

NISSAN R381



1/18 SCALE SERIES NO.2

1/18 チャレンジャーシリーズNO.2

ニッサンR-381

1969年7月発売キット



The roots of Nissan's participation in motor car racing goes back to March 1964 with the 2000cc Skyline GT, when the company was known as Prince, not Nissan. Defeated at the hands of the Porsche 904 in the 2nd Japanese Grand Prix led to the development of the R380. The Prince company was taken over by the Nissan Automobile Company and the car became known as the Nissan R380. To participate in the 4th Japanese Grand Prix an improved version, the R380-II was released by the same technical crew as before. The new racing car was greatly reduced in weight from 660kg to 575kg. The R380-II eventually finished second.

The Nissan R381 made its debut at the 5th Japanese GP race in 1968, with a newly designed Chevrolet 5.5 liter engine, ready to compete in the new Group 7 class. This R381 defeated the Porsche Carrera 10 and the Lola Mk.III winning the coveted Grand Prix title. It featured a monocoque constructed chassis and a steel pipe space frame with honeycomb panels to reduce weight. During training several closed body versions were seen, but in the actual races only open bodied R-381's participated. The open bodied architecture was lighter in weight, allowed a greater field of view and there was no need to ventilate the cockpit. Perhaps the most noteworthy feature of the R381 was the rear wing called the "aerostabilizer". It differed from the wings of its counterparts (for example the Chaparral) due to the left and right sections, both of which were linked to and operated with input from the suspension. The unique aerostabilizer worked well, preventing the body lifting from the ground and improving traction with the road. When cornering, movement from the suspension was translated through to the rear part of the aerostabilizer via an oil pressure differential

in an oil-filled pipe. When braking too, the stabilizer was also designed to work like an air-brake. Both sections of the wing were set usually at an angle of 7° 30' to the ground.

The Nissan R381 was powered by Chevrolet's 90° V-8 cylinder, 5461cc push rod OHV engine due to the delay of Nissan's own planned engine release. The Chevrolet's engine was a down-draught type equipped with a twin choke waver carburetor in a quadruple arrangement. The engine was tuned at the Moon Shop, an American engine tuning firm in Los Angeles, and had a driving power of more than 460hp. The engine was then slightly modified by Nissan. The lubricating system was changed to a dry sump variety and the oil pan was redesigned to be more durable at high speeds.

Specifications of the Nissan R381

Type of engine	Chevrolet's V-8
Number of Cylinders	8
Displacement	5461cc
Maximum Output	460hp/6300rpm
Maximum Speed	320 + km/h
Overall Length	4411mm
Width	1790mm
Height (with wing)	1265mm
Height (without wing)	1005mm
Gasoline Tank	160 liters
Overall Weight	921kg

1964年の第2回日本グランプリにスカイラインGTを7台送り込んで必勝を期したプリンス自動車はボルシェ 904に敗れ、これを機に全く新しいプロトタイプ・レーシングカーの製作に着手しました。翌年には早くもR 380 第1号車を開発して谷田部の速度記録挑戦にデビューさせ、さらに1966年の第3回日本グランプリに日本初の本格的なミッドシップエンジン・プロトタイプカー、プリンスR 380 がサーキットにその姿を現したのです。このレースは4台のR 380 と滝進太郎が操るボルシェカレラ6との戦いになりましたが、ボルシェのリタイヤによって砂子義一の乗るR 380 の勝利に終わったのです。この後プリンス自動車は日産自動車と合併、マシンの名称もプリンスR 380 からニッサンR 380 に変わりました。1967年、第4回日本グランプリでは前年の優勝マシンの発展型、ニッサンR380-IIが登場。名称こそニッサンですが、このマシンの設計は1型と同じプリンス系のもので、東京荻窪のNP車両第2設計課、桜井真一郎をチーフとする技術陣の手によって作られたのです。レースでは4台のニッサンR380-IIと3台のボルシェカレラ6の宿命の対決となり、R380-IIはボルシェのスピーンに巻き込まれて大きく後退し、ボルシェに勝利を許したのです。そして迎えた1968年、第5回日本グランプリにニッサンは新しいグループ7マシンを登場させました。これがニッサンR381です。ボディはアルミとハニカムパネルをサンドイッチした軽量のセミモノコック構造で、これにエンジンまわりの鋼管サブフレームとグラスファイバーの前後カウルという構成となっていました。

た。練習段階ではクロズドボディが何台か現れましたが、実戦には重量の軽減と視界の確保、コックピット内のベンチレーションが不要などの利点から全てオープンボディを採用。エンジンは当初、自社製を予定していましたが製作が間に合わず、460馬力を発揮するシボレーの5.5リッターV8エンジンを搭載しました。このR 381の最も大きな特徴は、エアロスタビライザーと呼ばれる左右2分割のリヤウイングでしょう。シボレーV8エンジンのハイパワーを有効に路面に伝えるために考え出されたこのメカニズムは、サスペンションのアップアームに連結されたオイルダンパーが、サスペンションの上下動にあわせてウイングを動かすと言うものでした。つまり、コーナリングでロールするマシンはイン側のタイヤに駆動力が有効に伝わらないばかりか、タイヤが路面から離れる(インリフト)ことがあります。このような時に、イン側のエアロスタビライザーが立ち上がることで、ウイングが風圧を受けてイン側のタイヤを路面に押しさえつける働きをします。さらに、このエアロスタビライザーはブレーキング時には両側とも立ち上がり、エアブレーキの役割を果たすように工夫されていました。コーナーごとにエアロスタビライザーを羽ばたかせるように動かして、安定したハイスピードコーナリングを見せることから怪鳥と呼ばれたニッサンR 381。第5回日本グランプリに3台が参戦したR 381のうち、北野元選手がドライブするカーNo20は80周480kmのレースを見事に制し、ボルシェカレラ10を破って前年の雪辱をはらしたのです。

作る前に必ず
お読み下さい。

Read before assembly.
Erst lesen — dann bauen.
A lire avant assemblage.

