



**INSTALLATION MANUAL** 

# **BARMS** EJシングルスクロール

## M7760/M7960/M8265タービンキット

ARMS EJ SINGLE SCROLL M7760 / M7960 / M8265 TURBINE KIT

品番	M7760	M7960	M8265
(PART NUMBER)	173016	173023	173024
谪合			

(APPLICATION) EJ20/25 SINGLE SCROLL

日本語•••••2p

English •••••10p

●この取扱説明書を良く読んでからお使いください。

●富士重工業の発行する整備要領書と併せてお使いください。

●取り付け後も大切に保管してください。

●販売店様で取り付けをされる場合は本書を必ずお客様へお渡しください。

TOMEI 製品のお買い上げありがとうございます。

```
ARMSシリーズタービンは、数十種類に及ぶタービンホイールの組み合わせをベンチ上や実走行等でテスト
を繰り返し、開発テーマであるレスポンス、フラットなトルク特性、ピークパワーをどれも犠牲にしない
組み合わせを探求し完成した究極のポン付けターボです。
強化アクチュエーターを採用することで、高過給時においても安定した過給圧が得られます。
さらにガスケット類など取り付けに必要な部品をセットにし、面倒な純正部品調達の手間を省きました。
```

- Installation of the product is to be carried out after the instructions here are carefully read.
- For further reference, compare this manual with the official SUBARU service manual.
- After installation, keep this copy for future reference.
- Be sure to give a copy of this instruction manual to the customer.

Thank you for purchasing another quality TOMEI product.

The ultimate bolt on ARMS turbo series. After extensive testing of dozens of various combinations on the engine bench Dyno, we have finally found the best possible combination for an all round responsive, torqueful performance turbo without comprimising street driveability.

These are the key design points of our ARMS series turbo chargers.

With a stronger actuator our turbine will perform better at higher boost levels that is required to maintain stable boost levels at higher RPM. Our kits comes complete with all gaskets, piping and fittings that is required for the upgrade.

# ⚠ 注意

- ■本書ではターボユニット脱着についてのみ記載しています。その他関連部品の分解・組み立てや、 冷却水注入などの方法は 富士重工業が発行する整備要領書を参照してください。
- ■本製品は自動車競技という特殊用途に用いるため、サーキットや公道から閉鎖された コース内に限って使用してください。
- ■本製品を装着する事によってエンジン出力が向上するため、サスペンションやブレーキ およびコントロールユニットなど、周辺装置においての再設定が必要になります。 本製品にはそうした部品は付属していませんので、車両にあわせて設定を行ってください。
- ■本製品は指定したエンジンおよび車種以外には取り付けができません。 指定以外の取り付けは各部が適合しないため本製品およびエンジン本体を破損します。
- ■本製品の取り付けにはターボユニットの取り外しと取り付けだけではなく、 エアパイプや遮熱板の脱着および冷却水の抜き取り作業なども伴います。 事前に十分検討し工具などの準備や工程の確認を行ってください。
- 本製品の取り付けは特別な訓練を受けた整備士が、設備の整った作業場で実施してください。
- 取り付けの際は、適切な工具と保護具を使用しないとけがにつながる恐れがあります。
- 作業はエンジンが冷えている状態で行ってください。 エンジンが熱い状態で作業を行うと火傷の恐れがあり危険です。
- 部品の脱着の際には無理に力を加えないでください。部品を破損する恐れがあります。
- 各ボルトはトルクレンチを用いて、指定されたトルクで締め付けてください。 トルクを守らないとボルトが緩んだり、破損する恐れがあります。
- 組み付け終了後と運行前点検時に冷却水の量と接続部からの漏れの点検を必ず行ってください。 冷却水が少ない状態や漏れのある状態での走行は絶対にやめてください。 水温が異常に上がり、エンジンを破損します。
- タービンの状態を確認する為に、ブーストメーターを取り付け、併用してください。

作業に必要な工具類 取り付けには下記が必要です。

・エンジン整備用工具ー式 ・トルクレンチ ・整備要領書

キットに付属されている内容は下記の通りです。()内は数量です。



### 1.ノーマルタービンの取り外し

バッテリーのマイナス端子を取り外し、周辺装置およびノーマルタービンを整備要領書を参照し取り外してください。 尚、その際下図において×で記した箇所においては再使用を行わない。





### 2.スタッドボルトの取り付け

(1) スタッドボルトの取付 ARMSタービンにスタッドボルトを取り付ける。



### 3.オイルラインの取り付け



⑮AN4-M12 P1.0アダプター をオイルパイプにを取り付ける。



②銅ワッシャー
①AN4-M10 P1.5アダプター
③ANオス ANメス90°
④メッシュホース
をターボに取り付ける。



16耐熱ホース をメッシュホースを取り付ける。

### 4.ターボ本体の取り付け

付属のパーツを用い、ターボ本体を車両に装着する。



## \land 注意

- パイプやチューブ類をエンジン本体に取り付ける際は無理に締め付けないでください。 角度などに無理な不可がかかると破損の原因になります。
- M8265はターボ入口径をΦを60で設計しているため、ターボ入口径が純正より大きくなっています。 純正サクションホースは口径があわないため、取り付けられません。 別途、TOMEIターボサクションホース(品番:451002)をご用意ください。

#### 5.冷却水注入、エア抜き

注意

- 冷却水はLLCを使用してください。水だけだとアルミ合金にさびや腐食を引き起こす危険があります。
- 冷却水温度が上がった状態でラジエターキャップを開けると、熱湯が噴出し危険です。
- (1) ラジエターホース、ヒーターホースなどのクランプが確実に 締め付けられていることを確認する。
- (2) ヒーターコントロールを"MAX HOT"ポジションにセットする。
   (エア抜きプラグはコーションラベル付近の 銅ワッシャー付ボルトです。)
- (3) ラジエターキャップとエア抜きプラグを解放する。
- (4) 2L/min(やかんで水を注ぐ程度)以下の注入速度で冷却水をラジェターのキャップロ元いっぱい まで注入する。途中でエア抜きプラグから冷却水が噴き出したら、プラグを閉じ、 再びキャップロ元いっぱいまで注入する。
- (5) エア抜きプラグの銅ワッシャーは新品を用意し、交換する。[エア抜きプラグ締め付けトルク:6.9~7.8N・m(0.7~0.8kgm)]
- (6) ラジエターキャップを閉じてエンジンを始動し、サーモスタットが開弁するまでアイドル回転を保持する。
- (7) 水温計が中央を越えていることを確認し、ラジエターロアホースを手で触って温水が流れている ことでサーモスタットの開弁を確認する。
- (8) サーモスタットの開弁を確認後、水温の上がりすぎに注意しながら、2500rpmで10秒間の 空吹かしを2、3回行う。
- (9) エンジンを停止する。
- (10) 冷機後、ラジエターキャップを外し冷却水の液面を確認する。液面が下がっている場合は 上記作業を繰り返す。
- (11) 液面が下がらなくなったらリザーバータンクの"MAX"ラインまで冷却水を補充する。
- (12) エンジンを始動し、アイドリングから3000rpmまでの回転を上げ、インストルメンドパネル下部より ヒーターコア流水音がしないことを確認する。流水音がする場合は、上記の作業を液面が 下がらなくなるまで繰り返す。

#### 点検と使用上の注意

- (1) ギアがニュートラルでサイドブレーキが引かれていることを確認する。
- (2) アイドリング状態で水漏れ、オイル漏れがないことを確認する。
- (3) エンジンを停止し、冷却水とエンジンオイルの量が規定値であることを確認する。 また、リザーブタンク内に規定量の水が入っていることを確認する。
- (4) エンジンを始動し、エンジン回転を3000rpmまで上げた時に、排気漏れや異音がしないことを確認する。
- (5) 運転し、過給圧がかかることを確認する。
   ・装着後の過給圧の調整はブーストコントローラーで行ってください。
   ・ブースト計でを併用し、過給圧を監視してください。
- (6) 各部の取り付け状態と冷却水、オイル漏れの点検を行う。

  ・高負荷運転の直後にエンジンを停止しないでください。
  ・エンジンオイルを定期的に交換してください。

### 仕様

品名		M7760	M7960	M8265
コンプレッサー	トリム	60.0	60.0	52.0
	入口径	52.6	52.6	54.8
	外径	68.0	68.0	76.2
タービン	トリム	76.9	78.4	77.1
	出口径	49.1	54.0	58.8
	外径	56.0	61.0	67.0
対応出力		380PS	400PS	450PS

# セッティングガイド

項目	推奨設定				
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン		
ピストン	M7760	推授·TOME	:1鍛造ピストンキット		
	M7960				
	M8265		推奨:TOMEI鍛造ピストンキット		
ノーマルピストンは高出力を出した場合、強度に不安があるため、約350psが限界の目安となります。					
M7760/7960/8265の設定ブーストで	5ある1.6kg/	cm²(22.8psi)といった高ブーストで	で使用する場合、		
燃焼圧力も高くなり、ノーマルピスト	ンのままで	は、いわゆる"棚落ち"と呼ばれる	状態になる可能性が有ります。		
高ブーストで使用する際は、ヘッドカ	<i></i> ズケットとあ	らわせて鍛造ピストンに変更する	ことをお薦めします。		
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン		
コンロッド	M7760	推奨:TOMEI	鍛造H断面コンロッド		
	M7960				
 ノーマルコンロッドは高出力を出した	M8265		推奨:TOMEI鍛造H断面コンロッド		
お薦めします。 					
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン		
ブースト圧設定	M7760	1.4~1.5kg/cm²(19.9~21.3psi)	1.6kg/cm²(22.8psi)		
	M7960	ブーストコントローラー使用	ブーストコントローラー使用		
	M8265				
ブースト1.6kg/cm <sup>2</sup> (22.8psi)でM776	-				
タービンです。ノーマルエンジンの場					
ヘッドガスケットをメタルタイプに変更					
M7760/7960で約350psが限界の目					
です。鍛造ピストン、H断面コンロット					
お車の状態によって変わりますので					
低いギヤで設定すると、高いギヤで					
(設定した際、ピークブーストから回	転か上がる	につれてフーストかトかる場合か	いめりよう か、		
異常ではありません。)					

