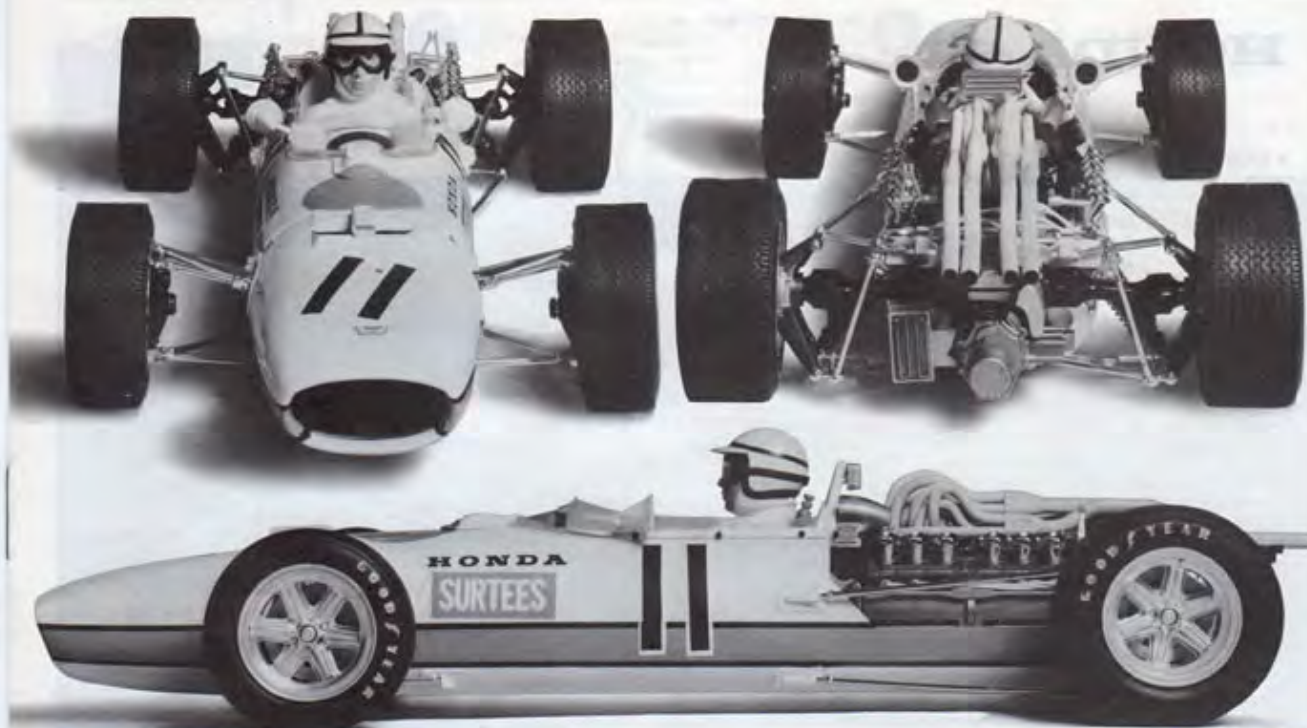




HONDA F-1

1:12 IDENTICAL
SCALE

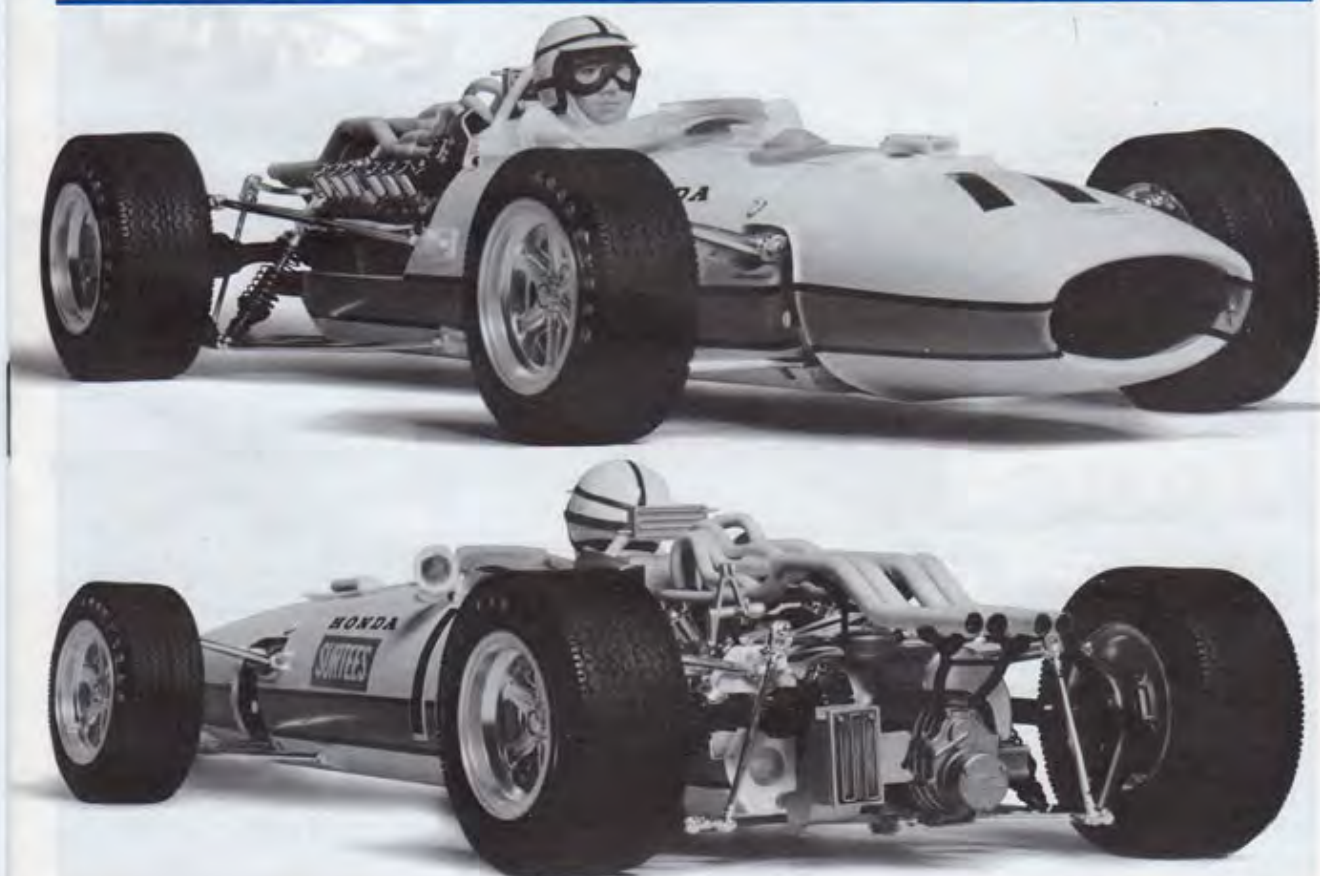
Length 333mm
Width 143mm
Height 70mm

○ SUPER DETAILED FUEL INJECTION ENGINE
○ STEERABLE FRONT WHEELS
○ SEMI PNEUMATIC RUBBER LIKE TIRES
○ REALISTIC DRIVER'S FIGURE

**BIG
SCALE** 1:12



TAMIYA
TAMIYA PLASTIC MODEL CO.
5-1-1 CHOHAMA, MAEBUSUKA-CITY, JAPAN



Honda's Formula 1 history began when the company decided to take the bold step of creating their own race car, developing their own engine, and entering a factory team in the 1964 season. The first RA271 had a powerful V12 engine, but despite the efforts of Ronnie Bucknum, Honda's first F1 driver, no satisfactory results were produced. 1965 saw an improved RA272 and a second driver, Richie Ginther, join the fray but poor results continued until the final race of the season. At the Rodriguez Circuit on October 24, 1965, Richie Ginther drove the RA272 to victory at the Mexican Grand Prix to give Honda its first F1 win. New regulations specifying 3-liter engines in 1966 meant Honda had to design a new machine, the RA273. Despite the promising potential of its V12 engine, the car proved to be overweight and the season was one of disappointing results. John Surtees replaced Ginther as Honda's top driver in 1967, and an improved machine showed promise by taking 3rd place at the South African Grand Prix.

