



## 変換キット取り付け手順書

● TOYOTA 1JZ系車両 ●

● TOYOTA 2JZ系車両 ●

Technology for the future

**OGURA CLUTCH CO.,LTD.**

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

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。

	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。
--	--

	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。
---	--

# ● TOYOTA: 1JZ系車両 ●

■ 取り付けを行う前にすべての部品が揃っているかを確認して下さい。

キット内容 ( )内は個数

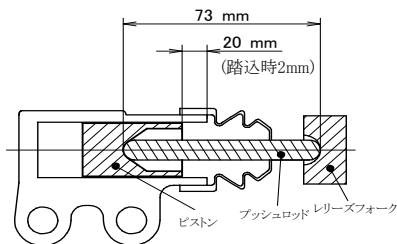
- レリーズフォーク ●ダストカバー ●サポート ●レリーズシリンダ
- シリンダブラケット ●ヒンジピン(φ12) ●だるまピン
- ウェーブワッシャー ●ホース止めクリップ ●スリーブAssy.
- クラッチホース ●銅ワッシャー
- フォークサポート取付ボルトセット:M8×20(2)
- シリンダ取付ボルトセット:M10×30(2)、プレートワッシャー(2)
- シリンダブラケット取付ボルトセット:M8×50(1)、M8×20(1)、プレートワッシャー(2)

レリーズシリンダには調整式ブッシュロッドが入っています。

調整式ブッシュロッドの長さは出荷時に73mmに設定しており、シリンダ内のピストンが取付時に適正な位置に来ようになっていますが、必要に応じ右図を参考に長さを調節してください。

また、クラッチディスクが摩耗してくると、シリンダ内のピストン位置が変わってきますので、随時、右図の位置にシリンダ内のピストンが来るように調整してください。

シリンダの推奨ストローク量: 18mm



■ 取り付けは図を参考に以下の手順で行って下さい。

1. 整備要領書に従ってトランスミッションを降ろして下さい。
2. 純正レリーズシリンダを図4のフレアナット部分からホースごと取り外して下さい。
3. ハウジング内の純正レリーズフォーク、サポート(フォークの支点)を取り外して下さい。
4. 取り外した部品は使用いたしませんので大切に保管して下さい。

**注意** 5. ハウジング内のフロントカバー(ノーズ)を清掃し、ノーズ部分全体にモリブデングリスを塗布して下さい。

**注意** 6. サポートのマーキング側を中心側に向けて取り付けして下さい。  
六角穴付きボルトM8×20 2箇所 締め付けトルク: 3.0kgfm (図1)

**注意** 7. スリーブAssy.の内径部全体にモリブデングリスを塗布し、フロントカバーに挿入して下さい。

**注意** 8. レリーズフォークのサポートとの接触面、スリーブAssy.との接触面にモリブデングリスを塗布して下さい。

**注意** 9. ヒンジピンにモリブデングリスを塗布し、スリーブのカット面をフォーク側に向けてレリーズフォークの爪がスリーブAssy.のつば部に入るようにサポートに取り付けて下さい。(図2)

**注意** 10. ヒンジピンはつば部をハウジングの上側にしてウェーブワッシャーを入れてレリーズフォークとサポートに挿入し、ヒンジピンの溝部分にだるまピンをセットして下さい。(図3)

11. 整備要領書に従ってトランスミッションを車両に取り付けて下さい。

**注意** 12. ダストカバーをシリンダブラケットで挟んでハウジングに共締めして下さい。  
M8×50、M8×20共に締め付けトルク: 1.7~2.0kgfm (図4)

**注意** 13. クラッチホースに銅ワッシャーを入れてレリーズシリンダと繋ぎます。  
クラッチホース締め付けトルク: 1.7~2.0kgfm (図4)

**注意** 14. レリーズシリンダのロッド先端とレリーズフォークの窪みにモリブデングリスを塗布し、ロッド先端をフォークの窪みにはめてレリーズシリンダをシリンダブラケットに取り付けて下さい。

六角穴付きボルトM10×30 2箇所 締め付けトルク: 4.3~4.8kgfm (図4)

**注意** 15. クラッチホースを車体側のフランジ部に差し込みフレアナットを締め付け後、ホース止めクリップで固定して下さい。

フレアナット締め付けトルク: 1.5~1.8kgfm (図4)

