

1:12 IDENTICAL SCALE

Length—330mm
Width—171mm
Height—70mm

- SUPER DETAILED "BOXER" ENGINE
- MOVABLE FRONT & REAR SUSPENSION
- SEMI PNEUMATIC RUBBER LIKE TIRES
- DETACHABLE NOSE COWLING

BIG SCALE

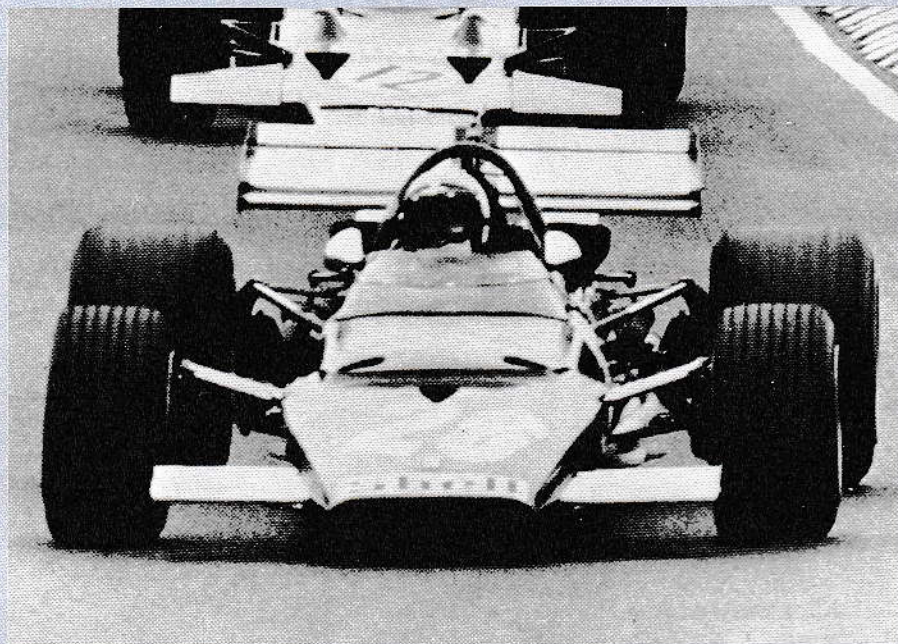
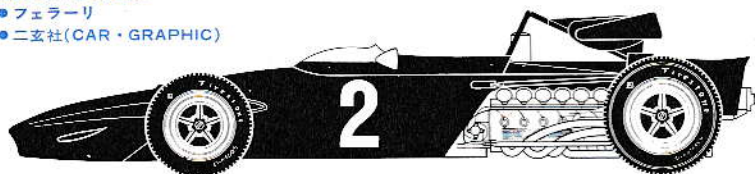


TAMIYA
TAMIYA, INC.
3-2, ONDWARA, SHIZUOKA-CITY, JAPAN.



FERRARI 312B

設計資料写真提供
●フェラーリ
●ニ玄社(CAR・GRAPHIC)



フェラーリ……、常に世界最高級のスポーツカーを生み出し、国際自動車レースの世界に君臨しているこのイタリアの名門の名前はど世界中の自動車愛好家、モータースポーツファンの胸をときめかす名前はないだろう。フェラーリが生産するスポーツカーのすぐれた性能、すばらしい品質、カロッツェリエ・ピニンファリーナの手になる芸術品とまで言えそうな美しいスタイルもさることながら、それ以上にフェラーリが我々を魅きつけるのは、レースの中で生れ、育ち、輝かしい戦歴を残してきたその伝統と、現在も、そしてたぶん将来も常にレースの第1線で活躍しつづけ、その輝ける伝統に新しい栄光を加えていくであろうフェラーリの姿勢そのものに他ならないだろう。実際、フェラーリはどレース活動に積極的なメーカーは他に例がない。そしてそのほとんどの分野で成功を取っているのである。国際レースの二つの最高峰、F-1によるグランプリ・レースとマニファクチャラーズ・チャンピオンシップを争うスポーツカー・レースの両方に常に挑戦し続け、成功を取っているメーカーは、フェラーリにおいて他に例がない。ボルシェは、グランプリではさしたる成績を残していないし、アルファ・ロメオは、ここ数年になってスポーツカーレースにカムバックしたものである。フェラーリは、強烈な個性とレースへの大きな情熱を持った1人の男、エンツィオ・フェラーリによって創立され、育てられてきた。その歴史はそれほど古くなく、まだ20数年しか経っていない。しかしその広範囲にわたるレース活動から、フェラーリの歴史はそのま戦後の国際レースの歴史とまで言われる。

スクーデリア・フェラーリ
若き日のエンツィオ・フェラーリは、アルファ・ロメオのレーシングドライバーだった。1923年、ラベンナで行なわれたレースに優勝した彼は、バラッカという老夫婦から黄色の地に黒い跳ね馬を描いた小さな盾を贈られた。

このバラッカ夫婦の息子は第1次大戦中のイタリアの空のエースであり、ドイツ機35機を撃墜した後、自らも空中戦の花と散ったのだった。このエースの機体につけられていたマークが、黄色の地に黒の跳ね馬を描いた盾のマークだった。盾を贈られたフェラーリは、以後のレースでは必ず彼のマシンにこのマークをつけて出場した。そして後には自らの名を冠したレーシングチーム、スクーデリア・フェラーリのシンボルマークとなり、現在のフェラーリを飾るエンブレムとなっている。

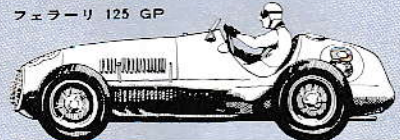
1929年、すでにアルファ・ロメオのレース活動に対する重要なアドバイザーとなっていたフェラーリは、アルファのレース活動を一手に引き受けるレーシングチーム、スクーデリア・フェラーリを結成した。スボラーリ、カンパリ、ワルツィ、シロンなどの名ドライバーを擁したスクーデリア・フェラーリは、国際レースを荒し回ったのである。1932年の末、アルファは一切のレース活動から手を引いてしまったが、スクーデリア・フェラーリはアルファのマシンでレース活動を続け、この1930年代にアルファ・ロメオの黄金時代の1つを築いたのである。フェラーリが自身のレーシングカーの製作を考え始めたのは1937年頃と言われている。そして1939年になってフェラーリは、アルファと完全に別れた。その理由は、主として技術的な対立からであるとフェラーリ自身が書いている。そしてこの年、フィアットのプッシュロッドエンジンを改造して搭載したマシンを製作、第2次大戦直前、1940年に行なわれたミレ・ミリアのレースに参加させている。しかし自身のエンジンを持った本当の意味でフェラーリと呼べるマシンが現われたのは、大戦直後の1946年からである。アルファ・ロメオで活躍し、有名なアルファ・ロメオ・ティエボ158の設計者であるジョアッキーノ・コロンボが設計した125と呼ばれるV型12気筒OH C1498ccのエンジンを搭載した3種類のマシンが製作された。ひとつは125GPと呼ばれるグランプリ・マシン、ひとつは125コンペツィオーネと呼ばれるレーシング・スポーツカーであり、もうひとつは市販用のスポーツカーであった。この時からフェラーリの国際レースでの活躍が始まり、栄光の歴史がつづられていくことになる。

フェラーリとグランプリ

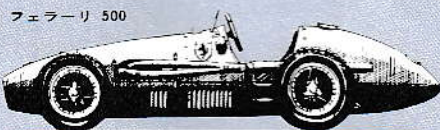
1946年、モータースポーツの国際組織が再編成され、現在のFIA(国際自動車連盟)が発足、新しいフォーミュラ(規格)を制定して1947年からグランプリ・レースが再開され

た。フェラーリは1948年から本格的にグランプリに参加したが、この年はさしたる成績を残していない。しかし1949年には125GPで3つのグランプリに優勝している。1950年から、各レースのポイント数を総合して争うドライバーズ・ワールド・チャンピオンシップの制度が制定された。最初のチャンピオンは、アルファ・ロメオのジョゼッペ・ファリーナであり、フェラーリは、1952年、アルベルト・アスカリにチャンピオンシップを獲得させた。このフォーミュラも、チャンピオンシップ制度も現在に至るまで何度か変更されている。しかしワールドチャンピオンを生み出した数では、フェラーリはロータスと並んで他を大きく引き離している。すなわち、1952年と53年にはティエボ500でアスカリを、56年には、フィアットから寄贈されたランチャのグランプリ・マシーンD50を改良して、ジョン・マヌエル・ファンジオを、1958年にはディノ246でマイク・ホーソンを、1961年にはディノ156でフィル・ヒルを、1964年には158でジョン・サーティースを、それぞれワールド・チャンピオンとしている。この通算6人という数字は、戦後のグランプリに参加しているチームの中では最高の数字であり、2位のロータスの4人にも大きな差をつけている。こうしてみるとフェラーリの強さがよく解る。特に52年のアスカリの勝利は、7つのグランプリすべてに優勝するというめざましいものだった。しかし1966年から開始された3イフォーミュラの前半は、フェラーリはまったくふるわなかった。最初の1966年の成績は、ベルギーGPでのサーティースとイタリアGPでのルディゴ・スカルフィオッティの計2度の優勝と2位が2回、3位が1回、6位が2回であり、ワールドチャンピオンは、

フェラーリ 125 GP



フェラーリ 500



自身で製作したマシンに乗るアラバムだった。67年のフェラーリには、さらに運悪がつきまわった。エース・ドライバーのロレンツォ・バンディーニが第1戦のモナコGPで悲惨な事故死を遂げ、マイク・パークスもベルギーGPで重傷を負う。結局、残ったクリス・エモンが孤軍奮闘したが、チャンピオンシップポイントの4位にとどまる。68年シーズン、この年のフェラーリの勝利はただ1度だけ、新しく加わったジャッキー・イクスがもたらしたフランスGPでの優勝である。69年シーズンは、フェラーリのグランプリ・レース史上、最悪の年と言えるだろう。優勝はただの1度もなく、最高の成績はエモンがオランダGPで獲得した3位であり、ペドロ・ロドリゲスが5位と6位を1回ずつ記録しているにすぎない。

フェラーリ312B

3イフォーミュラになって以来の4年間は、名門フェラーリにとって不本意なレースの連続であり、苦悩と焦熱の年月であった。プロトタイプ・スポーツカー、275P2のエンジンから発展した時計のように精密な、そして当然高価なV型12気筒エンジンは、レボコやフォード・コスワースDFVのV型8気筒エンジンに常に苦杯をなめさせられてきた。たしかに理論的にはV型12気筒エンジンの方が高性能を出し得る。しかし基本設計そのものが、それらのライバル達に較べて時代遅れになっていたのである。

1968年末、フェラーリのチーフ・エンジニア兼レーシング・マネージャーのマウロ・フォル



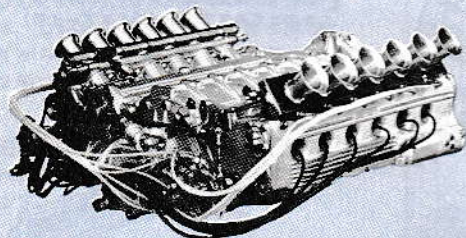
《フェラーリ312B主要データ》

エンジン	フェラーリ水平対向12気筒
排気量	2991cc
最高出力	460PS/12000rpm
トランスミッション	フェラーリ5速
クラッチ	ボーク&ベッグ
シャーシ	アルミ・セミモノコック

サスペンション	ダブルウィッシュボーン
ダンパー	コニ
ブレーキ	ガーリング、フェロード
ステアリング	ラック&ピニオン
タイヤ	ファイアーストーン
	(前・9/22-13 後・13/26-15)

全長	4020mm	全高	953mm
ボディ幅	747mm		
ホイールベース	2385mm		
トレッド	前・1566mm		
	後・1575mm		
車体重量	534kg		

ギューリは、その職を辞し、まったく新しい3リットルエンジンの開発に没頭した。そして生れたのが12気筒の水平対向（BOXER）エンジン312Bであった。フェラーリは以前にも1.5リットルF-1用に水平対向エンジンを手がけており、フォルギエリが水平対向のレイアウトを選んだのもその時の経験から、エンジンの重心が低いとマシンの重心を下げることで、かつエンジン自体も軽量化できると知ったからである。ただV型配置に較べて全幅はどうしても大きくなってしまふ。このためにストロークをできるだけ小さくせねばならず、312Bは78.5mmのボアと51.5mmのストロークを持つ超オーバーバスクエアタイプとなった。エンジンがコンパクトにまとまることは、そのまま重量軽減につながる。312Bの重量は約143.8kgで、それまでのフェラーリV12エンジンやマトラV12より約18kg軽く、なお、シンプルで軽量なコズワースDFV・V8よりもわずかながら軽いと言われる。



フェラーリ水平対向エンジン

シリンダー・ブロックはオールアルミ製で、ちょうど中心線から左右に分割され、ボルト締めされる。軽量化への工夫はクランクシャフトにも見られ、メインベアリングは4個ですまされている。バルブは1気筒当り吸排気2つずつの4バルブ、もちろんDOHCで各バンクに吸排気バルブ用2本ずつの計4本のカムシャフトを持つ。カムシャフトを駆動するには、よりコンパクトにまとまるコックド・ベルトとチェーンを使う方法もあるが、確実性を重んじてギア駆動が採用されている。スパーク・プラグは1気筒当り1本で、正確に半球形燃焼室の中央に位置する。潤滑は当然ドライサンプ方式。エンジンの上部に2個のオイルクーラーがクサビ型のダクトにカバーされておかれ、これがマシンのリアビューを特徴づけている。燃料噴射装置はルーカスが使用され、電気系統はマレリ、右側のバンクにディノ・ブレッサのトランジスタイグニッション用のデストリビューターが置かれる。

