



THE ORC SYSTEM WAS BORN FROM OGURA CLUTCH TECHNOLOGY



ORCクラッチキット取扱説明書

- ・φ170シングルプレート
150D
- ・φ200シングルプレート
209D/309D/309DS
- ・φ225シングルプレート
409D/409DS/409DB/409DSB/409/409S/409B/409SB
- ・φ200ツインプレート
559/559D/559CC/659/659D
- ・φ200トリプルプレート
1000F/1000F-SPL

Technology for the future

OGURA CLUTCH CO.,LTD.

<http://www.oguraclutch.co.jp/>

INDEX

- 取扱説明書について ● p3
- 安全上の注意 ● p3～4
- 取り付け前後の注意事項 ● p4
- クラッチの取り付けに際して ● p4
- 取り付け作業手順 ● p5～11
 - ① トランスミッションの着脱 p5
 - ② クラッチ取り付け作業 p5～11
 - ③ レリーズベアリング・スリーブ・ピボット p12
- レリーズシリンダーのストローク調整 ● p13
- ORCクラッチ部品構成図 ● p14～15
- MEMO ● p16
- 使用上の注意 ● p17
- トラブルシューティング ● p18～21

この度はORCクラッチキットをお買い上げ頂き誠にありがとうございます。


最初に、この取扱説明書をよくお読みになって理解した上でご使用されるようお願いいたします。


● 取扱説明書について ●

- 取扱説明書は装着時、使用時の注意事項が説明してあります。クラッチを装着する前に必ずお読みになってから正しくご使用下さい。
- 取扱説明書中の特に重要な記述には**太字**での表記がされています。
- 製品使用中はこの取扱説明書を大切に保管してください。
- 取扱説明書は必ず使用者にお渡しください。

● 安全上の注意 ●

本書では下記のような表示によって、お客様への注意のレベルを示しています。

 警告	この表示は人的には死亡又は重傷、物的には重大な損害の発生する可能性がある内容を示しています。
--	--

 注意	この表示は人的又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。
--	--



警告

1. パーツリスト以外の部品を使用した為に発生した不具合、事故、破損等につきましては、当社は一切責任を負いません。指示の無い部品は、必ず自動車メーカーの該当する純正部品をご使用ください。
2. 製品の改造、加工は絶対に行わないでください。この事により発生した不具合、事故、破損等につきましては、当社は一切の責任を負いません。また、自動車が使用できなかった事による不便さ、及び損失(電話代、タクシー代、レッカー代、宿泊代、給料補償、商機逸失の補償)についても一切の責任を負いません。



注意

1. 製品および関連部品の取り付けはトランスミッションの脱着作業に伴い、専門の知識、加工技術特殊工具が必要です。取り付けに際しては必ず認証・指定工場で行なってください。
2. 適合車種以外の車両への取り付けは絶対に行なわないでください。
3. 製品取り付け後の車両は、走行性能が変わります。特に、発進時は十分に注意してください。車両の動きになれるまでは急激な操作を避けてください。
4. 走行中に不具合(振動・異臭・異音・切れ不良)が発生した時は、直ちに走行を中止し、専門業者で点検を受けてください。異常が発生したまま運転を継続しないでください。



注意

この部品は競技用特殊部品につき、クレーム返品には応じかねます。また、仕様・価格、その他の変更は予告なく行うことがあります。

● クラッチの取付けに際して ●



警告

ORCクラッチキットは、指定された車種以外には取り付けないでください。取り付けは取扱説明書に従って行ってください。また、指示の無いものに関しては整備要領書等をご参照頂くか、当社までお尋ねください。



警告

1. 取り付けを行うまえに必ず本書をよく読んでから作業に入ってください。



注意

2. 作業のため、一時的に外す部品は充分注意して保管してください。特に汚れを嫌う部品および箇所についてはゴミ、ホコリ等に注意してください。



注意

3. 配線用カプラー、コネクタは破損・断線に注意して取り外し、保管してください。



注意

4. 一時的に外す部品は間違っ取付けないようにマーキングをしておいてください。



警告

5. 電気ショートによるトラブルを避けるため、必ずバッテリーのマイナス端子を外してから作業を始めてください。



注意

6. ガレージジャッキ、リジトラック、リフト等は所定の場所に確実に掛けてください。



警告

7. 取付け後の点検は必ず行ってください。

● 取り付け作業手順 ●

① トランスミッションの着脱

1. バッテリー、エアクリーナー、シフトリンケージ、スピードセンサーを取り外してください。
2. クラッチリリースシリンダー及びリリースアームを取り外してください。
3. リバースランプスイッチ及びニュートラルスイッチの配線を取り外してください。
4. マフラー、フロントパイプを取り外してください。
5. プロペラシャフトを取り外してください。
6. スターターモーターを取り外してください。
7. 前後2点のエンジンマウント及びメンバーを取り外してください。
8. トランスミッションAssy.をミッションジャッキを使用して車両より降ろしてください。
9. クラッチ及びフライホイールを取り外してください。
10. 取り付けは取り外しの逆で行ってください。

※ 注意事項

- クラッチリリースパーツ(クラッチホーク、リリースシリンダー、ピボット等)がすべて車両純正品であること確認ください。当社の製品は純正車両で取り付け等の寸法と作動確認を行っております。車両純正でない部品を使用している場合、切れ不良、滑りの症状の原因となることがありますのでご注意ください。
- ORC製品取付時に純正のリリースベアリング、又はダイレクトリリース(ボディコンセントリック)を使用する車両については、取付けの際にはそれらを車両純正品を使用し新品に交換してください。
- メインドライブシャフトのスプライン部に、肉痩せ、ねじれその他の損傷は無いかチェックしてください。消耗がある場合は新品に交換してください。
- クラッチの取り付け作業に入る前にクランクシャフトの後端部、もしくは製品フライホイールに圧入されるパイロットベアリング(ブッシュ)は必ず新品を使用してください。

② クラッチ取り付け作業

2-1. クラッチ取付の前に

警告 ● 梱包から取り出す際には、製品が重いので注意して取り扱ってください。落としたり、強いショックを与えますと取り付け不良や故障の原因となります。

- クラッチカバー側の9本のボルトを緩め、クラッチキットを分解してください。(図1参照)

警告 ● フライホイールの裏側からコネクシャフト(柱)を固定しているボルトまたはナットは絶対に緩めないでください。

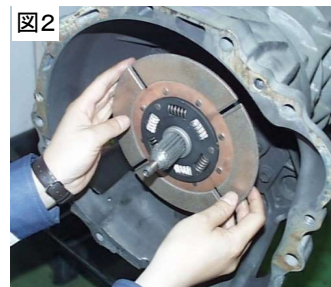
注意 ※ ボルトは出荷検査の為、本締めしてあります。ボルトを緩める時は一度に緩めず、数回に分けて緩めてください。又、緩めた後はエアブロー等にて清掃しておいてください。

- 各々のパーツに汚れが無いことを確認してください。摩擦面は脱脂剤を使用して拭いてください。

警告 ※ リリースベアリング部は脱脂剤で絶対に洗わないで下さい。ベアリングに封入されているグリスが漏れてしまい故障の原因となります。



- 注意** ● メインドライブシャフトのスプラインをあらかじめワイヤーブラシ等を使用して清掃し、そのスプライン部にねじれ、打痕、その他損傷はないかチェックしてください。異常がある場合には新品に交換して下さい。



