

HONDA S2000 F20C/2350仕様 TODA RACING コンプリートエンジン



< Image Photo >
※エンジン単体の販売となりますので、上図のスロットルや補機類、及びエキゾースト等は付属しません。又、ドライサンプ仕様ではありません。

■ F20C 2350仕様 コンプリートエンジン

新品組立てベース (持込みなし)	定価2,530,000 (税込)
品番 11110-F20-000	定価2,300,000 (税抜)
持込みエンジンベース	定価1,925,000 (税込)
品番 11111-F20-000	定価1,750,000 (税抜)

■ 仕様概要

諸元	F20C/2350仕様 (戸田レーシングチューニング)		純正ベースエンジン諸元 ※比較参考
	新品組立てベース	中古エンジン持込みベース	
ベースエンジン	HONDA F20C	HONDA F20C	HONDA F20C
ボア × ストローク (排気量)	Φ87.0×99.0mm (2354cc)	Φ87.5×99.0mm (2381cc)	Φ87.0×84.0mm (1997cc)
圧縮比	12.3 : 1 (応相談)	12.3 : 1 (応相談)	11.7 : 1
最大トルク (エンジンベンチ)	純正比 4kg・m 以上向上	純正比 4kg・m 以上向上	※純正エアクリナー+シングル スロットルでの弊社実測値
最高出力 (エンジンベンチ)	純正比 40PS(29.4kw) 以上向上	純正比 40PS(29.4kw) 以上向上	
許容最大回転数	8000rpm	8000rpm	—
初動確認 (初期ならし)	エンジンベンチにて確認	エンジンベンチにて確認	—
出荷形態	段ボール製専用箱 ※返却なし	段ボール製専用箱 ※返却なし	—
エンジン下取り	下取りなし (新品組立て)	下取りあり	—

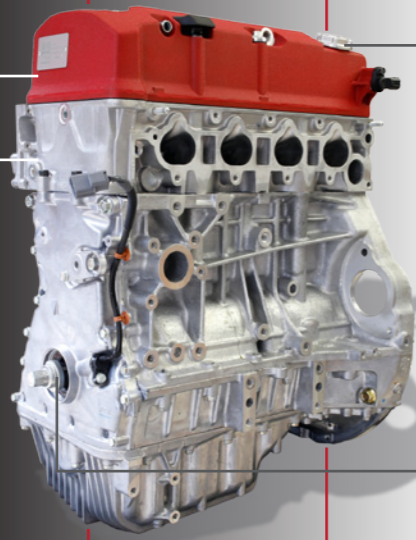
※F20Cベースでの設計となります。(中古エンジン持込みの場合は、F22Cにも対応可能です。) ※別途 ECU セットアップが必要です。(セットアップはお客様側でご対応頂くこととなります。) ※レース専用品のため、公道走行にはお使い頂けません。 ※F20C後期型ヘッドカバーが付属します。初期型とはフリーザーパイプの接続方法が異なりますので、後期型ヘッドカバーに合せた PCVバルブ Assy をご使用下さい。(初期型ヘッドカバーはメーカー販売終了)

■ 商品のご紹介

戸田レーシングから、いよいよレース用のコンプリートエンジンが発売となります。第1弾として、まずは S2000 (F20C) 用をリリース致します。今もなおタイムアタックや周回レースの各シーンで不動の人気を博し、各国にも熱狂的なファンが多い車種となります。戸田レーシングでは、超高回転型の名機として知られる当エンジンをベースに排気量を 2350cc に引き上げ、ハイコンピストンやハイカム他自社の強化パーツを一式使用、さらにビッグバルブ化し、レース用のシートカットも施すことで排気量 UP による恩恵を最大限活かせるようにもしております。シリアル No. プレート、オリジナルオイルフィルターキャップも付属し、特別な 1 基となります。圧縮変更やカムのタイプ変更等任意のカスタマイズにも対応可能です。戸田レーシング渾身のレースエンジンを是非ともご堪能下さい。