★お買い求めの際、または組み立ての前には必ずキットの内容をお確かめ下さい。
★組み立てに入る前に、説明図をよく見て、全体の流れをつかんで下さい。
★接着剤、塗料は、必ずプラスチック用をお使い下さい。(別売)
★接着剤や塗料を使用する際は、十分換気に気をつけて下さい。
★メッキ部品を接着する時は、必ず接着面のメッキをはがして下さい。

★Study the instructions thoroughly before assembly.

★Use plastic cement and paints only (available separately).

★Use cement sparingly and ventilate room while constructing.

★Remove plating, if any, from areas to be cemented.

★下図の工具を用意して下さい。

★Tools recommended

接着剤(プラスチック用)

Cement

ニッパー

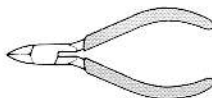
Side cutter

ナイフ

Modeling knife

ピンセット

Tweezers



塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

TS-8 ●イタリアンレッド / Italian red

TS-16 ●イエロー / Yellow

TS-26 ●ビュアーホワイト / Pure white

X-2 ●ホワイト / White

X-7 ●レッド / Red

X-8 ●レモンイエロー / Lemon yellow

X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black

XF-1 ●フラットブラック / Flat black

XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminum

XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey

TAMIYA COLOR

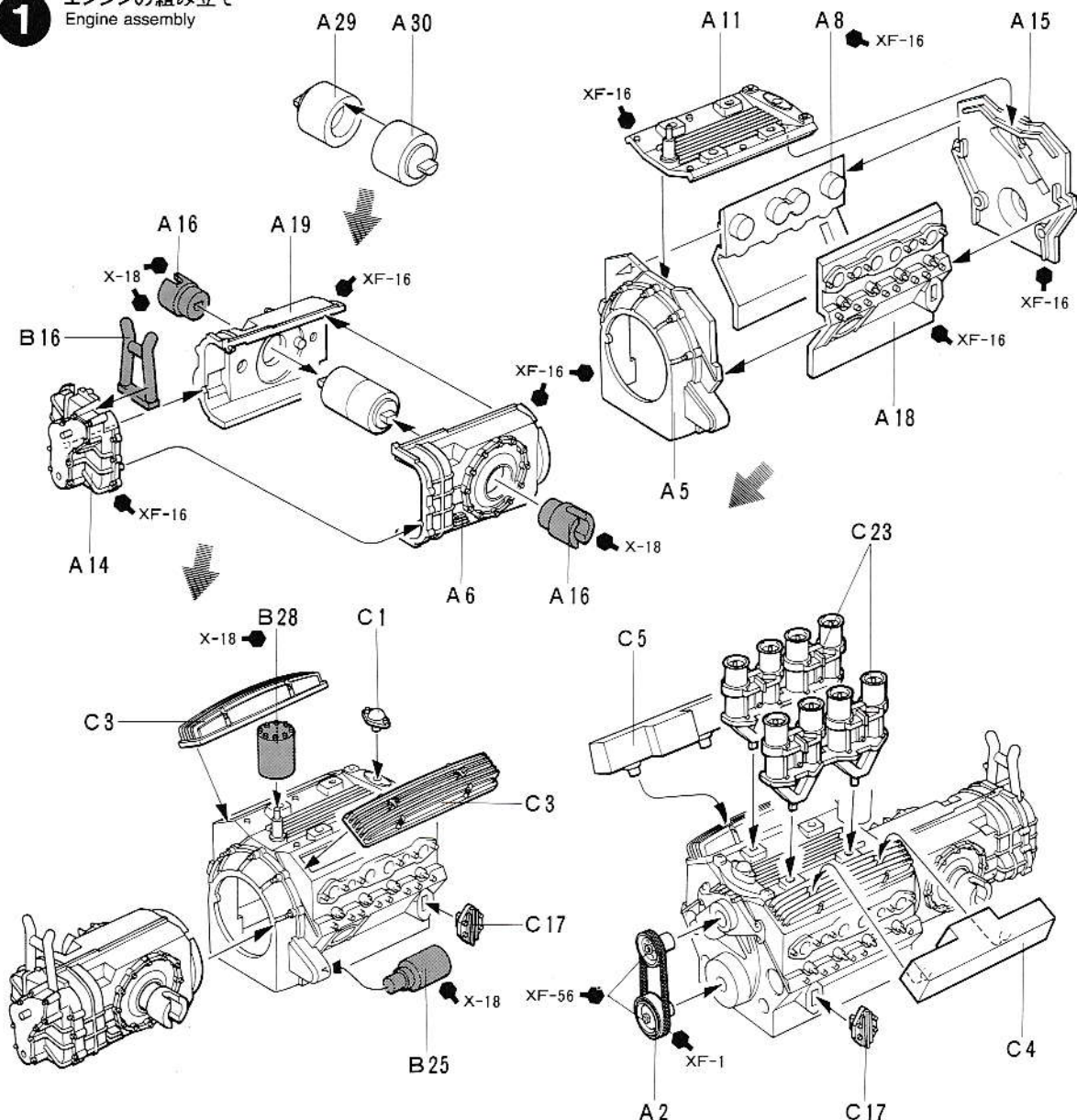
タミヤカラー(エナメル塗料)

