

OS SUPER LOCK4

4WD専用L.S.D「OSスーパーロック・フォー」

■スーパーロック4適合車種

型式	年式	エンジン	価格(税込)フロント	リア
ハイラックスサーフ				
#N60系	84.5~89.4	3Y/2L	203,500円	203,500円
#N130系	89.5~95.11	2L/3L/3Y/3VZ	203,500円	203,500円
#N180系	98.8~02.9	1KZ/1KD/3RZ/5VZ	—	203,500円
#N185系	98.8~02.9	1KZ/1KD/3RZ/5VZ	203,500円	203,500円
#N215系	02.10~	1KD/3RZ/5VZ/2TR/1GR	—	203,500円
#N125系	02.10~	1KD/3RZ/5VZ/2TR/1GR	203,500円	203,500円
ランドクルーザー				
#J40系	60.1~84.10	B/2B/3B/H/2H	215,600円	215,600円
#J50系	67.4~80.7	F/2F	215,600円	215,600円
#J60系	80.8~90.1	2F/2H/3B/3F	215,600円	215,600円
#J70系	84.11~89.12	3B/13B/1PZ/1HZ	215,600円	215,600円
#J70系	90.1~	3B/13B/1PZ/1HZ	203,500円	215,600円
#J80系	89.10~97.12	1HZ/1HD/3F/1FZ	203,500円	215,600円
#J100系	98.1~07.6	1HD/2UZ	215,600円	215,600円
#J200系	07.9~	2UZ	—	215,600円
FJクルーザー				
GSJ10系	06.3~	1GR	—	203,500円
GSJ15系	06.3~	1GR	203,500円	203,500円
GSJ15W系	10.12~	1GR	203,500円	203,500円
ランドクルーザーワゴン/ランドクルーザープラド				
#J70系	84.11~90.3	2L	203,500円	203,500円
#J70系	90.4~96.4	2L/1KZ	203,500円	203,500円
#J90系	96.5~02.9	1KZ/1KD/3RZ/5VZ	203,500円	203,500円
#J120系	02.10~	1KD/3RZ/5VZ/2TR/1GR	203,500円	203,500円
サファリ				
160系	80.6~87.10	SD33	—	△
##Y60系	87.11~97.9	RD28/TD42/TB42	215,600円	215,600円
##Y61系	97.10~07.6	RD28/ZD30/TD42/TB45/TB48	215,600円	215,600円
ハイエース4WD				
100系	89.8~04.7	2L/3L/5L/1KZ/1RZ/2RZ/1TR	203,500円	203,500円
200系	04.8~	1KD/2KD/1TR/2TR	203,500円	203,500円
NV350 CARAVAN				
NV350	12.6~		203,500円	203,500円

※ハイエースの2020年5月以降の6型車は、サイドベアリング交換必要。純正部品番号 90366 - 50007×2

■ご注意

「OSスーパーロック4」は、トルク応答型L.S.Dのため、片輪が完全に浮いた状態でアクセルONすると、デフロック状態にならない場合があります。その場合は、サイドブレーキまたはブレーキをかけることでデフロック状態にし、そのまま軽くアクセルを開けていけばデフロック状態を維持できます。



HIACE/NV350

OSスーパーロック純正ギアオイル

80W-250 (1ℓ入)
価格4,620円(税込)
OS 80W-250 GL-5

代表性状

SAE	80W-250
API	GL-5
引火点	208℃
動粘度	320.5 (40℃) / 43.7 (100℃)



製造元

www.osgiken.co.jp

Racing Power Unit & Parts Development

OSGIKEN Co., Ltd.

