

MULTI PLATE
OS Racing Clutch Series

OSレーシングクラッチ取扱説明書



OSGIKEN
RACING POWER UNIT & PARTS DEVELOPMENT

このキットをお譲りの際には、次の方にも、必ず本書を付けてお譲りください。

RACING POWER UNIT & PARTS DEVELOPMENT
OSGIKEN Co., Ltd.

〒702-8001 岡山市中区沖元464
Phone 086-277-6609 Fax. 086-277-8115



www.osgiken.co.jp

OS High Performance Clutch

As the mechanism of engine has evolved, the performance of clutch must be improved.
The highly efficient clutch can transmit the power of engine throughout the body smoothly and accurately.
For this reason, OS Multi Plate Clutch is essential to the drivers who love motor sports.

*仕様等については予告なく変更することがあります。

2020-06

OS Racing Clutch Kit

As the mechanism of engine has evolved, the performance of clutch must be improved.
The highly efficient clutch can transmit the power of engine throughout the body smoothly and accurately.
For this reason, OS Multi Plate clutch is essential to the drivers who love motor sports.

OS Racing Clutch Kit をお買い上げ頂き誠にありがとうございます。
この取扱説明書をよくお読みになり、ご理解した上で使用してください。

重要:必ずお読みください。



この表示を無視して誤った取り扱いをされますと、人的あるいは、物的に損害が発生する可能性が想定される内容を示しています。



この表示を無視して誤った取り扱いをされますと、人的には重傷または死亡、物的には重大な損害が発生する可能性が想定される内容を示しています。

本製品を加工したり、間違った組み付け、誤使用等による
不具合、事故、破損につきましては、弊社では一切責任を負いません。

目次

● 取り付け前確認事項	2
適合車の確認	2
強化クラッチの特性 (まず、クラッチの特性を十分理解してください)	2
取り付け前注意	2
● 取り付け前準備及び取り付け時必要部品	2
取り付け前準備	2
取り付け時必要部品とメーカー別注意事項	3~5
● 取り付け方法及び注意事項	6
調整および注意事項	6
取り付け後の注意	8
● オーバーホールについて	10
● スリープ一覧表	3
● トルク一覧表	9
● 多板式クラッチ解説	10

取り付け前確認事項



適合車の確認

- マニュアルトランスミッション車以外の装着は出来ません。
- 商品についているラベルと車両型式・年式など確認してください。適合車種以外の取り付けは、絶対に行わないでください。寸法が同じでも材質・強度が異なる場合があります。
(万一、届いた商品とラベルもしくは中身がお取り付け車種と異なる場合、お手数ですが、お買い上げ頂いた販売店様かオーエス技研までご連絡ください)



強化クラッチ特性

- 純正品に比べクラッチカバーの圧着力が高くなっているためクラッチペダルが重くなります。
- また、クラッチディスクの素材にメタル材を使用しているため操作に慣れが必要です。特性を理解した上、使用してください。
- 構造上、クラッチを切ったとき シャラシャラ と音が出ますが異常ではありません。
- 半クラッチの多用、半クラッチのままでの走行は、破損や切れ不良の原因となります。絶対に行わないでください。
- ゼロスタートを多用するドラッグなど、過酷な条件下での使用は、定期点検を行ってください。



取り付け前注意

- 製品装着に当たっての関連部品の脱着及び装着は、必ず専門のショップで行ってください。
(専門の知識・加工技術及び特殊工具が必要です)
- 装着後のセッティング(調整)は、必ず専門ショップで行ってください。(車種によりセッティングの複雑なものがあります。)
- 指示無き物以外は、各メーカーの該当する純正部品を必ず使用してください。
- メーカー発行の【整備解説書】に従い作業してください。
- 指定パーツ以外の物の使用・装着はしないでください。
- 指定箇所以外の分解加工は、絶対に行わないでください。
- 取り付けに当たって必要な部品があります。【取り付け時必要部品】を参照してください。
- 取り付け作業は、エンジン・ミッション・マフラーなど十分に冷えた状態で行ってください。
- 他社製品との組み合わせは出来ません。絶対に行わないでください。
- 取り付けに当たっては、必ずミッションジャッキを使用して、2人以上で作業を行ってください。



この部品は競技専用特殊部品につき、クレーム、返品には応じかねます。
なお仕様変更は予告無く行なう場合があります。ご了承ください。

取り付け前準備 及び 取り付け時必要部品



取り付け前準備

- マスターシリンダーやレリーズシリンダーの劣化や漏れなどが無い事を確認してください。
(漏れや劣化がある場合は必ず交換してください。そのままのご使用は、クラッチの切れ不良となります。)
- マスターシリンダーからレリーズシリンダーは、できるだけダイレクトに接続してください。
(配管途中にパイピングがある場合は、できる限りダイレクトに接続してください。図2を参照)
- インプットシャフト・レリーズホーク・ピボットの曲がりやねじれなど、変形がある場合は交換してください。
(以前強化クラッチやカバーを装着していた車は特に注意してください。)
- 装着前に、クラッチディスクをメインドライブシャフトに通してください。この時、スムーズに動く事を確認し、決して無理矢理に入れないでください。ディスクが破損したり切れ不良の原因となります。
(この時ワイヤーブラシ等でスプライン部分を清掃して、サビや古いグリスを取り除いてください。)
- クラッチディスクのスプライン部分及びメインドライブシャフトにはグリスを塗らないでください。
(ディスクのスプライン部分及びメインドライブシャフトのスプライン部分はスプレー潤滑剤で十分です。)
グリスを塗ると遠心力でグリスが飛び散り、ディスクの滑り、焼け、ジャダーなどの原因となり寿命を大幅に短くします。
- セルモーターギアに傷やガタつきがある場合は交換してください。特に旧車は、要注意です。
(フライホイールのリングギアを破損する恐れがあります)
- ディスクは大切に扱ってください。落下させたり衝撃を与えないようにしてください。又、水に濡らしたり、濡れた手で作業は絶対に行わないでください。(切れ不良・破損・ジャダーの原因となります。)
- 組みつけの際、フライホイール・センタープレート・プレッシャープレートなどディスクの当たり面は、必ず脱脂を行ってください。滑りやジャダーの原因となります。

