

1/10SCALE ELECTRIC COMPETITION R/C OFF-ROAD 4WD RACING MACHINE

Super Dog Fighter

YOKOMO YZ-870C CHASSIS ASSEMBLY INSTRUCTIONS



TEAM YOKOMO

YOKOMO LTD. 25-2, SENJU-MOTOMACHI, ADACHI-KU, TOKYO 120, JAPAN

YZ-870C スーパードッグファイター

The YOKOMO YZ-870c Super Dog Fighter, 1/10 scale Off-Road 4WD racing Machine was developed by YOKOMO's CREATIVE and ADVANCED Racing Mind. We thank the following World and National Champions and their mechanic for helping us develop and fine-tune the YZ-870c to become the best 4WD Racing Car in the World. MASAMI HIROSAKA of TEAM YOKOMO, Jay Halsey, and Jim Halsey, of TEAM ASSOCIATED, Gil Losi Jr., Gil Losi Sr., Ron Rosetti, and Gary Kyes of TEAM LOSI.

ヨコモの独創性と先進性に富んだレーシングデザインから誕生した、1/10スケールオフロード4WDレーシングマシンYZ-870C スーパードッグファイターは、販売、生産に当り世界各地のRCレースに参戦、チームヨコモの広坂正美('87-'88 4WDワールドチャンピオン)選手を始め、世界中のRCトップレーサーの協力を得て、実戦的な改良を加えて登場した純競技用のマシンです。特にアメリカのチーム・アソシエイティッド所属、ジェイ・ハルゼイ('85-'86 2WDワールドチャンピオン)選手、チーム・ロッシのギル・ロッシJr('85-'86 4WDワールドチャンピオン)選手、ロン・ロゼッティ('86 USA 4WDチャンピオン)選手、ゲーリー・カイズ選手の多大な協力を戴き完成できました事を心よりお礼申しあげます。

It is necessary for you to assemble the car correctly and carefully using these instructions and you will have the best exciting Off-Road 4WD car and enjoy it.

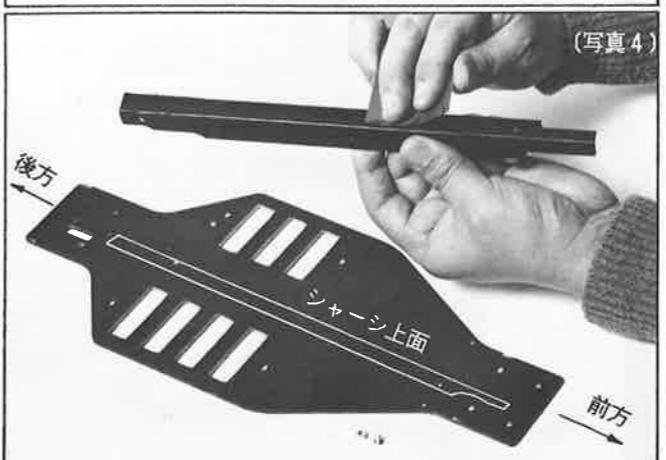
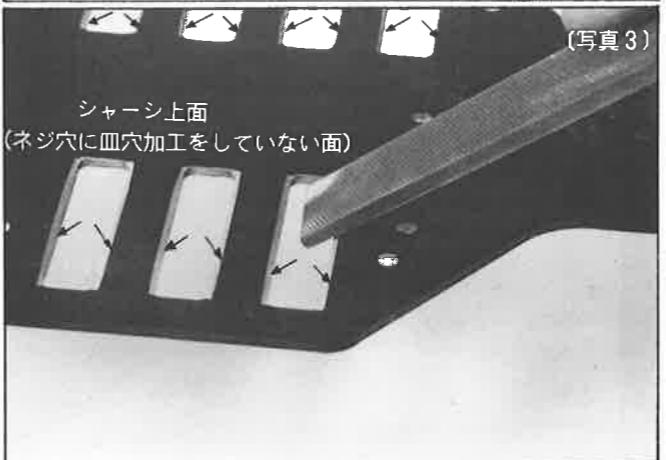
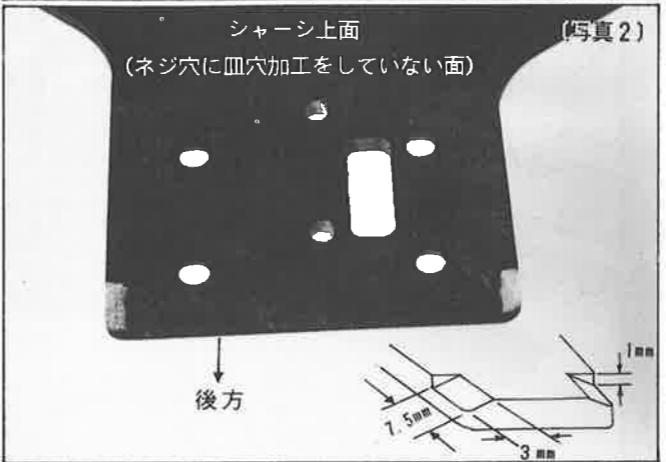
実戦で磨かれ、生まれ育ったYZ-870Cは、説明書に添って正しく丁寧に組み立てて戴ければ、必ず貴方にとってもRCオフロードスポーツの楽しさを満喫できる最高の4WDオフロードマシンになるものと確信しております

(REQUIRED ACCESSORIES FOR RACING)

- ★ 2 Channel Radio System and Electronic Speed Controller
- ★ 05 Type motor (YOKOMO Esprit 05 Super Stock or Esprit 05 RPM)
- ★ Ni-Cad Battery 7.2~8.4V (YOKOMO 1700 SCE -7.2V- Separate) Sub C type
- ★ Battery Charger (YOKOMO Kuick Turbo Custom -7.2~8.4V or YZ-721M Auto-Peak Charger)
- ★ Tools Required for assembly:
 - Modelers knife ○ Thin Round File (2~4mm dia) ○ Flat File ○ Screwdrivers Small and large (+)
 - Small Pliers ○ Soldering Iron and some Solder ○ Wooden Toothpick ○ Instant Adhesive
 - Electric or hand drill ○ Drill Bits 2mm and 5.5mm ○ Silicon grease ○ Plastic sheet ○ Contact Cement

(組立・走行に必要なもの)

- ★ 2チャンネル・プロポ(スピードコントローラーアンプ付)
- ★ 05タイプ・モーター(例)ヨコモ エスプリ05スーパーストック又はエスプリRPM オフロード
- ★ ニッカド・バッテリー 7.2V~8.4V (6N~7NサブCサイズ) (例)ヨコモ 1700(7.2V)SCEセパレートバッテリー
- ★ ニッカド・バッテリー用急速充電器 (例)ヨコモ クイックターボ カスタム(7.2V~8.4V用)又はヨコモ YZ-721Mオートピークチャージャー
- ★ 工具類
 - カッターナイフ ○丸型金ヤスリ(直徑2~4mm位) ○平型金ヤスリ ○ラジオペンチ又はプライヤー ○+ドライバー(小)
 - +ドライバー(緑色のアルミ皿ネジにピッタリ合うもの) ○ハンダゴテ(60W位) 及び糸ハンダ少々 ○瞬間接着剤
 - セメダインコンタクト(ゴム系接着剤) ○つまようじ 1本 ○シリコングリス少々 ○サランラップ
 - ドリル(手動又は電動式) 及び金属用2mm、6mm ドリルの刃



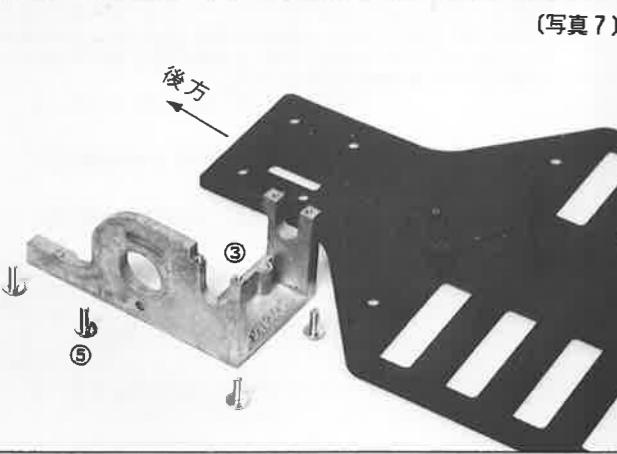
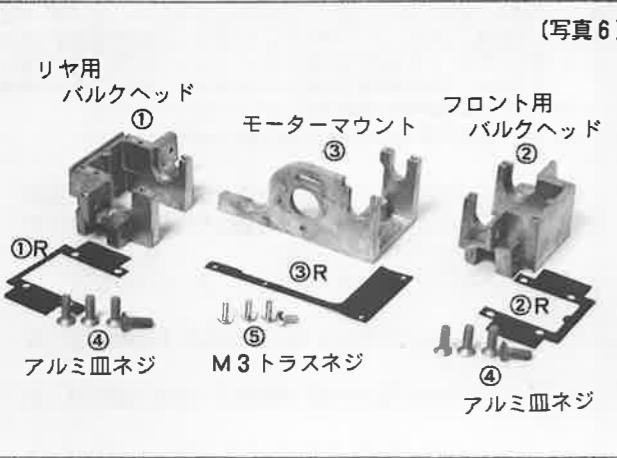
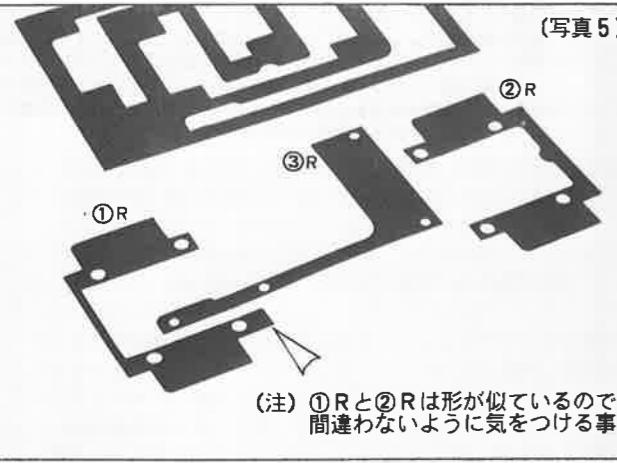
(写真1) まずキットの箱よりシャーシプレートを取り出し、加工する事から始めます。シャーシプレートの上面(皿穴加工をしていない面)フロントサスアーム後ろ下の当たる部分を写真のように、平型金ヤスリを斜めに当てて削る。削る量はおおよそシャーシプレートの厚さの1/3~1/2位で十分です。これはサスアームの下方ストロークを増す為に行う作業ですから、さほど正確さは必要としません。

(写真2) 次はシャーシプレート後方のロアサスアーム(後下側)の当たる部分、これもフロント部と同じでシャーシ上面を平型金ヤスリで削りますが、こちらはヤスリ面を平らにシャーシの角面に当てて削って下さい。寸法は参考までに記していますが、こちらもフロント同様、余り正確さは必要としません。

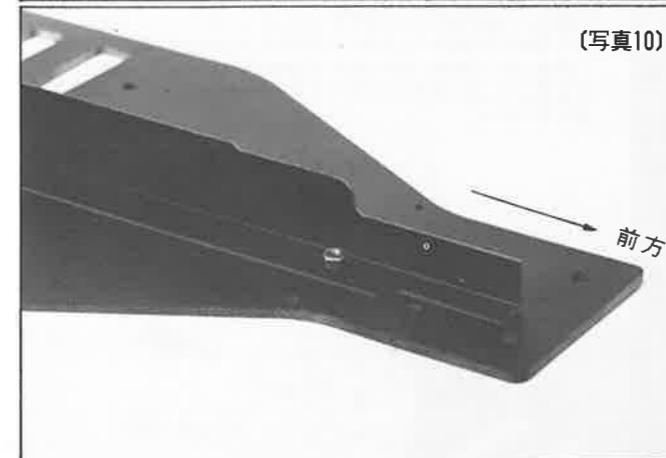
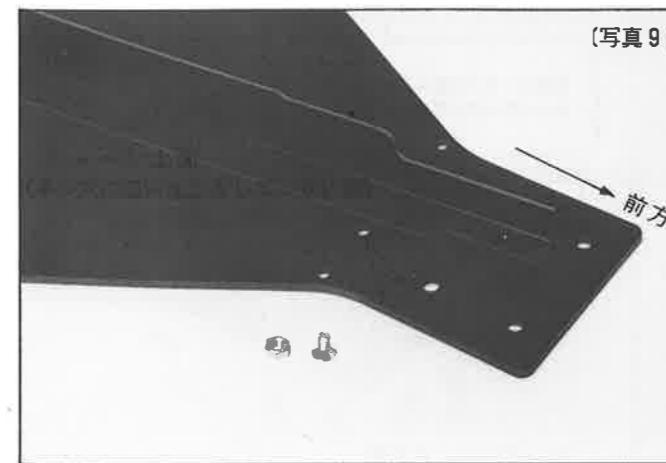
(写真3) これもシャーシ上面の加工です。バッテリーの入る穴の角を平型金ヤスリで削って下さい。削る量は適度でOKです。この作業を行っておくとバッテリーの座りが良くなる事の他に、角でバッテリーに傷をつけてしまう事も防げるからです。

(写真4) 次にタイヤ/ホイルの入ったNo.1袋の中に入っているベルトの入った袋より、バックボーンのみを取り出して下さい。他の部品は後ほど利用しますので袋から出さずにそのままとめておきます。取り出したバックボーンをシャーシ上面のバックボーン取り付け面(写真的のマークのところ)を320番位のサンドペーパーで磨いて下さい。

(注) 磨き終わってもまだ接着はせずにとっておき、次の頁の説明に従って作業を進めて下さい。



(写真5) バulkヘッド／モーターマウント等が入っているNo.2の袋を取り出し開封して下さい。ゴムのシートが1枚入っていますが、写真のようにシートから①R、②R、③Rを切り離して下さい。残りのゴムは使用しません。



(写真9～10) モーターマウントを仮止めしたシャーシプレートに写真4でサンダーベーをかけたバックボーンとバックボーンの入っていた袋より、M3×6mmの皿ネジとM3ナットを各1個取出します。矢印の穴にM3ネジを下から入れ写真10のようにM3ナットでガッチャリと固定して下さい。この時、気をつける事はバックボーンの後ろ側がモーターマウントにピッタリ付くように手で押さえて行う事です。

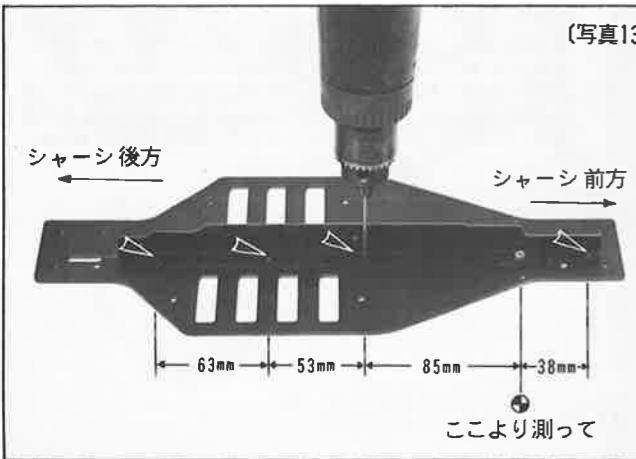
写真11の作業に入る前に

このバックボーンをシャーシプレートに接着する作業は、シャーシがゆがんでしまったりしないように必ず平らなテーブル又は、板の上で行って下さい。又、テーブルの上で行う方は、美人のお母様やステキな奥様の顔がゆがまないようにサンランラップ等を敷いてその上で行うように……



注意

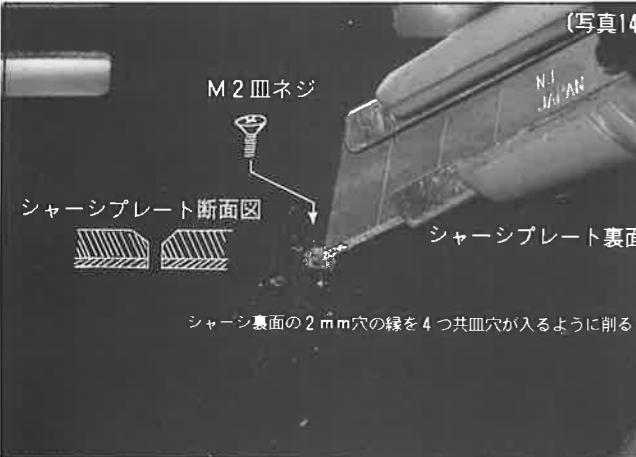
次頁の写真13～15の作業は、加工に自信がない人はやらなくても構いません。やりたくない人は次頁の写真16に進んで下さい。



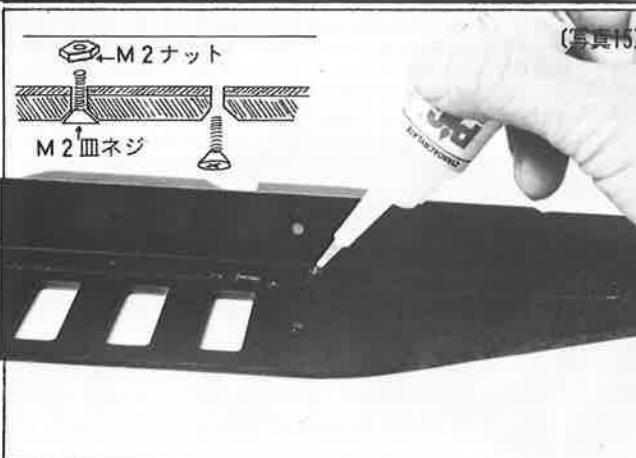
注 意

写真13～15の作業をみて、加工に自信が持てない人は、無理にやる必要はありません。やりたくない人は写真16に進んで下さい。

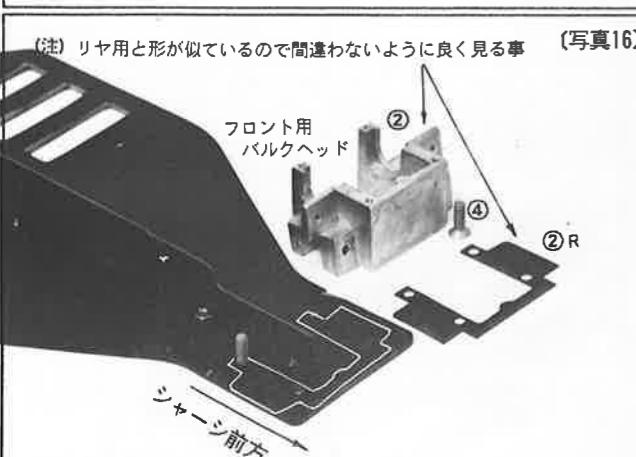
(写真13) 瞬間接着剤が完全に乾いたら、矢印の位置 2mmのドリルで4つ穴を開けてください。記してある穴開け位置の寸法は一番最初にバックボーンを固定したM3ネジ(写真で見えるM3ナット部分)の真ん中を基準として測って下さい。寸法はそれ程厳密な必要はなく、おおよそで構いません。



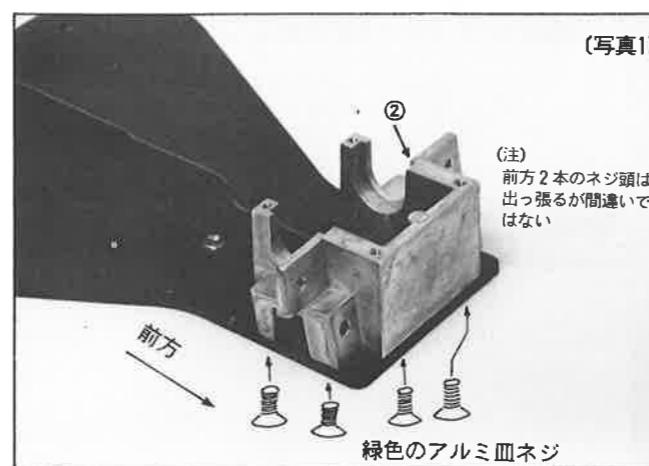
(写真14) 2mmの穴が4つ開きましたらシャーシプレートを裏返しにして2mmの穴の縁をバックボーンの袋に入っていたM2皿ネジを穴に入れますが、その時、皿ネジの平らな頭の面がシャーシの裏面と平らになるように合わせて、カッターナイフで斜め(円錐状)に4つとも削って下さい。



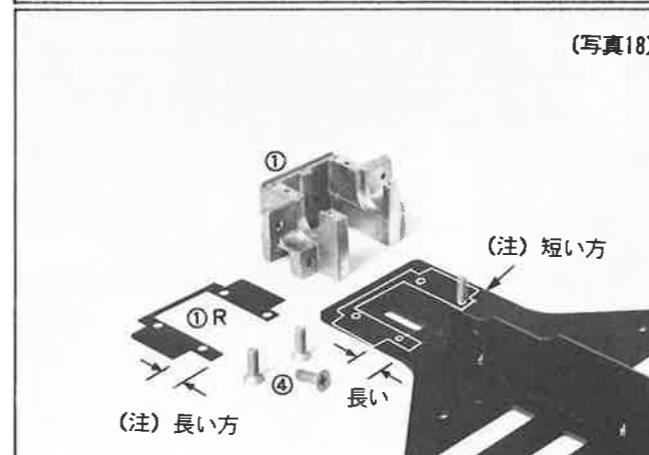
(写真15) シャーシ裏面の4つの2mm穴の入口の削り加工が終わったら、M2皿ネジをシャーシ裏面より入れて、シャーシ上面のバックボーンの穴の處でM2ナットをガッチャリと締めて四箇所固定します。最後に瞬間接着剤を、今止めた4つのナットに付けて完全にゆるむ事のないようにして下さい。以上でシャーシプレートの加工は全て完了しました。次からはシャーシプレートに各部品の組付けを行います。



