

# L型/S15ミッションスワップ Set up kit ハコスカ/ケンメリ

2022/9/2

**製品価格 ￥214,500(税込み) 本体価格 ￥195,000**

## 製品案内

- S15純正/ニスモ/HPI社製の6速トランスミッションを特に加工をすることなハコスカに  
取り付け可能にしたkitになります。
- クラッチはL型用がそのまま使用出来ます。
- クランクシャフト後方のRB加工(突っ切り加工)にも対応したスプラインの位置になっておりま  
\* RB加工を施してもクラッチディスクのスプラインの噛み代は十分確保出来る作りになってお

## 加工が必要となる物

- ハコスカの方はプロペラシャフトの長さがS30系と違い寸法の合うものがありませんので、溶  
加工が必須となります。
- スピードドリブンの歯数の違いが大きく偏心部分を回してもうまく付かない場合はドリブンの  
押さえ部分を軽く削る作業が必要となる場合があります。

## お客様側で用意していただくもの (④は任意になります)

- ① S15 トランスミッション本体
- ② クラッチスリーブ (クラッチを変更し高さが変わる場合)
- ③ プロペラシャフト1軸側 (必ずしもS15用である必要はありません)
- ④ S15ラバー側ミッションマウント(ニスモの強化品等でも使用可)  
\*ハコスカ純正マウントも使用可能です。(当社オプションのミッションマウント購入の場合で  
但しS15純正マウントとハコスカ純正マウントでは厚みが違いますので  
ミッションマウントを購入時に付属するスペーサーを使います。

各項目の詳細につきましては2ページ目をご参照下さい。

シフトレバー移設ストライキングを使用する時にはシフトレバー本体を一度ばらして  
180° ひっくり返して付け直す作業が必要となります。(さほど難しい作業工程ではありません)

## 注意

**クラッチレリーズシリンダーは旧式3/4モデルは取り付け不可  
13/16モデルに変更してください**

部品構成 ハコスカ	数量
クラッチハウジング A	1
クラッチハウジング B	1
クラッチハウジング取り付けボルト/ナット/ピンset	1
シフトレバー移設ストライキング	1
移設レバー取り付けボルト(小頭Capボルト M8-25)	1
シフトハウジング固定ボルト(超低頭CapボルトM8-25)	2
ピボット嵩上げスチールアダプター	1
クラッチハウジングA エンジン側取り付けボルト	6

オプションパーツ	価格(税込み)
プロペラシャフト 溶接用スチールアダプター *3	¥13,200
R200-R180 変換アダプター *4	¥18,700
純正S15T/M用 車速 ピックアップギヤset *5	¥27,500
ハコスカ専用ミッションマウント(t=12/9.0/6.0 スペーサー込み)*6	¥36,300
ケンメリ専用ミッションマウント(t=12/9.0/6.0 スペーサー込み)*6	¥36,300

各項目の詳細につきましては2ページ目をご参照下さい。  
製品写真4ページ(M/Tマウント2ページ)

① S15 トランスミッション本体

当社製品は純正6速/ニスモ/HPI社製全て使用可能です  
下取り等は不要です。  
当社製品その物に対しては溶接や追加工は必要ありません

② クラッチスリーブ(クラッチを変更する場合)

\*実際の寸法は経験則又は取り付け確認しながら決めて下さい。

\*クラッチ本体はL型用がそのまま使用出来ます

取り付け可能確認済みクラッチ

純正/亀有エンジンワークス/エクセディ/OS技研(シングル)/ORC

③ プロペラシャフト選択 (写真あり)

S15トランスミッションの後方アウトプットは主にRB20/25AT車用スプラインサイズ  
になっており、プロペラシャフト側の**インプット部分の外形38φ**が使用条件になります。

使用可能なS15インプットと同サイズ(38φ)のプロペラシャフト。(確認済みのもの)

R32/33/34/RB20DE(T)RB25DE(T)/AT用

C35/RB20DE(T)/AT用

Z32/VQ30DE(NA)/AT用 (純正ベアリング有)

WGC34/RB25DE(T)/AT用

**\*使用時はインプットシャフト部分に付いていますカバーを外してください。(写真4ページ)**

取り付け又は使用出来ないシャフト

日産車以外の車両

インプット径が38φでないもの

日産M/T車両のプロペラシャフトは不可(S15を除く)

