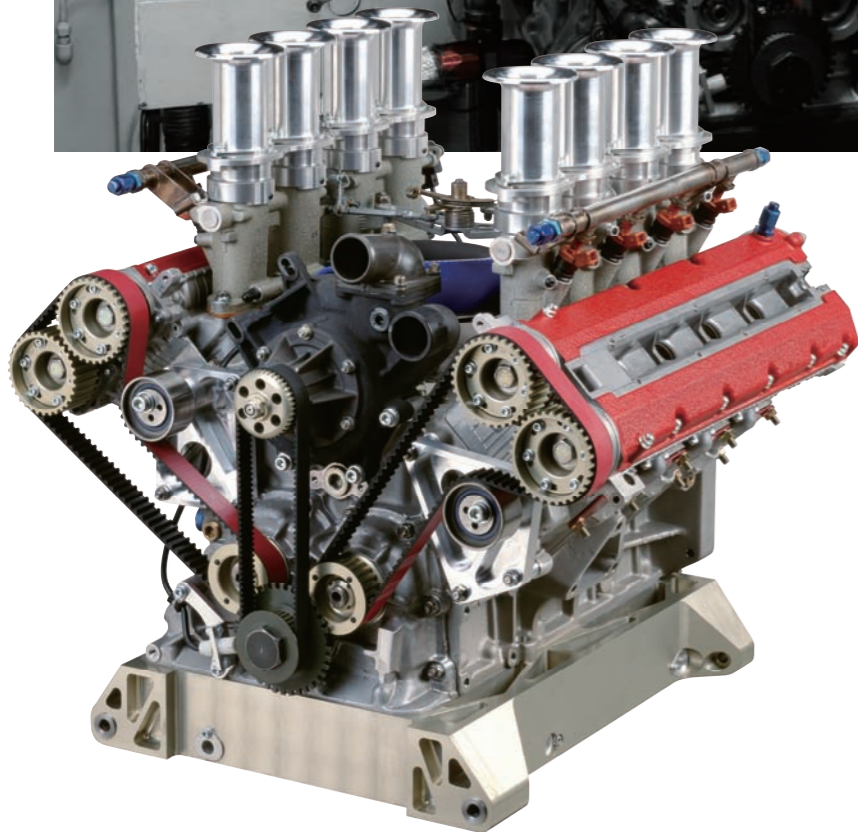
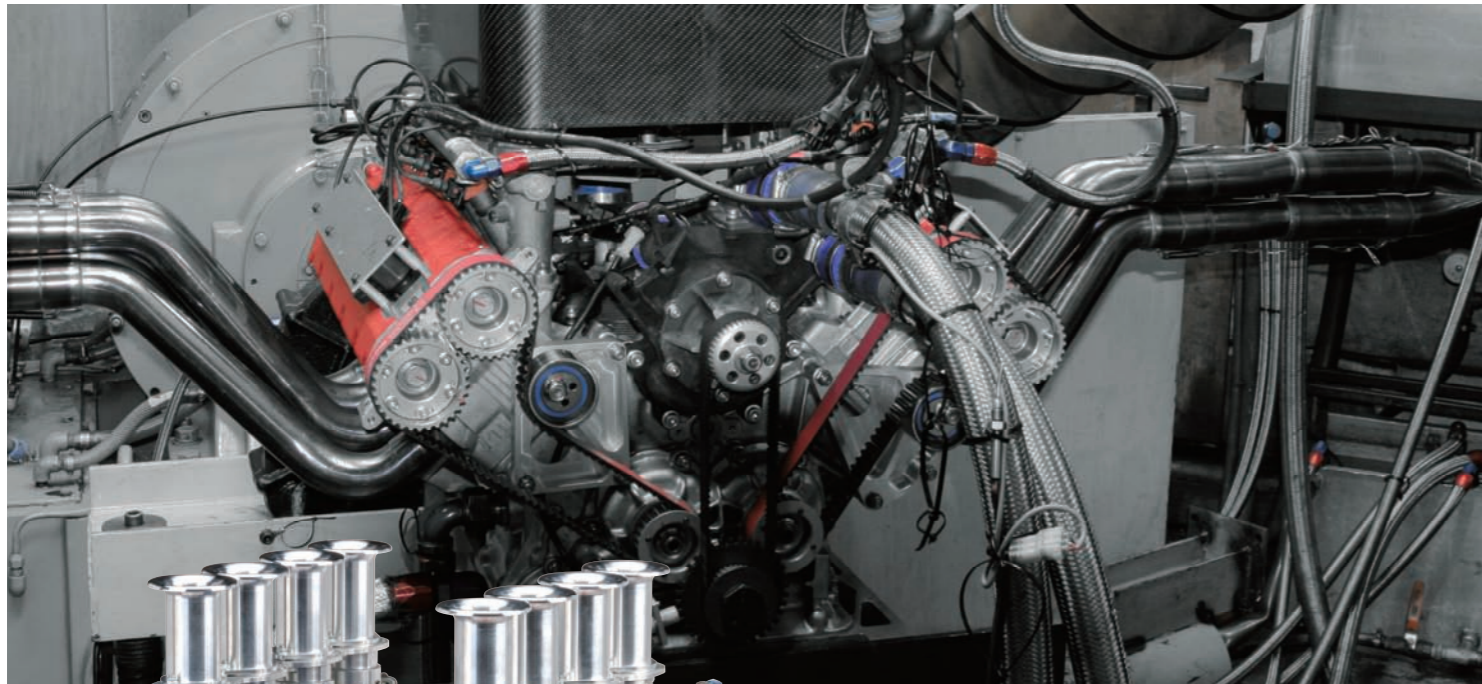
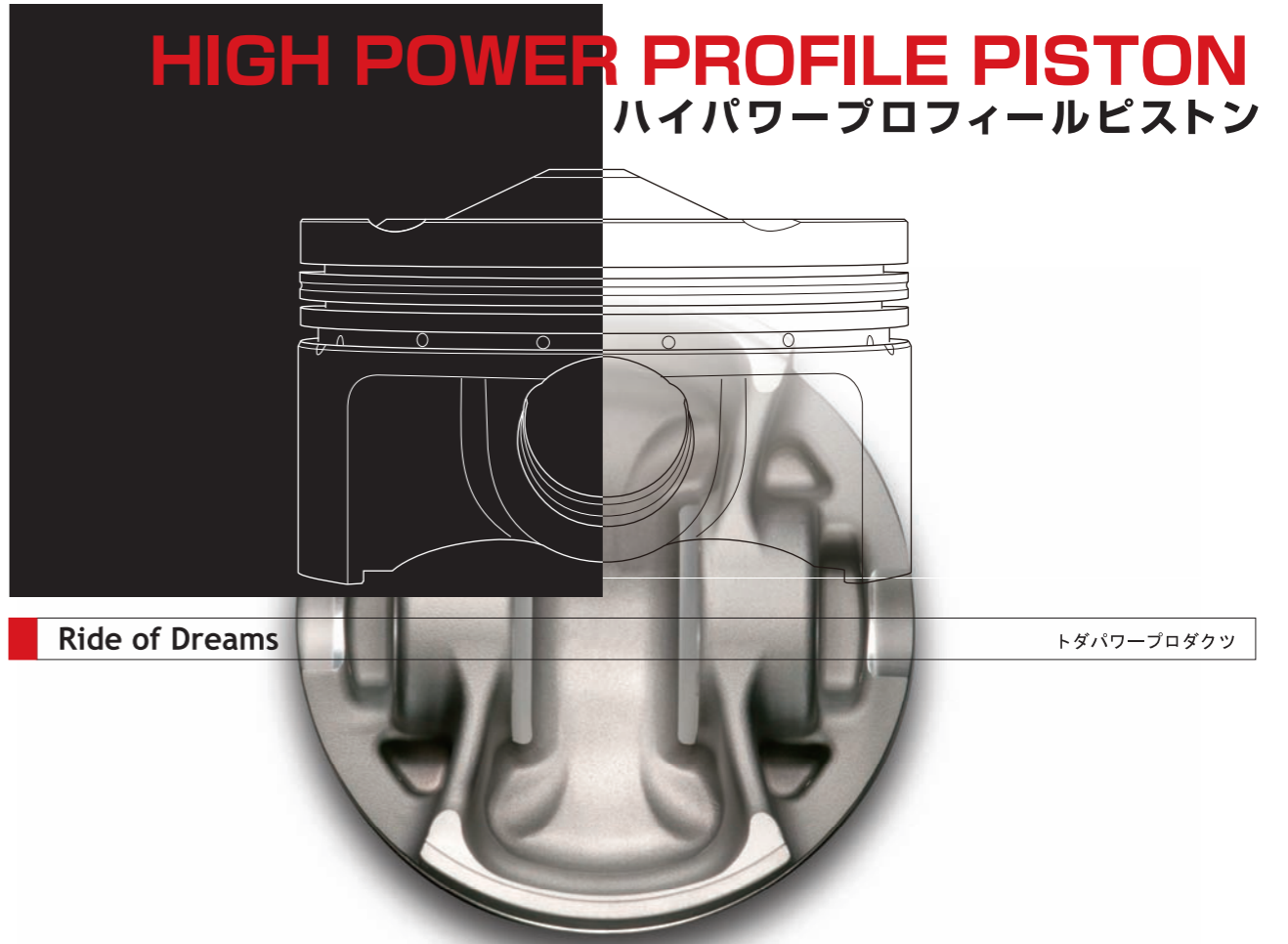


