

TEAM CRC カーペットナイフ ジェネレーションXL

日本語組み立て説明書

kimihiko-yano.netオンラインショップ

kimihiko-yano.net

Generation-XL lipo

1:12th competition racer
designed for 1s 3.7v lipo
batteries + brushless motors

CRC Encore shock
bladder shock
wire cable spring
Super tough hardened
steel shock shaft

Part #
3202

shx, servo and
servo saver
not included

**CRC Gen-XL
SWEEPS the 2009
IIC in Las Vegas!
Gen-XL wins all 3
1/12th classes!**

Calandra Racing Concepts

3755 Martin Street - Rome, NY 13440 - Tel: Fax 315-338-086 - www.teamcrc.com

CALANDRA RACING CONCEPTS, Inc.

製品のお買い上げありがとうございます。この製品はアメリカCRC社の最新モデル「カーペットナイフ・ジェネレーションXL」です。このマシンはデビューレースとなったインターナショナル・インドア選手権(IIC)の全1/12クラスで優勝するという快挙を達成した1/12スケールマシンです。

この組み立て説明書を参考に納得いくまで時間をかけてジェネレーションXLを組み立てましょう。そしてサーキットやレースでジェネレーションXLの高性能をお楽しみください。シャーシのポテンシャルを引き出すために別冊の「チューニング・ガイド」も是非ご覧ください

この説明書の内容はkimihiko-yano.netの著作物です。いかなる場合でも全部、一部を問わず配布・複製・その他の商用利用を禁止します

センターピポットの組み立て

センターピポッドベース

アルミピポッドボール

Bag 1

1



3



2



4

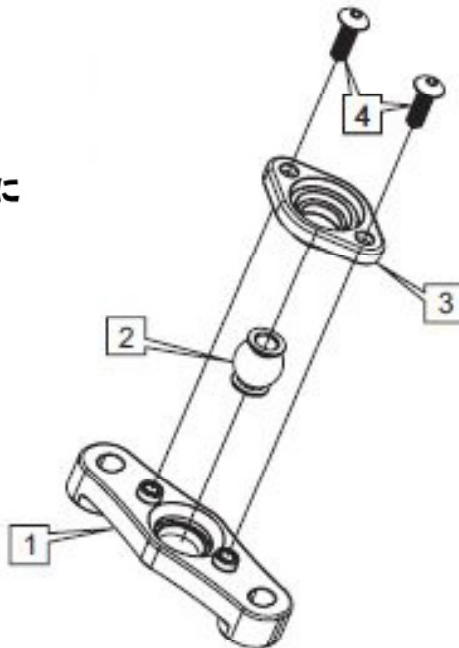
センターピポッドキャップ

2-56ボタンヘッドビス

図のようにモールドセンターピポットを組み立てます。このとき2-56ボタンヘッドビス(4)の締め込み具合でアルミピポッドボール(2)がセンターピポッドベース(1)とセンターピポッドキャップ(3)の間でガタ無くスムーズに動くよう調整します

初めて組み立てる場合は2-56ボタンヘッドビスを少しきつく締め込みます。そしてアルミピポッドボール(2)をセンターピポッド内で動かして慣らしをおこないます。そして最後に2-56ボタンヘッドビスをすこし緩めると良いでしょう

***アルミピポッドボールの動作は走行に大きな影響を与えます。キットを全て組み上げた時や走行後のメンテナンスでチェックするようにしましょう**



センターピポットの組み立て

4-40ナット(シルバー)

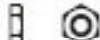
4-40ロックナット(レッド)

Bag 1

5

4-40x1/2皿ビス

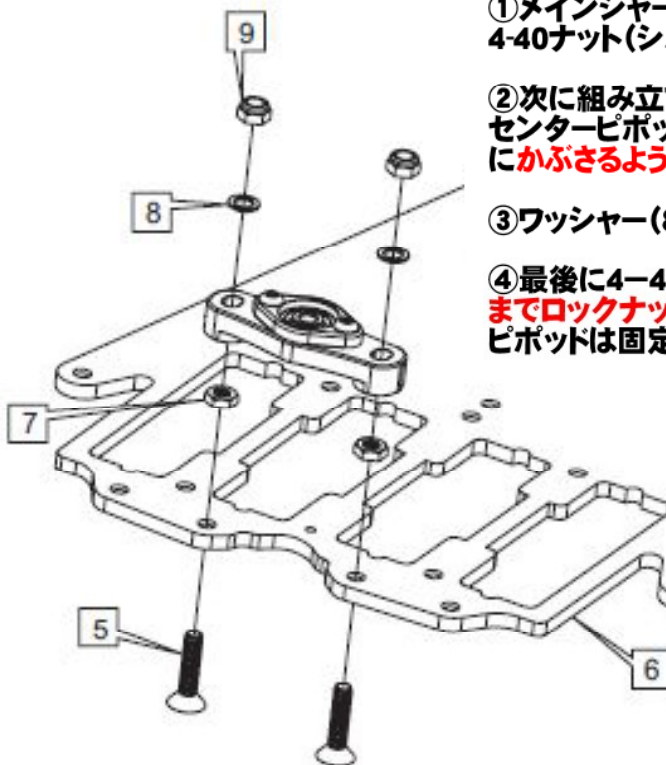
7



8

ワッシャー

9



①メインシャーシ(6)に4-40x1/2皿ビス(5)を固定します。固定には4-40ナット(シルバー)(7)を使います

②次に組み立てたセンターピポットを図のように取り付けます。このときセンターピポッドベースが下の写真のように4-40ナット(シルバー)(7)にかぶさるようにします

③ワッシャー(8)をセンターピポッドの上に装着します

④最後に4-40ロックナット(レッド)(9)を締め込みます。**ここでは最後までロックナットを締め込む必要はありません。**この後の手順でセンターピポットは固定されます



Bag 2

4-40x5/16

皿ビス

13



ロープロファイル
ボール



4-40ロック
ナット(レッド)

9



4-40x1/2

皿ビス

5



ボトム
プレート

ワンピース
サイドリンク

2-56ボタン
ヘッドビス

① Bag2に含まれるボトムプレート(10)をセンターピポッドの下から固定します。このとき4-40x1/2皿ビス(5)と六角形のスタンドオフ(11)を使用します

② 4つのロープロファイルボール(12)を図の位置に固定します。固定には4-40x5/16皿ビス(13)を使います。次に固定されたロープロファイルボールにワンピースサイドリンク(14)をはめ込みます。このときサイドリンクの取り付け方向に注意してください(凸部が上でヨコのフラット部分がシャーシ中央に向くようにします)

③ 最後に2-56ボタンヘッドビス(4)を図のようにワンピースサイドリンク(14)の外側から締め込みます。このときサイドリンクがガタ無くスムーズに動くよう締め込みを調整してください

ワンピースリンクの調整 ——とても重要な作業です。日頃のメンテナンスにもこの作業を取り入れてください

① 前のページで組み立てたセンターピポッドがメインシャーシに最後まで固定されていないことをここで確認してください。そしてセンターピポッドとそれを固定する4-40ロックナットの間に2つのワッシャーがあることを確認します。この時点でセンターピポッド全体が自由に動くようになっていないとこの後の調整がうまくおこなえません

② ここでメインシャーシに取り付けられた左右のワンピースサイドリンク(14)を指でつまみ、動かしてみます。ガタ無くスムーズに動かないときは2-56ボタンヘッドビスの締め具合を調整してください

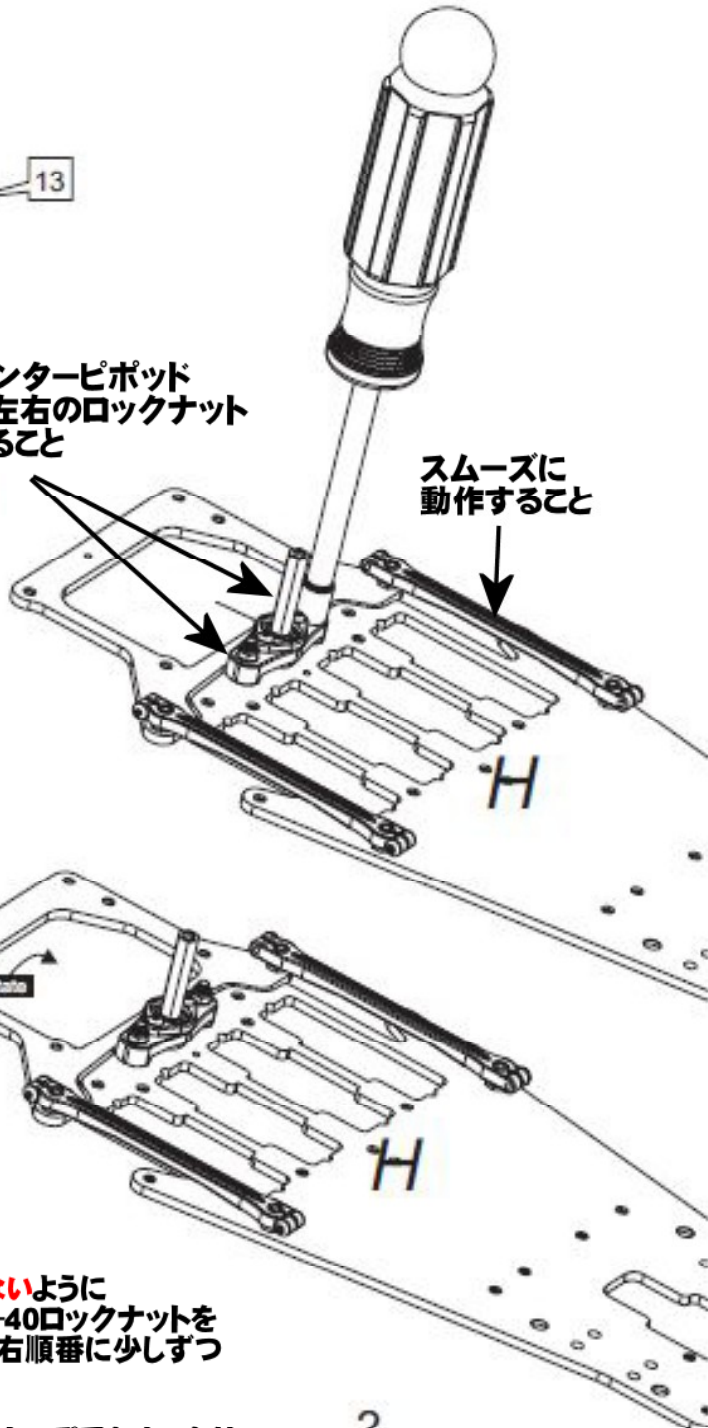
③ ここからの調整はセットアップボードなど平らな面にシャーシを置いた状態でおこないます。横から見てメインシャーシとボトムプレート(10)が一直線になっていることを確認します。ここでメインシャーシだけを軽く左右に揺らしてメインシャーシとボトムプレートの突っ張りを除去します

④ 右図の「H」の部分を指で押さえます(ボトムプレート側には触れないようにします)。そして静かにゆっくりとセンターピポッドを固定する左右の4-40ロックナットを最後まで締め込みます。一度に片側のナットを締めるのではなく、左右順番に少しずつ締め込むようにしましょう

⑤ 最後にボトムプレートを左右にロールさせて動作を確認します。スムーズでなかつたりカクカクとクリック感があるときは最初からもう一度調整をおこないます

作業前にセンターピポッドを固定する左右のロックナットが緩んでいること

スムーズに動作すること



リアXポッド

Bag 3

4-40ロックナット

4-40ボールスタッド
(レッド)

4-40x1/4
ボタンヘッドビス

4-40x1/4
皿ビス

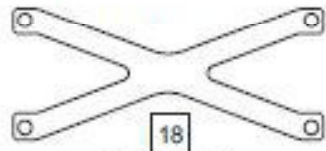


2-56ボールスタッド
(ブラック)

レフトサイド
プレート



トッププレート



Xブレース



モータープレート



① 2-56ボールスタッド(ブラック) (15)をトッププレート(16)にねじ込みます。このときボールスタッドがトッププレートに真っ直ぐ垂直に固定されるように**ゆっくりとねじ込む**のがポイントです。急いでねじ込むとボールスタッドが折れる場合があるので注意しましょう

② 次に4-40ボールスタッド(レッド) (17)をトッププレート(16)に取り付けます。図のように4-40ロックナット(9)を使い固定します。最後にトッププレートをモータープレート(19)の上側に4-40x1/4ボタンヘッドビス(21)で取り付けます

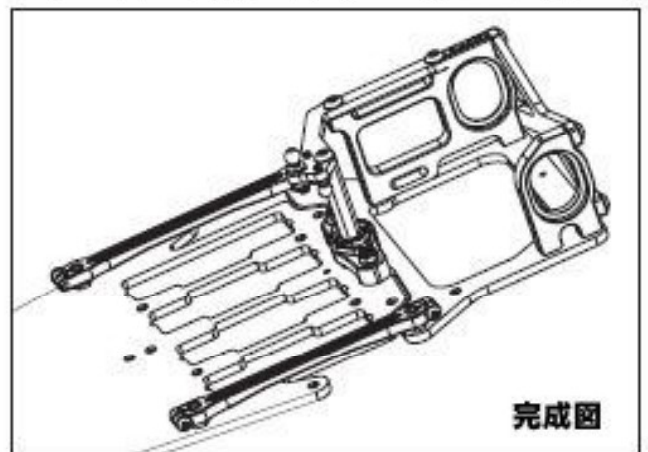
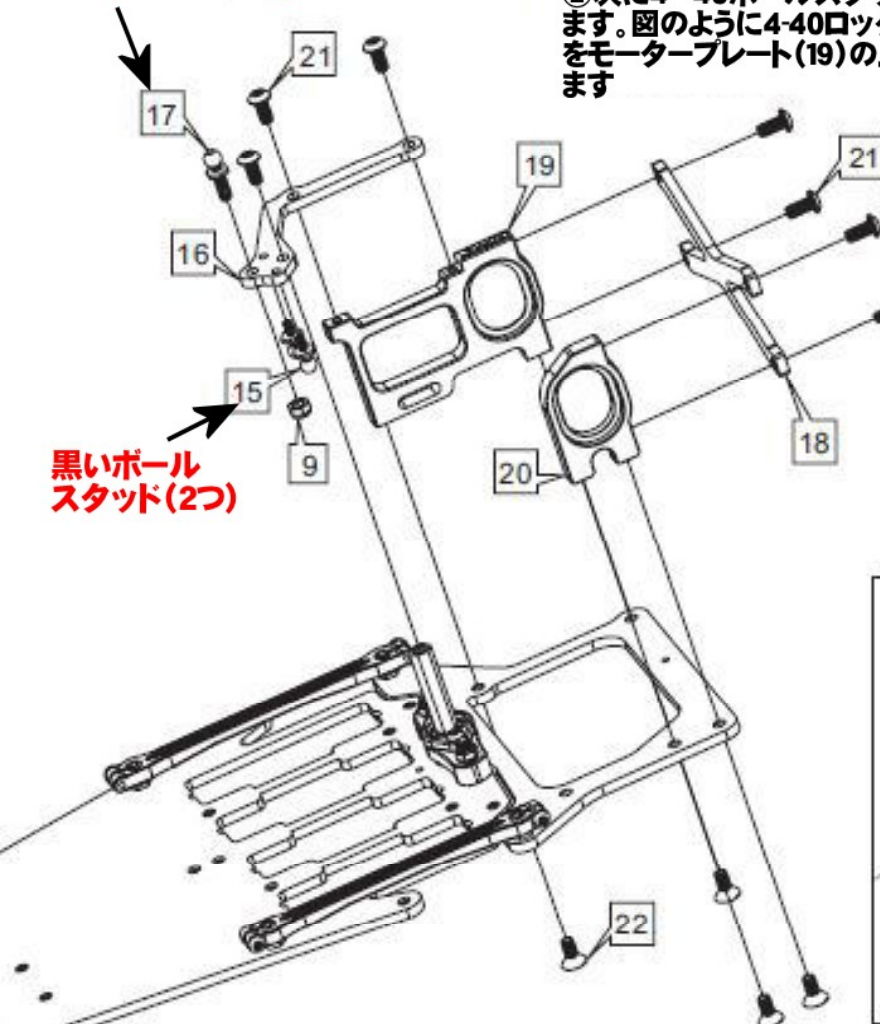
③ Xブレース(18)を後ろから固定してモータープレート(19)とレフトサイドプレート(20)を連結します。このとき4-40x1/4ボタンヘッドビスを用いますが**本締めはしないでください**(ねじれる可能性がある)

