



- SR20用シーケンシャルトランスミッションキット
- SR20用シーケンシャルコンバージョンキット

商品概要書

HKS Hパターンマニュアルトランスミッションの性能をそのままに シフト機構を見直しシーケンシャル化しました。

主な特徴

- 現行SR系ミッションをベースとした5速直結5速シーケンシャルミッションです。
- 現行品ユーザーはコンバージョンキットにより仕様変更可能としました。
- スペック等は現行品に準ずるものとしました。
- ボディー加工無しに取付け可能としました。
- 必要機能を最小限にとどめた仕様により、安価に供給が可能となりました。
- リバース誤操作防止スリーブを樹脂化したことにより、ミッションの熱が手に伝わりにくくなりました。
- 現行品で調整が困難であったリバース誤操作防止機構の見直しを行い改善しました。
- コンバージョンキットの場合、すべてオイル噴き対策済みとなります。

注意事項

- 必ず当社指定オイルを使用してください。指定オイル HKSスーパーシンスティックギヤ、GT-Rギヤ (容量2.5~3.0ℓ)
- メンテナンスサイクルは現行Hパターンに準じます。
- 耐熱設計温度を120℃(自動車用部品の一般的な耐熱温度)として設計しています。
- 競技専用部品として設計したため、一般公道での使用は出来ません。また、製造上の問題以外のクレームは、原則として応じかねます。
- コンバージョンキット組み込みは、通常オーバーホールに加え、さらに10日程度お預かりが必要です。
- コンバージョンキットは、現行最新仕様に対応するよう設計しました。本体お買いあげ時期により、本体構成部品の交換が必要になる場合があります。(補足1)
- 6速仕様からコンバージョンする場合、5速仕様となります。
- 商品性(ノンクラッチシフトや回転差をもったままのシフトダウンが行われる)から強化シャフト仕様のための販売となります。
- シフトインジケータは、ニュートラルランプのみ(バイクと同じ)の表示となります。
- 機構上、ストリートでの使用に適しません。停止時に必ずギヤを1速、もしくはニュートラルに落とす必要があるからです。
- Hパターンに比べ、シフトミスそのものはしにくいですが、シフトミス後のリカバリーは難しくなります。
- Hパターンに比べ、ドライバーの技術レベル、使用条件によってドッグの摩耗が早まる場合があります。(補足2)
- Hパターンから乗り換えた場合、動作遅れを感じる場合がありますが、シフトストローク等の最適化によりタイムへの影響はありません。(補足3)

他社比較

	仕様	価格	取付工賃,付帯部品等	強度	オーバーホール	インジケーター	ボディー加工	ペラ加工
HKS Hパターン 5速直結H	Assy	¥698,000	¥30,000前後	◎	社内 実作業10日程度	なし	不要	不要
ホリンジャー 6速直結6SEQ	Assy	¥2,150,000	¥250,000超	◎	社内 (部品在庫による)	フル表示	必要 パネル切断	切断、溶接、 バランス
トラスト5TH 5速直結H	中身のみ	¥608,000	¥90,000前後 程度により純正部品別途	○	店舗にて (部品在庫による)	なし	不要	不要
トラスト6SEQ 5速直結HSEQ	中身のみ	¥1,280,000	¥340,000超 程度により純正部品別途	○	店舗にて (部品在庫による)	フル表示	必要 パネル切断	切断、溶接、 バランス
BST5th 4速直結H5H	中身のみ	¥580,000	¥90,000前後 程度により純正部品別途	△	店舗にて (部品在庫による)	なし	不要	不要
イケヤSEQ 4速直結5SEQ	中身のみ	¥650,000	¥90,000前後 程度により純正部品別途	△	店舗にて (部品在庫による)	フル表示(別売)	不要	不要
本商品 5速直結5SEQ	Assy	¥980,000	¥30,000~¥90,000 (載せ替+純正部品等)	◎	社内 実作業10日程度	ニュートラル表示のみ	不要	不要