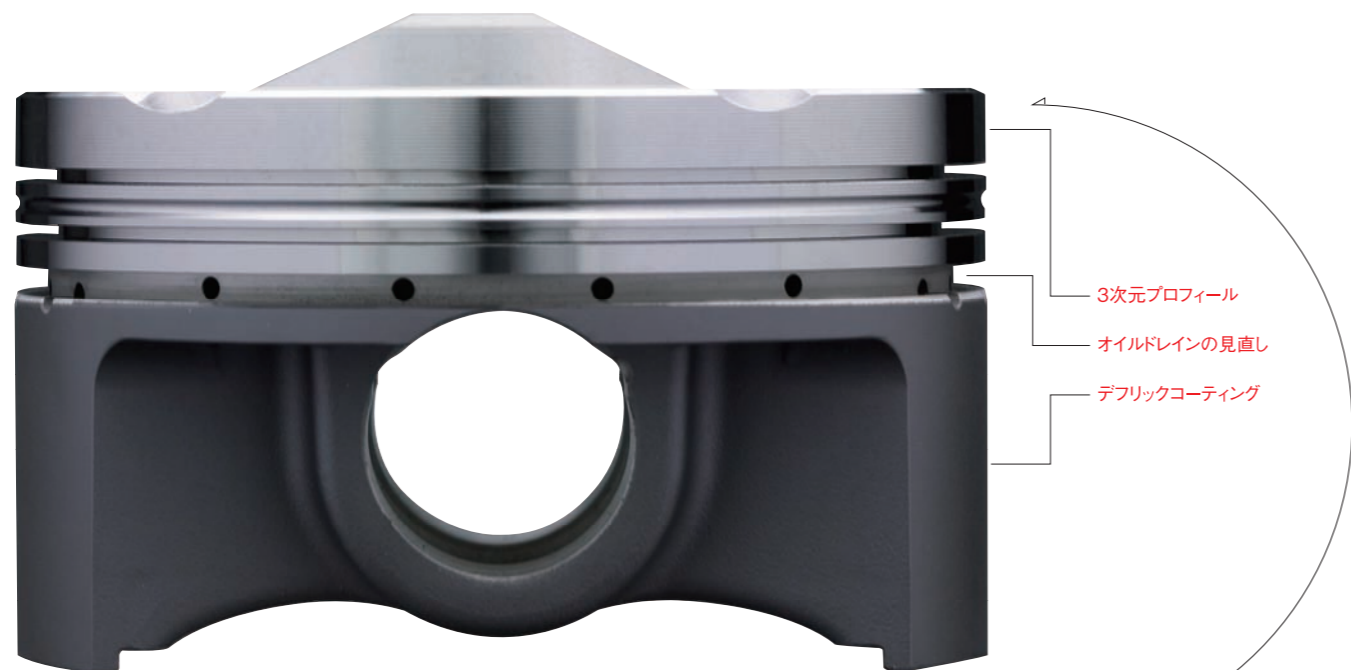


**FIGHTEX**  
Motor Dream.



**GT300  
FERRARI  
360 MODENA  
ENGINE**





## GTレースで活躍するハイパワープロフィールピストン

自社生産だからできる徹底した品質管理

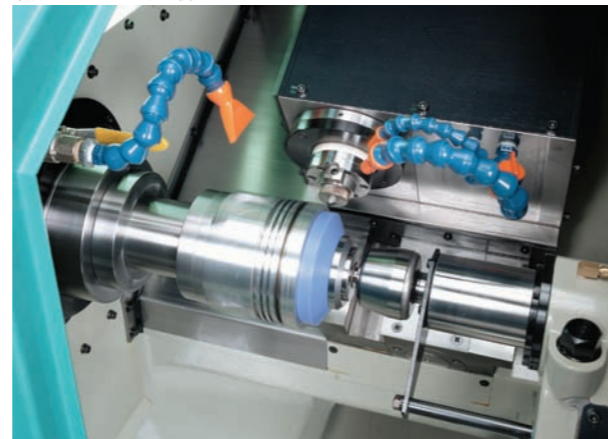
- TODA製ピストンは、すべて鍛造品。ピストン素材は、3000tプレスで鍛錬。
- 最新のCNCピストン加工機による社内一貫生産で、高品質・低価格を実現。
- 新コンセプトの3次元プロフィールを採用。

基本形状の楕円樽型をベースに、各部の高負荷時の熱膨張を測定し、1/1000mm単位で内壁厚熱膨張補正を計算。補正データに基づくプロトタイプを製作し、多くのレース実戦テスト、ベンチテストを繰り返して最適形状を決定。社内一貫生産体制だからこそ可能な、妥協を許さない3次元プロフィールを実現しました。

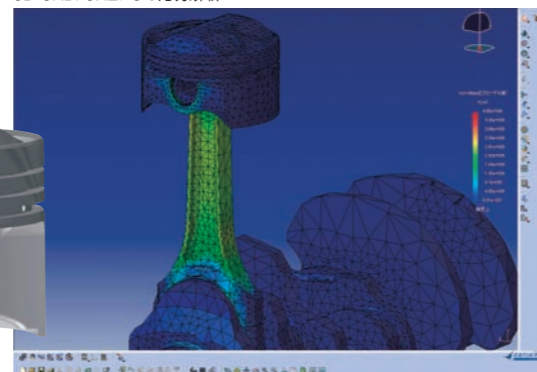
■ ピストンスカート部に、初期なじみとフリクション低減のためにデブリックコーティングを採用。

- 高品質・バランス調整済(±0.25g以内)。
- 純正ピストンのオイルドレインの穴径・穴数の見直し。
- 高強度のピストンピンを採用。

最新のCNCピストン加工機



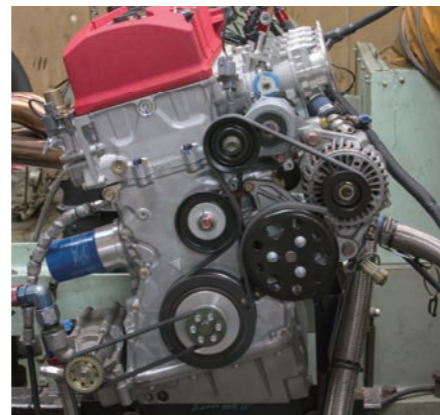
3D CAD/CAEによる応力解析



3D CADIによる3次元画像



実戦レースからのフィードバック



自社内エンジンベンチテスト



## エンジンチューナー御用達のピストンスライダー

ピストンスライダー  
¥9,000 (TODA製ピストン全サイズに設定あります)

本製品は、シリンダーブロックにピストンリング及びコネクティングロッドを装着した状態でのピストンを確実に挿入させ、ピストンリングへのダメージをゼロにするエンジンチューナー御用達のピストン組付工具です。

従来の汎用ピストンリングコンプレッサーを使用した場合、エンジンチューニングに多くの経験をもつ当社のスタッフでさえ細心の注意が必要です。何故ならピストンリングの張力が強く、従来品のコンプレッサーの場合ピストンリングが工具下部ざりざりのところで少々開いてしまい、工具外部より手で挟めるような補助が必要になる場合があります。(ピストン側面にキズが入る場合あり)その上、純正のシリンダーブロックはシリンダーボア上面の内側が大きく面取りしてあるのに対し、チューニングエンジンでは耐久性と性能面を考慮して最小限の面取りになっています。

最悪の場合ピストンリングを破損させたり、工具を回転させたためピストンリングが回ってしまったり…。またピストンリング下面に気付かないうちにダメージが加わっても、エンジンが始動するまでまったく気が付かない、少量のダメージだとそのままになってしまう場合もあるかもしれません。

戸田レーシングのピストンスライダーは、そんな不安要因をすべて解消いたします。特に、エンジンオーバーホール初体験のチューナーにとってはグッドアイテムです。(異なるサイズもご注文に応じて製作可能です)



ボアサイズ	コードNo.	ボアサイズ	コードNo.
φ81.00mm	99000-08100	φ87.00mm	99000-08700
φ81.25mm	99000-08125	φ87.50mm	99000-08750
φ81.50mm	99000-08150	φ88.00mm	99000-08800
φ82.00mm	99000-08200	φ90.50mm	99000-09050
φ83.00mm	99000-08300	φ92.00mm	99000-09200
φ84.00mm	99000-08400	φ92.50mm	99000-09250
φ85.00mm	99000-08500	φ93.00mm	99000-09300
φ86.00mm	99000-08600	φ93.50mm	99000-09350
φ86.50mm	99000-08650	φ99.50mm	99000-09950



## エンジンチューナー御用達のピストン トップゲージ

ピストントップゲージ ¥28,000      ■ 99000-10000-1      ピストントップゲージ ロングインナーシャフト(30mmロング) ¥5,000  
※ 使用条件に合わせて適度な長さ加工して使用してください。

本製品はシリンダーヘッドプラグ穴にダイヤルゲージを取り付け、正確にピストントップを確認できるエンジンチューナー御用達工具です。



スパークプラグネジ外径φ14mm専用

正確なピストントップを測定することは、バルブタイミングの基本です。  
☆ 20mmロングストロークゲージのため、凸ピストンから凹ピストンまで対応可。  
☆ 14mmセンタープラグエンジン対応。  
(OHV等プラグホールがピストンに対して垂直でないエンジンは不可)  
特に、エンジンオーバーホール初体験のチューナーにとって必要な便利ツールです。

従来の汎用マグネット台座にダイヤルゲージを取り付けるタイプは、ヘッド部が狭くて深い最近のエンジンへの取り付けには、ダイヤルゲージ先端にエクステンションロッドを取り付けることになり、ロッドのたわみや先端の横方向のずれなどが起こりやすく、ピストントップの位置が非常にわかりにくくなります。

本製品を使用することによりエクステンションロッドの精度が向上し、ダイレクトな動きを正確に確認することが可能です。



# SR20DET

## SR20DETキャパシティアップ2200KIT

SR20DET 2200KIT  
¥590,000 **GTspec**

TODA製鍛造ピストンと高精度バランス加工済みのSPLクランクシャフトとのセットで、ハイパワーチューニングに対応。



φ87.00×92mm	2188cc	13000-SR2-0T0
φ87.50×92mm	2213cc	13000-SR2-0T1

- KIT内容**
- TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00mm/φ87.50mm)
  - SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済)

SR20DET  
断面強化コンロッド  
¥50,000×4 **GTspec**

- 中心間距離:136.3mm
- ピストンピン径:φ22mm

GTカーレースに採用された高信頼性を誇る、クロモリ材1断面の強化コネクティングロッドです。



## NISSAN CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クランク部容積※1	突出量※2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比※3
SR20DET 2200KIT	φ87.00×92mm	2188cc	-19.5cc/-19.5cc	±0mm	13000-SR2-0T0	¥590,000	純正ヘッドGKでξ=8.4 :1
	φ87.50×92mm	2213cc	-19.5cc/-19.5cc	±0mm	13000-SR2-0T1	¥590,000	純正ヘッドGKでξ=8.5 :1