取り付け前準備 及び 取り付け時必要部品

！ 取り付け時必要部品とメーカー別注意事項

ニッサン/NISSAN

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

同梱の専用スリーブベアリングまたは作動変更パーツ(必要機種の場合)を使用してください。
下記表のSTRのスリーブの長さは同梱されているスリーブの寸法です。商品到着時に確認してください。

多板式クラッチの場合 レリーズスリーブベアリングは必ず必要です。(バルサーGTi-Rを除く)

レリーズベアリングは、日産純正品番30502-14601または、OS製OS00-0011 を必ず使用してください。(バルサーを除く)
数字はレリーズスリーブの長さです。下記表と図1を照合してください。

- [-] …………… 設定無し。
- 【作動】…………… 専用作動変更パーツが必要。(スリーブベアリングは KITに同梱されています)
- 【※】…………… 純正スリーブ、もしくは踏力の軽いOS製スリーブを使用してください。
- 【#1】S15…………… フライホイールボルト日産純正12315-30P01×8本が必要です。純正部品にてご用意してください。
- 【#2】…………… R34GTRの場合、12315-04U00×6本が必要です。純正部品にてご用意してください。

OSクラッチタイプ

車種	OS	ベアリング	OSクラッチタイプ																	
			TS2A(S)	TS2AD	TS2B(S)	TS2B(C/D) TR2CD	TS3B(W)	TR3BW	TR3CW	R2CD	R3B	R4B	R3C	R4C	スーパーシングル	STR2C	STR2CD	ストリートマスター シングル	ストリートマスター ダブル	
スカイラインGTR	R34	#2 RB26DETT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	R32(H5.1までプッシュ式)	RB26DETT	-	-	20	12	-	14	-	-	-	26	18	-	22	-	14	-	-	-
	R32(H5.2~)/R33	RB26DETT	-	-	-	-	作動	-	-	-	-	作動	-	-	作動	-	作動	-	-	-
スカイライン	R31/32	RB20DET	-	-	24	16	-	18	-	-	-	28	20	28	26	18	18	22	-	-
	R33	RB25DET	-	-	20	12	-	14	-	-	-	26	18	24	22	14	14	-	-	-
	R34	RB25DET	-	-	-	-	作動	-	-	-	-	作動	-	-	作動	作動	作動	-	-	-
	DR30	FJ20ET	24	16	24	16	18	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	-	-
	HR30 ~ GC10	L6	24	16	24	16	18	-	-	-	-	-	-	32	-	-	18	22	-	-
	(K)PGC10/KPGC110	S20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	26	30	-	-
フェアレディZ33	Z33(HR除く)	VQ35DE(NEO)	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	28	-	20	20	-	-	-	
フェアレディZ32	Z32-ターボ	VG30DETT	-	-	24	16	18	-	-	-	-	28	20	-	-	18	18	-	-	-
	Z32-NA	VG30DE	-	-	24	16	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
フェアレディZ31	Z31-NA	VG30DE	-	-	24	16	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Z31-ターボ	VG30ET	-	-	24	16	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
フェアレディ	S130 ~ S30	L6	24	16	24	16	18	-	-	-	-	-	-	32	-	-	18	22	-	-
	SR311	U20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-
シルビア	S15	#1 SR20DET	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	28	-	26	26	30	-	-
	(R) PS13/S14	SR20DET	-	-	20	16	18	-	-	-	26	16	-	28	-	16	16	20	-	-
	(R) S13	CA18DET	24	16	24	16	18	-	-	-	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-
バルサーGTi-R	RNN14	SR20DET	-	-	※	-	-	-	-	※	-	-	-	専用	-	-	-	-	-	-
ブルーバード	H510/P510	L4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	-	22

スリーブ一覧表

日産純正品番号(レリーズスリーブ)

12mm 30501-A3804	20mm 30501-B6064	28mm 30501-1C104
14mm 30501-N1604	22mm 30501-S0164	32mm 30501-U8584
16mm 30501-02C74	24mm 30501-K0401	
18mm 30501-S0284	26mm 30501-K0514	

注1 ツインプレートクラッチダンパー付き(TS2AD/TS2BD/TS2CD/TR2CD)及びトリプルプレートクラッチ(TS3A/TS3B(W)/TS3C/TR3BW/TR3CW)の場合、フロントカバーの先端を4mm程度削ってください。(図3参照) ディスクと干渉し、切れ不良や破損の原因となります。(Rシリーズは除く)

注2 ツインプレートクラッチダンパー付き(TS2AD/TS2BD/TS2CD/TR2CD) クラッチ及びトリプルプレートクラッチ(TS3A/TS3B(W)/TS3C/TR3BW/TR3CW) の場合、フライホイールボルトの頭が8.5mmを超える場合、8mmから8.5mmに削って使用してください。(図4参照) ディスクダンパーと干渉し、切れ不良や破損の原因となります。(8.5mm以下の場合には削る必要はありません)

