

# 2TG ENGINE TUNING PARTS

## 2T-G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、フルカウンターウエイト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

¥240,000



### 詳細

・材質	SNCM439
・硬度	HRC34 ~ 40
・製法	削り出し
・重量	16Kg (3TG純正 15Kg)
・ストローク	79mm (3TG純正 78mm)
・ウエイト形状	フルカウンター
・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	酸化クロム研磨
・回転バランス	4g/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 90φ 1.5mm
・ベアリング	KAMEARI F112 強化メタル

### 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

※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。

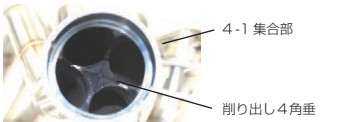
## 2TG DRAG 等長タコ足



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管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方管内部には、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速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

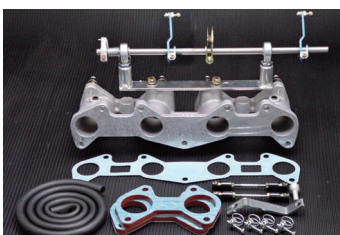
・材質	ステンレス
・パイプ径	φ45
・フランジ	ビックポートタイプ
・パイプ長	650mm
・集合内部	4角垂使用
・集合順番	1-3-4-2
・集合径	φ60
・適合車種	TA22, TE27
・付属品	ジョイント用曲げパイプ
・価格	¥195,000



4-1 集合部

削り出し4角垂

## 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た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できワイヤー式サイドリンクージキットと併用すればターボバックルを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

¥38,000

### サイドリンクージキット (ピロポルトタイプ)

¥27,000

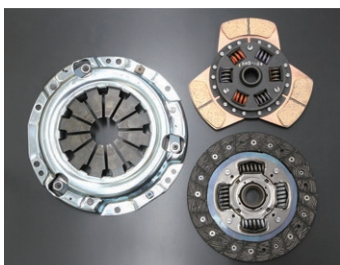
※ワイヤー式とロッド式あり

### 大口径インマニ+ピロサイドリンクージセット

¥65,000

※注記：・画像内のインマニガスケットとフェューエルホースは別売になります。

## 2TG 強化クラッチ



### 強化クラッチカバー (圧着力550k)

高回転、大トルクに対応すべくダイヤフラムスプリングの強化と圧着力をアップ。伝達力を大幅に向上した強化クラッチカバーです。

(2025.11.03 価格更新) ¥29,000

### メタルクラッチディスク

耐熱、耐磨耗性に優れ、慣性モーメントが少なく素早いシフトが可能になります。ストリートからサーキットまで幅広く対応します。

¥29,000

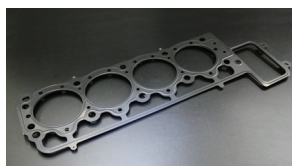
### スーパークラッチディスク

ノンアスベストディスクに、カーボンや銅をドッキングさせ、半クラッチの容易さと、高いスポーツ性能を実現。

¥19,800

※クラッチカバーは3本ノックピンタイプです。前期型純正フライホイールは2本ノックピンのため適合不可。クロモリ軽量フライホイールに変更必要。

## 2TG メタルヘッドガスケット



### ビードタイプ 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。

### ストップタイプ ヘッドガスケット

燃焼室回りに、より高いシール性を向上させるべく開発されたのがストップタイプです。インナープレートのボア回りをグロメット状に巻きつけ、そのストップ部をアウタービードプレートに重ね合わせることで、ストップとビードの2段階構造でシール性を高められます。

φ90	1.0mm	¥30,000
φ90	1.2mm	¥31,000
φ90	1.5mm	¥32,000

G/K ボア径	厚み	価格
φ87	1.2mm	¥23,000
φ90	1.2mm	¥23,000
φ90	1.5mm	¥24,000
φ90	2.0mm	¥27,000
φ90	2.5mm	¥30,000
φ90	3.0mm	¥32,000

## 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 ¥11,000

### 2TG 強化ミッションマウント

¥4,500

## 2TG フライホイール & フライホールボルト



2TG エンジンを高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。ストリート使用の 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 ¥50,000

### 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 ¥54,000

### 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。

¥8,000