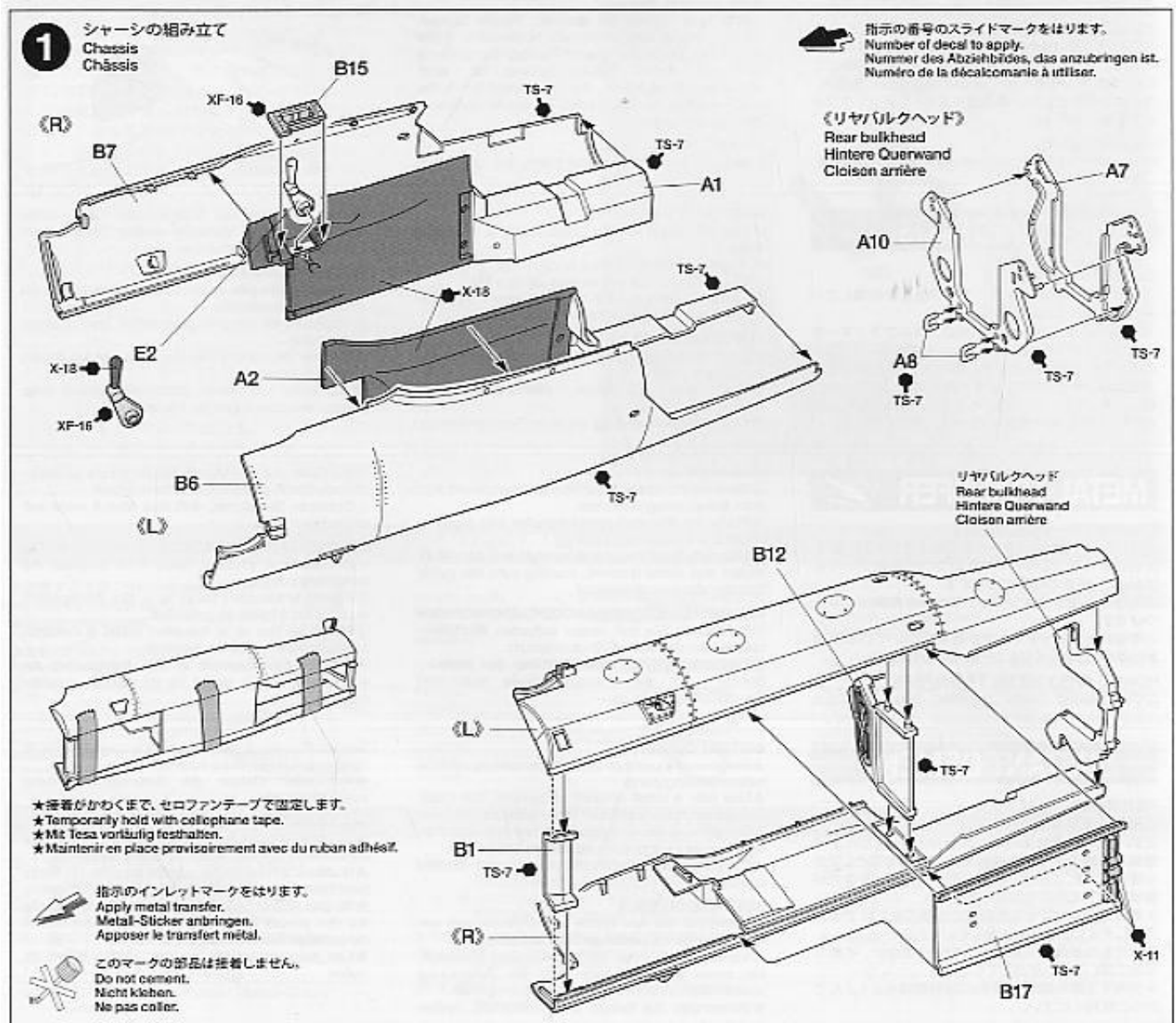
Hondas Formel-1 Geschichte begann damit, dass die Firma sich zu dem Riesenschritt entschloss, ein eigenes Rennauto zu bauen, einen eigenen Motor zu entwickeln und in der Saison 1964 ein Werksteam an den Start zu bringen. Der erste RA271 hatte einen starken V12-Motor, aber trotz aller Bemühungen von Ronnie Bucknum, Hondas ersten F1-Fahrer, ergaben sich keine zufriedenstellenden Ergebnisse. 1965 erschien ein verbesserter RA272, dazu nahm ein zweiter Fahrer, Richie Ginther, den Kampf auf; die Ergebnisse blieben aber bis zum letzten Saisonrennen bescheiden. Am 24. Oktober 1965 auf dem Rodriguez-Kurs fuhr Richie Ginther den RA272 zum Sieg beim Mexikanischen Grand Prix und verhalf Honda zum ersten F1-Gewinn. Neue Regeln, die 1966 3-Liter-Motore vorschrieben, zwangen Honda, einen neuen Boliden, den RA273, zu konstruieren. Trotz viel versprechenden Potentials des V12-Motors stellte sich heraus, dass das Auto zu schwer geraten war und die Saison brachte enttäuschende Resultate. John Surtees ersetzte im Jahr 1967 Ginther als Hondas Spitzenfahrer und ein verbesserter Bolid versprach mit dem Erreichen des 3. Platzes beim Südafrika

L'histoire de Honda en Formule 1 débuta lorsque la firme prit la décision de développer sa propre voiture et son propre moteur et d'engager un team d'usine pour la saison 1964. Le première RA271 disposait d'un puissant moteur V12 mais malgré les efforts de Ronnie Bucknum, le premier pilote F1 Honda, aucun résultat satisfaisant ne fut enregistré. L'année 1965 fut marquée par l'apparition de la RA272 améliorée et l'arrivée d'un second pilote, Richie Ginther dont l'expérience permit d'affiner les réglages de la voiture. Ginther prit la sixième place des GP de Belgique et des Pays Bas mais à part cela, la saison fut bien terre jusqu'à la dernière course. Le 24 octobre 1965, à l'occasion du Grand Prix du Mexique couru sur le Rodriguez Circuit, Richie Ginther amena la RA272 à la victoire, la première de Honda en F1. Prenant la tête juste après le départ, la RA272 de Ginther ne la quitta plus jusqu'au passage du drapeau à damier. Le nouveau règlement de 1966 spécifiant des moteurs de 3 litres imposa à Honda de concevoir une nouvelle voiture, la RA273. Malgré le potentiel prometteur de

son V12, la voiture était trop lourde et la saison fut décevante. En 1967, John Surtees remplaça Ginther au poste de premier pilote et une voiture améliorée prit une 3^{ème} place prometteuse au GP d'Afrique du Sud. Cependant, la voiture était toujours plus lourde que ses rivaux, un problème qui fut réglé lorsque Honda coopéra avec Lola en Grande Bretagne pour concevoir un châssis plus léger. Son poids fut considérablement réduit, de même que celui du moteur, résultant en la RA300. La voiture fit ses débuts au GP d'Italie à Monza le 10 septembre 1967 après peu d'essais préliminaires et remporta pourtant une victoire éclatante. Lors de la saison 1968, apparurent les RA301 et 302 qui connurent de nombreux problèmes techniques qui privèrent Honda de résultats. La marque décida de se retirer de la F1 pour se concentrer sur les voitures de production. Beaucoup des enseignements tirés de ces cinq années ont été mis à profit dans le développement de voitures de série. Ce savoir-faire est la véritable récompense obtenue par Honda de son aventure en Formule 1.

Grand Prix Einiges für die Zukunft. Das Auto war jedoch wieder einmal schwerer als die der Mitbewerber, ein Problem, das man letztendlich erst dann bewältigen konnte, als Honda mit Lola im UK für ein leichteres Chassis-Design zusammenarbeitete. Das Chassis-Gewicht wurde drastisch reduziert, sogar der Motor wurde erleichtert, was zum RA300 führte. Dieser Bolid gab am 10. September 1967 beim italienischen Grand Prix in Monza sein Debüt und erreichte trotz nur minimaler Tests einen dramatischen Sieg. Die folgende 1968er Saison sah die Einführung der Fahrzeuge RA301 und RA302, beide kämpften jedoch mit mechanischen Pechstrahlen und gute Resultate machten einen Bogen um das Team. Honda entschied sich, nach der 1968er Saison eine Auszeit im F1-Rennsport zu nehmen und sich auf Serienautos zu konzentrieren. Viele der Lektionen, welche man in diesen ersten fünf Rennjahren gelernt hatte, flossen in die Entwicklung von Kundenfahrzeugen ein. Man kann daher sagen, dass diese wertvollen Erkenntnisse und Erfahrungen Hondas wahrer Lohn für Einlassen auf sein Formel-1 Abenteuer waren.

son V12, la voiture était trop lourde et la saison fut décevante. En 1967, John Surtees remplaça Ginther au poste de premier pilote et une voiture améliorée prit une 3^{ème} place prometteuse au GP d'Afrique du Sud. Cependant, la voiture était toujours plus lourde que ses rivaux, un problème qui fut réglé lorsque Honda coopéra avec Lola en Grande Bretagne pour concevoir un châssis plus léger. Son poids fut considérablement réduit, de même que celui du moteur, résultant en la RA300. La voiture fit ses débuts au GP d'Italie à Monza le 10 septembre 1967 après peu d'essais préliminaires et remporta pourtant une victoire éclatante. Lors de la saison 1968, apparurent les RA301 et 302 qui connurent de nombreux problèmes techniques qui privèrent Honda de résultats. La marque décida de se retirer de la F1 pour se concentrer sur les voitures de production. Beaucoup des enseignements tirés de ces cinq années ont été mis à profit dans le développement de voitures de série. Ce savoir-faire est la véritable récompense obtenue par Honda de son aventure en Formule 1.

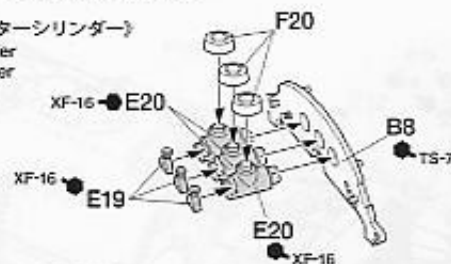
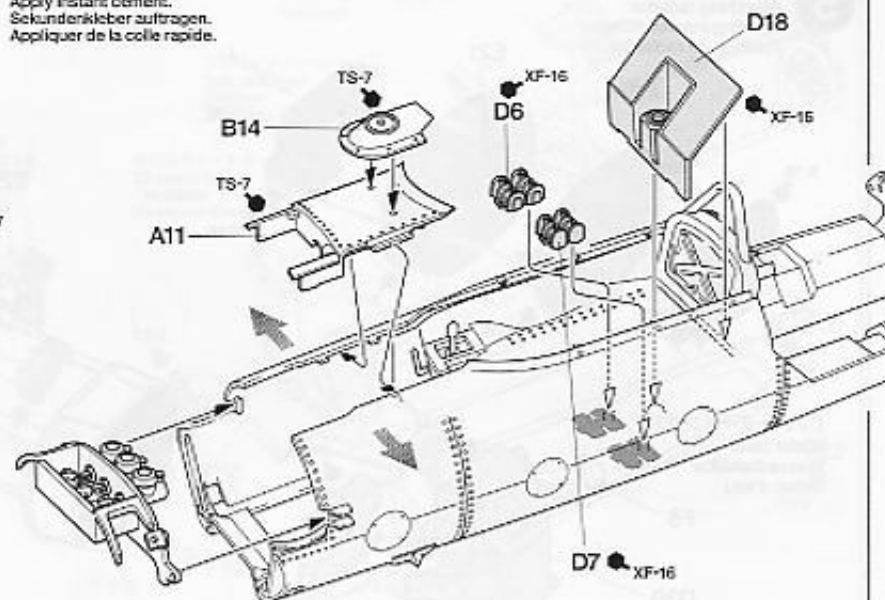
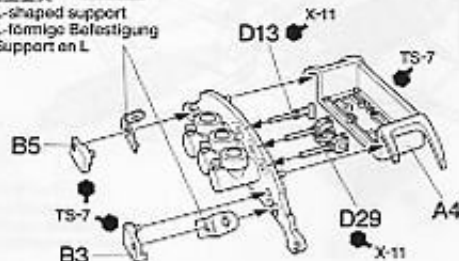


2

シャーシ内部部品の取り付け

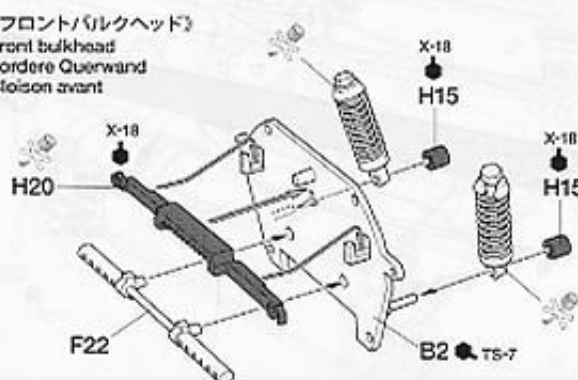
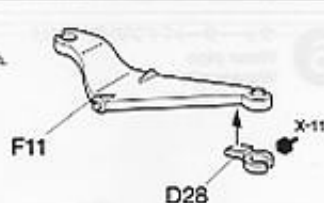
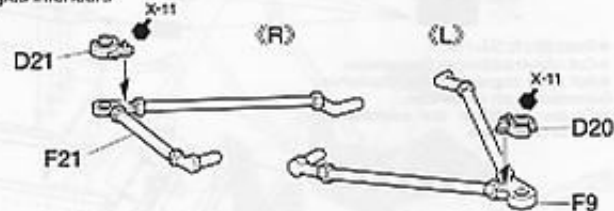
Chassis (inside)
Chassis (Innen)
Châssis (face interne)指示の部品を瞬間接着剤でとりつけます。
Apply instant cement.
Sekundenkleber auftragen.
Appliquer de la colle rapide.