筆塗り塗装にぴったり。のびがよく筆ムラ、泡立ちもほとんどなし。つやの良さもエナメル塗料ならではの。もちろんスプレー塗装もOK。

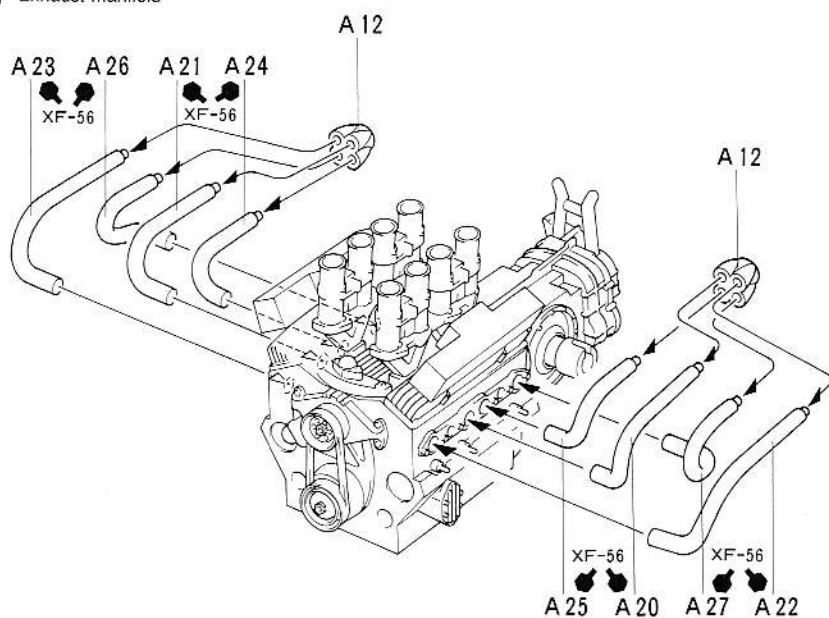


指定色 ゼッケン No.18...TS-8
Wing color: Car No.20...TS-16

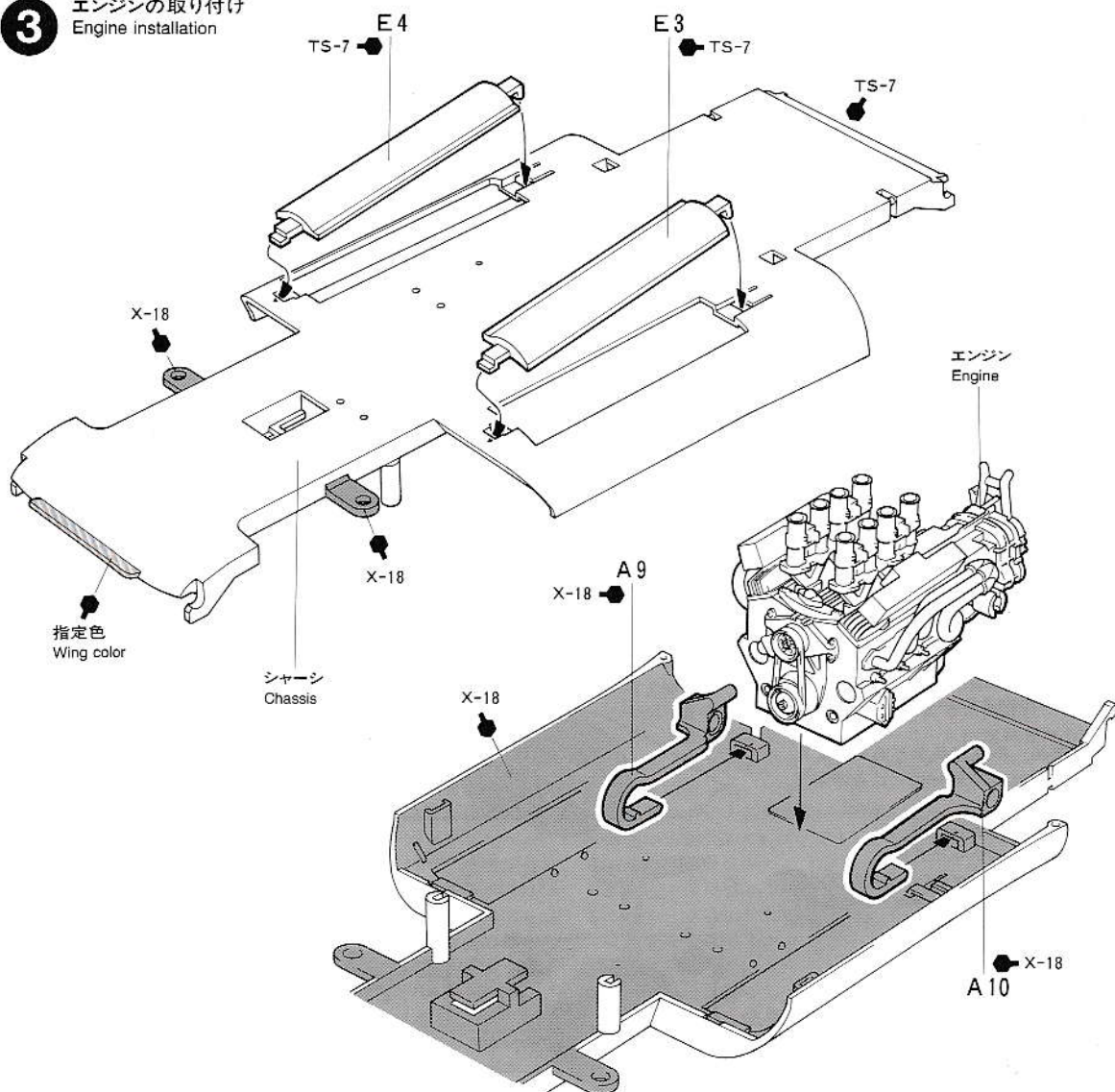
1 エンジンの組み立て Engine assembly



2 エキゾーストパイプの取り付け Exhaust manifold



3 エンジンの取り付け Engine installation



