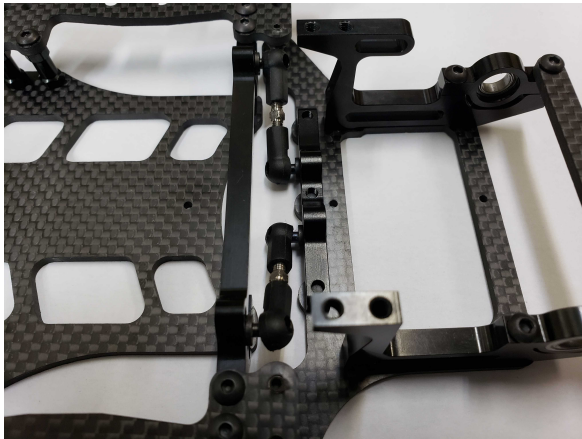


取り付けません

これで V-LINK アッセンブリーの組み立ては終了です。次に V-LINK の調整をします

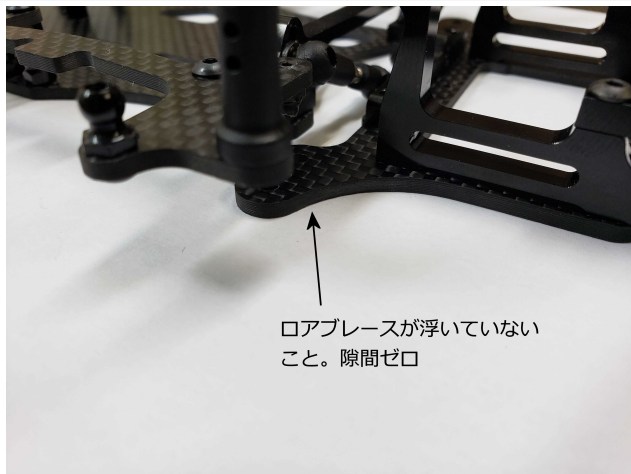
V-LINK の調整 : スムーズな動作をさせるために



サイドリンクを外した状態で調整をはじめます

1) シャーシをセッティングボードなど平らな場所に置きます

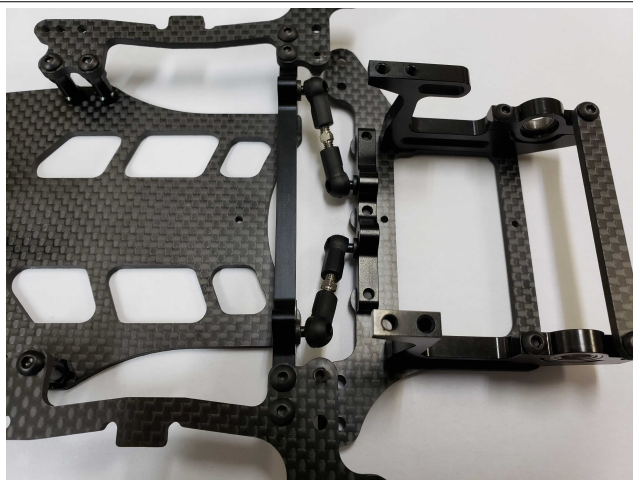
2) このように V-LINK がまっすぐになるようにします



3) ロアブレースが浮き上がっていないことを確認します。浮いている場合は V-LINK の長さを調整します

4) ロアブレースの反対側も同じ要領で確認します

* V-LINK の長さは左右で同じにすること



5) うまく調整できたかどうか確認します

① 静止状態でメインシャーシ、ロアブレースが浮き上がっていない

② 写真のようにロアブレースを前後に動かしたときにクリック感（カクカクとした感じ）が無い

