

PORSCHE 910

CARRERA 10



TAMIYA

BIG SCALE 3

1/12 ビッグスケールシリーズ
ポルシェ910 カレラ10



1:12 IDENTICAL SCALE

ポルシェの歴史

フォルクスワーゲンの設計者としても知られるフェルディナント・ポルシェ博士とその長男フェリー・ポルシェによって設立されたポルシェ。高性能スポーツカーメーカーとしてはもちろん、レースでもその名を轟かせているポルシェの名を冠した最初の車が誕生したのは1948年のことです。356プロトタイプ1号車と呼ばれるオープン2座席のこの車は、フォルクスワーゲンをベースに仕上げられた高性能スポーツカーでした。このプロトタイプ1号車は後の量産モデルとなる356シリーズとは違い、シャーシにパイプフレームを採用し、1131ccの空冷水平対向4気筒エンジンはミッドシップマウントされていました。ポルシェはまさにスポーツカーメーカーとして産声を上げたのです。

そのポルシェのレース活動は早くも1951年にスタートします。この年のル・マン24時間レースに正式にワークス参戦。1086ccの空冷水平対向4気筒エンジンをリヤに搭載したポルシェ356クーペを投入して1100ccクラスで優勝、デビュー戦を飾ったのです。以後、ポルシェはおもに小型スポーツカーの分野で無敵の勝利を積み重ねていくことになりました。1498ccの水平対向4気筒エンジンをミッドシップマウントした53年発表の550スパイダー、550スパイダーをさらにパワーアップした57年のRSKタイプ718と年を追うごとに改良が加えられ、59年から投入されたR5シリーズは最終的に2.2リッター水平対向8気筒、出力270馬力のエンジンを持つまでに発展。次々とビッグレースで好成績を収めていったのです。また、フォーミュラレースにも意欲を見せ、1960年にはF2レース、62年にはタイプ804を送り込んでF1レースにも参戦しました。そして1964年、ポルシェ初の市販レーシングモデルであり、後のレーシング・ポルシェのベースとなった904カレラGT Sが登場。ボックス断面のはしご型フレームに軽量なFRP製ボディを載せ、重量はわずかに575kg。またエンジンは4気筒4カムシャフトを大幅に改良して搭載。2リッタークラスで圧倒的な強さを訪ったのです。さらに、1966年には新しい国際レース規定に合わせたレーシングスポーツ906(カレラ6)を開発。鋼管スペースフレームシャーシに、前後ともダブルウィッシュボーンのサスペンションを採用。FRP製ボディはノーズが極端に低く、左右のフェンダーが盛り上がったボディラインを持ち、210馬力を発揮する空冷水平対向6気筒エンジンを搭載

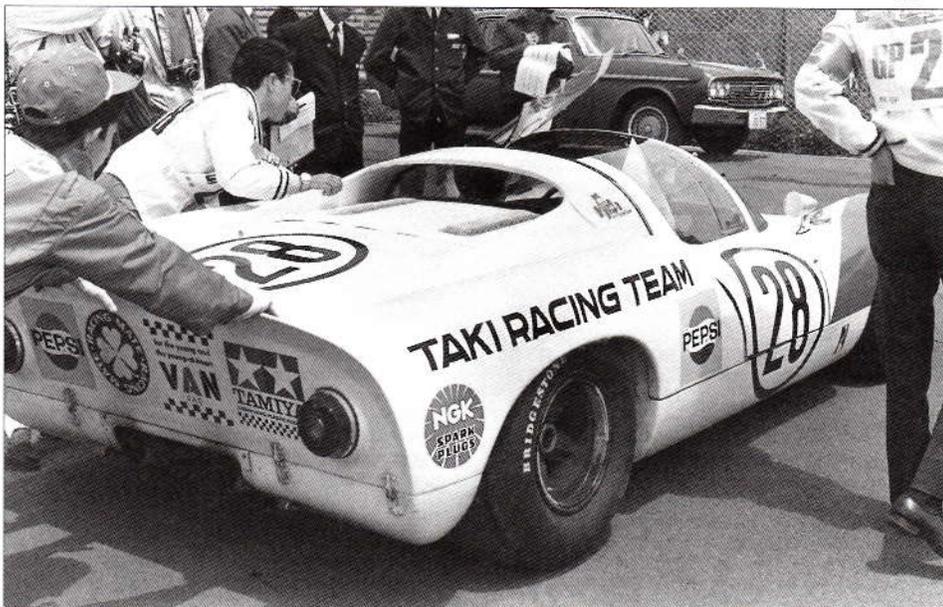
載していました。グループ4スポーツカーの認定を受けるために50台が生産されたカレラ6は、ワークスとしてはもちろん、プライベートチームに販売されて数々のレースで活躍、66年の2リッター・ワールドスポーツカークラスのメーカー・チャンピオンシップをポルシェにもたらしただのです。

ポルシェ910・カレラ10

1967年、ワールドスポーツカー・マニュファクチャラーズ・チャンピオンシップの第1戦、デイトナ24時間レースにポルシェはカレラ6の改良型、910(カレラ10)を投入します。いっそうの軽量化が図られた車体構成に加え、15インチから13インチに小径化されたホイールでフロントフェンダーの盛り上がりや緩やかになり、後部が完全なフラットデッキ形状となるなど、空力的により優れたスタイルを実現。またリヤサスペンションは当時のF1マシンと同様の4リンク型に改良されました。カレラ6と同排気量の1991ccの水平対向6気筒エンジンは、ウェーバーキャブレターからポッシュ製の燃料噴射装置に変更したことで220馬力にパワーアップされ、またよりハイパワーな排気量2195ccの空冷水平

対向8気筒エンジンを搭載したモデルもありました。カレラ10はデビューレースでクラス最上位となったのはもちろん、総合でも4リッターエンジンを搭載した3台のフェラーリに続いて堂々4位に食い込み、さらにイタリアはシシリー島の一般公道で繰り広げられる伝統のロードレース、タルガ・フローリオとドイツのニュルブルクリンク1000kmレースでは表彰台を独占。1967年の2リッター・スポーツカークラスのシリーズチャンピオンを獲得してクラス無敵の速さを見せてつけたばかりでなく、大排気量車を破ってポルシェの名声をいっそう高めたのです。

また、1968年に開催された第5回日本グランプリにも、2リッター6気筒エンジンを搭載したカレラ10がタキ・レーシングチームから参戦。5.5リッターのニッサンR381、3リッターのトヨタ7といったワークス勢、さらに大排気量のローラ勢などを相手に善戦。優勝こそR381に譲ったものの、生沢徹のドライブするカレラ10は、一時はトップに迫る走りを見せつけたばかりか、2台のR381やトヨタ7勢を振り切った見事に2位を獲得。日本のモータースポーツファンにポルシェの高性能を強烈にアピールしたのです。



PORSCHE 910 CARRERA 10



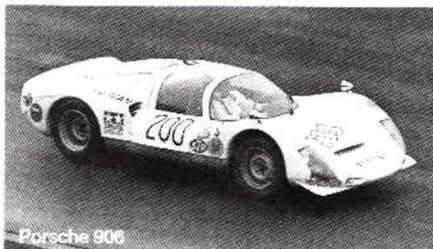
The History of Porsche

Porsche's race activity began in 1951, when they entered a works team into the Le Mans 24-hour race. It was Porsche's "356" 1,100cc coupe that raced to first place in the 1,100cc class, and sparked a series of sweeping victories in the small sports-car class. In 1953, Porsche developed a pure racing machine powered by a four-camshaft 1,498cc, midship mounted engine. It was an open two-seater of entirely new design. The machine made a brilliant debut at the 1953 Paris Show and was put on the market as the 550 Spyder at the end of 1954. Undergoing various improvements year by year, the 550 Spyder became the RSK Type 718 in 1957. In 1959, the RS Series was introduced, which would ultimately come to be equipped with a 2.2l, horizontally opposed 8-cylinder engine with an output of 270hp.

Making impressive results race after race, Porsche also started to show interest in Formula races. In 1960 they hit some F2 races and in 1962, the Type 804 car was entered in the F1 series, and took a victory at the 1962 French Grand Prix. In 1964, Porsche's first production race car, which would become the base of future Porsche race cars, was the Carrera GTS 904. In 1963, Porsche released the Carrera GTS 904 equipped with the GT racing car type midship engine of entirely new design. The light FRP body was mounted on a strong box-section ladder-type frame and the overall weight of the car was only 575kg. The engine employed a remodelled version of the 4-cylinder 4-camshaft 2-litre type, which was mounted on the RS cars. The Carrera GTS 904 won all the 2-litre class races in the 1964 and 1965 seasons.

In 1966, Porsche released an epoch-making new

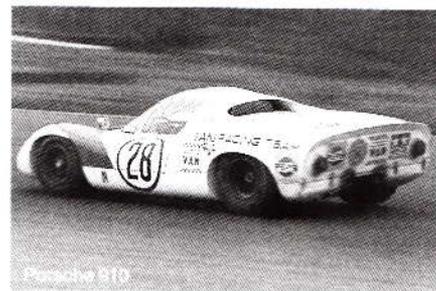
machine, the Porsche 906 Carrera 6. The chassis consisted of multiple steel-pipe space frame. The front suspension was a combination double wishbone coil damper system and the rear suspension was a double wishbone type. Its powerplant was a new SOHC 6-cylinder 1,991cc engine, which offered 210hp. The overall weight of the vehicle was about 600kg and its maximum speed was about 270km/h. The Porsche 906 Carrera 6 triumphed at the Targa Florio race and, by out-running its rival Ferrari Dino, won the 1966 Sports Car Championship in the under two-liter class.



Porsche 910 Carrera 10

In 1967, Porsche entered its new machine, the Porsche 910 Carrera 10 into the first race of the Manufacturers' Championship, the Daytona 24-hour race. Its FRP body closely resembled the overall shape of the Carrera 6, but was made more roundish for aerodynamics, by lowering the nose and reducing the inclination angle of the fender and windscreen. The chassis was also basically the same as that of the Carrera 6, but the four-link rear suspension of

the F1 type was newly employed. The Carrera 10 used the Carrera 6's horizontal opposed type 6-cylinder engine but its power was increased to 220hp by replacing the Weber carburetor with the Bosch fuel-injection system. The overall weight was about 600kg and the maximum speed was about 285km/h. The Carrera 10 showed remarkable results in many races. To begin with, the car took the first place in its class and the fourth place in total number of points at the Daytona 24-hour race where it made its debut. At the Targa Florio and Nurburgring races, it ranked first in the total number of points by outdoing all its rivals including the Ford and the Ferrari whose engine displacement was more than twice as large as the Carrera 10's. In Japan, the Porsche 910 first showed itself at the 1968 Japanese Grand Prix. With Tetsu Ikuzawa at the wheel, it took first place in its class and ranked second to the Nissan R381 in total number of points.



Die Geschichte von Porsche

Porsche's Rennaktivitäten begannen 1951, als man mit einem Werksteam beim 24-Stundenrennen von Le Mans antrat. Prompt war es Porsche's „356er“ 1100cm3 Coupé, das in der 1100cm3-Klasse den ersten Platz einfuhr und damit die Initialzündung für eine Serie von nahezu endlosen Siegen in der kleinen Sportwagenklasse gab. 1953 schließlich entwickelte Porsche ein reines Rennfahrzeug, angetrieben von einem, in der Mitte eingebauten 1498cm3-Motor mit vier Nockenwellen. Es war ein offener Zweisitzer in komplett neuer Konstruktion. Das Fahrzeug gab beim Automobilsalon in Paris eine brillante Antrittsvorstellung und wurde Ende 1954 als 550 Spyder auf den Markt gebracht. Nachdem er Jahr für Jahr den verschiedensten Verbesserungen unterzogen wurde, wurde 1957 aus dem 550 Spyder der Typ RSK 718. Im Jahre 1959 wurde die RS-Serie vorgestellt, die letztendlich mit einem 2,2Liter 8-Zylinder-Boxermotor von 270PS Leistung herauskam.

Nachdem dieser Rennen für Rennen beeindruckende Ergebnisse erzielte, zeigte Porsche auch Interesse am Formel-Rennsport. 1960 beteiligten sie sich an einigen F2-Rennen und 1962 wurde der Typ 804 in der F1-Serie an den Start gebracht, wo er im Französischen Grand Prix 1962 siegreich war. 1964 war es dann Porsche's erstes Rennauto, der Carrera GTS 904, welcher zur Basis aller künftigen Rennwagenentwicklungen von Porsche werden

sollte. Schon 1963 hatte Porsche den Carrera GTS 904 herausgebracht, der nach Art der GT-Rennautos mit einem völlig neu konstruierten Mittelmotor ausgerüstet war. Die leichte GFK-Karosserie war auf einem Steifen Leiterrahmen mit Kastenquerschnitt montiert, wodurch das Gesamtgewicht des Fahrzeugs nur 575kg betrug. Der Motor stellte eine überarbeitete Version der Bauart 4-Zylinder 2-Liter mit 4 Nockenwellen dar, wie er in die RS-Autos eingebaut war. Der Carrera GTS 904 gewann in der Saison 1964 und 1965 alle Rennen der 2-Liter-Klasse.

1966 jedoch brachte Porsche einen epochemachenden Boliden heraus, den Porsche 906 Carrera 6. Das Fahrgestell bestand aus einem ziemlich verwickelten Stahlrohr-Fachwerk. Die Vorderradaufhängung war eine Kombination aus Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern, die Hinterachsaufhängung verfügte über Doppelquerlenker. Sein Triebwerk war der neue SOHC 6-Zylindermotor mit 1991cm3, der 210 PS leistete. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs betrug etwa 600kg und seine Höchstgeschwindigkeit lag bei ca. 270km/h. Der Porsche 906 Carrera 6 triumphierte bei der Targa Florio und gewann, indem er seinen Rivalen Ferrari Dino niederkämpfte, 1966 die Sportwagenmeisterschaft in der Klasse bis 2 Liter.

Porsche 910 Carrera 10

1967 schickte Porsche seinen neuen Boliden, den Porsche 910 Carrera 10, ins erste Rennen um die

Meisterschaft der Sportwagenhersteller, das 24-Stunden-Rennen von Daytona. Seine GFK-Karosserie ähnelte sehr stark dem Gesamtbild des Carrera 6, war aber aus aerodynamischen Gründen stärker abgerundet, indem man die Nase weiter absenkte und den Neigungswinkel von Kotflügeln und Windschutzscheibe verringerte. Das Fahrgestell war im Grunde identisch mit dem Carrera 6, jedoch kam die hintere Vierlenker-Radaufhängung nach Art der F1 neu zum Einsatz. Der Carrera 10 benutzte den 6-Zylinder-Boxermotor des Carrera 6, seine Leistung wurde jedoch auf 220PS angehoben, indem man die Weber-Vergaser gegen ein Bosch-Einspritzsystem austauschte. Das Gesamtgewicht betrug etwa 600kg und die Höchstgeschwindigkeit 285km/h. Der Carrera 10 konnte in vielen Rennen beachtliche Ergebnisse aufweisen. Es begann damit, dass das Auto bereits bei seinem Debut-Rennen beim 24-Stunden-Rennen von Daytona in seiner Klasse den ersten Platz belegte und in der Gesamtwertung den vierten. Bei den Rennen der Targa Florio und am Nürburgring erreichte er in der Gesamtwertung den ersten Rang indem er alle Rivalen niedermachte, einschließlich der Fords und Ferraris, deren Hubraum mehr als doppelt so groß war wie der des Carrera 10. In Japan zeigte sich der Porsche 910 erstmals beim Japanischen Grand Prix 1968. Mit Tetsu Ikuzawa am Steuer nahm er den ersten Platz in seiner Klasse ein und wurde in der Gesamtwertung zweiter hinter dem Nissan R381.

L'Histoire de Porsche

L'activité compétition de Porsche débuta en 1951 avec la participation au 24 Heures du Mans d'une équipe d'usine. Le coupé Porsche 356 1100 prit la première place de la catégorie 1100 cm3 et remporta par la suite de nombreuses victoires dans la classe petites voitures de sport. En 1953, Porsche développa une machine de compétition pure propulsée par un moteur de 1498 cm3 quatre arbres à cames installé en position centrale. Elle fit de brillants débuts au Salon de Paris 1953 et fut commercialisée sous la désignation de 550 Spyder fin 1954. Bénéficiant année après année d'améliorations diverses, la 550 Spyder devint la RSK Type 718 en 1957. En 1957, la série RS fut lancée et sera par la suite dotée d'un moteur 8 cylindres opposés à plat de 2,2 litres développant 270 chevaux.

