

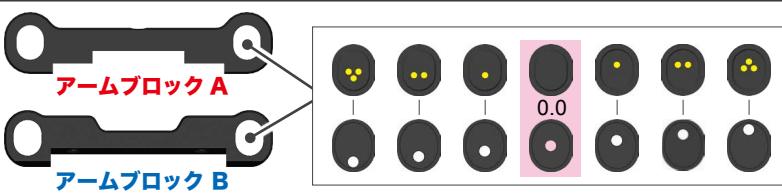
フロントキックアップ

アームブロック A
アームブロック B

アームブロック B

アームブロック A							
	下げる			上げる			

上げる	-3.0	-2.5	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0
...	-2.5	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5
...	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0
...	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5
...	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0
...	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
下げる	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0



ロアアームの角度と高さ調整

キックアップ

IFB8 はメインシャーシに 10 度のスキッド角が与えられていますが、ロアアームサスペンションの取り付け高さを変更する事でロアアームの対地角度をさらに調整できます。この部分をキックアップ (※1) と呼びます。
(※1) キックアップとは、アームブロック A および B によって決まる角度を指します。通常は正の値を持ち、ドライバーはこの値を増減させることで車の動きを調整できます。

調整方向	車体の挙動 (加減速時)	サスペンション特性
増やす	加速時にフロントがより持ち上がり、ブレーキング時はより沈み込みやすい	フロントが柔らかくなり、バンピーな路面で跳ねにくい
減らす	姿勢変化が少なくなり、フロントがフラットを維持しやすい	高グリップ路面でフロントの安定性・予測性が向上

ロアアーム高さ (ロールセンター)

ロアアームの高さを調整することでもロールセンターは変わります。これにより IFB8 のパフォーマンスをさらに向上させることができます。

調整方向	ロールセンター	車の動き・特性
低くする	下げる	ロールしやすくなり、スタック感 (グリップが強すぎて動きが鈍い感じ) が軽減
高くする	上がる	ロールしにくくなり、フロントの動きが抑制される。これによりコーナーでの安定性が向上し、一貫したステアリングフィールが得られる

アンチスクワット

アームブロック C
アームブロック D

アームブロック D

アームブロック C							
	下げる			上げる			

なし	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
1mm	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5

アームブロック D							
	狭める			広げる			

なし	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
1mm	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5

リヤト一角

アームブロック D

アームブロック D							
	狭める			広げる			

なし	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
1mm	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5

リヤロアブッシングによるト一角の影響

リヤトーン

リヤトーンは、リアホイールの内向きの角度を指し、IFB8 では $1.5^{\circ} \sim 4.5^{\circ}$ の範囲で調整可能です。

調整方向	リアの動き・特性	車の動き・特性
増やす	リアがロックされ接地性アップ、グリップ向上	ステアリングレスポンスは穏やかになるが、加速時の安定性が向上し、低グリップ路面でのコントロール性も向上。
減らす	リアがフリーになり、旋回性アップ	低速コーナーでのステアリングレスポンスが良くなり、加速時の抵抗も減少する。高グリップ路面ではリアのトラクションが向上し、よりスマーズな加速が可能

リアロアアームの角度と高さ調整

アンチスクワット

加速時にリアサスが沈む力をジオメトリで抑えるのが「アンチスクワット」です。リアアームの前側を高く、後側を低くすることで発生し、IFB8 では標準と 1mm シムの組み合わせで $0.5^{\circ} \sim 5.5^{\circ}$ まで調整可能です。

調整方向	加速時の動き	車の動き・特性
増やす	リアの沈み込みを抑え、トラクションを得やすい	ブレーキング時にはリアがフリーとなり、旋回性が向上。これにより低グリップ路面で車の向きを変えやすくし、パワーオン時のリアの滑りを抑える。
減らす	リアが沈み込みやすく、コーナリング時のロール量を増える	バンピーな路面では、リアの追従性が向上。高グリップ路面ではコーナリング時の安定性を高める。

ロアアーム高さ (ロールセンター)

調整方向	ロールセンター	車の動き・特性
低くする	下げる	コーナーでのロールが増加。予測しやすい動きとなり、ドライバーが車の挙動を掴みやすい
高くする	上がる	コーナーでのロールが減少。リアの動きが抑制されることにより、不要な動きが減少し、より安定したフィーリングが得られる

IFB8 ギヤ比表 (64 ピッチ)

ギヤ比

スパーギヤ

クラッチベル	45T	46T	47T
13T	11.450	11.704	11.959

ギヤ比

ギヤ比は、ピニオンとスパーギヤの比率を示します。IFB8 では、スパーギヤを 45 ~ 47T の範囲で変更可能です。

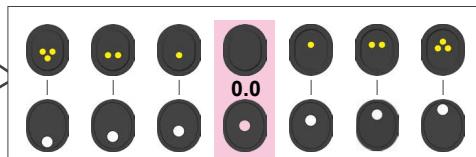
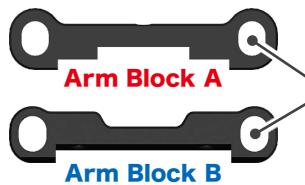
スパーギヤ (ギヤ比)	車の動き・特性
小さく (ギヤ比を長く)	最高速が向上し、加速特性はマイルドになります。低グリップ路面でスマーズな加速が求められる状況や、ストレートの長いコースに最適です。
大きく (ギヤ比を短く)	加速特性がシャープになります。コーナー出口のジャンプや、加速重視の短いサークルに最適です。