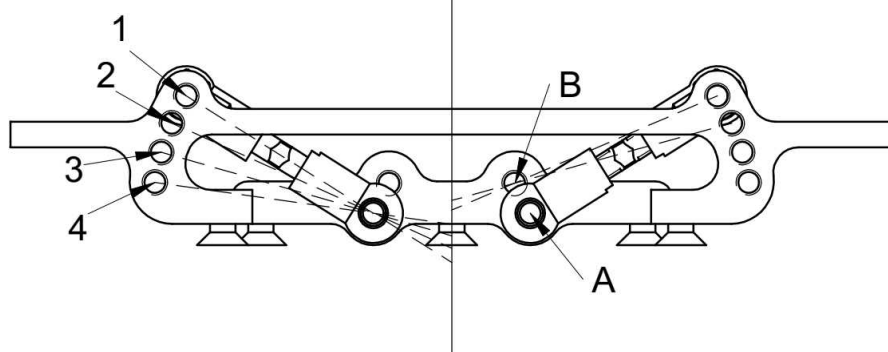
③ この次のページで取り付けられるサイドリンクを取り付けたあと、もう一度動きを確認するようにしましょう

動画でも調整の様子を確認できます



URL : <https://youtu.be/FQ6ZF-GA0fY>

V-LINK によるロールセンター調整について説明します



Roll center position

B2

B1

A4

A3

A2

A1

Reference YT12-A ではメインシャーシとリヤロアポッドは V-LINK で接合されます

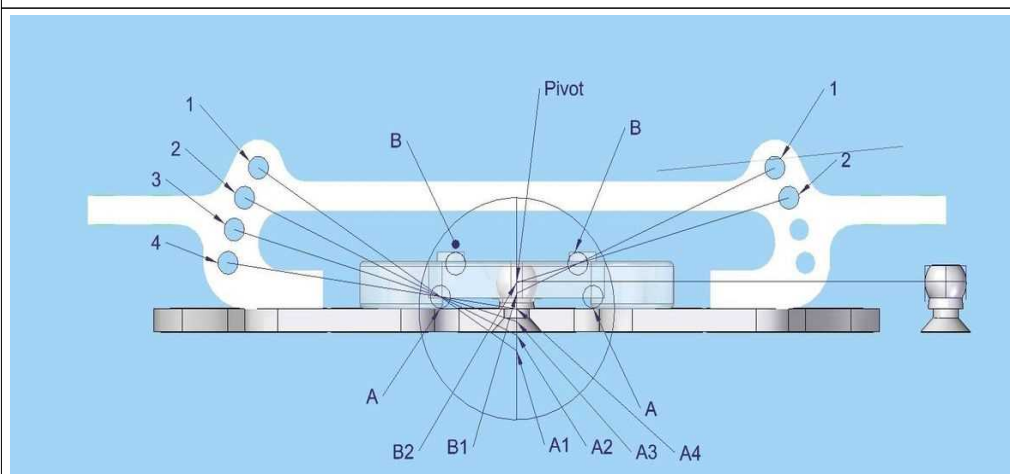
短い2本のロッドが上図のように V 字型に配置されます。V-LINK を固定する穴の位置を変えることで6種類のロールセンターが選択できます

CRC カーペットナイフのようなセンターピポッドスタイルのシャーシでは B2 の位置がロールセンターになります。以下 B1-->A4-->A3-->A2 の順にロールセンターが低くなり、A1 の位置が最も低いロールセンターとなります。このときロールセンターはメインシャーシより低い位置となります

