

Serpent X20 introduction

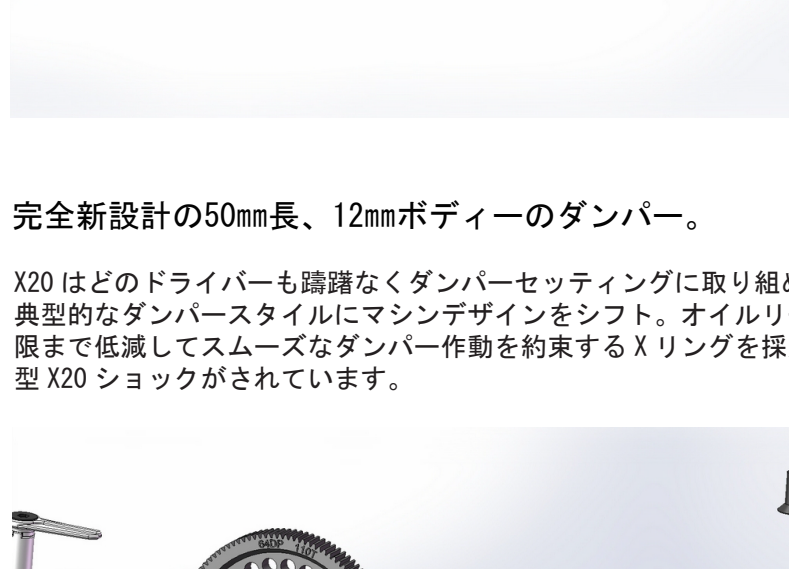


X20 はこれまで Serpent が培ってきた ERYX と P4X の融合体！



基本シャシー構造には、最新のミッドモーターデザインを取り入れ、センター部のフレックス調整を可能としたモーターマウントは前後シャシーのフレックスに影響しないよう余計な干渉を避けた軽量・高剛性なワンピースタイプ。

これによりシャシーフレックスを最大限に利用でき、モーター・スパーギア間の駆動効率低下を抑制し、よりスムーズなパワー伝達に貢献。



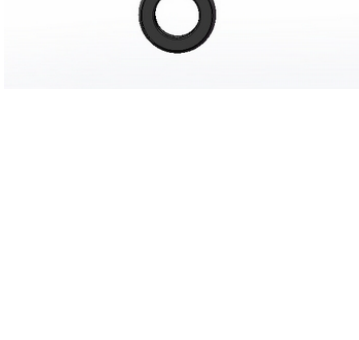
完全新設計の50mm長、12mmボディのダンパー。

X20 はどのドライバーも躊躇なくダンパーセッティングに取り組めるよう典型的なダンパースタイルにマシンデザインをシフト。オイルリークを極限まで低減してスムーズなダンパー作動を約束するXリングを採用した新型 X20 ショックがされています。