④ 連結されたモーターポッド(19)とレフトサイドプレート(20)をボトムプレートに固定します。図のようにボトムプレートの下側から4-40x1/4皿ビス(22)を用います。リアポッドが歪まないように平らな場所に置いて組み立てましょう。最後に③で締めていないネジを締め込みます

モータープレートのようなアルミ製パーツの固定にOptのアルミネジを用いると初めのうち緩みやすい事があります。数パックネジの緩みに注意しましょう

赤い
ボールスタッド

黒いボール
スタッド(2つ)

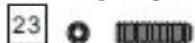


完成図

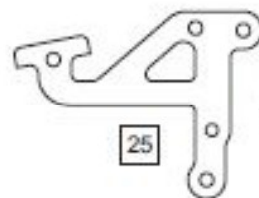
ツイークプレート

Bag 4

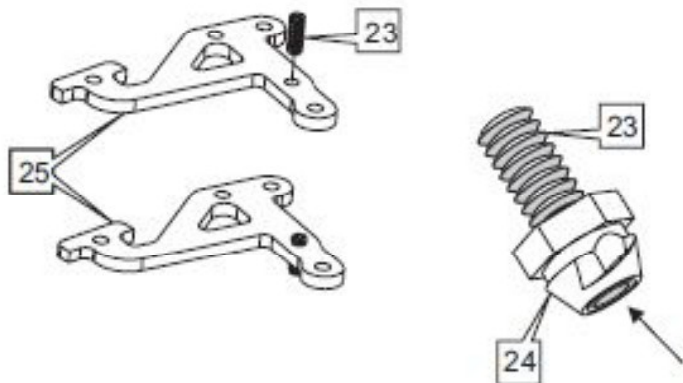
4-40x3/8
イモネジ



モールド
スプリング
ホルダー



ツイークプレート



イモネジをツイークプレートに取り付けます

①ツイークプレート(25)にイモネジ(23)を取り付けます。ツイークプレートは2枚あり裏返して左右に用います。方向と穴の位置を間違わないようにしましょう

ツイークプレートにイモネジを取り付けたら次にイモネジの先端にモールドスプリングホルダー(24)を取り付けます。このときイモネジの先端がスプリングホルダーの下面になる位置で固定します。緩みが心配な場合はごく少量の瞬間接着剤でイモネジとスプリングホルダーを固定します

スプリングホルダーの先端とイモネジの先端が一致

ツイークプレート

Bag 4

4-40ロックナット



4-40ボールスタッド

サイドスプリング
(ホワイト)



4-40x3/8
ボタンヘッドビス

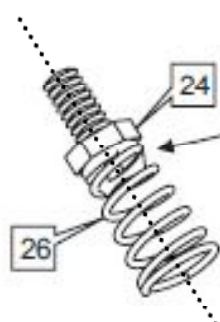


1/2プラスチック
スタンドオフ



スプリングホルダーにサイドスプリングを取り付ける

スプリングホルダー(24)にサイドスプリング(26)を取り付けます。このときスプリングの一巻き目がスプリングホルダーの溝に固定されるようにします。
スプリングが真っ直ぐ装着されていないときは間違った組み立て方をおこなった可能性があります



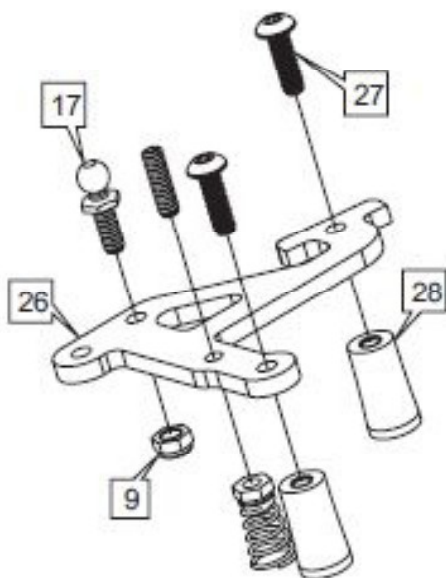
スプリングホルダーの溝にサイドスプリングがしっかりと固定されること

イモネジ、ホルダー、スプリングを真っ直ぐに固定する

ツイークプレートを完成させます

①4-40x3/8ボタンヘッドビス(27)でプラスチックスタンドオフ(28)をツイークプレート(26)に固定します

②4-40ボールスタッド(17)を4-40ロックナット(9)で固定します

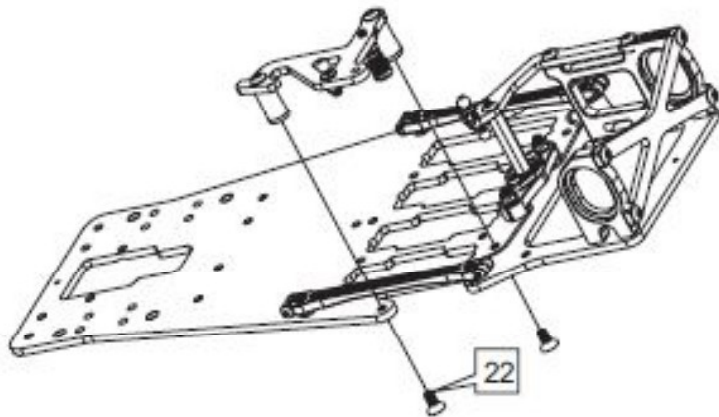


***同じ要領で反対側のツイークプレートを組み立てます**

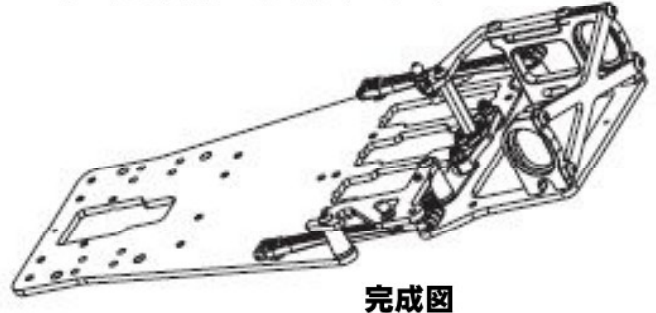
ツイークプレート

4-40x1/4
皿ビス

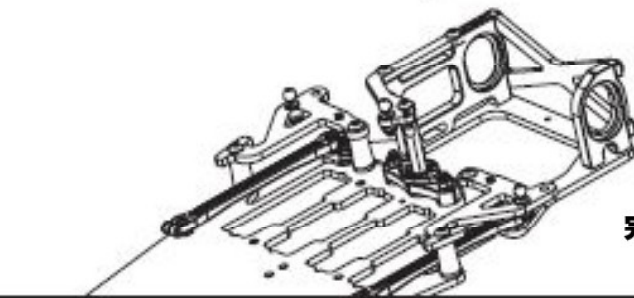
Bag 4



完成したツイークプレートを4-40x1/4皿ビス(22)でメインシャーシに固定します。反対側のツイークプレートも同じ要領で取り付けましょう



完成図



完成図

ダンパーチューブ

Bag 5

2-56
イモネジ



4-40
イモネジ



2-56
ボールキャップ



4-40
ボールキャップ



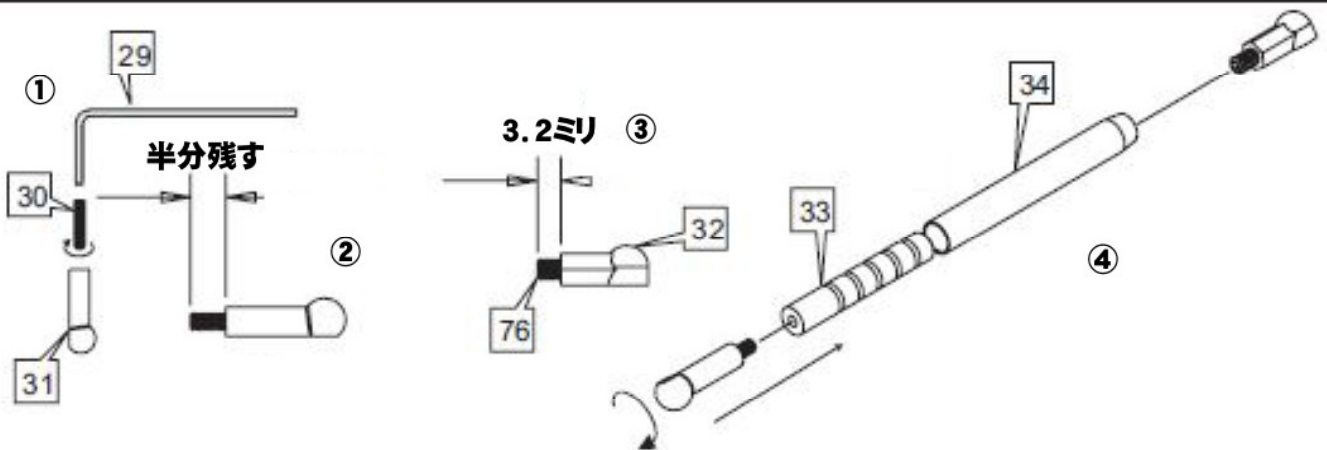
デルリンPlunger



アルミチューブ



29
0.035インチ
レンチ



①0.035インチレンチ(29)で2-56イモネジ(30)を2-56ボールキャップ(31)に取り付けます

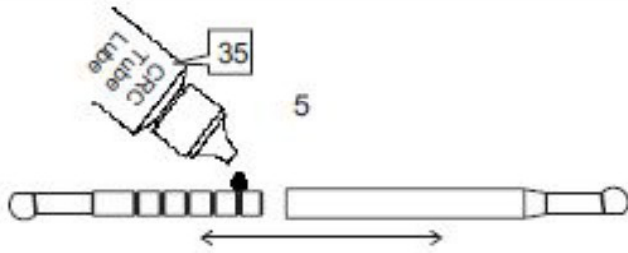
②図のようにおおよそ半分までイモネジを締め込みます

③次に4-40イモネジ(76)を4-40ボールキャップ(32)に取り付けます。図のようにおおよそ3.2ミリ残す位置までイモネジを締め込みます

④イモネジが装着されたボールキャップをデルリンPlunger(33)とアルミチューブ(34)にねじ込みます

ダンパーチューブ

Bag 5



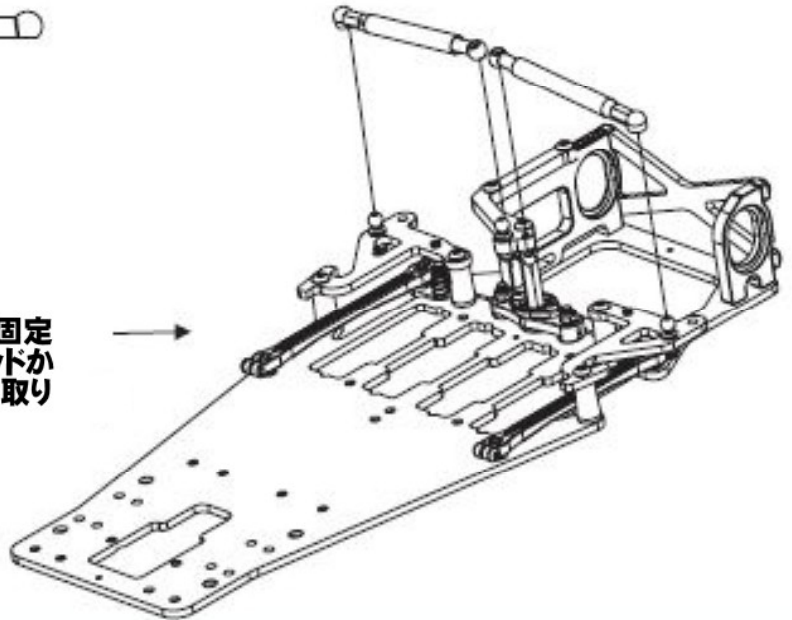
CRCのチューブグリス(35)をデルリンPlunger(33)の溝に塗布します。そしてアルミチューブ(34)にPlungerを挿入します。チューブダンパーがスムーズに動作することを確認しましょう

完成図



ダンパーチューブをシャーシに取り付ける

完成したダンパーチューブを図のようにシャーシに固定します。このとき内側の2-56サイズのボールスタッドから先に取り付け次に外側の4-40ボールスタッドに取り付けると簡単に作業できます



