

RCKOREA

Radio Control KOREA magazine www.rckorea.com

1 Vol.55
2007



- 해외 리뷰. F-27C STRYKER RFT
- 해외 리뷰. 일렉트릭의 신비를 푼다! 덕티드 팬의 기본
- 키트리뷰. UltraFly 'Focke Wolf-190'

R1 WINTER ATTACK

2006 Annual Buggy Party Finals in Thailand

2006 HPI ALL ASIA FINALS

24 HOUR RACE

EP Monster Rock Crawler

SPIDER

TWIN BRUSHLESS Monster

GORILLA MAX

www.RCKOREA.com



NEW CAR

HPI FIRE STORM

ASSOCIATED TEAM FACTORY GT2

TamTech-Gear PORSCHE RSR TURBO TYPE 934

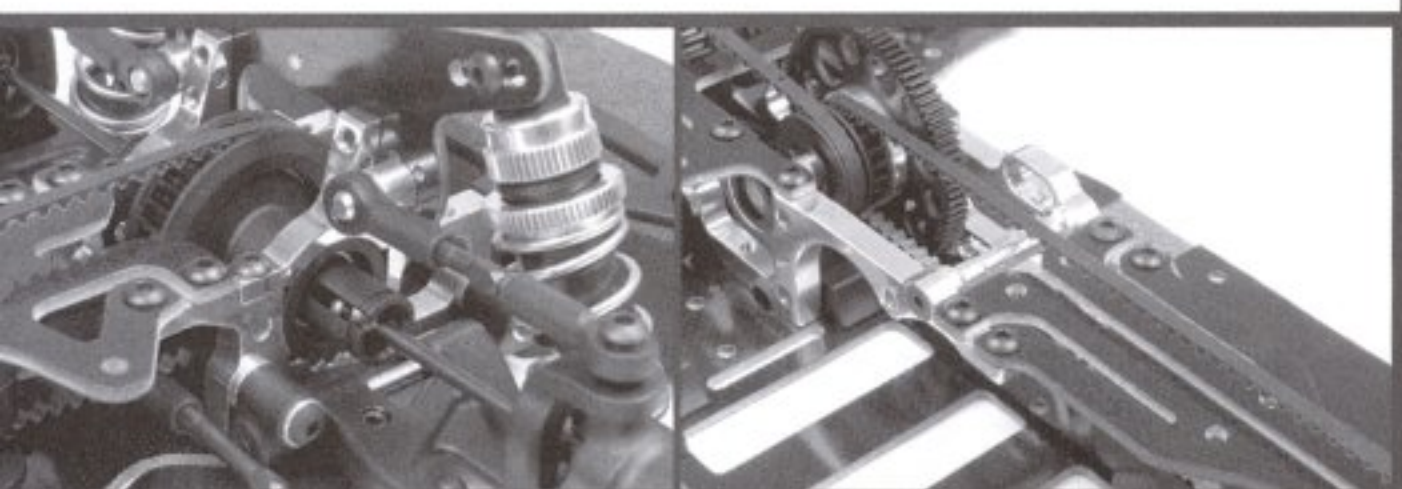
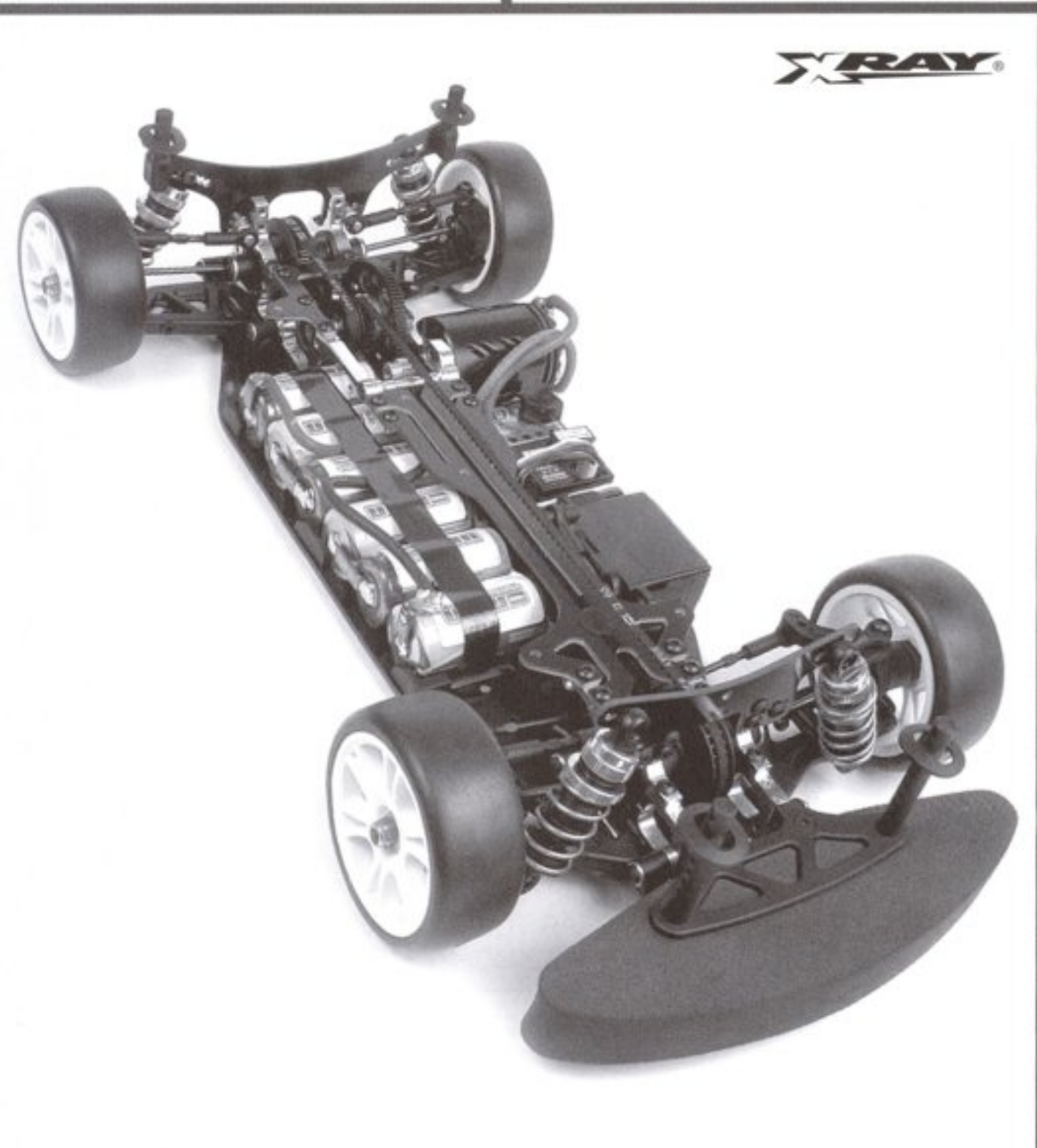
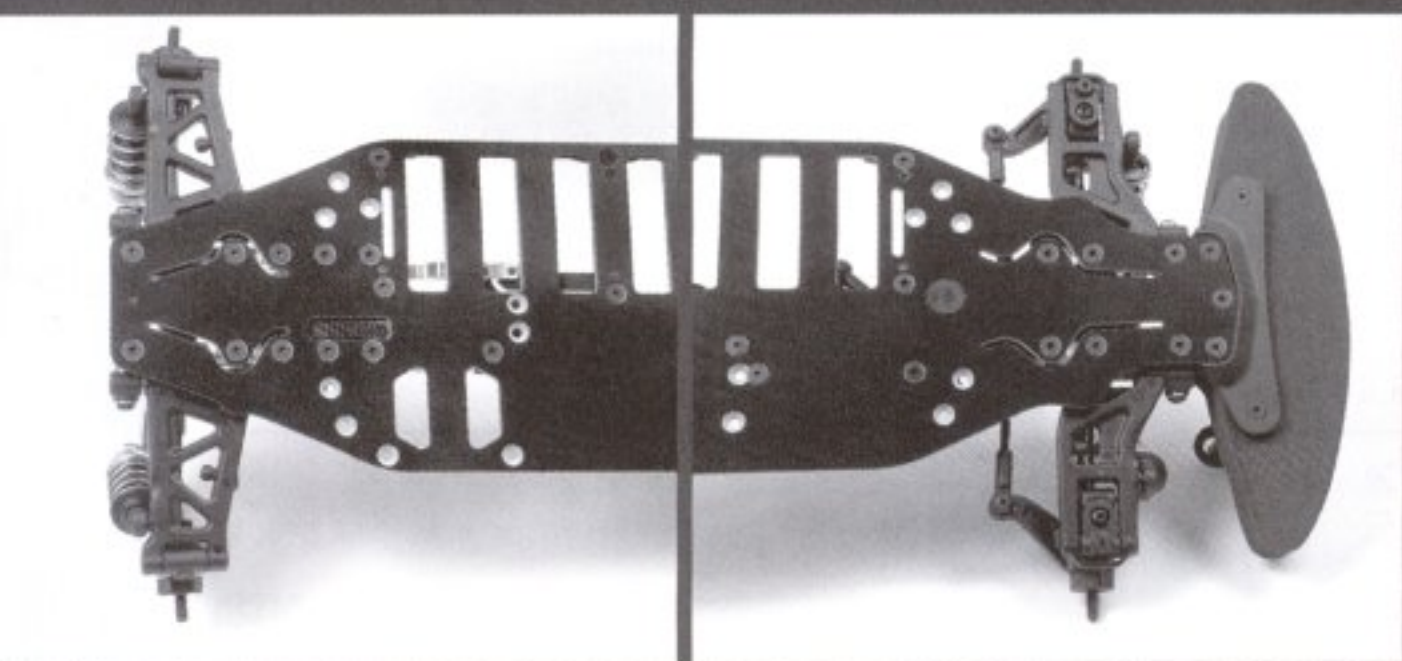
멀티플렉스 미니맥을 브러시리스 버전으로 개조하기

