

 **Schumacher**

*Cougar 2*



**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 Cougar2 Works Classic をご購入いただき誠にありがとうございます。

このCougar2 Works Classic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おりません。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
- ・ モーター
- ・ サーボ
- ・ スピードコントローラー
- ・ 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 02

### Step 01/02

ウィッシュボーン、ハブキャリアがそれぞれ 最小限のあそびを持たせた上でスムーズに動くか確認します。

## PAGE 03

### Step 03

⚠ ハブを組上げる前にナイロンナット 'C' をアクスルに入れます。

## PAGE 04

### Step 04

ハブが最小限のあそびを持たせた上でスムーズに動くか確認します。

## PAGE 05

### Step 05

ステアリングアームは最低限のあそびを持たせた上でしっかり締めていきます。

⚠ ワッシャー 'C' と、ラジアスアームの重ね方に注意。円のカーブが合うように

## PAGE 06

### Step 07

⚠ ワッシャー 'D' の向きに注意しましょう。

ステアリングアームは、バルクヘッドの下を通します。

## PAGE 08

### Step 09

まずはトラックロッドを2組 組んでいきます。

⚠ このイラストは、トーアウトおよそ1°のセッティングです。

フロントアッパーアームを2組 組んでいきます。

⚠ このイラストは、キャンバーおよそ1°のセッティングです。

## PAGE 09

### Step 10

ビス 'A' は、ここでは仮締めにしておきます。(後のStep11で締めます。)

## PAGE 10

### Step 11b

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。

Step10で仮締めにしておいたビス 'A' をここでしっかり締めます。

## PAGE 11

### Step 13

ビス 'A' は、ここでは仮締めにしておきます。(後のStep14で締めます。)



## PAGE 12

### Step 14

黒のスペーサーはこの工程の袋 (BAG B)ではなくキットの箱に直接入っています。ここではスブルーから**1.5mm**を外して使用します。**1.5mm**スペーサーでトーイン角**4°**となります。

**!** Step13で仮締めしておいたビス 'A' をここでしっかり締めます。

### Step 15

リヤアッパーアームを2組 組んでいきます。  
このイラストは、キャンバー角およそ**1°**のセッティングです。

## PAGE 14

### Step 17/18

**!** シリコングリスを塗布する前に一度デフワッシャーを脱脂します。

### Step 18

**!** ディスクスプリングを組んだ状態が断面図で記されています。  
図 上に溝の小さい方、下に溝の大きい方のワッシャーが来ます。

**!** ディファレンシャルセッティング：  
デフスクリュは、一旦ディスクスプリングとフラットに揃うように締め込んでから **1/4**ターン分戻します。

## PAGE 16

### Step 21b

ユニバーサルジョイント・ドライブシャフト・アクスル・デフアウトプットの組上げ手順を一連に描いたものです。  
このとき使用するプラスチックパーツを少し温めると組みやすくなります。

## PAGE 17

### Step 22

**!** アルミスペーサーの向きに注意。凹みの位置で判断します。

エキセントリックハブは矢印のように尖っている部分の位置に注意して 図のような状態でセットします。

## PAGE 19

### Step 25

最初はビスのねじ切り部のセットは**1.5mm**から始めます。

- ⚠ Large OD Thrust Washer = 外形の大きいスラストワッシャーを意味します。スラストワッシャーをスリッパプレートにしっかり入れ込みます。赤に色付けされた部分にフィットするようにして下さい。

## PAGE 20

### Step 26

ベルトのテンションを確認します。エキセントリックハブを時計回りに回すことでタイトになっていきます。緩めたいときは反時計回りです。

- ⚠ エキセントリックは両側どちらも同じようにセッティングして下さい。

## PAGE 22

### Step 28

ショックモルディング部パーツ 'E' に Oリング 'A' を入れる位置が詳しく図にされています。蓋となる部分のパーツは中まで入れます。

この工程で使用するピストンに関しましては次のStep29で出てくるVari-Click piston s settings (バラエティクリックピストンセッティング) をご覧下さい。