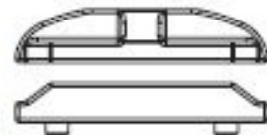
ABPの組み立て

Bag 6

4-40x1/4
皿ビス



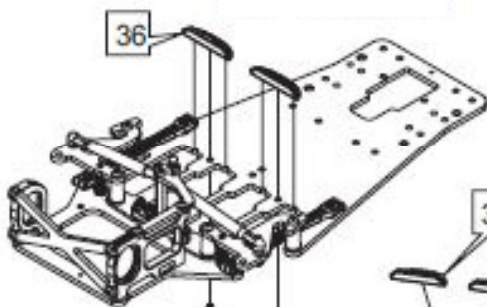
36



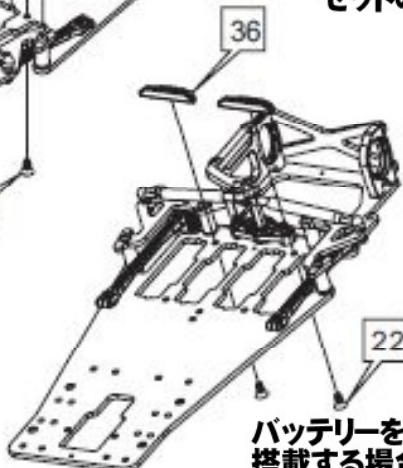
モールドABP
プレート

ジェネレーションXLでは重量物であるバッテリーの搭載位置を前後2種類から選択することができます。この機能をCRCではABP(アジャスタブル・バッテリー・ポジション)と呼んでいます

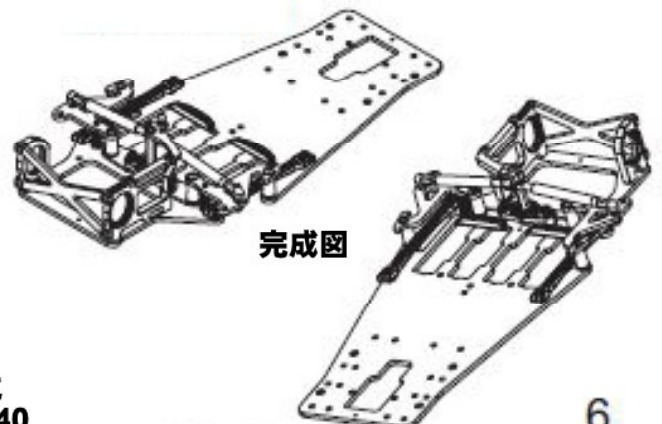
ABPを利用するとハンドリング特性をすぐに変えることができます。まずはバッテリーを後ろ側に搭載してセットだしをおこなうようにしましょう。セットの方法については別冊のチューニングガイドを参考にしてください



バッテリーを後ろ側に搭載する場合、4-40x1/4皿ビス(22)でモールドABPプレートを固定します



バッテリーを前側に搭載する場合、4-40x1/4皿ビス(22)でモールドABPプレートを固定します



完成図

センターショック

Bag 7

アンテナ・ショック
マウント



4-40
ボールスタッド



4-40x3/8
皿ビス



4-40x1/8
イモネジ



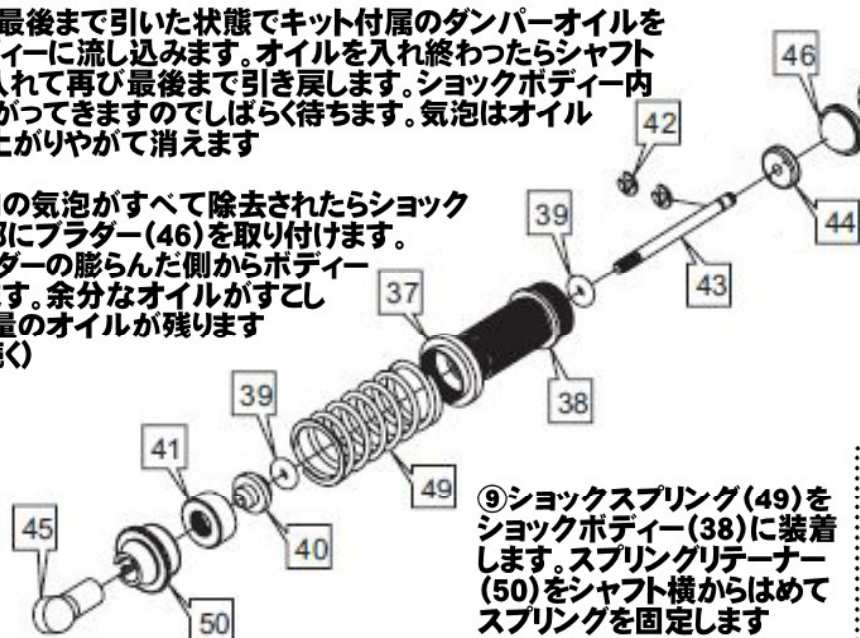
CRC ENCOREショックの組み立て

- ①図のようにスプリングアジャスターナット(37)をショックボディー(38)に取り付けます
- ②小さなOリング(39)をショックボディー(38)の下部に入れます。次にボトムショックプラグ(40)を取り付けて最後にボトムショックキャップ(41)をショックボディーにねじ込みます
- ③ショックシャフト(43)にピストン(44)を取り付けます。このとき2つのEリング(42)を用います。最後に小さなOリング(39)をピストンに当たるまでシャフトに通します
- ④Oリングを保護するためキットに付属するダンパーオイルをダンパーシャフト(43)のネジ部に塗布します。そして②で装着したOリングを傷つけないよう注意しながらシャフトをショックボディーに装着します。シャフトを最後まで引いてショックボディーからシャフトを露出させます
- ⑤ショックシャフト(43)のオイルを拭き取り、ボールキャップ(45)をショックシャフトにねじ込みます。このときシャフトをプライヤーで挟むときはシャフトを布で保護して傷がつかないようにしましょう。シャフトに傷がつくとオイル漏れの原因となります

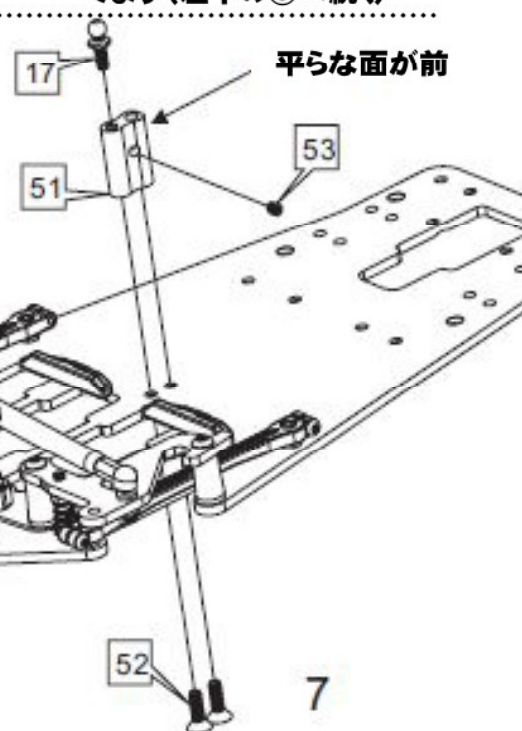
- ⑥シャフトを最後まで引いた状態でキット付属のダンパーオイルをショックボディーに流し込みます。オイルを入れ終わったらシャフトを半分ほど入れて再び最後まで引き戻します。ショックボディー内の気泡が上がってきますのでしばらく待ちます。気泡はオイル表面にまで上がりやがて消えます

- ⑦ショック内の気泡がすべて除去されたらショックボディー上部にブラダー(46)を取り付けます。このときブラダーの膨らんだ側からボディーに取り付けます。余分なオイルがすこし漏れて適量のオイルが残ります(右の⑧へ続く)

- ⑧フランジボールキャップ(47)をアッパーショックキャップ(48)に装着します。次にブラダーの位置がずれてしまわないようにアッパーショックキャップをショックボディー(38)に最後までねじ込みます。シャフトを押し込んで最後までスムーズに動作することを確認しましょう。最後までシャフトが入らない場合はオイルが多いのですこし減らして再度組み立てます(左下の⑨へ続く)



- ⑨ショックスプリング(49)をショックボディー(38)に装着します。スプリングリテーナー(50)をシャフト横からはめてスプリングを固定します



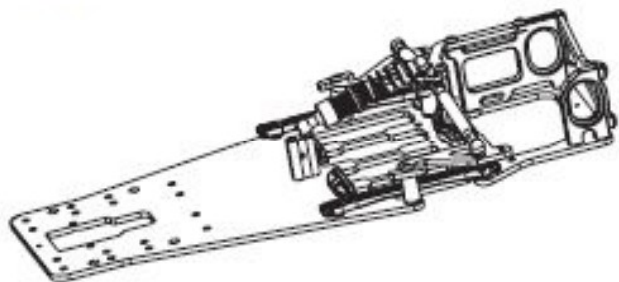
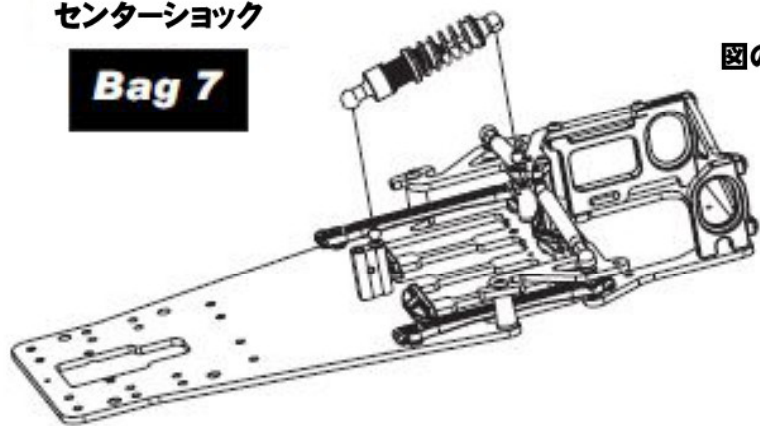
アンテナ・ショックマウントの取り付け

- ①アンテナショックマウント(51)を4-40x3/8皿ビスでメインシャーシに固定します。アンテナマウントは平らな面が前方になるように取り付けます
- ②4-40ボールスタッド(17)をアンテナマウントの後方に取り付けます
- ③アンテナマウント前方の穴に白いガラスアンテナを差し込みます(図には書かれていません)。横から4-40x1/8イモネジ(53)でアンテナを固定します

センターショック

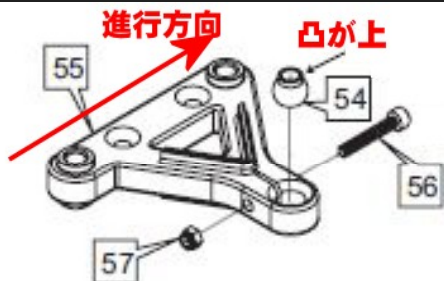
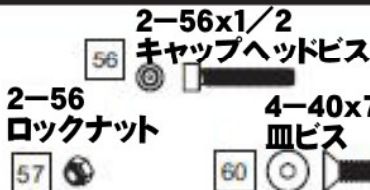
Bag 7

図のように完成したENCOREショックをシャーシに取り付けます



CRCプロストラット
フロントエンド

Bag F

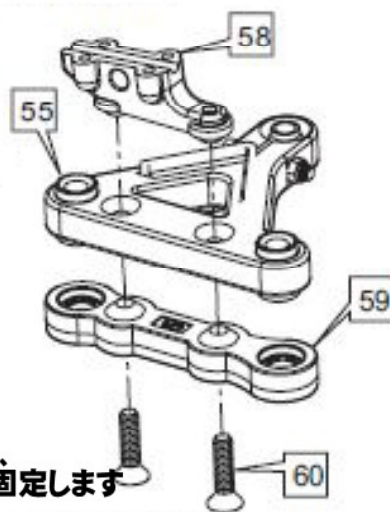


①ドライバーの柄などでデルリンピポッドボール(54)をロアアーム(55)に押し込みます。このとき別売りのCRC4279スチールボールポッパーを用いると簡単に作業できます。ピポッドボールは凸部が上になるように取り付けてください。同じように反対側のロアアームにもピポッドボールを取り付けます(パーツの向きに注意。ロアアームは左右共通パーツです)

②上図のように2-56x1/2キャップヘッドビス(56)を取り付けます。2-56ロックナット(57)でネジを締めることでクランプが閉じピポッドボールの動きを調整できます。ピポッドボールがガタ無くスムーズに動くのが理想ですが少しだけきつめに調整すると良いでしょう

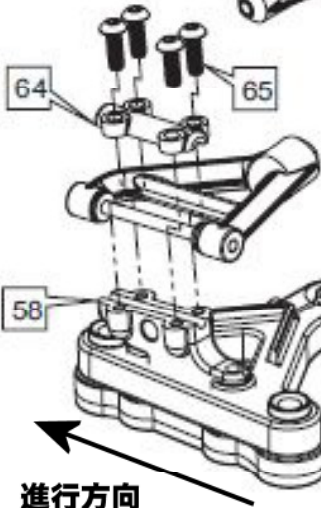
***ピポッドボールの動きが渋くなっているかどうか走行後のメンテナンスで確認し必要ならクランプの再調整をおこなってください**

①右図のようにアッパーアームマウント(58)をロアアーム(55)上部に取り付けます。キットには0、5、10度のアッパーアームマウントが付属します。図のマウントは0度のもので、一般的には大きな角度のアッパーアームマウントを用いるとコーナリング初期の反応が向上します



②樹脂製ライドハイトスペーサー(59)を図のようにロアアーム(55)下部に取り付けます。そしてスペーサーの下から4-40x7/16皿ビス(60)でスペーサー、ロアアーム、アッパーアームマウントをそれぞれ固定します

キットには3ミリ、4ミリ、5ミリのスペーサーが含まれています。細かい車高の調整には別売りのCRC4262フロントライドハイトスペーサーを使います。同じ要領で反対側のロアアームも組み立ててください



①アッパーアーム(61)をランナーから切り取ります。バリなどがあればカッターで取り除きます
②図のようにアッパーアーム(61)にヒンジピン(62)を通します。このとき3枚のテフロンワッシャーもヒンジピンに通しておきます

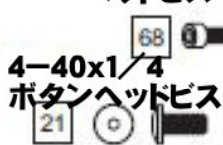
③アッパーアーム一式をアッパーアームマウント(58)の溝に装着します。このときテフロンワッシャーを前後に何枚配置するかで初期キャスター角が決定されます。図では前に1枚、後ろに2枚のテフロンワッシャーを配置しています。前側に多くのワッシャーを配置すると初期キャスター角が少なくなり一般的にニュートラルな特性となります。後側にワッシャーを配置すると大きなキャスター角となりコーナー中盤～後半の特性がアグレッシブになります。**テフロンワッシャーの精度が低い場合アッパーアームがスムーズに動かないことがあります。このときはテフロンワッシャーを削るなどの作業をおこなってください**

④アッパーアームキャップ(64)を4本の2-56ボタンヘッドビスで固定します。同じ要領で反対側のアッパーアームも組み立てます(左右の初期キャスター角は同じにすること)