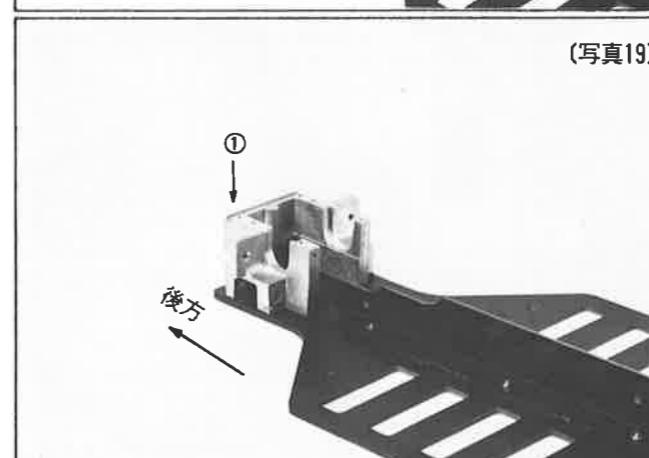
(写真16) フロントバルクヘッド②とフロントバルクヘッド用ラバーマウント②R(ゴムのシート)、緑色のアルミ皿ネジ④を4本、それにセメダインコンタクト(ゴム系接着剤)を用意して下さい。まず、先程完成したシャーシプレートの前部上面のマークのところにラバーマウントを貼付けます。方法はラバーマウントの片面にセメダインコンタクトを薄く塗って、シャーシ上面の4つの開いたネジ穴に穴が合うように貼付けること。シャーシプレートにラバーマウントが接着できたら次の頁に進んで下さい。



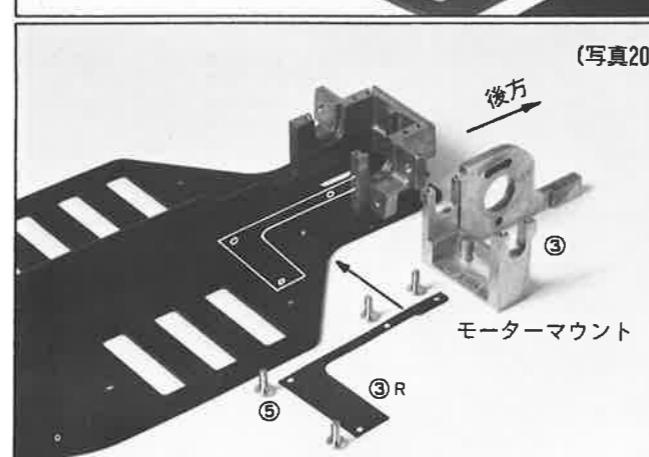
(写真17) 先程貼付けたラバーマウントの上にフロントバルクヘッド②をのせて、アルミ皿ネジ4本をシャーシ裏面(下)面より通して、固定して下さい。(注) 4本のネジ穴のうち、シャーシ裏面(下)面の前方の穴2つには皿穴加工がしていないので、ネジの頭がシャーシ裏面より出っ張ってしまいますが、これは不良の為ではありません。後でバンパーをここに取付けると平らになります。しかし今は、後の作業をやり易くする為に、バンパーを取付けずにネジだけを仮止めとして締めておいて下さい。



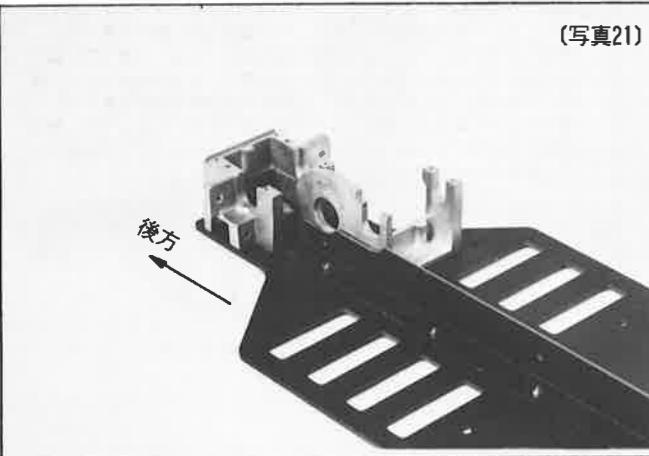
(写真18) 今度はリヤバルクヘッド①の取付けをして下さい。方法はフロント(前)の時と同じやり方で行えます。リヤ用の場合には左右があり、長さが異なっていますから、ラバーマウントをセメダインコンタクトで貼る時に、左右の間違いが起こらないよう気をつける事。



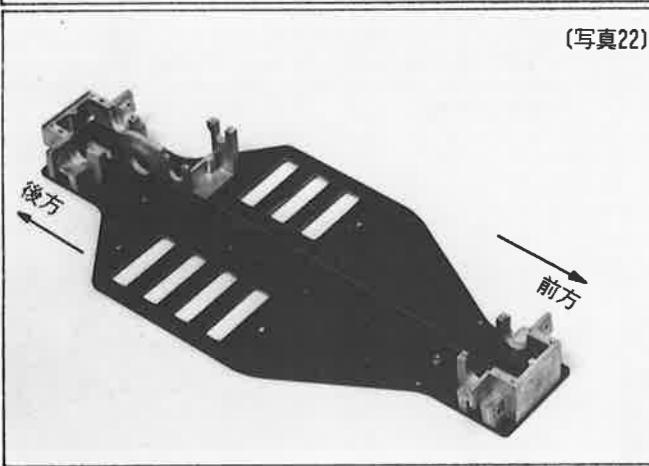
(写真19) ラバーマウントの接着剤が乾き、着いたらリヤバルクヘッド①をラバーマウントの上にのせてシャーシ裏(下)面よりアルミ皿ネジ4本で取付けます。



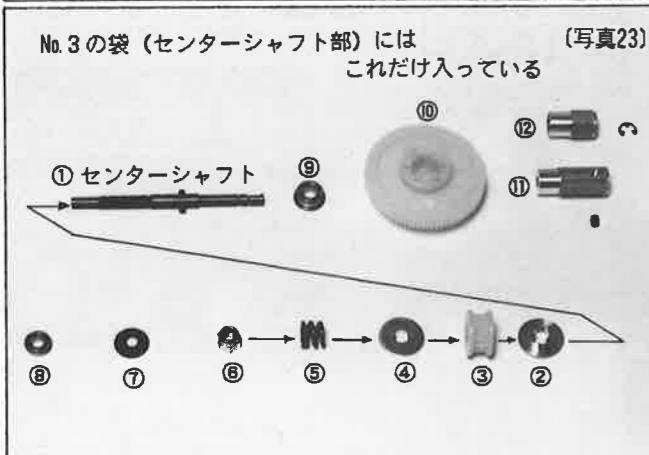
(写真20) フロント、リヤのバルクヘッドを取付けましたら、今度はNo.2の袋より残ったモーターマウント③、モーターマウント用ラバーマウント③R、M3トラスネジ⑤を4本出して下さい。そしてフロント、リヤのバルクヘッドを取付けした時と同じ順序と方法で、まずラバーマウントをセメダインコンタクトでシャーシに接着してからネジを締めて固定して下さい。



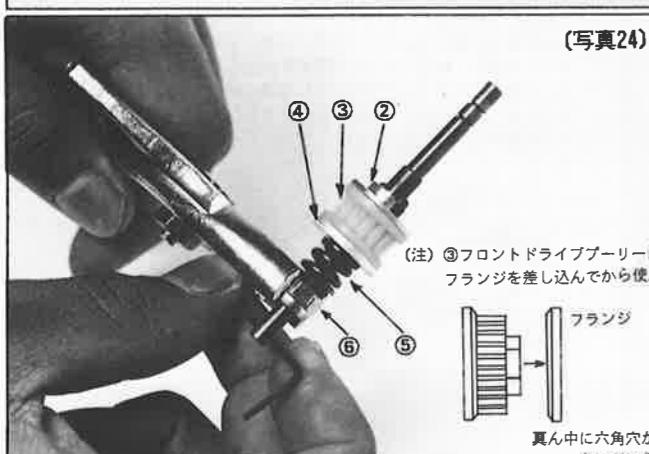
(写真21) モーターマウントも取り付けました。



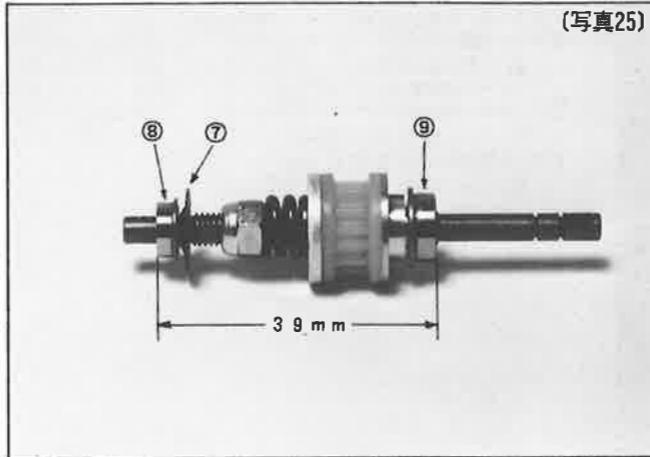
(写真22) 今迄の加工と作業でここまで完成しました。
あなたの車と写真をよく見比べて下さい。どこが違っているようなら最初からもう一度説明書を良く読んで下さい。OKであればここでコーヒーかお茶でも飲んで少し休んでみて下さい。気分が落ち着いたら次からは駆動部分の組立にはいります。



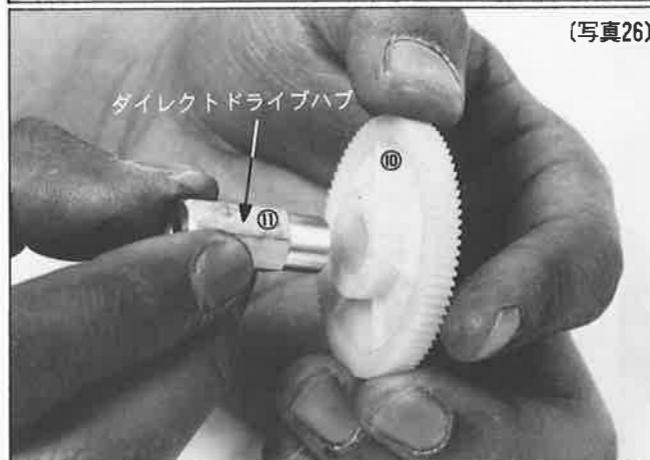
(写真23) №.3 (センターシャフト部) の袋の中身を確かめて下さい。
全部削っていましたら組立に入りましょう。



(写真23・24) まず①センターシャフトに②トルクリミッターハブの溝のある方を先にして入れ、次に③フロントドライブブーリー（ブーリーにフランジを差し込んだもの）、④トルクリミッターブレッシャープレート⑤トルクリミッタースプリングを入れたら⑥のM5ナilonナットを紹め込んでねじ込みます。M5のナilonナットを紹め込んでゆく方法は写真24のようにプライヤー又は、スパナでナットを固定してセンターシャフト先端の小さな穴にピアノ線、またはビニオンギヤのセットに入っているアレンレンチ（六角レンチ）などを差し込んで、反時計方向に回して行き、ブーリーが空回りしないようになるまで、紹め込んで下さい。



(写真25) M5ナilonナットを紹め終わったセンターシャフトに⑦プッシュナットの凹んだ方を先にして入れ、その次に⑧4mmφ×8mmφフランジ付ボールベアリングをフランジ（出っ張ったツバ）の方から差入ます。センターシャフト右側からは⑨5mmφ×10mmφフランジ付ボールベアリングをフランジの方から入れて下さい。この時、両側に入れられたボールベアリングの端から端の距離が39mmになるように⑦プッシュナットの位置を移動して合わせて下さい。



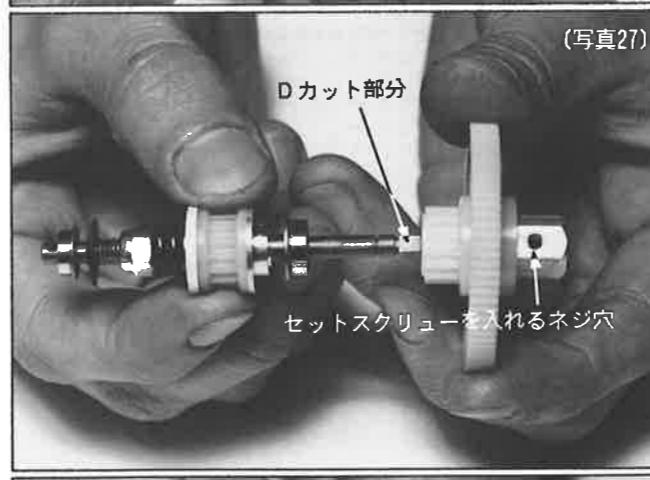
(写真26)

注意
YZ-870Cオフロード・4WDマシンはどんな路面でのレースにも高性能を発揮できることと、走行させるドライバーの感覚に合ったステアリング特性を出せるように、このセンターシャフト部分でも2種類のドライブ方式を選べるようになっています。

1. フルタイム4WD・・・⑪ダイレクトドライブハブを使用する。
(写真26)～(写真28)の方法。
◎滑りやすい路面やマイルドなステアリング感覚が好みの向き。

2. オートマチックパートタイム4WD・・・
⑫ワンウェイクラッチハブを使用する
(写真29)～(写真30)の方法。
◎クイックなステアリング感覚を好むドライバー向き。走行路面によっては操作が難しい。特にフロントおよびリヤタイヤの選択等がシビアに現れる。しかし使いこなせば戦闘力は高い。

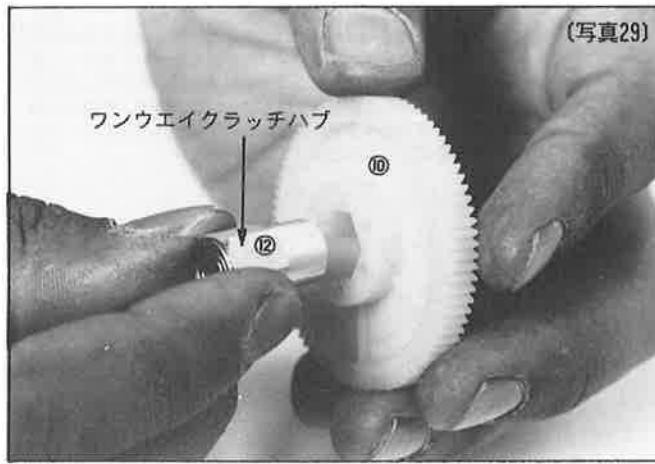
どちらか一方を選んで組立する事になりますが、最初は一般的なフルタイム方式の(写真26)～(写真28)をお勧めします。



(写真27)



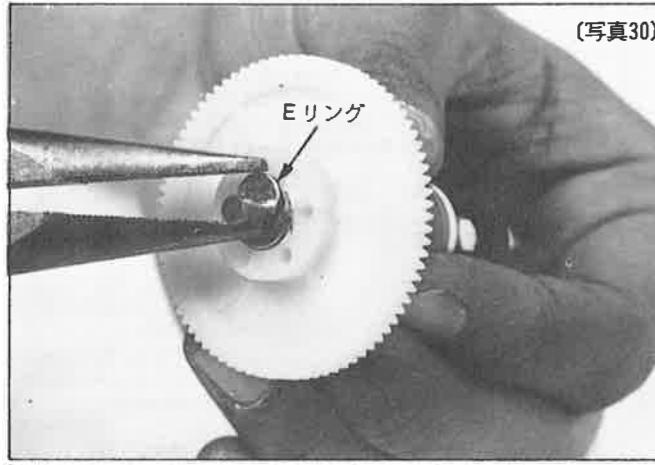
(写真26～28) メインギヤ⑩の六角穴に⑪センターダイレクトハブを写真の方向に入れる。強くいっぱいまで押し込む。メインギヤにセンターダイレクトハブが確実に入った処で、先ほど作ったセンタードライブシャフトに差込みますが、この時センターシャフトのDカット部分にダイレクトハブのセットスクリューの穴位置が合うようにして写真28のようにセットスクリューを入れ、アレンレンチ（ショックオイル、サーボ固定用テープが入っている№.0の袋のものを使用）でしっかりと締めて固定する。以上出来上がりしたら、写真29～写真30は飛ばして写真31のデフの組立に行って下さい。



(写真29)

ワンウェイクラッチハブ

⑫



(写真30)

E リング

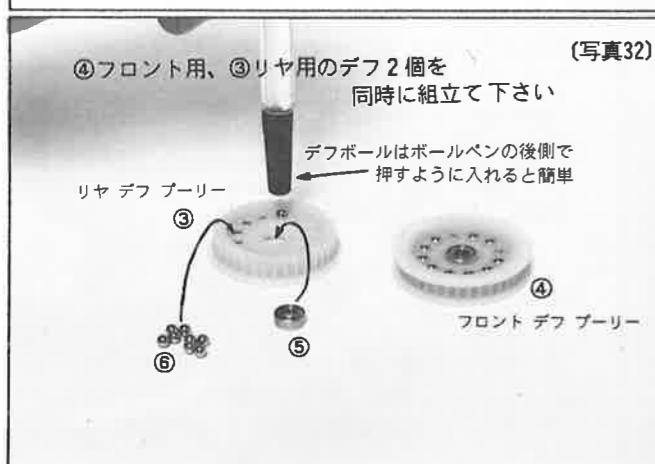


デフ組立は絶対説明書を読む事 (写真31)

(写真31) №.4 のデフの袋を取り出して内容を確かめて下さい。
 (注1) 部品の中にデフ ブーリーが2コ入っていますが、③リヤ用と
 ④フロント用です。形が違うので間違えないようにして下さい。
 (注2) ⑩デフ調整用M2キャップスクリューは2本共、ネジの先端の方に傷があり、少し曲がっていますが、これはゆるみ止めの為におこなってあるもので不良品ではありません。

| | | |
|-------------------------|-------|-----|
| ①デフジョイント (L) | ..... | 2コ |
| ②デフジョイント (S) | ..... | 2コ |
| ③リヤ デフ ブーリー | ..... | 1コ |
| ④フロント デフ ブーリー | ..... | 1コ |
| ⑤デフ ブーリー用4mmφ×8mmφベアリング | ..... | 2コ |
| ⑥超精密級デフボール | ..... | 24コ |
| ⑦ドライブリング | ..... | 4枚 |
| ⑧超精密級スラストボール | ..... | 18コ |
| ⑨スラストワッシャー | ..... | 4枚 |
| ⑩デフ調整用M2キャップスクリュー | ..... | 2本 |
| ⑪デフ調整用スプリングワッシャー | ..... | 2コ |

(写真32) 部品に間違いがなければデフの組立に入ります。デフはフロント(前)用とリヤ(後)用の2つを同時進行で組立て行きましょう。フロント④及びリヤ デフ ブーリー③にそれぞれデフボール⑥を12個ずつ入れて下さい。ボールペンの後などで押し込むと簡単です。デフボールが入ったら真ん中にボールベアリングを押し込んで下さい。



(写真32)

④フロント用、③リヤ用のデフ2個を同時に組立て下さい

デフボールはボールペンの後側で押すように入れると簡単

リヤ デフ ブーリー

③

⑥

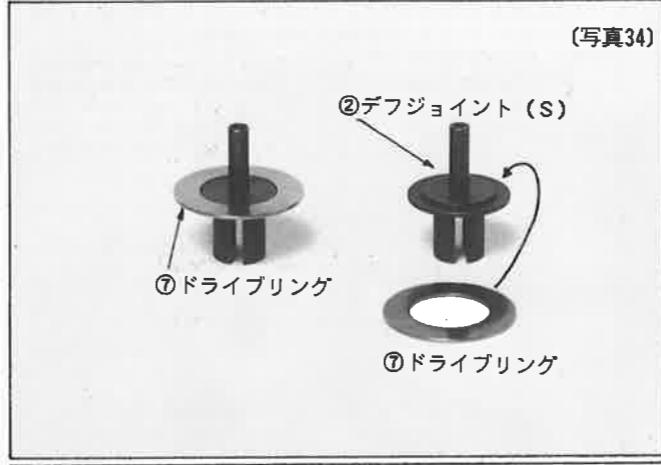
フロント デフ ブーリー

(写真29～30) クイックなステアリング感覚を好む方はダイレクトハブを使用せず⑫ワンウェイクラッチハブをメインギヤの六角穴に力強くいっぱいに押し込んで下さい。このワンウェイクラッチハブの入ったメインギヤを先程造ったセンターシャフトの先端にゆっくり回しながら⑩5mmφ×10mmφのベアリングの処まで差し込んで写真30のようにセンターシャフトのE リング溝にE リングを当て、ラジオベンチなどで押しこめば出来上がりです。

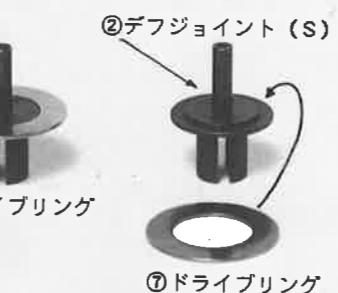


(写真33)

シリコングリス

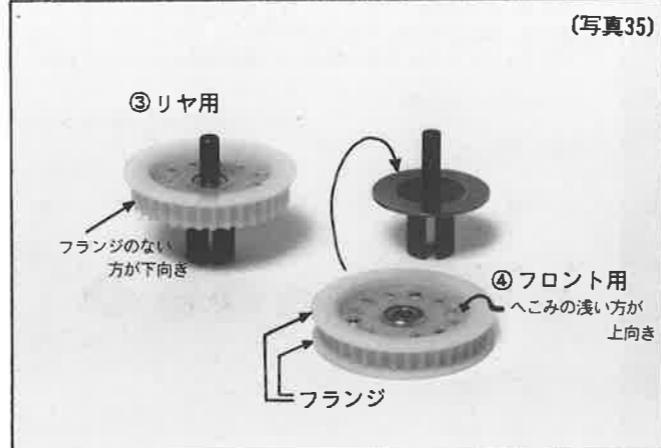


(写真34)

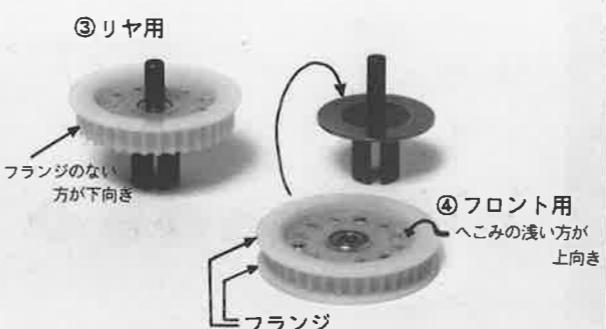


②デフジョイント (S)

⑦ドライブリング

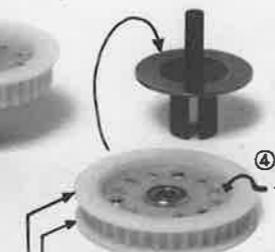


(写真35)