New Airplane KYOSHO

JET ILLUSION DF45

XRAY T2R

투어링카가 점점 세련되고 정교해지는 가운데, 차량 가격 또한 만만치가 않다. 이 클래스 차량을 갖고 싶어하는 RC 초보자 혹은 어린 레이서들은 가격표를 보면 놀라는 일이 많다. 좀 저렴한 것을 원하는 사람들을 위하여, 뛰어난 부품과 품질로 유명한 엑스레이에서 T2R을 선보였다. T2R은 일반 레이서용으로 만들어진 차량이다. 설계는 이 차의 만형 격이자 유명한 엑스레이 T2를 바탕으로 했다. 자, 새로 나온 T2R을 자세히 들여다보자.



가속과 브레이크

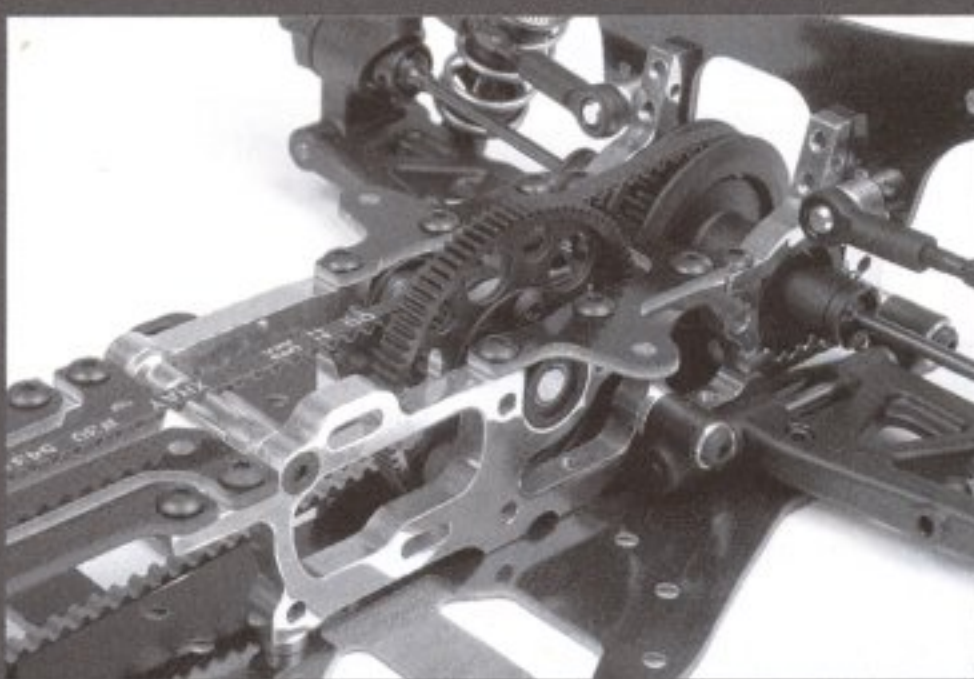
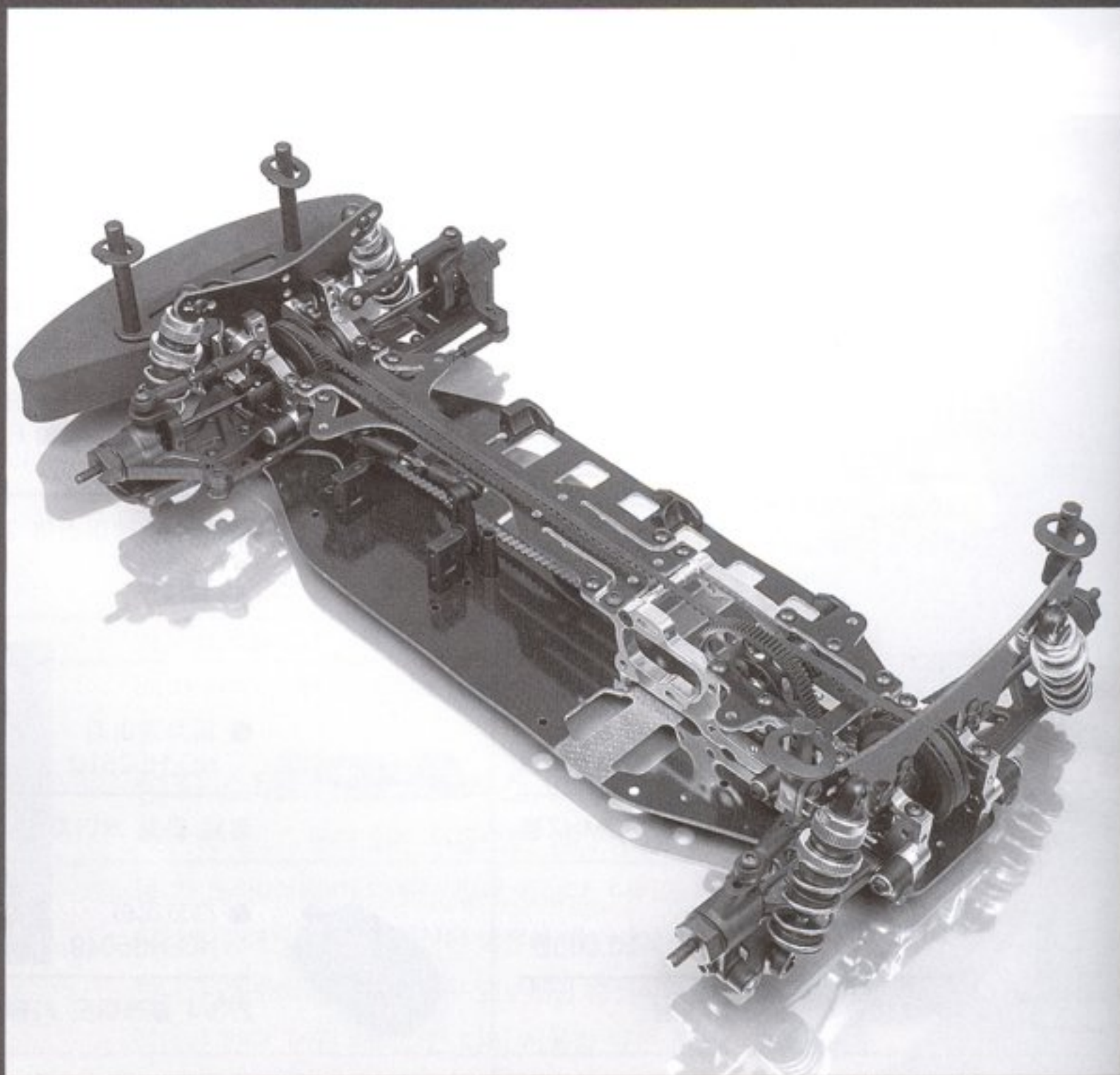
리디 모드 모터를 사용한 결과 가속에는 아무런 문제가 없었다. 제대로 된 기어 세팅으로 T2R은 빠른 속도로 회전에서 벗어났고, 직선 코스는 거의 신경 쓸 필요 없이 잘 달렸다. 브레이크는 노박 GTX 스피드 컨트롤에 맞추어 조정했으며, 모드 세팅의 특성에 따라 약간 변화를 주었다.

