



**RADIO CONTROL TECHNICAL INFORMATION**

**ayk** RCテクニカル・インフォメーション



**ayk**  
**RADIO CONTROL**  
**TECHNICAL INFORMATION**



PHOTO: S. NISHIGAYA



目次

表2 目次 レース・フォト

1 aykからのメッセージ

2 ラジオコントロールのメカニズム

3~4 RCカー・ドライビング・テクニック

5 レース必勝法

6~7 セッティング編①  
 一般的なセッティング

8~11 セッティング編②  
 aykマシンのセッティング

12 aykグランプリ・フォト

13~16 マシン・カタログ

17~19 スペシャル・パーツ・カタログ

20 キット組み立てワン・ポイント・アドバイス

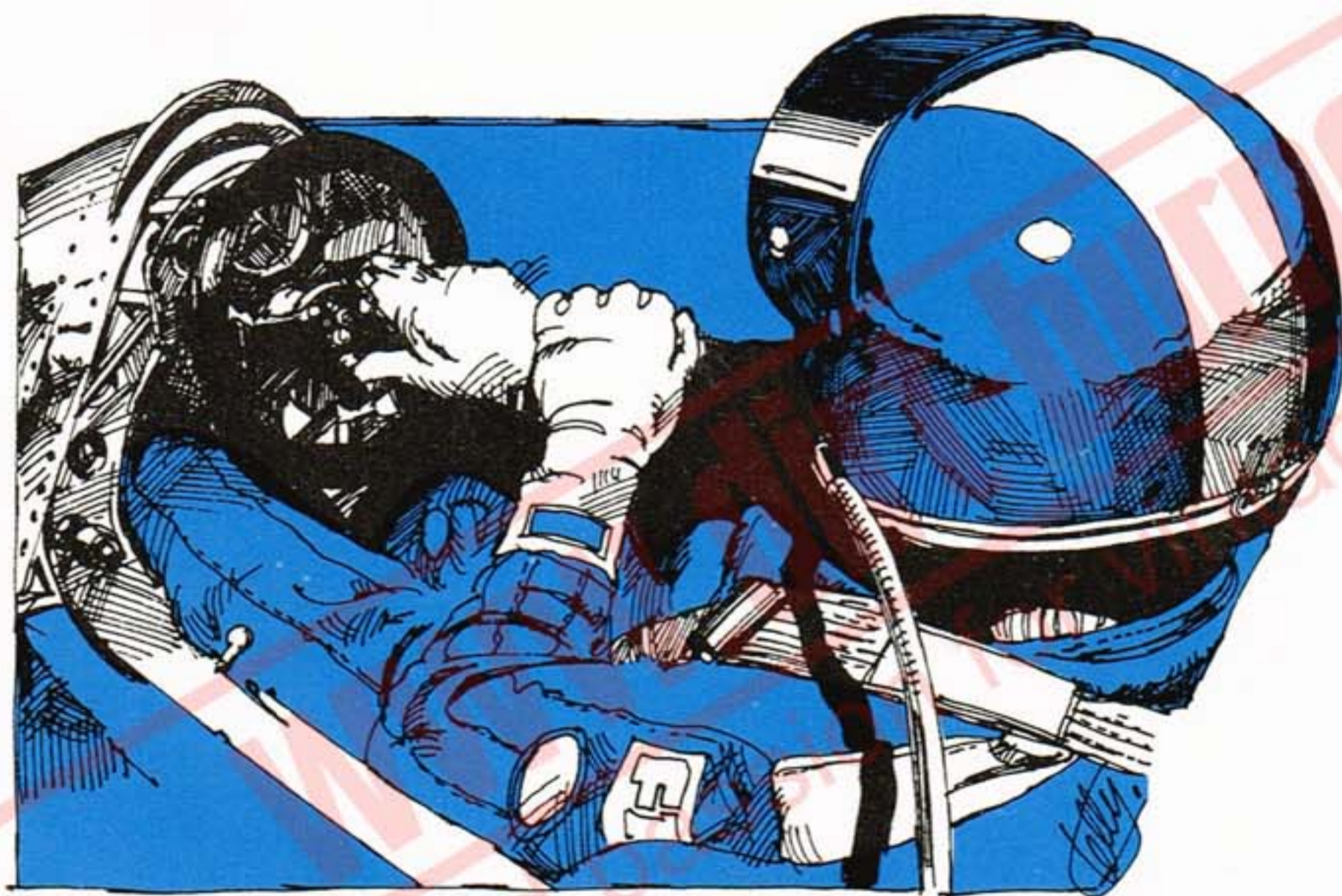
21~23 シャーシ別メカセット方法  
 パーツ・ナンバー図

24~27 スペアー&オプション・パーツ・リスト

28 スペアー&オプション・パーツ価格表  
 シャーシ適合表

●企画/製作/発行  
 青柳金属工業有限会社  
 東京都江戸川区北小岩5-22-7 〒133

# RACING SPIRIT



メカニズムとテクニックの限りない追求。レースの世界は実車もRCカーも全く同じです。多くのマシン・コンストラクターがそうであるように、aykも、設計-試作-テストを常に繰り返しています。それが、長期にわたって第一級の戦闘力を保つマシンを開発する、最良の方法であると信じているからです。

aykの第一号車、「RX1200ビッグ・マーチ」が電動RCカー・レースに衝撃のデビューを飾って以来今日まで、aykの設計主眼は常に「純レース仕様である」ことです。そこから生み出されたマシンのポテンシャルの高さは、何よりも各地のレースでの圧倒的な勝率によって証明されています。このハンドブックは、このようなaykのすぐれたメカニズムを100%発揮させていただくために企画されました。ビギナーの方も、エキスパートの方も、参考資料としてぜひお役立てください。

ayk 開発グループ

ayk レーシング・チーム

# ラジオコントロールのメカニズム

“ラジオコントロール・システム(RC)”この素晴らしい世界を知るためには、まず基本的なメカニズムをマスターしよう。

ラジオコントロール(略してRC)とは離れた場所からクルマや飛行機などのモデルをコントロールする無線操縦システムのことです。現在、最も多用されているのがデジタルプロポーション方式で、これは送信機のスティック動作に比例してステアリングや動力用スイッチの動きをコントロールできるものでスティックを早く動かせばサーボも早く動き途中で止めればサーボもその位置で止まります。このシステムは最も進んだラジオコントロール・システムとして多くのモデルに使用されています。

電動RCカーに使用されるものは2チャンネル・システムで、これは一度に2つの動きがコントロール可能なプロポです。

さて2チャンネルのプロポと呼ばれているメカニズムには大きく別けて3つのブロックがあります。①送信機:スティックの動きを電波の信号に変化させてアンテナから発信

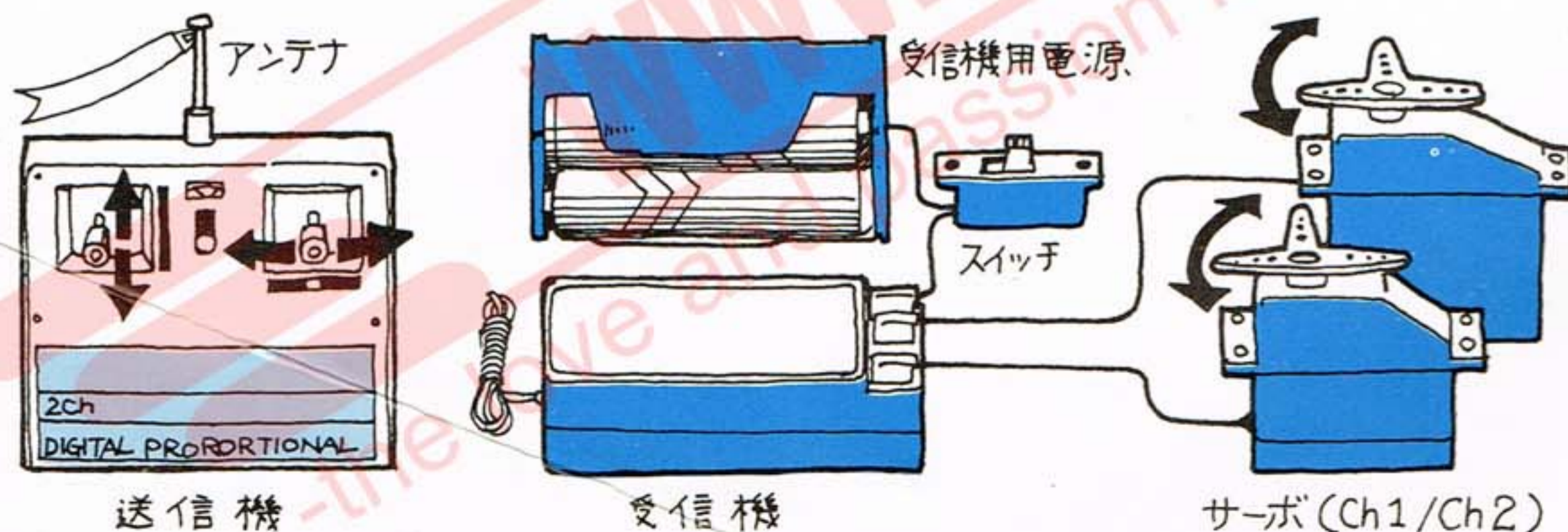
する。②受信機:送信機からの電波をキャッチして各サーボに動きを命令する。③サーボ:受信機からの命令をステアリングや動力用スイッチに伝える。これでクルマは命令通りに左右に曲がり、スピードをコントロールして走る訳です。

またデジタルプロポーション方式で使用されている電波の周波数帯(バンド)は国によって異なりますが日本では8種に分けられており、バンドが違えば同時に8台が走行可能な訳です。

下の表のように8つに別けられていますが、各バンドには混信を防止するためにリボンの色により分けられていますので走行させる場合は必ず送信機のアンテナに自分のバンド数を示すリボンを付けましょう。

このように8つの違った電波であれば混信は無いのですが、もし2台以上の同じバンド数のクルマを近くで同時に

走行させますと、クルマはコントロールを失ない(ノーコン状態)非常に危険です。これはクルマばかりでは無く、飛行機とクルマでも同じバンド数であればノーコンとなりクルマの場合よりもさらに危険が増します。そこで自分の送信機のスイッチを入れる前に下記の点を必ずチェックしましょう。①送信機に自分のバンド数を示すリボンが付いているか②近くにRCマニアがいないか③送信機のアンテナはいっぱいになっているか④送・受信機のバッテリーは十分か⑤工事現場など、近くでトランシーバーが使用されていないか⑥マシンのメンテナンスは完全か、この点をチェックしてから走行させてください。また近くにRCカー等を走行させている人がいた場合はおたがいのバンド数を確認してから走行させましょう。



## ★マナーとルールを守りましょう

27MHz 帯	1 バンド	26.955	茶
	2 バンド	27.045	赤
	3 バンド	27.095	橙
	4 バンド	27.145	黄
	5 バンド	27.195	緑
	6 バンド	27.245	青
40MHz 帯	A バンド	40.655	桃
	B バンド	40.695	白

## ★コーナーでのテクニック

コーナーで最も重要なテクニックは、スロー・イン・ファースト・アウトとアウト・イン・アウトです。これは実車とまったく同じテクニックで、スロー・イン・ファースト・アウトとは、コーナーに入るまでにスピードを落してクリッピングポイントを過ぎてからスピードを上げてコーナーをクリアする方法です。このテクニックを無視してハイ・スピードでコーナーに進入しますと、そのままのスピードではコース・アウトやスピンにつながりますので、コーナリング中にスピードを落とさなければならずマシンが不安定になり結果的にタイム・ロスとなります。

アウト・イン・アウトとは各コーナーでの理想的なラインを通過するテクニックです。このラインは後方からの追い抜きが最っともむずかしく、またコーナリング中のパワー・ロスを最少限に防ぐコーナリング・テクニックです。

またS字コーナーのような複合コーナーは各コーナーを1つのコーナーと考えたラインが理想です。複合コーナーのすべてを速く走るとは不可能に近いので、次に直線があるようなコーナーを生かし直線スピードを上げた方が有利の場合は手前のコーナーはスロー・スピードで進入しマシンを安定させて次のコーナーに全開で進入した方がタイム・アップとなります。

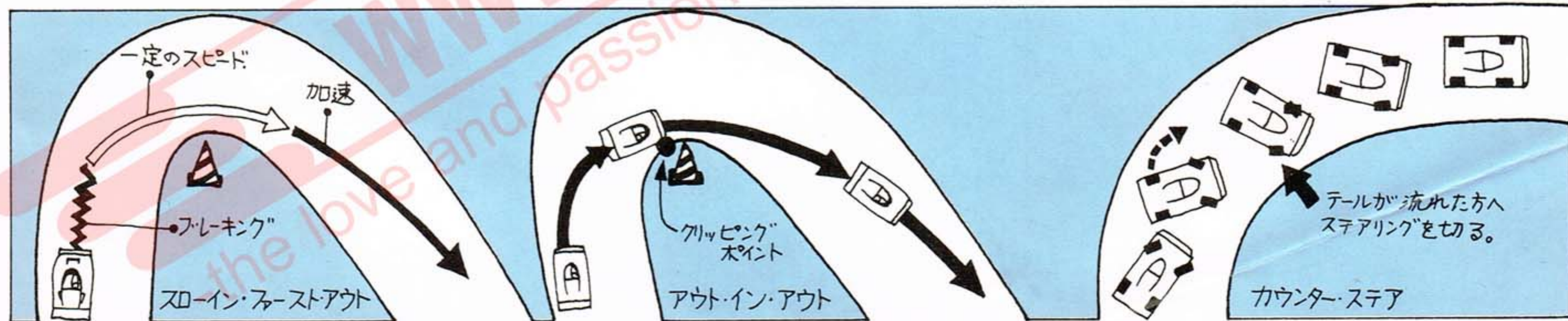
## ★実戦でのコーナリング・ライン

実戦でのコーナリング・ラインは前述のコーナーでのテクニックとはちょっと違います。前述のテクニックは1台での走行のタイムアップ方法ですが、レースとなると数台のマシンが1度に同じコーナーに進入する訳で、いつも自分のラインを通過できるとは限りません。またイン側をあけるとすぐに後方のマシンに抜かれてしまいます。そこで多少スピードを押えてもインをあけないコーナリングが必

要です。これが複合コーナーになると抜かれないためにはハイテクニックが必要ですのでチーム・メイトとコーナリングでの練習走行をしましょう。

## ★カウンター・ステア

コーナーにハイスピードで進入して、リア・タイヤのグリップが限界を越えるとマシンのリアが外側に横すべりを始めます。このままではスピンしてしまうので、すべてっている方向にステアリングを切りマシンを安定させます。しかしこの方法はタイミングをミスするとスピンにつながりますし、コーナリング中のパワー・ロスが大きいためタイム的にはあまり良いとは言えません。カウンター・ステアを切るようなコーナリングよりもコーナーの手前で減速して安定したラインで走るグリップ走法の方がタイムは向上します。

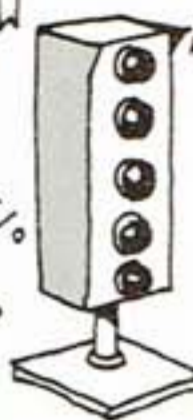


# RCカー・ドライビング・テクニック

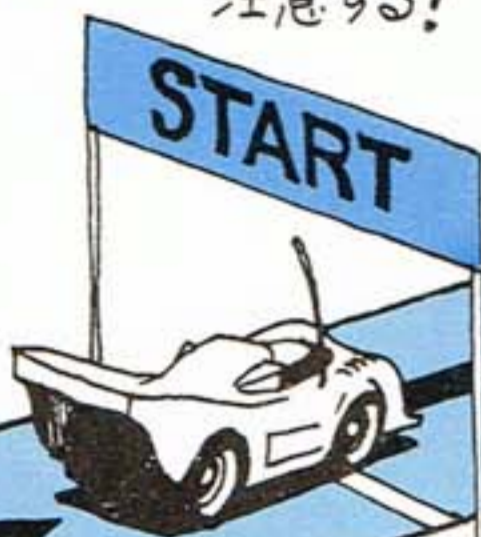
チームメイトに  
マシン前方を見ていて  
もらおう。



バンド・リボン。  
必ずつける。



スタートはフライングやホールスピンに  
注意する!



第1コーナーはクラッシュ多発地帯。  
一歩遅れて出るのも作戦だ。

看板などをめやすにして  
いつも同じラインを  
通るようにする。



コーナーとコーナーが直線で  
結ばれていた場合は、ひとつの  
コーナーとしてとらえて、スムーズに  
クリアしてゆくのがベスト。

ストレートは、路面のよい所を  
選んで一直線に。でも、第1  
コーナーでアウトへぶくらまぬよう。  
後半はスロットルを加減しよう。



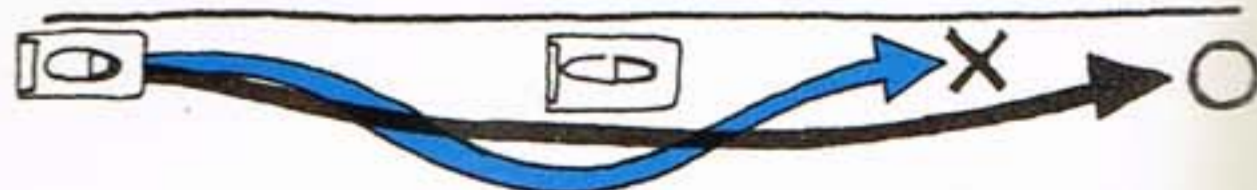
Rの大きいコーナーは、アウト・イン・  
アウトは不利。ストレートの長さを  
少しでもかせぐために、ステアリング  
のもどしを早くできるようなライン  
がよい。

ヘアピンは、じゅう分に  
減速して小さくクリア。  
ここでムリしても、タイム  
は悪くなるばかりだ。  
他車を抜く  
チャンス。

S字からヘアピンなどにかけては、  
どれかひとつのコーナーはあきらめ、  
なるべく加速できる所を重点的に  
せめてゆこう。

トラブルでリタイヤする時は、マシンが動くのなら  
他車のじゃまにならない所によせるのがマナー。

ダンロップ・ブリッジ。  
一瞬、マシンが  
かくれるから注意。



ブレーキングは、できるだけ  
直線的な部分で  
終えよう。ムリして  
スピンをしては、  
タイムが出ない。



ストレートなどで他車を追い抜く時は、  
判断を早めに下して、ゆるやかなラインで  
前に出よう。急なステアリングはスピン  
や転倒につながり。

ストレートへの加速を重視して、  
ここは一度アウトへ出る。

# レース必勝法

スタート、ゴール、この短い時間の中に多くのドラマがある。  
そしてチェッカーを受けるキミがヒーローとなるのです。

レースに勝つ為の第一条件は、すべてに余裕をもつことから始まります。エントリーの受けギリギリにサーキットに着いたのでは、そのレース結果は決して良いとは考えられません。

まずサーキットに着いてから自分のピットを作り、マシンの各部を再チェックします。特に受けと同時にプロポを保管されますので、ステアリングの動き、動力用スイッチの動きをチェックします。次に各ネジを増し締めして、回転部分にオイルを差します。

受けが開始されましたらなるべく早くにエントリーを済ませてサーキットの各コーナーや路面状態を研究します。これは勝つためには非常に重要なことです。コントロール台から見たコースと歩いてみたコースでは大きく違っていることがあります。

予選第1ヒートは自分の順番までは各選手の走りを見て、ブレーキングの位置、コーナーのライン等を研究します。さて自分の予選ヒートになりましたら、トリムの調整を行いません。一般に第1予選ヒート前には1周の練習走行がありますので、この時は速く走るよりも直線部でトリムのチェック、コーナーでのマシンの安定性をチェックしましょう。第1ヒートは速く走るよりも確実に走ることが要求されます。テクニックの半分を走りに残りの半分で自分のマシンの調子を見ながら走ります。その訳はこの第1ヒートこそレースの中で最も重要なヒートであるからです。第1ヒートを何も考えずに単に速く走ろうと考えると、(速く走りそのままゴールとなれば最高ですが)コーナーでオーバー・ステアだったり逆にアンダー・ステアだったり、ギア比が合っていないためにストレートのス

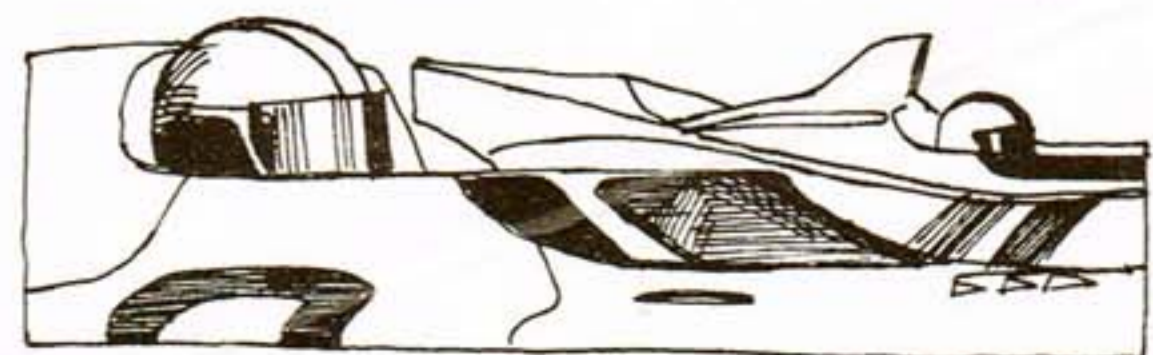
ピッドが遅かったりした場合に、第2ヒートまでに原因をつかむことが出来なくなり、第2ヒートも同じセッティングで走らなければならないとなります。これでは第2ヒートでのタイム・アップは不可能です。そこで前記のように第1ヒートは練習なんだという気持ちで走ることが大切になってくる訳です。

第2ヒートまでに第1ヒートでセッティングが合わなかった部分を直します。しかしこれは程度が問題で、いくら第1ヒートでうまく走れなくてもセッティングを180度変更するのは考えものです。セッティングを変える部分は、前後タイヤのコンパウンドと直径、ピニオンとスパーでギア比、ステアリングの切れ角位に止めた方が無難でしょう。また第2ヒートのスタート前に各部の増し締めをもう一度チェックしましょう。



第2ヒートは第1ヒートでの自分のマシンの走り、他の選手の走りをよく見て走ります。予選ヒートが2回の場合はこのヒートでタイムを出さないと予選をパスしませんのでテクニックの100%で走ることは当然ですが、スタート直後の第1コーナーは注意が必要です。実車のレースでも同じですがスタート直後の第1コーナーは各車の差が無く、一度に数台のマシンが同じラインでコーナーを通過しようとするので当然クラッシュも多くなります。そこで自分のマシンの性格をつかみ、スタートでダッシュの良いマシンであればトップに出る、反対にスタートは悪いがストレートの後半でスピードの乗るマシンであればスタートをちょっと遅らせてストレートでトップに出る作戦が良いでしょう。またコーナーで前車がインをあけてもよほどの自信が無い限りはインを差すことはやめましょう。これはうまくインからクリア出来れば良いのですが、もし接触したりスピンをしたりしますと大変なタイム・ロスとなりますので予選ヒートではあまり無理な走り方はしない方が決勝ヒートに残る可能性が大きくなります。

さて君のタイムは？決勝ヒートに進出できましたか。決勝ヒートに進出が出来ればもう何も考えることはありません。決勝ヒート前に再度マシンをチェックして決勝ヒートは全力でトライしてください。



# セッティング編① 一般的なセッティング

マシンの持つ最大のポテンシャルを引き出す。それがセッティングでありレースで勝つための絶対条件なのです。

サーキットでよく耳にする言葉にオーバー・ステア／アンダー・ステアという言葉があります。これはコーナリング中のクルマの動きを指すものです。

しかしレースにはオーバー・ステアのクルマもアンダー・ステアのクルマも不向と言えるでしょう。レースではニュートラル・ステアの状態が理想とされていますが、クルマをニュートラル・ステアにセッティングすることは非常に難しいとされています。しかしニュートラル・ステアに近いセッティングが出来れば勝利の50%は手中に収めたと言っても過言ではありません。

