

2TG改 2000cc 79mmフルカウンタークランク

■特徴

高硬度と粘りに優れたニッケルクロムモリブデン鋼を採用し、過酷な条件下での連続使用に対応します。

また、フルカウンタークランクにおける計算された重量配分と軽量肉抜き形状により、バランス率の向上とハイレスポンス化を両立。2TG改2000ccの高出力高回転化を向上させエンジンの限界点を高めます。

■価格

¥200,000

参考

■KAMEARIピストン×78mm 3TGクランク排気量

- 88.5φ×78mmクランク=1918cc
- 89.0φ×78mmクランク=1940cc
- 89.5φ×78mmクランク=1962cc

■KAMEARIピストン×79mm KAMEARIクランク排気量

- 88.5φ×79mmクランク=1943cc
- 89.0φ×79mmクランク=1965cc
- 89.5φ×79mmクランク=1988cc



詳細

- ・材質 SNCM439
- ・硬度 HRC34~40
- ・製法 削り出し
- ・重量 16Kg (3TG純正14Kg)
- ・ストローク 79mm (3TG純正78mm)
- ・ウェイト形状 フルカウンタークランク
- ・オイル穴 メイン6φピン6φ
- ・熱処理 調質+窒化処理
- ・表面処理 ショットブラスト
- ・ジャーナル仕上げ 酸化クローム研磨
- ・回転バランス 4gf/cm以内

推奨品

- ・ピストン KAMEARI 鍛造ピストン
- ・コンロッド 2TG,3TG純正/スーパーコンロッド
- ・ヘッドガスケット KAMEARI 90φ1.5mm
- ・ベアリング KAMEARI F112強化メタル

※ピストンはシリンダーブロック面より0.5mm出ます。1.5mm厚のヘッドガスケットをご使用ください。

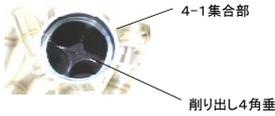
2TG DRAG等長タコ足



完全等長であることは当然のこと、2TGのエンジン特性を無駄なく引き出すために計算されたパイプ音長と集合部形状がこのタコ足の特徴です。4-1集合部の4方管内には、機械加工により高精度に削り出した4角垂を中央部に設置しました。それによって排気干渉を防ぎ中高回転域で高トルク高出力を最大限に引き出し2TGのポテンシャルをフルに発揮できます。

詳細

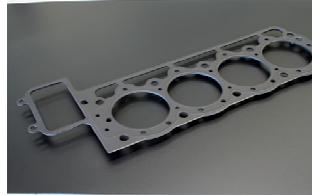
- ・材質 ステンレス
- ・パイプ径 φ45
- ・フランジ ビックポートタイプ
- ・パイプ長 650mm
- ・集合内部 4角垂使用
- ・集合順番 1-3-4-2
- ・集合径 φ60
- ・適合車種 TA22,TE27
- ・付属品 ジョイント用曲げパイプ
- ・価格 ステンレス ¥140,000



4-1集合部

削り出し4角垂

2TG 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
φ90	0.8 mm	¥22,000
φ90	1.0 mm	¥22,000
φ90	1.2 mm	¥23,000
φ90	1.5 mm	¥24,000
φ90	2.0 mm	¥27,000
φ90	2.5 mm	¥30,000
φ90	3.0 mm	¥32,000

2TG 大口径インテークマニホールド&リンケージキット



SOLEX、WEBER、OERキャブレターに対応し大口径サイズに設計を施したチューニング用インテークマニホールドです。スムーズなポート形状で吸入効率を向上させワイヤー式サイドリンケージキットと併用すればタービンバックルを2基独立化できキャブ調整も容易になります。

大口径インテークマニホールド ¥28,000

ワイヤー式サイドリンケージキット(ピロボールタイプ) ¥17,000

大口径インマニ+ピロサイドリンケージセット ¥44,000

2TG 強化マウント

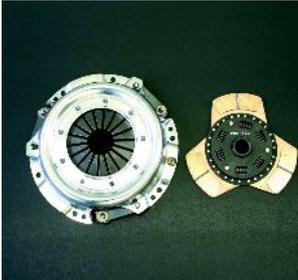


純正比1.5倍に硬度設定した強化ゴム使用でエンジンミッションの振動を適度に吸収でき、エンジンパワーを無駄なく駆動系に伝える事ができます。

2TG 強化エンジンマウント 左右SET ¥9,800

2TG 強化ミッションマウント ¥4,500

2TG 強化クラッチ



TRD強化クラッチカバー

高回転、大トルクに対応すべくダイヤフラムスプリングを強化しディスクの圧着力をアップしたことにより、伝達力を大幅に向上した強化クラッチカバーです。

¥28,000

籠有メタルクラッチディスク

フェーシング部を3枚羽根強化シクッションプレートを無くした事により、軽量化と慣性モーメントの軽減やクイックなシフトチェンジと確実なトルク伝達を実現！モータースポーツでの過酷な使用条件と高出力化に対応するためにプレート部に強化ボルトと強化ダンパースプリングを採用。更にフェーシング部にはメタル材を組み合わせることで、ダイレクトなクラッチ感覚と優れた耐久性を発揮します。

¥29,000

2TG フライホイール&フライホイールボルト



2TGエンジンをハイレスポ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。ストリート仕様のSTDタイプからレーシングユースのRタイプに至る用途に応じた2タイプを選択できます。

クロモリ軽量フライホイール STDタイプ
・重量 4.4kg ¥40,000

クロモリ軽量フライホイール Rタイプ
(穴軽量品)・重量 3.7kg ¥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/cmに対しARP強化ボルトは13.5kg/cm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。

¥7,500

※表示価格は税別価格です。別途消費税が加算されます。