

吸排気パーツ

INTAKE and EXHAUST PARTS

吸排気パーツ

サージタンク、エキゾーストマニホールド・ヘッダー、タービンアダプター、ターボアウトレット、アクチュエータ、フューエルデリバリーパイプ、レギュレータオフフィッティング、マニホールドガスケット、エキゾーストマニホールドガスケット、スロットルガスケット、オイルサーモスタット、ラジエータパイプ、ブローオフパイプ、ビッグスロットル、サクシジョンキット

GT SURGE TANK

GTサージタンク

エンジンの示す特性は、サージタンクの形状や排気量に対するコレクター容積、吸気ポートの断面積や全長によって大きく変わってきます。これら個々の要因を踏まえた上で、エンジンに要求される性能を最大限引き出す為に作られたのが、JUN GT サージタンクです。

The characteristic of engine changes a lot. The following factor, collector capacity corresponding to displacement volume, the form of a surge tank, length of intake port, and section of intake port etc. The JUN GT SURGE TANK pulls out the performance required of engine as much as possible in consideration of these factors.

■サージタンクの容量

ノーマルのサージタンクはチューニングによる高出力化まで考えて作られていないため、容量不足になることがあります。タンクの容量は小さすぎると各気筒への良好な分配が難しくなります。といて大きすぎると逆に慣性過給の効果を得にくくなります。つまりコレクタータンクの容量が大きすぎると各部の圧力変動が平滑化されるため、圧力変動を利用して各シリンダーに空気を送り込む慣性過給に好ましくなくなります。よって高性能サージタンクの容量は上記のポイントをふまえて作られています。吸入効率の差が大きく出る高回転域においてその差を感じ取ることが出来るでしょう。

Capacity of surge tank: Since a stock surge tank is not taking into consideration the increase in an output by tuning, it may become the shortage of capacity. If the capacity of a tank runs short, good air distribution in each cylinder will become difficult. However, if capacity is too large, it will be hard coming to obtain the inertia boost effect that sends air into each cylinder using pressure change. That is, if the capacity of a collector tank is too large, pressure change of each part will become mild. The capacity of a highly efficient surge tank is made in consideration of the above-mentioned point. The difference of inhalation efficiency could take in the difference in the high rotation region which appears greatly.

■サージタンクの形状

サージタンクの形状は入り口付近での空気の運動エネルギーを減衰することなく各気筒のファンネルに持って行くようにするのがポイントです。ノーマルには寸胴型の物が多いですが、寸胴型の物は一見後端部分まで太いので空気が通りやすそうに見えますが、運動エネルギーが途中で渦などの乱れに変わってしまい後端まで適正な流れになりません。これを入り口から後端に向けてテーパ状にすることにより、流れの勢いを落とすことなくスムーズに空気を流すことができます。さらに無駄な容積を削る事となりレスポンス等を向上させ、慣性過給効果を高めることが出来ます。

Form of the surge tank: It is important for the form of the surge tank to design so that it may lead to the funnel of each cylinder, without decreasing the movement energy of the air near an entrance. Many of stock surge tanks have a thick form. Although it is considered that it is likely to be easy to pass along air since appearance is thick, movement energy changes to disorder of a whirlpool etc. on the way, and, as for it, cannot keep a proper flow to a back end. By making it taper form towards a back end from the entrance of a tank, air can be passed smoothly, without reducing the vigor of a flow. Furthermore, the inertia boost effect can be heightened by removing useless capacity.

■ファンネルの形状

サージタンク内の空気の流れ具合についてはどの気筒のファンネルにも最高の状態で空気が流れ込むようにすることがポイントです。ノーマルタンクの中は各気筒へのブランチが突き出てなくタンクのサイドに穴があいている状態の物がほとんどです。ファンネルはその上を流れている空気を吸い込み易くすれば効率が上がると思いがちですが、実際は圧力差で吸い込んでいるためファンネルの上ではなく口に近い空気を吸い込んでいます。よって、タンク内にファンネルを突出させカールファンネル状にすることによりファンネル口より下方の空気（つまり近い空気）を有効に取り込み、高い吸気効率を生み出しています。