Enregistrant course après course des résultats impressionnants, Porsche commença à s'intéresser aux courses « Formule ». En 1960, la marque remporta des courses de F2 et en 1962, le Type 804 fut engagé en F1 et remporta le Grand Prix de France cette même année. En 1964, la première voiture de sport Porsche produite en série qui servira de base à toutes les futures voitures de sport

de la marque était la Carrera GTS 904. En 1963, Porsche avait sorti la Carrera GTS 904 équipée d'un moteur entièrement nouveau installé en position centrale. La carrosserie en fibres très légère était installée sur un robuste châssis à double longerons et la poids de la voiture n'excédait pas 575 kg. Le moteur était une version modifiée du 2 litres 4 cylindres 4 arbres à cames monté sur les RS. La Carrera GTS 904 remporta toutes les courses de la catégorie 2 litres des saisons 1964 et 1965. En 1966, Porsche présenta une nouvelle voiture qui marqua son époque, la Porsche 906 Carrera 6. Le châssis était une structure multi-tubulaire en acier. La suspension avant était à double triangulation et amortisseurs et la suspension arrière était à double triangulation. Son moteur était le nouveau SOHC 6 cylindres de 1991 cm3 délivrant 210 chevaux. Le poids total était de 600 kg environ et la vitesse maximale de 270 km/h. La Porsche 906 Carrera 6 remporta la Targa Florio et le Championnat des Voitures de Sport catégorie 2 litres 1966 devançant sa rivale, la Ferrari Dino.

Porsche 910 Carrera 10

En 1967, Porsche dévoila sa nouvelle arme, la Porsche 910 Carrera 10 lors de la première course du Championnat des Constructeurs, les 24 Heures de

Daytona. Sa carrosserie en fibres ressemblait beaucoup à celle de la Carrera 6 mais ses formes étaient plus arrondies pour améliorer l'aérodynamisme. La pointe avant était plus basse et l'angle d'incidence du pare-brise réduit. Le châssis était à la base le même que celui de la Carrera 6 avec une suspension type F1 multi-points à l'arrière. La Carrera 10 utilisait le moteur six cylindres opposés à plat de la Carrera 6 dont la puissance avait été portée à 220 chevaux en remplaçant le carburateur Weber par un système d'injection Bosch. Le poids restait aux alentours de 600 kg et la vitesse maxi atteignait maintenant 285 km/h. La Carrera 10 obtint de remarquables résultats dans diverses épreuves. Pour commencer, la voiture prit la première place de sa catégorie et la quatrième au classement général aux 24 Heures de Daytona dès sa première sortie. A la Targa Florio et au Nurburgring, elle finit première au classement par points devant tous ses rivaux dont Ford et Ferrari dont le moteur avait une cylindrée deux fois supérieure. Au Japon, la Porsche 910 fit sa première apparition au Grand Prix du Japon 1968. Avec Tetsu Ikuzawa au volant, elle termina première de sa catégorie et seconde derrière la Nissan R381 au classement par points.

PAINTING

《ボルシェ910の塗装》

このキットには、1968年に開催された第5回日本グランプリで生沢徹選手のドライブにより総合2位を獲得したゼッケンNo.28用と、1967年のニュルブルクリンク1000kmレースで優勝したゼッケンNo.17用、1967年のタルガフローリオで2位を獲得したNo.174用の3種類のスライドマークがセットされています。ボディカラーはどれもレーシングホワイトで仕上げられていますが、第5回日本グランプリ出場車はタキ・レーシングチームのシンボルマークであるレッドのVラインが描かれ、1967年のニュルブルクリンク1000km優勝車はフロントのトランクカバーがレッドで塗装されていました。また、コックピット部分やエンジンなどメカニズム部分の塗装については説明図中に示し入念な、参考にして下さい。細部にわたる入念な塗装がモデルの仕上がりの実感を高めます。

Painting the Porsche 910 Carrera 10

This kit includes three sets of decals for: car no. 28, which took 2nd place at the Japanese Grand Prix of 1968; car no. 17, which won the Nurburing 1000km race of 1967; and car no. 174, which came in second at the Targa Florio of 1967. The base color of all three vehicles was Racing White. Car no. 28 featured the V-line markings of Taki Racing Team and Car no. 17's hood was painted in red. Detailed painting is called out during construction and should be done at that time. Remember that careful painting greatly enhances the appearance of your model.

Lackierung des Porsche 910 Carrera 10

Dieser Baukasten enthält drei Satz Aufkleber für: Auto Nr. 28, das den 2. Platz beim Japanischen Grand Prix 1968 einnahm, Auto Nr. 17, welches 1967 das 1000km-Rennen auf dem Nürburgring gewann und das Auto Nr. 174, das 1967 als Zweiter bei der Targa Florio einkam. Die Grundfarbe aller drei Fahrzeuge war Racing-Weiß. Auto Nr. 28 zeigte die pfeilförmige Kennzeichnung des Taki Rennteams und die Haube von Auto Nr. 17 war rot lackiert. Die Detailbemalung ist beim Zusammenbau beschrieben und sollte dort vorgenommen werden. Bitte denken Sie daran, dass eine sorgfältige Lackierung den Gesamteindruck Ihres Modells unheimlich aufwertet.

Décoration de la Porsche 910 Carrera 10

Le kit inclut trois jeux de décalcomanies pour : la voiture N° 28 qui prit la deuxième place du GP du Japon 1968, la voiture N° 17 qui remporta les 1000 km du Nurburgring 1967 et la voiture N° 174 qui finit seconde de la Targa Florio 1967. La teinte de base des trois machines est le Racing White (Blanc Racing). La voiture N° 28 portait les marques en V du Taki Racing Team tandis que le capot de la N° 17 était peint en rouge. La peinture des détails doit s'effectuer durant le montage de la maquette. Une peinture soignée est la clé de la réussite d'un modèle.

《使用する塗料》

タミヤからはスプレー式のタミヤカラー(TS、MS)、筆塗り用のエナメル塗料、アクリル塗料(X、XF)、が発売中。説明図中はタミヤカラーのナンバーで指示しました。

Colors required during assembly are denoted by Tamiya Paint Color numbers.

Die beim Zusammenbau erforderlichen Farben werden über die Tamiya-Farbcodierungsnummer angegeben. Les teintes requises lors de l'assemblage sont indiquées par leur code Tamiya dans la notice.

TS-8	● イタリアンレッド / Italian red / Italienisches Rot / Rouge Italien
TS-26	● ビューアホワイト / Pure white / Glanz Weiß / Blanc pur
X-1	● ブラック / Black / Schwarz / Noir
X-6	● オレンジ / Orange / Orange / Orange
X-8	● レモンイエロー / Lemon yellow / Zitronengelb / Jaune citron
X-11	● クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé
X-23	● クリアブルー / Clear blue / Klar-Blau / Bleutranslucide
XF-1	● フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
XF-7	● フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rougemat
XF-56	● メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé

TAMIYA COLOR

タミヤカラー(エナメル塗料)

筆塗り塗装にぴったり。のびが良く筆ムラ、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。



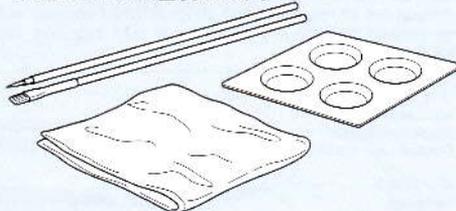
塗装のしかた

《塗装する前に》

各部分の塗装する面のゴミやほこり、油などを柔らかい布で拭き取ってください。中性洗剤で1度洗っておくのもよいでしょう。接着剤のはみ出しやキズは塗装では隠せません。カッターナイフや目の細かな紙ヤスリで修正します。また、パーティングライン(部品にのこる成型工程上の合わせ目)もヤスリをかけ修正塗装します。

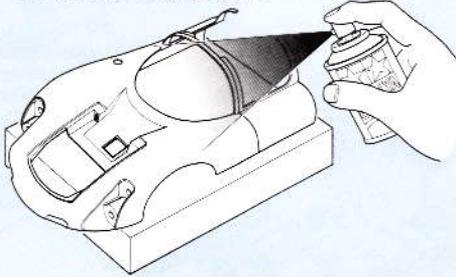
《塗装用具について》

タミヤモデリングブラシ、とき皿、ウエス(ボロ布)をご用意下さい。タミヤでは各種モデリングブラシをとりそろえてあります。筆塗りする場所や用途に合わせてご用意下さい。塗装し終わった筆はウエスでよく塗料をぬぐい取り、溶剤(エナメル用とアクリル用がありますので注意して下さい。)でよく塗料を洗い流し、水洗いしてから塗装します。

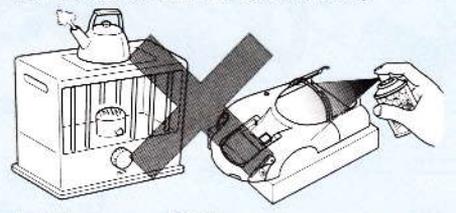


《スプレー塗装》

フューエルタンクや前後のフェンダーなどの大きなパーツの塗装には、広い面積の塗装でもムラがでにくく美しい仕上がりが楽しめるスプレー塗料が便利です。また、同じ塗装色で仕上げられるパーツはできるだけ組み立ててから塗装するのがよいでしょう。なお、フューエルタンクなどの接着面は、サンドペーパーやコンパウンドなどを使ってあわせ目の段差をなくし、きれいに整形してから塗装します。

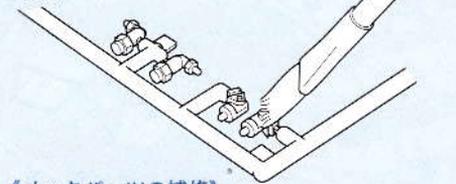


★スプレー塗料は缶に印刷された注意をよく読んで正しく使用して下さい。また、火気のある場所での塗装は絶対にしないで下さい。



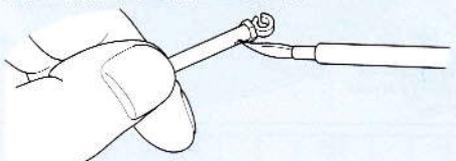
《小さなパーツの塗装》

小さなパーツの塗装には筆塗り塗料が最適です。パーツはランナーから切り取らずに、ランナーについたまま塗装すると作業がしやすくなります。



《メッキパーツの補修》

メッキ部品は、接着面のメッキをカッターナイフなどを使って削りおとさないと接着できません。そのために、接着した後に補修が必要です。メッキがはがれてしまった部分はX-11クロームシルバーを塗っておきましょう。また、ランナーから切り離した部分もクロームシルバーを塗って補修すると良いでしょう。



PRIOR TO PAINTING

★Remove all dust and oil from parts prior to painting. If necessary, wash with detergent, rinse off thoroughly and allow to air dry.

★Remove excess cement, fill in and clean up joints and seam lines. Smooth surface using a modeling knife and fine abrasive papers.

BRUSH PAINTING

Brush painting is the most common method of adding color to models, especially for the fine detail. In addition to the basic paints and brushes, the following items come in handy when painting: exclusive paint thinner, an empty paint jar or small paint tray, and rags. After painting, wipe paint from brush with rags in a clean brush with thinner.

★Allow adequate ventilation while painting.

SPRAY PAINTING

★For finishing large areas, the use of spray paints or an airbrush will provide an even finish. Use a cardboard box, newspapers, etc. to keep from painting other areas.

★Objects to be painted should be secured on a base, so that you have access to all areas. Use adhesive side of cloth tape or spring clips for holding small parts.

★Do not paint near open flames or any other heat sources.

REPAIR OF PLATED PARTS

To cement metal plated parts, it is necessary to remove the plating from the surface to be cemented. If plating is marred during this procedure, repair the area using X-11 chrome silver paint.

VOR DER BEMALUNG

★Vor der Bemalung alle Staub- und Öreste entfernen. Mit Spülmittel abwaschen, wenn nötig, gründlich spülen und an der Luft trocknen lassen.

★Überflüssigen Klebstoff entfernen, Modell absachteln und Fugen verschließen. Oberflächen mit Modelliermesser bearbeiten, absachteln und schmirgeln.

BEMALUNG MIT PINSEL

Die Bemalung mit einem Pinsel ist die üblichste Methode der Bemalung und besonders der kleinen Einzelheiten. Zusätzlich zu den Farben und Pinseln sind folgende Gegenstände für die Bemalung nützlich: speziell für Farben entwickelter Verdüner, ein leerer Farbtopf oder Farbpalette und ein Wischtuch. Nach dem Bemalen mit einem Tuch Farbe vom Pinsel wischen und Pinsel mit Verdüner reinigen.

★Lesen und beachten Sie bitte die den Sprühfarben beiliegenden Anweisungen. Lackieren Sie keinesfalls in der Nähe von offenem Feuer oder anderen Hitzequellen.

★Sorgen Sie bei der Bemalung für ausreichende Belüftung.

SPRÜH-BEMALUNG

★Bei der Bemalung von großen Flächen erreicht man mit Sprüh- oder Airbrush-Farben eine glatte Oberfläche. Es wird empfohlen, an einem klaren Tag mit geringer Luftfeuchtigkeit zu arbeiten. Sprüh-Farben, wenn möglich, draußen an einem schattigen und windstillen Platz verarbeiten. Karton, Zeitungen usw. verwenden, um nicht versehentlich andere Flächen mit einzufärben.

★Das zu bearbeitende Objekt auf einen Sockel stellen, sodaß Sie von allen Seiten herankommen. Machen Sie z.B. Verwenden Sie die Klebeflächen des Textilklebebands oder Federklammern um Kleinteile zu halten.

★Das Modell nicht in Nähe eines offenen Feuers bemalen.

AUSBESSERUNG VON BESCHICHTETEN TEILEN

Um metallbeschichtete Teile zu kleben, ist es erforderlich, die Beschichtung von der Klebefläche zu entfernen. Wird hierbei die Beschichtung beschädigt, kann der Bereich mit X-11 Chromsilber-Farbe ausgebessert werden.

PREPARATION

★Enlever la poussière et la graisse de toutes les pièces devant être peintes. Si nécessaire, les nettoyer avec un détergent, rincer soigneusement et laisser sécher.

★Eliminer tout excès de colle, mastiquer et poncer les jointures et lignes de moulage (papier abrasif fin).

PEINTURE AU PINCEAU

C'est la méthode la plus employée, en particulier pour les détails. En plus des peintures et pinceaux classiques, les accessoires suivants sont d'une grande utilité: diluant, pots de peinture vides ou palette et des chiffons. Après exécution, nettoyer le pinceau avec un chiffon et le rincer au diluant.

★Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures en bombe. Ne pas peindre d'un feu, dans un endroit chaud.

★Aérer la pièce pendant les travaux de peinture.

PEINTURE A LA BOMBE

★Pour peindre de grandes surfaces, les bombes aérosols ou l'aérographe sont indispensables pour assurer un fini parfait. Installer les pièces à peindre sur un carton, du journal... pour protéger les alentours.

★Les pièces doivent être fixées sur un support afin de pouvoir accéder à toute leur surface. du ruban adhésif ou des clips pour maintenir en place des pièces plus petites.

★Ne pas opérer près d'une flamme.

RETOUCHE DES PIÈCES CHROMÉES

Pour coller les pièces chromées, il est nécessaire de faire disparaître la couche de chrome de la surface de contact. Si on érafle le plaquage chrome durant cette opération, on peut retoucher la zone endommagée avec de la peinture Chrome Silver X-11.



注意

- ★このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読み下さい。また小学生などの低年齢の方が組み立てる時は、保護者の方もお読み下さい。
- ★工具の使用には十分注意して下さい。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意して下さい。
- ★接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用する時は換気に十分注意して下さい。
- ★小さなお子様のいる所での工作はやめて下さい。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。

CAUTION

- ★Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly.
- ★When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury.
- ★Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only.
- ★Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.

VORSICHT!

- ★Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben.
- ★Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht.
- ★Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden.
- ★Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Verhüten Sie, daß Kinder irgendwelche Bauteile in den Mund nehmen oder Plastiktüten über den Kopf ziehen.

PRECAUTION

- ★Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage.
- ★L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure.
- ★Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisés (non éinclus dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène.
- ★Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

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. Dieses Zeichen gibt die Tamiya Farbnummern an. Ce signe indique la référence de la peinture TAMIYA à utiliser.