312Bエンジンの性能は、シーズンの初めには455HP/11500rpmであったが、シーズンの半ばには460HP/11600rpmにまで高められ、最終的には475HP/12000rpmにまでなっている。これは、もちろん現在のF-1エンジン中では最高の出力である。このユニークなエンジンに対して、シャーシは非常にオーソドックスなものであり、ロータスなどの進歩的な設計に較べると、むしろ古めかしいと言えるかもしれない。シャーシは鋼管スペースフレームをリベット止めた軽合金板で補強するセミ・モノコック。シャーシの後端はコクピット背後からカンティレバー（片持ち式のはり）状に持ち出され、その最後端にスチールの強固なバルクヘッドがつく。しかもこのバルクヘッドはロールバー背後から出るフライング・バットレス（三角形の支え板）によって吊り下げられる形となっており、いっそう強固なものとなっている。エンジンは、このカンティレバーの下側におかれ、前部はコクピット背後に6本のボルトで、後部はクラッチ・ハウジングを兼用している環状プレートによってバルクヘッドにマウントされる。サスペンションもオーソドックスなもので、フロントがロッキングアームとAアームによるウィッシュボーン、コニ製のコイルスプリング/ダンパーユニットはボディ内に内蔵される。リアはアッパー・Iアームとローアーの逆Aアーム、ツイーンラジアスロ

ッドによる4リンクシステム、コイルスプリング/ダンパーユニットは、やはりコニ製である。コクピット背後に、小型の左右分割式のウイングを持つ。ウイングはチャパラルによりモーターレーシングの世界に持ち込まれたが、F-1ではフェラーリが最初に採用していた。一時、F-1でもウイング全盛の時代があったが、1969年のモナコGPでの禁止、続くオランダGPからはF1Aによって寸法制限が設けられた。このウイングは小型ながらスロット・フラップ付きであり、その効率は非常に良いと言われる。タイヤはファイアーストーン、マシンの性能の向上につれてタイヤの性能も勝利のための重要なファクターとなり、タイヤ戦争と言われるほどタイヤ・メーカー間の開発競争も激しくなっている。その使用方法も高度に洗練され、四輪のトレッド・パターン、材質も同一とは限らず、サーキットに合わせてそれぞれ異なるものをミックスして使う方法も行なわれている。312Bの車体重量は、70年シリーズの当初で約545kgであったが、その後534kgまで軽量化されている。これはロータス、BRMに次いで軽い方に属し、パワー・ウエイトレシオでは、約1.124と最も良い数値となっている。

312Bの戦歴

70年シーズンの前半は、ニューマシンにあらがらずにトラブルでフェラーリは不振だった。ドライバーは新しくジャッキー・イクスが加わり、シーズンなかばからイグナチオ・ギンティとクレイ・レガゾーニが加わった。第1戦の南アフリカGPでは、エンジントラブルでリタイア、スペインGPでは事故によりマシンが炎上、モナコGPではドライブシャフトの破損でリタイア、スペインGPで新しく加わったギンティが4位に入り、シーズン初の入賞をもたらした。第5戦のオランダGPでイクスが3位、レガゾーニが4位に入り、フェラーリの前途に明るいものが見えてきた。フランスGPではイクスはブラクティス最速、シーズン初のポール・ポジションを獲得したがレースではふるわず、イクスがリタイア、ギンティは14位に終わった。第7戦のイギリスGPでは、いったんトップに立ったイクスは結局リタイア、レガゾーニは堅実に走って4位となった。第8戦ドイツGPでは、イクスはロータスのヨッヘン・リントと長いこと首位を争ったが0.7秒差で2位、レガゾーニもいったんは首位に立つがリタイアに終わった。70年シーズンの前半は、たしかにフェラーリは不調だった。しかし序々にその実力を発揮しはじめ、ドイツGPの結果から勝利への可能性はますます大きくなった。第9戦、オーストリアGPで312Bはその実力をフルに発揮、フェラーリはグランプリ久々の大勝利を味わった。このレースでフェラーリは初めて3人のドライバーを参加させた。ブラクティスではレガゾーニが2位、イクスが3位、ギンティが5位であった。レース前半からフェラーリは、1位イクス、2位レガゾーニ、4位ギンティを確保したが38周目、ギンティがバンクのためピットイン、しかレイクスとレガゾーニはそのままワン・ツー・フィニッシュを迎え、ギンティも7位まで追いあげた。この勝利は実に2年ぶり、68年のフランスGPでイクスが優勝して以来のことである。第10戦はイタリアGPである。レガゾーニが2勝目をあげ、フェラーリにとっては喜びのレースとなったが、ロータスにとっては悲しみのレースとなった。ブラクティスの最中、エース・ドライバーのヨッヘン・リントがモンザ・サーキットの南カーブでガードレールに激突、死亡したのである。リントはこの時すでに5勝をあげ、他を大きく引き離してワールド・チャンピオンへの最有力候補だった。第11戦カナダGPでは、レース前半、イクスとレガゾーニは2、3位を確保、トップのジャッキー・スチュワートが32周目にリタイアして、1、2位を独占、再びワン・ツー・フィニッシュを演じた。アメリカGPでは、ロータスの新人、エマー

グランプリ '70	ゼッケン・ドライバー	順位
南アフリカGP	17・J・イクス	リタイア
スペインGP	② J・イクス	リタイア
モナコGP	26 J・イクス	リタイア
ベルギーGP	27 J・イクス	8 位
	28 I・ギンティ	4 位
オランダGP	25 J・イクス	3 位
	26 C・レガゾーニ	4 位
フランスGP	10 J・イクス	リタイア
	11 I・ギンティ	14 位
イギリスGP	③ J・イクス	リタイア
	④ C・レガゾーニ	4 位
ドイツGP	10 J・イクス	2 位
	15 C・レガゾーニ	リタイア
オーストリアGP	12 J・イクス	優勝
	27 C・レガゾーニ	2 位
	14 I・ギンティ	7 位
イタリアGP	④ C・レガゾーニ	優勝
	② J・イクス	リタイア
	⑥ I・ギンティ	リタイア
カナダGP	⑬ J・イクス	優勝
	⑬ C・レガゾーニ	2 位
アメリカGP	③ J・イクス	4 位
	④ C・レガゾーニ	13 位
メキシコGP	③ J・イクス	優勝
	④ C・レガゾーニ	2 位
'71南アフリカGP	④ J・イクス	8 位
	⑤ C・レガゾーニ	3 位
	⑥ M・アンドレッティ	優勝
スペインGP	④ J・イクス	2 位
	⑤ C・レガゾーニ	リタイア
	⑥ M・アンドレッティ	リタイア

ソン・フィッテパルディがリントの亡き後をみごとに埋め、ロータスに勝利をもたらすと同時に、フェラーリのイクスが4位にとどまったため、亡きリントがワールドチャンピオンに確定した。最終戦、メキシコGPでフェラーリは三度目のワン・ツー・フィニッシュを実現、シーズンの最後を飾った。レース開始後、レガゾーニがトップに立ち、続いてスチュワート、イクスの順でこれを追う、その後イクスが首位に立ち、スチュワート、レガゾーニと順位が変る。そして33周目、スチュワートがリタイアした時、フェラーリの勝利は、ほぼ確定的となったのである。

フェラーリ 312B F1



71年シーズン

71年、312Bは主にボディ、サスペンション関係の改良を受け、312B-2となった。ボディスタイルは、より空気力学的なウェッジ（くさび）型のものになった。リア・サスペンションは大きな変更を受け、70年シーズンの平凡なものが、5本の鋼管で構成されたベルクランクと横置きのコイルスプリング/ダンパー・ユニットで構成されるものとなった。この変更の狙いはバネ下重量を減らし、ロード・ホールディングを向上させるためである。さらに左右シリンダーのバンク上に置かれていたオイル・タンクの位置も、ロールバー後方に移され、ドライバー背後の整流板も兼ねるようにされている。

71年シーズンのフェラーリは、まずまずのスタートを切っている。第1戦の南アフリカGPでは新しく参加したマリオ・アンドレッティが1位、レガゾーニが3位となった。イクスはバンクのために8位に終わった。第2戦のスペインGPではイクスが2位、レガゾーニ、アンドレッティは共にリタイア。第3戦のモナコGPではイクスが3位に入っている。マシンの性能もさらに向上し、アンドレッティとレガゾーニの二人のバックアップを受けるイクスとフェラーリのコンビは、71年シーズンのワールド・チャンピオンに最も近距離にいると言えるだろう。

作る前に必ず
お読み下さい。



《作る前に説明文をお読みください》
★部品を接着する前には必ず仮組み(かりぐみ)をしてください。
★組立てに入る前に《不良部品はないか》を必ず確認しておきましょう。
★図中青く印刷されているところは焼きつぶしか、接着部分です。
●は、塗装指示のマークです。部品図に色指定がしてあります。細かい部品はランナーについているうちに塗ります。楽しい塗装をしたい方は各ページのPAINTINGの所を見ましょう。

図-1 《ノーズカウリングの組立て》
スポイラーG4とG5の形に注意してB1に接着します。G1とG3の形も左右ちがいますから注意して下さい。

図-2 《ウイングの組立て》
ウイング部品は左右それぞれ形が違いますから部品を切りはなすとき組立てる部品から切りはなします。

図-3 《オイルタンクの組立て》
はじめにオイルタンクを組立ててからD68と接着します。次にD58にそれぞれの部品を接着してからオイルタンクの図の位置に接着します。

《オイルタンク・実写》

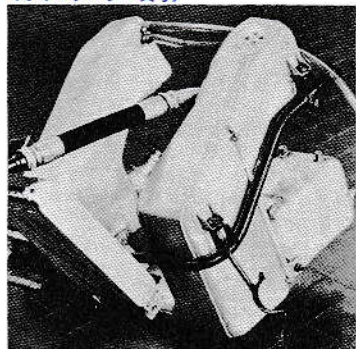


図-4 《オイルクーラーの組立て》
図のようにオイルクーラーを組立ててから、J6とJ16のピンをゴムパイプでつなぎます。D35はマフラーのストッパーになります。

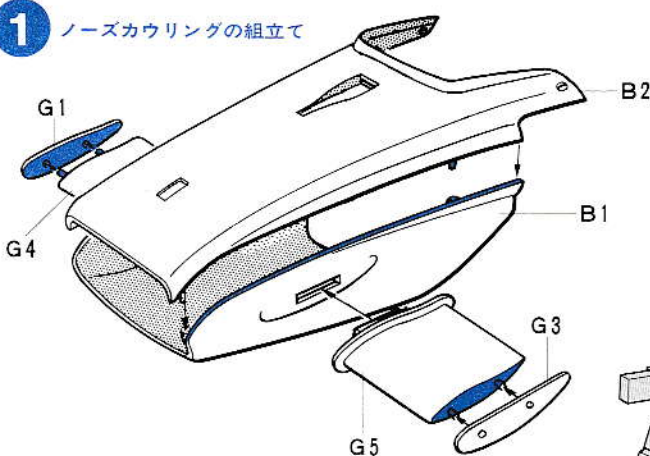
PAINTING

フェラーリにあふれるメカニズムの美は塗装によっていっそうすばらしいものになります。また塗装作業は、あなたの創作意欲を十分に満足させることでしょう。説明図の各ページに基本的な塗装説明が入っています。これを参考にあなただけのモデルを作ってください。

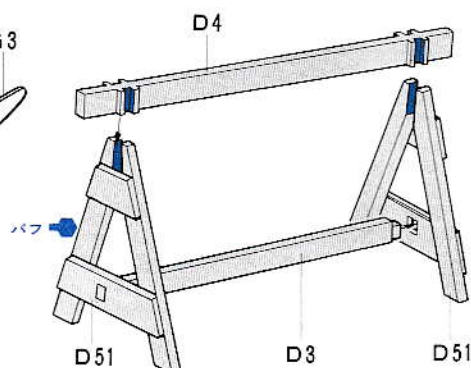
《塗装するタイミング》

同じ色に塗る部品は出来るだけ組立ててから塗装するのがコツです。接着剤のはみだし、合せ目のくいはよくヤスリをかけてから塗装します。小さなビス1本にまで気をくばして下さい。すばらしい完成をお約束します。

