

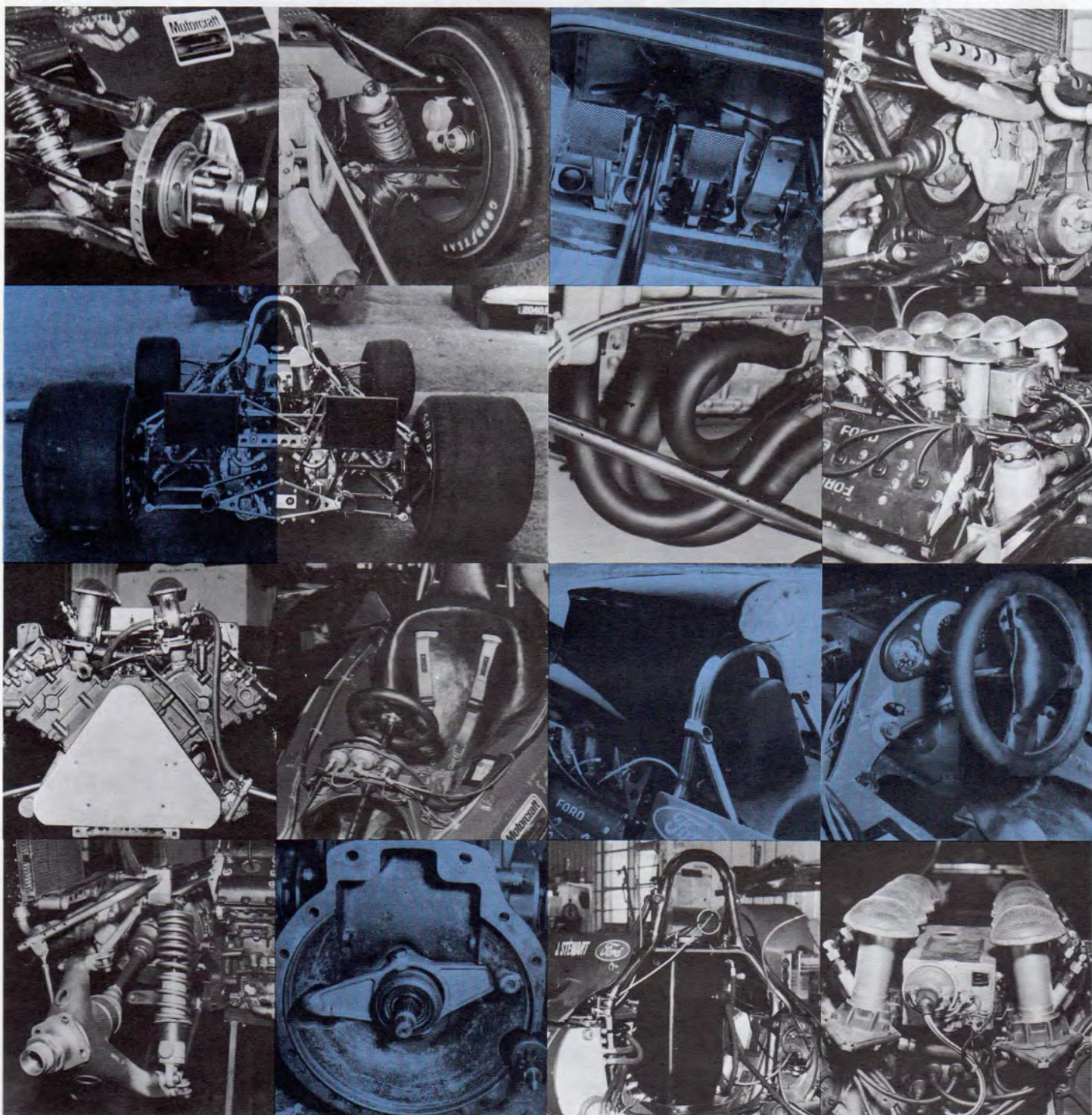


# TYRRELL FORD F1

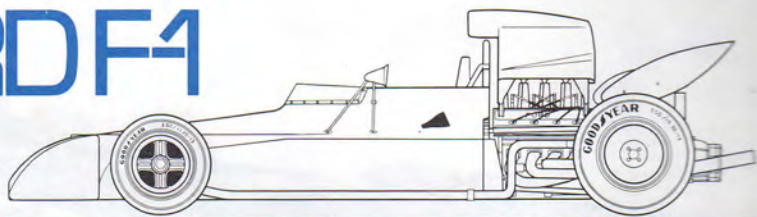
**1:12 SCALE** IDENTICAL Length—318mm  
Width—174mm  
Height—88mm

- SUPER DETAILED D.F.V. ENGINE
- MOVABLE FRONT & REAR SUSPENSION
- SEMI PNEUMATIC RUBBER LIKE TIRES
- DETACHABLE FRONT COWLING

**BIG SCALE 9** ★★ **TAMIYA**  
TAMIYA PLASTIC MODEL CO.  
5-7-1 ONOHARA, SUZUKA-CITY, JAPAN



# TYRRELL FORD F1



## タイレル・レーシングチーム

激しかった第2次大戦が終わって1年、1946年に一人の男が英国陸軍から復員して現在も彼の本業である材木会社を設立した。そして、ある日、彼はシルバーストンヘレースを見に行き、非常な興味を持つようになっていた。戦後間もなくのことではあったが、すでにイギリスでは、オートバイ用のエンジンを搭載したマシンでアマチュアレースが行なわれていた。彼はレースの魅力にとりつかれてしまい、1952年には、クーバー・ノートンF-IIIを購入し、サーキットに持ち込むまでになっていたのである。1971年F-1レースを征覇したケン・タイレルレーシングチームのオーナー、ケン・タイレルとレースの関係はこうして始まったのである。

レースの楽しさは、タイレルを夢中にさせ、彼はイギリスだけでなく、ヨーロッパのレースにまで遠征するようになっていた。当時のタイレルは、決してトップクラスのドライバーとは言えなかったが、かなりの成績を残しており、ある程度、注目される存在であった。たとえば、1955年にはタイレルは、スポーツカーレースの名門、アストン・マーチンからニューマシンでテストを受けるように申し込まれた。このテストランで、タイレルは1ラップでは最も速い記録を出したが、残念ながらアストン・マーチンチームに入ることはできなかった。この時、タイレルの代りにチームに入ったのは、スターリング・モスという名の若者であった。

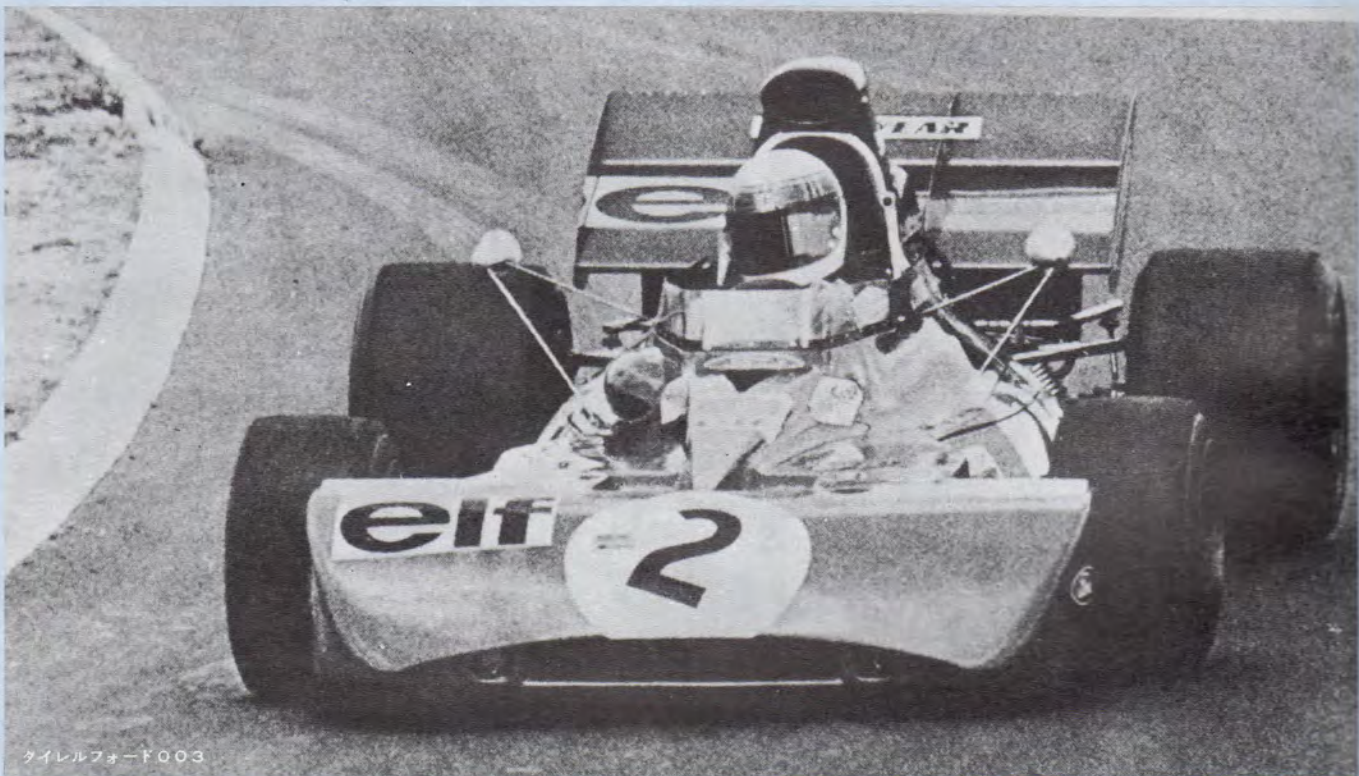
1957年からタイレルは、クーバークライマックスでフォーミュラIIレースに参加したが、数回入賞はしたものの1度も優勝することはできなかった。このころ、次第にドライバーとしての自分の成績に不満を感じるようになっていたタイレルは、ドライバーとしてレースに出場することをあきらめ、自分のレーシングチームを作ることを考えはじめた。そして1960年、ケン・タイレルレーシングチームが結成されたのである。マシンはフォーミュラジュニア用のクーバー。ドライバーとして契約したのは、ヘンリー・テラーと当時、オートバイレースのチャンピオンとして名高かったジョン・サーティースであった。フォーミュラジュニアレースでのタイレルチームは大成であった。1961年にはドライバーとしてジョン・ラブとトニーマックスを使い、1961年と1962年のシーズンに優勝回数は19回を数えた。またサルーンカーレースにミニクーバーで参加していたクーバーチームの活動にもタイレルは加わり、ドライバーのジョン・ラブはタイレルのもとで総合サルーンカー選手権を獲得している。さらに1962年にはF-1レーシングチームの監督というまったく新しい経験をした。タイレルはイタリアグランプリでクーバーチームの監督を依頼され、彼の努力は、ブルース・マクラーレンが3位に入賞したことで報いられた。1963年、タイレルのチームはドライバーとしてティム・メイヤーとピーター・プロクターを使い、フォーミュラジュニアでの勝利を続けていた。ケン・タイレルが、当時まだ無名の新人であったジャッキー・スチュワートに目をつけたのは、この頃であった。当時、ジャッキー・スチュワートは、彼の出身地であるスコットランドのナショナルレーシングチームであるエキュリー・エッコスに所属しており、クーバーモナコスポーツカーをドライブして、1963年のイギリスのクラブマンレースでは最も多い優勝回数を記録していた。1962年に始めてクラブマンレースに出場してからわずか2年足らずで、この若者はフォーミュラカーに乗るチャンスを得た。ケン・タイレルがジャッキー・スチュワートに目をつけ、F-IIIマシンでのテストを行ったのである。マシンは、タイ

レルチームが1964年からの新しいF-IIIレースのために用意したクーバー・BMC・T72で、もちろんスチュワートにとってはまったく初めてのフォーミュラカーであった。テストは、スチュワートにとっては走りなれたスネッタートン・サーキットで行なわれたとは言え、彼は当時のタイレルチームの第1ドライバー、ブルース・マクラーレンを上廻るラップ記録を出し、正式にタイレル・チームに入ることになったのである。1964年のタイレルチームは大成功であった。16のF-IIIレースの内、14レースにチームのマシンを優勝させることができたのである。

1965年、タイレルチームはフォーミュラIIに挑戦を始めた。ドライバーはジャッキー・スチュワートとジョン・サーティースであったがマシンの信頼性が低く、良い成績はあげられなかった。しかし、この年、フランスから新しいマシンがF-IIIレースにデビューした。マトラである。この年のシーズンの終り、パリに行ったタイレルは、マトラからそのシャーシの1台を試験用として提供したいとの申し出を受けた。このシャーシにBRMの1リッターエンジンを載せたマシンのテスト結果は非常に良好であった。この結果、タイレルは1966年シーズンは、F-IIとF-IIIの両方のレースに参加することを決め、ドライバーにスチュワートとジャッキー・イクスを選んだ。以来、スチュワートがF-1チャンピオンシップを1969年に獲得するまで、タイレルとマトラの密接な関係が続くのである。1966年に続き、1967年もタイレルチームの勝利は続いた。ジャッキー・イクスはフォーミュラIIのヨーロッパ選手権を得、スチュワートは4回の優勝を飾ったのである。

## タイレルレーシングチームとF-1レース

1968年、タイレルレーシングチームは初めてF-1レースに進出した。マシンは、マトラF-IIのシャーシを改造してフォード・コスワースDFV3リッターエンジンが搭載できるようにしたマトラMS9であった。スチュワートはブラクティス3位、レースでは半分近くまでジム・クラークのロータスについて2位につけていたが、エンジントラブルのためにリタイアで終わった。しかしマトラの潜在



タイレルフォード003

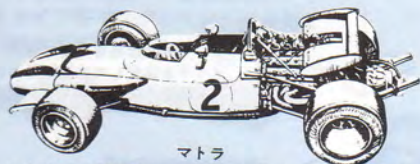
(タイヤレフォードF-1 主要データ)

ホイールベース……2,431mm  
 トレッド……前：1,524mm  
 後：1,598—1598 1,648mm  
 最低地上高……83mm

サスペンション……前：ダブルウィッシュボーン、  
 コイルスプリング、  
 後：アッパーIアーム、  
 ロワーパラレルアーム、  
 コイルスプリング  
 ブレーキ……カーリング、  
 ベンチレティッドディスク、  
 タイヤ……グッドイヤー

エンジン……フォード・コスワースDFV、V8  
 V8 2,995cc  
 クラッチ……ボーク&ベック  
 ギヤボックス……ヒュランダ FG 400、  
 前進5段 後退1段

能力を示すには十分であった。このシーズン、  
 タイレルレーシングチームは、新設計のマト  
 ラF-1用のシャーシに独自にフォード・コ  
 スワースDFVエンジンを搭載したマシンを  
 スチュワートのドライブで出場させた。スチ  
 ュワートは、オランダGP、ドイツGP、ア  
 メリカGPに優勝し、選手権2位となったの  
 である。1969年シーズン、タイレルは改良さ  
 れたマトラMS80を使用、ジャッキー・スチ  
 ュワートは11レースのうち6レースに優勝し  
 初のF-1ドライバーズ選手権を獲得した。



