

COUGAR KD 取扱説明書 日本語訳版



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 2WDバギーCOUGAR KDをご購入いただき
誠にありがとうございます。

このCOUGAR KD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ください。
- ・ 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おりません。別途ご用意下さい。

- ・ 送受信機
- ・ リポバッテリー
- ・ モーターピニオン
- ・ モーター
- ・ タイヤ
- ・ サーボ
- ・ スピードコントローラー

～次ページより取扱説明が始まります。～

(**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 3)

(Step 3)

サーボは図の矢印で示す面にできるだけ近づけます。

スペーサーを2つとも取り付ける際はM3X12のスクリューを使います。サーボの大きさによってスペーサーの数を増減する必要がありますが、両サイド同じ枚数にします。

(Step 4)

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。

(Page 4)

(Step 5 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。

(Step 5 B)

重要

- ・組立前に全てのカーボンパーツの保護フィルムをはがして下さい。
- ・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。

(Page 6)

(Step 8)

イモネジは図の矢印で示す面で締め込んで固定します。

(Page 7)

(Step 11 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 8)

(Step 12)

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。

(Page 9)

(Step 14 B)

図の矢印で示す方がピストンの凹み側です。

(Step 14 C)

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 15 A)

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 10)

(オプショナルエマルジョンショック)

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。

スクリーキャップとOリングをボディに付けます。2回転するまでしっかりキャップを閉めて下さい。

シャフトはボディにしっかり入れて下さい。一度、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閉めて下さい。

(Page 12)

(Step 19 B)

Cリングの入れ方に注意して下さい。角が丸い方を下側にします。強く押し込みすぎはいけません。溝に正しくはまっているかも確認して下さい。

(Step 21 A)

ギアがしっかり装着できているか確認して下さい。

(Step 21 C)

基本的なデフセッティングとして スクリューはしっかり締め (全てのディスクスプリングがフラットになるよう)、それから90度戻します。

(Page 13)

(Step 21 D)

ここでしっかりとスクリューを締め込みます。

(Step 21 E)

デフのクリアランスを調整するためにオプションでシムを入れます。
Oリングは図で示されるように入れて下さい。

(Step 23)

アイドルシャフトが図のように組まれているか確認して下さい。

(Page 14)

(Step 25)

ナットは平らになるよう組んでおきます。

スリッパークラッチはセットする前に、この取扱説明書最後のセッティングのページを確認して下さい。

(Page 18)

(Step 33)

スフィアは、硬くて組み上げに力が要るかもしれません。

リヤストラップは、ストラップに刻まれた矢印が下を向くようにします。
これでアンチスクワット2°、ト-3°となります。

図のようにリヤストラップを組みます。No2のスペーサーを装着します。
ここでは示すのはローピンセットアップです。アンチスクワット2°、ト-3°から始めます。

(Page 19)

(Step 34 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 26)

(Step 36 B)

図の矢印で示す方がピストンの凹み側です。

(Page 26)

(Step 36 C)

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)

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 27)

(オプショナルエマルジョンショック)

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。

スクリーキャップとOリングをボディに付けます。2回転するまでしっかりキャップを閉めて下さい。

シャフトはボディにしっかり入れて下さい。一度、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閉めて下さい。

(Page 28)

(Step 38)

ギアに当たらない程度に近づけてスクリー2本で留めます。

(Page 29)

(Step 40 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。

(Page 32)

(Step 42)

必要に応じて図の○部分にアンテナ用穴を開けます。また、ペイント前に、ボディの前と後ろに、6mmの取付穴を開けるかマーキングします。

(Page 33)

(Step 43)

ウイングも、ペイント前に8mmの取付穴を開けるか、目印を打ちましょう。

(Page 34)

(フロントウイングマウント+フロントウイング)

ウイングは2種類あります。どちらか選んで、5mmの穴を開けます。

セッティング

(Page 35)

(フロントトー)

フロントのトーイン角は 0° (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/ダートで 1° のトーアウトを選択することが多いです。

(フロントウィッシュボーンショックマウンティングホール)

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外側の位置を選ぶと良いでしょう。ショックを内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。

(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° ~ 2° 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。

(フロントキャンバーリンク)

キット標準として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)

キャストブロックを用いることでキャスト角を増やせます。標準では 5° のキャストブロックを使って 30° まで増やすことができます。また、オプションの 0° キャストブロックを使えば 25° まで減らすことができます。 30° にするとステアリングがよくなり、車も安定します。

(Page 36)

(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。

(フロントホイールベース)

Cougar KDにはホイールベースの調整の仕方が2通りあります。

1. 外側ウィッシュボーンピンのクイッククリップで調整する
2. KDのフロントウィッシュボーンは、ウィッシュボーン外側のオフセットを変えるために左右を入れ替えることができます。

標準のオフセットは前です。ウィッシュボーンを左右に入れ替えると、フロントハブキャリアが後方へ最大3mm動きます。ショックアブソーバーのアングルには影響はありません。

ハブキャリアが後方へ動くことでトラクションが向上しますが、コースのラフな箇所を越え用とするときは安定性が少し犠牲になります。前方ですと、たいがい安定性は改善されます。

(Page 36)

(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が自由になります。

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良いでしょう。

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を使い、内側のホールをチョイスしてみてください。ハンドリングの改善が期待できます。

(Page 36)

(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、内側のホール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。ハイグリップコースではアンダーが出てしまいます。

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。

(Page 37)

(リヤキャンバー)

通常の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。

(リヤホイールベース)

KDはリヤのホイールベースを ショート (キット標準) ・ ミディアム ・ 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。

(リヤトーインストラップ)

標準のリヤストラップで3°のトーイン角が得られます。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。

型番U7047 真鍮ワイドリヤストラップを使い、かつフラットな面が外側を向くようにピボットブロック設定すると3.5°のリヤトーイン角が得られます。重量が約12.5g程度増えますが、ローグリップ路面には良い選択となります。

(Page 37)

(車高)

フロントとリアの車高 (= 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。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 38)

(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越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。

(リヤショックマウント)

ショックマウントは真ん中のホールを選択すると間違いがないでしょう。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。反面、コースのバンピーな箇所を越えることは苦手な設定でと言えます。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。

リヤショックマウントは、キット標準ではトランスミッションの後ろ側に取り付けます。前部にすると、車の反応は良くなりますが、安定性が損なわれます。

(Page 38)

(ディファレンシャル)

ボールデファレンシャルは、路面がゆるい・ウェットな状態のときに使うことをお勧めします。車のパフォーマンスを良い状態で保つにはデファレンシャルの動きがスムーズであることがかせません。デフの調整はチューニング目的ではありません。スリップせずに走ることが第一です。デフがゆるいと走っているときやジャンプで着地するときなど、独特の音によってパワーが逃げているのがわかるはずです。もう一度組み直すときは、良質なシューマッカー純正パーツ 型番 U1954スラストをご使用になることをお勧めします。

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12000番から始めてみて、10000番や15000番で調整していきましょう。

(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 U7050 (マルチプレートスリッパコンバージョン) 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。

(Page 39)

(リポバッテリーポジション)

KDは、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。

- 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

(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) を変えること無く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無く、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。

(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。

(ギアレシオ)

・標準のギアレシオ = 2.53 : 1

チャートを参考にして下さい。

歯の合計数 = 101枚~108枚 (又は最大33T ピニオン)

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・パーツにのみ適応されます。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)