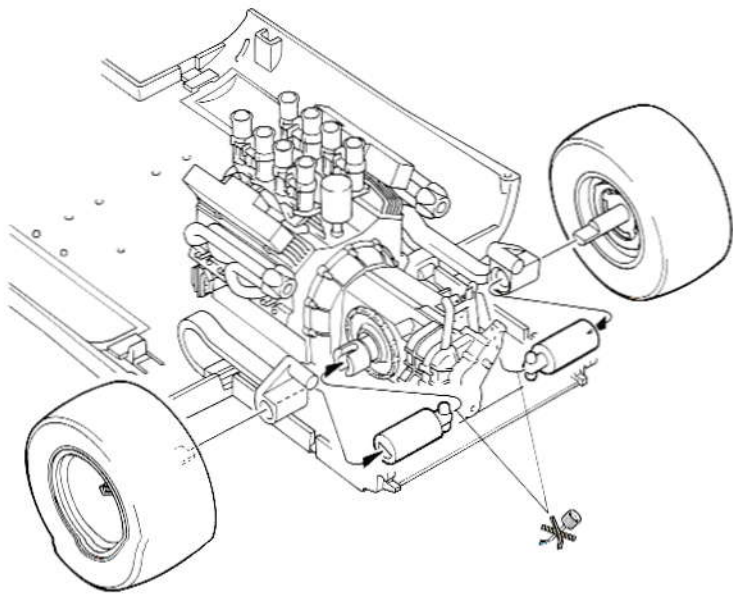
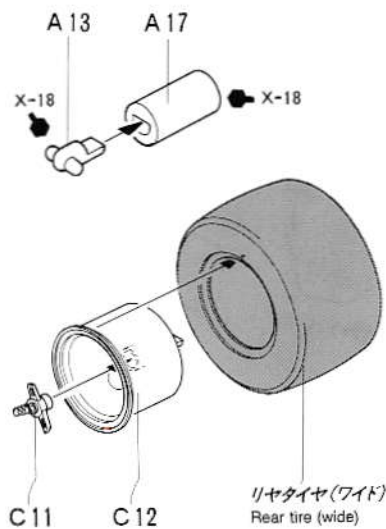
4

リヤタイヤの取り付け Attaching rear wheels

★各 2 個つくります。
★Make 2.

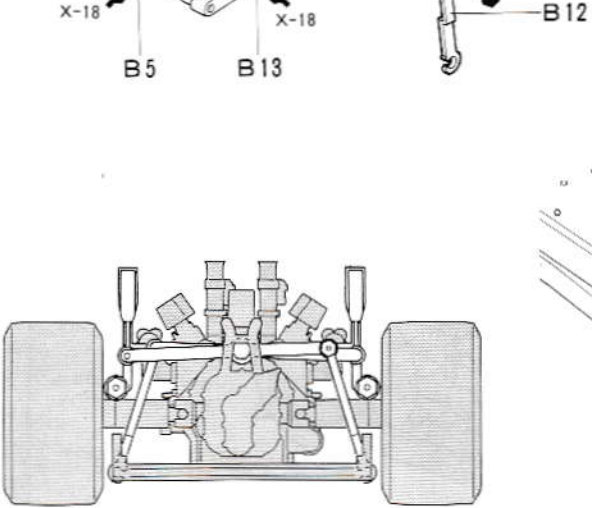
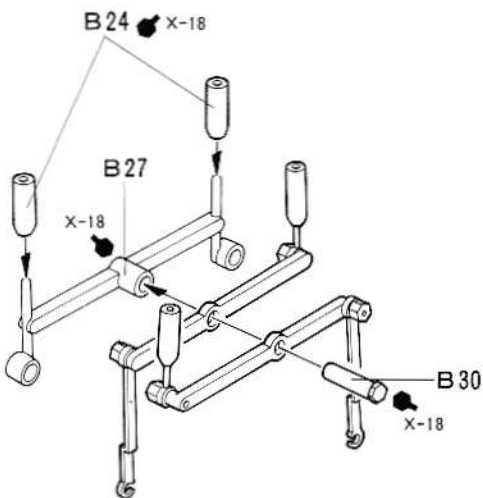
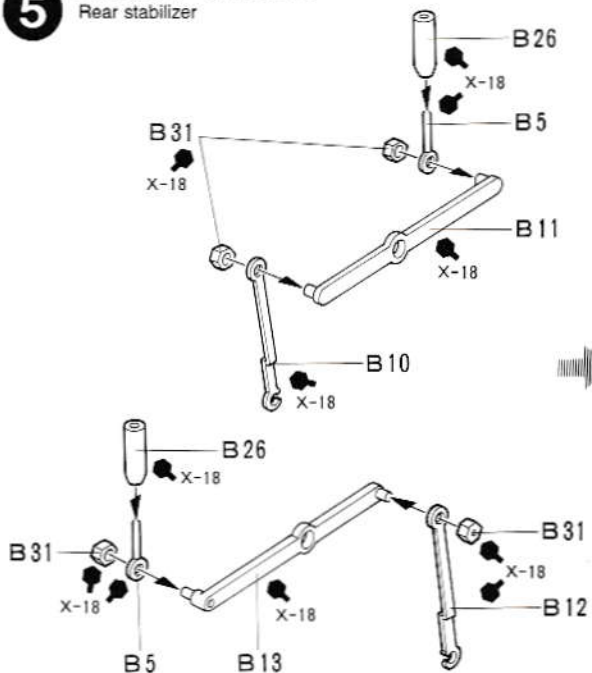


このマークの所は接着不要です。
Do not cement.

