Radiator, wing tips, brake discs and metal parts for seatbelts
PHOTO-ETCHED PARTS INCLUDED
エッチングパーツ付き
ラジエター・ウイング翼端板
ブレーキディスク・シートベルト金具など

TYRRELL 003

1/12th BIG SCALE SERIES

TAMIYA

1/12 ビッグスケールシリーズ NO.39 タイレル 003

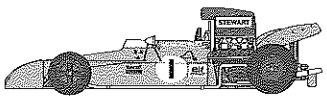
Tyrrell Racing made its Formula 1 debut in 1968 at the South African Grand Prix with the Matra MS9, a Formula 2 chassis that had been modified to accept the Ford Cosworth DFV 3-liter engine. Scottish driver Jackie Stewart achieved 3rd place in practice, and on race day he was in 2nd place right behind Jim Clark's Lotus until the midpoint of the race, when engine trouble forced him to retire. It was a sign of the Matra's potential, and Tyrrell's first Formula 1 season was marked by victories at the Dutch, German, and U.S. GP and Stewart's 2nd place overall finish in the driver standings. 1969 saw the team field the improved Matra MS80, with which Stewart won 6 out of 11 races on his way to his first World Championship. However, for the 1970 season, Matra decided to develop their own V12 engine, and Tyrrell, doubting this engine's performance, had to look for a new chassis. He chose the March 701, created by young former aircraft designer Robin Herd, but the machine was not a success, with Stewart only achieving 1 win, the Spanish GP, that season.
Not satisfied with the March 701, Tyrrell decided to build its own chassis, and asked Derek Gardner from Harry Ferguson Research to design it. Despite being inexperienced in chassis design and having tight deadlines, his car was ready by the Italian GP, where Stewart qualified in 1st place and led the race before a broken front axle forced his retirement. Mechanical problems also led to retirements at the U.S. and Mexican GP, but the new car showed promise. Francois Cevert was added as the team's second driver as Tyrrell entered two Tyrrell 003 cars for the 1971 season. Most had expected Ferrari to become take the championship, but Stewart proved otherwise, winning 6 out of 11 races to claim his second World Championship. Cevert also contributed a win and several podium finishes, giving Tyrrell the Constructor's Championship as well in a dominant year for the team.

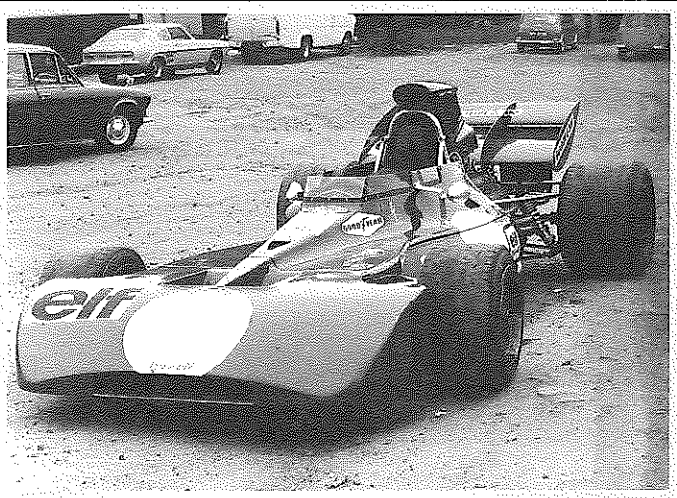
Tyrrell Racing gab sein Formel 1-Debüt 1968 beim Südafrika Grand Prix mit dem Matra MS9, einem Formel 2 Chassis, das zur Aufnahme des Ford Cosworth DFV-3-Liter Motors umgebaut wurde. Der Schottische Fahrer Jackie Stewart erreichte im Training den 3. Platz und lag am Renntag bis zur Mitte des Rennens hinter Jim Clark's Lotus auf dem 2. Platz, bis ihn Motorprobleme zur Aufgabe zwangen. Dies war ein Zeichen für die Stärke des Matras und Tyrrell's erste Formel 1-Saison war geprägt von Siegen beim Holländischen, Deutschen und US-GP sowie von Stewart's 2. Platz im Endstand der Fahrerwertung. 1969 brachte das Team den verbesserten Matra MS80 an den Start, mit dem Stewart auf seinem Weg zu seiner ersten Weltmeisterschaft 6 von 11 Rennen gewann. Für die Saison 1970 beschloss Matra jedoch, einen eigenen V12-Zylinder-Motor zu entwickeln und Tyrrell musste sich wegen Zweifeln an der Leistung des Motors, nach einem neuen Chassis umsehen. Er entschied sich für den March 701, geschaffen vom jungen, früheren Flugzeug-Konstrukteur Robin Herd, aber der Bolide war kein Erfolg, so dass Stewart in der Saison nur 1 Sieg beim Spanischen GP erzielen konnte.
Unzufrieden mit dem March 701, entschied sich Tyrrell, sein eigenes Chassis zu bauen und bat Derek Gardner aus der Harry Ferguson Forschung, es zu konstruieren. Trotz fehlender Erfahrung in der Chassis-Entwicklung und knapper Lieferzeit, war sein Auto bis zum Italienischen GP fertig, wo Stuart sich die Pole holte und das Rennen anführte, bis er wegen einer gebrochene Vorderachse aufgeben musste. Mechanische Probleme führten auch beim US- und Mexikanischen GP zur Aufgabe, aber das neue Auto war viel versprechend. Als zweiter Fahrer kam Francois Cevert zum Team und Tyrrell brachte in der Saison 1971 zwei Tyrrell 003 Autos an den Start. Die meisten hatten erwartet, dass Ferrari sich die Meisterschaft holen würde, aber Stewart bewies andererseits mit Siegen in 6 von 11 Rennen, seinen Anspruch auf seine zweite Weltmeisterschaft. Auch Cevert trug einen Sieg und etliche Podiumsplätze bei, wodurch Tyrrell in einem für das Team dominanten Jahr zudem den Konstrukteurs-Titel erhielt.

