

# CAT 4

取扱説明書 日本語訳版



**Schumacher**  
racing-cars.com

**HONEST**

日本正規輸入代理店  
オネスト

## はじめに 安全についてのご注意

この度はSchumacher社製1/10バギー CAT L1 をご購入いただき  
誠にありがとうございます。

このCAT L1 は

- ・ 14歳以上の方が対象年齢となっています。14歳以下のお子様には大人の方が付いてあげて下さい。
- ・ 小さなパーツを含みます。小さいお子様が手を触れないようにして下さい。また、小さなお子様の手の届かないところで組み立てて下さい。
- ・ 組み立ての際やご使用の際には、取扱説明書の注意書きをよく読んで下さい。
- ・ 不慣れな方は、車が正しく組み上がるよう、また車の性能が正しく発揮されるよう、経験のある方にアドバイスを受けましょう。
- ・ 工具やとがった部品がありますので使うときは十分注意して下さい。
- ・ 使用直後はバッテリー、モーター、ESCなどは高温になっていますので手を触れないようにして下さい。

## 走行までに別途ご用意頂くもの

下記については、このキットには付属していません。別途ご用意下さい。

- ・ 送受信機
- ・ バッテリー
- ・ モーターピニオン（ロング）
- ・ モーター
- ・ サーボ
- ・ スピードコントローラー
- ・ タイヤ
- ・ その他工具類（シュー社作成取扱説明書裏表紙をご覧ください）

～次ページより組立説明が始まります。～

**( PAGE ○ ) ( STEP ○ ○ )**

で示す数字やアルファベットは、シューマッカー社作成の取扱説明書のページ数や、作業工程とリンクさせています。図と照らし合わせてお読み下さい。

・ 英文での説明が無い作業工程や、わかりやすいイラストが付いている場合は日本語説明は省いております。

・ その他シュー社の取説に記載が無くとも、ご注意頂きたいことや、セッティング上のアドバイスなどは本紙で補足説明しております。

## **( PAGE 2 )**

### **( STEP 1 )**

#### **IMPORTANT**

組立前に、まず全てのカーボンファイバー製パーツの保護フィルムをはがしておいて下さい。

お使いのバッテリー又はお好みに合わせ、ちょうど良い長さにリポロケータを装着します。セットポジションは左下の図の通り、  
91mm / 93mm / 95mm / 97mm

## **( PAGE 3 )**

### **( STEP 2 )**

リヤピボットブロックはリバーシブルです。ピボットブロックのフラットな面 (=イラストでは影を付けてある部分) が、それぞれ向かい合う状態ではトーインが 2.5°になります。イラストの通りフラット面が互いに向き合うように取り付けて下さい。

ピボットブロックをひっくり返してフラットな面が外側に来るようにした状態でのリヤトーインは3°です。

## **( PAGE 4 )**

### **( STEP 4 )**

#### **IMPORTANT**

この工程ではスレッドロック剤を使います。スクリューに塗布する際はほんの少しの量で大丈夫です。

### **( STEP 5 )**

ベルトテンショナーを装着します。セットは後ほど行いますのでここでは垂直に取り付けておきます。

## **( PAGE 5 )**

### **( STEP 6 )**

ベルトテンショナーには、2種類のベアリング位置が選択できます。

- ・ "HIGHベアリング" → デフを高位置にセットするとき、
- ・ "LOWベアリング" → デフを低位置にセットするとき、
- ・ デフ位置を中間にしたいときは、ベルトのテンションに応じて、HIGH / LOWどちらでもよいでしょう。

ここではベルトテンショナーはHIGHポジションで組みます。十分に前方へはめ込みます。(あとで調整し直せます)