！ 取り付け時必要部品とメーカー別注意事項

トヨタ/TOYOTA

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

同梱の専用スリーブベアリングまたは作動変更パーツ(必要機種の場合)を使用してください。
ALTEZZA…………… フライホイールボルト日産純正12315-04U00×8本が必要です。
JZA80ターボ…………… OS製専用ボルトもしくは、JZA70系ボルト(要加工図5参照)が必要です。
トヨタ86・BRZの場合 …… スバル純正品番レリーズホーク【30531-AA180】 ホークスプリング【30534-AA001】 が必要です。
クラッチ取り付け後は、必ずマスターシリンダーの調整を行ってください。

多板式クラッチの場合

スターレット	EP82/92	4E	
レビン・トレノ・MR2	AE86~111, AW11	4AG	AW11の場合OS専用スリーブが必要です。
	AW11・AE92/101	4AGZ	
ALTEZZA #2	SXE10	3SG	OS専用スリーブセットが必要です。(日産純正品番12315-04U00×8本必要)
MR2 (NA)	SW20	3SG	OS専用スリーブセットが必要です。
MR2 (ターボ)	SW20	3SGT	OS専用スリーブセットが必要です。
セリカ	ST185/205	3SGT	OS専用スリーブセットが必要です。
	ST202	3SG	OS専用スリーブセットが必要です。
ソアラ・マークII・チェイサー・セリカ	GZ20・GX71・GX81	1GGT	OS製踏力の軽いスリーブセットがあります。
スーブラ・ソアラ		5MG	
		6MG	
マークII・クレスタ・チェイサー	MA70	7MG	専用の作動変更パーツが必要です。(2JZ用との互換性はありませぬ)
	JZA70-Z30	1JZ	専用の作動変更パーツが必要です。(2JZ用との互換性はありませぬ)
マークII・クレスタ・チェイサー	JZX90/100	1JZ	専用の作動変更パーツが必要です。(2JZ用との互換性はありませぬ)
スーブラ #3	JZA80 (NA装着不可)	2JZターボ	専用の作動変更パーツが必要です。(1JZ用との互換性はありませぬ)

- 【#2】ALTEZZA…………… 日産純正12315-04U00×8本が必要です。
- 【#3】JZA80ターボ…………… OS製専用ボルト、もしくはJZA70系ボルト(要加工図5参照)が必要です。

マツダ/MAZDA

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

同梱の専用スリーブベアリングまたは作動変更パーツ(必要機種の場合)を使用してください。
FC3S…………… マイナー前の場合バランスウエイト【N327-11-521A】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。
マイナー後の場合バランスウエイト【N351-11-521】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。
FD3S…………… バランスウエイト【N351-11-521】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。
マスターシリンダー内のカップA&Bを取り除いてください。クラッチの切れや滑りの原因となります。(図6参照)
RX-8…………… バランスウエイト【N322-11-52X】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。

多板式クラッチの場合

RX-8 #4	SE3P	13B-MSP	OS専用スリーブセットが必要です。
RX-7 #4	FD3S	13BT	専用作動変更パーツ・バランスウエイト&取り付けボルトが必要です。
	FC3S	13BT	バランスウエイト&取り付けボルトが必要です。
	SA22C	12A	バランスウエイト&取り付けボルトが必要です。
ユーノス	NA6CE	B6	OS専用スリーブセットが必要です。
ロードスター	NA8C	BP	OS専用スリーブセットが必要です。

【#4】SA22C…………… サーマリアクター&触媒の場合、バランスウエイト【1883-11-751A】 取り付けボルト【8051-27-235】×6本が必要です。6PI&ターボの場合バランスウエイト【N226-11-751A】 取り付けボルト【8051-27-235】×6本が必要です。

FC3S…………… マイナー前の場合、バランスウエイト【N327-11-521A】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。マイナー後の場合、バランスウエイト【N351-11-521】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。

FD3S…………… バランスウエイト【N351-11-521】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。マスターシリンダー内のカップA & Bを取り除いてください。クラッチの切れや滑りの原因となります。(図6参照) R3Aクラッチの場合、ウエイトボルトの頭の部分を7.3mm~7.5mm に削って使用してください。クラッチカバーとミッションケースが接触する場合があります。(接触しない物もあり) その場合、ミッションケースとクラッチが干渉する部分を最小限削ってください。剛性を著しく落とすため、最小限削ってください。

RX-8…………… バランスウエイト【N322-11-52X】 取り付けボルト【8051-27-236】×6本が必要です。

取り付け前準備 及び 取り付け時必要部品

！ 取り付け時必要部品とメーカー別注意事項

三菱/MITSUBISHI

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

同梱の専用スリーブベアリングまたは作動変更パーツ(必要機種の場合)を使用してください。
ランサーエボリューションIV~IX用センター出しバーは、三菱純正MD725220、またはマツダFC3S用が使用可能です。

多板式クラッチの場合

ギャラン VR-4	E38/39A	4G63	OS専用スリーブセットが必要です。
ランサーエボリューションI~III	CD/CE9A	4G63	OS専用スリーブセットが必要です。
ランサーエボリューションIV~IX	CN/CP9A/CT9A	4G63	専用の作動変更パーツが必要です。
レグナムVR-4	EC5W	6A13	専用の作動変更パーツが必要です。
GTOターボ	Z16A	6A72	OS専用スリーブセットが必要です。

