



取扱説明書

INSTALLATION MANUAL

バルブスプリング

VALVE SPRING

目次 / INDEX

P2 日本語

P6 English

このたびは弊社製品をお買い上げいただき、まことにありがとうございます。

ご使用前にこの説明書をよくお読みのうえ正しくお使いください。

お読みになった後もすぐ取り出せる場所に大切に保管してください。

説明書に書かれている注意事項は必ず守ってください。

各自動車メーカーの発行する整備要領書が必要になります。本書と合わせてお使いください。

不適切な使用により事故が生じた場合、弊社では責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

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。

Thank you for purchasing a Real Speed Engineering product.

Please read this installation manual carefully prior to installation/use.

Ensure you keep this document stored in a safe location for future reference.

Pay close attention to and adhere to the various warnings/cautions contained herein.

You should also consult the official servicing manual for your vehicle when installing this product.

Please note that inappropriate installation/use of this product will be at the owner's own risk and/or responsibility.

Retailers/Workshops should ensure this document is given to the end user.

適合/品番

エンジン型式	タイプ	対応リフト (mm)	品番	備考
VR38DETT		IN ~12.30 EX ~11.33	RA304A-NS01A	楕円線材
RB26DETT	A	~10.85	RA304A-NS05A	
	B	~11.50	RA304A-NS05B	専用リテーナー付 ※ベース円Φ30カムシャフト用
R33 RB25DE(T)	A	~8.50	RA304A-NS06A	ラッシュカム専用
	B	~10.25	RA304A-NS06B	IN リテーナー付 ソリッドカム専用
RB20DE(T) VG30DE(TT)		~10.35	RA304A-NS07A	
SR20DE(T)		~12.50	RA304A-NS08A	
CA18DE(T)		~10.35	RA304A-NS11A	
VQ35DE/HR		~11.0	RA304A-NS04A	楕円線材 ハイリフト対応タイプ
4G63 ※1		~11.5	RA304A-MT01A	ハイリフト対応タイプ
EJ20/25		~11.0	RA304A-SB01A	ハイリフト対応タイプ

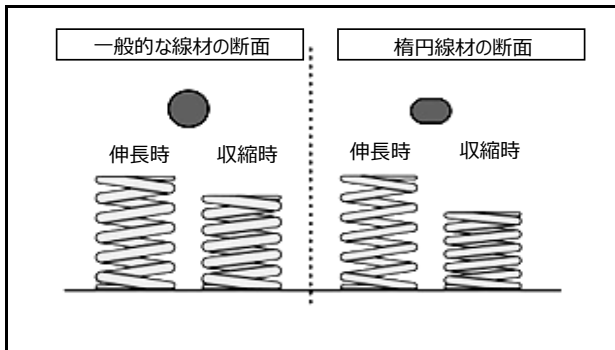
※1 EVO8/9に使用する場合はEVO7用純正リテーナーが必要です。

■ R.S.E. バルブスプリングの特徴

- 改良型シリコクロムオイルテンパー線
シリコクロムオイルテンパー線材をさらに進化させた改良型を採用し、最適な設計と合わせることで、“①ジャンプ”や“②バウンス”の発生を抑え最高回転数を上昇させました。また、“③疲労限度”を上昇させました。
- 多段不等ピッチスプリング
1本のスプリングの中で、バネレートを数段組み合わせることで、固有振動数を飛躍的に高くする設計思想。共振を起こりにくくし、“④サージング”の抑制効果を向上しました。
- 窒化
スプリングに窒素を浸透させ、表面に大きな圧縮応力を残留する表面処理法です。ハイリフトカムシャフトに対応した“疲労限度”を確保するために採用しました。
- ショットピーニング
スプリングの表面に小さな鋼球を高速で無数に打ち付ける作業で、ばねの表面に圧縮の残留応力を形成させ、“疲労限度”を増す工程です。従来から実施されているものを、設計変更に併せて最適値に変更しました。
- ホットセッティング
高温状態のスプリングに実際に使用する荷重以上の大きな荷重を加え、永久変形を生じさせる工程です。長期に渡り最高の性能を確保するため“⑤へたり”を防止しました。

①ジャンプ	高回転時、バルブがカムの回転に追従できずに勝手にリフトし、その後戻るときにカム面に激突しそのまま収まらずに跳ねる現象
②バウンス	バルブが戻ったときにバルブがバルブシートに密着せずにショックで跳ね返り、何回か繰り返す現象
③疲労 (つかれ)	スプリングの繰り返し作動中に折損が発生すること。振幅の大小に関係する（リフトが大きいと疲労しやすい）。
④サージング (サージ)	バルブスプリングの素線が振動を起こし（共振）、ばね全体が激しく振動したり、バネの中で波が往復するような振動となる現象
⑤へたり	使用中にスプリングの荷重（自由高さ）が減少してしまう現象。作動中の最大応力、使用時間に関係する。