●用意する工具 / Tools recommended / Benötigtes Werkzeug / Outillage nécessaire

接着剤(プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle

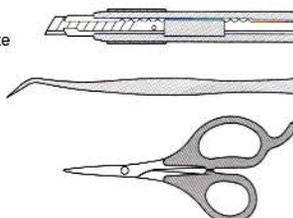
ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante



ナイフ
Modeling knife
Modelliermesser
Couteau de modéliste

ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes

ハサミ
Scissors
Schere
Ciseaux



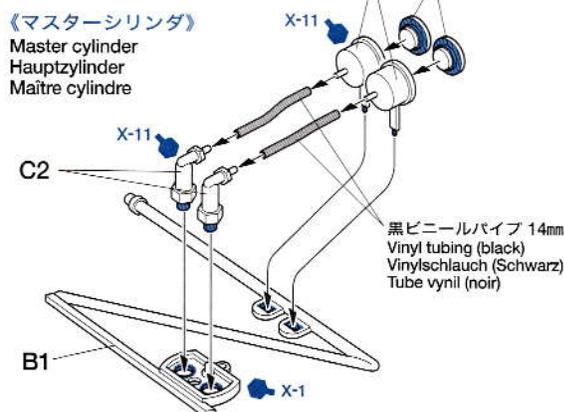
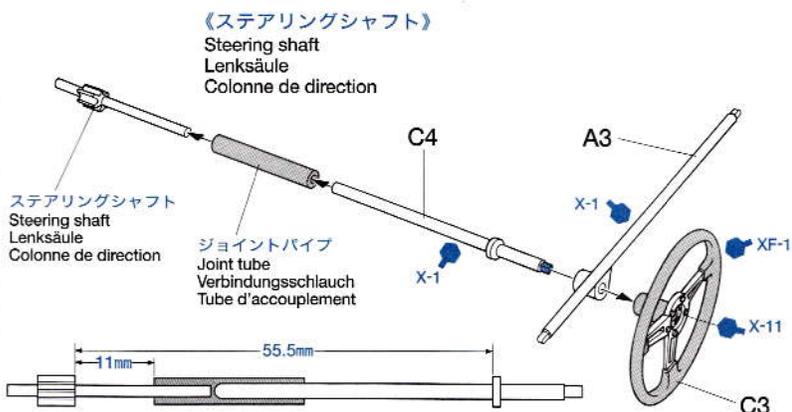
合成ゴム系接着剤
Synthetic rubber cement
SynthetischenKleber
Colle Cyanolite



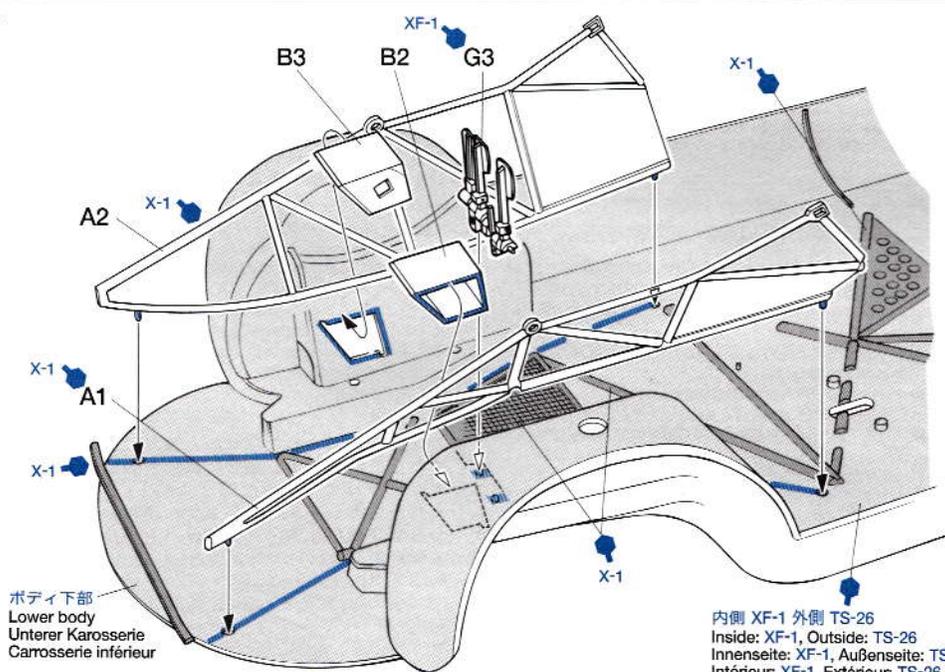
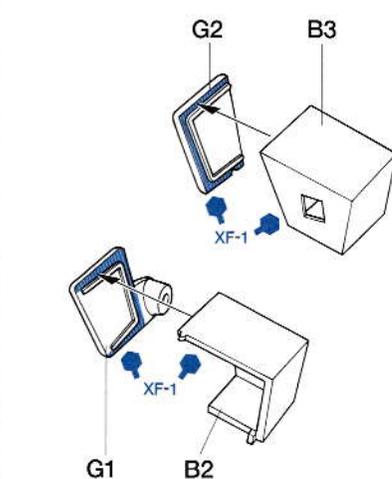
- ★この他に、マーク貼り用に小皿、柔らかい良く水を吸う布を用意してください。
- ★Fine abrasives, small saucer and soft cloth will assist in construction and markings.
- ★Feines Schliefmittel, eine kleine Untertasse und ein weiches Tuch helfen beim Bau und Bekleben.
- ★Du papier abrasif fin, une petite soucoupe et un chiffon doux seront utiles pour la construction et la décoration.

1 フレーム部品の組み立て Frame parts Rahmentteile Pièces de châssis

- ★図中青く塗られた部分は接着面です。
- ★Portions indicated in blue require cement.
- ★Blau gekennzeichnete Teile erfordern Klebstoff.
- ★Les parties imprimées en bleu doivent être collées.

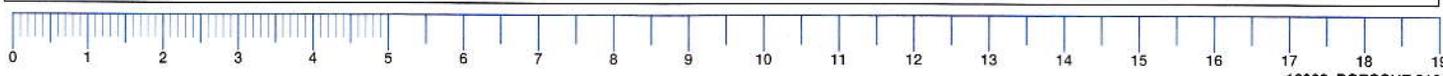


2 フロントスペースフレームの取り付け Attaching front space frame Einbau des vorderen Fachwerkrahmens Fixation du châssis tubulaire avant



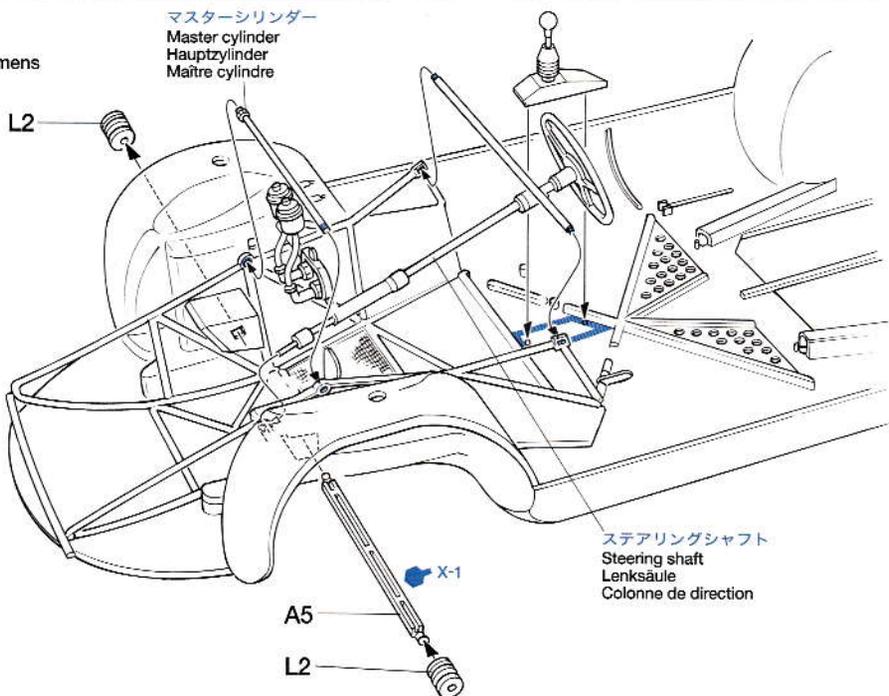
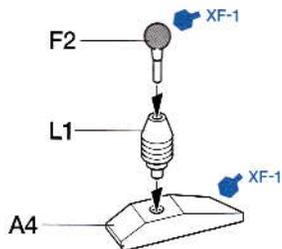
ボディ下部
Lower body
Unterer Karosserie
Carrosserie inférieure

内側 XF-1 外側 TS-26
Inside: XF-1, Outside: TS-26
Innenseite: XF-1, Außenseite: TS-26
Intérieur: XF-1, Extérieur: TS-26



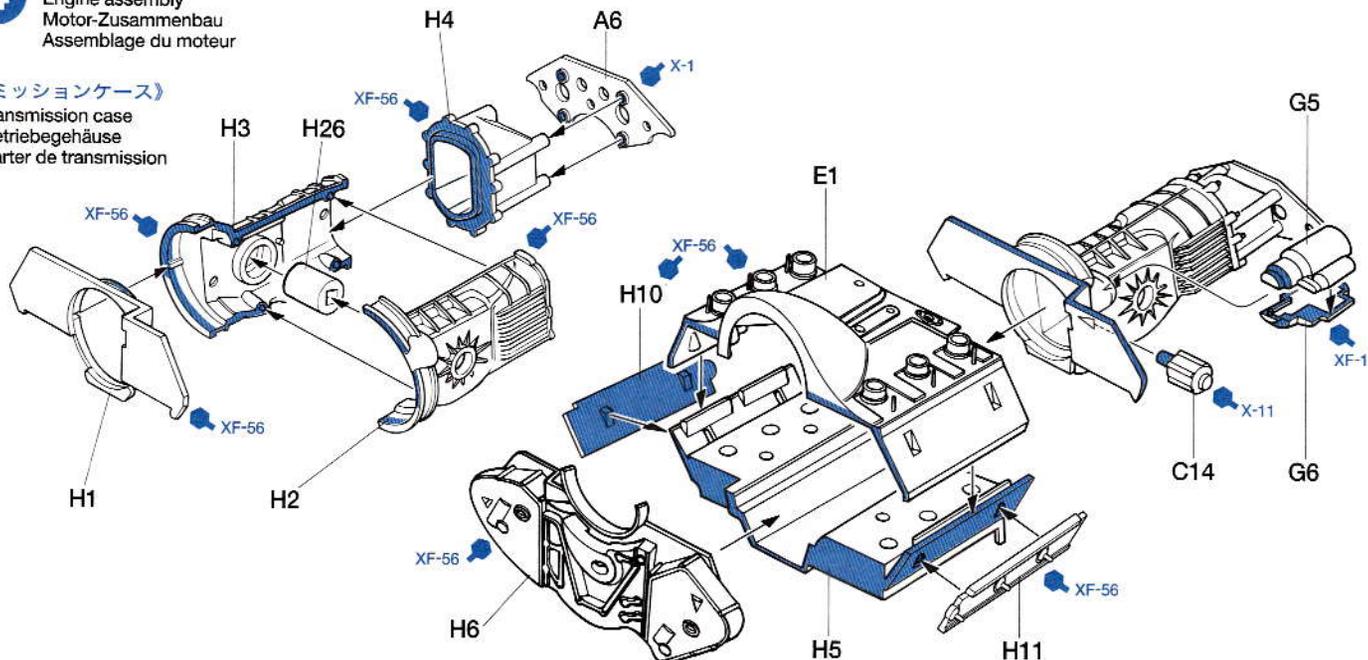
3 フロントスペースフレームの組み立て
 Front space frame assembly
 Zusammenbau des vorderen Fachwerkrahmens
 Assemblage du châssis tubulaire avant

《シフトレバー》
 Shift lever
 Schalthebel
 Levier de vitesse



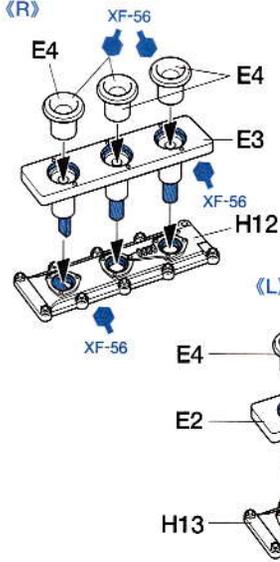
4 エンジンの組み立て
 Engine assembly
 Motor-Zusammenbau
 Assemblage du moteur

《ミッションケース》
 Transmission case
 Getriebegehäuse
 Carter de transmission

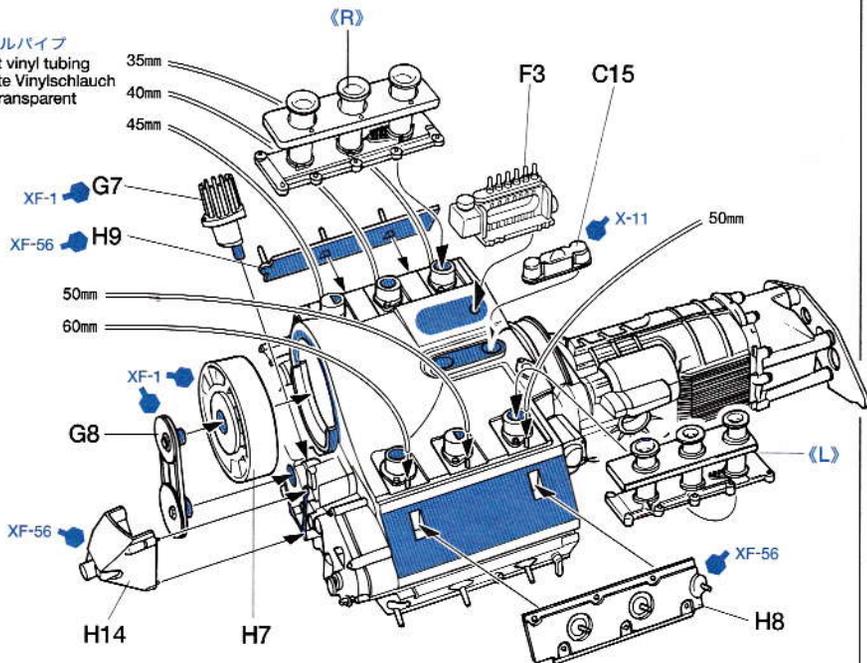


5 インジェクションシステムの取り付け
 Attaching injection system
 Anbau des Einspritzsystems
 Installation du système d'injection

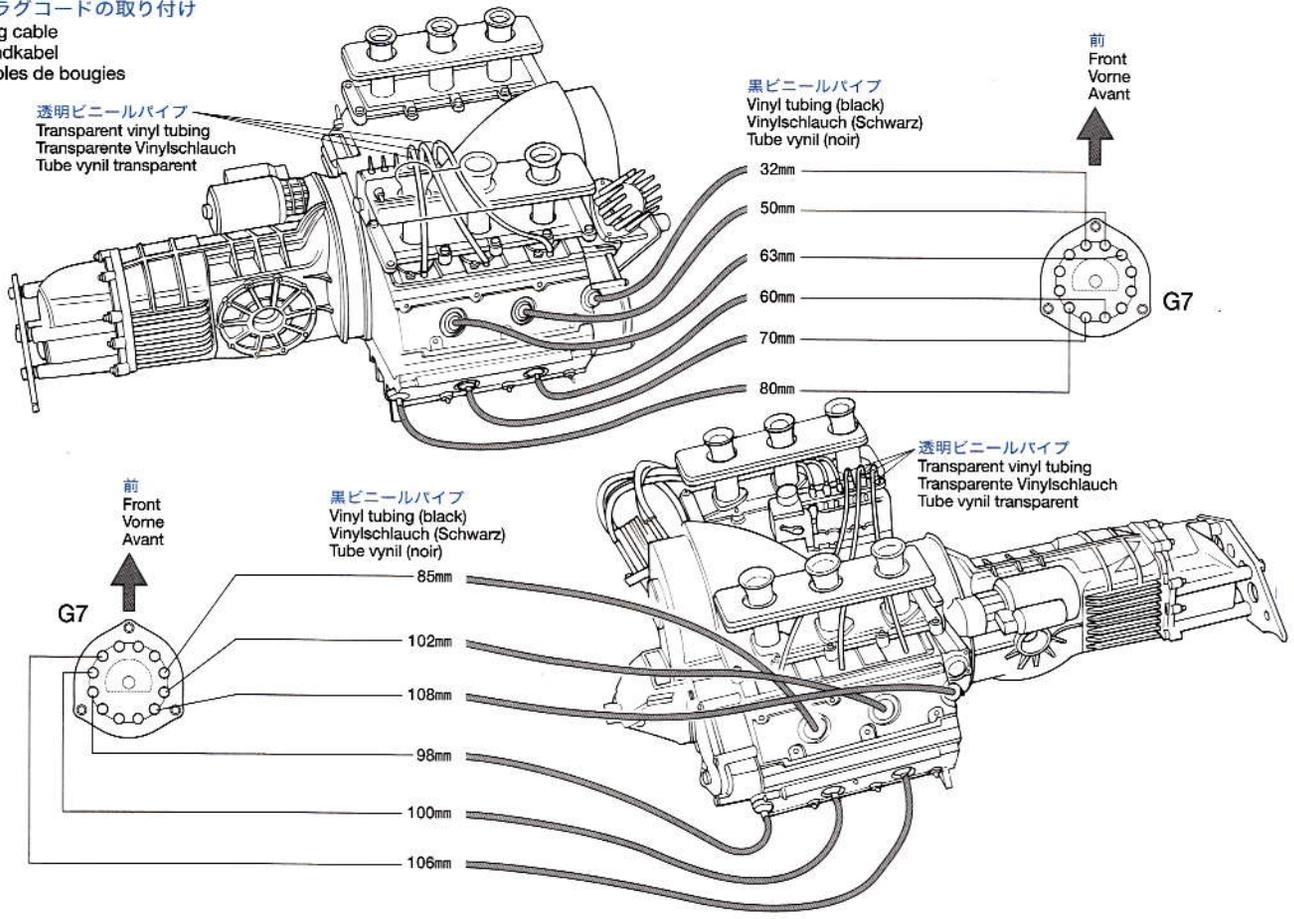
《R》



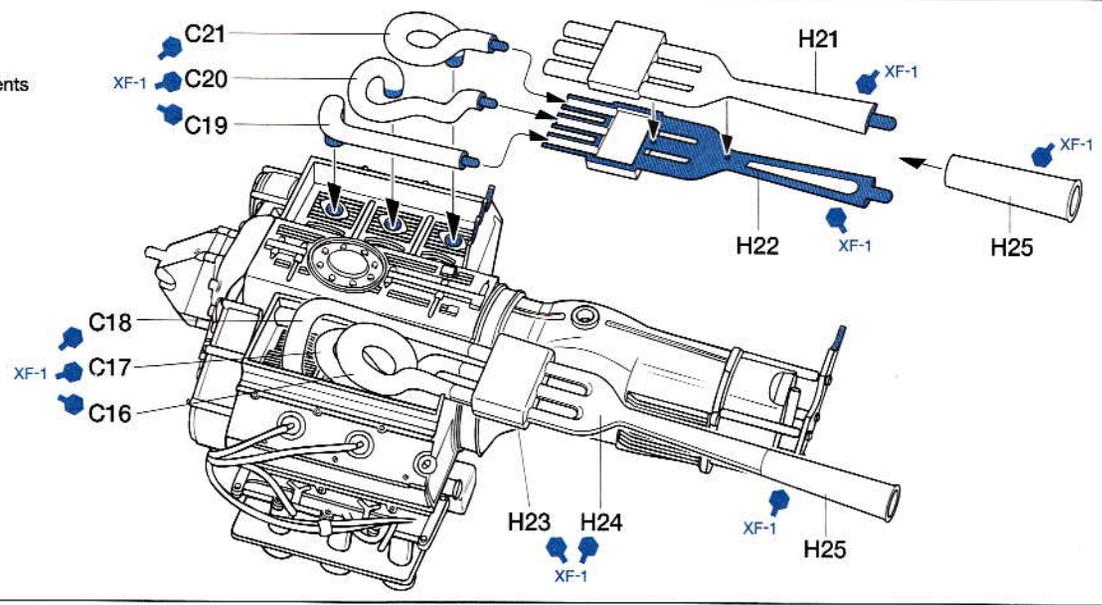
透明ビニールパイプ
 Transparent vinyl tubing
 Transparente Vinylschlauch
 Tube vinyl transparent