1-☒でニュートラル・ステア／オーバー・ステア／アンダー・ステアのコーナリング中のクルマの動きがわかります。

1-㉠は理想的なニュートラル・ステアのクルマのコーナリングです。コーナーのクリッピング・ポイントで確実にインについてコーナーをクリアしていきます。(このコーナリングは実車でもアウト・イン・アウトのコーナリングと呼ばれ、レースの基本とされています。)この状態はフロント／リア・タイヤが平均にグリップしています。

1-㉡はオーバー・ステアなクルマのコーナリングです。コーナーでステアリングを切るとクルマのリアがアウト側に流れてしまいスピン状態になります。これでは高速コーナリングは不可能です。

1-㉢はアンダー・ステアなクルマのコーナリングです。コーナーでステアリングを切っても前輪が流れてしまいクルマはステアリングを切った状態で直進してしまいま

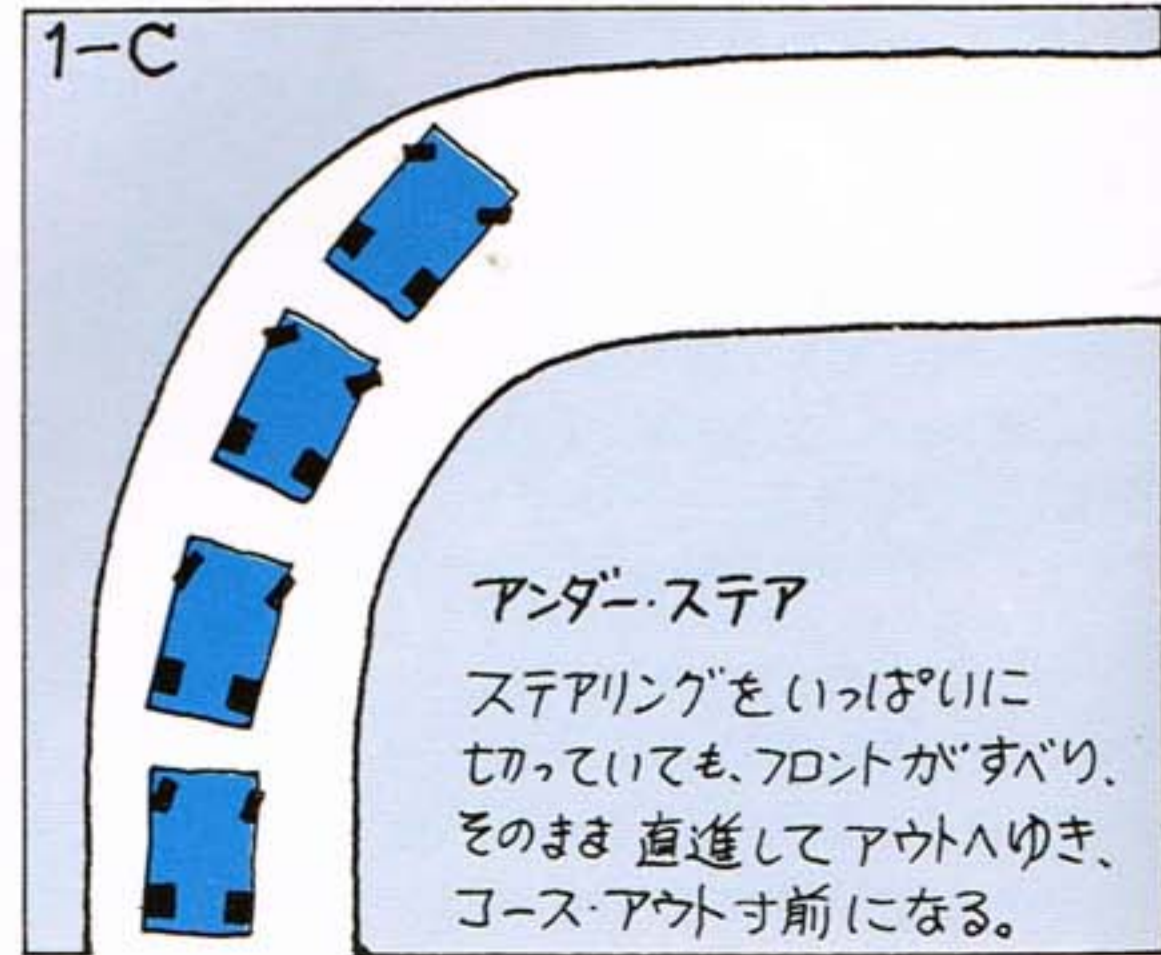
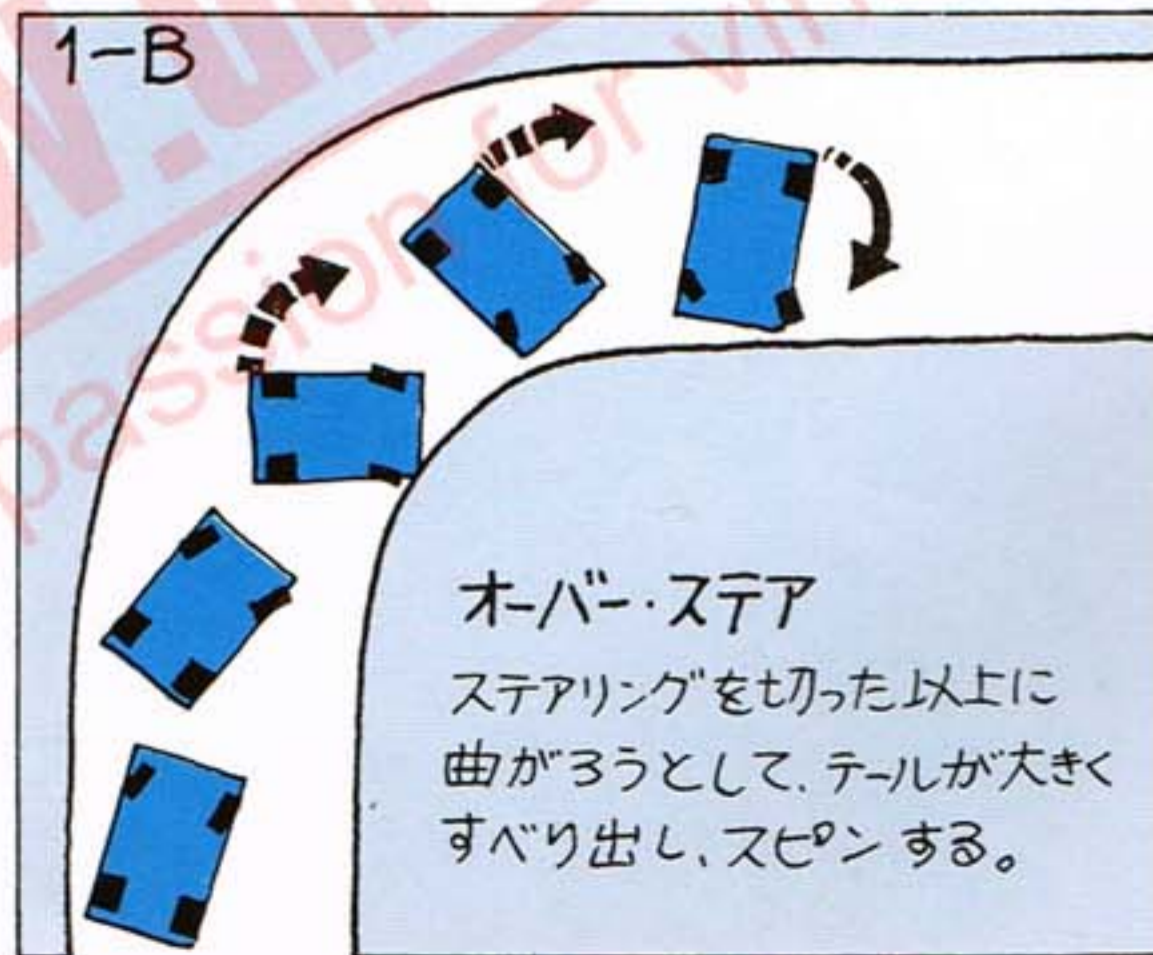
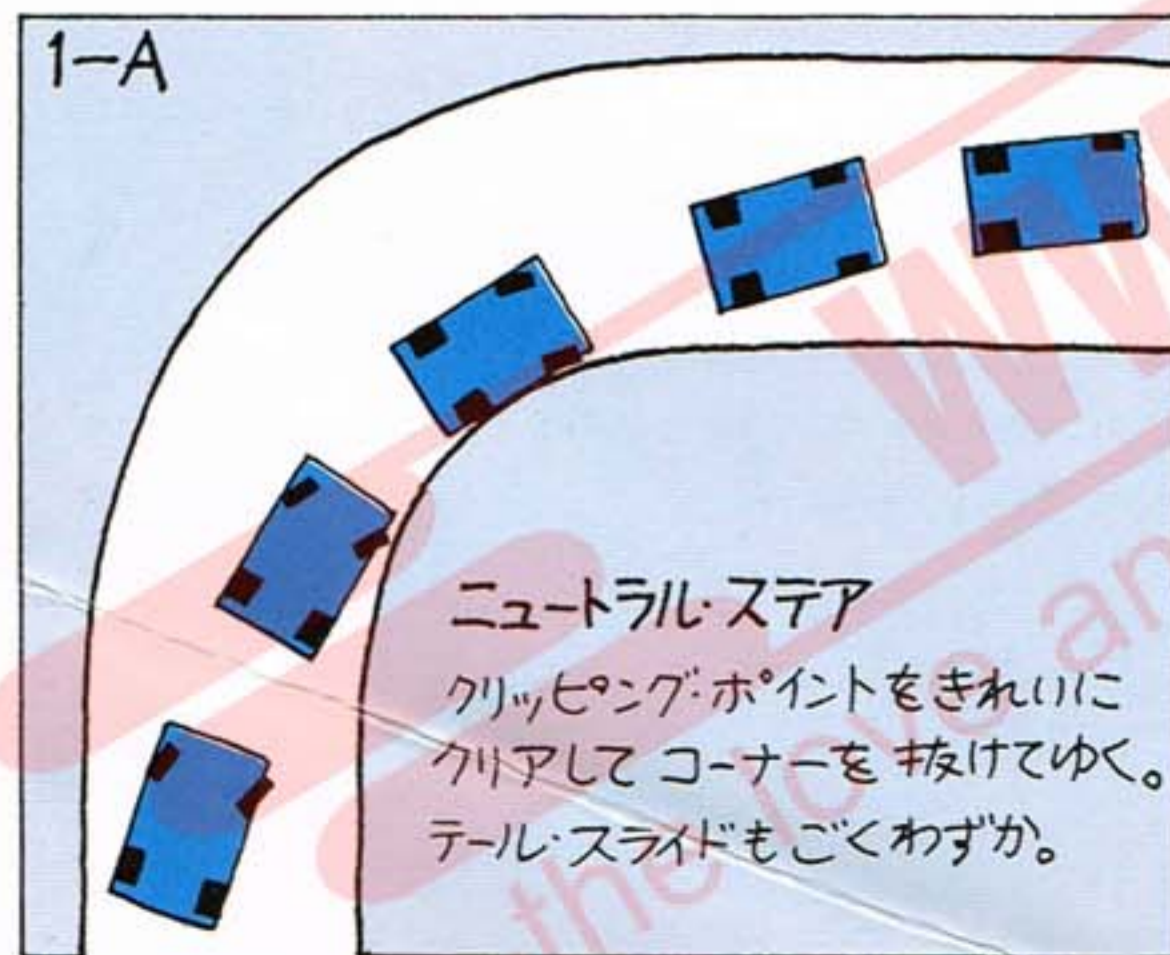
す。これでは、よほど幅の広いコースでなくては外側にコース・アウトしてしまいます。

さて、それではなぜオーバー・ステアになったりアンダー・ステアになったりするのでしょうか。これには多くの原因があるのですが考えられるのは下記の7点です。

- タイヤの選定
- フロント・トレッドとリア・トレッドの関係
- 重心位置
- 左右のタイヤ荷重
- ボディ形状
- キャスター角度
- トーイン

このすべての部分を理想的にセッティングしなければニュートラル・ステアにはなりません。

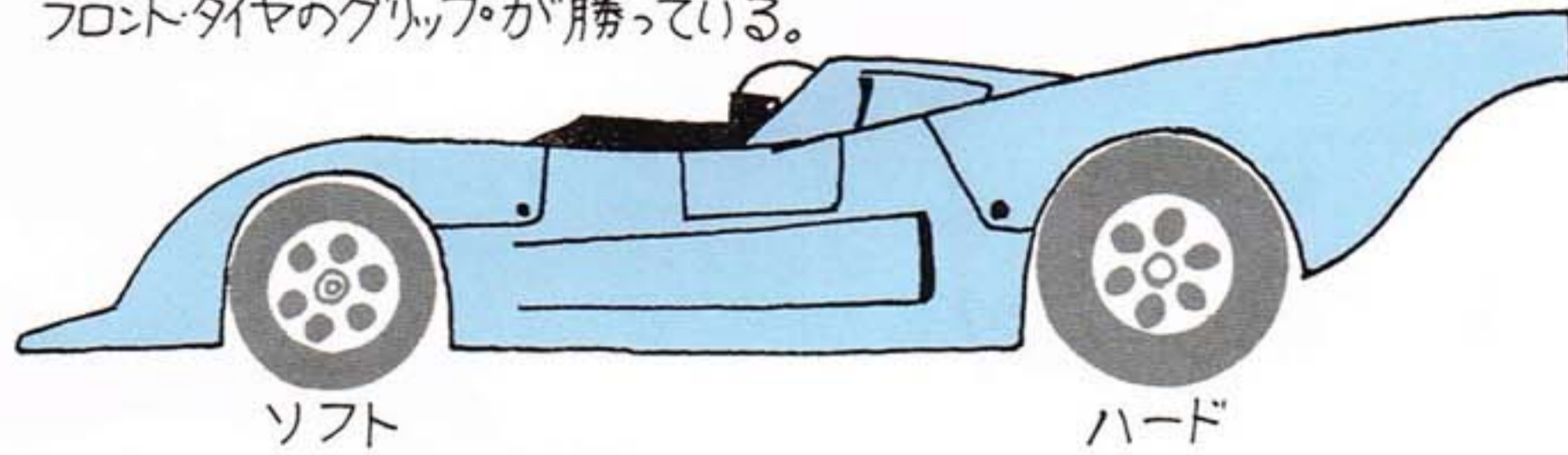
それではイラストでオーバー・ステア／アンダー・ステアの各部をチェックしてみましょう。



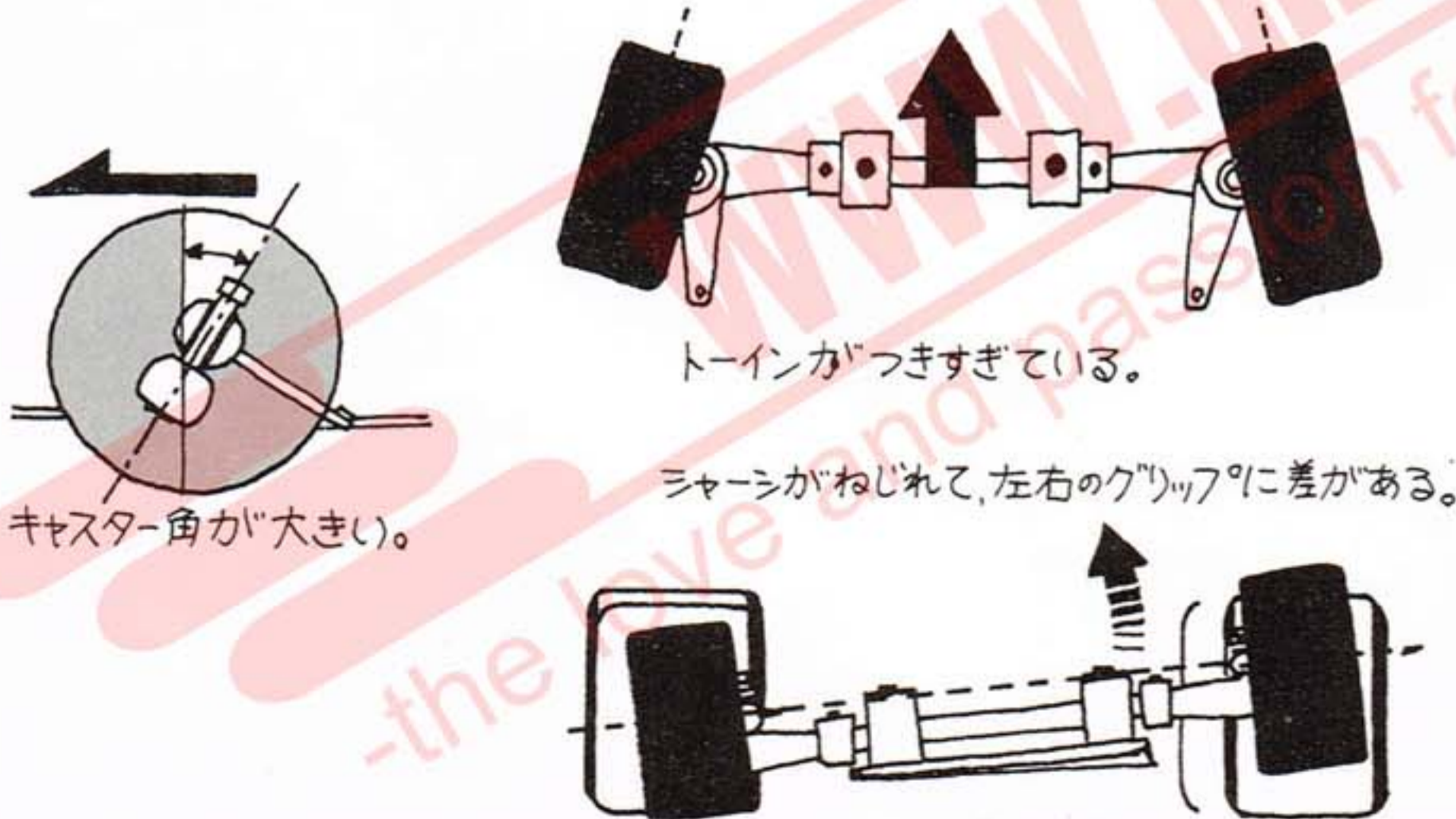
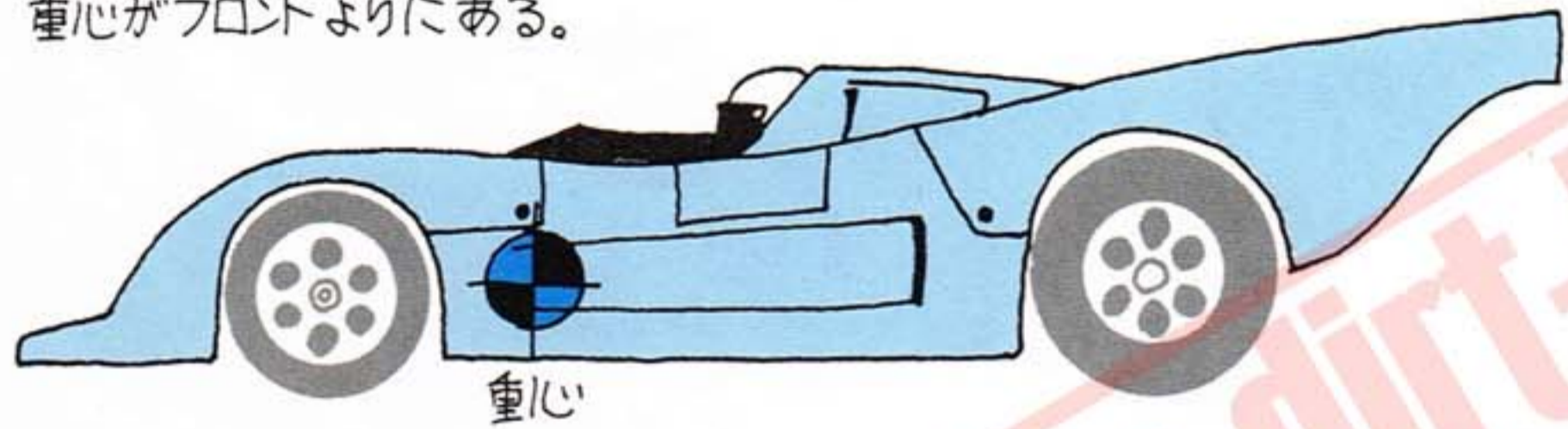