ランサーエボリューションIV~IX・レグナムVR4・GTOターボ用センター出しバーは、三菱純正MD725220、またはマツダFC3S用が使用可能です。

ホンダ/HONDA

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

同梱の専用スリーブベアリングまたは作動変更パーツ(必要機種の場合)を使用してください。

多板式クラッチの場合

NSX	NA1	C30A	専用の作動変更パーツが必要です。
S2000	AP1	F20C	専用の作動変更パーツが必要です。
プレリウド	BB1/4	H22A	OS専用スリーブセットが必要です。
CR-X	EF8	B16A	OS専用スリーブセットが必要です。
CIVIC	EF9	B16A	OS専用スリーブセットが必要です。
	EG6	B16A	OS専用スリーブセットが必要です。
	EK4	B16B	OS専用スリーブセットが必要です。
	EK9	B16B	OS専用スリーブセットが必要です。
インテグラ	DC2	B18C	OS専用スリーブセットが必要です。
ビート	PP1	E07A	OS専用スリーブセットが必要です。

ミッションケースなどに干渉する場合があります。リユーターまたはサンダーなどで、現物合わせにて干渉部分を削ってください。

スバル/SUBARU

ストリートマスター・スーパーシングル・STRクラッチの場合

インプレッサGC8・GDB・GRBの場合……………同梱の作動変更パーツを使用してください。
トヨタ86・BRZの場合……………スバル純正品番リリースホーク【30531-AA180】ホークスプリング【30534-AA001】が必要です。
クラッチ取り付け後は、必ずマスターシリンダーの調整を行ってください。

多板式クラッチの場合

インプレッサ	GC8	EJ20	専用の作動変更パーツが必要です。
	GDB/GRB	EJ20	専用の作動変更パーツが必要です。

スズキ/SUZUKI

軽専用シングルプレートの場合

カプチーノ	EA11R	F6A	
アルトワークス		F6A/B	OS専用スリーブセットが必要です。
		F5B	
		F5A	

その他メーカー(特注品など)

指示無き場合はメーカー純正品を使用してください。(指示がある場合は別紙参照してください)

取り付け方法及び注意事項

！ 調整および注意事項

- 注意**
- ※ フライホイールボルト・リリーススリーブベアリングは、新しいものを用意してください。(指示があるもの、またはスーパーシングルは同梱の専用品。作動変更パーツ使用の車種は変更パーツ内のスリーブを使用してください)
 - ※ パイロットベアリングやパイロットブッシュなど消耗した部品は、必ず交換してください。
 - ※ ローターエンジンの場合、バランスウエイト及び取り付けボルトが必要です。取り付け時必要部品とメーカー別注意事項を参照してください。
 - ※ クラッチセンター出し用工具(スプラインの切っであるものを使用してください)

！ 1. ミッションの取り外し及びノーマルクラッチ・フライホイール取り外し

注意 メーカーマニュアル参照

！ 2. OS製クラッチ取付前準備

- 注意**
1. ノーマルクラッチを取り外した後、インプットシャフトのスプライン部分を洗浄し、前に着いていたグリス類をきれいに拭き取る。
 2. クラッチディスクのスプライン部分及びメインドライブシャフトにはグリスを塗らないでください。(ディスクのスプライン部分及びメインドライブシャフトのスプライン部分はスプレー潤滑剤で十分です)
グリスを塗ると遠心力でグリスが飛び散り、ディスクの滑り、焼け、ジャダーなどの原因となり寿命を大幅に短くします。

！ 3. ミッション装着前準備

- 注意**
1. まずチェックを行う。(異常がある物は交換、クラッチ切れ不良の原因になります)
メインドライブシャフトやリリースホーク・ピボットに曲がりやねじれ変形、又リリースシリンダーにオイルがにじんでいないか確認する。
特に前回強化クラッチを使用していた場合・走行距離の長い物・傷がある物などは注意してください。
 2. レリーススリーブの内側のグリス溜めにグリスを補充し、リリースホーク・リリーススリーブがスムーズに動く事を確認する。