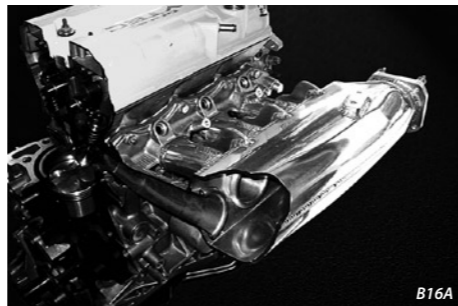
Foam of the Funnel: It is important to pass the flow of the air in a surge tank, in the optimal condition for the funnel of each cylinder. As for the inside of the stock surge tank, the branch to each cylinder has not projected. This type with which the hole is opened on the side of a tank is almost the case of a stock. The efficiency of the funnel does not improve, even if the upper air is made easy to inhale. Because in practice, since air is inhaled according to a pressure difference, the air not the upper part of the funnel but near the entrance is inhaled. Downward air (nearby air) can be efficiently taken in from a funnel entrance by making the inside of a tank into curl funnel form. High inhaling air efficiency is realized.



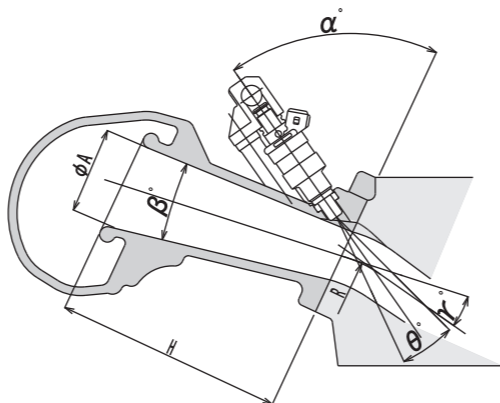
VR38DETT/R35



EJ207/GDB



B16A



GTサージタンク GT SURGE TANK

| エンジン型式 Engine Model | インジェクター径サイズ Injector Size | サージタンク / Surge Tank | | | 備考 Remarks |
|------------------------|------------------------------|---------------------|-----------------|----------|---------------|
| | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP 本体 | 税込 | |
| NISSAN | | | | | |
| VR38DETT | | 2015A-N006 | ¥570,000 | ¥598,500 | |
| RB26DETT | STOCK | 2015M-N005 | ¥275,000 | ¥288,750 | ※1 ※4 |
| SR20DET(R)PS13 | 10.5mm | 2015M-N001 | ¥295,000 | ¥309,750 | ※2 ※4 |
| | | 2015M-N003 | ¥295,000 | ¥309,750 | ※2 ※4 |
| | | 2015M-N004 | ¥295,000 | ¥309,750 | ※2 ※4 |
| SR20DET(S14/S15) | STOCK | 2015M-N002 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※3 ※4 |

GTサージタンク GT SURGE TANK

| エンジン型式 Engine Model | インジェクター径サイズ Injector Size | サージタンク / Surge Tank | | | 備考 Remarks |
|------------------------|------------------------------|---------------------|-----------------|----------|--|
| | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP 本体 | 税込 | |
| TOYOTA | | | | | |
| 2JZ-GTE | STOCK | 2015M-T002 | ¥275,000 | ¥288,750 | ※4 / VVT搭載車を除く Excluding VVT engine ※4 / III型以降 Applied III generation or later |
| 3S-GTE | STOCK | 2015M-T001 | ¥264,000 | ¥277,200 | |
| HONDA | | | | | |
| B16A | STOCK | 2015M-H001 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※5 |
| B16B/B18C | STOCK | 2015M-H002 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※5 |
| MITSUBISHI | | | | | |
| 4G63 | STOCK | 2015M-M001 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※5 ※6 ※7 |
| 4G63 LHD Evo1-6 | STOCK | 2015M-M002 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※5 ※6 / 左ハンドル用 for left hand drive |
| 4G63 LHD Evo7-8 | STOCK | 2015M-M003 | ¥264,000 | ¥277,200 | ※5 ※6 / 左ハンドル用 for left hand drive |
| SUBARU | | | | | |
| EJ207 / GDB | STOCK | 2015A-F001 | ¥295,000 | ¥309,750 | ※5 ※8 |

