁弁で開閉する）閉じたときには、空気が一時的に遮断されるようになっています。

