

# KAAZ 新製品ニュース

貴社ますますご盛栄のこととお慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、KAAZ LSD ラインナップへ新たに6品番が追加される事となりましたのでお知らせいたします。

## ◆マツダ ロードスター

ND5RC 1500cc MT (NR-Aを除く全車)

DBZ1520 希望小売価格 ¥ 139,000- (税込 ¥ 152,900-)

DBZ1520SQ 希望小売価格 ¥ 149,000- (税込 ¥ 163,900-)

## ◆スズキ スイフトスポーツ

ZC33S 1400cc MT

DBS1620 希望小売価格 ¥ 129,000- (税込 ¥ 141,900-)

DBS1620SQ 希望小売価格 ¥ 139,000- (税込 ¥ 152,900-)

## ◆ホンダ シビック TYPE R

FK2 及び FK8 2000cc MT

DBH2030 希望小売価格 ¥ 149,000- (税込 ¥ 163,900-)

DBH2030SQ 希望小売価格 ¥ 159,500- (税込 ¥ 174,900-)

発売開始は4月下旬となります。

各車共に、サーキット及び街乗りでの厳しいテストをパスしたLSDですので、サーキット走行、ジムカーナ、ワインディング、ウェット路面、降雪路面等多彩なシーンで活躍すると思います。

ご不明な点等ございましたらお問い合わせ願います。

敬具

記

同封書類：KAAZ LSD 新製品チラシ 及び HIACE LSD チラシ

## ◆お問合せ先◆

〒704-8588 岡山県岡山市東区西大寺五明 387-1

カーツ株式会社

営業部 スポーツ課

TEL:086-942-1330 FAX:086-942-1120

e-mail : info@kaaz-sports.com

# KAAZ LSD



## マツダ ロードスター

ND5RC 1500cc MT(NR-Aを除く全車)  
モデル名: DBZ1520 /DBZ1520SQ  
希望小売価格: ¥139,000- / ¥149,000-  
(税込: ¥152,900- / ¥163,900-)



## スズキ スイフトスポーツ

ZC33S 1400cc MT  
モデル名: DBS1620 /DBS1620SQ  
希望小売価格: ¥129,000- / ¥139,000-  
(税込: ¥141,900- / ¥152,900-)



## ホンダ シビックTYPE R

FK8 2000cc MT  
FK2 2000cc MT  
モデル名: DBH2030 /DBH2030SQ  
希望小売価格: ¥149,000- / ¥159,000-  
(税込: ¥163,900- / ¥174,900-)

※SQ:チャタリングの抑制、マイルドな効きを実現するために、クラッチプレートへWPC処理を施しています。



カーツ株式会社

〒704-8588

岡山県岡山市東区西大寺五明387-1

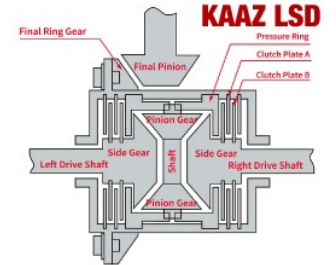
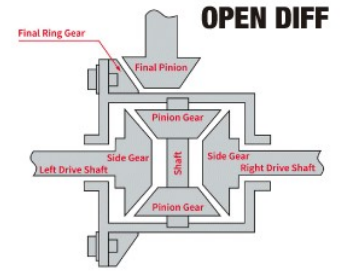
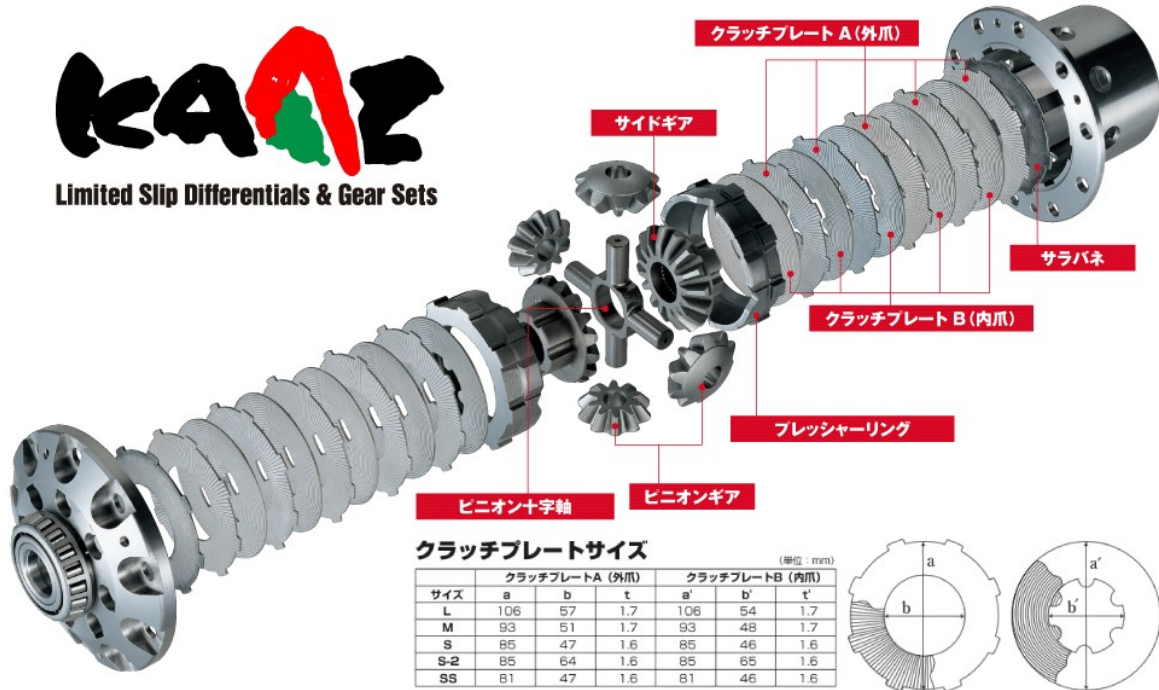
TEL:086-942-1330 FAX:086-942-1120



