

# RC WORLD

No.205  
2013 January  
680yen

1

実車D1グランプリと同会場開催で  
エントラントのテンションはあがりまくり!?

## 2012 PRO RC最終戦 お台場Rd.総カリポート

「ラジコンホビーショー2012」で発表された  
最新アイテムも完全網羅!

NEW MODEL FLASH

2012年の最後を飾る  
ビッグサプライズは?

タミヤフェアで  
ベールを脱いだ  
NEWモデル



缶スプレーでも  
ここまで仕上がる  
ほんのひと工夫で  
カッコよくなる!

# 塗装名人の 手しごとと拝見

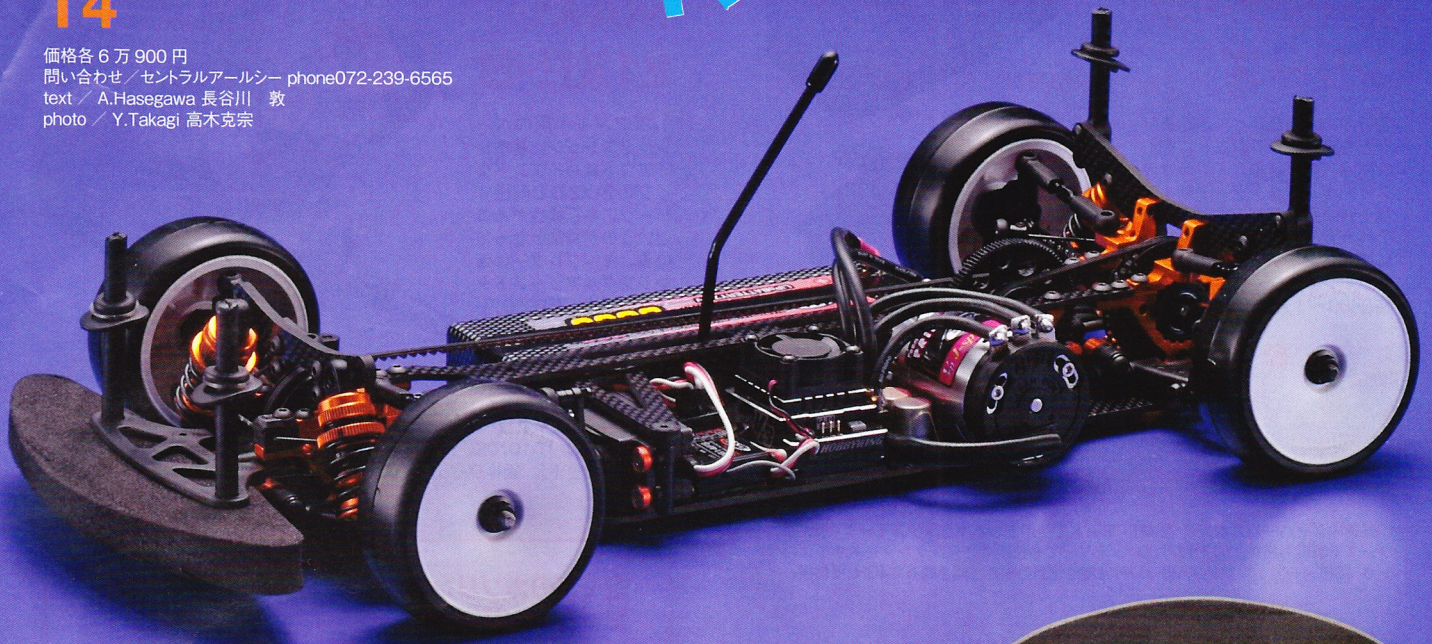
[特集]

XRAYのEPツゥーリングが  
3年ぶりのフルモデルチェンジ!