- 注意** ● クラッチディスクAssy.のスプライン部に傷、打痕の無い事を確認して下さい。次に、清掃したメインドライブシャフトに挿入スムーズに摺動することを確認して下さい。(図2参照)
スムーズに摺動しない場合切れ不良、繋がり位置変化等の原因となります。

- 注意** ● メインドライブシャフトへのグリースの塗布(図3参考)
メインドライブシャフトのスプライン部全周に製品付属のORC専用グリースを塗布し、その後指でグリースをふき取り、グリースがスプラインの溝部に残る程度として下さい。又、グリース塗布後に一度クラッチディスクをメインドライブシャフトのスプライン部に通した後、はみ出したグリースをきれいにふき取って下さい。グリース量が多すぎるとクラッチディスクの摩擦面に遠心力でグリースが飛び散り、滑りや焼付きの原因となることがありますので充分ご注意ください。グリースを塗布しない、又は少量の場合も、摺動部の動作抵抗悪化に繋がり、クラッチの切れ不良、つながり位置変化等の原因となりますので充分ご注意願います。



2-2. フライホイールAssy.の取り付け

- 警告** ● パイロットベアリング(ブッシュ)は新品に交換してください。異常がある物を使用した場合、切れ不良、繋がり位置変化等の原因となります。



- 警告** ● フライホイール取付ボルトは必ず新品を使用して下さい。フライホイール取付ボルトは、一部の機種を除き自動車メーカーの純正ボルトを使用します。純正ボルトを使用しない機種は専用ボルトを同梱しています。その際には専用ボルトを絶対に使用してください。専用ボルトを使用する機種は別頁に記載してありますので、取り付けの際には必ずご確認ください。

- 注意** ● フライホイール取り付けボルト及びボルト穴は前もって脱脂剤で十分洗浄してください。

- 警告** ※ フライホイールをクランクシャフトに取り付ける際に、フライホイール取り付けボルトが底突きしていないかを必ずご確認ください。

- 警告** ● 一度に締め付けずに、数回に分けて対角線上に均等に締め付けを行ってください。(図4参照)
本締めはフライホイール取り付けボルト締め付けトルク一覧表を参考に、指定の締め付けトルクで行ってください。

- 注意** ※ 日産RB系エンジンにORC-1000F系クラッチを取り付ける場合、エンジンリアプレートの変形状態やエンジン側ガスケットの過剰なはみ出しによって、フライホイール裏面のボルト頭部とエンジンリアプレートの一部が干渉する場合があります。
干渉が確認された場合はエンジンリアプレートを修正するか新品に交換して頂き、エンジン側ガスケットのはみ出しを適切な状態にしてフライホイールを取り付けて下さい。
ただし、エンジンリアプレート品番が30411-21U00の物にはORC-1000F系のクラッチは取り付けません。



下記型式の製品については純正パイロットベアリングを別途用意して頂き、ロックタイト(*)を塗布しフライホイールに圧入して車両への組付けを行ってください。*ロックタイト601推奨

- ・01H, HD0101:ホンダB16A(B), B18C搭載車両
- ・TT1213:スバルFA20搭載車両(86 / BRZ),FA24搭載車両(GR86/BRZ)
- ・02Z, MZ0204:ロードスターNA, NB系車両
- ・SZ0101:ZC31Sスイフト
- ・HD0910:FK8シビック
- ・HD0708:CR-Z

専用フライホイール取り付けボルト				
クラッチ型式	ORCクラッチシリーズ			
	309(209)系	409系	559、659系	1000F系
01N, NS0101	設定無し	純正※1	純正※1	純正※1
02N, NS0207	設定無し	純正※1	純正※1	純正※1
02N5, NS0210	設定無し	純正※1	純正※1	設定無し
03N, NS0309	設定無し	純正※1	●	設定無し
04N, NS0406	設定無し	設定無し	純正※1	設定無し
06N, NS0613	設定無し	純正※1	純正※1	設定無し
NS0714	設定無し	●	●	設定無し
NS0911	設定無し	設定無し	純正※1	設定無し
NS1012	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
01T, TT0101 ※2	設定無し	設定無し	●	●
02T, TT0202 ※2	設定無し	●	●	●
03T, TT0303 ※2	設定無し	●	設定無し	設定無し
05T, TT0305 ※2	●	設定無し	●	設定無し
08T, TT0809 ※2	●	設定無し	設定無し	設定無し
09T(1,2), TT0407 ※2	●	設定無し	設定無し	設定無し
13T, TT0406 ※2	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
14T, TT0608 ※2	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
15T, TT0710 ※2	●	設定無し	設定無し	設定無し
TT1213	純正※1	設定無し	純正※1	設定無し
01H, HD0101	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
02H, HD0202	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
05H, HD0505	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
01Z, MZ0101	設定無し	※3	●	※3
02Z, MZ0204	純正※1	設定無し	設定無し	設定無し
05Z, MZ0303	※3	設定無し	設定無し	設定無し



上記の表に「●」印がある機種は同梱されている専用フライホイール取り付けボルトをご使用ください。この専用ボルト以外は絶対に使用しないでください。



※1 該当車両の純正フライホイール取り付けボルトを用意してください。



※2 トヨタ車のFW取付ボルトのネジ山部には、必ずアドヘシブ1324(トヨタ純正部品番号:V9350-0114)を塗布して締付けてください。塗布せずにそのまま締付けるとエンジンオイルがにじみ出ますので十分注意して下さい。



※3 マツダのFC3S、FD3S、SE3Pに取り付ける場合、カウンターウェイトと取り付けボルト6本が別途必要になります。

マツダ純正カウンターウェイト
 FC3S前期(シャシーNo.0~20,000)
 N327-11-521A
 FC3S前期(シャシーNo.20,000以降)
 N351-11-521
 SE3P (RX-8)
 N3Z2-11-52X
 取り付けボルト
 8051-27-235 ×6本

フライホイール取り付けボルト締め付けトルク一覧表

メーカー	エンジン型式	締付トルク N・m (kgfm)
日産	RB26DETT、RB25DE(T)、RB20DE(T)	142.1~151.9 (14.5~15.5)
	VG30DE(TT)、SR20DE(T)、VQ35DE、CA18DE(T)	83.3~93.1 (8.5~9.5)
	VQ35HR、VQ37VHR	83.3~93.1 (8.5~9.5)
	L20、L24	137.2~156.8 (14~16)
	A12~15	78.4~88.2 (8.0~9.0)
トヨタ	1JZ-GE(GTE)、2JZ-GE(GTE)	117.6 (12.0)
	3S-GE(GTE) ※クラッチキット付属ボルト	107.8 (11.0)
	3S-GE ※SXE10用クラッチキット付属ボルト	107.8 (11.0)
	4E-FTE	88.2 (9.0)
	4A-GE	75 (7.65)
	4A-GE、1ZZ-FE、2ZZ-GE ※クラッチキット付属ボルト	78.4 (8.0)
	FA20	85 (8.7)
ホンダ	B16A、B16B、B18C	102.9 (10.5)
	K20A	122.5 (12.5)
	F20C	127 (13.0)
マツダ	13BT、13B-MSP	フライホイール取付ボルト 83.3~98.0 (8.5~10.0) カウンターウェイトの取付ナット392~490 (40~50)
	B6-ZE、BP-ZE	96.1~102.9 (9.8~10.5)
スバル	FA20	85 (8.7)



