

本場のクロウラー・ムーブメントをキャッチ!

ラジコンワールド

# RC WORLD

最新アイテム  
スクープ満載!

## RCXリポート

プロポをすっきり  
リフレッシュ!  
知らなかった!  
プロポ  
メンテナンス

No.138  
2007 June  
¥680yen

6

# 最新マシン 完全解剖

気になるあのマシンを徹底チエック

新しいTA05がその全貌を公開!?  
京商1/12GPマシン続報!  
サイクロンD4 120%実力発揮ノウハウ  
アソシTC5&RC8現地徹底調査!  
ロビトロニック最新マシン  
XRAY NT1の実力を探る!?  
テックレーシングのDDが気になる!  
エクセルX:IDを遊び倒す  
ヨコモ SD12-TRは買いか!?



XRAY  
NT1セントラルワークス  
佐橋祐也選手が語ったXRAY  
NT1  
のパフォーマンス

斬新なデザインは見受けられないが、堅実なマシンメイクがなされる。XRAYならではの精度の高さも◎。予価7万3290円



セントラルアルシー・浅原選手の手により、すでに実戦レースにも投入され、高い戦闘力を発揮しているXRAY初のGPツーリングカー「NT1」。今後の浅原選手&NT1の動向から目が放せない!

電動ツーリングカーの「T2」やエンジンバギーの「XB8」で世界のレースシーンを席巻するXRAYが満を持してシーンに放つGPツーリングカー「NT1」がいよいよデリバリー開始となる。

発売前から注目を集めるGPツーリングカー最後発モデルの実力はいかに?

問い合わせ/セントラルアルシー phone 072-239-6565 photo/A.Matsuo 松尾あきら  
取材協力/セントラルレーシングパーク phone 0736-67-0856

GPツーリングカテゴリーの最後発モデル、さらにはXRAY初のGPツーリングカーということもあり、発売前からファンの間で大きな話題を呼んでいる『XRAY・NT1』。このマシンのより詳しい情報を提供するため、今回はセントラルワークスのエースドライバーとして活躍する佐橋祐也選手のNT1組み立て、メカニズム、セッティングに関する「生の声」をお届けしたい。

「樹脂、金属ともにパーツの加工精度が非常に高いので、誰でもサクサクと組めるかと思えます。例えばデフギヤの噛み合わせが悪かったり、シャフトのセンターが出ないなど、組み立て精度上のトラブルもまったくありませんでした。」

構造面では最後発のマシンだけあって、他社のマシンをよく研究している印象を受けます。造りとしては奇をてらわれないオーソドックスなマシンという言い方がぴったりで、初めてこのマシンを見た時も正直、「斬新なデザイン性がないのでは?」と思ったりもしました。でも、お客さんからの問い合わせは結構多かったんですよね。今現在、マシンを買い換えたいと思っている人にとっては、デザイン云々よりも、精度に重点を置いている人が多いということなのでしょう。

走行特性はズバリ「安定していて走らせやすい」です。アッパードッキの位置がかなり低いこともあって、初めてドライブした時もひっくり返る心配がまったくありませんでしたからね。個々のパーツ剛性は高いのですが、シャシー全体としてみた場合は、適度な「しなり」がありますので、路面状況が急激に変化しても、マシンの操作性が大幅に変わることは少ないと思います。」



## 『NT1』のセッティングポイントとその中身を佐橋選手のマシンから探る!

ここではNT1のセッティングポイントとその内容について、佐橋選手のマシンを例に説明していきたいと思う。「現在はほぼ素組みの状態ですが、イジることができる箇所に関しては、セットをいろいろと変えてテストしてみました。ここから説明する内容は、あくまでも“セッティングの傾向”ですので、実際に走行を行う際は、これを参考にして路面の状況やコースのレイアウト、さらには自分の好みに合わせて、いろいろと試していただければと思います」