プロストラット
フロントエンド

Bag F

2-56キャップ
ヘッドビス



4-40x1/4
ボタンヘッドビス

ステアリング
アーム



デュアル
アクスル



キングピン



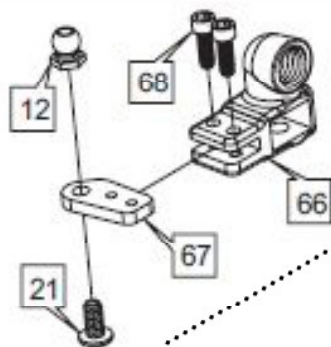
真鍮製
イモネジ



アッパー
ボール



Eリング



①左図の要領で左右のステアリングアームを組み立てます。ロープロファイルボール(12)は4-40x1/4ボタンヘッドビス(21)でステアリングアーム(67)に取り付けます

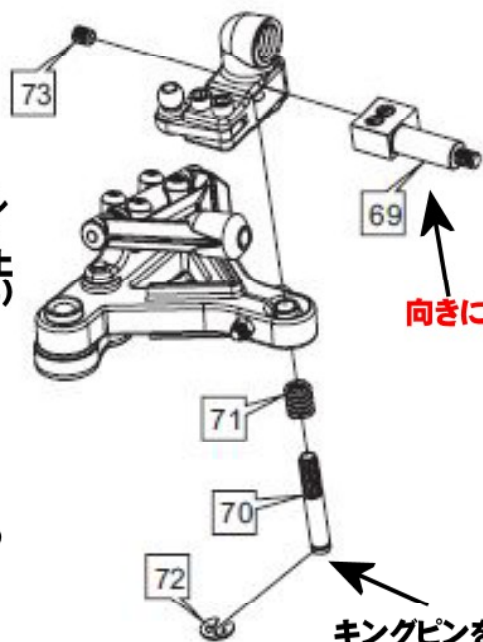
②ステアリングアーム(67)をステアリングブロック(66)に差し込み、2-56キャップヘッドビス(68)で固定します。ネジの締めすぎに注意しましょう

①デュアルアクスル(69)をステアリングブロック(66)に差し込みます。デュアルアクスルを図とは逆に取付けるとアクスルが進行方向側に移動しインラインアクスルとなります。インラインアクスルにするとステアリングレスポンスが向上します(しかし1/12レーシングでは一般的にインラインアクスルを使用しません)

②キングピン(70)をロアアーム下側からピポッドボールに差し込みます。そしてステアリングブロック内のデュアルアクスル(69)に少し抵抗を感じるまでねじ込みます

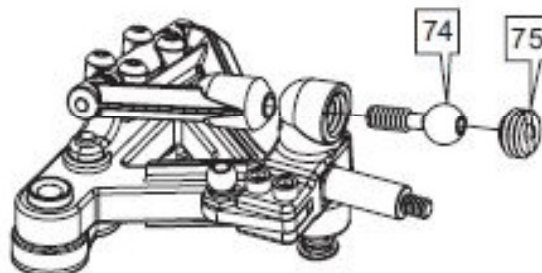
③次にスプリング(71)をキングピン(70)に通します。スプリングのプリロードはキングピンの長さで決定されます。キングピンの溝とスプリングの下端を一致させなければそうなるようにデュアルアクスルにねじ込まれたキングピンを緩めたり締めたりしてキングピンの長さを調整します。最後にEリング(72)をキングピンに装着してスプリングを固定します

*同じ要領で反対側のデュアルアクスル、キングピンも組み立てます



向きに注意

キングピンをHEX
ドライバーで回す



①アッパーボール(74)を左図のようにステアリングブロックに入れ、更にその向こうのアッパーアームにねじ込みます(真っ直ぐねじ込むよう慎重に作業しましょう)

②次にキャプチャーインサート(75)をステアリングブロックにねじ込みます。ステアリングブロックのネジ山は少し下に傾いています。無理にねじ込まないように注意しましょう

③キャプチャーインサート(75)を最後までねじ込むとステアリングの動きが少し重くなります。これはキャプチャーインサートがねじ込まれたことでアッパーボール(74)が圧迫されているからです。この状態で左右にステアリングブロックを動作させてキャプチャーインサートとアッパーボールの「慣らし」をおこなってください(およそ1分間おこないます)。慣らしが終わったらキャプチャーインサートをほんの少しだけ緩めてください

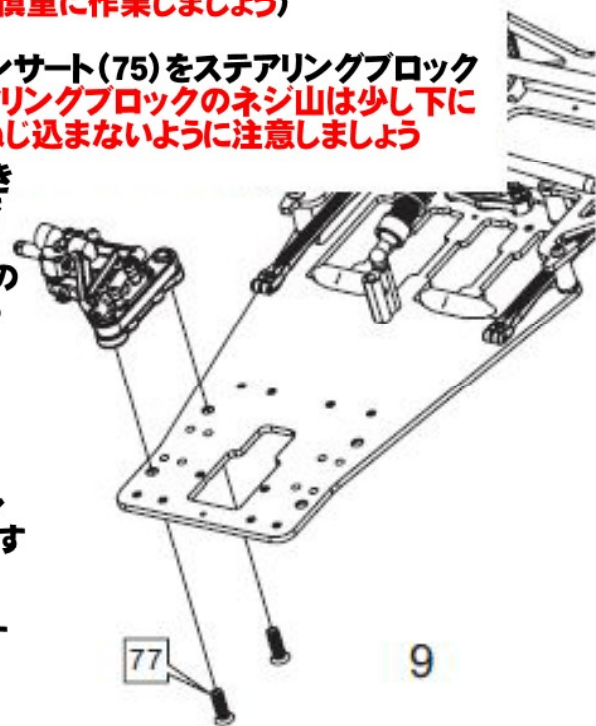
キャプチャーインサートの締め込み具合でガタが無くスムーズにステアリングブロックが動作するよう調整します

同じ要領で反対側も組み立てます

④8-32皿ビス(77)で組み立てたプロストラット・フロントエンドをメインシャーシに固定します。同じ要領で反対側のフロントエンドも取り付けます

*キャンバー角はアッパーボールの締め込み具合で調整できます。純正のHR-38ホイールならホイールを装着したままキャンバー調整できます

*フロントの車高調整はキットに含まれる樹脂製ライドハイトスペーサーで大まかにセットし別売りのCRC4262フロントライドハイト・スペーサーで細かくセットします



Bag 8

リアアクスル

1/4x3/8フランジ
ベアリング

クランプハブ

1/4アクスルシム

2.5x6ミリ
キャップヘッドビス



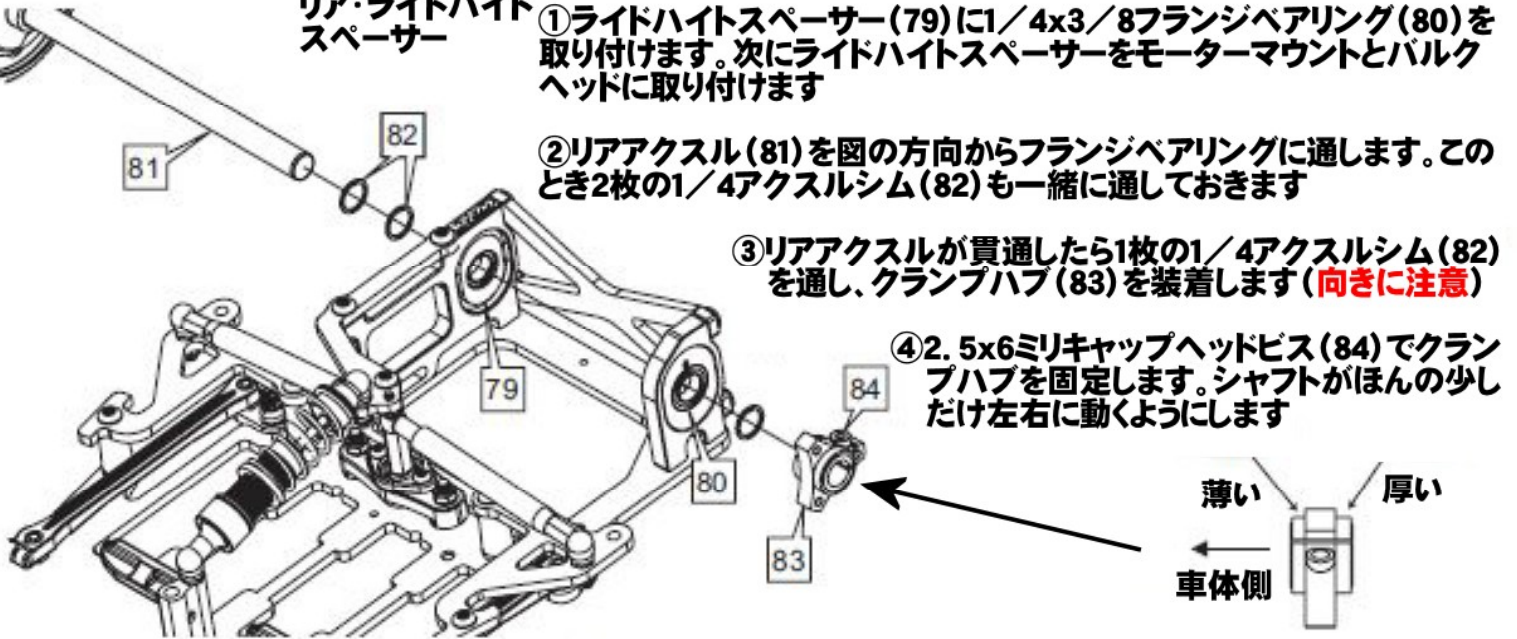
リア・ライドハイト
スペーサー

①ライドハイトスペーサー(79)に1/4x3/8フランジベアリング(80)を取り付けます。次にライドハイトスペーサーをモーターマウントとバルクヘッドに取り付けます

②リアアクスル(81)を図の方向からフランジベアリングに通します。このとき2枚の1/4アクスルシム(82)も一緒に通しておきます

③リアアクスルが貫通したら1枚の1/4アクスルシム(82)を通し、クランプハブ(83)を装着します(向きに注意)

④2.5x6ミリキャップヘッドビス(84)でクランプハブを固定します。シャフトがほんの少しだけ左右に動くようにします



Bag 9

ボールデフ

デフリング
(軽量タイプ)

デフハブ

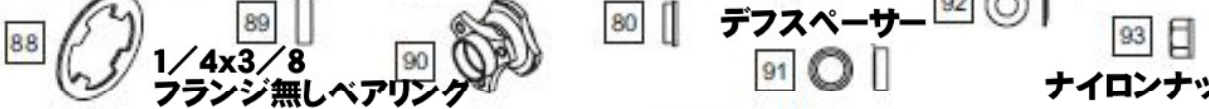
1/4x3/8フランジ
ベアリング

スプリングワッシャー

1/4x3/8
フランジ無しベアリング

デフスペーサー

ナイロンナット



1/8ボールはスパーク
ギアの
外側の穴に入れます

①デフボール(85)にデフグリス(87)を極薄く塗布しスパークギア(86)に取り付けます

②図のようにボールデフを組み立てます。デフリング(88)の裏面にデフグリスを塗っておくと容易に作業できます。またデフリングはリアアクスルとデフハブ(90)のDカット部にはめ込むように組み立ててください(つまりデフリングはリアアクスルとデフハブに固定されスリップしません)

③最後にナイロンナットを締め込んでデフを完成させます。ナットの締め込み具合でデフの効きが調整できます(締め込み過ぎるとフランジベアリングにストレスがかかるため注意しましょう)

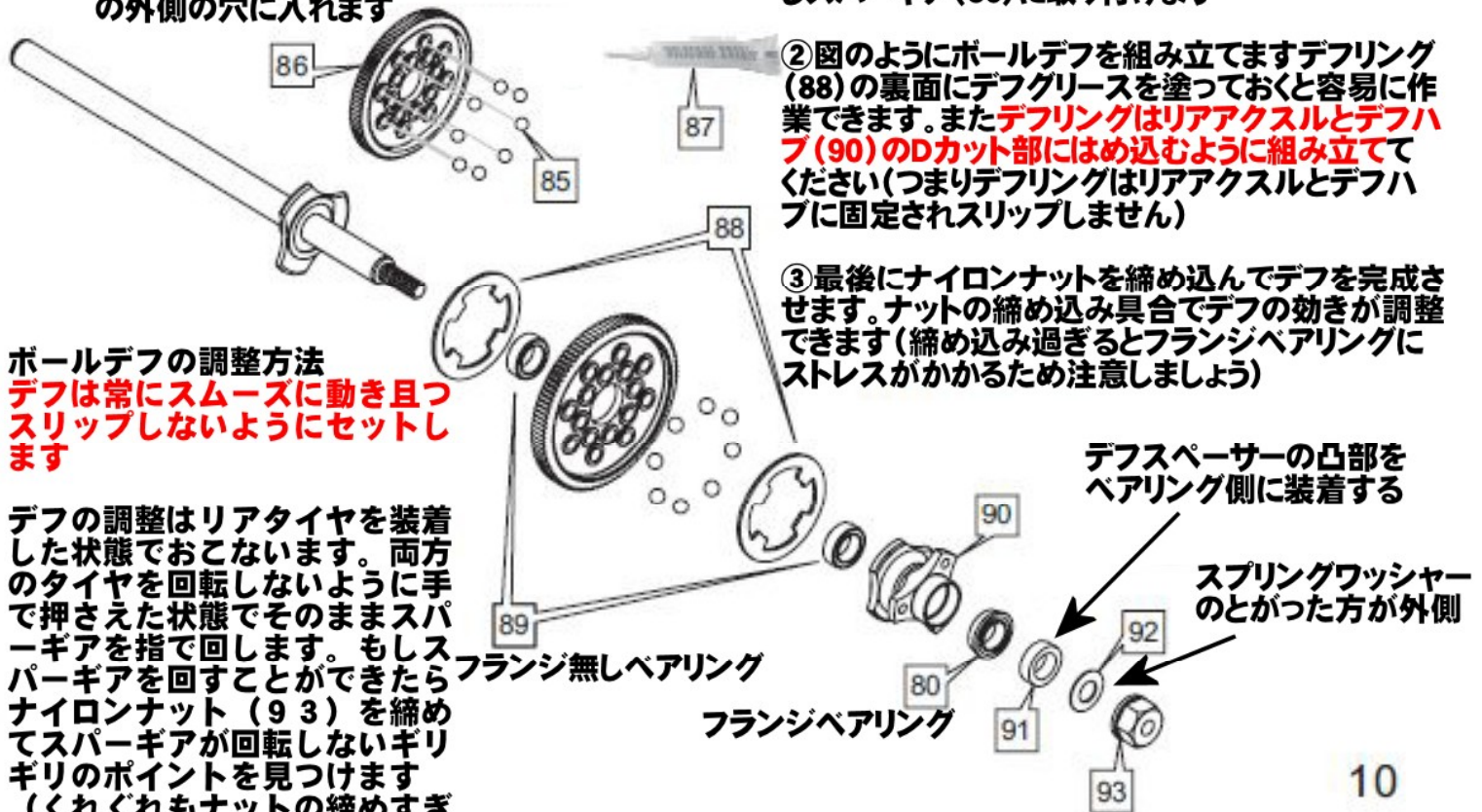
ボールデフの調整方法

デフは常にスムーズに動き且つスリップしないようにセットします

デフの調整はリアタイヤを装着した状態でおこないます。両方のタイヤを回転しないように手で押さえた状態でそのままスパークギアを指で回します。もしスパークギアを回すことができたらナイロンナット(93)を締めつけてスパークギアが回転しないギリギリのポイントを見つけます(くれぐれもナットの締めすぎには注意してください)

