



EXEDY

富士24時間でクラス優勝を挙げたほかのエクセディユーザーは、ST-5Rの88号車トレジャーワンwith 村上モーターズMAZDAロードスター（写真）、ST-3の39号車エアバスター Winmax RC350 EXEDY、ST-5Fの11号車FCR58 SAKAE-MS FIT。



K.Masuda

41号車は富士24時間ではクラス3番手スタート。3号車ENDLESS GR86とのトップ争いのさなか、残り1時間を迎えるころに3号車にトラブルが発生。トップに立った41号車がそのまま逃げ切り。第4戦SUGOではクラス4位に。ランキング2位で残り2戦に臨む。

「フィーリングとしてキレがあるのにペダルタッチが軽い。軽いのにブニャブニャではなく、カチツとしていて、つなぐところの過渡域の輪郭をつかみやすい。スーパー耐久はローリングスタートですが、富士24時間はピットストップ回数も多いですし、半クラッチの把握しやすさも結果に影響します。富士でも例えば滑ったりリジャダーが出たりしたということもなく、フィーリングが最初から最後まで変わらなかった。だから、疲れないんです(笑)」「ST-4クラス41号車HCギャラリエクセディGR86ウインマックスの富林勇佑

として自動車メーカー向けの純正品開発やコンペティションの現場で蓄積してきたエクセディの技術力、ノウハウである。

「ST-4や5Rのユーザー車両では、『シングルスポートシリーズ』の『スベックR』という純正交換タイプを使っていたいています。クラッチには適切なトルクを伝えるほか、過大な入力があった時にディスクを滑らせて力を逃がし、ほかの部品を守るという役目もある。構造が市販車に近いS耐車両では外せない要素です。スベックRでは、ディスクの摩擦力、ダイヤフラ

ハーフクラッチの“輪郭”。

富士24時間4クラス制覇、エクセディのアドバンテージ

ムスプリングの圧着力、トルク容量の閾値とイナーシャ、それらのバランスをトータルで判断し、落とし込んでいきます」(株式会社エクセディ 戦略事業本部アフターマーケット開発部 設計チームチーム長 青木信太郎さん)

株式会社エクセディ

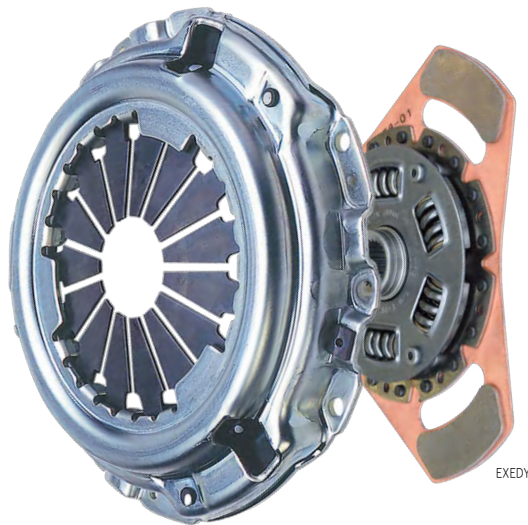
<https://www.exedy-racing.com>

狙った特性を得るために最も重要なのが、ダンパー特性とダイヤフラムスプリングの荷重設定をどのように施すかだ。ダンパーはクラッチがつながっている時にエンジンからの出力を最初

に受け止める。ダイヤフラムスプリングは、ダンパー特性とダイヤフラムスプリングの荷重設定をどのように施すかだ。ダンパーはクラッチがつながっている時にエンジンからの出力を最初

に受け止める。ダイヤフラムスプリングは、ダンパー特性とダイヤフラムスプリングの荷重設定をどのように施すかだ。ダンパーはクラッチがつながっている時にエンジンからの出力を最初

EXEDY



EXEDY

EXEDY Single Sports Series Spec-R

軽量ダンパー採用による低慣性化により優れたシフトフィールとシフトスピードを実現するとともに、圧着力適正化や摩擦材の選定とも併せ、必要な伝達トルクの確保と高い駆動系保護性能の両立を実現したスポーツクラッチ。ディスクは軽量メタルとオルガニック(樹脂系摩擦材)の2タイプ(写真はGR86用のクラッチカバー&軽量メタルディスクのセット)。フライホイールはレスポンス重視の軽量タイプなど重量別に3種類を設定。※車種ごとにディスクやカバーなどの設定が異なります。ホームページでご確認ください。



EXEDY

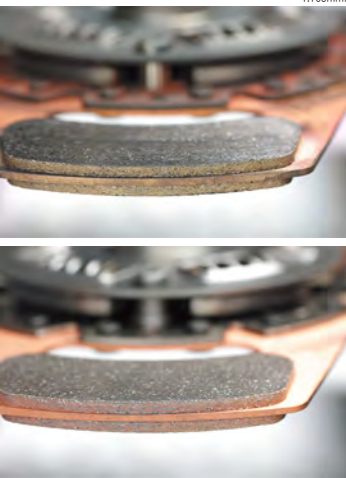
「シフトミスに気がしたことがないです」

富士では約8時間を担当したという富林(左から3人目)。「24時間だと、プッシュを100%とすれば、多くの時間は90%後半くらいで、場面によっては100%なのですが、シフトミスは気にしたこともないですね。最近、エクセディユーザーが増えてきている気がします(笑)」とアドバンテージ消失を心配?



Y.Yoshimi

41号車は軽量メタルのディスク(と軽量タイプのフライホイール)を使用。左が6月の富士24時間で41号車が実際に使用したディスク。合計で約6000km走行後のもの。摩擦材はあまり擦り減っておらず(右上)、「もう1戦、24時間いけるはず」と富林、青木さんとも口をそろえていた。上の右と右下の写真はその新品。ダンパーとはディスクハブに付いている小さいコイルスプリングのこと。ダイヤフラムスプリングはクラッチカバー周縁部から中心に1枚1枚伸びているもので、全体でバネ作用を得る。



Y.Yoshimi

Y.Yoshimi