



NEW  
RELEASE  
INFORMATION  
Vol.139

09.04

# N2 spec OVER SIZE OIL PAN for SR20

SR20用N2スペック大容量オイルパン



シルビアN2レースから生まれた。

NAで270馬力以上を発生させ、当時究極のSR20エンジンレースといわれていたシルビアN2レース。レギュレーションでドライサンプ化が許されて

おらず、強烈なG下においてのオイル供給がチューニングのポイントの一つだった。なおかつ、極限まで下げられた車高のため、ロードクリアランスにも制約があった。このような条件をすべてクリアすべく生み出されたこのオイルパンは東名の好成績を支え、時を経た現在においても、抜群の信頼性とパフォーマンスを發揮し、SR20ユーザーに愛され続けている。



## あらゆるG (重力加速度) の中でも、 確実にオイルを保持し、トラブルを防ぐ

ドリフトやタイムアタック、ドラッグレースなどでの強烈なGでオイルが片寄り、循環に不具合が生じエンジンブローしてしまうことが多々あります。このオイルパンは最低地上高を変えることなく、容積を600ccアップするとともに、パーテーションとスイングプレートを装備し、あらゆる使用状況の中での確実なエンジンへのオイル供給を可能にしました。

### ■耐G設計



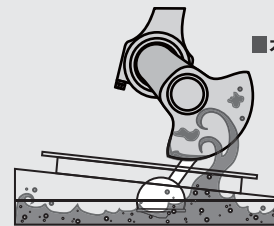
2枚のパーテーション(仕切り)とスイングプレートの効果でオイルの片寄りを防ぎ、あらゆるG環境下においても、ストレーナー吸い口周辺にオイルをキープします。



純正のオイルパンはオイルの片寄りが大きいと、ストレーナーの吸い口からエアを吸い込み、オイルラインの中にエアが回ります。一瞬、一部分の油膜が切れただけでも金属同士の接触となつて、爆発的に温度が急上昇し、エンジン焼き付きの原因となってしまいます。

### ■最適なオイル容量

オイルパン内におけるオイルの飛散による、クランクシャフトなどのフリクションロスや、重量の増大など、オイル容量が大きければいいというものではありません。N2レースでの検証からプラス600ccという最適な容量を導き出し、フリクションの低減、軽量化をも実現しました。



### ■オイルパン内のオイルの傾斜や飛散

液体であるオイルは、オイルパン内で受けたGによって、自由に傾斜したり、飛散したりします。それがクランクシャフトの回転の抵抗になったり、また、激しく攪拌されて気泡が発生し、それを吸い込むことにより、油膜切れの可能性が大きくなります。

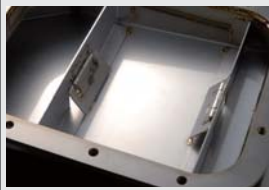
### ■最低地上高の確保

必要十分な容量を確保しながらも、最低地上高は純正同等。レースやドリフトなどにおいて、縁石を跨いで走るような場面でも、車体より先にオイルパンがヒットするようなことはありません。



### ■高精度・高強度鈑金溶接製法

高精度かつ高強度な鈑金溶接法製法により、確実な取り付けを実現し、丁寧な溶接と相まって、オイル漏れなどはありません。



また、もしオイルパンをヒットするようなことがあっても、鑄造製のように割れやすくなく、まずは凹むことによってエンジンを守ります。

■適合車種:PS13/S14/S15

■適合エンジン:SR20DE(T)

600cc容量アップ 油温計センサー取付部付(P11/8) N14取付不可

**¥30,450**(税抜価格¥29,000)

品番:11111R520

**TOMEI POWERED** INC.

株式会社 東名パワーード

〒194-0004 東京都町田市鶴間1737-3 TEL:042-795-8411 FAX:042-799-7851 <http://www.tomei-p.co.jp>

■品質改良の為、商品の仕様・価格は予告なく変更になる場合があります。 ■撮影及び印刷の都合上、掲載の写真は実際の色と若干異なる場合があります。