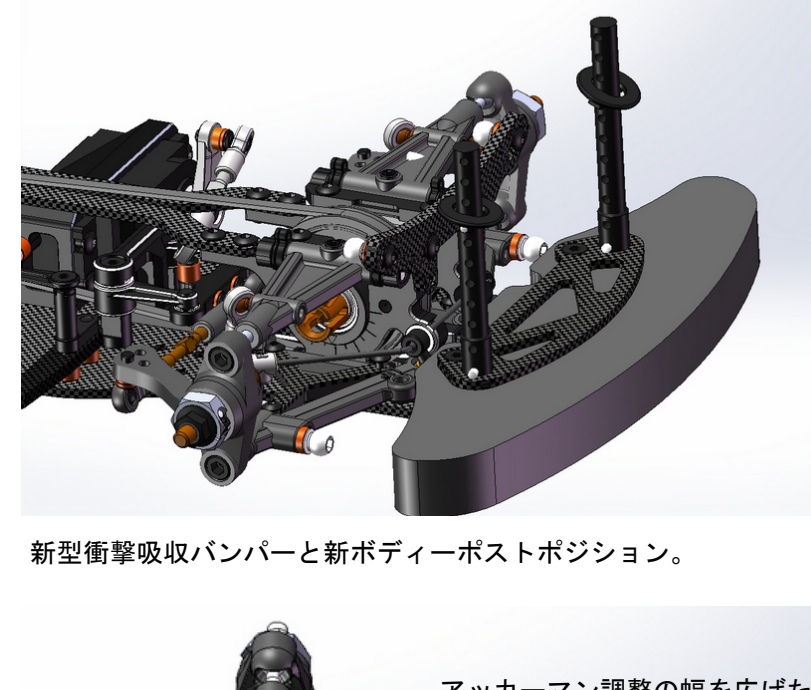


ミッドコンセプトアッパーデッキ

マシンメンテナンス性、フレックス調整、様々なセッティング変更が行いやすいようデザインされています。



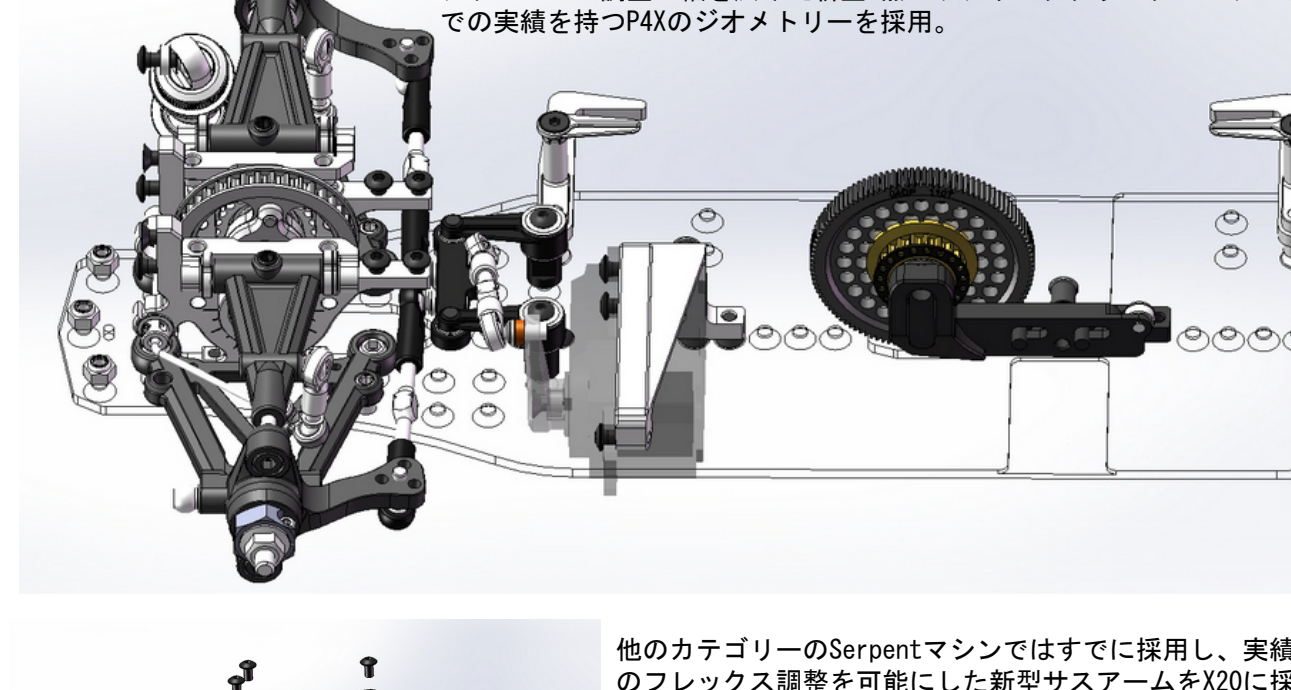
ミッドデザインの超低重心 7075T6 アルミモーターマウントは、シャシー前後のフレックスから分離するよう設計。