	M7760		
アクチュエーター設定	M7960	必要なし {出荷	時設定圧0.9kg/cm²(12.8psi)}
, , , ユエーラー設定		<u> </u>	必要なし
	M8265		{出荷時設定圧0.9kg/cm²(12.8psi)}
本的にアクチュエーターは販売	同時の状態から変	更する必要はありませんが	
定させるためなど、ブーストコン	ノトローラーの設況	定と併用して、アクチュエー	ターを調整することでより
ーストを安定させ、フィーリング	を変えることが出	来ます。アクチュエーターの	)調整は、ブーストコントローラー
補助として行うことをお薦めしま	ます。		
	- T - T		
	M7760	ノーマルエンジン 350PS	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン 380PS
想定出力	M7960	350PS	400PS
	M8265		450PS
		ナやエンジン強度に不安が	
			))がノーマルエンジンでの限界の
			こ変更することをお薦めします。
8265 基本、排気量2.2以上1	でチューニングを	施したエンジンに使用する。	とを想定したタービンです。
			破損の可能性も考えられますので、
熟慮の上ご使用くださ			
※急ぐ上 ⊂ 医用 いこで	<b>~</b> 0		
		ノーマルエンジン	
	M7760		
カムシャフト	M7760 M7960	TOM	IEI PONCAM相当
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり	M7960 M8265 に交換することで 、更にピークパワ	、より大きい排気圧力を得	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり	M7960 M8265 に交換することで 、更にピークパワ	、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。コ	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、 こンジンのチューニング内容に
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり	M7960 M8265 に交換することで 、更にピークパワ よます。	、より大きい排気圧力を得	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、 ロンジンのチューニング内容に 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり	M7960 M8265 に交換することで、 、更にピークパワ ます。 M7760	、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。コ	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、 こンジンのチューニング内容に 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン メタルタイプへ変更
ロムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり らわせて選択することをお薦めし	M7960 M8265 に交換することで 、更にピークパワ ます。 M7760 M7960	、より大きい排気圧力を得く ーも出すことが出来ます。コ ノーマルエンジン	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、 ロンジンのチューニング内容に 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
ロムシャフトを作用角の大きい物 ニービンのピックアップが良くなり らわせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット	M7960 M8265 に交換することで 、更にピークパワ よます。 M7760 M7960 M8265	<ul> <li>、より大きい排気圧力を得か</li> <li>一も出すことが出来ます。コー</li> <li>ノーマルエンジン</li> <li>ノーマル</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当 ることが出来ます。これにより、 ロンジンのチューニング内容に 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン メタルタイプへ変更 推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット Jlはノーマルヘッドガスケットもメ	M7960       M8265       に交換することで、       、更にピークパワ       よす。       M7760       M7960       M8265       タル製ですが、高	で、より大きい排気圧力を得かる。   ・ ーも出すことが出来ます。   ノーマルエンジン ノーマル   ノーマル   ・ 、 ・ 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、 、	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こンジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。
ロムシャフトを作用角の大きい物 テービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット Jはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ	M7960 M8265 に交換することで、更にピークパワ ます。 M7760 M7960 M8265 タル製ですが、高 ッドガスケットに変	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。コ ノーマルエンジン ノーマル ミリーストをかけた際の高い を更することでシール性能を	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こンジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。
ロムシャフトを作用角の大きい物 ゲービンのピックアップが良くなり らわせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット	M7960 M8265 に交換することで、更にピークパワ ます。 M7760 M7960 M8265 タル製ですが、高 ッドガスケットに変	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。コ ノーマルエンジン ノーマル ミリーストをかけた際の高い を更することでシール性能を	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         レジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット Jはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ	M7960 M8265 に交換することで、更にピークパワ ます。 M7760 M7960 M8265 タル製ですが、高 ッドガスケットに変	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。コ ノーマルエンジン ノーマル ミリーストをかけた際の高い を更することでシール性能を	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         レジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット	M7960 M8265 に交換することで、更にピークパワ ます。 M7760 M7960 M8265 タル製ですが、高 ッドガスケットに変	<ul> <li>たより大きい排気圧力を得か</li> <li>ーも出すことが出来ます。コー</li> <li>ノーマルエンジン</li> <li>ノーマル</li> <li>バーマル</li> <li>ボーストをかけた際の高い</li> <li>変更することでシール性能を</li> <li>縮比調整を行ってください。</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット Jはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ	M7960 M8265 に交換することで、 、更にピークパワ ます。 M7760 M7960 M8265 タル製ですが、高 ッドガスケットに変 、厚を変更し、圧約	<ul> <li>たより大きい排気圧力を得か</li> <li>ーも出すことが出来ます。コー</li> <li>ノーマルエンジン</li> <li>ノーマル</li> <li>バーマル</li> <li>ボーストをかけた際の高い</li> <li>変更することでシール性能を</li> <li>縮比調整を行ってください。</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ	M7960       M8265       に交換することで、       、更にピークパワ       よます。       M7760       M7960       M8265       タル製ですが、高       ッドガスケットに変       「厚を変更し、圧彩       M7760	<ul> <li>たより大きい排気圧力を得か</li> <li>ーも出すことが出来ます。コー</li> <li>ノーマルエンジン</li> <li>ノーマル</li> <li>バーマル</li> <li>ボーストをかけた際の高い</li> <li>変更することでシール性能を</li> <li>縮比調整を行ってください。</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ けるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量	M7960       M8265       に交換することで、       東にピークパワンます。       M7760       M7960       M8265       タル製ですが、高い、       マドガスケットに変       厚を変更し、圧縮       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7960       M8265	<ul> <li>た、より大きい排気圧力を得か</li> <li>ーも出すことが出来ます。コー</li> <li>ノーマルエンジン</li> <li>ノーマル</li> <li>パーストをかけた際の高い</li> <li>変することでシール性能を 宿比調整を行ってください。</li> <li>ノーマルエンジン</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         レジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量 標馬力×5.9÷気筒数=1気筒	M7960         M8265         に交換することで、         東にピークパワ         ます。         M7760         M7960         M8265         タル製ですが、高         シドガスケットに変         厚を変更し、圧縮         M7760         M7760         M8265         ホークパワ         パア960         M7760         M7760         M7760         M7960         M8265         あたりが必要とな	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル 第ブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量 標馬力×5.9÷気筒数=1気筒	M7960         M8265         に交換することで、         東にピークパワ         ます。         M7760         M7960         M8265         タル製ですが、高         シドガスケットに変         厚を変更し、圧縮         M7760         M7760         M8265         ホークパワ         パア960         M7760         M7760         M7760         M7960         M8265         あたりが必要とな	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル 第ブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量 標馬力×5.9÷気筒数=1気筒	M7960         M8265         に交換することで、         東にピークパワ         ます。         M7760         M7960         M8265         タル製ですが、高         シドガスケットに変         厚を変更し、圧縮         M7760         M7760         M8265         ホークパワ         パア960         M7760         M7760         M7760         M7960         M8265         あたりが必要とな	を、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル 第ブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上         でるのが理想となります。
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量 標馬力×5.9÷気筒数=1気筒	M7960         M8265         に交換することで、         東にピークパワ         ます。         M7760         M7960         M8265         タル製ですが、高         シドガスケットに変         厚を変更し、圧縮         M7760         M7760         M8265         ホークパワ         パア960         M7760         M7760         M7760         M7960         M8265         あたりが必要とな	<ul> <li>た、より大きい排気圧力を得た。</li> <li>ーも出すことが出来ます。</li> <li>ノーマルエンジン ノーマル</li> <li>バーストをかけた際の高い</li> <li>ボブーストをかけた際の高い</li> <li>ボジーストをかけた際の高い</li> <li>ボジーストをかけた際の高い</li> <li>ボジーストをかけた際の高い</li> <li>ボジーストをかけた際の高い</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジーストをかけたののに</li> <li>ボジン</li> </ul>	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上         でるのが理想となります。
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量 標馬力×5.9÷気筒数=1気筒	M7960       M8265       に交換することで、更にピークパワンます。       M7760       M7960       M8265       マル製ですが、高い、「アを変更し、圧縮       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7760       M7960       M7960       M7960       M7960       M7960       M8265       あたりが必要とすめに、インジェクタ	た、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル  ボブーストをかけた際の高い ぎブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン  オる毎分吐出量 キる毎分吐出量 キー容量の80~90%で使用す ノーマルエンジン 185L/hl	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         エンジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上         ごるのが理想となります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
ロムシャフトを作用角の大きい物 ロービンのピックアップが良くなり わせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット Jはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット	M7960       M8265       に交換することで、       、更にピークパワ       ます。       M7760       M8265       タル製ですが、高       ッドガスケットに変       ッドガスケットに変       厚を変更し、圧縮       M7760	た、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル  ボブーストをかけた際の高い ぎブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン  オる毎分吐出量 キる毎分吐出量 キー容量の80~90%で使用す ノーマルエンジン 185L/hl	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上         シスロレンジン         シスロレンジン         シスロレンジン         第二のが理想となります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         シスレッシュ         シスロシュ         シスロション         シスロシュ         シスロション         シスロション
ムシャフトを作用角の大きい物 ービンのピックアップが良くなり っわせて選択することをお薦めし ヘッドガスケット リはノーマルヘッドガスケットもメ こで、面圧の安定したメタルヘッ いけるブーストによってガスケット 必要インジェクター容量	M7960       M8265       に交換することで、       、更にピークパワ       ます。       M7760       M8265       タル製ですが、高       ッドガスケットに変       ッドガスケットに変       厚を変更し、圧縮       M7760	た、より大きい排気圧力を得 ーも出すことが出来ます。 ノーマルエンジン ノーマル  ボブーストをかけた際の高い ぎブーストをかけた際の高い を更することでシール性能を 宿比調整を行ってください。 ノーマルエンジン  オる毎分吐出量 キる毎分吐出量 キー容量の80~90%で使用す ノーマルエンジン 185L/hl	TOMEI PONCAM相当         ることが出来ます。これにより、         こジンのチューニング内容に         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メタルタイプへ変更         推奨:TOMEIメタルヘッドガスケット         燃焼圧力には不安が有ります。         高めることが出来ます。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         650cc以上         830cc以上         このが理想となります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         後上(燃圧3kg/cm²時)         255L/h(燃圧3kg/cm²時)