## オーバー・ステア-の要因

フロント・タイヤのグリップが勝っている。

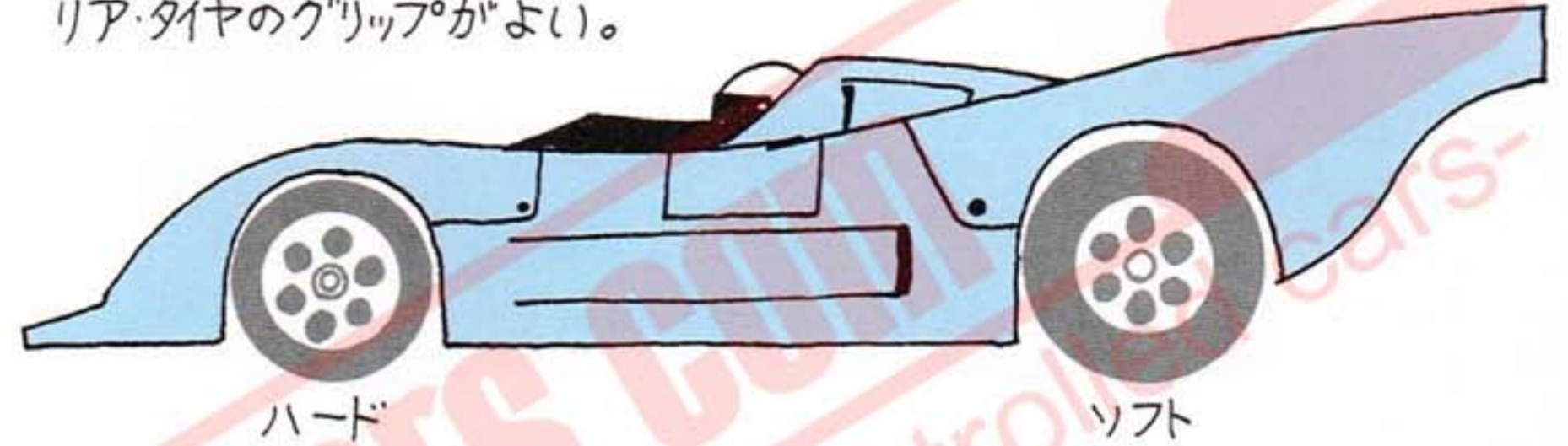


重心がフロントよりにある。

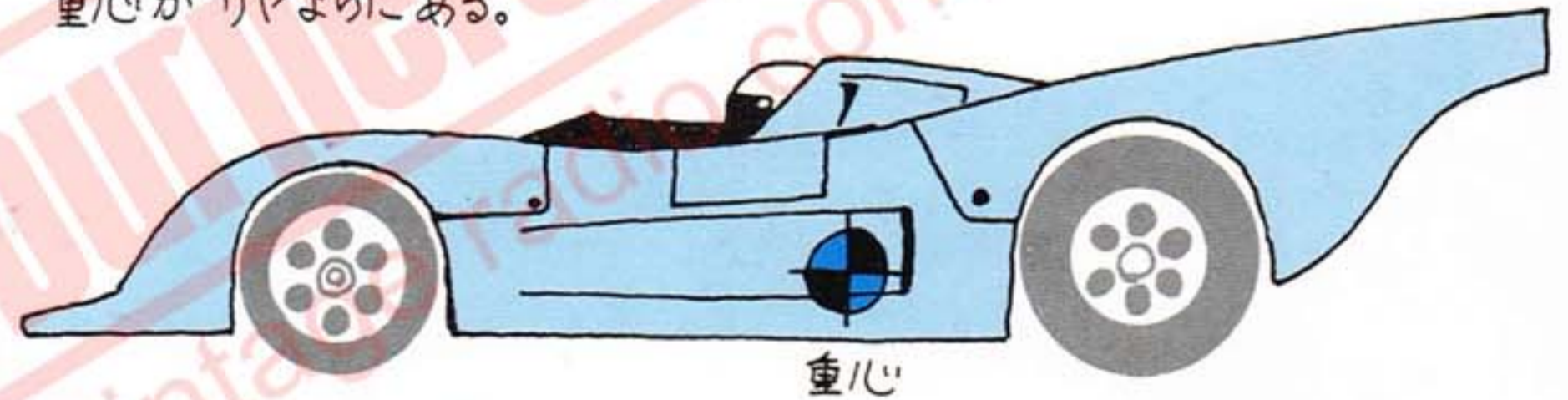


## アンダー・ステア-の要因

リア・タイヤのグリップがよい。

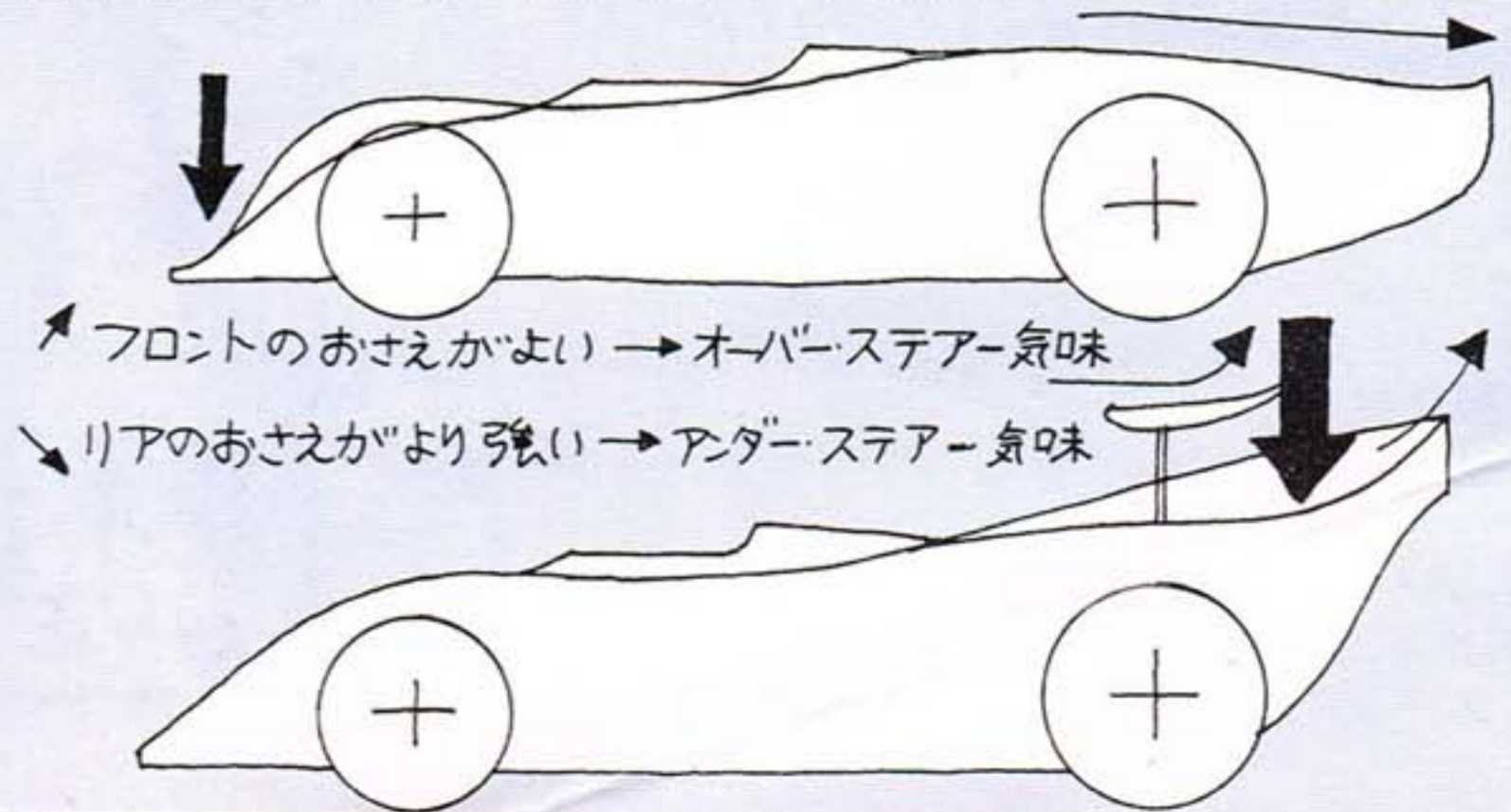


重心がリアよりにある。



※ QYKのマシンは、重心をシャ-シ・センターにセットしています。

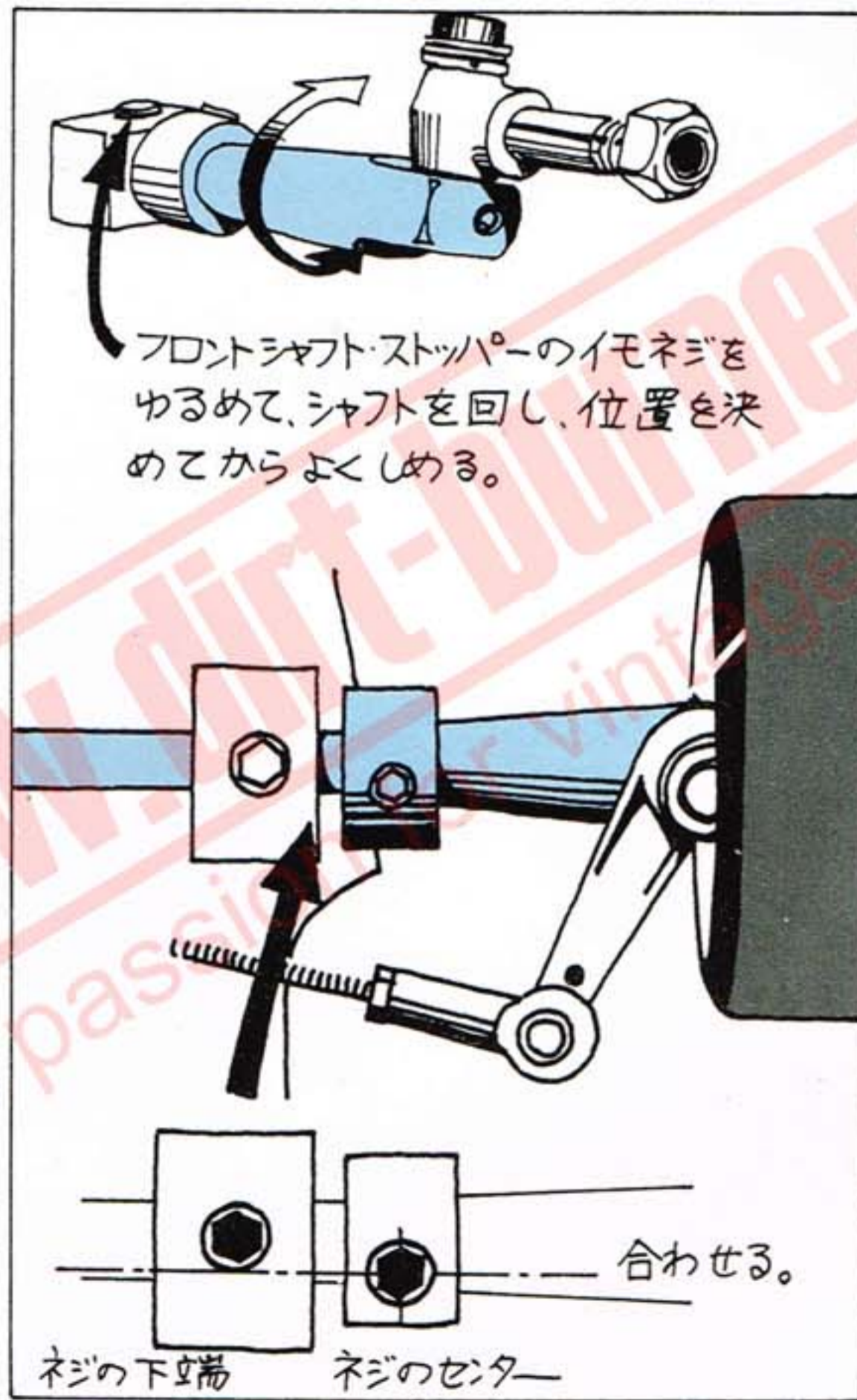
ボディによる、アンダー・ステア、オーバー・ステア。



## ① キャスター角について

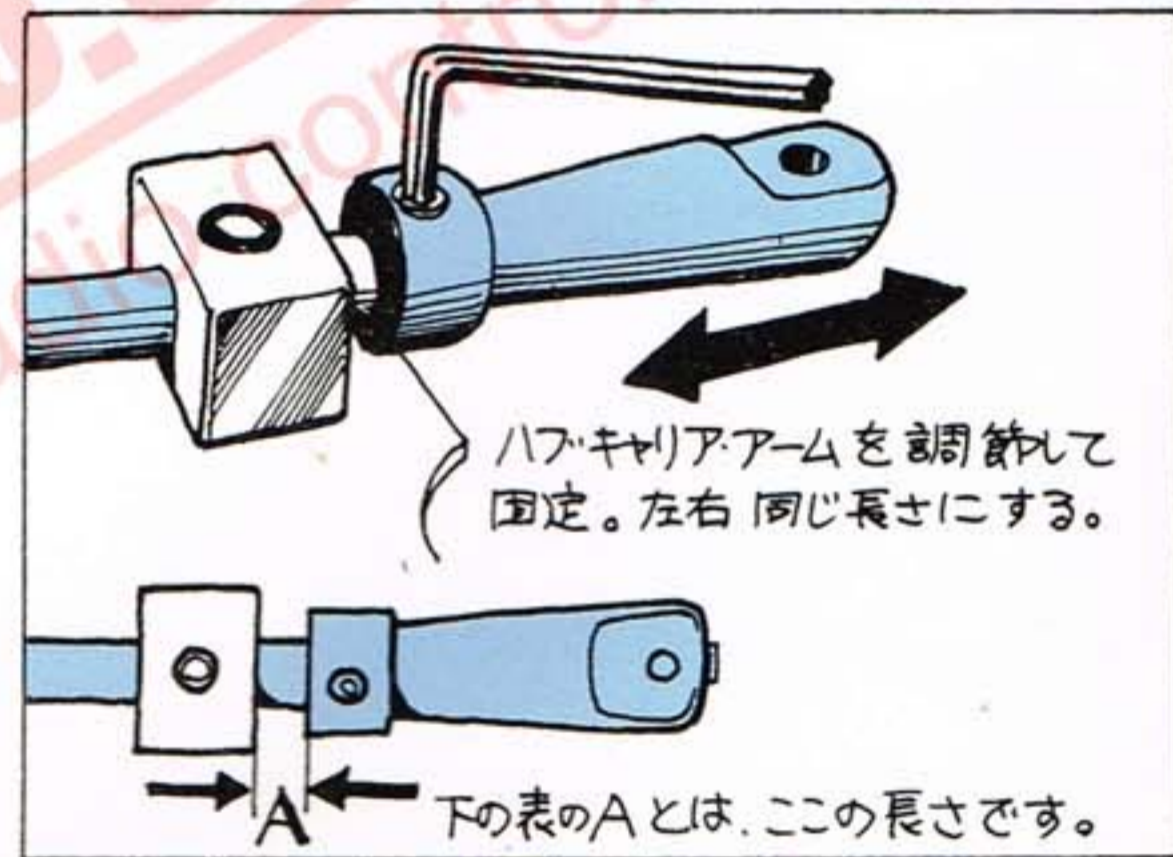
aykのマシンはすべてキャスター角がセッティング可能になっています。キャスター角を付けるとフロント・ホイールがキング・ピンに引っ張られ常にホイールを進行方向に向けようとしますので直進性、方向安定性が良くなります。しかしキャスター角を大きく付けるとステアリングを切った状態でのタイヤの接地面積の変化が大きくクルマの動きはクイックとなります。クイックなステアリング特性はエキスパート・クラスの人であれば十分にテクニックでカバー出来るばかりか、タイムの短縮にもつながりますが、初中級クラスではクルマの動きを押えきれずにスピンにつながるケースが多くなります。これはハイパワーなモーターを使用するとさらに多く現われてきます。

そこで初中級クラスの方は右図のようにハブキャリア・アーム固定用ホーローセット（イモネジ）先端がフロント・シャフト固定用ホーローセットの中央になるようにハブキャリア・アーム固定用ホーローセットをゆるめてハブキャリア・アームを後方に角度をつけてください。さらにクイックなステアリング特性を得たい場合はこの角度を徐々に大きくセットしてください。このキャスター角は各自の走らせ方やテクニックで違ってきますので初めは前記の位置でセットしてテスト走行をしながら角度を決定するのが理想的です。



## ② フロント・トレッド

フロント・トレッドは前後のタイヤの材質や直径で変化します。



タイヤによるフロント・トレッド設定の変化

フロント・タイヤ	リア・タイヤ	Aの長さ
ソフト 小径	ソフト 小径	2~3ミリ
ソフト 大径	ソフト 小径	3~5ミリ
ハード 大径	ソフト 大径	0ミリ

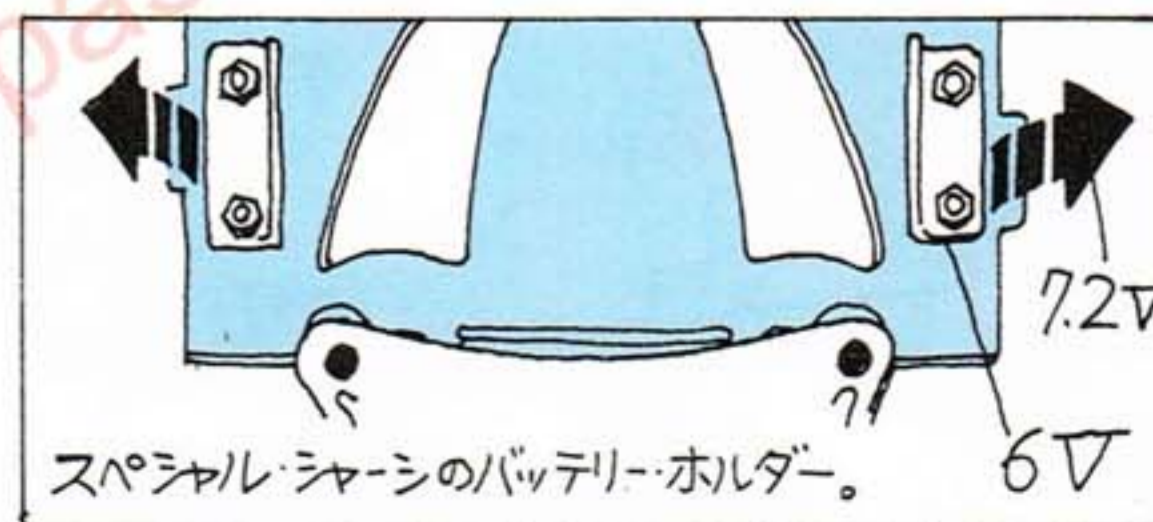
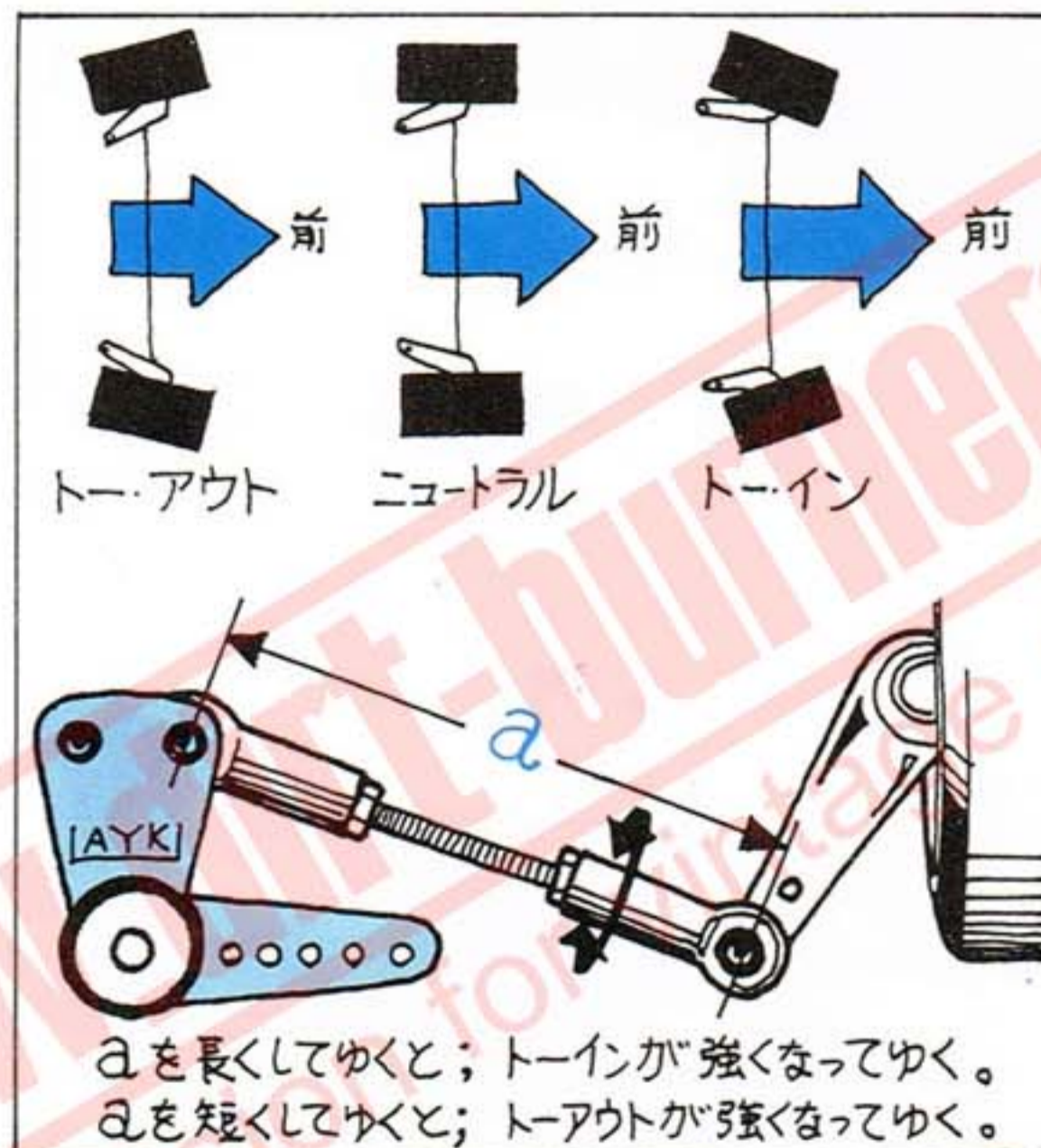
### ③ トーイン/トーアウト

トーインはマシンを直進させる上で必要なセッティング部分です。しかしトーインを強くつけすぎるとオーバー・ステア（ステアリングがクイックになる）になったり抵抗になったりしますのでシャーシの上から見て少しハの字になっている位で充分です。トーインの調整はハブキャリアとサーボ・セイバーの間にあるピロボール付シャフトで行ないます。この部分はスペシャル・シャーシと他のシャーシではパーツが違います。スペシャル・シャーシの場合はハブ・キャリア側のピロボールを外してトーインを強く付ける場合は左(反時計回り)方向に回転させて調整します。ニュートラルに近くするには右(時計回り)方向に回転させます。

マーチ・タイプII/ノバ53SタイプIIのシャーシの場合はサーボ・セイバー側がピロボールではなくL型に曲げられストッパーで固定されていますがハブキャリア側にはピロボールを使用していますので調整方法はスペシャル・シャーシと同じです。

### ④ バッテリー・ホルダー

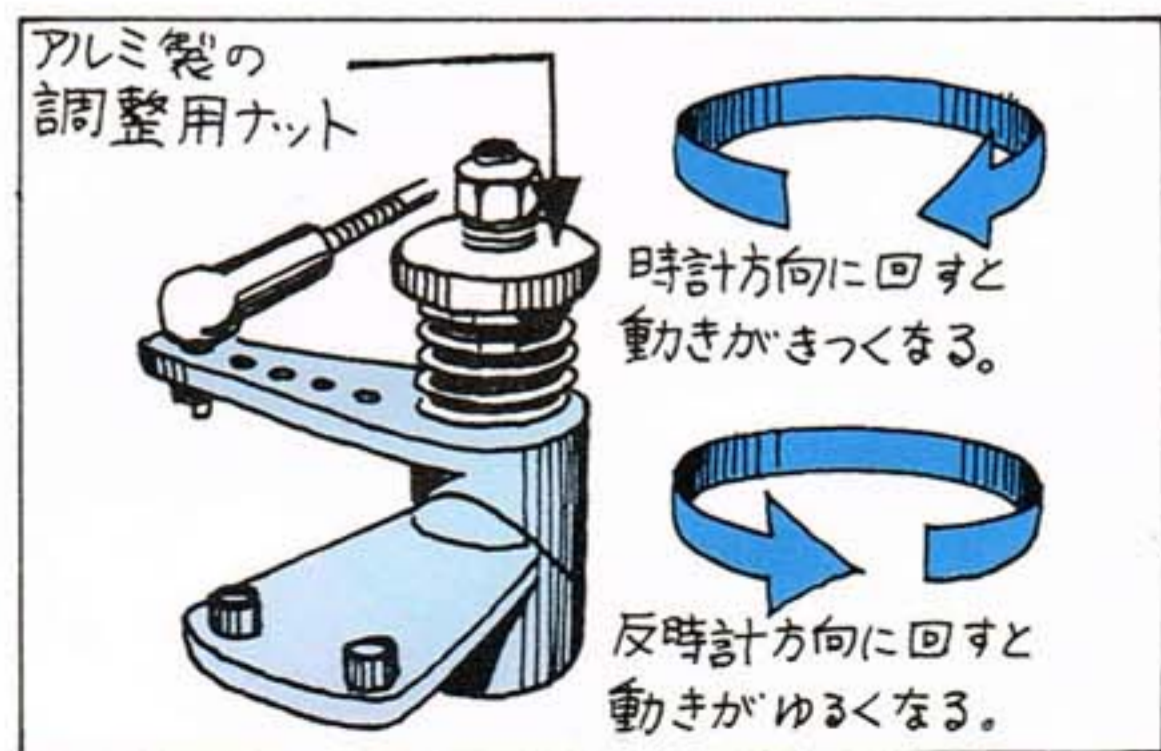
aykのシャーシは基本的に6V、7.2Vのどちらのバッテリーもセットが可能でしたが、車種によっては7.2Vバッテリーをセットするとメカプレートの左右に多少無理がありました。しかし今回のスペシャル・シャーシでは右図のバッテリー・ホルダーにより6V、7.2Vのどちらのバッテリーでも完全にホールドする設計となりました。



### ⑤ サーボ・セイバー

aykのマシンにはすべてサーボ・セイバーがセットしてあります。サーボ・セイバーは、クラッシュ時のショックを吸収してステアリング用サーボを守る働きをしています。サーボ・セイバーの動きはスプリングにより調整が可能です。(下図)