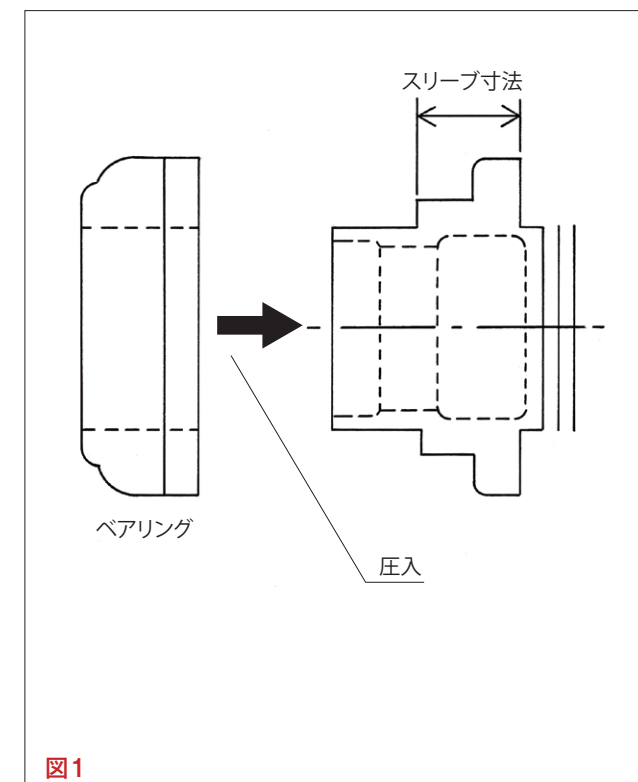
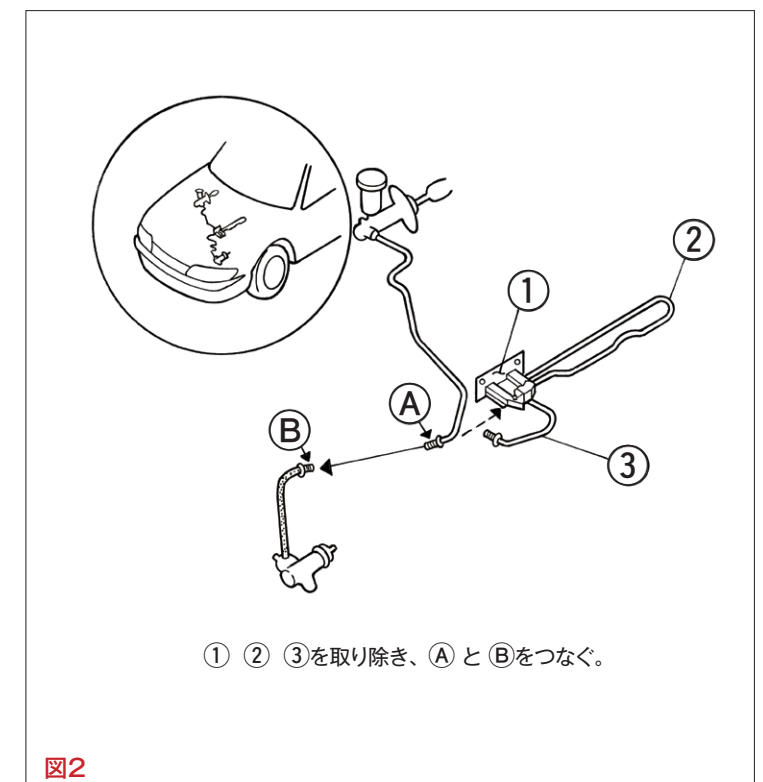


図1

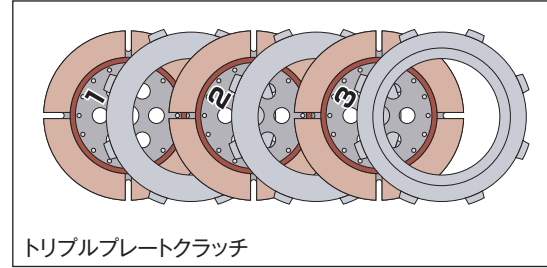
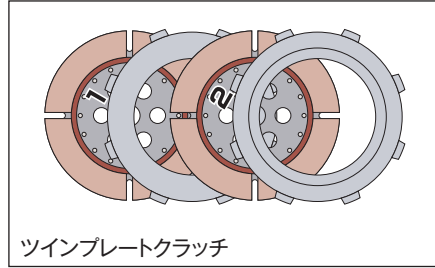


① ② ③を取り除き、AとBをつなぐ。

図2

4. クラッチチェック

- 注意**
- OS製クラッチは、組み込まれた状態での出荷となっています。順番位置関係を換えないでください。
 - まず、クラッチカバーをはずしてください。この時クラッチカバーのダイヤフラムボルトは、絶対に分解しないでください。
 - 数字が書いてあるものは、その順番方向のとおり組み込みを行います。下図の様にカバー側から見て、フライホイールより1、2、……と番号が見えるようになります。



5. フライホイール側からのボルトチェック

- 注意**
- フライホイール側からハウジング(多板式クラッチ)または支柱(シングルプレートクラッチ)を止めているボルトの締め付けをチェックしてください。
 - 万一、規定トルクで締まっていなかった場合、表1のトルク表を参照して、規定トルクで締め付けてください。

6. フライホイール取付前準備

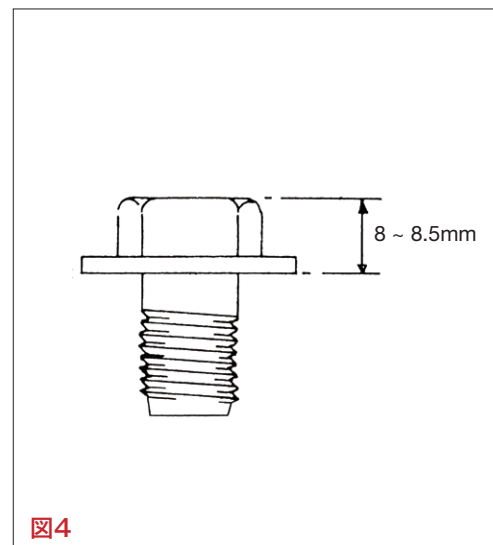
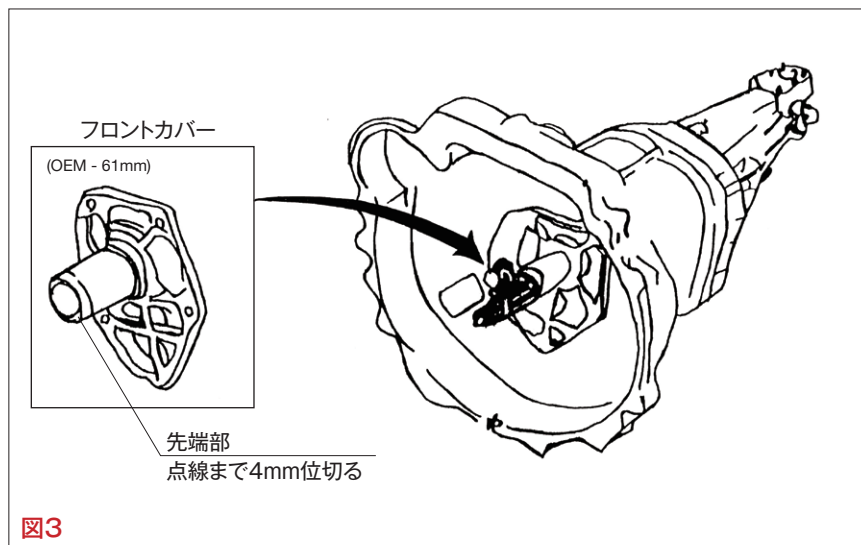
- 注意**
- パイロットベアリング、プッシュなどを使用する車種の場合、メーカーマニュアルを参照して取り付けを行ってください。消耗などしている場合は、取付車種用の新品を使用してください。ガタツキや消耗している部品は、異音や切れ不良、破損の原因となります。
 - フライホイールボルト…指定番号の無い物は、取付車種の純正新品を使用してください。
 - ※ OS製は軽量薄形設計のためフライホイールボルトが底付きになる場合があります。その場合、クランクタップ穴の深さとボルトの長さを測り底付きになる場合クリアランスが、2.0~2.5mmになる様にフライホイールボルトを削って使用してください。(図5)

