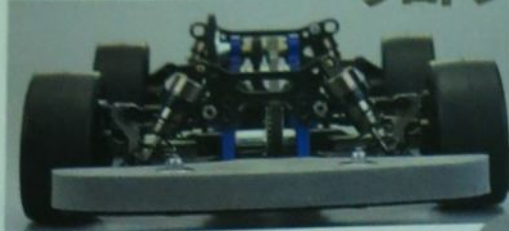


TRF404X

プロトタイプ

404Xは、各アライメントの付加や、基本設計を極めるために作られたシャシー。製品化された414Xとの違いも数多い。パット見ためでは分かりにくいですが、サスアームはショートスパン、ホイールベースも3mmほど長くなっている。もちろんメイン、アッパーシャシーの形状も異なるが、厚さや材質は同一。実際にレースに出場したりしてこのシャシーのポテンシャルを探った。



サスアームが短く、タミヤ・ツーリングカー用のタイヤ&ホイールが装着されたプロトタイプ。ここからまた別の展開が?!



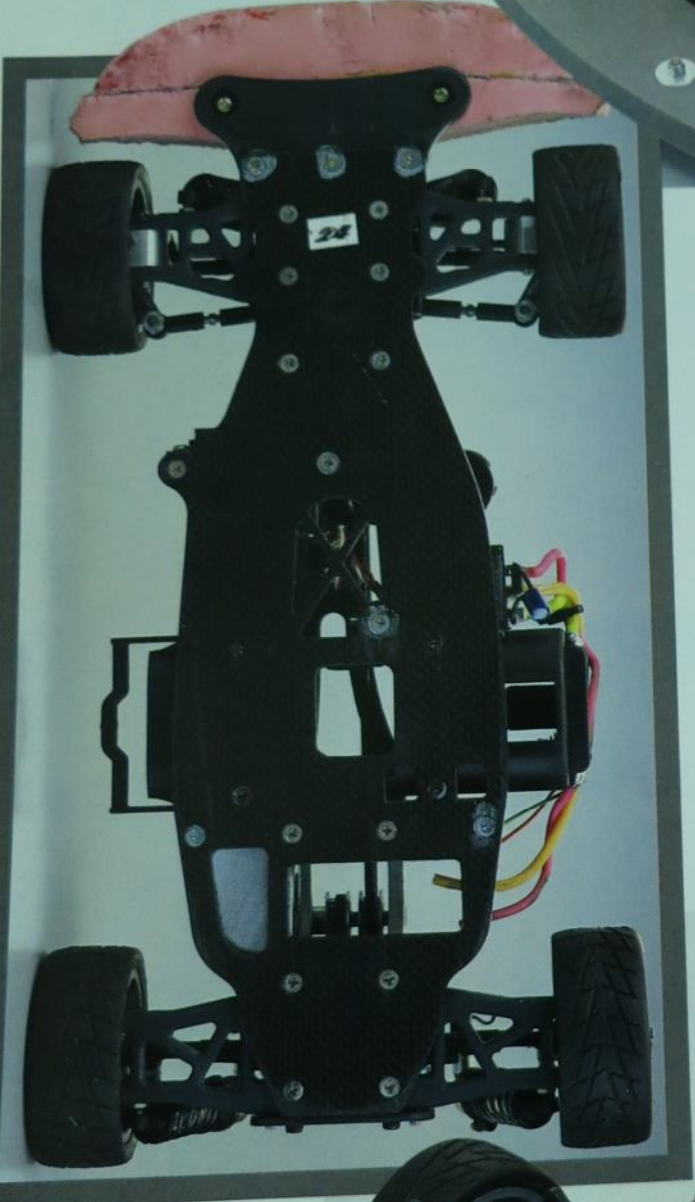
プロトタイプだったため、各パーツはほとんどワンオフ制作された。これにより「同じマシンは存在しない」貴重なマシン。この時点で発売するということは全く決まっていなかったという

精度の高いパーツでデータを確実に蓄積

アメリカ市場の強い要望により、密かにタミヤ企画開発部で進行していた、2ベルトダブルデックシャシーの404X。このネーミングはタミヤファンならご存じの方も多いと思うが、タミヤでは競技専用には作られなかった、バギー、ビュアレーサーはこの数字3文字で表され、以前にも様々なレースに参加し、そのときにもこのようなネーミング

のようなネーミングは何度か使用されていたのだ。
414が日本で発売されるまでには、プロトタイプシャシーの製作や、24時間耐久レースなど

いった実戦で走らせ、様々なデータを取りを行った。サスアームの長さ、材質、ダンパーステーの角度、ロールセンター、バルクヘッドの重量など、数え出せばきりが無いほどのデータを蓄積してきた。このデータを活用して蓄積できたのは、やはりパーツの加工精度の技術が高いと言いうことに他ならない。製品が安定しているからこそ、知りたいアライメント、コンマ何ミリの違いを作ることができたのだ。そうしたひとつひとつのパーツのクオリティの高さ、信頼性は、実戦レースでのデータと合わせて、国内仕様として発売される414にも、しっかりと受け継がれているのだ。



24時間レースの規定、バッテリーはストレートバック仕様に合わせ、メインシャシーを製作。形状は振り分けバッテリー用と全く異なるなり、24時間を走る上での強靭な剛性が必要だったことが分かる



総合で3位と健闘を見せた414X・24時間耐久仕様。このレースを走ることにより、路面の変化によるメカニカルグリップの変化や、各パーツの耐久性など様々なデータを手に入れることができた

414Xをベースに、様々な規定に合わせて製作された24時間耐久仕様。まずメインシャシーを専用とし、ナローサイズのタイヤに合わせたアライメント(サスアームなど)に変更。リヤデフブリーも耐久性重視で鉄製とする他、モーター冷却用に小型クーリングファンの装着。バッテリーは一瞬でバッテリー交換が可能なアトラスの耐久用を採用。バンパーも中にカーボンの薄板を入れてスポンジが崩れない工夫をするなどして、24時間の長いレースに備えていた。

TRF414X

24h耐久仕様