1 ノーズカウリングの組立て

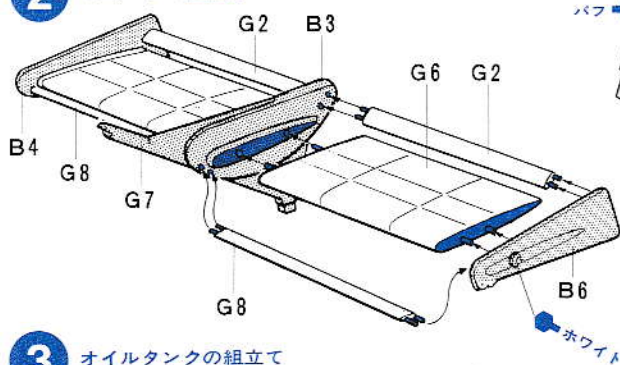


《工作台のつくりかた》

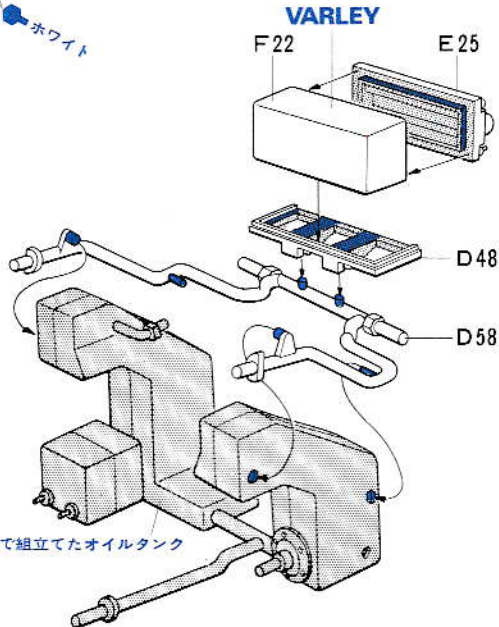
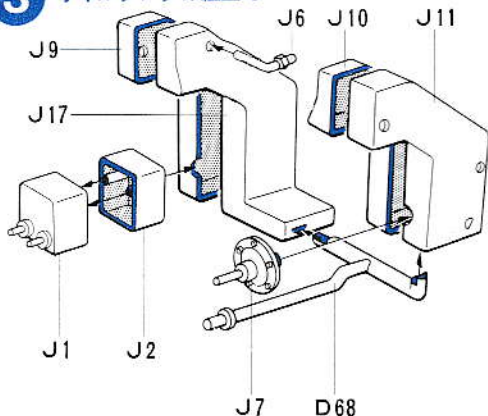


★工作台は2個作ります。平らな所において、組立中のボディやエンジン等をのせて下さい。(ディスプレイ用)

2 ウイングの組立て

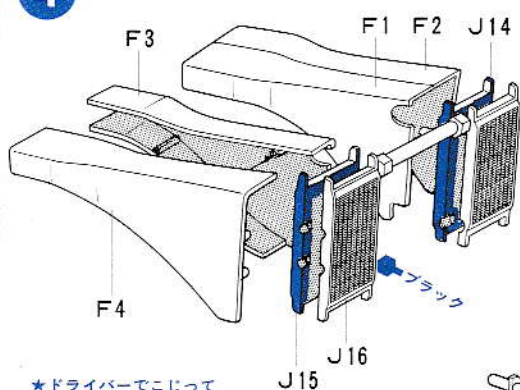


3 オイルタンクの組立て



★左上で組立てたオイルタンク

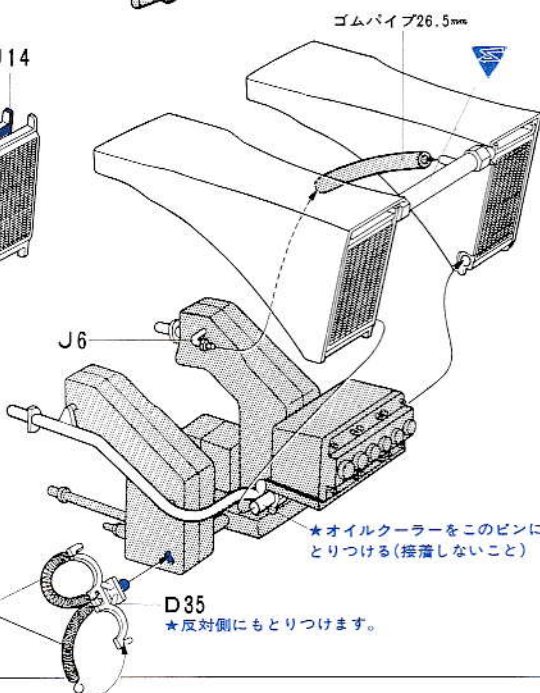
4 オイルクーラーの組立て



★ドライバーでこじってすきまを適当に広げて下さい。



★図-30でマフラー止めに使います。



ゴムパイプ26.5mm

★オイルクーラーをこのピンにとりつける(接着しないこと)

★反対側にもとりつけます。

図-5 《ラジエターの組立て》

D26にL型金具をB16ではさんで止めてから組立ます。D62とD61は形に注意して接着してください。

図-6 《フロントアップライト組立て》

はじめにD63とD67を組みます。ディスクJ8はD47と接着します。同じようにしてもう一方を作ってください。

《フロントアップライト・実車》

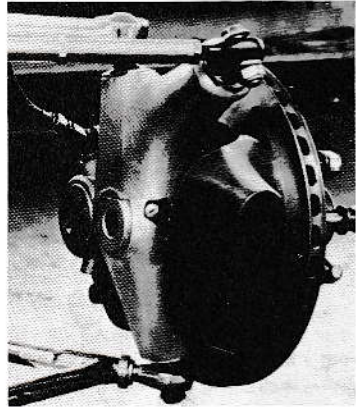


図-7 《ダンパーの組立て》

D42とD45にスライドマークをはります。D42とD43を接着してM3を通してからH20をさし込みます。それぞれ2個ずつ組立ててください。

図-8 《ユニバーサルジョイント組立て》

H22に接着剤をつけないように注意します。2個組立ます。

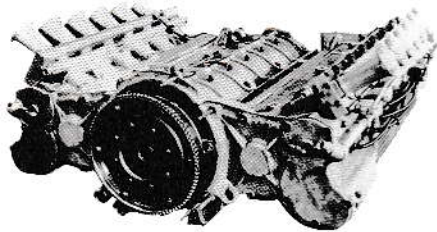
図-9 《点火プラグのとりつけ》

D28をピンセットではさみE22、E21にまっすぐにさし込みます。

図-10 《エンジンの組立て》

E6とE5を接着してからE24、E15を組立ます。次にE22とE21を接着してください。E9(E8)、E1それからH11を接着してからエンジン上部品E6にとりつけます。

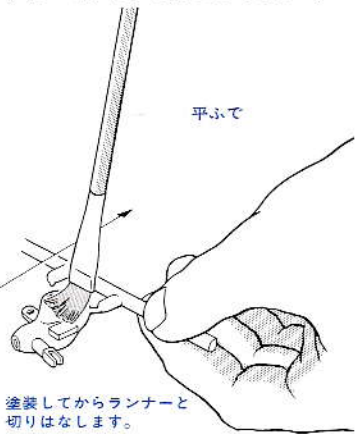
《エンジン・実車》



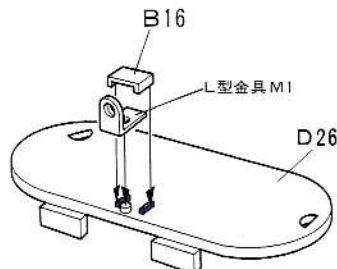
PAINTING

《アップライトの塗装》

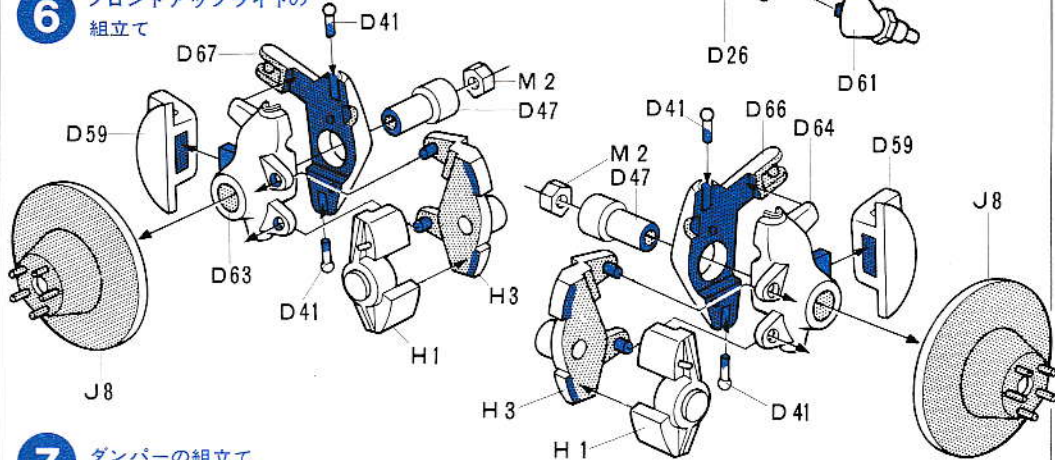
アップライトの様に小さな部品は下図の様に合せ目をきれいにしてから塗りかわいてからきりはなして下さい。



5 ラジエターの組立て



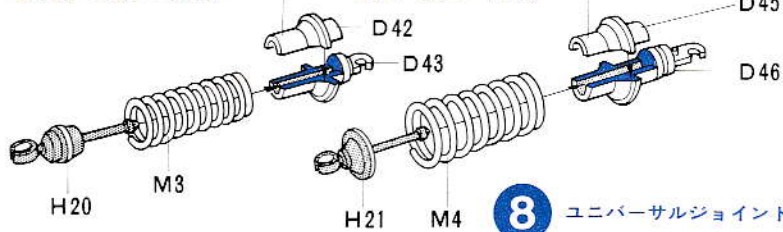
6 フロントアップライトの組立て



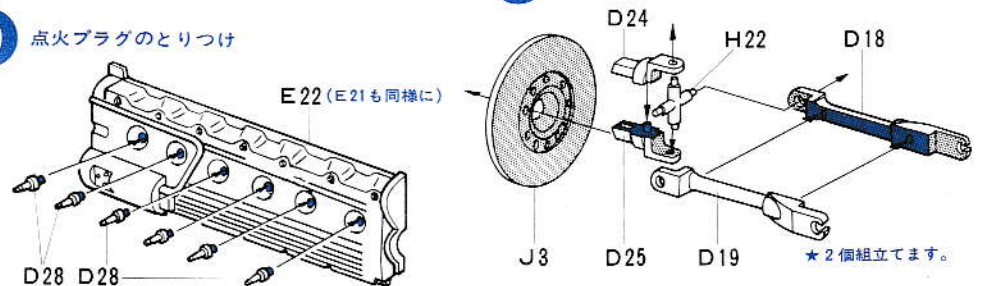
7 ダンパーの組立て

■フロントダンパー(2個)

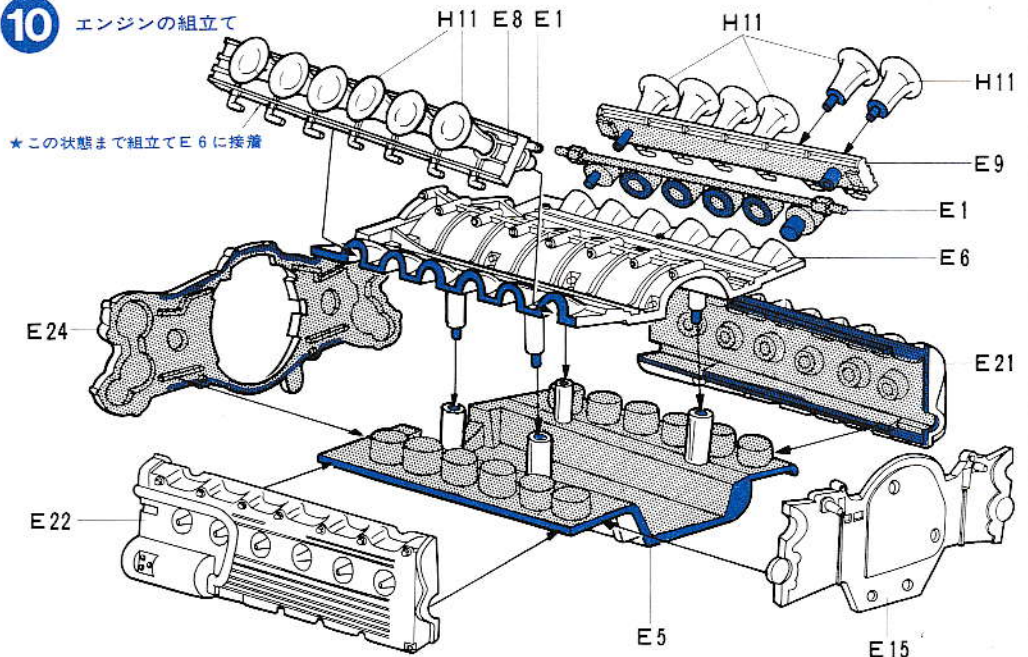
■リアダンパー(2個)



9 点火プラグのとりつけ



10 エンジンの組立て



ミッションE3、E4を接着する前にD31を間に入れます。ハーフシャフトはこのD31に接着し、うまく回るかどうかためして下さい。エンジンと接着してからE18とE17にスライドマークをはります。

フューエルインジェクションを組立て
 ⑧から⑫にそれぞれの長さに切ったビ
 ニールパイプ（透明）をさし込みます。
 ディストリビューターには黒ビニール
 パイプを①から⑫までの長さに切って
 図の位置から順序よくさし込みます。

(A) ——— 60mm	(G) ——— 45mm
(B) ——— 75mm	(H) ——— 50mm
(C) ——— 80mm	(I) ——— 50mm
(D) ——— 90mm	(J) ——— 70mm
(E) ——— 100mm	(K) ——— 80mm
(F) ——— 110mm	(L) ——— 80mm

① — 28mm	⑦ — 75mm
② — 33mm	⑧ — 79mm
③ — 42mm	⑨ — 88mm
④ — 51mm	⑩ — 96mm
⑤ — 60mm	⑪ — 105mm
⑥ — 70mm	⑫ — 120mm