マトラ

しかし、1970年シーズンのタイレルチームは  
 ふるわなかった。マトラは、独自のV-12エ  
 ンジンの開発を決定、マトラの新エンジンの  
 性能に疑問を持っていたタイレルは、このた  
 め新しいマシンを探さなければならなくな  
 った。ケン・タイレルはフォード・コスワース  
 DFVエンジンに大きな信頼を寄せていたの  
 である。結局、タイレルは、若い、かつての  
 航空機設計家、ロビン・ガードナーが設計した  
 ニューマシン、マーチ701を選んだが、これは  
 失敗であった。このシーズン、スチュワートは、  
 スペインGPで優勝しただけであった。

タイヤレフォードF-1

マーチ701の性能に疑問を持ったタイレルは、  
 レースでの不振が続くなかで、まったく新し  
 い独自のマシンの開発を決定した。主任設計  
 者として選ばれたのは、四輪駆動車で知られる  
 ファーガソン社の技師、アレック・ガード  
 ナーであった。1969年マトラがファーガソン  
 社の四輪駆動システムを採用してガードナー  
 もこの計画に参加してケン・タイレルと知り  
 合うことになったのであるが、ガードナー自



マーチ

タイヤレフォード



身は四輪駆動システムの設計技師であり、F-  
 1マシンそのものの設計については何の経  
 験を持っていなかった。ニューマシンの設計  
 にあたってケン・タイレルがガードナーに示  
 した条件は次のようなものであった。すなわ  
 ち、「構造が簡単なこと、優勝できる能力を  
 持つこと、そして、開発期間は決して十分で  
 はなく、イギリスのウォルトンパークで8月  
 に行なわれるゴールドカップレースまでにマ  
 シンを完成させること」。ガードナーがタイ  
 レルに依頼を受けたのは、この年の2月の始  
 めであったことを考えれば、たしかにきびし  
 い条件である。しかし、20日間から2週間に  
 1回の割合でヨーロッパ、アメリカを転戦  
 するF-1レースでは、整備のしやすさは、  
 勝利のための重要な要素となる。そのため  
 には構造の簡潔さは欠かせない。さらにシー  
 ーズン途中でのマシンの設計変更やレースを  
 通しての改良なども、この短時間では実際  
 には不可能に近くはなる。最初から十分な  
 実戦能力を持つマシンの設計が要求される。  
 そして、そのマシンの実戦能力を知るため  
 には、少なくともシーズンの半ばまでに完  
 成させ、実際にレースを戦ってみることが  
 必要であったのである。アレック・ガード  
 ナーがF-1マシンの設計に関して、ほとん  
 ど素人に近かっ



タイヤレフォード

たことを考えれば驚異的とも言えるが、と  
 にかく8月のウォルトンパークでのレースに  
 新しいタイヤレのニューマシンは間に合っ  
 た。そしてスチュワートの操縦でラップ記録  
 更新したのである。イタリアGPでは予選第  
 1位、本レースでも1位を走っていたがフロ  
 ントアクスルが折れてリタイヤ、U・S・G  
 Pでも前半リードを奪ったがリタイヤ、メキ  
 コ

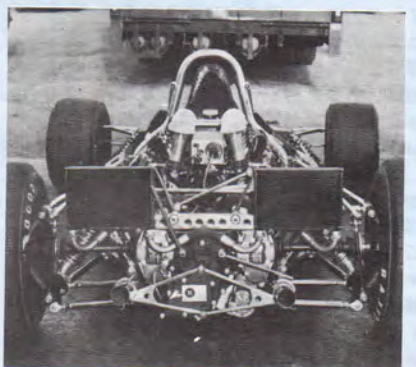


ジャッキー・スチュワート フランソワ・セベール

GPでもリタイヤに終わったが、マシンの能力  
 は十分に期待できるものであった。1971年、  
 第2ドライバーであるフランソワ・セベ  
 ール用のマシンも完成した。スチュワート用  
 にも新しいマシンが完成、71年シーズンは2  
 台のタイヤレフォードでグランプリを争うこ  
 事になった。71年マシンとの主な相違点は、  
 主にボディ関係であり、フロントノーズの形  
 状を変更したこと、エンジンの効率をあげる  
 ためにインダクションポットを装備したこと  
 など、主に空気力学的な面での改良であった。  
 シャーシは軽合金製のバスタブ型ツインチ  
 ューブモノコック。コクピット面サイドが大き  
 くふくらんだ、この卵を上下におしつぶし  
 たようなボディの断面形状は、4個の大型ガ  
 スバックをおさめるためのものであり、空気  
 力学的にも、強度的にも角形断面のものより  
 有利であると言われる。サスペンションも  
 ごくオーソドックスなもので、フロントは  
 ダブルウィッシュボーンとコイルダンパーユニ  
 ットの組み合わせ、リアはダブルラジアル  
 ロッドとアッパーIアーム、ローワーパラ  
 レルアームの不等長トランスバースリンク  
 とコイルダンパーユニットの組み合わせで、  
 F-1カーのサスペンションとしてはごく  
 標準的なものである。こうしてみるとタイ  
 レルのメカニズムにはさして目新しいもの  
 は見当たらない。洗練された空気力学的  
 形状のボディとオーソドックスなメカニ  
 ズムの結合、それがタイレル・

フォードと言っただけだ。しかし、その  
 オーソドックスな設計が、信頼性を生み、  
 整備性の良さにつながり、結局、71年  
 シーズンの勝利をもたらしたのである。  
 71年シーズンの始まりまで、誰もがチャン  
 ピオンカーの座に最も近いのはフェラーリ  
 と考えていた。しかし、いざシーズンのふ  
 たを開けてみると、その予想はみごとく  
 つかえなかった。第1戦の南アGPでこそ  
 トップの座をフェラーリにゆずったもの  
 の、第2戦以降はタイレル・フォードの  
 独壇場であった。第2戦のスペインGP  
 ではスチュワートが優勝、モナコGP  
 でも1位、フランスGPではスチュ  
 ワートが1位、セベールが2位のワン  
 ツーフィニッシュとF-1レース11戦  
 のうち、実にスチュワートが6勝、  
 セベールが1勝をあげ、71年シーズ  
 ンを完全に征覇し、スチュワートは  
 再びワールドチャンピオンの座につ  
 いたのである。

高度な発達を見せている現状のF-1  
 レースは、小規模なプライベートチーム  
 が割り込み余地はまったく無いと言っ  
 てもよいだろう。マシンの開発、整備、  
 レース参加には莫大な費用がかかる上  
 に、技術的な面でもプライベートチ  
 ュームでは不利なことが多い。しかし、  
 ケン・タイレルレーシングチームは、  
 大メーカーの援助を受けなかったの  
 プライベートチームとしてヨーロッパ  
 F-1選手権、ツーリングカー選手権を  
 征覇し、さらには自身で製作したマ  
 シンF-1レースに挑戦、わずか2年  
 足らずでF-1レースを征覇したので  
 ある。これは、まさに現代のレーシ  
 ング界の奇跡と言っても良く、チ  
 ュームの創始者、ケン・タイレルの  
 名は長くレースの歴史に残るであ  
 るだろう。





《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のところを見ましょう。

**2** ノーズカウリングの組立て  
 各パーツを組立てた後、接着剤のはみだしを修正し、メッキ部品を取付ける前に塗装するとよいでしょう。



**3** ウィングの組立て



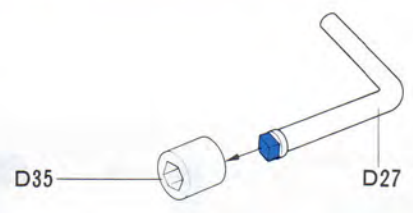
**4** インダクションボックスの組立て



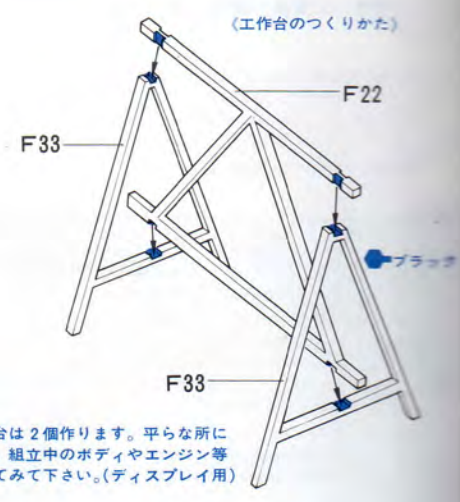
**PAINTING**

タイレル・フォードF-1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、合せ目のくりはよくヤスリをかけてから塗装します。小さなビス1本にまで気をくばってください。すばらしい完成をお約束します。

**1** 接着部分に力のかかる部品の組立て

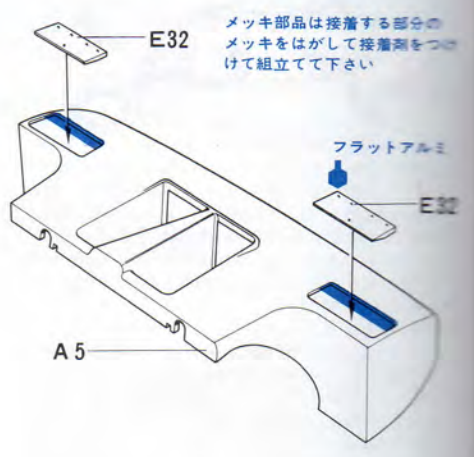
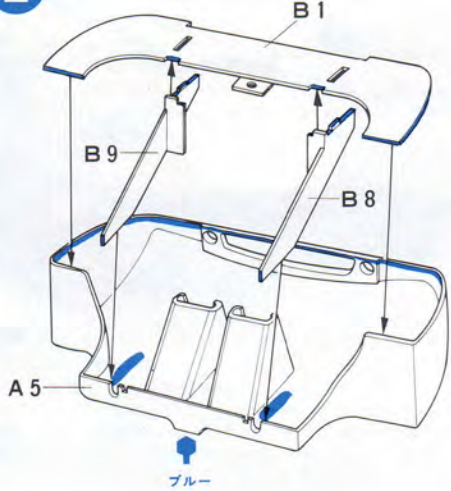


★キットの組み立てには小型のードライバーが必要です。別にご用意下さい。

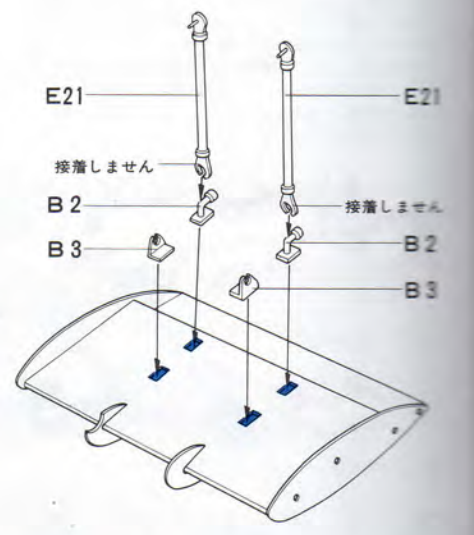
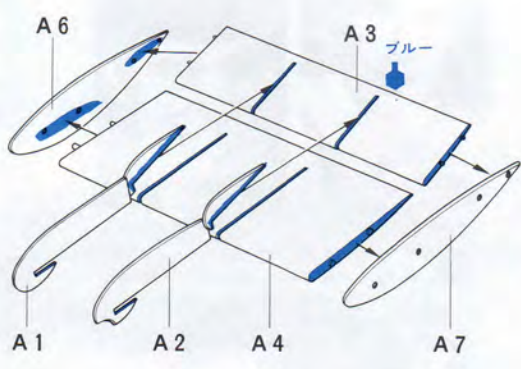


★工作台は2個作ります。平らな所において、組立中のボディやエンジン等をのせてみて下さい。(ディスプレイ用)

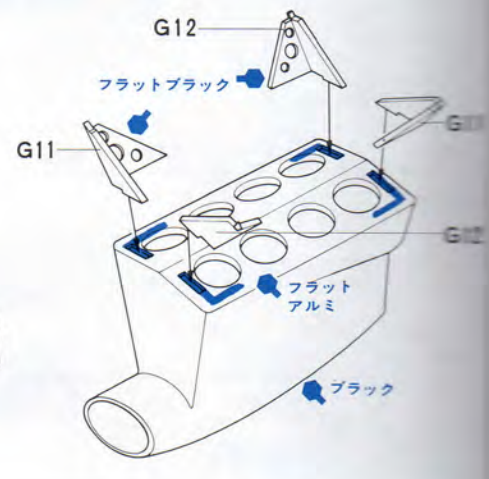
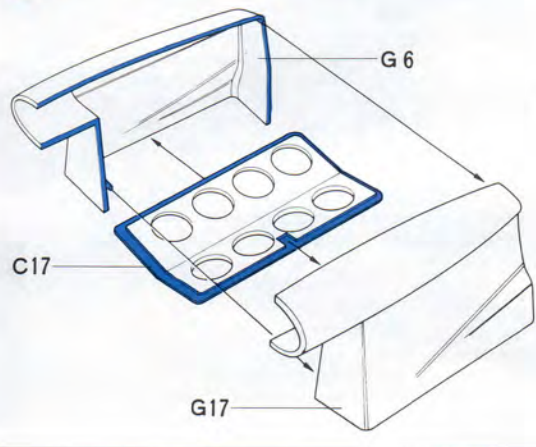
**2** ノーズカウリングの組立て