## **( PAGE 7 )**

### **( STEP 9 )**

組み上がったところのイラストです。ベルトとベアリングの位置関係はこの図で確認して下さい。

## ( PAGE 8 )

### ( STEP 11・12 )

イラストは フロントアジャスタブルブレーキ (FAB) です。ここでは一旦ナットとシャフトの先端がフラットになるようにしておきます。

## ( PAGE 9 )

### ( STEP 13 )

**NOTE** 2つのデフを同じように組んでいきます。

デフのカップジョイント側はシムは2枚使うことをお勧めします。クリアランスが多いときはシムを足します。

M2.5×8のキャップヘッドスクリューで デフのボディに4カ所ねじ切りを施します。

デフ内はまず1枚のシムから始めることをお勧めします。

アウトプット側は2枚のシムから始めることをお勧めします。

## ( PAGE 10 )

### ( STEP 15 B )

ピンがちょうど浸るまでデフオイルを注ぎます。入れすぎるとオイルとデフのバランスが崩れ、熱を持ってしまいます。

### ( STEP 15 C )

デフが緩すぎた場合は、Step13・14の作業へ戻ってベベルギアとハウジングの間にシムを追加します。

### **IMPORTANT**

プーリーの歯に付いたオイルはしっかり拭き取って下さい。

## ( PAGE 11 )

### ( STEP 16 )

### **IMPORTANT**

使用するエキセントリックにご注意下さい。  
キットには"High" "Low"と"Mid"が入っていますが、ここでは"High/Low"を選択します。 リヤ=HIGH フロント=LOW

## ( PAGE 12 )

### ( STEP 17 )

ここでは一旦緩いままにしておきます。

## ( PAGE 12 )

### ( STEP 18 A )

ターンバックルのソケットはねじ切り部分が見えなくなるまで一旦しっかり取り付けた後、必要な長さに調整して下さい。車の調整が楽になります。  
(グリスを付けるとより扱いやすくなります)

ターンバックルのねじ切りについてご注意下さい。  
図の右部分 = 左方向 / 左部分 = 右方向 に切っております。

## ( PAGE 13 )

### ( STEP 18 B )

#### IMPORTANT

ボールスタッドワッシャーのみ使います。それ以外のワッシャーを使用するとボールジョイントがロックしてしまいます。

## ( PAGE 17 )

### ( STEP 24 )

#### IMPORTANT

この工程ではスレッドロック剤を使います。スクリューに塗布する際はほんの少しの量で大丈夫です。

## ( PAGE 18 )

### ( STEP 24 )

**NOTE** ステアリングはスムーズに動いていますか？

## ( PAGE 19 )

### ( STEP 25 )

ウィッシュボーンの真ん中のホールを使います。

## ( PAGE 20 )

### ( STEP 27 )

スフィアは、硬くて組み上げに力が要るかもしれません。

- リヤストラップを組んでいきます。ストラップに書かれた
- ・ 矢印を下向きにする→アンチスクワット2°、トー2.5°が得られる
  - ・ 矢印を上向きにする→型番 U7407 アルミリヤブロックスペーサー 3mmを使ってアンチスクワット2°、トー2.5°を得る