주행에서의 스티어링

트랙 레이아웃은 몇 개의 빠른 스위핑 턴과 가파른 180도 턴으로 구성되어 있었는데, 180도 턴의 경우 오프파워 스티어링을 많이 주어야 했다. T2R의 박스 스톡 셋업은 훌륭했다. T2R은 프런트 4도 허브 캐리어가 장착되어 나오는데, 이것이 표준이다. 스위핑 턴에서는 스티어링의 여지가 많았다. 하지만 180도의 경우 차가 코너에서 나올 때뿐 아니라 들어갈 때도 약간 밀린다. 코너를 도는 동안에는 컨트롤이 상당히 잘 되는 편이었지만, 더 강한 스프링과 속오일을 사용하면 코너를 더 효율적으로 빠져 나올 수 있으리라는 생각이 들었다.

핸들링

T2R은 포장을 뜯자마자 컨트롤하기가 아주 쉽다. 투어링카를 처음 주행해 보는 사람이라면 스톡 셋업으로 시작하는 것이 좋다. 카펫 폼 타이어용으로 나온 T2 셋업 시트를 프린트했다. T2R과 T2는 서스펜션이 같아 좋은 셋업을 찾기가 쉬웠다. 스프링은 앞쪽은 라이트 퍼플, 뒤쪽은 다크 블루로 바꾸었다. 속 오일은 계속 30wt로 바꾸어 사용했다. 캠버를 다시 점검한 결과 -1.5도, 뒤 타이어 토인은 1.5도였다. 이렇게 하자 이전에 보이던 밀림이 없어졌고 주행과 컨트롤이 더 쉬워졌다.



▲ 깔끔한 새시 레이아웃. 전기 부품들이 모두 중앙에 놓여 무게 균형이 더 좋아졌다.

◀ 위 플레이트에 있는 나사 6개를 풀고 레이 샤프트를 위에서 밀어내면 스퍼 기어를 만질 수 있다. 엄청나게 튼튼한 케블라 벨트 2개가 휠에 힘을 전달한다. 리어 벌크헤드는 배터리가 들어가게 생겼는데, 차의 무게 중심이 엄청나게 낮기 때문이다.

새시

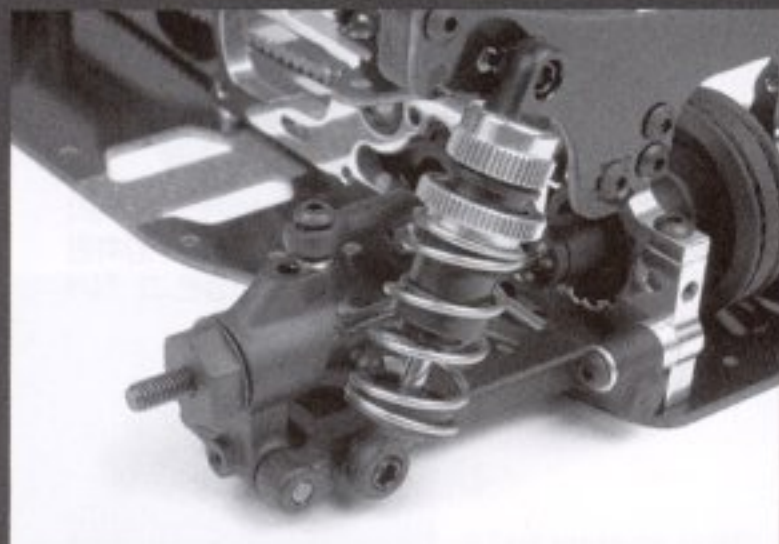
T2R에는 2.5 섬유유리 멀티플렉스 테크놀로지 새시와 톱 데크가 탑재된다. 카펫 주행에서는 좀 더 유연성을 발휘하며, 기동을 뒀대주면 다시 단단해진다. 아스팔트 트랙을 주행할 때는 새시 아래와 톱 데크에 있는 나사를 제거해서 새시 플렉스를 조절할 수 있다. 전기 부품들은 모두 최대한 가운데 쪽으로 배치되었다. T2R은 T2 스타일을 그대로 유지하고 있기 때문에 탄소섬유 새시로 업그레이드할 경우 톱 데크가 그대로 맞는다. 배터리는 테이프로 고정하게 되어 있지만, T2의 배터리 고리도 잘 맞게 되어 있다.