**3** ウィングの組立て



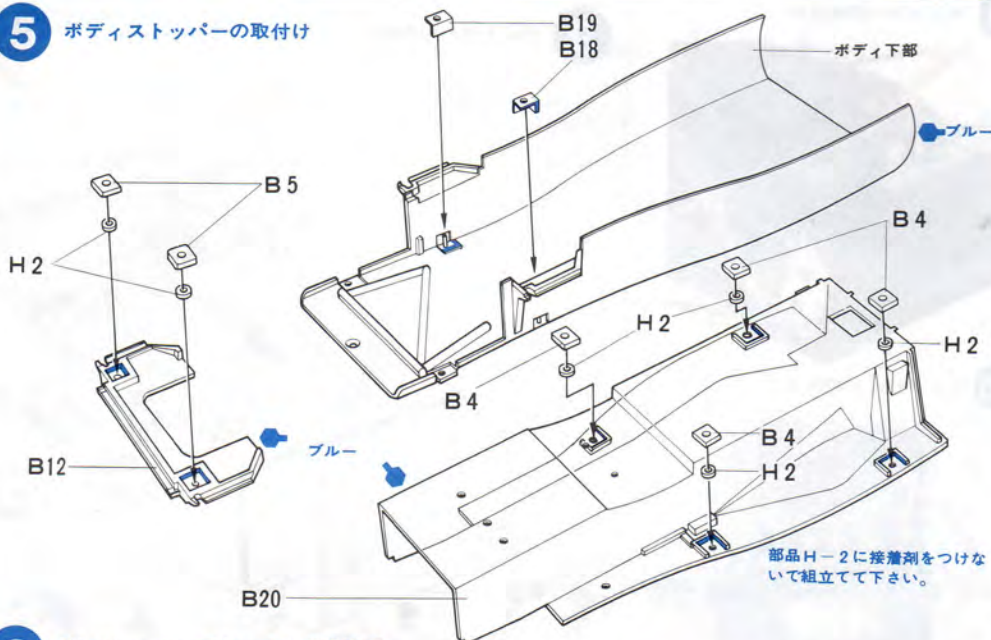
**4** インダクションボックスの組立て



**5** ボディストッパーの取付け

上部ボディを止める部品を、下部ボディのうら側からとりつけます。部品H2には接着剤がつかないように、注意して下さい。

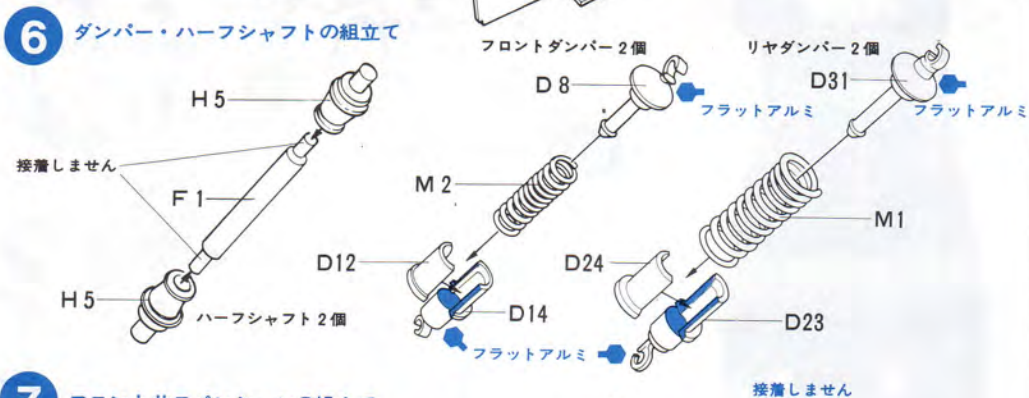
**5** ボディストッパーの取付け



**6** ダンパー・シャフトの組立て

メッキ部品の接着は、接着部分のメッキをナイフ等ではがしてから接着剤をつけ組立てて下さい。

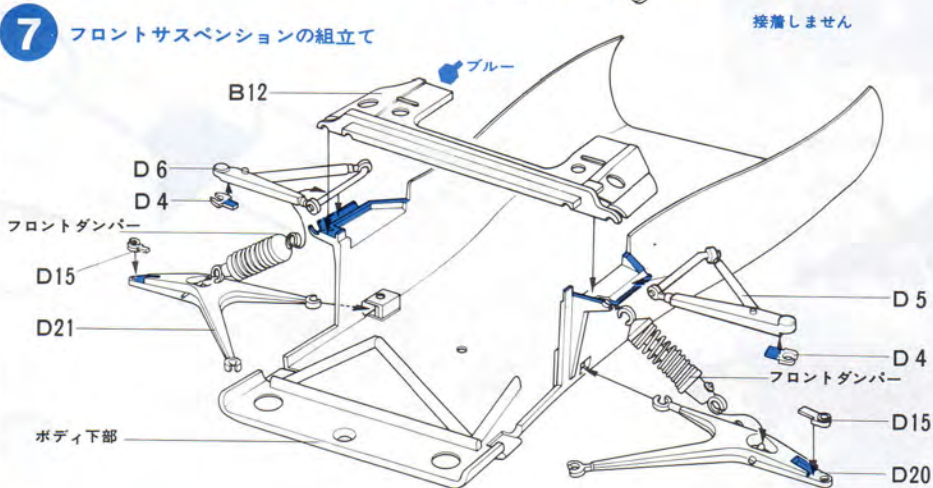
**6** ダンパー・ハーフシャフトの組立て



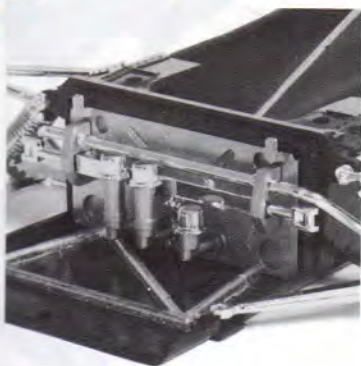
**7** フロントサスペンションの組立て



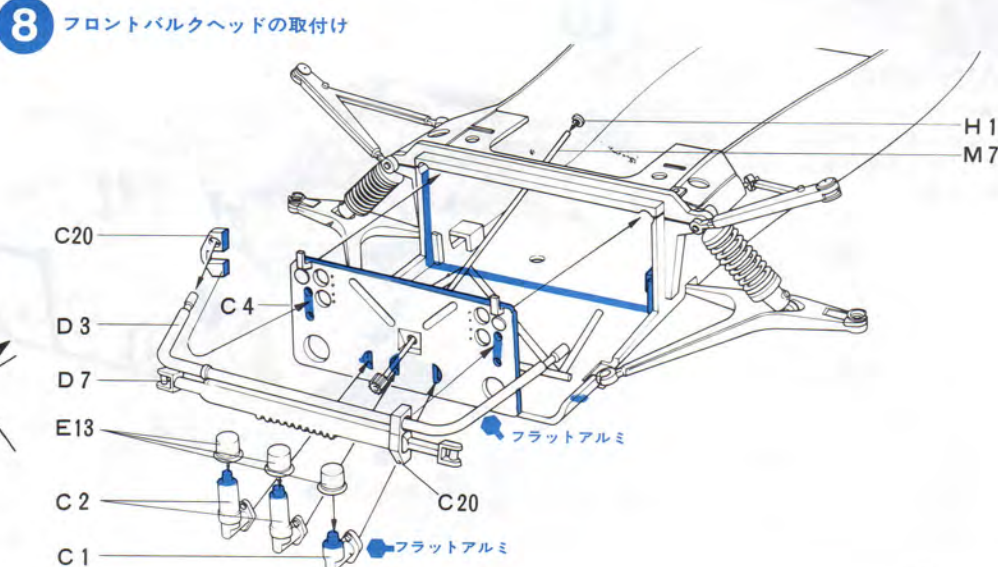
**7** フロントサスペンションの組立て



**8** フロントバルクヘッドの組立て



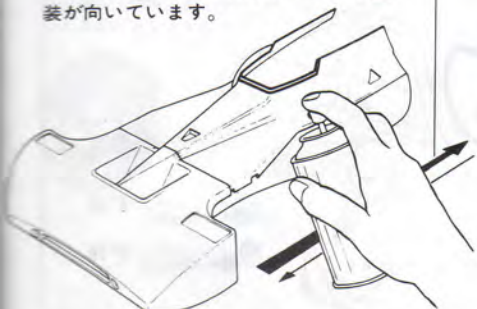
**8** フロントバルクヘッドの取付け



**PAINTING**

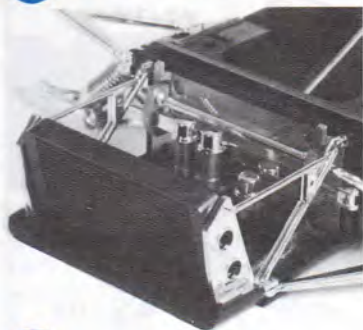
(エア・スプレー塗装)

ボディには、エア・スプレーによる塗装が向いています。

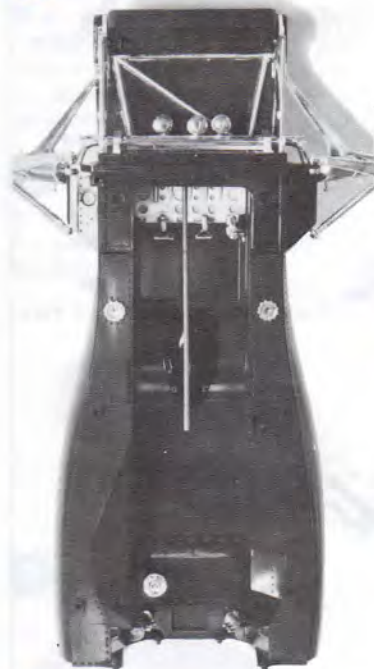


同じ方向にすばやくシュッシュとふきつけます

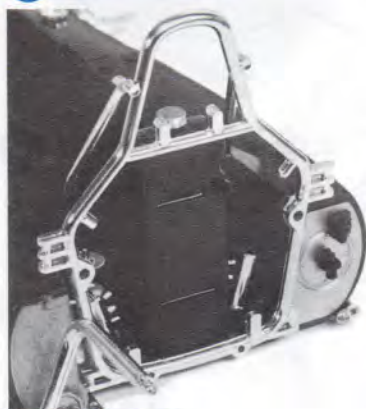
9 ラジエターの取付け



10 コックピットの組立て



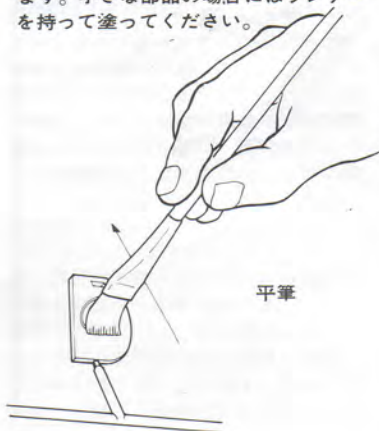
11 ロールバーの取付け



**PAINTING**

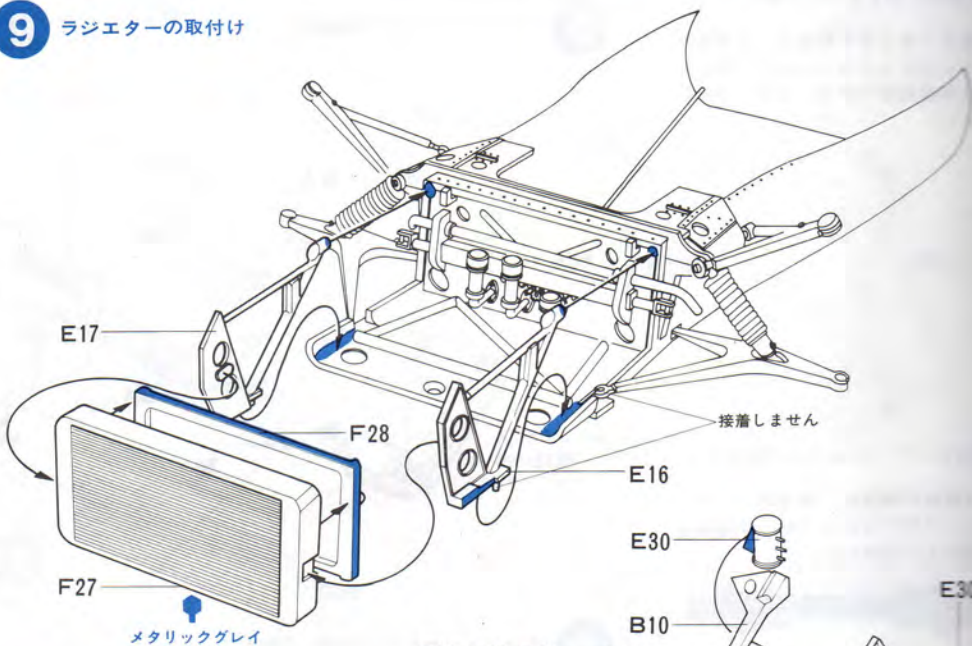
〈平筆のつかいかた〉

平らな物を塗るときには、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。



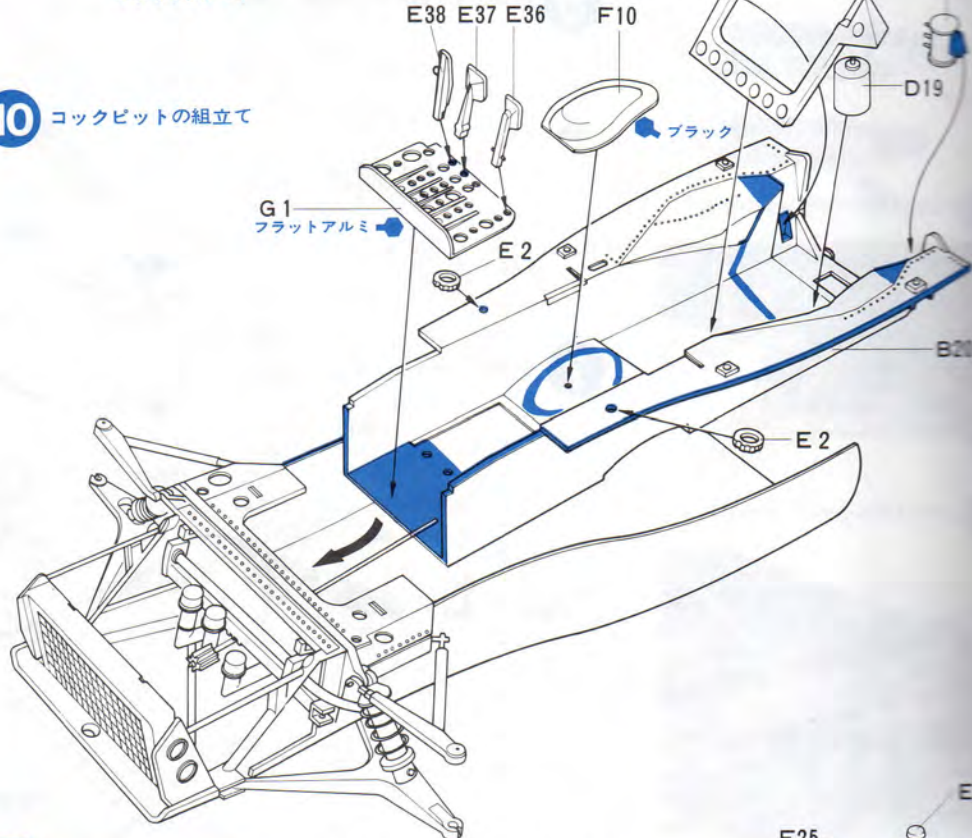
平筆

9 ラジエターの取付け



メタリックグレイ

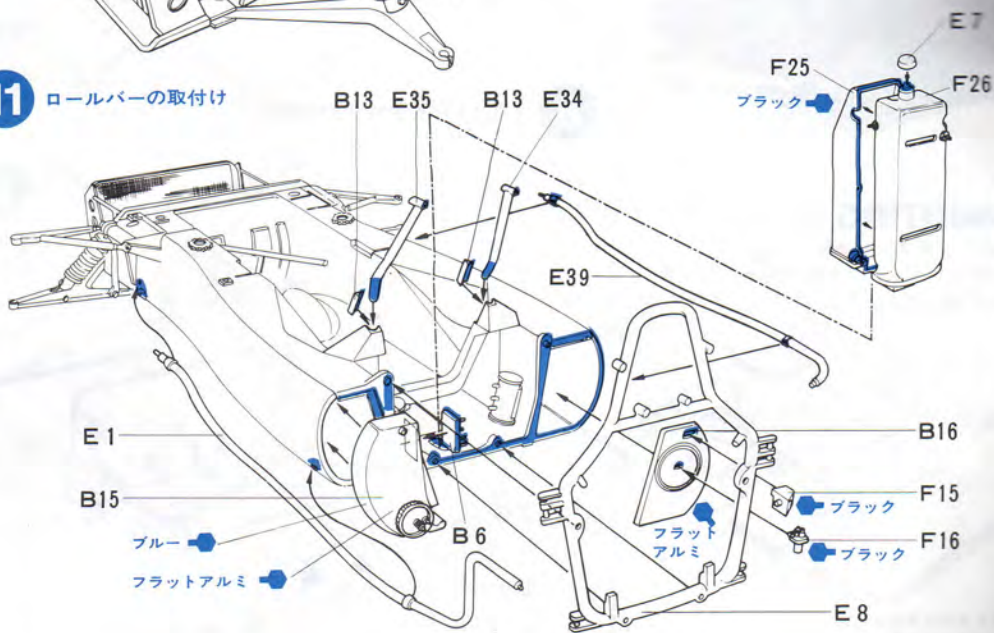
10 コックピットの組立て



フラットアルミ

ブラック

11 ロールバーの取付け



ブラック

フラットアルミ

ブラック

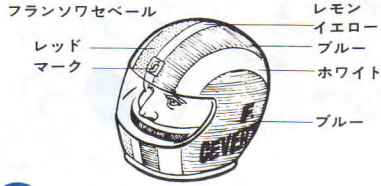
ブラック

12 ドライバーの組立てと塗装



12 ドライバーの組立てと塗装

ジャッキー・スチュワート

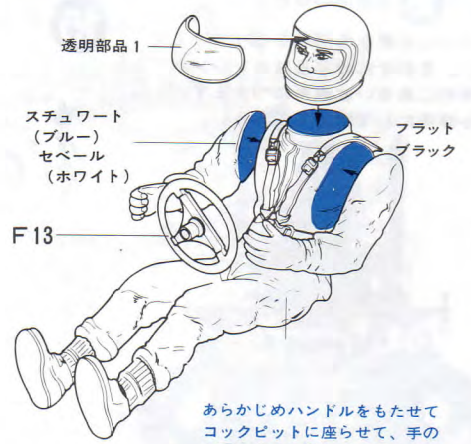


透明部品 1

スチュワート (ブルー) セベール (ホワイト)

