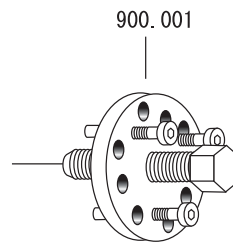
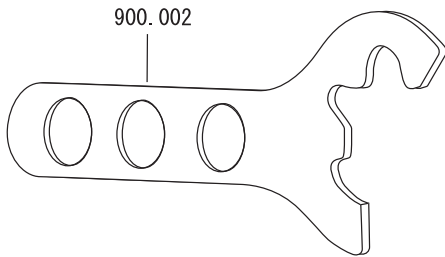
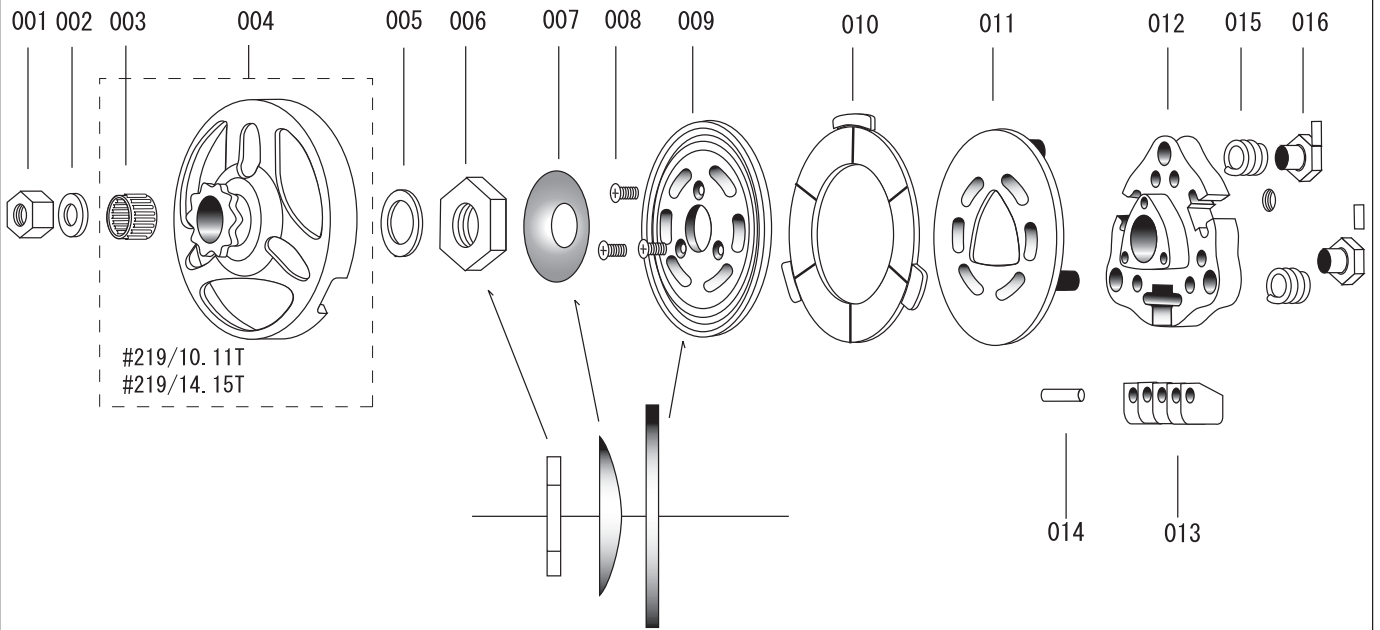
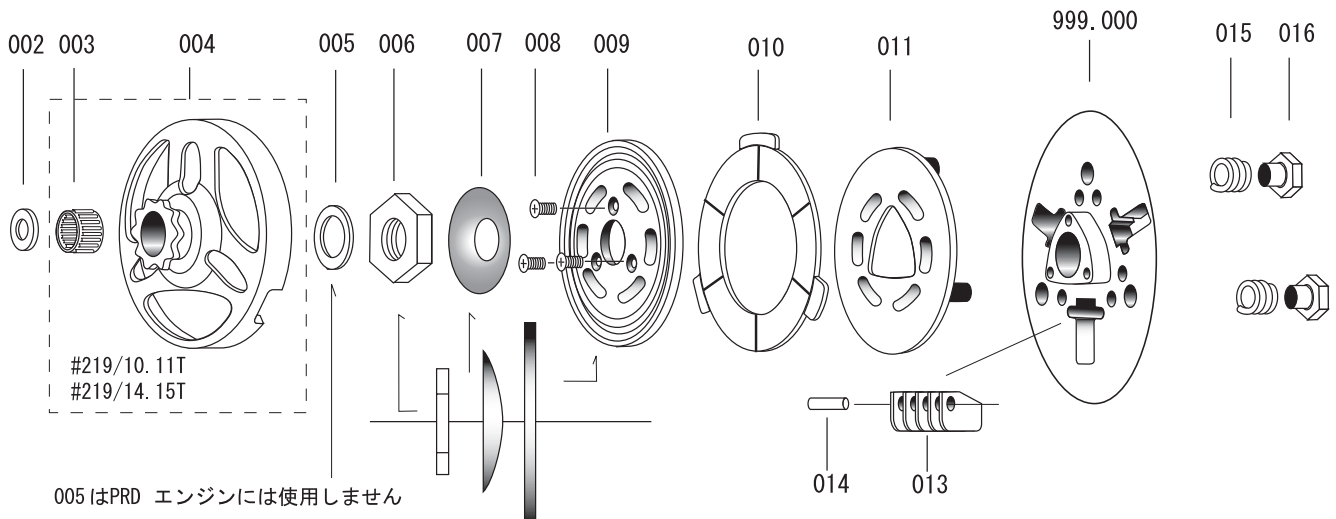


