

FOR DRIFT USER

サーキット

RADI-DORI IMPRESSION

Vol.3

ブースト&ターボを活かして
気持ちよく走れるマシンにする!?

G FORCE TS120A

価格/1万5225円
問い合わせ/ジーフォース phone 03-5299-0090

コースにあわせて
ギヤ比をしっかり
セッティング!



テストは谷田部アリーナのドリフトコースで行った。コースのサイズに合わせてピニオンを30Tから34Tに変更したところ、走りの安定感がアップ。走行させるコースに適したギヤ比チョイスも重要となる。

ブースト設定で影響の大きい要素が低いが、マシンが流されにくくなり、操縦しやすくなる。



セッティングの基本となる出力やブレーキのプログラムは前回から変更せず、今回はブースト&ターボの調整に専念した。

昨今のR/Cドリフトでも、ESCのブースト&ターボは重要なファクターになる。もちろん、走らせる環境やユーザーのスタイルで使い方は異なる。しかし、ブースト&ターボを使いこなせば操縦が容易になるし、走りの迫力もアップする、使える機能なのはまちがいない。問題は、どのように設定するのか。扱いやすい特性するには、ブーストを低回転域から作動させつつ、進角の増加を抑えめにするのが基本。出力特性が変化するタイミングが唐

突すぎると、スロットル操作によってマシンをリニアに動かすのが難しくなるからだ。ではターボはどうか? こちらはフルスロットル時に作動させるのだが、操作性を重視するならタイムラグを極力小さくするのがポイント。進角の変化量が大きいほうが、音の変化も大きく迫力アップにつながるのだが、何ごともありすぎは禁物。マシンの挙動を確認しながら数値を高めていくというのがオススメだ。今回の走行テストでは、ブースト

&ターボそれぞれの「スタートタイミング」項目の動作開始ポイントと進角量の調整から行った。ブーストをミニマムとなる1000回転から働かせることで操作性が向上し、加えて進角量を少なく設定することによってタイヤの空転を抑制できた。この結果、車速の高い走りの実現が可能になった。ターボもあえて控えめに設定したところ、動きが不安定にならず、確実なライントレースができると同時に迫力ある走りができるマシンに仕上がった。

ブースト控えめが走らせ易さアップのキモ!!

分類	プログラム項目	設定可能値
ブースト 関連	ブーストタイミング	10°
	ブーストスタート回転数	1000回転/分
	ブースト終了回転数	25000 回転/分
	ブーストリニアカーブ	リニア
ターボ 関連	ブーストカットオフ	Yes
	ターボタイミング	15°
	ターボ起動条件	フルスロットル
	ターボディレイ	即起動
	ターボスタート回転数	20000 回転/分
	オーバーターボレート	30°/0.1 秒
	ターボカットオフ	30°/0.1 秒

※今回はブースト&ターボのプログラム調整を行った。これ以外の設定に関しては前号の127ページを参照してほしい。



ターボはフルスロットル時に起動するように設定し、進角増加量も少なめにしたところ、車速アップにつながった。