注意

純正フライホイールボルトの締め付けトルクに関しましては、再度メーカー発行の整備要領書を確認の上、作業を行ってください。

2-3. クラッチディスクAssy.、ミッドプレート、プレッシャープレートの組み付け

- 警告** ● クラッチディスクのセンター出しは、必ずメインドライブシャフト又は、スプラインの付いた専用センター出しバーを使用し、フライホイールをクランクシャフトに締め付けた後、センター出しをし、クラッチカバーAssy.を締め付けて下さい。(図5参照)



- 警告** ※ クラッチディスクのセンターが合っていないと、トランスミッションの組み付けが困難になり、又、クラッチディスク破損の原因となります。

I. シングルプレートクラッチの場合

- 注意** ● クラッチディスクAssy.の組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

- 注意** ● プレッシャープレートの組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

II. ツインプレートクラッチの場合

- 注意** ● クラッチディスクAssy.の組み付けは、方向および順番を間違えないようにセットして下さい。ディスクに印字してある番号【1】のディスクをフライホイール側に、番号【2】のディスクをクラッチカバー側にして、2枚とも**数字が有る面をクラッチカバー側**に向けてセットして下さい。尚、その際2枚のディスクのリベットが重ならないように注意してセットして下さい。

- 注意** ● ミッドプレートの組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

- 注意** ● プレッシャープレートの組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

- 注意** ● ツインプレートクラッチは機種によりクラッチディスクの向きが異なります。部品構成図を参考にしてください。

III. トリプルプレートクラッチの場合

- 注意** ● クラッチディスクはフライホイール側から順に1, 2, 3番となりますが、すべて共通部品で裏表は有りません。

- 注意** ● ドライブハブは外径スプラインの短い側をフライホイール側に向けて、外周の突起部をクラッチディスクの1番と2番の間にセットして下さい。

- 注意** ● ミッドプレートの組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

- 注意** ● プレッシャープレートの組み付けは【カバー側】と不滅インキで印字されている面を必ずクラッチカバー側に向けてセットして下さい。

2-4. クラッチカバーAssy.の組み付け

- 注意** ● クラッチカバーボルトの締め付けについて
緩み止めをネジ部に塗布して下さい。→緩み止め材は中強度程度のものを使用して下さい。
推奨緩み止め材: LOCKTITE 242
トルクレンチは校正されたものをレンチの取扱説明書に従って使用して下さい。



カバーボルト締め付けトルク 39. 2Nm (4. 0kgfm)



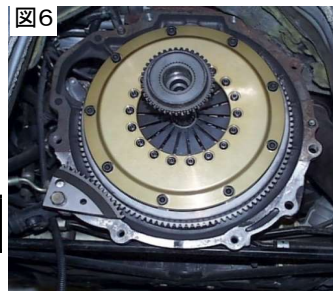
- 警告** ● 9箇所又は6箇所を対角上に、1度に締め付けず数回に分けて締め付けて下さい。又、締め付のたびにメインドライブシャフトもしくは専用センター出しバーがパイロット部からスムーズに抜けることを確認して下さい。



- 警告** ※ スムーズに抜けない場合には、全部ボルトを緩め、もう一度センター出しをやり直して下さい。(図6参照)
センターが出ていないとトランスミッションの組み付けが困難であったり、クラッチディスクを変形させてしまいトラブルの原因となります。

重要 409系HP仕様、659系、1000F-SPL系のクラッチ(カバーORCロゴ横にHP印字)を取り付けの際、日産車は必ずピボットを新品に交換して作業を行ってください。

図6



2-5. スリーブAssy.の組み付け



- 注意** ● スリーブAssy.に、ORCクラッチグリス(クラッチキットに付属)を内周全面に塗布して下さい。又、フロントノーズ側にも塗布し、その後一度、スリーブAssy.をフロントノーズに挿入し、はみ出したグリスは拭き取して下さい。(図7参照)



- 警告** ※ スリーブAssy.のベアリング部は脱脂剤で絶対に洗わないで下さい。ベアリングに封入されているグリスが漏れてしまい故障の原因となります。

図7



2-6. 変換キットAssy.(作動変更パーツ)の組み付け



- 注意** ● 変換キットの取扱説明書は変換キットの梱包箱に添付されております。それを参考に、注意して組付けください。尚、変換キットは定期的にグリスアップしてください。又、変換キットは消耗品ですのでホコリや摩耗によって動きが悪くなった場合はアッセンブリーで交換してください。

2-7. トランスミッション取り付け時の注意



- 注意** ● レリーズホークやその他ハウジング部品の汚れを取り、損傷等の無いことを確認して下さい。



- 警告** ● 車両メーカー発刊の整備要領書に基づいてトランスミッションを取付けて下さい。




- 警告** ※ メインドライブシャフトの先端でディスクを胴突きしないようにして下さい。ディスクの変形や歯面の傷の原因となります。メインドライブシャフトとディスク・スプラインの歯面を平行にして、フライホイールを回しながら歯を合わせ、スムーズに挿入するようにして下さい。(図8参照)

図8



2-8. レリーズシリンダストローク量の確認

-  ● レリーズシリンダのストローク量を必ず確認してください。下記の表を参考にして推奨値を目標に、上限値を絶対を超えないよう整備要領書などを参考に調整を行ってください。多すぎても、少なすぎても本来の性能を発揮できないばかりか、クラッチの切れ不良につながることもあります。

レリーズシリンダストローク量調整値一覧表						
ORC型式	車両型式	レリーズベアリング			シリンダストローク量 [mm]	
		タイプ	外径	接触径	推奨値	上限値
01N, NS0101	R32, R33	A	φ67	φ44	15.2	15.7
		B	φ74	φ54	13.8	14.3
02N, NS0207	PS13, S14	A	φ67	φ44	15.2	15.7
		B	φ74	φ54	13.8	14.3
02N5, NS0210	S15	A	φ67	φ44	15.2	15.7
03N, NS0309	S13 (CA18)	A	φ67	φ44	15.2	15.7
04N, NS0406	Z32	A	φ67	φ44	15.2	15.7
06N, NS0613	Z33 (VQ35DE)	B	φ74	φ54	13.8	14.3
NS0714 ※1	Z34 (VQ37HR)	-	-	φ48	7.5	7.8
NS0911	C10, S30 (L20~)	A	φ67	φ44	15.2	15.7
NS1012 ※2	B110, B310 (A12~)	A	φ67	φ44	26.9	27.9
01T, TT0101	JZA80 (2JZ)	B	φ74	φ54	17.9	18.5
02T, TT0202	JZA70他 (1JZ)	B	φ74	φ54	17.9	18.5
03T, TT0303	SW20, ST205他	A	φ67	φ44	13.0	13.5
03T, TT0305	SXE10	A	φ67	φ44	13.0	13.5
08T, TT0809	ZZT231	A	φ67	φ44	12.9	13.3
09T(1,2), TT0407	AE92, AE101, AE111	A	φ67	φ44	12.9	13.3
13T, TT0406	AE86	A	φ67	φ44	12.5	13.0
14T, TT0608	EP82, EP91	A	φ67	φ44	13.7	14.2
15T, TT0710	ZZW30	A	φ67	φ44	12.9	13.3
TT1213	ZN6/ZN8, ZC6 /ZD8	A	φ67	φ44	13.1	13.6
01H, HD0101	EK4, EK9, DC2, DB8	A	φ67	φ44	12.3	12.8
02H, HD0202	AP1	B	φ74	φ54	12.7	13.2
05H, HD0505	DC5	A	φ67	φ44	13.0	13.4
HD1011	JW5 (S660)	純正	-	-	13.0	13.5
01Z, MZ0101	FC3S	A	φ67	φ44	15.4	16.0
02Z, MZ0204	NA(6.8), NB(6.8)	A	φ67	φ44	14.3	14.8
05Z, MZ0303	SE3P (RX-8)	C	φ81	φ62	12.7	13.2
SZ0203 ※2	HA36S (アルワークス)	純正	-	-	25.0	27.0
SZ0206	JB64 (ジムニー)	純正	-	-	13.0	13.5
SZ0405 ※2	JB23 (ジムニー)	純正	-	-	26.0	28.0
DH0101 ※2	LA400K (コペン)	純正	-	-	28.0	30.0