《マスターシリンダー》

Cylinder
Zylinder
CorpsL型金具 (L型金具)
L-shaped support
L-förmige Befestigung
Support en L

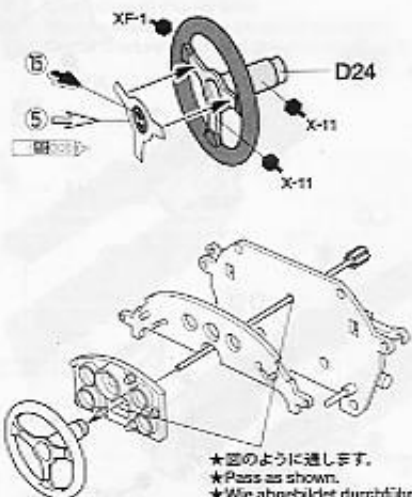
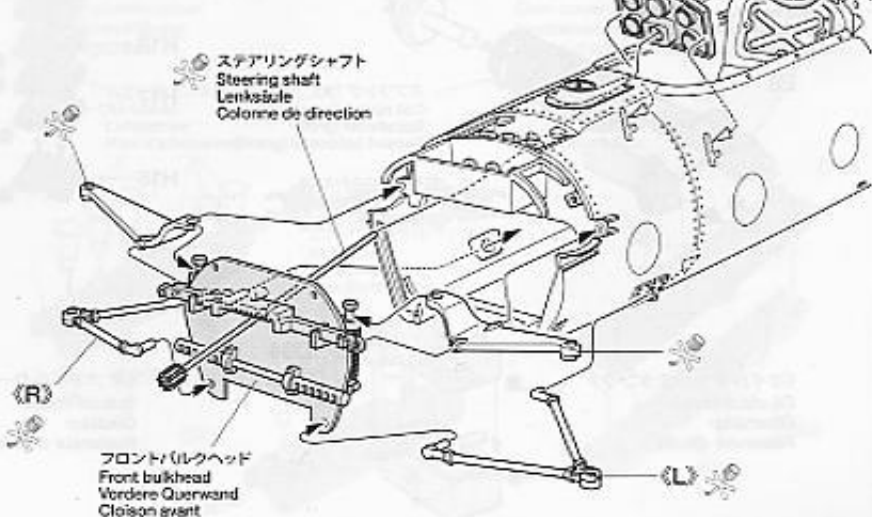
3

《フロントダンパー》

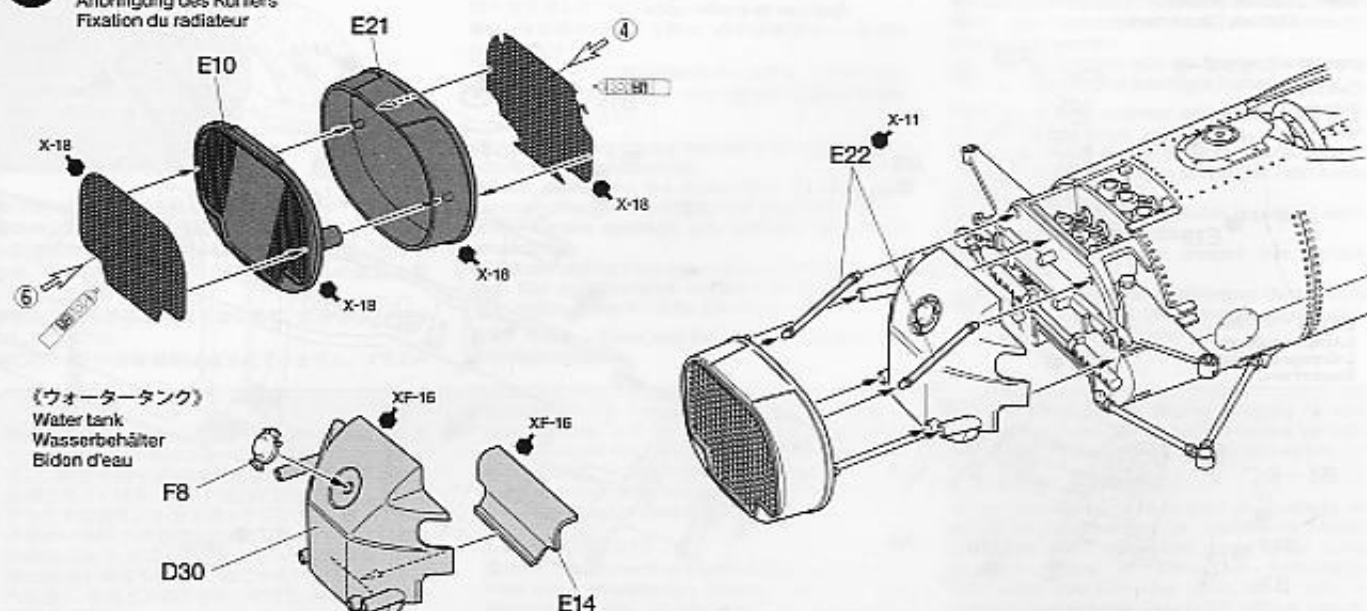
Front dampers
Vorderer Stoßdämpfer
Amortisseurs avant★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.スプリング (小)
Coil spring (small)
Spiralfeder (klein)
Ressort hélicoïdal (petit)《フロントバULKヘッド》
Front bulkhead
Vordere Querwand
Cloison avant《アッパーアーム》
Upper arm
Obere Armes
Triangles supérieur★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.《ロアアーム》
Lower arm
Untere Armes
Triangles inférieurs《メーターパネル》
Instrument panel
Instrumentenbrett
Tableau de bord

4

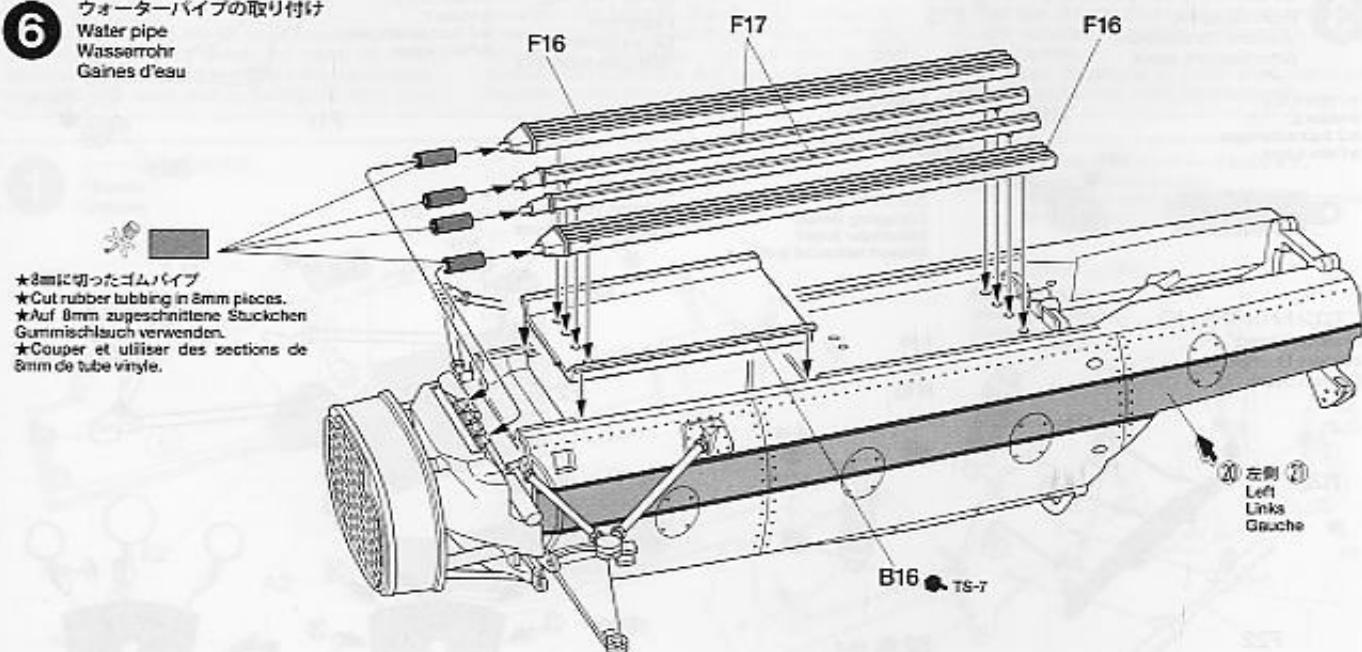
フロントサスペンションの取り付け

Attaching front suspension
Vorderradaufhängung-Einbau
Fixation de la suspension avant指示のエッチングパーツをはります。
Attach photo-etched parts.
Die Fotogätzten Teile anbringen.
Fixer les pièces photo-découpées.メーターパネル
Instrument panel
Instrumentenbrett
Tableau de bord★図のように通します。
★Pass as shown.
★Wie abgebildet durchführen.
★Passer comme indiqué.