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

## GTエンジンに使用されているSRパワーライナー

SR/パワーライナーKIT (ボアサイズ φ86.00~φ87.50mm対応)  
¥105,000(組付加工&ホーニング含む)/¥120,000(組付加工&特殊ホーニング含む)

SR20エンジンは高出力を発生させると、どうしてもシリンダー内部が変形してしまいます。その上、純正ライナー上部のアルミ露出部が、ハイパワーセッティング時のネックとなっています。戸田レーシングでは、このSRエンジンの強度不足を補うために、パワーライナーを開発しました。

- 熱変形による相互干渉を防止するため、ブロック上部のライナー間は非接触。
- 従来の製品にない高い剛性、高い耐磨耗性を実現。

SR20DET  
鍛造ピストンKIT (2200KIT用)  
¥108,000 **GTspec**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



SR20DET  
SPLクランクシャフト(2200KIT用)  
¥500,000(ロングストローク92.00mm) **GTspec**

- 高精度バランス加工済み
- GTカーレースに採用、高い信頼性
- 当社クロモリ材|断面強化コンロッドを使用のことで
- フルカウンターウェイトを採用、回転時の振動・変形を抑え、エンジンベアリングの耐久性も向上
- カウンターウェイトのデザインをエッジ形状とし、高回転時のオイル攪拌によるフリクションを低減
- フライホイールセットボルト径アップ(RNN14セットボルト使用)
- フライホイールセットボルト穴加工が必要。当社では加工(¥6,000)も承っています。
- 強化ロングクランクキー仕様(クランクキー&パイロットBUSH付)



**特殊ホーニング**

シリンダーブロックは、各エンジンメーカーの設計や素材の違いにより、温間時(走行中)は各部分が変形します。特殊ホーニングとは、シリンダーブロック温間時の状態を擬似的に作り出し、ダミーヘッドを使用してホーニングする方法です。温間時での真円度が向上し、ピストンの性能を引き出します。

**KIT内容**

- ライナー下穴マシニングセンター芯出しポーリング
- ライナー冷やしバメ、シリンダー焼きバメ(パーツへの残留応力の少ない最良の方法です)
- シリンダーブロック(フカバネ含む)上面最少研磨
- ダミーヘッド付シリンダーポーリング&ホーニング(φ86.00~φ87.50mm対応)

SR/パワーライナーKIT(組付加工&ホーニング含む) 11102-SR0-002 ¥105,000  
SR/パワーライナーKIT(組付加工&特殊ホーニング含む) 11102-SR0-003 ¥120,000



# SR20DET

SR20DET 鍛造ピストンKIT  
¥98,000

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00mm	1998cc	13010-SR2-0T0
φ87.00mm	2045cc	13020-SR2-0T0

※SR/パワーライナーとセットで使用すると、さらに性能を発揮。

# CA18DET

CA18DET 鍛造ピストンKIT  
¥88,000

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ84.00mm	1853cc	13010-CA1-8T0
----------	--------	---------------

# RB26DETT

RB26DETT 鍛造ピストンKIT  
¥138,000

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ87.00mm	2629cc	13010-RB2-6T0
φ87.50mm	2659cc	13020-RB2-6T0

## NISSAN HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クランク部容積※1	突出量※2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比※3
CA18DET	φ84.00mm	1853cc	-0.8cc/-0.8cc	±0mm	13010-CA1-8T0	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=8.7 :1
SR20DET	φ86.00mm	1998cc	-13.0cc/-13.0cc	±0mm	13010-SR2-0T0	¥98,000	純正ヘッドGKでξ=8.4 :1
	φ87.00mm	2045cc	-13.0cc/-13.0cc	±0mm	13020-SR2-0T0	¥98,000	純正ヘッドGKでξ=8.6 :1
RB26DETT	φ87.00mm	2629cc	16.4cc/13.4cc	-0.5mm	13010-RB2-6T0	¥138,000	純正ヘッドGKでξ=8.4 :1
	φ87.50mm	2659cc	16.4cc/13.4cc	-0.5mm	13020-RB2-6T0	¥138,000	純正ヘッドGKでξ=8.5 :1

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

### 3SG SXE10 アルテツァ

3SG(SXE10) ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥98,000

最新CNCピストン加工機による高品質。社内一貫生産3000tプレスの鍛造ピストンで、ハイパワーチューニングに対応。



※強化コンロッド使用可(オプション)

φ86.00mm 1998cc 13010-3SG-200  
φ87.00mm 2045cc 13020-3SG-200



### 3SG SW20 MR2

3SG(SW20) ローコンプ鍛造ピストンKIT  
¥98,000

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ87.00mm 2045cc 13020-3SG-T00

### TOYOTA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
3SG(SXE10)	φ86.00mm	1998cc	1.5cc/-6.1cc	-1.3mm	13010-3SG-200	¥98,000	TODAヘッドGK t=0.5mmで $\xi=12.6:1$
	φ87.00mm	2045cc	1.5cc/-6.2cc	-1.3mm	13020-3SG-200	¥98,000	TODAヘッドGK t=0.5mmで $\xi=12.8:1$
3SG(SXE10) (forTURBO)	φ86.00mm	1998cc	-21.5cc/-29.1cc	-1.3mm	13010-3SG-2T0	¥98,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.5:1$ ※オプション強化コンロッドが必要
	φ87.00mm	2045cc	-21.5cc/-29.2cc	-1.3mm	13020-3SG-2T0	¥98,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.7:1$ ※オプション強化コンロッドが必要
3SG(SW20) (forTURBO)	φ87.00mm	2045cc	-7.5cc/-10.5cc	-0.5mm	13020-3SG-T00	¥98,000	純正ヘッドGK t=1.2mmで $\xi=8.7:1$ (ver.III, IV) 純正ヘッドGK t=1.5mmで $\xi=8.3:1$ (ver.I, II)

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

3SG(SXE10) ローコンプ鍛造ピストンKIT for TURBO ¥98,000

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



※強化コンロッド(オプション)必要

φ86.00mm 1998cc 13010-3SG-2T0  
φ87.00mm 2045cc 13020-3SG-2T0

3SG(SXE10) 強化コンロッド ¥23,000×4

●中心間距離:138.0mm  
●ピストンピン径:φ22mm

●BUSH入りフルフローティングタイプ 完全バランス取済



■13210-3SG-2T0 ×4

近日発売

3SG(SXE10) I 断面強化コンロッド ¥48,000×4

●中心間距離:138.0mm  
●ピストンピン径:φ22mm

■13210-3SG-2T0-I ×4

Central Oil Feed



- GTカーレースに採用されているセントラルオイルフィード採用
- BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済
- TODA製鍛造ピストンに最適なクロモリ材I断面。
- L=138mm(ノーマル同長)
- ピストンピン径φ22

3SG(SXE10)



### 3SG SXE10 アルテツァ

■キャパシティアップ2200KIT

TODA製鍛造ピストン+SPLクランクシャフト(+強化コンロッド)のセットで、ハイパワーチューニングに対応。ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。

3SG(SXE10) ハイコンプ2200KIT ¥288,000(コンロッド無)  
¥370,000(強化コンロッド付)



※強化コンロッド使用可(オプション)

φ86.00×93mm 2161cc 13000-3SG-200/13001-3SG-200(強化コンロッド付)  
φ87.00×93mm 2211cc 13000-3SG-201/13001-3SG-201(強化コンロッド付)

#### KIT内容

① TODA製鍛造ピストンKIT(φ86.00mm/φ87.00mm) ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度/バランス加工済) ③ 強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済)

### TOYOTA CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3	備考
3SG(SXE10) 2200KIT	φ86.00×93mm	2161cc	-3.1cc/-9.5cc	-1.1mm	13000-3SG-200	¥288,000	TODAヘッドGK t=0.5mmで $\xi=12.6:1$	
	φ86.00×93mm	2161cc	-3.1cc/-9.5cc	-1.1mm	13001-3SG-200	¥370,000	TODAヘッドGK t=0.5mmで $\xi=12.6:1$	強化コンロッド付
	φ87.00×93mm	2211cc	-3.1cc/-9.6cc	-1.1mm	13000-3SG-201	¥288,000	TODAヘッドGK t=0.5mmで $\xi=12.8:1$	強化コンロッド付
3SG(SXE10) 2200KIT (forTURBO)	φ86.00×93mm	2161cc	-25.7cc/-33.3cc	-1.3mm	13000-3SG-2T0	¥288,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.6:1$	
	φ86.00×93mm	2161cc	-25.7cc/-33.3cc	-1.3mm	13001-3SG-2T0	¥370,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.6:1$	強化コンロッド付
	φ87.00×93mm	2211cc	-25.7cc/-33.4cc	-1.3mm	13000-3SG-2T1	¥288,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.8:1$	
	φ87.00×93mm	2211cc	-25.7cc/-33.4cc	-1.3mm	13001-3SG-2T1	¥370,000	純正ヘッドGKで $\xi=8.8:1$	強化コンロッド付

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

### 1ZZ ZZW30 MR-S

1ZZ 鍛造ピストンKIT ¥98,000

- アンダーパワーの1ZZを少しでもトルクフルにしたい。そして、オーバーサイズピストンの存在しないこのエンジンは、オーバーホール時期になってもシリンダーブロックの取替えが必要でした。この2つの理由を解消するため、開発されました。
- 標準のシリンダーブロックの強度範囲内でのチューニングをお勧めします。



※パワーライナー(オプション)組付加工が必要 φ81.00mm 1886cc 13050-1ZZ-000

1ZZ パワーライナーKIT ¥140,000(組付加工&特殊ホーニング含む)

特殊ホーニング シリンダーブロック温間時(走行中)の状態を擬似的に作り出し、ダミーヘッドを使用してホーニングする方法。温間時の真円度が向上し、ピストンの性能を引き出します。



■11102-1ZZ-003

#### KIT内容

- ① ライナー下穴マシニングセンター芯出しボーリング
- ② ライナー冷やしバメ、シリンダー焼きバメ(パーツへの残留応力の少ない最良の方法です)
- ③ シリンダーブロック上面最少研磨
- ④ ダミーヘッド付シリンダーボーリング&ホーニング

パワーライナーKIT(組付加工&特殊ホーニング含む) 11102-1ZZ-003 ¥140,000

### TOYOTA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3	備考
1ZZ	φ81.00mm	1886cc	-5.5cc/-8.1cc	-0.5mm	13050-1ZZ-000	¥98,000	純正ヘッドGK t=0.5mmで $\xi=11.0:1$	※ライナー組付加工が必要