7. フライホイール取り付け

- 警告**
- 規定トルクにて締め付けてください。(表2を参照) 表に記載されていない場合は、メーカーマニュアルを参照してください。
 - ※ この時インパクトレンチは絶対に使用しないでください。

8. ディスク・カバーの取り付け

- 注意**
- スプラインの切っであるセンター出し工具を使用し、ディスクのセンター出しを行います。センター出し工具がスムーズに動く事を確認しながらボルトを対角線上に徐々に締め付けます。最終締め付けトルクは、表1を参照してください。



9. ミッション装着

- 注意**
- ミッションジャッキを使用して、できるだけ平衡を保ちスムーズな組み付けを行ってください。ミッションケースをゆすったり無理矢理のせないでください。
 - ミッションをエンジンに預けた状態で、ボルトを締め込まないでください。
 - 必ずミッションとエンジンとの隙間が無いことを確認した後、規定トルクで締め込んでください。
 - 無理矢理締め込んだり、揺すったりすると、インプットシャフトのスプライン部分を傷めたり、ディスクの破損や変形を引き起こすばかりか、ミッションギアのシンクロナイザーリングを傷めたり、切れ不良や破損の原因となります。細心の注意を払って組付けを行ってください。
 - 取り付け後、リリースホークがスムーズに動く事を確認してください。

調整および注意事項

- 注意**
- ※メーカーマニュアルを参照してリリースシリンダーのエア抜きを十分に行ってください。エアが抜けきっていない場合、ストローク不足により切れ不良や、クラッチを切った状態で半クラッチ状態となり、ディスク寿命の低下や滑り・切れ不良・ジャダーなどの原因となります。
 - ※クラッチペダルの調整を行ってください。純正とは位置関係が変わる物もあります。
 - ※作動変更パーツを使用する車種の場合、自動調整から調整式に変更しているため、慣らし後、及びディスク摩耗後の調整が必要となります。

取り付け後の注意

- 注意**
- ※マスターシリンダーからリリースシリンダーは、できるだけダイレクトに接続してください。(配管途中にパイピングがある場合は、できる限りダイレクトに接続してください。図2を参照)
 - ※純正品に比べ、クラッチカバーの圧着力が高くなっているため、クラッチペダルが重くなります。また、ディスク素材にメタル材を使用しているため、操作に慣れが必要です。メタルタイプの特徴を理解した上での使用を行ってください。
 - ※クラッチディスクの当たり面が全面当たりをした時、はじめて最大トルク伝達をするため、クラッチの慣らしが必要です。いきなりの全開走行は、ディスク寿命の低下や滑り・切れ不良・ジャダーなどの原因となります。
 - ※半クラッチの多用や半クラッチのままでの走行は、クラッチの破損や切れ不良の原因となります。絶対に行わないでください。
 - ※クラッチを切ったとき、シャラシャラと音が出る場合がありますが、故障ではありません。プレッシャープレートがフリーになるタイプのため、音が出ます。
 - ※過酷な条件(急激なアクセルON-OFFやゼロスタートを多用するドラッグなど)で使用される場合は、必ず定期点検を行ってください。