※1 Z34用純正レリーズシステムに専用ベアリングアダプターを装着。
ストローク量はベアリングアダプターの移動量。

※2 ストローク量はレリーズフォークのワイヤーが掛かる部分の移動量。

③ レリーズベアリング/シリンダー、スリーブ、ピボット、パイロットベアリングについて

3-1. レリーズベアリング

レリーズベアリングはクラッチキットに同梱されている専用スリーブAssy.の物を使用して下さい。また交換時は上表のレリーズベアリングタイプを確認の上、購入して使用して下さい。

3-2. スリーブ

日産車用クラッチキットには一部の型式を除き純正スリーブを使用しています。交換時は下表を参考に購入して

12mm : 30501-A3800、30501-A3804	22mm : 30501-S0160、30501-S0164
14mm : 30501-N1601、30501-N1604	24mm : 30501-0H600、30501-K0404
16mm : 30501-U0200、30501-02074	26mm : 30501-K0510、30501-K0514
18mm : 30501-A6801、30501-S0284	28mm : 30501-N1600、30501-1C104
20mm : 30501-B6000、30501-B6064	30mm : 30501-N8470、30501-N8474

3-3. 日産車向け409系HP、659、1000F-SPLシリーズ用ピボットとレリーズベアリングに関する注意

注意 ● R34を除く日産車に659(D)、1000F-SPLシリーズのクラッチを装着する場合、必ずピボットを純正新品に交換して使用して下さい。

注意 ● ピボットとレリーズベアリング、パイロットベアリングはクラッチ取り付け後、走行30,000km毎に新品の車両純正品に交換して下さい。

注意 ● 上記の作業を怠った場合、破損の原因となりますのでご注意ください。

3-4. ダイレクトレリーズ(ボディコンセントリック)車両について

該当車両にORCクラッチを取り付ける際には、シリンダーAssyは新品の車両純正品を準備し交換して下さい。また、ORCクラッチ取付後は走行30,000kmを目安に新品に交換して下さい。

3-5. ダイレクトレリーズ(ボディコンセントリック)用ベアリングアダプターの取付け上の注意

注意 ● 純正ダイレクトレリーズ(ボディコンセントリック)を使用する一部車種にはベアリングアダプターを付属しています。

注意 ● 純正ダイレクトレリーズ(ボディコンセントリック)のレリーズベアリング部に付属のベアリングアダプターを装着し、ベアリングアダプターの爪がレリーズベアリングに引っ掛かっていることを確認して下さい。(図9参照)

注意 ● 純正ダイレクトレリーズ(ボディコンセントリック)及びパイロットベアリングはORCクラッチ取り付け後、走行30,000kmを目安に新品交換をしてください。

《ベアリングアダプター付属型式》

NISSAN	
Z33後期(VQ35HR)	ORC-409D-NS0714
Z34(VQ37HR)	ORC-409DS-NS0714
	ORC-559-NS0714
	ORC-559D-NS0714
K13改(HR15DE)	ORC-209DB-NS1217-SE
K12改(HR16DE)	
SUZUKI	
ZC32S	ORC-250L-SZ0102
ZC33S	ORC-309DB-SZ0304-SE
	ORC-400L-LP-SZ0304
	ORC-400LD-LP-SZ0304

3-6. NISSAN A型用レリーズに関する注意

注意 ● 純正スリーブ 30501-H8560 を別途用意して頂き、エンジンバックプレートの厚みに合わせて付属のスペーサー(3.0mm、4.5mm)を使用して下さい。
バックプレート無し : スペーサー不要。スリーブ(30501-H8560)にレリーズベアリングを圧入。
バックプレート3.0mm : スリーブ(30501-H8560)にスペーサー3.0mmを入れてレリーズベアリングを圧入。
バックプレート4.5mm : スリーブ(30501-H8560)にスペーサー4.5mmを入れてレリーズベアリングを圧入。



● レリーズシリンダーのストローク調整 ●

クラッチの切れる位置やつながる位置は、レリーズシリンダーのストローク量で大きく変化します。クラッチに異常がある場合、取扱説明書に書いてある推奨レリーズシリンダーストロークを参考にして、遊び及びクラッチペダルストロークを調整して下さい。

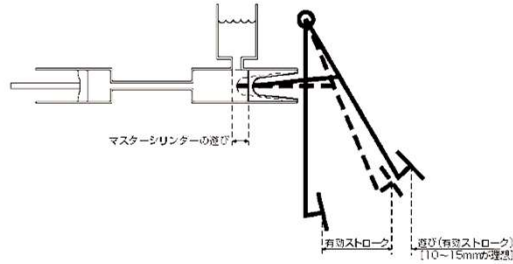
1. 全体の動き

レリーズシリンダーのストロークは、クラッチペダルとマスターシリンダーのピストンの動きで決まります。

クラッチペダルを踏むと遊びの部分があります。これは、マスターシリンダーのピストンがリザーバータンクの通路前にある状態です。フルードがリザーバータンクに逃げてしまい、レリーズシリンダーは動かない無効ストローク区間です。

さらにクラッチペダルを踏むと、リザーバータンクの通路がふさがれ、レリーズシリンダーが動き出します。ここから、ペダルが奥で止まるまでが有効ストローク区間です。

レリーズシリンダーのストローク調整は、この無効ストロークと有効ストロークの調整です。



2. 遊び調整

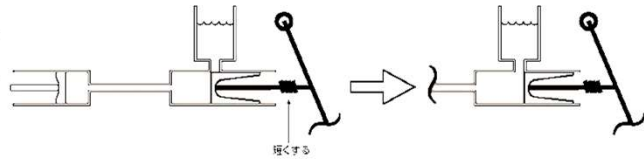
クラッチの油圧システムのうちで、遊びは絶対に必要なものです。クラッチを取り付けた後は、必ず遊びがあるか点検してください。点検としては、レリーズシリンダーのロッドを手で押し戻すことができればOKです。理想的な遊び量はクラッチペダルストロークで10～15mmです。この遊び量は、定規などでクラッチペダルのストローク量を計測しながら動かし、レリーズシリンダーのピストンが動き出したところで判断します。

2-1. 遊び量が少ない場合

遊びがないと膨張したフルードが逃げないため、レリーズシリンダーのピストンを動かし、正規の圧着力にならず、滑りやクラッチの切れ・つながり位置が手前になることがあります。