# XRAY T4

価格各 6万900円  
問い合わせ / セントラルアーサー phone072-239-6565  
text / A.Hasegawa 長谷川 敦  
photo / Y.Takagi 高木克宗

## “3”から“4”へ Tシリーズの最強版



**低重心化も徹底追求!**  
シャシーのしなりと同時に徹底化されたのが低重心に仕上げることだ。新型のピックポア&ショートタイアのタンバを採用し、ダンパーステーを含めたバルクヘッド全体をローダウンしている。

**前後バルクヘッドの  
ナロー化で  
バランスの向上を実現!**



### 一段上のステージに上った 第4世代のEPツゥーリング

スロバキアのメーカー・XRAYでは、自社のハイエンド1/10EPツゥーリングカーを1年ごとにモデルチェンジするというのがこの何年かの恒例となっている。過去3年間は、T3シリーズをベースに2012バージョンまで進化させてきたが、今回のモデルチェンジではついに新たな型番となる「T4」を採用し、これまでのモデルからの脱却を遂げている。  
しかし、つい最近販売が開始されたT4も、従来のシリーズの延長線上にあるマシンなのはまちがいない、それはマシンの構成や外観から受けるイメージでも理解できる。カーボンダブルデッキを採

しなりを左右均等にするため、余計な肉抜きを廃したメインシャシー。各パーツの固定用ビスも左右対称にするなど、ハンドリングのクセが出ないよう配慮されている。

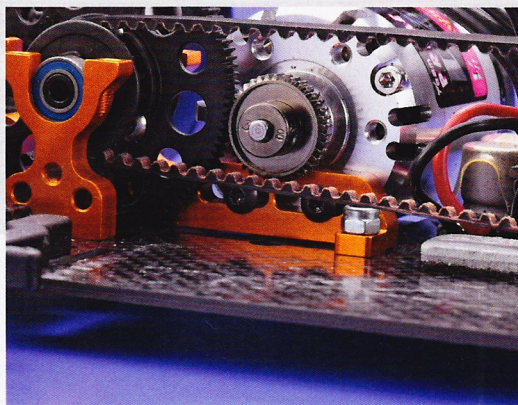
左右のバルクヘッドはその間隔が従来モデルより狭められている。これは前後共通の変更であり、あわせてアッパーデッキの形状と固定用ビスの本数も変更された。

すべては理想的な“しなり”を求めて

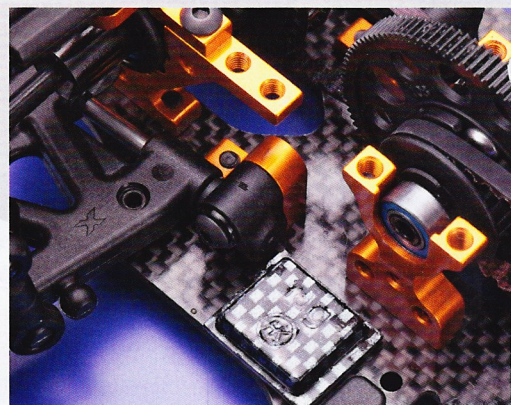
Brand New Item Pick Up!



流行の吊り下げ式サーボマウントを採用。こちらメインシャシー中心線上にビスで固定されるため、シャシーのしなやかさを阻害しないのが特徴となっている。



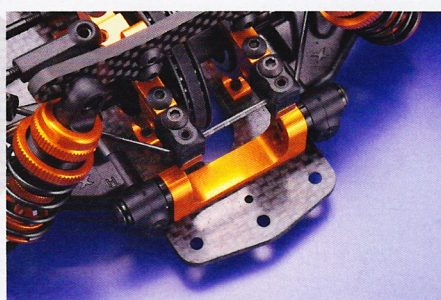
ブラシレスモーター専用のモーターマウント。低重心化を実現すると同時に、フレーム全体のしなりに影響を与えないよう、メインシャシー中心線上に固定されている。