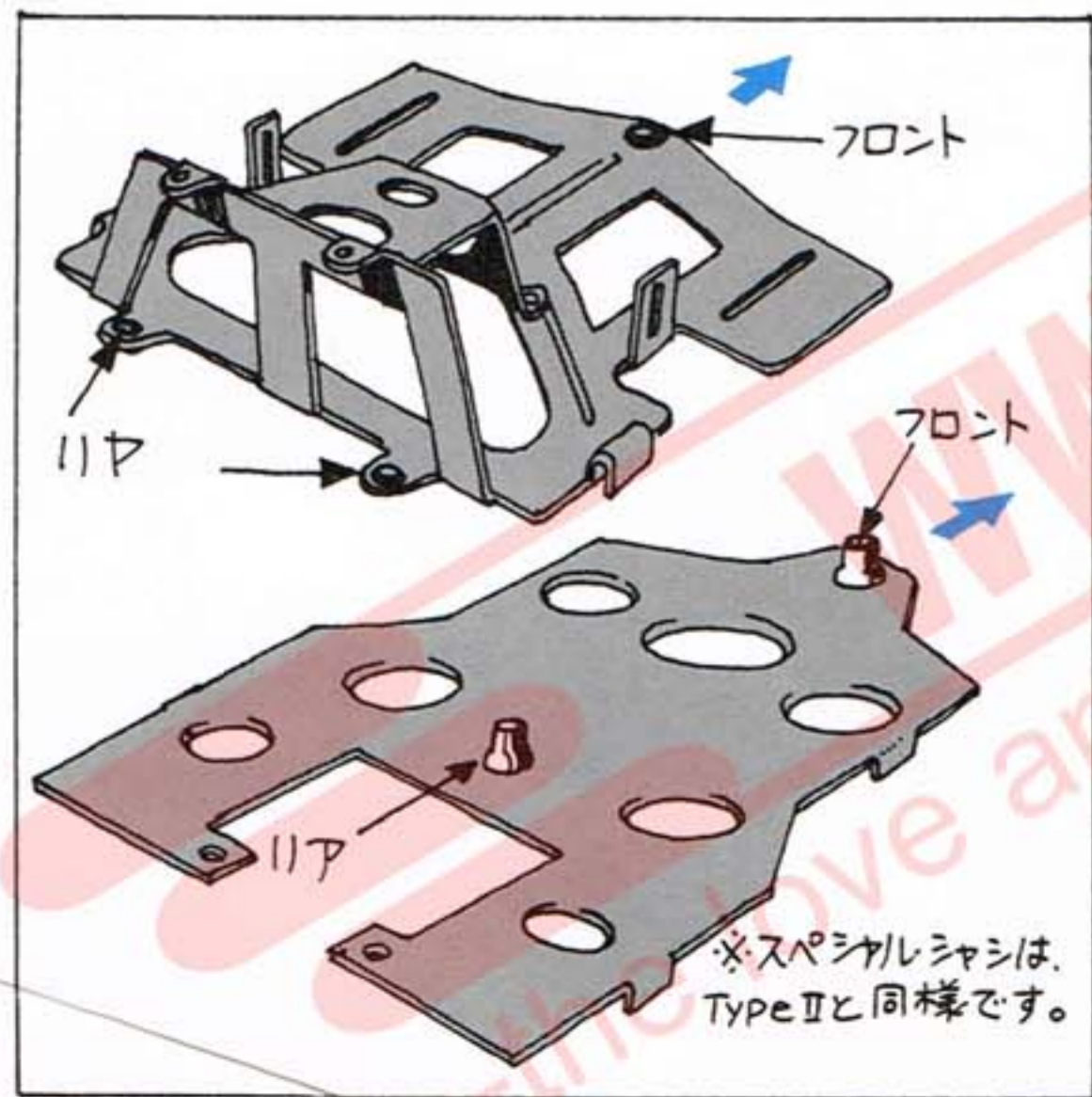
しかしあまりゆるくしますと走行が不安定になります。逆に強く締めつけますとサーボ・セイバーとしての働きが無くなりクラッシュ時にステアリング用サーボのトラブルが発生しますので、受信機用のスイッチを切った状態でフロント・タイヤを手で左右に切ってみてください。この時にサーボ・セイバーからステアリング用サーボまでのリンケージ・シャフトが動かずにサーボ・セイバーの部分だけで動くようにセットしてください。



## ⑥ メカプレート固定ナット

メカプレートは下図のようにフロント1ヶ所、リア2ヶ所(ルノー・アルピーヌ/ボルシェ936の場合は前後2ヶ所)でセミフローティング・マウントされています。この部分をセッティングするとクルマの性格が変化します。

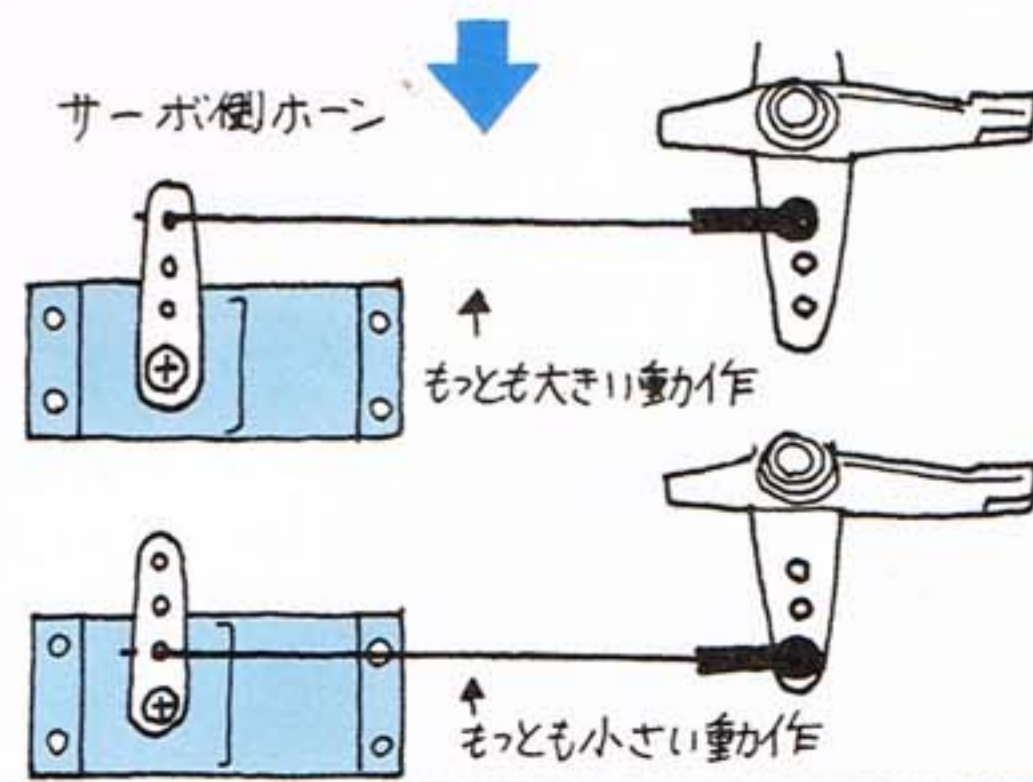
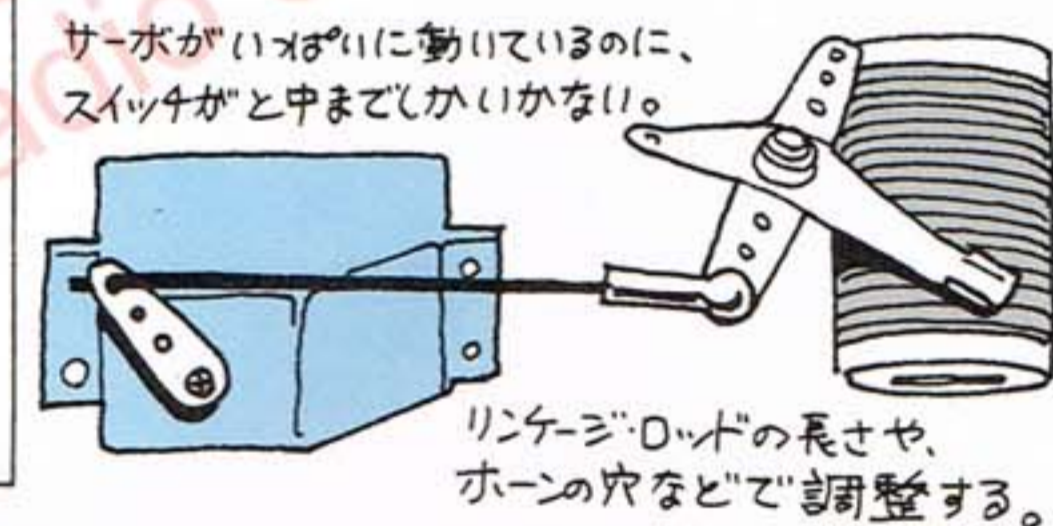
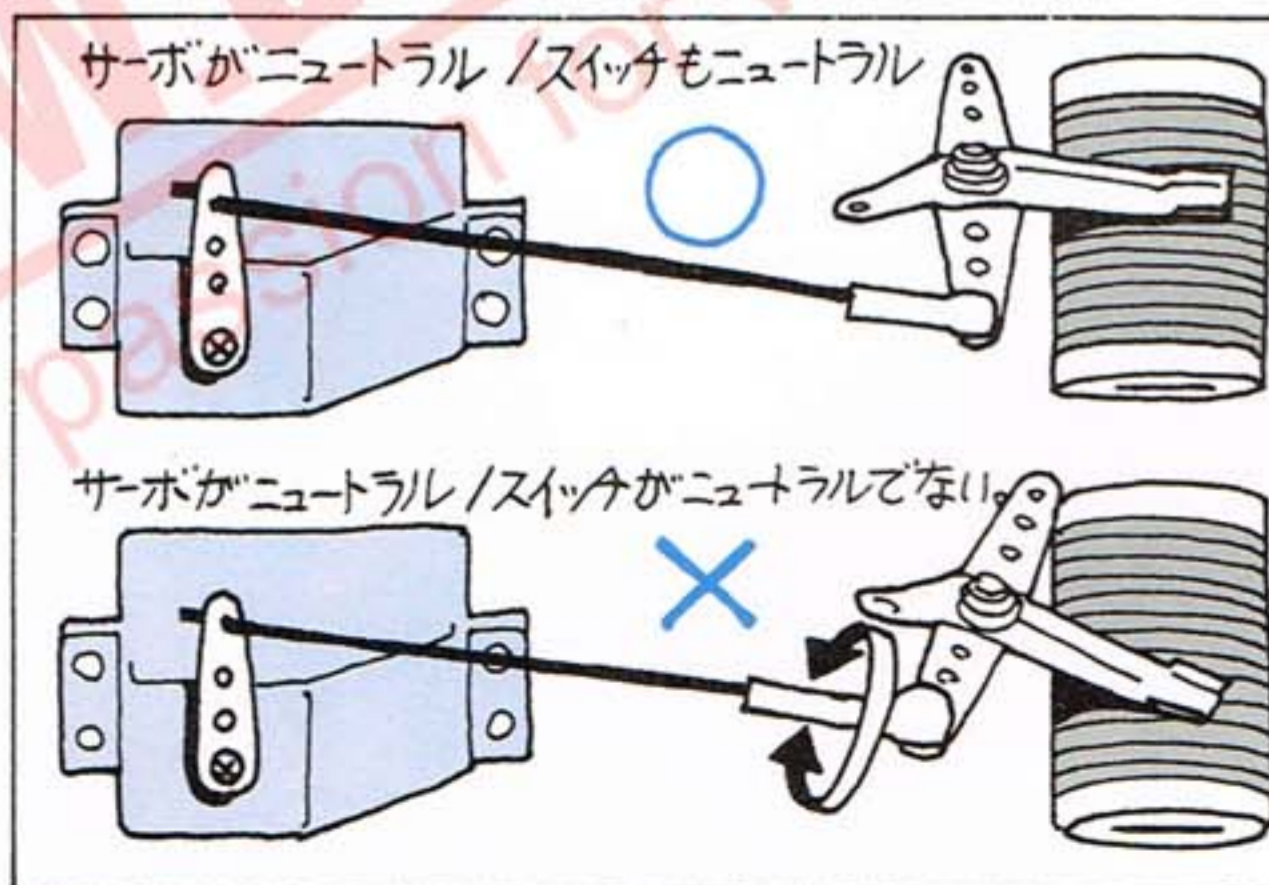
- フロントをゆるくしてリアを固めに締め込むとクルマはアンダー・ステアーとなります。
- フロントを固く、リアをゆるくするとクルマはオーバー・ステアーとなります。



## ⑦ 動力用スイッチ

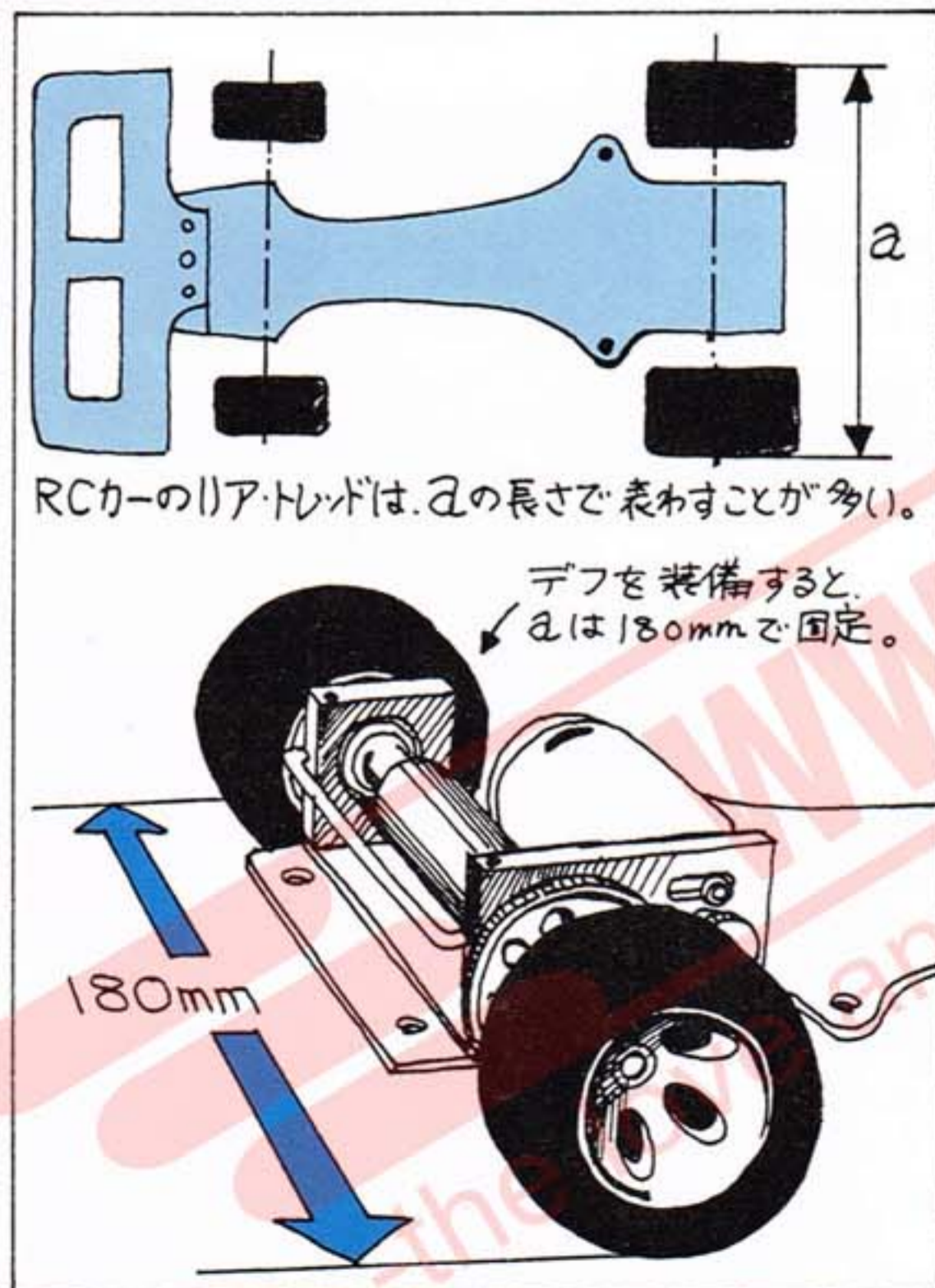
動力用スイッチはスペシャルカーと他のモデルでは違いますが、セット方法はどちらも同じです。

セット方法で最も重要なことは動力用スイッチ・サーボのストロークとスイッチの関係です。サーボがニュートラルの時にスイッチがニュートラル位置になるようにスイッチ側のボールジョイントで調整します。次にサーボを前進方向にフルに作動させてスライドスイッチが一番端、(最高速ポイント)になるか確認します。中間までしかスライドしない場合は図のようにサーボ・ホーンとスライド・スイッチのリーケージ・セットの穴の位置で調整します。また逆にスライド・スイッチが最高速ポイント以上に振ってしまった場合も図のように調整します。



## ⑧ リア・トレッド

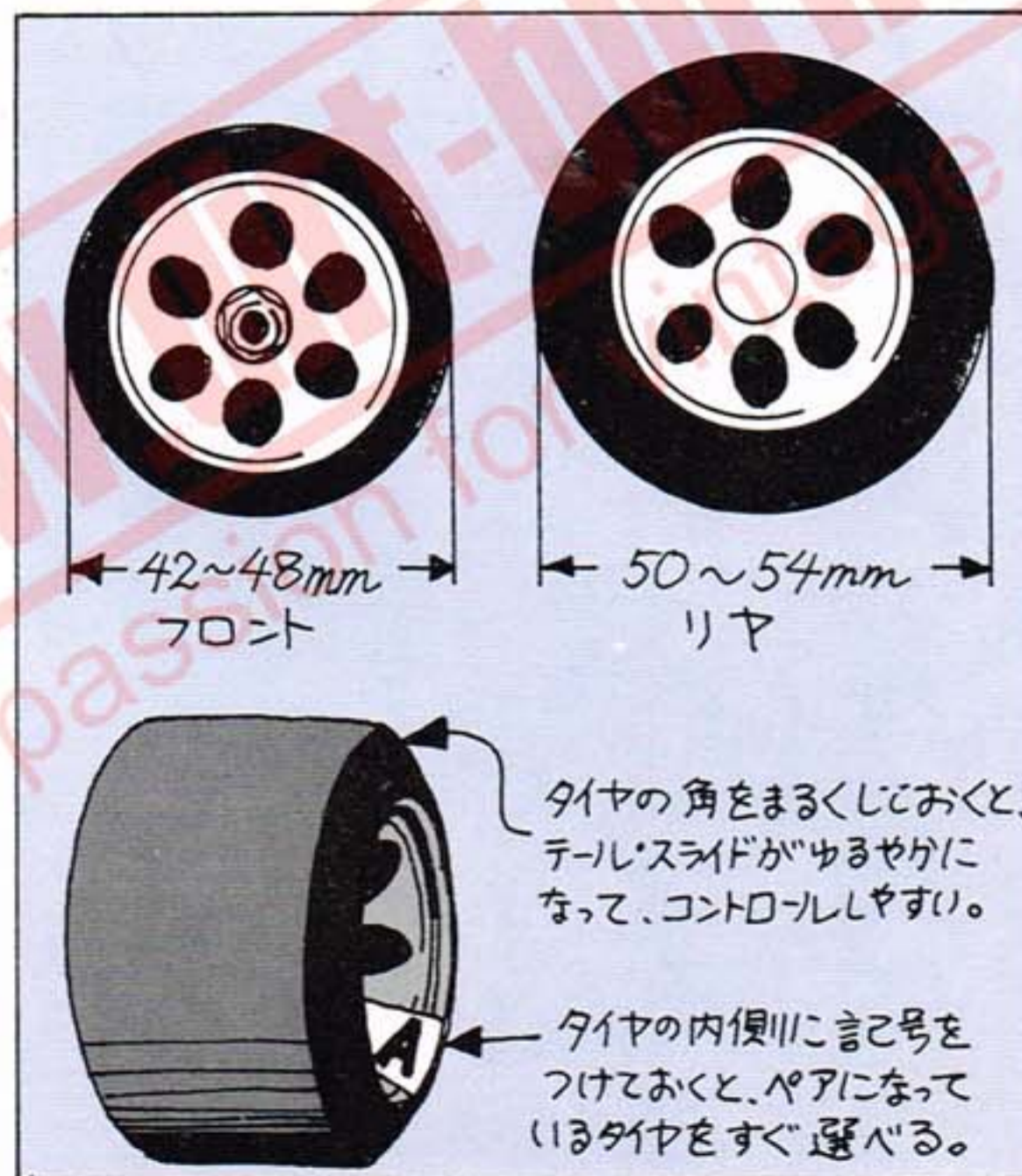
a y K のデフをセットするとリア・トレッドは 180ミリの固定となります。デフをセットしない場合でもトレッドは180ミリがベストです。



## ⑨ タイヤ

現在の電動RCカーのタイヤは非常に小径になってきました。これは小径タイヤにしますとクルマの動きが安定することと、車高が下がりコーナーでの姿勢が安定するからです。a y k の場合は

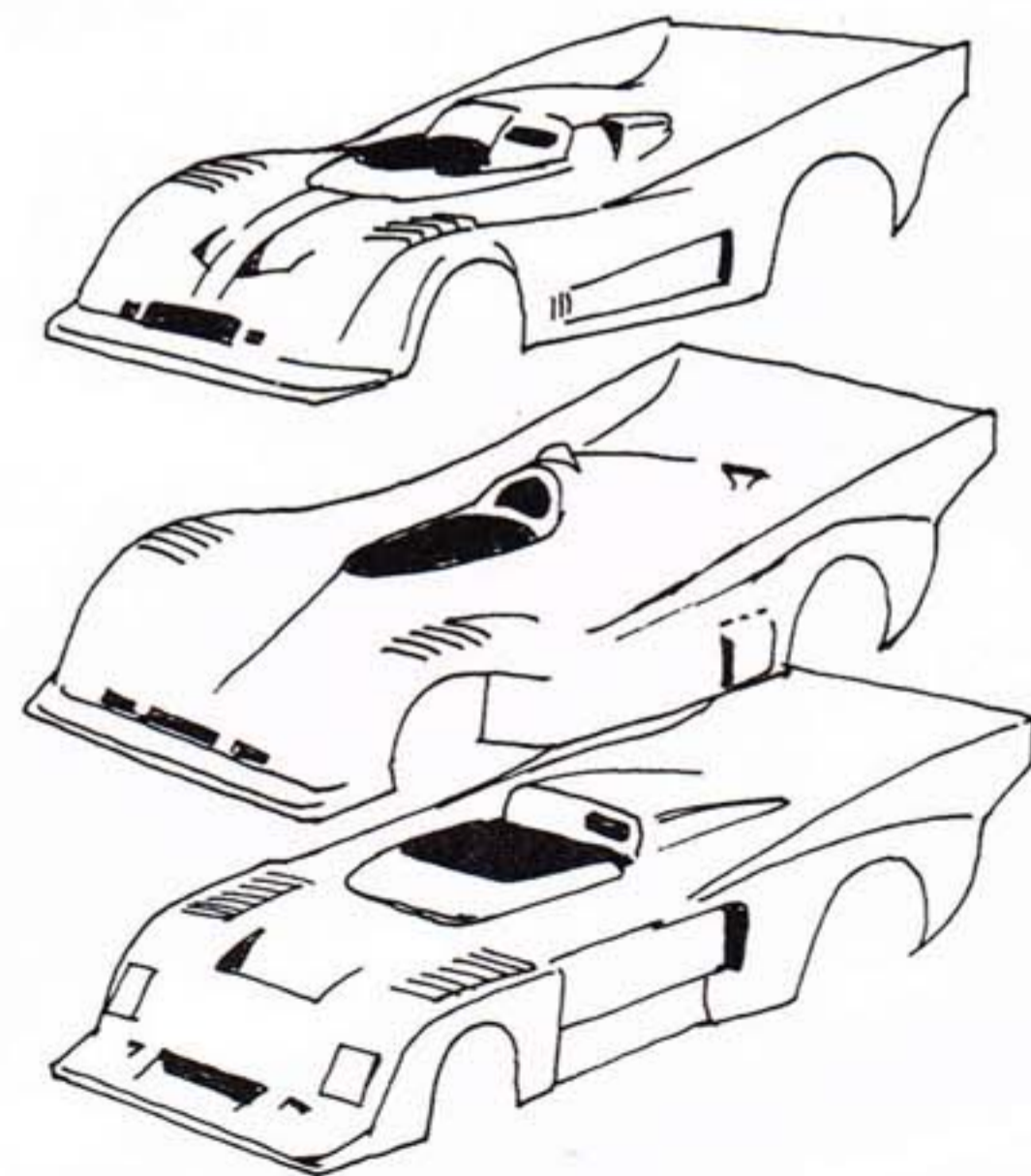
フロント直径	42ミリ~48ミリ	} がベストです。
リア直径	50ミリ~54ミリ	