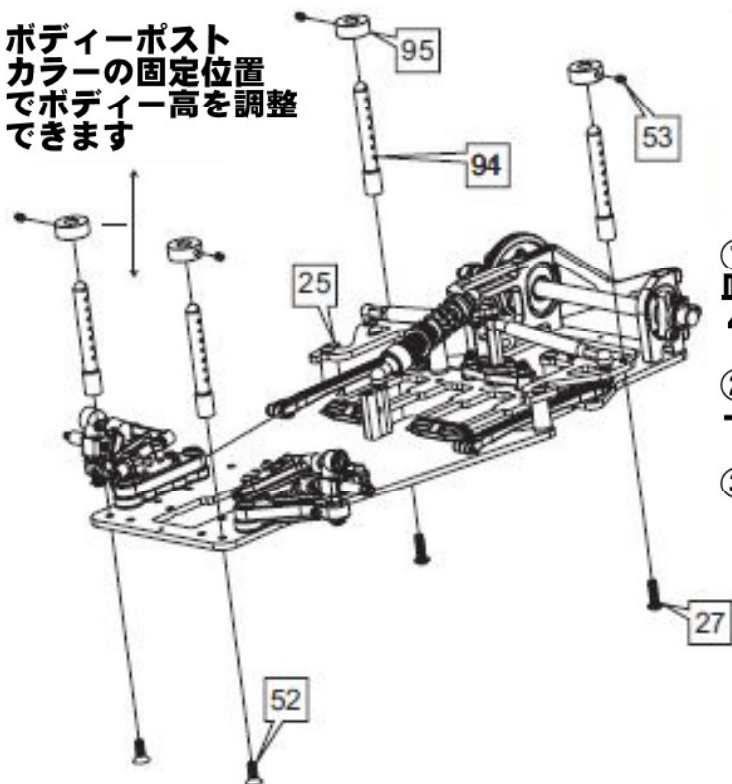
デフスペーサーの凸部を
ベアリング側に装着する

スプリングワッシャーの
とがった方が外側



ボディースト **Bag 10** $4-40 \times 3/8$ ボタンヘッドビス $4-40 \times 3/8$ 皿ビス $4-40 \times 1/8$ イモネジ ボディースト ボディーストカラー
 27 25 52 53 94 95

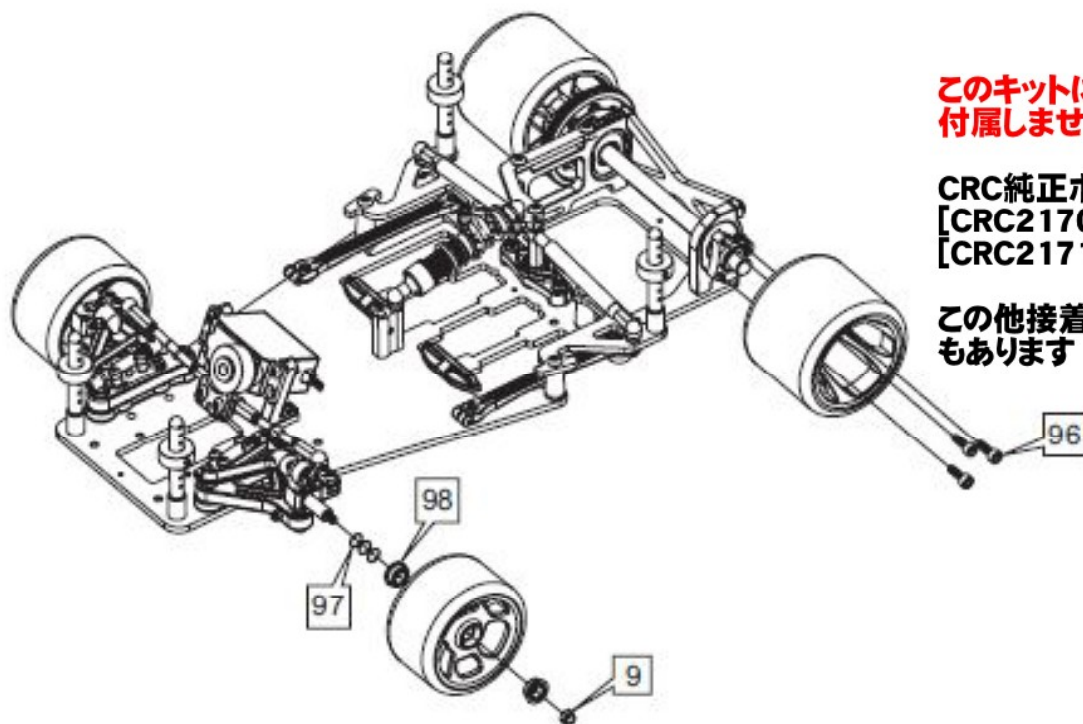
ボディースト
 カラーの固定位置
 でボディースト高を調整
 できます



- ①フロント側のボディーストは $4-40 \times 3/8$ 皿ビスで固定します。リア側のボディーストは $4-40 \times 3/8$ ボタンヘッドビスで固定します
- ② $4-40 \times 1/8$ イモネジをボディーストカラーに装着しカラーをボディーストに取り付けます
- ③使用ボディーストに応じてカラーの位置を調整します

Bag 11

$4-40 \times 5/16$ キャップヘッドビス $3/16$ シム $3/16 \times 5/16$ フランジベアリング $4-40$ ロックナット
 96 97 98 9



このキットにはタイヤとホイールは
 付属しません

CRC純正ホイール
 [CRC2170] HR-38フロント・ホイール
 [CRC2171] HR-38リア・ホイール

この他接着整形済みタイヤの取り扱い
 もあります

サーボの搭載

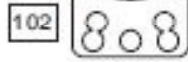
Electronics

サーボセーバー
ブレース

4-40x1/4
皿ビス

4-40x3/8
ボタンヘッドビス

サーボマウント



100 タイロッド

ボールキャップ



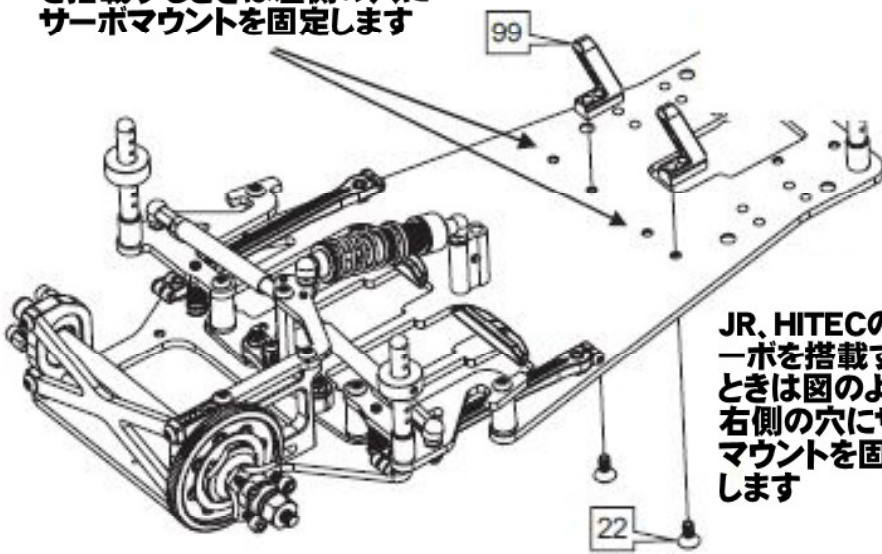
12 ロープロファイル
ボール

各社のミニサーボがセンター搭載できるようメインシャーシには4つの穴があります。お使いのサーボに合わせて使い分けしてください

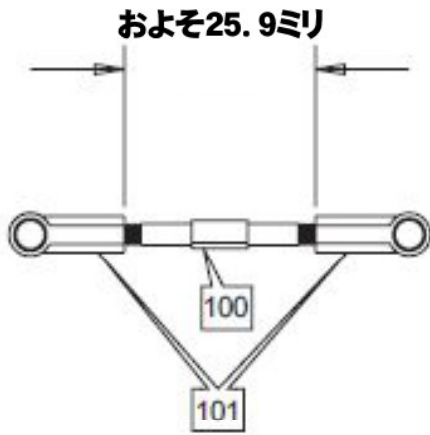
サンワ、フタバ、KOのサーボを搭載するときは左側の穴にサーボマウントを固定します

右側の穴
JR3550, 3650 Expert451 HITEC225

左側の穴
フタバ9650 KO949 サンワ94141, 94145



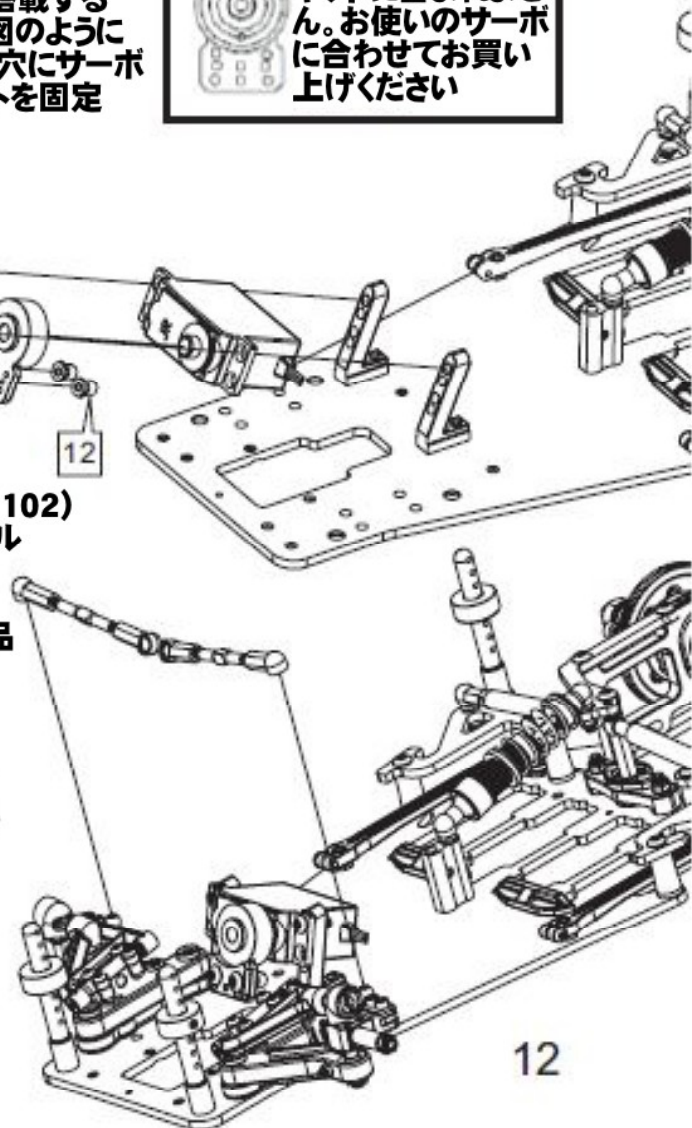
JR、HITECのサーボを搭載するときは図のように右側の穴にサーボマウントを固定します



サーボセーバーブレース(102)はキンプロー社のスモールタイプサーボセーバー(KIM113/KIM114)に対応しています。他の製品には装着できません

上図のようにタイロッドを2つ組み立てます。ボールキャップ間の距離は25.9ミリほどが良いでしょう。組み立てたタイロッドを右図のように取り付けます

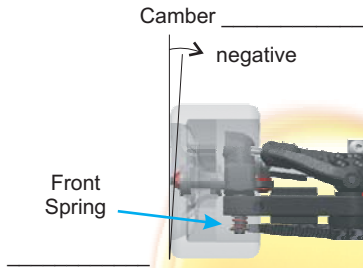
走行前にタイロッドの微調整をおこないます(ト一角の調整)



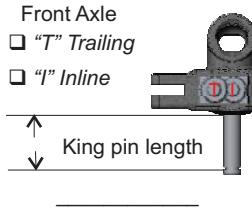
CARPET KNIFE™ Generation-XL_{ipo} SETUP SHEET

Pro-Strut Front End Setting

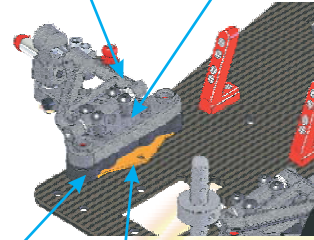
Camber + Front Spring



King pin length



- Caster Shim Position:
 0 Forward
 1 Forward
 2 Forward
 3 Forward
- Dynamic Caster Block:
 0 Degree
 5 Degree
 10 Degree



Coarse ride height spacer:

- 3 mm
 4 mm
 5 mm

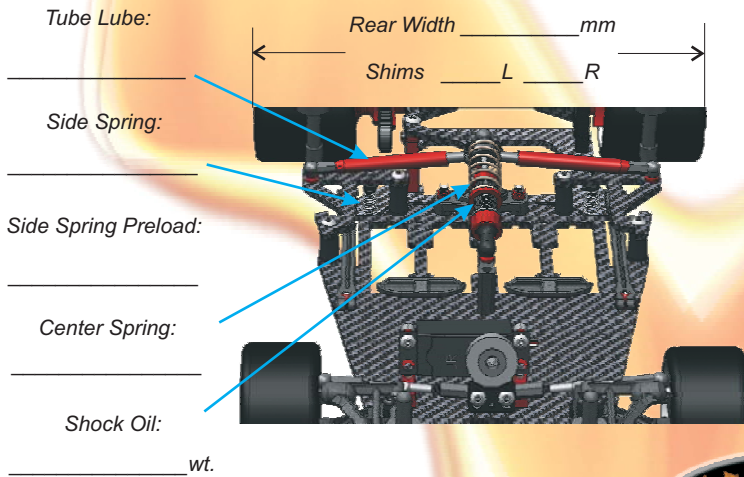
Fine ride height spacer:

- .25 mm white
 .50 mm yellow
 .75 mm orange

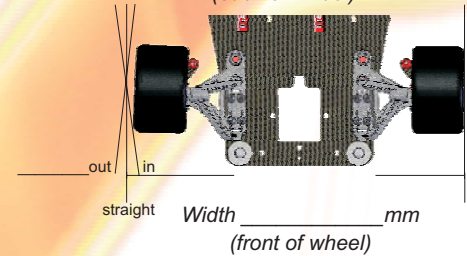
Option Parts Used:

- 3277 Graphite brace
 Dual Arm- long short
 Pin Brace

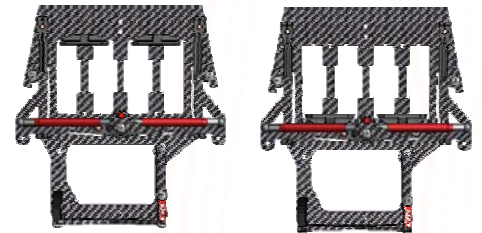
Rear Chassis Adjustments



Front Width _____ mm
 (back of wheel)



Adjustable Battery Position



- Rearward Forward

Tires + Ride Height

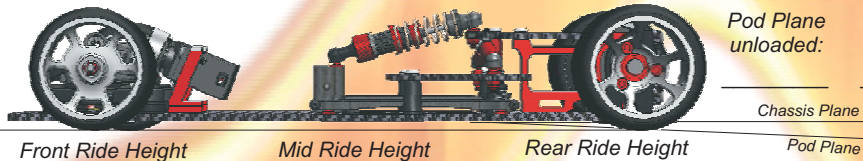


Front Tires

Rear Tires

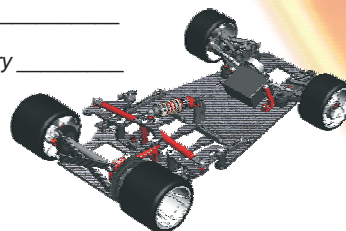
Size: _____
 Compound: _____
 Shore: _____
 Additive _____
 CA Glue _____

Size: _____
 Compound: _____
 Shore: _____
 Additive _____
 CA Glue _____



Power + Electronics

Motor _____ Gearing _____ / _____ Temp _____
 Speed Control _____ Profile _____ Battery _____



Driver: _____

Race: _____

Date: _____

Result: _____

Track Type: _____

Grip Level: Low - Med - High - Insane

Body: _____

Notes: _____

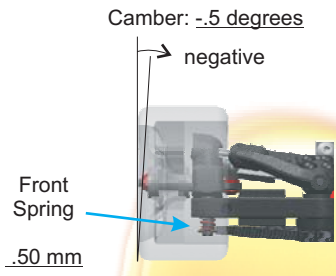
Calandra Racing Concepts, Inc.

6785 Martin Street ~ Rome, NY 13440
 Tel + Fax ~ 315-338-0867
 info@teamcrc.com ~ www.teamcrc.com

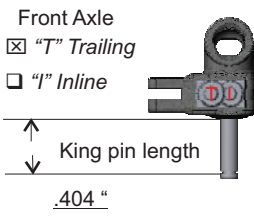
CARPET KNIFE™ Generation-XL_{lipo} SETUP SHEET

Pro-Strut Front End Setting

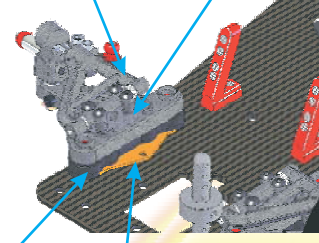
Camber + Front Spring



King pin length

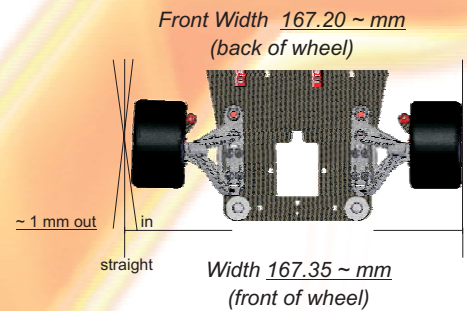
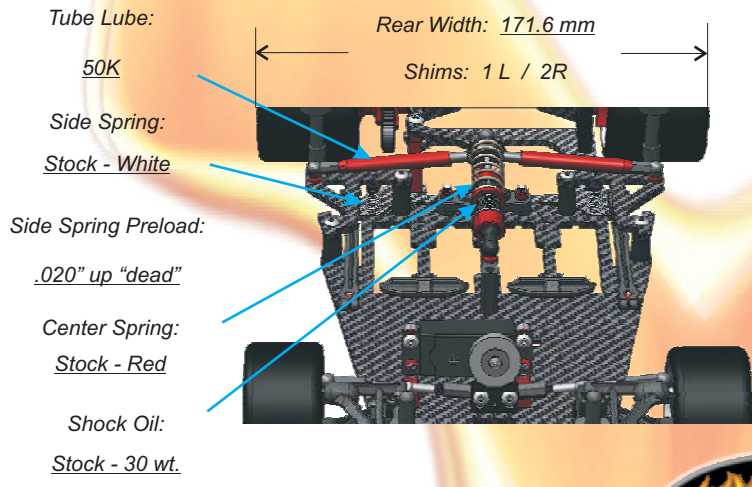


- Caster Shim Position:
 0 Forward
 1 Forward
 2 Forward
 3 Forward
- Dynamic Caster Block:
 0 Degree
 5 Degree
 10 Degree

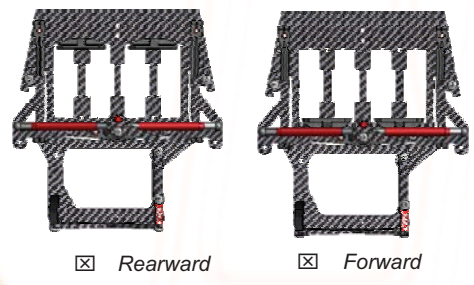


- Coarse ride height spacer:
 3 mm
 4 mm
 5 mm
- Fine ride height spacer:
 .25 mm white
 .50 mm yellow
 .75 mm orange
- Option Parts Used:
 3277 Graphite brace
 Dual Arm - long short
 Pin Brace

Rear Chassis Adjustments

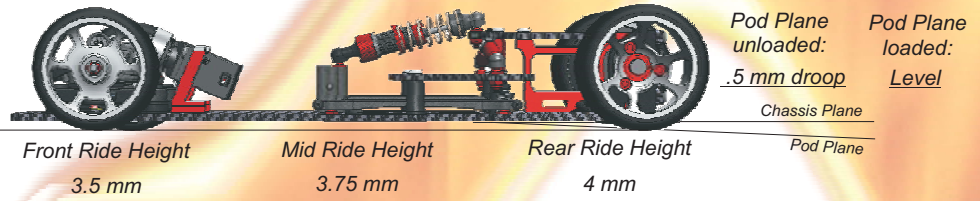


Adjustable Battery Position



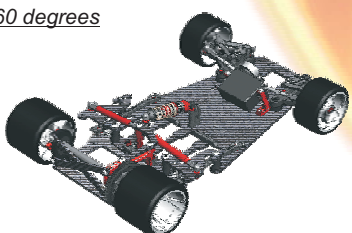
Tires + Ride Height

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Front Tires | Rear Tires |
| Size: <u>1.60" (40.6 mm)</u> | Size: <u>1.656" (42.0 mm)</u> |
| Compound: <u>CRC Magenta</u> | Compound: <u>CRC Pink</u> |
| Shore: <u>35 shore</u> | Shore: <u>32 shore</u> |
| Additive: <u>Jack-O-Latern</u> | Additive: <u>Jack-the-snipper</u> |
| CA Glue: <u>85%</u> | CA Glue: <u>safety</u> |



Power + Electronics

- Motor LRP 4T Gearing 22 / 88 Temp 110 degrees Speedo - 160 degrees
- Speed Control: LRP SXX Profile #1 Battery: Reedy 1s Lipo



Driver: Hupo Honigl

Race: 2009 IIC - Las Vegas

Date: September 12

Result: 1st + Fast lap

Track Type: High grip CRC Fastrak-smooth

Grip Level: Low - Med - High - Insane

Body: Black Art R8C

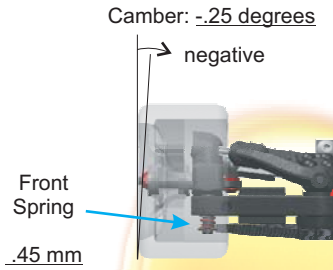
Notes: Taped battery in the center, split front and back settings. Best 1:12th car ever! !

Calandra Racing Concepts, Inc.
 6785 Martin Street ~ Rome, NY 13440
 Tel + Fax ~ 315-338-0867
 info@teamcrc.com ~ www.teamcrc.com

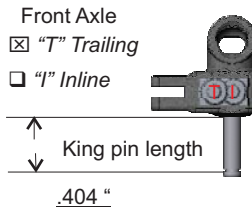
CARPET KNIFE™ Generation-XL_{ipo} SETUP SHEET

Pro-Strut Front End Setting

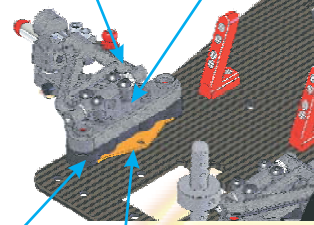
Camber + Front Spring



King pin length



- Caster Shim Position:
 0 Forward
 1 Forward
 2 Forward
 3 Forward
- Dynamic Caster Block:
 0 Degree
 5 Degree
 10 Degree



Coarse ride height spacer:

- 3 mm
 4 mm
 5 mm

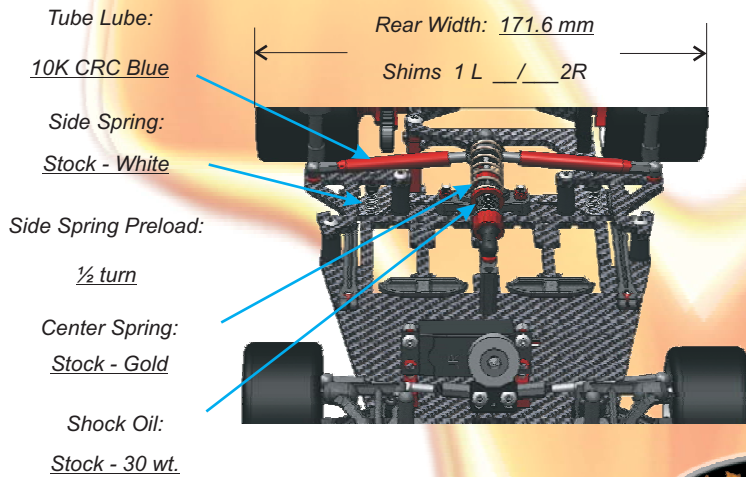
Fine ride height spacer:

- .25 mm white
 .50 mm yellow
 .75 mm orange

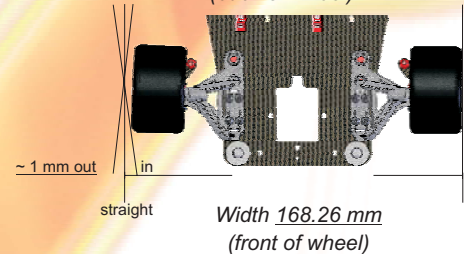
Option Parts Used:

- 3277 Graphite brace
 Dual Arm - long short
 Pin Brace

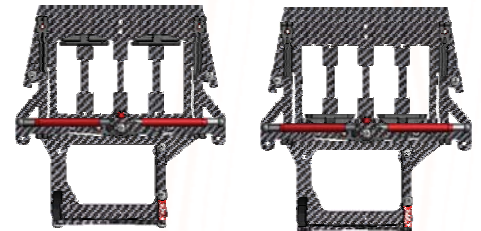
Rear Chassis Adjustments



Front Width 167.12 mm
(back of wheel)



Adjustable Battery Position

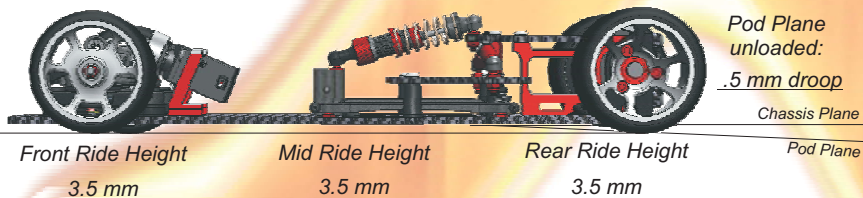


- Rearward
 Forward

Tires + Ride Height



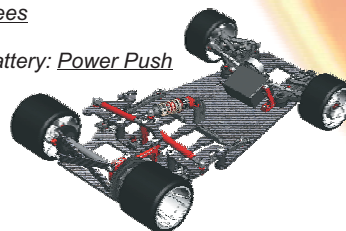
Front Tires	Rear Tires
Size: 1.595" (40.5 mm)	Size: 1.64" (41.6 mm)
Compound: CRC Black	Compound: CRC Yellow
Shore: 40 shore	Shore: 32 shore
Additive: Jack-O-Latern	Additive: Jack-the-snipper
CA Glue: None	CA Glue: safety



Power + Electronics

Motor Putnam Propulsion 17.5 Gearing 49 / 76 Temp 145 degrees

Speed Control: Advanced Black Diamond Profile #4-Whoop Ass Battery: Power Push



Driver: Brian "Dumper" Wynn

Race: 2009 IIC - Las Vegas

Date: September 12

Result: T.Q. + 1st

Track Type: High grip CRC Fastrak-smooth

Grip Level: Low - Med - High - Insane

Body: Black Art R8C

Notes: New CRC Gen-XL was dialed the minute I unloaded off the truck (airplane).

Car was stable but a lot of steering. New

Encore shock was maintenance free.

Calandra Racing Concepts, Inc.