D40をとりつけてから、D50を通したE19を接着します。次にフューエルインジェクションとディストリビューターをとりつけ番号順にピンセットで配線します。(写真を参考にして下さい)

エンジンは、フラットアルミをこすりつけるようにして塗ります。

こすりつけるようにして
塗ります。



2 部品の組立て

D15 D16 D13 D12 D11 D9 D17 E16 E18

3 エンジン前部品のとりつけ

D8

★左図の順にコード(黒色)をつなぎます

★左図の順にコード(黒色)をつなぎます。

★でき上がったエンジン

★プラグコードと燃料パイプは下の写真をよく見て、図中の番号に合わせて配線します。(ピンセットを使います。)

図-12で組立てたインジェクション部品

図-12で作ったディストリビュータープラグコード⑦～⑫までは手前から順につなぎます。

★プラグコードと燃料パイプは下の
写真をよく見て、図中の番号に合
わせて配線します。(ピンセットを使
います。)

図-12で組立てた
インジェクション部品

図-12で作ったディストリビュータープラグコード⑦～⑫までは手前から順につなぎます。

〈点火コード燃料パイプの配線〉

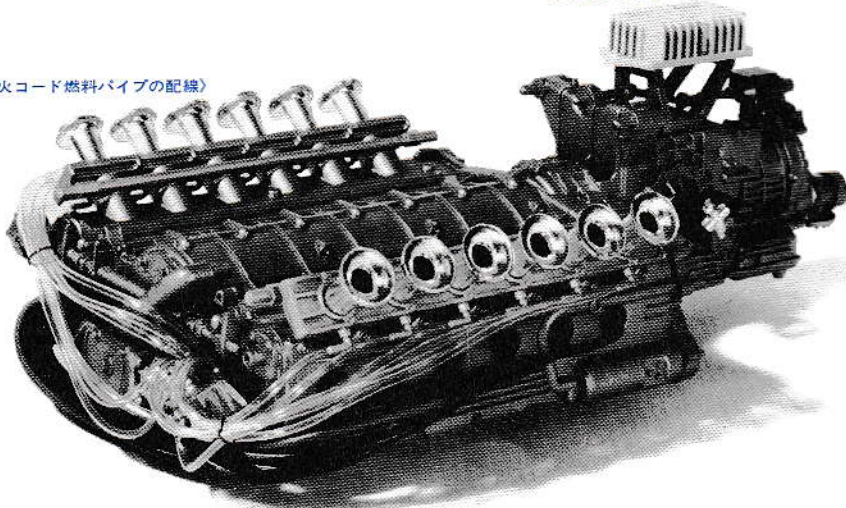


図-14 《マフラーのとりつけ》

エキゾーストパイプを右図の様にエンジンにとりつけます。

《マフラー取り付け完成写真》

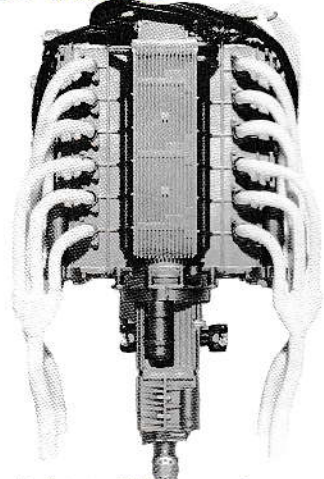


図-15 《人形の塗装について》

ドライバーは、J・イクスとM・アンドレッティ・レガゾーニの中から好きなドライバーを選んで塗ってください。あとからは塗れません。

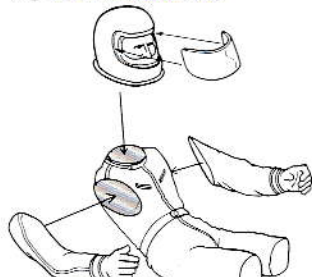


図-16 《コックピットの組立て》

はじめにメーターにステッカーをはります。内部の塗装は、このときましておきます。

《メーター・実車》

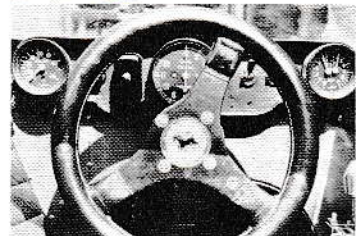


図-17 《シートベルトのとりつけ》

人形をシートにのせてから、左図のようにシートベルトをとりつけます。

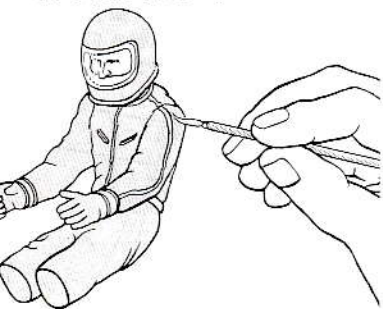
図-18 《ボディ部品の組立て》

C2部品にL型金具をB16で止めます。

PAINTING

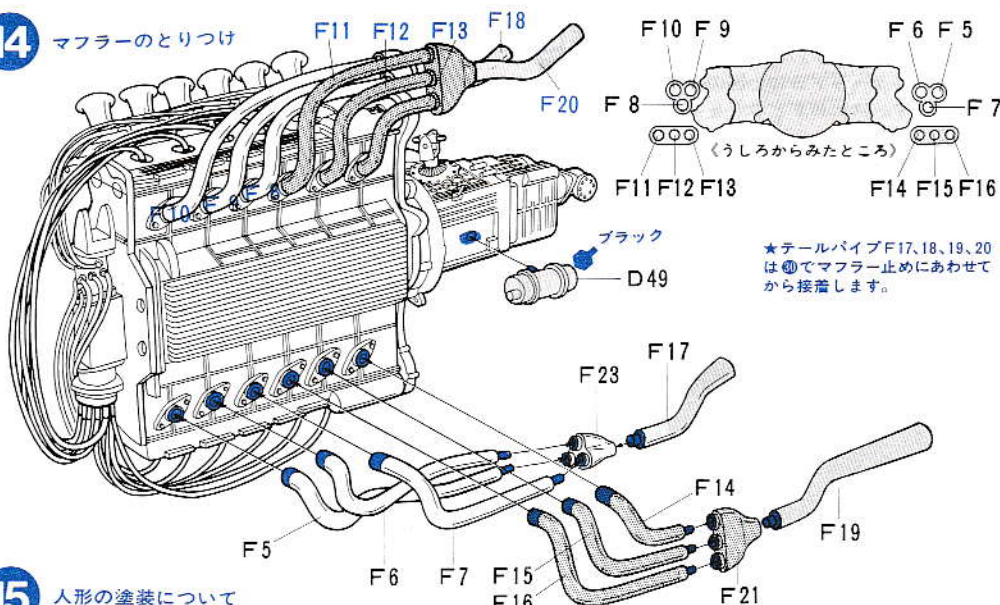
《人形の塗装》

アイボリーホワイトで全体を塗ったあとで、赤線や、顔の表情を細筆をつかってかき込んで下さい。



人形はアイボリーホワイトで塗ってから細かい部分の赤い線や、顔、手ぶくろなどをぬります。

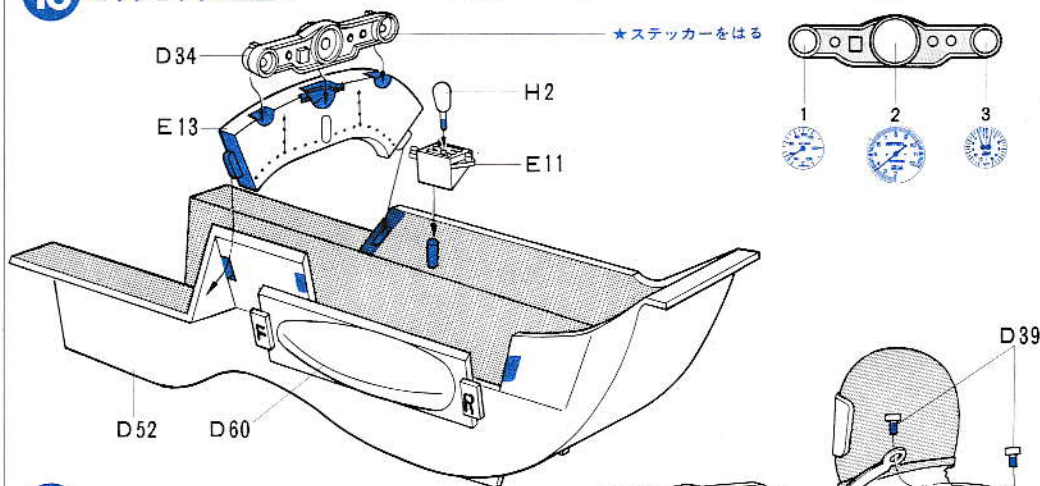
14 マフラーのとりつけ



15 人形の塗装について



16 コックピットの組立て



17 シートベルトのとりつけ

シートベルトでドライバーを固定してください。

18 ボディ部品の組立て

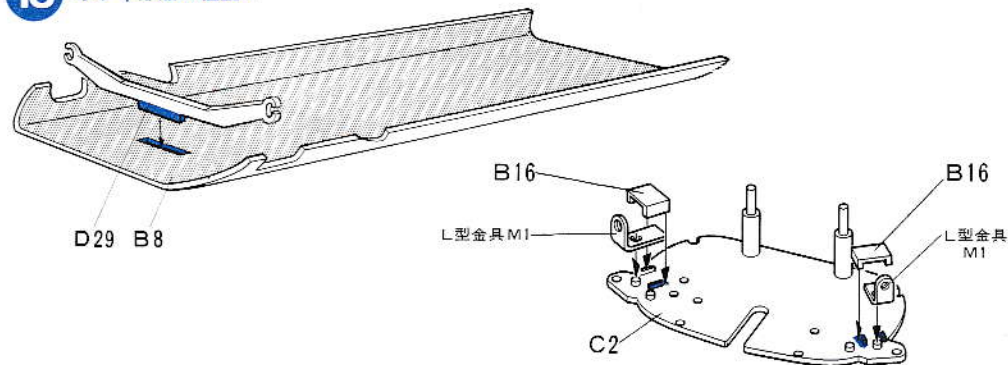


図-19 〈ボディ組立て〉

バルクヘッドB10とE23を接着してからボディに取っつけます。次にコックピットを、バルクヘッドB10と図の位置で接着します。次にB8とC3をそれぞれ組立てて下さい。



図-20 〈バルクヘッドの組立て〉

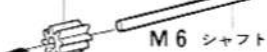
図18でL型金具をとりつけたバルクヘッドC2へそれぞれの部品をとりつけます。M5 コイルスプリングは図21の位置に出してください。

図-21 〈アッパーアームのとりつけ〉

E13にシャフトM6を通しながら、アッパーアームをはさむようにして組立てます。H13、14を左右まちがえないようにとりつけます。(接着しないこと)