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

### 4AG レビン・トロ

4AG(4VALVE) ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000



ピンサイズ18mm	ピンサイズ20mm
φ81.00mm 1587cc 13010-4AG-000	13010-4AG-001
φ81.25mm 1597cc 13020-4AG-000	13020-4AG-001
φ82.00mm 1627cc 13040-4AG-000	13040-4AG-001

4AG(5VALVE) ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000



φ81.00mm 1587cc 13010-101-000	φ81.25mm 1597cc 13020-101-000	φ82.00mm 1627cc 13040-101-000
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

4AG(5VALVE) ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000



φ81.00mm 1587cc 13010-111-000	φ81.25mm 1597cc 13020-111-000	φ82.00mm 1627cc 13040-111-000
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

### TOYOTA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
4AG 4V ピンサイズ(18mm)	φ81.00mm	1587cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13010-4AG-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.0 :1
	φ81.25mm	1597cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13020-4AG-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.1 :1
	φ82.00mm	1627cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13040-4AG-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.3 :1
4AG 4V ピンサイズ(20mm)	φ81.00mm	1587cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13010-4AG-001	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.0 :1
	φ81.25mm	1597cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13020-4AG-001	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.1 :1
	φ82.00mm	1627cc	3.96cc/3.7cc	-0.05mm	13040-4AG-001	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.3 :1
4AG 5V (for AE101)	φ81.00mm	1587cc	5.6cc/4.6cc	-0.2mm	13010-101-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.4 :1
	φ81.25mm	1597cc	5.6cc/4.6cc	-0.2mm	13020-101-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.5 :1
	φ82.00mm	1627cc	5.6cc/4.5cc	-0.2mm	13040-101-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.6 :1
4AG 5V (for AE111)	φ81.00mm	1587cc	8.4cc/7.4cc	-0.2mm	13010-111-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.6 :1
	φ81.25mm	1597cc	8.4cc/7.4cc	-0.2mm	13020-111-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.7 :1
	φ82.00mm	1627cc	8.4cc/7.3cc	-0.2mm	13040-111-000	¥88,000	純正ヘッドGKでξ=11.8 :1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

### 2JZ-GE

2JZ ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥138,000

ピストンスカートをデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00mm 2997cc 13010-2JZ-000	φ87.00mm 3067cc 13040-2JZ-000
-------------------------------	-------------------------------

### 2JZ-GTE

2JZ ローコンプ鍛造ピストンKIT for TURBO  
¥138,000

ピストンスカートをデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00mm 2997cc 13010-2JZ-0T0	φ87.00mm 3067cc 13040-2JZ-0T0
-------------------------------	-------------------------------

### TOYOTA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
2JZ-GE	φ86.00mm	2997cc	-3.4cc/-3.4cc	±0mm	13010-2JZ-000	¥138,000	純正ヘッドGK t=0.3mmでξ=11.0 :1
	φ87.00mm	3067cc	-3.4cc/-3.4cc	±0mm	13040-2JZ-000	¥138,000	純正ヘッドGK t=0.3mmでξ=11.2 :1
2JZ-GTE (for TURBO)	φ86.00mm	2997cc	-12.9cc/-12.9cc	±0mm	13010-2JZ-0T0	¥138,000	純正ヘッドGK t=1.2mmでξ=8.6 :1
	φ87.00mm	3067cc	-12.9cc/-12.9cc	±0mm	13040-2JZ-0T0	¥138,000	純正ヘッドGK t=1.2mmでξ=8.7 :1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

## C30A/C32B/TODA C35B NSX

C30A/C32B/TODA C35B  
鍛造ピストンKIT  
¥240,000



- 多くの鍛造素材の内壁厚熱膨張補正データやレース実戦テストデータ、ベンチテストデータに基づく、新コンセプトの楕円槽型3次元プロフィール。
- ピストンスカートをデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。
- 純正ピストンのオイルドレインの穴径・穴数の見直し。
- 高品質ピストン(バランス調整済み。±0.25g以内)
- 高強度のピストンピンを採用。

C30A	φ90.5×78mm	3010cc	13010-C30-000
	φ92.0×78mm	3111cc	13020-C30-000
	φ92.0×84mm	3350cc	13050-C30-000
C32B	φ93.0×78mm	3179cc	13010-NSX-000
	φ93.5×78mm	3213cc	13020-NSX-000
TODA C35B	φ93.0×84mm	3424cc	13050-NSX-000
	φ93.5×84mm	3460cc	13050-NSX-001

### HONDA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
C30A	φ90.5×78mm	3010cc	22.8cc/22.8cc	±0mm	13010-C30-000	¥240,000	C30A/純正ヘッドGK t=1.1mmでξ=11.7:1 ※5
	φ92.0×78mm	3111cc	22.8cc/19.5cc	-0.5mm	13020-C30-000	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.0:1 ※4 ※5
	φ92.0×84mm	3350cc	18.0cc/16.6cc	-0.2mm	13050-C30-000	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.1:1 ※4 ※6 ※7
C32B	φ93.0×78mm	3179cc	23.1cc/19.7cc	-0.5mm	13010-NSX-000	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.1:1 ※5
	φ93.5×78mm	3213cc	23.1cc/19.7cc	-0.5mm	13020-NSX-000	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.2:1 ※5
C32B改(TODA C35B)	φ93.0×84mm	3424cc	21.2cc/17.8cc	-0.5mm	13050-NSX-000	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.5:1 ※6 ※7
	φ93.5×84mm	3460cc	21.2cc/17.8cc	-0.5mm	13050-NSX-001	¥240,000	C32B/純正ヘッドGK t=0.6mmでξ=12.6:1 ※6 ※7

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。  
 ※4 TODA製カムプーリー(142□0-NSX-000)が必要(詳細はP046) ※5 コンロッド小端部ブッシュ加工が必要  
 ※6 TODA製コンロッドKIT(13210-NSX-000×6)が必要(ノーマルコンロッド使用不可) ※7 TODA製クランクシャフト(13310-NSX-000)が必要

C32B/TODA C35B  
I断面 強化コンロッド  
¥60,000×6



- 中心間距離:152.0mm
- ピストンピン径:φ22mm

■13210-NSX-000 ×6



- GTカーレースに採用されている高い信頼性
- BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済
- TODA製鍛造ピストンに最適なクロモリ材I断面。
- L=152mm(ノーマル同長)
- ピストンピンφ22(C32Bノーマルφ23)

TODA C35B  
SPLクランクシャフト  
¥800,000 (ロングストローク84.00mm)



TODA製鍛造ピストンとの併用でTODA C35Bエンジンにキャパシティアップ。GT仕様標準に準拠した基本構造。(クランクストローク84.00mm)



■13310-NSX-000

NSX  
クランク ピックアップ センサーKIT  
¥78,000

●6ロブ仕様(12ロブ仕様もあります)



■34140-NSX-000



センサー取付図



### TODA C35B

C32BエンジンをベースにTODA製鍛造ピストン+SPLクランクシャフト+強化コンロッドで強化したGT仕様準拠のオリジナルエンジンです。



NSX

# F20C s2000

## F20Cキャパシティアップ2200KIT NA

F20C 2200KIT NA  
Gタイプ ¥340,000 / Iタイプ ¥430,000



φ87.00×90.7mm 2157cc 13001-F20-001-G  
φ87.50×90.7mm 2182cc 13001-F20-002-G

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00/φ87.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ 標準形状コンロッド(完全バランス取済み)

## F20Cキャパシティアップ2200KIT Turbo

F20C 2200KIT Turbo  
Iタイプ ¥450,000



φ87.00×90.7mm 2157cc 13001-F20-0T1-I  
φ87.50×90.7mm 2182cc 13001-F20-0T2-I

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00/φ87.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)



φ87.00×90.7mm 2157cc 13001-F20-001-I  
φ87.50×90.7mm 2182cc 13001-F20-002-I

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00/φ87.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)

F20C I断面強化コンロッド(2200KIT用)  
¥46,000×4

- 中心間距離:149.65mm
- ピストンピン径:φ23mm
- BUSH入りフルフローティングタイプ
- 完全バランス取済み
- クロモリ材I断面の強化コンロッド



## HONDA CAPACITY UP KIT

	エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クランク部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
Gタイプ	F20C 2200KIT (2157)	φ87.00×90.7mm	2157cc	4.35cc/10.3cc	+1.0mm	13001-F20-001-G	¥340,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.11 :1
	F20C 2200KIT (2182)	φ87.50×90.7mm	2182cc	4.35cc/10.4cc	+1.0mm	13001-F20-002-G	¥340,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.25 :1
Iタイプ	F20C 2200KIT-I (2157)	φ87.00×90.7mm	2157cc	4.35cc/10.3cc	+1.0mm	13001-F20-001-I	¥430,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.11 :1
	F20C 2200KIT-I (2182)	φ87.50×90.7mm	2182cc	4.35cc/10.4cc	+1.0mm	13001-F20-002-I	¥430,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.25 :1
Iタイプターボ	F20C 2200KIT-I (2157)	φ87.00×90.7mm	2157cc	-16.66cc/-10.7cc	+1.0mm	13001-F20-0T1-I	¥450,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒8.75 :1
	F20C 2200KIT-I (2182)	φ87.50×90.7mm	2182cc	-16.66cc/-10.6cc	+1.0mm	13001-F20-0T2-I	¥450,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒8.90 :1
Iタイプ	F20C 2400KIT-I (2378)	φ87.00×100mm	2378cc	-0.56cc/5.38cc	+1.0mm	13001-F20-400-I	¥830,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.12 :1
	F20C 2400KIT-I (2405)	φ87.50×100mm	2405cc	-0.56cc/5.45cc	+1.0mm	13001-F20-401-I	¥830,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒12.27 :1
超ハイコンブ Iタイプ	F20C 2400KIT-IH (2378)	φ87.00×100mm	2378cc	3.3cc/9.2cc	+1.0mm	13001-F20-400-IH	¥830,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒13.0 :1
	F20C 2400KIT-IH (2405)	φ87.50×100mm	2405cc	3.3cc/9.3cc	+1.0mm	13001-F20-401-IH	¥830,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでε≒13.2 :1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