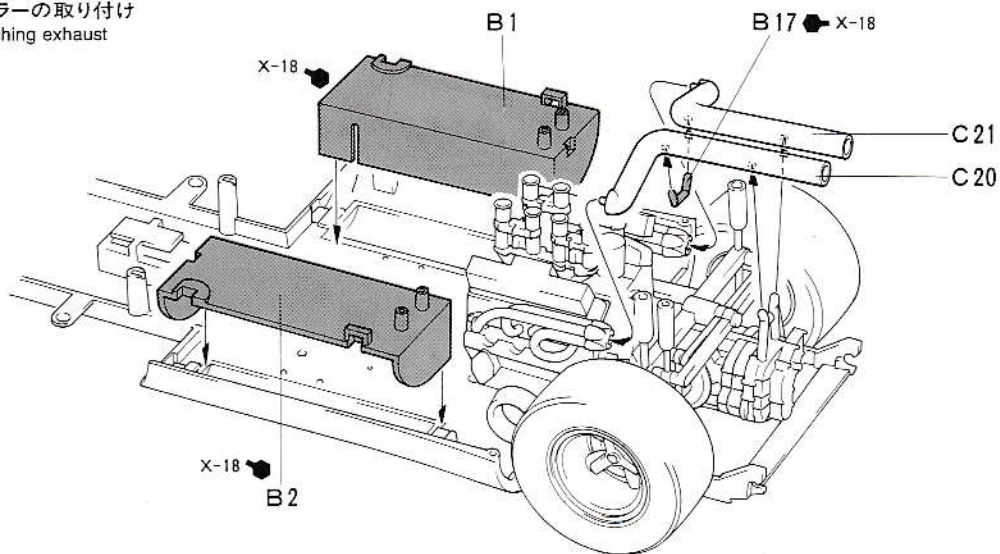


5

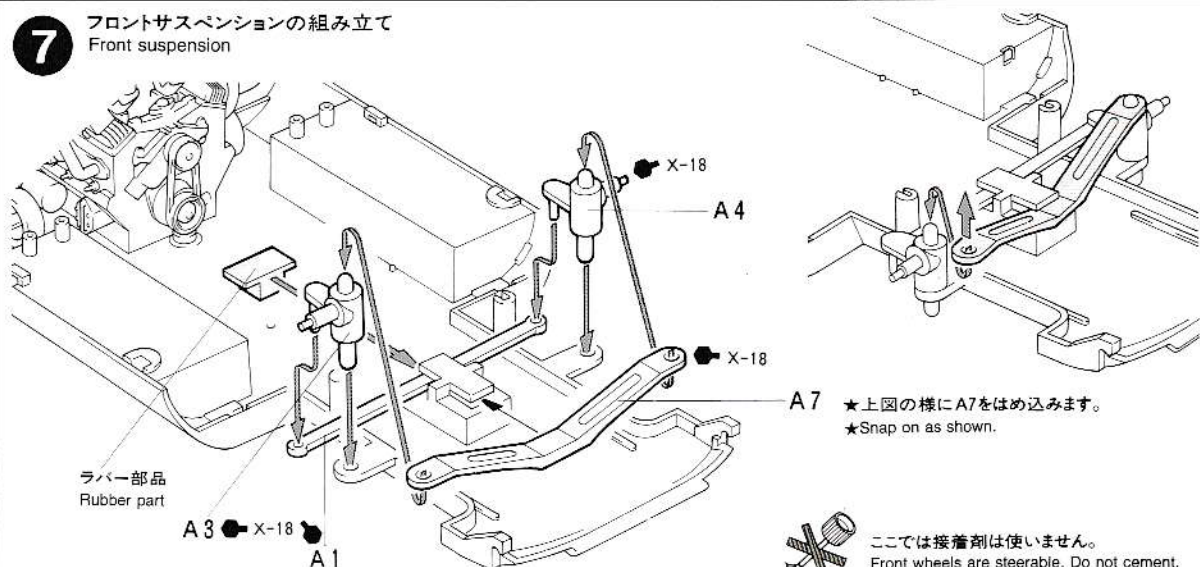
スタビライザーの組み立て Rear stabilizer



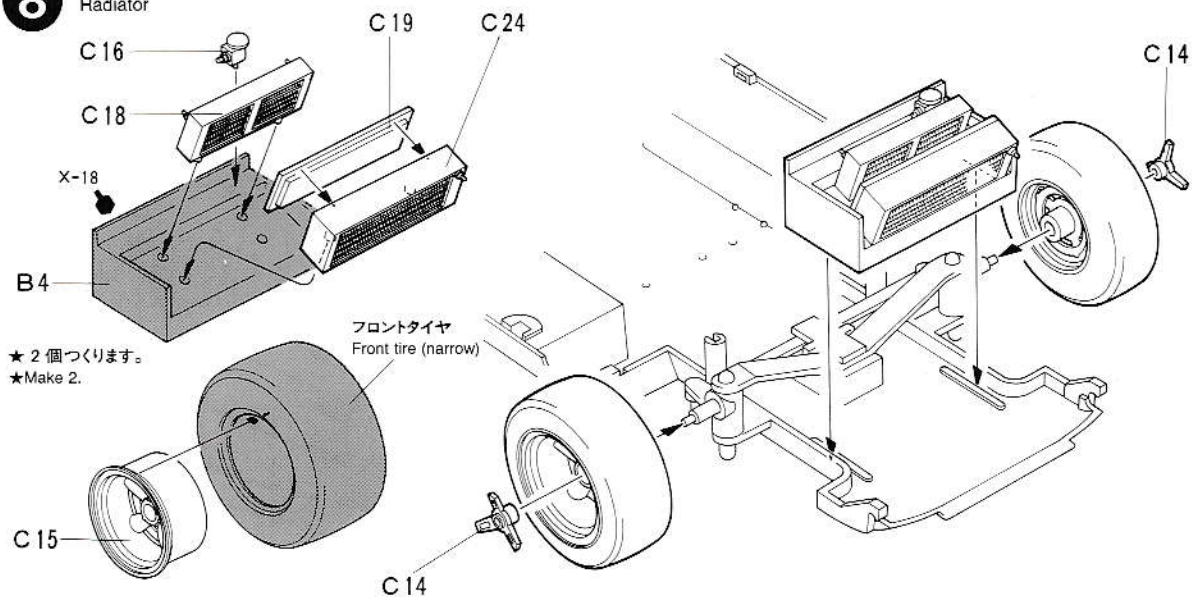
6

マフラーの取り付け
Attaching exhaust

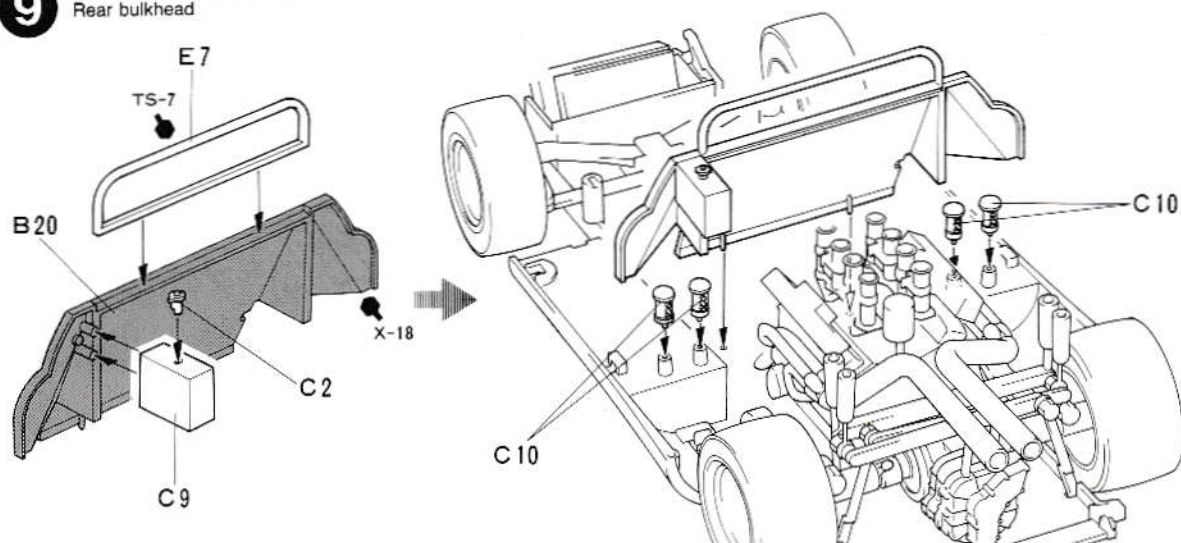
7

フロントサスペンションの組み立て
Front suspension

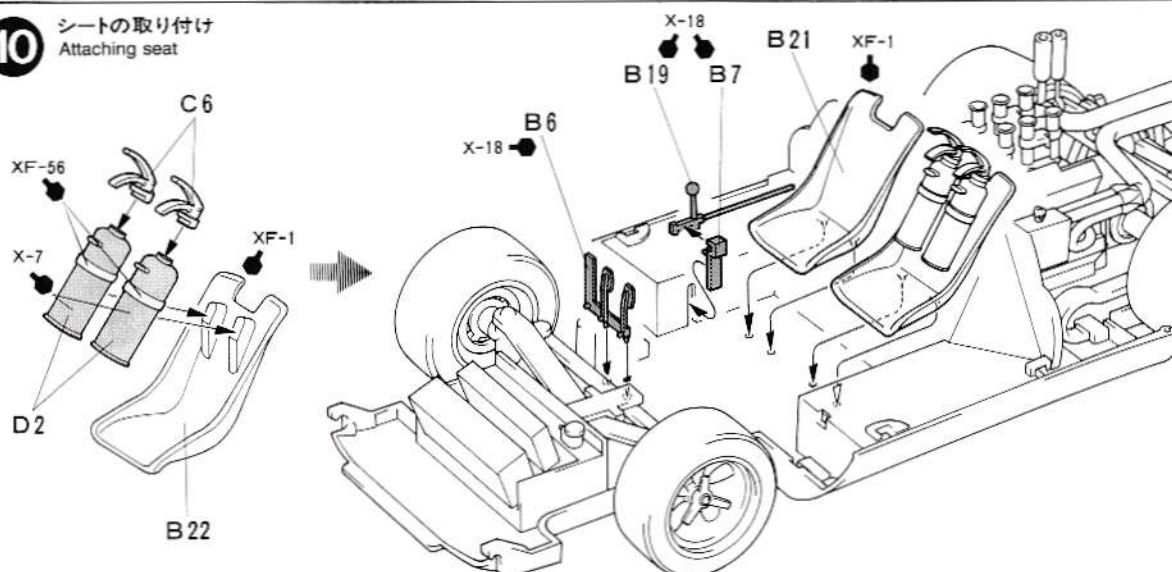
8

ラジエターの取り付け
Radiator

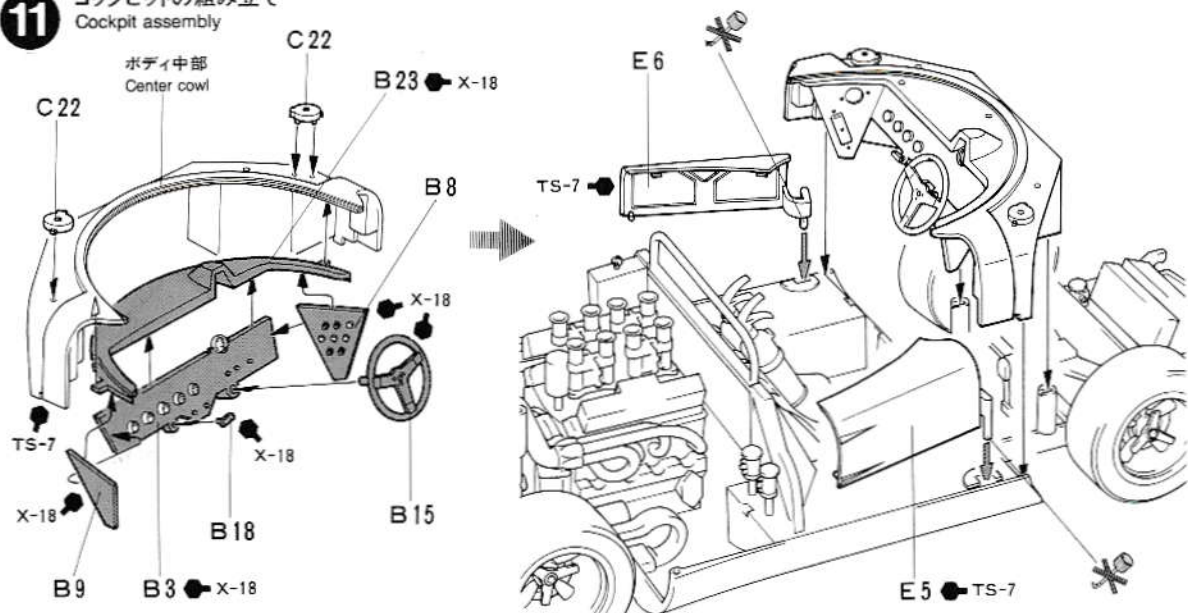
9 リヤバルクヘッドの組み立て Rear bulkhead



10 シートの取り付け Attaching seat

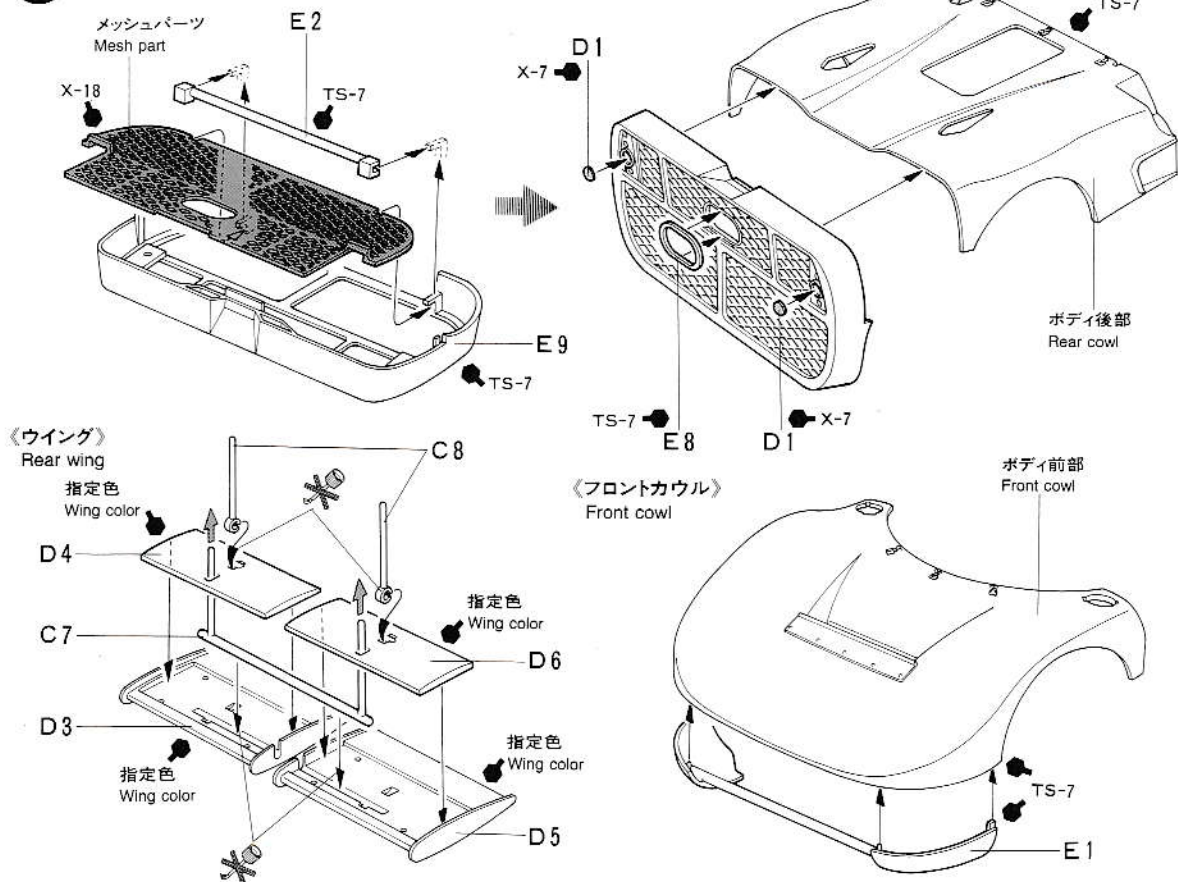


11 コックピットの組み立て Cockpit assembly



12 カウリングの組み立て Cowling assembly

《リヤカウル》 Rear cowl



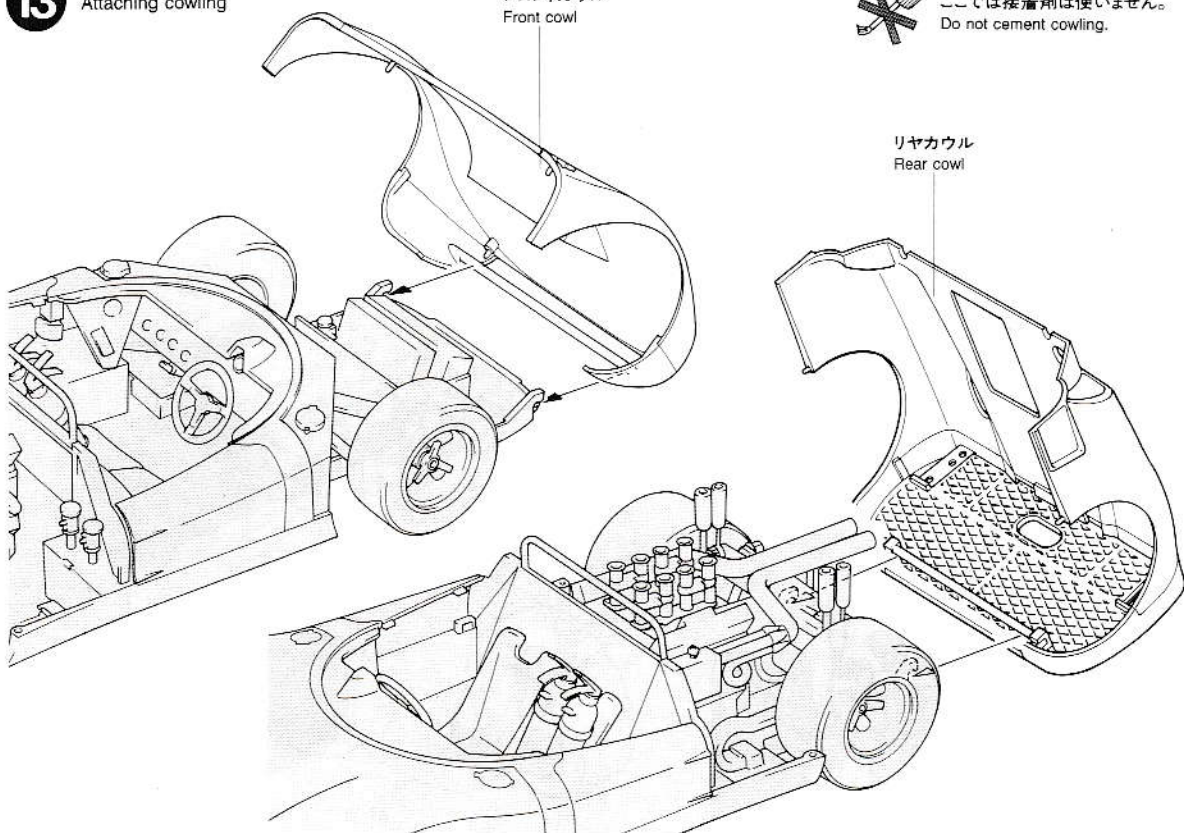