ストラップスペーサーは、走行コースの環境によって調整します。  
スペーサーの数で、アンチスクワット角が変わります。

#### IMPORTANT

リヤサスペンションがスムーズに動くかチェックしましょう。

**( PAGE 21 )**

**( STEP 28 )**

リヤリンクです。 どちらも全く同じように組みます。

**( STEP 29 )**

スクリューを締めすぎないように注意して下さい。

**( PAGE 23 )**

**( STEP 32 A )**

サスペンションインサート 次ページでご確認下さい。

**IMPORTANT**

ボールスタッドワッシャーのみ使います。それ以外のワッシャーを使用するとボールスタッドがロックしてしまいます。

トラックセッティング=グレーのアルミワッシャーを使用  
ホイールベースのセッティング=ナイロンワッシャーを使用

左側も同じプロセスで組んでいきます。

**( PAGE 24 )**

**( STEP 32 B )**

サスペンションインサートのセット一覧です。どのパターンを選んでもホイールベースワッシャーとトラックワッシャーの組み合わせは表の通りになるようにして下さい。

**( PAGE 25 )**

**( STEP 32 C )**

**IMPORTANT**

ここでリヤサスペンションがスムーズに動くか確認します。

**( STEP 33 )**

フロントリンク 2つが全く同じに形に組み上がっていないといけません。

M3×16スクリュー 締めすぎに注意します。

**( PAGE 26 )**

**( STEP 34 )**

アンチロールバーのクリアランスをなくすよう、イモネジで慎重に調整します。

アンチロールバーにぴったり合うようソケットを回します。

**IMPORTANT**

リヤサスペンションがスムーズに動くか確認しましょう。

**( PAGE 33 )**

**( STEP 35 )**

Oリングの色とはめ込む位置に注意して下さい。

**( STEP 36 )**

キットのピストンは2ホールφ1.6mmです。 矢印で指している方がピストンの凹み側です。

ボールソケットの組み立ては、シャフトの図が指す部分を持って行います。

**( STEP 37 A )**

図で示すように片側だけ穴を開けます。ドリルサイズは最大でφ1.9mmまでです。

ピストンを上下にゆっくり動かし、空気がショックボディの上部まで上がってくるようにします。

**( PAGE 34 )**

**( STEP 37 B )**

キャップとOリングをボディに付けキャップをしっかり締め込みます。

ショックをしっかり縮めます。ショックからこぼれたオイルは捨ててからキャップをしっかりネジ止めして下さい。

Oリングはスライドさせて、シャフトの上へ持って行きます。

**( PAGE 35 )**

**( STEP 38 )**

Oリングの色とはめ込む位置に注意して下さい。

**( STEP 39 )**

キットのピストンは3ホールφ1.6mmです。 矢印で指している方がピストンの凹み側です。

ボールソケットの組み立ては、シャフトの図が指す部分を持って行います。

**( STEP 40 A )**

図で示すように片側だけ穴を開けます。ドリルサイズは最大でφ1.9mmまでです。

ピストンを上下にゆっくり動かし、空気がショックボディの上部まで上がってくるようにします。

**( PAGE 36 )**

**( STEP 40 B )**

キャップとOリングをボディに付けキャップをしっかり締め込みます。

ショックをしっかり圧縮します。ショックからこぼれたオイルは捨ててからキャップをしっかりネジ止めして下さい。

Oリングはスライドさせてシャフトの上へ持って行きます。

**( PAGE 37 )**

**( STEP 42 A )**

サーボホーンを組み上げる前にラジオギアを接続し、ステアリングサーボをニュートラルにします。お使いのサーボメーカーに合うホーンを選んで下さい。

サーボホーンの取付には、サーボに付いていたスクリューを使います。

**IMPORTANT**

お使いのサーボに合うホーンを選んで下さい。

**( PAGE 38 )**

**( STEP 42 B )**

図で指し示す2つのスクリューを2mm分ほど緩めます。

ステアリングサーボを装着するためにトランスミッションを上へ上げます。

**IMPORTANT**

先ほど緩めたトランスミッションのスクリューを締め直します。

**( PAGE 39 )**

**( STEP 43 A )**

コネクターは最大で45°になるよう調整します。

ギアに当たらない程度に近づけて 図の示す2つのスクリューで留めてセットを固定します。

**( PAGE 41 )**

**( STEP 43 C )**

フロントベルトのテンションをセットします。

図で示すスクリューを緩め、矢印の方向にベルトテンショナーを回すことでセットします。セットできたらスクリューはしっかり締めて下さい。