<HKSシーケンシャルミッションの優位性>

- 完全ボルトオン設計のアッセンブリー販売により、車体加工無しで容易に取付けが可能です。
- ケースも含めた完全オリジナル設計により抜群の信頼性を獲得しました。
- 選任スタッフにより、膨大なデータ、ノウハウ駆使し、短時間かつ的確なオーバーホール体制を整えています。
- コンバージョンキット設定により、現行品ユーザーのステップアップにも対応します。

取付けに必要な部品

S15に搭載する際に必要となる純正部品等

1. クランクシャフトエンドに圧入するブッシュ

NO	品名	品番	数量	単価
1	ブッシング、クランクシャフト	32202-B950C	1	¥170

2. フライホイールをエンジンに取付けるボルト

NO	品名	品番	数量	単価
2	ボルト、フライホイール	12315-52F00	8	¥300

3. HKSシーケンシャルミッションをエンジンに取付ける部品

NO	品名	品番	数量	単価
3	ボルト	31377-15U01	1	¥150
4	ボルト	31377-43B0C	3	¥150
5	ボルト	31377-65F00	2	¥100
6	ボルト	31377-65F01	2	¥100
7	ボルト	31377-65F02	3	¥100

4. HKSシーケンシャルミッションとスタータを取付ける部品

NO	品名	品番	数量	単価
8	ボルト、ヘキサゴン	08121-0801F	1	¥150
9	ボルト、ヘキサゴン	08121-0601F	1	¥150

5. HKSシーケンシャルミッションケースに取付ける部品

NO	品名	品番	数量	単価	備考
10	インシュレーター、エンジンマウンティング	11320-35F01	1	¥4,030	S14用も取付け可
11	スイッチ、アツセンブリー リバースランプ	32005-K106E	1	¥1,230	
12	プラグ、アツセンブリー スピード ピニオン	32707-AA00C	1	¥960	S15後期型MTのみ
13	スクリュー、マシン	08360-6122D	1	¥100	"

6. 車内で使用する部品

NO	品名	品番	数量	単価	備考
14	ブーツ、コントロール レバー	32862-V5002	1	¥350	
15	リング、スナップ コントロール ハウジン	32204-V5003	1	¥250	

補修部品(出荷時付属)

NO	品名	品番	数量	単価
*	ブッシュ、コントロール レバー	32861-05U0C	1	¥150

指定クラッチ

NO	品名
	HKS GDクラッチ #PS13,S14用

S14に搭載する際に必要となる純正部品等

1. 車外で使用する部品

NO	品名	品番	数量	単価
1	シャフト アツセンブリー プロペラ	37000-89F00	1	¥60,690
2	インシュレーター、エンジンマウンティング	11320-35F01	1	¥3,340

2. 車内で使用する部品

NO	品名	品番	数量	単価
3	カバー、トランスミッション ホール	74966-89F00	1	¥1,380
4	インシュレーター、トランスミッション ホール	74967-89F00	1	¥3,340
5	リング、スナップ コントロール ハウジン	32204-V5003	1	¥250

補修部品(出荷時付属)

NO	品名	品番	数量	単価
*	ブッシュ、コントロール レバー	32861-05U00	1	¥150

指定クラッチ

NO	品名
	HKS GDクラッチ #PS13,S14用

(R)PS13に搭載する際に必要となるニスモ、純正部品

1. 車外で使用する部品

NO	品名	品番	数量	単価
1	ニスモ製プロペラシャフト(ABS付き車用)	37000-RRS51-S3	1	¥67,000
1	ニスモ製プロペラシャフト(ABS無し車用)	37000-RRS50-S3	1	¥67,000

2. 車内で使用する部品

NO	品名	品番	数量	単価
2	カバー、トランスミッション ホール	74966-89F00	1	¥1,380
3	インシュレーター、トランスミッション ホール	74967-89F00	1	¥3,340
4	リング、スナップ コントロール ハウジン	32204-V5003	1	¥250