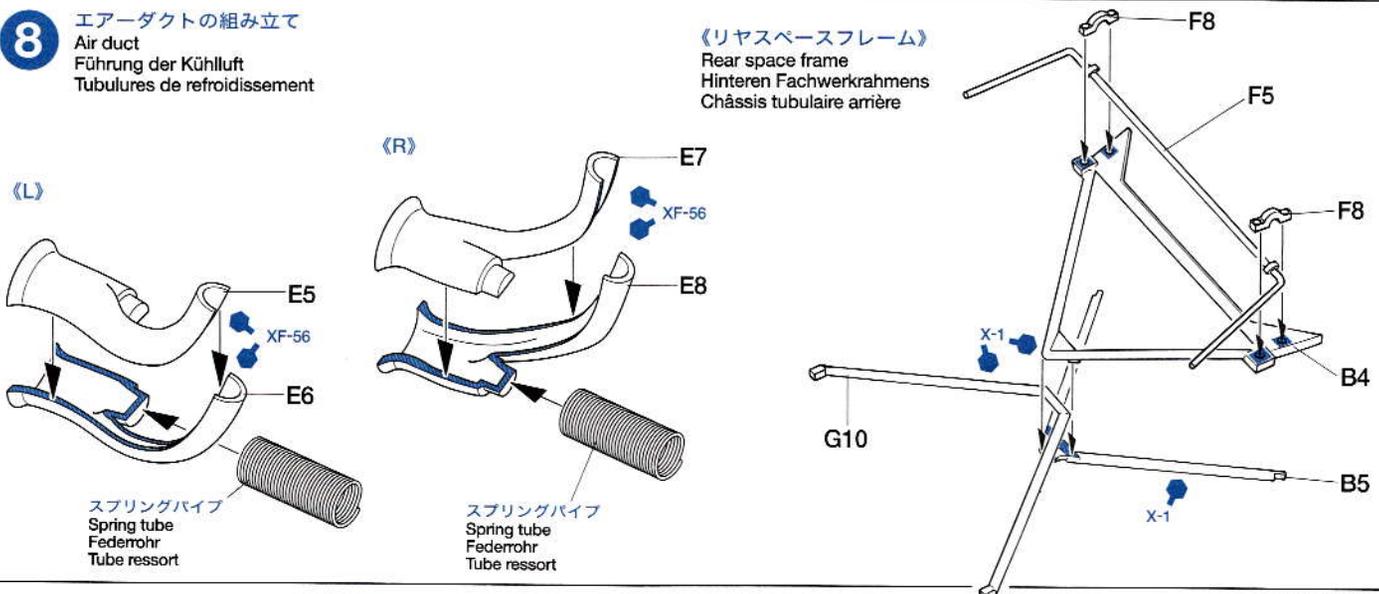
6 プラグコードの取り付け
Plug cable
Zündkabel
Cables de bougies



7 マフラーの取り付け
Attaching exhaust
Einbau des Auspuffs
Fixation des échappements



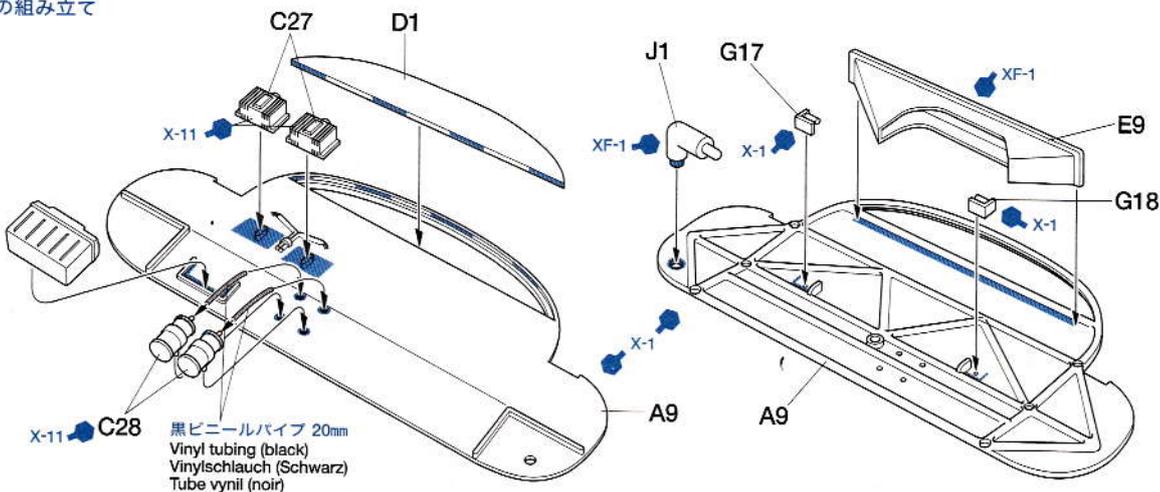
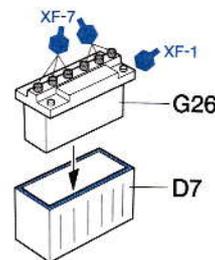
8 エアードクトの組み立て
Air duct
Führung der Kühlluft
Tubulures de refroidissement



9 リヤバルクヘッドの組み立て
Rear bulkhead
Hintere Querwand
Cloison arrière

《バッテリー》

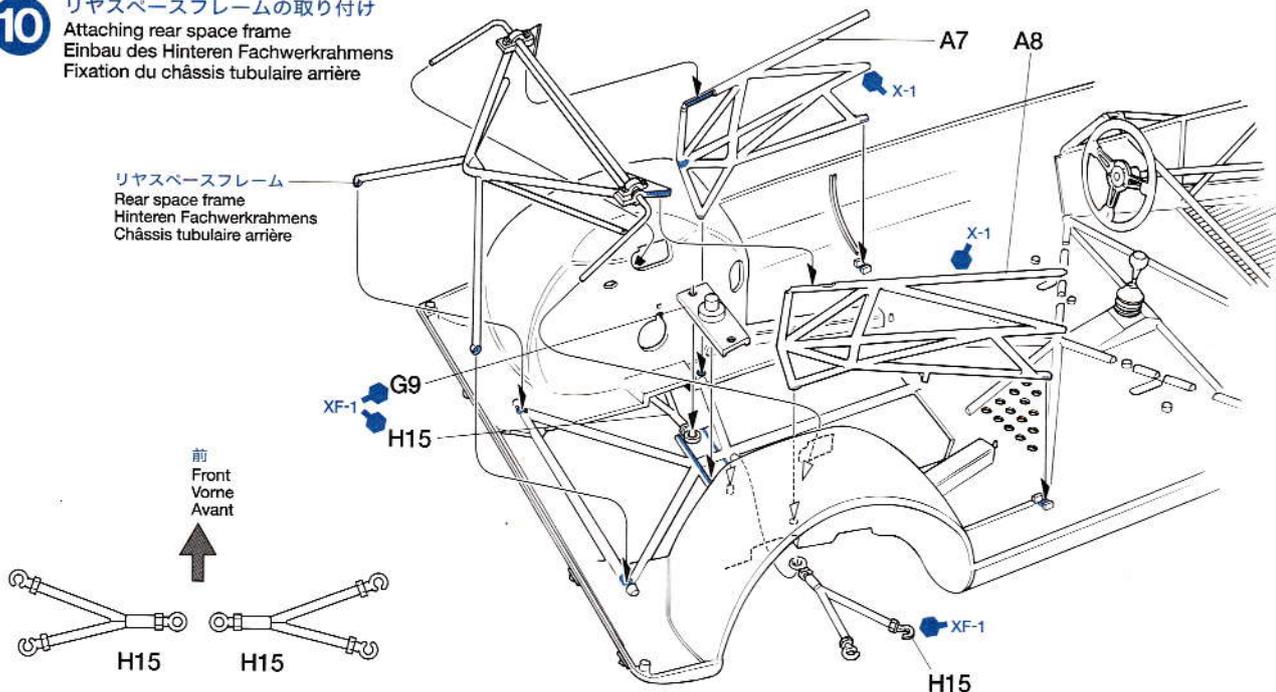
Battery
Batterie
Batterie



X-11 C28 黒ビニールパイプ 20mm
Vinyl tubing (black)
Vinylschlauch (Schwarz)
Tube vinyil (noir)

10 リヤスペースフレームの取り付け
Attaching rear space frame
Einbau des Hinteren Fachwerkrahmens
Fixation du châssis tubulaire arrière

リヤスペースフレーム
Rear space frame
Hinteren Fachwerkrahmens
Châssis tubulaire arrière



前
Front
Vorne
Avant

H15 H15

11 エンジンの取り付け
Attaching engine
Motor-Einbau
Mise en place du moteur

《ハーフシャフト》

Half shaft
Halbwelle
Demi-arbres

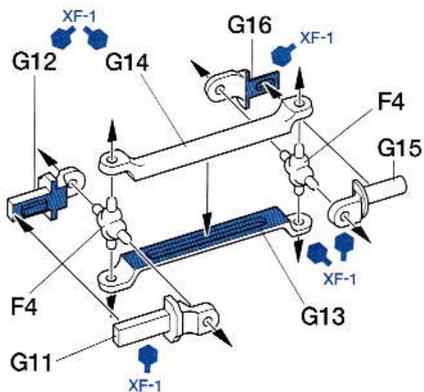
★2本作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.

ハーフシャフト
Half shaft
Halbwelle
Demi-arbres

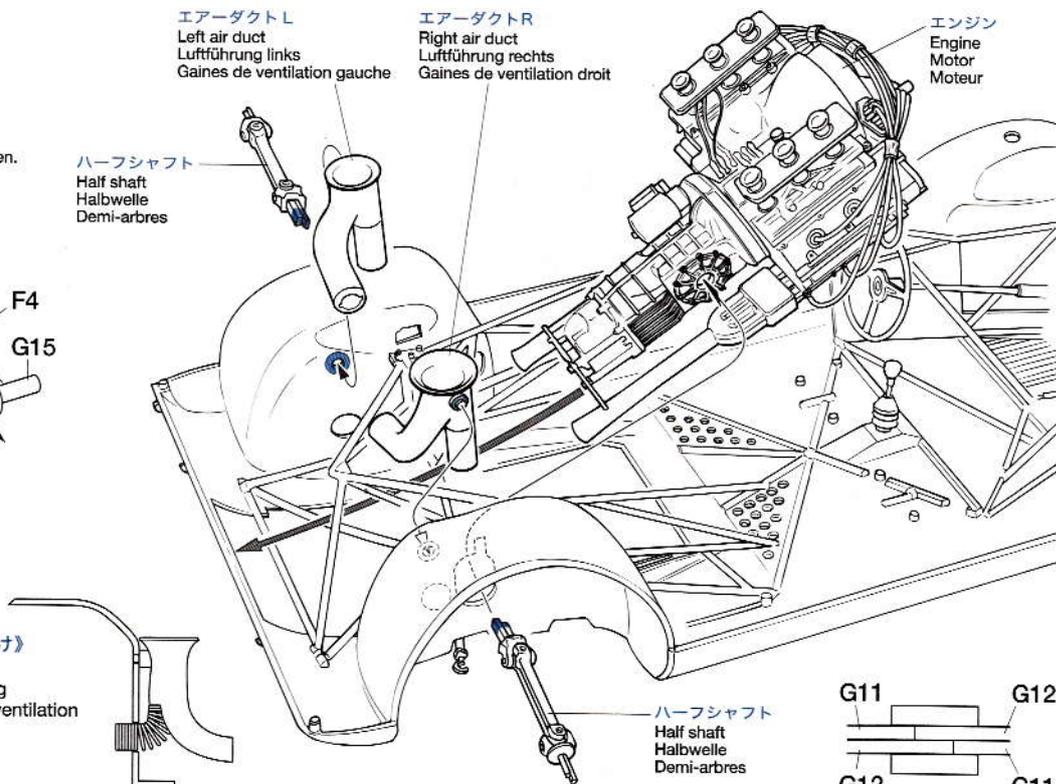
エアダクトL
Left air duct
Luftführung links
Gaines de ventilation gauche

エアダクトR
Right air duct
Luftführung rechts
Gaines de ventilation droit

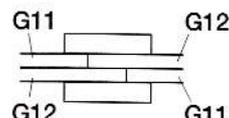
エンジン
Engine
Motor
Moteur



《エアダクトの取り付け》
Attaching air duct
Anbringung der Luftführung
Installation des gaines de ventilation



ハーフシャフト
Half shaft
Halbwelle
Demi-arbres

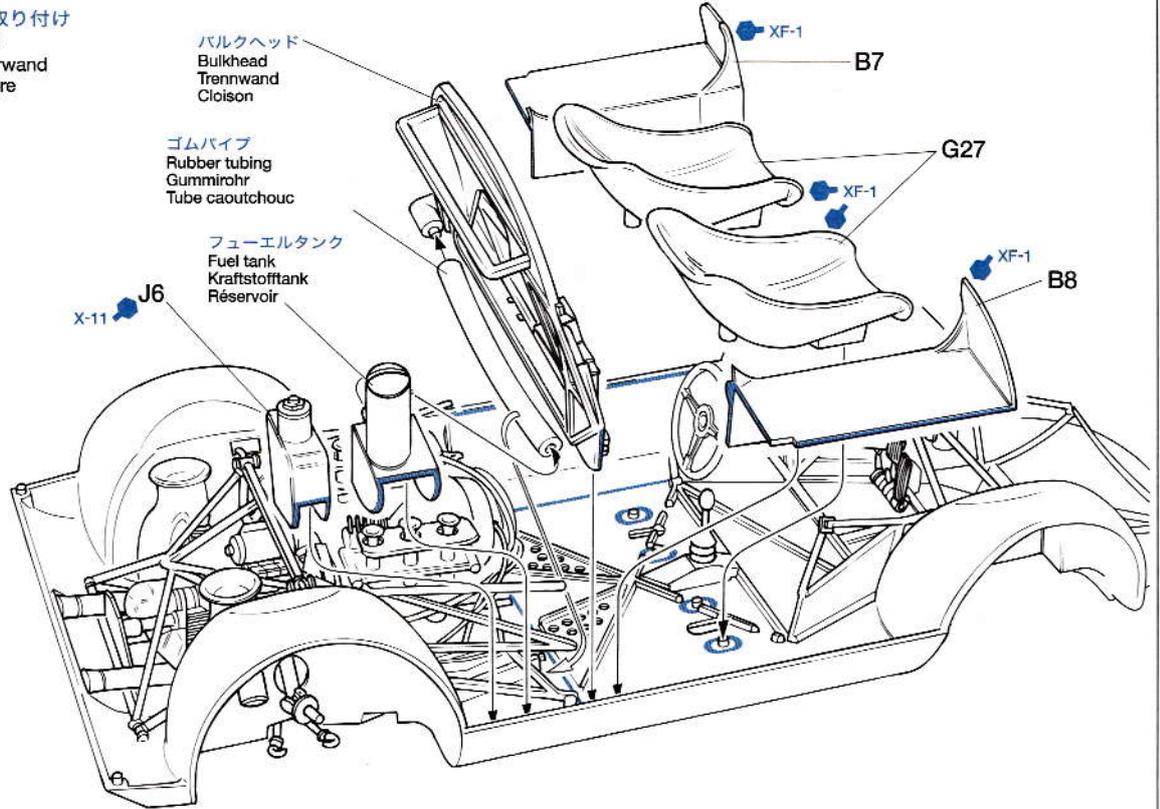
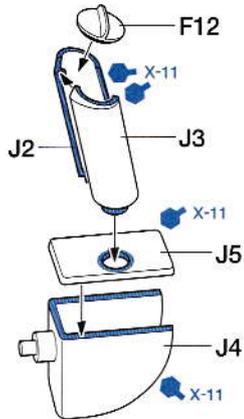