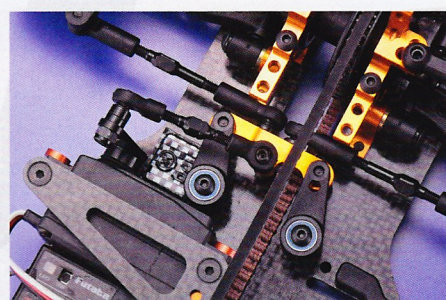
シャシー中央寄りのロワサスマウントは前後ともセバレートタイプの装着が可能。取り付けビスの本数が2本に変更され、耐クラッシュ性が大幅に向上している。



リアにはギヤデフを標準装備。このパーツは従来のT3シリーズと共通であり、確実な作動とオイルシール性能の高さには定評がある。各ブローリーの枚数もT3シリーズと同じだ。



アルミ+樹脂パーツで構成されるロワサスマウント。シャシー前&後端側のマウント左右一体式となる。新型バルクヘッドに合わせてスタビライザーのデザインも変更された。



ステアリングシステムもNEWタイプ。最適なアッカーマン変化を実現するダブルワイパータイプで、中央部のピボットはステアリングのストッパー（最大舵角25°）も兼ねている。

井上貴之のT4インプレッション



全日本選手権などでも活躍する岡山県の井上貴之選手もすでにT4を走らせているが、同選手によると、T4は“素組み”状態でT3シリーズを上回る性能を発揮しているという。特に気に入っているのが失速感のなさで、T3シリーズにあった重い感じがなく、より軽やかにコーナーを駆け抜けてくれるとのこと。T4ではダンパーがショート化されているが、これはいわねければ気づかないほどで、シャシーの変更とあわせてグリップ感が大きく向上しているそうだ。



リアには軽量のスイス7075 T6ジュラルミン製のユニバーサルシャフトを採用。XRAY製マシンの特徴でもある高精度仕上げで、駆動力の伝達効率もきわめて高い。



リアのアップライトはT4用の新型となる。ト一角は0°に設定され、クラッシュ時の狂いを防止。素材はハードタイプの樹脂だが、オプションパーツでミディアムタイプも用意される。

国内のサーキットでも走り出していて、すでに高い評価を受けているXRAY・T4。そのポテンシャルは確実に従来型を上回っているとの評判であり、これからの活躍も大いに期待されている。

ササアームをはじめとする樹脂パーツのほとんどは前モデルと共通で、これは実績を重視したチョイスと思われる。消耗品ともいえるパーツが共通なのは、従来型のオーナーにも歓迎されるだろう。

ササアームをはじめとする樹脂パーツのほとんどは前モデルと共通で、これは実績を重視したチョイスと思われる。消耗品ともいえるパーツが共通なのは、従来型のオーナーにも歓迎されるだろう。

ササアームをはじめとする樹脂パーツのほとんどは前モデルと共通で、これは実績を重視したチョイスと思われる。消耗品ともいえるパーツが共通なのは、従来型のオーナーにも歓迎されるだろう。

用したベルト駆動式4WDマシンなのは従来と共通で、現代のレースシーンで必要不可欠とされるフレーム（シャシー）のしなやかさを重視したデザインとなっているのが最大の特徴だ。

メインシャシーは2・2mm厚のカーボンプレート製で、2mm厚のカーボンアッパードッキが組み合わされる。注目すべきは左右バルクヘッドの間隔を前モデルより6mm詰め、シャシー全体のナロー化を実現していること。シャシーを構成するコンポーネントのなかでも特に重量の大きいモーターをこれまでより3mm内側にマウントすることが可能となり、マシンの運動性向上やシャシー右サイドに搭載されるバッテリーとの重量バランス改善を実現した。加えて、この変更はフレーム全体をよりしなやかな特性にする点にも多大な貢献を果たしている。

コーナリングの限界性能を高めるための低重心化にもめかりはない。アルミ製ケースのオイルダンパーはショート化され、ダンパースターの位置も前モデルより15mmローダウンされた。ショートダンパーではストローク量の減少が懸念されるが、これにはダンパー直径を増やして容積をアップすることによって対応している。ダンパースターを保持するアッパーバルクヘッドの全高も低められているものの、アッパーササアームの取り付け位置は従来型と同様のササジオメトリに設定できるようになっている。