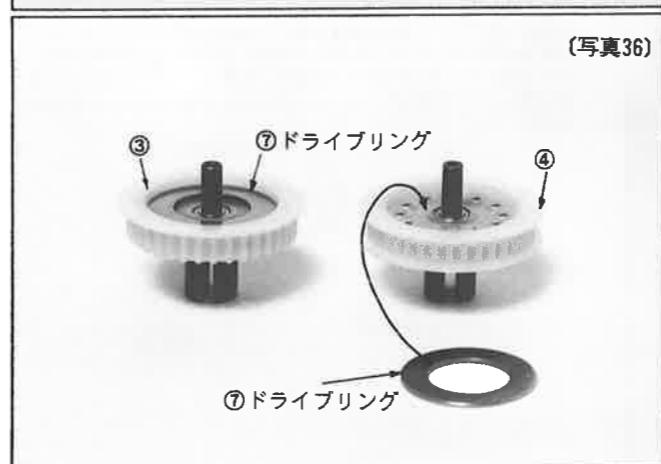
③リヤ用

フランジのない
方が下向き

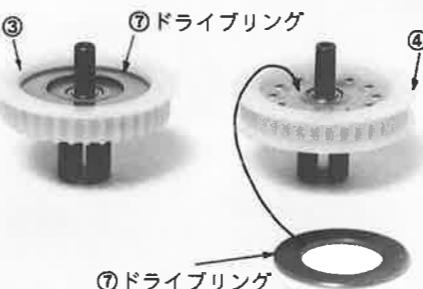


④フロント用

へこみの浅い方
が上向き



(写真36)



③

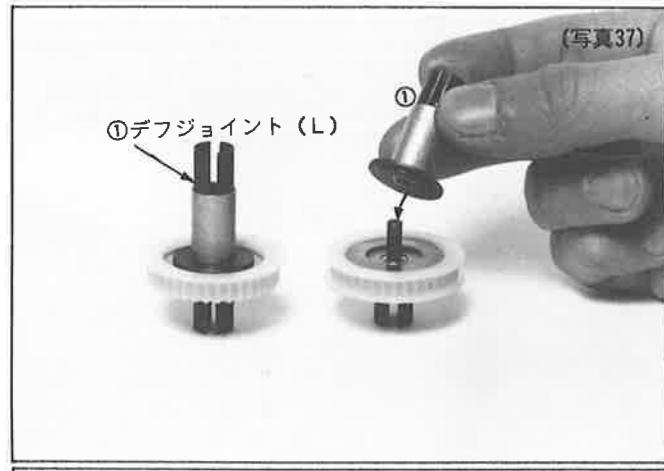
⑦ドライブリング

④

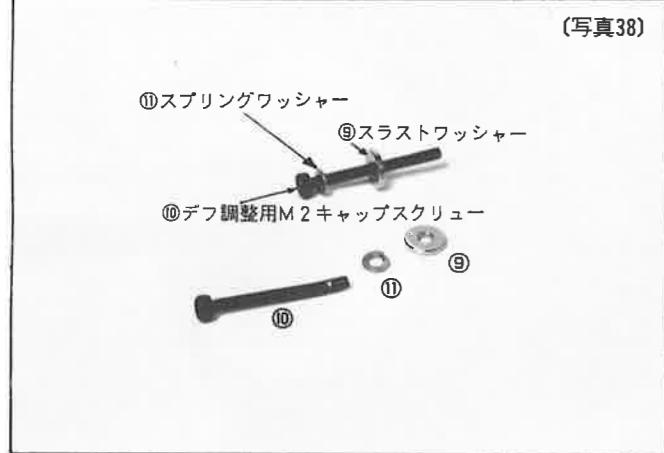
⑦ドライブリング

(写真33) 先程デフ ブーリーにボールを入れましたが、そのボール部分に、シリコングリス(シリコン系であれば、どのメーカーのものでも良い)をつまようじ等で少しづつ塗って下さい。

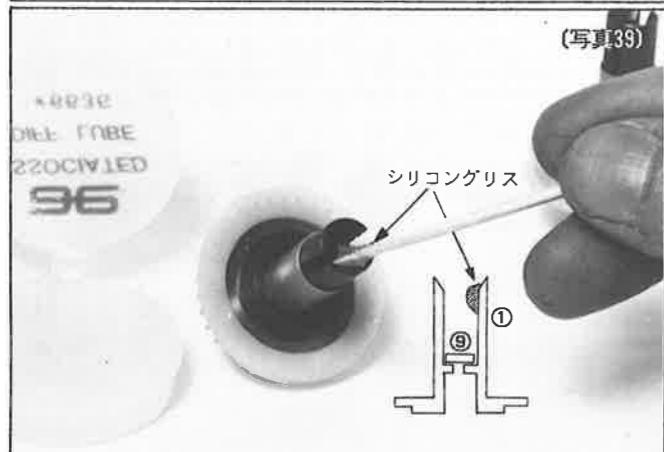
高性能グリスとしてはアメリカ・アンシエイティッド社製の高品質デフループ(AS-6636)があります。日本でも㈱ヨコモが輸入、¥430で販売していますので是非、お試し下さい。



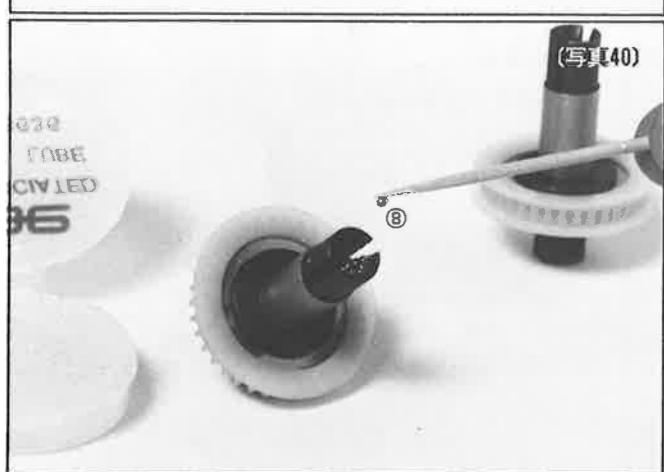
(写真37) ①デフジョイント（L）を先ほどのドライブリングの上に
フロント用、リヤ用共に差込みのせます。



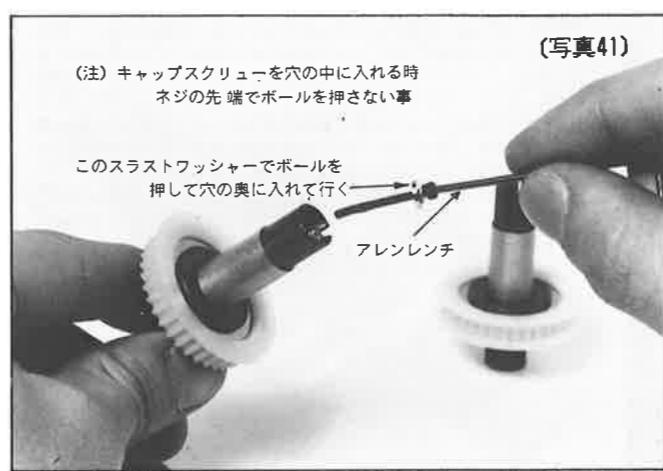
(写真38) M2キャップスクリューにスプリングワッシャーを入れて次
にスラストワッシャーを入れたものを2コ作る。
(注) 前にも説明しましたが、M2キャップスクリューのネジの先端の方
方が少し傷付いて曲がっていますが不良品の為ではなくゆるみ止めの
為にわざわざ行ってあるものです。



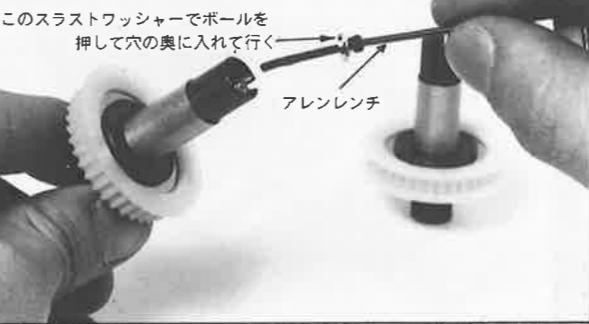
(写真39) 右下図①デフジョイント（L）の中に⑨スラストワッシャー
を1枚、図のように底に平らに入れて下さい。次にシリコングリスを
デフジョイント（L）の入口部分に少し盛上がるようにつけて下さい



(写真40) ⑧スラスト用ボールを9個、入口のシリコングリスの上に
のせるようにつけて下さい。ボールは多くても少なくともだめです。
必ず9個ですよ!! ボールを入れる時、写真のようにつまようじの先
にシリコングリスをつけておくと、ボールがついて簡単に入れられます。

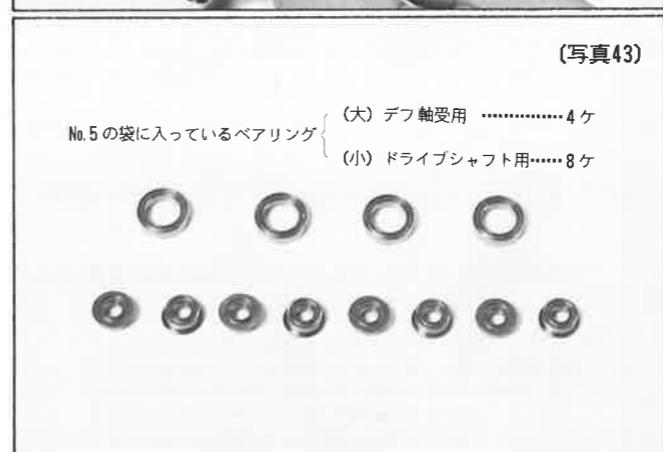


(写真41) キャップスクリューを穴の中に入れる時
ネジの先端でボールを押さない事

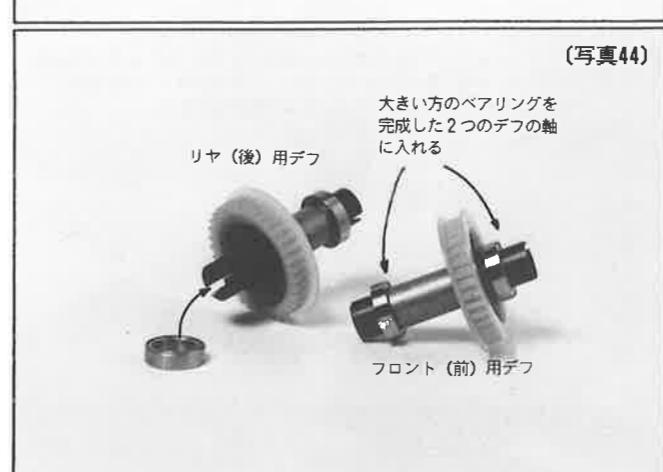


(1) アレンレンチでM2キャップ
スクリューをガッカリと締める

(2) 今、締めたキャップスクリューを
アレンレンチで45度逆方向に
回し戻す（ゆるめる）と出来上がり



No.5の袋に入っているペアリング {
(大) デフ軸受用 4ヶ
(小) ドライブシャフト用 8ヶ



大きな方のペアリングを
完成した2つのデフの軸
に入れる



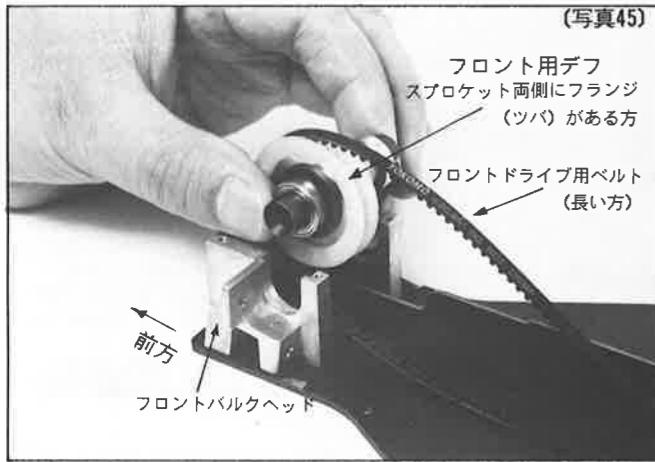
(写真41~42) 先程の写真38で用意したキャップスクリューをアレン
レンチ（ショックオイル等の入っているNo.0の袋の中のものを使用）
に差込み、この写真のように持ってデフジョイント（L）の穴の中に入
れる時、矢印のスラストワッシャーで先端でボールを押さないように
入れて行って下さい。ボールを奥の方に押して行く時にデフジョイント
の溝のところでボールが外に出てしまわないように気をつけて行
って下さい。もし、ボールが出そうになったら、つまようじの先等で押
し込んで下さい。キャップスクリュー先端がデフジョイントの奥につ
いたらアレンキーを回してネジを締めて行きます。途中固めですが、
ゆっくりと締めて行きしばらくすると完全に締まって止まります。
止まったならば、今度はアレンレンチを先ほど締めてきた時と、逆
の方向にゆっくりと45度位戻すように回して下さい。これでデフは
完成です。

(注) 今、完全に締まったキャップスクリューを45度戻し（ゆるめ）
たのはデフの調整の為で、この位置が最もデフの良く働く位置に
なるからです。

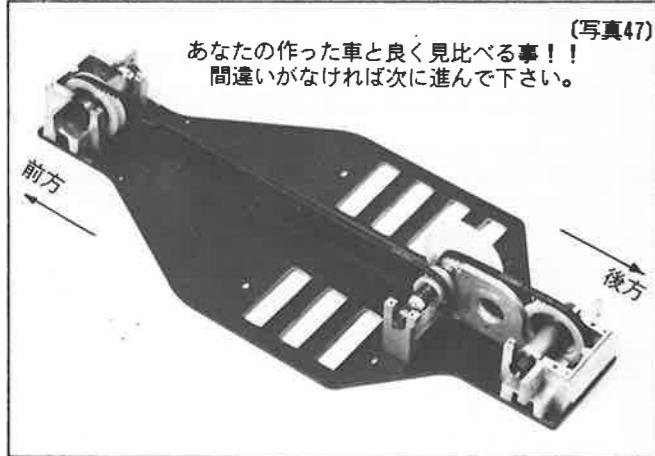
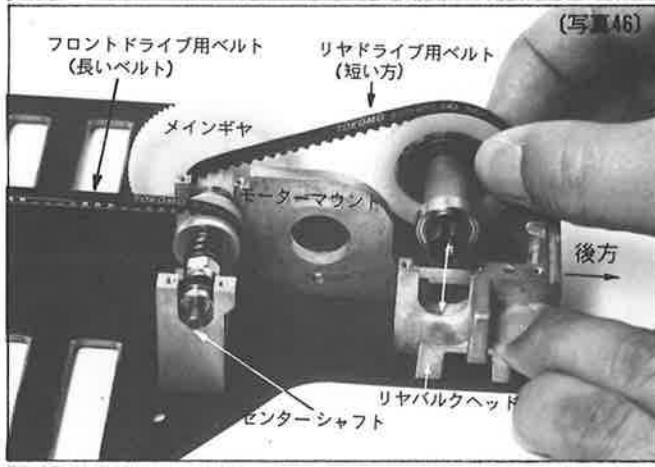
(写真43~44) No.5のボールベアリングの入った袋を取り出し内容を
確認して下さい。

内容 {
10mmφ×15mmφの大きい ボールベアリング（デフ軸受用）... 4コ
5mmφ×10mmφの フランジ付 ボールベアリング（ドライブシャフト用）... 8コ

以上ありましたら、小さい方のペアリング8コは先の写真55で使いま
すのでそのままとっておき、大きい方のペアリング4コを写真44のよ
うに、今出来上がったフロント及びリヤ用の2つのデフの両側に入
れて下さい。



(写真45) №.1の袋の中にあったベルト、長い方を取り出し、先程作ったフロント用デフのブーリーにかけましたら、デフを写真のようにフロントバルクヘッドに入れて下さい。長いベルトのもう一方の後側は、センターシャフトのフロントドライブ用ブーリーにかけてからセンタードライブシャフトを写真46のように、モーターマウントの受部にいれます。次は、短い方のリヤ用ベルトをメインギヤ内側のリヤドライブ用ブーリーにかけましたら、もう一方をリヤ用デフブーリーにかけて、デフをそのまま下ろすようにして、リヤバルクヘッドに入れて下さい。写真47のようになります。間違っていないかどうかよくあなたの車と写真とを見比べて下さい。
OKであれば次に進んで下さい。



(写真47) あなたの作った車と良く見比べる事!!
間違いがなければ次に進んで下さい。

(写真48) №.6のプラスチックキャップが入った袋を取り出確認します。

| | | |
|----------------|------------------|---------|
| No.6 の袋の 内容 | ①フロントバルクヘッド用キャップ |1 |
| | ②リヤバルクヘッド用キャップ |1 |
| | ③センターシャフト用キャップ |1 |
| | ④M2×8mm ト拉斯ネジ |8本 |
| | ⑤M2×12mm ト拉斯ネジ |4本 |
| | ⑥ボディマウント用フードピン |2本 |

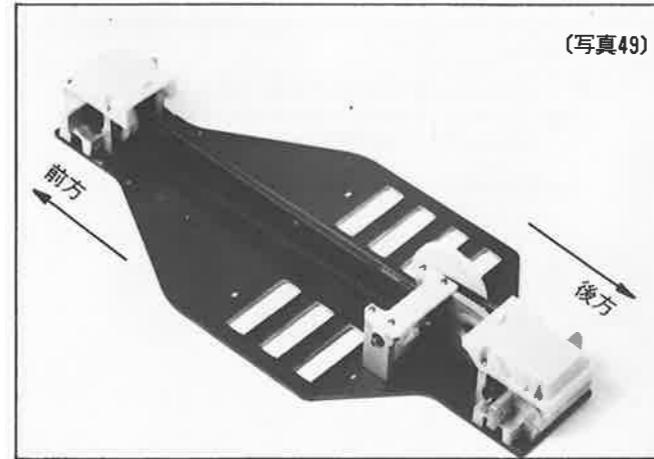
内容に間違いがなければキャップをネジ止めして下さい。
フロントおよびリヤのバルクヘッド用キャップは、短いM2×8mmのト拉斯ネジ4本で取り付け、センターシャフト用キャップだけはM2×12mmの長い方のト拉斯ネジ4本で取り付けます。



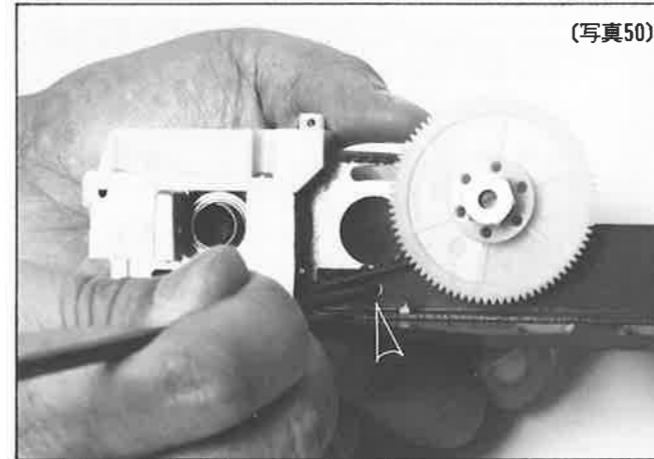
(写真48)

③センターシャフト用キャップは
④の少し長いネジ4本で取付ける

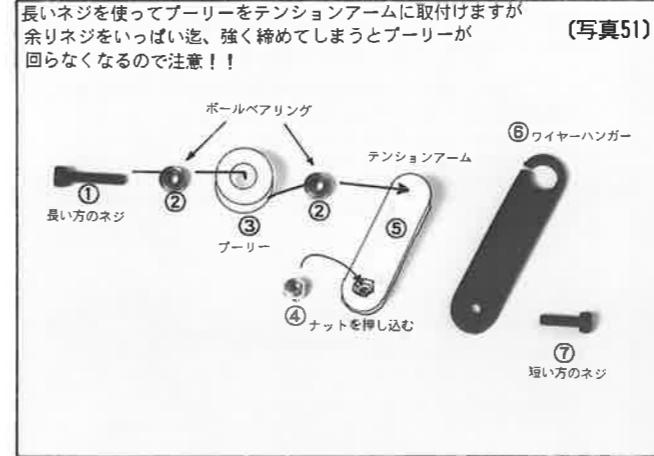
①フロントバルクヘッド用キャップ
②リヤバルクヘッド用キャップは、
両方とも④の短いネジ4本で取付ける



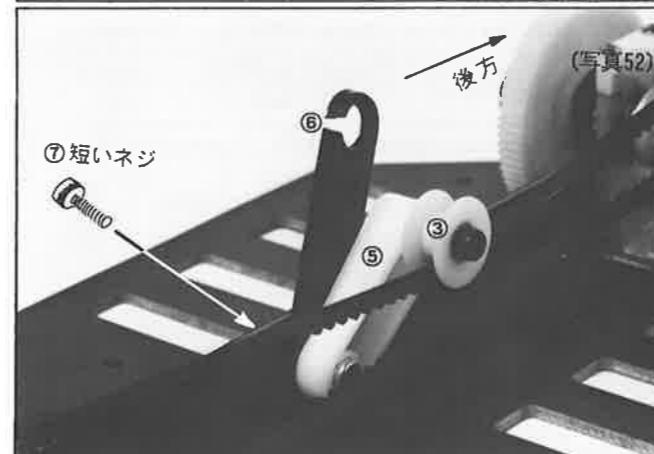
(写真49) だいぶ形になってきました、もう少しガンバッテ先に進みましょう。



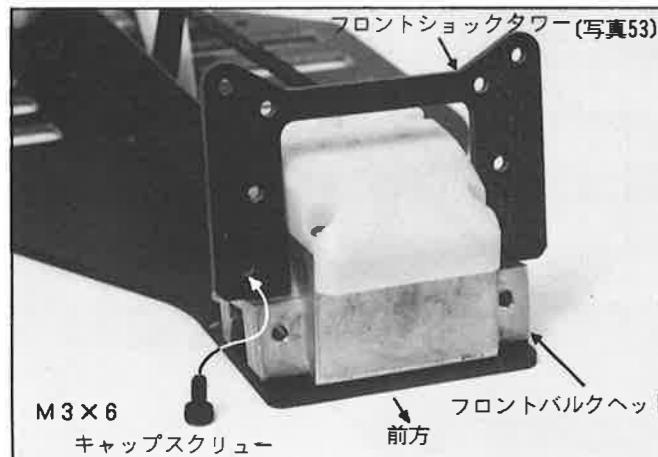
(写真50) 矢印の部分を見て下さい。この穴はモーターを取付ける為のネジ穴です。もし、モーターマウントとバックボーンの穴が合っていない時には、丸ヤスリでバックボーンの穴をモーターマウントにあいたネジ穴が完全に丸く見えるようになる迄削って下さい。ここを合わせればモーター取り付けの下準備は完了です。



(写真51) 長いネジを使ってブーリーをテンションアームに取付けますが余りネジをいっぱい迄、強く締めてしまうとブーリーが回らなくなるので注意!!



