

18R-G ENGINE TUNING PARTS

18R-G改

18RG 2200cc 鍛造ハイコンピストン (φ92 φ92.5)



- ピストン仕様
- ・タイプ ハイコンブ
 - ・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- g
 - ・バルブリセス ピックバルブ対応
 - ・圧縮比 10.5:1
 - ・使用クランク/コンロッド 18RG STD

価格 ¥105,000 (2026.1.1更新)

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 ¥105,000 (2026.1.1更新)

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 ¥135,000 (2026.1.19更新)

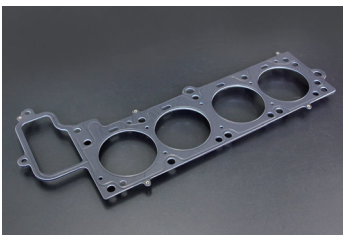
18RG アイドラギヤ (2次側) Type-2



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す。このアイドラギヤは、チェーンガイドに替わり、高負荷高回転に強いコ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 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 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の比較的薄いリン酸マンガン系の不溶性皮膜を生成させ、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倍の高摩耗性を表現！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サリにも強く、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 フライホイール&フライホイールボルト



18RG エンジンに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。

- クロモリ軽量フライホイール
- ・STD タイプ ¥50,000 (5.0kg)
 - ・R タイプ ※穴軽量品 ¥54,000 (4.7kg)

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

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

・スラストメタル STD サイズ ¥2,590 アンダーサイズ ¥3,110

・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。セット及びバルブ荷重の強化は勿論のこと、高回転でのサーキ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る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エ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肉厚を加え大幅な軽量化を実現！また、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や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材料から鍛造+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。軽量化のために削り削りした形状は勿論、ポート内部のステンシルを無くするなど「効率、強度、軽量」の3つのコンセプトから設計されたレース用バルブです。

IN 45φ 軽量バルブ (標準サイズ)

重量 84g 全長 106.2mm 1本 ¥4,000

EX 40.5φ 軽量ピックバルブ

重量 78g 全長 105.1mm 1本 ¥4,000

■軽量チタンリテーナー



軽量チタンリテーナー

(重量: チタン製10g/純正品21.6g)

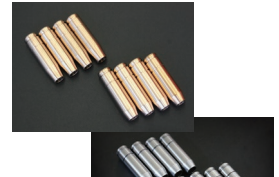
1set ¥28,000

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



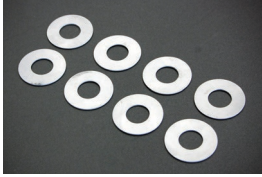
レース用バルブガイド

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減やします。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緩くなったセット荷重を補うために使用します。

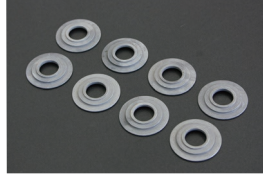
■強化タペットシム



1ヶ ¥1000

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鋼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+0.03-0)

■バルブスプリング段付きワッシャー



¥8,000 /SET

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シムです。ダブルスプリングにレックワッシャー、スプリングのセンターを安定させます。

■45/38.5 STDバルブ



¥3,000 /1本

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、既に製造中止となった標準バルブを復刻しました。形状及び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仕上げました。

■スライド式カムスプロケットギア



¥18,000 /1枚

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、リン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落到す恐れもありません。