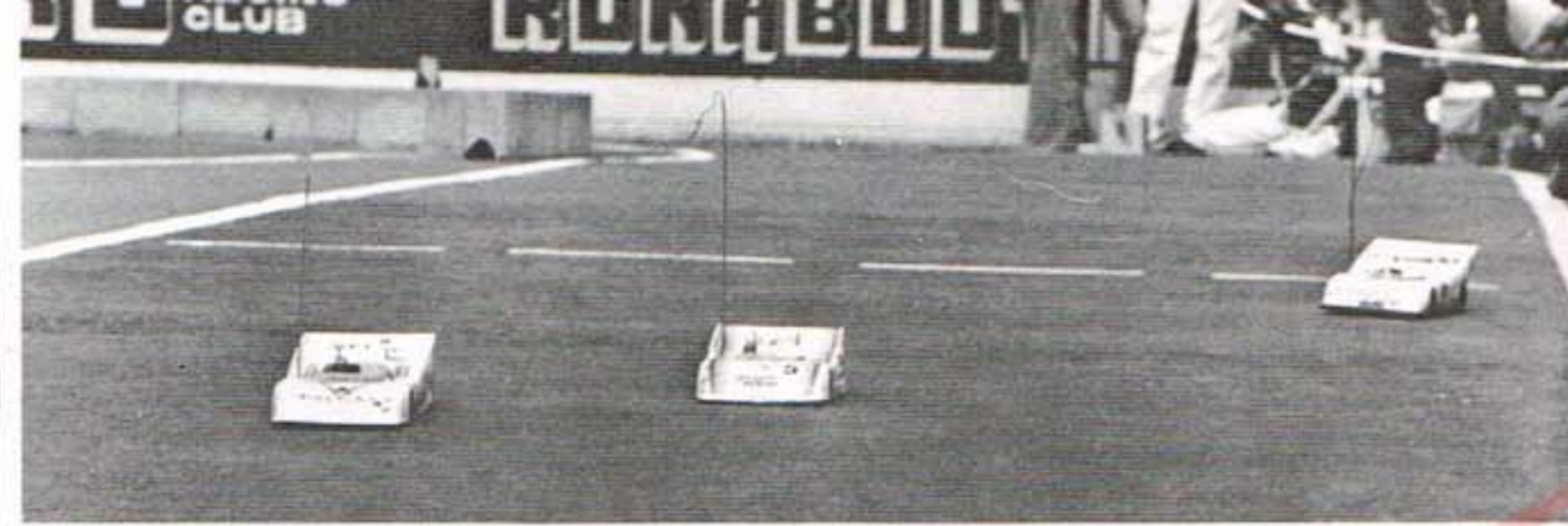


## ⑩ ボディ

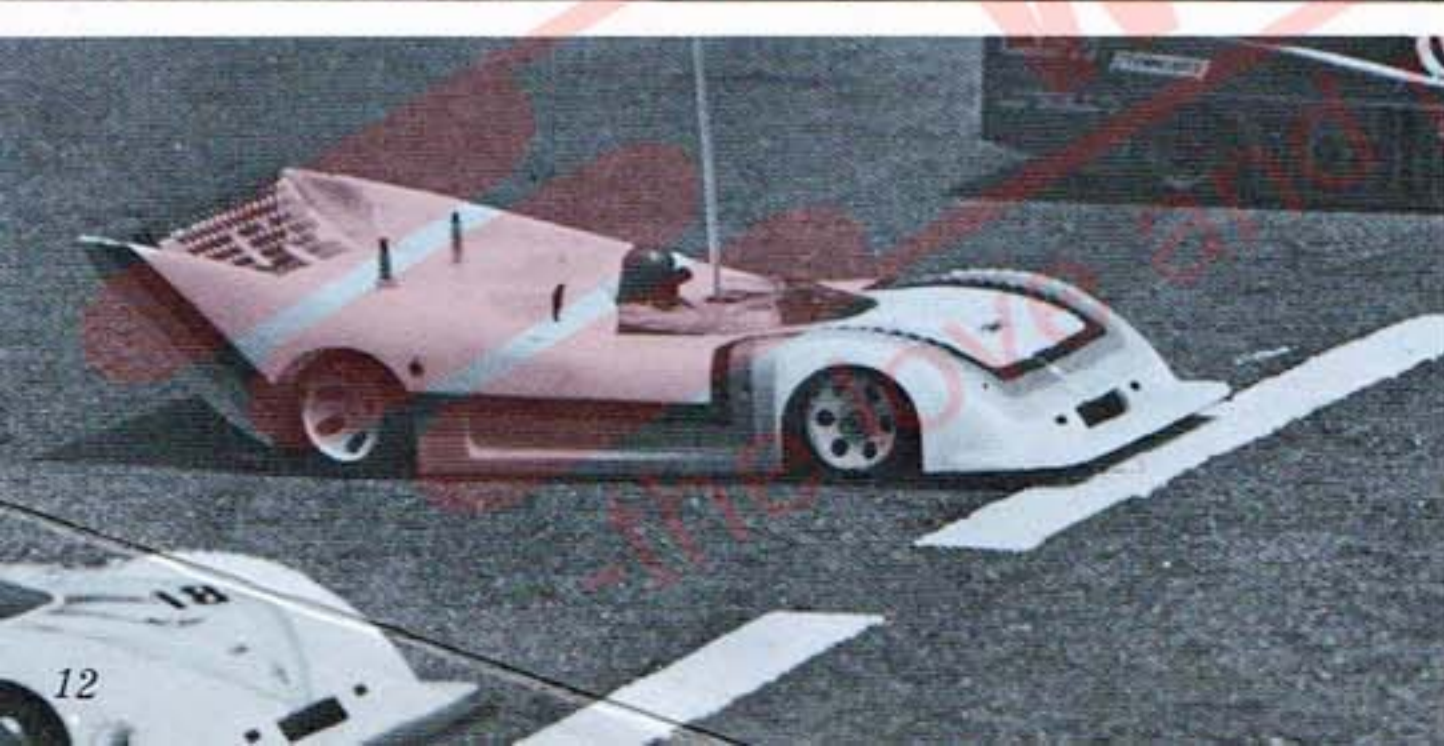
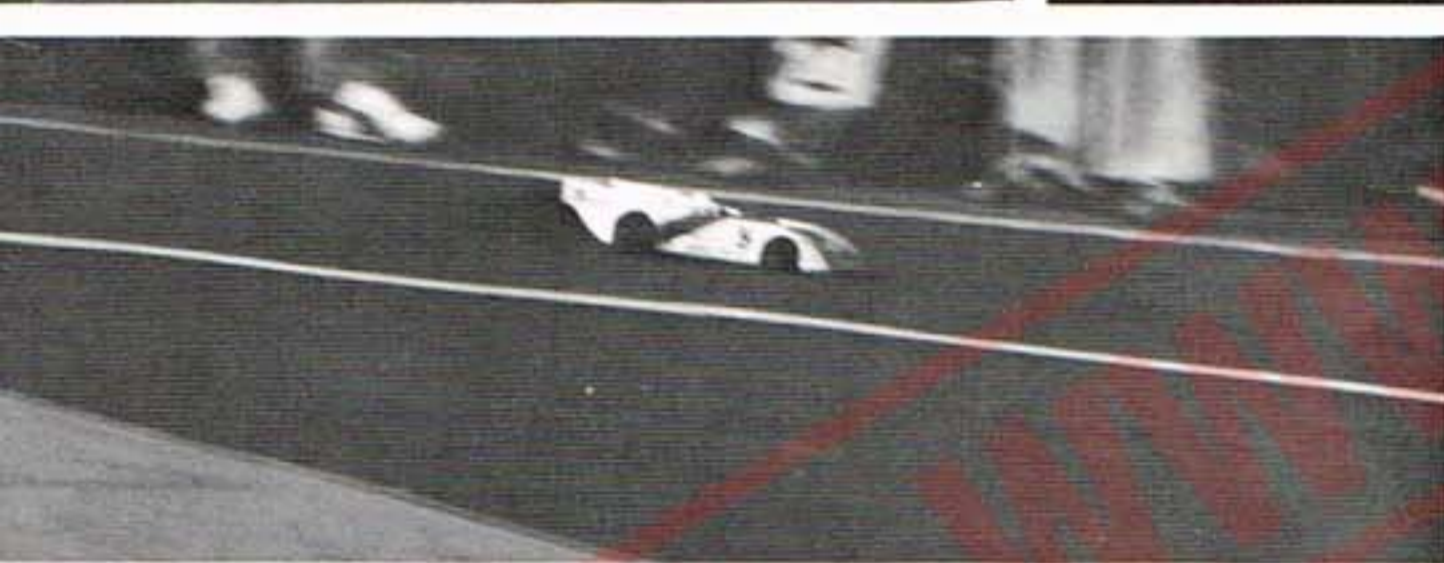
電動RCカーもますます高速になり空力的な問題がタイムを大きく左右するようになりました。

オーバー・ステアー/アンダー・ステアーの項でふれましたが、クルマのフロントを強く押えるボディ形状はオーバー・ステアーに近くなりリアを強く押えるボディ形状はアンダー・ステアーに近くなります。(シャーシのセッティングを考えずにボディ形状でのみクルマの動きを判断した場合)

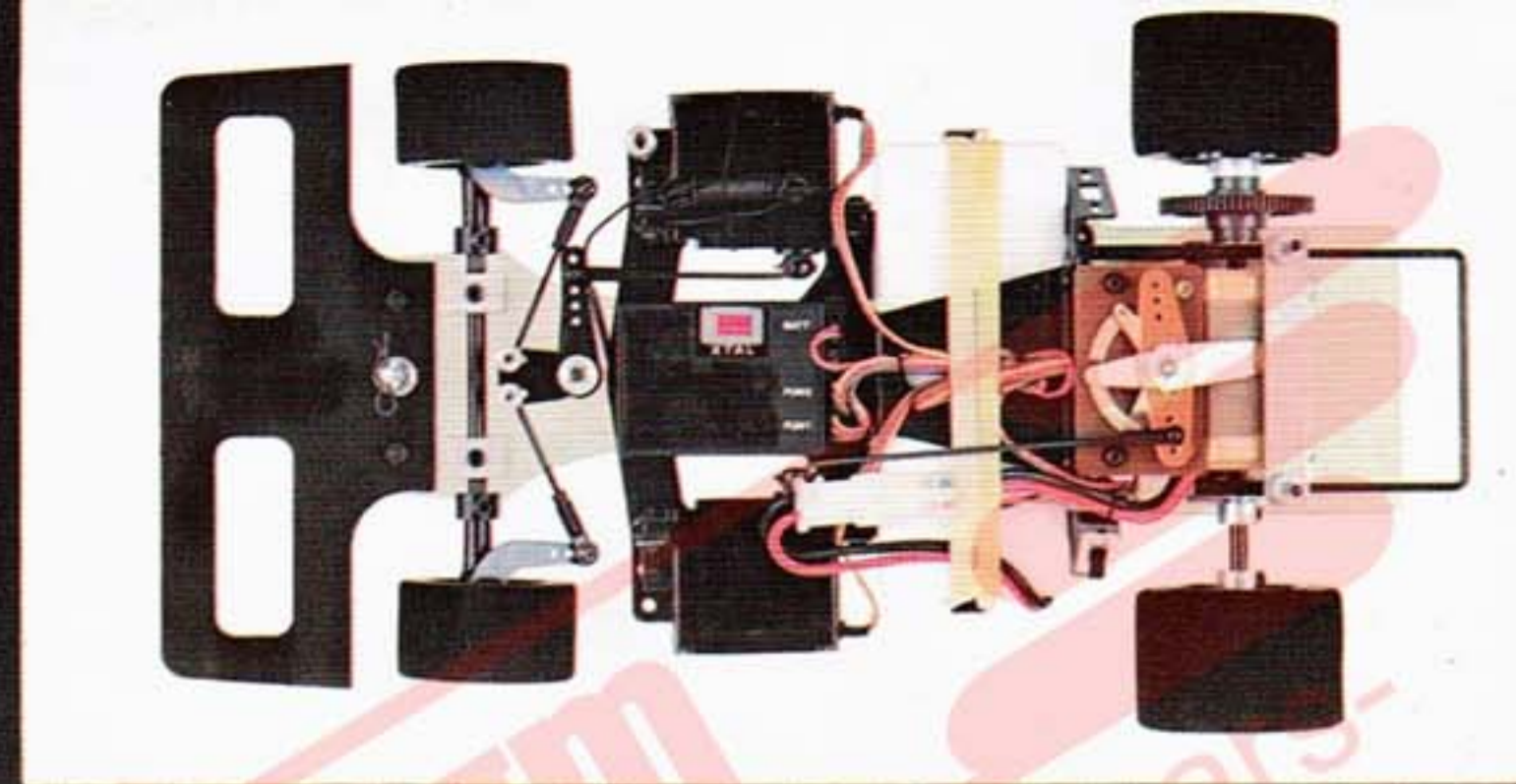




# ***Gentlemen, Start Your Motors!***



# March 76S Type2 Nova 53S Type2



## マーチ76S タイプ2

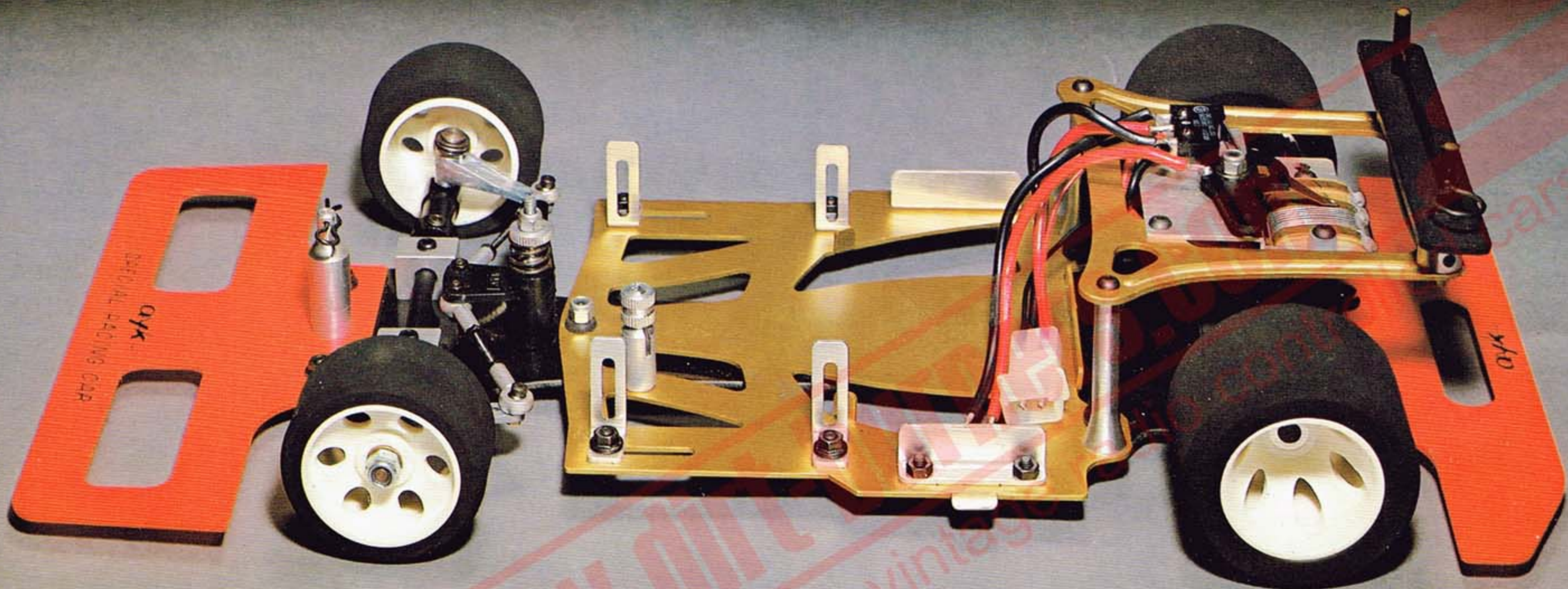
aykの、また電動RCカーの代名詞とも言えるマーチをさらにグレード・アップした、常勝マシンです。その驚異的なダウン・フォースは、RCカー・マニアに衝撃をあてています。1/12電動カーの空力対策は、ここから始まったのです。

## ノバ53S

78年度富士GC戦を圧倒的な勝利で飾った国産スポーツ・レーシング・カーです。地面にはりつくような低いシルエットと、ホイール/タイヤをクリアするバルジが特徴的。クイックなステアリング感覚を味わえるマシンといえます。

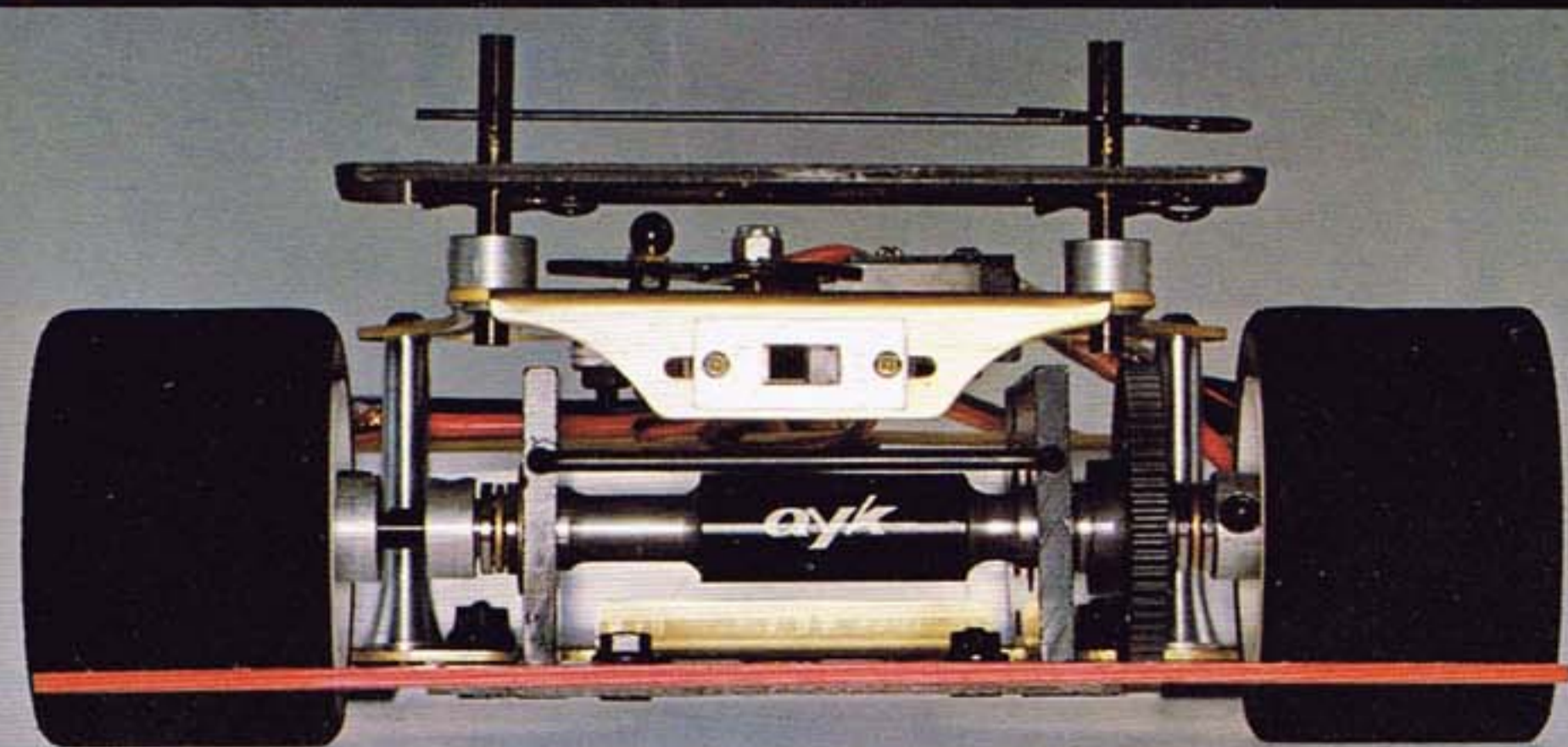
ビッグ・マーチ以来不変の構成ながら、レースで得たデータをもとに数々の改良が加えられ、「タイプ2以外のマシンでは勝てない」と言われるほどの高性能を誇っています。理想的にカットされた、グラス・メイン・シャーシ、新設計パーツなど、よりコンペティティブな仕上がります。

# RX2000 SPECIAL RACING CHASSIS



aykが現在までに得たすべてのノウハウを結集し、純レース仕様として完成させたのが、このRX2000スペシャル・レーシング・シャーシです。伝統の総合バランスの良さに加えて、標準装備が一層充実。まさに勝利への最短距離に位置するスーパー・レーシング・マシンです。フロント・新設計ダイキャスト・ハブ・キャリアで強度を増しています。また、金属製ボール・リンクでシビアなセッティングを生かします。RCベッド：スペースが広がり、メカ積

みが楽です。6V用バッテリーホルダーで、走行中も安心です。新設計のスイッチはマイクロスイッチを採用。前進も、ストロークが短くなって瞬発力が増しました。リア・デフを標準装備。スムーズなコーナリングが可能です。シャーシ皿ネジ加工されたブラック・シャーシは強度、しなりも理想的。レッド・バンパーとともに迫力を出しています。ボディ：空力的にディベロップされた新型3車種のうちからお選びいただけます。