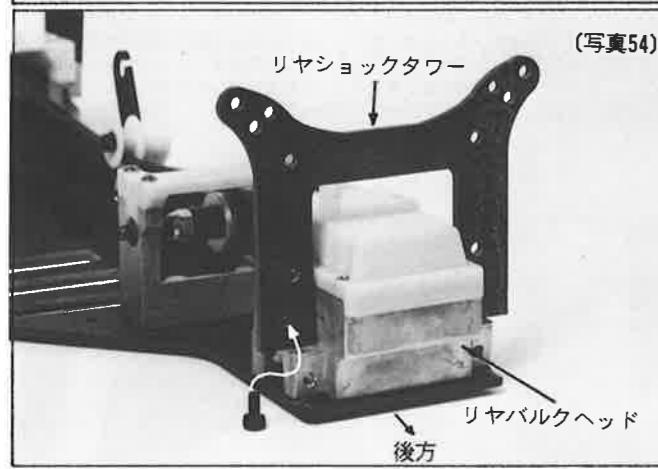
(写真51～52) 先程、使用のベルトが入っていた袋の中の、テンションブーリーが入っている小袋を開けて内容を確認して下さい。全て揃っていたらブーリーの両側にペアリングを入れて、長い方のキャップスクリューをペアリングを通してテンションアームの矢印の穴に入れてアレンレンチでねじ込んで下さい。テンションアームに取付けたブーリーが軽く回るようなら（回りが悪い時は、ネジを少しゆるめる）次は、テンションアーム下側の六角穴の部分に④のナット六角部分を合わせて押し込んで下さい。次は短いネジ⑦をバックボーンの真ん中あたりの穴に（車の後方より見て右側寄り）通して、車の後方より見て左側のバックボーンの面より出てきている短いネジにワイヤーハンガー⑥（小さい穴部分）を入れます。次に先ほどの出来上ったテンションアームのナットを押し込んだ部分に合わせ、①のネジを締めてバックボーンに取付けます。出来上がると写真52のようになります。



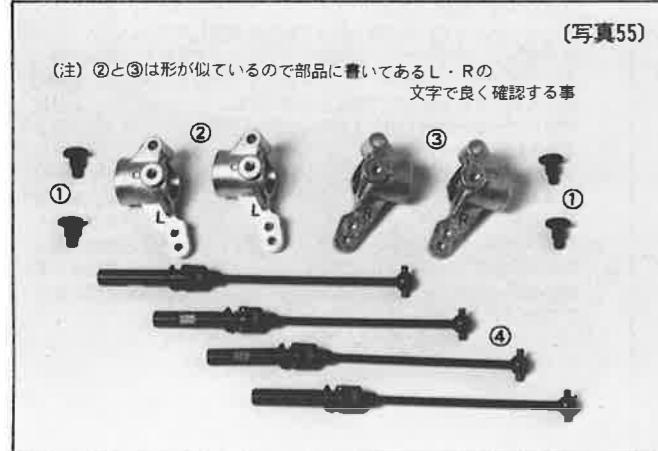
(写真53) №.7のショックタワーの入った袋を取り出して内容を確認してください。

内容
 ①フロントショックタワー(小さい方) 1枚
 ②リヤショックタワー 1枚
 ③ショックタワー取付用 M3×6mm キャップスクリュー 4本

内容確認が終わったらフロントのショックタワーをフロントバルクヘッドの取付け部のところに前方から立てかけてM3×6mmキャップスクリューを使用して、左右2本でしっかりと固定して下さい。

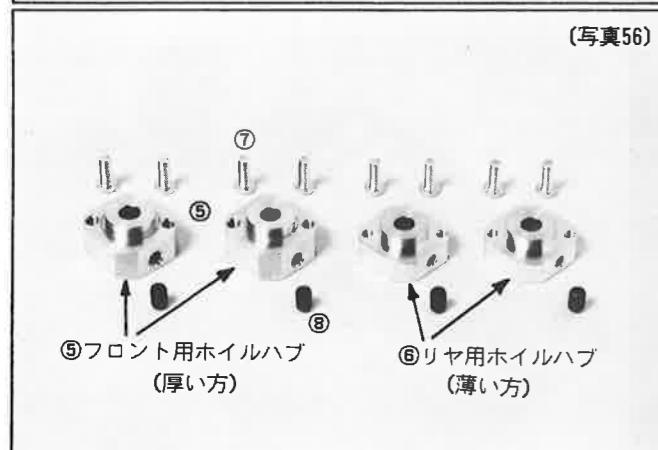


(写真54) リヤショックタワーはリヤバルクヘッドの取付け部のところに後側から立てかけて、フロント同様にM3×6mmキャップスクリューを2本使用してリヤバルクヘッドにしっかりと固定して下さい。



(注) ②と③は形が似ているので部品に書いてあるL・Rの文字で良く確認する事

内容
 ①キングピン 4本
 ②ステアリングブロック&ハブキャリヤ(L) 2コ
 ③ステアリングブロック&ハブキャリヤ(R) 2コ
 ④ユニバーサルドライブシャフト 4本



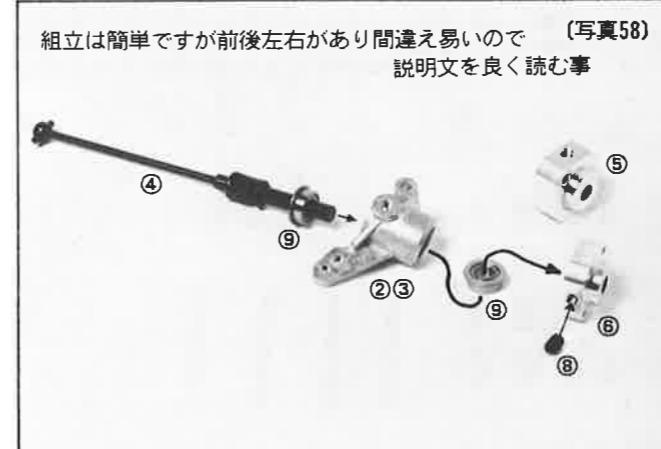
(写真56) №.9のホイルハブの入った袋を取り出して内容を確認して下さい。

内容
 ⑤フロントホイルハブ(オフセット8mm厚い方) 2コ
 ⑥リヤホイルハブ(オフセット6mm薄い方) 2コ
 ⑦ホイル取付用ネジ(M3X8mm ナット) 8本
 ⑧ホイルハブ固定用セットスクリュー(M4X6mm) 4本



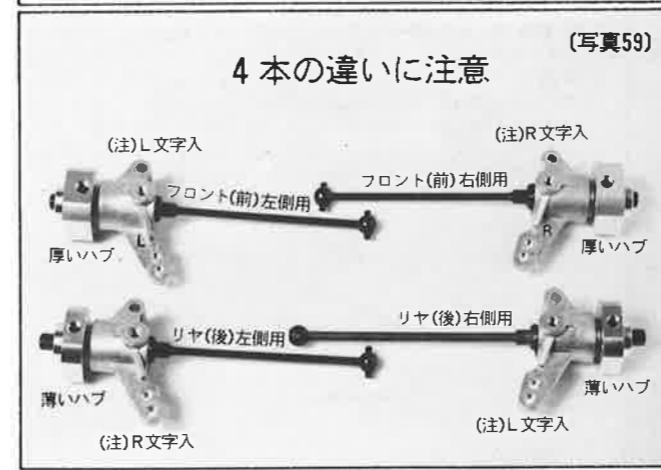
(写真57) 前の写真43で使わずに残しておいたベアリング8個です

⑨ベアリング

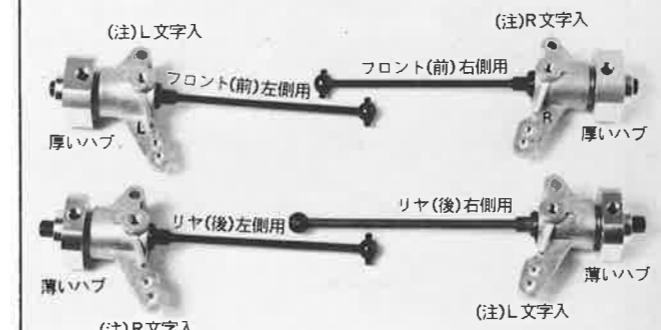


組立は簡単ですが前後左右があり間違え易いので (写真58)
説明文を良く読む事

(写真57) これは写真43で開けた№.5のペアリング袋の中に入っていた
⑤5mmφ×10mmφのフランジ付ボールベアリングです。8コあります
よね !! 次の写真58で使用します。



4本の違いに注意



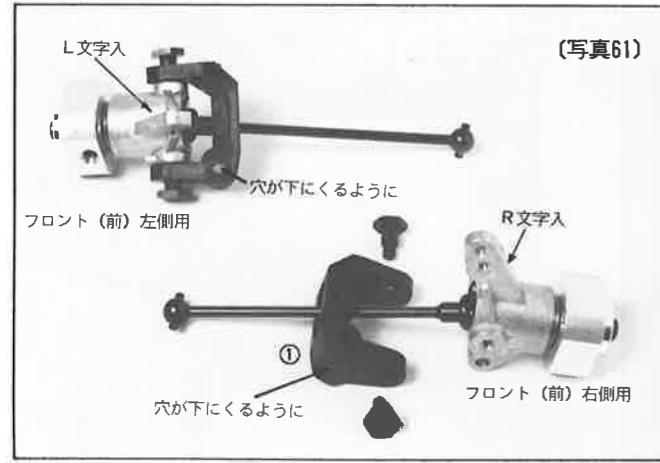
(写真60) №.10のロアサスアームの袋を開けて内容を確認して下さい。

(写真58) さあてドライブシャフト部分の組立を行いましょう。
この作業は簡単に出来るのですが、前後左右がある為、4本共違った
ものになります。使用部品は写真55～写真57のものを使用します。
組付けは4本共、矢印通りの並び順でよいのですが、組付け部品を間
違えないように次の写真59を良く見て行って下さい。

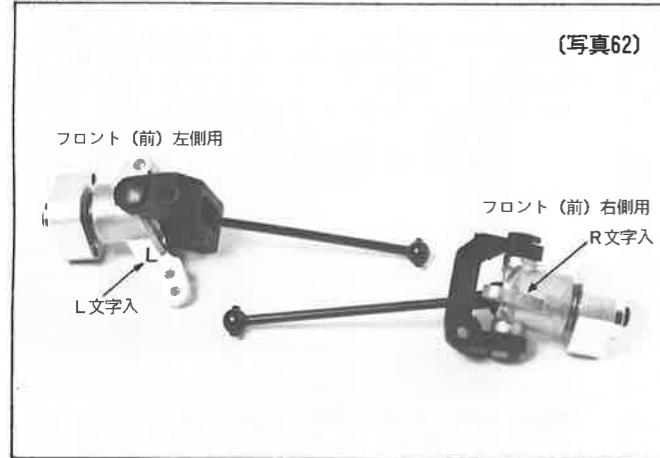
(写真59) 前後左右用の細かい違いをよく見て間違いのおこらないよう
にして下さい。特にリヤ(後)用は出来てからサスアームに取り付ける
時にもステアリングブロック&リヤハブキャリヤにR文字が入った
方を左側に使用し、L文字の入った方を右側として使うという事を忘
れずにおいて下さい。それからホイルハブを固定する際のセットスクリ
ューは、アレンレンチを使用してドライブシャフトのDカット面に
ガッチリと締めて止めて下さい。

内容
 ①フロントステアリングハブキャリヤ 2コ
 ②フロントロアサスアーム(短い方) 2枚
 ③リヤロアサスアーム(長い方) 2枚
 ④サスアームビンS(短い方) 4本
 ⑤サスアームビンL(長い方) 4本
 ⑥サスアームビン固定用Eクリップ 16コ

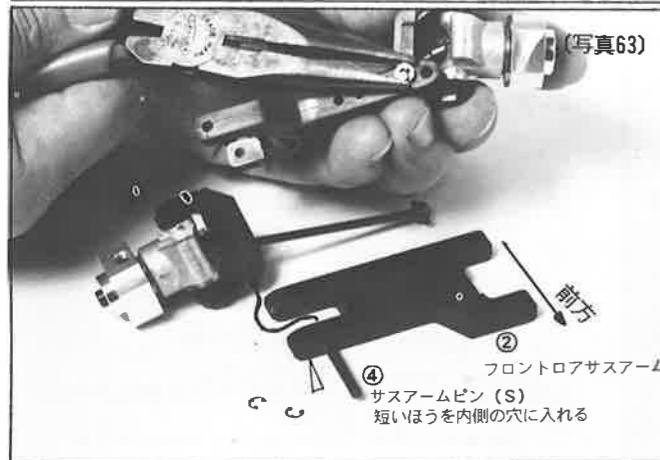
尚、①、②、③のパーツについて左右の別はありませんが、
ロアサスアームの②フロント用と③リヤ用の別はあるので注意!!



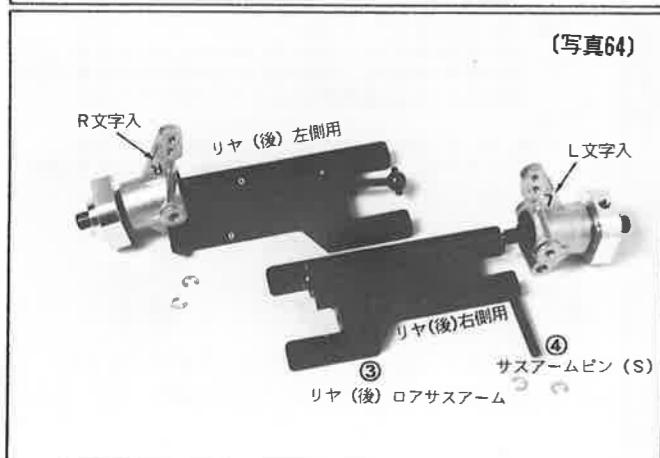
(写真61) 写真59で出来たフロント用ドライブシャフトを①フロントステアリングハブキャリヤに通して、キングピン（写真55①参照）を使って取付けます。この時、左右の間違いが起こらないように気をつける事と、キングピンをねじ込む時にあまり強く締めすぎない事。



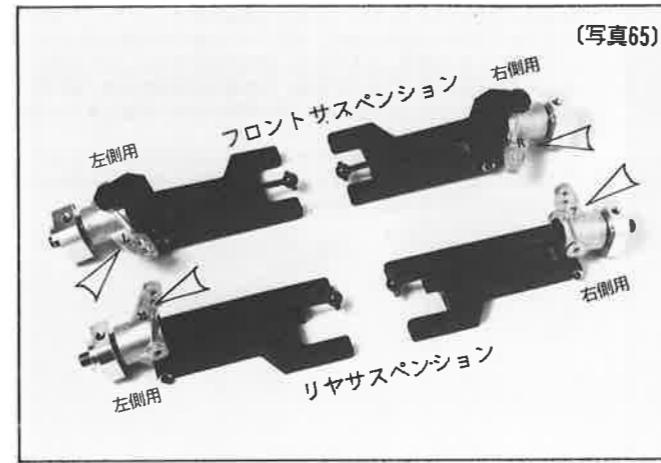
(写真62) 出来上がるとこのようになりますが、ステアリングブロックが軽く動くことを確認して下さい。もし、動きが重いようでしたら、多分キングピンの締め過ぎですから、もう一度やり直してみて下さい。



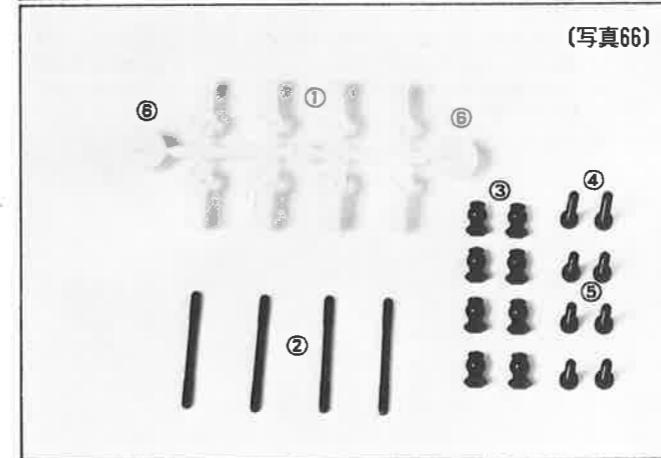
(写真63) 今、出来上がったフロントステアリング部分をフロントのロアサスアーム（左、右は裏返しにして使用）にサスアームピン（S）を使用して取付けます。この時、サスアームの外側から2番目の内側の穴の方を使います。矢印の外側の穴はオプションのフロントロングサス用ユニバーサルドライブシャフトを使う時以外は使いません。ロアサスアームにステアリングハブキャリヤの部分が付いたら、写真のようにサスアームピンの両端のEリング溝にEリングを当ててラジオペンチで押し込んでピンを抜けなくして下さい。同じように左右2つ作ります。



(写真64) フロント部が出来ましたらリヤハブキャリヤ部分をリヤロアサスアーム（左、右は裏返しにして使用）に立てた形でサスアームピン（S）を差し込んで取付けます。フロントの時と同じようにサスアームピン両端のEリング溝に、Eリングをラジオペンチ等で入れて固定して下さい。

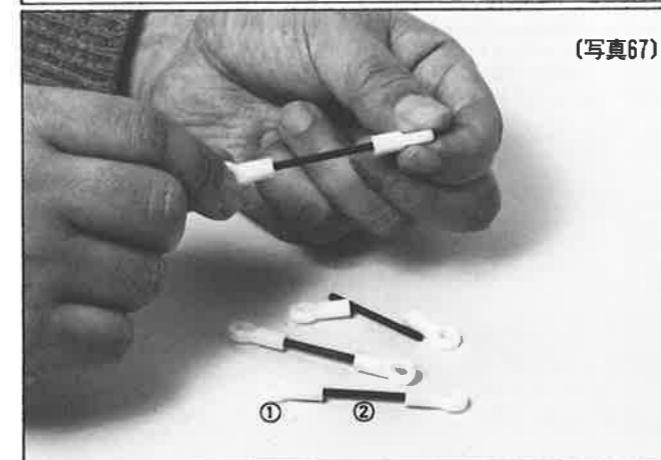


(写真65) 今作ったフロントサスペンション左右とリヤサスペンションの左右です。間違えて組立しないかどうかを、あなたのものと写真とを良く比べてみましょう。特に矢印のところのRとLの文字には気をつけて下さい。完全であれば次に進むことにしましょう。

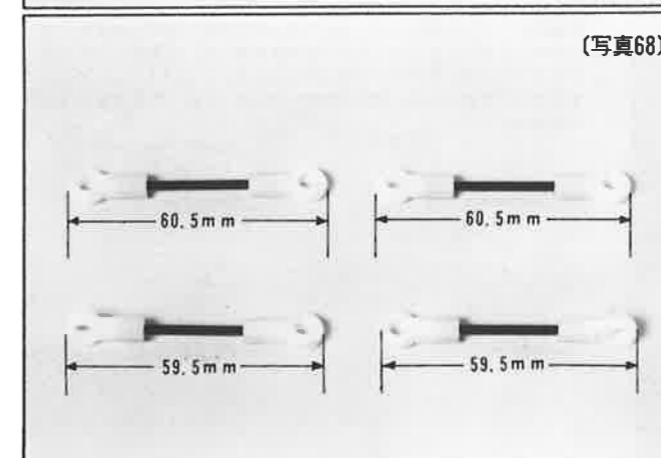


(写真66) No.11のアッパー①アームの入った袋をあけ内容を確認して下さい。尚、ウイングホルダー2コはすぐには使用しませんので、袋に戻してしばらく取っておいて下さい。

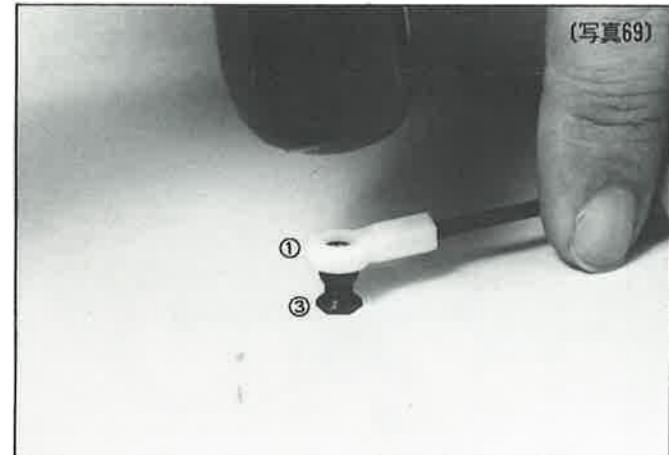
| | | |
|---------------------|-------|----|
| ①アッパー①アーム用プラ部品 | ..... | 8コ |
| ②①アーム用ロッド | ..... | 4本 |
| 内容③アッパー①アーム用スチールボール | ..... | 8コ |
| ④M3×15mmキャップスクリュー | ..... | 2本 |
| ⑤M3×10mmキャップスクリュー | ..... | 6本 |
| ⑥ウイングホルダー | ..... | 2コ |



(写真67) アッパー①アームを4本作って下さい。
①アッパー①アーム用プラ部品に②①アームロッドをねじ込みます。写真のようにすると簡単にできます。



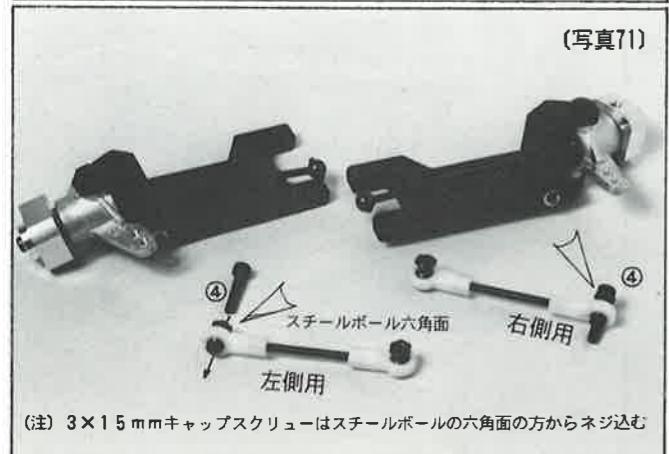
(写真68) のように2種類（フロント用とリヤ用）の長さのものを各2本ずつ作ります。長い方がリヤ用で、大体60.5mm位にして下さい。フロント用は59.5mm位で、リヤ用と違うところは、長さを短くする事と、プラ部品のスチールボール穴を90度ずらしてセットする必要があるで気をつけて下さい。但し、この寸法はコース、路面、個人差で変わりますのであくまでも標準の寸法としておいて下さい。