フラットブラック

F13



あらかじめハンドルをもたせてコックピットに座らせて、手の位置を決めて組立て下さい

14 エンジンの組立て

各部品の形が左右にしています。番号をたしかめ、あらかじめ接着剤を使わず仮に組んで下さい。正しく取付けができることをたしかめてから、接着剤をつけて組立てて下さい。

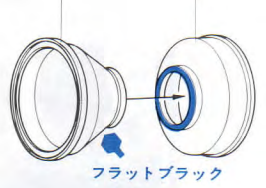
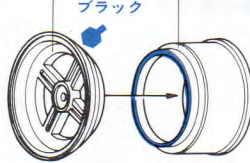
フロントタイヤ

G8 フラットブラック G7

リアタイヤ

G9

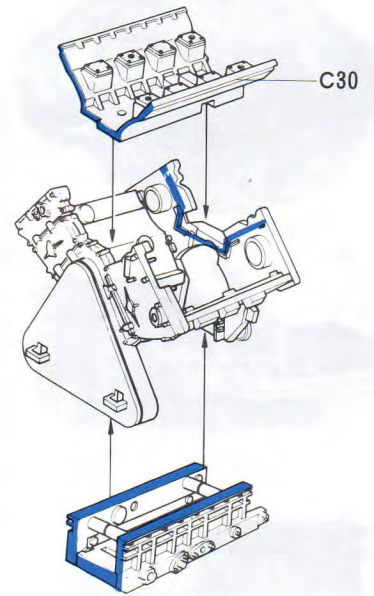
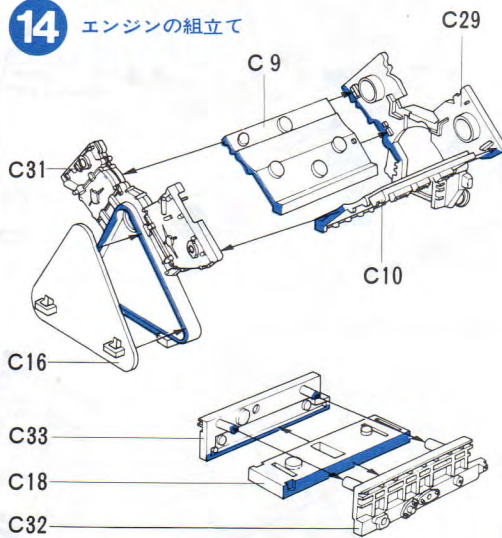
G10



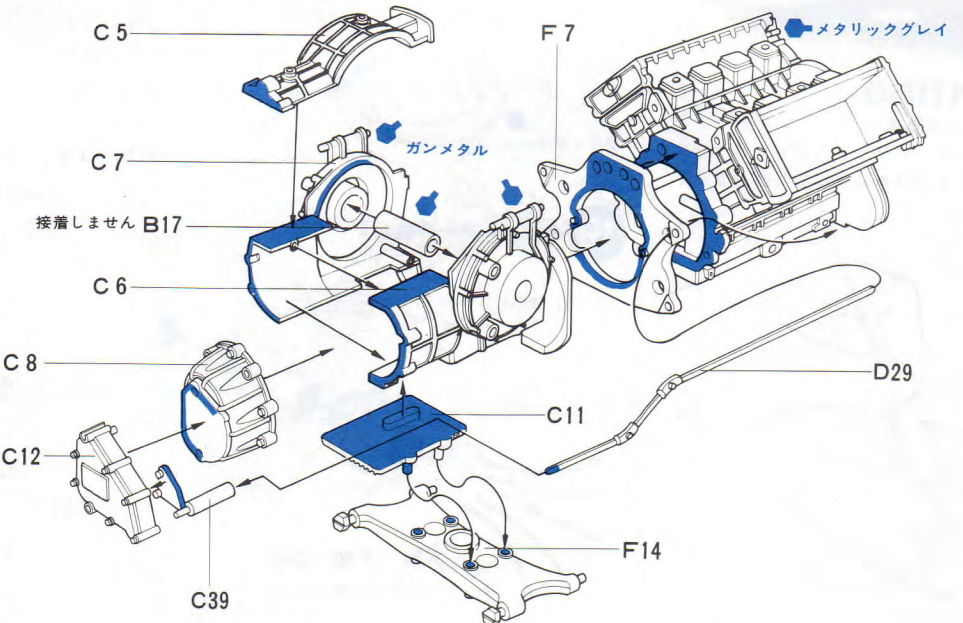
それぞれ2個作って下さい

フラットブラック

14 エンジンの組立て

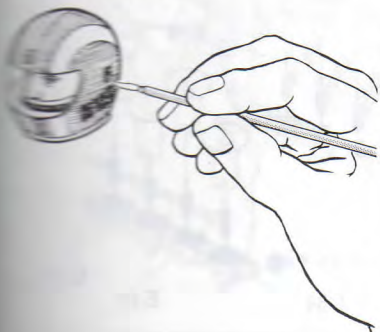


15 ミッションの取付け



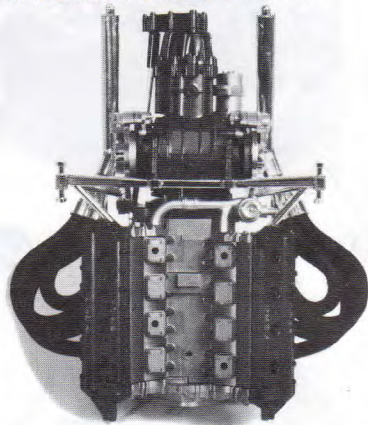
PAINTING

丸部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、足などをぬります

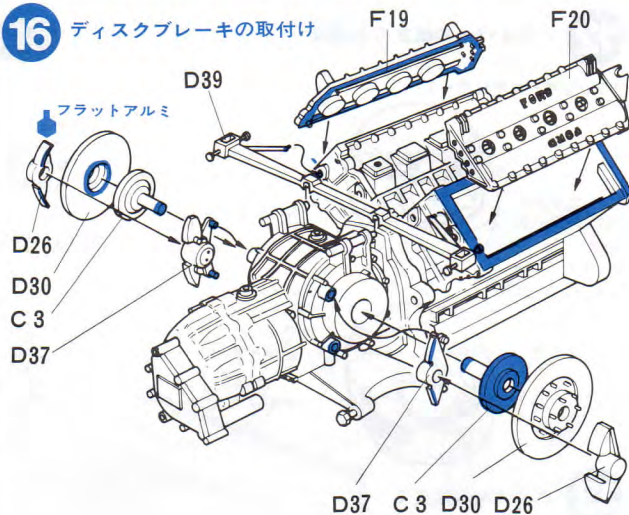


## 16—18 各部品の取付け

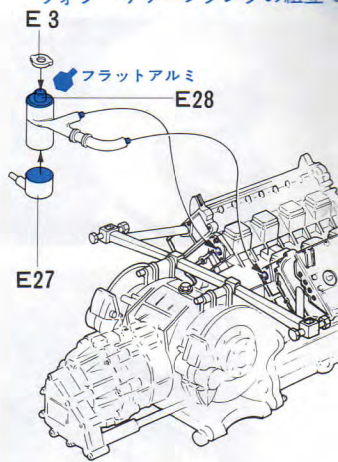
エンジンに必要な各部品をとりつけて下さい。それぞれの部品はエンジン本体に平行にあるいは直角につきます。写真を参考にして組立てて下さい。