補修部品(出荷時付属)

NO	品名	品番	数量	単価
*	ブッシュ、コントロール レバー	32861-05U00	1	¥150

指定クラッチ

NO	品名
	HKS GDクラッチ #PS13,S14用

テクニカルデータ

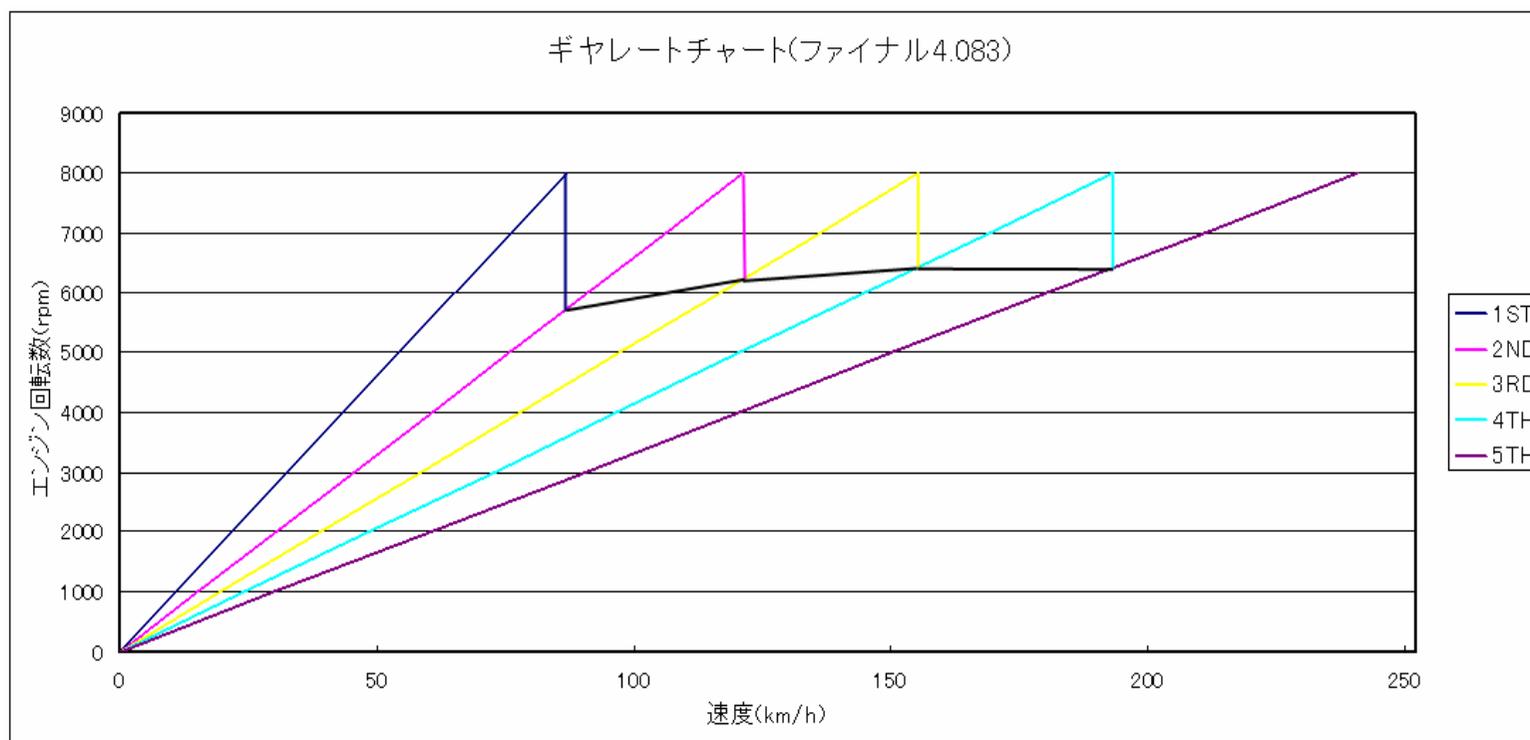
ギヤ	減速比
1速	2.773
2速	1.984
3速	1.548
4速	1.246
5速	1