- ※1 インジェクター・スロットルボディはこのキットに含まれません。
The injector and the throttle body is not contained in this kit.
- ※2 ノーマルコンピュータでは使用できません。
It cannot be used by stock computer.
- ※3 このキットにパイピングは含まれておりません。別途ご用意下さい。
Pipes are not contained in this kit. Please prepare separately.
- ※4 スロットルワイヤーは日産純正パーツ(Z32用)に変更してください。
Please change a throttle wire into a Nissan stock parts (for Z32).
- ※5 純正インテークマニホールド対応タイプのため、デリバリーパイプは設定しておりません。
A delivery pipe is not set up because it is a stock intake manifold correspondence type.
- ※6 このキット用スロットルボディは、日産純正パーツ(インフィニティ用)を加工して取り付けます。
A throttle body used for this kit, it use a processed Nissan stock parts (for Infiniti).
- ※7 このキット用スロットルボディは、日産純正パーツ(N15バルブサー用)を取り付けます。
A throttle body used for this kit, it use a Nissan stock parts (for Pulsar N15).
- ※8 ホンダ純正エレクトリックエアコントロールバルブ(DC2 インテグラまたはEK4 シビック用)を取り付けます。
It needs Honda stock electric air control valve (for DC2-Integra or EK4-CIVIC).
- ※9 Evolution XIII/IX に取り付けられる場合は、フューエルデリバリーパイプをEvo.VII用に変更する必要があります。
Exchange a fuel delivery pipe for Evo VII when installs to Evo XIII/IX.
- ※10 純正タービン・インタークーラーは取り付けできません。また、インタークーラーパイプの製作が必要です。②アブライドC以降に取り付ける場合は、アブライドAまたはB用のフューエルデリバリーパイプが必要です。③純正以外の大容量インジェクターを取り付ける際は、フューエルデリバリーパイプスペーサーが別途必要です。
Stock turbine and intercooler cannot fit with this kit. Must make intercooler pipes. Fuel delivery pipe of Applied A or B is necessary when you install this kit to the Applied C or later. Fuel delivery spacer is necessary when use with large capacity injectors except for stock injectors.

BIG THROTTLE BODY

ビッグスロットル

スロットルを大口径化し、流量をアップしました。基本的にはお客様のスロットルボディをお預かり(下取り)して加工を施します。当社で純正スロットルボディをご用意することも可能です。

This big throttle body increased 20% of the air flow more than a stock part by expansion of throttle diameter. Basically, you need to send your throttle body to us because we modify your throttle body. We can prepare a brand-new throttle body as the other choices.



R35 / VR38DETT

| エンジン型式 Engine Model | 適応車種 Vehicle Model | 口径 Diameter[mm] | 種類 Kind | ヘッダー / Exhaust Header | | 備考 Remarks |
|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| | | | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP 本体 | |
| NISSAN | | | | | | |
| VR38DETT | R35 | φ62 | 下取り有り Need your throttle | 2022M-N001 | ¥100,000 | ¥105,000 |
| | | | 下取り無し Include a new throttle | 2022M-N002 | ¥220,000 | ¥231,000 |
| MITSUBISHI | | | | | | |
| 4B11 | CZ4A | φ65 | 下取り有り Need your throttle | 2022M-M001 | ¥35,000 | ¥36,750 |
| | | | 純正スロットル Brand-new throttle | 2022M-M101 | ¥70,000 | ¥73,500 |

EXHAUST HEADER

エキゾーストヘッダー

オール SUS304TP 研磨仕上げの逸品です。フランジは総削り出しで製作しております。レーシングパーツと同じ加工工程で製作する JUN エキゾーストヘッダーは、軽量・強度・美を追究し、非常に効率の良い排気システムを提供します。

The JUN exhaust header is an excellent piece which was completed by all polishing, and the flange is manufactured by a CNC machining center from billet material. This product made by the processing which is the same as the racing part has many strong points such as lightweight, strength, beauty, and the good exhaust system of the efficiency.