12

リヤバルクヘッドの取り付け
Attaching rear bulkhead
Einbau der Hintere Querwand
Fixation de cloison arrière

《フューエルタンク》

Fuel tank
Kraftstofftank
Réservoir



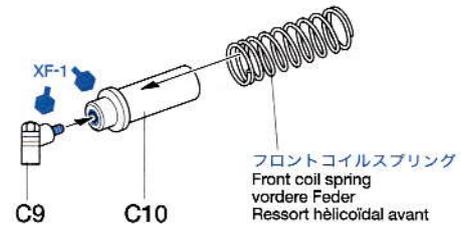
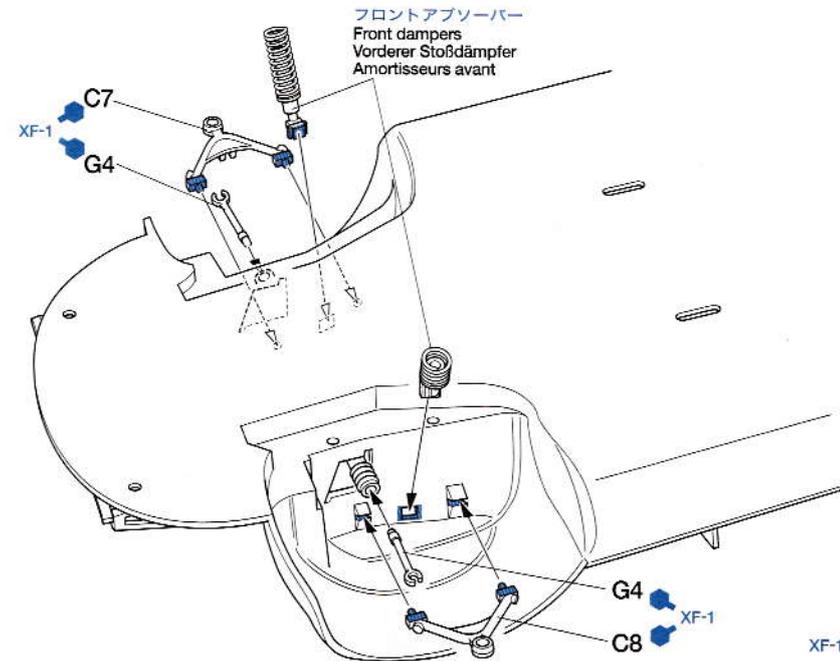
13

フロントサスペンションの組み立て
Front suspension
Vorderradaufhängung
Suspension avant

《フロントアブソーバー》

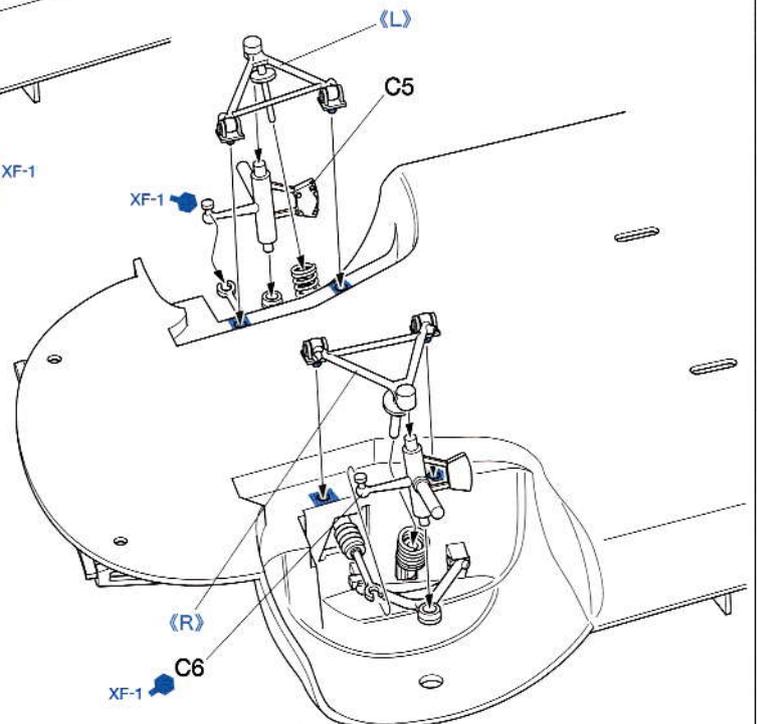
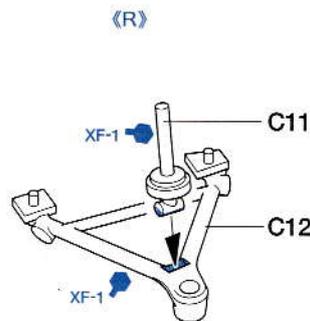
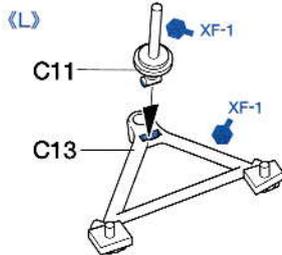
Front damper
Vorderer Stoßdämpfer
Amortisseur avant

- ★2本作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.

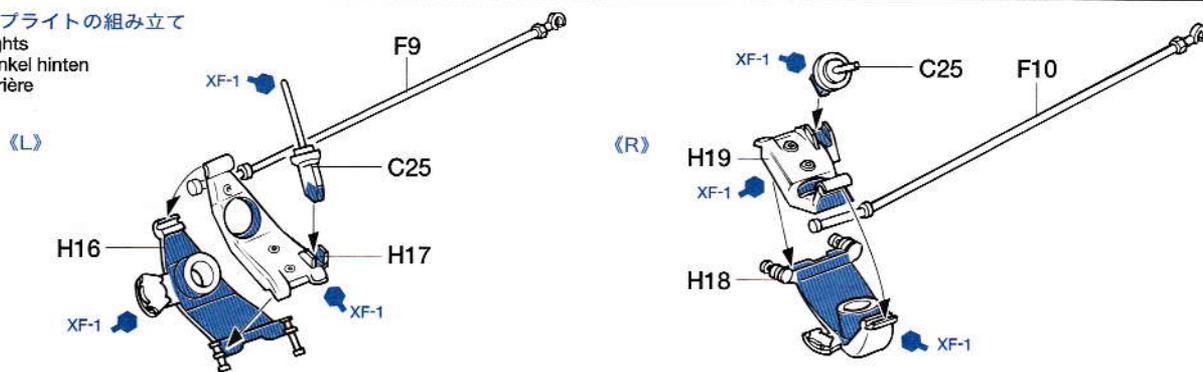


《フロントロワアーム》

Front lower arms
Vorderer, unterer Arme
Triangles inférieurs avant



14 リヤアップライトの組み立て
Rear uprights
Achsschenkel hinten
Fusées arrière

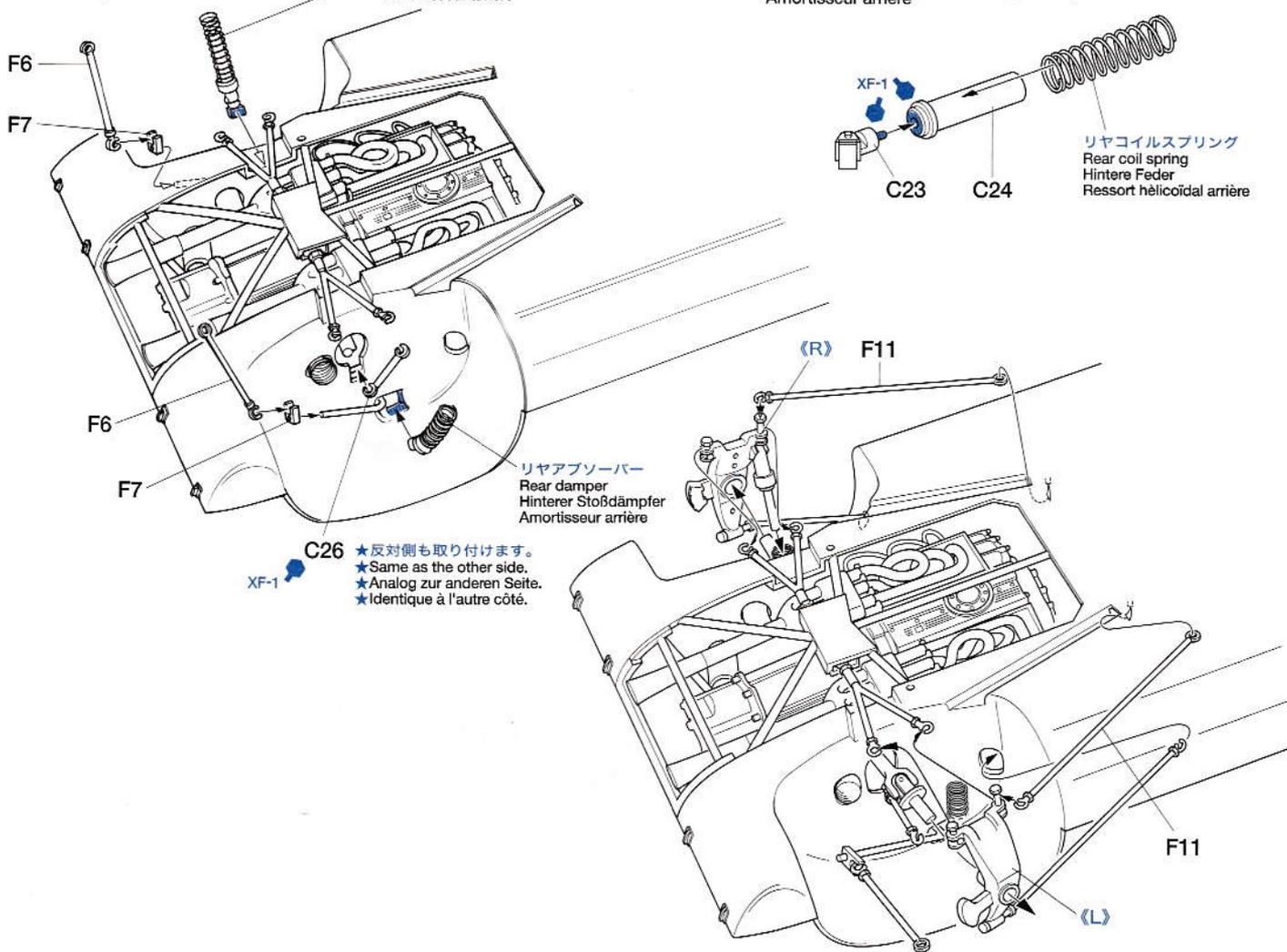


15 リヤサスペンションの組み立て
Rear suspension
Hinterradaufhängung
Suspension arrière

リヤブソーバー
Rear damper
Hinterer Stoßdämpfer
Amortisseur arrière

《リヤブソーバー》
Rear damper
Hinterer Stoßdämpfer
Amortisseur arrière

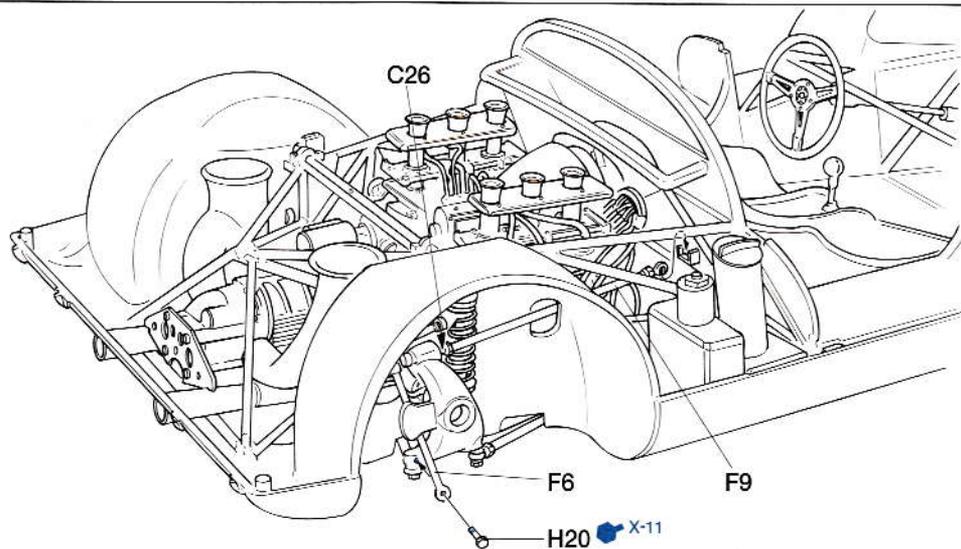
★2本作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.



C26 ★反対側も取り付けます。
★Same as the other side.
★Analog zur anderen Seite.
★Identique à l'autre côté.

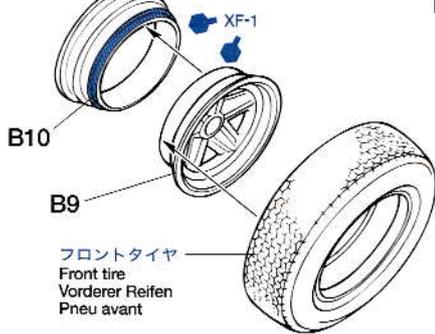
16 リヤサスペンションの完成
Rear suspension
Hinterradaufhängung
Suspension arrière

★左側も同じに組み立てます。
★Assemble left side the same as right side.
★Links Seite auf gleiche Weise wie recht zusammenbauen.
★Assembler à gauche comme à droit.



17 ホイールの組み立て
Wheel assembly
Rad-Zusammenbau
Assemblage des roues

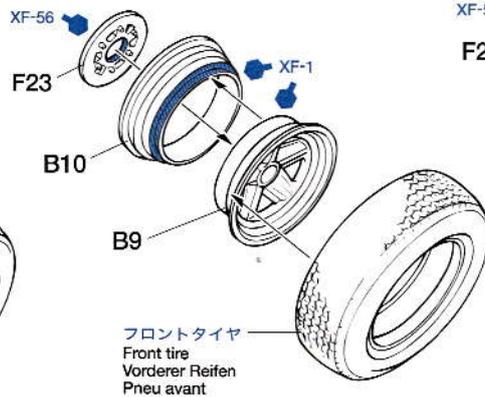
《スペア》
Spare wheel
Ersatzrad
Roue de secours



フロントタイヤ
Front tire
Vorderer Reifen
Pneu avant

《フロント》
Front
Vorne
Avant

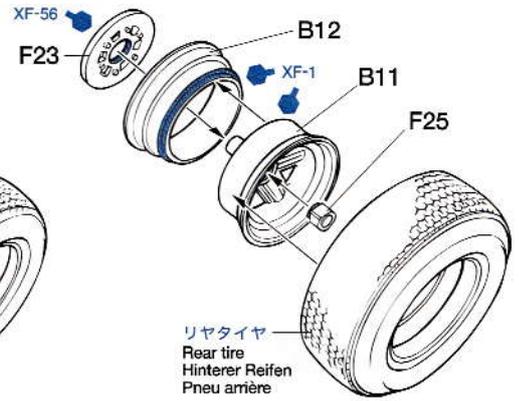
★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.



フロントタイヤ
Front tire
Vorderer Reifen
Pneu avant

《リア》
Rear
Hinten
Arrière

★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.