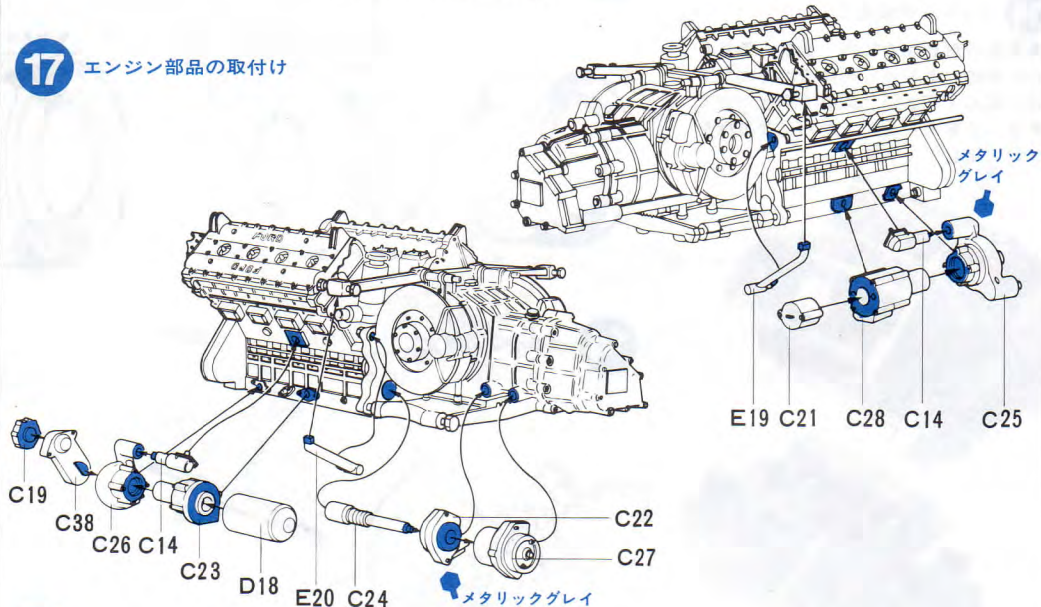
### 16 ディスクブレーキの取付け



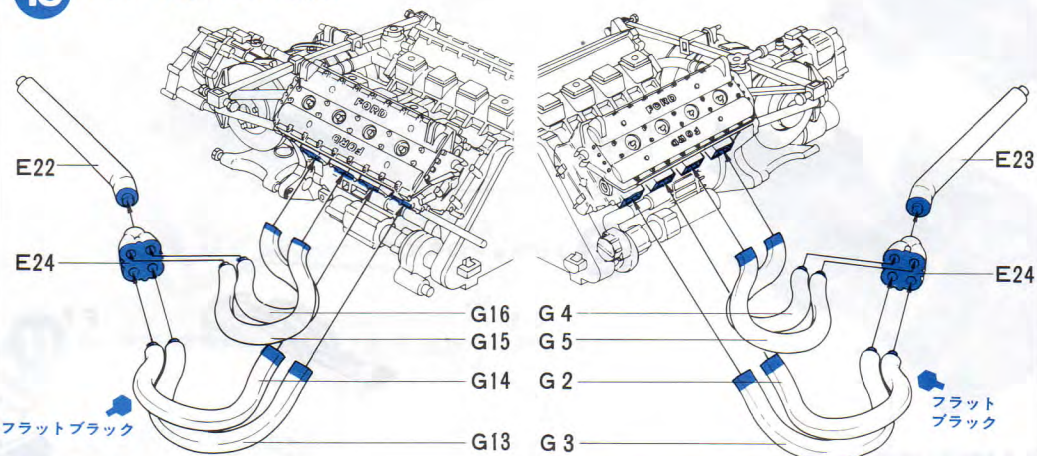
### ウォーターリザーブタンクの組立て



### 17 エンジン部品の取付け



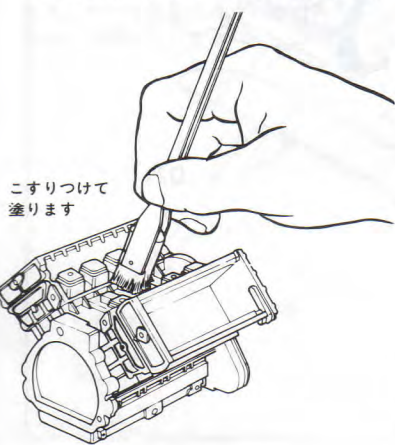
### 18 エキゾーストパイプの取付け



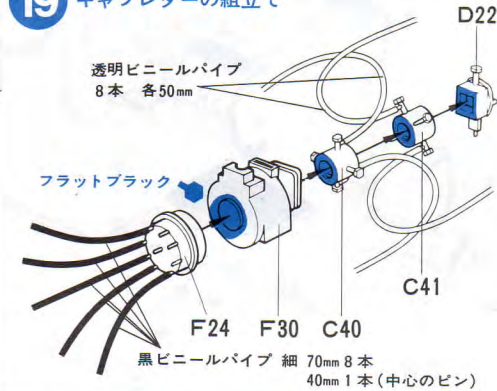
## PAINTING

### 《エンジンの塗装》

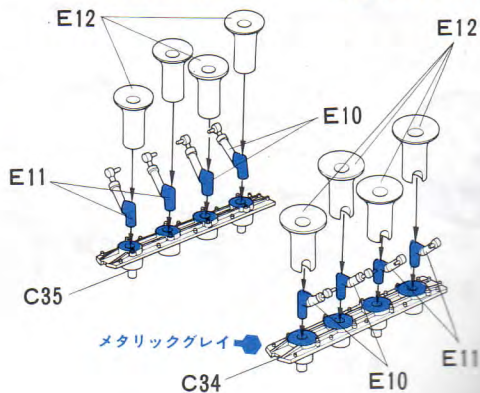
エンジンは、フラットメタリックグレイをこすりつけるようにして塗ります。



### 19 キャブレターの組立て



### 《スロットルプレートL》

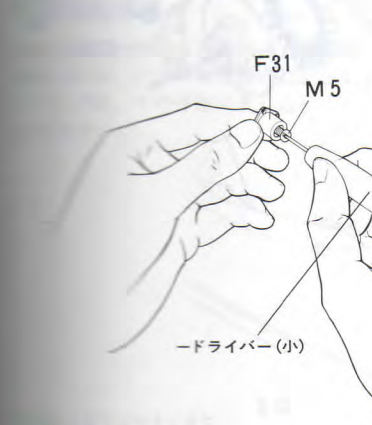


### 《スロットルプレートR》

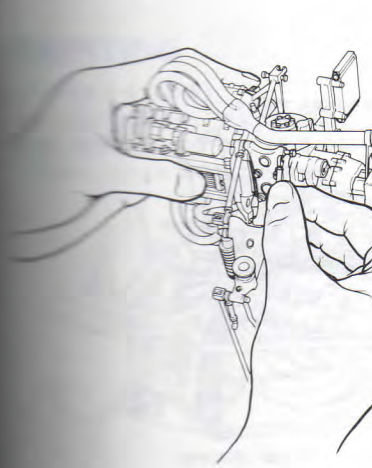




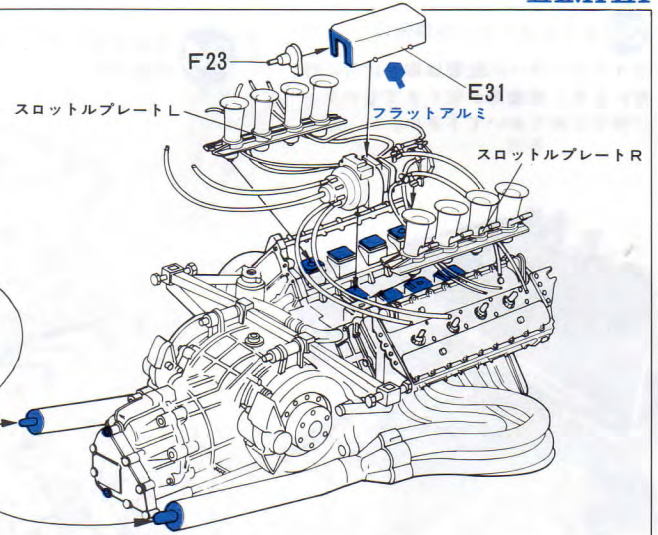
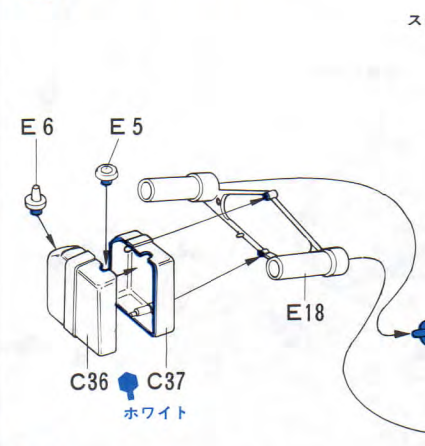
**リヤサスペンションの組立て**  
 リヤサスペンションの各ロッド類の取付けは、定数量を使わないではめこんで下さい。



**リヤサスペンションの取付け**  
 組み上げているエンジンにリヤサスペンションを取付けます。下図を参考にしてください。

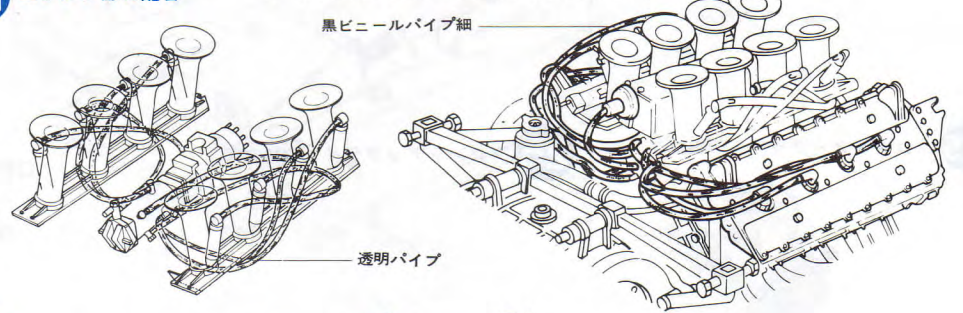


**20** キャブレターの取付け

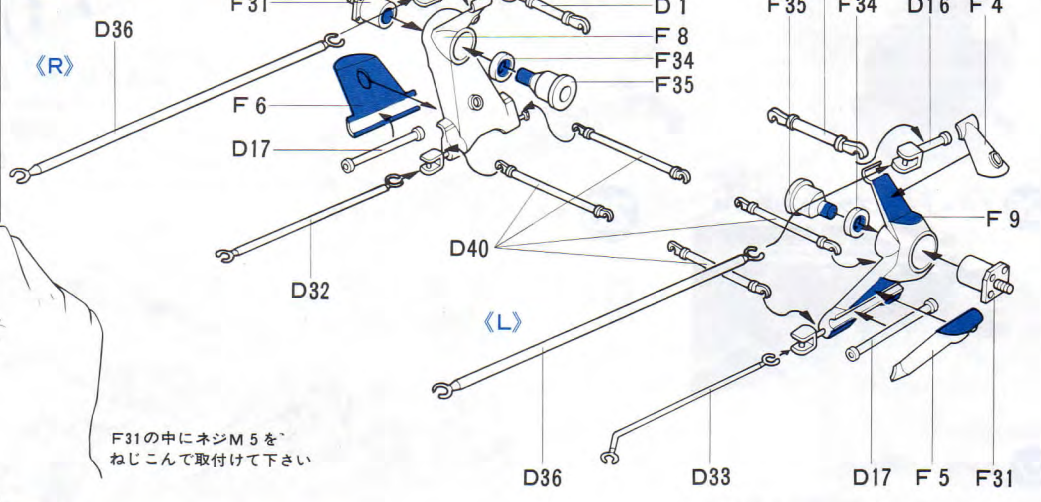


**21** エンジン部の配管

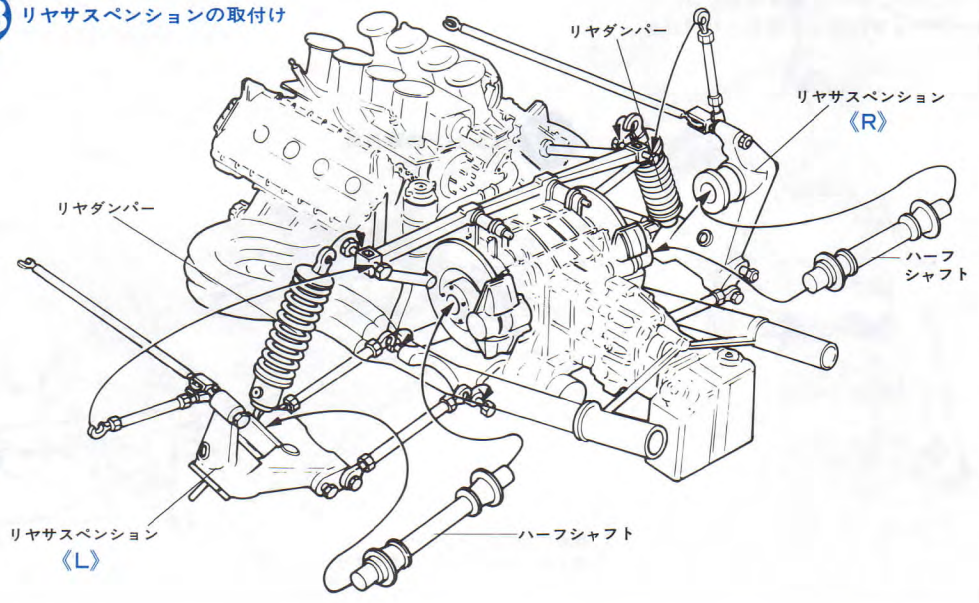
★パイプは長さをあわせて切り、とりつけて下さい。



**22** リヤサスペンションの組立て

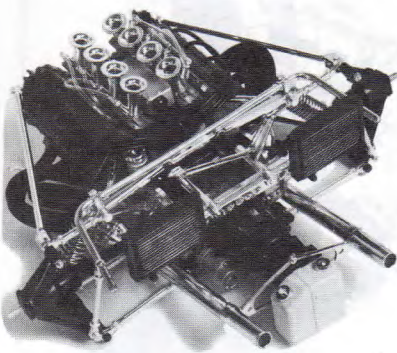


**23** リヤサスペンションの取付け

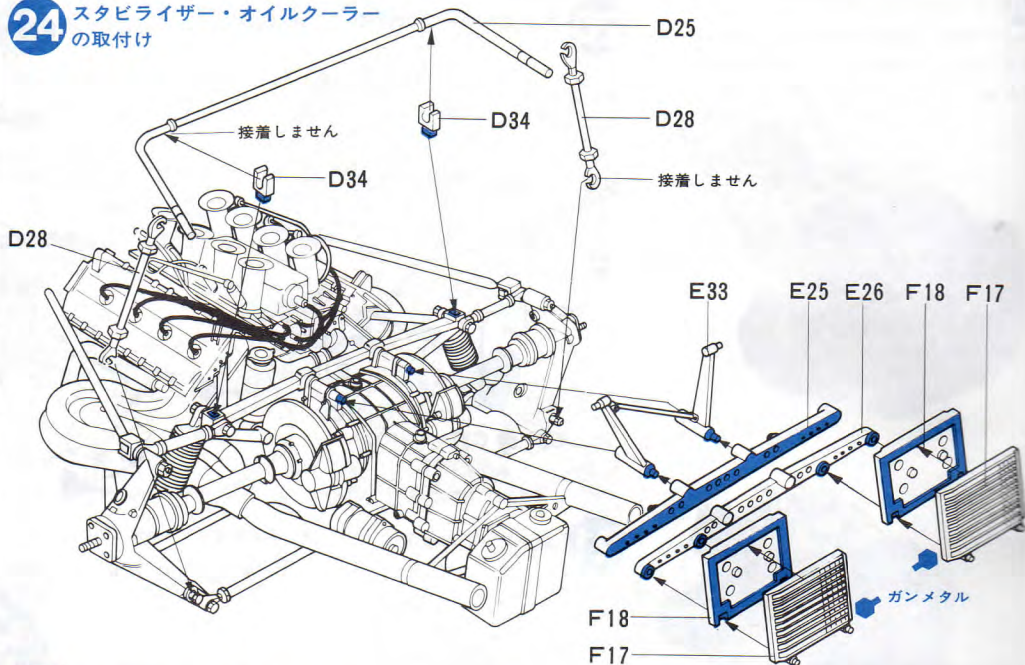


**24** オイルクーラーの取付け

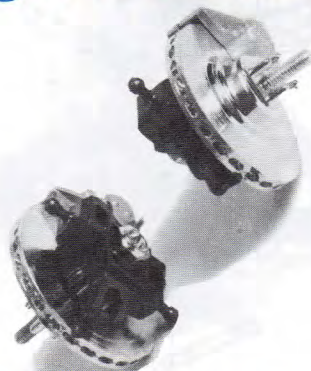
オイルクーラーの配管は取付け後に行ないます。接着剤が乾くまでセロテープ等でとめておいて下さい。



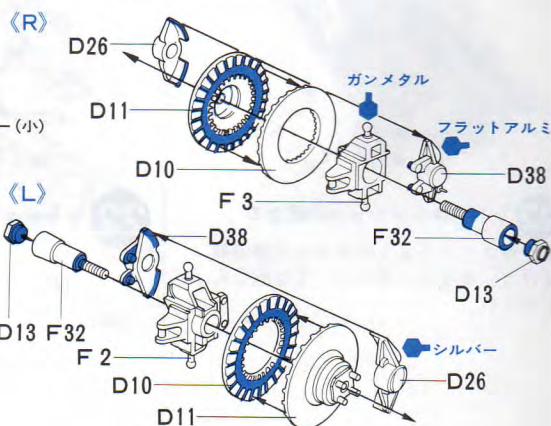
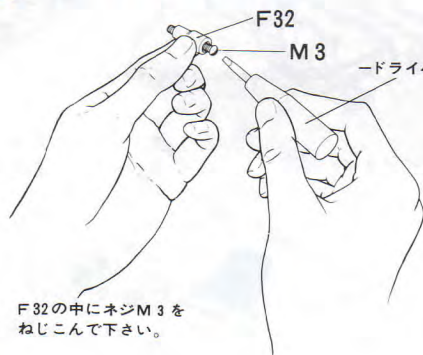
**24** スタビライザー・オイルクーラーの取付け



