

新製品案内

TODA Hyper One Camshaft for competition



F20C Hyper-1 spec camshaft



K20A Hyper-1 spec camshaft

	Primary 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角	Mid 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角	Secondary 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角		
F20C Camshaft Spec H1 IN	267(11.5) 95°	297(13.0) 100°	267(11.5) 95°	14111-F20-C1H	¥58,000 (¥62,640-税込)
F20C Camshaft Spec H1 EX	267(11.5) 95°	292(12.0) 102.5°	267(11.5) 95°	14121-F20-C1H	¥58,000 (¥62,640-税込)
	Primary 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角	Mid 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角	Secondary 作用角 / (バリエプリフト) / 中心角		
K20A Camshaft Spec H1 IN	267(11.5) 95°	297(13.0) 100°	267(11.5) 95°	14111-K20-11H	¥62,000 (¥66,960-税込)
K20A Camshaft Spec H1 EX	267(11.5) 95°	292(12.0) 102.5°	267(11.5) 95°	14121-K20-11H	¥58,000 (¥62,640-税込)

※VTC機能は使用できません、TODA VTCキラーフリーアジャスティングカムスプロケットをご使用ください。

販売経緯と特徴

戸田レーシングでは、サーキット走行用として各車種のカムシャフトを開発/製造/販売しております。ユーザー様の中には通常仕様とは異なる特性のカムシャフトを要望される方が少なからず存在します。

本製品はサーキット走行でのタイムアタックに目的を絞り、設計/開発されたカムシャフトです。

「アイドル時の安定性や低回転は必要ない」という方に向け性能特化したカムシャフトになります。

PreとSecカムロブが一般的に言われるハイカムシャフトとして設計されており、中速回転以上の領域をカバーします。Midカムロブと連携する事により、高いトルクを維持したまま中速から高速回転まで、これまでにない広いトルクバンドとパワーを発揮させ、レーシングVTECを体現させる事を可能としました。

※必ずIN/EXセットでご使用ください。

※4連スロットル装着を推奨します。

開発者コメント

本製品はサーキット走行でのタイムアタックを主目的として、開発しました。アイドル安定性や低回転領域に敢えて囚われず、ヘアピン、シケインで回転数の下がる4000rpm~6000rpm領域で強いトルクが発生する様に、ローカム側の作用角とカム中心角度を設定しています。トップスピードに影響する最高出力も重要ですが、車両の方向を変化させながら加速する領域と言える4000rpm~6000rpmの回転トルク向上がNA車両ではタイム短縮に大きく貢献すると考えています。また、本製品の仕様として、スポーツインジェクションキット(4連スロットル)を併用してご使用頂ければ性能を引き出せます。シングルスロットルでは吸気干渉によりアイドル~低回転における安定性が想定以上に不安定となる事が予想されます。特にアイドル付近では吸気負圧が低く顕著となります。ECUの制御方法としてはスロットル制御を推奨致します。スポーツインジェクションキットを使用する場合、ハイカムを5850rpmでONさせ、下がり側は5600rpmでOFFさせる仕様が推奨セッティングとお考えください。