こういった症状の時は遊び量をチェックして、もし、少ない場合やまったく無い場合は、マスターシリンダーのロッドを短くして調整して下さい。

調整後にレリーズシリンダーのロッドを手で押し戻すことができるか、必ず確認して下さい。

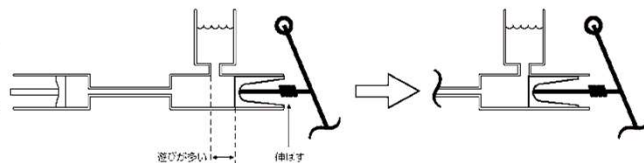


2-2. 遊び量が多い場合

遊びが多いと有効ストロークが短くなり、切れ不良の発生や、切れ・つながり位置が奥となります。

こういった症状の時は遊び量をチェックして、もし、長すぎる場合は、マスターシリンダーのロッドを伸ばして調整して下さい。

調整後にレリーズシリンダーのロッドを手で押し戻すことができるか、必ず確認して下さい。



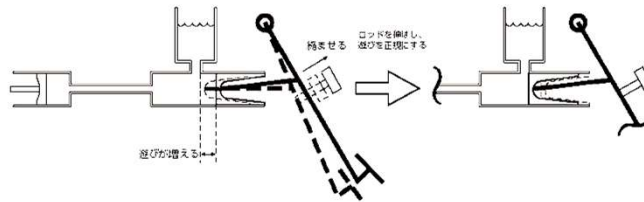
3. クラッチペダルストローク調整

クラッチペダルストロークは車によってばらつきがあります。レリーズシリンダーのストロークを見ながら、ペダルストロークの調整をします。

3-1. 切れ不良、切れ・つながり位置が奥の場合

まず遊びを調整します。それでもこういった症状のときは、ストッパーを締め、ペダルストローク全体を長くします。(車種により異なりますが、125～145mmになるのが目安) このままだと遊びが増えすぎるので、マスターシリンダーのロッドを伸ばして遊びを正規に調整します。

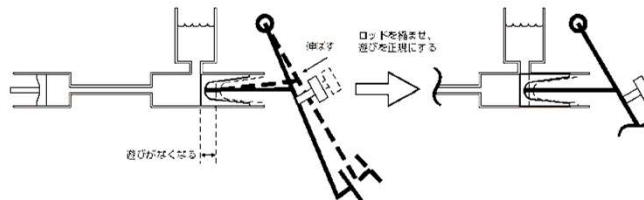
これにより、有効ストロークが増し、症状は改善します。調整後にレリーズシリンダーのロッドを手で押し戻すことができるか、必ず確認して下さい。



3-2. 切れ不良、切れ・つながり位置が手前の場合

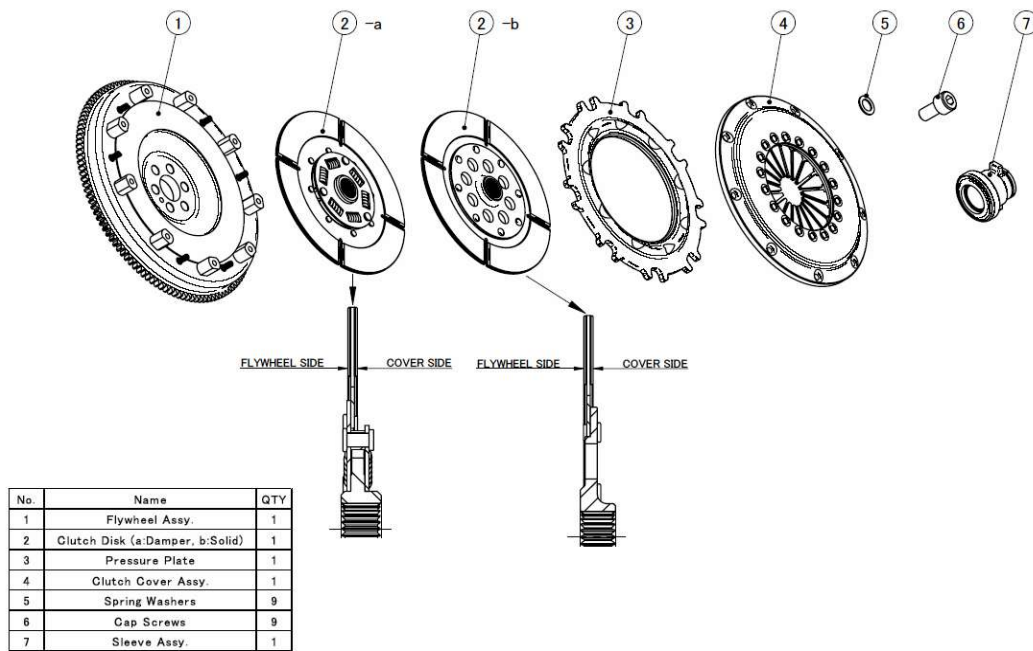
まず遊びを調整します。それでもこういった症状が出る場合は、ストッパーを伸ばし、ペダルストローク全体を短くします。このままだと遊びがなくなるので、マスターシリンダーのロッドを短くして遊びを正規に調整します。