6785 Martin Street ~ Rome, NY 13440
 Tel + Fax ~ 315-338-0867
 info@teamcrc.com ~ www.teamcrc.com

CRCカーペットナイフ・ジェネレーションXLパーツリスト

説明書内のパーツ番号	説明書内の名称	販売製品番号 (日本未発売のパーツもあり)
1	センターピポッドベース	CRC3374
2	アルミピポッドボール	CRC4019
3	センターピポッドキャップ	CRC3374
4	2-5 6 ボタンヘッドビス	CRC3374 / CRC3254
5	4-4 0 x 1 / 2 皿ビス	CRC1430
6	メインシャーシ	CRC3256
7	4-4 0 ナット (シルバー)	CRC12772
8	ワッシャー	CRC1209
9	4-4 0 ロックナット (レッド)	CRC1412 / CRC1410
10	ボトムプレート	CRC1766
11	六角形のスタンドオフ	CRC3337
12	ロープロファイルボール	CRC13615
13	4-4 0 x 5 / 1 6 皿ビス	CRC1426
14	ワンピースサイドリンク	CRC3281
15	2-5 6 ボールスタッド (ブラック)	CRC1384
16	トッププレート	CRC1765
17	4-4 0 ボールスタッド (レッド)	CRC1409
18	Xブレース	CRC1774
19	モーターポッド	CRC3340
20	レフトサイドプレート	CRC3353
21	4-4 0 x 1 / 4 ボタンヘッドビス	CRC1434
22	4-4 0 x 1 / 4 皿ビス	CRC1424
23	4-4 0 x 3 / 8 イモネジ	CRC3288
24	モールドスプリングホルダー	CRC3387
25	ツイークプレート	CRC3270
26	サイドスプリング (ホホワイト)	CRC1296 / CRC1280
27	4-4 0 x 3 / 8 ボタンヘッドネジ	CRC1436
28	1 / 2 プラスチックスタンドオフ	CRC3375
29	0. 0 3 5 インチレンチ	CRC13695
30	2-5 6 イモネジ	CRC1397 / CRC3269
31	2-5 6 ボールキャップ	CRC1384 / CRC3269
32	4-4 0 ボールキャップ	CRC32694 / CRC3269
33	デルリンplunger	CRC32693 / CRC3269
34	アルミチューブ	CRC32691 / CRC3269
35	CRCチューブループ	CRC4212
36	モールドA B Pブレース	CRC3373
37	スプリングアジャスターナット	CRC3291 / CRC3290
38	ショックボディ	CRC3291 / CRC3290
39	Oリング	CRC3295 / CRC3290
40	ボトムショックブラグ	CRC3293 / CRC3290
41	ボトムショックキャップ	CRC3291 / CRC3290
42	Eリング	CRC3294 / CRC3290
43	ショックシャフト	CRC3292 / CRC3290
44	ピストン	CRC3293 / CRC3290
45	ボールキャップ	CRC3293 / CRC3290
46	ブラダー	CRC3295 / CRC3290
47	フランジボールキャップ	CRC3293 / CRC3290
48	アッパーショックキャップ	CRC3291 / CRC3290
49	ショックスプリング	CRC1348
50	スプリングリテーナー	CRC3293 / CRC3290
51	アンテナ・ショック・マウント	CRC3354
52	4-4 0 x 3 / 8 皿ビス	CRC1428
53	4-4 0 x 1 / 8 イモネジ	CRC13783
54	デルリンピポッドボール	CRC3246
55	ロアアーム	CRC3247
56	2-5 6 x 1 / 2 キャップヘッドビス	CRC3242
57	2-5 6 ロックナット	CRC3242 / CRC1472
58	アッパーアームマウント	CRC3243
59	樹脂製ライドハイトスパーサー	CRC3233
60	4-4 0 x 7 / 1 6 皿ビス	CRC1453
61	アッパーアーム	CRC3247
62	キングピン	CRC3245
63	テフロンワッシャー	CRC1253
64	アッパーキャップ	CRC3243
65	2-5 6 ボタンヘッドビス	CRC3254
66	ステアリングブロック	CRC3251
67	ステアリングアーム	CRC3377
68	2-5 6 キャップヘッドビス	CRC3253
69	デュアルアクスル	CRC3235
70	キングピン	CRC3250
71	スプリング	CRC3392
72	Eリング	CRC1382
73	真鍮製イモネジ	CRC3234
74	アッパーボール	CRC3244
75	キャブチャーインサート	CRC3251

76	4-40 x 5 / 16 イモネジ	CRC1288
77	8-32 皿ビス	CRC12392 / CRC1410
78	欠番	
79	リア・ライドハイトスパーサー	CRC1385
80	1 / 4 x 3 / 8 フランジベアリング	CRC13861 / CRC1386
81	リアアクスル	CRC4228
82	1 / 4 アクスルシム	CRC4732
83	クランプハブ	CRC3333
84	2.5 x 6 ミリキャップヘッドビス	CRC3332 / CRC3333
85	1 / 8 デフボール	CRC1229
86	スパーギア	CRC64076
87	デフグリース	CRC4205
88	デフリング	CRC4202
89	1 / 4 x 3 / 8 フランジ無しベアリング	CRC13871 / CRC1387
90	デフハブ	CRC4227
91	デフスパーサー	CRC4121
92	スプリングワッシャー	CRC4121
93	ナイロンナット	CRC4126
94	ボディーポスト	CRC13783
95	ボディーポストカラー	CRC13783
96	4-40 x 5 / 16 キャップヘッドビス	CRC1460
97	3 / 16 シム	CRC4745
98	3 / 16 x 5 / 16 フランジベアリング	CRC32481 / CRC3248
99	サーボマント	CRC1715
100	タイロッド	CRC3217
101	ボールキャップ	CRC1231
102	サーボセーバーブレース	CRC3376

CRCカーペットナイフ・ジェネレーションXLオプション・パーツリスト	
販売パーツ番号	製品名 (日本未発売のパーツもあり)
CRC1260	1/2インチスタンドオフ
CRC1280	サイドスプリングセット
CRC1295	サイドスプリング (ブルー・ソフト)
CRC1297	サイドスプリング (レッド・ファーム)
CRC1298	サイドスプリング (グリーン・Xファーム)
CRC1299	サイドスプリング (パープル・XXファーム)
CRC1339	ブルースプリング (Duraショック、VCS用)
CRC1340	レッドスプリング (Duraショック、VCS用)
CRC1341	カッパースプリング (Duraショック、VCS用)
CRC1764	4mm厚トッププレート (CRC1765互換)
CRC3259	ミニ・フォームバンパー (GENX-12)
CRC3260	フォームバンパー (GENX-12)
CRC3277	プロストラット用グラフィイト・ブレース
CRC3317	ステアリング・タイロッド (チタン)
CRC3344	64チタン製ビック・アッパーボールスタッド (Gen-X)
CRC3348	モールド・フロントアッパーアーム (デュアルタイプ)
CRC3351	アルミレフトサイド・バルクヘッド
CRC3360	プロストラット用アルミ・キャスターブロック (レッド0度)
CRC3361	プロストラット用アルミ・キャスターブロック (レッド5度)
CRC3362	プロストラット用アルミ・キャスターブロック (レッド10度)
CRC3363	フロント・ロングピンブレース
CRC3364	フロント・ショートピンブレース
CRC3390	プロストラット用フロントスプリング 0.45mm (Gen-X)
CRC3394	プロストラット用フロントスプリング 0.55mm (Gen-X)
CRC3396	プロストラット用フロントスプリング 0.60mm (Gen-X)
CRC4020	タイラップ
CRC4167	Black Art Aud R8C ボディー
CRC4262	フロントライドハイト・スパーサー
CRC4732	1/4インチ アクスルシム
CRC4745	3/16シム (0.010インチ厚 : 0.25mm)
CRC13615	ローハイトHEXボール (テフロンコート)
CRC13862	セラミックベアリング (リアアクスル・フランジ)
CRC13872	セラミックベアリング (リアアクスル・フランジ無し)
CRC32462	プロ・ストラット用フロントピボッドボール (ブロンズ)
CRC32482	セラミックベアリング (フロントアクスル・フランジ)
CRC40194	Tバー用ピボッドボール (テフロンコート)

パーツリストはカーペットナイフ・ジェネレーションXLキット発売時のものです。

最新パーツのリストはkimihiko-yano.netオンラインショップをご覧ください



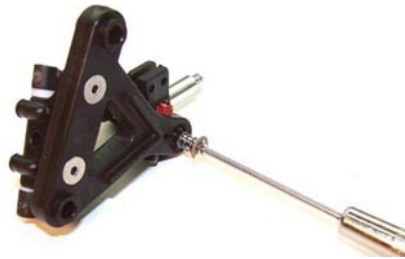
1) フロントサスペンションのチューニング

1-1) フロントスプリング

キットには0.50mmのフロントスプリング(CRC3392)が付属しています。これよりも柔らかいスプリング(CRC3390)を用いるとよりロールするようになり曲がる傾向になります。特にコーナーの入り口での入りがよくなります。

硬いスプリング(CRC3394, CRC3396)を用いた場合はこれとは逆の特性になります。硬いスプリングの場合は左右の荷重移動が抑制されるためコーナーの動きが緩慢になります。特にコーナーの入り口でこれが顕著にあらわれます。

ジェネレーションXではキングピンを下から締めたり緩めたりすることでスプリングのプリロードを調整することができます。

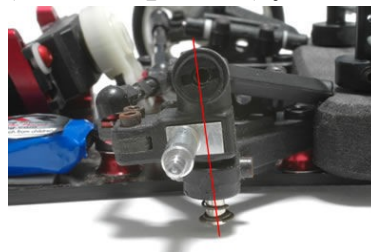


しかしこれを使ってスプリングの硬さを調整することはしないでください。多くの場合この方法はチューニングに役立ちません。スプリングを硬くしたければプリロードではなく、より硬いスプリングに交換するようにしてください。

スプリングのプリロードはフロントの車高調整のために用います。例えば柔らかいスプリングを装着したときにフロントの車高が落ちてしまうことがあります。車高が0.25mmほど落ち込んでしまうときはプリロード(もしくは1/8インチシムCRC4730/CRC4731を用いて)でスプリングにテンションを与えます。

1-2) キャスター角

キャスター角はフロントキングピン(CRC3250)をシャーシ横から見たときの路面との角度です。キャスター角0度はキングピンが路面と直交することを意味します。



通常キャスター角はキングピンの上方がシャーシ後端側に傾く方向に設定します。ジェネレーションXではアッパーアームヒンジピン前後の白いテフロンシム(CRC1253)の枚数でキャスター角を設定します。



多くのキャスター角を与えるとコーナーの中盤～後半にかけて曲がるようになります。キャスター角を減らすとコーナーの入口からセンターに向けて回頭性は向上しますがコーナーの中盤～後半にかけて曲がりにくくなります

1-2-1) ダイナミックキャスター

フロントアッパーアーム・ヒンジピン (CRC3245) に角度を設けることでサスペンション・ボトム時にキャスター角を変化させることができます。ジェネレーションXキットには0、5、10度のキャスターブロック (=アッパーアームマウント CRC3243) が付属します。



0度のキャスターブロックを装着したときアッパーアームヒンジピンはシャーシと平行になります。そしてこのときはサスペンションがボトムしてもキャスター角に変化はありません。5または10度のキャスターブロックを装着するとアッパーアームヒンジピンはシャーシ前方に傾きます。そしてサスペンションがボトムするにしたがってキャスター角が少なくなります。これによってコーナーの入り口から出口まで理想的なキャスター角となりコーナーリングスピードが向上します。

1-3) キャンバー角

キャンバー角とはシャーシを真正面または後方から見たときの路面に対するタイヤの角度です。ネガティブキャンバーとはタイヤの上方がシャーシ内側に傾いている状態です。反対にポジティブキャンバーはタイヤの上方がシャーシ外側に傾いている状態です。



ジェネレーションXではフロントのキャンバー角を変更することができます



一般的に1/12カーでは0～2度の範囲でネガティブキャンバーを設けます。キャンバー角はセットアップの重要な要素でありコーナリング特性に大きな影響を与えます

1-3-1) キャンバーゲイン

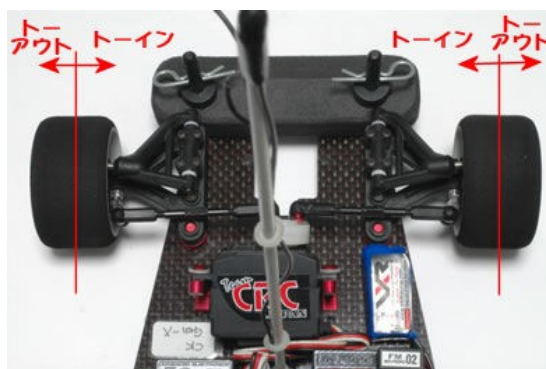
キャンバーゲインとはサスペンションボトム時にキャンバー角度が変化する量のことです。ジェネレーションXキットの標準状態では最もキャンバーゲインが大きな状態となります。つまりサスペンションがボトムするとキャンバー角がネガティブ方向に大きく変化し低速時時のステアリングがよくなります。ただしドライバーによってはすこしシビアに感じるかもしれません。

キャンバーゲインはアッパーアームヒンジピンの高さを変えたりアッパーアームの長さを変えることで調整できます(要OptパーツCRC3230、CRC3345+CRC3277 or CRC3348+CRC3277)。この場合サスペンションボトム時のキャンバーゲインが減りステアリングのアグレッシブさは減りますがスムーズなコーナリングが可能となります



1-4) トーイン・トーアウト

トー角はシャーシ上面からみたフロントタイヤの傾きのことです。トー角はステアリング・タイロッド(CRC3217/CRC3317)の長さで調整できます。



トーインは左右のフロントタイヤの前方がシャーシ内側に傾いた状態です。トーインではコーナー入り口の動きが緩慢になりますがストレートでの安定性が高くなります。トーアウトは左右のフロントタイヤの前方がシャーシ外側に傾いた状態です。トーアウトではコーナー入り口での入りがアグレッシブとなりますがストレートでの安定性はトーインに劣ります。ジェネレーションXではトー角0度～トーアウト1度の範囲でテストすることをお勧めします

1-5) バンプインとバンプアウト (写真のようにステアした状態で調整します)



バンプアウトはサスペンションがボトムしたときにトーアウト方向にタイヤが傾くことです。バンプアウトでは低速時のステアリングがよくなります。ステアリングアーム側のボールエンドの下にシムを入れて高くすることでバンプアウトを設けることができます。



バンプインはサスペンションがボトムしたときにトーイン方向にタイヤが傾くことです。バンプインでは低速時のステアリングが緩慢になります。大きなバンプインを設けると不自然な挙動となります。サーボを平積みし、サーボサーバーのボールエンドの高さをステアリングブロックのボールエンドより高くすることでバンプアウトを設けることができます。



ジェネレーションXではバンプインをお勧めしません。バンプアウトでは良い結果を得られることがあるので一度は確認すべきでしょう

1-6) アッカーマン

アッカーマンはステアリングしたときのタイヤの切れ角を外側のタイヤでは少なく、内側のタイヤでは大きくすることで、全てのタイヤの旋回中心がほぼ同じ点となるようにしたものです。



サーボホーンのボールエンドを前方に移動することで大きなアッカーマンを得ることができます。ジェネレーションXではサーボが斜めにスラント搭載されるため標準でアッカーマンが設けられています。



一般的に標準状態のアッカーマンで問題ありませんがアッカーマンを減らすことでコーナーリングスピードが上がる場合があります（特に高グリップ路面）。カーペットコースなどグリップの高いコースではアッカーマンを減らす目的でサーボを平積みすることがあります（前節で説明したバンプイン・バンプアウトとの兼ね合いにも注意）