**注意** 16. すべて取り付け後にレリーズシリンダのエア抜きを行って下さい。

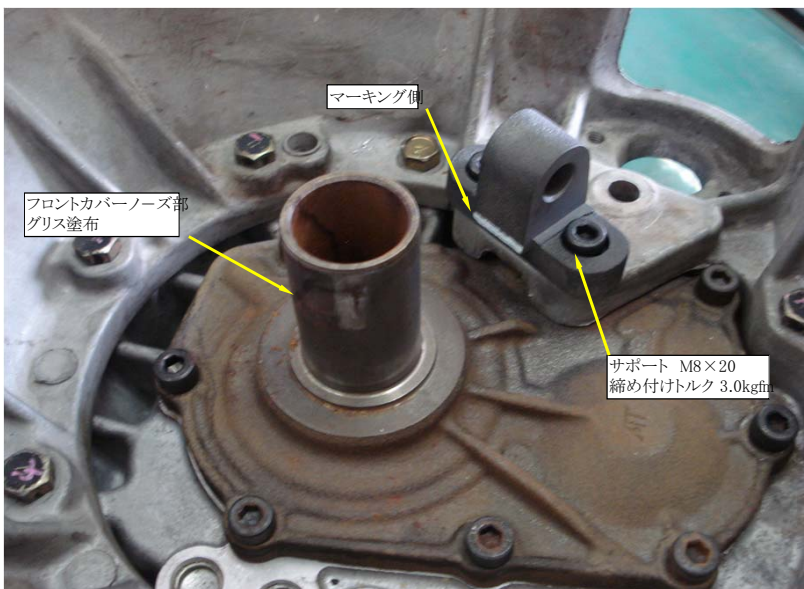


図1

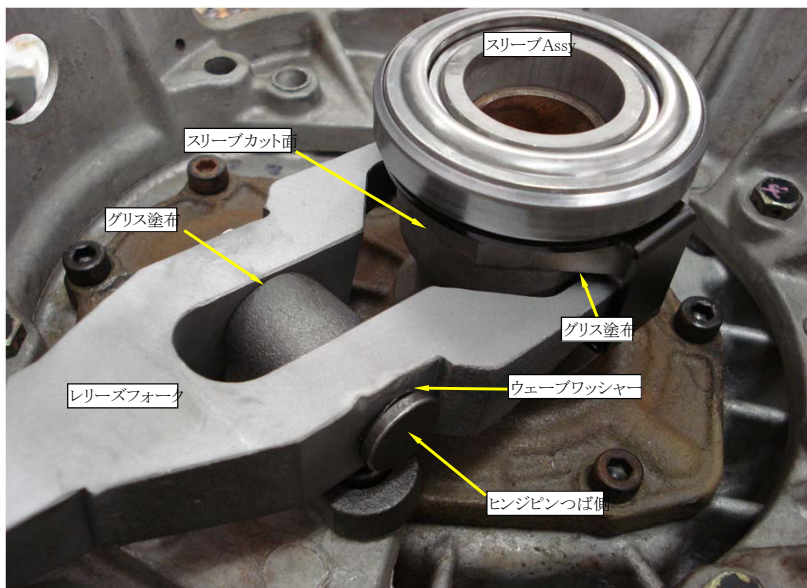


図2

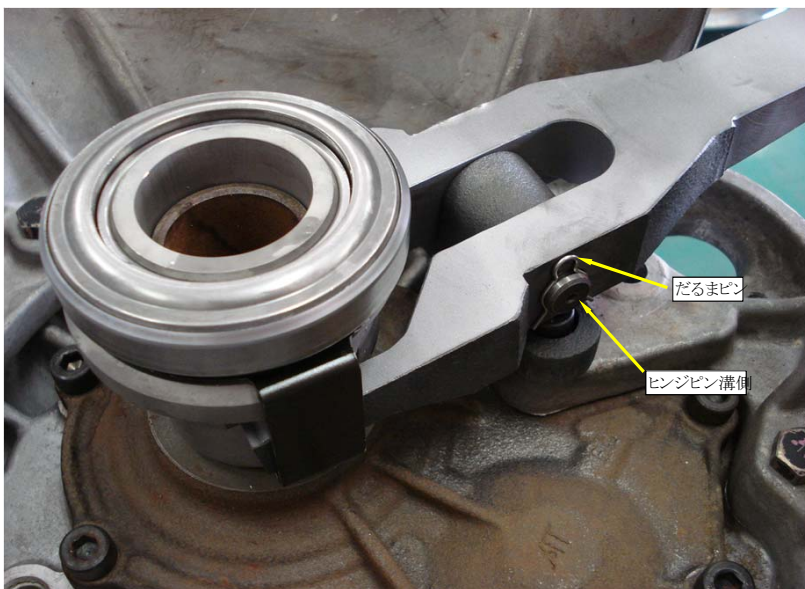


図3

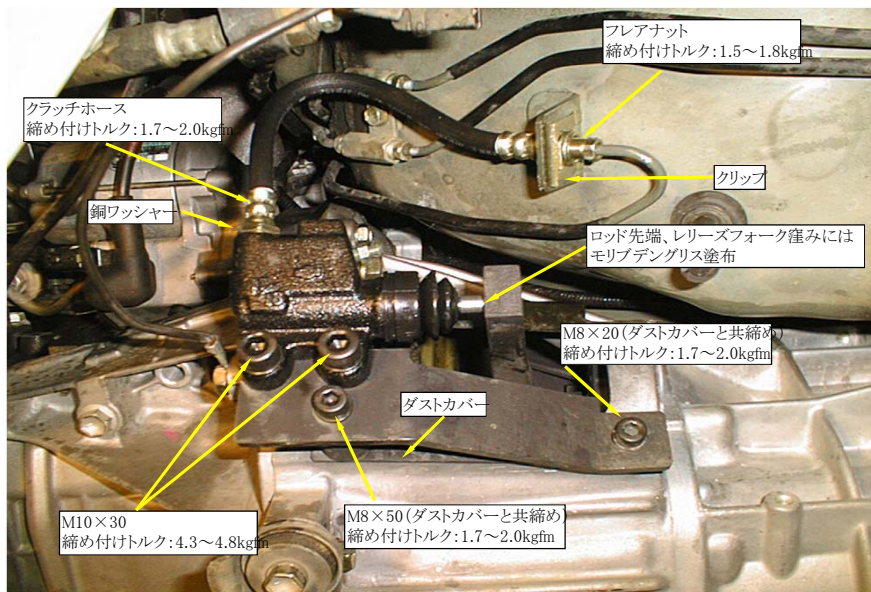


図4

## ● TOYOTA: 2JZ系車両 ●

■ 取り付けを行う前にすべての部品が揃っているかを確認して下さい。

キット内容 ( )内は個数

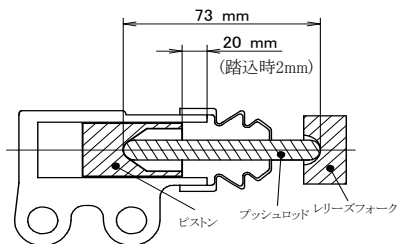
- レリーズフォーク ●ダストカバー ●サポート ●レリーズシリンダ
- シリンダブラケット ●ヒンジピン(φ12) ●だるまピン
- ウェーブワッシャー ●ホース止めクリップ ●スリーブAssy.
- クラッチホース ●銅ワッシャー
- フォークサポート取付ボルトセット: M10×20(2)
- シリンダ取付ボルトセット: M10×30(2)、プレートワッシャー(2)
- シリンダブラケット取付ボルトセット: M8×60(1)、M8×20(1)、プレートワッシャー(2)

レリーズシリンダには調整式ブッシュロッドが入っています。

調整式ブッシュロッドの長さは出荷時に73mmに設定しており、シリンダ内のピストンが取付時に適正な位置に来ようになっていますが、必要に応じ右図を参考に長さを調節してください。

また、クラッチディスクが摩耗してくると、シリンダ内のピストン位置が変わってきますので、随時、右図の位置にシリンダ内のピストンが来るように調整してください。

シリンダの推奨ストローク量: 18mm



■ 取り付けは図を参考に以下の手順で行って下さい。

1. 整備要領書に従ってトランスミッションを降ろして下さい。
2. 純正レリーズシリンダを図4のフレアナット部分からホースごと取り外して下さい。
3. ハウジング内の純正レリーズフォーク、サポート(フォークの支点)を取り外して下さい。
4. 取り外した部品は使用いたしませんので大切に保管して下さい。