13 カウリングの取り付け Attaching cowling

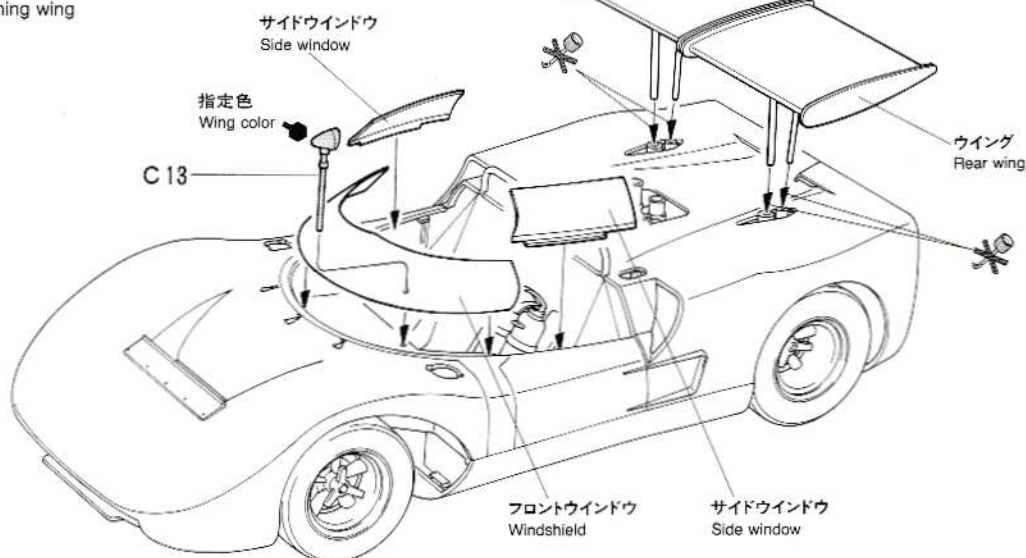
フロントカウル Front cowl



ここでは接着剤は使いません。
Do not cement cowling.

リヤカウル Rear cowl





PAINTING

《ニッサンR381の塗装》

1968年、富士スピードウェイで行われた第5回日本グランプリに参戦した3台のニッサンR381は、いずれもレーシングホワイトのボディカラーとなっていました。そしてR381の最大の特徴ともなっている2分割のアロスタビライザーは、マシンごとにカラーリングが変えられていました。見事に優勝を勝ち取った北野元選手のカートNo.20はレモンイエロー、ポールポジションを獲得した高橋国光選手のカートNo.18はレッド、そしてもう1台の砂子義一選手のカートNo.19はブルーに塗られていました。細部の塗装については説明図中に示しましたので参考にして下さい。細かな部品はランナーについているうちに塗装するのが効果的です。細部まで入念に塗装すれば、モデルの質感をいっそう引き立てて、見応えを高めてくれることでしょう。

PAINTING THE NISSAN R381

