

K20A/FD2

■ K20A (FD2) 2150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3,080,000 (税込)
品番 11110-K20-000	定価2,800,000 (税抜)

持込みエンジンベース	定価2,200,000 (税込)
品番 11111-K20-000	定価2,000,000 (税抜)



※エンジン単体での販売となりますので、スロットルや補機類、及びエキゾースト等は付属しません。ご注意ください。

■ 仕様概要

諸元	K20A(FD2)/2150仕様 (戸田レーシングチューニング)		純正ベースエンジン諸元 ※比較参考
	新品組立てベース	中古エンジン持込みベース	
ベースエンジン	HONDA K20A(FD2)	HONDA K20A(FD2)	HONDA K20A(FD2)
ボア × ストローク (排気量)	Φ86.0×90.7mm (2107cc)	Φ86.5×90.7mm (2132cc)	Φ86.0×86.0mm (1998cc)
圧縮比	12.5 : 1 (応相談)	12.6 : 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	純正比 4kg・m 以上向上	※ 純正エアクリナー + シングル
最高出力 (エンジンベンチ)	純正比 40PS(29.4kw) 以上向上	純正比 40PS(29.4kw) 以上向上	スロットルでの弊社実測値
許容最大回転数	8500rpm	8500rpm	—
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 エンジン下取り	段ボール製専用箱 ※返却なし 下取りなし (新品組立て)	段ボール製専用箱 ※返却なし 下取りあり	—

※FD2ベースでの設計となります。K20A搭載の他車種(DC5等)とはヘッド等に互換性がありません。 ※別途 ECU セッティングが必要です。(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。 ※新品ベースの際は有効期間内の車検証をご準備下さい。



前出し専用
オイルフィルター
キャップ付属

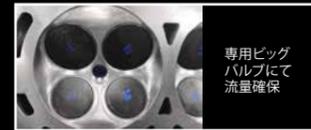
純正部品も全て新品を使用
※新品組立てベース時



専用識別プレート
付属 (シリアルNo.入り)



燃焼室容積
調整/磨き済
ポート内も
整形/磨き済



専用ビッグ
バルブにて
流量確保



※上図のエンジン単体での販売となります。

■ 商品のご紹介

戸田レーシングから、新たなレース用コンプリートエンジンが発売となります。要望の多かったシビックタイプ R (FD2) に搭載の K20A 型を対象といたしました。国内外問わず絶大な人気を獲得してきた車両ですが、発売から既に 15 年余りを迎え、走行距離も延びてエンジン O/H 時期に突入している個体も増えてきました。そこで戸田レーシングでは、リフレッシュとモアパワーの獲得を両立したワンランク上のレース用エンジンをリリースいたします。ストロークアップによって排気量を引き上げ、ハイコンピストンやハイカム等自社のチューニングパーツを一式使用、同時にビッグバルブ化してレース用のシートカットを施すことで吸入効率の向上も実現させています。さらに、全域においてのトルクアップに貢献する吸気可変バルブ機構 (VTC) も使用角度を制限することで併用可能とし、FD2 ならではのスポーツ VTEC+VTC の恩恵を可能な限り活かす仕様に仕立てています。コンプリート限定特典として、シリアルNoプレート、専用フィルターキャップも装着し、オーナー様の特別な一基となります。圧縮変更やハイカムのタイプ変更等のカスタマイズにも個別対応可能ですので、よりオーダーメイド色の強いエンジンに仕立てることも可能です。戸田レーシング渾身のコンプリートエンジンを是非ともご堪能ください。

■ 使用 TODA パーツ

- キャパシティUP 2150KIT ボアサイズΦ86.00 or Φ86.5 (専用ピストン、クランクシャフト、コンロッド、コンロッドメタル)
- ハイスッパーマタルヘッドガスケット (0.6mm)
- 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
- 軽量フロントプリー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
- ハイカムシャフトIN&EX (A3タイプ)
- 強化バルブスプリングSET
- インテークVTCコントロールカムスプロケット (V40)
- VTCキラーカムスプロケットEX
- アンチGフォースオイルパン
- 専用ビッグバルブIN&EX ※0.5mmオーバーサイズ品
- 専用オイルフィルターキャップ
※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



■ハイカムシャフトIN&EX (A3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



■インテークVTCコントロールカムスプロケット (V40)
純正 VTC を最大限併用し、低中速トルクも確保



■VTCキラーカムスプロケット (EX)
調整式として、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
オイルの偏りによる油圧低下、エア混入を防ぐバップルプレートを装備

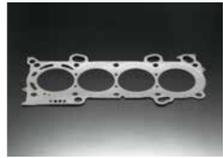


■専用ビッグバルブIN&EX
排気量UPとの相乗効果により流量を最低限確保

使用パーツのご紹介 ☺



■キャパシティUP 2150KIT
ハイコンプ & ストロークUPにより、全域にわたるトルクアップを実現



■ハイスッパーマタルヘッドガスケット
スッパーマタル & ビード形状によるガスシール性向上



■強化タイミングチェーン
チェーンの伸びを防ぎ、耐久性も飛躍的に向上



■強化チェーンテンショナー
チェーンの暴れを抑制し、正確なバルブタイミングに貢献



■強化オイルポンプチェーン
高強度材を採用し、トラブルを未然に防止



■軽量フロントプリーKIT
プリー比の見直しによる加速性能向上

■ 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特殊ホーニング
- ※中古エンジンベースの場合はボーリングも追加
- 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 ※圧縮比による
- 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プラスト処理
- ※中古エンジンベースの場合

作業工程の一例 ☺



シートカット / 出代調整



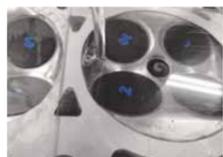
バルブすり合わせ



ポート研磨



燃焼室磨き (作業後)



燃焼室容積測定



シリンダー内径仕上り確認



バルブスプリング組付け



クランクメタル合わせ



ピストン組込み



クランクシャフト組込み



ストレーナー組付け



本組み容積測定



カムシャフト組込み



チェーン組付け



バルブタイミング測定



エンジンベンチテスト



出荷前梱包

TODA RACING
Motor Power Creator.

<https://www.toda-racing.co.jp>