▲注意 5. ハウジング内のフロントカバー(ノーズ)を清掃し、ノーズ部分全体にモリブデングリスを塗布して下さい。

▲注意 6. サポートのマーキング側を中心側に向けて取り付けして下さい。  
六角穴付きボルトM10×20 2箇所 締め付けトルク: 5.0kgfm (図5)

▲注意 7. スリーブAssy.の内径部全体にモリブデングリスを塗布し、フロントカバーに挿入して下さい。

▲注意 8. レリーズフォークのサポートとの接触面、スリーブAssy.との接触面にモリブデングリスを塗布して下さい。

▲注意 9. ヒンジピンにモリブデングリスを塗布し、スリーブのカット面をフォーク側に向けてレリーズフォークの爪がスリーブAssy.のつば部に入るようにサポートに取り付けて下さい。(図6)

▲注意 10. ヒンジピンはつば部をハウジングの上側にしてウェーブワッシャーを入れてレリーズフォークとサポートに挿入し、ヒンジピンの溝部分にだるまピンをセットして下さい。(図7)

11. 整備要領書に従ってトランスミッションを車両に取り付けて下さい。

▲注意 12. ダストカバーをシリンダブラケットで挟んでハウジングに共締めして下さい。  
M8×60、M8×20共に締め付けトルク: 1.7~2.0kgfm (図8)

▲注意 13. クラッチホースに銅ワッシャーを入れてレリーズシリンダと繋ぎます。  
クラッチホース締め付けトルク: 1.7~2.0kgfm (図8)

▲注意 14. レリーズシリンダのロッド先端とレリーズフォークの窪みにモリブデングリスを塗布し、ロッド先端をフォークの窪みにはめてレリーズシリンダをシリンダブラケットに取り付けて下さい。

六角穴付きボルトM10×30 2箇所 締め付けトルク: 4.3~4.8kgfm (図8)

▲注意 15. クラッチホースを車体側のフランジ部に差し込みフレアナットを締め付け後、ホース止めクリップで固定して下さい。

フレアナット締め付けトルク: 1.5~1.8kgfm (図8)