스티어링

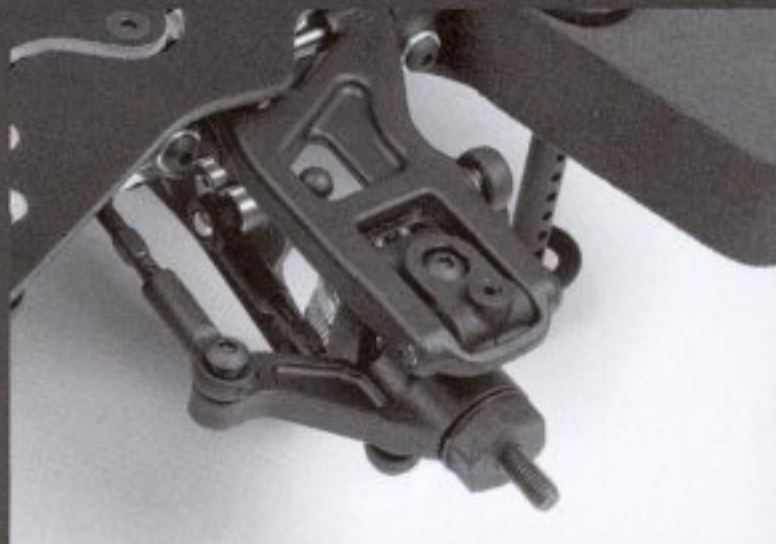
스티어링은 센터 포인트 서보 세이버 어셈블리로 작동한다. 애커맨은 두 군데에 장착할 수 있게 설계된 스티어링 블록으로 조절할 수 있다. 또 서보 세이버를 앞뒤로 움직여서 조절할 수도 있다. 서보를 고를 때는 브랜드에 유의하고 서보 간격을 잘 살피도록 한다. 키트 안에 들어 있는 스페이서를 잘 활용하지 않으면 서보 암 스크루가 톱 데크에 걸리거나 걸릴 수 있다. 대체적으로 스티어링은 플레이가 거의 없고 튜닝 옵션은 아주 많다.

서스펜션

T2R은 4mm 섬유유리 속 타워를 장착하고 있다. T2의 속과 똑같은 스타일이다. 조정 가능한 피스톤이나 고정 피스톤 중에 고를 수 있으며, 속은 모두 나선이 있는 스레드 속이어서 간편하게 조절할 수 있다. 프런트 엔드는 많이 쓰이는 4도 C-허브 서스펜션이다. 리어 허브는 1도 아웃보드 토인으로 설계되어 있다. 암, C-허브, 리어 허브는 T2 부품들과 교환 가능하여 부품을 구하기가 쉽다. 힌지핀 블록은 사용이 편리하게 부착되어 있다. 롤 센터와 트랙 폭은 나사 몇 개를 빼내고 끼움쇠(키트에 포함)를 끼우는 것으로 쉽게 바꿀 수 있다. 타이어를 제외하고 벌크헤드나 다른 부품들은 빼낼 필요가 없다. 나사와 블록이 벌크헤드 안에서가 아니라 밖에서 들어가기 때문이다.



튼튼한 스프링 강철 타이로드가 캠버와 스티어링 링크에 쓰였다. 튼튼한 합성 스티어링 너클과 C-허브가 들어 있다. 스티어링 너클에는 애커맨을 조절할 수 있는 위치가 2군데 있다. 플라스틱 휠 헥스가 휠을 드라이브트레인에 고정시킨다.



리어 허브 캐리어와 암은 충격에도 견딜 수 있게끔 아주 튼튼하게 만들어졌다. 힌지 핀 블록은 튜닝이 편리하도록 손이 잘 닿게 되어 있다. 휠베이스 또한 키트에 들어 있는 스페이서로 조절할 수 있다.

