

駆動の伝わる効率以外に コストと特性で選ばれた ベルト数と伝達手段

スムーズさと効率項が 414の最優先事項

同じベルト駆動4WDを使う両車だが、414はベルトが2本、03は1本。03ではベルトは前後ギヤケーシングの一方から一方への駆動力伝達に使われ、そこからドライブシャフトには、ギヤを介して力が伝わる。414ではスパイギヤと同軸のプリーから前後各1本のベルトで力が伝わるが、前後プリーを回す力(と回転数はそ

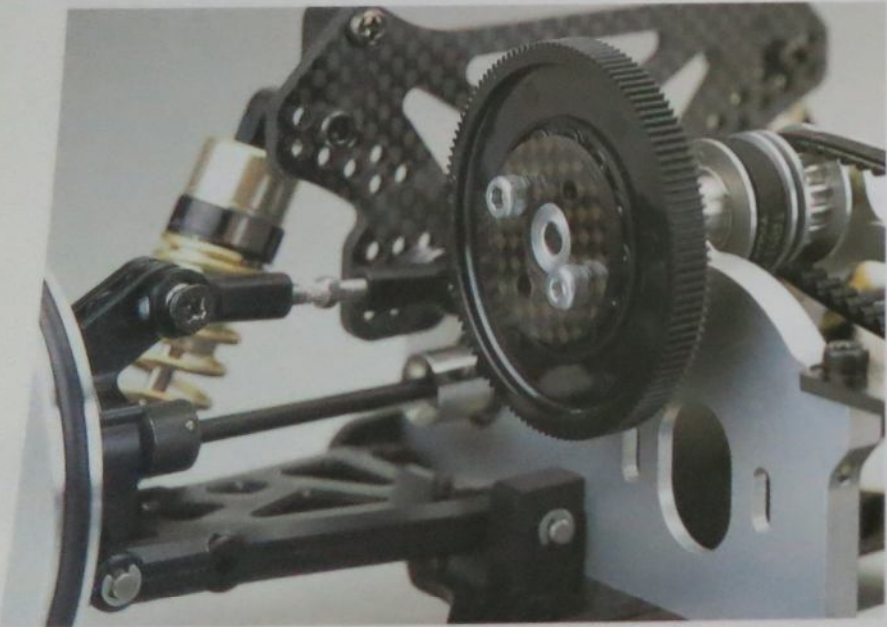
のまま、ドライブシャフトに伝わる。つまりセリタープリーとデフプリーとの歯数比で減速が行われ、それがそのまま駆動力に変化する。変速のための接



414のリヤ用ボールデフ。仕組みはTA03系と同じだがボールがテフロンカラーでフローティングされ、デフケースに接することでロスを抑えている



414のフロント用32Tワンウェイプリー。本体は高精度アルミ製で、これが直接ベルトで回される



414の1次減速を担う、64ピッチのスパイギヤ。ギヤ歯が小さく、同一距離内の歯数が多いため、とくに立ち上がりで滑らかな駆動が得られるのも特徴だ



03系OPのボールデフ。樹脂のハウジングに収まるのでボールの動きはそう重くならない



TA03キット標準のギヤデフは簡素で作りやすく、壊れにくい。ケースもギヤで駆動される

触部が少ないため、パワーロスも減らせ、03比130%という効率の向上が見られた。これはそのまま燃費やパワーにつながるわけだ。

ピッチ、モジュールは