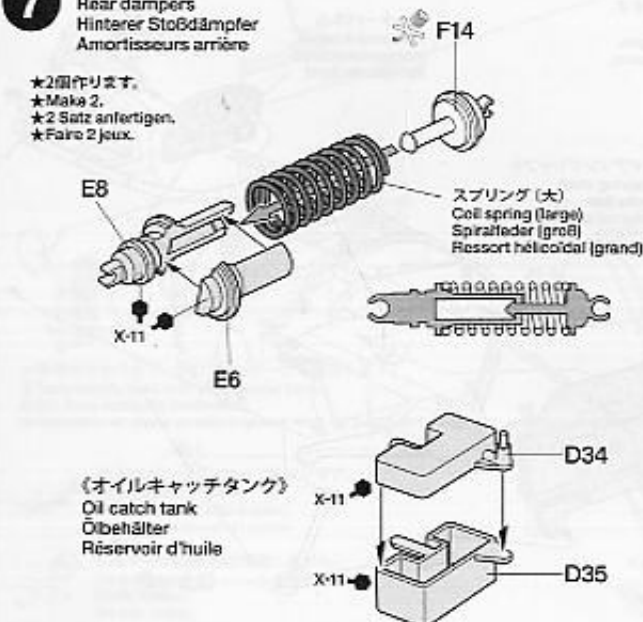
5 ラジエーターの取り付け Attaching radiator Anbringung des Kühlers Fixation du radiateur



6 ウォーターパイプの取り付け Water pipe Wasserrohr Gaines d'eau

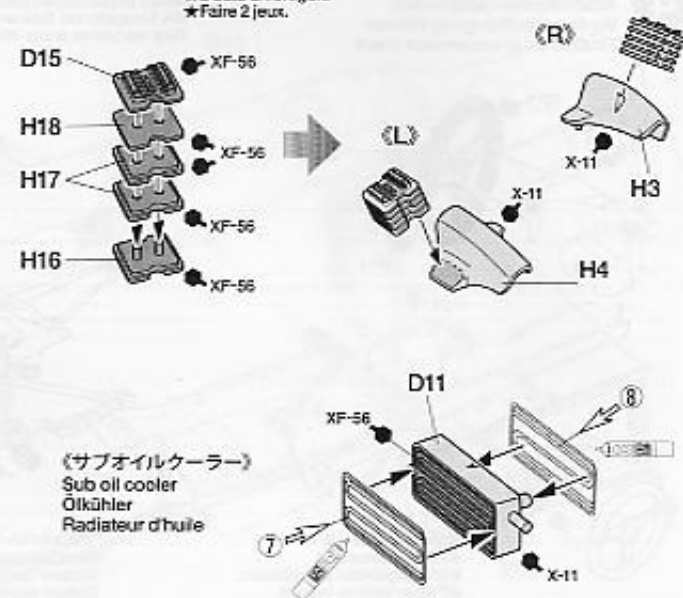


7 《リヤダンパー》 Rear dampers Hinterer Stoßdämpfer Amortisseurs arrière



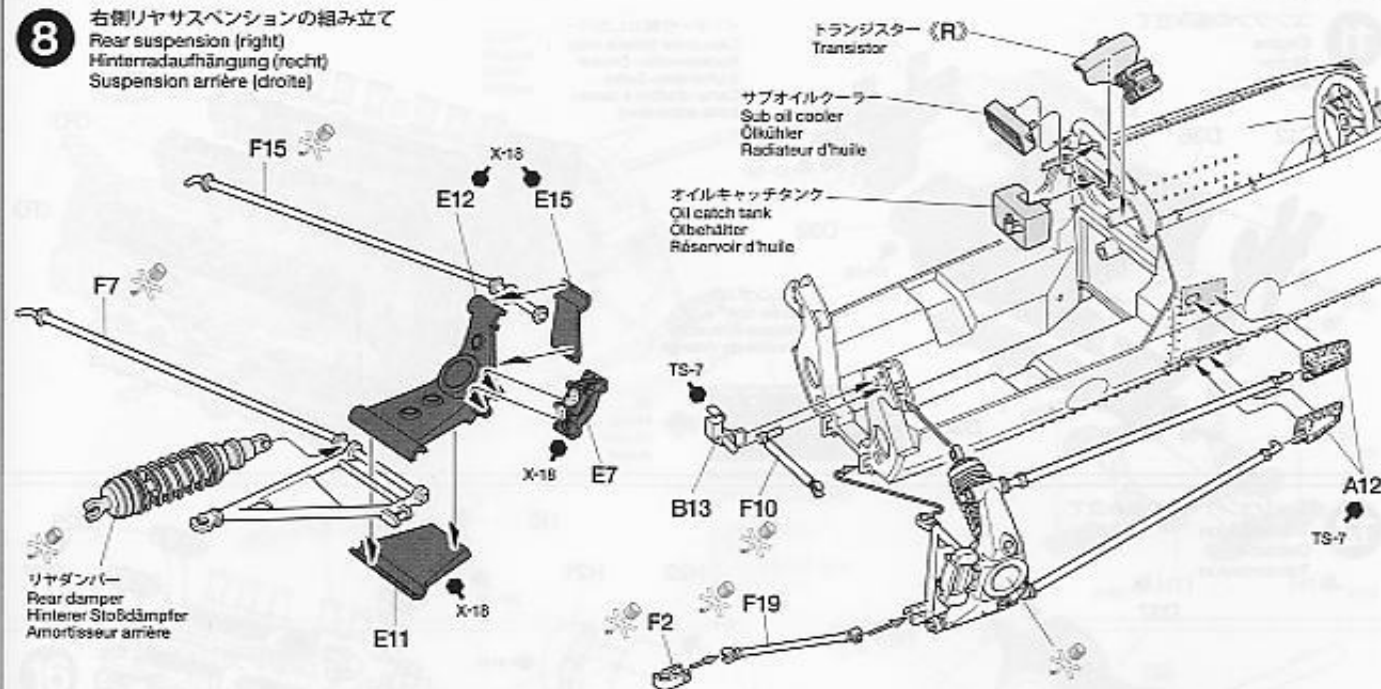
《トランジスター》 Transistor

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



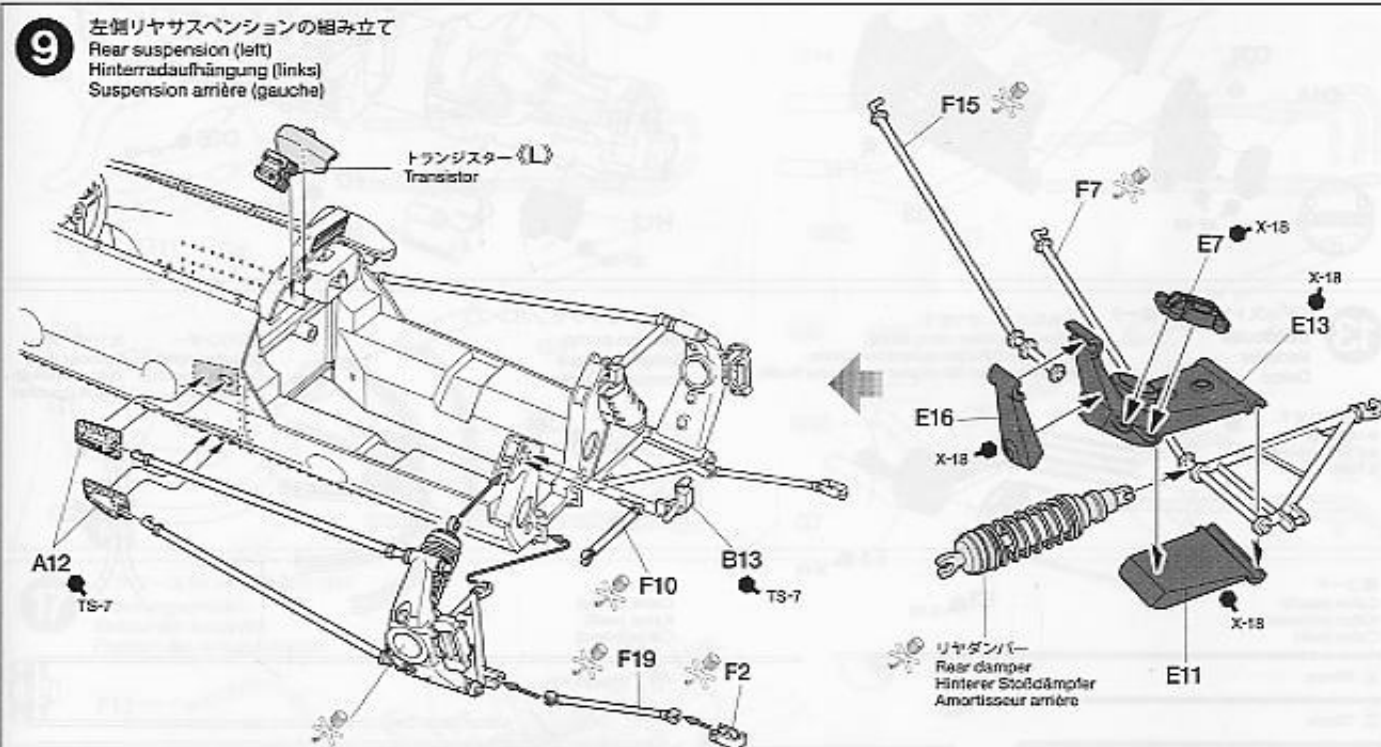
8

右側リヤサスペンションの組み立て
Rear suspension (right)
Hinterradaufhängung (rechts)
Suspension arrière (droite)



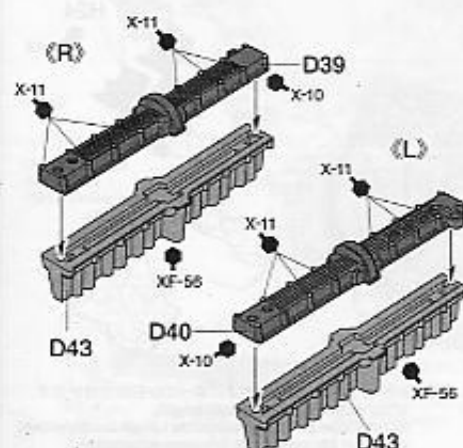
9

左側リヤサスペンションの組み立て
Rear suspension (left)
Hinterradaufhängung (links)
Suspension arrière (gauche)

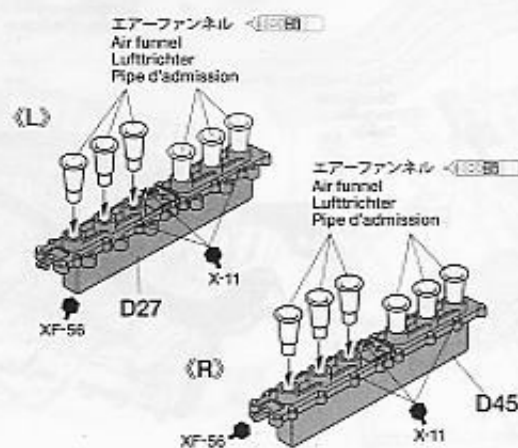


10

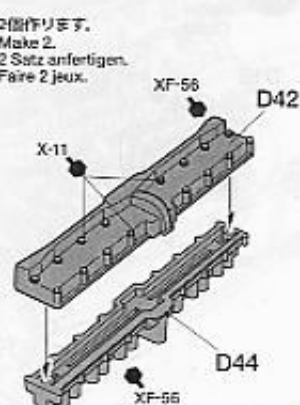
《エキゾースト側カムカバー》
Cam cover (exhaust side)
Nockenwellen-Deckel (Auspuffseite-Seite)
Carter d'arbre à cames (côté échappement)