株式会社オーエス技研

〒702-8001 岡山市中区沖元464

TEL (086) 277-6609 FAX (086) 277-8115



安全に関するご注意

●正しく安全にお使いいただくため、ご使用前に必ず「取扱説明書」をよくお読みください。

このカタログは2022年5月現在のものです。

お問合せ及び発売元

※仕様、外観等は性能向上のため予告なく変更することがありますのでご了承ください。

2205-T

OSGIKEN



FJ Cruiser

OS SUPER LOCK4

最強のトラクションと快適なステアリングを実現した
4WD専用L.S.D「OSスーパーロック・フォー」
オフロード車はもちろん4WDミニバンでも活躍。

雪道、悪路から高速道路、空荷時まで さまざまなシーンで安定した走破性能を実現。



HILUX

OSスーパーロック4は、オフロードでのトラクション性能とオンロードでの快適なステアリングを両立した画期的な4WD専用L.S.Dです。

4WD専用L.S.D

SUPER LOCK
L.S.D for 4WD

OSスーパーロック・フォー

1 デフロックに匹敵するトラクション性能

L.S.Dが作動すると左右輪が直結状態になる「スーパーロック4」は、オフロードから一般道まで、ステージに最適なロック力を発揮する、画期的な四駆専用のメカニカルLSDです。

2 オンロードではスムーズ走行

「スーパーロック4」は、設定したトルク値まではロック機構が作動しないのでアスファルト等のグリップの良い路面では、オープンデフ本来の快適な走行が可能です。しかもロック⇄オープン移行が極めてスムーズです。

3 高速での直進安定性

クロカン系4WD車は、前面投影面積が大きく重心が高いため、高速走行中に横風やわだちの影響で走行が不安定になりがちです。「OSスーパーロック4」は加速時に左右の回転差をロックする事により、それらの影響を最小限にします。

4 驚異の耐久性

フリクションプレート枚数の増加および高強度の高炭素鋼材デフケースの採用など、4WD専用で鍛えた特別仕様。さらにロック動作がスムーズなことで相まって驚異的な耐久性を実現しました。

プロフェッショナル・オフロードレーシングドライバー 堀 郁夫氏のインプレッション

一般的な機械式LSDをフロントに装着した場合、トラクションと引き換えにステアリングの操作性が犠牲になったので、積極的に装着しませんでした。しかしスーパーロック4は圧倒的なトラクションを確保しながら、ステアリング操作に殆ど違和感を感じさせません。リアデフに関しても同様で、駐車場のような場所でステアリングを大きく切り込んでも、ラフなアクセルワークをしない限り、嫌な作動音や引きずり感がありません。いわゆる「効くLSD」で常識だった、一般ユースでの「我慢」が、ほとんど無くなったことがありがたいですね。