どの位置にするかわからない場合は A2 または A3 の位置からスタートすることをおすすめします

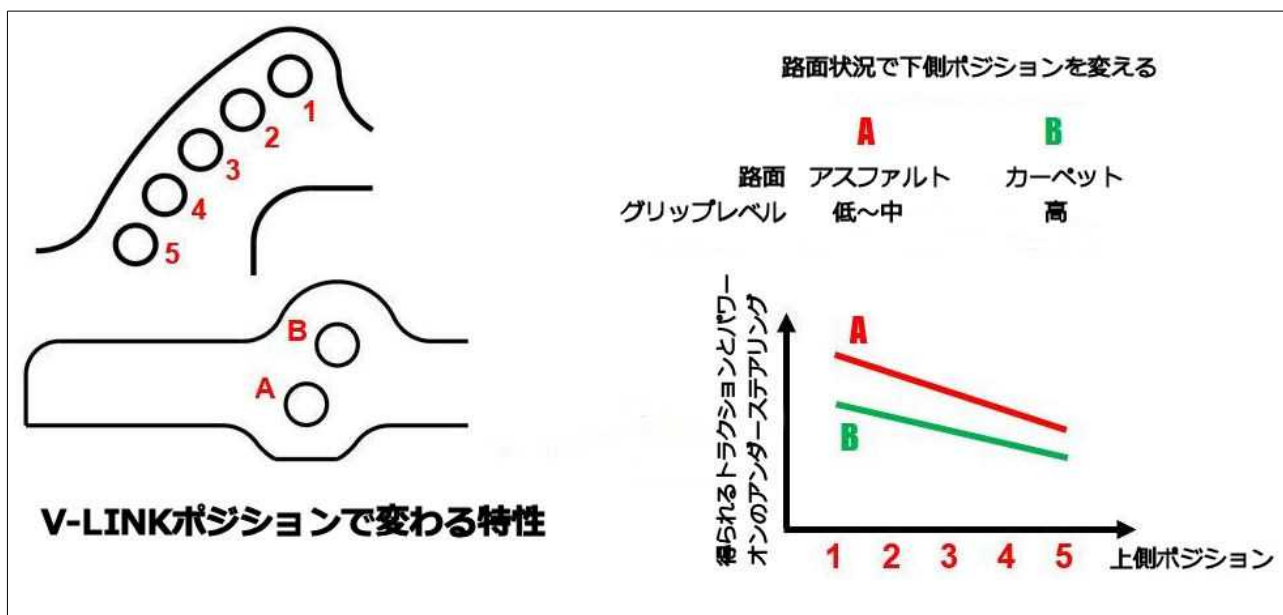
注意点

1. 左右の V-LINK は同じ長さにすること
2. 左右の V-LINK は同じ位置に固定すること (片方が A2 ならもう片方も A2)
3. 組み立て後にスムーズに動作するように前章で説明した方法で調整すること



ロールセンター高のイメージ。説明のため図にセンターピポッドを描いています

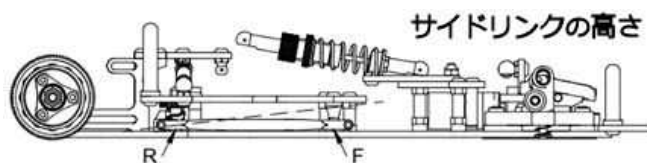
V-LINK ポジション（ロールセンター）によって得られる特性について説明します




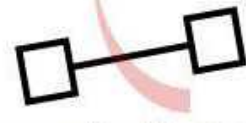
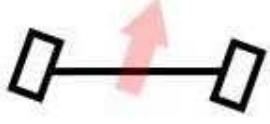
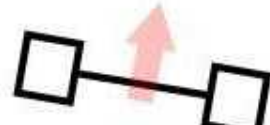
V-LINKポジションで変わる特性

上図は V-LINK のポジションで得られるトラクションレベルを説明しています。一般的にロールセンターを下げるほどメカニカルグリップが高くなる傾向を示しています。Reference では V-LINK ポジション A1 で最もロールセンターが低くなり、このときのメカニカルグリップが最大となります

サイドリンクの前後高さについて説明します



説明書どおりに組み立てるとサイドリンクの前後高さは同じになり路面と平行になります。スペーサーなどを入れてあえて前後の高さを変えることで特性を変えることができます。前上がり、後ろ上がりとしてときにどうなるのか説明します

| | |
|--|--|
| <p>Front</p>  <p>Rear</p>  | <p>【サイドリンクの前側高さを上げた場合】</p> <p>シャーシがロールしたときにリヤポッドは逆位相にステアします。小さい半径での回転が可能となりアグレッシブなステアリング傾向となります</p> <p>このとき一般的に</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 路面グリップが高いときコーナースピードが向上 2. コーナー中盤のステアリングが良い 3. 路面グリップが低いときコーナー入り口でリヤグリップが低下 4. コーナー出口のトラクションが低下 |
| <p>Front</p>  <p>Rear</p>  | <p>【サイドリンクの後側高さを上げた場合】</p> <p>シャーシがロールしたときにリヤポッドは同位相にステアします。リヤエンドは安定傾向となります</p> <p>このとき一般的に</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 低～中レベルのグリップ路面で安定性が向上 2. 突発的なオーバーステアが発生しにくい 3. コーナー入り口でプッシュアンダー傾向 4. オンパワーステアリングが低下 |