The body of the Nissan R381 was finished overall gloss white. The aerostabilizer was painted in a different color according to the car, for identification: red for the car No.18 driven by Kunimitsu Takahashi; and yellow for the car No.20 driven by Moto Kitano. Detail painting is called out during construction and should be done at that time. Apply decals referring to the instructions. Take care when overspraying the model with clear, as it could damage the decals if improperly applied.

万一不良部品、不足部品などありました場合には、当社アフターサービス係までご連絡下さい。

〒422 静岡市愚田原3-7

田宮模型アフターサービス係

お問合せ電話番号 静岡 054-283-0003

東京 03-3899-3765(静岡へ自動転送)

営業時間 平日(月～金曜)8:00～17:00祝日▶休み

タミヤの総合カタログ

タミヤの全製品を詳しく解説した総合カタログは年に1回発行。ご希望の方は模型店でおたずね下さい。

★★★★ 田宮模型
静岡市愚田原3-7 〒422

APPLYING DECALS

《スライドマークのはりかた》

- ①はりたいマークをハサミで切りぬきます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上におきます。
- ③台紙のはしを手でもち、貼る所にマークをスライドさせてモデルに移して下さい。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。

⑤やわらかい布でマーク内側の気泡をおししながら、おしつけるようにして水分をとります。

DECAL APPLICATION

1. Cut off decal from sheet.
2. Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
3. Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
4. Move decal into position by wetting decal with finger.
5. Press decal gently down with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

MARKINGS