《インジェクションパネル》
Injection panel
Einspritzung
Injection



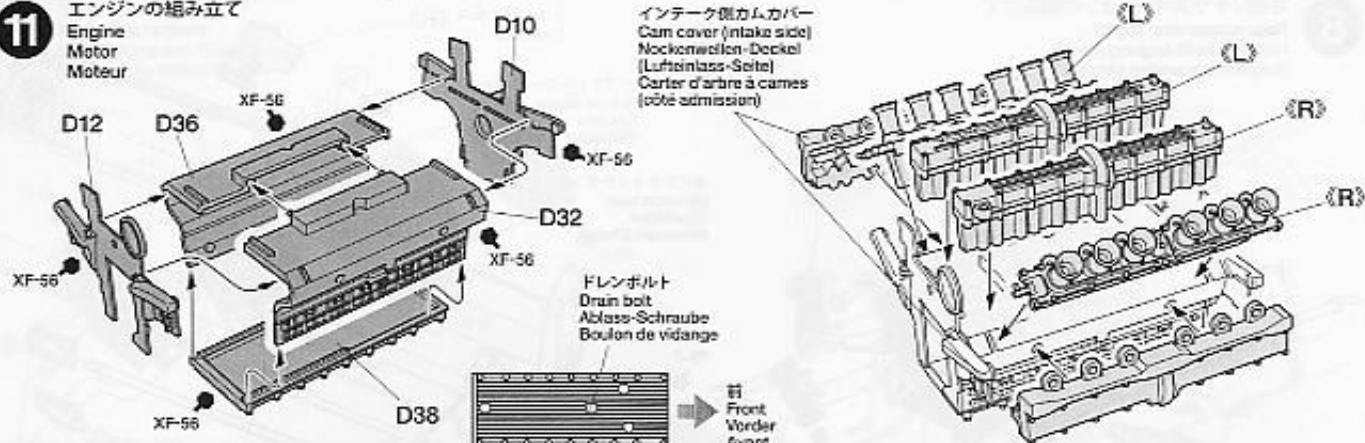
《インテーク側カムカバー》
Cam cover (intake side)
Nockenwellen-Deckel (Luftreinlass-Seite)
Carter d'arbre à cames (côté admission)



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

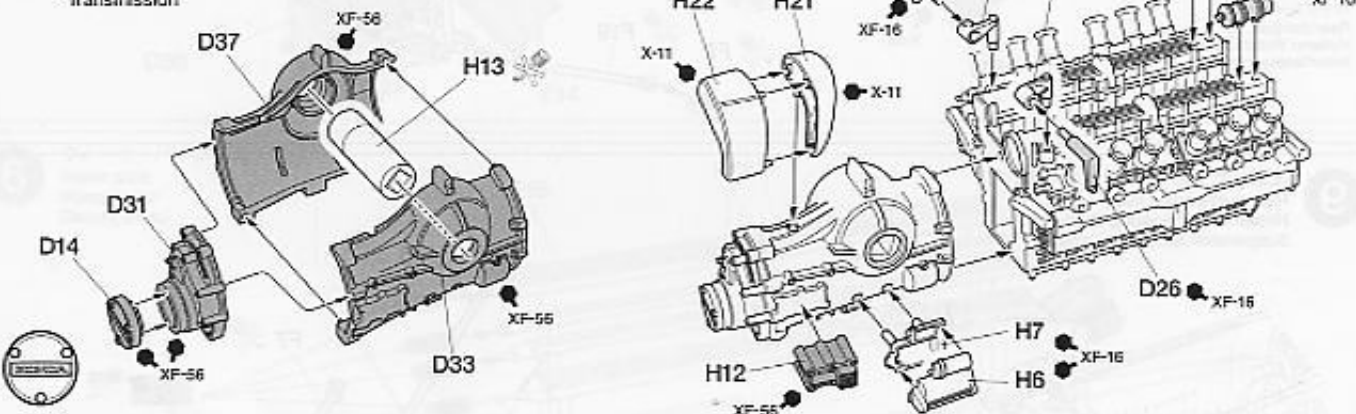
11

エンジンの組み立て
Engine
Motor
Moteur



12

ミッションケースの組み立て
Transmission
Getriebe
Transmission

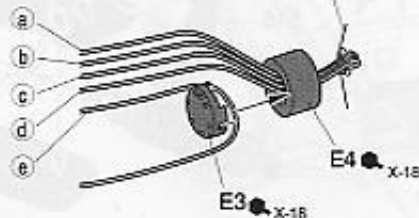


13

《ディストリビューター》
Distributor
Verteiler
Delco

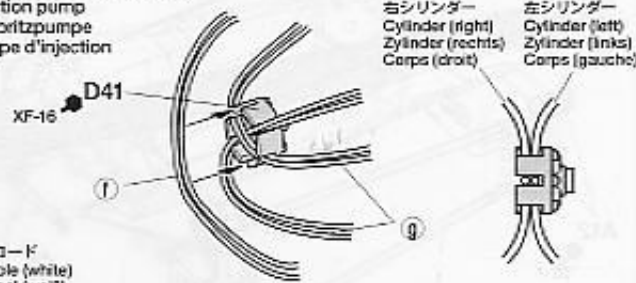
- ★糸などでしばります。
★Secure cables using string.
- ★Kabel mit Faden zusammenbinden.
- ★Maintenir les fils en place avec une ficelle.

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



- (a) 80mm
- (b) 70mm
- (c) 60mm
- (d) 50mm
- (e) 70mm

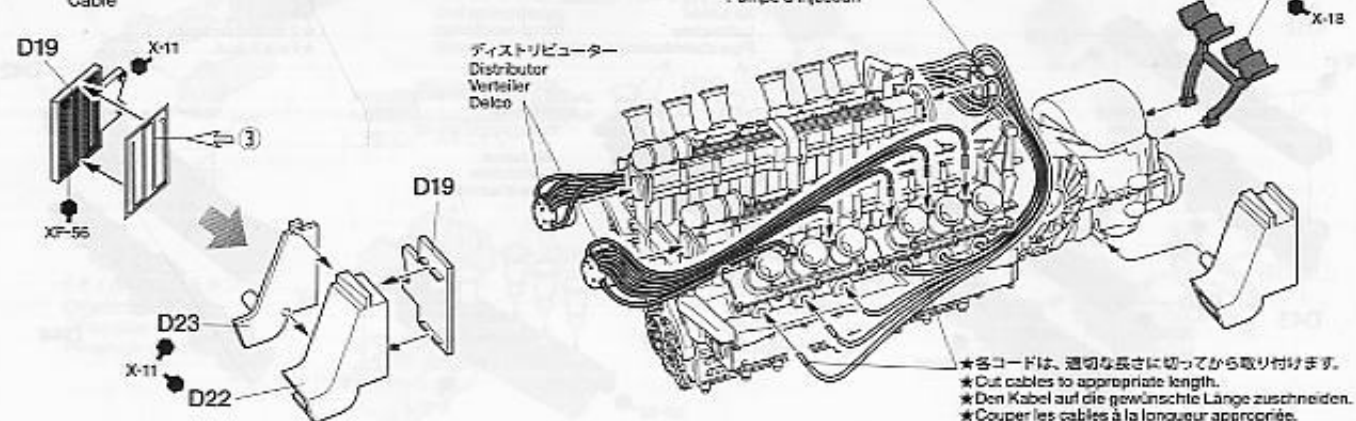
《インジェクションポンプ》
Injection pump
Einspritzpumpe
Pompe d'injection