IFB8 SUSPENSION MOUNT CHART

IFB8
1/8 SCALE NITRO BUGGY

FRONT KICK UP

		Unit: degree						
		Arm Block A						
		Down			Up			
Arm Block B	Up	-3.0	-2.5	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0
Arm Block B	Up	-2.5	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5
Arm Block B	Up	-2.0	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0
Arm Block B	Up	-1.5	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5
Arm Block B	Up	-1.0	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0
Arm Block B	Up	-0.5	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5
Arm Block B	Up	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0
Arm Block B	Down							
Arm Block B	Down							



Lower arm angle and height adjustment

KICK UP

The IFB8 features a 10-degree skid angle built into the main chassis, but further adjustment of the lower arm's ground angle is possible by changing the mounting height of the lower suspension pins. This adjustment is referred to as "kick-up." Kick-up refers to the angle defined by arm blocks A and B. It usually has a positive value, and drivers can adjust this value to fine-tune vehicle.

Adjustment Direction	Main Effect	Suspension Characteristics
Increase	Front end lifts more during acceleration and sinks more during braking	Soft front end to prevent bouncing on bumpy surfaces
Decrease	Less posture change and easier to maintain a flat front	Improved front stability and predictability on high-grip surfaces

Lower Arm Height (Roll Center)

Adjusting the height of the lower arms also affects the roll center. This can be strategically used to enhance the IFB8's performance.

Adjustment Direction	Roll Center	Vehicle movement/characteristics
Lower	Decreases	More roll, reduced "stuck" feeling
Higher	Increases	Roll is less likely to occur, and frontal movement is suppressed. This improves stability in corners and provides a consistent steering feel.

ANTI SQUAT

		Unit: degree						
		Arm Block C						
		Down			Up			
Arm Block D	Spacer							
Arm Block D	Spacer	None						
Arm Block D	None	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
Arm Block D	1mm	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5
Arm Block D	Spacer	1mm						
Arm Block D	None	2.5	3.0	3.5	4.0	3.5	5.0	5.5
Arm Block D	1mm	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5



Rear lower arm angle and height adjustment

ANTI SQUAT

Under acceleration, a force pushes the rear suspension downward. Adjusting the geometry to reduce this force is called anti-squat. Anti-squat occurs when the front of the rear arm is higher than the rear. On the IFB8, it can be adjusted within a range of 0.5° to 5.5° using standard or 1mm shims.

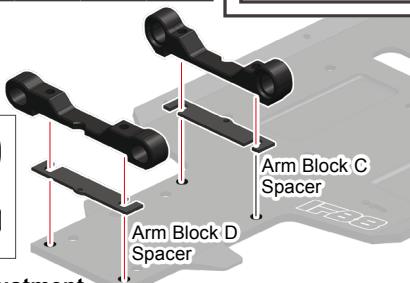
Adjustment Direction	Motion at acceleration	Vehicle movement/characteristics
Increase	Rear sinking is reduced, making it easier to gain traction.	The rear of the car becomes free under braking, improving turning performance. This makes it easier to turn the car around on low-grip surfaces and reduces rear slippage when power is turned on.
Decrease	Rear tends to sink more and rolls more when cornering	Improved rear tracking on bumpy surfaces. Improved cornering stability on high-grip surfaces.

Lower Arm Height (Roll Center)

Adjustment Direction	Roll Center	Vehicle movement/characteristics
Lower	Down	Increased roll in corners. More predictable movement, making it easier for the driver to grasp the car's behavior.
Higher	Up	Roll in corners is reduced. Reduced rear movement reduces unwanted movement and provides a more stable feeling.

REAR TOE ANGLE

		Unit: degree						
		Arm Block D						
		Narrow			Wide			
Arm Block D	Spacer							
Arm Block D	Spacer							
Arm Block D	None	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5
Arm Block D	1mm	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5
Arm Block D	Spacer	1mm						
Arm Block D	None	2.5	3.0	3.5	4.0	3.5	5.0	5.5
Arm Block D	1mm	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5



Effect of rear lower bushing on toe angle

Rear toe-in

Rear toe-in refers to the inward angle of the rear wheels, and it can be adjusted on the IFB8 from 1.5° to 4.5°.

Adjustment Direction	Rear movement/characteristics	Vehicle movement/characteristics
Increase	Rear locks and ground contact is improved / Improved grip	Steering response becomes milder, but stability is improved during acceleration and control is improved on low-grip surfaces.
Decrease	Decreasing toe-in frees up the rear, improving cornering ability	Sharpens steering response in low-speed corners and reduces drag during acceleration. On high-grip tracks, it improves rear traction for smoother acceleration.

IFB8 GEAR RATIO

Gear Ratio	SPUR GEAR	CLUTCH BELL	13T	45T	46T	47T
	46T					
			11.450	11.704	11.959	
Gear Ratio	SPUR GEAR (Gear Ratio)	Rear movement/characteristics				
Smaller spur gear (longer gear ratio)	45T	Maximum speed is increased and acceleration characteristics become milder. Ideal for situations where smooth acceleration is required on low grip surfaces or on courses with long straights.				
Large spur gear (short gear ratio)	47T	Acceleration characteristics are sharpened, allowing for an agile exit. Ideal for jumps at corner exits and short circuits where acceleration is important.				

INFINITY