KAAZ Web Site

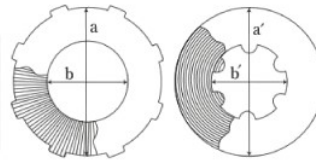


KAAZ Facebook

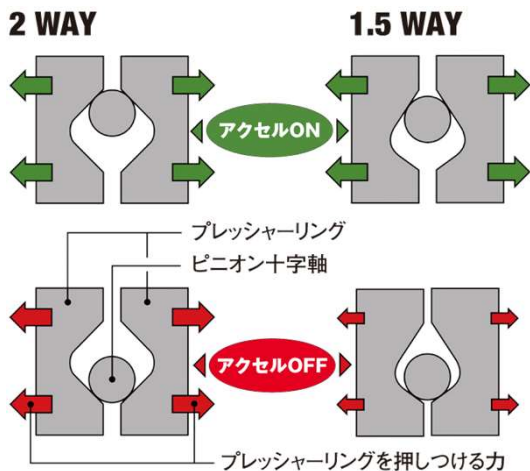
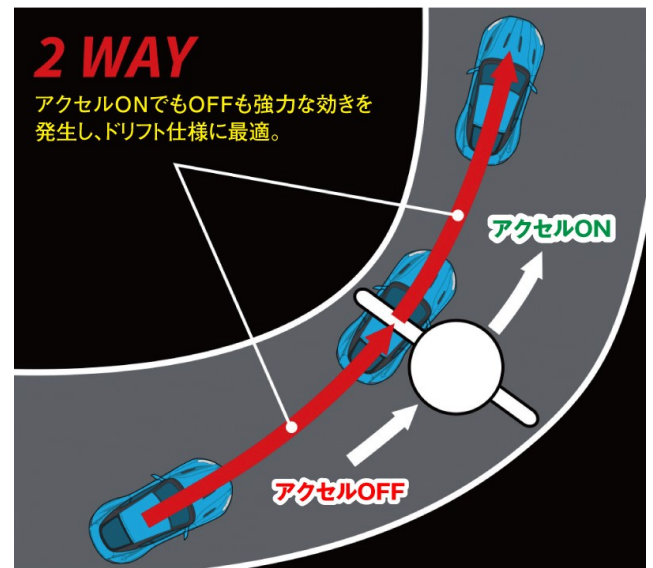
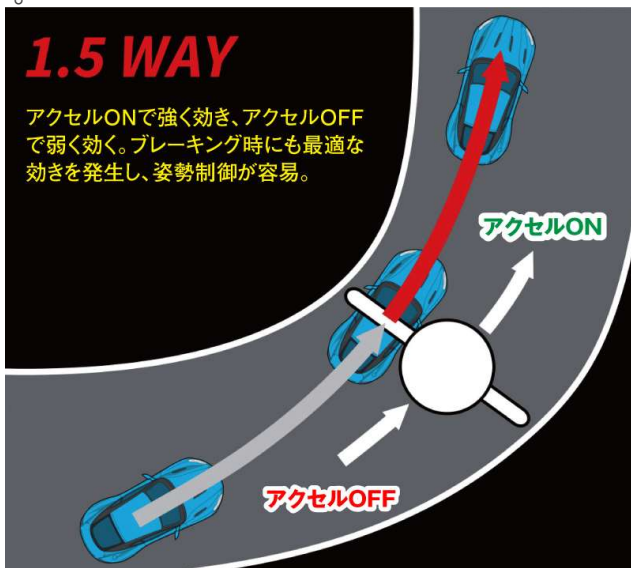