		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
	M7760	調敕ポに亦再が心	· 必要 推奨∶TOMEI type−S	
燃圧レギュレーター	M7960			
	M8265		調整式に変更が必要	
ᆘᄲᄮᅆᅠᆕᇰᆓᆍᇉᄵᇉᆞᇥᄩᇢᇰᆧ			推奨:TOMEI type-S	
燃料ポンプの変更に伴い、燃圧の調	間整が必用す	です。イニシャル燃圧は、大気圧	で3kに設定します。	
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
エアクリーナー	M7760		ᄡᇴᇧᇧᆌ	
±,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	M7960	间	効率タイプ	
	M8265		高効率タイプ	
エアフロメーターを活かす場合は、約	⅊正交換タイ	プをお薦めします。		
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
エアフロ	M7760	純正もしく	(は、エアフロレス	
	M7960	小宅正して、		
	M8265		エアフロレス	
上限の目安として、純正エアフロが4	100ps位です	0		
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
	M7760	任意、専用セ	ッティングが必要です	
サクションパイプ	M7960			
	M8265		要交換 推奨:TOMEI サクションホース	
 高ブーストをかけた場合、純正サク3	いっいってけず		A	
吸入効率を良くすることが出来ます				
変わってしまいます。交換する際は、	、必9エアン	ロマツノの書き換えを美加してく	122010	
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
インタークーラー	M7760	交換	きが望ましい	
	M7960			
	M8265		要交換	
タービンで加圧された空気は、圧縮				
膨張してしまいます。そうすると折角				
出せません。そこで、タービンとエン				
インタークーラーに走行風を当てるこ エンジンへ送り込むことが可能になり				
エノシンへ送り込むことが可能にな	ク、深況ガガゴ	☆が向上され今本の住能を守るこ	この可能になります。	
		ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	
ブローオフバルブ	M7760			
(リサキュレーションバルブ)	M7960	推奨:強化タイ	イプ(大気解放不可)	
	M8265		推奨:強化タイプ	
	M8265		推奨:強化タイプ (大気解放不可)	
タービンにより過給された空気がスロ		じることで行き場を失い、パイプロ	(大気解放不可)	
回転を急激に止めようとする力が働	コットルを閉 き、タービン	に大きな負担が掛かってしまい	<ul><li>(大気解放不可)</li><li>内にとどまることでタービンの</li><li>ます。これを防ぐために</li></ul>	
回転を急激に止めようとするカが働 タービンとスロットルの間にブローオ	コットルを閉 き、タービン フバルブ設	いに大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、	
回転を急激に止めようとする力が働 タービンとスロットルの間にブローオ タービンを保護するのがブローオフィ	コットルを閉 き、タービン フバルブ設 ベルブの役 <sup>5</sup>	に大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア 割です。ノーマルブローオフバル	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、 ブを高過給圧で使用した場合、	
回転を急激に止めようとする力が働 タービンとスロットルの間にブローオ タービンを保護するのがブローオフィ ある程度の過給がかかるとわずかに	 ョットルを閉 き、タービン フバルブ設 ベルブの役 <sup>:</sup> こリリーフし	いに大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア 割です。ノーマルブローオフバル・ てしまうため、タービンの性能をフ	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、 ブを高過給圧で使用した場合、 フルに発揮出来ず、	
回転を急激に止めようとする力が働 タービンとスロットルの間にブローオ タービンを保護するのがブローオフル ある程度の過給がかかるとわずかに ピックアップが悪くなったり、最高出ま	コットルを閉 き、タービン フバルブ設 バルブの役 こリリーフし カが落ちてし	いに大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア 割です。ノーマルブローオフバル てしまうため、タービンの性能をフ しまう場合があるので、強化タイフ	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、 ブを高過給圧で使用した場合、 リルに発揮出来ず、 のの使用をお薦めします。	
回転を急激に止めようとするカが働 タービンとスロットルの間にブローオ タービンを保護するのがブローオフル ある程度の過給がかかるとわずかに ピックアップが悪くなったり、最高出ま また、ブローオフバルブのリリーフを	コットルを閉 き、タービン フバルブの役 ベルリーフし カが落ちてし 大気解放に	いに大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア 割です。ノーマルブローオフバル てしまうため、タービンの性能をフ しまう場合があるので、強化タイス にした場合、タービンに対しては再	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、 ブを高過給圧で使用した場合、 かいに発揮出来ず、 プの使用をお薦めします。 循環した場合と同様の働きが	
回転を急激に止めようとする力が働 タービンとスロットルの間にブローオ タービンを保護するのがブローオフル ある程度の過給がかかるとわずかに ピックアップが悪くなったり、最高出ま	コットルを閉 き、タービン フバルブの役 ベルリーフし カが落ちてし 大気解放に	いに大きな負担が掛かってしまい。 置し、行き場を失った空気をエア 割です。ノーマルブローオフバル てしまうため、タービンの性能をフ しまう場合があるので、強化タイス にした場合、タービンに対しては再	(大気解放不可) 内にとどまることでタービンの ます。これを防ぐために フロとタービンの間に循環させ、 ブを高過給圧で使用した場合、 かいに発揮出来ず、 プの使用をお薦めします。 循環した場合と同様の働きが	