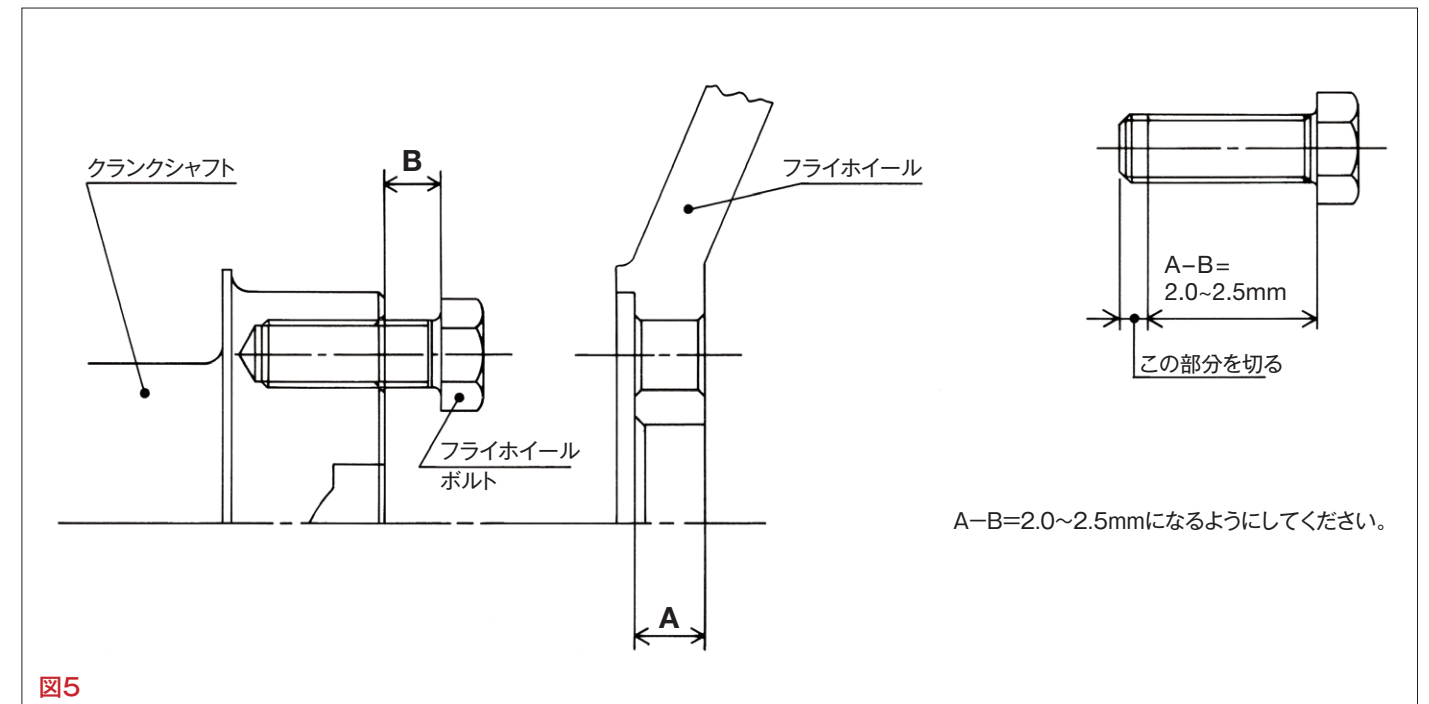


表1 ボルト締め付けトルク表

	ハウジングボルト	カバーボルト	ダイヤフラムボルト
スーパーシングル以外 (M6サイズ) 写真1	1.8kg-m	1.8kg-m	分解不可です。
スーパーシングル (M8サイズ) 写真2	支柱ボルト 3.0~3.5kg-m	カバーボルト 3.0kg-m	ダイヤフラムボルト 分解不可です。

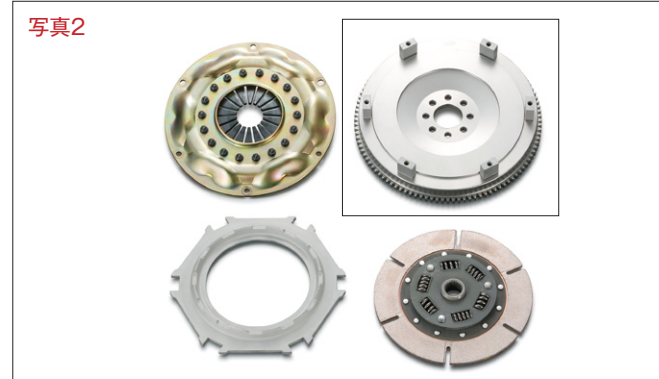
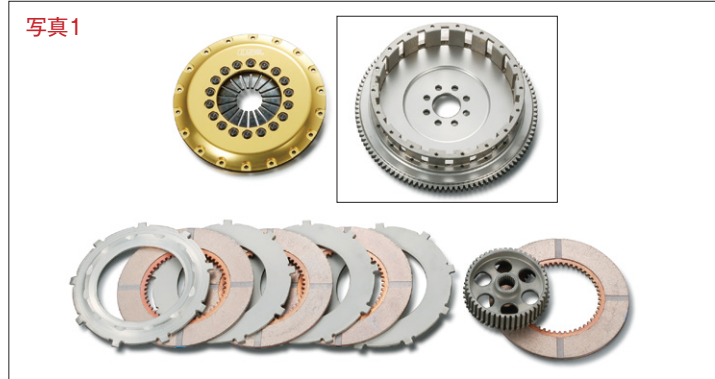
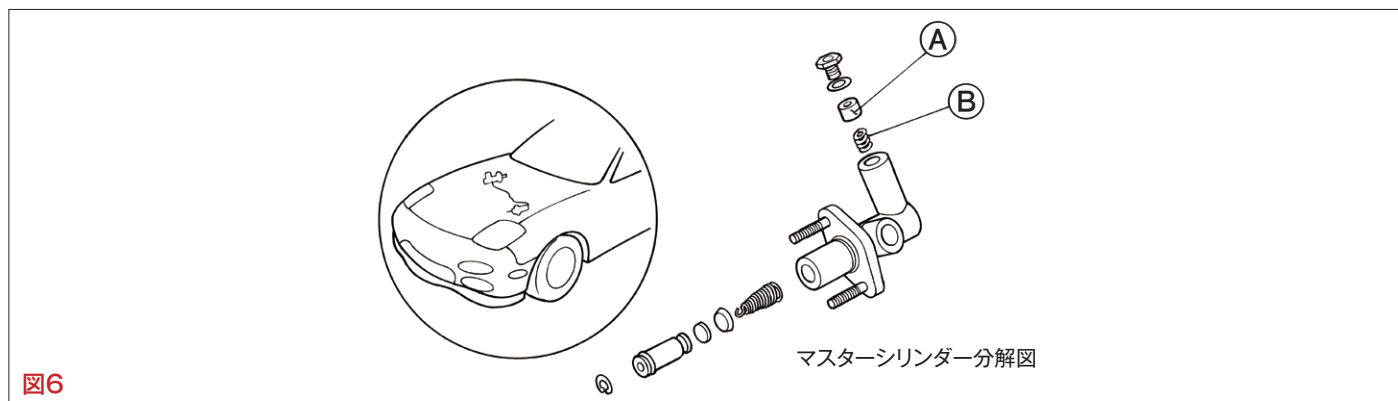