これにより、有効ストロークが減少し、症状は改善します。調整後にレリーズシリンダーのロッドを手で押し戻すことができるか、必ず確認して下さい。

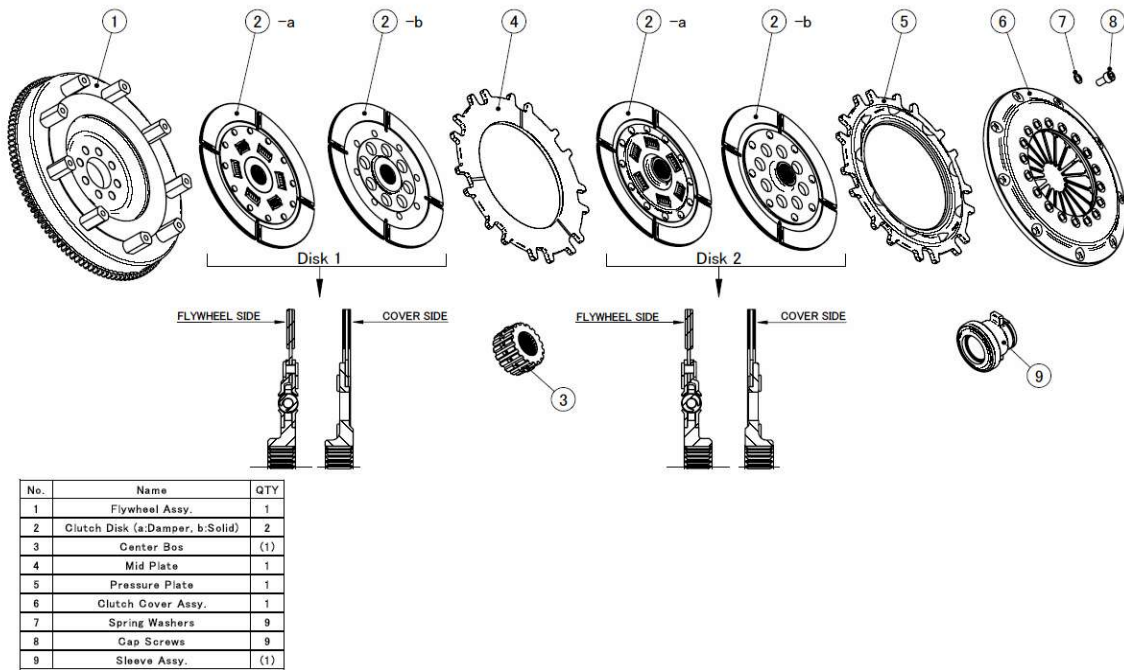


● 詳細や車両毎の違いについては、各車両の整備要領書を参照ください。

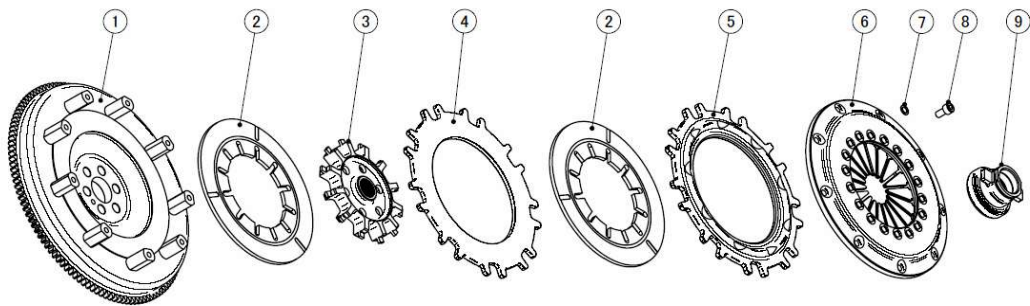
● ORCクラッチ部品構成図 ●



309, 409シリーズ部品構成図

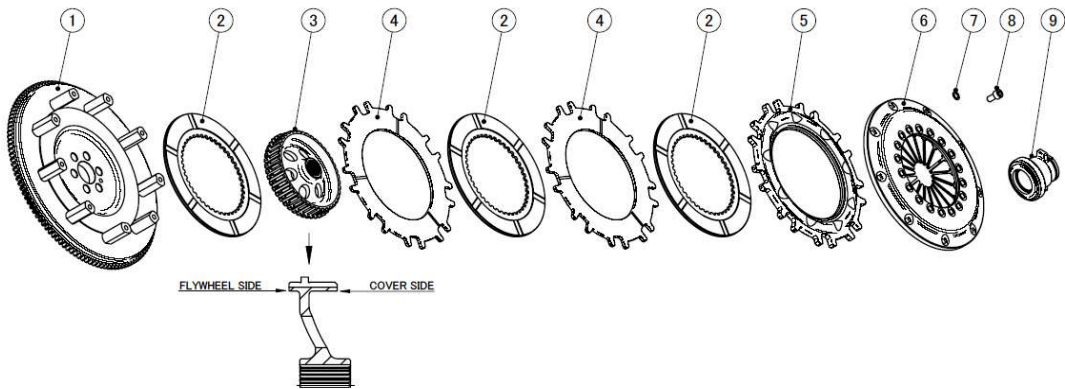


559, 659 シリーズ 部品構成図



No.	Name	QTY
1	Flywheel Assy.	1
2	Clutch Disk	2
3	Hub	1
4	Mid Plate	1
5	Pressure Plate	1
6	Clutch Cover Assy.	1
7	Spring Washers	9
8	Cap Screws	9
9	Sleeve Assy.	(1)

559CC, 659CCシリーズ部品構成図



No.	Name	QTY
1	Flywheel Assy.	1
2	Clutch Disk	3
3	Hub	1
4	Mid Plate	2
5	Pressure Plate	1
6	Clutch Cover Assy.	1
7	Spring Washers	9
8	Cap Screws	9
9	Sleeve Assy.	(1)



1000Fシリーズ部品構成図

● MEMO ●

● 使用上の注意 ●

-  ● クラッチ取り付け後は、必ず慣らし運転(市街地走行で500km程度)を行ってください。摩擦面が全面当たりしないうちに急激な操作を行うと部分的な焼き付きを生じ、ジャダーの発生や寿命の低下につながりますのでご注意ください。
 -  ● クラッチのオーバーホール時はリリースベアリングを必ず交換してください。また、ディスクとプレッシャープレートの平行度や摩耗度を調べ、曲がりのあるもの極端に擦り減っているもの(目安として1mm程度擦り減っているもの)は必ず交換してください。その他、カバーAssy.部のダイヤフラムスプリングの劣化や損傷がある場合には同時にカバーAssy.も交換してください。これらを怠りますと不具合が生じたり、本来の効果が得られないことがあります。
 -  ● クラッチ取り付け当初と慣らし運転後では発進時のクラッチの繋がり方に変化がありますが、メタルフェーシングの性質上の問題と、各摩擦面が全面当たりしている為で異常ではありません。又、発進時のクラッチの繋ぎ方によってはジャダーが出る場合がありますが異常ではありません。
 -  ● ドラッグレース(ゼロヨン等)に使用した場合、必ず1レースごとにクラッチをオーバーホールしてください。クラッチの寿命が極端に短くなります。
 -  ● クラッチを切っている際に発生するパツラッシュ音はラグ・ドライブ方式のクラッチの構造上発生する音で異常ではありません。
 -  ● 弊社クラッチの性質上、新品装着直後と慣らし後ではペダル位置が若干変化し、半クラッチ操作性に変化がありますが特に異常ではありません。慣らし後に再度ストローク調整することを推奨いたします。
- ※ R32, R33, S13, S14, S15の車両には専用の調整式プッシュロッド(別売り)を用意しています。
-  ● 半クラッチを多用するとクラッチ内部が高温になり、構成部品の熱膨張、変形等で一時的に切れが悪化する場合があります。この場合、一旦走行を中止し、一度冷やしてから運転を再開してください。
 -  ● 強化クラッチは一般的にノーマルクラッチに対しセット重量が軽量化されており、この為ミッションから共振音が発生する場合があります。特にトルク型エンジンの場合、そのトルク領域で音が通常より大きく感じられることがあります。粘度の高いミッションオイルを使用することでその共振音を緩和することはできませんのでご了承ください。
 -  ● 本製品は競技用特殊部品です。純正品に比べ発進時のクラッチ操作が難しくなりますので十分な慣れが必要です。この点を予め承知の上でご使用をお願い致します。
 -  ● 高回転での半クラッチを長く使用しないでください。クラッチの寿命が極端に短くなります。

※ カーボンクラッチの使用に当たって

-  ● **慣らし運転について**
クラッチ取付後は、必ず慣らし運転(市街地走行で1,000km程度)を行ってください。
新品時はディスクの馴染みが出てない為、大きなトルクを掛けるとクラッチが滑る場合があります。慣らし運転時はクラッチに大きなトルクが掛かる様な運転は避けて下さい。
摩擦面が全面当たりしないうちに急激な操作をすると部分的な焼き付きを生じ、ジャダーの発生や寿命の低下につながりますのでご注意ください。
-  ● **暖機運転について**
カーボンクラッチは街乗り走行など低温時には摩擦係数が低く、半クラッチ操作が行いやすい性質を持っています。そのため、低温時に急加速をした場合などに滑りが発生することがあります。
急な加速をする場合やサーキットなどでスポーツ走行を行う場合などは、事前に市街地走行を30分以上行い、クラッチを暖めてから使用してください。