- 楕円線材の採用 ※VQ35、VR38DETT のみ
線材を楕円形状とすることで線間の密着長を短縮し高リフトのカムに対応を可能にしました。



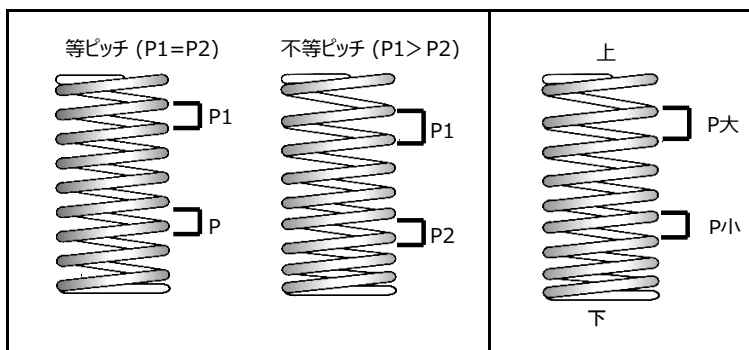
⚠ 使用上の注意

- 本品は自動車競技という特殊用途に用いるため、取付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り危険です。
- バルブスプリングの取り付けに伴う、エンジンの分解組立、および点検方法は各自動車メーカーの発行する整備要領書を参照してください。
- カムシャフトのリフトに応じた、適切なスプリングを使用してください。
- 組付前に必ず洗浄し、ゴミや、識別ペイントが洗い落とせるものは落としてください。
- 定められたバルブリフト量（リフト長）よりも大きい入力を与えないでください。過度な入力がかかるとスプリング全長が変化します。
- バルブスプリングの負担を低減し、耐久性と回転余裕を確保するため、R.S.E.カムシャフトの使用を推奨します。Gコントロール機能が無いカムは、カム開度とリフト量の組み合わせによって、バルブスプリングに著しい負担をかけるので注意が必要です。
- 使用するバルブスプリングの種類より、取り付け時に注意が必要なものがあります。

【不等ピッチスプリングの場合】

ピッチが密の方を下にして取り付けてください。

※VR38DETT、4G63用には識別色がついていません。ピッチが密の方を下にして取り付けてください。



【RB26DETT用 Bタイプ】

RB26DETT用Bタイプは、同梱の専用リテーナーを使用する事を前提として設計されています。

また装着には、ベース円φ30のカムシャフトおよびR.S.E.バルブリフターを併用してください。

仕様

※仕様は設計値です。

		線形	自由長 (mm)	セット長 (mm)	リフト長 (mm)	密着長 (mm)	セット荷重 (kgf)	リフト荷重 (kgf)	材質	処理	色
VR38DETT	IN	3.05×3.81	45.1	36.6	25.6	21.7	22.0±6%	60.0±6%	SWOSC-V	窒化	無
	EX			33.7	22.5		32.0±6%	70.0±6%			
RB26DETT TYPE-A		Φ3.90	44.0	37.7	27.2	26.1	24.0±7%	77.2±7%	SWOCN-V	窒化	白
RB26DETT TYPE-B		Φ4.20	45.0	40.2	29.0	28.0	24.0±7%	97.8±7%	SWOCN-V	窒化	桃
R33 RB25DET TYPE-A	IN	Φ3.60	39.0	30.6	21.8	20.1	25.6±7%	63.8±7%	SWOCN-V	窒化	緑
	EX	Φ3.70	46.2	34.4	25.6	23.4	34.4±7%	68.6±7%	SWOCN-V	窒化	ピンク
R33 RB25DET TYPE-B		Φ3.90	41.0	35.0	25.0	24.0	24.2±7%	80.6±7%	SWOCN-V	窒化	青
RB20/VG/CA(DE/DET)		Φ3.90	41.0	35.0	25.0	24.0	24.2±7%	80.6±7%	SWOCN-V	窒化	青
SR20DE(T)		Φ4.00	48.0	40.0	27.5	26.5	25.6±7%	81.6±7%	SWOCN-V	窒化	赤
VQ35DE/HR		3.00×3.75	49.1	37.0	26.0	25.0	24.0±6%	56.8±6%	SWOSC-V	窒化	青
4G63		Φ4.00	50.1	39.6	27.2	26.2	33.7±7%	85.5±7%	SWOCN-V	窒化	無
EJ20/25		Φ3.80	43.1	36.2	25.4	23.1	23.8±7%	74.8±7%	SWOCN-V	窒化	青