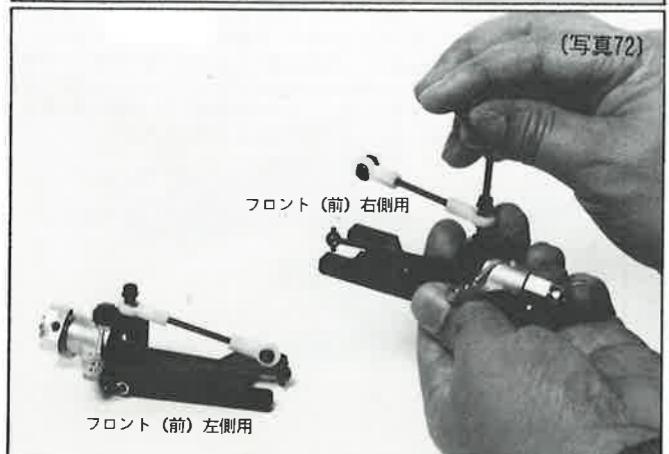
(写真69) ①アッパー(1)アーム用プラ部品に③アッパー(1)アーム用スチールボールを入れます。ドライバーの柄の方を使って(たたいてはだめ)半分位押し込んでから、指で入れて下さい。レース用に作られている為、固くできています。入れるのは大変ですが、走行中に外れるような心配はありません。多少の指の痛みは我慢しましょう。レースに勝つためには・・・
(注) フロント用のスチールボールを入れる時には向きがありますので注意。右・左用でも違いますので写真71のところ①ボールの入っている向きをよく見てから行って下さい。



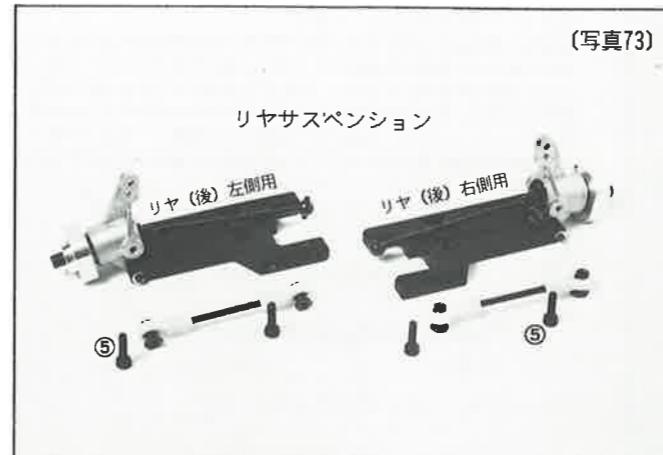
(写真70) もしも、スチールボールを入れた後、ロッドエンドボール部分の動きがしぶいようでしたら、写真のようにラジオペンチで、プラ部品を少しづつぶして下さい。いっぺんにやるとガタガタになってしまふ場合がありますので注意して下さい。とにかくガタがなく軽く動くほど良いのです。



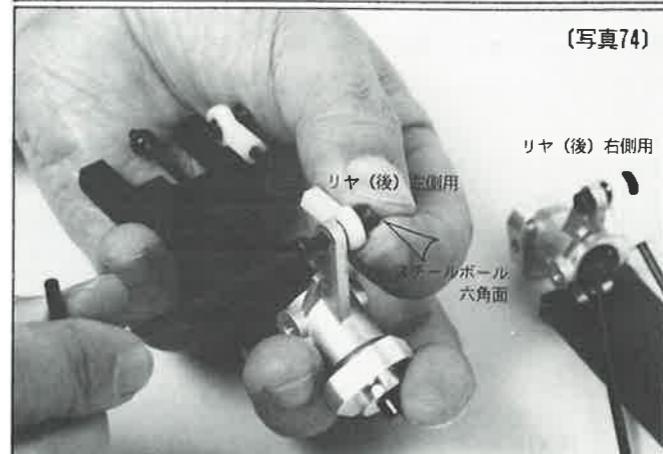
(写真71) フロントサスペンションを作りますが、今作ったフロント用アッパー(1)アームの片方のスチールボールの六角面(矢印)のある方から④M3×15mmのキャップスクリューをねじ込んで入れて下さい。これを左右用として2本作ります。
(注) 3×15mmキャップスクリューはスチールボールの六角面の方からねじ込む



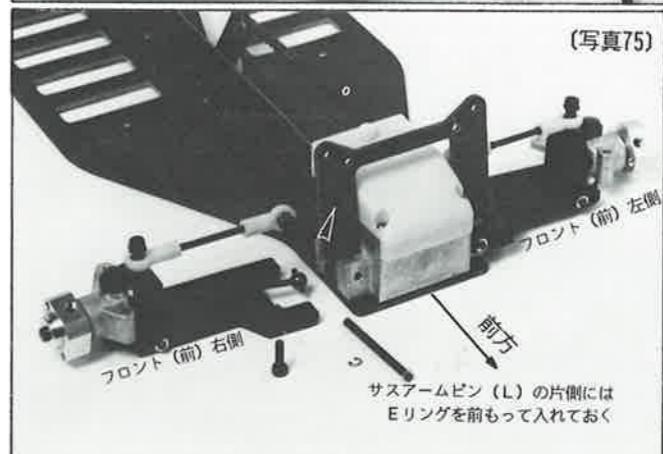
(写真72) フロント用アッパー(1)アームのスチールボールにねじ込んだキャップスクリューにアレンレンチを差して、写真のようにステアリングハブキャリヤの上の穴にねじ込んで、アッパー(1)アームを取り付けて下さい。右、左用を間違えないようよく写真を見て行って下さい。
フロント(前)右側用
フロント(前)左側用



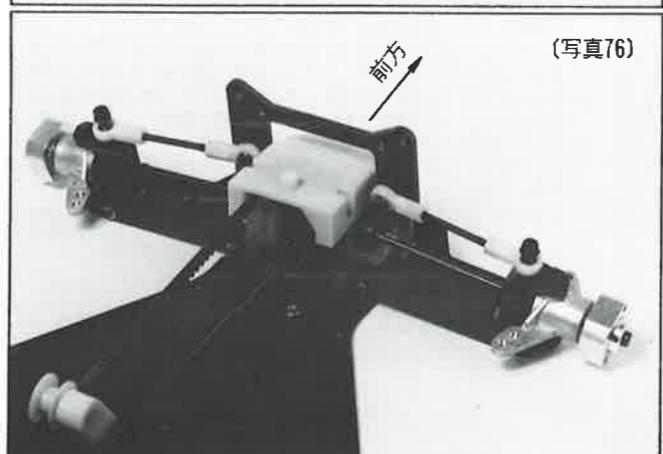
(写真73) 次はリヤのアッパー(1)アームをハブキャリヤに取付ける準備として、先程スチールボールを入れたリヤ用アッパー(1)アーム2本と、取付け用M3×10mmキャップスクリュー4本、それにリヤハブキャリヤをロアサスアームに取付けた、リヤサスペンション部の左右を用意します。



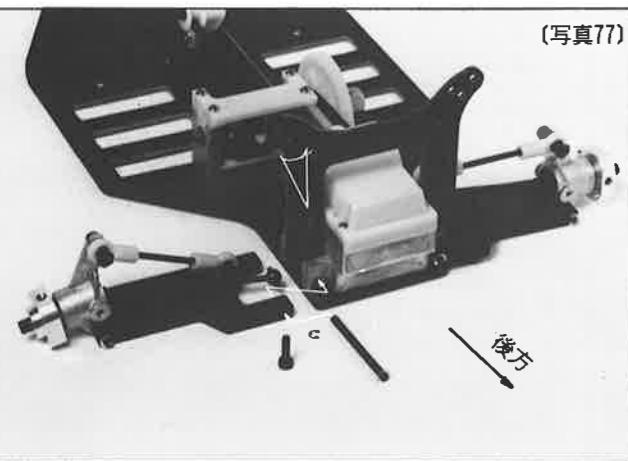
(写真74) アッパー(1)アームをリヤハブキャリヤに取付けます。写真のようにスチールボールの六角の部分(矢印)を外側にして押さえ、⑤M3×10mmのキャップスクリューをリヤハブキャリヤ側からアレンレンチを使い入れて下さい。キャップスクリューが止まるまで入れましたら、今度はスチールボールの六角の部分をベンチやナット回しを使ってしっかりと締めて下さい。



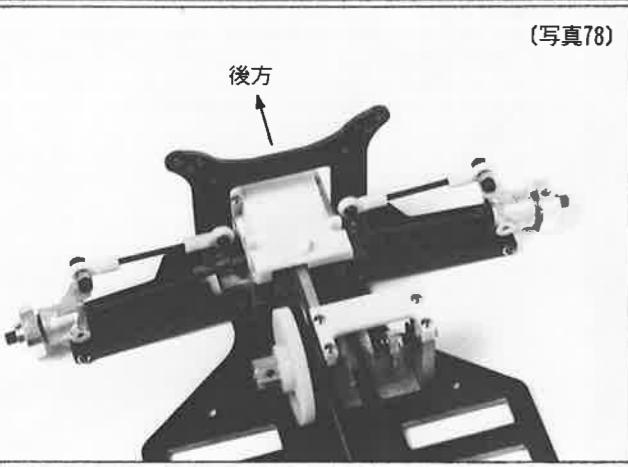
(写真75) フロントサスペンションの組立
写真72で出来上がったフロントサス部分の左右を間違えないように、左の写真を見ながら、フロントのバルクヘッドのサスマウント部分に差込みサスアームピン(L)をロアサスアームの穴に差し通して下さい。サスアームピンの両端のEリング溝には前にも行ったと同じ要領で、前後にEリングを入れます。ロアサスアームがバルクヘッドに取付きましたら、次に、写真75のフロントショックタワーの矢印部分の穴にM3×10mmのキャップスクリューを入れて、アッパー(1)アームのスチールボール六角面をショックタワーの裏側面に当たるようにしてもち、アレンレンチで、ガッチリと締め付け固定します。



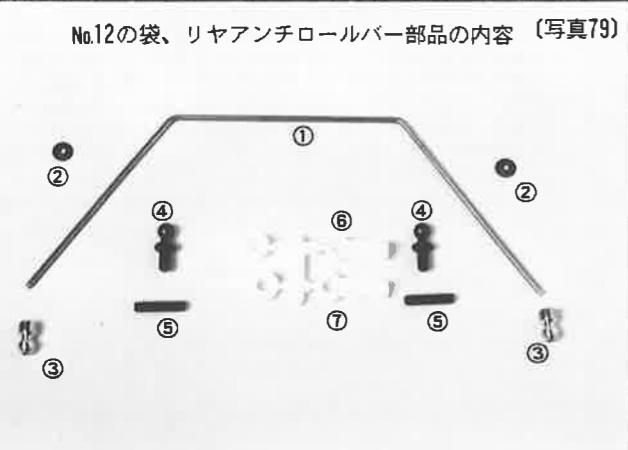
(写真76) はフロントサス部分が取付いたところを後方から見たものです。あなたの組み上がった車が正しく出来ているかどうか、良く見て確認して下さい。



(写真77) リヤサスペンションの組立
写真74で出来上がったリヤサス部分を左右、向きを間違えないように左の写真をよく見ながら取付けて下さい。組み付け方はフロントとほとんど同じですが、アッパー(1)アームをリヤショックタワーに取付ける時は、写真の矢印の穴にM3×10mmキャップスクリューを入れ、アッパー(1)アームのスチールボール六角面をショックタワーの前方の面に接するようにして、しっかりとネジ締め固定して下さい。

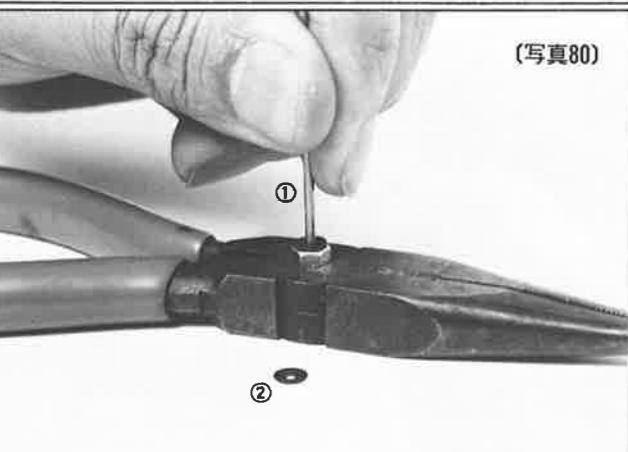


(写真78) 出来上がったリヤサスペンションを前方より見たところです。
あなたの車とよく見比べて間違いのない事を確認したら次に進みましょう。

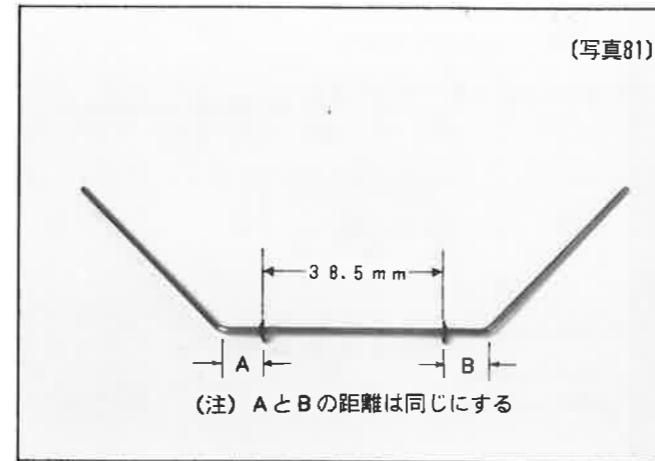


(写真79) №12の袋、リヤアンチロールバー部品の内容 (写真79)

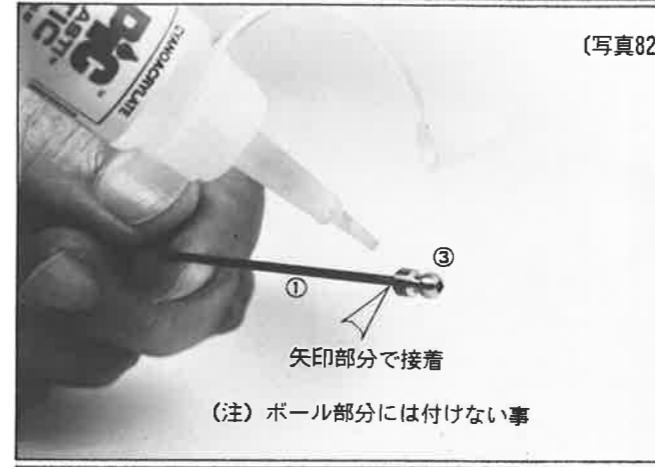
- | | | |
|--------------------|-------|----|
| ①リヤアンチロールバーウィヤー | ..... | 1本 |
| ②ブッシュナット | ..... | 2コ |
| ③アンチロールバー用ボール(真鍮製) | ..... | 2コ |
| 内容 | | |
| ④タイロッドエンドボール(黒色) | ..... | 2コ |
| ⑤アンチロールバー用ロッド(全ネジ) | ..... | 2本 |
| ⑥プラスチックボールキャップ | ..... | 2コ |
| ⑦プラスチックロッドエンド | ..... | 2コ |



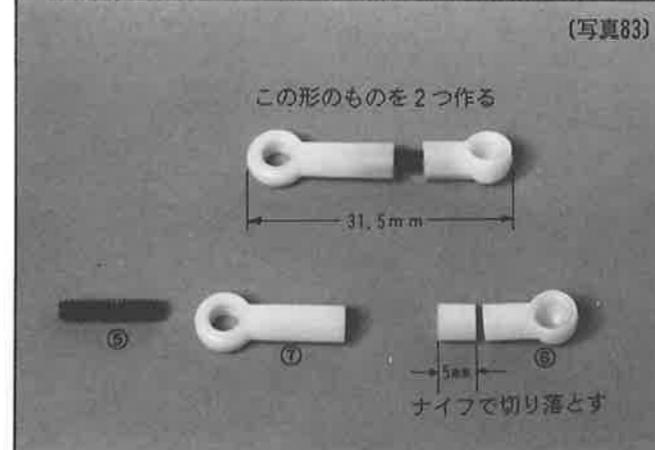
(写真80) リヤアンチロールバーの作り方
M3のナット(工具箱の底などをかきまわすと出てくる)等をベンチなどの固いもののおき、その上に②ブッシュナットの凹んだ方を上にして①アンチロールバーウィヤーの先端を強く押し込みます。
ブッシュナットがワイヤーの片方の先端に少し入りましたら、次はワイヤーのもう一方の先端に同じようにしてブッシュナットを押し込んで下さい。ワイヤーの両端にブッシュナットが入りましたら次頁の写真81を見て、今、入れたブッシュナットを手で指定の位置迄押し込んで下さい。



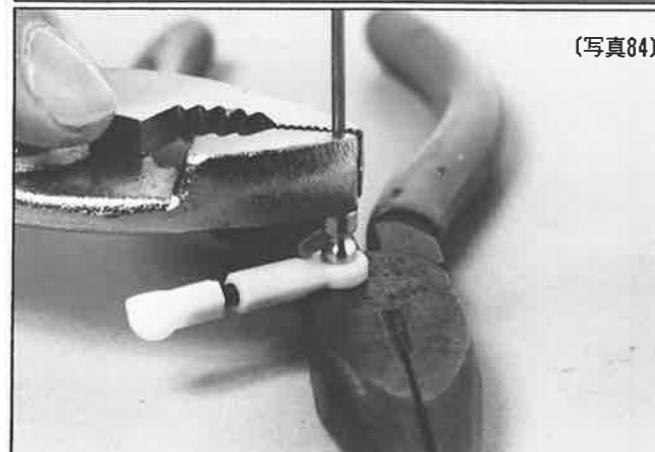
(写真81) ブッシュナットは構造上、一方方向にしか動きませんが、もしも入れ過ぎてしまって38.5mm間隔以下になってしまった場合には、少し力と時間はかかりますが、戻すことも出来ますのであわてずに、ゆっくりと行って下さい。



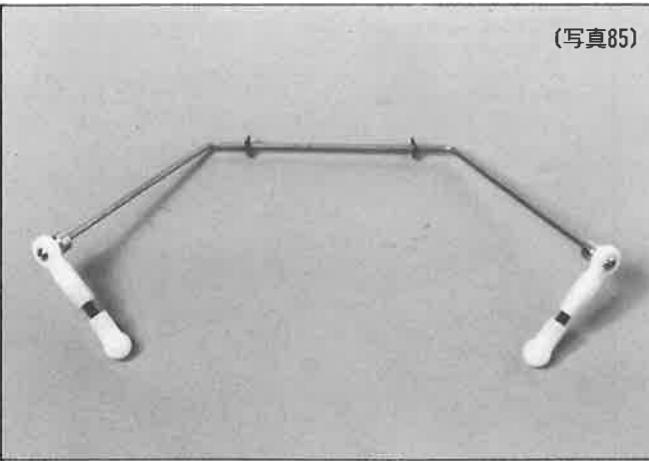
(写真82) アンチロールバーウィヤーの両先端部分に③のアンチロールバー用ボールを差し込んで、矢印の部分に瞬間接着剤をつけて接着して下さい。
(注1) ボールの部分には接着剤がつかないよう気をつけて下さい。
(注2) ハンダ付けに自信のある人は瞬間接着剤の代わりにハンダ付けでもOKです。



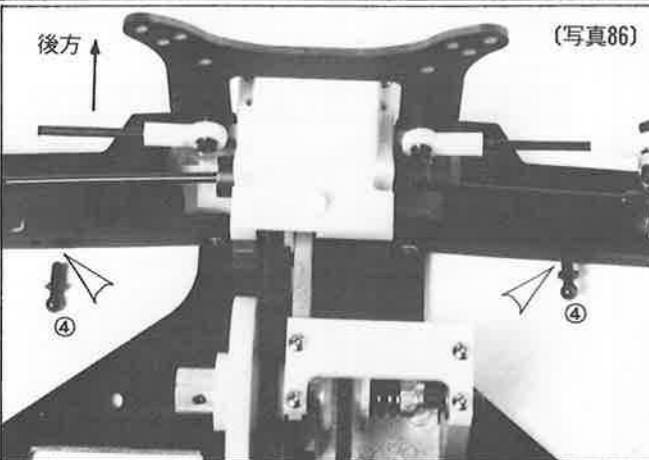
(写真83) アンチロールバー用コネクティングロッドの作り方
まず⑥のプラスチックボールキャップの長さを2コ共、ナイフで5mm切り落として短くします。⑦のプラスチックロッドエンドはそのままの長さで使用します。短くした⑥に⑦のロッド(全ネジ)をねじ込みもう一方に⑦をねじ込んで、左写真の上の31.5mmサイズのものを2つ作ります。



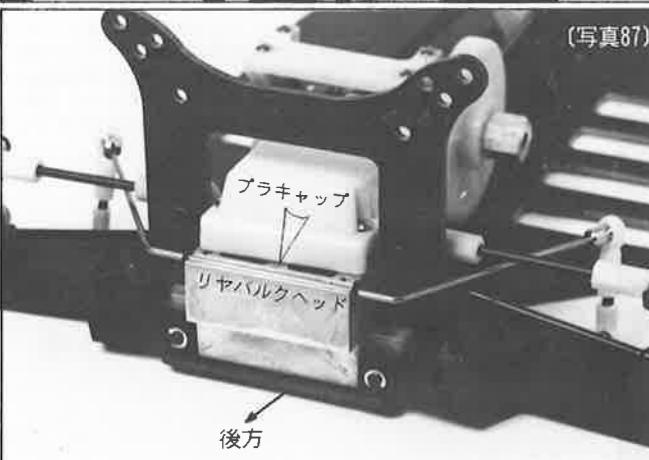
(写真84) 今、作ったアンチロールバー用コネクティングロッドのプラスチックロッドエンド部の下に、ラジオベンチ等の固いものを置いてから、写真のようにアンチロールバー先端のボール部分を押し込んで下さい。