流用可能なR200型デフキャリアの豊富なファイナルギヤの中からコースにあったギヤを選定してください。

*LSDの適合等はLSDメーカーにお問い合わせください。

*車種によって、ケースごとの流用ができない場合があります。ファイナルギヤセットの交換で対応してください。

R200型最終減速比一覧(抜粋)			
車種	車種情報	減速比	最高速度(8000rpm)
Y32	VG30DE+5AT	3.133	314km/h
C34	RB25DE+AT	3.538	277km/h
S15	SR20DET+6MT	3.692	266km/h
S14	SE20DET+AT	3.962	248km/h
S14	MT	4.083	240km/h
S13	CA18DET+MT	4.373	224km/h
Y32	VG20E+AT	4.63	212km/h

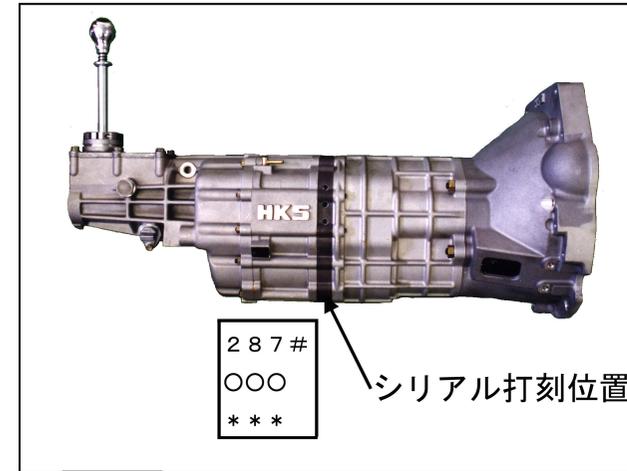


補足1

- 当社従来型HパターンMTは、将来のシーケンシャルミッションへの発展を見据え、内部パーツを仕様変更して参りました。そのため、現在お持ちのミッションの構成部品がシーケンシャル対応で無い場合、対応品に変えて頂く必要があります。

シリアルナンバーのトータルコスト(キット+工賃+必要部品)は以下の通りです。

シリアルは、運転席側の斜め下側、鉄製ケース部(図示位置)に打刻してあります。



本体刻印		
1段目	2段目	3段目
仕様	製造年月	シリアルNo
287#	000	***

基本価格	”***”の数字			製造年月
	5速	6速	S15	
62~67万円	001~074	001~061	001~016	1998/07~200/09
57~62万円	075~141	062~170	017~032	2000/10~2003/06
強化シャフト仕様44~47万	142~	171~	032~	2003/07~
標準シャフト仕様54~57万	142~	171~		2003/07~

- * 内部パーツの消耗(ドッグ摩耗等)による部品交換費用は、上記に含まれません。中身の消耗状態により加算分が発生します。
- * オーバーホールを一度以上行った物に関しては、上記より安くなる場合があります。

○見積もり例(消耗部品交換含む)	
・A店	2000年6月生産 標準シャフト...約66万円
・B店	2000年7月生産 強化シャフト...約53万円
・C店	2000年8月生産 強化シャフト...約61万円
・D店	2000年8月生産 標準シャフト...約64万円
・E店	2003年1月生産 強化シャフト...約61万円
・F店	2003年8月生産 強化シャフト...約46万円
・G店	2000年2月生産 標準シャフト...約80万円

補足2

○シーケンシャルトランスミッション(以下SEQ-MT)は、使用の条件によっては下記の理由で、Hパターンミッション(以下H-MT)と比較してドッグの摩耗が早まる場合があります。