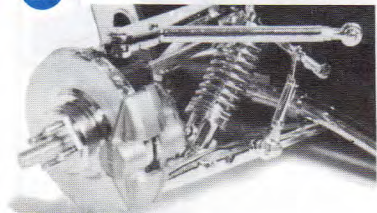
**25** フロントアップライトの組立て



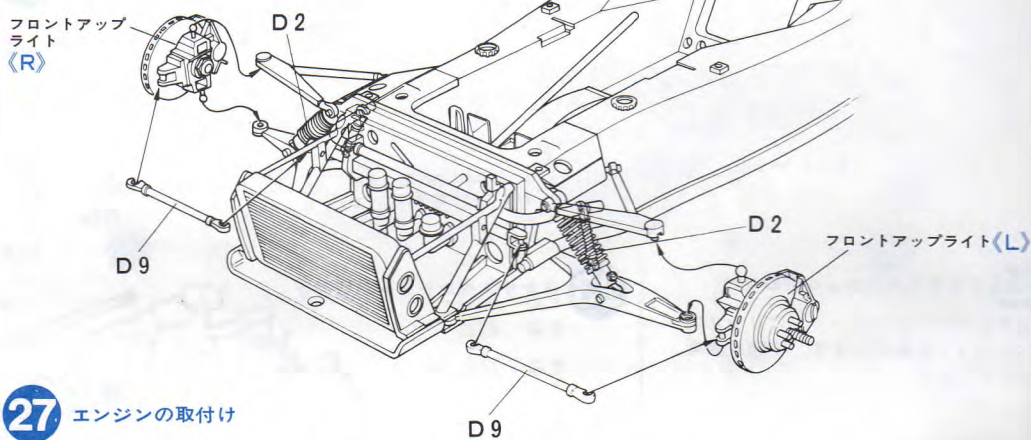
**25** フロントアップライトの組立て



**26** フロントアップライトの取付け



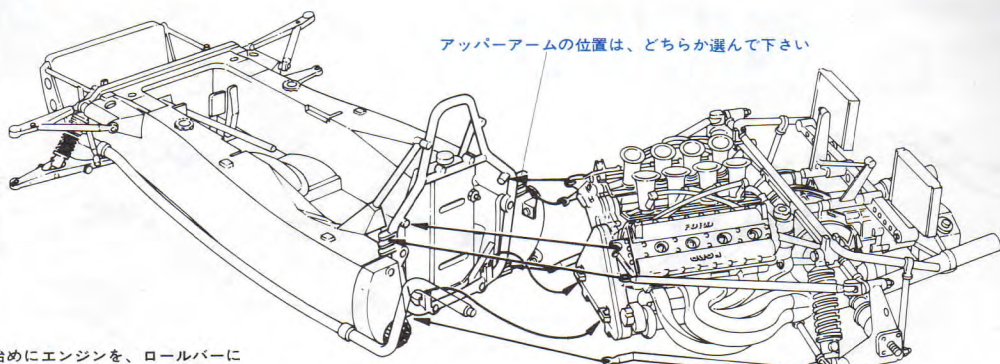
**26** フロントアップライトの取付け



**27** エンジンの取付け

エンジンは最初に下側の部分を差し込んで下さい。次に上側をはめこみ、サスペンションのロッド類をとりつけます。

**27** エンジンの取付け



始めにエンジンを、ロールバーに取付け、その後各アームを取付けて下さい

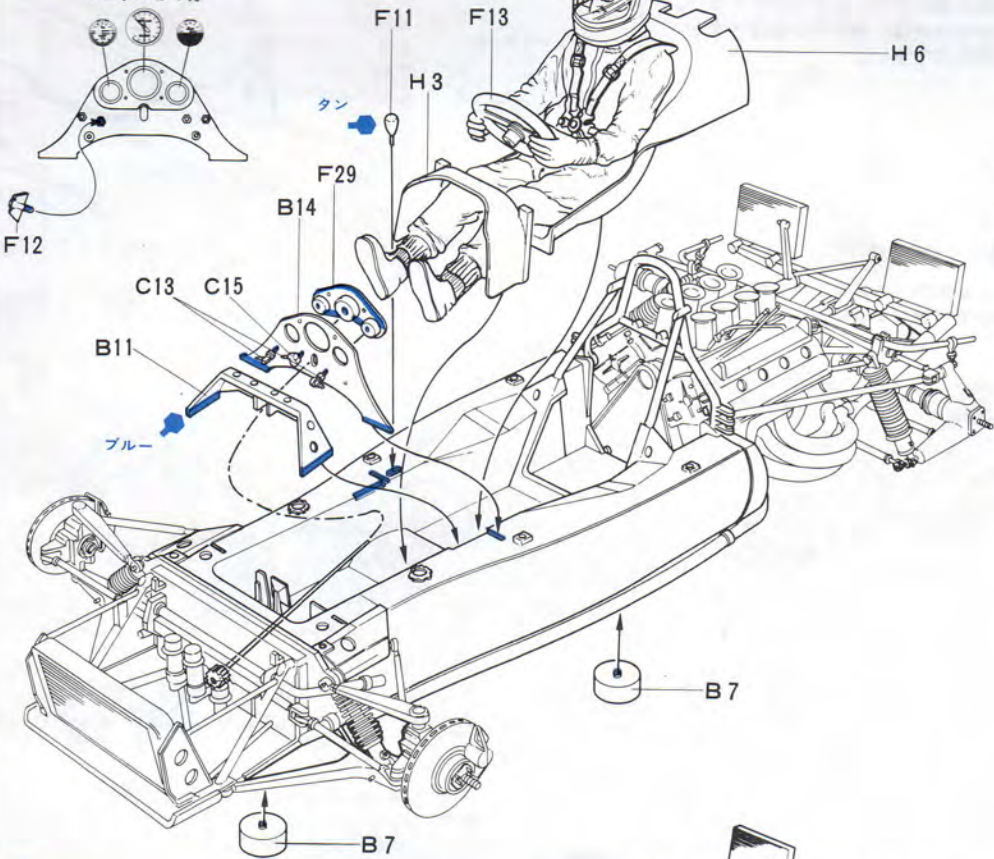
27 ドライバーの取付け

ドライバーと同時にメーターパネルも取付けます。メーターには転写マークが貼って下さい。



28 ドライバーの取付け

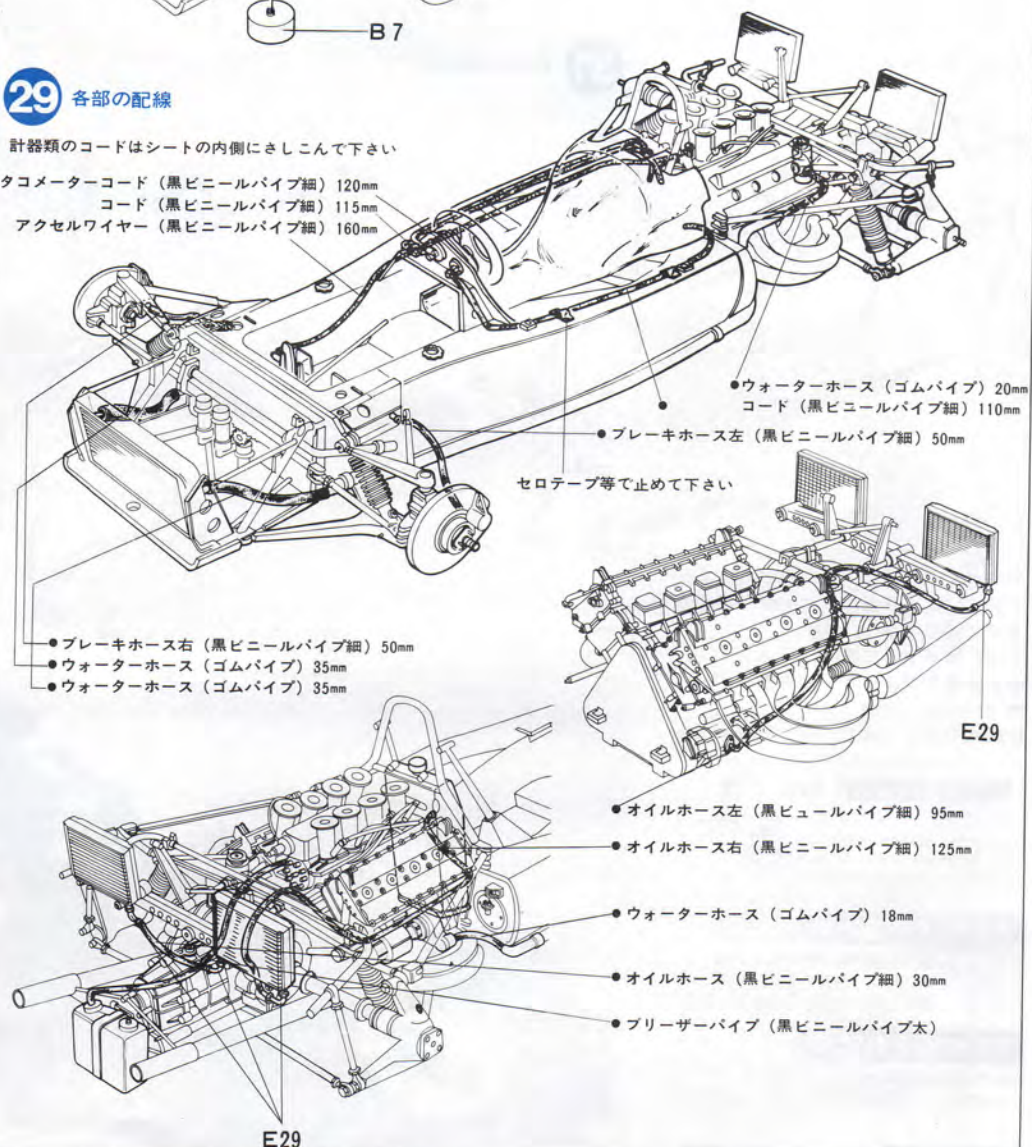
マークのはり方



29 各部の配線

計器類のコードはシートの内側にさしこんで下さい

- タコメーターコード (黒ビニールパイプ細) 120mm
- コード (黒ビニールパイプ細) 115mm
- アクセルワイヤー (黒ビニールパイプ細) 160mm



28 各部の配線

それぞれの位置から、各パイプが配管されますが、一方の取付側のわからないパイプは、その付近にさし込んでおいて下さい。

PAINTING

(アクセントをつける)

ホイールのボルトや、ディスクのよこ溝等、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。



穂先の長い細ふで

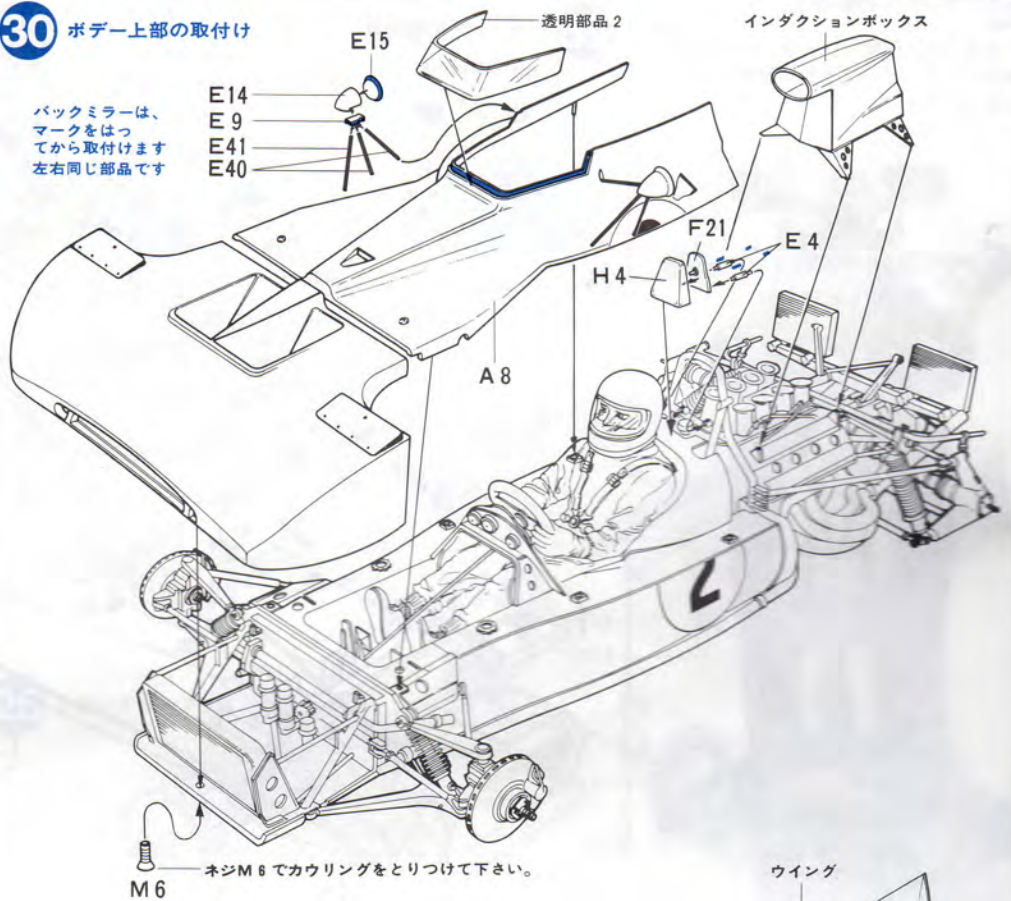


### 30 ボディ上部の取付け

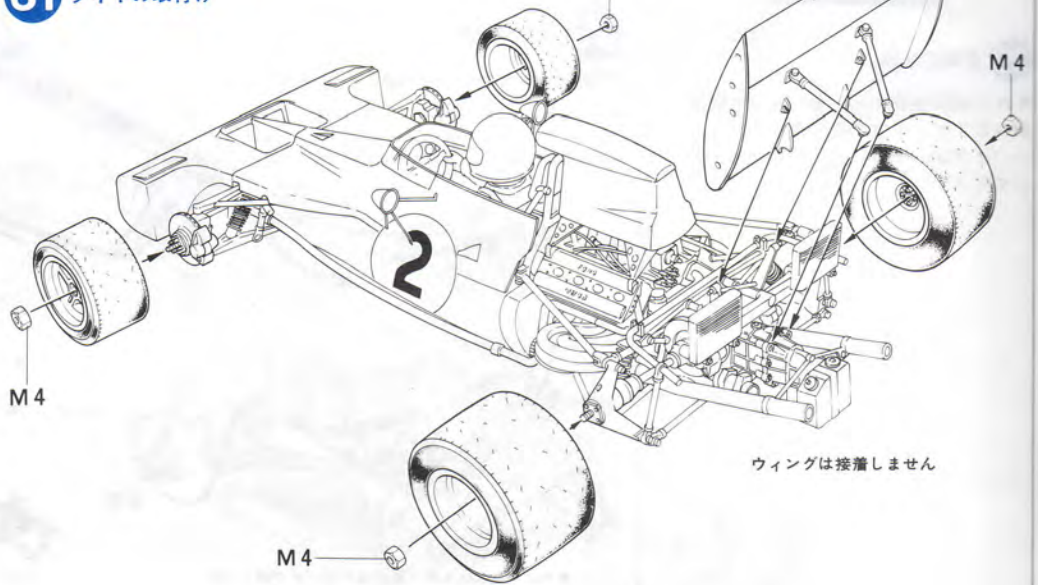
ボディは、とりはずしのできるように接着剤を使わずに、とりつけて下さい。バックミラーは、ゼッケンをはってから取付けて下さい。

### 30 ボデー上部の取付け

バックミラーは、マークをはってから取付けます  
左右同じ部品です

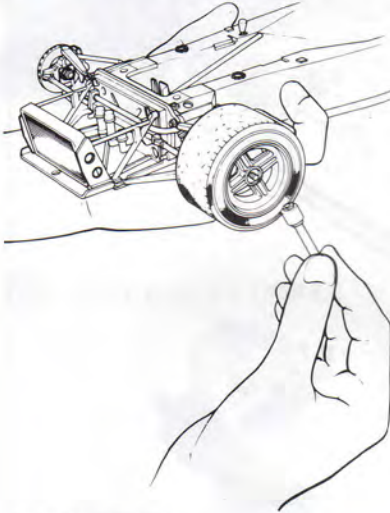


### 31 タイヤの取付け

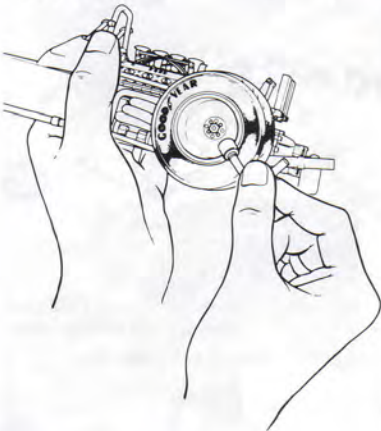


### 31 タイヤの取付け

あらかじめ作ってある工具を使ってタイヤを取付けて下さい。



リヤタイヤの取付け



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 静岡市恩田原3-7

田宮模型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**  
静岡市恩田原3-7 〒422



# PAINTING APPLYING DECALS

## 《塗装》

塗料は各部品の色を変えるために塗るものではありません。各部品を塗装することでその部品のもつ形や動きをひきたせるのです。モデルの重量感を出すために11種類の色を使いわけってみました。各塗料の名前は右の行で指示してあります。