L型全て/FJ/VQ系/Z32ターボ車/トヨタ86/BRZ等

上記にないものは未確認です

概ねRB20/25のNA/ターボのAT用シャフトは、インプット径が38φであれば  
使用可能のようです。

**\*3** L型用シャフト外径は65φでS15T/Mに取り付け可能なインプットサイズの  
ものは全て75φになりますのでシャフトの途中で溶接される場合に必要となります。  
アンコ部分から製作される場合は購入の必要はありません。

**\*4** ハコスカの方はプロペラシャフト加工が前提となりますのでこちらのパーツ  
を使用することはありません

**\*5** ニスモ/HPI社製のT/M本体には既に車速取り出しのギヤと穴が開いておりますが  
純正には内部にギヤがなくドリブンギヤの入る穴はメクラになっております。  
よってL型はワイヤー式なので車速を取ることが出来ません  
穴があいているミッションであればこのパーツをシャフトに直接取り付けることにより  
L型純正の車速ドリブンを使用してスピードメーターを動かすことが出来ます  
ドリブンギヤ取り付けの際おさえの位置が決まらない場合は、ドリブンギヤのおさえ  
部分を削り加工して位置決めして下さい。  
(一部にはボスは残っていて穴加工がされていないものもあるので  
今現在当社の方で穴あけ加工を受付ける段取りをしています)

**\*6** ハコスカに取り付けの場合はこちらの専用ミッションマウントを購入することで  
ミッションマウントを製作加工すること取り付け出来ます。

S15用マウントが無くてもハコスカ純正マウントも使用できますがマウントの厚みが  
違いますので6mm厚のスペーサーを使用して高さを合わせて下さい。

\*写真4ページ目

付属スペーサーに付きまして

若干T/M後方が下がりますがボディ加工無しで取り付けられる寸法になっております。

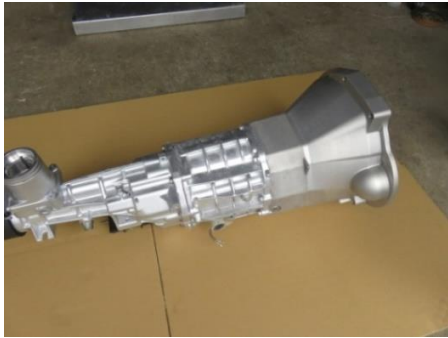
\*一般的にT/Mは純正でも水平ではなく少し後ろ下がりになっていますので  
無理に水平にする必要はありません。

但しT/Mをより水平にしたい場合ボディ側のシフト穴後方部分を20-25mmほ  
どへこませる等の加工が必要になります \*写真4ページ目

**元々71CT/Mを使用していた場合すでに加工済みになっているかと思しますので  
付属のスペーサーをマウントとT/Mの間に挟むことでT/Mを上げることが出来ます。**

9/12mmが1枚ずつ付属しますので上げる高さに応じてスペーサーを選択します  
2枚重ねでも取り付け可能になるように専用のボルトナットも付属します。

# 製品及び部品写真



製品組み付け 全体写真



ハウジングA



ハウジングB



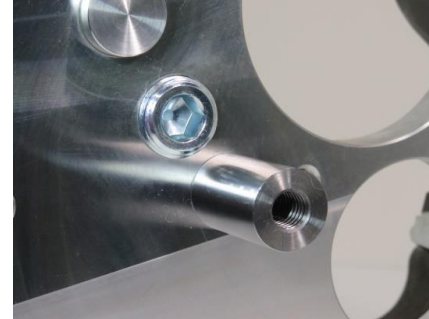
製品組み付け 写真



ハウジングA エンジン側取り付けボルト



ハウジングA/B取り付けボルト



専用ピボット



ハコスカ専用シフトストライキング



オプションM/Tマウント



シフトレバー移設ストライキングを取り付けることで3cmシフトレバーが前方に移動します

# オプションパーツ写真



\*3 プロペラシャフト 溶接用アダプター



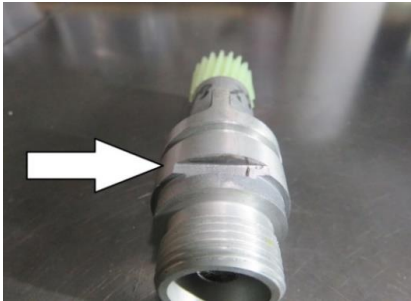
\*5 車速ピックアップギヤset (5φスチールボール込み)



\*5 車速ピックアップギヤset 取り付け



取り付け後



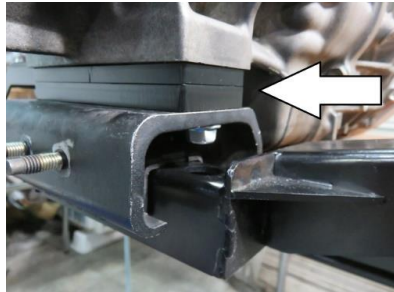
加工例



インプットシャフト外形サイズ 38φ



プロペラシャフト溶接例



ボディ無加工車両の場合はT/Mを上げるとマジックでマーキングしている部分に接触します。

T/Mを持ち上げる場合、スペーサーを挟み込みます  
\*ボディとの距離を確認しながらスペーサーを挟み込みます  
選択してください

ハコスカ純正マウントを使用する場合はこちらの部分に厚さ6mmのスペーサーを挟み込みます  
\*S15マウントの時は使用しません

販売元	<b>JHK Project</b>
	〒448-0007
住所	愛知県刈谷市東境町
	新池71-2
お問い合わせ	090-1093-6630
電話番号	0566-91-7236
Fax番号	0566-91-7246