APPLICATION/PART NUMBER

ENGINE TYPE	TYPE	COMPATIBLE LIFT (mm)	PART NO.	NOTES
VR38DETT		IN ~12.30 EX ~11.33	RA304A-NS01A	Oval wire core
RB26DETT	A	~10.85	RA304A-NS05A	
	B	~11.50	RA304A-NS05B	With special retainers For Φ 30mm base Circle Camshafts R.S.E. Valve Lifters Required
R33 RB25DE(T)	A	~8.50	RA304A-NS06A	For Hydraulic lash adjuster camshafts
	B	~10.25	RA304A-NS06B	With Intake side retainers for solid conversions
RB20DE(T) VG30DE(TT)		~10.35	RA304A-NS07A	
SR20DE(T)		~12.50	RA304A-NS08A	
CA18DE(T)		~10.35	RA304A-NS11A	
VQ35DE/HR		~11.0	RA304A-NS04A	Oval wire core suited for high cam lift
4G63 ※1		~11.5	RA304A-MT01A	Suited for high cam lift
EJ20/25		~11.0	RA304A-SB01A	Suited for high cam lift

*1 Stock EVO 7 Retainers are required when using R.S.E. Valve Springs on the EVO 8/9 models.

■ R.S.E. Valve Spring Features

- Advanced Oil Tempered Chrome-Silicone Alloy Core

The adopted wire design shows the best design method that suits race applications, ① jump and ② bounce is reduced so higher rpm limits can be raised. ③ the fatigue limit is raised to increase durability.

- Variable Stage Unequal Pitch Springs

In each spring the design and the set spring rate is set to have a higher natural frequency so to reduce the chances of resonance. ④ chances of surging is greatly reduced.

- Nitrided

The spring material is surface treated with Nitrogen for improved strength to cope with stress fatigue. Compatible with high lift camshafts to maximize the life expectancy of these springs.

- Shot Penning

A process that strikes many small steel balls onto the surface of the spring at high speeds is made to enhance the surface of the spring to raise its fatigue limit. Although it has been carried out earlier during the manufacturing process.

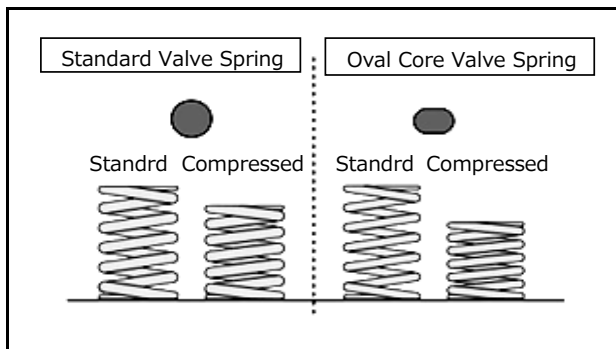
- Hot Setting

High stress loads that are placed on the springs when hot can cause permanent deformation. So the added measures were taken to guarantee the problems from "⑤Fading" is prevented.

- | | |
|--------------------|---|
| ① JUMP | At high RPM the high lift cams can cause the phenomenon of the valve to leave contact of the cam lobe "jump" which will cause it to slam back onto the camshafts surface on return. |
| ② Bounce | When the valve returns at such high speeds and landing with a shock on the valve seat the bounce phenomenon can occur repeatedly. |
| ③ Fatigue (Stress) | The harsh conditions that the valve springs are subjected to when used with high cam lifts and high RPM can cause fatigue in the spring and breakages are a common problem |
| ④ Surging (Surge) | The wire of the valve spring can vibrate which will cause the vibration (resonance) over the entire spring, this phenomenon will have the waves of vibrations going back and forth in the spring. |
| ⑤ Fading | This phenomenon happens when the spring is subjected to maximum stress loads during operating conditions. |

- Oval Core Wire *VQ35, VR38DETT

The use of the oval shaped spring wire are designed to compress more than the standard design which allows these engines to run high lift camshafts without compromise.