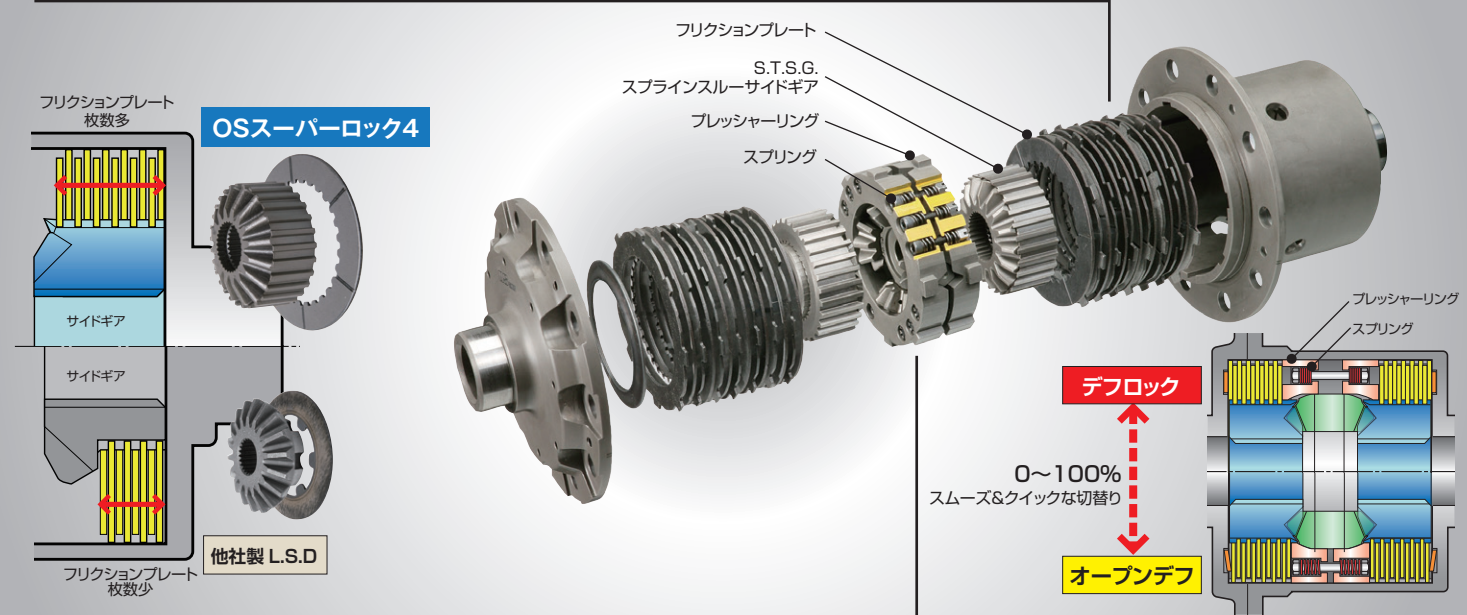


Impression

「デフロックに匹敵するトラクション性能」による走破性と

「オープンデフからロックへスムーズ」に移行する扱いやすさを兼ね備えた画期的な4WD専用L.S.Dです。

100%のロックを実現する大容量プレート **S.T.S.G.** (スプラインスルーサイドギア)



デフロック
0~100%
スムーズ&クイックな切り替え
オープンデフ

テスト走行インプレッション テスト車両:ランドクルーザー80 4Loで走行 / 走行条件:比較的平坦なモータールコースを鋭角にUターンするコース

■ 前後オープンデフ

ライン取りを正確に行ってもタイヤが空転してスタックしてしまっただけ。クリアするためには加速して勢いをつけなければならない。

■ 前後デフロック

全域でトラクションがかかるので安定した走りを見せたが、ステアリングが極端に重くなり、狙ったラインがとれず切り返しが多かった。



前後オープンデフ車

■ 前後スーパーロック4

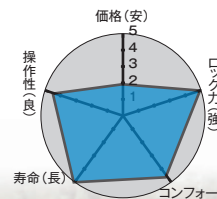
助走や勢いを付けるための加速が要らず、ステアリングにも癖が無いので、安定したライン取りが行え、スタックすることなくクリア。敢えてスタックするように運転してみたが、スタックにまで至らなかった。まるで自分の腕が上がった気がするほど走破性の向上が見られた。



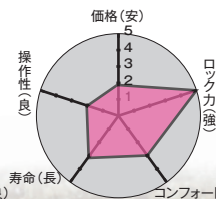
前後スーパーロック4装着車

各種ディファレンシャルの特性比較チャート

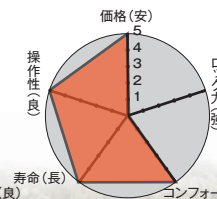
OSスーパーロック4



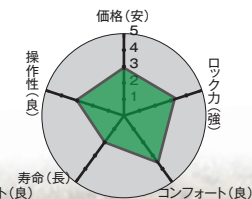
デフロック



オープンデフ



従来のクラッチ式LSD



最適なロック率をコントロールするL.T.C.S. (ロック・タイミング・コントロール・システム)

■ プレッシャーリング内にスプリングが内蔵され、常にプレッシャーリングを閉じる方向(プレッシャーリングが開くことでデフはロックする)に荷重をかけています。そのため、その設定荷重を超えない場合(アクセルOFF・低負荷時)は、純正オープンデフと同等の機能により、スムーズなコーナリング性能を発揮します。
■ アクセルを踏み込み、左右輪の駆動トルクの差が、設定値(バネレート)を超えると(アクセルON・高負荷時)プレッシャーリングが開いてデフロックされ、エンジントルクが左右の車軸に均等に伝達されます。
■ この機能により、LSD特有のフリクションプレートの「引きずり感」が無くなり低速コーナーがよりスムーズに、そして静かに走ることができます。純正オープンデフからデフロックになる過程、あるいはその逆も、非常にスムーズに切り替わるので、アクセルコントロールが格段にしやすくなります。
(特許取得:日本・米国・台湾・韓国)

大地をつかめ!

MoTORAGE
LandCruiser