2) リアサスペンションのチューニング



2-1) センターショック

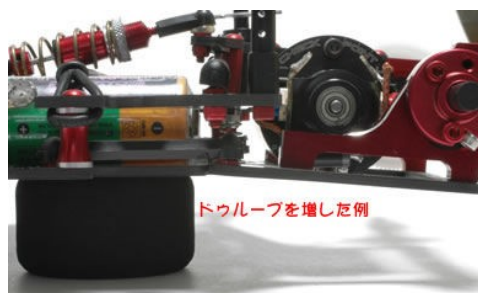
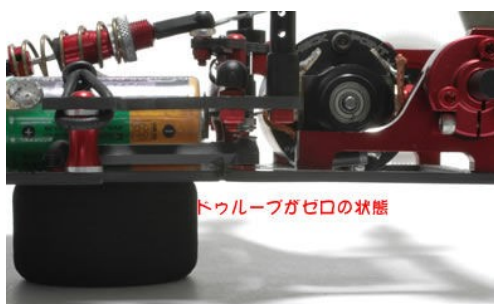
フラットな路面で硬いスプリングと硬いオイルを用いるとステアリング全般が良くなります。特にコーナー中盤から出口の動きが良くなります。バンピーな路面で硬いスプリングとオイルを用いるとシャーシが跳ね上がり車が暴れます。このような場合は柔らかいスプリングとオイルを用います。柔らかいセットではコーナー出口などパワーオン時のリアグリップが上がります。フラットな路面であまりグリップが高くないときに柔らかいセットが有効になることもあります

2-2) センターショックの角度

アンテナマウント側のボールスタッドを上げるとセンターショックの角度が浅くなります。こうすると少しステアリングが落ちますがコースのバンピーセクションでの追従性が向上します。反対にリアアッパーブレース側のボールスタッドを上げるとセンターショックの角度が前側に傾き、ステアリング全般が向上します。センターショックの角度を変えた時はリアドゥループを再調整することを忘れないでください。リアドゥループはセンターショックのボールエンドを締め込んだり緩めたりして調整できます（詳しくは次節参照）

2-3) シャーシを持ち上げた状態でのドゥループの調整

シャーシを持ち上げた状態でドゥループを調整します。ドゥループはメインシャーシとリアボトムプレートとの角度のことです。センターショックの長さを変えることでメインシャーシとリアボトムプレートとの角度を調整できます。センターショックを長くするとドゥループが大きくなります。逆に短くするとドゥループが小さくなります。ドゥループが0のときメインシャーシとリアボトムプレートは直線になります。一般的にドゥループは1~3mmの間で設定します。まずは1mmから始めるのが良いでしょう。ドゥループを増やすとリアグリップが増し、バンピーコースでの追従性が良くなるでしょう。



2-4) 走行可能状態でのドゥループの調整

シャーシを走行可能状態で平らな面に置いてドゥループ調整をおこないます。この状態でのドゥループはセンターショックの長さではなくセンターショックのスプリング・プリロードで調整します。一般的に前節で説明したシャーシを持ち上げた状態でのドゥループは1mm、走行可能状態でのドゥループを0mm（つまりメインシャーシとリアボトムプレートが一直線）にセットします。ドゥループを変えると車高が変わってきますので再確認しましょう



2-5) リア・サイドスプリング

ソフトスプリングを用いるとリアグリップが上がりコーナー中盤での動きがスムーズになります。ハードスプリングを用いると車の動きが機敏になりますがグリップの低い路面ではオーバーステアを誘発することがあります。サイドスプリングのプリロードはリアボトムプレートに触れてから1/2回転ほどさらに締め込んだ程度にします（これ以上のプリロードは厳禁）。プリロードでスプリングのテンションを調整しようとしないでください。スプリングを硬くしたいときはプリロードではなくよりハードなスプリングに交換するようにします。



2-6) ダンパーチューブ

ダンパーチューブのセットは路面状況に左右されるため説明が難しい部分です。例えばグリップが高い路面ではしばしばトラクションローリングによる失速が発生します。このような時は硬めのダンパーリングにすることで左右の荷重移動速度を落とすことでトラクションローリングを抑制しスムーズなコーナリングが得られることがあります。グリップの低い路面で硬めのダンパーリングを使うと左右の荷重移動速度が遅すぎるためにオーバーステアとなることがあります。このような場合は柔らかいダンパーリングにして左右の荷重移動が早くおこなわれるようにセットすべきです。



ヒント：ダンパーリングをどのようにしたらよいかわからないときは数ラップ走行した後に片側のダンパーチューブを取り外します。これで再び走行させることでダンパーリングの方向性を見いだすことが出来るでしょう。

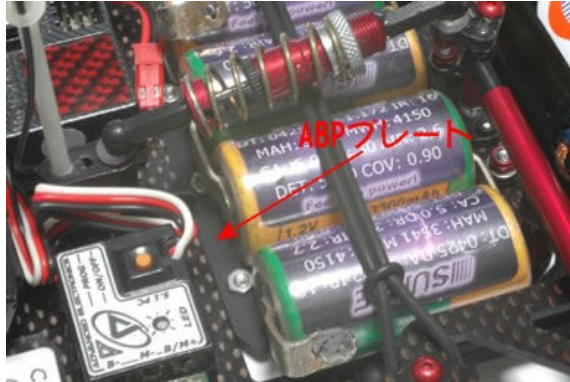
3) その他シャーシセットアップ

3-1) リア・デファレンシャル

1/12スケールカーではデフの効きはセットアップには用いられません。デフは常にスムーズに動き且つスリップしないようにセットしてください。[ky012] デフ用スラストベアリング(1/12スケール用)の使用をお勧めします

3-2) バッテリーの搭載位置

ジェネレーションXではABP (Adjustable Battery Position) 機能によって前後二カ所からバッテリー搭載位置を選ぶことができます。前側にバッテリーを搭載するとコーナー入り口の入りが良くなり、パワーを入れながらのコーナー中盤～出口でよく曲がりますさらにハイグリップ路面ではトラクションローリングが抑えられ失速しにくくなります。後側にバッテリーを搭載するとパワーオフでのコーナーの入りが良くなりますがパワーを入れながらのコーナーリングではよく曲がりませんが最大限のリアグリップが得られます



3-3) 前後トレッド

ジェネレーションXではリアトレッドは172mmとなり (HR-38 ホイール使用時) これ以上トレッドを広げることができません。フロントはシムの枚数でトレッドを調整することができます。フロントトレッドを狭くするとコーナー入り口での挙動が安定します。フロントグリップが少し落ちた感じとなりトラクションローリングが抑制されることでコーナーでの失速感が減ります。

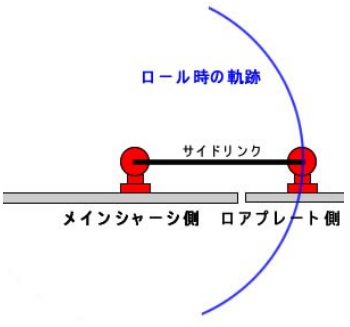
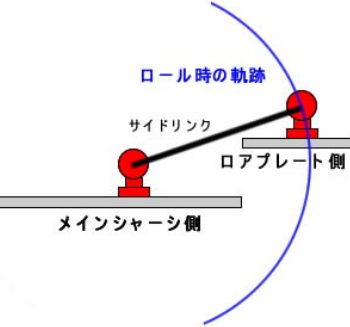
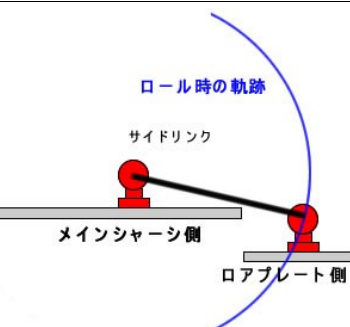
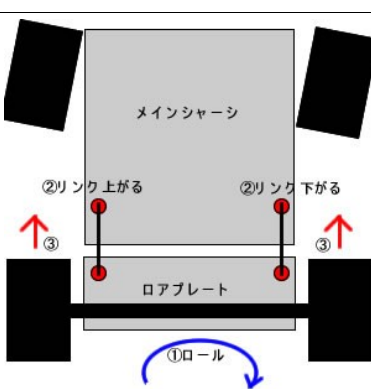


3-4) 車高

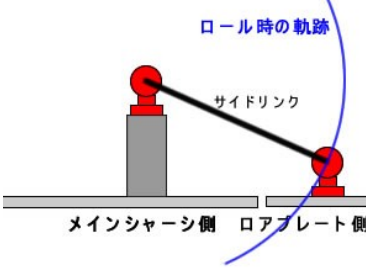
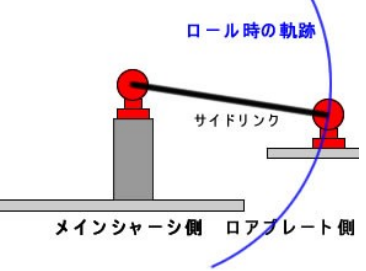
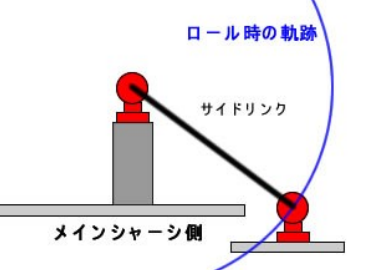
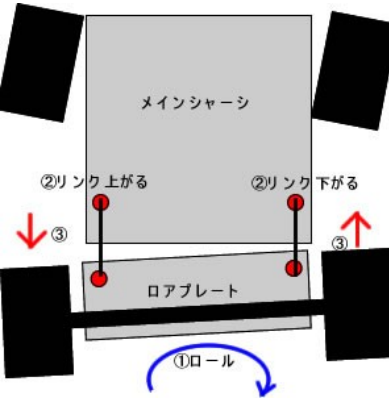
車高の調整は走行できる状態 (全備状態) でおこないます。車高を高くすると荷重移動とシャーシロールが大きくなるためバンピーな路面やグリップが低い路面で有効です。グリップが高い路面では車高を低くします。シャーシ前方の車高がリアよりおよそ0.5mm低くなるようにするとよく曲がるようになります。一般的にカーペットではおよそ3mmの車高、低グリップ路面では3.5~4.0mmの車高に調整します。コースによっては車高を規制しているところもありますので走行前に確認しましょう

3-5) サイドリンク設定

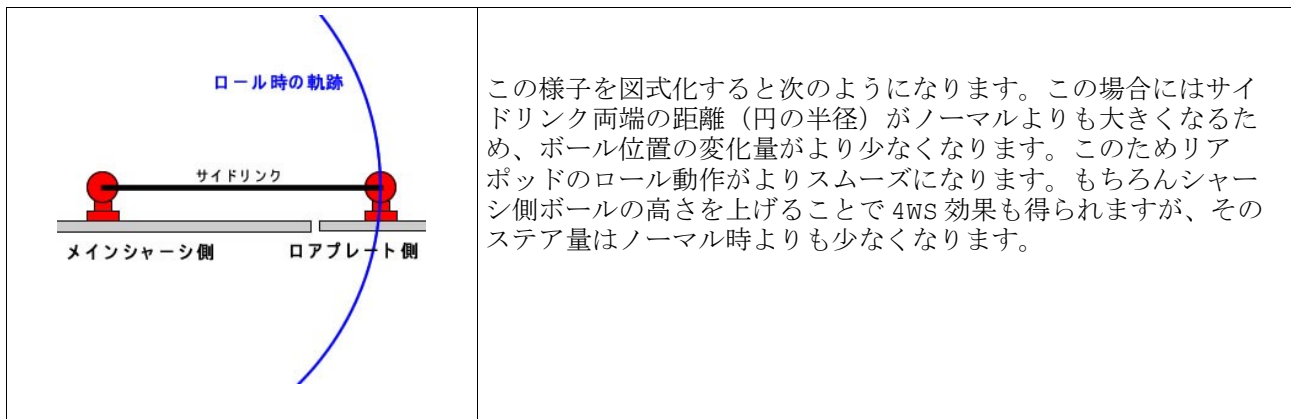
ジェネレーションXは一般的なTバーシャーシと違いシャーシ左右両端にサイドリンクを持っています。このリンクの長さを変えたり角度を変えることでロール時の振る舞いを変えることができます

	<p>左の図はジェネレーションXのサイドリンクを図式化したものです。通常はこのように前後のボール高が同じになっています。</p> <p>ロール時には図左側のシャーシ側ボールを中心にリンクが作動するのでロアプレート側ボールは青で示した軌跡を描くことになります。</p>
	<p>リンクを上側に動作させたとき（ロールしたとき）は次のようになります。</p> <p>このときシャーシとロアプレートが近づいていることに注目しましょう。</p>
	<p>リンクを下側に動作させたとき（ロールしたとき）は次のようになります。</p> <p>このときもやはりシャーシとロアプレートが近づいているようです。</p>
	<p>この状況をシャーシ上から観察すると次のようになります。赤い矢印のようにシャーシとロアアームを近づけようとする動作がおきます。実際にはシャーシとロアプレートはピボッドプレートで前後方向が固定されるため図のような力はかかっているはずですが、動作はしません。手でリアポッドをロールさせてみると最後の方ですこし硬くなる感じがするのはこのためです。実走行への影響ないレベルでしょう。しかし気になる方もいるでしょう。これを軽減する方法は後で説明します。</p>

次にメインシャーシ側のサイドリンク高を上げた場合を考えてみます

	<p>これを図式化すると次のようになります。 ロール時には図左側のシャーシ側ボールを中心にリンクが作動するので ロアプレート側ボールは青で示した軌跡を描くことになります。</p>
	<p>このリンクを上側に動作させると次のようになります シャーシとロアプレートが離れる方向に動作することがわかります</p>
	<p>このリンクを下側に動作させると次のようになります この場合はシャーシとロアプレートが近づく方向に動作することがわかり ます</p>
	<p>これまでの状況をシャーシ上から観察すると次のようになります。 図は極端に書いてありますがこのようにロール量に応じてリアステア (4WS) を得ることができます。サイドリンクの高さを調整することで リアステア量をコントロールすることもわかると思います。また左右 で動作が反転（一方は離れ、一方は近づく）しているのでロールの動作 がよりスムーズになります。</p>

最後にサイドリンクの長さを延長した場合を考えてみます（シャーシの穴開け要）



kimihiko-yano.net

輸入・販売 kimihiko-yano.net
 〒153-0051 東京都目黒区上目黒1-18-3ビュービル107号
 TEL/FAX 03-3716-3291
 sales@kimihiko-yano.net

この説明書の内容は kimihiko-yano.net の著作物です。いかなる場合でも全部、一部を問わず配布・複製・その他の商用利用を禁じます

Copyright 2009 kimihiko-yano.net All Rights Reserved

www.kimihiko-yano.net