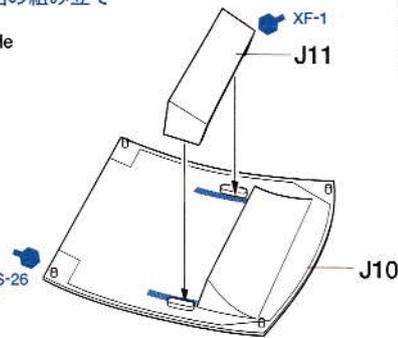


リアタイヤ
Rear tire
Hinterer Reifen
Pneu arrière

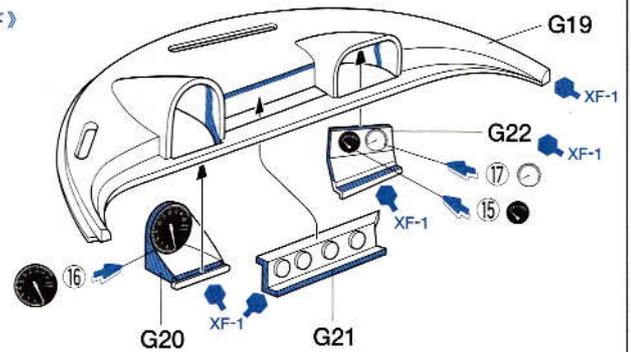
18 フロントボディ部品の組み立て
Front body parts
Vordere Karosserieteile
Accessoires avant

《トランクカバー》
Trunk cover
Kofferraumdeckel
Capot

内側 XF-1 外側 TS-26
Inside: XF-1, Outside: TS-26
Innenseite: XF-1, Außenseite: TS-26
Intérieur: XF-1, Extérieur: TS-26



《ダッシュボード》
Dashboard
Armaturenbrett
Tableau de bord

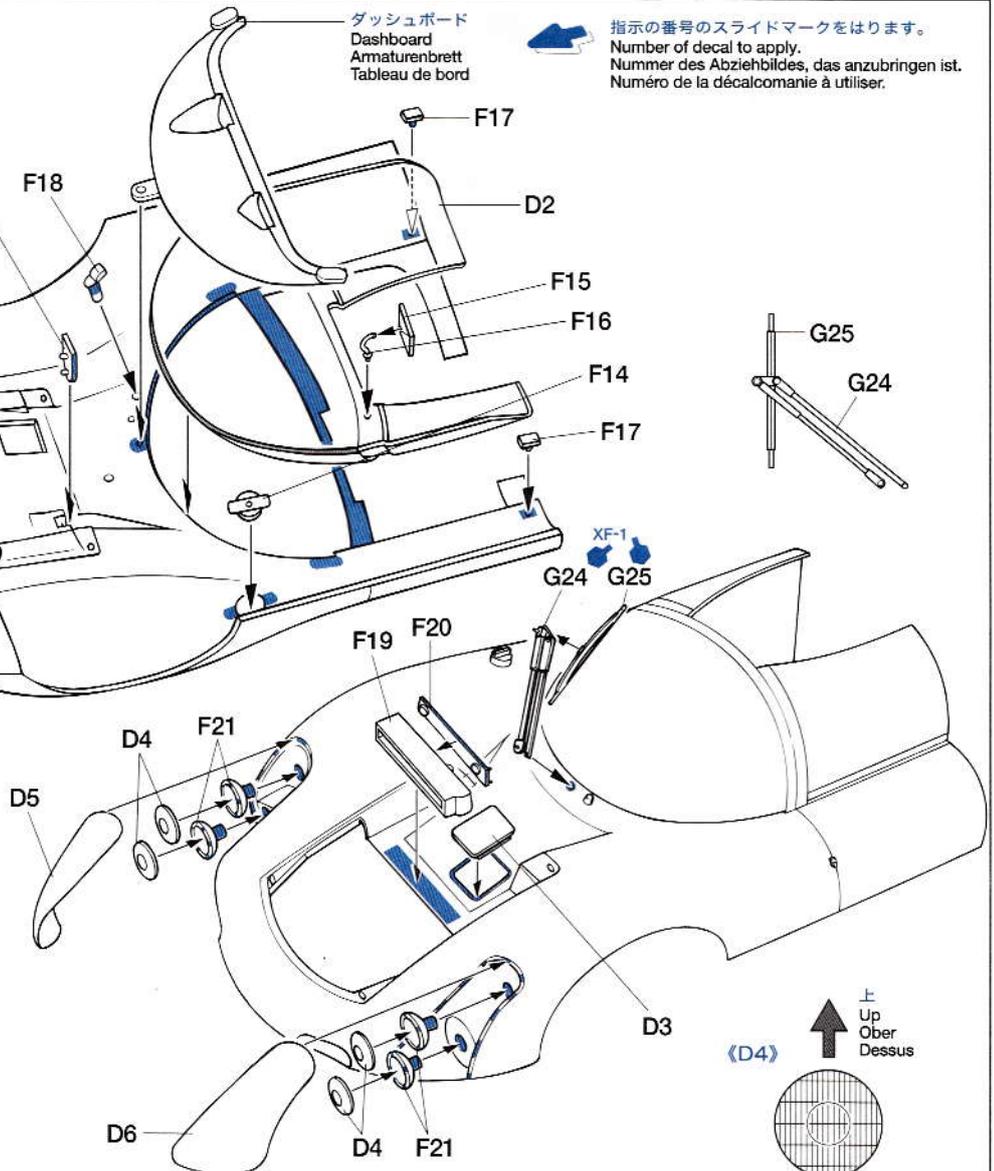
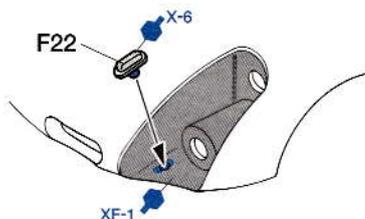


19 フロントボディの組み立て
Front body assembly
Karosserie vordere-Zusammenbau
Assemblage de la carrosserie avant

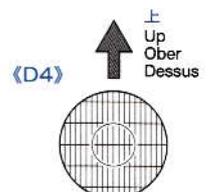
内側 XF-1 外側 TS-26
Inside: XF-1, Outside: TS-26
Innenseite: XF-1, Außenseite: TS-26
Intérieur: XF-1, Extérieur: TS-26

《フロントウインカー》
Blinker
Blinker
Clignotants

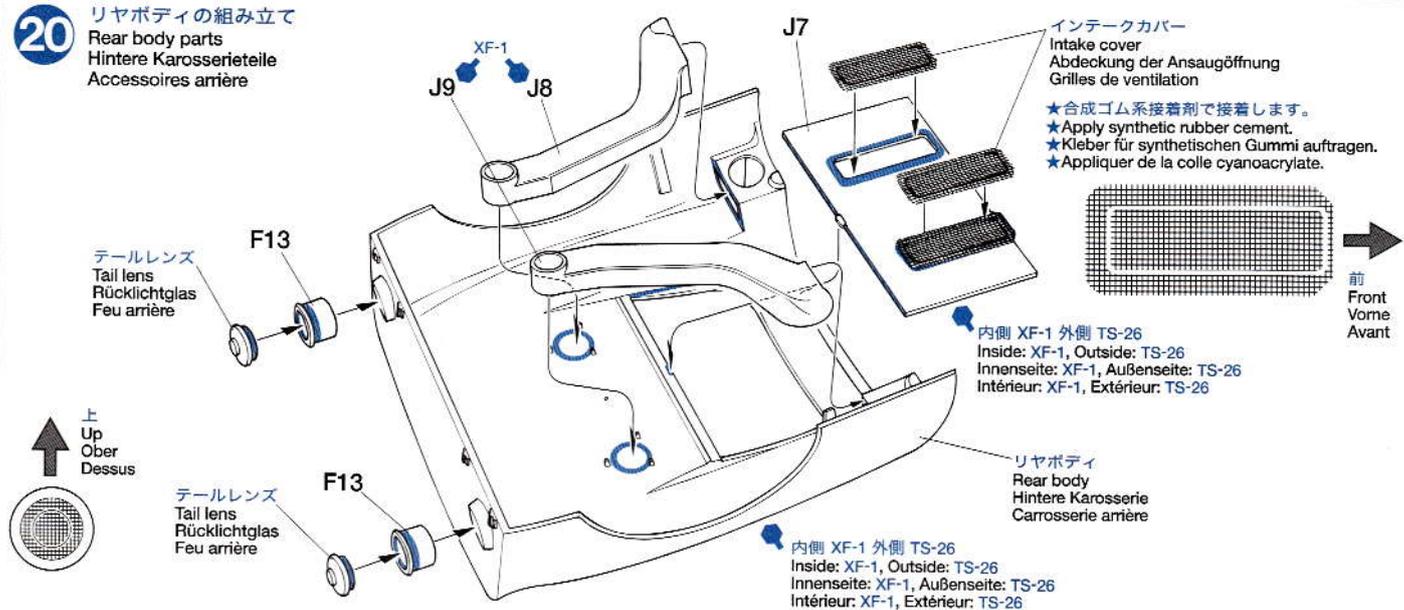
★左右取り付けます。
★Both left & right
★Links und rechts
★A gauche et à droite



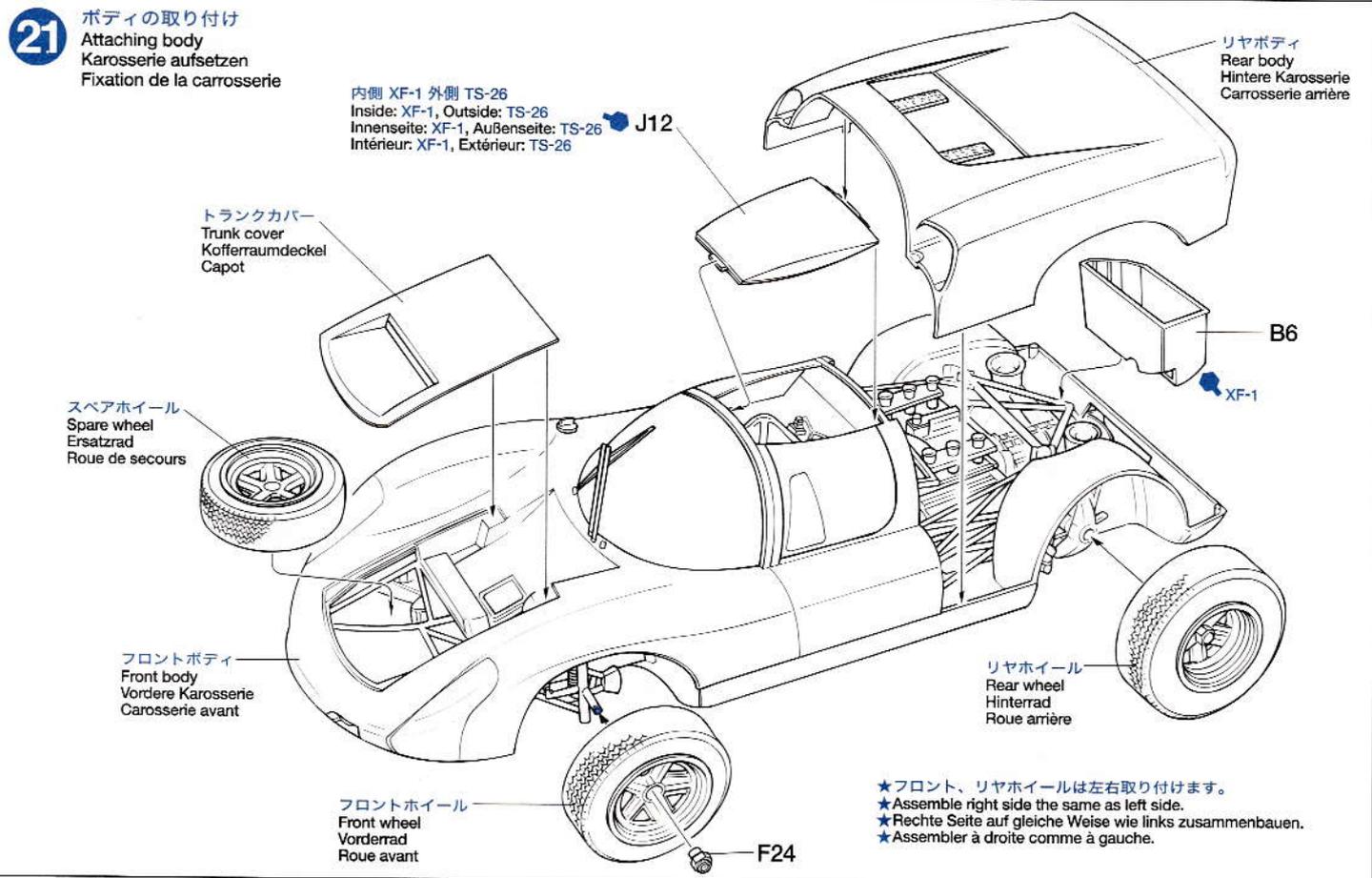
指示の番号のスライドマークをはります。
Number of decal to apply.
Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
Numéro de la décalcomanie à utiliser.



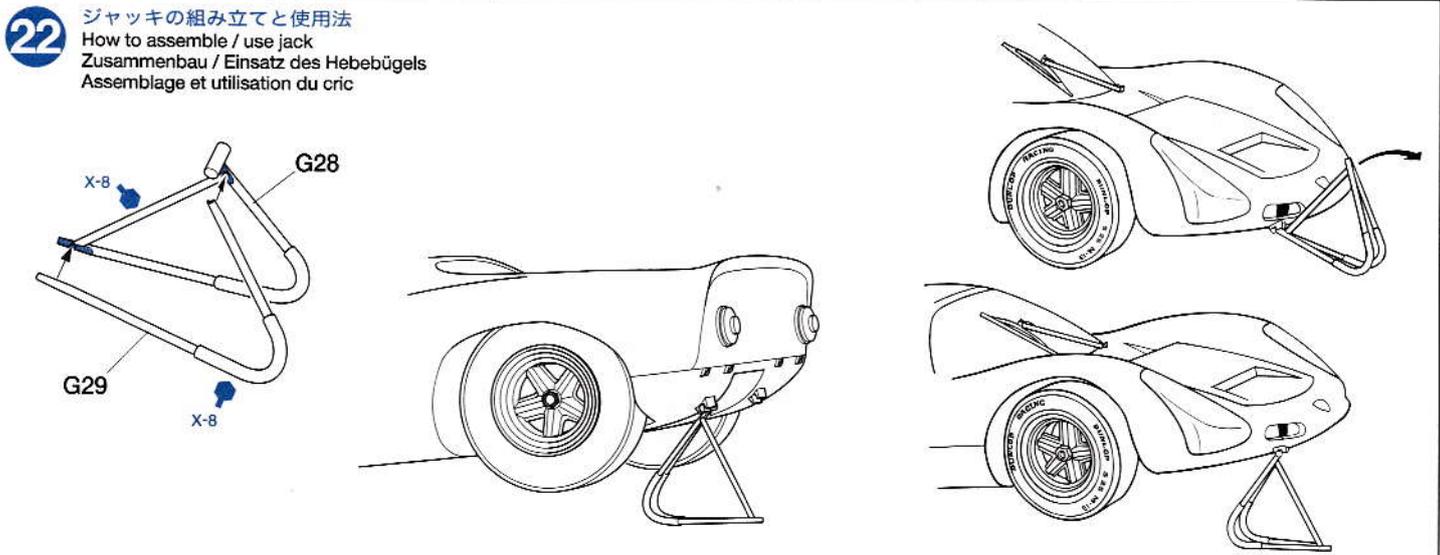
20 リヤボディの組み立て
Rear body parts
Hintere Karosserieteile
Accessoires arrière



21 ボディの取り付け
Attaching body
Karosserie aufsetzen
Fixation de la carrosserie



22 ジャッキの組み立てと使用法
How to assemble / use jack
Zusammenbau / Einsatz des Hehebügels
Assemblage et utilisation du cric



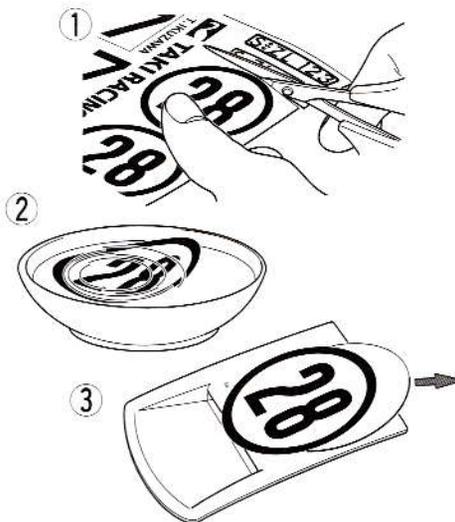
APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ① 貼りたいマークをハサミで切り抜きます。
- 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上におきます。
- ③ 台紙のはしを手で持ち、貼るところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- 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 柔らかい布でマーク内側の気泡を押しだしながら、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 bubbles are gone.



ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

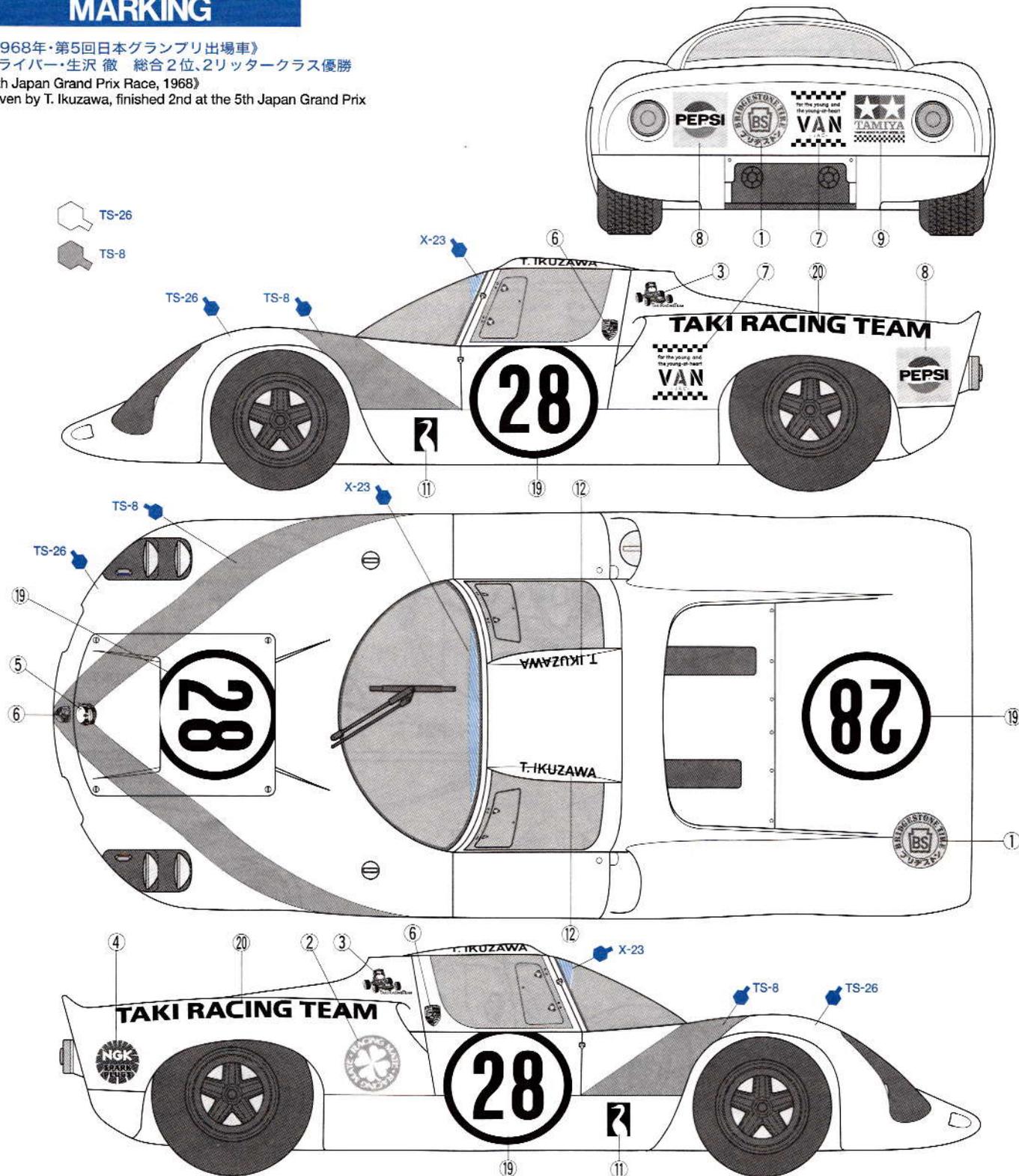
- ① Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ② Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③ Die kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④ Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das Abziehbild naßmachen.
- ⑤ Das Abziehbild mit weichem Stoff ganz andrücken, bis kein überflüssiges Wasser und keine Luftblasen mehr vorhanden sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ① Découper la décalcomanie de sa feuille.
- ② Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.
- ③ Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.
- ④ Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en mouillant avec un de vos doigts.
- ⑤ Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

MARKING

《1968年・第5回日本グランプリ出場車》
 ドライバー・生沢 徹 総合2位、2リッタークラス優勝
 《5th Japan Grand Prix Race, 1968》
 Driven by T. Ikuzawa, finished 2nd at the 5th Japan Grand Prix

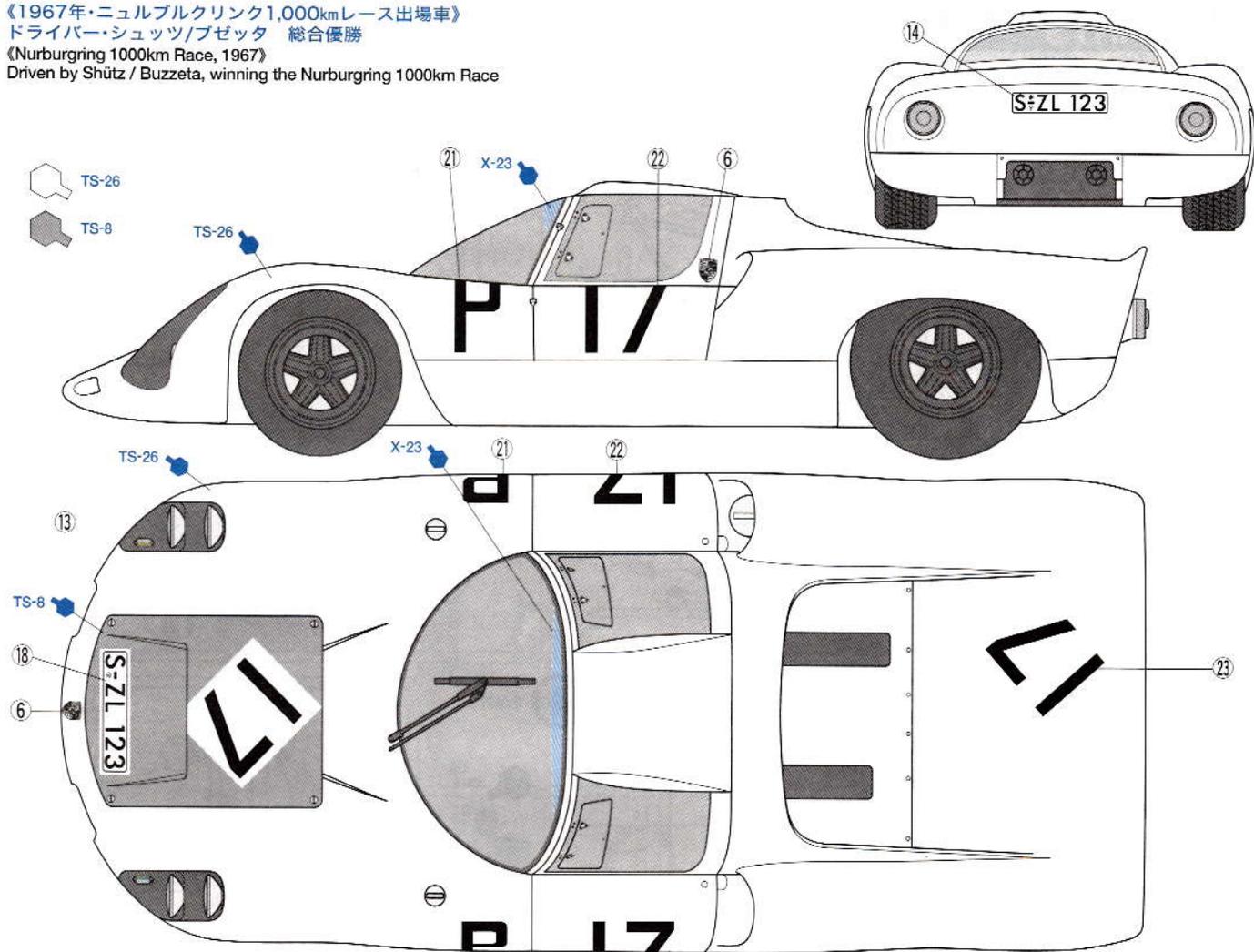


《1967年・ニュルブルクリンク1,000kmレース出場車》

ドライバー・シュッツ/ブゼッタ 総合優勝

《Nurburgring 1000km Race, 1967》

Driven by Shütz / Buzzeta, winning the Nurburgring 1000km Race

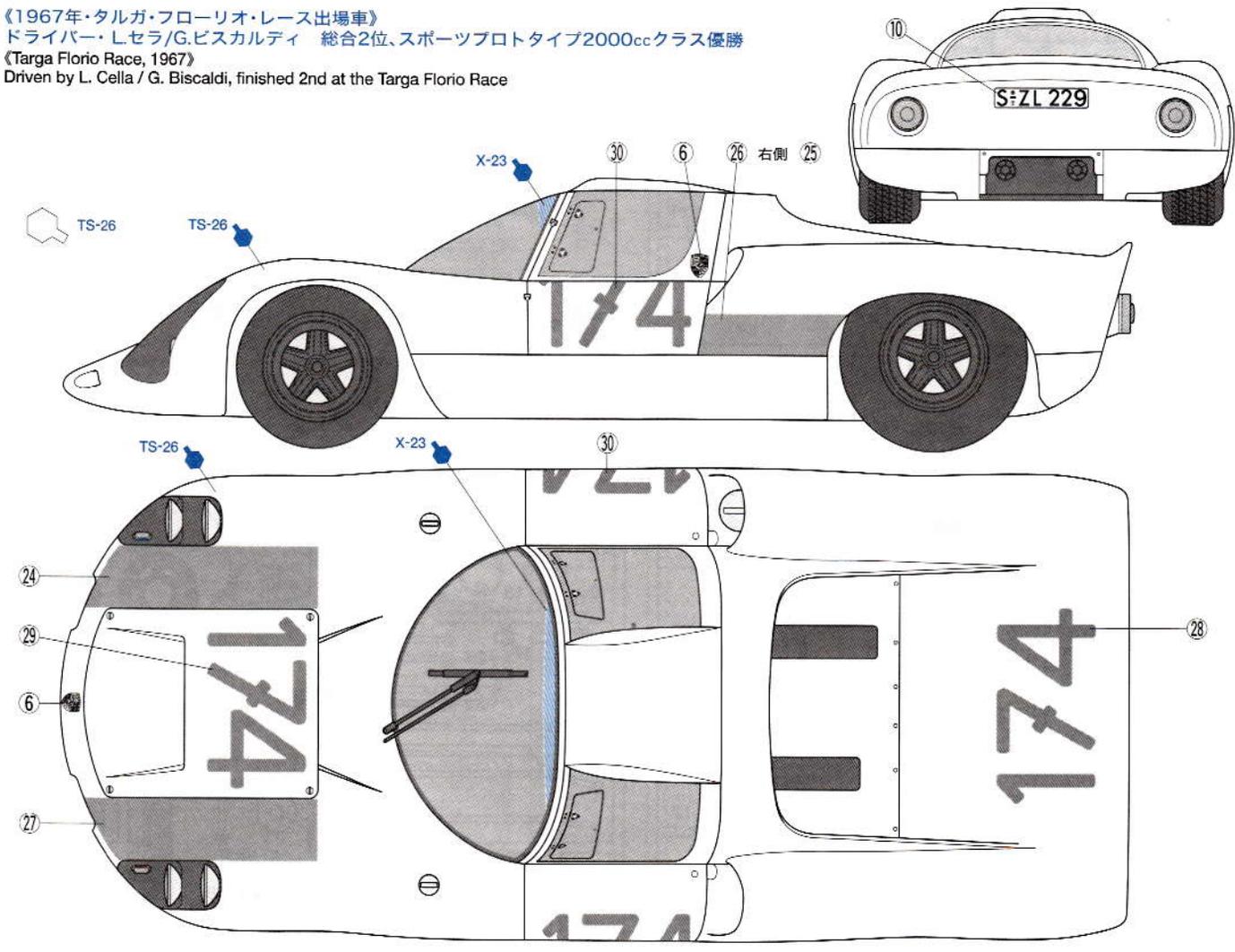


《1967年・タルガ・フローリオ・レース出場車》

ドライバー・L.セラ/G.ビスカルディ 総合2位、スポーツプロトタイプ2000ccクラス優勝

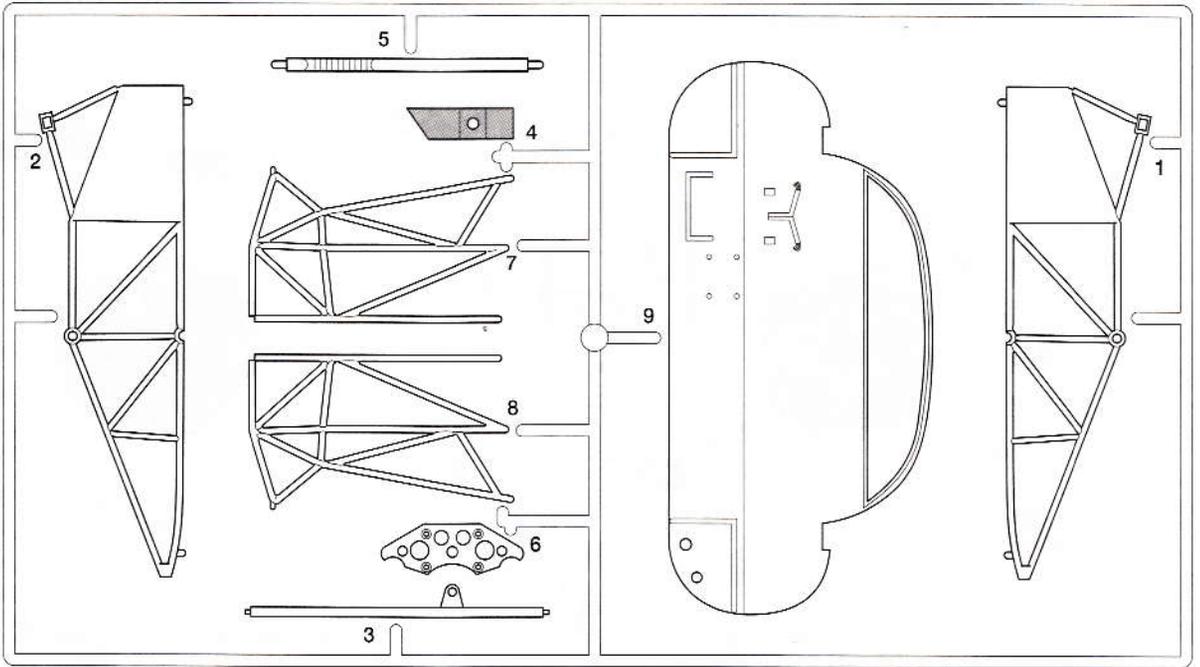
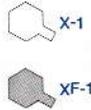
《Targa Florio Race, 1967》

Driven by L. Cella / G. Biscaldi, finished 2nd at the Targa Florio Race

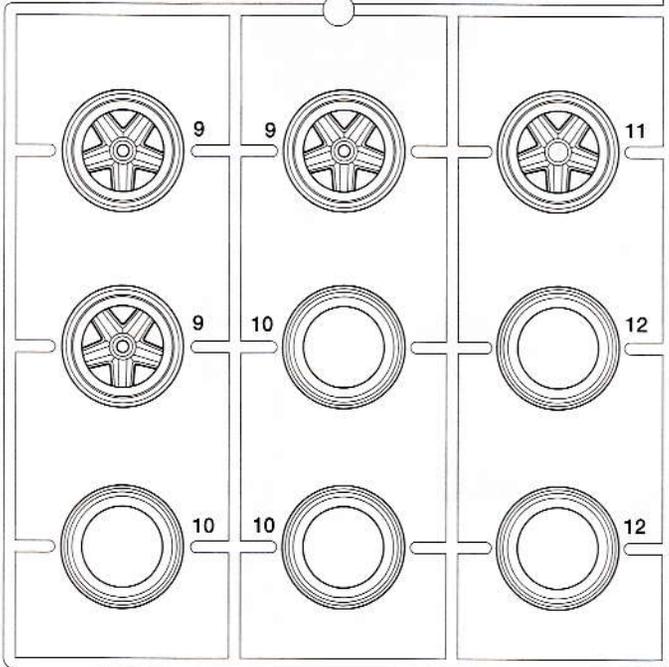
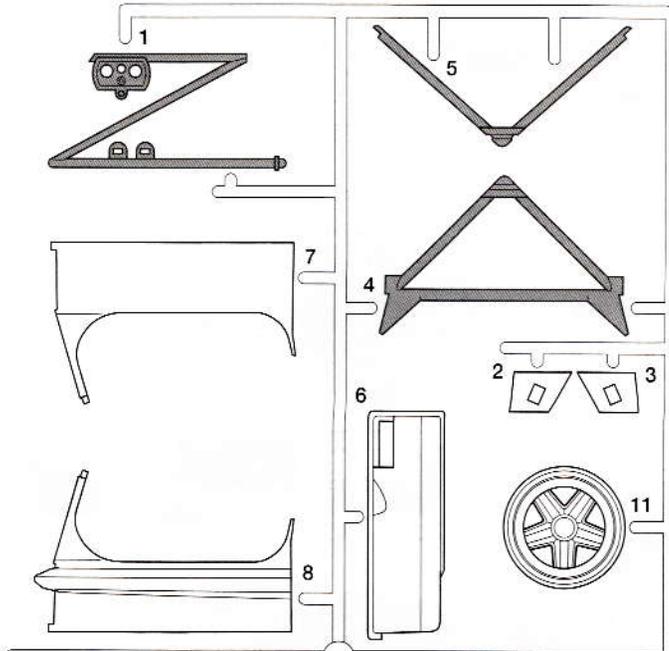