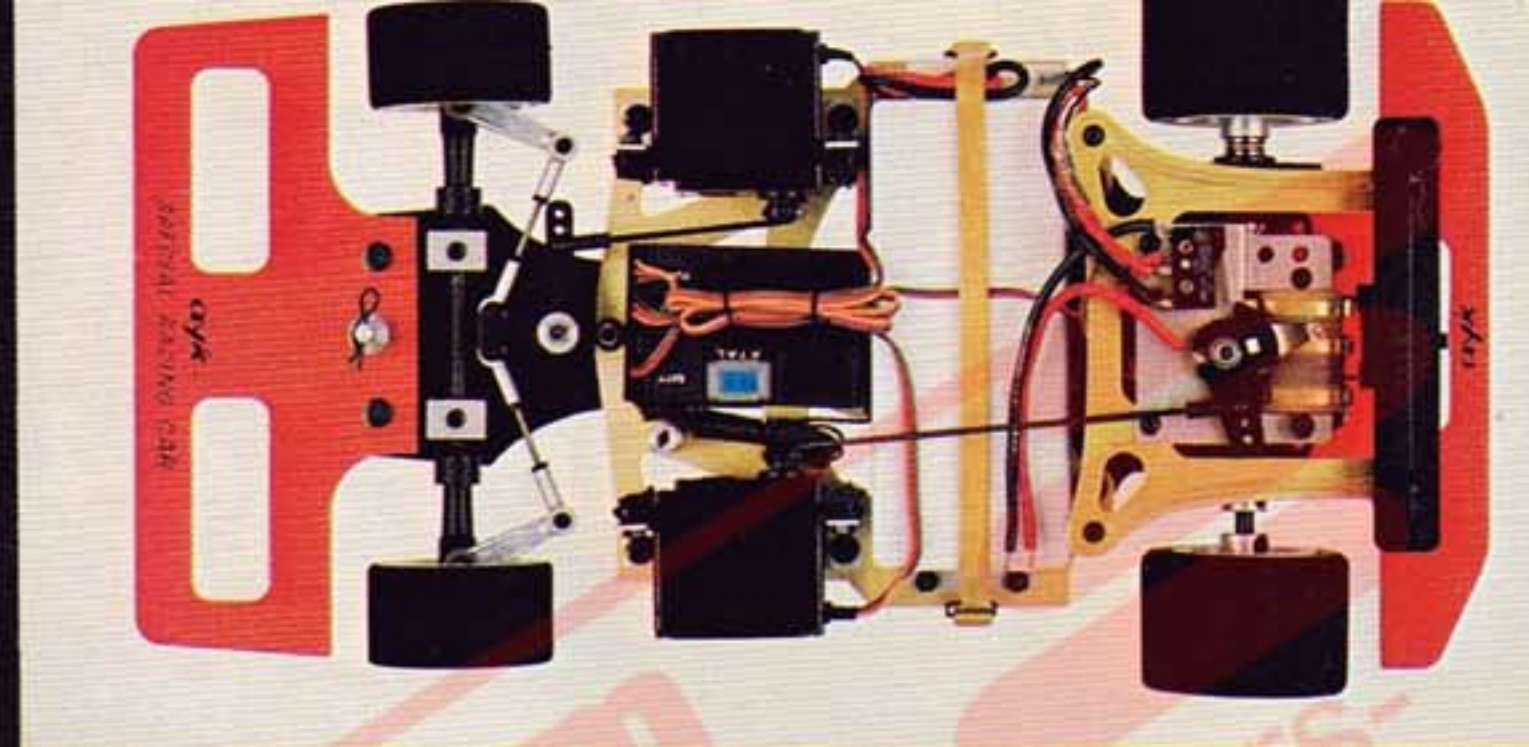




# Chevron B36

# KIR 801

# Nova 54S



## シェブロンB36

2リッター・スポーツの代表的なマシンです。マーチのよきライバルとして、常に激しいバトルを繰り広げています。2座席レーサーの基本的なフォルムを十分に生かし、さらにRC用の空力的モディファイを加えて完成されました。

## KIR 801

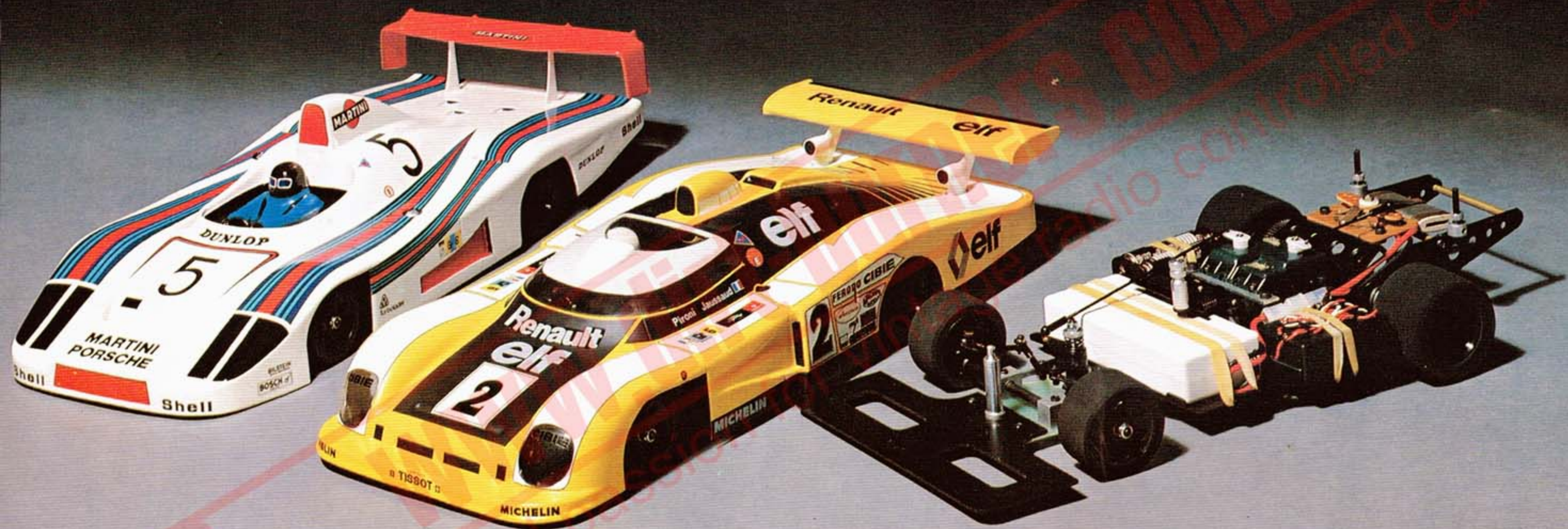
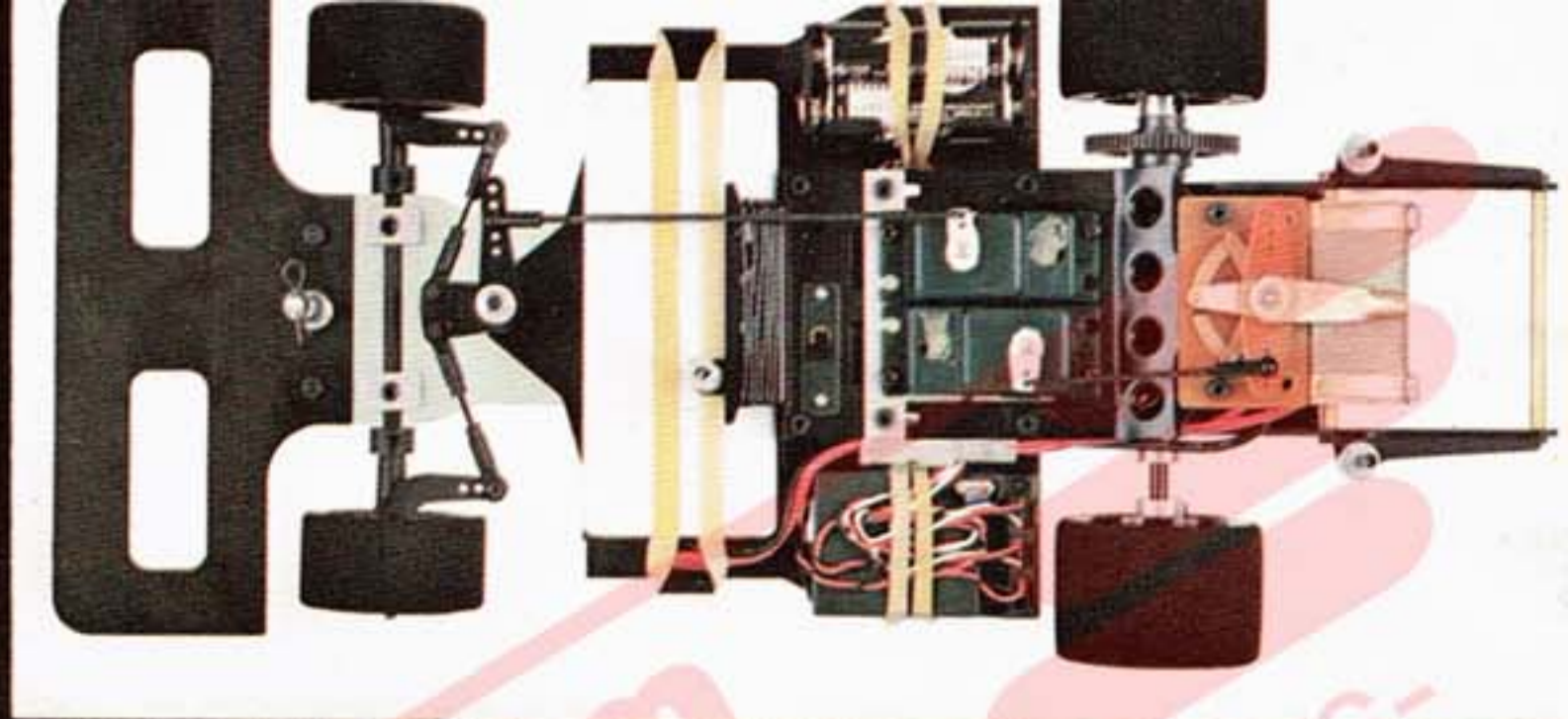
79年度富士GCシリーズに登場したシングル・シーターの中でも最も注目されているニューマシンです。流れるようなフェンダー・ラインが迫力を出しています。RCカー・レースでも、シングル・シーター旋風をまき起こすでしょう。

## ノバ54S

KIR 801とともに登場したシングル・シーター。'79GC第2戦では劇的な優勝を飾りました。ayKではヒーローズ・レーシングとの独占契約により、1/12スケール化。コンパクトなボディにサイドダムを加えて、戦闘力を増しました。

# Martini Porsche 936-78

## Renault Alpine A442-B



### マルティニ・ポルシェ 936-78

世界最強のワークス、ポルシェがルマン用に開発した936-78は、伝統の耐久性とターボのパワーでルマンにデビューしました。ayKでは、現地取材により忠実にスケールダウン。ポリカーボ・ボディとしては群を抜く精密度のボディです。

### ルノー・アルピーヌ A442-B

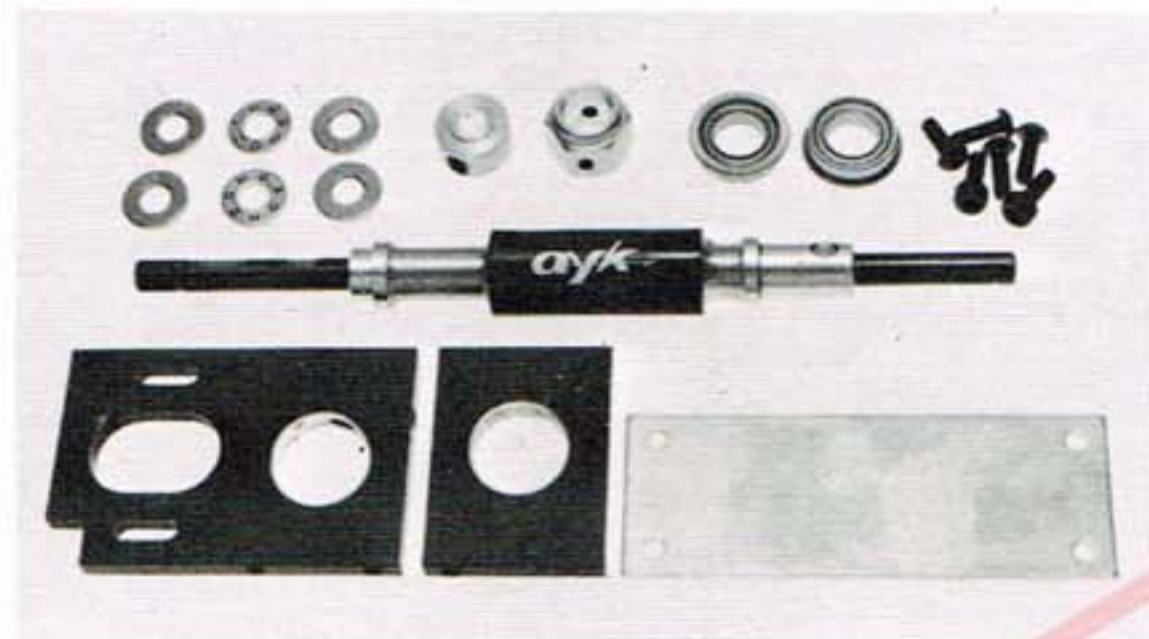
打倒ポルシェの悲願を達成すべく、ルノー公団がすべてをかけて完成させたルマン専用マシンです。この願いは78年のルマンでかなえられました。ポルシェと同様、現地取材で忠実にモデル化。細部のディテールも完全なものです。

シビアな中にも扱いやすさを…ということを目指して開発されたシャーシです。リンクージ類もとりまわしが楽で、整備性も向上しています。マイルドなフィーリングは、特に滑りやすい路面でのレースに威力を発揮します。デフ・ギアなどスペシャル・パーツでグレード・アップも可能です。



## GX1200

スペシャル・レーシング・デファレンシャル・ギア ¥5500



GX1200レース用デファレンシャル・ギアは電動カーでは初めてのインナー・タイプのデフ・ギアです。

### ◎GX1200レース用デファレンシャル・ギアの特長

- デフ・ギアに関係なくスパー・ギアが交換可能なので、常に最適なギア比がセットできます。
- デフ内部に注入するオイルの粘度によりデフ・ギアの作動範囲が調整可能です。
- コンパクトな軽量設計のためにデフ・ギアをセットしてもマシンの前後バランスが変化しません。

### ◎GX1200レース用デファレンシャル・ギアのメンテナンス

デフ・ギアの構造は右の図を参考にしてください。

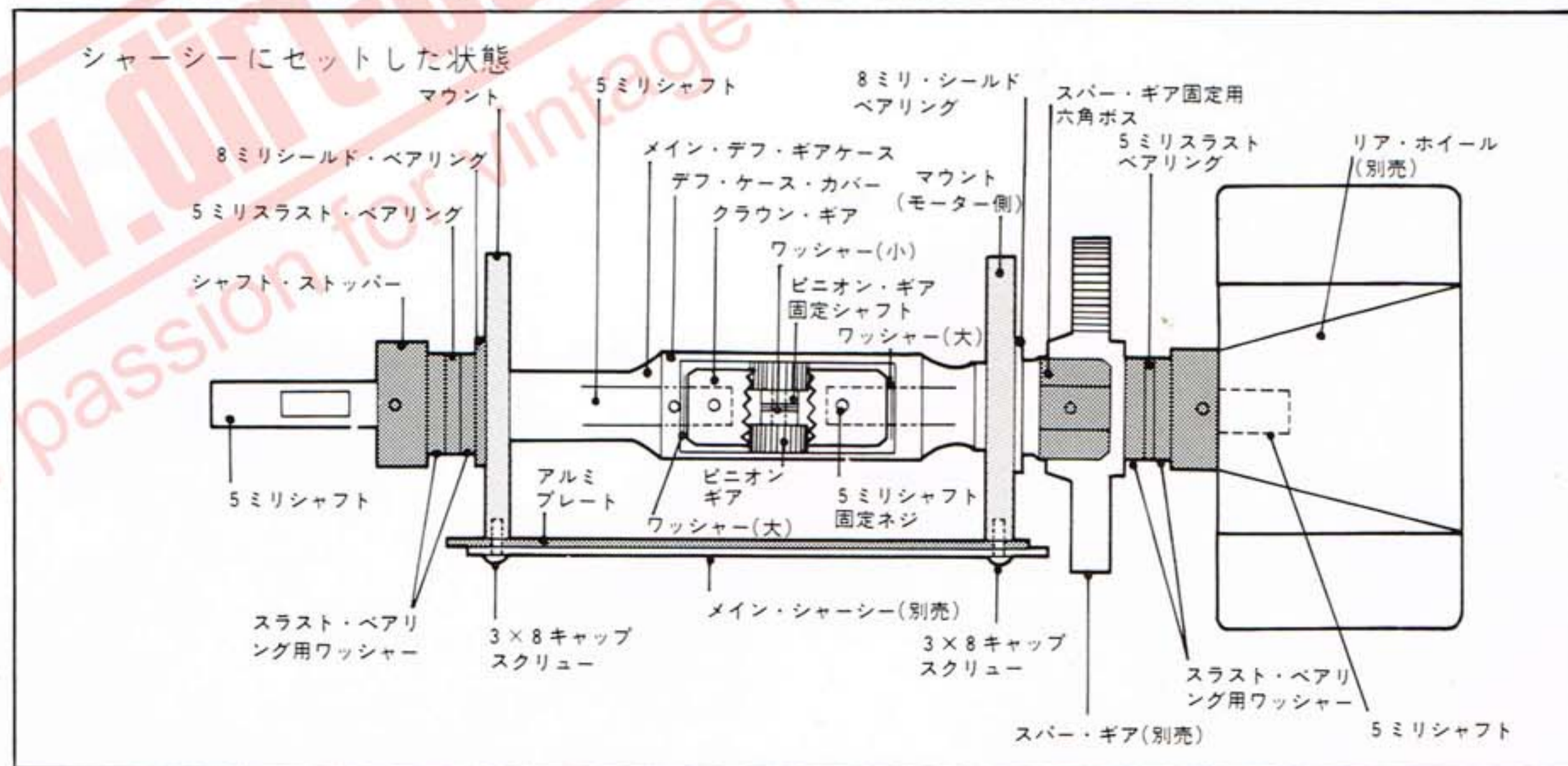
- ①レース用デファレンシャル・ギアは各部の調整は完了していますが各ギアが新しいためにナラシが必要です。方

法はデフ内部にオイルを注入して完全にシャーシにセットした状態でホイール(タイヤ)のどちらか一方を手で押え(回転しないように)動力スイッチを入れてください。この状態では押えていない一方のタイヤが回転しデフ・ギアが作動している状態ですのでデフ内部の各ギアが回転してギアがなじみベストな状態となります。

- ②ストレートの長いコースや、コース・インサイド(アウト・サイド)の部分が人工芝の場合は、デフの作動が軽すぎますと、直線でマシンが安定しなかったり、コース外のインサイド等に入った場合の脱出が困難になりますので、デフ・ギア内部にaykスーパー・グリス等

粘度の固いグリスを注入してデフの作動をにぶくします。それでもコーナーでは内側と外側のタイヤに加わる力が大きく違いますので十分にデフの効果は発揮されます。グリスの注入方法は、デフ・ケース・カバーを固定しているビスを外し左右どちらかにデフ・ケース・カバーを移動させます。そしてデフ・ギア内部にグリスを注入し、さらに逆方向にデフ・ケース・カバーを移動させ内部にグリスを注入します。

- ③デフ内部の各ギアはデフ作動時には高回転で回転していますので長時間走行させた場合に各ギア固定ネジを増し締めしてください。



## Hi-SPEED 1200

ハイ・スピード1200 ¥1200

AYKハイスピード1200はレーシング・モーターの洗浄、冷却用/受信機、スイッチ等の電気接点の洗浄、雨中走行後の受信機トラブル防止用と幅広い用途のスプレーです。特にモーターのコミュテーターにスプレーしますとコミュテーターとカーボン・ブラシの電気的なロスが減少しモーター性能をフルに引き出すことができます。また数ヶ月に1度は受信機のケースを外し内部にスプレーしますとホコリや水分を落としトラブルを防止します。



## SUPER GREASE

スーパー・グリース ¥300

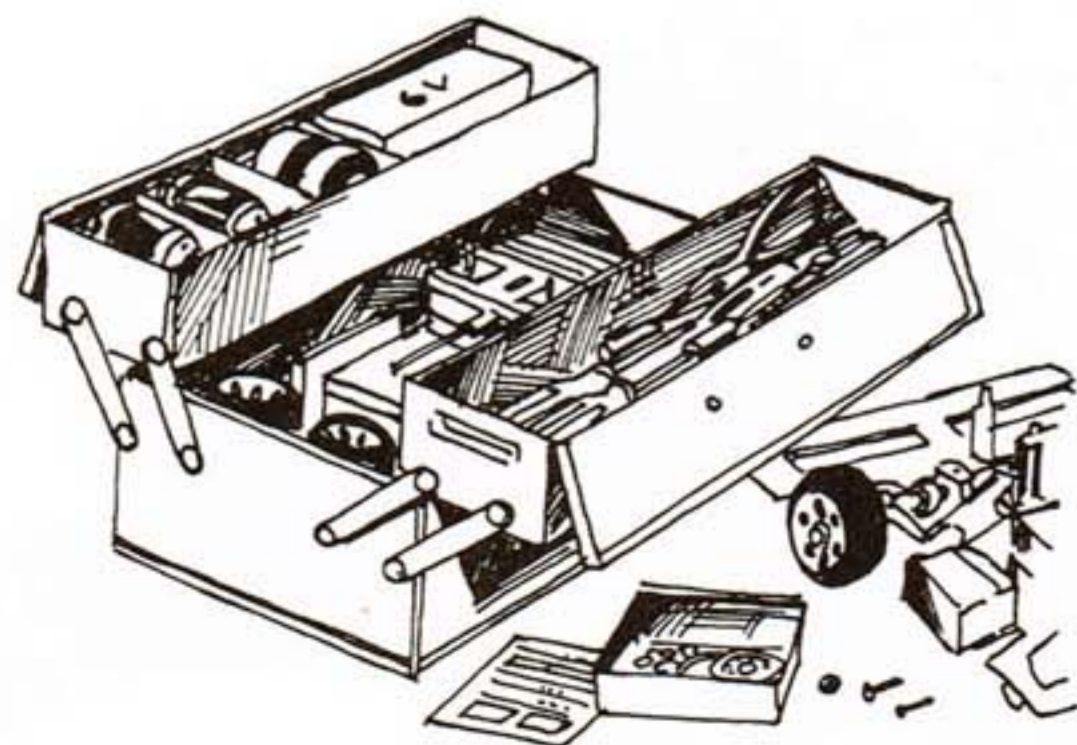
G X 1200レース用デファレンシャル・ギア用に特別に開発された、ニュータイプの超高粘度グリースです。このグリースをデフ・ギアのメイン・ケース内に充てることにより、デフの効きを硬くすることができます。最も効果的な方法としては、シャフトにまんべんなくグリースを塗り、ゆっくりと回しながら、ケースにシャフトをさしこむようにすることです。本体に注入されたグリースとともに、デフ効果をリミテッド・スリップに近づけることができます。



### 工具の話

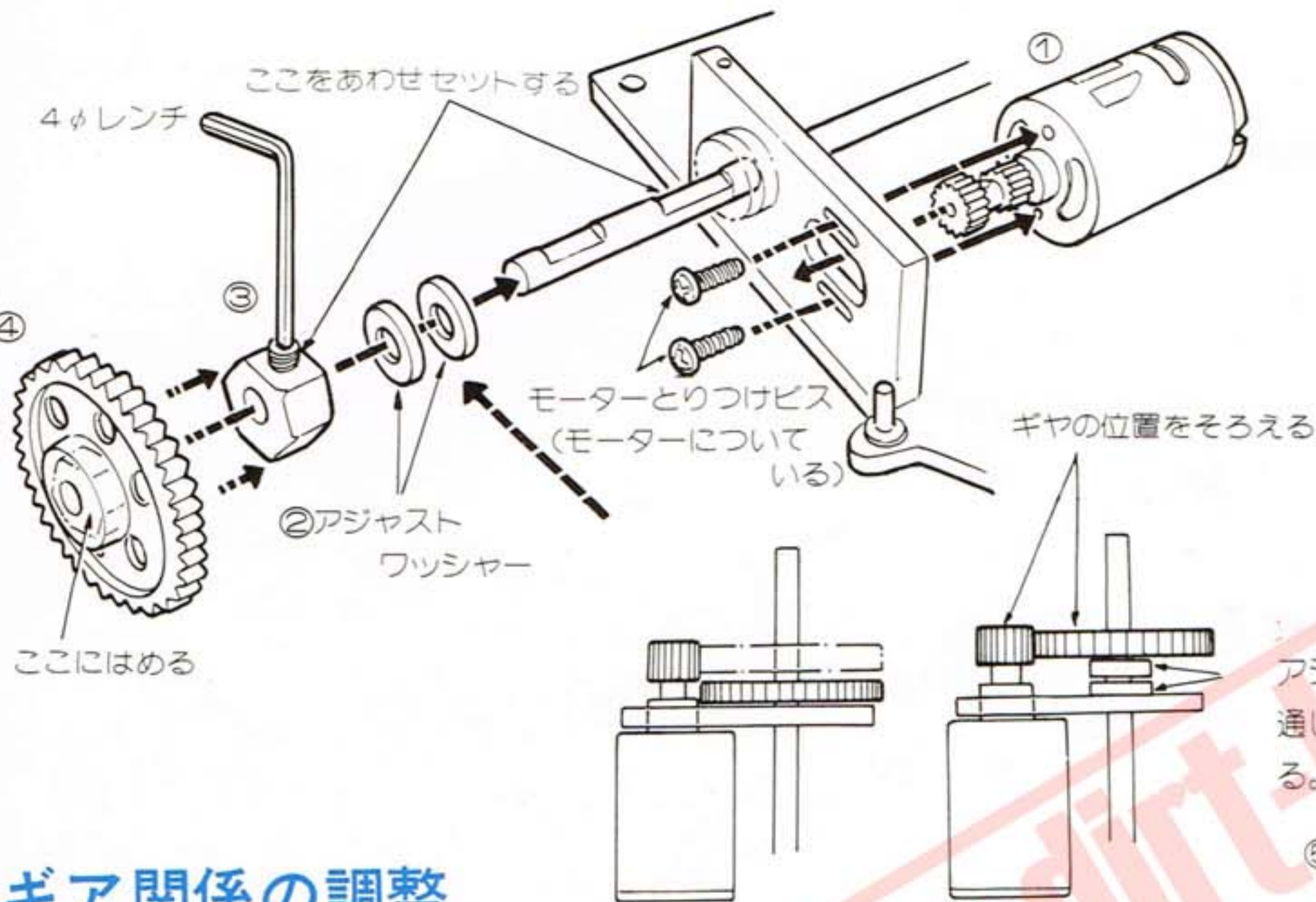
速く、そして勝てるマシンを製作するためにはそのモデルに合った工具が必要です。AYKのキットには3、4、5ミリ用の六角レンチがセットされています。この六角レンチですべての分解は可能ですが他に4ミリナット用のボックス・レンチがあると便利です。