エキゾーストマニホールド         M760 M7800 M7800 M7800 M7800 M7800 M700         TOMEI EXPREME 相当 TOMEI EXPREME 相当 TOMEI EXPREME 相当 TOMEI EXPREME 相当 TOMEI EXPREME 相当 TOMEI EXPREME 和当 DAシヤフトを交換して得た排気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、 エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、夏にブーストの立ち上がりが鋭なります。他し、EJの場合、 誘気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルパンも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルパンのままでエキマニを等長に変更する場合、オイルパンも等長用に変更することを お薦めします。ま等長用オイルパンのままでエキマニを等長にすると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。           タービンフウトレット メタル触媒 フロントパイプ         /一マルエンジン M7700 M205 M205 M205 M205 M205 M205 M205 M2	エキゾーストマニホールド         M760 M7800 M7800 M7800 M7800 M7800 M7001 EXPREME 相当 DAシャフトを交換して得た排気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、 エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換しまず。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、買にプーストの立ち上がりが鋭なります。但、EJの場合、 は気ボートからタービンまでの距離がま常に遠いため、パイブ系を太くし適ぎてにおうと、かえってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルパンも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長にすると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         ノーマルエンジン         2212 25L等 チューニングエンジン           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M7960 M7960         推奨:メタル触媒 パイブ径 0.70~ 0.75           クーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が実話まってしまい、結果的に排気ガスなゆっビンを上半く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することが 違り込まれた排気ガスをしつかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         M7760 M7760 M7760 M8265         推奨:メインパイブ径 400 相当 M8265           マフラー         M7760 M7760 M7780 M7780 M8265         2212 25L等 チューニングエンジン 221 25L等 チューニングエンジン ブラグ           ブーマルエンジン         221 25L等 チューニングエンジン 加速のけってくさいっ           ブレウトットの様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         2012 25L等 チューニングエンジン プラグ           ブーマルエンジン         2212 25L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760 M7				
エキゾーストマニホールド         TOMEL EXPREME 相当           M2865         TOMEL EXPREME 相当           カムシャフトを交換して得た排気に力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、         エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気に力をスムーズに           タービンホイールに当てることが出来、更にプーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、         排気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、バイブ系を太人し通ぎてしまうと、たえってレスボンスが           悪くなってします。また、非等長エキマニを等長にすると、結果的に持気ボートからタービンまでの         距離が遠くなってしまうよ、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。           タービンアウトレット メタル触媒         バイブ径のすいへのすち           アロントバイブ         バイブ径の100001           推奨:メタル触媒         バイブ径の100001           アロントバイブ         100001           M2665         パイブ径の100001           アロントバイブ         1000000000000000000000000000000000000	エキゾーストマニホールド         TOMEL EXPREME 相当           M286         TOMEL EXPREME 相当           カムシャフトを交換して得た排気に力を、より効率良くタービンホイールに当てでやるために、         TOMEL EXPREME 相当           カムシャフトを交換して得た排気に力を、より効率良くタービンホイールに当てでやるために、         エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気に力をスムーズに           タービンホイールに当てることが出来、更にプーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、         排気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、バイブ系を太人し通ぎてしまうと、たえってレスボンスが           悪くなってしまいます。また、非希異エキマニを等長に変更する場合、オイルハンも等長用に変更することを         お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長に変更する場合、オイルハンも等長用に変更することを           がなってしまうと、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。         タービンアウトレット           メタル触媒         バイブ径する2           22して25し等 チューニングエンジン         タービンアウトレット           メタル触媒         バイブ値をすると、結果的に排気ガスなる可能性があります。           グーマルのアウトレット、触媒、フロントバイブのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。           特に高回転、高ブーストでは排気が発詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが           出来ず、フーストバイダの定しなくなります。そこて、浄化性能を確保したメタル触媒で大口をの前に支付の           ボイカンマンをしたがいプーストが安定するだけでな、スムースに排気が流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         バイブルロビッグアップが良くなります。           マフラー         ハイマルエンジン         22し 25L等 チューニングエンジン           マフラー         ハイアのレックアップが良くなります。           マフラー         ハイマルンジン         22し 25L等 チョーニングエンジン           マフラー         ハイマルエンジン         22し 25L等 チョーニングエンジン           マフラー         ハイマルエンジン         22し 25L等 チョーニングエンジン           コンピューター		117700	ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
M7860         TOMEI EXPREME 相当           カムシャフトを交換して得た排気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、         エキゾーストマニホールド参加率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに           タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上がりが鋭なります。但し、EJの場合、              ・読みってしまうし、病法のために、           第気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが              ぶくつてしまうよ、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバンも等長用に変更することを           が成なってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。              アレンシングン              2212.51等 チュニニングエンジン            タービンアウトレット、 メタル触媒 フロントパイプ              ハイブをなりしまず、イイブ径をすいの ゆう5               ハイブ径をすいのゆう5            タービンアウトレット、 メタル触媒 フロントパイプ              ハイブのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。               パイブ径 ゆうの ゆう5            クービンアウトレット、 メタル触媒 フロントパイプ              ハイブのままでは、効率良く排気ガスを抜きさることが出来ません。               パイブ径 ゆうの ゆう5            クーマレのアウトレット、      触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きさることが出来ません。               推奨:メタル触媒 パイブ径 ゆうの ゆう5            ノーマルのアウトレット、     触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きさることが出来ます。               パイブのまたではための              メリカンドントパイプの                パイブをなります。            ノーマルのアウンシストジを与しための                   パイブ径 ゆの              マラー              ハイブなります。               パイブ径 ゆの              アフラー              ハイマルレエンジン	M7860         TOMEI EXPREME 相当           カムシャフトを交換して得た携気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、         エキゾーストマニホールド参加率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに           タービンホイールに当てることが出来、夏にブーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、         携気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが           悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバンも等長用に変更することを         お声のしまが、ホネってレスポンスが           悪くなってしまっよ、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバンも等長用に変更することを         お声のしまず。まち、見まず、コーンパンジン           2012 と5に等 チューニングエンジン         2012 515 等 チューニングエンジン           タービンアウトレット、 メタル触媒 フロントパイプ         バイブのまててキマニを等長にすると、結果的に持気ガスを抜きることが出来ません。           タービンアウトレット、 メタル触媒 フロントパイプ         M7760         推奨:メタル触媒 パイブ径 470 ~ 475           パイマルのアウトレット、 触媒、フロントパイプのままでは、効率良く持気ガスを抜ききることが出来ません。         特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に持気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、フーストが安定しなくなります。そで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に支換することで 送り込まれた排気ガスをしかり抜くことが可能になり、フェストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         M7760         推奨:メインパイブ径 400 相当           アウトレット 同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         221 251 等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイブ径 400 相当           アウトレット 同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         要現車合わせ           パブ60         要現車合わせ           10マジューター         ノーマルエンジン         221 251 等 チュニングエンジンジン           コンピューター         ノーマルエンジン         221 251 等 チュニングエンジンジン           コンピューター        10マルエンジン        221 251 等 チュニングエ	エキゾーストマニホールド		TOMEI	EXPREME 相当
カムシャフトを交換して得た排気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、 エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、 排気ボートからタービンまでの距離が非常に遠いため、バイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスボンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長にすてると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ //マルエンジン 22L2.5L等 チューニングエンジン //マルのアウトレット、触媒、フロントバイブのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が貫詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒、バイブ径 ゆ70~ ゆ75 //マルのアウトレット、触媒、フロントバイブのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が貫詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。 アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアッブ、 高回転の伸び共に良くなります。 パブ760 M7760 M7900 M2265 アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアッブ、 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン コンビューター M7760 M7900 M2265 アウトレット同様、非気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアッブ、 高回転の伸び共に良くなります。 //マルエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン パブ70 M7760 M7960 M2265 アウトレットの様生、単気の第4回当 M2265 アウトレットの様生、単気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアッブ、 2.7ラグ M7760 M7900 M2265 アウトレットの様生、シュースト・サークーリセンジン 2.7ラグが消してしたる M3265 アウトレットの様生、シューターリをフィングを行ってください。	カムシャフトを交換して得た排気圧力を、より効率良くタービンホイールに当ててやるために、 エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、更にプーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、 携気ボートからタービンまでの距離が非常に遠いため、バイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長にすてると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ // // // // // // // // // // // // //				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上が小が鋭くなります。但し、EJの場合、 排気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オノルバンも考見用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまうと、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ // マルエンジン 2212.5L等 チューニングエンジン // マルのアウトレット、熱媒、フロントバイブのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が奠詰まってしまい、熱果肉に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確化とメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。 マフラー // マルエンジン 2.212.5L等 チューニングエンジン イフマルロアウトレット間様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 2.7 2.5L等 チューニングエンジン コンピューター // マルエンジン 2.212.5L等 チューニングエンジン M7760 推奨:メインパイブ径ゆ80 相当 M3265 推奨:メインパイブ径ゆ80 相当 アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。 アフトー // マルエンジン 2.212.5L等 チューニングエンジン パイブの M7760 要現車合わせ M7960 短くします。 フラグ // マルエンジン 2.212.5L等 チューニングエンジン パイブの M7760 要現車合わせ M7960 夏夏なります。※	エキゾーストマニホールドを効率の良い物に交換します。これにより、大きい排気圧力をスムーズに タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、 排気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってしスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オノルバンも考見用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまうと、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ  10  10  10  10  10  10  10  10  10  1				
タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、 排気ボーからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスボンスが 悪くなってしまいます。また、非等長まキマニを等長に変更する場合、オイルバンも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ <u>1000</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u>10700</u> <u></u>	タービンホイールに当てることが出来、更にブーストの立ち上がりが鋭くなります。但し、EJの場合、 排気ボーからタービンまでの距離が非常に遠いため、バイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に支更する場合、オイルバンも等長用に変更することを お恋めします。ま昨ち尻用オイルバンのままでエキマこを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。         ダービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ       1/ママルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メクルのアウトレット メタル触媒 フロントバイブ       1/1760 1/17960       推奨:メタル触媒 パイブ径 070~075         ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         メクル勉媒 フロントバイブ       1/1700 1/1700       1/1700 1/1700         1/1700       1/1700 1/1700       1/1700 1/1700         オンマラー       1/1700 1/1700       1/1700 1/1700         マフラー       1/1700 1/1700       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       1/1700 1/1700       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       1/1700 1/1700       夏夏車 合わせ         ガア960       要要集 推奨: 8~9番相当       1/1700 1/1700         ブラグ       1/1700 1/1700       夏2.0 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       1/1-マルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         ブラグ       1/1-マルエンジン       2.2L 2.5L等 チュニニングエンジン<				
排気ボートからタービンまでの距離が非常に違いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが 悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバンも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ N7760 推奨:メタル触媒 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ 0 パイブ 0 パイ 7 パイブ 0 パイブ 0 パイブ 0	排気ボートからタービンまでの距離が非常に遠いため、パイブ系を太くし過ぎてしまうと、かえってレスポンスが         悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルハンも等長用に変更することを         か高めします。非等長用オイルパンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの         距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。         タービンアウトレット メタル触媒         フロントパイプ       1/1ママルエンジン         2.21 2.51.等 チューニングエンジン         アーマルのアウトレット、         パイブ径の70~075         パイブ2径の70~075         パイブ径の70~075         パイブ径の70~075         パイブ径の70~075         パイブ径の70~075         パイブ2径の70~075         パイブ200までは、効果の12500         パイブ2000         アクラー         パイアクレット         パインマランパインマシン         2.21 2.51、等 チューニングエンジン         マフラー         パイアクレット         パイアクレット         パイワクレット         パイワクレット      <	エキゾーストマニホールドを効率の	良い物に交換	換します。これにより、大きい排気	に圧力をスムーズに
悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバシも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。	悪くなってしまいます。また、非等長エキマニを等長に変更する場合、オイルバシも等長用に変更することを お薦めします。非等長用オイルバンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。           タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイブ         1/ママルエンジン         2.21.2.51.等 チューニングエンジン           パイブ径 φ 70~ φ 75         1/1760         推奨:メタル触媒 バイブ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、熱媒、フロントバイブのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が変詰ってしまい、結果的に排気ガスなりマービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり拡くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         1/17700         1/21.251.等 チューニングエンジン           マフラー         1/17700         1/22.251.等 チューニングエンジン           コンピューター         1/17700         2.21.251.等 チューニングエンジン           コンピューター         1/17700         2.21.251.等 チューニングエンジン           コンピューター         1/1.7700         2.21.251.等 チュニニングエンジン           コンピューター         1/1.7700         変現車合わせ           ボフラグ         1/1.7700         2.21.251.等 チューニングエンジン           ブラグ         1/1.7700         夏夏泉車合わせ           ボフ900        要交換 推奨:8~9番相当        1/1.7700     <	タービンホイールに当てることが出き	を、更にブー	-ストの立ち上がりが鋭くなります	。但し、EJの場合、
お薦めします。非等長用オイルパンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ       ノーマルエンジン       22L2.5L等 チューニングエンジン (イブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブを φ 70~ φ 75 パイブを φ 70~ φ 75 パイブを φ 70~ φ 75 パイブを φ 70~ φ 75 パーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。          マフラー       ノーマルエンジン       22L2.5L等 チューニングエンジン スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。          マフラー       ノーマルエンジン       22L2.5L等 チューニングエンジン 2010         マフラー       ハガ760       推奨:メインパイブ径 φ 80 相当 アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。          コンピューター       ハガ760       変現車合わせ M7960         加ジシューター       ハブ700       要現車合わせ M7960         加ジューター       ハマルエンジン       22L2.5L等 チューニングエンジン スパイブ径 φ 80 相当 (M7960         カンピューター       ノーマルエンジン       22L2.5L等 チューニングエンジン 	お薦めします。非等長用オイルパンのままでエキマニを等長化すると、結果的に排気ボートからタービンまでの 距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスボンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントバイプ	排気ポートからタービンまでの距離	が非常に遠	いため、パイプ系を太くし過ぎてし	<i>、</i> まうと、かえってレスポンスが
距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           メタル触媒 フロントパイプ         M7760 14要:メタル触媒、パイブ径 070~075           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。           特に高回転、高ブーストでは排気が実話まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         ハ7760 10790         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         ハ7760 17900         推奨:メインパイブ径 480 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         1/1760 1790         要現車合わせ         要現車合わせ           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         裏現車合わせ         夏現車合わせ           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/	距離が遠くなってしまう上、構造上曲げが増えてしまい、レスポンスが悪くなる可能性があります。 タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ  M7760  推奨:メタル触媒、パイブ径 φ 70~ φ 75 パイブ径 φ 80 幅空 ローマルエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン マフラー  M7760  M7960  H2受:メインパイブ径 φ 80 相当 M2265  122L 2.5L等 チューニングエンジン ローマルエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン スワラー  M7760  H2受:メインパイブ径 φ 80 相当 M2265  122L 2.5L等 チューニングエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン フライ  M7760  R300  R30	悪くなってしまいます。また、非等長	エキマニを	等長に変更する場合、オイルパン	も等長用に変更することを
タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M8265         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高プーストでは排気が変計書ってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイブ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラウ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラク         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューングエングンジン <td>タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M8265         推奨:メタル触媒 パイブ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高プーストでは排気が変詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         // 760 M7960         推奨:メインパイブ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         // マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         // 7760 M7960         要現車合わせ           メキロシジューター         / -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         // 7760 M7960         要現車合わせ           ガラグ         / -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         // 7760 M7760         要現車合わせ           メキロの状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエングンジン           ブラグ         // -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエングン</td> <td>お薦めします。非等長用オイルパン</td> <td>のままでエ</td> <td>キマニを等長化すると、結果的に</td> <td>排気ポートからタービンまでの</td>	タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M8265         推奨:メタル触媒 パイブ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高プーストでは排気が変詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         /一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         //一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         // 760 M7960         推奨:メインパイブ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         // マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         // 7760 M7960         要現車合わせ           メキロシジューター         / -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         // 7760 M7960         要現車合わせ           ガラグ         / -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         // 7760 M7760         要現車合わせ           メキロの状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエングンジン           ブラグ         // -マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエングン	お薦めします。非等長用オイルパン	のままでエ	キマニを等長化すると、結果的に	排気ポートからタービンまでの
タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           M760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン           コンピューター         M7760           M7760         要現車合わせ           M7760         要現車合わせ           が現象265         更現車合わせ           が760         要交換 推奨:8~9番相当           カが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M7960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ハワーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760 M960         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           フラグ         M7760 M7760         要現車合わせ           が第回したるわせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要な換 推奨:8~9番相当           ガラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760 M7760         要交換 推奨:8~9番相当           カガンドがった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに	距離が遠くなってしまう上、構造上曲	ョげが増えて	こしまい、レスポンスが悪くなる可	能性があります。
タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           M760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン           コンピューター         M7760           M7760         要現車合わせ           M7760         要現車合わせ           が現象265         更現車合わせ           が760         要交換 推奨:8~9番相当           カが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M7960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ハワーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760 M960         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           フラグ         M7760 M7760         要現車合わせ           が第回したるわせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要な換 推奨:8~9番相当           ガラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760 M7760         要交換 推奨:8~9番相当           カガンドがった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに				
タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           M760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン           コンピューター         M7760           M7760         要現車合わせ           M7760         要現車合わせ           が現象265         更現車合わせ           が760         要交換 推奨:8~9番相当           カが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	タービンアウトレット メタル触媒 フロントパイプ         M7760 M7960         推奨:メタル触媒 パイプ径 φ 70 ~ φ 75           ハマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜きることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手(流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         ハワーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760 M960         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7760         推奨:メインパイプ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           フラグ         M7760 M7760         要現車合わせ           が第回したるわせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要な換 推奨:8~9番相当           ガラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760 M7760         要交換 推奨:8~9番相当           カガンドがった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに			ノーマルエンジン	221 251 等 チューニングエンジン