PARTS

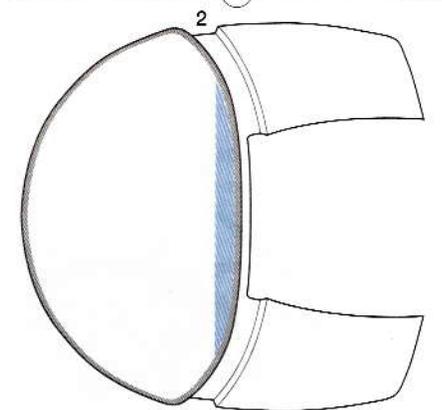
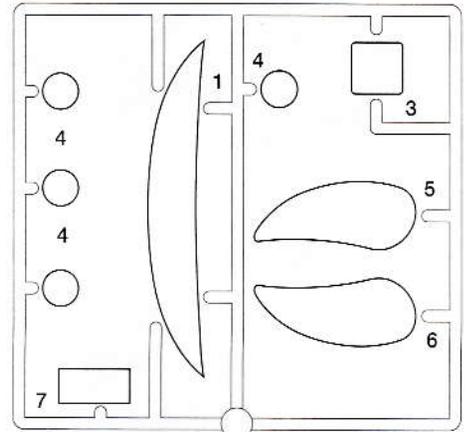
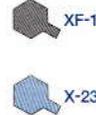
A PARTS x1



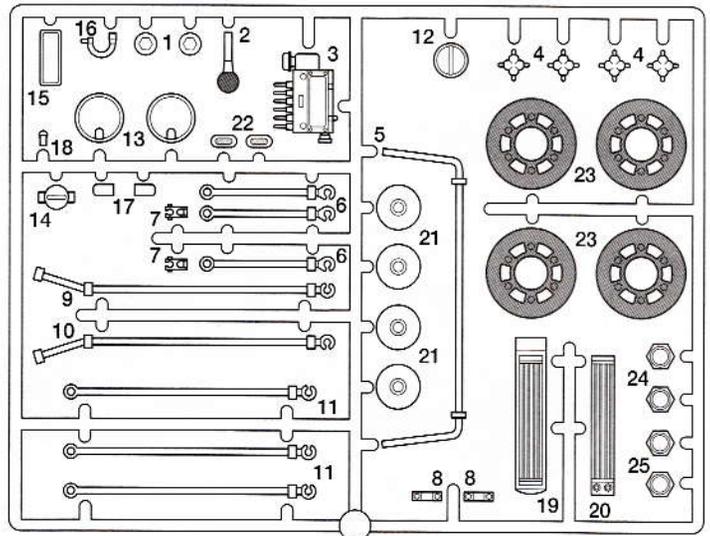
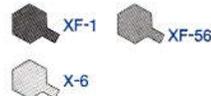
B PARTS x1



D PARTS x1



F PARTS x1



PARTS



PARTS x1



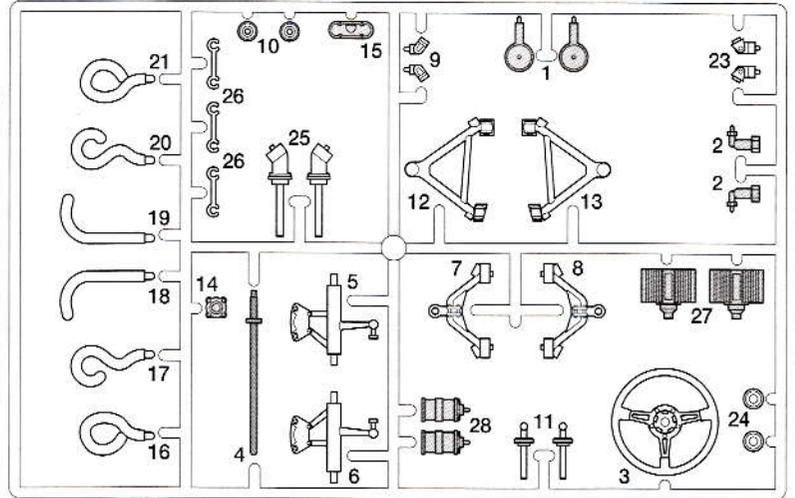
XF-1



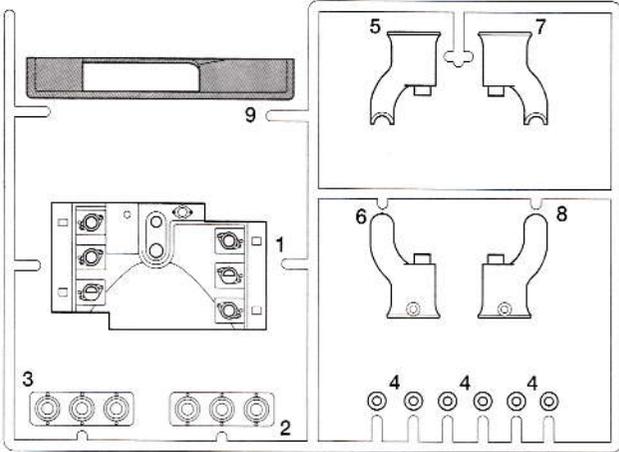
X-11



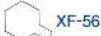
X-1



PARTS x1



PARTS x1



XF-56



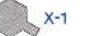
XF-1



X-11



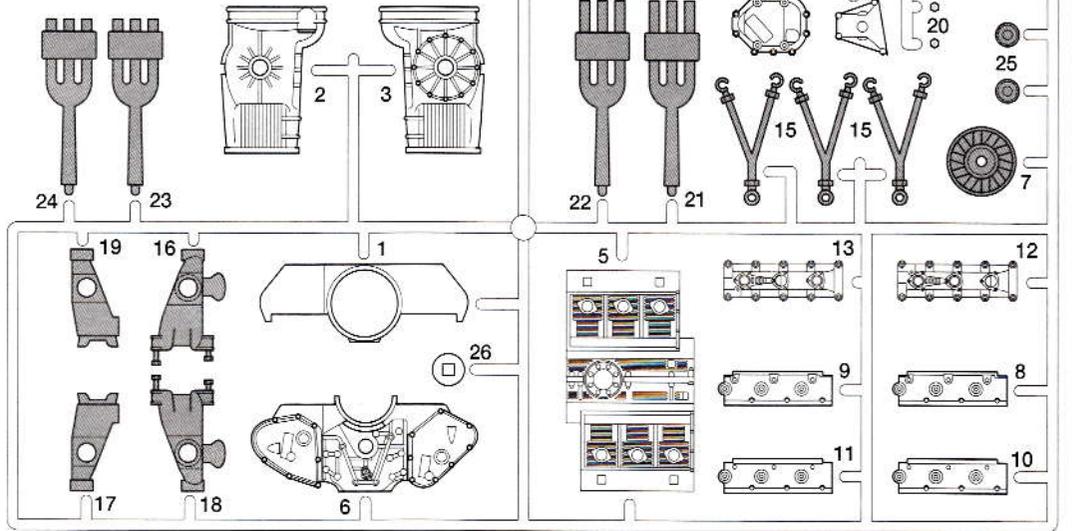
XF-1



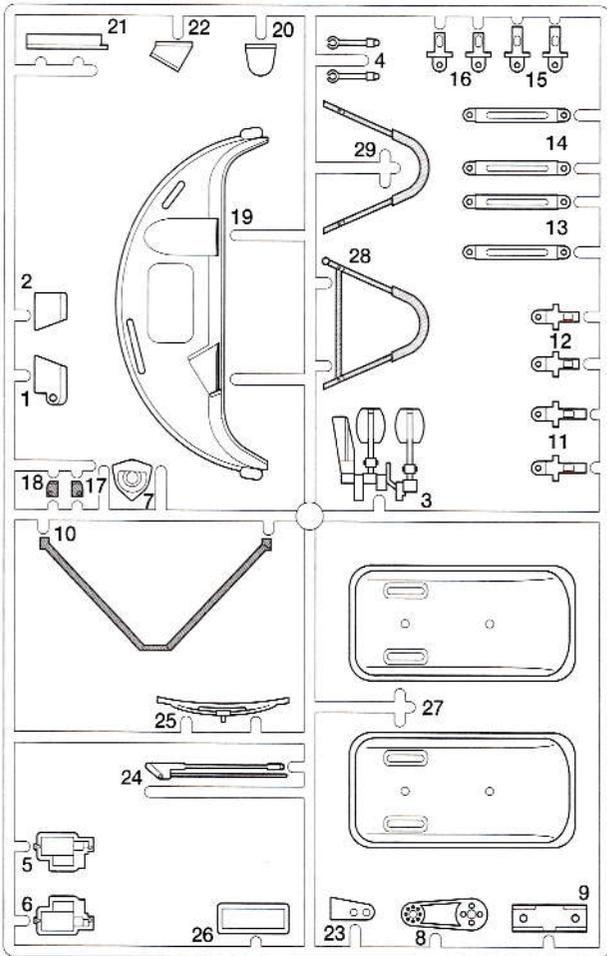
X-1



X-8



PARTS x1



PARTS x1

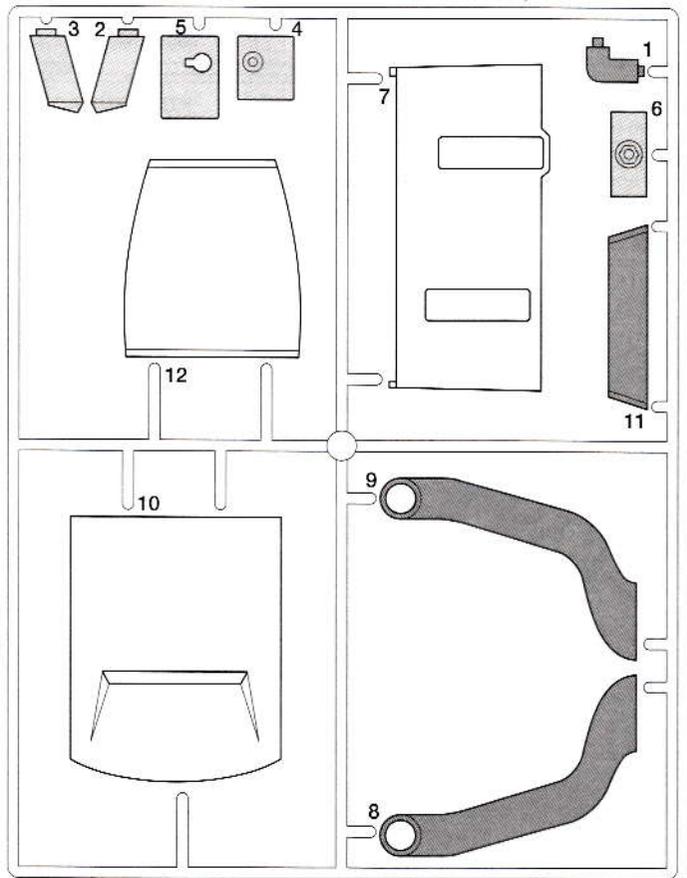


X-11



XF-1

表面 TS-26 裏面 XF-1
 Inside: XF-1, Outside: TS-26
 Innenseite: XF-1, Außenseite: TS-26
 Intérieur: XF-1, Extérieur: TS-26



PARTS

スライドマーク ×1
Decal
Abziehbild
Tranfert

リヤタイヤ ×2
Rear tire
Reifen
Pneu

フロントタイヤ ×3
Front tire
Reifen
Pneu

アンダーボディ ×1
Lower body
Unterer Karosserie
Carrosserie inférieure

X-1
XF-1

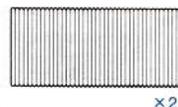
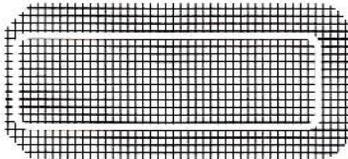
表面 TS-26
Outside: TS-26
Außenseite: TS-26
Extérieur: TS-26

フロントボディ ×1
Front body
Vordere Karosserie
Carrosserie avant

リヤボディ ×1
Rear body
Hintere Karosserie
Carrosserie arrière

表面 TS-26 裏面 XF-1
Inside: XF-1, Outside: TS-26
Innenseite: XF-1, Außenseite: TS-26
Intérieur: XF-1, Extérieur: TS-26

金具袋詰め
METAL PARTS BAG
METALL TEILE-SCHACHTEL
BOITE DE PIÉCES METALLIQUES

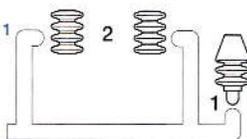


スプリングパイプ
Spring tube
Federrohr
Tube ressort



ジョイントパイプ ×1
Joint tube
Verbindungsschlauch
Tube d'accouplement

L PARTS ×1



インテークカバー ×2
Intake cover
Abdeckung der Ansaugöffnung
Grilles de ventilation

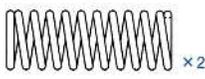
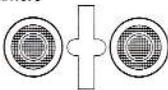


ステアリングシャフト
Steering shaft
Lenksäule
Colonne de direction

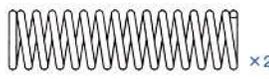
黒ビニールパイプ ×1
Vinyl tubing (black)
Vinylschlauch (Schwarz)
Tube vinyil (noir)

透明ビニールパイプ ×1
Transparent vinyl tubing
Transparente Vinylschlauch
Tube vinyil transparent

テールレンズ ×1
Tail lens
Rücklichtglas
Feu arrière



フロントコイルスプリング
Front coil spring
vordere Feder
Ressort hélicoïdal avant



リヤコイルスプリング
Rear coil spring
Hintere Feder
Ressort hélicoïdal arrière

ゴムパイプ
Rubber tubing
Gummirohr
Tube caoutchouc

AFTER MARKET SERVICE CARD

When purchasing Tamiya replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified and supplied. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

KUNDENNACHBETREUUNGS-KARTE

Wenn Sie TAMIYA-Ersatzteile kaufen möchten, nehmen Sie bitte zur Unterstützung dieses Formular mit zu Ihrem örtlichen Fachhändler. Bezüglich der Angaben, der Lagerhaltung der Artikel und der Preise sind Änderungen vorbehalten.

SERVICE APRES-VENTE

Afin de vous permettre de vous procurer des pièces de rechange Tamiya, Amenez cette liste à votre point de vente Tamiya qui ne manquera pas de vous renseigner. Veuillez noter que les caractéristiques, disponibilité et prix peuvent changer sans avis préalable.

PARTS CODE

0331151.....Front Body
0331152.....Rear Body
0331153.....Lower Body
0000346.....A Parts
0000347.....B Parts

0000348.....C Parts
0000349.....D Parts
0000350.....E Parts
0000351.....F Parts
0000353.....G Parts
0000354.....H Parts

0111207.....J Parts
9401273.....Tire Bag
9401274.....Metal Parts, Vinyl Tubing
9491023.....F Parts
1051475.....Instructions
ITEM 12003

★部品請求には右のカードが必要です。
部品請求なさる方はカードの住所、氏名、電話番号欄をしっかりとご記入下さい。

PORSCHE 910 CARRERA 10
BIG SCALE 1/12
1/12 ビッグスケールシリーズ
ポルシェ910 カレラ10

部品をなくしたり、こわした方は、下のステッカーが貼られたカスタマーサービス取次店にご注文いただけます。当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、このカードの必要部品を○でかこみ代金を現金書留または、定額小為替(100円以下は切手可)と一緒に申し込み下さい。なお、ご送金にはタミヤカードや郵便振替もご利用いただけます。



《お問い合わせ番号》 静岡 054-283-0003
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)
営業時間:平日 8:00~20:00・土、日、祝日 8:00~17:00
PRINTED IN JAPAN

ボディ前部	610円
ボディ後部	600円
ボディ下部	760円
Aパーツ	560円
Bパーツ	720円
Cパーツ	450円
Dパーツ	390円
Eパーツ	440円
Fパーツ	480円
Gパーツ	560円
Hパーツ	560円
Jパーツ	510円
タイヤ袋詰め	1,300円
金具袋詰め	1,200円
マーク	550円
説明図	420円

《郵便振替のご利用法》
郵便局の払込用紙の通信欄にこのカードを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、数量を必ずご記入下さい。振込住所欄には電話番号もお書きいただき、口座番号-00810-9-1118、加入者名・田宮模型でお振込下さい。

《タミヤカード》タミヤカードを利用されますと部品の入手が早く簡単です。詳しくは、タミヤカスタマーサービスでお問合わせください。

《電話でのご注文もご利用いただけます。》
パーツ代金に加え、代引き手数料(315円)をご負担いただければ、代金着払で電話でのご注文も承ります。

For Japanese use only! ITEM 12003

住所

電話 () -

氏名

★価格は予告なく変更となる場合があります。

9900 **TAMIYA**
株式会社 タミヤ
静岡県恩田原3-7 〒422-8610
12003 PORSCHE 910