またちょっとした改造や、チューニング・アップのために、カッター・ナイフ/ヤスリ(丸ヤスリ、角ヤスリ)/ドリル/ビニールテープ等があると便利です。その他、レースの時にはプライヤー/ラジオ・ペンチ/ノギス/紙ヤスリ/瞬間接着剤/合成ゴム系接着剤/オイル/モーターのクーリングや電気的トラブルを防ぐAYKハイスピード1200等を用意すれば完全です。

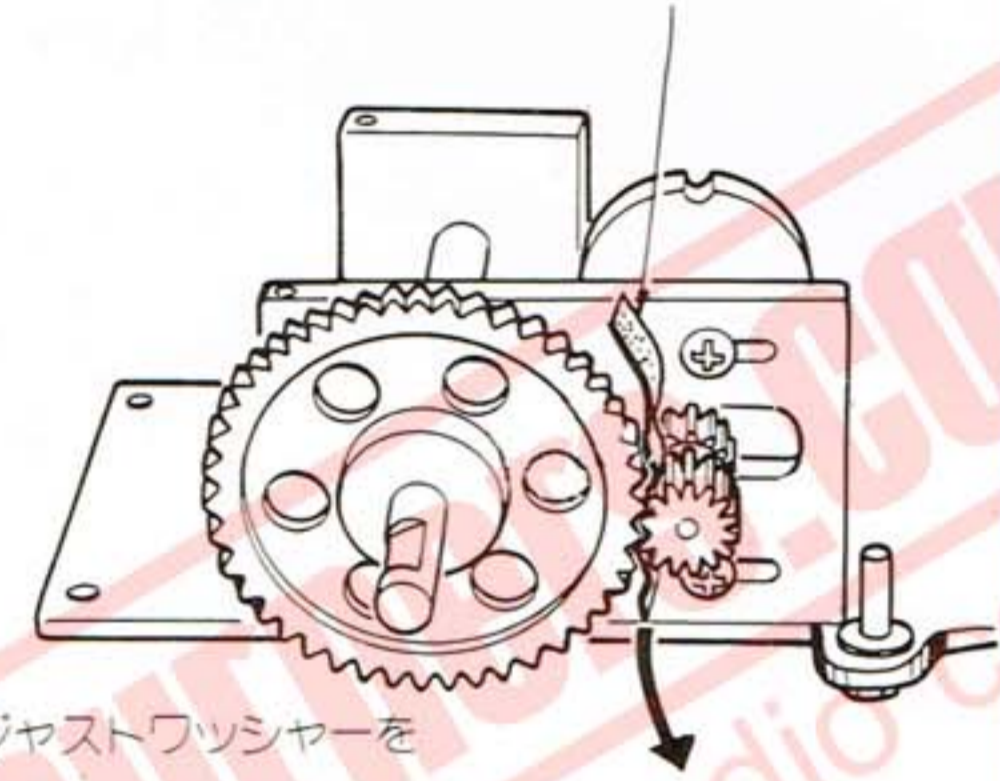


# キット組み立てワン・ポイント・アドバイス

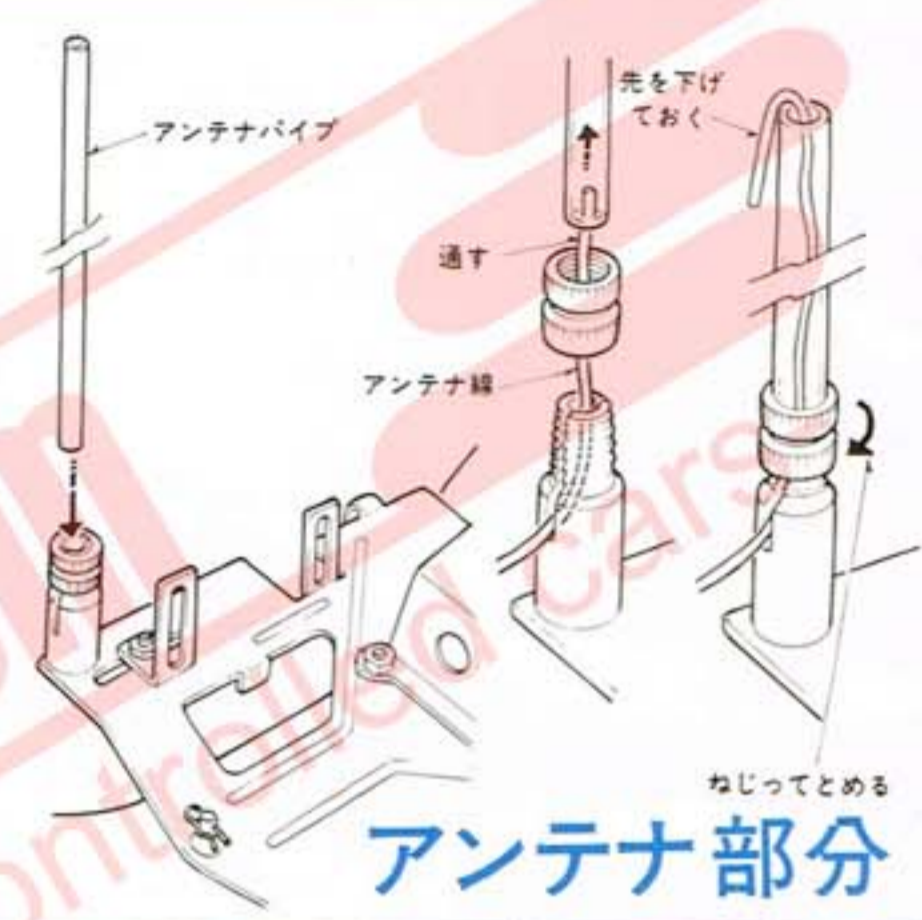
走行前のチェックはエキスパート・ドライバーへの第一歩。  
aykマシンをよりスムーズに走らせるためのアドバイスです。



モーター取り付けビスで調整、ギヤのかみあわせはノート紙1枚が通るくらいのアソビがちょうどよい。

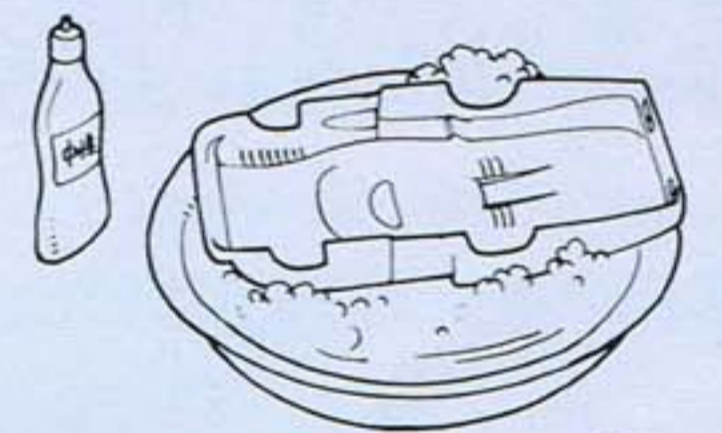


⑤ギヤ調整が終わったらホイールをつける

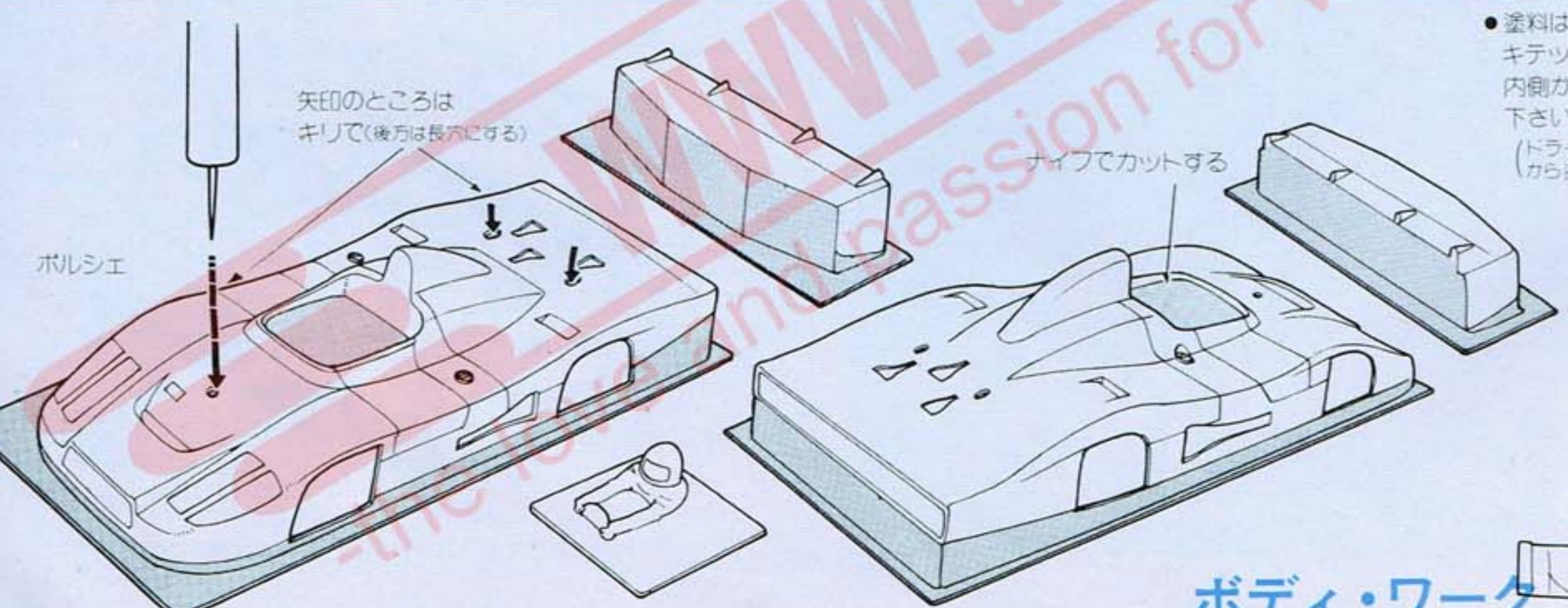


## アンテナ部分

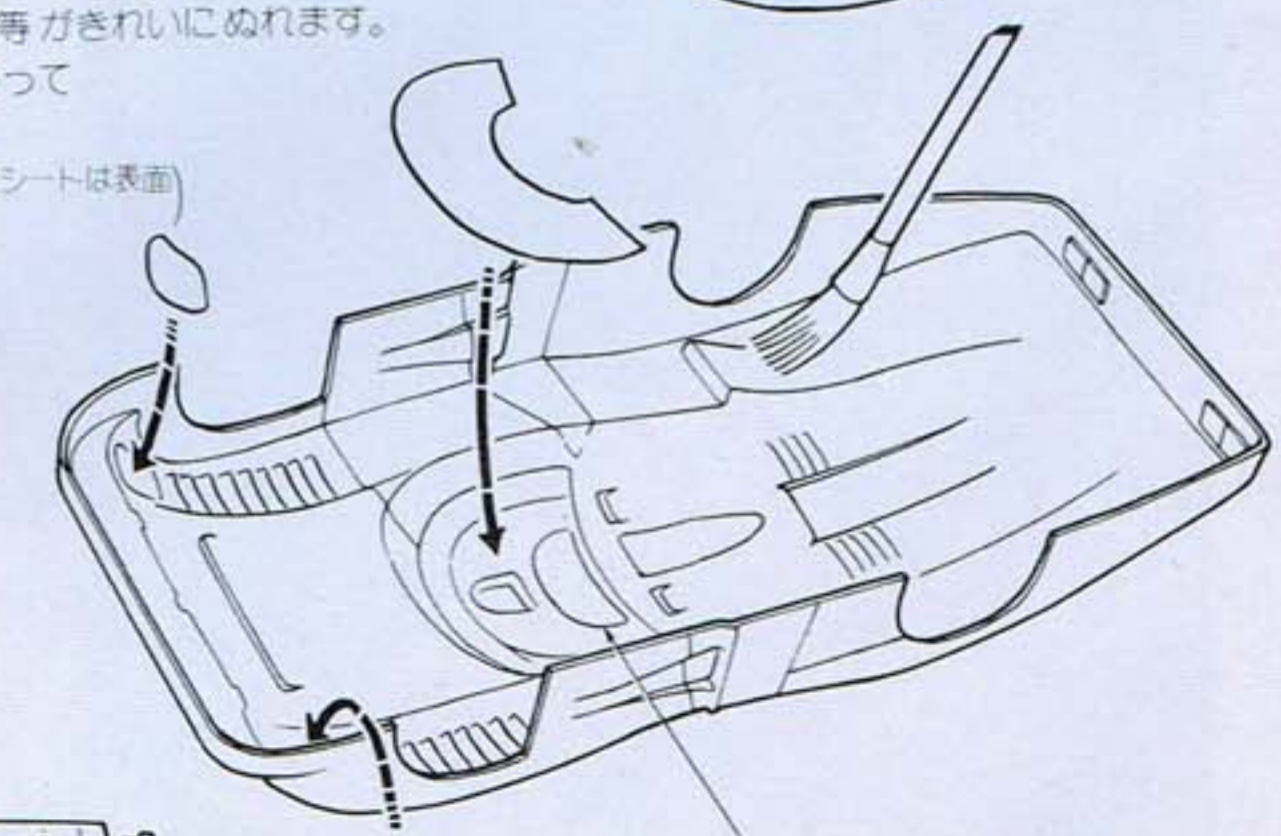
●塗装する前に中性洗剤でよく洗っておくこと。



## ギア関係の調整

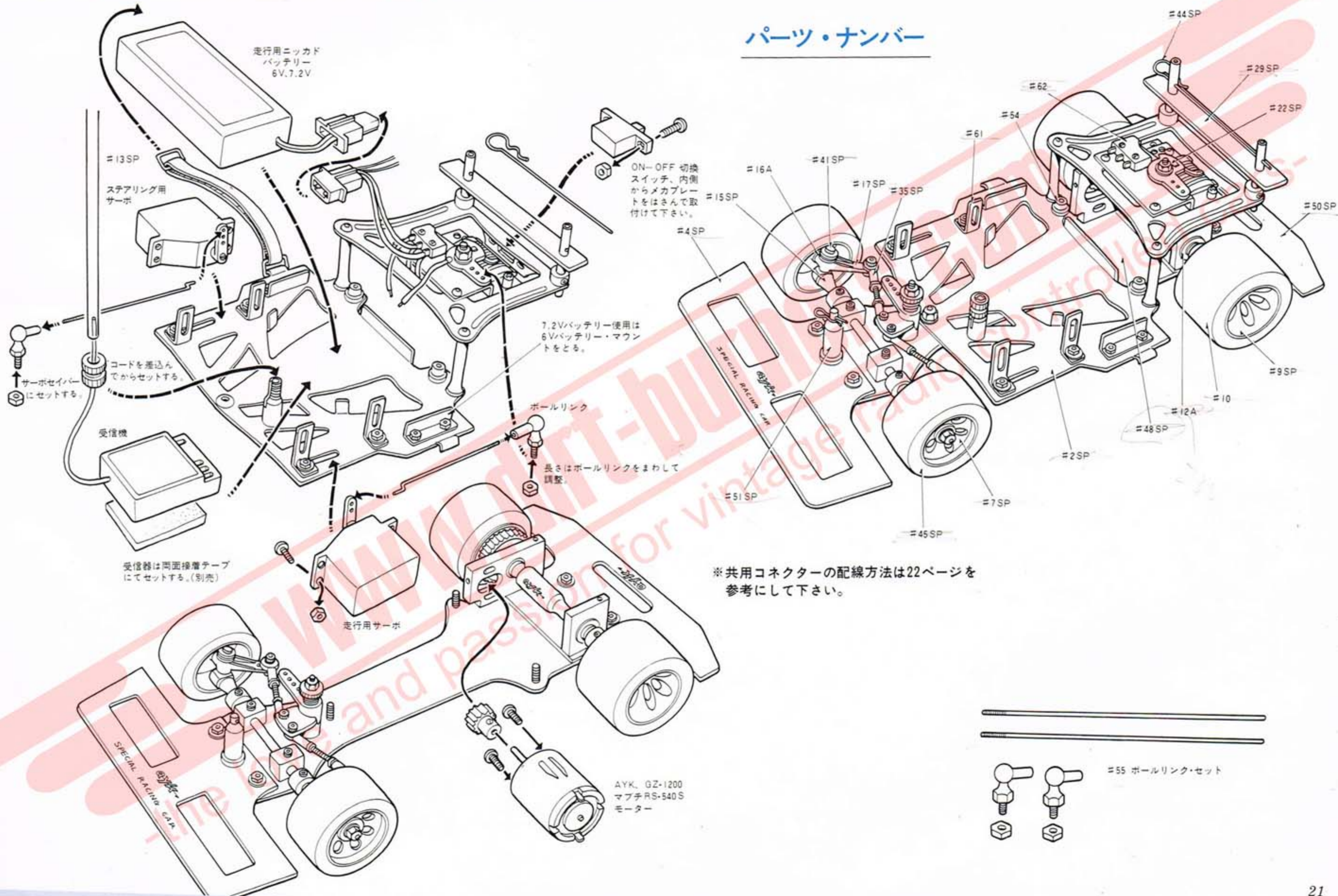


●塗料は水性アクリル系の「キテックス」等がきれいにぬれます。内側からぬって下さい。(ドライバーシートは表面から塗る。)



窓など塗らないところはテープをはって塗料がつかないようにカバーしておきます。

## パーツ・ナンバー





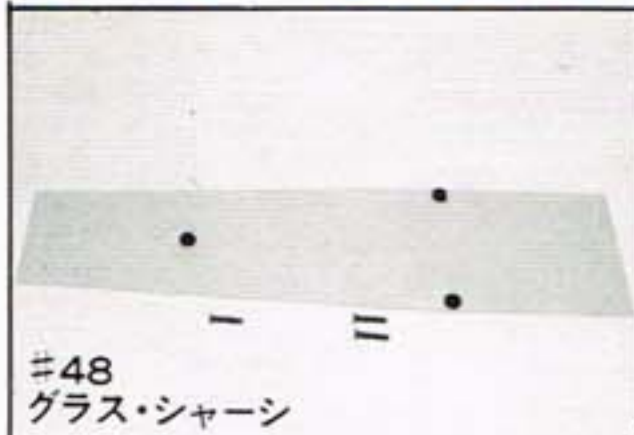




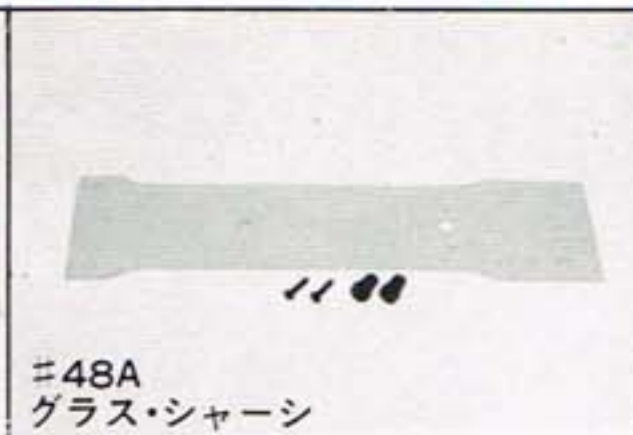
 <p>#2 メカプレート・セット</p>	 <p>#2A メカプレート・セット</p>	 <p>#2SP メカプレート・セット</p>	 <p>#3 メカプレート・マウント・セット</p>	 <p>#3A メカプレート・マウント・セット</p>	 <p>#54 ナット付ゴム・ブッシュ</p>
 <p>#61 サーボマウント・セット</p>	 <p>#30 メカプレート止めピン</p>	 <p>#22 バリエブル・コントローラー</p>	 <p>#22SP バリエブル・スイッチ・コントローラー</p>	 <p>#22A 抵抗器(大)</p>	 <p>#22B 抵抗器(小)</p>
 <p>#5 フロント超硬質シャフト</p>	 <p>#14 フロント・シャフト・ストッパー・ブロック</p>	 <p>#18 サーボ・セイバー・セット</p>	 <p>#53 サーボ・セイバー・マウント</p>	 <p>#17 ハブ・キャリア・セット</p>	 <p>#17SP ハブ・キャリア・セット</p>
 <p>#15 ハブ・キャリア・アーム・セット</p>	 <p>#15SP ハブ・キャリア・アーム・セット</p>	 <p>#41 3×37mm キャップ・スクリュー</p>	 <p>#41SP キングピン</p>	 <p>#21 5mm ストッパー</p>	 <p>#23 モリブデン入りスパー・ギア</p>
 <p>#24 リア超硬質シャフト</p>	 <p>#25A RS380用ユニバーサル・マウント</p>	 <p>#26X RS540用モーター・マウント</p>	 <p>#26A モーター・マウント</p>	 <p>#31 ピニオン・ギア12T/14T 2.6穴</p>	 <p>#32 ピニオン・ギア16T/18T 2.6穴</p>
 <p>#33 ピニオン・ギア16T/18T 3.2穴</p>	 <p>#34 ピニオン・ギア20T/22T 3.2穴</p>	 <p>#7 フロント・ホイール</p>	 <p>#7SP フロント・ホイール(ホワイト)</p>	 <p>#9 リア・ホイール</p>	 <p>#9SP リア・ホイール(ホワイト)</p>