## RK-100C ホストマンクラッチ (EXPD-Ⅲ) 展開図



## RK-100EH ホストマンクラッチ (EXPD-Ⅲ) 展開図



## はじめに

EXPD・クラッチは100cc ピストンポートエンジン用にデザインされています。このマニュアルの指示に従って作業を進めて下さい。このクラッチは乾式ダイレクトドライブのロックアップ式になります。

## クランクシャフトの準備

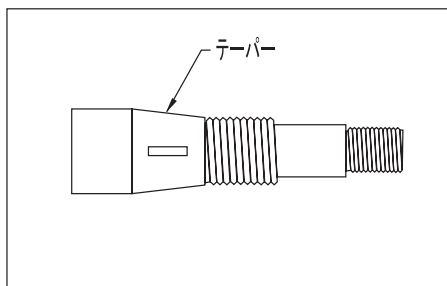


Fig.1 クランクシャフト

まず、クランクシャフトテーパー部 (fig.1参照) がクラッチドライブハブにマッチしなければなりません。決してきつくはめ込まないで下さい。取り付けが適正にされていることをチェックする為に、クランクシャフトに黒ペンで印を付けてください。

ドライブハブをクランクシャフトにはめ込み、手でゆっくりと180度回転させてください。ドライブハブをクランクシャフトから取り外し、クランクシャフトをチェックしてください。クラッチハブとクランクシャフトのマッチングが良好な時には、ドライブハブを回転させた後、クランクシャフトテーパー部分の黒インクが完全に消えています。

マッチングが悪い時にはハブ内側とクランクシャフトを目の細かいコンパウンドで研磨する必要があります。

再び取り付ける前には、研磨用コンパウンドをきれいに拭き取ってください。

## 取り付け

1. 半月キーをクランクシャフトに取り付ける。キーの高さが適切か必ず確認して下さい。
2. クラッチドライブハブをクランクシャフトテーパーにはめ込む。半月キーとドライブハブのキー溝が一直線になっていることを確認する。
3. ジャムナットワッシャー (CH. 002. 007) を凹面に取り付ける。
4. ジャムナット (CH. 002. 006) をクランクシャフトに取り付け、400 in. lbs. のトルクで締め付ける。
5. スラストワッシャー/インサイド (CH. 002. 005) を取り付ける。(PRDエンジンには使用しません。)
6. ドラムを取り付ける前に、ローラーベアリング (CH. 002. 003) にリチウムグリスを塗る。
7. ロールベアリングが付いているドラムをクランクシャフトに取り付ける。
8. スラストワッシャー/アウトサイド (CH. 002. 002) を取り付ける。
9. スターターナット (CH. 002. 001) を300 in. lbs. のトルクで締め付ける。別売りのクラッチスパナレンチ (CH. 900. 002) を使用することにより、スムーズに作業を進める事が出来ます。