メタル触媒 フロントパイプ         1/1960         推奨:メタル触媒 パイプ径 の70~ 075           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く振気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは振気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタージを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。           マフラー         1/1マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         1/1760         推奨:メインパイプ径 0.80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。           コンピューター         1/1マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           フラグ         1/1760         要現車合わせ           1/1760         要現車合わせ         1/1000           1/1760         要求換 推奨:8~9番相当           1/1760         要求換 推奨:8~9番相当           1/1760         要交換 推奨:8~9番相当	メタル触媒 フロントパイプ         推奨:メタル触媒 (パイブ径 の70~ 075           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く振気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは振気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスなを大ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは振気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスなを大ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは振気が支たしなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         1/1000         推奨:メインパイブ径 0.80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンビューター         1/1760         推奨:メインパイブ径 0.80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。           コンビューター         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         1/1000         要現車合わせ           が30265         要現車合わせ           オースレンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         1/1000         要現車合わせ           ガブ60         要現車合わせ           加7760         要交換 推奨:8~9番相当           カルジューターリセッティングを行ってください。         1/1000           ブラグ         1/1000           ガラ 使用         1/1000           1/1000         要交換 推奨:8~9番相当           ガラグ         1/1000	タービンアウトレット	M7760		
フロントパイプ         推奨:メクル触媒 パイブ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイブ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760         要現車合わせ           M7960         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、           高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラク         M7760         要現車合わせ           M7960         要求車合わせ         1/ーマルエンジン           グラグ         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760         要現車合わせ           M7960         要交換 推奨: 8~9番相当           100         M7960         要交換 推奨: 8~9番相当           110         M7760         要交換 推奨: 8~9番相当           110         M7760         要交換 推奨: 8~9番相当           111         M7760         要交換 推奨: 8~9番相当           115         M7760         要交換 推奨: 8~9番相当           115         M7760         要交換 推奨: 8~9番相当     <	フロントパイプ         推奨:メクル触媒 パイブ径 φ 70~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイブ径 φ 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           オ事の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         夏現車合わせ           ブラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ガラダ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760 M7960         要現車合わせ           メリカンピューターリセッティングを行ってください。         要交換 推奨:8~9番相当           ガラ60         W7760         要交換 推奨:8~9番相当           メリカンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当           ガラ60         アウトロシウン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ガラ60         要交換 推奨:8~9番相当         1/ーマルエンジン           ガラ60         要交換 推奨:8~9番相当         1/ーマルエンジン           ガラ60         要交換 推奨:8~9番相当         1/ーマルエンジン           1/ーマルエンジン	• - • • • • • •		推奨:メタル触媒	ŧ パイプ径φ70~φ75
M8265         ハイブ径 070~ ¢ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。         特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイプ径 080 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プライ         M7760         要現車合わせ           が960         要現車合わせ         マクルコンジン           コンピューター         /ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760         要現車合わせ           が100         要交換 推奨:8~9番相当         ジョンジン           ブラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当           ガラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当           レカが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、ブラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに         シー	M8265         ハイブ径 070~ φ 75           ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイプのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。         特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がリブーストのピックアップが良くなります。           マフラー         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           マフラー         M7760         推奨:メインパイプ径 080 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         東現車合わせ           パ760         要現車合わせ         1/ーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760         要現車合わせ         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760         要現車合わせ         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760         要現車合わせ         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ブラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ガラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当         1/一マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ガラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当         1/一マルエンジン         2.2L		1017300		推将・メタリの前は
ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイブのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。 特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。 マフラー M7760 M7960 M9805 Tウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。 マンピューター M7760 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 M7960 C22L 2.5L等 チューニングエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。 マフライ M7760 M7970 M7970 M7970 M7970 M7970 M7970 M7970 M797	ノーマルのアウトレット、触媒、フロントパイブのままでは、効率良く排気ガスを抜ききることが出来ません。         特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが         出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで         送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が         流れるので、タービンの効率が上がりブーストのビックアップが良くなります。         マフラー       M7760         推奨:メインパイブ径 ゆ 80 相当         パ960       推奨:メインパイブ径 ゆ 80 相当         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760         M7760       要現車合わせ         オッピューター       M7760         第200       要現車合わせ         パワ50       要現車合わせ         ガラグ       M7760         第30       アウトレット同様、非気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。       ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン       グロマルエンジン         プラク       M7760       要現車合わせ         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         カッシーターリセッティングを行ってください。       シーシグシジン       シーシジン         ブラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう	2021717	M8265		
特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。 マフラー 0.00000000000000000000000000000000000	特に高回転、高ブーストでは排気が糞詰まってしまい、結果的に排気ガスがタービンを上手く流れることが 出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで 送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。 マフラー 000000000000000000000000000000000000				
出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで         送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が         流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。         マフラー       M7760         M7960       推奨:メインパイプ径 \$ 0.0         M3265       推奨:メインパイプ径 \$ 0.0         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760         M7960       要現車合わせ         ガブ960       要現車合わせ         ガブ960       要現車合わせ         ガブ960       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760         酸塩を5       要交換 推奨:8~9番相当         ホッチャーリセッティングを行ってください。       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン	出来ず、ブーストが安定しなくなります。そこで、浄化性能を確保したメタル触媒で大口径の物に交換することで         送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が         流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。         マフラー       M7760         M7760       推奨:メインパイプ径 \$ 0.0 相当         M7960       推奨:メインパイプ径 \$ 0.0 相当         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       M7760       推奨:メインパイプ径 \$ 0.0 相当         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、       高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760       要現車合わせ         M7960       要現車合わせ          ガワウロ       要現車合わせ       M7960         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         ブラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         ガラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当				
送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、ターピンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。 マフラー <u>M7760</u> <u>#奨:メインパイブ径 \$ 00 相当</u> <u>M7960</u> <u>#奨:メインパイブ径 \$ 00 相当</u> <u>M8265</u> <u>#奨:メインパイブ径 \$ 00 相当</u> アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。 <i>1ーマルエンジン</i> <u>2.2L 2.5L等 チューニングエンジン</u> <i>1ーマルエンジン</i> <u>2.2L 2.5L等 チューニングエンジン</u> <i>1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 2.2L 2.5L等 チューニングエンジン</i> <i>1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ークマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ーマルエンジン 1ークマルエンジン 1ークローの 1ーの 1ーの</i>	送り込まれた排気ガスをしっかり抜くことが可能になり、ブーストが安定するだけでなく、スムースに排気が 流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。. マフラー <u>M7760</u> <u>#</u> 奨:メインパイブ径 \$\othermodelowed 相当 <u>M8265</u> <u>#</u> 奨:メインパイブ径 \$\othermodelowed 和当 <u>M7760</u> <u>#</u> 奨:メインパイブ径 \$\othermodelowed 和当 <u>M7760</u> <u>#</u> 奨:メインパイブ径 \$\othermodelowed 和当 アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のビックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。. <u>N7760</u> <u>7</u> ラグ <u>M7760</u> <u>7</u> ラグ <u>N7760</u> <u>7</u> ラグ <u>N7760</u> <u>7</u> ラグ <u>N7760</u> <u>7</u> ラグ <u>N7760</u> <u>7</u> ラグ <u>M7760</u> <u>7</u> 50 <u>7</u> ラグ <u>M7760</u> <u>7</u> 50 <u>7</u> 50 <u>7</u> 50 <u>M7760</u> <u>7</u> 50 <u>7</u> 50 <u>7</u> 50 <u>M7760</u> <u>7</u> 50 <u></u>	特に高回転、高ブーストでは排気が	糞詰まって	しまい、結果的に排気ガスがター	ビンを上手く流れることが
流れるので、タービンの効率が上がりブーストのピックアップが良くなります。         マフラー       バ7760         M7760       推奨:メインパイプ径 Ø 80 相当         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       バ7760         要現車合わせ         ガ960       要交換 推奨:8~9番相当         ガ750       夏交換 推奨:8~9番相当         ガ960       アウトレンジン         シーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         ブラグ       M7760         要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、ブラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに	流れるので、タービンの効率が上がリブーストのピックアップが良くなります。         マフラー       M7760         推奨:メインパイプ径 Ø 80 相当         M7960       推奨:メインパイプ径 Ø 80 相当         アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760         アウトレット同様、非気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       ソーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       M7760         要交換 推奨:8~9番相当         ガ7960       要交換 推奨:8~9番相当         ガ7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、ブラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のブラグに	出来ず、ブーストが安定しなくなりま	す。そこで、	浄化性能を確保したメタル触媒で	で大口径の物に交換することで
マフラー         バ760 M7760 M7960         推奨:メインパイブ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイブ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960 M8265         要現車合わせ           プラグ         グーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760 M7960 M7960 M7960         要現車合わせ           プラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パブ60 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ガッグ         パブ60 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。ブラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイブ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイブ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960 M8265         要現車合わせ           プラグ         グーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760 M7960 M7960         要現車合わせ           プラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パブ60 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ピーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パブ60 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ピーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パブ60 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         要交換 推奨:8~9番相当のプラグに	送り込まれた排気ガスをしっかり抜く	、ことが可能	になり、ブーストが安定するだけ <sup>・</sup>	でなく、スムースに排気が
マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           オ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           オカが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           オ事の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要現車合わせ           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ゴラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           コカが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	流れるので、タービンの効率が上が	りブーストの	)ピックアップが良くなります。	
マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           オ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           メリカが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	マフラー         M7760 M7960         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         推奨:メインパイプ径 \$ 0.80         相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           オ事の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         要現車合わせ           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           ゴラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           コカが上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに				
マフラー         推奨:メインパイブ径 6 80 相当           M7960         推奨:メインパイプ径 6 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1           コンピューター         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ハ760         要現車合わせ           M760         要現車合わせ           が約265         要現車合わせ           オ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ガリカグ         アウトリセッティングを行ってください。           ガラグ         ハ760         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	マフラー         推奨:メインパイブ径 6 80 相当           M7960         推奨:メインパイプ径 6 80 相当           M8265         推奨:メインパイプ径 6 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         1           コンピューター         //マルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           ハブ60         要現車合わせ           M760         要現車合わせ           M8265         要現車合わせ           お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         バ760           アラグ         ハ7760           アウルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パブ60         要交換 推奨:8~9番相当           M7760         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに			ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
M7960 M8265         推奨:メインパイプ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7760 M7960         要現車合わせ           オ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パ760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	M7960 M8265         推奨:メインパイプ径 Ø 80 相当           アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、 高回転の伸び共に良くなります。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           コンピューター         M7760 M7760 M8265         要現車合わせ           ションピューター         M7760 M8265         要現車合わせ           プラグ         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           パワ60 M8265         要交換 推奨:8~9番相当           プラグ         M7760 M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに		M7760	推奨コント	パノゴ径 4 00 日平
アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760         取現車合わせ         M7960         要現車合わせ         が200         アラグ         グーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         M7760         要現車合わせ         が265         フーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当         ガブ60         アラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	アウトレット同様、排気の流れをスムーズにすることで、中間域のピックアップ、         高回転の伸び共に良くなります。         コンピューター       M7760         取現車合わせ         M7960         要現車合わせ         が2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         M7760         要現車合わせ         が100         M8265         変現車合わせ         プラグ         グーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         パ760         要交換 推奨:8~9番相当         パ760         要交換 推奨:8~9番相当         100         M8265         夏交換 推奨:8~9番相当         110         111         111         111         111         111         111         111         111         111         111         111         111         111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         1111         11111	<i><b>₹</b><i>УУ–</i></i>	M7960	推奨:パン	
高回転の伸び共に良くなります。       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       M7760       要現車合わせ         M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         パ760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	高回転の伸び共に良くなります。ノーマルエンジン2.2L 2.5L等 チューニングエンジンコンピューターM7760 M7960 M8265要現車合わせあ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。要現車合わせプラグノーマルエンジン2.2L 2.5L等 チューニングエンジンプラグM7760 アうグ要交換 推奨:8~9番相当M7960 M8265要交換 推奨:8~9番相当出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに		M8265		推奨:メインパイプ径φ80 相当
高回転の伸び共に良くなります。       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         コンピューター       M7760       要現車合わせ         M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         パ760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	高回転の伸び共に良くなります。ノーマルエンジン2.2L 2.5L等 チューニングエンジンコンピューターM7760 M7960 M8265要現車合わせあ車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。要現車合わせプラグノーマルエンジン2.2L 2.5L等 チューニングエンジンプラグM7760 アうグ要交換 推奨:8~9番相当M7960 M8265要交換 推奨:8~9番相当出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	アウトレット同様、排気の流れをスム	ーズにする	ことで、中間域のピックアップ、	
コンピューター       M7760       要現車合わせ         M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         パワ60       要交換 推奨:8~9番相当         M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	コンピューター       M7760       要現車合わせ         M7760       要現車合わせ         M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       M7760         アラグ       M7760         M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7500       要交換 推奨:8~9番相当         M7500       要交換 推奨:8~9番相当				
コンピューター       M7760 M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           M8265         要現車合わせ           お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに				
コンピューター       M7760 M7960       要現車合わせ         M8265       要現車合わせ         お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         プラグ       M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	コンピューター         M7760 M7960         要現車合わせ           M8265         要現車合わせ           お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう         などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに			ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
コンピューター     取りつい     要現車合わせ       M7960     アの状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。       プラグ     ノーマルエンジン     2.2L 2.5L等 チューニングエンジン       プラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     アク換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまうなどのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	コンピューター     一〇〇〇     要現車合わせ       M7960     要現車合わせ       M8265     要現車合わせ       お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。     2.2L 2.5L等 チューニングエンジン       プラグ     M7760       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう     などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに		M7760		
M8265         要現車合わせ           お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M8265         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまうなどのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	M8265         要現車合わせ           お車の状況に合わせて、必ずコンピューターリセッティングを行ってください。         ノーマルエンジン         2.2L 2.5L等 チューニングエンジン           プラグ         M7760         要交換 推奨:8~9番相当           M7960         要交換 推奨:8~9番相当           M8265         要交換 推奨:8~9番相当           出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまうなどのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	コンピューター		要現	見車合わせ
ボロッシー     メーマルエンジン     2.2L 2.5L等 チューニングエンジン       プラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     一マルエンジン     2.2L 2.5L等 チューニングエンジン       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまうなどのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	パラウ     パラウ       プラグ     M7760       アラグ     M7760       アウ     アウ       M7960     アクク       1     M7960       1     アクク       1     M7960       1     アクク       1     M7960       1     アクク       1     アク				西理市会わせ
プラグ       ノーマルエンジン       2.2L 2.5L等 チューニングエンジン         M7760       要交換 推奨:8~9番相当         M7960       要交換 推奨:8~9番相当         M8265       要交換 推奨:8~9番相当         出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	プラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまうなどのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに				安坑半口りと
パフラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	パフラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	お車の状況に合わせて、必すコンヒ	ューターリー	セッティンクを行ってください。	
パフラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	パフラグ     M7760     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに				
ブラグ     四7960     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	ブラグ     四7960     要交換 推奨:8~9番相当       M7960     要交換 推奨:8~9番相当       M8265     要交換 推奨:8~9番相当       出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう       などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに			ノーマルエンジン	2.2L 2.5L等 チューニングエンジン
M7960 M8265 出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	M7960 M8265 出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	プラグ	M7760	要交換 非	推Ψ·8~9番相当
出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	出力が上がった場合、それに伴い燃焼温度が高くなります。純正の熱価のままでは、プラグが溶けてしまう などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに		M7960		
などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに	などのトラブルにつながります。プラグの焼け具合によって判断しますが、8番、9番相当のプラグに		M8265		要交換 推奨∶8~9番相当
		出力が上がった場合、それに伴い燃	焼温度がる	高くなります。純正の熱価のままで	では、プラグが溶けてしまう
		などのトラブルにつながります。プラ	グの焼け具	合によって判断しますが、8番、9	9番相当のプラグに