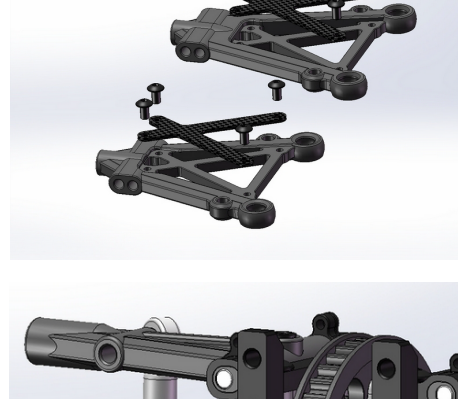
新型衝撃吸収バンパーと新ボディポストポジション。

サスペンション & ステアリング

P4X で 4 年に渡りその優位性から採用してきた、キャンバー、トー、車幅の調整をクイックに行えるピボットボール式サスペンションを X20 においても採用。



アッカーマン調整の幅を広げた新型2点ステアリングクランクシステムと、メジャーレースでの実績を持つP4Xのジオメトリーを採用。



他のカテゴリーのSerpentマシンではすでに採用し、実績を得ているアームのフレックス調整を可能にした新型サスアームをX20に採用。

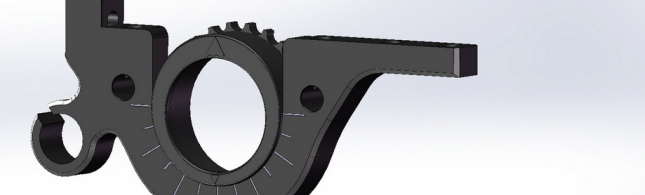


カーボン、他の素材で今後オプションとして用意されるパーツによって、走行させる場所、ドライバーの好みに合わせてX20のグリップ感、ドライビングフィールのファインチューンが可能となります。

ERYX のアンチロールバーシステムを P4X のコンセプトと融合したアンチロールバーシステムはアッパーアームに取り付けられたリンクロッドによってバルクヘッド下側にマウント。この低重心化されたアンチロールバーシステムは、シャシーの基本性能を引き上げる重要なポイントのひとつとなっています。

ドライブトレイン

高効率、高耐久、可能な限り軽量化されたドライブトレインとしてリアに 7075T6 製アルミ CVD、フロントには Serpent スプリングスチール製ダブルカルダンジョイントをセット。ハードコートセンタープーリーは同長ケブラー強化ベルトを通してスムーズにパワーを伝達します。スタンダード装備として、ウルトラライトフロントスプールにはドライブシャフトピンクリップレスタイプのドライブカップを採用。