## F20C/F22Cキャパシティアップ2400KIT NA

F20C/F22C 2400KIT NA  
Iタイプ ¥830,000 ハイコンブ / Iタイプ ¥830,000 超ハイコンブ



ハイコンブ φ87.00×100mm 2378cc 13001-F20-400-I  
ハイコンブ φ87.50×100mm 2405cc 13001-F20-401-I  
超ハイコンブ φ87.00×100mm 2378cc 13001-F20-400-IH  
超ハイコンブ φ87.50×100mm 2405cc 13001-F20-401-IH

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00/φ87.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)

F20C/F22C I断面強化コンロッド(2400KIT用)  
¥50,000×4

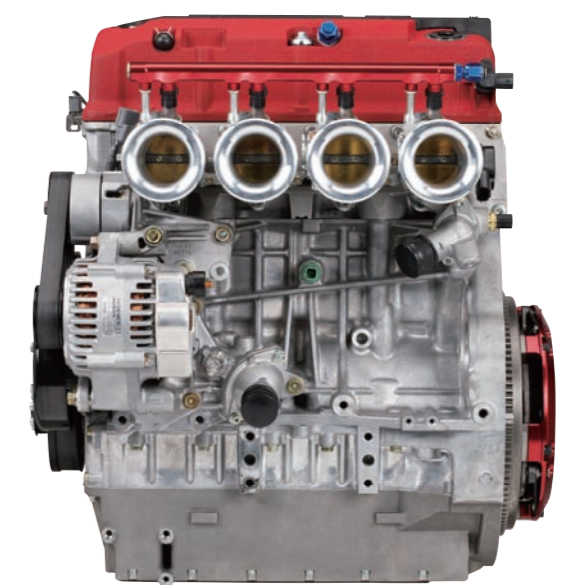
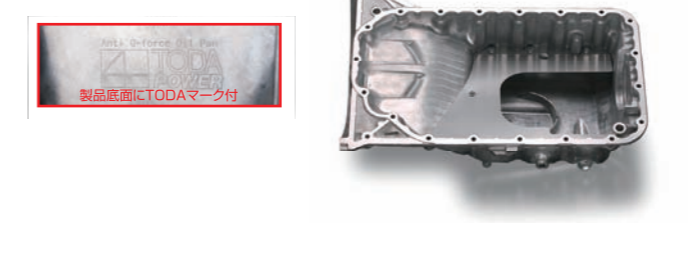
- 中心間距離:147.0mm
- ピストンピン径:φ23mm
- BUSH入りフルフローティングタイプ
- 完全バランス取済み
- クロモリ材I断面の強化コンロッド

F20C/F22C アンチGフォース オイルパン  
¥45,000

サーキット走行などでのオイルの偏りを防止し、油圧低下・エア混入を防ぎます。メインパッフルプレート脱着式。

- 油温計センサー用サービアダプター付(PT1/8)
- 装着確認用TODAマーク付

■11200-F20-001



F20C/F22C SPLクランクシャフト(2400KIT用)  
¥500,000 (クランクストローク100mm)

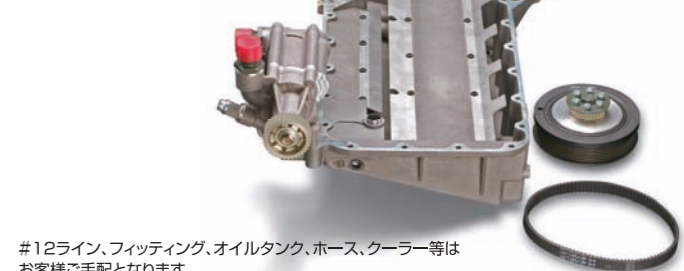
- 高精度バランス加工済み



F20C/F22C ドライサンプKIT  
¥1,000,000

本来の性能が優れているF20Cエンジンは、以前のレーシングエンジンズベック以上の内容です。すでにあらゆる部分にチューニングが施されていると言えるでしょう。そこで戸田レーシングでは最終仕様のパーツであるドライサンプシステムを開発しました。F20C専用設計となっており、究極を求める人におすすめです。

■11200-F20-000



#12ライン、フィッティング、オイルタンク、ホース、クーラー等はお客様ご手配となります。

# F20C s2000

## F20Cキャパシティアップ2350KIT NA

F20C/F22C 2350KIT NA  
1タイプ ¥500,000

クロモリ材断面の強化コンロッドをセット

### 1タイプ



ハイコンプ	φ87.00×99.0mm	2354cc	13001-F20-3R0-I
ハイコンプ	φ87.50×99.0mm	2381cc	13001-F20-3R1-I
超ハイコンプ	φ87.00×99.0mm	2354cc	13001-F20-3R0-IH
超ハイコンプ	φ87.50×99.0mm	2381cc	13001-F20-3R1-IH

### KIT内容

- TODA製鍛造ピストンKIT (φ87.00/φ87.50mm)
- SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度/バンス加工済み)
- I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)
- コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済み)

F20C I断面強化コンロッド(2000標準ストローク用) ¥46,000×4  
●中心間距離:153.0mm  
●ピストンピン径:φ23mm  
標準ピン径に準拠

- BUSH入りフルフローティングタイプ
- 完全バランス取済み
- クロモリ材I断面の強化コンロッド
- 重量 553g(標準品 650g)

### ■13210-F20-ST0-I×4



F20C ハイコンプ鍛造ピストンKIT(2000標準ストローク用) ¥108,000  
標準ピストンピン径に準拠

ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ87.00mm	1997cc	13010-F20-000
φ87.50mm	2009cc	13020-F20-000



F20C 超ハイコンプ鍛造ピストンKIT(2000標準ストローク用) ¥108,000  
標準ピストンピン径に準拠

ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ87.00mm	1997cc	13010-F20-0H0
φ87.50mm	2009cc	13020-F20-0H0

## HONDA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
ハイコンプ	F20C φ87.00×84mm(標準ストローク)	1997cc	7.9cc/13.9cc	+1.0mm	13010-F20-000	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.1:1
	F20C φ87.50×84mm(標準ストローク)	2009cc	7.9cc/14.0cc	+1.0mm	13020-F20-000	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.3:1
超ハイコンプ	F20C φ87.00×84mm(標準ストローク)	1997cc	10.8cc/16.7cc	+1.0mm	13010-F20-0H0	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.9:1
	F20C φ87.50×84mm(標準ストローク)	2009cc	10.8cc/16.8cc	+1.0mm	13020-F20-0H0	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒13.0:1

## HONDA CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
ハイコンプ	F20C 2350KIT-I(2354) φ87.00×99.0mm	2354cc	-0.56cc/5.38cc	+1.0mm	13001-F20-3R0-I	¥500,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.0:1
	F20C 2350KIT-I(2381) φ87.50×99.0mm	2381cc	-0.56cc/5.45cc	+1.0mm	13001-F20-3R1-I	¥500,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.1:1
超ハイコンプ	F20C 2350KIT-IH(2354) φ87.00×99.0mm	2354cc	3.3cc/9.2cc	+1.0mm	13001-F20-3R0-IH	¥500,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.9:1
	F20C 2350KIT-IH(2381) φ87.50×99.0mm	2381cc	3.3cc/9.3cc	+1.0mm	13001-F20-3R1-IH	¥500,000	純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒13.0:1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

# B16A/B16B/B18C シビック・CRX・インテグラ

## B20B SPLピストンKIT

B20Bブロック& B16A or B18Cヘッド使用  
SPLピストンKIT  
¥98,000

B20BのブロックとB16AまたはB18Cのシリンダーヘッドを組み合わせ使用するピストンです。2タイプのクランク(排気量)を選択できます。VTECシステムへの供給オイルラインは、お客様の自作となります。加工技術の知識のある方のみお求めください。



B20Bクランク使用時	φ85.00×89.0mm	2020cc	13010-B20-000
B18Cクランク使用時	φ85.00×87.2mm	1979cc	13010-B20-000

## B16Aキャパシティアップ1800KIT

B16A 1800KIT  
¥290,000

B16Aのネックでもあったコンロッドメタルも、グレードアップ品を標準セット。ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ81.00×87.2mm	1797cc	13000-B16-000
φ81.50×87.2mm	1820cc	13000-B16-001

### KIT内容

- TODA製鍛造ピストンKIT(φ81.00mm/φ81.50mm)
- SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度/バンス加工済み)
- SPLコンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
- コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済み)

## HONDA SPL PISTON KIT / CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3	
B20B	B20Bクランクシャフト+コンロッド使用	φ85.00×89.0mm	2020cc	3.4cc/1.1cc	-0.4mm	13010-B20-000	¥98,000	B20B 純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒12.0:1
	B18Cクランクシャフト+コンロッド使用	φ85.00×87.2mm	1979cc	3.4cc/1.1cc	-0.4mm	13010-B20-000	¥98,000	B20B 純正ヘッドGK t=0.6mmでξ≒11.8:1
B16A 1800KIT	φ81.00×87.2mm	1797cc	3.3cc/2.3cc	-0.2mm	13000-B16-000	¥290,000	TODAヘッドGK t=0.8mmでξ≒10.8:1	
	φ81.50×87.2mm	1820cc	3.3cc/2.3cc	-0.2mm	13000-B16-001	¥290,000	TODAヘッドGK t=0.8mmでξ≒10.9:1	

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

B16A/B16B/B18C  
ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000 81.00-82.00mm / ¥98,000 83.00mm



\*コネクティングロッド小端部フルフローティング加工が必要です。

B16A/B16B			B18C		
φ81.00mm	1595cc	13010-B16-000	φ81.00mm	1797cc	13010-B16-000
φ81.25mm	1605cc	13020-B16-000	φ81.25mm	1808cc	13020-B16-000
φ81.50mm	1615cc	13030-B16-000	φ81.50mm	1820cc	13030-B16-000
φ82.00mm	1635cc	13040-B16-000	φ82.00mm	1842cc	13040-B16-000
φ83.00mm	1675cc	13045-B16-000	φ83.00mm	1887cc	13045-B16-000

B16A/B16B/B18C  
パワーライナーKIT  
¥120,000(組付加工&特殊ホーニング含む)