☆ドッグの摩耗は、ギヤが入らなかった時のギヤ鳴り(ガリガリ音)により進行します。

①シフト機構がダイレクトでないため(複雑なリンケージを経由するため)、ギヤが入らずにはじかれた場合、操作速度が低下します。・・・項目D

* はじかれない場合は問題ありません。

②ギヤチェンジをする場合、ニュートラルを経由せずに、現在のギヤから次のギヤへ直接シフトされるため、回転合わせ(ダブルクラッチ等の操作)が出来ません。・・・項目E

ドッグは以下の条件により入り易さが変化します。

	項目	入り易い	→	入りにくい
A	エンジン回転	低い	→	高い
B	クラッチ	踏む	→	踏まない
C	ギヤポジション	低い	→	高い
D	操作	速い	→	遅い
E	回転合わせ	する	→	しない
F	ホイールスピン	少ない	→	多い

上記①、②により、SEQ-MTは、H-MTをミス無く扱った場合に比較してドッグの摩耗が早まる場合があります。ご理解の上、ご使用頂くようお願い致します。

SEQ-MT、H-MTにかかわらず、ミッションを長持ちさせるため、クラッチ操作を伴ったシフト操作を推奨致します。

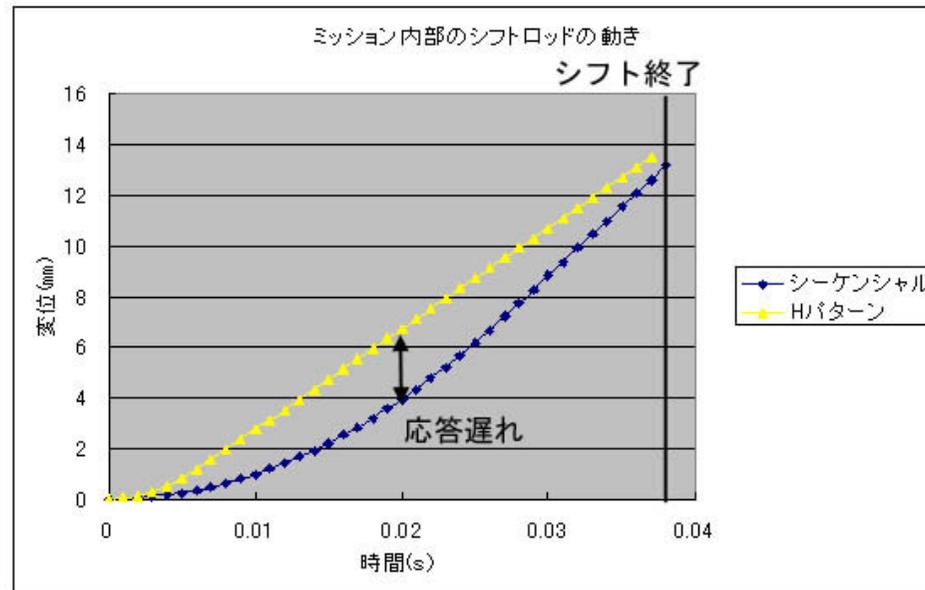
補足3

- HKSシーケンシャルミッションは、ユーザーのステップアップに対応するため、HKS製従来型HパターンM/Tをベースに、カム機構を追加することによりシーケンシャル化してあります。

カム機構の役割は、

- ①シフトレバーの前後の動きをカム自体の回転運動に変える
 - ②カムの回転運動を複数のシフトロッド(ドッグクラッチを切り替えるロッド)の前後運動に変える
- の二つがあります。

このように、前後の運動を回転運動に変え、さらに回転運動を前後方向の動きに変換するため、シフトレバーの前後運動がそのままシフトロッドの前後運動となる従来型Hパターンと比較して、ドライバーのレベルによっては操作に対する応答遅れを感じたり、動作の重さを感じる場合があります
レバー比をクイック(Hパターンの約半分)にしたためシフトに要する時間に差はありません。



シーケンシャル特有の操作タイミングを身につけて頂き、その性能を存分に堪能頂きますようお願い致します。
* 操作マニュアルを別途用意してあります。