- (f) 180mm X 2
- (g) 180mm X 4

14

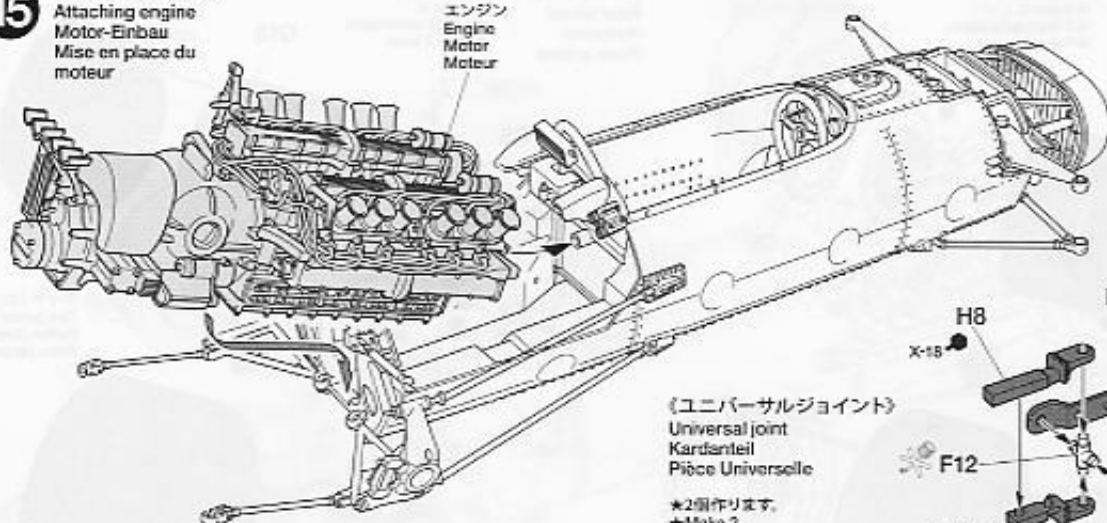
コードの取り付け
Cable
Kabel
Cable



15

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

エンジン
Engine
Motor
Moteur

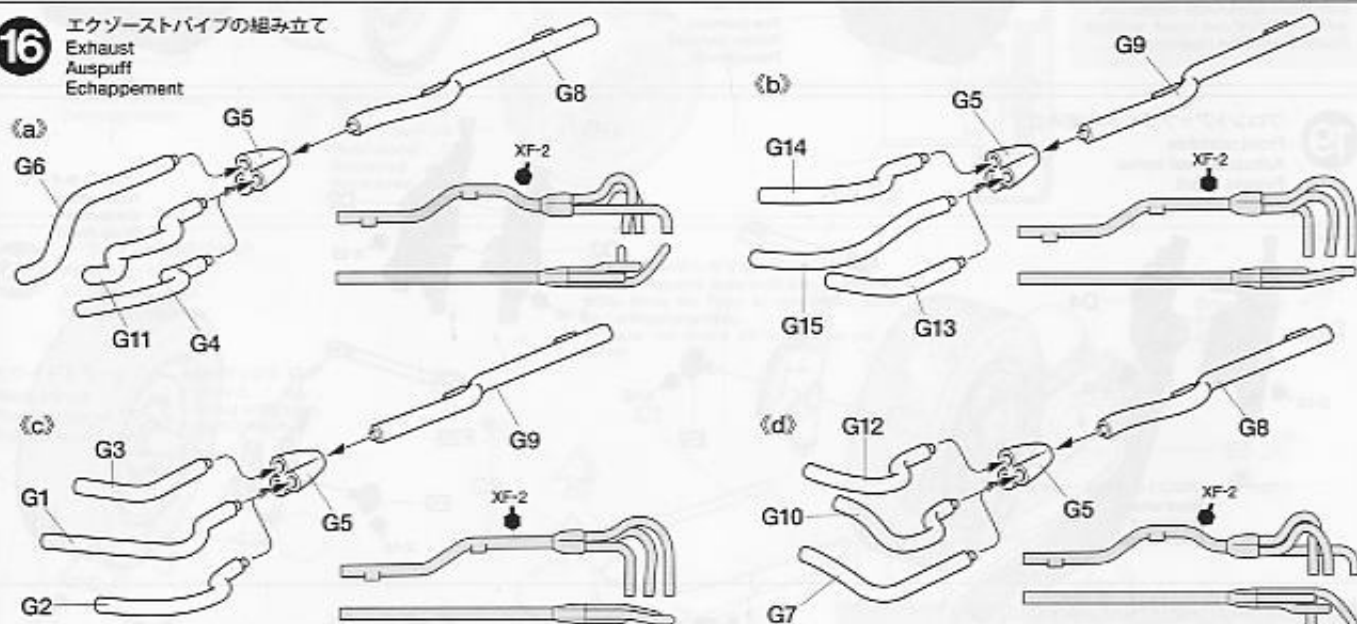


《ユニバーサルジョイント》
Universal joint
Kardantell
Pièce Universelle

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

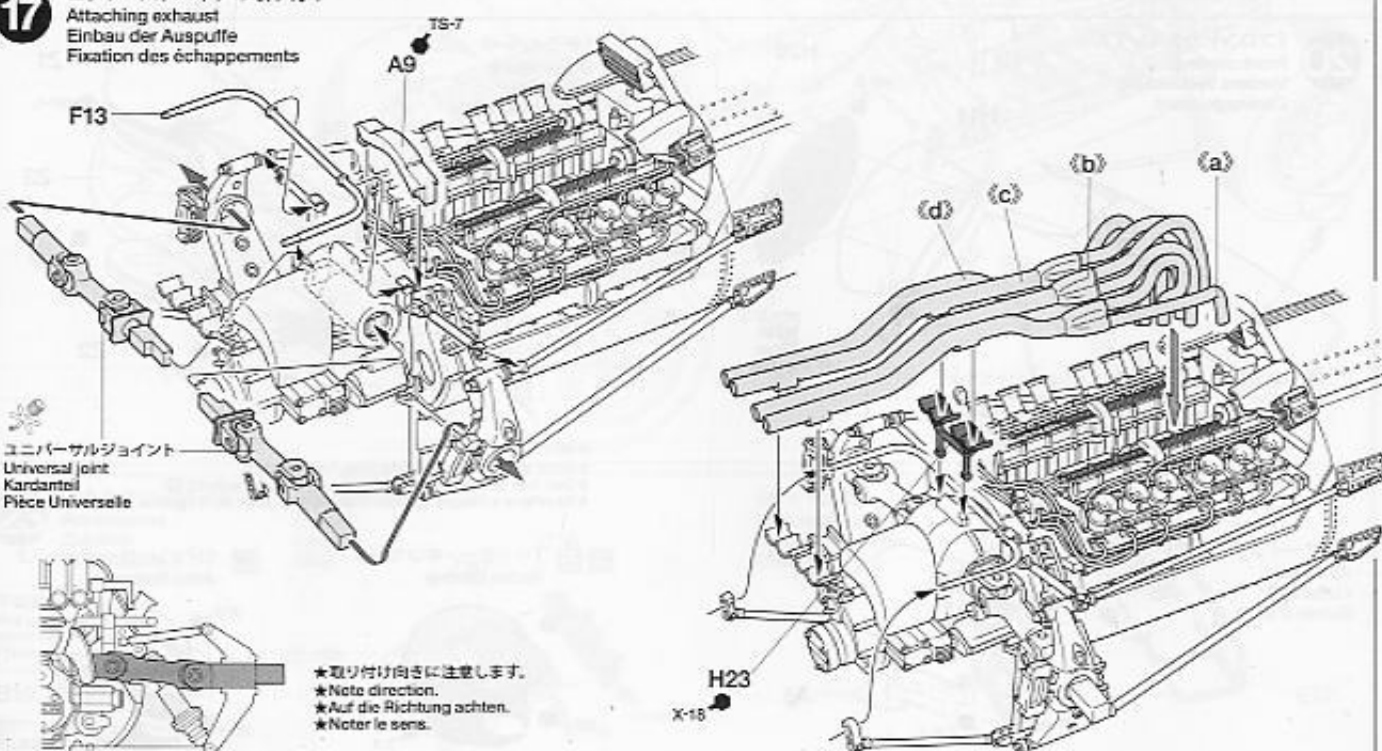
16

エクゾーストパイプの組み立て
Exhaust
Auspuff
Échappement



17

エクゾーストパイプの取り付け
Attaching exhaust
Einbau der Auspuffe
Fixation des échappements



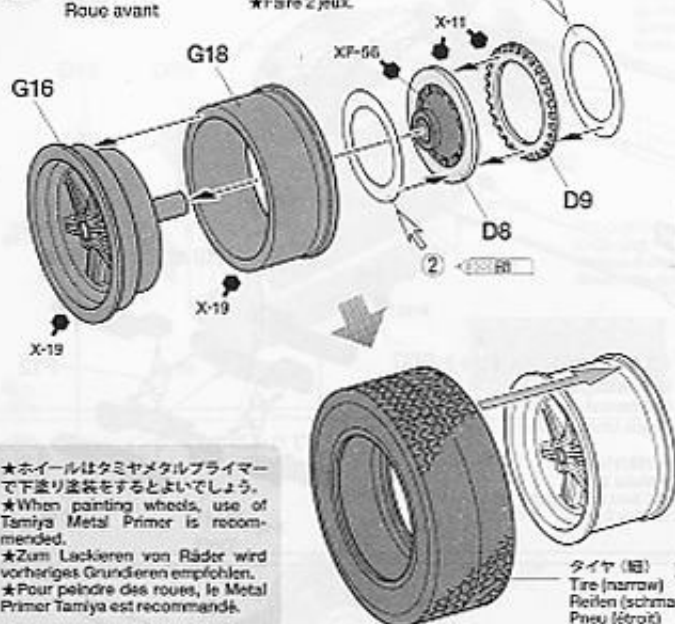
ユニバーサルジョイント
Universal joint
Kardantell
Pièce Universelle

★取り付け向きに注意します。
★Note direction.
★Auf die Richtung achten.
★Noter le sens.

18

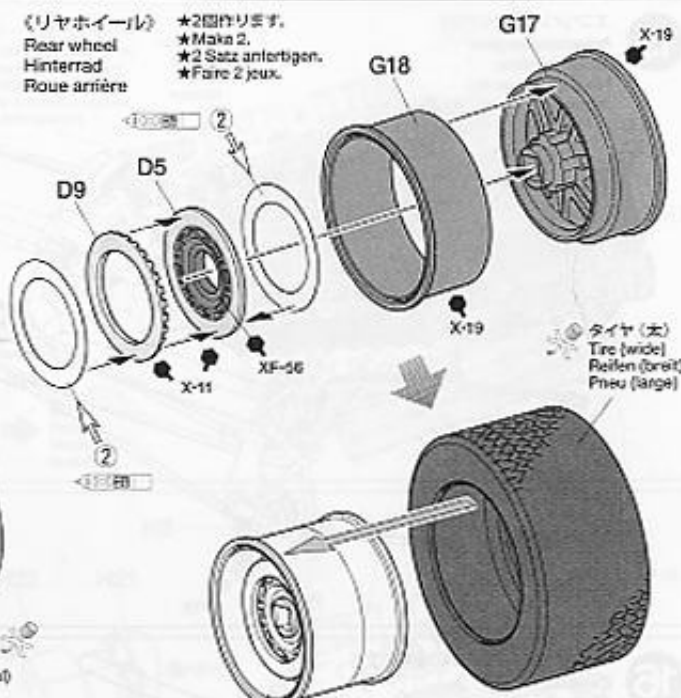
《フロントホイール》
Front wheel
Vorderrad
Roue avant

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



《リヤホイール》
Rear wheel
Hinterrad
Roue arrière

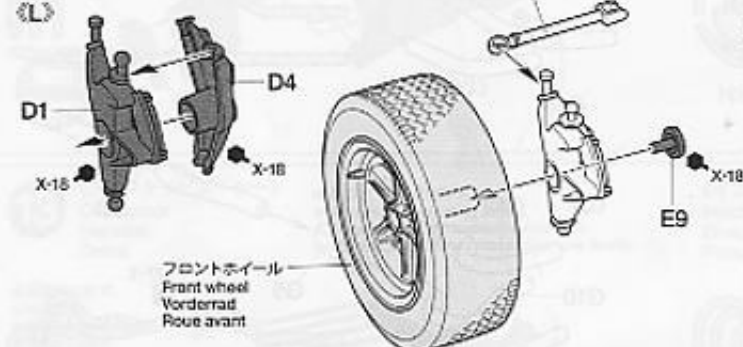
★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.



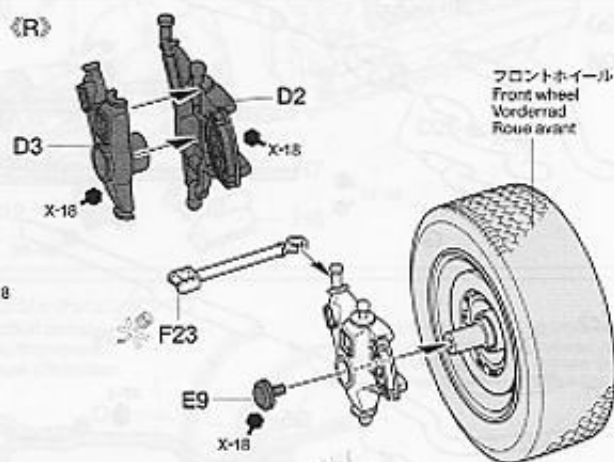
19

フロントアップライトの組み立て
Front uprights
Achsschenkel vorne
Fusées avant

(L)



(R)



●P12を参考に右の3つの中から一つ選んでください。
●Select one from 3 types referring to page 12.
●Es sind 3 Varianten möglich. Bitte Seite 12 beachten.
●Il est possible de représenter 3 versions. Se reporter à la page 12.