### クラッチプレートサイズ

サイズ	クラッチプレートA (外爪)			クラッチプレートB (内爪)		
	a	b	t	a'	b'	t'
L	106	57	1.7	106	54	1.7
M	93	51	1.7	93	48	1.7
S	85	47	1.6	85	46	1.6
S-2	85	64	1.6	85	65	1.6
SS	81	47	1.6	81	46	1.6



KAAZ LSDには、クラッチプレートとプレッシュャーリングが内蔵されており、プレッシュャーリングがクラッチプレートを加圧することによって作動し、非常に強力なロック性能と、優れたドライビング・レスポンスを提供します。LSDは、車体が直進している時、または左右の駆動輪の回転数が同じ場合、標準的なデフとして機能します。一旦、左右の駆動輪の回転数に差動が生じた瞬間、LSDの中央に配置されたクロスシャフトが、プレッシュャーリングを押し広げ、クラッチプレートを加圧します。全てのクラッチプレートが完全に噛み合った時、左右の駆動輪はロックされ、エンジンからのトルクは等しく両輪へ伝達されます。



**スロットルONの状態:** 矢印はスロットルからの入力に合わせて、クラッチプレートに加えられる力(プレッシュャーリングが広がろうとする力)の量を表しています。基本的に、スロットルの開度、プレッシュャーリングのカム角度、イニシャルトルク、およびクラッチプレートの配列が同じである限り、1.5WAY、2WAY共に同じ効きとなります。スロットル低開度(もしくは低トルク)時はLSDに伝達される動力が小さい為、クラッチプレートに加えられる力も小さくなります。スロットル高开度時は、クラッチプレートを加圧する力が大きくなる為、クラッチプレートが噛み合う力も大きくなり、スリップ(=滑り量)をリミテッド(=制限、または制御)する力が増加します。

**スロットルOFFの状態:** スロットルからの入力がなく、車が減速している状態では、1.5WAYと2WAYの違いが表れます。2WAYのLSDは加減速側共に、プレッシュャーリングのカム角が同じである為、トルクの入力量に応じて、スリップ(=滑り量)をリミテッド(=制限、または制御)する力が均等に作用します。1.5WAYのLSDは、加速側と減速側でプレッシュャーリングのカム角が異なる為、加速時に対して減速時の効きは弱くなります。





# L.S.D. for HIACE

## KAAZハイエース用L.S.D.新登場!!

KAAZ機械式L.S.D.は、レース・ラリー等のモータースポーツフィールドで活躍しています。その実績を活かし、一般道においてもあらゆる走行条件において高い走行安定性・路面走破性を発揮します。さらに、KAAZではWPC処理プレートを採用し、機械式L.S.D.のデメリットであった静粛性を大幅に向上させています。

