

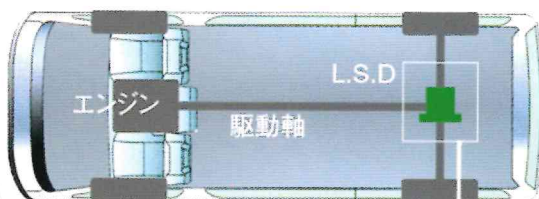
走りに極上の安定感をもたらす 次世代 LSD 新登場 !!

LSD OS SUPER LOCK

What is 回転差を制御する機構

エンジンの駆動力をタイヤに伝える時、左右のタイヤの回転数の差を吸収するのが「ディファレンシャル（デフ）機構」です。

ただ、悪路や横風を受けたとき、ハンドルをとられたり、片輪が空転するという問題があります。L.S.Dはこの回転差を制御する機構です。



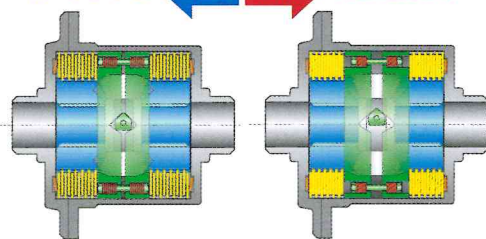
LSD OS SUPER LOCK

特長 画期的な L.T.L.S

- プレッシャーリング内にスプリングが内蔵され、常にプレッシャーリングを開ける方向（プレッシャーリングが開くことでデフはロックする）に荷重をかけています。そのため、その設定荷重を超えない場合（アクセル OFF・低負荷時）は、純正オープンデフと同等の機能により、スムーズなコーナリング性能を發揮します。
- アクセルを踏み込み、左右輪の駆動トルクの差が、設定値（バネレート）を超えると（アクセル ON・高負荷時）プレッシャーリングが開いてデフロックされ、エンジントルクが左右の車軸に均等に伝達されます。
- この機能により、LSD 特有のフリクションプレートの「ひきずり感」が無くなり、低速コーナーがよりスムーズに、静かに走ることができます。純正オープンデフからデフロックになる過程、あるいはその逆も、非常にスムーズに切り替わるのでアクセルコントロールが格段にしやすい。

特許取得 / 日本・米国・台湾・韓国

オープンデフ ← FREE LOCK → 100%ロック

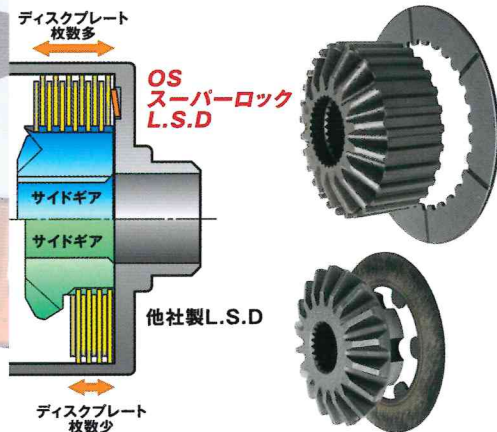


LSD OS SUPER LOCK

特長 100%のロックを実現する大容量ディスク S.T.S.G

- 機械式 LSD のロック性能を左右するのは、その内蔵されるディスクプレートの直径と枚数の多さです。OS スーパーロック L.S.D では、内蔵されるサイドギア及びピニオンギアを、当社独自の製法により高強度を維持しながら小径化することに成功しました。
- サイドギアをスプラインスルー形状とすることによりディスクの枚数を、従来品に比べ 1.5~2 倍以上（当社比・一部車種除く）多く組み込むことができ、100%デフロックを余裕で実現しました。
- 余計な滑りが発生しないので、LSD 特有の不快なチャタリング音は発生せず、完全ロックした時の音や衝撃等は一切ありません。ロックした瞬間をドライバーは感知できないほどスムーズです。

特許取得 / 日本・米国・台湾・韓国



対応車両型式 2004年(平成16年)7月~

XZB40. 50. 60. 70. 80 系
T/M 4AT・6AT・5MT・6MT

スーパーロック L.S.D 装着のメリット

- 1 100%ロックにより、L.S.D. 自体から発熱、フリクションプレートの摩耗・イニシャルの低下等がほとんど無く、製品寿命が驚異的に長くなる。
(参考例：当社長距離テスト車両において 150,000km 時検査の結果、性能低下は見当たりませんでした)
- 2 耐久レース・長時間連続スポーツ走行にも、熱ダレによるロック率・イニシャルの低下がほとんど無い。
- 3 ドラッグスタート時に蛇行等が起こりにくい。また 100%ロックにより、ドライブシャフトの破損も軽減される。
- 4 高イニシャルトルクタイプに変更すれば、安定したドリフト走行ができる。
- 5 車軸やドライバーに合わせた、ベストセッティングにできる。(SPEC-X)
- 6 加速時に衝撃なくスムーズにロックし、姿勢変化が起こりにくい。
- 7 コーナー脱出時、スムーズに完全ロックに移行し、高度な走行安定性とトラクション性能を実現。
- 8 コーナー進入のアクセル OFF 時に、瞬時にフリーに戻るため、アンダーステアになりにくくなります。
(従来の LSD の場合、アクセル OFF 時には、コンスプリングからフリクションプレートを經由してプレッシャーリングを開けるのでタイムラグが生じる)

