

18R-G ENGINE TUNING PARTS



18RG 2200cc 鍛造ハイコンピストン (φ92 φ92.5)



- ピストン仕様
- ・タイプ ハイコンピ
 - ・製法 鍛造削り出し
 - ・ピストン径 φ92 φ92.5
 - ・排気量 φ92=2,126cc φ92.5=2,149cc
 - ・ピンハイト 39.75mm
 - ・ピン径 × 長さ φ22×52mm
 - ・ピストンリング厚み φ92 1.5-1.5-2.8mm φ92.5 1.5-1.5-3.0mm
 - ・ピストン単体重量 φ92-373g φ92.5- 377g
 - ・バルブプリセス ビックバルブ対応
 - ・圧縮比 10.5 : 1
 - ・使用クランク/コンロッド 18RG STD

価格 ¥95,000

18RG ステンレスタコ足 (FGK)

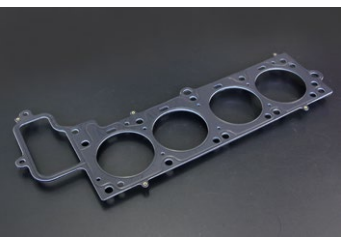


RA25セリカから型取りされた、オールステンレスタコ足。取付ボルト穴は、付属カラーの使用によって前期型M8ボルトと後期型M10ボルトの両方に対応。

- タイプ 4-2オールステンレス
- ・パイプ径 42.7mm
 - ・適合 RA25セリカ
 - ・年式 1973.4~1975.9

価格 ¥120,000

18RG メタルヘッドガスケット



高いシール性を要求される燃焼室周りや水穴オイル穴の周囲にプレス加工によるビードを設けることにより面圧を確保するのがこのビードタイプヘッドガスケットです。そのレイアウトはビードの幅や高さによって適切に分布されており、チューニングエンジンに欠かすことのできないパーツです。

G/K ボア径	厚み	価格
φ92 φ92.5	1.0mm	¥22,000
φ90 φ92 φ92.5	1.2mm	¥23,000
φ92 φ92.5	1.5mm	¥24,000
φ92 φ92.5	2.0mm	¥27,000
φ92 φ92.5	2.5mm	¥30,000
φ92	3.0mm	¥32,000

18RG フライホイール&フライホイールボルト



18RG エンジンをはイスボンス化させるのに一番効果的なのがフライホイールの軽量化です。耐久性に優れたSCM材を採用し高強度を保ちつつ薄肉設計を施しました。

- クロモリ軽量フライホイール
- ・STD タイプ (5.0kg) ¥40,000
 - ・R タイプ ※穴軽量品 (4.7kg) ¥44,000
- ARP 強化フライホイールボルト

純正ボルトの締め付けトルク 6.6kg/m に対し ARP 強化ボルトは 13.5kg/m の締め付け強度を持ち高回転におけるボルト緩みを防ぎます。

価格 ¥8,000

18RG 2012cc 鍛造ストリートピストン (φ89.5)



- ピストン仕様
- ・タイプ ストリートタイプ
 - ・製法 鍛造削り出し
 - ・ピストン径 φ89.5 (1.0mmオーバーサイズ)
 - ・排気量 2012cc
 - ・ピンハイト 39.75mm
 - ・ピン径 × 長さ φ22×52mm
 - ・ピストンリング厚み 1.5-1.5-2.8mm
 - ・ピストン単体重量 337g
 - ・バルブプリセス STD/バルブ対応
 - ・圧縮比 8.5 : 1 (レギュラーガソリン対応)
 - ・使用コンロッド 18RG STD
 - ・使用クランク 18RG STD

価格 ¥92,000

18RG アイドラギヤ (2次側) Type-2



純正チェーンガイドはハイカムや強化バルブスプリングなどの使用によりチェーンに強い負荷が発生しチェーンガイドを大きな摩擦力で攻撃してしまいます。それによって、フリクションロスやチェーンガイドの摩擦、バルブタイミングの遅れなどの弊害が発生し馬力損失に至るので。このアイトラギヤは、チェーンガイドに替わり、高負荷高回転に強いニードルローラーベアリング式強化スプロケットの採用によりバルブタイミングとフリクションロスを良好に保ち高出力高回転を向上させます。

価格 ¥22,000

18RG 強化タイミングチェーン

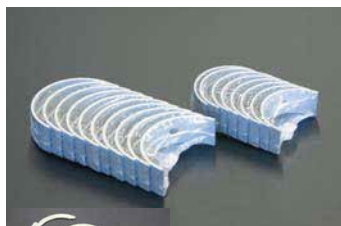


この強化チェーンは金属表面に5~10μmの比較薄層のリン酸マンガン系の不溶性皮膜を生成させた。素材表面に均一にムラなく浸透させたものです。これにより、4倍の耐摩耗性を表現し長期間に渡りチェーンの伸びによるバルブタイミングの遅れを抑えられベストコンディションを維持します。また、チェーン駆動部によく発生する焼きやカブリにも強く、しなやかな動きをキープできフリクションロスの軽減にも役立ちます。