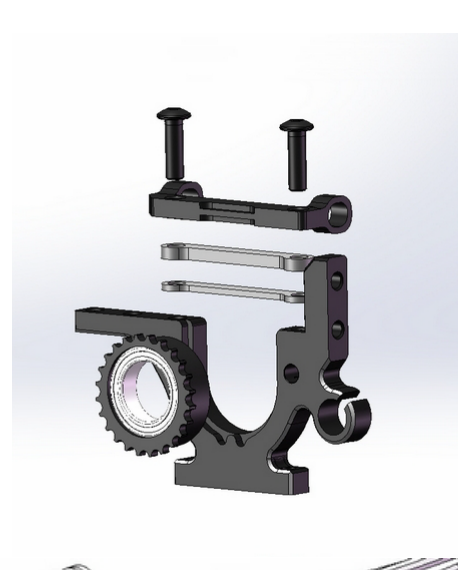
ボールベアリング支持のアンチロールバーマウント一体型ナローバルクヘッド

もちろん、ベルトテンション調整が可能なカムタイプベアリングホルダーを装備



ステフナー、スクリーンの位置によりシャシー特性を細かく調整可能

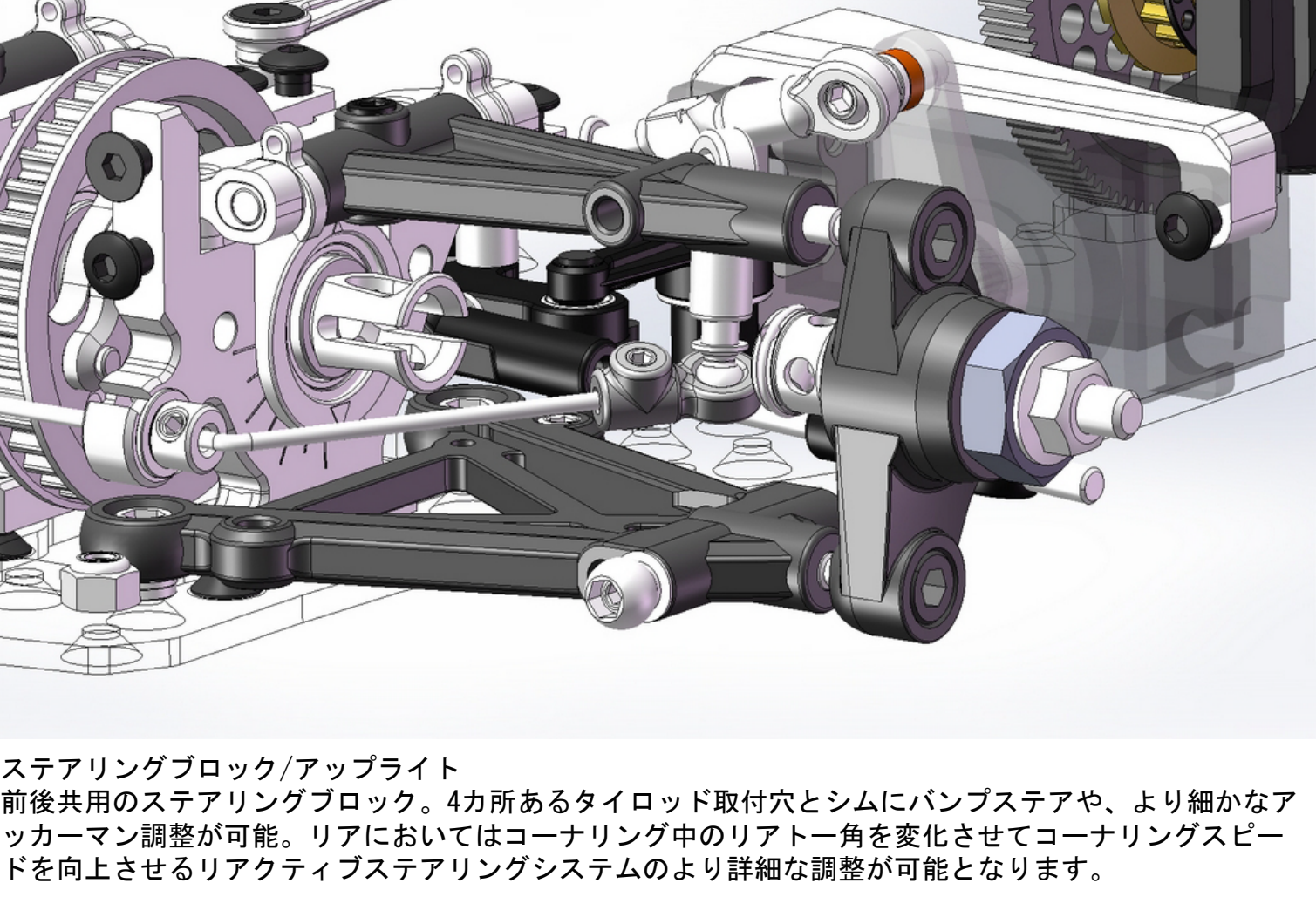
オプションのバタフライスタイルステフナーでリアのセンターフレックス調整も可能。



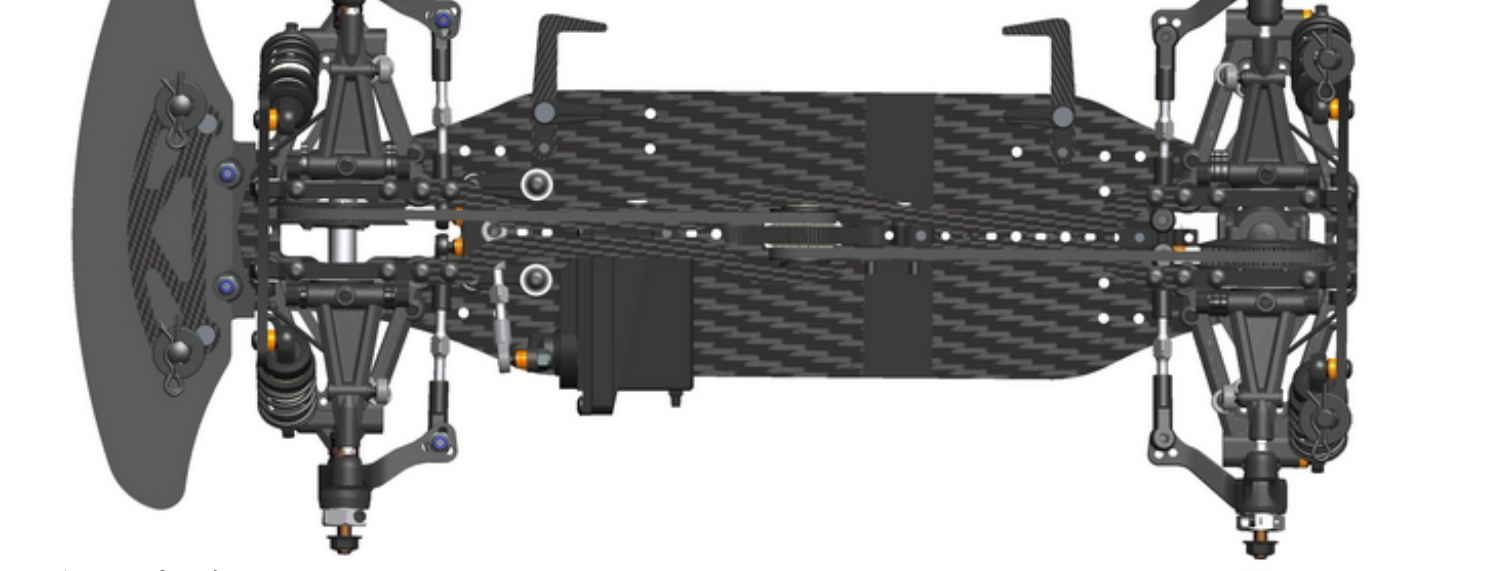
メンテナンス性に優れたワンピースタイプスパーサーとアッパーアームマウント。