### 高速道路

高速道路や一般道路でのふらつきを防止し、直進安定性が大幅に向上します。

### 山道

舗装されていない山道や、砂利道のオフロードで安定したトラクションを確保します。また、上り坂でのコーナリング走破性が向上します。

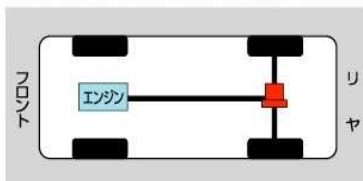
### 雪道

滑りやすい路面状況でも走行性能を向上させ、スタックしにくくなります。



### WPC仕様

ハイエース用L.S.D.の特別仕様として、WPC処理クラッチプレートを標準採用。これにより、マイルドなロック性能となり、快適な乗り味を実現しました。



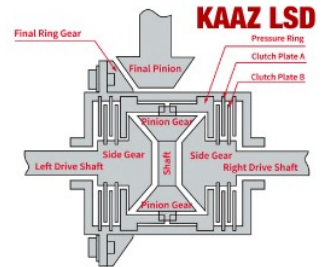
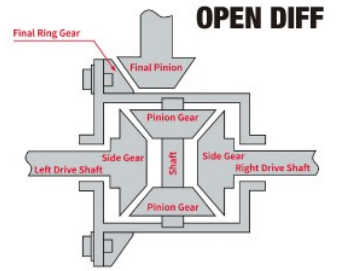
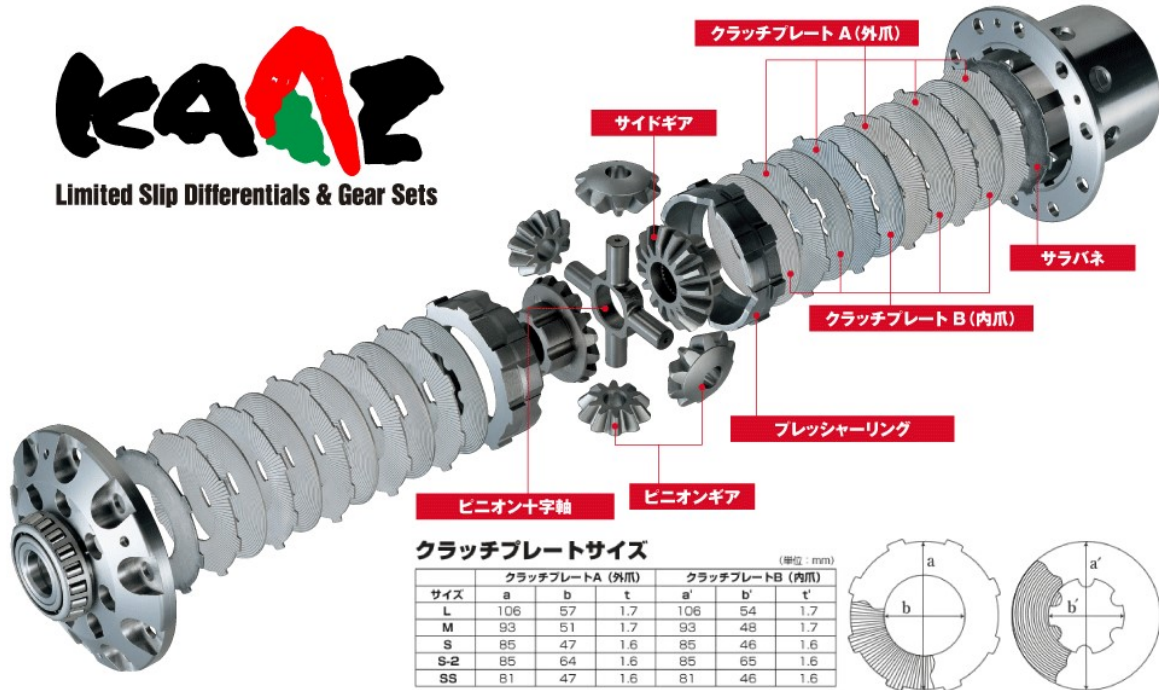
※写真は実際の商品とは異なります。また、ベアリングは付属しませんのでご了承ください。

### KAAZ・ハイエース用L.S.D.適合表

車名	型式	年式	T/M	位置	標準デフ	L.S.D.名	設定カム	本体価格	税込価格
ハイエース	100系	1989.8~2004.7	AT/MT	リヤ	オープン	SBT3050SQ	1.5WAY	¥109,000	¥119,900
	200系	2004.8~	AT/MT	リヤ	オープン	SBT3050SQ	1.5WAY	¥109,000	¥119,900