\*φ82ピストン使用時:ライナー肉厚最薄部2.8mm、シリンダー上部6.0mm

### KIT内容

- ライナー下穴マシニングセンター出しホーニング
- ライナー冷やしバメ、シリンダー焼きバメ(バツへの残留応力の少ない最良の方法です)
- シリンダーブロック上面最少研磨
- ダミーヘッド付シリンダーボーリング&ホーニング(φ81.00~φ83.00mm対応)

パワーライナーKIT(組付加工&特殊ホーニング含む) 11102-B16-003 ¥120,000

## HONDA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	参考圧縮比*3	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	参考圧縮比*3	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	参考圧縮比*3	コードNo.	価格(1セット)
B16A	φ81.00mm	1595cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.6:1	1595cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.0:1	1797cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.3:1	13010-B16-000	¥88,000
	φ81.25mm	1605cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.7:1	1605cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.1:1	1808cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.4:1	13020-B16-000	¥88,000
	φ81.50mm	1615cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.7:1	1615cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.1:1	1820cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.4:1	13030-B16-000	¥88,000
B16B	φ82.00mm	1635cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.9:1	1635cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒11.3:1	1842cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒12.6:1	13040-B16-000	¥88,000
	φ83.00mm	1675cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒12.2:1	1675cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒11.5:1	1887cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒12.8:1	13045-B16-000	¥98,000
	φ81.00mm	1595cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.6:1	1595cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.0:1	1797cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.3:1	13010-B16-000	¥88,000
B18C	φ81.25mm	1605cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.7:1	1605cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.1:1	1808cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.4:1	13020-B16-000	¥88,000
	φ81.50mm	1615cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.7:1	1615cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒11.1:1	1820cc	8.9cc/6.6cc	-0.45mm	ξ≒12.4:1	13030-B16-000	¥88,000
	φ82.00mm	1635cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	ξ≒11.9:1	1635cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒11.3:1	1842cc	8.9cc/6.5cc	-0.45mm	ξ≒12.6:1	13040-B16-000	¥88,000

\*4 83.00mmは、TODAパワーライナーを必ず併用のこと。

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比(TODAヘッドGK t=0.6mm)は目安です。必ず実測を行ってください。

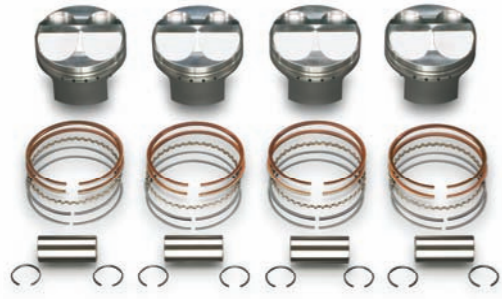
\*4 83.00mmは、TODAパワーライナーを必ず併用のこと。

# K20A シビックTypeR・インテグラTypeR・アコードEUROR

## K20AピストンKIT

K20A  
ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥108,000  
標準ピストンピン径に準拠

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00mm	1998cc	13010-K20-001
φ86.50mm	2022cc	13020-K20-001
φ87.00mm	2045cc	13030-K20-001
φ86.00mm	1998cc	13010-K20-000

K20A  
I断面強化コンロッド (標準ストローク86.0mm用)  
¥46,000×4  
標準ピストンピン径に準拠

- BUSH入りフルフローティングタイプ
- 完全バランス取済み
- クロモリ材I断面の強化コンロッド

■13210-K20-000 ×4



K20A  
アンチGフォースオイルパン ¥52,000 / DC5 EP3 / 11200-K20-001  
¥58,000 / FD2 / 11200-K20-D01

サーキット走行などでのオイルの偏りを防止し、油圧低下・エア混入を防ぎます。メインパッフルプレート脱着式。

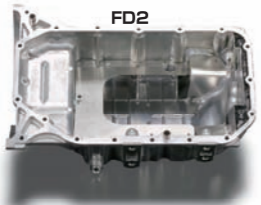
- 油温計センサー用サーブिसアダプター付 (PT 1/8)
- 装着確認用TODAマーク付

■11200-K20-001  
製品底面にサーブिसアダプター & TODAマーク付



- 油温計センサー用サーブिसアダプター付 (PT 1/8)
- 装着確認用TODAマーク付

■11200-K20-D01  
製品側面にサーブिसアダプター & TODAマーク付



## K20Aキャパシティアップ2150KIT

K20A 2150KIT  
¥370,000(メタル無し)  
¥390,000(コンロッドメタル付)

ストローク長90.7mmに対応した強化コンロッドとSPLクランクシャフトでエンジンをパワーアップ。TODA製ハイコンプ鍛造ピストンとのKITです。



φ86.00 × 90.7mm	2107cc	13001-K20-000	13001-K20-0R0
φ86.50 × 90.7mm	2132cc	13001-K20-001	13001-K20-0R1
φ87.00 × 90.7mm	2157cc	13001-K20-002	13001-K20-0R2

### KIT内容

- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ86.0mm/φ86.5mm/φ87.0mm)
- ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- ③ 強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)
- ④ コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済)

## K20Aキャパシティアップ2150KIT I コネクティングロッド

K20A 2150KIT I コネクティングロッド タイプ  
¥450,000(メタル無し)  
¥470,000(コンロッドメタル付)

ストローク長90.7mmに対応したI断面コンロッドとSPLクランクシャフトでエンジンをパワーアップ。TODA製ハイコンプ鍛造ピストンとのKITです。



φ86.00 × 90.7mm	2107cc	13001-K20-000-I	13001-K20-0R0-I
φ86.50 × 90.7mm	2132cc	13001-K20-001-I	13001-K20-0R1-I
φ87.00 × 90.7mm	2157cc	13001-K20-002-I	13001-K20-0R2-I

### KIT内容

- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ86.0mm/φ86.5mm/φ87.0mm)
- ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)
- ④ コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済)



## K20A/FD2

## K20Aキャパシティアップ2150KIT

K20A 2150KIT  
¥400,000(メタル無し)  
¥420,000(コンロッドメタル付)  
**ローコンプレッション仕様**

ストローク長90.7mmに対応した強化コンロッドとSPLクランクシャフトでエンジンをパワーアップ。TODA製ローコンプ鍛造ピストンとのKITです。過給機付きエンジンに最適です。



φ86.50 × 90.7mm	2132cc	13001-K20-T01	13001-K20-TR1
-----------------	--------	---------------	---------------

### KIT内容

- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ86.5mm)
- ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- ③ 強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)
- ④ コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済)



## K20A/DC5

K20A 2150KIT 用  
I断面強化コンロッド (ストローク90.7mm用)  
¥48,000×4  
●中心間距離:138.0mm  
●ピストンピン径:φ22mm

- BUSH入りフルフローティングタイプ
- 完全バランス取済み
- クロモリ材I断面の強化コンロッド

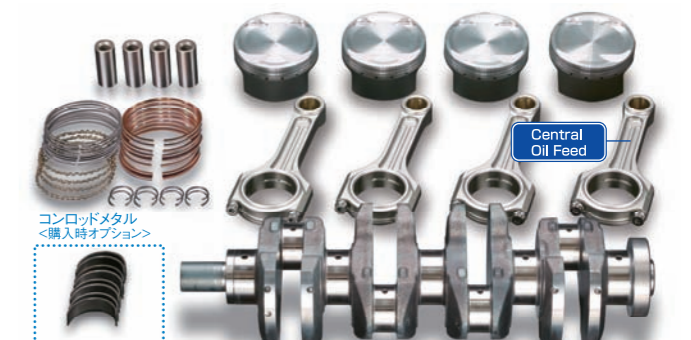
■13210-K20-001-I ×4



## K20Aキャパシティアップ2150KIT I コネクティングロッド

K20A 2150KIT I コネクティングロッド タイプ  
¥480,000(メタル無し)  
¥500,000(コンロッドメタル付)  
**ローコンプレッション仕様**

Iタイプ ストローク長90.7mmに対応したI断面コンロッドとSPLクランクシャフトでエンジンをパワーアップ。TODA製ローコンプ鍛造ピストンとのKITです。過給機付きエンジンに最適です。



φ86.50 × 90.7mm	2132cc	13001-K20-T01-I	13001-K20-TR1-I
-----------------	--------	-----------------	-----------------

### KIT内容

- ① TODA製鍛造ピストンKIT (φ86.5mm)
- ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス取済み)
- ④ コンロッドメタル(メタルクリアランス調整済)

## HONDA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT / CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*	突出量**	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比**3
K20A	φ86.00×86.0mm(標準ストローク)	1998cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	13010-K20-001	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.1 : 1$
K20A	φ86.50×86.0mm(標準ストローク)	2022cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	13020-K20-001	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.2 : 1$
K20A	φ87.00×86.0mm(標準ストローク)	2045cc	8.9cc/8.9cc	±0mm	13030-K20-001	¥108,000	TODAヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.3 : 1$ ※4
K20A N+	φ86.00×86.0mm(標準ストローク)	1998cc	15.5cc/15.5cc	±0mm	13010-K20-000	¥108,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 13.6 : 1$ TODAヘッドGK t=0.3mmで $\xi \approx 14.2 : 1$
K20A 2150KIT (2107)	φ86.00×90.7mm	2107cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-000	¥370,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.1 : 1$
K20A 2150KIT (2107)	φ86.00×90.7mm(コンロッドメタル付)	2107cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R0	¥390,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.1 : 1$
K20A 2150KIT (2132)	φ86.50×90.7mm	2132cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-001	¥370,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.2 : 1$
K20A 2150KIT (2132)	φ86.50×90.7mm(コンロッドメタル付)	2132cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R1	¥390,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.2 : 1$
K20A 2150KIT (2157)	φ87.00×90.7mm	2157cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-002	¥370,000	TODAヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.3 : 1$ ※4
K20A 2150KIT (2157)	φ87.00×90.7mm(コンロッドメタル付)	2157cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R2	¥390,000	TODAヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.3 : 1$ ※4

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行なってください。\*4 ノーマル(純正)ヘッドガスケット使用不可