## エンドプレイ (Fig. 2参照)

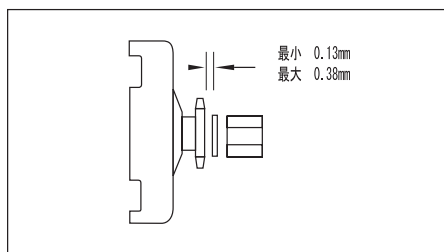


Fig.2 エンドプレー

ドラムが自由に回転するのにエンドプレイ (隙間) は非常に重要になります。スターターナットを締めた後、フィーラーゲージ (隙間ゲージ) でエンドプレイをチェックしてください。クリアランスが小さいと動きが拘束されるだけでなく、チェーンのアライメントにもトラブルが発生する恐れがあります。別売りの内側ワッシャーにより、きちんとした公差 (クリアランス) を出すことができます。

## エンジン始動とコースイン

このクラッチはバッテリー付きスターターモーターにより、簡単に始動する様にデザインされています。突然の暴走を防ぐためにも、エンジン始動時は必ずブレーキを踏んで下さい。約5000回転でクラッチは接続しカートが動き始めます。クラッチは低回転で接続しますが、ドライビングテクニックはダイレクトドライブを運転している時と全く同じです。

## クラッチミート回転数の調節

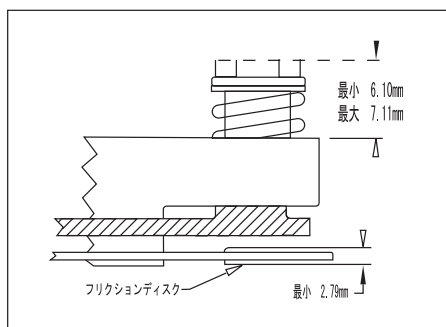


Fig. 3 クラッチミート回転数調節

ミート回転数はクラッチスプリングリテイナー (CH. 002. 016) を回し調節します。ミート回転数は6000回転を超えない様に注意してください。

最小数値を下回らない様にする調整する事。

最小数値以下で調整をすると、クラッチスプリングが強く働き、クラッチが100%ロックアップしなくなります。これにより、オーバーヒートが発生しクラッチの破損にもつながります。(Fig. 3参照)

ミート回転数を上げる時：クラッチスプリングリテイナーを時計回りに回転させる。  
ミート回転数を下げる時：クラッチスプリングリテイナーを反時計回りに回転させる。

## クラッチの取り外し

1. スターターナット(CH. 002. 001)を取り外す。クラッチスパナレンチ(CH. 900. 002)をロックシフトシャフトが回転するのを防ぐ。
2. スラストワッシャー/アウトサイド(CH. 002. 002), クラッチドラム(CH. 002. 004), ローラーベアリング(CH. 002. 003)とスラストワッシャー/インサイド(CH. 002. 005)を取り外す。
3. ジャムナット(CH. 002. 006)とジャムナットワッシャー(CH. 002. 007)を取り外す。
4. 別売りのクラッチリムーバルツール(CH. 900. 001)又は3点止めプーラーを用いてクラッチドライブハブ(CH. 002. 012)を取り外す。
5. 半月キーをクラックシャフトから取り外す。