- This manual is for the instructions on the removal and re-installation of this turbo kit. You will need to have the official service manual (from Fuji Heavy Industries) for your car for additional reference on the disassembly and reassembly of other related parts.
- This product is designed to be used for off road competition purposes. This product may not be road legal in your country so please check with your local authorities prior to use on general public roads.
- This product will increase your engines power output so it is necessary to address and upgrade your suspension and brakes to suit the increased power for added safety.
- This product was specifically designed for the vehicle application as stated above. This is not designed and may not be suitable for other cars/engines other than stated in this manual. If this product/kit is installed on any other vehicles/engines it may damage this product and /or the engine /vehicle that it is fitted to.
- This installation manual simply explains the removal and installation of the turbo unit as well as the air pipe(s), heat shield and the coolant as well. Please read this manual carefully in advance to prepare all the necessary tools required for the job.
- This product is to be fitted by an experienced professional in a fully equipped workshop.
- Protective equipment may be required for the installation process so please ensure there is the appropriate safety and 1st aid equipment readily available for the installation.
- It is best to work on the car when the engine is cold as it will prevent possible burns and or injuries when the engine is hot.
- When removing and re-fitting the parts please perform the job with care. Do not use excessive force on the bolts and parts so as not to cause any damages to the parts and/or related parts.
- Please tighten each bolt with a torque wrench. This will prevent any possible damages to the bolt and also ensure that it won't come undone.
- Prior to testing the car please check for adequate levels of coolant and any signs of leakage. If there are signs of lack of coolant, leaks and/or rapid rising of temperature stop the car immediately so as not to risk engine damage.
- Have a boost gauge fitted to your car (if not already) to monitor the turbo via the boost levels to ensure that it is operating as normal.