### Step 29

ピストンのセッティングは、**3**ホールがキット標準です。ホールが多いほどソフトになります。ショートロッドとロングロッド2つずつ作ります。

## PAGE 23/24

### Step 30a/c

フロントショックを2つ、リヤショックを2つ作ります。オイルを入れたらピストンを上下にゆっくり動かし、余分なオイルを溢れさせたあと、シャフトは3/4程度見える長さにしてしっかり締めます。

### Step 30 b / d

使用するショックスペーサーの種類と数が描かれています。まずは図の通りで始めることをお勧めします。

## PAGE 25

### Step 31b

- ⚠ ワッシャー 'B' の向きに注意します。断面図で確認して下さい。

ショックを取り付ける際は締めすぎないように、スムーズに動くようにして下さい。

## PAGE 26

### Step 32a

ここではギヤカバー、ピニオンはイラストの都合上描かれていません。  
ピニオンは次の工程に進む前にここで取り付けて下さい。



### Step 32b

バッテリーの装着には、ギヤカバーがしっかり取り付けられるよう、バッテリーテープを使うことをお勧めします。

## PAGE 28

### Step 34

ウイングをカットし側板をテープで取り付けます。

**!** 図の矢印で指すウイングの○部分のくぼみ：こちらは使用しません！  
ドリル又はリーマーで **φ7mm**の穴を2つ、**50mm**離れた位置で穴を開けます。

## PAGE 30

ボディは、イラストで影付されている部分をカットします。石けん水などでボディを洗い流してしっかり乾燥させることをお勧めします。

ボディ内側を塗装する前にウインドウマスクを付け、塗装後はプロテクトフィルムを外側から剥がしていきます。

ボディにテープの受け（メス）面を、シャーシにフック（オス）面を取り付けます。

ボディのノーズコーン部にドリル又はリーマーで**3mm**の穴を2つ作ります。ビスを取り除きもう一度組み直します。



# TRACK SETTINGS

## 【 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、

- ・人工芝には車高はおおよそ**17mm**くらい、
- ・ダートコースには**21mm**くらい、
- ・カーペットコースには**13～15mm**（**15～16mm**：特に大きなジャンプがある場合）から始めること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。

サスペンションの柔らかさを調整したいときはスプリングを変えます。

## 【 リヤ トー 】

標準のリヤトーイン角は**4°**です。フォワードトラクションとコーナーでの安定性のバランスのためにちょうど良く、ほとんどのコースにマッチします。

リヤサスペンションマウント背部のワッシャーを増減させることでトーイン角が調整できます。

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、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。

カーペットコースでのスターティングポジションは**1.5°**、ローグリップなダートや濡れた人工芝では**4°**がお勧めです。

## 【 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「**2**」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。車前部をサポートし車をソフトにしてくれます。

## 【 リヤ ウィッシュボーンショック取付け穴 】

ホール「1」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。外側のホール「2」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通常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、そして内側のホールをチョイスしてみてください。ハンドリングが改善されるでしょう。

## 【 フロント キャンバーリンク 】

キット標準としてはホールポジション「1」で、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。ロングキャンバーリンクをホール「1」で使うと、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。起伏の少ないハイグリップな路面でならお勧めできます。

ショートキャンバーリンクをホール「2」で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。

## 【 リヤ キャンバーリンク 】

キット標準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設定されています。リヤキャンバーリンクを長くセットすると、コーナーでの車後部のロールを多くし、サイドのトラクションが増え、車が扱いやすくなるでしょう。

キャンバーリンクを短くセットすると、コーナーでの車後部のロールを少なくし、タイトなコーナリング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。

## 【 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。

## 【 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です。

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 アンチスクワット 】

アンチスクワット角度は標準2°で設定されています。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。

フロントピボットブロック上部のワッシャーを増やすことでアンチスクワットを減らすことができます。

また、キットの**1.6mm**ワッシャーを取り除くとアンチスクワットは増えます。(クリアランス確保のためウィッシュボーンを少し削る必要があるかもしれません)

アンチスクワット角を増やすと凸凹を安定的に越える実感が得られでしょう。

**1.6mm = 2°** の調整となりますが**1~2°**の間程度が一番良いかもしれません。



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。

エンジンやバッテリー、モーター、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9:30~18:00