● トラブルシューティング ●

不具合	確認部所	詳細確認部所	確認内容	
切れ不良	レリーズシリンダー ストローク確認	指定ストローク 以下	エア混入	エア抜き作業
			ペダル調整	ペダルストロークの確認
			フォーク位置	ペダルあそび量の確認
			レリーズシリンダー	ミッションケースの窓に対するフォークの位置確認
				液漏れ確認
			作動確認	
			プッシュロッド確認	
			レリーズシリンダー確認	
			液漏れ確認	
			液漏れ確認	
		エア混入	エア抜き作業	
	クラッチペダル点検	指定ストローク 以上	ペダル調整	ペダルストロークの確認
			ペダル支点	あそび・クラックの有無
			取付部	ブラケット・マスターシリンダー取付ボルト・ナット
			ペダルカバー	ペダルカバーと床の接触
			フロアマット	ペダルとフロアマットの接触
		クラッチリリース の点検	スリーブ	指定品の確認
		レリーズベアリング	指定品の確認	
		ピボット	指定品の確認	
		クラッチ点検	クラッチディスク	クラッチディスク
				スプライン部の摺動不良
	プレート類	摩擦面へのグリス飛散		
		摩擦面状態		
		摩擦材の溶着		
		プレート類の反り		
	クラッチカバー	ラグのカジリ		
		ダイヤフラムスプリングの割れ		
		ダイヤフラムスプリングのガタ		
		取り付けナットの緩み		
クラッチ滑り	レリーズシリンダー の点検	戻り確認	レリーズシリンダーを手で押し戻す	
	クラッチペダル の点検	ペダル支点	作動確認	
		取付部	ブラケット・マスターシリンダー取付ボルト・ナット	
		ペダルカバー	ペダルカバーと床の接触	
	エア抜き確認 フルード配管 の点検	フロアマット	ペダルとフロアマットの接触	
			エア抜き作業	
	クラッチハウジング の点検		潰れ・曲がり確認	
		ミッション側	ミッションオイル漏れ確認	
	レリーズ部品 の点検	エンジン側	エンジンオイル漏れ確認	
		スリーブ	作動確認	
	クラッチ点検	フォーク	作動確認	
		クラッチディスク	クラッチディスク	摩耗量点検
			クラッチディスクの反り	
プレート類			摩擦面の当り	
			プレート類の反り	
			ラグのカジリ	
			スプライングリスの飛散	
			摩擦面確認	
クラッチカバー		クラッチカバー	摩耗粉のつまり	
			ダイヤフラムスプリングの割れ	
		取り付けナットの緩み		

確認結果	不具合原因	対処方法
エアが出た	エア混入による押込不足	マニュアルによるエア抜き作業
少ない	ペダルストローク不足による押込不良	指定ストローク以上になるようペダルストローク調整
過大	あそび過多による押込不良	あそびが適正となるようにあそび量調整
奥より	フォークとケースの接触による押込不足	スリーブorピボットを指定品へ変更
有り	液漏れorエア混入による押込不足	レリーズシリンダのオーバーホールor交換
異常	作動不良による押込不足	レリーズシリンダのオーバーホールor交換
遊び有り	ブッシュロッドあそびによる押込不良	調整式ブッシュロッド長さ変更orスリーブ長さ変更
Bigレリーズ	ビッグレリーズシリンダによる押込不良	レリーズシリンダの交換
有り	液漏れorエア混入による押込不足	マスターシリンダのオーバーホールor交換
有り	液漏れorエア混入による押込不足	クラッチフルード配管のオーバーホールor交換
エアが出た	エア混入による押込過多	マニュアルによるエア抜き作業
多い	ペダルストローク過大による押込過多	指定ストローク以下になるようペダルストローク調整
有り	各支点のあそび・クラック等による押込不良	クラッチペダル周辺のオーバーホールor交換
緩み、脱落	マスターシリンダの押込みロスによる押込不足	クラッチペダル周辺の増し締め、ボルト取付
有り	ペダルストローク不足による押込不良	ペダルカバーの取外し
有り	ペダルストローク不足による押込不良	フロアマットの取外し
指定外の物	スリーブの寸法違いによる押込不足or押込過多	スリーブを指定品に変更
指定外の物	レリーズベアリング寸法違いによる押込不足or押込過多	レリーズベアリングを指定品に変更
指定外の物	ピボットの寸法違いによる押込不足or押込過多	ピボットを指定品に変更
反りあり	反りによる解放不良	クラッチディスク交換
打痕等のキズ	スプライン部の摺動不良による解放不良	クラッチディスク交換
スプライン痩せ	スプライン部の摺動不良による解放不良	クラッチディスク交換
グリス切れ 未塗布	スプライン部の摺動不良による解放不良	グリス塗布
有り	グリス付着によるクラッチの引きずり	摩擦面の清掃・脱脂
鏡面状態	平面が出すぎていることによる張付き	クラッチディスク平面修正 or クラッチ熱入れ
有り	摩擦材溶着による解放不良	プレート類の交換
反りあり	反りによる解放不良	プレート類の交換
有り	プレート摺動不良による解放不良	プレート類の交換
有り	ダイヤフラムスプリングの割れによる解放不良	クラッチカバー交換
有り	クラッチカバー支点部の摩耗による押込不足	クラッチカバー交換
有り	クラッチカバーの浮きによる押込不足	マニュアルにならない取付け
戻せない 硬い	マスターのピストン位置不良による油圧戻り不良	マニュアルによるペダル調整
引掛かり感	レリーズシリンダの作動不良による戻り不良	レリーズシリンダの交換
	レリーズシリンダの取付角度不良による引掛かり	フォークに対して直角にシリンダの取付角度修正
引掛かり感	レリーズシリンダの段付摩耗による戻り不良	レリーズシリンダのオーバーホールor交換
	レリーズシリンダの取付角度不良による引掛かり	フォークに対して直角にシリンダの取付角度修正
引掛かり感	クラッチペダル戻り不良による油圧戻り不良	クラッチペダル周辺のオーバーホールor交換
緩み、脱落	マスターシリンダの戻り不良による油圧戻り不良	クラッチペダル周辺の増し締め、ボルト取付
有り	ペダル引掛かりによる油圧戻り不良	ペダルカバーの取外し
有り	ペダル引掛かりによる油圧戻り不良	フロアマットの取外し
エアが出た	混入エア膨張による常時押込	マニュアルによるエア抜き作業
有り	配管のつぶれ・曲がりによる油圧戻り不良	クラッチフルード配管のオーバーホールor交換
有り	ミッションオイル飛散によるトルク低下	クラッチのオーバーホール・ミッションオイル漏れ修理
有り	エンジンオイル飛散によるトルク低下	クラッチのオーバーホール・エンジンオイル漏れ修理
硬い	スリーブ戻り不良による油圧戻り不良	スリーブ交換・グリス塗布・スリーブガイド交換
硬い	フォーク戻り不良による油圧戻り不良	フォーク交換・グリス塗布・ピボット交換
1mm以上	圧着力低下によるトルク低下	クラッチディスク交換
反りあり	部分当りによるトルク低下	クラッチディスク交換
部分当り	部分当りによるトルク低下	ならしの施行
反りあり	部分当りによるトルク低下	プレート類の交換
有り	プレート摺動不良によるトルク低下	プレート類の交換
有り	スプライングリス飛散によるトルク低下	クラッチのオーバーホール・スプライングリスの再塗布
全体に変色	過度の発熱によるクラッチディスクμの低下	クラッチディスク・プレート類の交換
	過度の発熱によるダイヤフラムスプリングの荷重低下	クラッチカバーの交換
有り	摩耗粉のつまりによる圧着力低下	クラッチカバーのオーバーホールor交換
有り	ダイヤフラムスプリングの割れによる圧着力低下	クラッチカバーのオーバーホールor交換
有り	クラッチカバーの浮きによる圧着力低下	マニュアルにならない取付け