表2 フライホイール取り付けボルト 一覧表

メーカー名	エンジン型式	締め付けトルク(kg-m)
ニッサン	VG30DET, VG30DE, VG30ET, SR20DET	8.5~9.5
	RNN14 (ハルサー)のみSR20DET	13~14
	RB26DETT, RB25DET, RB20DET	14.5~15.5
	L28, L20, FJ20ET	14~16
	CA18DET, CA18DE	10~11
トヨタ	7M-GTEU, 6M-G, 5M-G, 1G-GTE, 4A-GTE, 4A-GE	7.5~8.5
	2JZ-GTE, 1JZ-GTE	8.5~9.0
	3S-GTE	11
	FA20	8.7
マツダ	FC3S, SA22C	フライホイールセンターナット 40~50 / カウンターウェイトボルト 8.5~10
	FD3S	フライホイールセンターナット 40~50 / カウンターウェイトボルト 8.5~10
	ユーノロードスター	9.8~10.5
三菱	6G72T	7.3~7.7
	4G63T, CD9A	13~14
	3G81T	7~8
スバル	EJ20-G	7.6
	FA20	8.7
スズキ	F5A, F5B, F6A, F6B	4~4.5
ダイハツ	L200, L500	4~5
ホンダ	ZC 全車	12
	B16A 全車	10.5
	KA20	12.5
	F20C	13

※ 尚、上記記載以外のエンジンにクラッチを取り付けの場合は、当該車種の純正整備マニュアルのトルクで締め付けを行ってください。
外国車及び特別注文のクラッチもこれに準じます。



オーバーホールについて

・オーバーホールを行う場合、基本的にディスク・プレッシャー・センタープレート(シングルプレートは使用しません)は、同時交換を行ってください。熱による歪みや性質変化を起こしている場合があるため、ディスクのみの交換は、プレッシャープレート・センタープレート(シングルプレートは使用しません)とディスクの当たり面が、均等に当たらなくなるばかりか、ディスク接地面積の比率が低くなり、伝達能力が著しく低下します。そのため、100%伝達能力を伝えられず、すぐに滑りを生じたり、切れ不良などを起こす原因となります。オーバーホール時は、ディスク・プレッシャープレート・センタープレート(シングルは使用しません)は、同時交換をお勧めします。

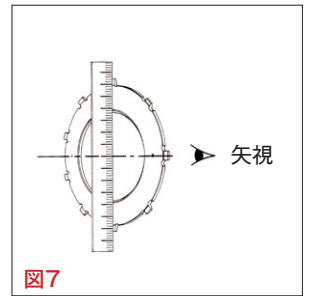
【オーバーホールKIT-A】&【オーバーホールKIT-B】をご用意しています。

KIT-A…ディスク・プレッシャー・センター・カバー取り付けボルト

KIT-B…ディスク・プレッシャー・センター・カバー・カバー取り付けボルト

(それぞれのキットに必要な枚数・個数です。シングルの場合センタープレートは含まれません)

・またやむを得ずディスクのみを交換する場合、プレッシャープレート・センタープレート(シングルは使用しません)の歪みを確認してください。
(**図7**参照)歪みが0.5mm以上の場合は使用できません。



オーバーホールを行う場合、現在ご使用のクラッチの種類・型式・タイプ、刻印など確認事項があります。

スーパーシングルクラッチの場合…車種・エンジン型式・カバー刻印などが必要です。

(例) AE86トレノ 4AG カバー刻印SB440用 オーバーホールKIT [A]

カバー刻印例				
SD	SC	U4C	U4B	SB440
SD480	SC440	SC480	SB250	

多板式クラッチの場合…車種・エンジン型式・カバー刻印などが必要です。

多板式クラッチの場合、5ページのクラッチ解説を参照してください。

(例) S14シルビアSR20DET [TS2BD] カバー刻印SB440用 オーバーホールKIT [A]

カバー刻印例				
ASP220	BDP440	DSP440	WB480	WS460
ASP250	DSP450	CDP440	WB480N	WS450N
ADP440	DSP460	WS440	WS-B	WS450
	BSP250	WS450	WS-C	

多板式クラッチ解説

①クラッチカバーの種類
TS… プレスカバータイプ
TR… アルミカバータイプ
R… センターバブタイプ(アルミカバー)
STR… アルミカバータイプ(踏力の軽いタイプ)

②クラッチディスク枚数
1… シングルプレート
2… ツインプレート
3… トリプルプレート
4… フォースプレート

③ディスク直径
A… 184mm
B… 204mm
C… 215mm

④その他表示
D… ディスクダンパー付き
W… フライホイール重量が重いタイプ(0-400タイプ)
S… 圧着力が690kgf/mのタイプ

①クラッチカバーの種類 ③ディスク直径

TS2BD **TS** **2** **B** **D**

②クラッチディスク枚数 ④その他表示