リヤベルトのテンションをセットします。

図で示すスクリューを緩め、ベルトテンショナーをスライドさせてることでセットします。セットできたらスクリューはしっかり締めて下さい。



**( PAGE 41 )**

**( STEP 44 A )**

キットにはロングとショートのリポポストが入っています。ロングはサドル/ショートリポバッテリーに、ショートはLCGリポバッテリーにお使い下さい。

**( PAGE 43 )**

**( STEP 45 )**

スピードコントローラーのバッテリー側のワイヤーは、図のワイヤークランプに固定します。

受信機ワイヤーはクランプで固定します。

**( PAGE 44 )**

**( STEP 47 )**

ウイングのトリムラインに従ってカットしていきます。

ウイング後部はお好みのダウンフォースに応じてカットします。

ペイント前に8mmの取付穴を開けましょう。

**( PAGE 45 )**

**( STEP 48 )**

ボディのトリムラインに従ってカットしていきます。

必要に応じて図の○部分にアンテナ用の穴を開けます。

ペイント前に、ボディの前と後ろ○部分に、6mmの取付穴を開けます。

車の両サイドにはベルクロ（面テープ）をお使い頂けます。幅 = 4mm

## セッティング

( PAGE 47 )

### ( フロントトー )

フロントのトーイン角は $0^{\circ}$  (両方のフロントホイールがまっすぐの状態) とするのがほとんどのトラックでベストのセッティングとなるでしょう。少しトーアウトを加えると初期のターンインが鋭くなります。シューマッカーチームでは人工芝で $1^{\circ}$ のトーアウトを選択することが多いです。

### ( フロントキャンバー )

標準のシューマッカーチームセッティングとしては、静止している状態でフロントキャンバー角マイナス $1^{\circ}$ ~ $2^{\circ}$ です。

(ホイールの上部が車の内側に向いている)

キャンバーを増やすと、コーナー中間でのステアリングがよくなります。逆に、減らすとステアリングレスポンスが減ることによってドライビングがスムーズになります。

ダート路面用のよりフラットなタイヤをお使いの場合は、 $0.8^{\circ}$ ~ $1.5^{\circ}$ の間くらいにすると 着実な接地感覚が得られます。

### ( フロントキャンバーリンク )

キットの標準設定では、キャンバーリンク位置と長さはシューマッカーのチームが推奨する、多くのトラックに適したものになっています。長いキャンバーリンクを使うと、ハイスピードの時に車の前部が更にロールしやすくなり、ステアリングの反応も鈍くなります。起伏の多いトラックでは特にその症状が顕著です。ハイグリップな路面でならお勧めできます。

短いキャンバーリンクを使えば、車のロールを少なくし、初期のステアリングレスポンスがクイックになります。ローグリップな路面、また凹凸の多いトラックにお勧めします。内部のボールスタッドを低くするとリンクを短くしたときと同じような感覚が、また、上げると長くしたときの感覚が得られます。

### ( フロントヨーク )

標準のフロントカスター角は $10^{\circ}$ です。オプションでアルミの $8^{\circ}$ と $12^{\circ}$ もあります。

カスター角を減らすとコーナー進入時のステアリングが良くなり、増やすとステアリングが良くなり安定性が増します。

### ( レイク角と車幅 )

레이크を減らすとステアリングは良くなりますが、安定性は損なわれます。逆に레이크を増やすと、コースの凸凹も楽に走破できるようになります。またコーナーでも車がうまく傾くようになります。

車幅に関しては、狭くすることでステアリングは良くなります。広げて走ると安定性が得られます。

## ( PAGE 48 )

### ( フロントキャスター高さ と フロントハブ高さ )

キットの標準セットはコーナーで十分なグリップが得られます。しかし、アクスルを一番高くしておく、フロントエンドがより安定的です。

ショックのセッティングをソフトにしておく、もしくは アグレッシブなキャンバーリンクセッティングにしておく、ステアリングは鈍くなります。しかし、車には安定性が出ます。

### ( フロントホイールベース調整 )

ウィッシュボーンを後方に動かすと、ラフな路面を越える際の安定感は若干失われますが、よりトラクションを得られます。逆に、前寄りに動かすと安定性が高くなります。

### ( フロントショックマウント )

フロントショックマウントの真ん中のホールが最もよく使われるポジションです。ショックをもっと外側の位置に取れば、車の反応は速くなり、初期のステアリングレスポンスが良くなりますが、サスペンションが少し硬く感じるかもしれません。その場合はオイルやスプリングを調整するとよいでしょう。ショックを内側のホールに合わせるとサスペンションが柔らかくなり、ステアリングの反応はスローになります。特に凸凹の多いトラックでは車の動きがスムーズになります。