## HONDA CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量**	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比**3
K20A 2150KIT-I (2107)	φ86.00×90.7mm	2107cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-000-I	¥450,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.1 : 1$
K20A 2150KIT-I (2107)	φ86.00×90.7mm(コンロッドメタル付)	2107cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R0-I	¥470,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.1 : 1$
K20A 2150KIT-I (2132)	φ86.50×90.7mm	2132cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-001-I	¥450,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.2 : 1$
K20A 2150KIT-I (2132)	φ86.50×90.7mm(コンロッドメタル付)	2132cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R1-I	¥470,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.2 : 1$
K20A 2150KIT-I (2157)	φ87.00×90.7mm	2157cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-002-I	¥450,000	TODAヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.3 : 1$ ※4
K20A 2150KIT-I (2157)	φ87.00×90.7mm(コンロッドメタル付)	2157cc	7.6cc/7.6cc	±0mm	13001-K20-0R2-I	¥470,000	TODAヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 12.3 : 1$ ※4
K20A 2150KIT-L (2132)	φ86.50×90.7mm	2132cc	-10.8cc/-10.8cc	±0mm	13001-K20-T01	¥400,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 9.1 : 1$
K20A 2150KIT-L (2132)	φ86.50×90.7mm(コンロッドメタル付)	2132cc	-10.8cc/-10.8cc	±0mm	13001-K20-TR1	¥420,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 9.1 : 1$
K20A 2150KIT-IL (2132)	φ86.50×90.7mm	2132cc	-10.8cc/-10.8cc	±0mm	13001-K20-T01-I	¥480,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 9.1 : 1$
K20A 2150KIT-IL (2132)	φ86.50×90.7mm(コンロッドメタル付)	2132cc	-10.8cc/-10.8cc	±0mm	13001-K20-TR1-I	¥500,000	純正ヘッドGK t=0.6mmで $\xi \approx 9.1 : 1$

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行なってください。\*4 ノーマル(純正)ヘッドガスケット使用不可





B6/BP

B6(NA6CE)ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000

BP(NA8C/NB8C[~2000年6月])ハイコンプ鍛造ピストンKIT  
¥88,000



φ81.00mm 1722cc 13010-B60-000

※ビッグバルブ対応大径リセス(INφ36-EXφ32)

φ85.00mm 1928cc 13010-BP0-000

MAZDA HIGH POWER PROFILE PISTON KIT

エンジン型式	ボアサイズ	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
B6(NA6CE)	φ81.00mm	1722cc	-2.0cc/-1.0cc	+0.2mm	13010-B60-000	¥88,000	TODAヘッドGK t=0.8mmでε=11.0:1
BP(NA8C/NB8C)	φ85.00mm	1928cc	9.8cc/7.0cc	-0.5mm	13010-BP0-000	¥88,000	TODAヘッドGK t=0.8mmでε=11.0:1

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。

MITSUBISHI

4G63

ランサーエボリューショントIX

4G63  
鍛造ピストンKIT  
¥98,000

for EVO I~IX

ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00mm 2045cc 13020-4G6-3T0  
φ87.00mm 2092cc 13040-4G6-3T0

4G63キャパシティアップ2323KIT

4G63  
2323KIT  
¥345,000

for EVO I~IX

ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00×100mm 2323cc 13000-4G6-3T1  
φ86.50×100mm 2350cc 13000-4G6-3T2  
φ87.00×100mm 2378cc 13000-4G6-3T3

KIT内容

- TODA製鍛造ピストンKIT(φ86.00mm/φ86.50mm/φ87.00mm)
- SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- SPLコンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
- コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

MITSUBISHI HIGH POWER PROFILE PISTON KIT / CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3	*4 *5 *6
4G63 EVO I~IX	φ86.00×88mm	2045cc	-12.2cc/-13.9cc	-0.3mm	13020-4G6-3T0	¥98,000	TODAヘッドGK 86.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.6:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.4:1
4G63 EVO I~IX	φ87.00×88mm	2092cc	-12.2cc/-14.0cc	-0.3mm	13040-4G6-3T0	¥98,000	TODAヘッドGK 87.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.8:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.6:1
4G63 2323KIT EVO I~IX	φ86.00×100mm	2323cc	-21.0cc/-22.7cc	-0.3mm	13000-4G6-3T1	¥345,000	TODAヘッドGK 86.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.7:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.5:1
4G63 2323KIT EVO I~IX	φ86.50×100mm	2350cc	-21.0cc/-22.8cc	-0.3mm	13000-4G6-3T2	¥345,000	TODAヘッドGK 87.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.8:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.6:1
4G63 2323KIT EVO I~IX	φ87.00×100mm	2378cc	-21.0cc/-22.8cc	-0.3mm	13000-4G6-3T3	¥345,000	TODAヘッドGK 87.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.9:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.7:1

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。※4 標準ストローク  
※5 EVO I-VIII 燃焼室容積を46ccとする。※6 EVO IX は燃焼室容積を44ccとした場合、圧縮比は表記のデータより約0.2高くなります。



Central Oil Feed

TODA HIGH POWER CONNECTING-ROD



Central Oil Feed Type  
コネクティングロッド先端上部  
よりオイルが噴射されます。

コネクティングロッドはあまり目立たないエンジン基幹パーツですが、エンジンの高出力化に伴い、軽さと強度が非常に重要になってきます。当社ではこのパーツの構造特性に着目し、ピストンピン潤滑と高温部であるピストンクラウン部の直接冷却機能を装備しました。これによりピストンTOP部の温度が低減し、エンジンのノック限界が向上します。特にターボエンジンには有効な機能です。コネクティングロッドボルトはARP社製を採用しております。



4G63キャパシティアップ2323KIT-I

4G63  
2323KIT I タイプ  
¥450,000

for EVO I~IX

Central Oil Feed

ピストンスカートにデブリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ86.00×100mm 2323cc 13000-4G6-3T1-I  
φ86.50×100mm 2350cc 13000-4G6-3T2-I  
φ87.00×100mm 2378cc 13000-4G6-3T3-I

KIT内容

- TODA製鍛造ピストンKIT(φ86.00mm/φ86.50mm/φ87.00mm)
- SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
- I 断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
- コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

TODA HIGH POWER CONNECTING-ROD

4G63 2323KIT用  
1断面強化コンロッド  
¥48,000×4

●中心間距離:150.0mm  
●ピストンピン径:φ22mm

●BUSH入りフルフローティングタイプ

- 完全バランス取済み
- クロモリ材 | 断面の強化コンロッド

■13210-4G6-300-I ×4



TODA HIGH POWER CONNECTING-ROD

4G63 88mm 標準ストローク用  
1断面強化コンロッド  
¥48,000×4

●中心間距離:150.0mm  
●ピストンピン径:φ22mm

●BUSH入りフルフローティングタイプ

- 完全バランス取済み
- クロモリ材 | 断面の強化コンロッド

■13210-4G6-ST0-I ×4



MITSUBISHI CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3	*4 *5
4G63 2323KIT-I EVO I~IX	φ86.00×100mm	2323cc	-21.0cc/-22.7cc	-0.3mm	13000-4G6-3T1-I	¥450,000	TODAヘッドGK 86.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.7:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.5:1
4G63 2323KIT-I EVO I~IX	φ86.50×100mm	2350cc	-21.0cc/-22.8cc	-0.3mm	13000-4G6-3T2-I	¥450,000	TODAヘッドGK 87.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.8:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.6:1
4G63 2323KIT-I EVO I~IX	φ87.00×100mm	2378cc	-21.0cc/-22.8cc	-0.3mm	13000-4G6-3T3-I	¥450,000	TODAヘッドGK 87.5mm	t=1.2mmで EVO I~VIII ε=8.9:1 t=1.5mmで EVO I~VIII ε=8.7:1

※1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、※2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、※3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。  
※4 EVO I-VIII 燃焼室容積を46ccとする。※5 EVO IX は燃焼室容積を44ccとした場合、圧縮比は表記のデータより約0.2高くなります。

# EJ20T/EJ25T

EJ20T 鍛造ピストン20KIT **Spec8.7** ¥108,000 **for Ver.I~VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ92.50mm 2016cc 13030-EJ2-0T0



EJ20T 鍛造ピストン20KIT **Spec8.0** ¥108,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



φ92.50mm 2016cc 13030-EJ2-GD0

EJ20T 2123KIT **Spec8.7** ¥345,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-1T2

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ SPLコンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

## EJ20Tキャパシティアップ2123KIT

EJ20T 2123KIT **Spec8.6** ¥345,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-1T1

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ SPLコンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

EJ20T 2123KIT **Spec8.0** ¥345,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-GD0

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ SPLコンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

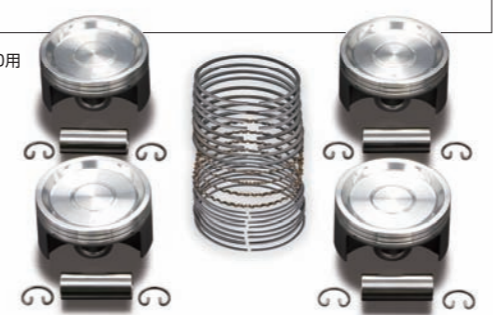
## SUBARU HIGH POWER PROFILE PISTON KIT / CAPACITY UP KIT

エンジン型式(EJ20T)	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
20KIT <b>Spec8.7</b> Ver.I~IV Ver.V,VI & GDB	φ92.50×75mm	2016cc	-11.0cc/-12.3cc	-0.2mm	13030-EJ2-0T0	¥108,000	Ver.I~IV 純正ヘッドGK t=1.4mmで ξ=8.5 :1 Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.7 :1
20KIT <b>Spec8.0</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×75mm	2016cc	-8.5cc/-18.6cc	-1.5mm	13030-EJ2-GD0	¥108,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.0 :1
2123KIT <b>Spec8.6</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-14.2cc/-16.2cc	-0.3mm	13000-EJ2-1T1	¥345,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.66 :1
2123KIT <b>Spec8.7</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-8.2cc/-15.6cc	-1.1mm	13000-EJ2-1T2	¥345,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.73 :1
2123KIT <b>Spec8.0</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-15.2cc/-22.6cc	-1.1mm	13000-EJ2-GD0	¥345,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.0 :1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。\*4 標準ストローク