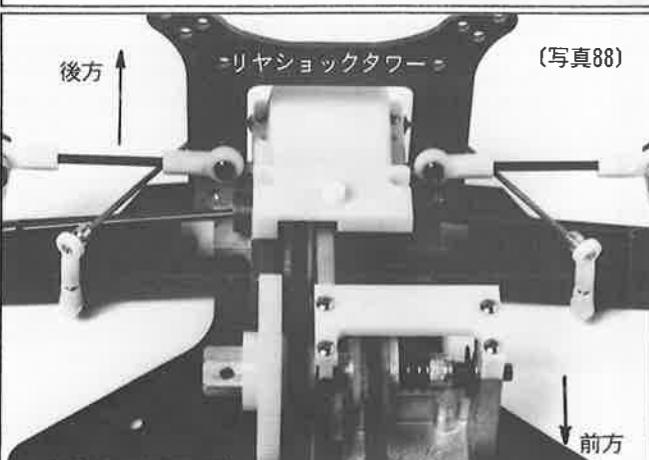
(写真85) リヤアンチロールバーは、このように出来上がりましたか？間違いがなければ次に進みます。



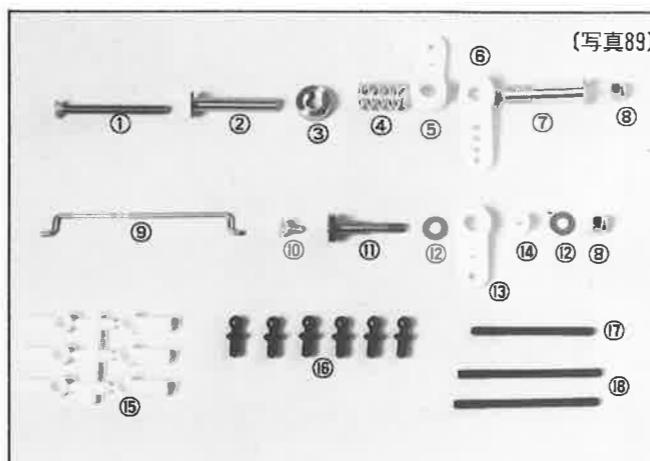
(写真86) リヤアンチロールバー取付けの前に、リヤサスアーム前方の矢印の穴（左右）内側に、④の黒色をしたタイロッドエンドボールをねじ込んで下さい。



(写真87) それではリヤアンチロールバーを取付けましょう。まずアンチロールバーに付けたプラスチックロッドエンドの部分を写真86で取付けしたタイロッドエンドボールにはめ込んで下さい。左右付きましたらリヤバルクヘッドのプラスチックキャップを一度外して、左の写真のようにリヤバルクヘッドの一一番後にある溝に少しシリコングリスを塗って、アンチロールバーを入れ、もう一度プラスチックキャップを取り付ければリヤアンチロールバー取付け完了です。

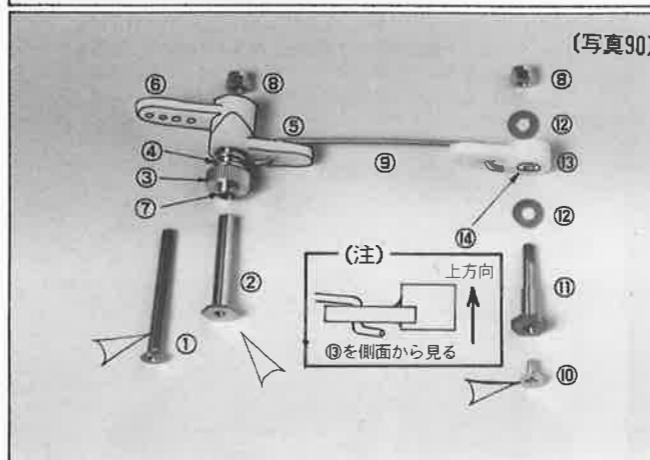


(写真88) リヤアンチロールバーの取付けが完了したところを車の前方より見た写真です。よくあなたの車と見比べて下さい。

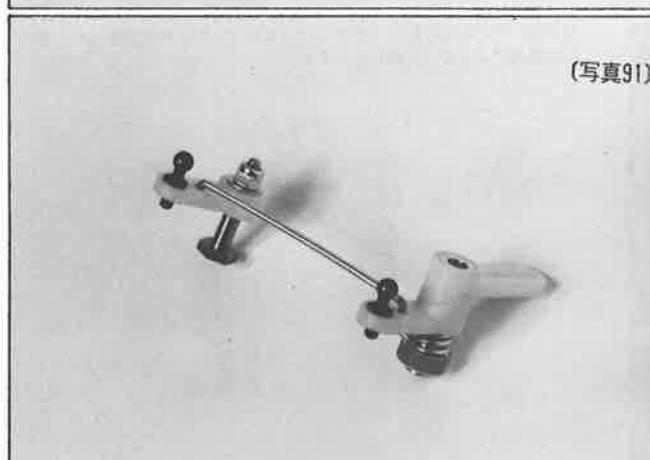


(写真89) №13サーボセイバーとタイロッドの入った袋を取り出し内容を写真でよく見て確認して下さい。

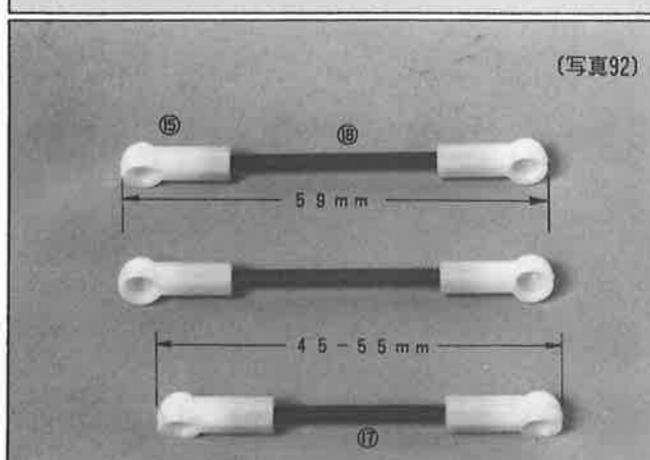
内容
 ①②③④⑤⑥⑦⑧ サーボセイバー部品
 ⑨ センタータイロッド
 ⑩⑪⑫⑬⑭⑮ サーボセイバー用カウンタークラシク部品
 ⑯⑯⑰⑱ ステアリングタイロッド部品



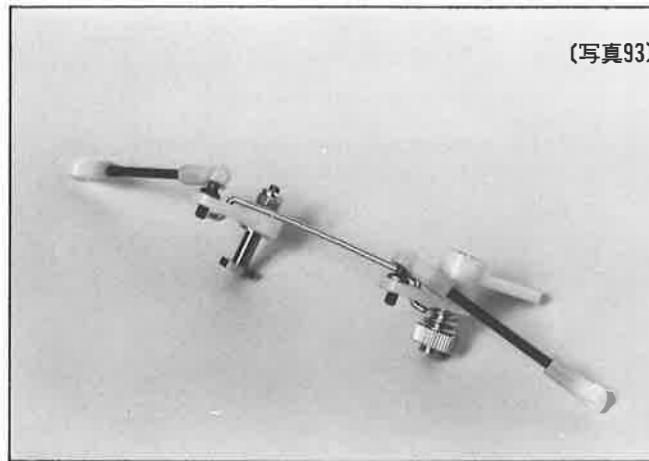
(写真90) サーボセイバーとカウンタークラシクの組立
まずサーボセイバー（写真左）から始めましょう。
 ⑦サーボセイバー支柱に⑥サーボ側クラシク⑤タイロッド側クラシク④サーボセイバースプリングを入れ③ローレットナットを締めてください。カウンタークラシク（写真右）⑪カウンタークラシク用マウントに⑫3mmφワッシャー⑬カウンタークラシクに⑭スペーサーを入れたもの⑯3mmφワッシャーの順に入れ⑮M3ナイルонナットを締めて下さい。⑨センタータイロッドを⑤タイロッド側クラシク⑩カウンターカラシクの小さい穴に通して下さい。矢印は写真96で使います。
尚、⑫3mmφワッシャー⑭スペーサーの替わりにオプションのZC-202ペアリングに替える事もできます。



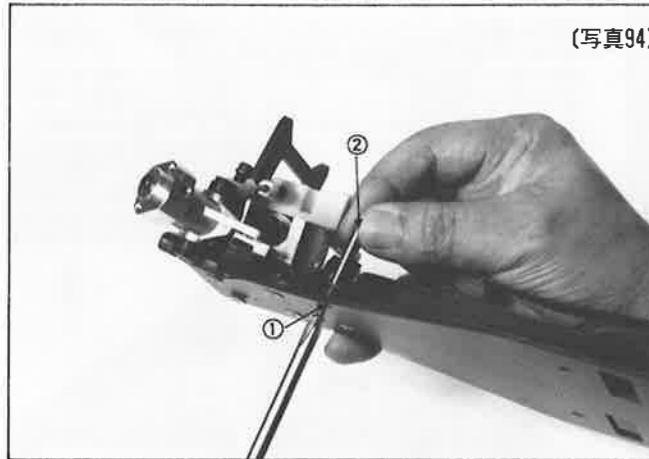
(写真91) サーボセイバーとカウンタークラシクにタイロッド用ステー
ルボルを取付ける。これでサーボセイバーが出来上りました。
次はタイロッドを作りましょう。



(写真92) ステアリングタイロッドとサーボ用ロッドを組む以前、アッ
パー（1）アームを作った時の要領で、⑯の長いロッドを⑯プラスチックボルキャップにネジ込みます。ステアリングタイロッドの長さ
は約59mmです。同じものを2本作ってください。写真の下の⑰サーボ
用ロッドは各社サーボによってサイズが変わりますので、サーボ取付
け時に長さの調整をして下さい。



(写真93) 今、作った⑩のタイロッドをサーボセイバーとカウンタークランクに取付けます。



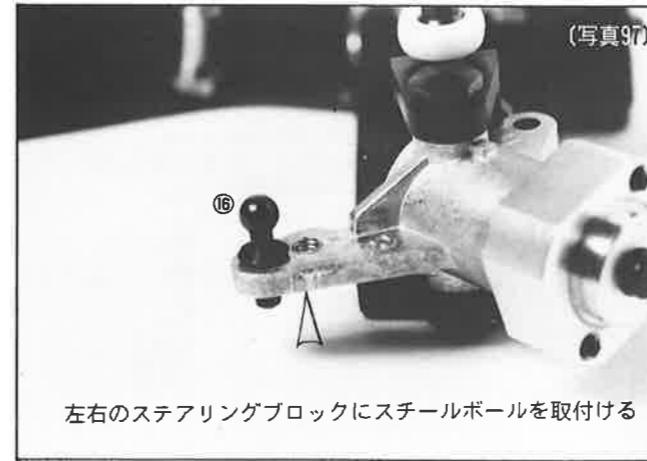
(写真94) サーボセイバーマウントをシャーシプレートに取付ける。シャーシプレート裏面の取付け穴から、M3×35mm皿ねじを通して出し、写真のようにサーボセイバーマウントをガッチリとねじ止めしてください。もし取付け穴位置が左の写真で分りづらい時には、次の写真95を参照して下さい。



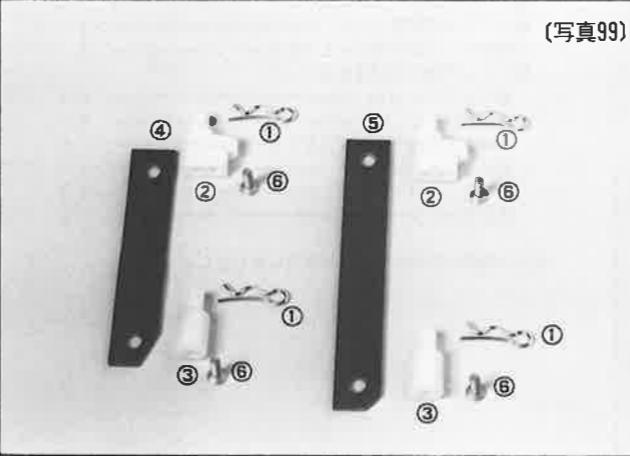
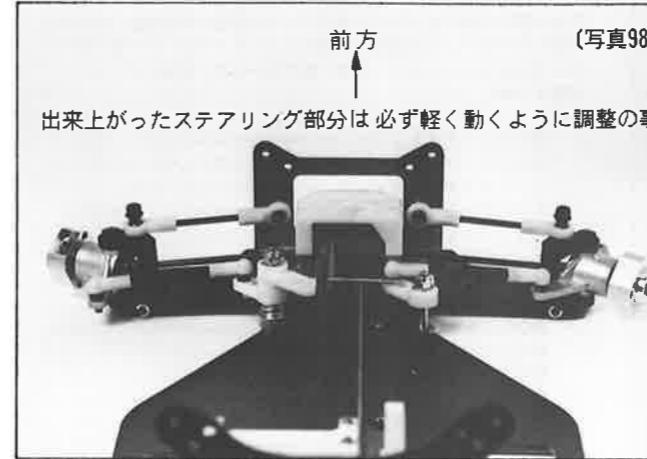
(写真95) 今、取付けたサーボセイバーマウントに、サーボセイバーを左の写真のようにして差し込みます。



(写真96) カウンターカランク支柱を、写真的位置に取付けて下さい。⑩のM3×6mm皿ねじをシャーシプレート裏面の穴より出して、がっちりと締めつけて固定して下さい。

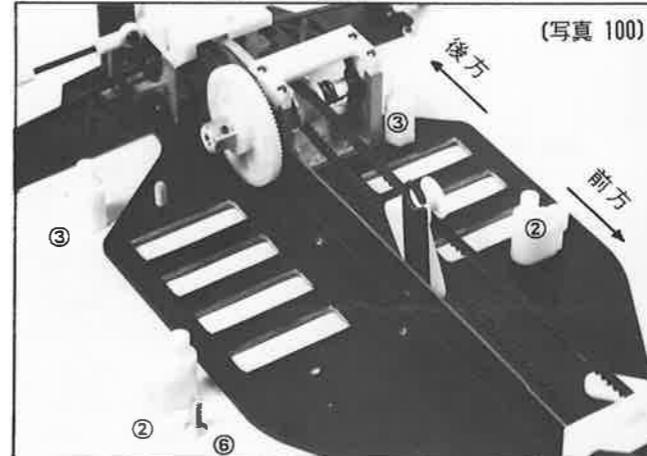


(写真97) フロントステアリングブロック左右のアーム部分に、タイロッドをつなぐ為のタイロッド用スチールボールを、しっかりとネジ込み固定して下さい。

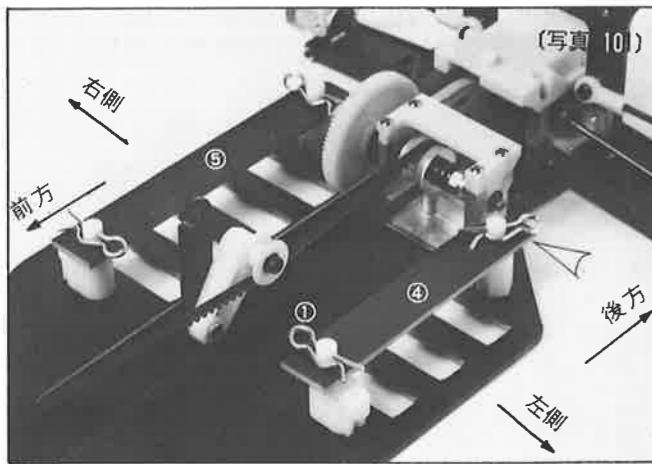


(写真99) №14バッテリーマウント部品の袋を取り出して内容を確認します。

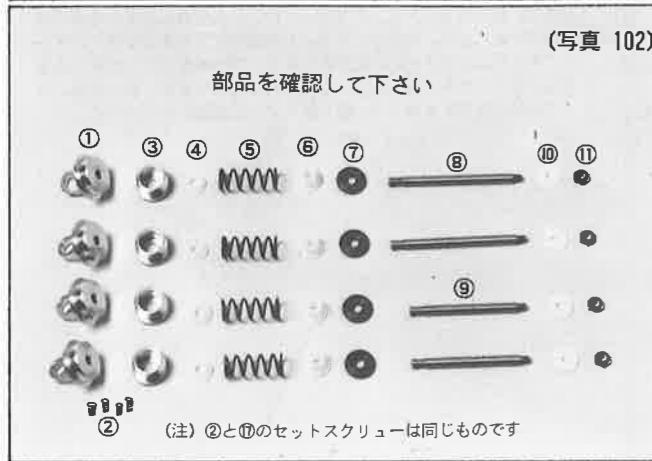
| | | |
|----|-------------------------------|----|
| 内容 | ①フードピン | 4本 |
| | ②バッテリーマウント (A) | 2コ |
| | ③バッテリーマウント (B) | 2コ |
| | ④バッテリープレッシャープレート (L) 左側用..... | 1 |
| | ⑤バッテリープレッシャープレート (R) 右側用..... | 1 |
| | ⑥バッテリーマウント取付用8-32アルミ皿ねじ..... | 4本 |



(写真 100) バッテリーマウント (A) (B) 4本を、シャーシプレートに取付けて下さい。②のバッテリーマウント (A) は左右共、写真のような向きで固定して下さい。外側に付いた穴の部分はアンテナ用ホルダーになっています。

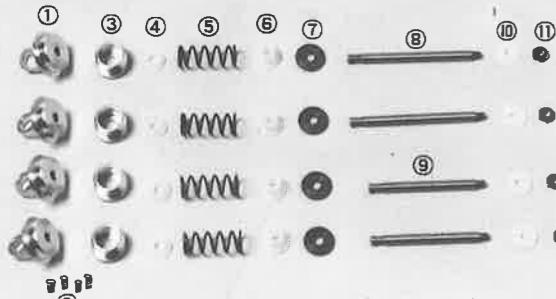


(写真 101) バッテリーマウントがシャーシプレートに取付きましたら確認の為に左右のバッテリープレッシャープレートを入れ、写真のような向きで、フードピンを入れて下さい。
(注) 左側、後方に取付けたバッテリーマウントB(矢印)のフードピン穴の向きは変則的ですが、このような斜め向きの位置になるように、バッテリーマウントを取付け直して下さい。
写真のように出来上がりましたらここで一息入れましょう。
お茶とお菓子でもあれば、なお結構ですが・・・



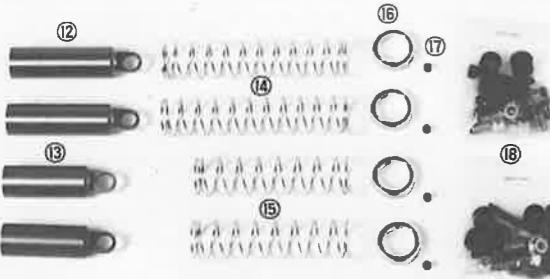
(写真 102)

部品を確認して下さい



(写真 103)

部品を確認して下さい



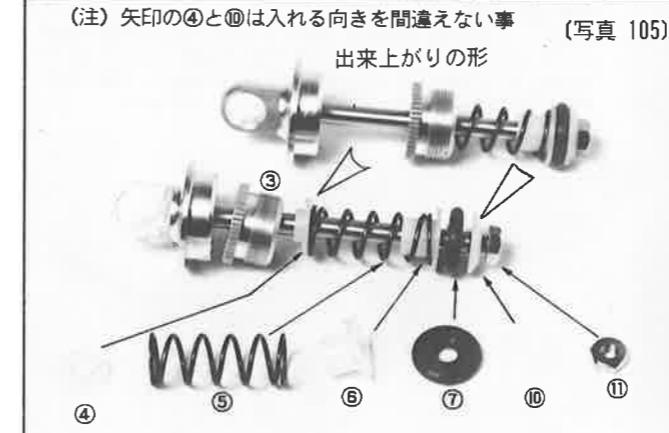
フロント用、リヤ用、長さが違うだけで組立方は〔写真 104〕同じです



(写真 102～103) №15 ショックアブソーバ部品の袋を取り出し内容を確認して下さい。この袋には前後のショックアブソーバー各2本計4本分が入っています。非常に数が多いので、小袋ごとに良く点検する事。

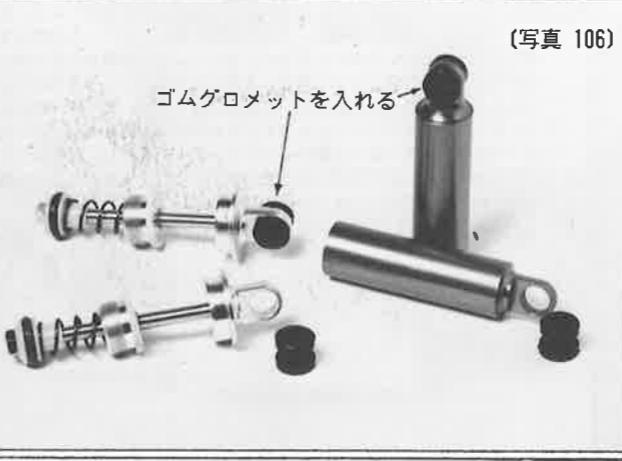
| | |
|------------------------|-----|
| ①スプリングストッパー | 4コ |
| ②スプリングストッパー固定用セットスクリュー | 4コ |
| ③ショックボディキャップ | 4コ |
| ④アウターブッシング | 4コ |
| ⑤インナースプリング | 4本 |
| ⑥インナーブッシング | 4コ |
| ⑦ラージシリコンリング | 4コ |
| ⑧リヤショック用シャフト | 2本 |
| ⑨フロントショック用シャフト | 2本 |
| ⑩ビストン | 4コ |
| ⑪ビストン固定用M2.6ナット | 4コ |
| ⑫リヤショック用ボディ | 2本 |
| ⑬フロントショック用ボディ | 2本 |
| ⑭リヤショック用スプリング | 2本 |
| ⑮フロントショック用スプリング | 2本 |
| ⑯スプリング調整リング | 4コ |
| ⑰調整リング固定用セットスクリュー | 4コ |
| ⑱ショック取付用部品6点セット | |
| ☆ゴムグロメット | 8コ |
| ☆真鍮パイプ | 8本 |
| ☆M3×20mmキャップスクリュー | 8本 |
| ☆M3フランジナット | 4コ |
| ☆M3ナイロンナット | 4コ |
| ☆平ワッシャー | 16枚 |

以上の部品に欠品がなければ組立に入れましょう。



(写真 105)

出来上がりの形



(写真 106)

(写真 105) 写真 104で作ったシャフトに③のショックボディキャップを通して次に④をキャップの奥までしっかりと入れる(矢印、向きに注意) その後に⑤スプリング、次はインナーブッシングを入れるのでですが、その前に右下のような加工をして下さい。ナイフで削る量はわずかでよく、正確さは必要としません。加工が済んだら向きに注意して入れる。次は⑦、その後に⑩をねじ込む。最後に⑪ナットでしっかりと固定します。



(写真 105A)

(写真 106) ショックボディとスプリングストッパーの両方にゴムグロメットを入れて下さい。これでショックの組立は終わりです。
4本共、間違いなく出来ましたか？ いい加減に作ると走行性能に悪影響がでますから、よく写真 105を見直して下さい。OKであれば次のショックオイルの入れ方に進みます。



(写真 107)

説明文必読

(写真 107) ショックボディを上に向けて、オイルを泡出しないようにゆっくりとあふれそうになる迄入れて下さい。もしも、オイルが少なめですと、次のビストンを入れる時に、ショックボディのシリンダー内部に空気が入りやすくなるからです。



(写真 108)

(注)

シリンダー内部にビストンを入れる時必ずOリングをビストンにピッタリ付けてから入れる事

(写真 108) 今、オイルを入れたショックボディのシリンダー内に、写真105で作ったピストン部分を入れる。入れ方で注意する事は、左写真のように必ずショックボディキャップ部分を斜めにして持ち、ゆっくりとシリンダー内に空気を入れないように注意してピストンを入れるのがコツです。キャップをねじ込み完全に締め終えるまでは、シャフトやスプリングストッパーを持ちり押したりしない事。又、この作業はオイルがあふれ出で来ますから、必ず下にボロ布などを、敷いておく事と、ティッシュペーパー等も近くに用意しておきましょう。

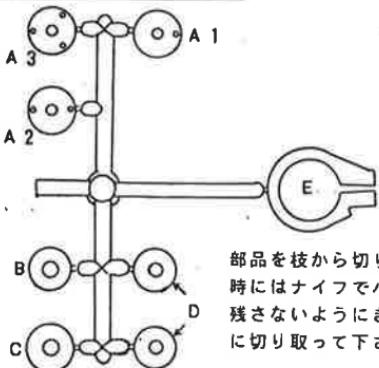
* ショックアブソーバー部品の改良により . . .