### ( フロントウィッシュボーンショック取付け穴 )

ウィッシュボーン上の取り付け穴は、ほとんどのトラックで真ん中の位置を選ぶとよいでしょう。ショックを外側の穴に動かすと車の反応が早くなります。初期のターンインを増やし、コーナリングの際、車前部がロールしやすくなります。

また、このセッティングはフロントサスペンションの動きを穏やかにします。

### ( リヤウィッシュボーンショック取付け穴 )

真ん中のホールを選択すると、ほとんど全てのトラックで良いトラクションを与え、起伏を越えるときも、コーナーでも安定感を維持します。ウィッシュボーン外側のホールを選択すると、トラクションは減りますがコーナリングでリヤのコントロールがしやすくなります。

このセッティングはハイグリップ路面でのみ有効で、同じサスペンションの感覚を得るためにショックを外へ移すときはオイルとスプリングのセットを変えた方がよいでしょう。

路面がローグリップであったり、バンピーなコースでは、硬めのスプリングや粘度の高いオイル、内側のホール、2mmのリミッターをチョイスしてみてください。

## ( PAGE 49 )

### ( リヤショックスペーシングトップ )

リヤショックのトップを3mm前方へ動かすと凸凹でのジャンプの着地が安定したり、初期のステアリングも向上する効果があります。

このセットを試される場合は、型番 U4700 ボールスタッドのウルトラロングタイプが必要になります。

### ( リヤキャンバーリンク )

シューマッカーのキットのリヤキャンバーリンクは多くのトラックに合うように、アウトサイドリンクでセッティングされています。この設定によって十分な安定感とストレートライントラクションが得られます。

リヤキャンバーリンクを短くすると、コーナーでの車後部のロールを少なくし、タイトターンからの立ち上がりが速くなります。

長めリンクは一般的にハイグリップトラック、短めならローグリップのトラックに使われます。内部のボールスタッドを低くするとキャンバーリンクを短く設定したときと同じような効果が得られます。逆に高くするとリンクを長くした時のような感覚になります。

### ( リヤキャンバー )

通常シューマッカーチームでのリヤキャンバー角は静止した状態でマイナス1°です。(ホイールの上部が車の内側に向いている)

キャンバー角が増えると、コーナー出口でのトラクションが増えます。しかし、ハイスピード時の安定感は少なくなってしまう。

キャンバー角が減るとコーナーでの安定性とトラクションが減ります。ただし、ハイスピード時には安定します。

### ( リヤショックマウント )

ショックマウントは3つ目(図参照)のホールを選択すると間違いがないでしょう。それより外側のホールであれば、サスペンションは硬めになり、ステアリングの反応が増します。内側を選ぶと、トラックの凸凹を越えるとき、素直な反応は期待できません。ショックを内側にとると、サスペンションは柔らかめになり、ステアリングの反応がスローになります。凸凹を越える際には車の動きがスムーズになります。これらショックマウント位置を選ぶ際はサスペンションのパフォーマンス維持のため、オイルやスプリングの変更も必要となることがあります。

### ( リヤトーインブロック )

標準のリヤトーイン角は3°です。特にコーナーでのトラクションと安定性のバランスのためにちょうど良く、ほとんどのトラックにマッチします。

この調整は、リヤのピボットブロックを逆向きにすることで行います。フラットな面が内側になり、キット標準のリヤストラップを使えば2.5°のトーイン角が得られます。トーイン角を増やしすぎると、ハイスピード時に安定感が失われてしまいます。トーインを減らすとトラクションも減りますが、コーナーで車が曲がりやすくなります。チームは通常ハイグリップ路面ではトーイン角を減らし、ローグリップな路面では増やしています。