▲注意 16. すべて取り付け後にレリーズシリンダのエア抜きを行って下さい。



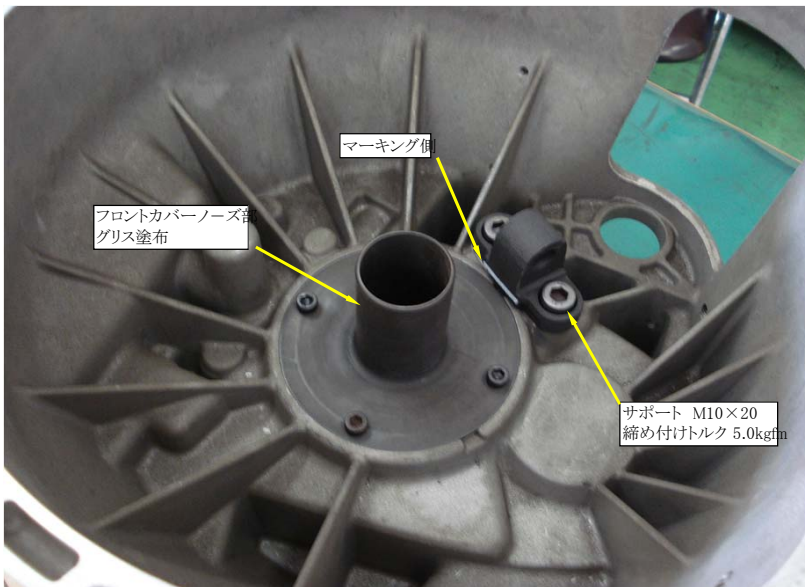


図5

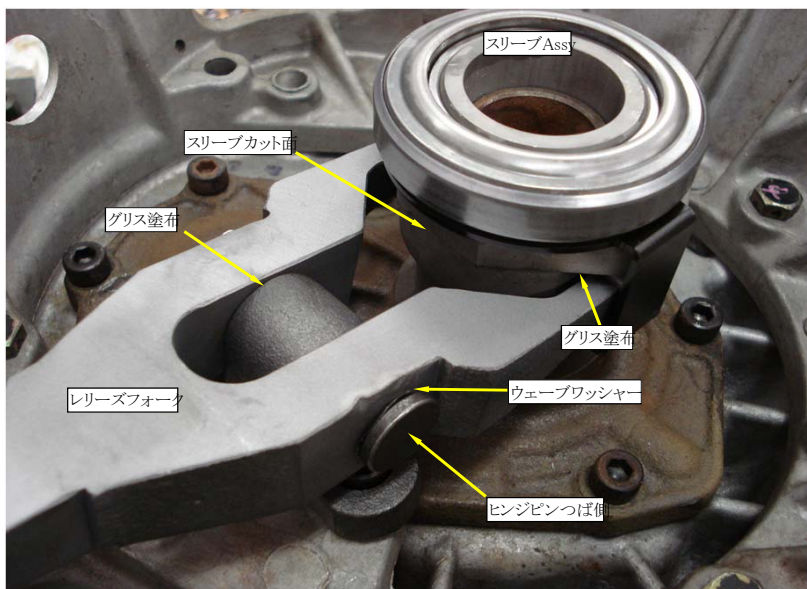


図6

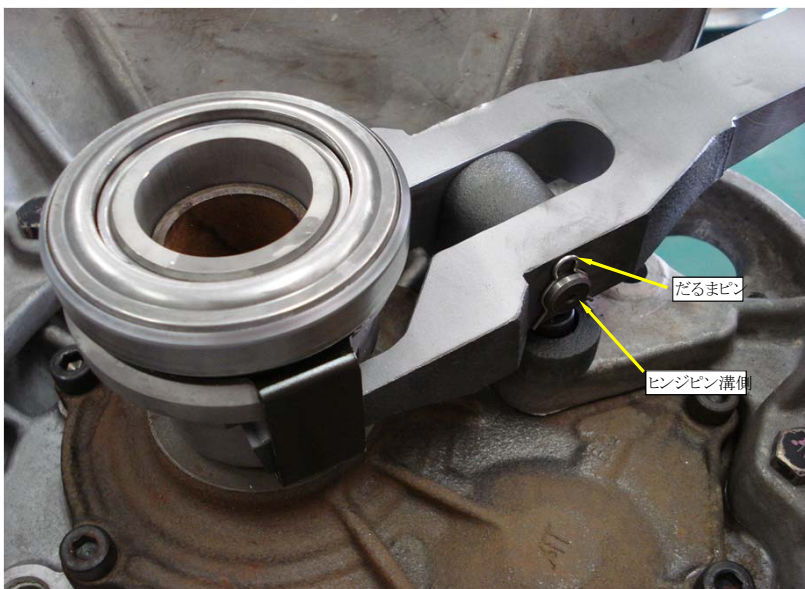


図7

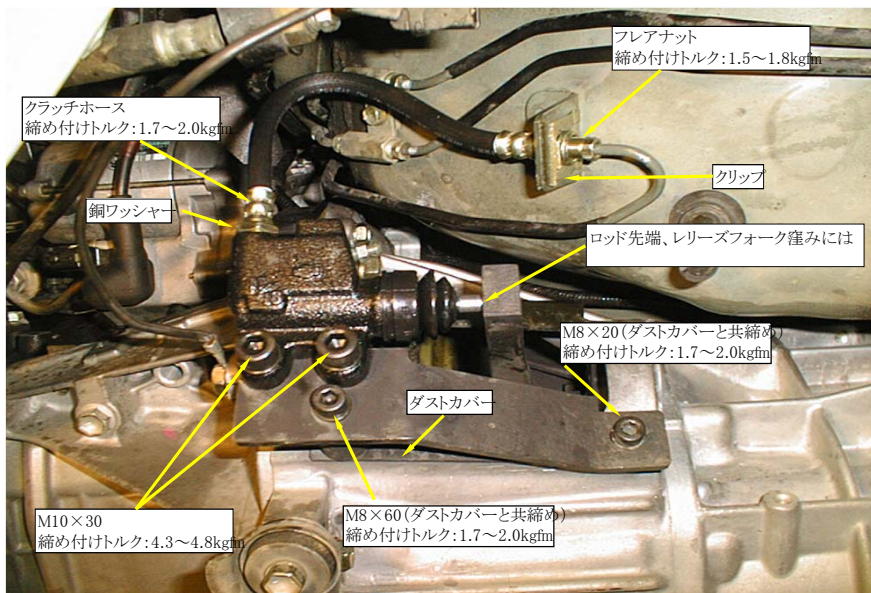


図8

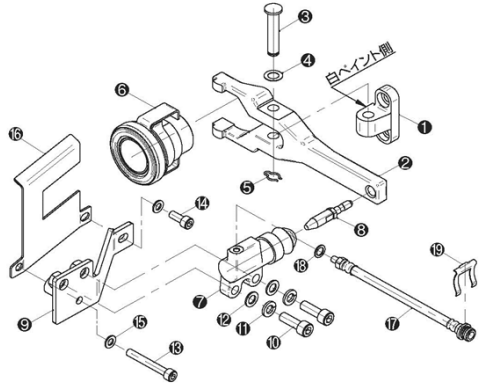


# ● 部品構成図 ●

01T,  
TT0101  
用

構成 部品表	No.	名称	数量	税抜	税込
		専用交換キット		¥45,000	¥47,250
	①	サボート	1		
	②	リリースフォーク	1		
	③	ピンジピン	1		
	④	ウェーブワッシャー	1		
	⑤	止め輪	1		
	⑥	スリーブベアリングAssy	1		
	⑦	リリースシリンダー	1		
	⑧	調整式フッシュロッド	1		
	⑨	シリンダステー	1		
	⑩	六角穴付きボルトM10×30	2		
	⑪	スプリングワッシャー	2		
	⑫	平ワッシャー呼び10	2		
	⑬	六角穴付きボルトM8×60	1		
	⑭	六角穴付きボルトM8×20	1		
	⑮	平ワッシャー呼び8	2		
	⑯	ダストカバー	1		
	⑰	クラッチホース	1		
	⑱	鋼バッキン	1		
	⑲	ホース止めクリップ	1		

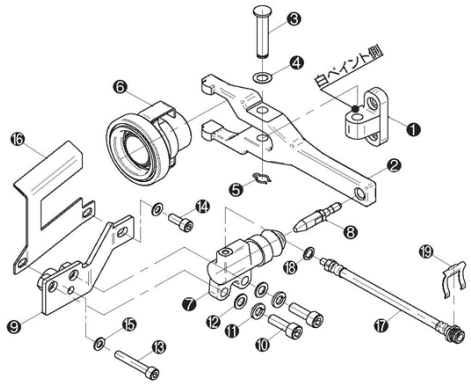
※専用交換キットはセットのみの販売となります。 ※⑥スリーブベアリングAssy以外の部品は単品での販売を行っておりません。












02T,  
TT0202  
用

構成 部品表	No.	名称	数量	税抜	税込
		専用交換キット		¥45,000	¥47,250
	①	サボート	1		
	②	リリースフォーク	1		
	③	ピンジピン	1		
	④	ウェーブワッシャー	1		
	⑤	止め輪	1		
	⑥	スリーブベアリングAssy	1		
	⑦	リリースシリンダー	1		
	⑧	調整式フッシュロッド	1		
	⑨	シリンダステー	1		
	⑩	六角穴付きボルトM10×30	2		
	⑪	スプリングワッシャー	2		