組立説明書 カバー部変更

写真 102

- ④ アウターブッシュは部品 B
- ⑥ インナーブッシュは部品 C
- ⑩ ピストンは部品 A1, A2, A3.

ピストンは3種類ついていますが
組立てにはA2のピストンを使用
して下さい。A1, A3.はショックの
セッティング用としてお使い下さい。



部品を枝から切り離す
時にはナイフでバリを
残さないようにきれい
に切り取って下さい。

写真 106

ゴムグロメットがDのプラ部品
に変更になりましたので
組立順序が変わります。
ここでは入れずにショック組立が終り
取付けの写真113と114の時に入れます。

写真 111の⑩が右図のE プラ部品
に変更になりました。取付けは
 3×8 キャップスクリューで
固定する事になりました。

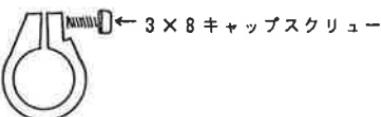


写真 113のショック取付け方法が
図のように変更になりました。

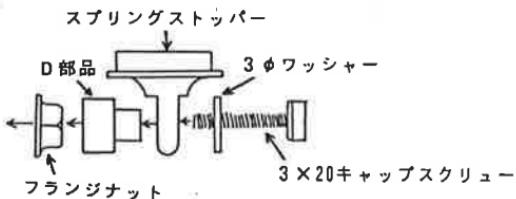
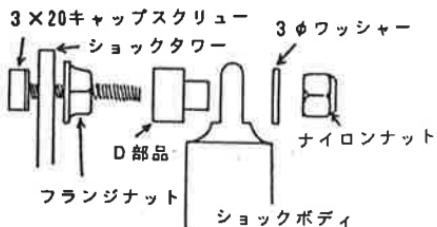
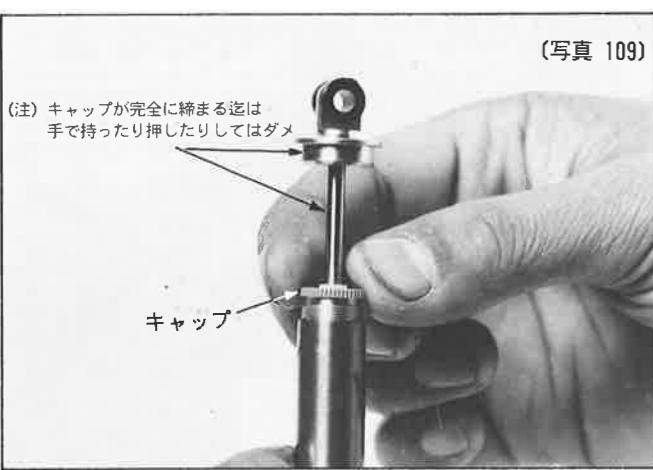


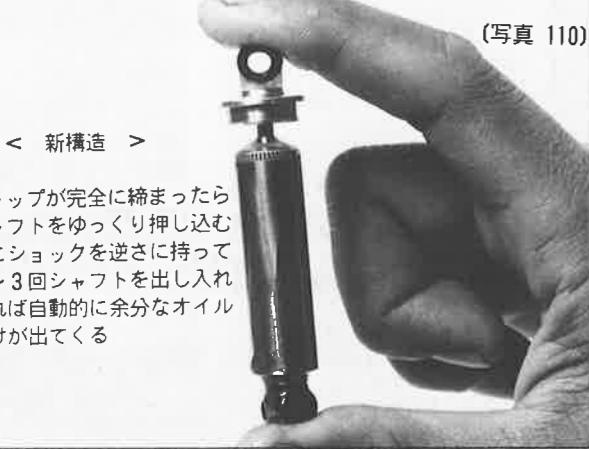
写真 114・115 のショック取付け方法が
図のように変更になりました。



(写真 109)

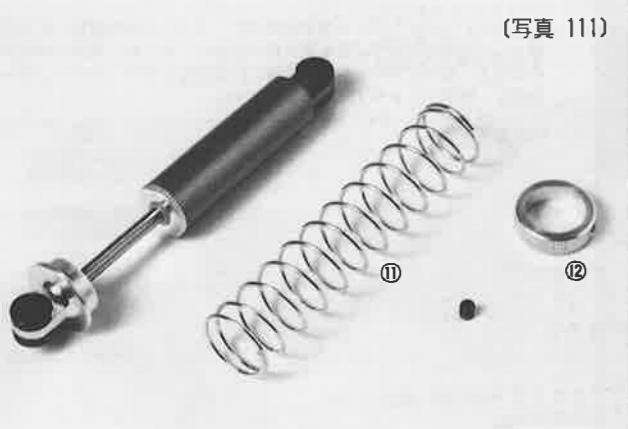


(写真 109) 写真 108でも説明しましたが、ショックのボディキャップがボディ（シリンダー内側のネジ部分）に完全にねじ込み締まる迄はスプリングストッパーを手で持ったり押したりしてはいけません。もし、誤ってシャフトを押してしまった時には、写真 107の作業、オイルを入れるところからやり直して下さい。



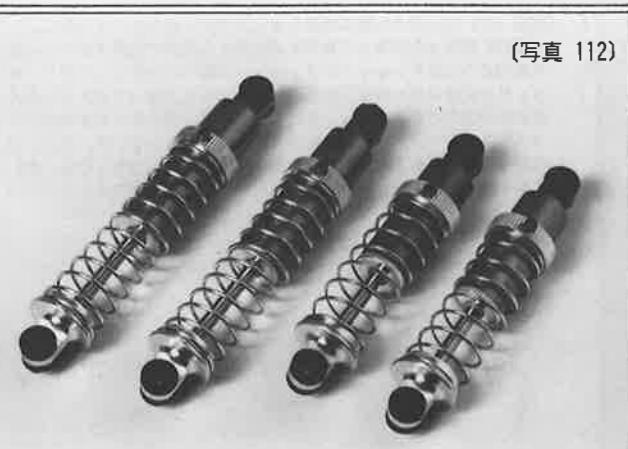
(写真 110) キャップが完全に締まりましたら写真のようにシャフトをゆっくりと押し込んで下さい。オイルが出てきますが、これは余分なオイルですから気にしないで下さい。次にショックを写真と逆に持ってゆっくり2~3回シャフトを出し入れして下さい。こうすればショックのキャップ部分にたまっている余分なオイルは、全て外に出るようになっています。このショックアブソーバーは、従来のショックと違って自然に最良のオイル量のみをシリンダー内に残し、余分なオイルは外部に出てしまう構造になっていますから、オイルの入れ方(量)で効き具合が変化してしまう心配のない非常に優れたものです。

(写真 111)



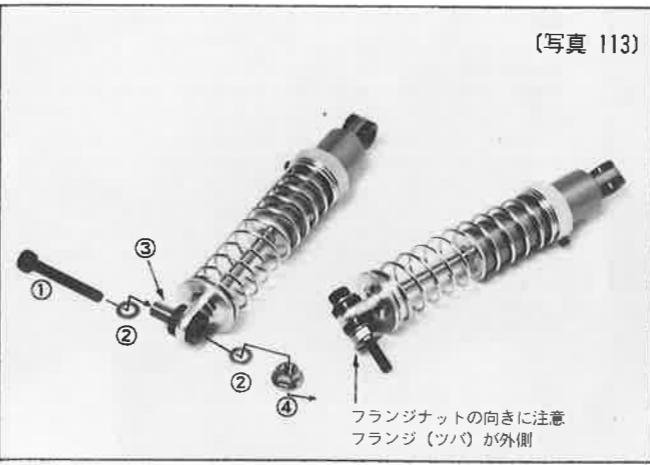
(写真 111) オイルを入れたショックにスプリングを入れてから、スプリング調整リングをセットスクリュー⑪でショックボディのはば中間位置に固定して下さい。

(写真 112)



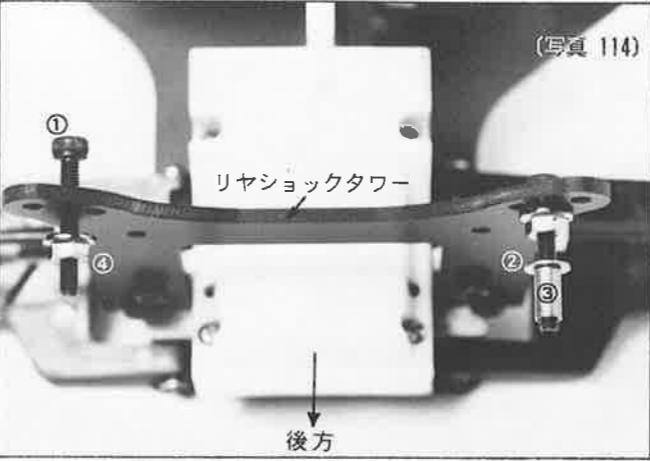
(写真 112) フロント用(短い方)、リヤ用(長い方)のショックアブソーバーが各2本ずつ完成しました。

(写真 113)



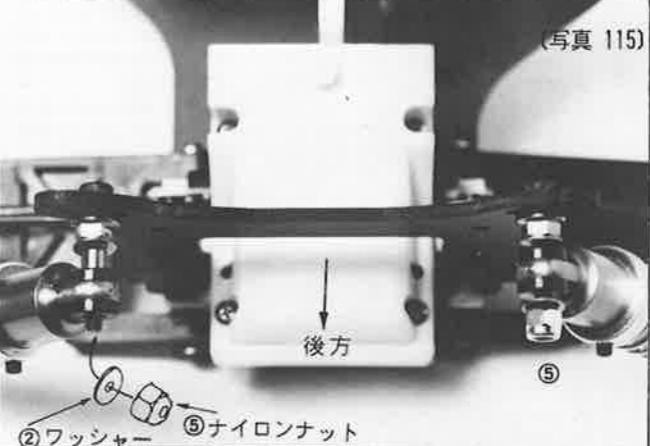
(写真 113) スプリングストッパーのグロメットに③真鍮パイプを入れてから、①M 3×20mm キャップスクリューに②ワッシャー(小)を入れてたものを通して、又、②ワッシャー(小)をグロメットから出て来たキャップスクリューのネジ部分(ワッシャー小をグロメットの両側)に入れたら、④M 3 フランジナットの六角面の方からねじ込んで、ナットが止まるまで締めて下さい。フロント用、リヤ用の計4本共、同じように行って下さい。

(写真 114)

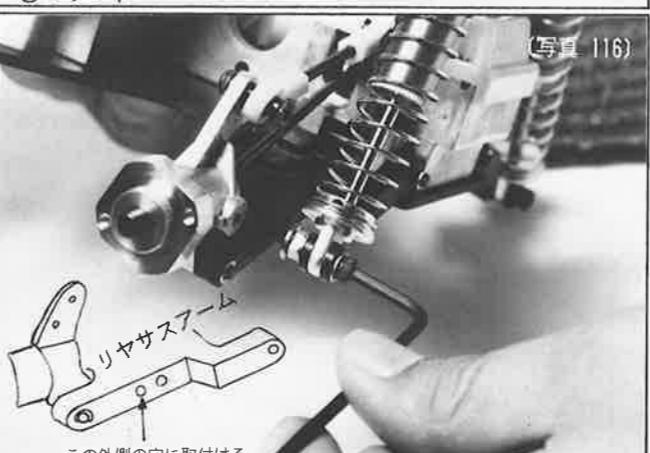


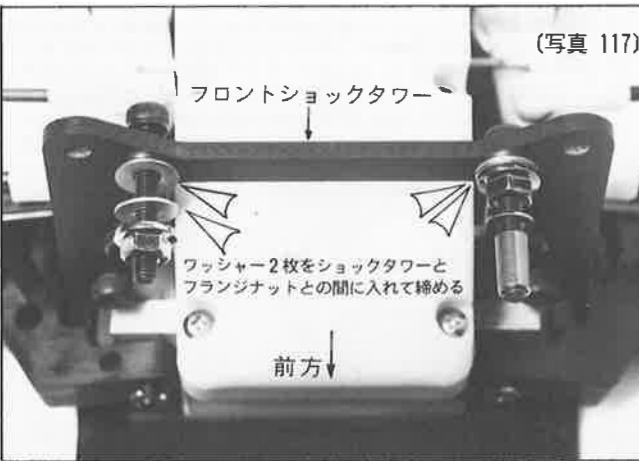
(写真 114~116) それではリヤショックアブソーバー取付けの準備として、リヤ(後)ショックタワーのショック取付け穴位置(写真114参照)に、前方から①M 3×20mmのキャップスクリューを通して、④M 3 フランジナットのフランジ(ツバ)方向からねじ込み締めて下さい。ナットが完全に締まったら、②ワッシャー(小)、③真鍮パイプの順で通してから、ショックアブソーバーを写真115のように入れて又、②ワッシャー(小)、最後に⑤M 3 ナイロンナットを締めて取付て下さい。これでリヤショックの上側は取付けました。次は写真116のようにアレンレンチで締めて止めて下さい。

(写真 115)

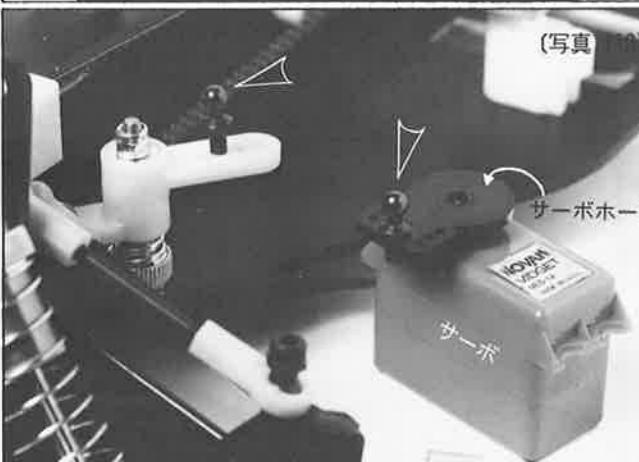
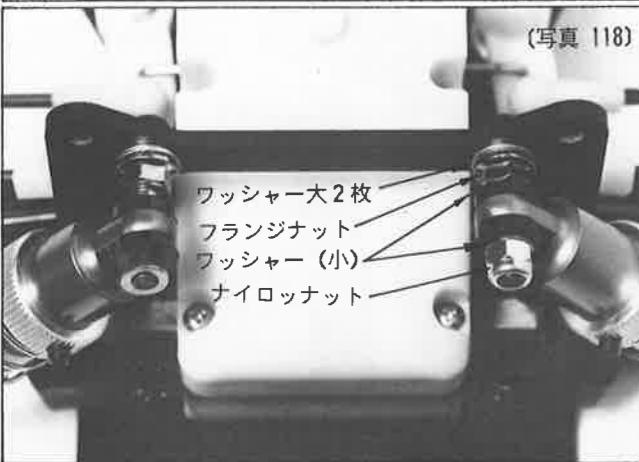


(写真 116)

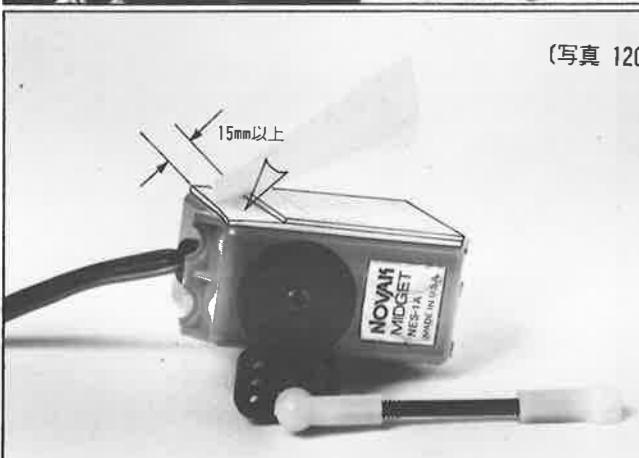




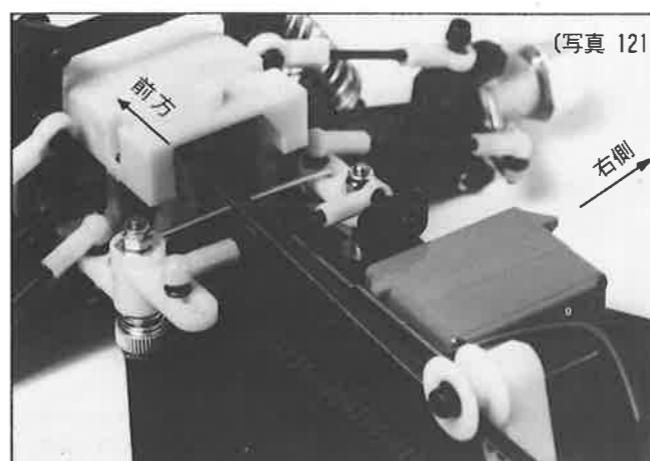
(写真 117) フロント（前）ショックアブソーバーを取付けます。先ず、リヤ（後）の時と同じでショックタワーに、ショック取付け用のM3×20mmのキャップスクリューを取付けて下さい。ただ、注意する事はリヤの時と違い、左の写真117の矢印のところにワッシャー（大）2枚を間にはさんでフランジナットを締めて下さい。フランジナットが締まったら、次にワッシャー（小）をキャップスクリューのネジの部分に入れて、真鍮パイプを通じてから、フロントショック（短い方）の上側ゴムグロメット部を真鍮パイプの上にかぶせるように押し込みます。次は又、ワッシャー（小）を入れて最後にナイロンナックリと締めて固定して下さい。フロントショックの下側はフロントサスアームの前方のショック取付け穴（2つある）の外側に、リヤの時と同じようにして取付けて下さい。これで前後にショックアブソーバーが付いてシャーシ（車体）の出来上がりです。後は、メカ積みとボディ等の加工取付けだけです。もう少し頑張って先に進みましょう。



(写真 119) サーボ（あなたのプロポに付いていたものを使います）の取付け。サーボホーンとサーボセイバーに、タイロッド用スチールボールをねじ込みます。この位置は各社プロポメーカーで舵角が違いますので、各自、穴位置を調整して下さい。写真中の矢印サーボホーンは普通一般のプロポ用サーボについている丸形や十字形のものでOKです。写真のものは一見ダイレクトサーボセイバーホーンのような形をしていますが、普通のものです。



(写真 120) サーボホーンにスチールボールを取り付けたら、次は写真92で作ったサーボ用ロッド⑩のボールキャップの部分をこのスチールボールに押し込んで取付けます。次はNo.0の袋にショックオイルと一緒に入っていたサーボ固定用両面テープを、サーボの大きさに切ったらテープの台紙をはがして貼って下さい。又、写真のように15mm以上離し、2枚重ね貼りをして下さい。理由はこの段のところにバックボンのシャーシ接着面がくる為の逃げです。



(写真 121) 今、サーボ固定用両面テープを貼ったサーボを、写真のような位置でシャーシプレートに貼り付けて下さい。サーボがしっかりと固定できましたら、サーボ用ロッドを、ベルトの内側に通してロッド先端のボールキャップ部分をサーボセイバーアームに取付けてある、スチールボールに押し込んで接続するのですが、その前にサーボがニュートラル位置にある時に、サーボセイバーのアーム位置が写真のようになるような、長さに調整してからね込んで下さい。

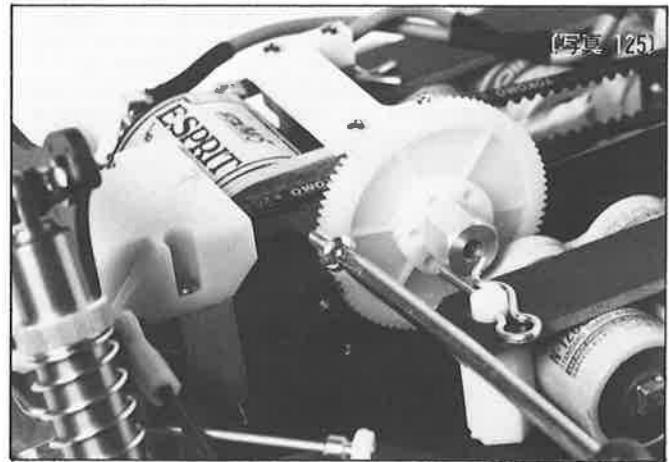


(写真 122) 今、取付けたサーボとバッテリーマウントAの間に、あなたの使用するプロポのスピードコントローラーアンプ、又は受信機のどちらかを乗せて下さい。（アンプ、受信機等は各社いろいろなサイズのものを出していますので、あなたの手持ちの物のサイズによって合う方を取付ければ良いのです）写真では受信機を乗せましたので、この場合には、バッテリーマウントAに付いているアンテナマウントの穴にまず、下から写真のようにアンテナコードを通して下さい。次に箱から透明のアンテナチューブを出し、このチューブにアンテナコードを通して、バッテリーマウントと一体になっている、アンテナマウント部の穴に押し込んで下さい。