純正部品も全て新品を使用
※新品組立てベース時



燃焼室容積調整/磨き済
ポート内も整形・磨き済



専用ビッグバルブにて流量確保



削り出し専用オイルフィルターキャップ付属



左) 軽量プーリー KIT 付属
右) キャパシティ UP 2350KIT を組み込み、全域トルクアップ

※上図のエンジン単体の販売となります。

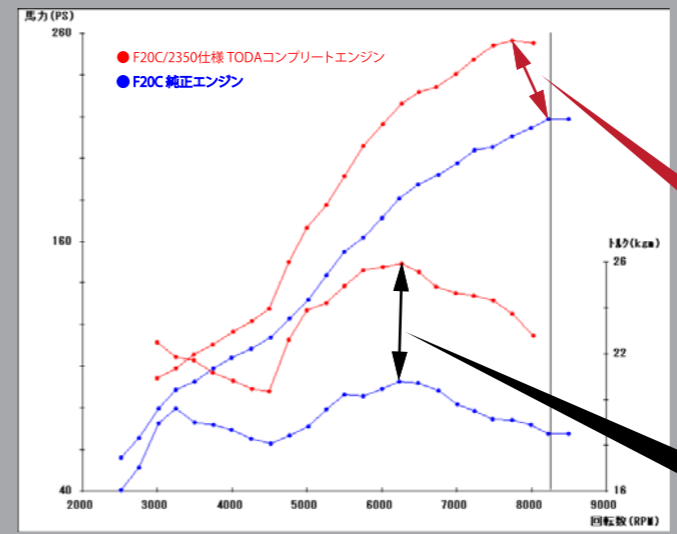
■ 使用 TODA パーツ

- キャパシティUP 2350KIT ボアサイズΦ87.00 or Φ87.5 (専用ピストン、クランクシャフト、コンロッド)
- シムストップタイプヘッドガスケット (0.8/1.1mm)
- 強化タイミングチェーン
- 強化タイミングチェーンテンショナー
- 強化オイルポンプチェーン
- 軽量フロントプーリー3点KIT (エアコン付タイプ)
※OP: エアコンなしタイプへも変更可能
- 軽量テンショナー&アイドラープーリーKIT ※赤色アルマイト仕様
- ハイカムシャフトIN&EX (VTEC/A2タイプ)
- 強化バルブスプリングSET
- フリーアジャスティングカムプーリーIN&EX
- アンチGフォースオイルパン
- 専用ビッグバルブIN&EX ※0.5mmオーバーサイズ品
- 専用オイルフィルターキャップ
※コンプリートエンジン限定装備品
- 専用識別プレート (シリアルNo入り)
※コンプリートエンジン限定装備品

■ 加工 / 組立作業

- エンジンO/H基本作業 (洗浄/面取り/バリ取り/組立て)
- ※中古エンジンベースの場合、分解、各部位確認・測定作業も含む
- コンロッド逃げ加工 (シリンダー下部)
- シリンダーブロック上面最少研磨 ※中古エンジンベースの場合
- シリンダーブロックダミー付きボーリング特殊ホーニング
- シリンダーヘッドIN/EXポート研磨
- オーバーサイズバルブガイド内外径仕上げ ※中古エンジンベースの場合
- バルブガイド入替え (純正焼結タイプ)、内径リマー及びホーニング仕上げ ※中古エンジンベースの場合
- バルブシートカット+突き出し量合せ
※別途、R仕上げ・多面カットも選択可能 (追加料金必要)
- バルブすり合わせ+バキューム圧チェック
- 燃焼室スキッシュ拡大加工
- シリンダーヘッド下面最少研磨 ※中古エンジンベースの場合
- シリンダーヘッド燃焼室容積調整磨き
- オイルポンプO/H リリーフ圧調整
- エンジンベンチテスト (動作確認・初期ならし/パワーチェック)
- シリンダーブロック、シリンダーヘッド、フロントカバー専用ショットブラスト処理 ※中古エンジンベースの場合

エンジンベンチ測定結果 (当社実測値)



※純正エアクリナー、シングルスロットルでの測定データとなります。ECUはAVO / MOTECを使用しています。

使用パーツのご紹介 ☺



- シムストップタイプヘッドガスケット (新開発品)
面圧バランスに優れ、ヘッド、ブロックへの極地的なストレスを分散
- 強化チェーンテンショナー・タイミングチェーン
正確なバルブタイミングを実現し、トラブルを未然に防止
- ハイカムシャフトIN&EX (VTEC/A2タイプ)
高回転での伸びと低速トルクを両立
- 強化バルブスプリングSET
高回転でのバルブサージングやジャンピングを防止
- フリーアジャスティングカムプーリー
エンジン特性をお客様側で任意に変更可能
- アンチGフォースオイルパン
オイルのかたよりによる油圧低下、エア混入を防ぐパッフルプレートを装備

作業工程の一例 ☺



50TH ANNIVERSARY

対純正比
40PS 以上 ▲▲
最高出力向上 ▲▲

対純正比
4kg・m 以上 ▲▲
最大トルク向上 ▲▲