

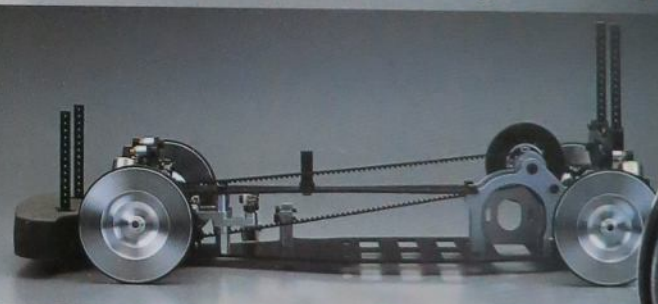
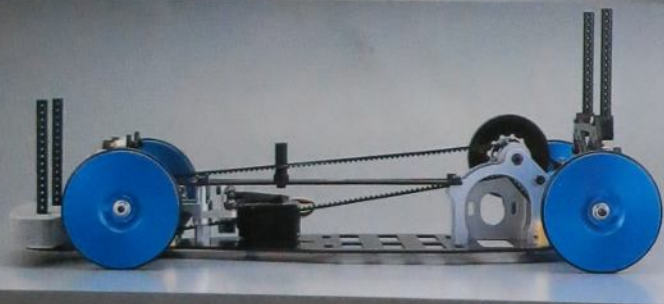
TRF 414X

サスペンションを有効に使い、シャシーロールを必要としない割り切った設計で、アッパーデッキは重心を内側に追い込める「逃げ」を設け、左右非対称に。サーボもエポキシ樹脂等で固定するのが一般的なUSならではの



TRF 414

左右対称なアッパーデッキが目立つ414。ロールセンター変更され、メカニカルグリップを稼げるようになった。サーボの取り付けは日本ではビス止めが一般的なので、ステーを使って固定するように変更されている



414Xで付属されていないが、スパークプラグホルダーをキットに付属。しかもカーボン製、大径スパークプラグの振れを抑えるもの



キット購入後、決められた記載事項をタミヤに送るとシリアルナンバーつきプレートが、ユーザーの手元に届くという仕組みだ



ロールセンターの変更によりサスアームの取り付け位置が414Xとは異なる414。これによりメカニカルグリップを確保して、絶対グリップが高くなるセットだ



リヤ、フロント共にサスアームはしっかりしたカーボン製入と、しなやかさのあるガラス製の2種類を用意。セッティング幅がより広がった



フロントバルクヘッドに挟まれるサスアームホルダーでロールセンターの変更が可能。今回の414ではこれは黒いパーツになった



フロントアップライトも樹脂に変更。414Xのアルミ製に比較して軽量化に仕上がっている。これにより路面の悪いサーキットでも路面自走性が良く、跳ねない足まわりになった



リヤアップライトが樹脂に変更になっただけでなく、ベアリングサイズも前後共通に。これによりフロントとリヤのユニバーサルジョイントが共通部品となった