드라이브 트레인

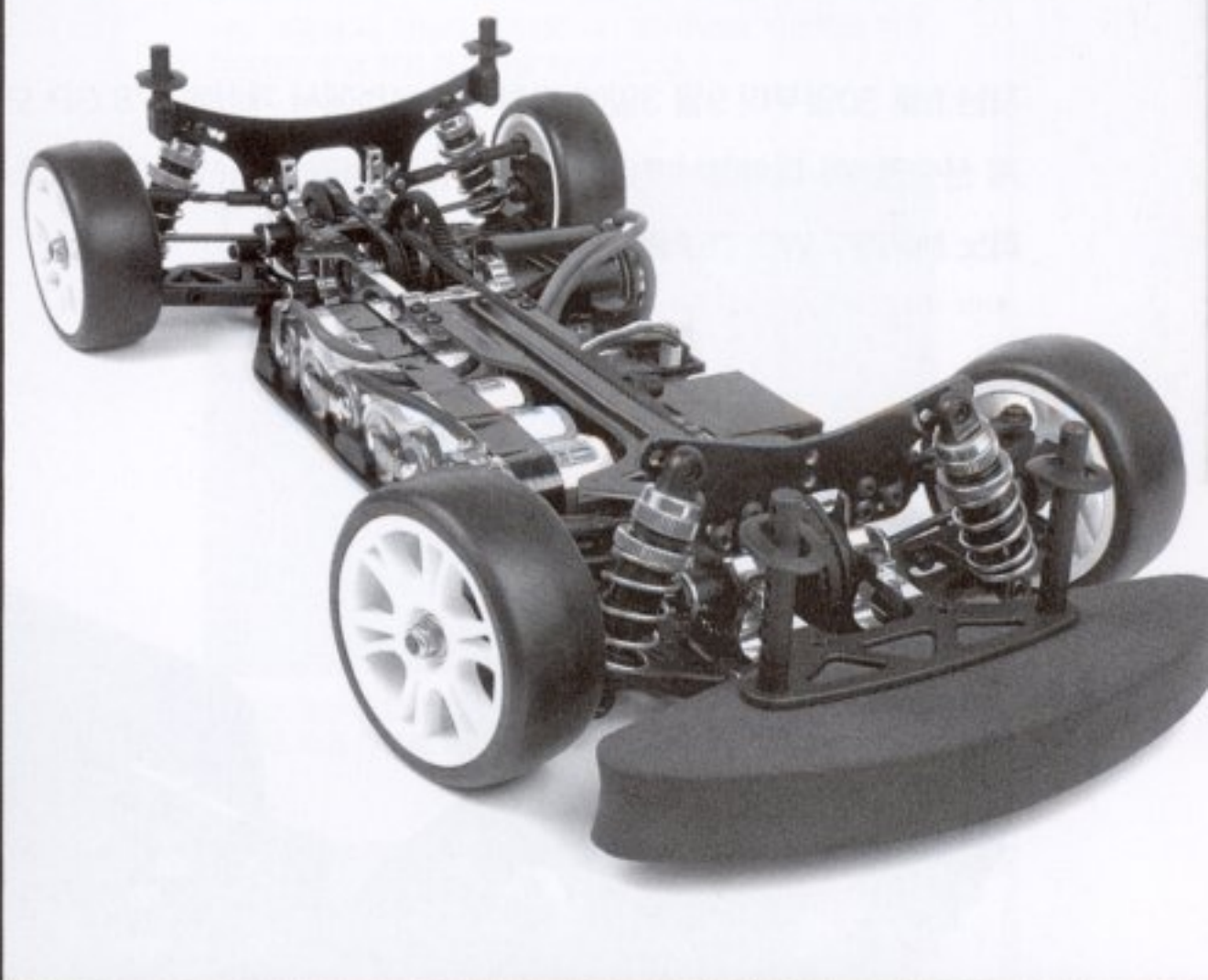
T2R은 케블라 이중 벨트 시스템으로 구동되며 드라이브 트레인 비는 1.7이다. T2와 달리 T2R은 조정 가능한 볼 디퍼렌셜에 플라스틱 아웃드라이브를 갖추었다. 플라스틱 아웃드라이브라 할지라도 커다란 문제는 없다. 주행을 하면 할수록 잘 버티는 것 같다. 후디 스프링 스틸 CVD가 T2R 표준이다. 이런 드라이브샤프트는 거의 파괴할 수 없을 정도로 튼튼하며 플라스틱 캡이 씌워져 아웃드라이브에서 마모되는 것을 줄여준다. T2R의 특징 중 훌륭한 점은 휠 너트를 사용한 것으로, 4mm 휠 나사와 워셔를 잃어버린 경험이 있는 사람에겐 더없이 반가운 일이다. 모터와 드라이브트레인은 알루미늄으로 된 튼튼한 부축(레이샤프트)이 연결해 주며, 부축은 고정 폴리와 84-투스 48-피치 강화 스퍼 기어를 장착하고 있다.

전자장비 · 보디 · 휠 · 타이어

키트에 전자 장비는 포함되어 있지 않다. 여건이 허락하는 대로 맞추어 구입하면 된다. 우리는 노박 GTX, 리디 모터, 리디 배터리, JR 4800s 서보, 후타바 3-팩 라디오 시스템을 선택했다.