P4Xジオメトリー、ピボットボール式サスペンションを採用したSerpentの新型マシン、X20 MediusはS411とP4X、そして最新のシャシー設計であるミッドモータースタイルの融合体です。

過去4年にわたりP4Xが証明してP4Xの基本部分に、多くのドライバーが躊躇なくセットアップに取り組めるようにスタンダードなサスペンションシステムを採用したX20は、より多くのドライバーを満足できるマシンになっています。

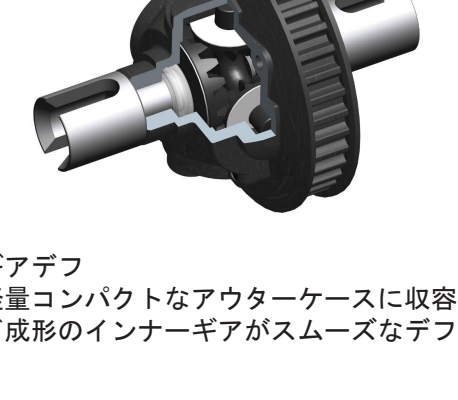


ステアリングブロック/アップライト
前後共用のステアリングブロック。4カ所あるタイロッド取付穴とシムにバンプステアや、より細かなアッカーマン調整が可能。リアにおいてはコーナリング中のリアトー角を変化させてコーナリングスピードを向上させるリアアクティブステアリングシステムのより詳細な調整が可能となります。