## 《塗装する前に》

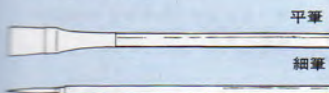
各部品の塗装する面のゴミや手の油、ほこり等をやわらかい布でふき落して下さい。中性洗剤で一度洗っておけば安心です。



接着剤のはみだした所などは塗装ではかきません。カッターナイフや目の細かいサンドペーパーで直しておくこと。パーティングライン(部品や金具の合せ目)もヤスリをかけて修正して下さい。部品は組立ててから塗装することがコツです。同じ色の部品は出来るだけ接着して、合せ目を修正してから塗装します。もちろん組立てて筆のとどかなくなる部品はあらかじめ塗装しておいて下さい。

## 《塗装用具》

筆、ときざら、ウエス(ボロ布)を用意して下さい。筆はデザイン用の筆を使います。平筆と細筆を使いますが、共に毛質がやわらかく穂先の長い筆が使いやすいでしょう。塗料を溶かすにはセットモノの皿とか部品の入っている透明なブリーパックを使います。画材店で梅皿を買って求めても良いでしょう。塗装がすんだ後、筆はラッカーシンナーで塗料を落とし水洗してから保存します。



## 《塗料・溶剤を使用するときの注意》

プラスチックの表面は、塗料が着きにくい性質をもっています。静電気等で付着したホコリや手の油等もよく除いておく(塗装前処理)ことが大切です。タイヤのボディには、クリアー塗装がされていますが、レーシングカラーを塗る場合には下地塗料としての役目を

はたしてくれるでしょう。溶剤は少なめに使用するのがコツです。広い面積を筆塗りする時にはたて、よこに平均に塗って下さい。塗料は火気に十分注意して下さい。塗装には、スケールモデル専用筆塗り塗料のタミヤカラー、アクリル塗料、エナメル塗料とスプレー式のタミヤカラーをお使い下さい。

## 《使用する塗料の色》

- X-7(レッド)**  
つやのある赤色です。セベールのヘルメットに塗装します。
- X-11(クロームシルバー)**  
輝きのある銀色です。メッキ部品の補修にも使用できます。
- XF-16(フラットアルミ)**  
ややツヤ消しの銀色です。金属色でも地表面の荒い面に使用します。
- XF-56(メタリックグレイ)**  
鉄色です。いものの表面等の金属部分に使用して下さい。
- X-10(ガンメタル)**  
メタリックグレイにフラットブラックを加えた色です。
- TS-15(ブルー)**  
青色です。ボデーやヘルメットの塗装に使えます。

- X-8(イエロー)**  
黄色です。エンジンの後部のトランジスターボックスに使います。
- (アイボリーホワイト)**  
やや黄色味をおびた白色です。レーシングスーツに塗って下さい。
- XF-15(フラットフレッシュ)**  
顔色です。顔の明暗をつけるにはこの色に茶色等混ぜて下さい。
- (タン)**  
うすい茶色です。シフトノブに塗装して下さい。
- XF-1(マットブラック)**  
つや消しの黒です。レーシングカラーの中にそろっています。

## 《エアゾールスプレーの使い方》

新聞紙、ボール箱、部品の入っていたビニール袋、ボロ布、セロテープ等用意して下さい。風のない日陰で新聞紙を用意してほこりの立たないようにしてから塗装します。スプレー缶を上下によく振って缶の中の塗料をかき混ぜてから塗料の混ざり具合を見るためにためし吹きして下さい。ためし吹きは、不用のボール紙やお菓子の箱などを使い。塗装するボディから20cmぐらい放して吹付けます。スプレー缶を同じ方向にすばやく動かして、シュッシュッと吹付け

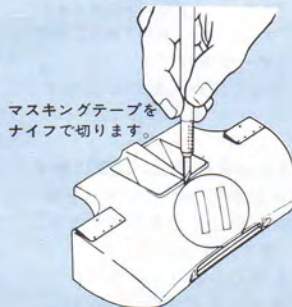
て下さい。塗装するボディより一回り大きなボディを吹付ける気持ちで塗装するのがコツです。



塗装がよくまざるように3分間上下にふります。

## 《マスキングのしかた》

ボディ全体の塗料がよく乾いてからマスキングテープをボディの端から順序よくはります。2H程度の鉛筆を使い自由な形をマスキングテープに下書きして下さい。下書きの線にそってデザインナイフで切り込みを入れます。テープをはがした後はよくおさえこんでおくこと。テープのふちが十分に密着しているのを確かめてから《エアゾールスプレーの使い方》と同じ方法で塗装します。すばやく、うすく、2回塗りをして下さい。



マスキングテープをナイフで切ります。

## '71 F-1 グランプリ タイレルフォードの成績

南アフリカGP	3月6日	キャラミ	ゼッケン ⑨..... スチュアート..... 2位
			⑩..... セベール..... リタイア
スペインGP	4月18日	モンチュイブ	ゼッケン ⑪..... スチュアート..... 1位
			⑫..... セベール..... リタイア
モナコGP	5月23日	モンテカルロ	ゼッケン ①..... スチュアート..... 1位
			②..... セベール..... リタイア
オランダGP	6月20日	ザンドボールト	ゼッケン ⑤..... スチュアート..... 1位
			⑥..... セベール..... リタイア
フランスGP	7月1日	ポールリカード	ゼッケン ⑪..... スチュアート..... 1位
			⑫..... セベール..... 2位
イギリスGP	7月18日	シルバーストン	ゼッケン ⑬..... スチュアート..... 1位
			⑭..... セベール..... 10位
ドイツGP	8月1日	ニュルブルクリンク	ゼッケン ②..... スチュアート..... 1位
			③..... セベール..... 2位
オーストリアGP	8月15日	ザルツブルグ	ゼッケン ①..... スチュアート..... リタイア
			②..... セベール..... リタイア
イタリアGP	8月27日	モンツァ	ゼッケン ③..... スチュアート..... 1位
			④..... セベール..... リタイア
カナダGP	9月19日	モントレー	ゼッケン ⑪..... スチュアート..... 1位
			⑫..... セベール..... 6位
アメリカGP	10月3日	ワトモンスター	ゼッケン ⑨..... セベール..... 1位
			⑧..... スチュアート..... 5位

〈スライドマークのはりかた〉

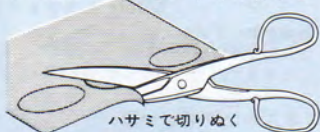
スライドマークを貼る位置についてはP14の二面図に指示してありますが正確な位置は組立図中にありますので参照して下さい。

1-〈マークをはる前に〉

スライドマークを貼る所のほこ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

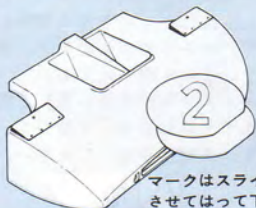


ハサミで切りぬく

り、必ずニス(透明な)部分をきれいに切りとります。

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。



マークはスライドさせてはって下さい。

4-〈マークをはる〉

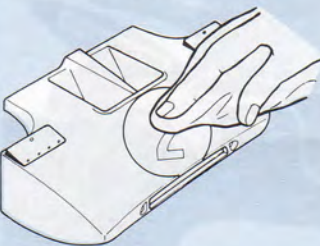
1~2分してから紙のはしを手で持ち、マークをスライドさせて、モデルに移して下さい。

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お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。

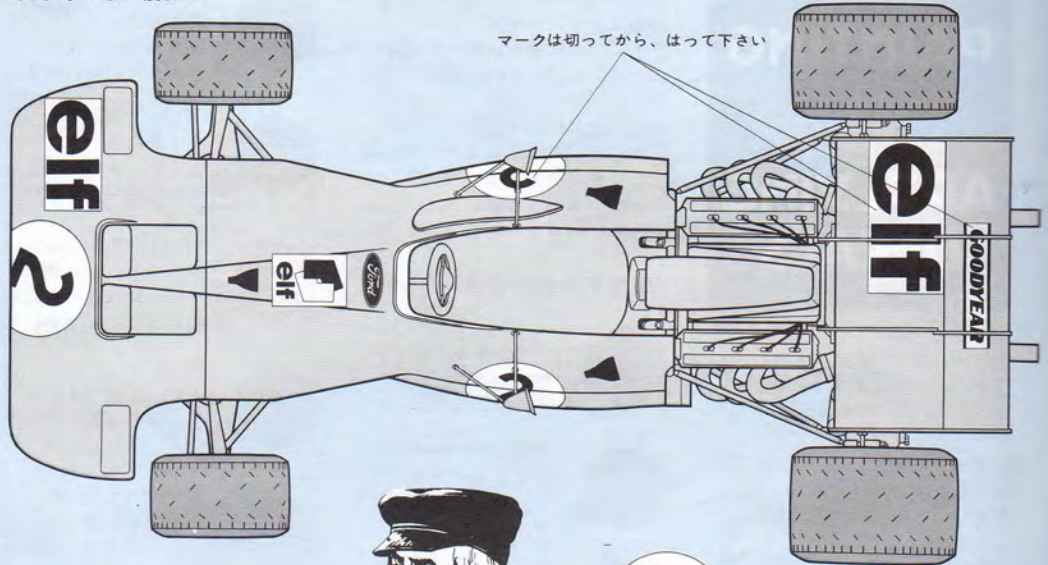
マークをはる場所が曲面や凹凸している時は、むしろタオルでマークをおさえて下さい。マークがモデルの形になじみます。



マークは印の所で切ってはって下さい。



'71ドイツGP優勝車



マークは切ってから、はって下さい

ジャッキー・ステュワート



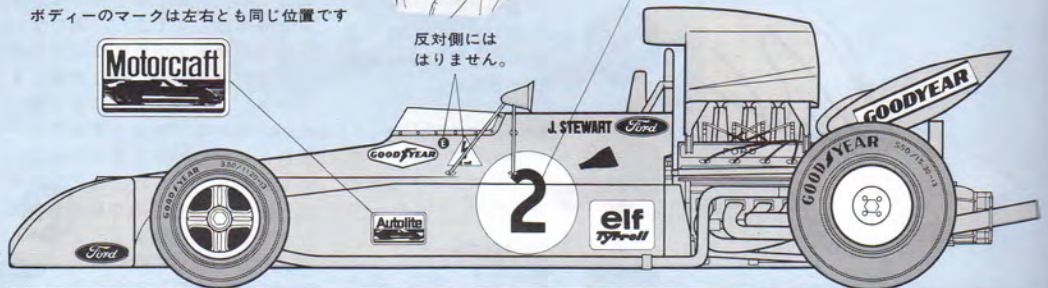
12

イギリスGPの時に使用します

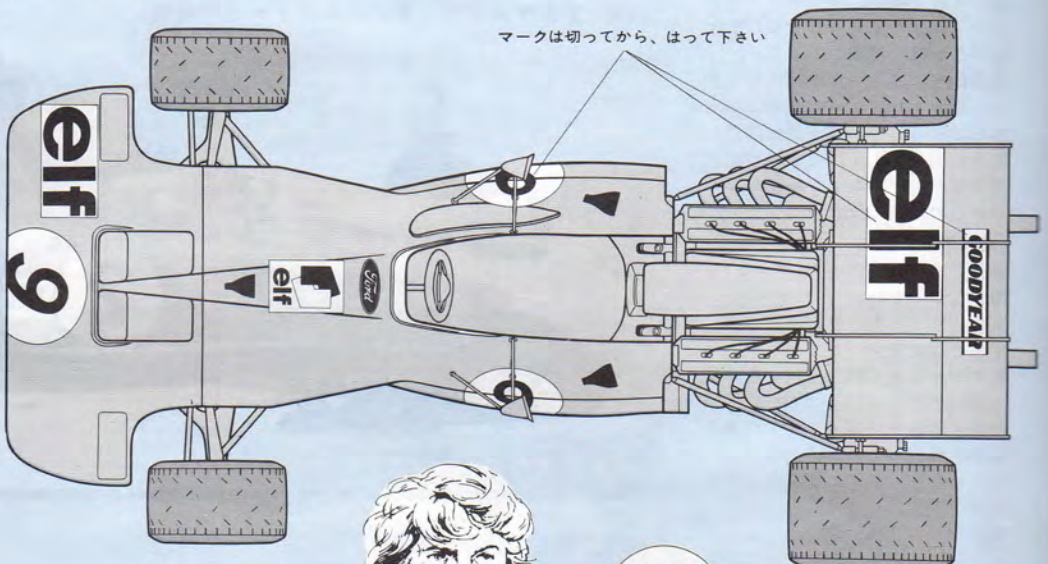
ボディのマークは左右とも同じ位置です



反対側には  
はりません。



'71アメリカGP優勝車



マークは切ってから、はって下さい

フランソワ・セベール



12

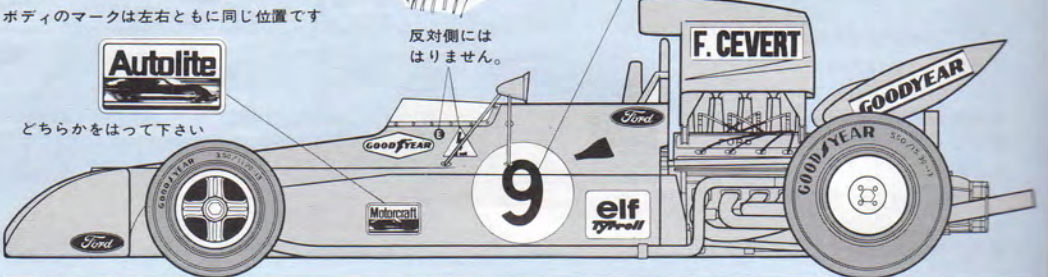
オーストリア・カナダGPの場合  
使用します

ボディのマークは左右とも同じ位置です



反対側には  
はりません。

どちらかをはって下さい



# PARTS

## A 部品

- 1. ウィングA
- 2. ウィングB
- 3. ウィングC
- 4. ウィングD
- 5. ノーズカウリングA
- 6. ウィングE
- 7. ウィングF
- 8. ボディ上部

## B 部品

- 1. ノーズカウリングB
- 2. ウィング支柱ストッパーA
- 3. ウィング支柱ストッパーB
- 4. ボディストッパーA
- 5. ボディストッパーB
- 6. フェューエルリザーバータンクA
- 7. ボディストッパーC
- 8. ノーズカウリング部品左
- 9. ノーズカウリング部品右
- 10. バルクヘッドA
- 11. バルクヘッドB
- 12. バルクヘッドC
- 13. バルクヘッドD
- 14. メーターパネルA
- 15. フェューエルリザーバータンクB
- 16. ボディ部品A
- 17. ミッション内部部品
- 18. フロントローアームストッパー左
- 19. フロントローアームストッパー右
- 20. コクピット

