

※カーボンシリーズは摩擦面温度70℃(=通常走行時)での対応トルクを示しています。摩擦面温度が上昇すると摩擦係数が上昇しますので、対応トルクが増加します。

		ハイパーシリーズ							シングルスポーツシリーズ		
		Hyper Series HYPER SINGLE EVO	Hyper Series HYPER SINGLE VF	Hyper Series HYPER SINGLE	Hyper Series CARBON-D	Hyper Series HYPER MULTI	Hyper Series HYPER TWIN	Hyper Series COMPE-R	ULTRA FIBER CLUTCH SET UF-EVO CLUTCH SET	S METAL CLUTCH SET	R METAL CLUTCH SET
シリーズ											
価格帯 (税込)		¥107,800~140,800	¥153,780~170,280	¥142,780~164,780	¥208,780	¥197,780~239,800	¥272,800	¥236,280~247,280	¥45,980~142,780	¥51,480~87,780	¥66,880
ディスク枚数											
特長	対応トルク										
	アクセルレスポンス										
	シフトフィール										
	半クラッチ性能										
	ペダル踏力										
お勧めユーザー		ブーストUPターボ車/高性能NA(街乗り重視) ⇒ランエボ/インプレッサ/チェイサー/ シビック/86/GR86/RX-8等		高性能NA車 ⇒シビック/インテグラ/ S2000等	高性能NA 6MT車 (街乗り重視)⇒86	ターボ車タービン交換仕様 ⇒ランエボ/インプレッサ/ スカイラインGT-R/ チェイサー/RX-7(FD)等	高性能ターボ車 ⇒フェアレディZ(RZ34)	競技参加車 ⇒ランエボ/インプレッサ/ RX-7(FD)	コストパフォーマンス優先 (街乗り重視) ⇒スポーツ系車種全般	コストパフォーマンス優先 (スポーツ走行重視) ⇒スポーツ系車種全般	N1レース参加者/走行会 常連ユーザー ⇒シビック/インテグラ
主な特徴		全ての性能を満足させる 新開発有機anic材を採用 オルガニック材ながらメタルを凌ぐ シングルクラッチ最大の伝達トルク を実現。発進のし易さ、高耐摩耗性 や軽量化にも優れた最新シリーズ。	発達性能と高耐熱性を 高次元で両立 ウルトラファイバー&メタルの 複合ディスクにより、発達性と 耐熱性を両立。	コストパフォーマンスに 優れた高バランスモデル ディスクの小径化&軽量化 により、アクセルレスポンス を向上。	快適性&静粛性を追求 した新世代クラッチ 静音仕様ダンパーの採用により、走行 中の不快なギアノイズを低減。SXコ ートの採用により、組付け直後から 寿命まで全域で摩擦係数を向上。	ハイパワー車対象の ベストセラーモデル セルフレベライザー機構やベンチ レーテッドタイプのセンタープレ ート採用により、切れ性能・寿命・ 耐熱性を向上。	ストラップドライブ採用で 静粛性と高伝達トルクを両立 900Nm対応の伝達トルクに合 わせ、ダンパー容量もUPし、駆 動系を保護。マルチプレート特有 のメカニカルノイズ発生も抑制。	競技専用のメタル 最軽量モデル 超軽量フライホイール& ディスクの小径化(φ200) により、メタルNo.1の 低慣性を実現。	操作性と耐熱性を 両立した摩擦材 純正同等の半クラ性能も 併せ持ち、街乗りメインの ユーザーに最適。	あらゆる用途に対応した ベーシックモデル 純正形状ながらメタル材の 採用により、低価格と高伝 達トルクを実現。	薄型メタルディスク採用の N1競技向けモデル 薄型メタルディスクの採用 により、ディスク慣性重量 は純正比約30%減。
サイズ別対応トルク ※ (代表例)		φ230=400Nm(NA車) φ230=550Nm(ターボ車)	φ200=300Nm φ225=500Nm	φ200=300Nm φ225=500Nm	φ225=260Nm	φ200=800Nm(ツイン) φ200=1200Nm(トリプル)	φ225=900Nm	φ200=880Nm	純正比30%UP	純正比40%UP	純正比40%UP
摩擦材											
ドライブ方式											
ハブ方式											
ダンパー (有無)											
超軽量フライホイール (ドリルド)											

■カタログ記載マーク一覧

シングルプレート	ボスドライブ (シャラシャ音発生)	超軽量フライホイール	メタルディスク	ウルトラファイバー ディスク	センターハブ方式
ツインプレート	ストラップドライブ (シャラシャ音無し)	SXコート	カーボンディスク	ダンパー付	センターハブ方式 (静音タイプ)
トリプルプレート	UF-EVOディスク				

⚠ レーシングクラッチを安全にお使い頂く為に

注意:事故や故障の原因になり、負傷する場合がありますので、以下の内容を必ずお守り下さい。

取付前に必ず、製品に添付してあります取扱説明書をよくお読み下さい。尚、製品使用中は、取扱説明書を大切に保管して下さい。

- スポーツ用クラッチは動力の伝達を目的とした製品ですので駆動系から発生する音を伝達する事があります。
 - クラッチ交換はクラッチディスク・クラッチカバーをセットで交換して下さい。(エクセディクラッチセットをお勧めします) 使用したクラッチは見えない部分で傷んでいます。セットで交換しないと予期しないトラブルとなる可能性があります。
 - 当社の製品を分解、若しくは改造をしないで下さい。不具合や破損の原因となり、重大事故につながります。
- ### ■クラッチディスク
- 1.組付け前にメインドライブシャフトに通してスムーズに動くか確認下さい。事前チェックにより正しい製品かどうかの確認になります。
 - 2.スプライン部にグリスを薄く塗布して、再度メインドライブシャフトに通し、はみ出したグリスは拭き取って下さい。滑り、ジャダーの原因になります。
 - 3.落下させたクラッチディスクは絶対に使用しないで下さい。又、油などで汚れた手での取り扱いはいけません。切れ不良、ジャダーの原因になります。
 - 4.トランスミッションの組付け時は高圧、傾斜、歯面を合わせて無理に組まないでスムーズにメインドライブシャフトを入れて下さい。無理な挿入は、歯面に打痕、ディスクの歪み等が発生させ、切れ不良の原因になります。
- ### ■クラッチカバー
- 1.クラッチカバーのプレッシャープレート面(ツイン・トリプルの場合 センタープレート面)フライホイール面をきれいな布で拭いて下さい。油が附着していると切れ不良、ジャダーの原因となります。
 - 2.クラッチカバーをフライホイールに取り付ける時は、一度にボルトを締め込まないで、対角線上に徐々に締め込んで下さい。一度に締め込みますとダイヤフラムスプリングのレバー部分が不揃いになり、切れ不良、ジャダーの原因となります。
 - 3.落下させたクラッチカバーは絶対に使用しないで下さい。又、油などで汚れた手での取り扱いはいけません。切れ不良、ジャダーの原因となります。