- ・強化タイミングチェーン 1次側 ¥8,000
- ・強化タイミングチェーン 2次側 ¥16,000

※画像のスプロケットギヤはチェーンに含まれません。

18RG F770-WPC モリブデンメタル



F770 WPC モリブデンメタル (STD サイズ)

- ・メインメタルセット (センターツバ無タイプ) ¥18,940
- ・センターツバ付タイプ ¥22,800
- ・コンロッドメタルセット ¥14,510

F770 WPC モリブデンメタル (アンダーサイズ)

- ・メインメタルセット (センターツバ無タイプ) ¥21,170
- ・センターツバ付タイプ ¥24,310
- ・コンロッドメタルセット ¥16,160

アンダーサイズ種類 0.25 0.50 0.75 1.00

※スラストメタルはWPC処理品ではありません。

18RG ヘッドパーツ

■レース用バルブスプリング Type-R3



ハイリフトカムや高回転向けのエンジン仕様に対応するために設計されたレース用バルブスプリングです。セット及びフル荷重の強化は勿論のこと、高回転でのサージングを防ぐためインナーとアウトースプリングを密着させ共振をお互いに打ち消し合う設計や固有振動数の異なるスプリングを組み合わせた不等ピッチなどハイパワーと高回転を同時に狙った設計が施されています。

1台 ¥26,000

■軽量ロングリフター



動弁系の軽量化に大きなウェイトを占めているのがリフターです。十分な強度を持つクロモリ鋼の使用で荷重を抑え大幅な軽量化を実現しました。外周面の長さをロングに設計することでリフターの首振りを抑え、カムプロファイルに対し正確に追従させることができカムシャフト本来の性能をフルに発揮できます。

1台 ¥40,000

■軽量45/40.5φバルブ



十分な強度をもつ金属素材から鍛造+精密機械加工+熱処理+品質管理等の厳しい検査基準をクリアし完成したバルブです。軽量の為に薄く削り出した強形状は勿論、ポート内部のステム径を細くするなど「効率、強度、軽量」の3つのコンセプトから設計したレース用バルブです。

IN 45φ 軽量バルブ (標準サイズ)

全長 106.2mm 1本 ¥4,000

EX 40.5φ 軽量ビックバルブ

全長 105.1mm 1本 ¥4,000

■軽量チタニリテーナー



軽量チタニリテーナー

(重量: チタン製 10g / 純正品 21.6g)

1set ¥28,000

軽量クロモリリテーナー

(重量: クロモリ製 18.8g / 純正品 21.6g)

1set ¥18,000

■バルブガイド



レース用バルブガイド 1set ¥18,000

STD/バルブガイド 1set ¥12,000

■バルブスプリング平ワッシャー



0.5mm/0.8mm/1.0mm 各¥400 /1枚

角度やリフトの高いカムシャフトを入れるときバルブ同士の干渉を防ぐためバルブの突き出し量を増やします。それによりバルブスプリングの取り付けが長くなり荷重が弱くなってしまいます。このスプリングワッシャーは軽くなったセット荷重を補うために使用します。

■強化タペットシム



バルブクリアランスのバラつきを防ぐために、耐摩耗に優れたクロモリ材の熱処理品を採用。厚みの設定は1.5mmから7.0mmまで0.05mmとびで11種類を準備しました。

※1.3mm~7.0mm (0.05mmとび 公差+0.030)

1ヶ ¥1,000

■バルブスプリング段付きワッシャー



ダブルタイプのバルブスプリング用として、クロモリから削り出した段付きスプリングワッシャーです。ダブルスプリングにしっかりとフィットし、スプリングのセンターを安定させます。

¥8,000 /SET

■45/38.5 STDバルブ



チューニングではなく普通に耐久性重視でオーバーホールしたいユーザーの為に、既に製造廃止となった標準バルブを復刻しました。形状及び各寸法を純正同等に再現し、材質や熱処理の仕様を耐久性重視の強化仕様へ仕上げました。

¥3,000 /1本

■スライド式カムスプロケットギア



スライド式は1メモリ2度の調整メモリ付きでバルブのセッティングが簡単かつ正確にとれます。また、ノックピンはギヤ側に圧入となっておりピンの差し替えも不要でピンをエンジンの中に落とす恐れもありません。

¥18,000 /1枚