メインスペック

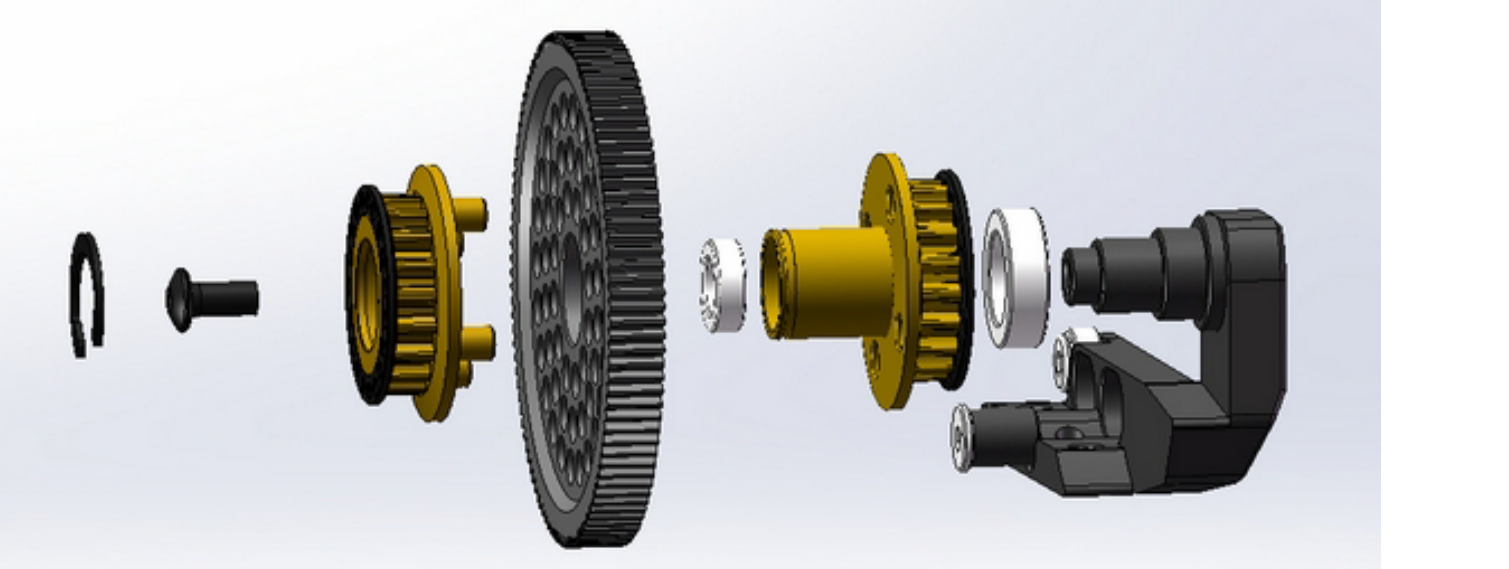
- ・ 新型 50 mm 長さ、12mm ショックボディダンパー
- ・ 新型リアダンパーボアスプリング
- ・ 削り出しニオブピストン
- ・ 低重心アンチロールバー
- ・ フルアジャスタブルピボットボール式サスペンション
- ・ クリップタイプスパーサーによるキャスター調整機能
- ・ フロントスプール、デフへの高いアクセス性
- ・ 超低重心シャシー設計
- ・ 新型アッカーマンステアリングシステム
- ・ フレックス調整機能付きモーターマウントホルダー
- ・ リアアクティブステアリングシステム (RRS)
- ・ スパーギア交換が容易なワンピースシャフト&モーターマウント
- ・ 高耐久・スムーズギアデフ
- ・ 異なる長さのバッテリーに対応するバッテリーマウントシステム
- ・ ライトウェイトアルミフロントスプール&ドライブシャフトピンクリップレスドライブカップ
- ・ 2.25 t カーボンシャシー（アルミシャシーバージョンは2.0 t）
- ・ スプリングスチールフロントダブルカルダンシャフト
- ・ 7075T6 アルミ軽量リア CVD シャフト
- ・ 同長ケブラー強化ベルト
- ・ ハードコートアルミドルプーリー