型番U4719 アルミピボットブロックを使うと4°、ブロックを逆向けにして1.5°のトーイン角が得られます。

同じくU7430のブロックを使用して3.5°、逆向けで2°という選択も出来ます。

## ( PAGE 50 )

### ( ウィッシュボーン長さ )

外側のホールを使うと、車の安定性が増し、着地もより良くなります。内側だとステアリング角度が減り、リヤがロックしてしまいます。

### ( リヤアンチスクワットスペーサー )

リヤストラップに記されている矢印が下を向いている状態のとき、アンチスクワット角度は標準の2°です。チームでは、このセットがほとんどのトラックコンディションに合うと考えますが、付属のパーツで増調整が出来ます。

少なめのアンチスクワットは大きな起伏を超えるときのサスペンションの働きを良くしますが、トラクションは少し弱くなる場合があります。

アンチスクワットを加えると、スタート時、大きく前部にトラクションがかかります。スリッパを緩めることが常に解決法になるわけではありませんが大きなジャンプを飛ぶときには必要となります。

**リヤストラップの矢印を上向きにして使用するときはU7407アルミブロックスペーサー3mmが必要になります。**

スペーサーを使うとロールセンターが上がります。このセットは、車のロールを少なくさせ、車の反応が速くなります。横のグリップは少し損なわれる場合がありますので、タイトなハイグリップコースにお勧めのセッティングです。

### ( リヤホイールベース )

CAT L1は、リヤのホイールベースをショート・ミディアム(キット標準)・ロングの3段階に調整することが出来ます。この調整は、ウィッシュボーンピンのクイッククリップで行います。

リヤウィッシュボーンを前方に動かすと、ラフな路面を越える際の安定感は若干失われますが、よりトラクションを得られます。逆に、中央・リヤ寄りに動かすと安定性が高くなります。ロングホイールベースで走行すると、スリッピーな路面にも対応できます。

### ( アンチロールバー )

アンチロールバーはしばしば見落としがちではありますが、主要なセッティング(=ショックやスプリングのセッティング)を変えずにサスペンションのファインチューニングをもたらす設定箇所です。凸凹やジャンプでのハンドリングに影響を及ぼすことなく、車のロールを抑えるために使います。起伏路面のコーナリングで安定性を維持したままロールを減らし、ソフトなサスペンションでの走行をもたらします。

### ( 車高 )

フロントとリヤの車高(=シャシーの底部~地面の高さ)を調整するには、ショックアブソーバーのスプリングアジャスターを使います。チームでは、車高はおよそ19mmくらいをお勧めしていますが、カーペットコースでは16mm、土などのダート路面では20mmから始めて見て下さい。車高を測る前に、サスペンションを安定させるため車を地面に押しつけ、1.2回バウンドさせます。シャーシはサイドから見たとき、水平になっていなくてはなりません。

## ( PAGE 51 )

### ( ホイールハブ厚み )

キット標準のホイールハブを0として、オプションで両サイドのホイールハブ厚みを換えるとオフセットと車幅がワイドになります。ワイドホイールハブを使用しますと、250mmのレギュレーションを超えてしまう場合がありますのでお気を付け下さい。

**フロント** ワイドホイールハブを使うと、反応が良くなりますが、ロールが大きくなります。

**リヤ** ワイドホイールハブにすることで安定性が増します。逆にナローにするとグリップが向上します。

### ( リポポジション )

よりよいシャシー設定のため3通りのショートリポポジションがございます。

(キット標準は中央)

トラクションを増やしたい → リポ位置はリヤ

ステアリングを良くしたい → リポ位置はフロント

### ( ギアデファレンシャル )

ギアデフはひと味違う走り心地を生み出します。ハンドリングはオイルによって調整できます。まずは10000番から始めてみて、20000番や15000番で調整していきましょう。