#### **REQUIRED TOOLS**

GENERAL ENGINE MAINTENANCE TOOLS
 WORKSHOP SERVICE MANUAL

TORQUE WRENCH

#### **KIT CONTENTS**



The following items illustrated below are the items included in the kit. Item Quantity is noted in ( ).

### 1. REMOVAL OF THE STOCK TURBO

Disconnect the battery's negative terminal and refer to the service manual for the removal of the standard turbine. The items marked with an "X" next to them in the below illustration will no longer be required.





Inspect the tube for any signs of blockage and or possible signs of problems.

Thoroughly check the oil inlet pipe to ensure that it has been cleaned properly and flushed with high pressure air prior to fitment.



Verify the Banjo Bolt head side oil line If the bolt is the non orfice type, then change it with Subaru genuine part 14445AA090.







No Orfice Type Bolt SUBARU OEM Part # 14445AA090

### 2. STUD BOLT INSTALLATION

 Install the side bolts supplied with the turbine. Install the stud bolt to the ARMS Turbo.



### 3. OIL LINE INSTALLATION



(f) Attach the oil line pipe to the AN4-M12 P1.0 adapter.



- (2) Copper Washer
- ① AN4-M10 P1.5 Adapter
- 1 AN Male to AN Female 90°
- 1 Attach the Turbo to the Mesh Hose



(16) Attach the Mesh hose to the Thermal Hose

### 4. TURBO INSTALLATION

The following parts are required to install the turbo.



#### 

- When installing the pipes/tubes please be sure not to over tighten them or screw them on the wrong way as you can damage these parts and/or related parts.
- The M8265 turbos inlet diameter is much larger than the stock type. So the stock suction hose cannot be installed. Tomei Turbo Suction Hose, Part Number 451002 will be required. (sold seperately).

#### 5. COOLANT & BLEEDING CHECK

#### CAUTION

- It is best to use proper coolant LLC as normal water will help increase chances of internal rust from the radiator and engine related parts.
- DO NOT open the radiator cap when the engine is running or while it is still hot as the water from the radiator may spray boiling hot water onto you.
- (1) Check that the radiator hose clamp is securely fastened.
- (2) Have the heater control set to MAX.(The air plug is a copper washer bolt near the warning label.)
- (3) Release the air from radiator cap via the bolt.
- (4) At approx less than 2L/min fill the coolant tank to with coolant to bleed any air from inside. Check to be sure all air has been bled properly and fill to the required level before closing the cap.
- Have a new copper washer ready for when closing the air plug.
   [Air Bleeder Plug Torque Specs: 6.9<sup>-7</sup>.8N•m(0.7<sup>-0.8kgm</sup>)]
- (6) Close the radiator cap and have the engine running, the thermostat will keep the coolant circulating.
- (7) Check the water temp gauge to see if the temperature is rising and also carefully feel the hose if there is warm water flowing through it.
- (8) Once the thermostat is checked and working properly, checks the water temperature to see that it is not rising abnormally fast. You can do this by holding the revs at 2,500 RPM for 10secs at a time for about 2-3 times.
- (9) Stop the engine.
- (10) After the engine has cooled down, open the radiator cap and check the coolant fluid level again to see if the coolant level has dropped or not. If it has then you will need to repeat the above process again.
- (11) When the fluid is no longer receding then you can top it up to the noted limit or till you reach the max on the reservoir.
- (12) Start the engine, let the engine idle at 3000rpm, and check that the heater core has the sound of water flowing through it. Check the instrument panel until you see the liquid level stop dropping.

#### INSTALLATION VERIFICATION

- (1) Check the E-Brake with the gear in neutral to ensure that it is working.
- (2) Double check for any signs of water and oil leaks during idling.
- (3) When the engine is turned off, check the water and oil levels again to be sure that they are at the right levels. Check the amount of water that has entered the reservoir tank.
- (4) Start the engine and hold it 3,000 RPM and check for any signs of exhaust leaks and/or strange noises.
- (5) Do a test drive and check that the turbo is coming on boost as normal.
  - •Factory boost settings is at 1.0kg/cm<sup>2</sup>, so please also add a boost conroller to adjust your settings.
  - · Check your boost meter and boost controller for any abnormal signs.
- (6) Once again check all the parts that were installed and or replaced as well as the water and oil levels or signs of leaks.
  - ·Do not turn the engine off immediately after hard driving.
  - ·Check engine oil periodically.

#### **SPECIFICATIONS**

PRODUCT		M7760	M7960	M8265
COMPRESSOR	TRIM	60.0	60.0	52.0
	in dia.	52.6	52.6	54.8
	EX DIA.	68.0	68.0	76.2
TURBINE	TRIM	76.9	78.4	77.1
	in dia.	49.1	54.0	58.8
	EX DIA.	56.0	61.0	67.0
POWER POTENTI	AL	380PS	400PS	450PS

#### SETTING GUIDE



		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
			2.2L, 2.5L Base
BOOST SETTINGS	M7760	Using a Boost Controller @	Using a Boost Controller @
	M7960	1.4~1.5kg/cm²(19.9~21.3psi)	1.6kg/cm² (22.8psi)
	M8265		
		760 is capable of 380PS, the M79	
		S. The stock engine first weak poin	
	_	asket to the metal type is highly r	
		and the rest of the engine remains The above figures is with $1.4 \sim 1$ .	
		necting rods, you can then run up	
		ip and condition. Boost should onl	
		gear, the higher load in lower gea	-
		ne occasions when the rpm reache	-
poost drops).			
			Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
	M7760	Not	Required
ACTUATOR SETTINGS	M7960	{The pre-set pressu	ıre is 0.9kg∕cm² (12.8psi)}
			Not Required
	M8265		Not Required {The pre-set pressure is
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor	t our factory, ntroller installe	so there is no need for any additioned to make the required adjustment ons.	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments.
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor	t our factory, ntroller installe	ed to make the required adjustmen	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor	t our factory, ntroller installe mance conditi	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. hts on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base
The actuator has been pre-set a	t our factory, ntroller install mance conditi M7760	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor,	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by upp	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by upp 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)}	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the	ed to make the required adjustment ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup>	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the	ed to make the required adjustment ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup>	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis	ed to make the required adjustment ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup>	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are	t our factory, ntroller installe mance conditi <u>M7760</u> <u>M7960</u> <u>M8265</u> the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s	STOCK ENGINE 350PS 350PS 350PS 4.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons.	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger of	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are 2.2L and higher. Since	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger of	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend isplacement EJ engines of rbos, as they have more
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are 2.2L and higher. Since	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger of	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by up 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend isplacement EJ engines of rbos, as they have more Engine Tuning with a
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are 2.2L and higher. Since potential. The larger Tu	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger our urbos are bes	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS et is the weakest point. So by upp 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu t suited for them.	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend isplacement EJ engines of rbos, as they have more
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are 2.2L and higher. Since	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger of urbos are bes	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu t suited for them. STOCK ENGINE	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend isplacement EJ engines of rbos, as they have more Engine Tuning with a
The actuator has been pre-set at But it is best to have a boost cor conditions demand certain perfor TARGET POWER M7760 With the stock motor, M7960 a metal type, with {boo limit of the normal eng to upgrade the pistons M8265 The larger Turbos are 2.2L and higher. Since potential. The larger Tu	t our factory, ntroller installe mance conditi M7760 M7960 M8265 the head gask ost settings @ ine. When the to Forged Pis designed to s these larger our urbos are bes	ed to make the required adjustmen ons. STOCK ENGINE 350PS 350PS 1.4~1.5kg/cm2 (19.9~21.3psi)} boost setting target is 1.6kg/cm <sup>2</sup> stons. uit those who are running larger d engines demand more from the Tu t suited for them. STOCK ENGINE	{The pre-set pressure is 0.9kg/cm² (12.8psi)} onal adjustments. Ints on the day when driving Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base 380PS 400PS 450PS grading the head gasket to 350PS is then the standard , we then highly recommend isplacement EJ engines of rbos, as they have more Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base

			Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
HEAD GASKET	M7760		CHANGE TO METAL TYPE
	M7960	STANDARD	RECOMMENDED :
	M8265		TOMEI METAL HEAD GASKET
he stock EJ head gasket is a me	etal type gasket	. But during high boost appli	ications, the higher combustion
pressures are then unsafe. There	is still room for	improvement to increase s	ealing properties. By upgrading
he head gasket, you can then sta	abilize surface p	ressures. Chose the right g	asket thickness to suit your
desired compression ratio.			
		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
			2.2L, 2.5L Base
INJECTOR SIZE	M7760	6	50cc or Higher
	M7960		000
	M8265		830cc or Higher
o work out the injector sizes you			
Farget Horsepower x 5.9 $\div$ No. o			ler required. Take into account
hat you will run up to 80%~90% of	t the injector s	capacity.	
			Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
	M7760	1851 /h or Hig	her (Fuel Pres. @ 3kg/cm²)
FUEL PUMP SIZE	M7960		MEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cm²)
			235L/h or Higher
FUEL PUMP SIZE			
FUEL PUMP SIZE			(Fuel Pres @ 3kg/c
FUEL PUMP SIZE	M8265		5
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind	ou need you use ders x 0.06 = Fue	el Pump flow rate required.	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr
FUEL PUMP SIZE To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80~90% c	ou need you use ders x 0.06 = Fue	el Pump flow rate required. <sup>-</sup> aking your choice.	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr
Γο work out the fuel pump size yα njectors Capacity x No. of Cylind	ou need you use ders x 0.06 = Fue	el Pump flow rate required.	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr
Γο work out the fuel pump size yα njectors Capacity x No. of Cylind	ou need you use ders x 0.06 = Fue	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80~90% c	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE	(Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will requir regulator to suit the new setup. Y	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure out the vacuum hose being
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will requir regulator to suit the new setup. Y	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require regulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure out the vacuum hose being
To work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will requir regulator to suit the new setup. Y	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind oump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7760 M7960	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS
To work out the fuel pump size youngectors Capacity x No. of Cylind nump should be used at 80~90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS
Fo work out the fuel pump size yo njectors Capacity x No. of Cylind pump should be used at 80 <sup>~</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require regulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S RECOMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS
Fo work out the fuel pump size young should be used at 80~90% constrained by the second strain of the second strai	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S COMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS rsepower range.
To work out the fuel pump size youngectors Capacity x No. of Cylind nump should be used at 80~90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS rsepower range.
To work out the fuel pump size youngectors Capacity x No. of Cylind nump should be used at 80~90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected. AIR CLEANER	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265 aner capacity wh	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI nich best suits the target ho	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type-S COMMENDED : TOMEI type-S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS rsepower range.
To work out the fuel pump size youngectors Capacity x No. of Cylind nump should be used at 80~90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected.	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust fou will need to M7760 M7960 M8265 aner capacity wh M7760	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI hich best suits the target ho STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS rsepower range.
Fo work out the fuel pump size yes njectors Capacity x No. of Cylind oump should be used at 80 <sup>°</sup> 90% c FUEL PRESSURE REGULATOR Changing the fuel pump will require egulator to suit the new setup. Y connected. AIR CLEANER Please select the correct air clea	ou need you use ders x 0.06 = Fue capacity when m M7760 M7960 M8265 re you to adjust You will need to M7760 M7960 M7960 M8265 aner capacity wh	el Pump flow rate required. aking your choice. STOCK ENGINE RECOMME the fuel pressure with an a set it at 3k when idling with STOCK ENGINE STANDARD AI hich best suits the target ho STOCK ENGINE	RECOMMENDED : TOMEI 255L/h (Fuel Pres. @ 3kg/cr Then consider that the fuel Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base ENDED : TOMEI type–S RECOMMENDED : TOMEI type–S djustable fuel pressure out the vacuum hose being Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base R FLOW / AIR FLOW LESS AIR FLOW LESS rsepower range. Engine Tuning with a 2.2L, 2.5L Base

		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
			2.2L, 2.5L Base
SUCTION PIPE	M7760 M7960	Optional – MAF Remapp	ing Required for upgraded pipe.
	M8265		REQUIRED: TOMEI SUCTION HOSE
When running higher boost, the stoo	ck suction r	pipe at times can deform under hi	gh pressure conditions
this hinders intake efficiency. With			
performance gains. MAF remapping			
characteristic of MAF sensor may b			
			Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
INTERCOOLER	M7760		, ,
	M7960	UPGRADE	RECOMMENDED
	M8265		REQUIRED Main Upgrade
Pressurized air from the Turbine is		d and sent to the engine. This pr	
temperature to increase with heat.			
becomes poor, resulting to performa			
forced air via the fins in the interco			i, and the denser colder air
will improve combustion efficiency	to optimize	performance.	
			Fuering Truster with a
		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
	117700		2.2L, 2.5L Base
BLOW OFF VALVE	M7760	RECOMMENDED:	
(Recirculation Type)	M7960	Strengthened Typ	e (The Non Vent To Atmosphere Type
			RECOMMENDED:
	M8265		Strengthened Type(The Non Vent
			To Atmosphere Type
When the throttle is suddenly close	d, the force	ed air from the Turbine will have r	no where to go.
This restricted flow places a heavy	burden on t	the turbo and other parts. So the	Blow Off Valve is fitted
somewhere between the turbo and	the throttle	to prevent this problem by giving	g an option of an escape
route to vent the excess pressure.	This saves	the turbo from any possible prob	lems. The stock BOV was
never designed to handle high boos	t applicatior	ns, so it will struggle to do it's job	properly when the limits
are exceeded. This puts the turbo a	it risk of fai	lure and response drops. This is	why we recommend to
upgrade the BOV to a stronger type	e. Additiona	lly, when the BOV is a vent to at	mosphere type, this can
cause other problems with the ECU	not being a	able to read correct air volume th	nat is flowing into the engine.
As the volume of air still passes thr	ough the ai	r flow meter but not all of if goes	to the engine. In this case
the air to fuel mixture will be incorr	ect. So we	recommend the recirculation type	e design.
			Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
EXHAUST MANIFOLD	M7760		
	M7960	TOMEI EX	PREME or Similar
	M8265		TOMEI EXPREME or Similar
When you upgrade the camshafts to		he exhaust pressure getting it riv	
turbine wheel efficiency. Then you'l			
turbine will benefit more which will a			
the distant from the turbo to the ex			
response will drop. In addition, some			
headers to allow fitment. In addition			
headers that you chose to use, the			
response. With the EXPREME exhau	ust manifold	d design the exhaust backpressur	e will be improved to give
very an english and abarman turbing a	nool		
you an easier and sharper turbine s	p001.		

		STOOK ENGINE	Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
TURBINE OUTLET	M7760	RECO	DMMENDED:
METAL CAT	M7960	METAL CAT PIPE DIA. Φ70~Φ75	
FRONT PIPE	140005		RECOMMENDED:
	M8265		METAL CAT PIPE DIA. Φ70 <b>~</b> Φ75
The standard outlet is together wit	n the front (	pipe and the catalytic converter,	and the stock design hinders
exhaust flow. The design of the fac	tory standa	rd model restricts the performan	ce potential of the engine to
suit emission standards. Especially	at higher er	ngine speeds with high boost, the	turbine suffers from
restricted exhaust flow which will c	ause proble	ms with controlling boost levels.	With properly designed
headers and exhaust piping, more p	otential car	be extracted from the engine w	ith a larger metal catalytic
converter. Boost conditions will ren	nain stable a	and controllable, the Turbine will	also deliver good response.
		STOOK ENGINE	Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
MUFFLER	M7760		AIN PIPE DIA. Φ80 or Similar
MOFFLER	M7960	RECOMMENDED: MA	AIN PIPE DIA. 480 or Similar
	M8265		RECOMMENDED:
	10200		MAIN PIPE DIA. Φ80 or Similar
As with the TOMEI outlet pipe desi	gn a larger (	diameter design with smooth inte	ernal design to maximize
exhaust flow and not cause any pe	formance r	estrictions.	
		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
ENGINE MANAGEMENT (ECU)	M7760	Ontimiza	the Engines Setup
	M7960	Optimize	the Engines Setup
	M8265		Optimize the Engines Setup
An aftermarket ECU is required to	optimize the	e setup of your engine with the n	ew setup.
		STOCK ENGINE	Engine Tuning with a
		STOCK ENGINE	2.2L, 2.5L Base
PLUG	M7760		Recommended: 8 $\sim$ 9 Heat Range
PLUG	M7960	UPGRADE REQUIRED F	ecommended: 8~9 Heat Range
	MODEE		UPGRADE REQUIRED
	M8265		Recommended: 8 $\sim$ 9 Heat Range
With the increase of horse power, t	he increase	in combustion temperatures and	d this will be a risk of the
plugs from melting. The recommen	ded plug he	at range of 8-9 is suitable.	



〒194-0004 東京都町田市鶴間5-4-27 TEL:042-795-8411(代) FAX:042-799-7851

5-4-27 Tsuruma Machida-shi Tokyo 194-0004 JAPAN TEL : +81-42-795-8411(main switchboard) FAX : +81-42-799-7851 http://www.tomei-p.co.jp

この製品に関わる取り付け、操作上のご相談は上記へお願いします。 営業時間:月~金(祝祭日、年末年始を除く)9:00~18:00

If you have any questions in regards to the installation of this product, please contact your local authorised Tomei Powered distributor. OPEN: Monday - Friday (National holidays and public holidays excluded). 09:00 - 18:00

ARMS EJ SINGLE SCROLL M7760/M7960/M8265タービンキット取扱説明書 2016年7月 M17Y04-1 ARMS EJ SINGLE SCROLL M7760/M7960/M8265 TURBINE KIT INSTALLATION MANUAL 2016.7 M17Y04-1