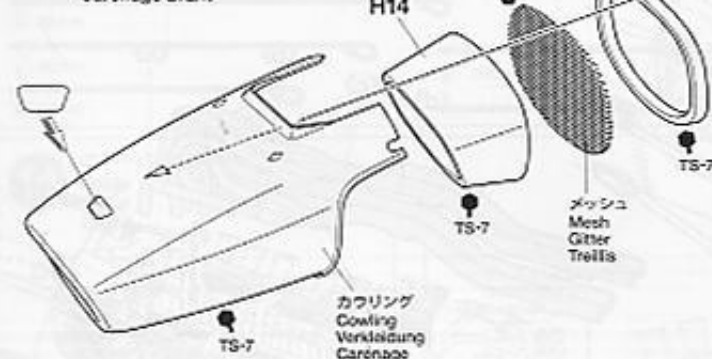
A... 18 リッチ・ギンサー
Richie Ginther

B... 12 リッチ・ギンサー
Richie Ginther

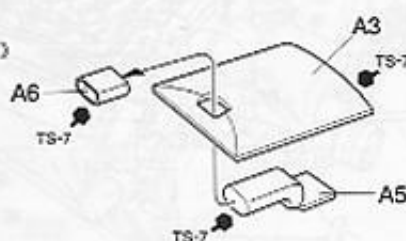
C... 11 ジョン・サーティース
John Surtees

20

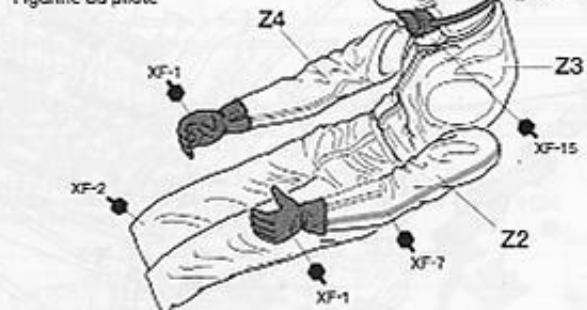
《フロントカウリング》
Front cowl
Vordere Verkleidung
Carénage avant



《エアインテーク》
Air intake
Lufteinlaß
Entrée d'air



《ドライバー》
Driver figure
Fahrerfigur
Figurine du pilote



A B 《リッチ・ギンサー》
Richie Ginther



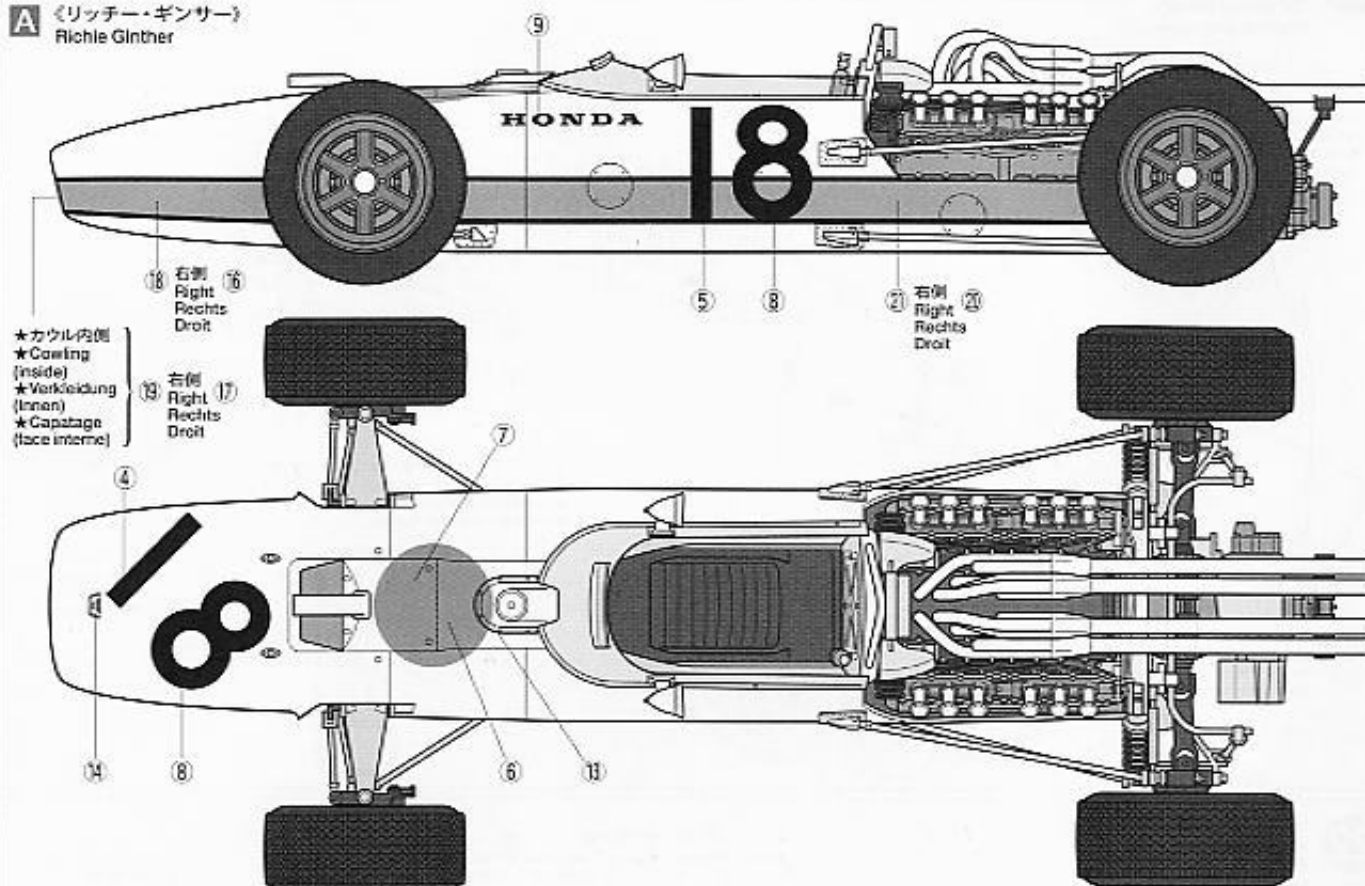
C 《ジョン・サーティース》
John Surtees



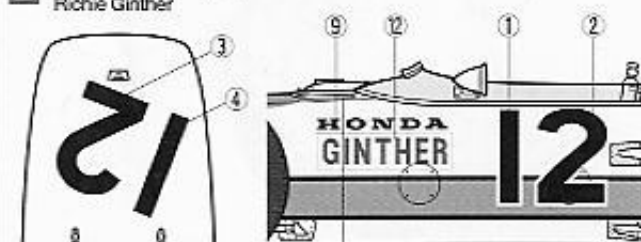
TS-7	●レーシングホワイト / Racing white / Renn-Weiß / Blanc Racing
X-1	●ブラック / Black / Schwarz / Noir
X-2	●ホワイト / White / Weiß / Blanc
X-3	●ロイヤルブルー / Royal blue / Königsblau / Bleu royal
X-7	●レッド / Red / Rot / Rouge
X-10	●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier
X-11	●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé
X-18	●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné
X-19	●スモーク / Smoke / Rauchfarben / Fumé
XF-1	●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
XF-2	●フラットホワイト / Flat white / Matt Weiß / Blanc mat
XF-7	●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat
XF-15	●フラットフレッシュ / Flat flesh / Fleischfarben Matt / Chair mate
XF-16	●フラットアルミ / Flat aluminum / Matt Aluminium / Aluminium mat
XF-56	●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé

MARKING

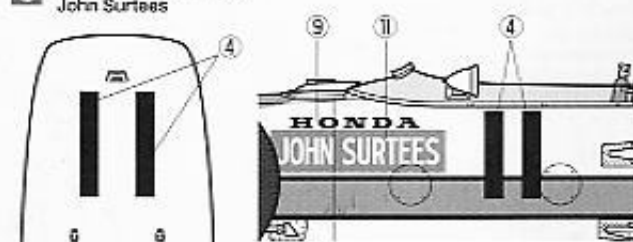
A 《リッチー・ギンサー》
Richie Ginther

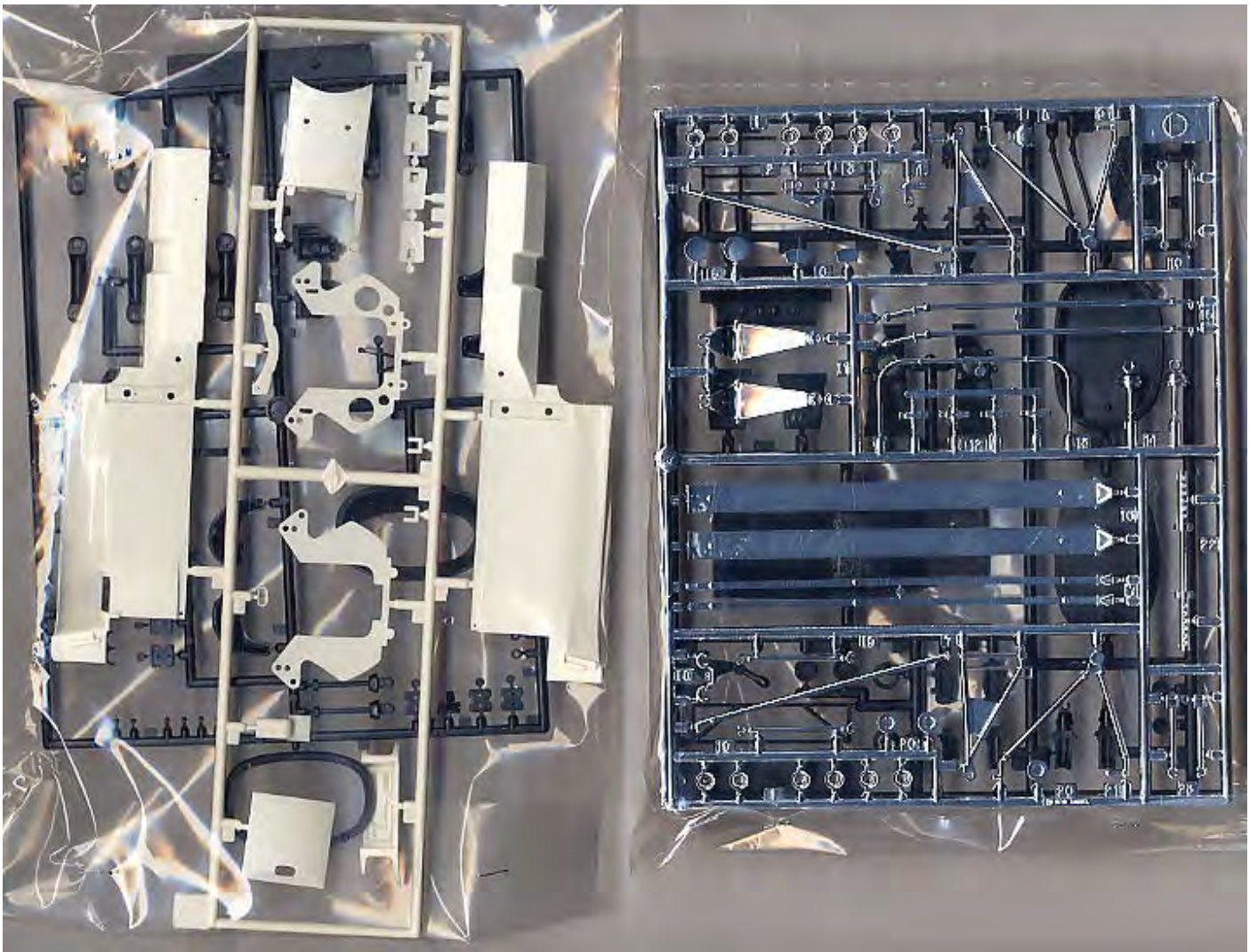
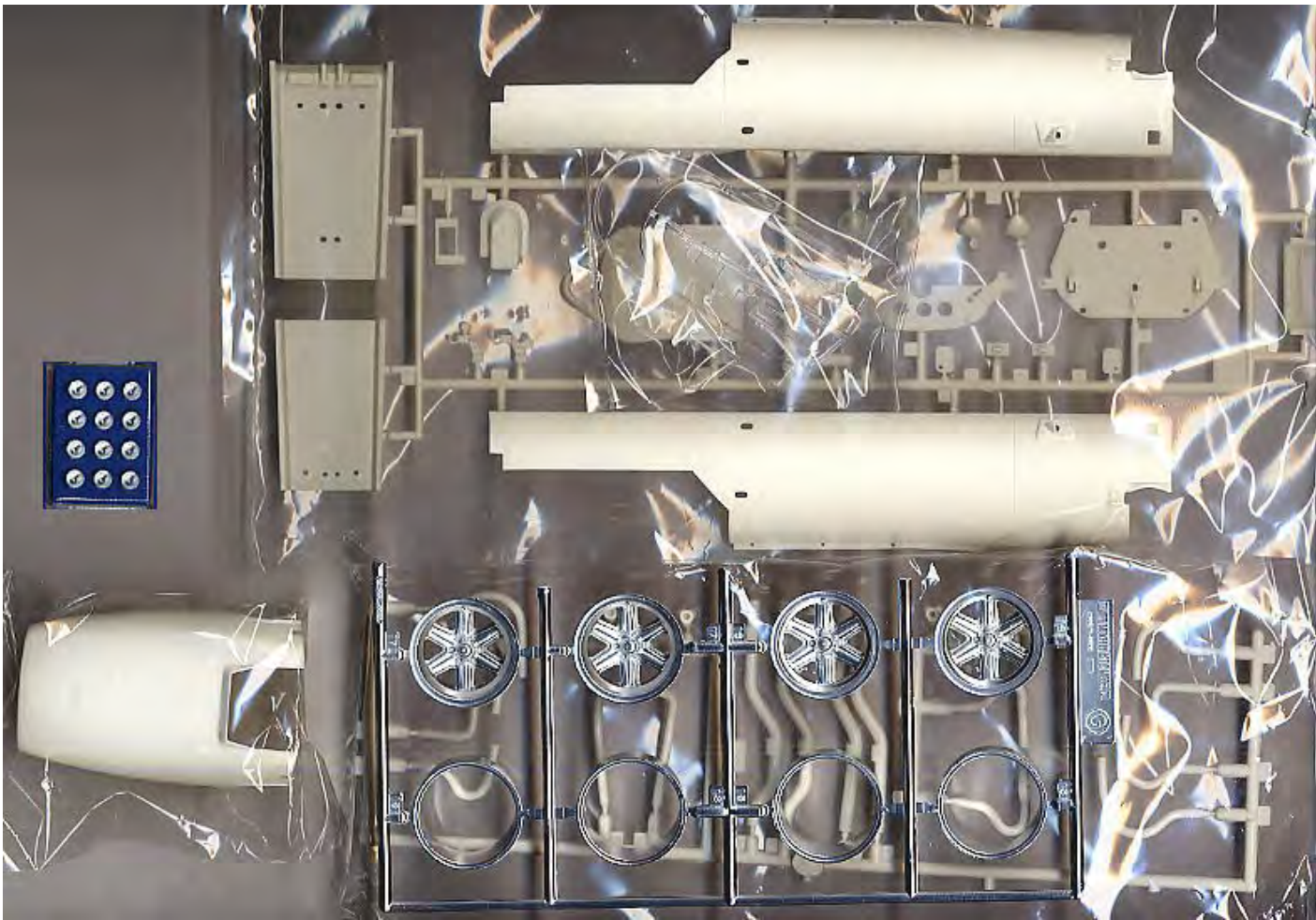


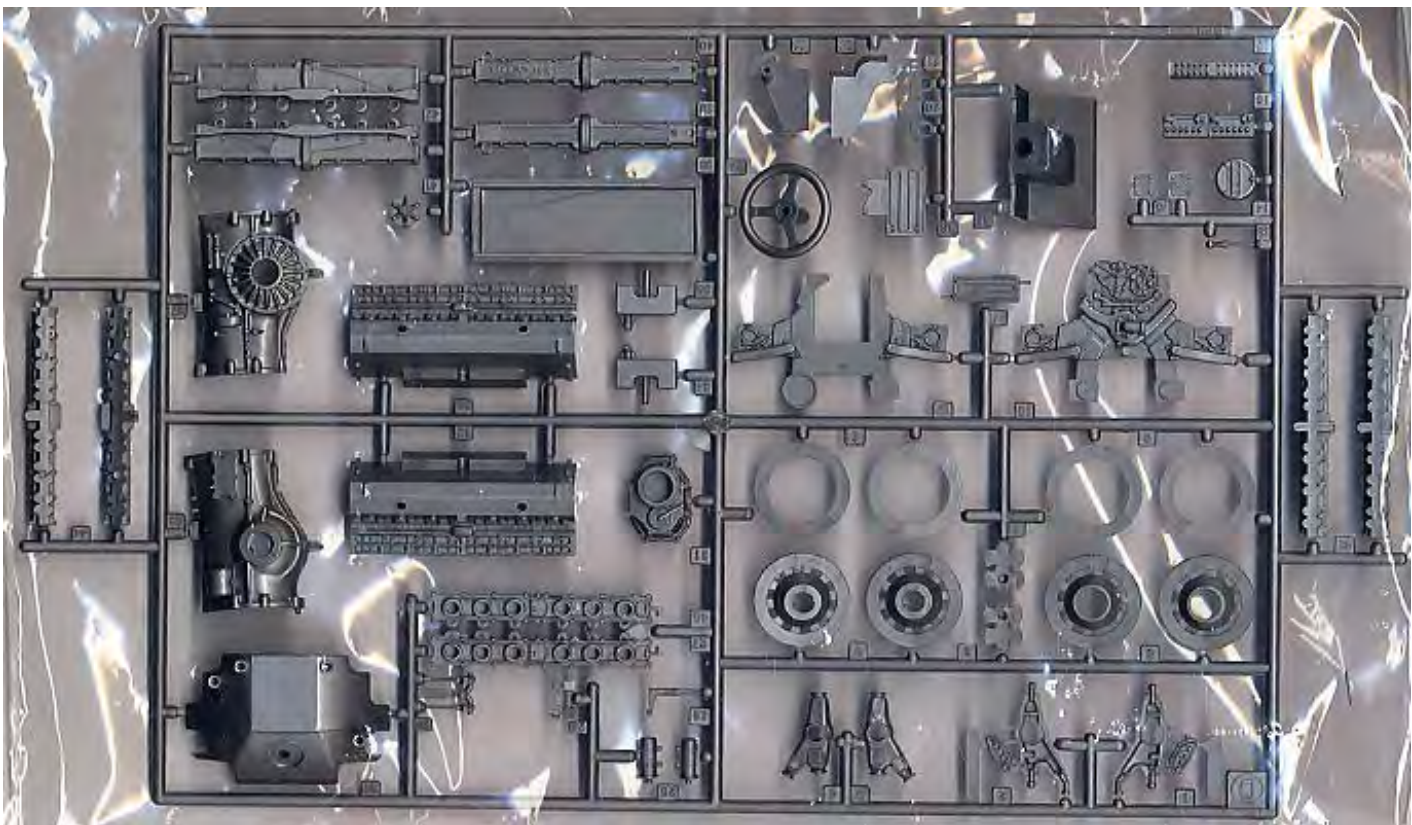
B 《リッチー・ギンサー》
Richie Ginther



C 《ジョン・サーティース》
John Surtees

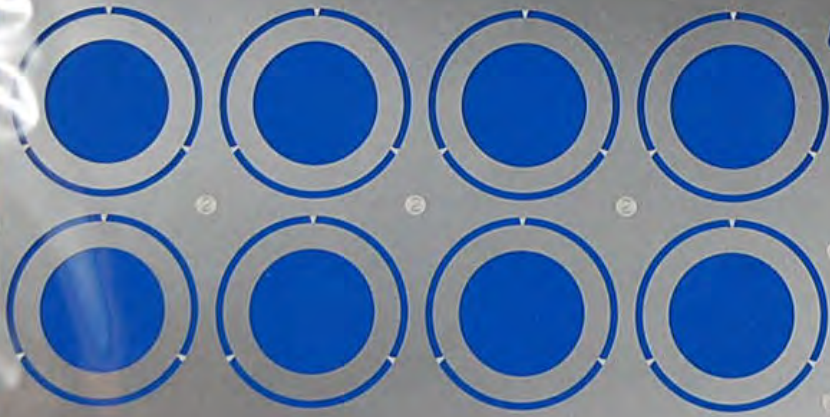






1/12 Honda RA273 PHOTO-ETCHED PARTS

1/12th BIG SCALE SERIES ★★
Honda RA273



TAMIYA

3.5mm x 12.5mm