

L型 ENGINE TUNING PARTS

L型ツインアイドラギア

「L型進化論」

L型エンジンの致命的な弱点は、チェーンテンショナーである。エンジンの高出力高回転に伴いチェーンやチェーンテンショナー、チェーンガイドに及ぶ負担は、すでに限界を超えている。カムシャフトは進化する。バルブスプリングはハード化する。そしてバルブの重要性は、高性能を追求するがゆえに妥協を許さない。回転に比例して増大するフリクションロス。チェーンをどんなに張ってもすぐに摩擦してしまうガイドやチェーンテンショナー。L型進化の課程には根本的な改造が必要不可欠である。

「KAMEARIツインアイドラギア」はニードルローラーベアリング式上下ツインスプロケットによる新機構により、大幅なフリクションロスの軽減とバルブタイミングの安定性を向上させ、L型の進化に向けて大きく飛躍します。

特徴

- ・戻り側のチェーンテンショナーとチェーンガイドを完全に使用しない新機構！
- ・ヘッド面研0~4mm対応でカムホルダースペーサー不要！(L4は0~3mm)
- ・ロッカーガイドを薄くでき軽量化と追従性を向上。
- ・フリクションロス的大幅減少とバルブタイの安定性を飛躍的に向上。



削りだしクロモリスプロケット

ジュラルミンスライドプレート

クロモリスライドプレート



・L6 本体 ¥50,000

・L4 本体 ¥50,000

(Z18, Z20 ブロック共用)

プレート色3タイプ

アールスレッド アールスブルー パフ仕上げ

許容回転
13,000rpm

L型ARP強化コンロッドボルトSET



米国のボルトメーカー ARP 社によって造られた強化コンロッドボルト。
トルクと伸びの管理ができる本格派タイプ！
※組み付け用モリブデンペースト付き

L6 ARP 強化コンロッドボルト SET

- ・M9 ボルト 本体 ¥16,000
- ・M8 ボルト 本体 ¥16,000

L4 ARP 強化コンロッドボルト SET

- ・M9 ボルト 本体 ¥12,000
- ・M8 ボルト 本体 ¥12,000

L型クランクキャップ強化スタッドボルトkit



高回転、高負荷時のクランク振動を抑え込むための ARP 製強化スタッドボルトキット。
スタッドボルトによりネジ山全体に力がかかるため強く締め込んでもハウジングの変形が少なくなり、メタルのダメージを軽減できます。

※ボルトオン、純正サイズボルトです。

※締め付けトルク 80N・m 以内はそのままご使用できます。(ライン測定必要) 80N・m~100N・m で使用の場合はラインポーリングが必要です。

¥20,000
・L20~L28 本体 ¥17,999-

¥18,000
・L14~L18 本体 ¥16,999-

L型高圧大容量オイルポンプ



オイルの安定供給でエンジン摩耗を軽減し高油圧をキープさせるための必需品！
ワッシャーの追加でさらに圧アップできます。

(設定圧力 60MPa)

・L4, L6 本体 ¥12,000

L型調整式チェーンテンショナー



チェーンのたわみに応じたストローク調整ができ、高回転時のバルブタイ安定性をアップ！
更に、飛び出し防止付きでカム交換も安心。

・L6 本体 ¥13,000

・L4 本体 ¥13,000

(ツインアイドラギア装着の場合、テンショナーは不要です。)

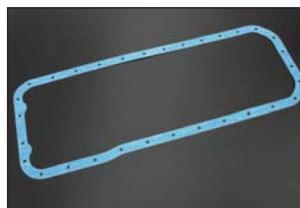
L型強化クランクプリーボルト



高回転時に発生するクランクシャフトのネジレ振動や曲がり振動は純正ボルトをどんなに強く締め込んでも結果的に緩んでしまいます。その結果、クランクプリーやオイルシールにまで被害が及び大きなエンジントラブルにつながる事があります。亀有強化クランクプリーボルトはボルトの緩みを防止しエンジンをトラブルから守ります。

・L4, L6 本体 ¥3,500

L型強化オイルパンガスケット



従来の純正コルクパッキンではボルトを純正値以上の締め付けトルクで締め付けるとコルクパッキンが切れてしまい、オイル漏れが発生してしまいます。

仮に純正値で締め付けしても高回転時のエンジン振動により、ボルト緩みが発生し結果的にはオイル漏れが発生するのです。この強化オイルパンガスケットは、耐熱、耐油に優れたセラミック繊維を使用した高強度素材です。

純正品の約 1.5 倍の締め付けトルクに対応し、ボルトの緩みとオイル漏れを長期間防止することができます。

・L20~L28 本体 ¥3,800

・L14~L18 本体 ¥3,800