H22A

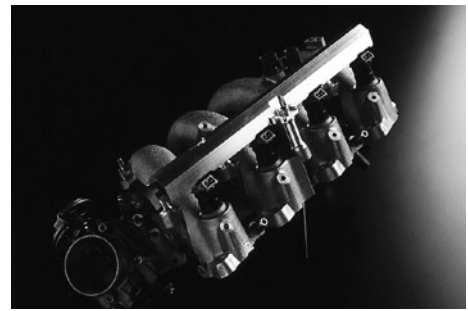
| エンジン型式 Engine Model | 適応車種 Vehicle Model | 材質 Material | サイズ / Size[mm] | | | ヘッダー / Exhaust Header | | 備考 Remarks |
|------------------------|-----------------------|--------------------|------------------|--------------------|-------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| | | | プライマリ Primary | セカンダリ Secondary | テール Tail | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP 本体 | |
| HONDA | | | | | | | | |
| B16A | EG6 / EG9 / EK4 | ステンレス Stainless | 42.7 | 48.6 | 51.0 | 5003A-H000 | ¥85,000 | ¥89,250 |
| B16B / B18C | DC2 / EK9 | ステンレス Stainless | 45.0 | 50.0 | 60.5 | 5003A-H001 | ¥95,000 | ¥99,750 |
| H22A | BB1 / BB4 | ステンレス Stainless | 45.0 | 50.8 | 60.5 | 5003A-H002 | ¥95,000 | ¥99,750 |

FUEL DELIVERY PIPE

フューエルデリバリーパイプ

パワーを上げれば当然必要となる燃料の量も増えます。そこでフェールライン流動の抵抗を削減したデリバリーパイプを製作しました。またメインインジェクターの容量を上げた仕様に対応できる大容量インジェクター用も設定してあります。

When an engine is powered up the amount of fuel is also required to increase. Therefore, JUN has produced a Fuel Delivery Pipe to reduce the resistance of fuel-line flow. JUN has also produced the Fuel Delivery Pipe for big capacity injectors.



フューエルデリバリーパイプ

FUEL DELIVERY PIPE

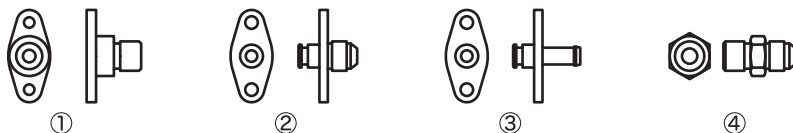
| エンジン型式 Engine Model | インジェクター径サイズ Injector Size | デリバリーパイプ / Delivery Pipe | | | 備考 Remarks |
|------------------------|------------------------------|--------------------------|-----------|---------|--|
| | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP | | |
| | | | 本体 | 税込 | |
| NISSAN | | | | | |
| SR20DE(T) | 10.5mm | 2002M-N001 | ¥52,000 | ¥54,600 | 適合インジェクター例: RB26ノーマル 440cc, NISMO 600cc Example of application injectors: RB26 STOCK 440cc, NISMO 600cc |
| | 10.8mm | 2002M-N001R | ¥52,000 | ¥54,600 | 適合インジェクター例: サード550cc, 700cc Example of application injectors: SARD550cc, 700cc |
| | 11.0mm | 2002M-N003R | ¥52,000 | ¥54,600 | 適合インジェクター例: JUN 890cc, トラスト Example of application injectors: JUN 890cc, TRUST |

レギュレーターオフフィッティング

REGULATOR OFF FITTING

JUN フューエルデリバリーパイプの配管の取付を変更したいときにお使い下さい。

Use this adapters when you want to change a way to connect of JUN delivery pipe.