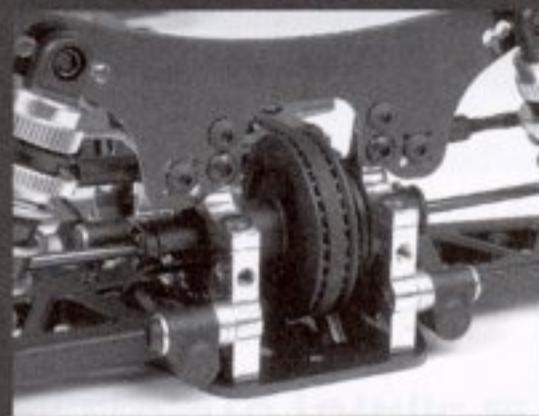
보디와 타이어 또한 취향대로 고르면 된다. 어떤 트랙에서 주행할 것인지에 따라, 주위의 레이서들에게 어떤 것을 쓰고 있는지 물어보는 것도 좋다. 우리의 경험으로는 파르마 M 보디와 자코 더블 핑크/오렌지와 더블 핑크 타이어가 좋았다.

좀 저렴한 것을 원하는 사람들을 위하여, 뛰어난 부품과 품질로 유명한 엑스레이에서 일반 레이서용으로 만들어진 T2R을 선보였다.

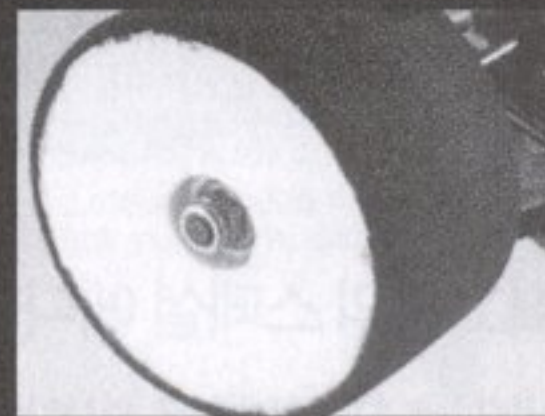


조립

엑스레이가 잘 만들어내는 것 중 하나가 매뉴얼이다. 컬러 사진이 들어 있어 단계를 따라 하기가 쉽다. 함께 들어 있는 설명서는 꼭 읽어야 한다. 매뉴얼에 있는 단계들 중 약간 다른 부분이 있으므로 설명서를 옆에 놓고 보도록 한다. 이것이 처음 시도해 보는 키트라면 운이 좋다고 할 수 있다. 엑스레이에는 여러 가지 브로셔와 다양한 셋업을 설명한 셋업 책자도 들어 있기 때문이다. 모든 부품들이 매끄럽게 잘 맞아 들어가서 트리밍은 거의 필요가 없다. 차를 제대로 셋업하는 것은 쉬운 일이 아니다. 창피해하지 말고 주위의 베테랑들에게 조언을 구하도록 한다. 그렇게 물어보고 트랙에 나가면 첫 주행이 훨씬 수월해진다. 조립에 필요한 공구는 1.5mm, 2mm, 2.5mm 앨런 드라이버, 잭트 나이프, 니들 노즈 플라이어, 플랫 헤드 및 필립스 스크루드라이버, 가위, 보디 리머 등이다.



T2R에는 튼튼한 4mm 속 타워가 장착되어 있다. 속 타워에는 6개의 장착 구멍이 있어 튜닝이 가능하다. 속 타워에는 또 4개의 캠버 위치가 있다. 뾰뚱한 6mm 보디 포스트가 속 타워에 바로 장착된다.



자코 휠은 테두리가 있는 4mm 너트로 고정되었다. 주행 중 휠 나사가 도망가는 일은 더 이상 없다.

엑스레이 차량 중 최고의 품질과 최고의 성능을 보이지 않는 것이 있겠는가? 대답은 No이다. 엑스레이는 고품질의 차량만을 만들어내며 T2R도 예외는 아니다. 조립에서 핸들링, 트랙에서의 내구력에 이르기까지 T2R은 훌륭했다. 초보 레이서들이 장만해서 실력을 키우기에 아주 좋은 차량으로, 카펫에서 포장도로까지 온로드 레이스 코스 어디에서든 달릴 수 있다. **RC**