スペア-＆オプション・パーツ・リスト      タイヤ/バンパー/リンケージ部品/ボディ・マウント/ベアリング

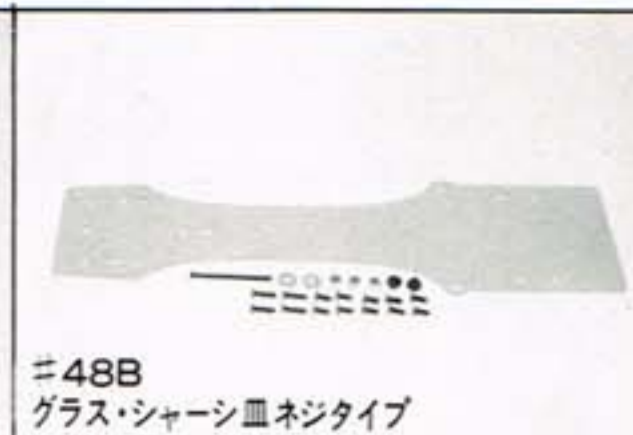
 <p>≠8 フロント・ハード・タイヤ</p>	 <p>≠45 フロント・ソフト・タイヤ(大径)</p>	 <p>≠45A フロント・ソフト・タイヤ(小径)</p>	 <p>≠45SP スペシャル・フロント・タイヤ</p>	 <p>≠10 リア・ワイド・タイヤ(大径)</p>	 <p>≠10A リア・ワイド・タイヤ(小径)</p>
 <p>≠4 フロント・バンパー</p>	 <p>≠4A フロント・バンパー</p>	 <p>≠4B フロント・バンパー</p>	 <p>≠4SP フロント・バンパー</p>	 <p>≠52 フロント・バンパー</p>	 <p>≠50 リア・バンパー</p>
 <p>≠50SP リア・バンパー</p>	 <p>≠19 2mm ストッパー</p>	 <p>≠35A プラスチック・ピロボール</p>	 <p>≠35SP スペシャル・ピロボール</p>	 <p>≠36 2mm ナイロンナット/キャップ・スクリュー</p>	 <p>≠55 ボール・リンク・セット</p>
 <p>≠20 アンテナ・ホルダー・セット</p>	 <p>≠6A フロント・ボディ・マウント</p>	 <p>≠51A フロント・ボディ・マウント</p>	 <p>≠51SP フロント・ボディ・マウント</p>	 <p>≠13 電池固定バンド</p>	 <p>≠13SP 電池固定バンド</p>
 <p>≠44 ボディ止めピン</p>	 <p>≠44SP ボディ止めピン</p>	 <p>≠49 リア・ボディ・マウント</p>	 <p>≠49SP リア・ボディ・マウント</p>	 <p>≠60 ウィング・セット</p>	 <p>≠11 フロント・シールド・ベアリング</p>
 <p>≠12 リア・シールド・ベアリング</p>	 <p>≠GX-12A 8mm シールド・ベアリング</p>	 <p>≠GX-16B 5mm スラスト・ベアリング</p>	 <p>≠16 フロント・キングピン用 3mm スラスト</p>	 <p>≠16SP フロント・キングピン用 4mm スラスト</p>	 <p>≠28 六角レンチ・セット</p>



#48  
ガラス・シャーシ



#48A  
ガラス・シャーシ



#48B  
ガラス・シャーシ 皿ネジタイプ



#48C  
ガラス・シャーシ(板)



#48SP  
ガラス・シャーシ黒、皿ネジタイプ



#37  
5mm ホーロー・セット・ビス



#38  
4mm ホーロー・セット・ビス



#39  
3x6mm キャップ・スクリュー



#40  
3x15mm キャップ・スクリュー



#106  
3x6mm ボタン・キャップ・スクリュー



#108  
3x8mm ボタン・キャップ・スクリュー



#108SP  
3x8mm 皿キャップ・スクリュー



#112  
3x12mm ボタン・キャップ・スクリュー



#112SP  
3x12mm 皿キャップ・スクリュー



#115  
3x15mm ボタン・キャップ・スクリュー



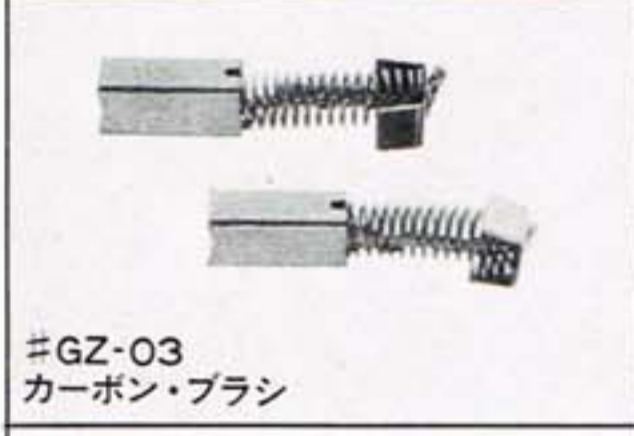
#GZ-01-04  
モーター・カン/エンドベル



#GZ-02  
ローター・ダブル巻



#GZ-02W  
ローター・シングル巻



#GZ-03  
カーボン・ブラシ



#GZ-05  
モーター・コネクター



#GZ-06  
モーター・ワッシャー



#GZ-1200  
レース用・スペシャル・モーター



#GX-01  
デフ・ギア



#GX-02  
デフ・ギア・ケース



#GX-03  
デフ・ギア・メイン・シャフト



#GX-04  
クラウン/ピニオン・ギア・セット



#GX-05  
スパー・ギア六角ストッパー



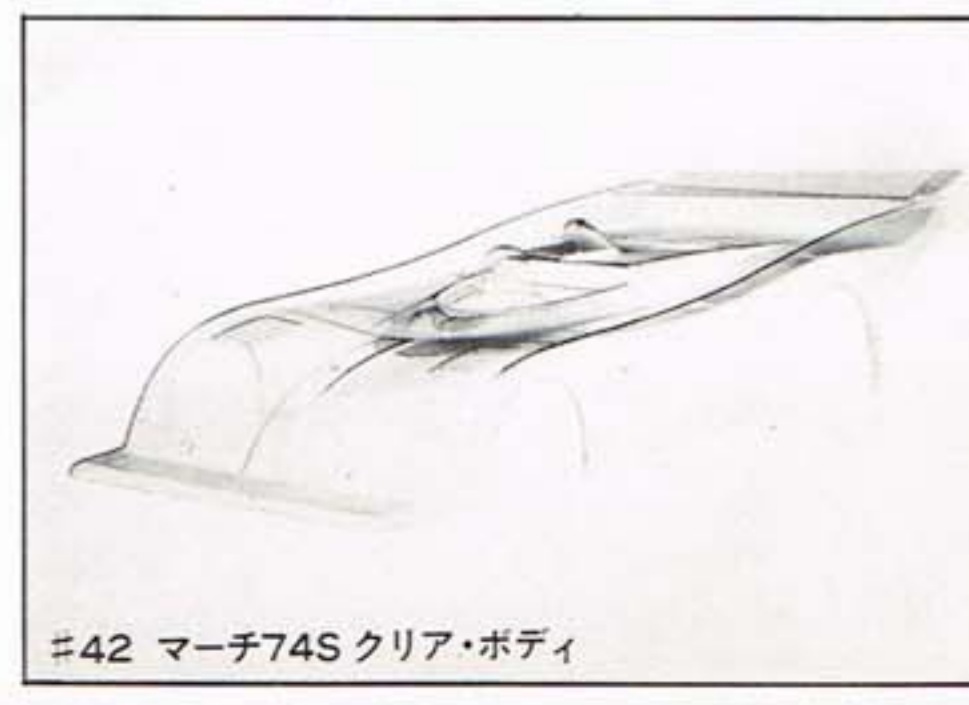
#GX-1200  
レース用デフ・ギア・セット



#1200  
ハイスピード1200モーター・クリーナー



#1200  
デフ用スーパーグリース

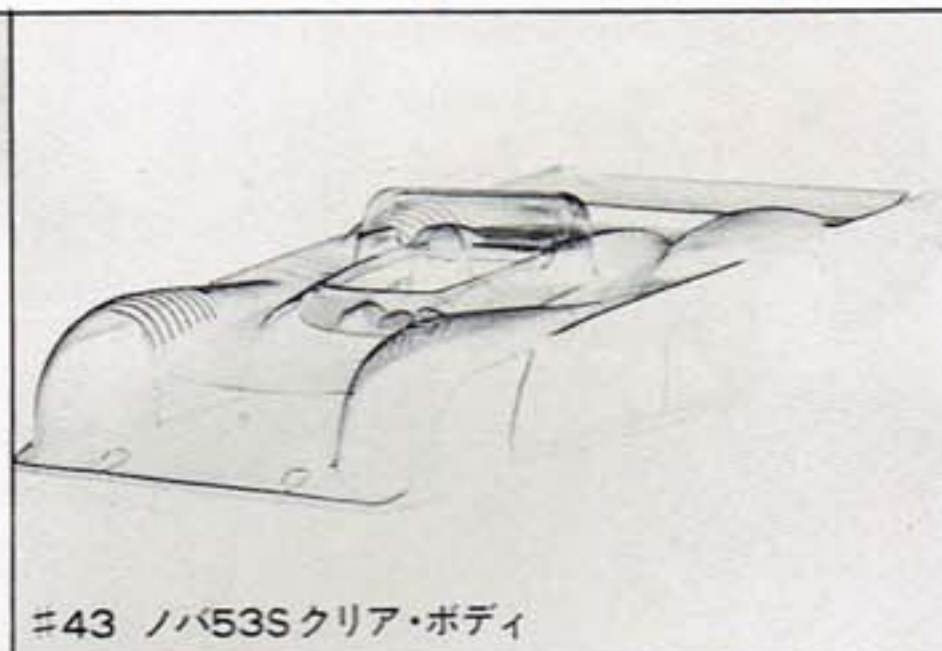


#42  
マーチ74S クリア・ボディ

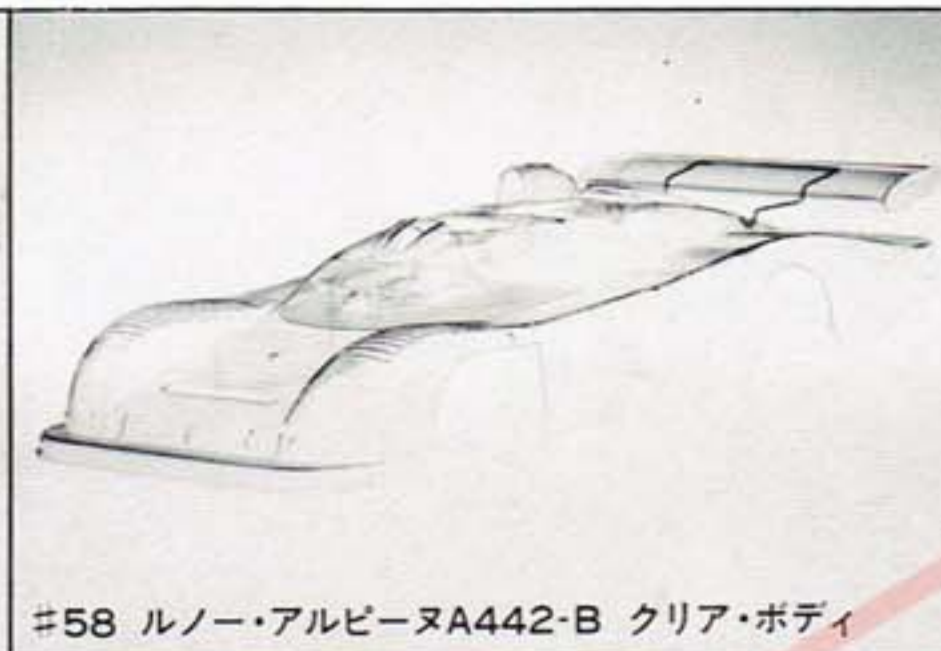
スペア- & オプション・パーツ・リスト ボディ/デカール



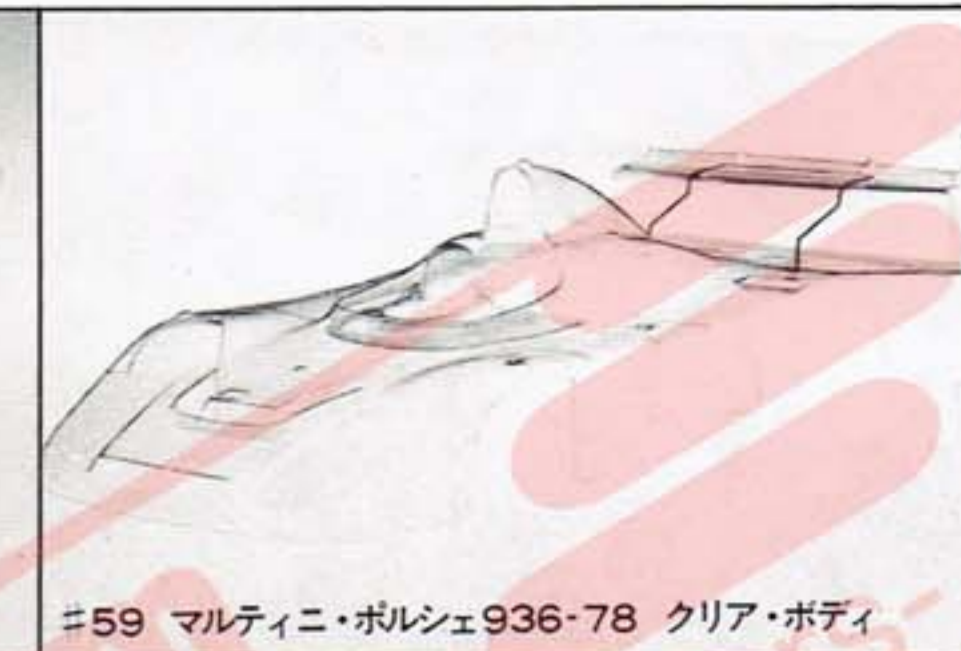
≠42A マーチ76S クリア・ボディ



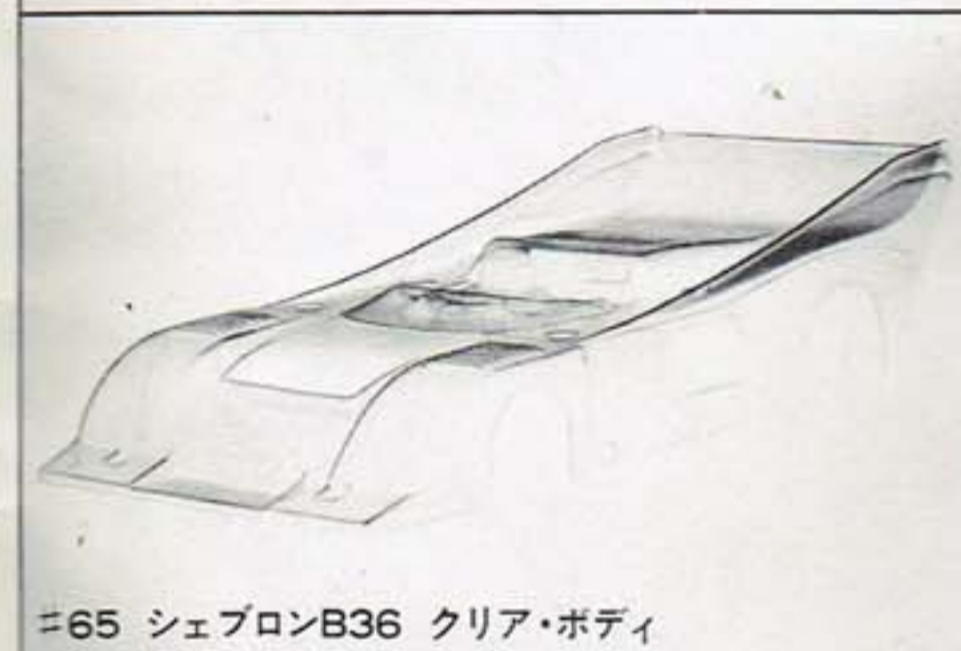
≠43 ノバ53S クリア・ボディ



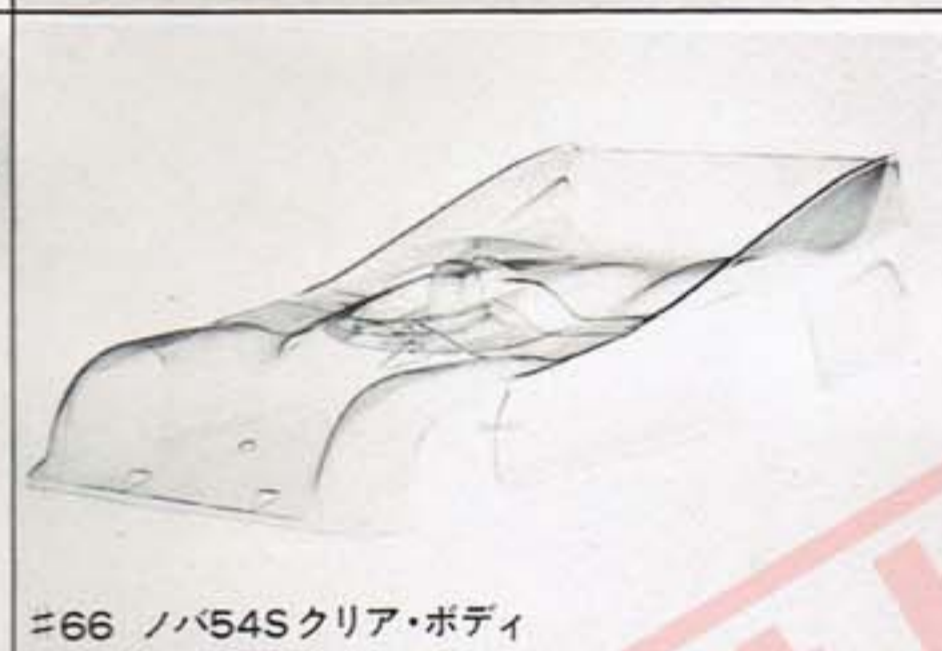
≠58 ルノー・アルピーヌA442-B クリア・ボディ



≠59 マルティニ・ポルシェ936-78 クリア・ボディ



≠65 シェブロンB36 クリア・ボディ



≠66 ノバ54S クリア・ボディ



≠67 KIR801 クリア・ボディ



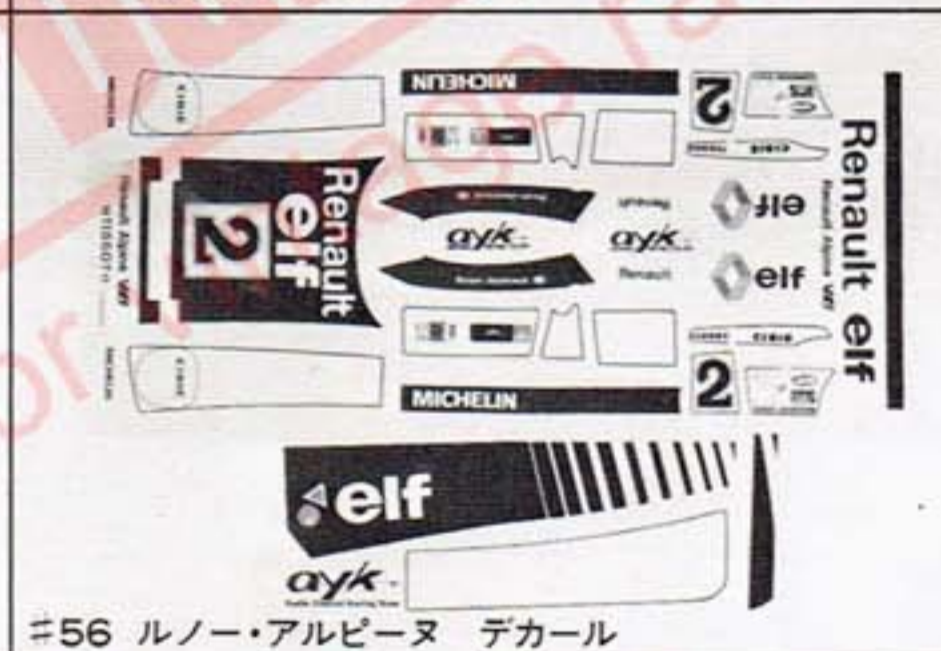
≠280 フェアレディ280Z クリア・ボディ



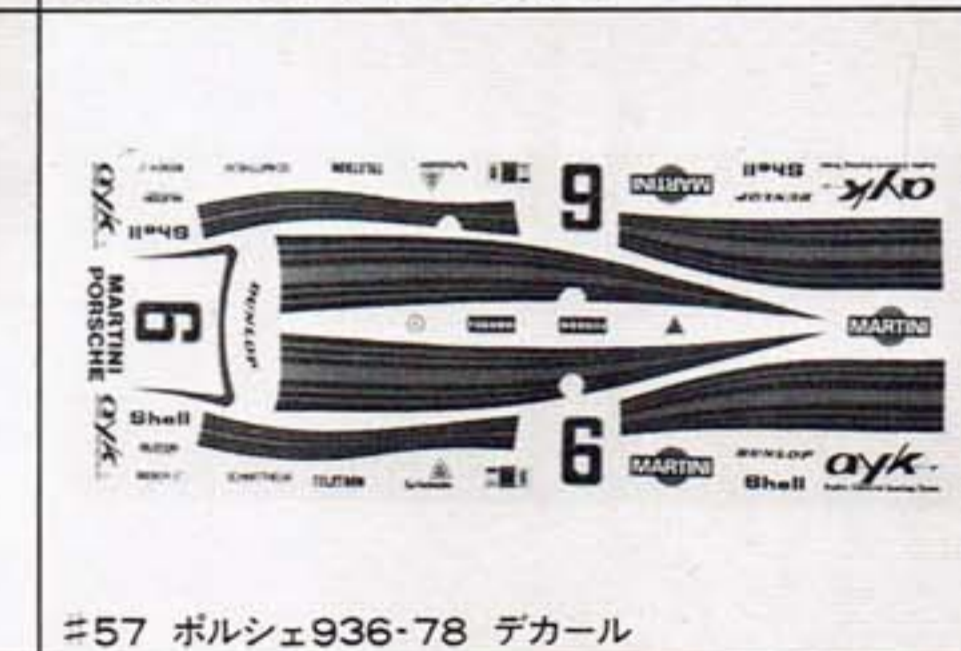
≠46 マーチ・マルボロ・デカール



≠47 ノバ53S デカール



≠56 ルノー・アルピーヌ デカール



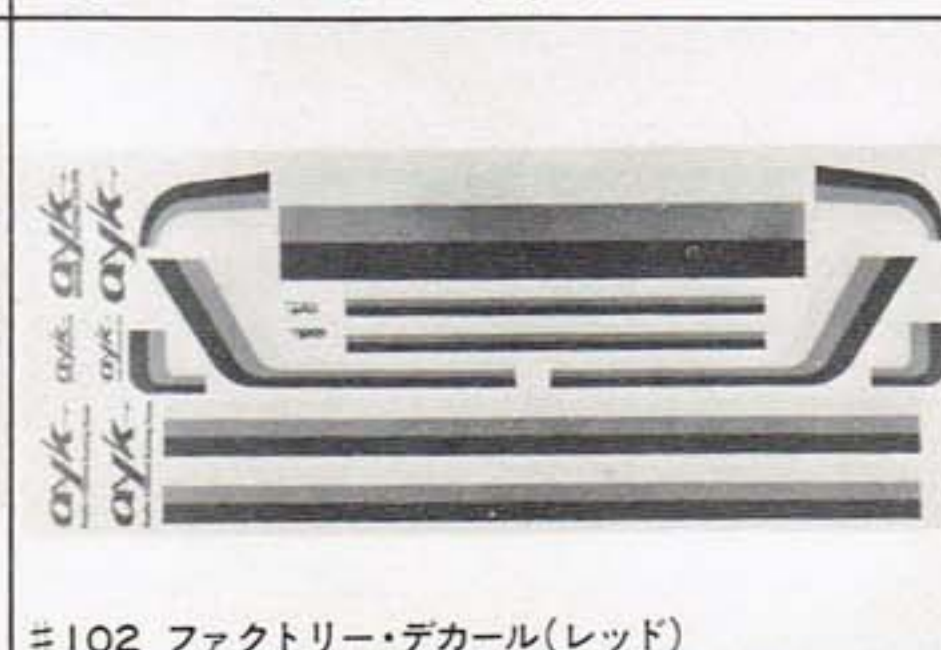
≠57 ポルシェ936-78 デカール



≠100 スペシャル・デカール



≠101 ファクトリー・デカール(ブルー)



≠102 ファクトリー・デカール(レッド)



≠103 スポンサー・マーク・デカール



# ALL FOR COMPETITION

**ayk** Radio Control Racing Car Series





**ayk**  
ROYAGI METALS CO. LTD

青柳金属工業有限会社 東京都江戸川区北小岩5-22-7 〒133

¥400