ギアデフ
軽量コンパクトなアウトケースに収容されるモールド成形のインナーギアがスムーズなデフの作動を約束。



フー、ハッパ
コーティング処理されたアルミフロントスプールにドライブシャフトピンクリップレスタイプの軽量スプリングスチールドライブカップによりよりダイレクトなハンドリングとレース中のドライブシャフトピンクリップの破損というトラブルを排除。また、メンテナンス性も同時にアップ。



駆動系
ハードコート処理された軽量設計のアルミセンターシャフトプーリーからのパワーは高効率ローフリクションベルトによりスプールプーリー、デフプーリーに伝達。スパーギア交換が容易なボールベアリング支持のミドルプーリーシステム。

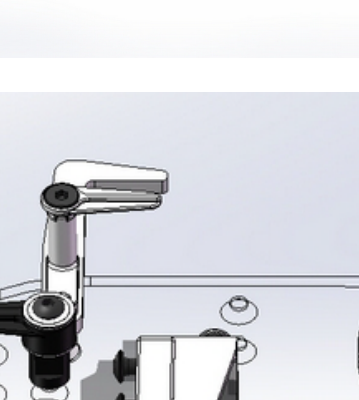


キットはカーボンシャシータイプとアルミシャシータイプの2ラインナップ！

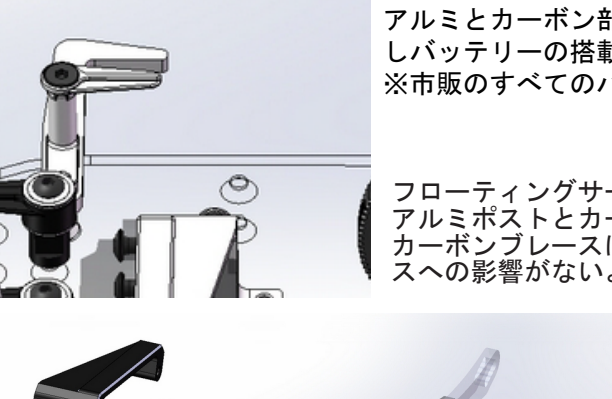
左右フレックス性能を均等化するよう、ほぼ左右シンメトリーに血加工を施されたシャシー。カーボンシャシーは2.25 t。カーペット路面に適したミディアムフレックスアルミシャシーは2.0 t。



バッテリーマウント
アルミとカーボン部品で構成されるバッテリーマウントは、サイズの異なるバッテリーに対応しバッテリーの搭載、取り外しも容易なフックタイプを採用。
※市販のすべてのバッテリーサイズに対応することはありません。



フローティングサーボマウント
アルミポストとカーボンブレースによるフローティング式サーボマウント。カーボンブレースはセンターブレースにマウントされ、シャシーフレックスへの影響がないように設計。



スタンダード仕様ですぐにトップレベル仕様のX20は、多くのオプションパーツを必要としない、即レース参戦可能なハイエンドマシンです。これまでハイパフォーマンスを魅せてきたProject4X。その優れた性能を受け継ぎながらも、これからは誰もが親しみやすい仕様へと生まれ変わった新型マシン X20！

すでに世界各地のTeam Serpentドライバー達によって、その高い性能が明らかになってきています！

日本での発売は12月中旬を予定！

画像はすべて開発中のCAD画像です。実際の商品と形状が異なる場合があります。また、商品に含まれないオプション等も一緒に表示されている場合があります。