〈ピニオンのうちこみ〉

8枚ピニオンM10



〈ステアリングホイール〉



スライドマーク

〈バルクヘッド・実車〉



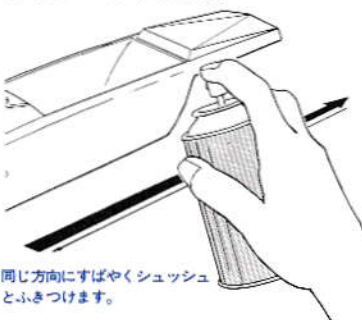
図-22 〈ラックのとりつけ〉

ラックH10を通してからリードアームH12をとりつけてください。

PAINTING

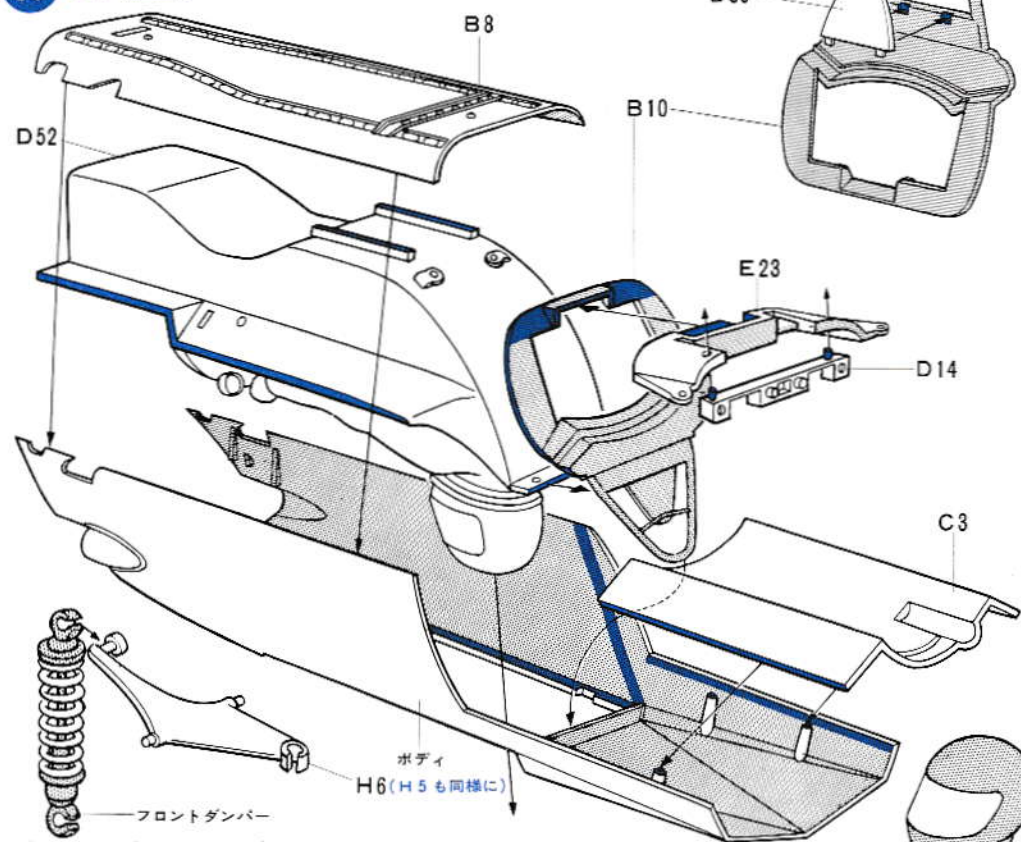
〈エア・スプレー塗装〉

ボディには、エア・スプレーによる塗装が向いています。タミヤカラーのイタリアンレッドを使用。



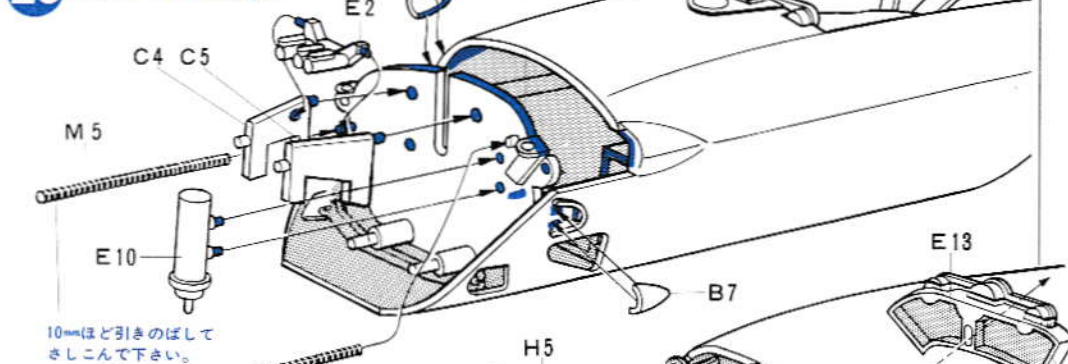
同じ方向にすばやくシュッシュとふきつけます。

19 ボディ組立て

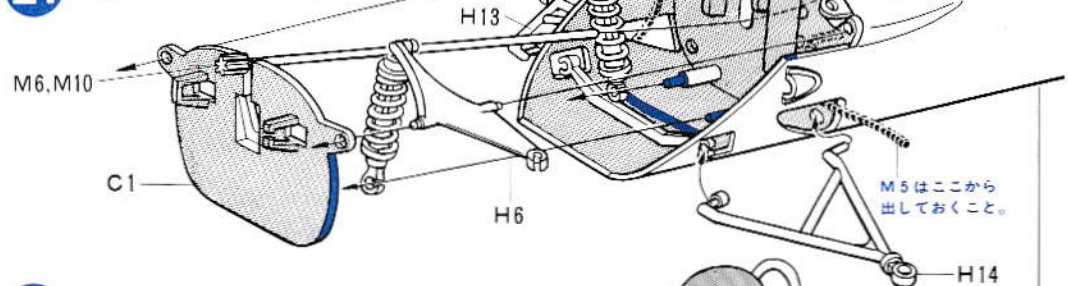


〈フロントダンパー組立て〉

20 バルクヘッドの組立て



21 アッパーアームのとりつけ



22 ラックのとりつけ

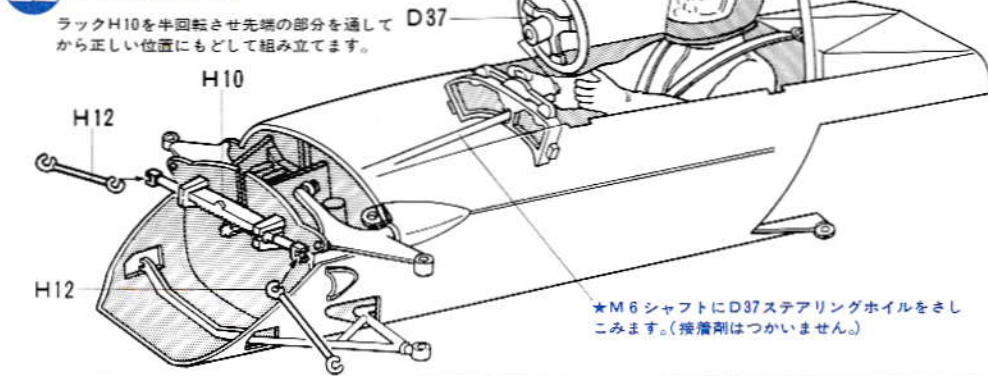


図-23 《アップライトのとりつけ》

アップライトをアッパーアームにはめます。B9をボディにとりつけてください。E14をボディに接着します。

《ラジエター・実車》

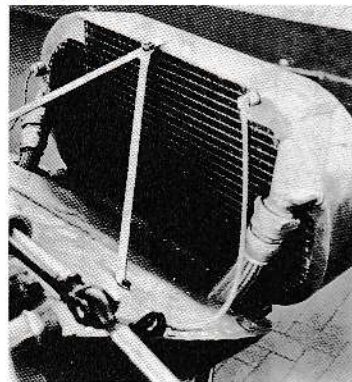


図-24 《ラジエターのとりつけ》

ラジエターにゴムパイプをとりつけてからボディに接着してください。B11は接着しないでください。

《ラジエターホース・実車》

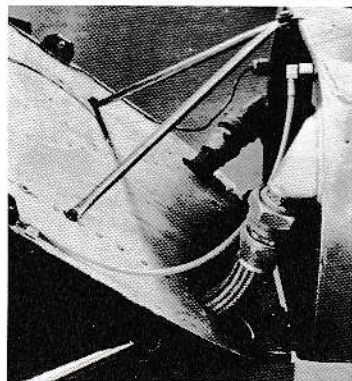


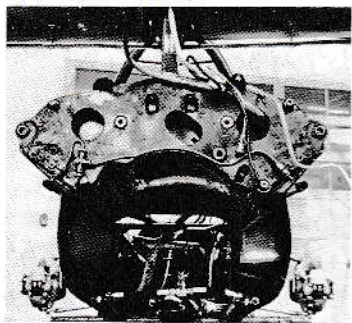
図-25 《ノーズカウリングのとりつけ》

3個の平ビスでノーズカウリングを止めます。

図-26 《バルクヘッドのとりつけ》

バルクヘッドD33とD32を接着してください。ラジエターアームストッパーをそれぞれボディに接着しておきます。

《リヤバルクヘッド実車》



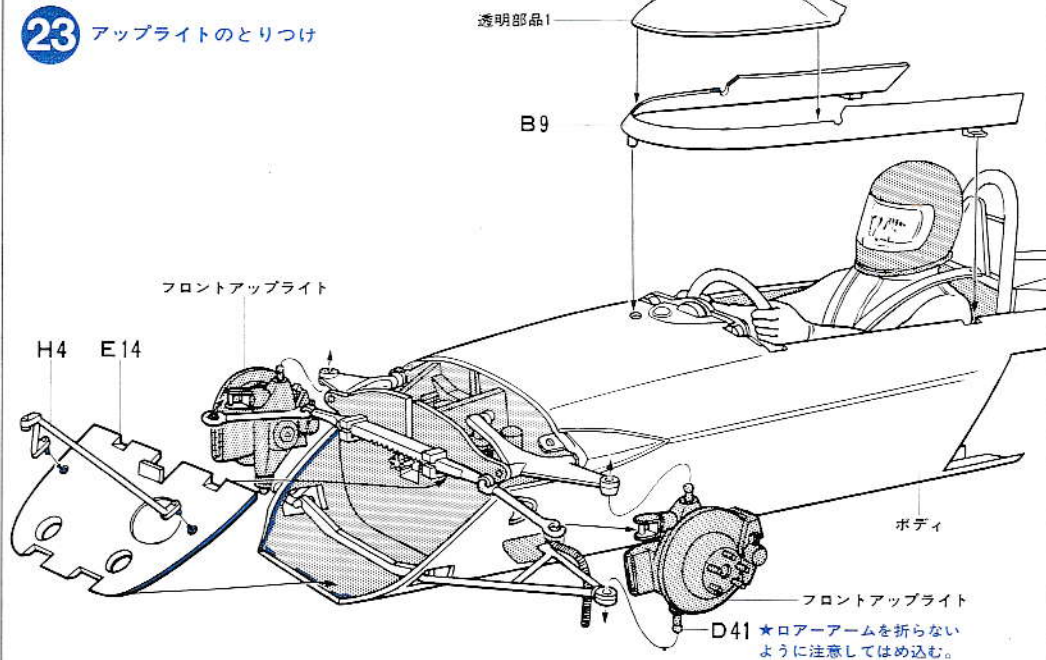
PAINTING

《平筆のつかいかた》

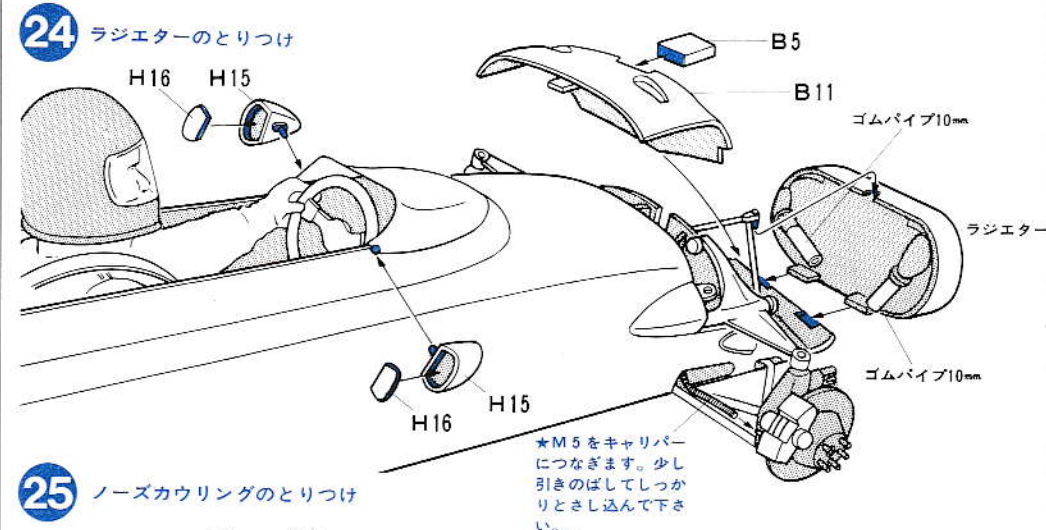
平たい物を塗るときには、平筆を使います。小さな部品の場合にはランナーを持って塗ってください。



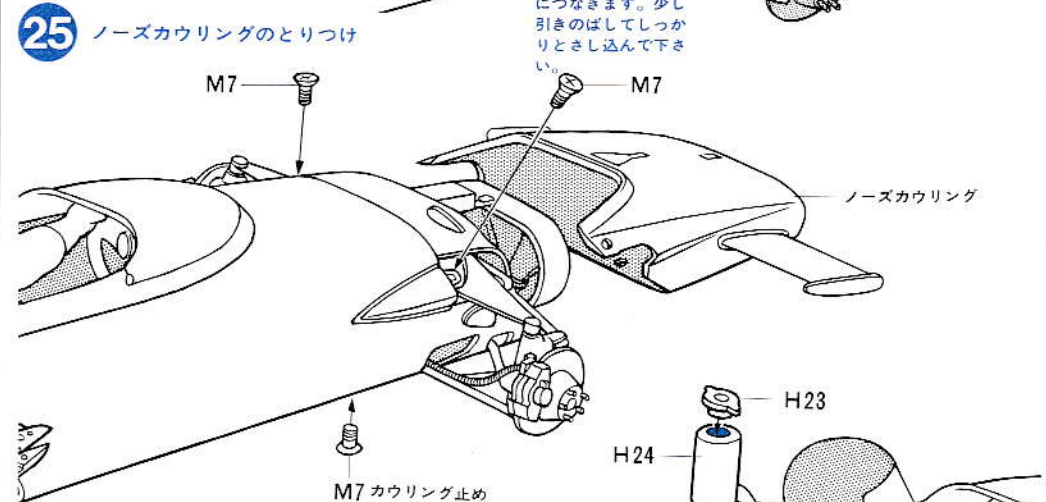
23 アップライトのとりつけ



24 ラジエターのとりつけ



25 ノーズカウリングのとりつけ



26 バルクヘッドのとりつけ

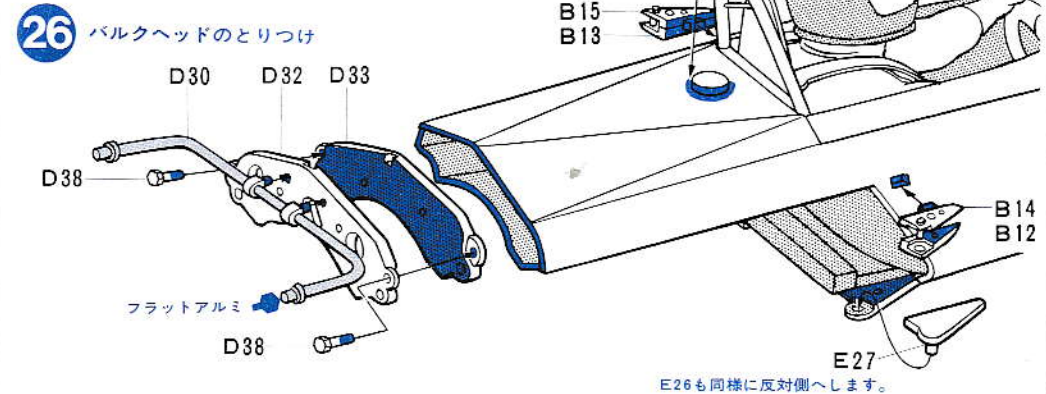


図-27 《アップライトの組立て》

アップライトにラジスアームをとりつけてからディスクキャリバーを接着します。次にハーフシャフトとD44を接着してください。

《リアサスペンション・実車》

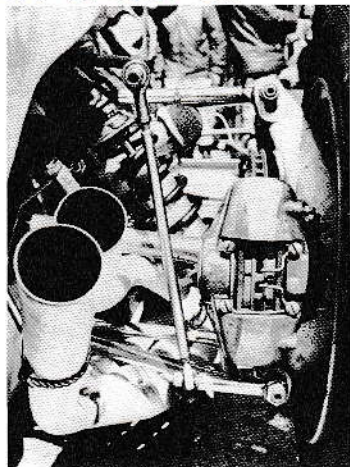


図-28 《ローアームのとりつけ》

ローアームをエンジンにとりつけます。ハーフシャフトをH22とつないでください。(接着しないこと)