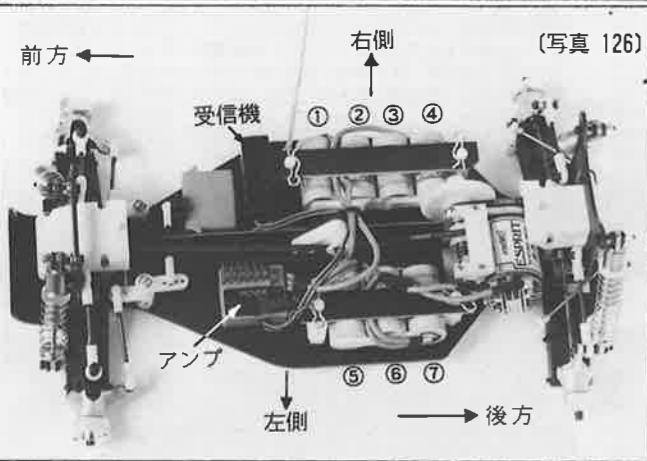
(写真 123) 先程、サーボの後側に受信機を積みましたので、今度は車後方から見て、左側（サーボは右側ですからその左隣）のあいた部分にスピードコントローラーアンプを、サーボ固定用両面テープを使って固定します。先程も説明しましたが、受信機とアンプの位置は入れ代わってもかまいません。写真のワイヤーハンガーのところを良く見て下さい。ハンガーの丸穴の部分にバッテリー接続コードや受信機等のコードを入れて通し、ベルトやテンションブーリー等に触れないようにして、コードを守る役を果たします。ハンガー位置を色々に変えてみて、安全なところで固定して下さい。

(写真 124) 受信機、アンプ、バッテリー、モーター等の配線（プロポ及びスピードコントローラーアンプの説明書を参照下さい）を済ましたならば、モーター（別購入品）にNo.16の袋のビニオンギヤ（17歯）を同じ袋に入っているセットスクリューとアレンレンチを使って取付けて下さい。

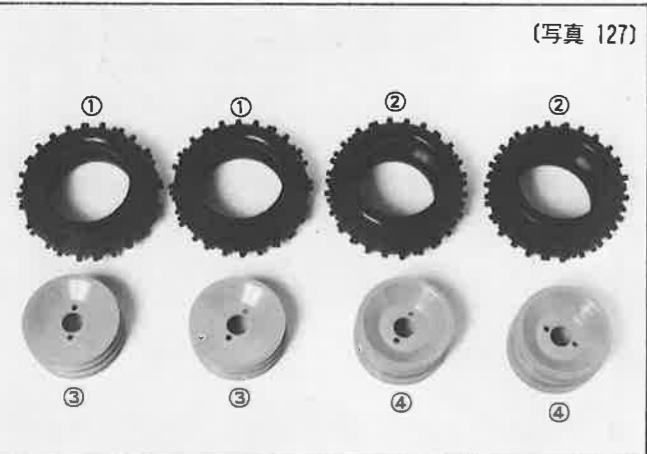
(注) このYZ-870Cには合計4種類のサイズのアレンレンチを使用していますが、ビニオンギヤのみ、インチサイズを使っています。他の3種類はミリサイズですから間違いのないように注意して下さい。



(写真 125) モーターにビニオンギヤを取付けましたら、つぎに、今のNo.16の袋に入っているM 3×8mmトラスネジ2本を使用して、モーターマウントに取付けて下さい。その際、固定位置については、ビニオンギヤとメインギヤの歯の噛み合わせに十分気をつかって（深すぎず浅すぎず）決定して下さい。



(写真 126) もうほとんど完成です。あなたの作った車と良く見比べてみて下さい。このサンブルカーでは、バッテリーを7本(8.4V)搭載していますが、勿論、6本(7.2V)でも構いません。6本(7.2V)仕様として走行させる時には、左側のバッテリーは⑤⑥⑦の位置で同じですが、右側は②③④の位置を使って下さい。又、少しでもステアリング反応を良くしたいと考えている方は、①②③の位置にセットすれば良いでしょう。又、先程も説明しましたが、受信機、アンプの位置等は、左右どちらでも積み易い方に乗せて下さい。



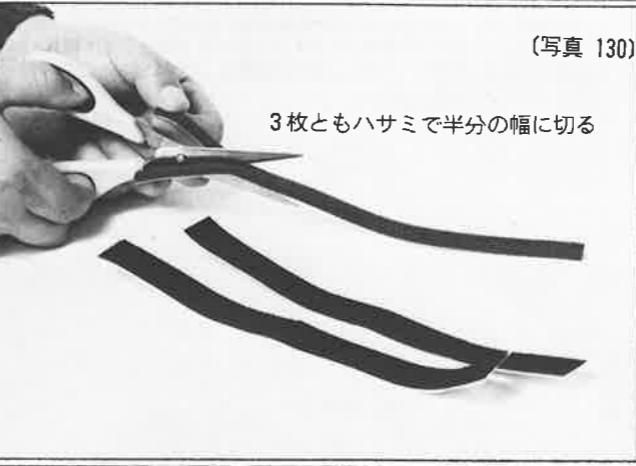
(参考)
キット標準フロントタイヤはTF-8M、リヤタイヤTR-8Mが入っていますが、どんなコース路面や、好みにも合わせられるように、当社では、他にフロント5種類、リヤ5種類のタイヤを用意しています。是非、パーツリストをご覧の上トライしてみて下さい。



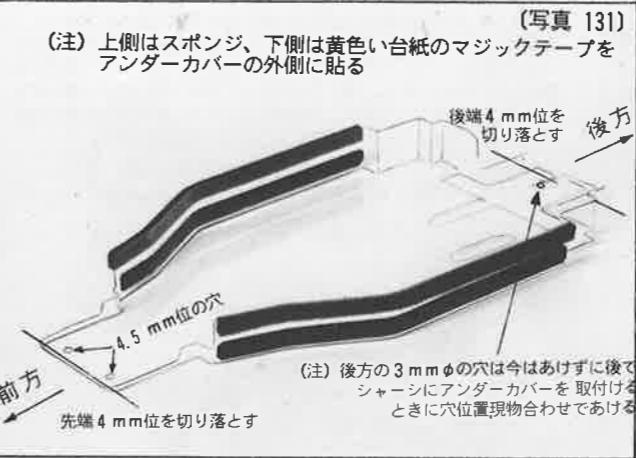
(写真 128) タイヤをホイルにはめ込む。ホイルにタイヤをはめ込んだだけでも走行はできます。しかし、レースはもちろん、性能を最大限楽しみたいという方には、必ず接着することをお勧めします。外側だけでなく内側も接着します。また、タイヤの外周面には、空気抜き用の2.5mm位の穴（次頁の写真129 参照）を2~3コあけるようにしてやると更に好結果が得られます。



(写真 129) タイヤ付きホイルを、ホイルハブにNo.9、M 3×8mmナベ頭ネジ8本（No.9袋ホイルハブと一緒に入っていた）を使ってしっかりと取付けて下さい。



(写真 130) キットの箱にバラで入っていたスポンジテープ（防塵用フォームラバー）とマジックテープ2本の計3本を取り出して、写真のようにハサミで半分の幅に3本共切って下さい。今、半分の幅に切ったテープ3本のうち、マジックテープの水色の台紙が付いたものは2本共、ボディの塗装が済んでからボディ下の裏面両側に貼るので、とりあえずそれまでとておいて下さい。後の黄色の台紙が付いたマジックテープ2本とスポンジテapeは写真131で使います。

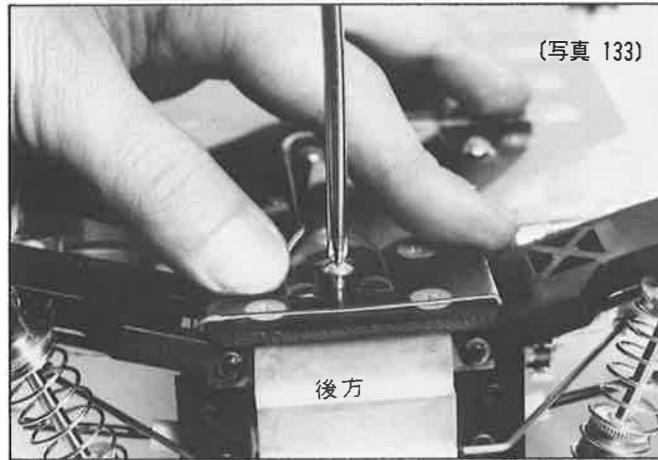


(注) 上側はスポンジ、下側は黄色い台紙のマジックテープをアンダーカバーの外側に貼る

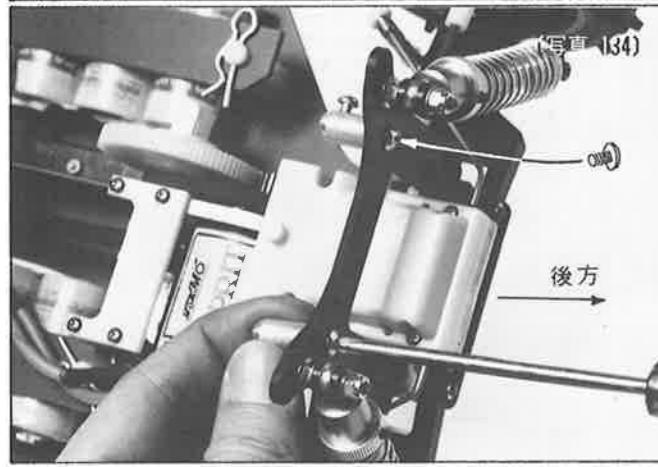


(写真 132) 写真131で出来上がったアンダーカバーをシャーシプレート下側よりかぶせるようにして取付けます。まずフロント（前）バルクヘッドの前方の仮締めておいた緑色の8-32皿ネジ2本と次頁写真133でドライバーを当てているモーターマウントを止めている一番後のM 3 トラスネジ1本の計3本を一度ゆるめて外して下さい。3本のネジを外したら、先程作っておいたアンダーカバーを左写真のようにかぶせて、ミニバンパーの穴に先に外した緑色の皿ネジを2本入れ、アンダーカバーをはさみ込むようにして、しっかりと締めてください。

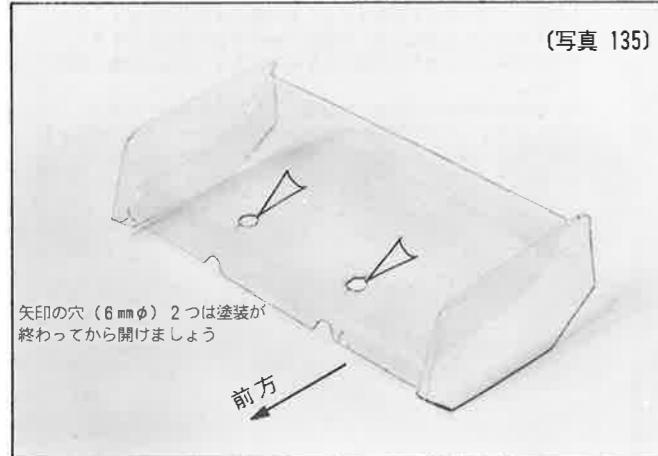
この写真は車を裏返しに
おいたところ



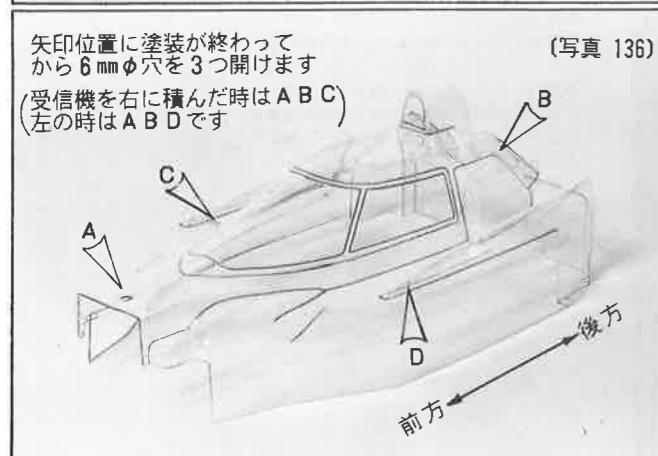
(写真 133) アンダーカバーの前方が止まりましたら次は後方の取付けですが、先程外したモーターマウント後方のM 3ネジ穴部分に当たるアンダーカバーの位置に、現物合わせで3mmの穴をナイフの先などでゆっくりといでいねいに回しながら開けて下さい。穴が開いたら、先ほど外したM 3ネジをこの穴に入れ、モーターマウント最後部にねじ込んで下さい。これでシャーシプレート下側にアンダーカバーが取付きました。



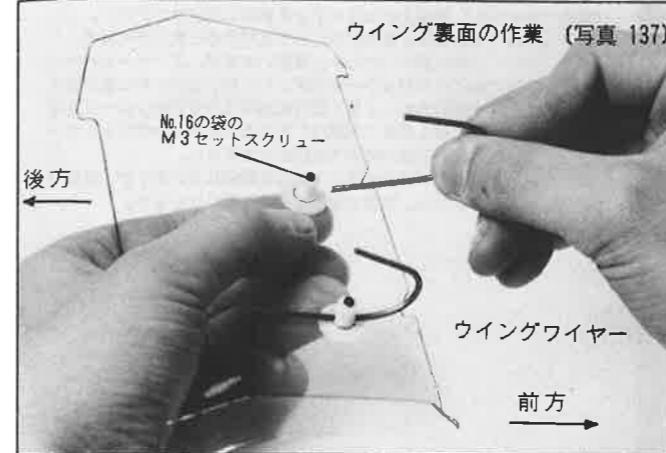
(写真 134) リヤショックタワーにNo.16袋に入っているアルミ製ウイングマウントをM 3×8mmトラスネジ(長い方)で写真のようにしっかりと左右に取付けて下さい。取付穴位置は、左写真をよくご覧下さい。



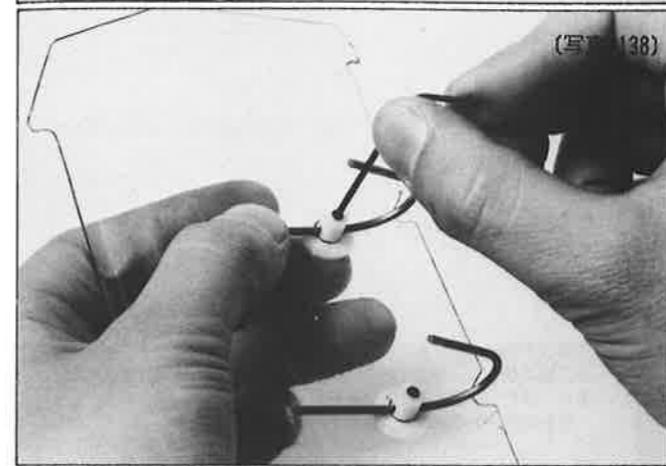
(写真 135) ウイング板もカットラインに沿って切り取って下さい。後側は完全に切り落とさずに角部分に、丸みをもたせて切るようにすると丈夫です。ウイング外観を切取りましたら、ウイングの裏面をきれいに拭き取ってから、ポリカーボネイトボディ用の塗料で裏面から好みの色で塗装して下さい。矢印位置のウイングホルダー用取付け穴(6mmφ) 2つは塗装が完全に乾いてから行った方が楽です。



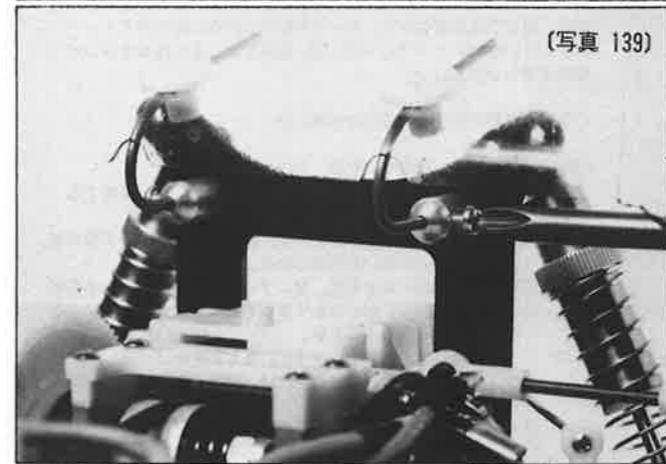
(写真 136) ボディを箱から出して、ボディに入ったカットラインに沿ってゆっくりといでいねいに切り取って下さい。切り終わりましたら、裏面をきれいに拭き取ってから、ポリカーボネイトボディ用塗料で裏面より好みの塗装をして下さい。塗料が完全に乾きましたら矢印位置B Cに6mmφ位の穴を3つ開けて下さい。但し、Cの穴は右側に受信機を乗せた場合であり、左側に乗せた方は、A B Dに開けて下さい。



(写真 137~138) ウイング板の塗装が済んで、ウイングホルダー用6mmφ穴を2つ開けたら、No.11の袋のところでとておいたプラスチックのウイングホルダーをウイング板上面から差し、No.17袋の中のM 3×6mmセットスクリューとウイングワイヤーを2本ずつ用意して写真のようにアレンレンチを使って取付けて下さい。
(注) 写真では説明が分かり易いように塗装をしていないウイング板を使用していますが、あなたは塗装済みのものに行います。



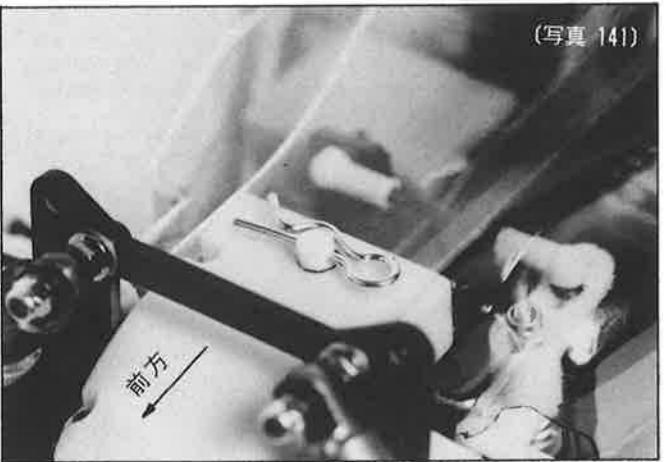
(写真 139) ウイングの取付け方
出来上がったウイングのワイヤー部分を、車のリヤショックタワーに取付けたアルミウイングマウントの前方穴に差し込む。次にNo.17袋に入っているM 3×5の小さなナベネジを写真のようにねじ込んで締め、固定すれば出来上がりです。



(写真 140) 写真136で塗装と取付用の穴開けを済ませたボディの内側、側面下の部分に写真130で半分の幅に切ってとておいた、青色の台紙が付いたマジックテープの台紙をはがして、写真のように貼り付けて下さい。これでボディも出来上がりです。
(注) 写真では説明が分かり易いように塗装をしていないボディを使用していますが、あなたは塗装済みのものに行います。



(写真 141)



(写真 141～142) 出来上がったボディを車体に取付けて下さい。
ボディは後方を先にかぶせるようにして取付けると楽に行えます。
ボディがついた時に気がついたかとは思いますが、アンダーカバーと
ボディ下側に付けたマジックテープが、しっかりと付いてしまします
から、これで十分外れることなく走行は出来るのですが、レース出場
の際には、万一の事も考えて写真141のようにボディマウントにフー
ドピンも差し込んで万全の体制で走行させて下さい。
尚、写真では前部のボディマウントだけを説明していますが、実際は
後部にもありますから、前後2箇所を止める事になります。

(写真 142)



ご自分で完成させたヨコモYZ-870Cスーパードッグファイター
をご覧になってどうですか？いかにも速く走りそうに見えません？
そう、速そうに見えるでしょ。それでよいのです。
一生懸命作ってくれた人には必ずそう見えるはずです。

又、ヨコモYZ-870Cなら必ず、皆さんの期待通りに速く走る筈
です。後は走行させながら、コースや自分の好みに合わせてセッティ
ングしていくればレースでも十分に良い成果を出してくれる4WDオフ
ロードマシンです。

いつでも最高の性能を発揮させる為には・・・

①走行前後には必ず小まめに整備、清掃をする事。

- 幸いYZ-870Cは整備の楽なマシンですから、レース中でも
十分に出来る筈です。点検箇所を記しておきましょう。
イ) 各部の部品に痛みが無いかどうか、特にベルト等は必ず見る事。
ロ) ネジ等にゆるみが無い事を確かめる。
ハ) 駆動系が軽く動く事を確認、特にブーリー部分に土や、小石等
がはさまっていないかどうか？多少ではさまっているよう
なきれいに取り除いておく事。
二) デフはいつも軽く作動するように。もし動きがゴリゴリしたり
して、スムーズでないような時には、デフを取り外して分解掃
除をする事。
ホ) サスペンションが軽く動く事を確認。

②コース路面や好みの操縦感覚に合わせたセッティングを行って下
さい。

- イ) 最も簡単で効果が大きく現れるのは、前後のタイヤを色々と取
替えてみる事です。ヨコモではYZ-870C用として、形状
の異なったものをフロント、リヤタイヤ共に3タイプ、更に各
タイプ共、2種類のコンバウンドの異なったタイヤに加えて、
スポンジタイヤ各1（フロント、リヤ共に計7種類）を用意し
ています。是非、実際にトライして確かめて下さい。
ロ) ステアリング感覚を変化させたい時には、センターシャフト部
のドライブ方式を変更してみて下さい。
ダイレクト方式 ←→ ワンウェイクラッチハブ方式
ハ) ショックアブソーバーの調整、オイル及びスプリングの固さの
変更、場合によっては別売りでフロントショックの短いもの
リヤショックは長いものは用意してあります。
二) サスペンションのキャンバー角の調整及びフロントのト一角
調整等々まだ他にいくつかありますが、余り難しく考えなくて
も十分に速く走る筈です。後はじっくりとセッティングを煮つ
めていって下さい。どこまでいっても最も重要な事は、マシン
の整備につきます。頑張ってRCオフロードスポーツをお楽し
み下さい。



WORLD WINNER R/C MODEL RACING CAR BY YOKOMO LTD.TOKYO