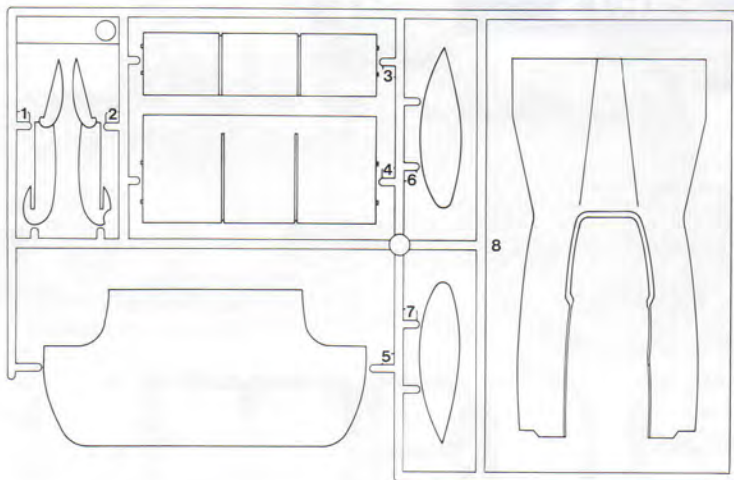
## C 部品

- 1. マスターシリンダーA
- 2. マスターシリンダーB
- 3. リアディスクストッパー
- 4. バルクヘッドE
- 5. ミッション上
- 6. ミッション右
- 7. ミッション左
- 8. ミッション後A
- 9. エンジン右
- 10. エンジン左
- 11. ミッション下
- 12. ミッション後B
- 13. メーターケーブリングジョイントA
- 14. エンジンサイド部品
- 15. メーターケーブリングジョイントB
- 16. エンジン前A
- 17. インダクションボックス下
- 18. オイルパン下
- 19. オイルポンプA
- 20. ラック部品
- 21. ウォーターポンプA
- 22. スターターA
- 23. オイルポンプB
- 24. スターターB
- 25. ウォーターポンプB
- 26. オイルポンプC
- 27. スターターC
- 28. ウォーターポンプC
- 29. エンジン前B
- 30. エンジン上
- 31. エンジン後
- 32. オイルパン左
- 33. オイルパン右
- 34. スロットルプレート右
- 35. スロットルプレート左
- 36. オイルキャッチタンクA
- 37. オイルキャッチタンクB
- 38. オイルポンプD
- 39. ミッション後C
- 40. インジェクションポンプA
- 41. インジェクションポンプB

## D 部品

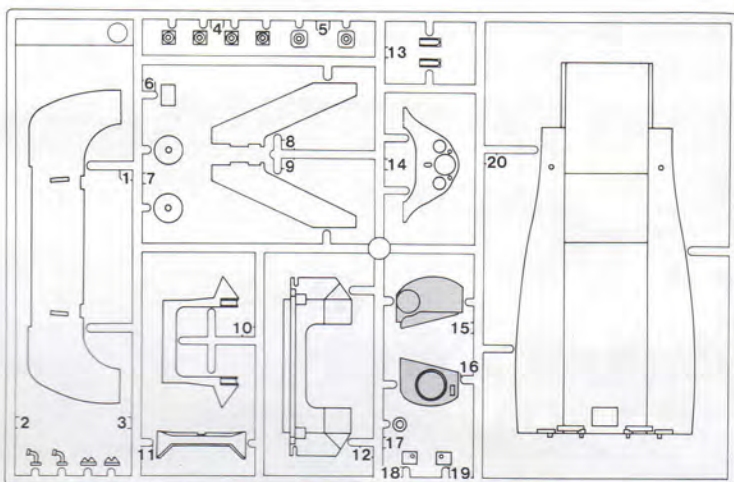
- 1. リアアイアーム
- 2. フロントスタビライザーアーム
- 3. フロントスタビライザー
- 4. フロントアッパーアームボールシート
- 5. フロントアッパーアーム左
- 6. フロントアッパーアーム右
- 7. タイロッド
- 8. フロントダンパーA
- 9. リードアーム
- 10. フロントディスクA
- 11. フロントディスクB
- 12. フロントダンパーB
- 13. センターロックナット
- 14. フロントダンパーC
- 15. フロントローアームボールシート
- 16. リアアップライト部品A
- 17. リアアップライト部品B
- 18. オイルクリーナー
- 19. フェューエルクリーナー
- 20. フロントローアーム左
- 21. フロントローアーム右
- 22. インジェクションポンプC
- 23. リアダンパーA
- 24. リアダンパーB
- 25. リアスタビライザー
- 26. キャリバーA
- 27. センターロックレンチA
- 28. リアスタビライザーアーム
- 29. シフトロッド
- 30. リアディスク
- 31. リアダンパーC
- 32. ラジアスロアーム右
- 33. ラジアスロアーム左
- 34. リアスタビライザーサポーター
- 35. センターロックレンチB
- 36. ラジアスアッパーアーム
- 37. キャリバーB
- 38. キャリバーC
- 39. エンジンサブフレームA
- 40. パラレルアーム

## A 部品



## B 部品

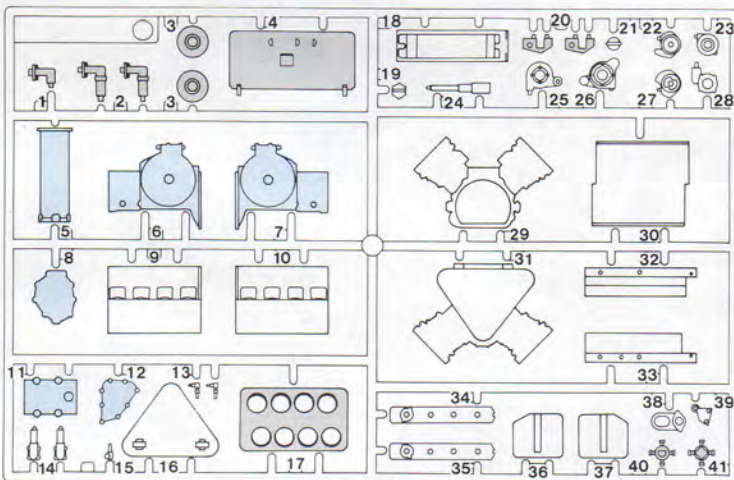
フラットアルミ



## C 部品

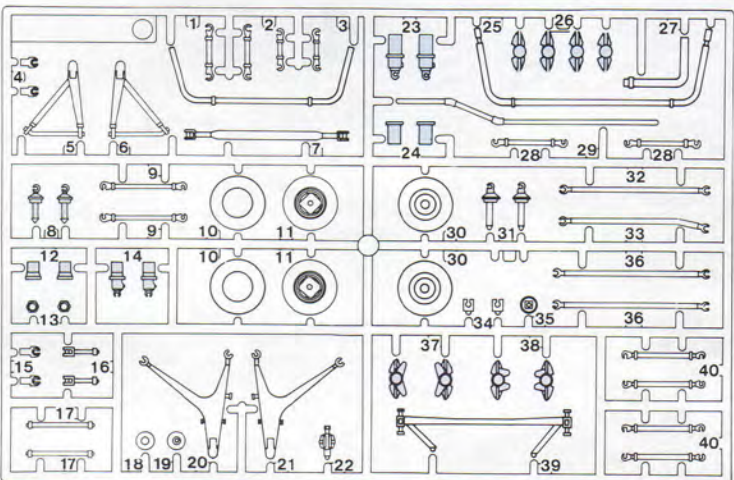
フラットアルミ

ガンメタル



## D 部品

フラットアルミ



# PARTS

## E 部品

1. ウォーターホース左
2. フューエルキャップ
3. ウォーターリザーバータンクキャップ
4. ヘッドレスト部品
5. オイルキャッチタンクキャップA
6. オイルキャッチタンクキャップB
7. オイルタンクキャップ
8. ロールバーA
9. バックミラーA
10. インジェクションノズルA
11. インジェクションノズルB
12. エアーインテイク
13. マスターシリンダーキャップ
14. バックミラーB
15. バックミラーC
16. ラジエターアーム左
17. ラジエターアーム右
18. エキゾーストパイプA
19. エンジンサブフレームB
20. エンジンサブフレームC
21. ウィング支柱A
22. エキゾーストパイプB
23. エキゾーストパイプC
24. エキゾーストパイプジョイント
25. オイルクーラーフレームA
26. オイルクーラーフレームB
27. ウォーターリザーバータンクA
28. ウォーターリザーバータンクB
29. オイルホースジョイント30. 電磁ポンプ
31. イグニッションボックス
32. スポイラー
33. ウィング支柱B
34. ロールバーB右
35. ロールバーB左
36. ペタルA
37. ペタルB
38. ペタルC
39. ウォーターホース右
40. バックミラー支柱A
41. バックミラー支柱B

## F 部品

1. ドライブシャフト
2. フロントアップライト左
3. フロントアップライト右
4. リアアップライトA
5. リアアップライトB
6. リアアップライトC
7. エンジンサブフレームD
8. リアアップライトD
9. リアアップライトE
10. 消火器
11. シフトレバー
12. イグニッションスイッチ
13. ステアリングホイール
14. エンジンサブフレームE
15. ボディ部品B
16. ボディ部品C
17. オイルクーラーA
18. オイルクーラーB
19. カムカバー左
20. カムカバー右
21. ヘッドレストA
22. 工作台A
23. イグニッションコイル
24. ディストリビューターA
25. オイルタンクA
26. オイルタンクB
27. ラジエターA
28. ラジエターB
29. メーターパネルB
30. ディストリビューターB
31. リアホイールストッパー
32. フロントディスクストッパー
33. 工作台B
34. 等速ジョイントA
35. 等速ジョイントB

## G 部品

1. ペタル部品
2. エキゾーストパイプD
3. エキゾーストパイプE
4. エキゾーストパイプF
5. エキゾーストパイプG
6. インダクションボックス右
7. フロントホイールA
8. フロントホイールB
9. リアホイールA
10. リアホイールB
11. インダクションボックスステアA
12. インダクションボックスステアB
13. エキゾーストパイプH
14. エキゾーストパイプI
15. エキゾーストパイプJ
16. エキゾーストパイプK
17. インダクションボックス左

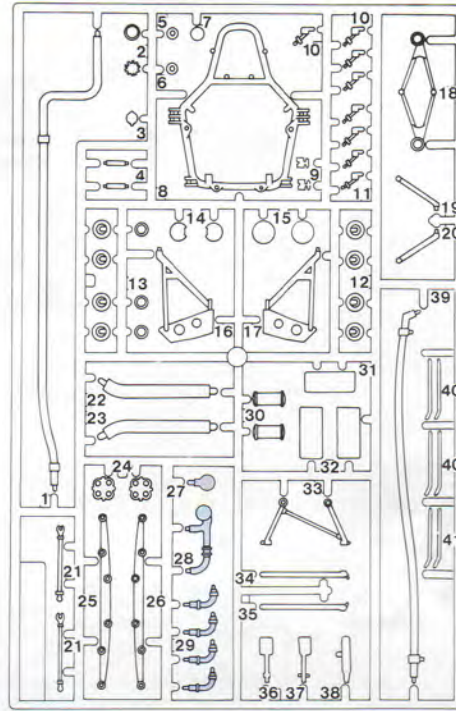
## H 部品

1. ステアリングシャフトストッパー
2. ボディストッパーD
3. コクピット部品
4. ヘッドレストB
5. ドライブシャフトラバー
6. シート

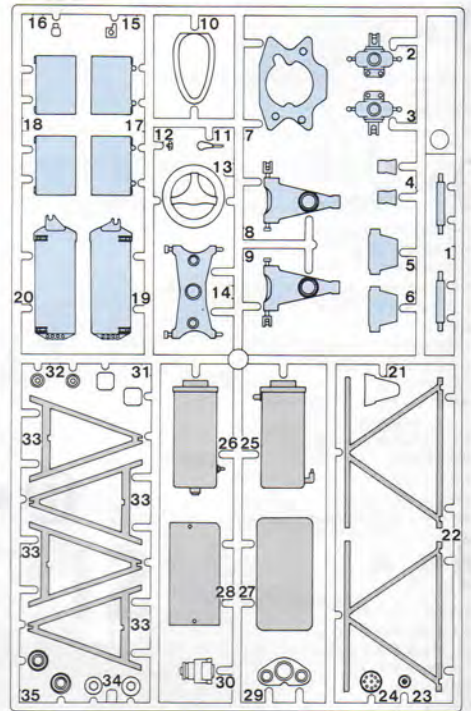
## M 部品

1. コイルスプリング(長)×2
2. コイルスプリング(小)×2
3. 2×15mm丸ビス×2
4. 2mmナット×4
5. 2×8mm丸ビス×2
6. 2×4mm皿ビス×1
7. ピニオン付シャフト×1

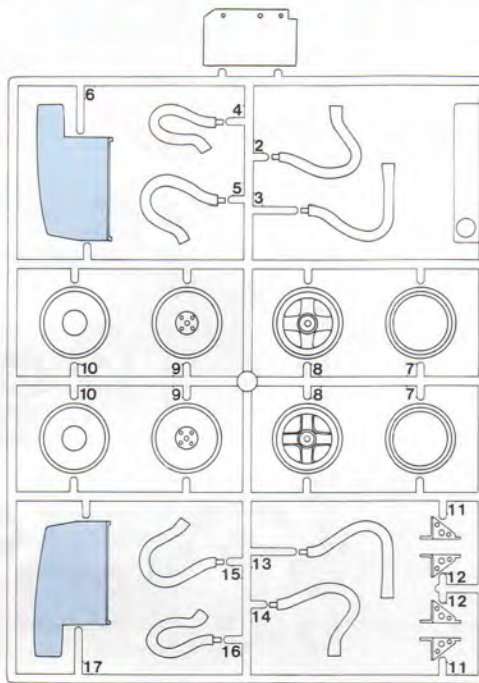
## E 部品 フラットアルミ



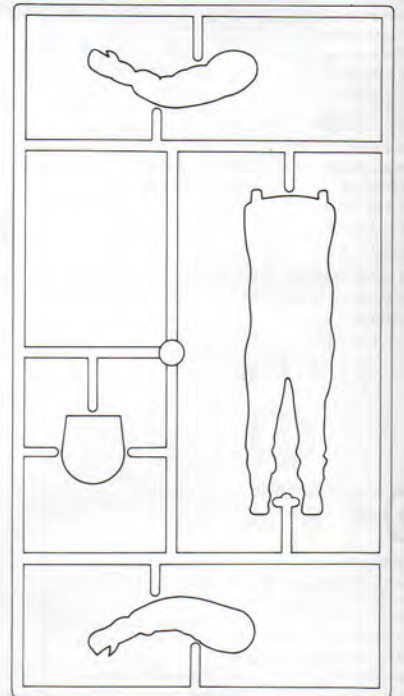
## F 部品 ガンメタル フラットアルミ



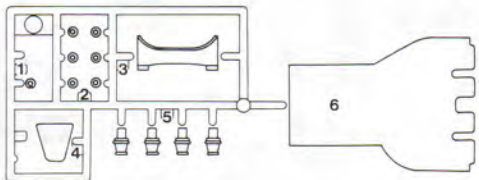
## G 部品 フラットブラック



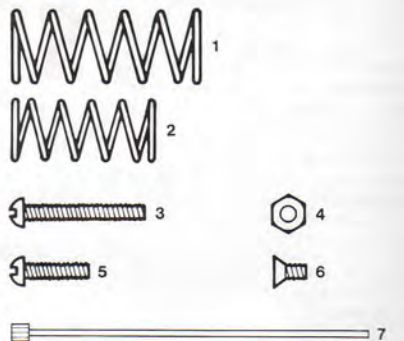
## 人形部品



## H 部品



## M 部品



## 透明部品