図-29 《エンジンとりつけ》

ボディとバルクヘッドでエンジンをつるようにとりつけます。バルクヘッドにはリアダンパーをとりつけておきます。(接着しないこと)

《エンジン取付け》

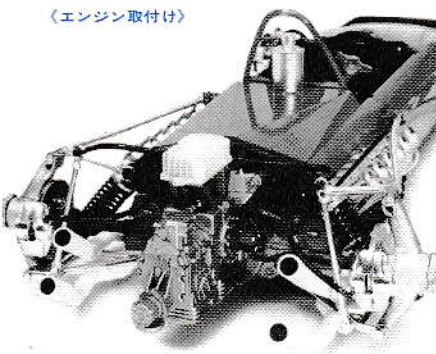


図-30 《オイルタンクのとりつけ》

オイルタンクをバルクヘッドとエンジン下部の穴にさし込みます。そのときマフラー止めにマフラーをさし込みます。H9をとりつけてください。

PAINTING

《アクセントをつける》

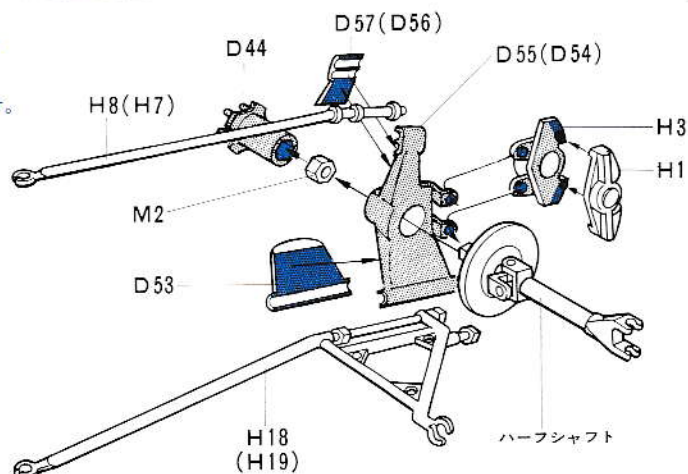
エンジンのボルトや、ディスクのよごれ等、細筆を使ってアクセントをつけて下さい。いっそうひきたちます。



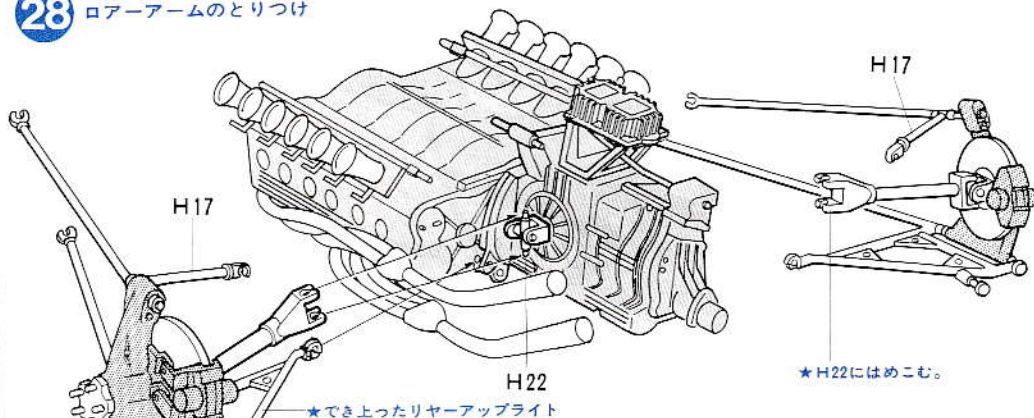
細かい部分に
少しでもアク
セントをつけ
て下さい。

27 リアアップライトの組立て

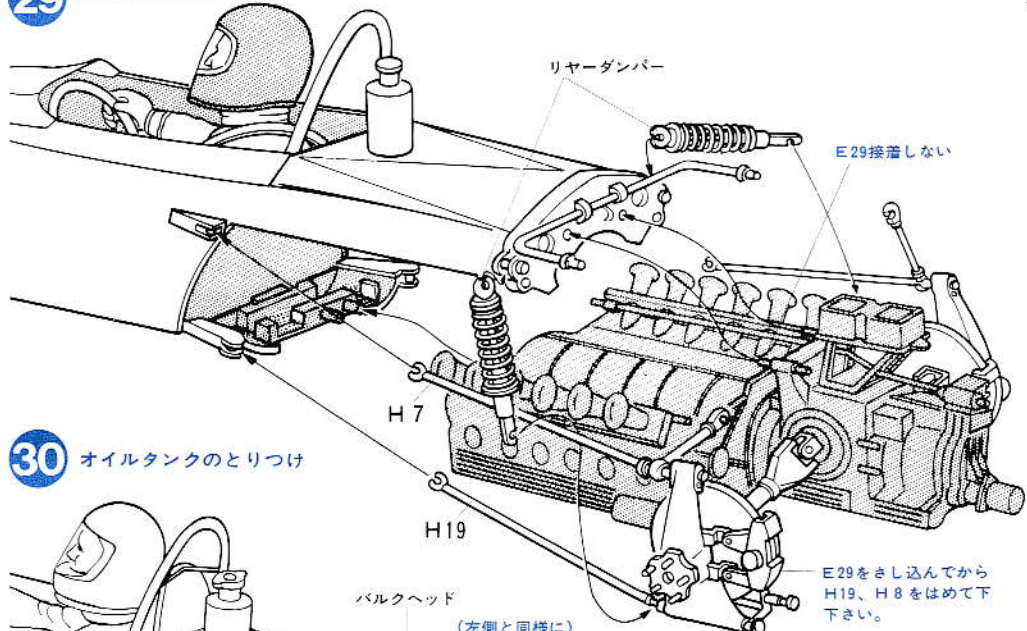
★() 内は左側アップライトの部品番号です。



28 ローアームのとりつけ



29 エンジンのとりつけ



30 オイルタンクのとりつけ

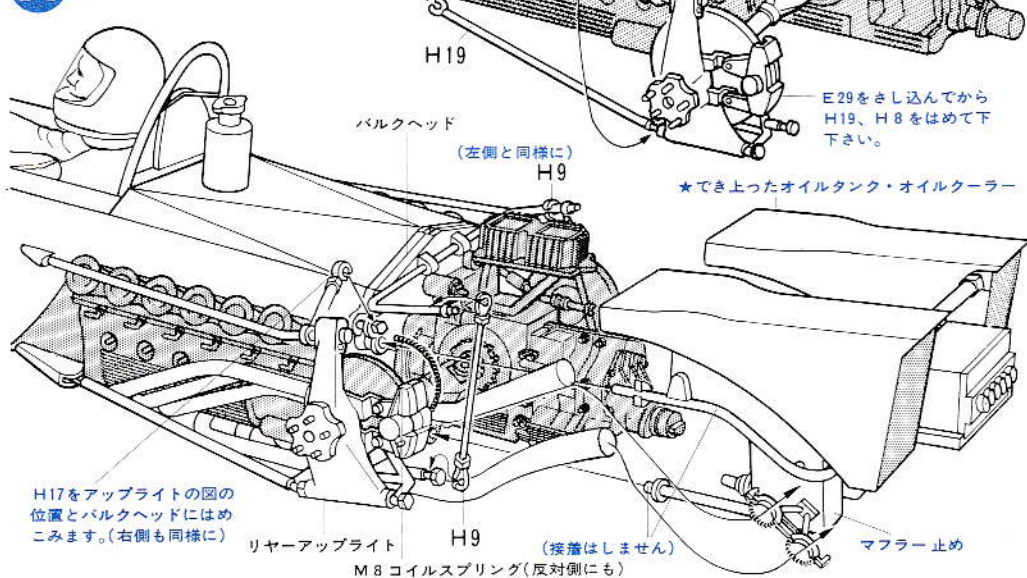


図-31 《ウィングのとりつけ》

タイヤを組立ててから、丸ビスM8とM9でそれぞれアップライトにとりつけます。ウィングはロールバーとバルクヘッドに接着します。

PAINTING

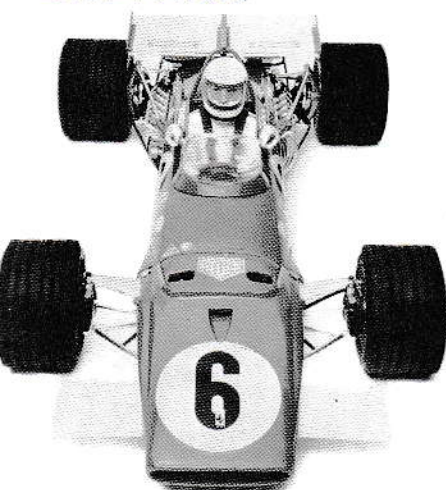
《仕上げ》

タイヤの文字塗りには細筆を使います。完成した模型にワックスをつけてみがい下さい。みちがえるように美しくなります。



タイヤの文字
ぬりをします。

●マリオ・アンドレッティ



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。

〒422-8610 静岡県恩田原3-7

株式会社タミヤ アフターサービス係

☎ 054 (283) 0003

営業時間/平日(月～金曜日)8:00～17:00 祝日▶休み

TAMIYA CEMENT 40ml

タミヤセメント(ピン入り)

プラスチックモデル用液体接着剤。安定性のいい使い易い四角いピン入り、容量もお徳用です。



タミヤニュースを読もう

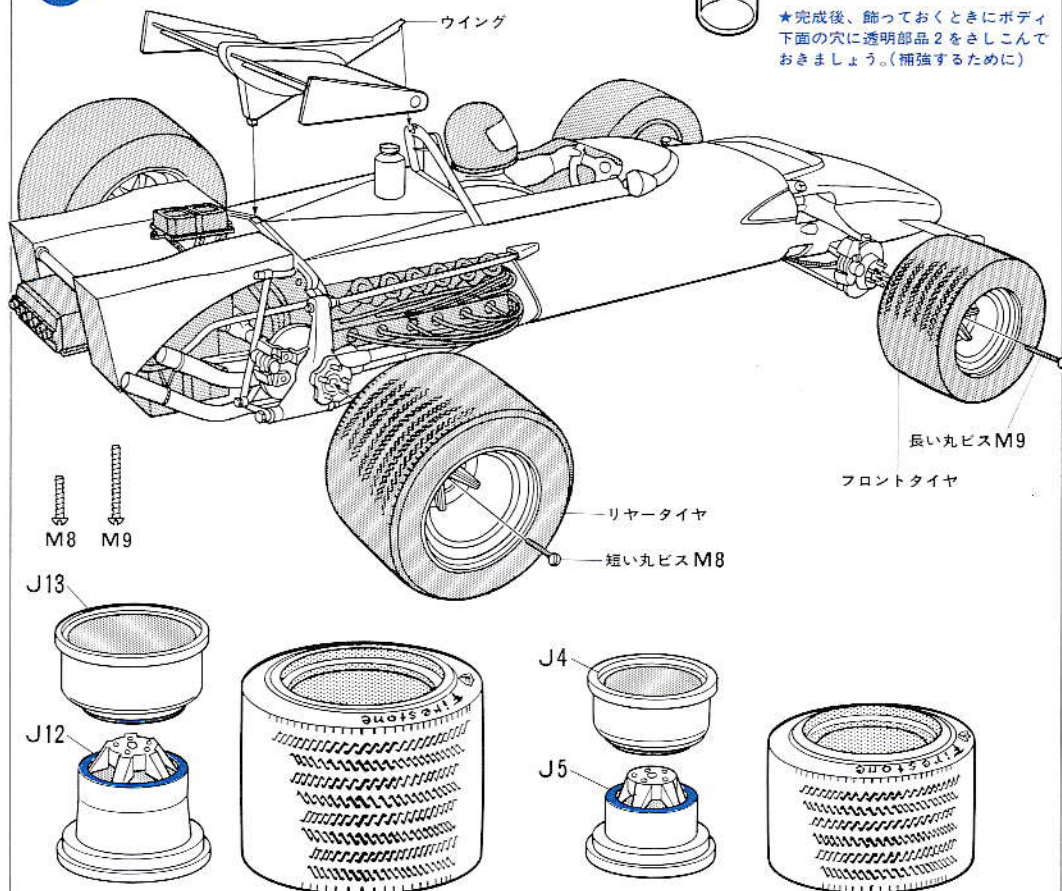
タミヤニュースはモデル作りの情報誌として多くの方に愛読されています。ご希望の方は模型店でおたずね下さい。当社より定期購読する方法もあります。