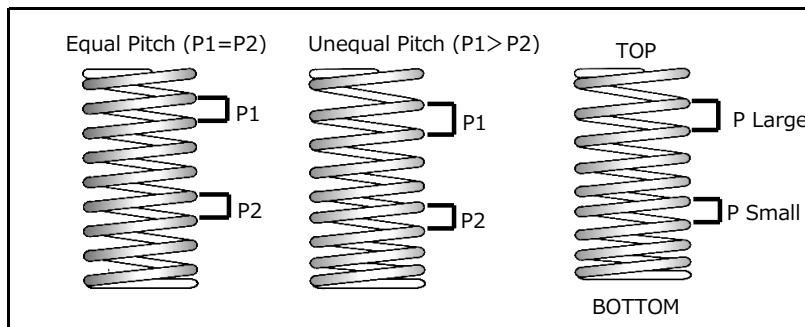
PRECAUTIONS

- This is designed for competition use only and is to be installed by an experienced qualified professional.
- Installation must be done with the correct tools and place to avoid any possible injuries.
- Please refer to the official maintenance manual for detailed information with disassembling and reassembling the valve train during the valve spring install.
- Please select the correct valve springs to suit the camshafts profile that you will use.
- All valve train components and the cylinder head must be clean and free from grime before reassembly.
- Check the clearances of the camshaft cam lift to be sure that it suit the valve springs capabilities. If the cam lobe is too high then it can catch the valve spring and cause terminal damage.
- It is highly recommended to use the camshafts that R.S.E. recommends with the valve springs you have chosen (or vice versa) as excessive stress can burden the valve springs when the wrongly selected camshaft profile is chosen which will greatly shorten the valve springs life.
- Take extra precautions when installing the valve springs to ensure no details are overlooked.

[Irregular Spring Pitch]

Install the valve springs with the tighter pitch down.

* The VR38DETT / 4G63 has no paint colour indication so in this case you install with the tighter spring pitch end side down.



[RB26DETT Type B]

With the RB26 Type B packs they are to be used with the special retainers that are included in the kit. Special R.S.E. valve lifters are required when using the R.S.E. ϕ 30mm core camshafts.

SPECIFICATIONS

* Specifications List.

		Alignment	Free Length (mm)	Set Length (mm)	Lift Length (mm)	Compressed Length (mm)	Set Load (kgf)	Lift Load (kgf)	Material	Processing	COLOUR
VR38DETT	IN	3.05×3.81	45.1	36.6	25.6	21.7	22.0±6%	60.0±6%	SWOSC-V	Nitride	Nil
	EX			33.7	22.5		32.0±6%	70.0±6%			
RB26DETT TYPE-A		Φ3.90	44.0	37.7	27.2	26.1	24.0±7%	77.2±7%	SWOCN-V	Nitride	White
RB26DETT TYPE-B		Φ4.20	45.0	40.2	29.0	28.0	24.0±7%	97.8±7%	SWOCN-V	Nitride	Pink
R33 RB25DET TYPE-A	IN	Φ3.60	39.0	30.6	21.8	20.1	25.6±7%	63.8±7%	SWOCN-V	Nitride	Green
	EX	Φ3.70	46.2	34.4	25.6	23.4	34.4±7%	68.6±7%	SWOCN-V	Nitride	Pink
R33 RB25DET TYPE-B		Φ3.90	41.0	35.0	25.0	24.0	24.2±7%	80.6±7%	SWOCN-V	Nitride	Blue
RB20/VG/CA(DE/DET)		Φ3.90	41.0	35.0	25.0	24.0	24.2±7%	80.6±7%	SWOCN-V	Nitride	Blue
SR20		Φ4.00	48.0	40.0	27.5	26.5	25.6±7%	81.6±7%	SWOCN-V	Nitride	Red
VQ35DE/HR		3.00×3.75	49.1	37.0	26.0	25.0	24.0±6%	56.8±6%	SWOSC-V	Nitride	Blue
4G63		Φ4.00	50.1	39.6	27.2	26.2	33.7±7%	85.5±7%	SWOCN-V	Nitride	Nil
EJ20/25		Φ3.80	43.1	36.2	25.4	23.1	23.8±7%	74.8±7%	SWOCN-V	Nitride	Blue



〒252-0002 神奈川県座間市小松原2-54-9

TEL : 046-205-4870

FAX : 046-205-4872

2-54-9, Komatsubara, Zama-shi, Kanagawa, 252-0002 JAPAN

TEL : +81-46-205-4870

FAX : +81-46-205-4872

www.realspeedengineering.com

この製品に関するお問い合わせは上記までお願いいたします。
営業時間：月～金（祝祭日・夏季休業・年末年始休業をのぞく）
10:00～12:00 / 13:00～17 : 00

If you have any questions in regards to the installation of this product, please contact us.
OPEN: Monday - Friday (National holidays and public holidays excluded).
10:00～12:00 / 13:00～17 : 00