EJ25T 2500用(設計値/49.3ccの燃焼室容積) 鍛造ピストン25KIT ¥150,000

●TODA EJ25T/2500用 コンロッドと併用のこと。



φ99.50mm 2457cc 13030-EJ2-5T0

**TODA HIGH POWER CONNECTING-ROD**  
EJ25T 2500用 I断面強化コンロッド ¥50,000×4  
●中心間距離:130.5mm ●ピストンピン径:φ23mm  
Central Oil Feed

●BUSH入りフルフローティングタイプ  
●完全バランス取済み  
●クロモリ材I断面の強化コンロッド  
●2000cc STIへの使用可

■13210-EJ2-5T0-I ×4

## EJ20Tキャパシティアップ2123KIT-I

**TODA HIGH POWER CONNECTING-ROD**  
EJ20T 2123KIT用 I断面強化コンロッド ¥48,000×4  
●中心間距離:131.7mm ●ピストンピン径:φ22mm  
Central Oil Feed

●BUSH入りフルフローティングタイプ  
●完全バランス取済み  
●クロモリ材I断面の強化コンロッド

■13210-EJ2-1T0-I ×4

EJ20T 2123KIT-I **Spec8.6** ¥450,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-1T1-I

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)



EJ20T 2123KIT-I **Spec8.7** ¥450,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-1T2-I

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

EJ20T 2123KIT-I **Spec8.0** ¥450,000 **for Ver.V,VI & GDB**

ピストンスカートにデフリックコート(潤滑皮膜)処理しフリクションを低減、耐荷重・耐久性をアップ。



強化ブラックメタル φ92.50×79mm 2123cc 13000-EJ2-GD0-I

- KIT内容**
- ① TODA製鍛造ピストンKIT(φ92.50mm)
  - ② SPLクランクシャフト(ロングストローク・高精度バランス加工済み)
  - ③ I断面強化コンロッド(BUSH入りフルフローティングタイプ完全バランス済み)
  - ④ コンロッドメタル(強化ブラックメタル使用・メタルクリアランス調整済み)

## SUBARU HIGH POWER PROFILE PISTON KIT / CAPACITY UP KIT

エンジン型式	ボア×ストローク	排気量	クラウン部容積*1	突出量*2	コードNo.	価格(1セット)	参考圧縮比*3
EJ25 piston KIT for EJ25T	φ99.50×79mm	2457cc	-31.7cc/-34.0cc	-0.3mm	13030-EJ2-5T0	¥150,000	EJ25 内径φ101mm 純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.0 :1*5
2123KIT-I <b>Spec8.6</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-14.2cc/-16.2cc	-0.3mm	13000-EJ2-1T1-I	¥450,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.66 :1
2123KIT-I <b>Spec8.7</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-8.2cc/-15.6cc	-1.1mm	13000-EJ2-1T2-I	¥450,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.73 :1
2123KIT-I <b>Spec8.0</b> Ver.V,VI & GDB	φ92.50×79mm	2123cc	-15.2cc/-22.6cc	-1.1mm	13000-EJ2-GD0-I	¥450,000	Ver.V,VI,GDB純正ヘッドGK t=0.55mmで ξ=8.0 :1

\*1 ピストン肩基準/ブロック上面基準、\*2 ピストン肩突出量(ブロック上面より)、\*3 参考圧縮比は目安です。必ず実測を行ってください。\*4 EJ25T 標準ストローク \*5 燃焼室容積を49.3ccとする。

ピストンリング

ピストンリング仕様

TOYOTA ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー
エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

HONDA ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

MAZDA ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

MITSUBISHI ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

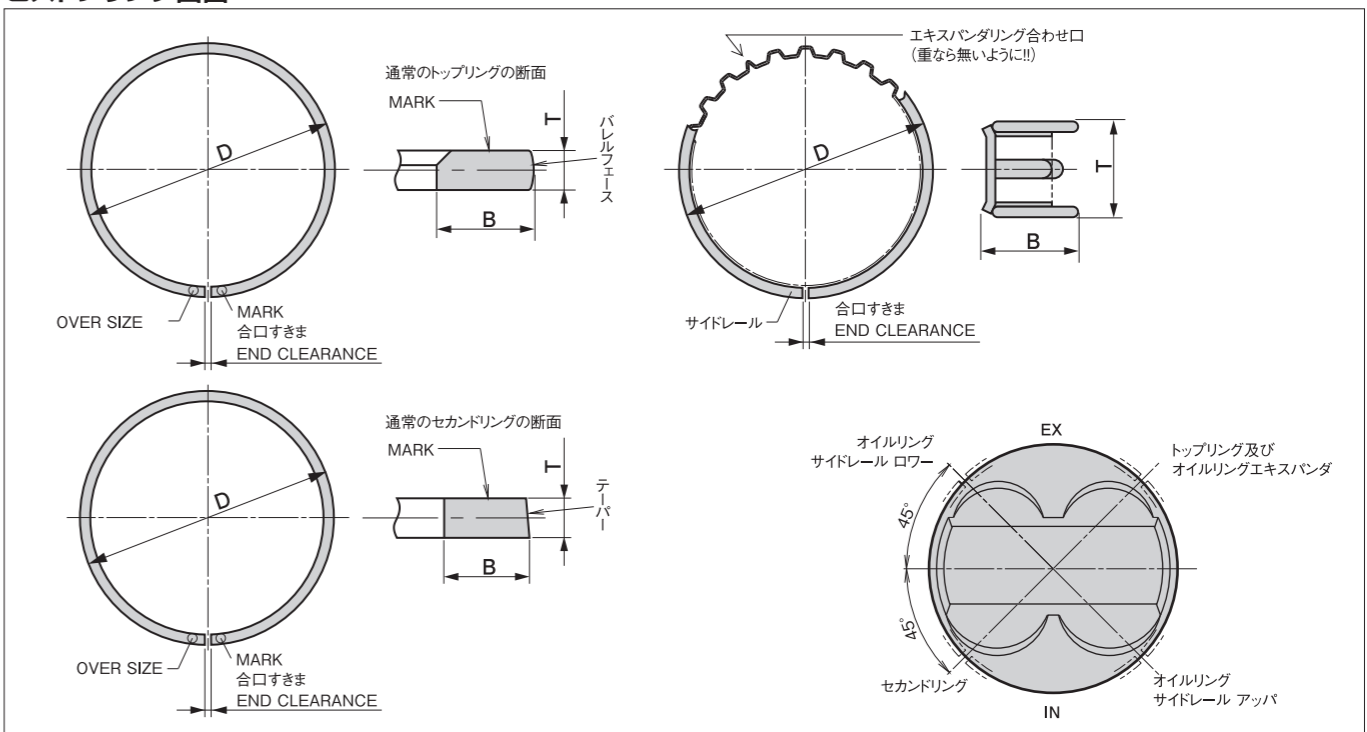
エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

※ピストンリングは、合口隙間が上記基準内に入るように設計されていますが、合口隙間はシリンダーボア内径により変化しますので、確認・調整してください。

ピストンリング



ピストンリング図面



ピストンリング仕様

NISSAN ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

SUBARU ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

その他 ※リング外周形状 = B:バレルフェース T:テーパー

エンジン型式 呼び径 コードNo. トップリング セカンドリング オイルリング 価格

※ピストンリングは、合口隙間が上記基準内に入るように設計されていますが、合口隙間はシリンダーボア内径により変化しますので、確認・調整してください。

ピストンピン・ピストンピンクリップ

ピストンピン



エンジン型式	コードNo.	商品名	個数	価格(単価)
4AG 4VALVE	13112-185-700	ピストンピン18×57	4本	¥2,000
	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
4AG 5VALVE	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
B16A/B18C	13112-215-700	ピストンピン21×57	4本	¥2,000
C30A/C32B/C35B	13112-225-700	ピストンピン22×57	6本	¥2,000
F20C	13112-235-200	ピストンピン23×52	4本	¥2,100
F20C 2200KIT	13112-235-200	ピストンピン23×52	4本	¥2,100
F20C 2200KIT(for TURBO)	13112-236-000	ピストンピン23×60	4本	¥2,300
F20C 2400/2350KIT	13112-235-200	ピストンピン23×52	4本	¥2,100
K20A	13112-225-200	ピストンピン22×52	4本	¥2,000
K20A N+	13112-225-200	ピストンピン22×52	4本	¥2,000
K20A 2150KIT	13112-225-200	ピストンピン22×52	4本	¥2,000
B16A 1800KIT	13112-215-700	ピストンピン21×57	4本	¥2,000
B20B	13112-215-700	ピストンピン21×57	4本	¥2,000
B6 (NA6CE)	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
CA18DET	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
BP (NA8C/NB8C)	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
4G63 EVO	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
4G63 2323KIT	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
1ZZ	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
3SG (SW20) (for TURBO)	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
3SG (SXE10)	13112-225-700	ピストンピン22×57	4本	¥2,000
3SG (SXE10) (for TURBO)	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
3SG (SXE10)2200KIT	13112-225-700	ピストンピン22×57	4本	¥2,000
3SG (SXE10)2200KIT(for TURBO)	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
2JZ-GE	13112-226-000	ピストンピン22×60	6本	¥2,000
2JZ-GTE (for TURBO)	13112-226-000	ピストンピン22×60	6本	¥2,000
SR20N2	13112-205-700	ピストンピン20×57	4本	¥2,000
SR20DET	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
SR20DET 2200KIT	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000
RB26DETT	13112-216-000	ピストンピン21×60	6本	¥2,000
EJ20T/EJ25T	13112-236-000	ピストンピン23×60	4本	¥2,300
EJ20T 2123KIT	13112-226-000	ピストンピン22×60	4本	¥2,000

ピストンピンクリップ

サークリップ形状	コードNo.	線径/A	ピストンピン径	商品名	価格(単価)
	13115-180-000	φ1.2mm	φ18mm	ピストンピンクリップφ18用	¥150
	13115-200-000	φ1.2mm	φ20mm	ピストンピンクリップφ20用	¥150
	13115-210-000	φ1.2mm	φ21mm	ピストンピンクリップφ21用	¥150
	13115-220-000	φ1.2mm	φ22mm	ピストンピンクリップφ22用	¥150
	13115-220-002	φ1.4mm	φ22mm	ピストンピンクリップφ22用	¥150
	13115-230-002	φ1.6mm	φ23mm	ピストンピンクリップφ23用	¥150
	線径				
	13115-230-001	φ1.4mm	φ23mm	ピストンピンクリップSEφ23用	¥150
	厚さ/t				
	13115-220-001	φ1.0mm	φ22mm	ピストンピンクリップSOφ22用	¥150



F3 2004 Driver:Hideki Mutoh