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
静岡県恩田原3-7 〒422-8610

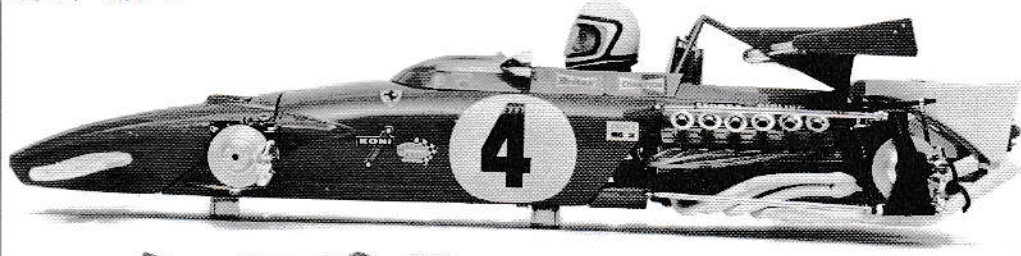
31 ウィングのとりつけ



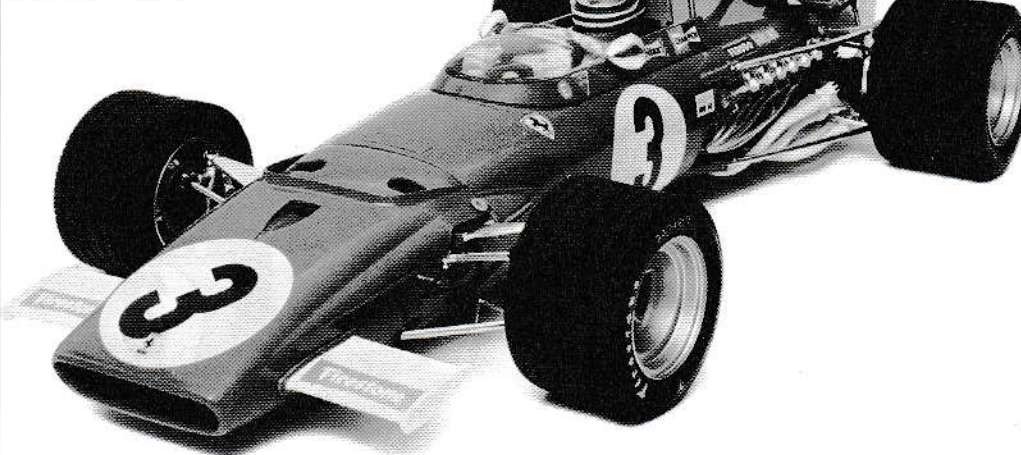
透明部品 2

★完成後、飾っておくときにボディ下面の穴に透明部品2をさしこんでおきましょう。(補強するために)

●クレイ・レガゾーニ



●ジャッキー・イクス



12

《スライドマークのはりかた》

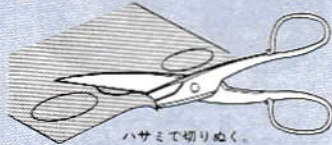
スライドマークを貼る位置についてはP12.13の二面図に指示してありますが正確な位置は組立図中にありますので参照して下さい。

1-《マークをはる前に》

スライドマークを貼る所のはりや油気を水でぬらした布で良くふきとって下さい。

2-《マークを切りはなす》

はりたいマークをハサミで切りとり、必ずニス(透明な)部分をきれいに切りとります。



ハサミで切りぬく。

3-《マークを水にひたす》

マークの台紙が弓状にまがった所で水からひき上げタオル等の布の上におきます。

4-《マークをはる》

1~2分してから紙のはしを手で持ち、マークをスライドさせて、モデルに移して下さい。

切りぬいたマークをスライドさせてモデルに移します。



切りぬいたマークをスライドさせてモデルに移します。

5-《マークを正しい位置に移す》

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移します。

6-《布で水分をとる》

タオル等のやわらかい布でマークの内側の気泡をおし出しながら、おしつけるようにして余分な水分をとります。

マークをはる場所が曲面や凹凸している時は、むしろタオルでマークをおさえて下さい。マークがモデルの形になじみます。

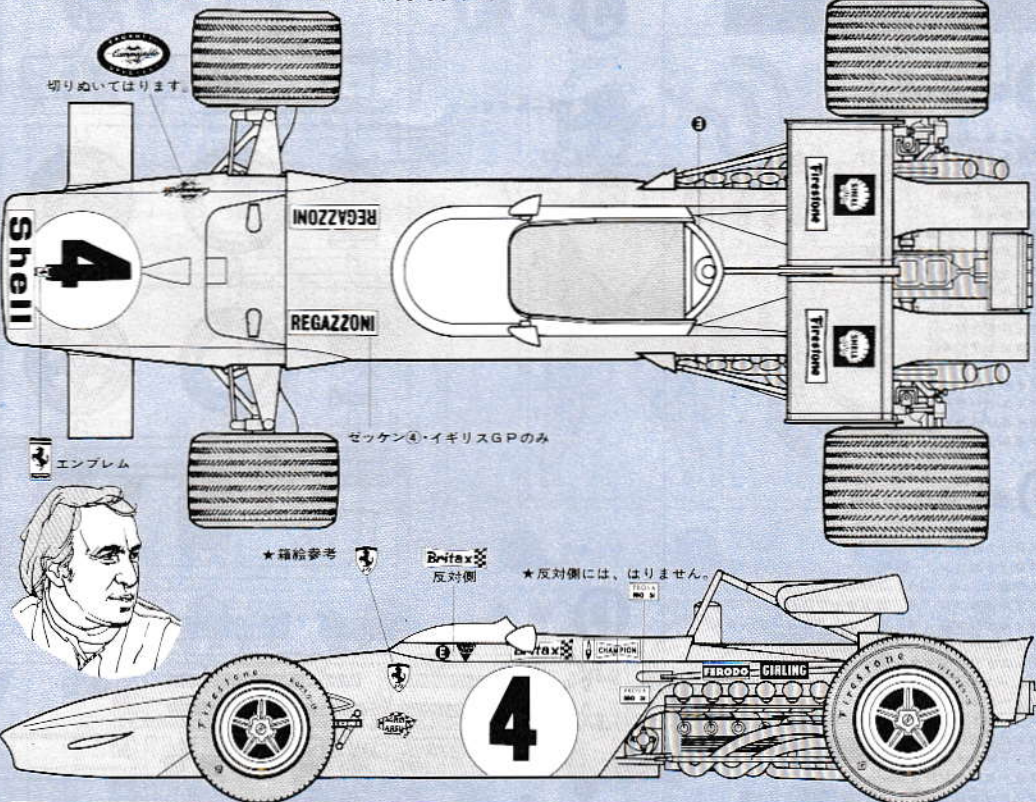
水分を布でおさえるようにふきとる。



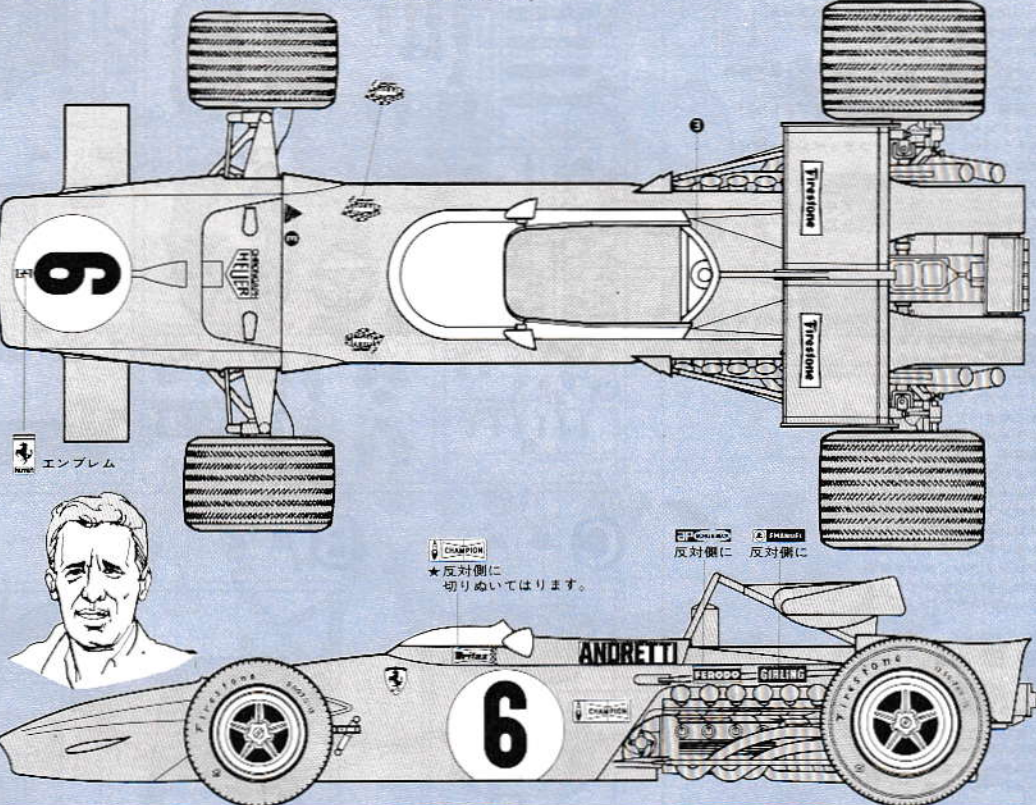
《ゼッケンをかく人のために》

下の番号は原寸です。うすい紙にうつしてから、かたい鉛筆でボディに下書きして下さい。マスキング塗装のしかたを参考にしながら作業をしてください。

●クレイ・レガゾーニ/CLAY・REGAZZONI (イタリアGP)



●マリオ・アンドレッティ/MARIO・ANDRETTI (南アフリカGP)



■オーストリアGP・J・イクス(白文字)

■オーストリアGP・C・レガゾーニ(白文字)

■カナダGP・J・イクス(白地に黒文字)

■カナダGP・C・レガゾーニ(白地に黒文字)

■スペインGP・J・イクス
左の白丸の中に入れて使う

12 27 18 19 2

PARTS

J 部品 (メッキ)

1. オイルキャッチタンクA
2. オイルキャッチタンクB
3. ブレーキディスク (リアー)
4. リアホイール内側
5. リアホイール
6. オイルパイプジョイントA
7. オイルパイプジョイントB
8. ブレーキディスク (フロント)
9. オイルタンクA
10. オイルタンクB
11. オイルタンクC
12. フロントホイール
13. フロントホイール内側
14. オイルクーラーA
15. オイルクーラーB
16. オイルクーラーC
17. オイルタンクD

D 部品 (ブラック)

1. スロットルリンケージA
2. スロットルリンケージB
3. 工作台A
4. 工作台B
5. オイルポンプA
6. カムシャフトベアリング
7. オイルポンプB
8. ディストリビューターA
9. フェューエルインジェクションA
10. ディストリビューターB
11. フェューエルインジェクションB
12. フェューエルインジェクションC
13. フェューエルインジェクションD
14. エンジン取付台
15. フェューエルインジェクションE
16. フェューエルインジェクションF
17. マグネットC
18. ハーフシャフトE
19. ハーフシャフトF
20. ハーフシャフト右B
21. ハーフシャフト右A
22. ハーフシャフト左A
23. ハーフシャフト左B
24. ハーフシャフトC
25. ハーフシャフトD
26. ラジエーターA
27. ラジエーターB
28. プラグ
29. フロントローアームストッパー
30. スタビライザー
31. ハーフシャフト止め部品
32. バルクヘッドB
33. バルクヘッドC
34. 計器盤
35. エキゾーストパイプストッパー
36. ヘッドレスト
37. ステアリングホイール
38. ストッパー
39. セーフティベルト止めピン
40. スロットルロッド受
41. フロントアップライト部品
42. フロントダンパーB
43. フロントダンパーC
44. リアホイールストッパー
45. リアダンパーB
46. リアダンパーC
47. フロントディスクストッパー
48. バッテリー台
49. セルモーター
50. スロットルリンクロッド
51. 工作台C
52. 座席A
53. リアアップライトA
54. リアアップライトB左
55. リアアップライトB右
56. リアアップライトC右
57. リアアップライトC左
58. オイルクーラーアーム
59. エアインテーク
60. 座席B
61. ウォーターホースジョイントA
62. ウォーターホースジョイントB
63. フロントアップライトA左
64. フロントアップライトA右
65. トランジスタボックス取付台
66. フロントアップライトB右
67. フロントアップライトB左
68. オイルパイプ

C 部品

1. バルクヘッドD
2. バルクヘッドE
3. 胴体内側部品
4. バルクヘッドG右
5. バルクヘッドG左

B 部品

1. ノーズカウリング下
2. ノーズカウリング上
3. ウィング支柱
4. ウィング整流板右
5. ノーズカウリングエアダクト
6. ウィング整流板左
7. ボディ部品
8. ボディB
9. 風防B
10. バルクヘッドH
11. ノーズカウリングB
12. ラジエーターアームストッパーA右
13. ラジエーターアームストッパーA左
14. ラジエーターアームストッパーB左
15. ラジエーターアームストッパーB右
16. 金具止め部品