## メンテナンスと修理

極限状態のレースシーンで常に最高の性能を引き出すためにも、クラッチをきちんとメンテナンスする事が大切です。

1. ローラーベアリング(CH. 002. 003) : EXPDは乾式クラッチです。クラックシャフトの焼付けや激しい消耗を防ぐ為、ベアリングに潤滑油を塗布して下さい。潤滑油はリチウムグリスをお勧めします。
2. スプロケット / ドラムアセンブリー(CH. 002. 004) : コースインする前にチェーンオイルを塗ることにより、スプロケットを長持ちさせることができます。使い古しや一部が欠けているチェーンを使用すると、スプロケット寿命が短くなるので、すぐに交換して下さい。ドラムはスプロケット先端が鋭くなった時には交換して下さい。
3. フリクションディスク(CH. 002. 010) : フリクションディスクは鉄製の円盤上に摩擦を起こすセラミックが接着されています。使用時には、2時間に一度は必ずチェックして下さい。もしラグ(つまみ部分)が消耗している場合やひび割れが見られる時、ライニング(セラミックが塗布されている場所)の厚みが3.05mmより薄くなった時には交換が必要になります。
4. クラッチスプリング(CH. 002. 015) : スプリングはステンレス製です。使用時には2時間に一度は必ずチェックして下さい。スプリングがちぎれた時、長さが11.94mm以下になった時には交換して下さい。
5. プレッシャープレート(CH. 002. 011) : プレッシャープレートはフリクションディスクと噛み合う高精度表面をもつ土台です。プレート表面の歪み、反り、消耗を定期的にチェックして下さい。極端な歪みや反りが見られる時、消耗、スタッドの緩みがある時には交換して下さい。
6. ドライブハブ(CH. 002. 012) : 20時間使用したら、ドライブハブからクラッチスプリングリテーナー(CH. 002. 016)を取り外し、穴の内側をチェックして下さい。穴が極端に消耗していると著しい性能低下につながる為、交換して下さい。
7. レバー(CH. 002. 013) : レバーのピボットホール(旋回軸穴)には遠心力によって発生する摩擦応力がかかる仕組みになっています。これにより、ピボットホール(旋回軸穴)は最終的には摩耗、変形します。組み立て時にはピボットホールの消耗、レバー表面のフラットスポットの有無を必ずチェックし交換して下さい。
8. ドゥエルピン(CH. 002. 014) 目釘 : ピンにはレバーから大きな負荷がかかります。破損を避ける上でも10時間使用したら必ず交換して下さい。
9. スラストワッシャーとナット : ひび、破損が見られる時には交換して下さい。

## クラッチの組み立て

1. ブレーキクリーナーでパーツを掃除して下さい。ブレーキクリーナーはエアゾールスプレー缶タイプの使用をお勧めします。決してガソリンでパーツを掃除しない事! { \*特にフリクションディスク(CH. 002. 010)は絶対にガソリンで掃除しないで下さい。 }
2. 焼付き防止の為にグリスをドゥエルピン(CH. 002. 014)につけ、ドゥエルピンをレバー(CH. 002. 013)の穴に通す。(1グループ : 5枚)
3. プレッシャープレート(CH. 002. 011)をドライブハブ(CH. 002. 012)に組み入る。
4. クラッチスプリング(CH. 002. 015)をそれぞれのプレッシャープレートスタッドにはめ込む。次にブルーロックタイトをクラッチスプリングリテーナー(CH. 002. 016)につけ、リテーナーを各スタッドの理想的な高さになるまで締める。(Fig. 3参照)
5. フリクションディスク(CH. 002. 010)をプレッシャープレートの平らな面に置く。
6. フィックスプレート(CH. 002. 009)をドライブハブ上に置き、フィックスプレートとドライブハブの3つの穴が一直線になるようにする。
7. 焼付き防止グリスをフィックスプレートスクリュー(CH. 002. 008)につけ、ドライブハブの穴にいれ、50 in. lbsのトルクで締め付ける。スクリューは50 in. lbs. 以上のトルクでは決して締めない事。必要以上のトルクで締め付けると、抜けなくなる可能性があります。
8. クラッチをクラックシャフトに組み付ける準備をする。
9. ここから先は本文中の“取り付け”説明を参照して下さい。

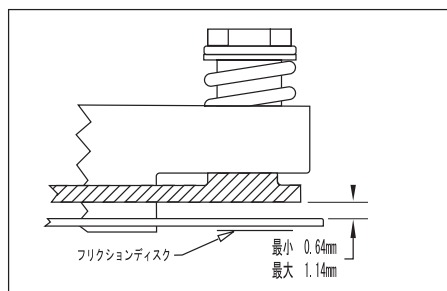


Fig. 4 エアギャップ

## アクシアルプレイ (エアギャップ、軸の遊び)

エアギャップはクラッチの正確な連結、解放を行う上で大変重要です。エアギャップは最小でも0.64mm以上、最大でも1.14mm以下にする事。フィーラーゲージ(隙間ゲージ)でエアギャップ(遊び)をチェックする。エアギャップ(遊び)が1.14mm以上になる時は、フリクションディスクを新しい物に交換する必要があります。(Fig. 4参照)

- \* in. = インチ
- \* lbs. = ポンド