※適合の詳細につきましては、弊社までお問い合わせください。

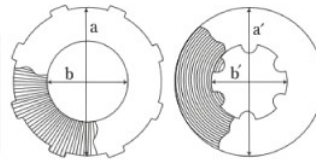




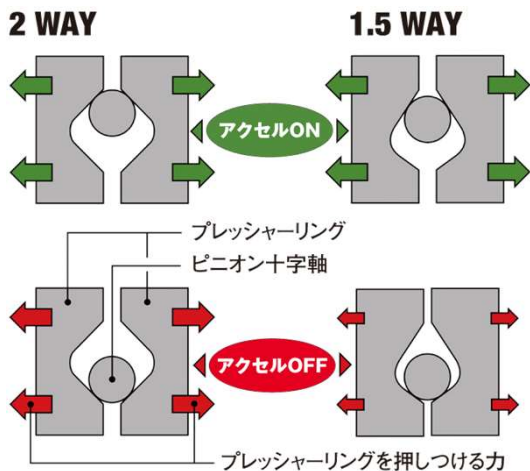
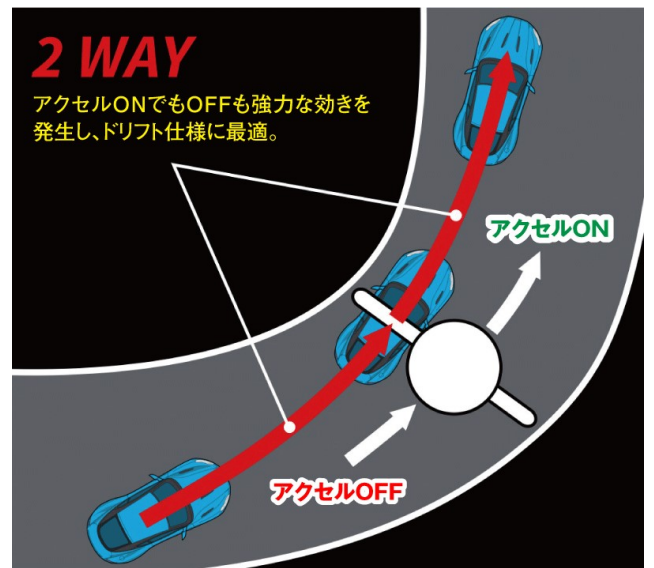
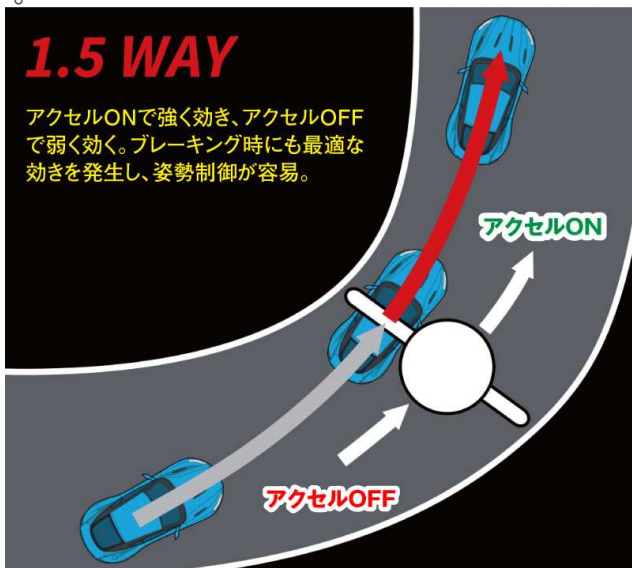
クラッチプレートサイズ

サイズ	クラッチプレートA (外爪)			クラッチプレートB (内爪)		
	a	b	t	a'	b'	t'
L	106	57	1.7	106	54	1.7
M	93	51	1.7	93	48	1.7
S	85	47	1.6	85	46	1.6
S-2	85	64	1.6	85	65	1.6
SS	81	47	1.6	81	46	1.6

(単位: mm)



KAAZ LSDには、クラッチプレートとプレッシャーリングが内蔵されており、プレッシャーリングがクラッチプレートを加圧することによって作動し、非常に強力なロック性能と、優れたドライビング・レスポンスを提供します。  
 LSDは、車体が直進している時、または左右の駆動輪の回転数が同じ場合、標準的なデフとして機能します。  
 一旦、左右の駆動輪の回転数に差動が生じた瞬間、LSDの中央に配置されたクロスシャフトが、プレッシャーリングを押し広げ、クラッチプレートを加圧します。  
 全てのクラッチプレートが完全に噛み合った時、左右の駆動輪はロックされ、エンジンからのトルクは等しく両輪へ伝達されます。



**スロットルONの状態:** 矢印はスロットルからの入力に合わせて、クラッチプレートに加えられる力(プレッシャーリングが広がろうとする力)の量を表しています。基本的に、スロットルの開度、プレッシャーリングのカム角度、イニシャルトルク、およびクラッチプレートの配列が同じである限り、1.5WAY、2WAY共に同じ効きとなります。  
 スロットル低開度(もしくは低トルク)時はLSDに伝達される動力が小さい為、クラッチプレートに加えられる力も小さくなります。  
 スロットル高开度時は、クラッチプレートを加圧する力が大きくなる為、クラッチプレートが噛み合う力も大きくなり、スリップ(=滑り量)をリミテッド(=制限、または制御)する力が増加します。  
**スロットルOFFの状態:** スロットルからの入力がなく、車が減速している状態では、1.5WAYと2WAYの違いが表れます。  
 2WAYのLSDは加減速側共に、プレッシャーリングのカム角が同じである為、トルクの入力量に応じて、スリップ(=滑り量)をリミテッド(=制限、または制御)する力が均等に作用します。  
 1.5WAYのLSDは、加速側と減速側でプレッシャーリングのカム角が異なる為、加速時に対して減速時の効きは弱くなります。