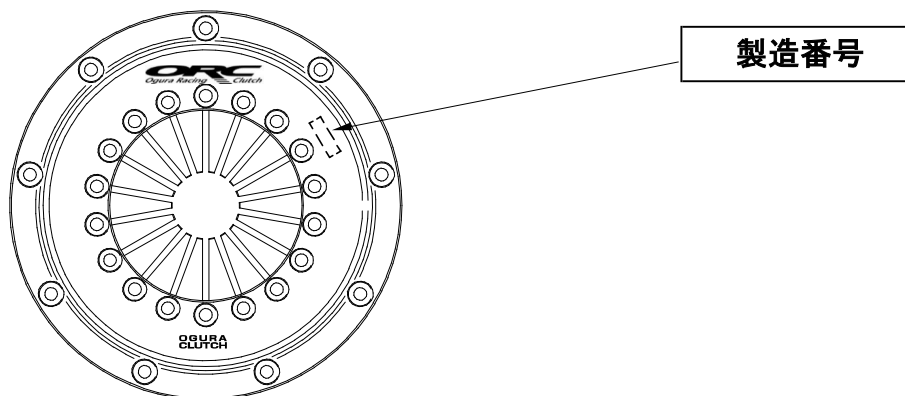


確認結果	不具合原因	対処方法
戻せない 硬い	マスターのピストン位置不良による油圧戻り不安定	マニュアルによるペダル調整
	レリーズシリンダーの作動不良による戻り不安定	レリーズシリンダーの交換
引掛かり感	レリーズシリンダーの取付角度不良による引っ掛かり	フォークに対して直角にシリンダーの取付角度修正
	レリーズシリンダーの段付摩耗による戻り不安定	レリーズシリンダーの交換
	レリーズシリンダーの取付角度不良による引っ掛かり	フォークに対して直角にシリンダーの取付角度修正
有り	レリーズシリンダー寸法違いによる押込み・戻り不安定	レリーズベシリンダーを指定品に変更
有り	液漏れによる作動不安定	レリーズシリンダーのオーバーホールor交換
有り	液漏れによる作動不安定	マスターシリンダーのオーバーホールor交換
エアが出た	エア混入による作動不安定	マニュアルによるエア抜き作業
有り	各支点のあそび・クラック等による押込み・戻り不安定	クラッチペダル周辺のオーバーホールor交換
緩み、脱落	マスターシリンダーの戻り不良による油圧戻り不安定	クラッチペダル周辺の増し締め、ボルト取付
有り	配管のつぶれ・曲がりによる油圧戻り不安定	クラッチフルード配管のオーバーホールor交換
硬い	スリーブ戻り不安定による油圧戻り不安定	スリーブ交換・グリス塗布・スリーブガイド交換
硬い	フォーク戻り不安定による油圧戻り不安定	スリーブ交換・グリス塗布・スリーブガイド交換
グリス切れ 未塗布	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	グリス塗布
打痕・キズ	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	クラッチディスク交換
スプライン痩せ	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	クラッチディスク交換
有り	プレート類の摺動不良による繋がり不安定	プレート類の交換
鏡面状態	平面が出すぎによるトルクの立ち上がり不安定	クラッチディスク平面修正 or クラッチ熱入れ
有り	クラッチカバーの浮きによる繋がり不安定	マニュアルにならない取付け
戻せない 硬い	マスターのピストン位置不良による油圧戻り不安定	マニュアルによるペダル調整
	レリーズシリンダーの作動不良による戻り不安定	レリーズシリンダーの交換
引掛かり感	レリーズシリンダーの取付角度不良による引掛かり	フォークに対して直角にシリンダーの取付角度修正
	レリーズシリンダーの段付摩耗による戻り不安定	レリーズシリンダーの交換
	レリーズシリンダーの取付角度不良による引掛かり	フォークに対して直角にシリンダーの取付角度修正
エアが出た	エア混入による作動不安定	マニュアルによるエア抜き作業
有り	各支点のあそび・クラック等による押込み・戻り不安定	クラッチペダル周辺の上オーバーホールor交換
緩み、脱落	マスターシリンダーの戻り不良による油圧戻り不安定	クラッチペダル周辺の増し締め、ボルト取付
硬い	スリーブ戻り不安定による油圧戻り不安定	スリーブ交換・グリス塗布・スリーブガイド交換
硬い	フォーク戻り不安定による油圧戻り不安定	スリーブ交換・グリス塗布・スリーブガイド交換
グリス切れ 無塗布	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	グリス塗布
打痕・キズ	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	クラッチディスク交換
スプライン痩せ	スプライン部の摺動不良による繋がり不安定	クラッチディスク交換
有り	プレート類の摺動不良による繋がり不安定	プレート類の交換
鏡面状態	平面が出すぎによる急なトルクの立ち上がり	クラッチディスク平面修正 or クラッチ熱入れ
有り	クラッチカバーの浮きによる繋がり不安定	マニュアルにならない取付け
有り	防振性能低下によるジャダーの発生	マウント交換
有り	防振性能低下によるジャダーの発生	マウント交換
有り	防振性能低下によるジャダーの発生	マウント交換
有り	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	連結ボルト増し締め or プロペラシャフト交換
有り	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	プロペラシャフト交換
過大	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	バックラッシュ量調整
有り	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	ハブボルト増し締め or ドライブシャフト交換
有り	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	ドライブシャフト交換
グリス切れ 未塗布	スプライン部の摺動不良による断続繋がり	グリス塗布
打痕・キズ	スプライン部の摺動不良による断続繋がり	クラッチディスク交換
スプライン痩せ	駆動系のバックラッシュ過多によるジャダーの発生	クラッチディスク交換
鏡面状態	平面が出すぎによる急なトルクの立ち上がり	クラッチディスク平面修正 or クラッチ熱入れ
有り	ヒートスポットによるジャダーの発生	プレート類交換 or ならし運転 or クラッチ熱入れ
有り	クラッチカバーの浮きによる繋がり不安定	マニュアルにならない取付け

● 製造番号の確認と保管 ●

この度は本クラッチをお買い上げいただき、誠に有難うございます。
製品のカバー表面には下図の様に製造番号が記されています。
本書に記載されている番号と、製品の番号が一致していることを確認してください。

オーバーホール時の型式確認のため製造番号が必要になります。
本書は紛失しないよう大切に保管してください。



製造番号

機種

ご購入日

取付店名
所在地
電話番号

NAPAC <small>(一社)日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会</small>	基準登録証 25A020
	本製品はNAPAC 加盟メーカーがASEA技術部に登録した製品であることを証します。 基準の詳細については左記QRから御確認下さい。
NAPAC事務局 Phone:03-5487-8188	
	

ORC製品に対するご質問は下記ホームページ内にある『お問い合わせ』をご利用くださるようお願いいたします。

<http://www.ogura-racing.com>