アッカーマン

2枚のスペーサーにより前後4段階で調整可能なアッカーマン。佐橋選手は最前の位置とし、クイックな特性を狙う。



ロールセンター

フロントアッパーアーム取り付け位置をもっとも下げて回頭性を重視。ブッシュ交換により、4段階の高さ調整ができる。



燃料タンク

燃料タンクを上下に移設することでロール特性も変更できる。佐橋選手は3mmのカラーを挿入し、下げる方向でセット。



リアハブヘッド固定部

このビスの抜き挿しでも走行特性が変わる。写真の状態は「体感度は低い、ロールが増える感じ」だという。



ギヤ比

ピニオン&スパーは1速/2速とも4種類あり2速スパーのみ3種類、ワイドレンジのギヤ比設定が可能となっている。



クラッチシュー

標準装備の白(テフロン製)のクラッチシューは摩耗が若干早い。そのため、オイルマティに使えるオブションの黄に交換。

### “ルックス”にもこだわるのが佐橋流!?

本来装着されるはずのレーシーボックスが見当たらない佐橋選手のNT1。「単純に見た目の問題ですね。クラ



ッシュには要注意ですが、どうしてもあのボックスを付けることには抵抗があって、“ここだけはこうさせてください”って会社をお願いしたくらいです(笑)」

#### Maker's Voice

### 「日本のユーザーが好む要素を十分に備えたマシンです」

「月並みですが、NT1は“誰もがドライブしやすいニュートラルなマシン”という言い方がぴったりなシャーシだと思います。各パーツの精度が非常に高いので、組み立てやセッティングなどにおいても、さほど悩むことなく作業が進められます。僕が思うに、国内のサーキットとの相性もよさそうだし、そういったことから日本のユーザーには受け入れられやすいマシンではないでしょうか」

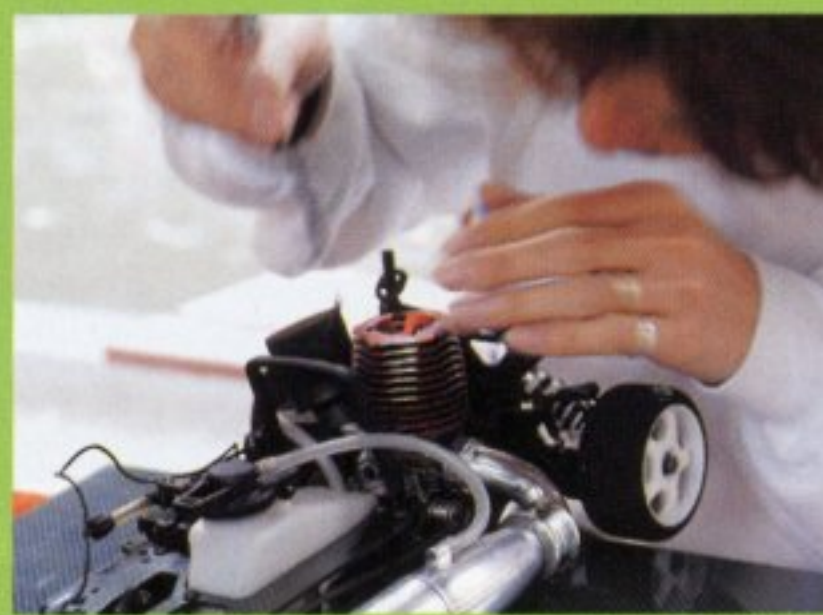


XRAY  
ならではの  
高い精度が  
魅力です!!

### 確実にかつ迅速な作業が要求されるレースシーンで威力をいかに発揮するメカニズム!

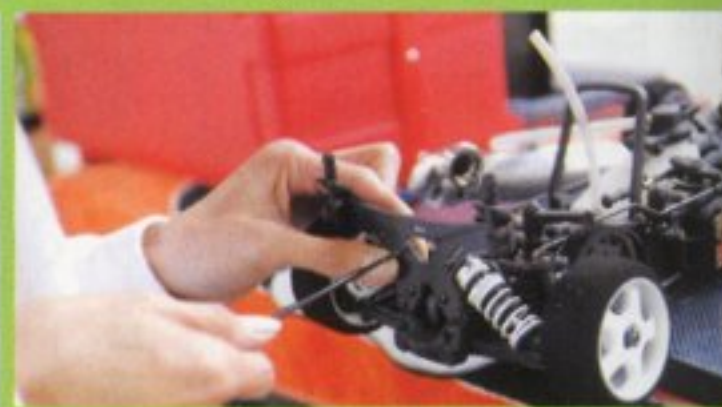
現在のGPツーリングカーのトレンドを盛り込んだオーソドックスなシャーシといえるNT1だが、細部に目を向けるとそこにはXRAYならではのノウハウもふんだんに投入されている。レースシーンでアドバンテージが得られる、ふたつの特徴的なメカニズムを紹介しよう。

#### ①セバレートエンジンマウント



迅速にエンジンの着脱ができる上下2分割のエンジンマウント。佐橋選手も「レースでは短時間の作業が要求されるので上側のマウントだけでエンジンが着脱でき、また、面倒なバックラッシュ調整も容易なのは武器になる」と語る。

#### ②4ステップ式オイルダンパー



1~4穴の4段階で減衰調整ができる4ステップ式オイルダンパー。「すぐさま減衰が変えられるので、どこのサーキットでも路面に応じたセットが素早く行える。精度も高く、デメリットは見当たらない」と佐橋選手も太鼓判を押す。