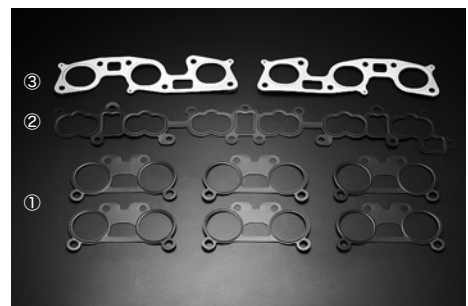
| エンジン型式 Engine Model | 製品名 Parts Name | フィッティング / Fitting | | | 備考 Remarks |
|------------------------|--|-------------------|-----------|--------|---|
| | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP | | |
| | | | 本体 | 税込 | |
| NISSAN | | | | | |
| SR20DE(T) | ①レギュレータ用ベース M14x1.5 Base for regulator M14x1.5 | 2005M-N003 | ¥5,000 | ¥5,250 | ノーマルレギュレータをデリバリーパイプに取り付けるときに使用します。 Use when the stock regulator connects to delivery pipe. |
| | ①レギュレータ用ベース NPT3/8 Base for regulator M14x1.5 | 2005M-N004 | ¥5,000 | ¥5,250 | ノーマルレギュレータをデリバリーパイプに取り付けるときに使用します。 Use when the stock regulator connects to delivery pipe. |
| | ②アールズタイプ #6 Earl's type (Earl's #6) | 2005M-N005 | ¥5,000 | ¥5,250 | ノーマルレギュレータ用ベースに組み付けることにより、アールズフィッティングに対応します。 It can adapt to Earl's fitting when this fitting installed to the base for stock regulator. |
| | ③ホースロタイプ Hose adaptation type | 2005M-N006 | ¥5,000 | ¥5,250 | ノーマルレギュレータ用ベースに組み付けることにより、燃料ホースを直接取り付けることができます。 It can adapt to the fuel hose directly when this fitting installed to the base for stock regulator. |
| | ④アールズ対応ストレートネジ M14x1.5 Earl's direct connection screw M14x1.5 | 2005M-N007 | ¥5,000 | ¥5,250 | ベースM14x1.5とアールズ#6のフィッティングを組み合わせて使用する場合と同様に使用できます。 It can connect Earl's #6 to delivery pipe directly. This fitting is same as using combine M14x1.5 and Earl's #6. |

METALLIC MANIFOLD GASKET

メタルマニホールドガスケット

ハイブースト・ハイパワーエンジンでは吸排気系のガスケットの機密性に不安が残ります。吸排気系ガスケットをメタル化することでエンジン信頼性向上や、より高加給への可能性を見出す事が出来ます。エンジンオーバーホール時やトラブル対応にぜひご利用ください。

RB26DETT Engine has incredibly large potential capacities. Especially, the set up of boost pressure is very special and any other engine can be with a peer. However, there is only one weak area at its 6 throttles which is seal of throttle gasket. Normal throttle gasket would trigger many problems, such as, unstable idle or even being destroyed. JUN new gasket would be introduced very soon; which is made of metal and being improved reliance to the engine. Swap the time of Engine over hole or repairing.



| エンジン型式 Engine Model | 製品名 Parts Name | マニホールドガスケット / Manifold Gasket | | | 備考 Remarks |
|------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|-----------|---------|---|
| | | 部品番号 Part # | 価格 / MSRP | | |
| | | | 本体 | 税込 | |
| NISSAN | | | | | |
| RB26DETT | ①スロットルガスケット Throttle Gasket | 1031M-N001 | ¥1,000 | ¥1,050 | 1台当たり6枚必要です 6 sheets per one vehicle. |
| | ②インマニガスケット Intake Manifold Gasket | 1031M-N002 | ¥6,000 | ¥6,300 | |
| | ③エキマニガスケット Exhaust Manifold Gasket | 1031M-N003 | ¥4,000 | ¥4,200 | 1台当たり2枚必要です 2 sheets per one vehicle. |
| | マニホールドガスケットセット Manifold Gasket Set | 1031M-N301 | ¥20,000 | ¥21,000 | 1台分のセットです (スロットルガスケットx6/インマニガスケットx1/エキマニガスケットx2) The set for one vehicle. (Throttle gasket x 2 / Intake manifold gasket x 1 / Exhaust manifold gasket x 2) |