	⑫	平ワッシャー呼び10	2		
	⑬	六角穴付きボルトM8×50	1		
	⑭	六角穴付きボルトM8×20	1		
	⑮	平ワッシャー呼び8	2		
	⑯	ダストカバー	1		
	⑰	クラッチホース	1		
	⑱	鋼バッキン	1		
	⑲	ホース止めクリップ	1		

※専用交換キットはセットのみの販売となります。 ※⑥スリーブベアリングAssy以外の部品は単品での販売を行っておりません。



## ● 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。
-  ● A/TからM/Tへのトランスミッション換装を行った車両の場合、まれにエンジンとクラッチハウジングの位置決め用ダウエルピン(ノックピン)が無いことがあります。このピンが無いと変換キットの作動に不具合が生じる事があり、最悪の場合は破損する恐れがあります。必ずピンが入っていることを確認して下さい。また、A/T車両のクランク面とFWリングギアの間の座面プレートは取り除いて下さい。クラッチのセット高さが変わってしまい正常な動作が出来なくなります。
-  ● 変換キットは定期的にグリスアップを行って下さい。
-  ● 変換キットは消耗品ですので、摩耗により本来の性能が発揮できなくなった場合は交換して下さい。
-  ● クラッチのオーバーホール時はレリーズ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。
-  ● 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。
-  ● 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すが機械的な問題の為、完全に消音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。



## ● 製品に関するお問い合わせ ●

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>

Technology for the future

**OGURA CLUTCH CO.,LTD.**

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

2020年3月