

# METAL HEAD GASKET



- ガスシール強化ポアガスケット・・・グロメット Type/ コンバイン Type
- 高シール・耐久性・・・上下対称ビード形状による面圧安定
- 表面処理・・・高追従・馴染み向上 モリブデンゴムコーティング

Grommet Metal Head Gasket

## グロメット Type ヘッドガスケット

A'PEXが経験した数多くのレース実績と独自の高精度設計が実現したメタルヘッドガスケットには、最上級のシール性と耐久性を両立したストップ構造を採用しています。ラインナップにはRB26/RB25/SR20を設定し、ともに優れた密着性を誇る独立シールがピストンポア部に使われ、ブースト圧0.2MPa(2.0kgf/cm<sup>2</sup>)以上の高回転、高負荷に対応可能です。また、ヘッドブロックへの馴染み性を向上させるため、ガスケット表面にはモリブデンコーティングを施し、結合強度を大幅にアップ。ヘッドガスケットに求められる、うねり吸収などの圧縮性や燃焼によるヘッド変形への追従復元性、さらには燃焼ガスをリークさせない耐圧性など、全てを高次元でバランスさせた設計です。なお、各車種それぞれにφ87とφ86ピストン用を備えて幅広いチューニングステージに対応し、ノーマルエンジンの純正交換にも安心して使用いただけます。

Deformation Grommet Metal Head Gasket

## 変形ポアグロメット Type ヘッドガスケット

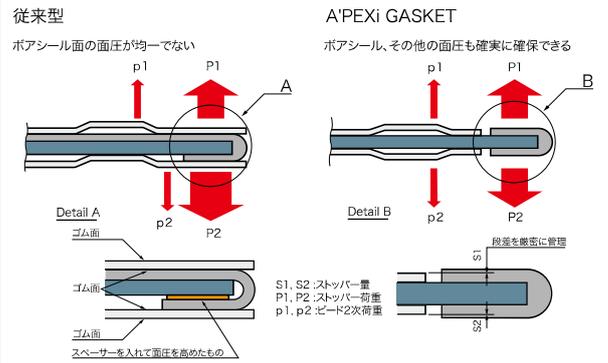
モリブデンコーティングとストップ構造を取り入れ、最上級のシール性と耐久性を両立したメタルヘッドガスケットです。3S-GE、3S-GTE用のポアシール形状はバルブの逃げを設けたリセス対応グロメットとし、極力デッドボリュームを抑えることでHC量増大を最小限に止めています。また、ポア基準径をφ88に設定し、純正ピストンはもちろん1mmポア・アップピストンにも対応します。一方、1JZ-GTE、2JZ-GTE用においては、ビード形状に独自のノウハウを生かすことで、VVTの有無を問わない装着を実現。ただし、ノーマルピストン対応のため、ポア基準径はφ87の設定です。さらに、様々なチューニングステージでの要求圧縮比に対応させるべく、締め付け厚さを各車種ともに4タイプをラインナップ。高負荷のかかる連続走行に対しても信頼の密着性を誇ります。

Combine Bead Metal Head Gasket

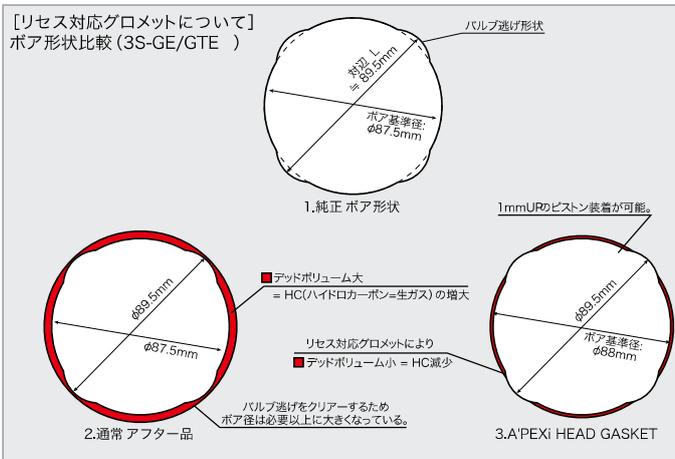
## コンバインビード Type ヘッドガスケット

NAチューニングはもちろん、ボルトオンによるタービン装着をも視野に入れ開発されたHONDA用メタルヘッドガスケットは、要求される様々な性能を高度にバランスさせるばかりか、エンジン(ヘッド材質、ブロック材質、スリーブ構造)とのマッチングを考慮した新方式のコンバインタイプを採用しています。これは、従来方式のストップタイプでスリーブ下降の原因となるスリーブ上の最大面圧部を、シリンダーブロック上へと移行したもので、確かな密着性を誇りトラブルの心配がありません。また、ヘッド側、ブロック側への均一な面圧分布を形成するため、従来品ではコスト、量産性の問題で敬遠されていたセンタープレートのプレス加工及び上下対称形状となる面圧ビード形状を取り入れ、さらには上下面板の特殊コーティングにより、高温、高負荷条件下においても確実な性能を発揮します。

## NISSAN/MITSUBISHI/SUBARU/SUZUKI

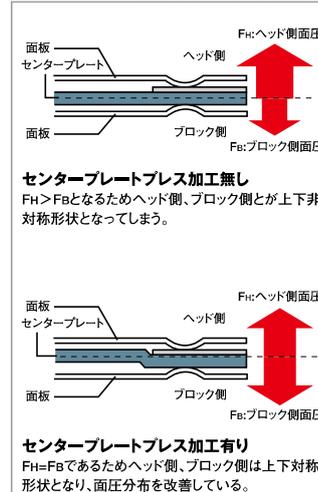


## TOYOTA 3S-GE/GTE



## HONDA

### センタープレート形状変更による面圧比較



### 面圧形状比較

