

■ 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)

■ F20C 2000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2,420,000 (税込)
品番 11110-F20-001	定価2,200,000 (税抜)
持込みエンジンベース	定価1,760,000 (税込)
品番 11111-F20-001	定価1,600,000 (税抜)

■ 仕様概要

諸元	F20C/2350 仕様 (発売済)	F20C/2000 仕様 NEW	純正ベースエンジン諸元 ※比較参考
ベースエンジン	HONDA F20C	HONDA F20C	HONDA F20C
ボア × ストローク (排気量)	新品：Φ87.0×99.0mm (2354cc) 中古：Φ87.5×99.0mm (2381cc)	新品：Φ87.0×84.0mm (1997cc) 中古：Φ87.5×84.0mm (2020cc)	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		
許容最大回転数	8000rpm	9000rpm	
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	

※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。(セッティング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。初期型とはブ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、レース用のコンプリートエンジンが発売されました。第1弾として、まずは S2000 (F20C) 用の 2350cc 仕様をラインナップ致しておりますが、この度 2000cc 仕様も新たに追加されます。ピストンのストローク量が純正同等となりますので、VTEC エンジンが得意とする超高回転仕様も可能とすることで、一層“まわって楽しい”&”どこまでもまわっていくような”フィーリングをご堪能頂けることでしょう。また、圧縮比も 11.5 ～ 13.0 の範囲にて任意にご選択頂けます。さらに、シリアル No. プレート、オリジナルファイラーキャップももちろん付属しますので、貴方だけの特別な 1 基となります。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。



削り出し専用
オイルフィラー
キャップ付属

※2350仕様の場合



左) 軽量ブリーリー
KIT 付属
右) キャパシティ
UP 2350KIT を組
み込み、全城トル
クアップ

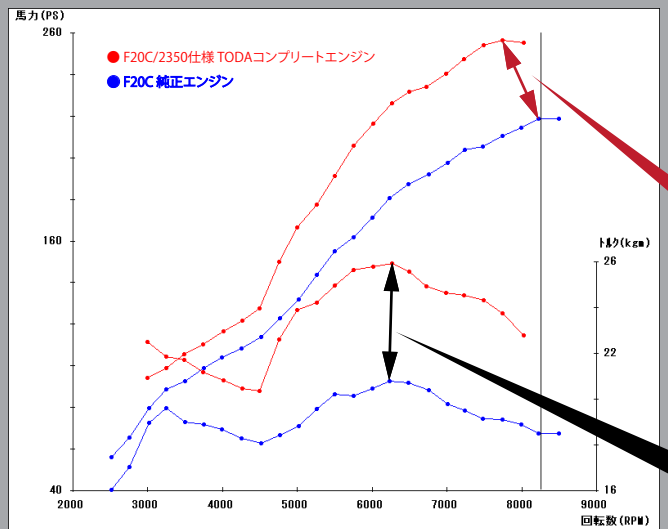
■ 使用 TODA パーツ

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)	※2350仕様の場合
ハイコンピストンKIT ボアサイズΦ87.00 or Φ87.5 I断面コンロッド	※2000仕様の場合
シムストップバー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	
軽量フロントブリーリー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&アイドラーブリーリー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ブリーリーIN&EX	
アンチGフォースオイルバン	
専用ビッグバルブIN&EX ※0.5mmオーバーサイズ品	
専用オイルフィラーキャップ	
※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
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)、内径リー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) ※2350仕様の場合



※ 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 ☺



■シムストップバータイプ
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



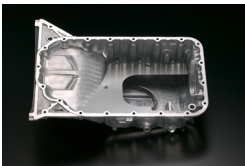
■強化バルブスプリングSET

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
カムブリーリー

エンジン特性をお客様側で任意
に変更可能



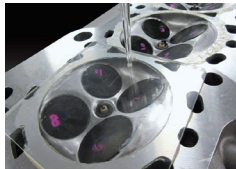
■アンチGフォースオイルパン

オイルのかたよりの油圧低下、
エア混入を防ぐパッフル
プレートを装備

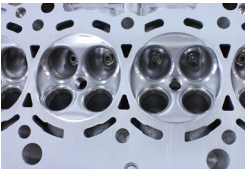
作業工程の一例 ☺



燃焼室磨き



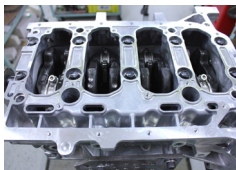
燃焼室容積測定 / 調整



加工完了ヘッド



バルブスプリング組み付け



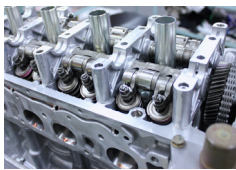
腰下組み付け



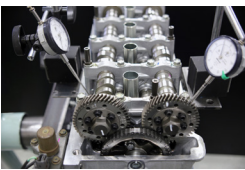
組み付け完了ブロック
(ショートブロック)



ヘッド、ブロック組み付け



チェーン組み付け



バルブタイミング調整



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)



完成コンプリートエンジン



発送用梱包

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 ▲▲