粘度の低いオイルは、ステアリング舵角が多いタイトなトラックに適します。通常、チームではフロントとリヤのデフには同じ番手のオイルを使っています。

### ( デフ高さ )

デフの標準のセットは、リヤがHighで、フロントがLowとなっています。ステアリングと走行性のベストなバランスが取れるということで、チームでは好まれているセッティングです。

低位置にすると凸凹路面での安定感が改善し、車高も高めにして走行することが出来ます。

### ( スリッパークラッチ )

多くのコースではスリッパークラッチを緩い状態でスタートするのが望ましいです。そこから徐々にドライビングが安定するまでスプリングのテンションを締めていきます。決して過剰に緩めたまま走らせないで下さい。プラスチックのスパークギアが溶けてしまう場合があります。また、逆に締めすぎるとトランスミッションパーツにダメージが及ぶことも考えられます。

セッティングが好みの具合に決まっているのにヒートしてしまう時は、型番 U7418 (3プレートスリッパークラッチコンバージョン) をお使い下さい。スリッパークラッチの耐久性が上がります。

更にU7050 (マルチ(=4)プレートスリッパークラッチコンバージョン) もございます。



## ( PAGE 52 )

### ( フロント/リヤ ウイング )

リヤウイングマウント前部のワッシャーを取り除くと、ウイングに角度が付  
き、リヤのダウンフォースが増します。フロントウイングは大きいほど車前部  
によりダウンフォースを与えます。

前後とも角度を変えることでダウンフォースは調整できます。

### ( アッカーマン )

キット標準の一番前にしたセットでは、ステアリングがスムーズになり、  
後方になると車の反応が良くなります。

インボードセッティング（ラジアスアームを並行）にすると、ステアリング  
は、レスポンスがスローになります。外側のホールを使うとステアリングは  
より軽快に感じられるでしょう。

### ( F.A.B フロントアジャスタブルブレーキ )

フロントアジャスタブルブレーキ（以下F.A.B）は、ほんの少しきつめにセ  
ットした方が良いでしょう。F.A.Bを緩くすると、初期のステアリングが良  
くなりますが、ブレーキの効きは減ってしまいます。

### ( トップデッキ )

バンピーなコースで 型番U7411（アルミセンタートップデッキ）を使用し  
ますと、シャシーに剛性感が加わり、シャシーのねじれを減らせます。

また、標準より厚めの前後トップデッキ 型番U7409（フロント3.0mm）/  
U7410（リヤ3.0mm）を使うとステアリングや反応も良くなります。

### ( ギアレシオ )

標準のギアレシオ = 2.45 : 1      チャートを参考にして下さい。

シューマッカー社および輸入代理店オネストは、お客様の商品組み立て・保管・使用時のいかなるけがにも責任を負うことは出来ません。  
説明書をよくお読みになって正しくご使用下さい。

商品の保証については、改造していない車・パーツにのみ適用されます。  
走行時のクラッシュ、間違った組み方・使い方・調整の仕方や、メンテナンス不足などお客様側に起因するクレームには応じかねます。

シューマッカー社は素材の選択から設計に至るまでその品質に注力しておりますが、この商品は玩具ではなく繊細なハイパフォーマンスモデルですので慎重に扱って下さい。

サーキット以外の公共の道路など他の方の迷惑になる場所では走行しないで下さい。

エンジンやパーツなど消耗品の定期的な交換や必要なメンテナンスについてはお客様の責任においてしっかり行って下さい。

品質向上のため、商品のディテールが予告なく仕様変更される場合がありますがご了承下さい。

この商品の初期不良などに関するご質問は、お買い求めになったお店か、下記輸入代理店までお申し出下さい。

**お問い合わせ先：Schumacher社製品 日本正規輸入代理店 オネスト**

**オネスト** 〒522-0201 滋賀県彦根市高宮町2098-4  
電話： 0749-22-3747  
ファックス： 050-3664-4608  
メール： info@teamhonest.jp  
ホームページ： teamhonest.jp/  
\* 営業時間：平日9:30～18:30  
(お電話は18時頃までにお問い合わせ致します)