J 部品

ゴールドリフ

ブラック

D 部品

ブラック

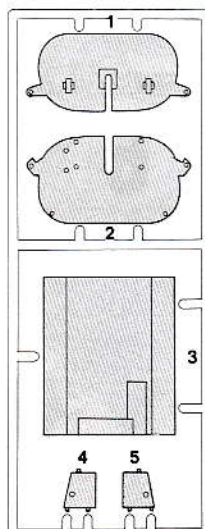
フラットアルミ

バフ

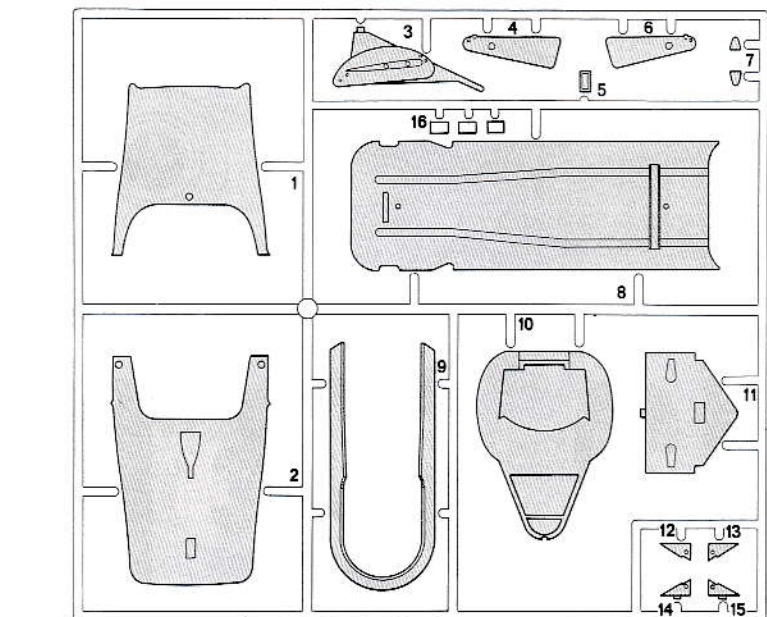
C 部品

B 部品

イタリアンレッド



イタリアンレッド



PARTS

G 部 品 (ホワイト)

1. スポイラー整流板右
2. ウイングB
3. スポイラー整流板左
4. フロントスポイラー左
5. フロントスポイラー右
6. ウイングA左
7. ウイングA右
8. ウイングC

F 部 品 (ホワイト)

1. エアダクト右A
2. エアダクト右B
3. エアダクト左A
4. エアダクト左B
5. エキゾーストパイプ
6. エキゾーストパイプ
7. エキゾーストパイプ
8. エキゾーストパイプ
9. エキゾーストパイプ
10. エキゾーストパイプ
11. エキゾーストパイプ
12. エキゾーストパイプ
13. エキゾーストパイプ
14. エキゾーストパイプ
15. エキゾーストパイプ
16. エキゾーストパイプ
17. エキゾーストパイプ
18. エキゾーストパイプ
19. エキゾーストパイプ
20. エキゾーストパイプ
21. エキゾーストパイプジョイントA
22. バッテリーケース
23. エキゾーストパイプジョイントB

E 部 品 (グレー)

1. インテークマニホールド
2. マスターシリンダー
3. ミッション左
4. ミッション右
5. エンジン下
6. エンジン上
7. シフトロッド
8. スロットルプレート右
9. スロットルプレート左
10. 自動消火器
11. シフトレバー台
12. ミッション後
13. バルクヘッドA
14. バルクヘッドF
15. エンジン前A
16. マグネットA
17. トランジスタボックス
18. マグネットB
19. エンジン前B
20. クラッチケース
21. カムカバー左
22. カムカバー右
23. ロアアームストッパーA
24. エンジン後
25. バッテリー
26. ロアアームストッパーB右
27. ロアアームストッパーB左
28. ミッション下
29. ミッション上

H 部 品 (メッキ)

1. ディスク・キャリパーA
2. シフトノブ
3. ディスク・キャリパーB
4. ラジエターアーム
5. アッパーアーム右
6. アッパーアーム左
7. ラジエターアーム左
8. ラジエターアーム右
9. スタビライザーロッド
10. ラック
11. エアファンネル
12. リードアーム
13. フロント・ロアアーム右
14. フロント・ロアアーム左
15. バックミラーA
16. バックミラーB
17. I アーム
18. ロアアーム右
19. ロアアーム左
20. フロントダンパーA
21. リアダンパーB
22. ユニバーサルジョイントクロス
23. ガソリンキャップ
24. ガソリン給油口

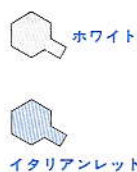
A 部 品

1. ボディ
- <シート部品>
1. シートベルト
- <透明部品>
1. 風防
 2. ボディ下部部品
 3. ヘルメット風防

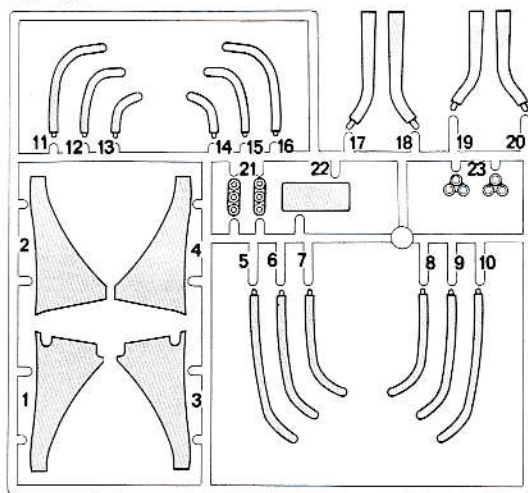
M 部 品

1. L型金具 (3個)
2. 6角ナット (4個)
3. スプリング (小・2本)
4. スプリング (大・2本)
5. コイルスプリング (4本)
6. シャフト
7. 平ビス (3本)
8. 丸ビス (短・2本)
9. 丸ビス (長・2本)
10. ピンオン (8枚)
11. マフラー止めスプリング (4本)

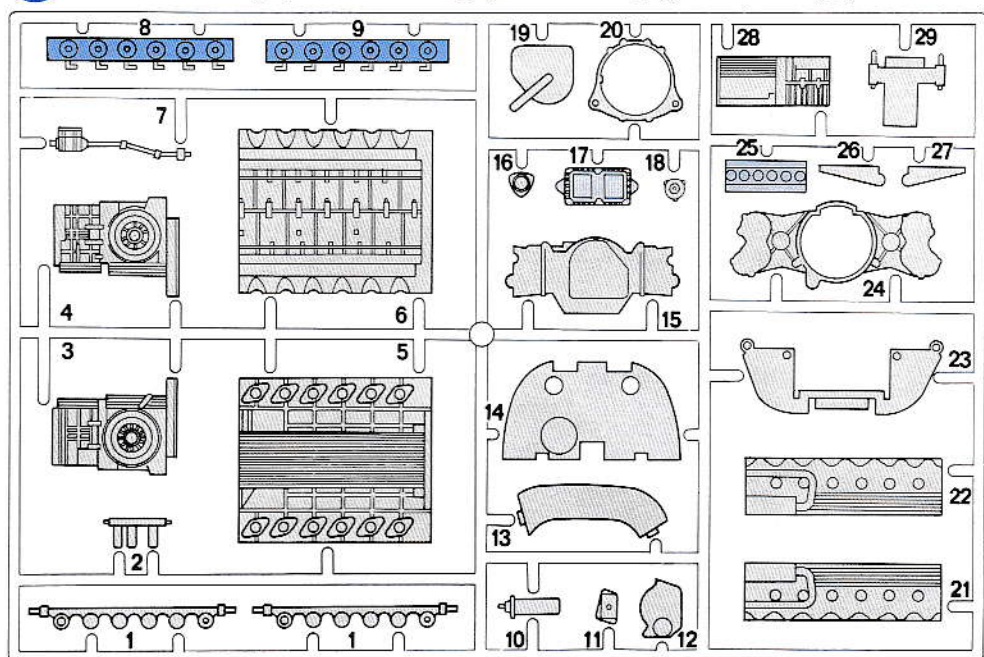
G 部 品



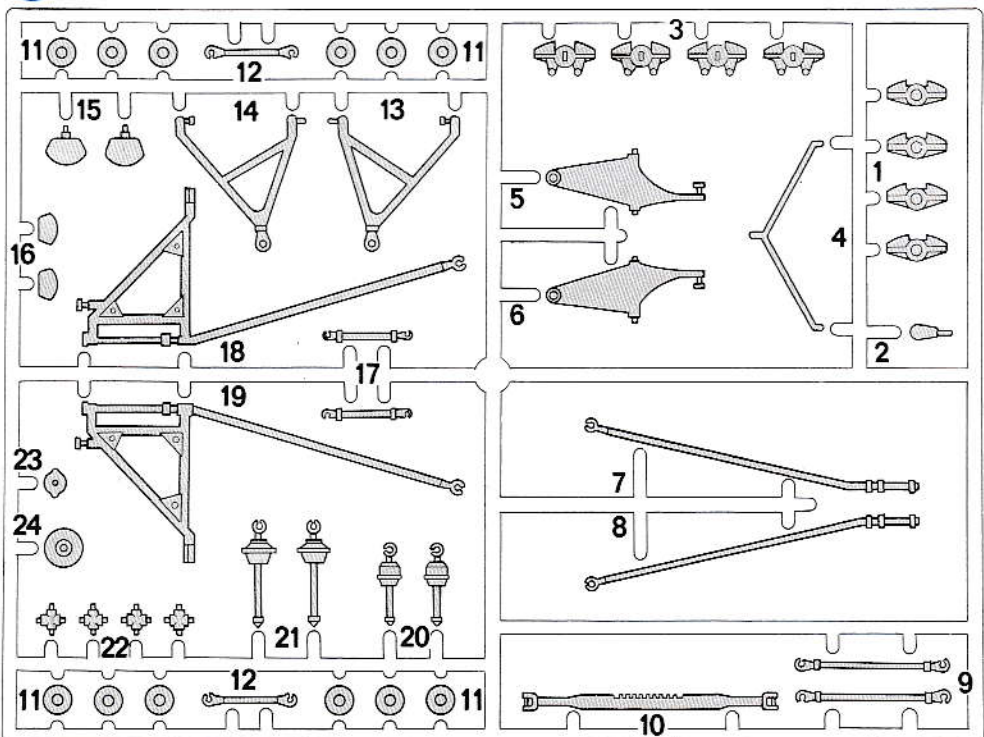
F 部 品



E 部 品



H 部 品



下のキットは現在発売されていません。

1/12 HONDA F-1

No1 ホンダF-1



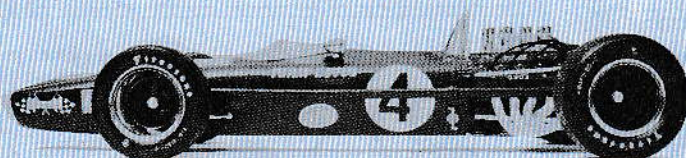
1/18 PORSCHE CARRERA-10

No1 ポルシェカレラ10



1/12 LOTUS 49 FORD F-1

No2 ロータス49フォードF-1



1/18 NISSAN R-381

No2 ニッサンR-381



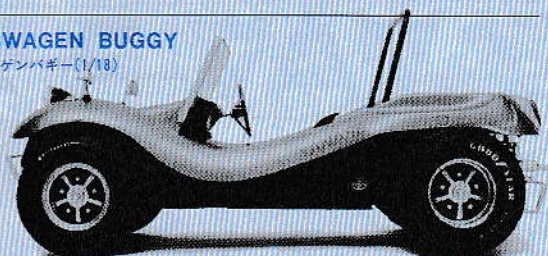
1/12 MATRA MS11 F-1

No5 マトラMS-11 F-1



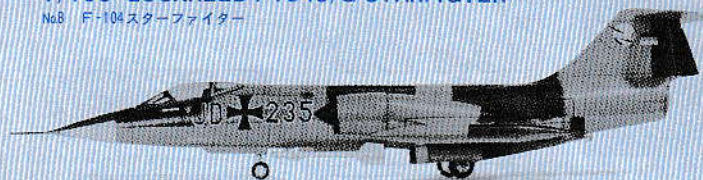
1/18 VOLKSWAGEN BUGGY

No7 フォルクスワーゲンバギー(1/18)



1/100 LOCKHEED F104J/G STARFIGHTER

No8 F-104スターファイター



1/100 F-4K/M BRITISH PHANTOM

No14 F-4K/M ブリティッシュファントム



1/100 SIKORSKY SH-3A/D "SEAKING"

No19 シコルスキーヘリコプター



1/100 BOEING VERTOL V-107 II

No18 ボーイングバートル軍用型



1/35 SCHWIMMWAGEN

No3 シュビムワゲン・ジープ(人形3体つき)



1/35 SALADIN MK II

No8 サラデン装甲車



1/35 KUBELWAGEN

No6 キューベルワゲンジープ(人形3体つき)



1/35 PANZER KAMPFWAGEN III

No11 ドイツIII号戦車(戦車兵1体・将校4体つき)



1/35 PANZER KAMPFWAGEN II

No9 ドイツII号戦車(戦車兵1体・歩兵4体つき)