Tyrrell Racing fit ses débuts en Formule 1 lors du Grand Prix d'Afrique du Sud 1968 avec une Matra MS9, un châssis de F2 modifié pour recevoir le moteur 3 litres Ford Cosworth DFV. Le pilote écossais Jackie Stewart prit la 3ème place des qualifications et il occupait la 2ème place derrière la Lotus de Jim Clark jusqu'à la mi-course lorsque des problèmes de moteur le forcèrent à l'abandon. C'était le signe du fort potentiel de la Matra et la première saison F1 de Tyrrell fut marquée par des victoires aux GP des Pays Bas, d'Allemagne et des Etats-Unis. Stewart termina 2ème du Championnat des Pilotes. En 1969, le team engagea la Matra MS80 sur laquelle Stewart remporta 6 des 11 courses et son premier titre de Champion du Monde. Cependant, en 1970, Matra développa son propre moteur V12 et Tyrrell, sceptique sur ses performances, dut trouver un nouveau châssis. Il choisit la March 701 dessinée par le jeune ex-ingénieur aéronautique Robin Herd mais la voiture n'était pas réussie et Stewart ne remporta qu'une seule victoire, le GP d'Espagne.
Pas satisfait de la March 701, Tyrrell décida de réaliser son propre châssis et en confia la conception à Derek Gardner de Harry Ferguson Research. Bien qu'inexpérimenté et ne disposant que de peu de temps, la voiture était prête pour le GP d'Italie dont Jackie Stewart prit le départ en pole position et resta en tête avant qu'un axe avant cassé ne le contraigne à l'abandon. Des problèmes mécaniques entraînèrent également des abandons au GP des Etats-Unis et du Mexique mais la nouvelle voiture était prometteuse. François Cevert fut embauché comme deuxième pilote et Tyrrell engagea deux Tyrrell 003 pour la saison 1971. Cette année là, tous les pronostics donnaient Ferrari vainqueur mais contre toute attente, Stewart gagna 6 des 11 courses pour remporter son deuxième titre mondial. Cevert remporta une course et monta plusieurs fois sur le podium, donnant à Tyrrell le titre des constructeurs.

0908 ©2008 TAMIYA
TAMIYA, INC. 3-7 ONDAWARA, SURUGA-KU, SHIZUOKA 422-8610 JAPAN

TYRRELL 003





レースの魅力にとりつかれた一人の木材商が、自らドライバーとしてレースに参戦し、その後自身のレーシングチームを立ち上げ、モータースポーツの最高峰、F1グランプリを制覇するまでになりました。その男こそ、タイレルレーシングチームの創始者、ケン・タイレルその人です。

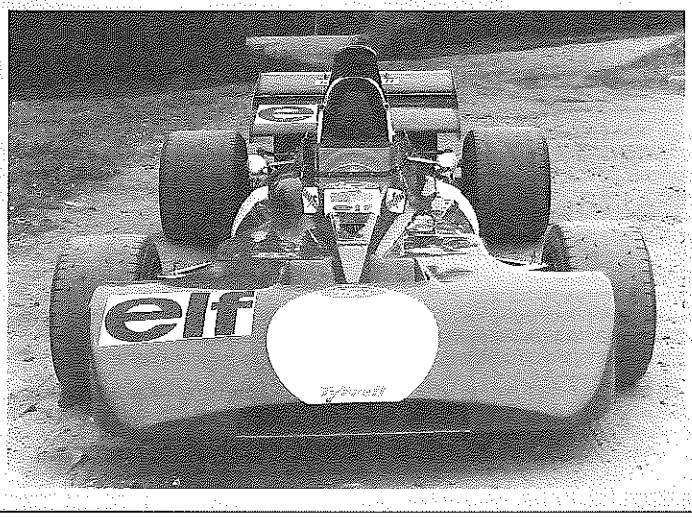
タイレルレーシングチームが初めてF1レースに進出したのは1968年の開幕戦南アフリカGP。マトラのセミワークスとしてマトラ製F2マシン用シャーシに、フォード・コスワースDFVエンジンを搭載したマトラMS9で参戦。ジャッキー・スチュワートのドライブにより予選3位を獲得し、レースでは27周目までジム・クラークのロータスに次いで２位につけるという好走を見せたのです。エンジントラブルのためリタイヤしましたが、マシンの潜在能力を示すには十分でした。次戦スペインGPからは新設計のマトラF1用シャーシにフォード・コスワースDVFエンジンを搭載したマトラMS10を投入。オランダGP、ドイツGP、アメリカGPでJ.スチュアートが優勝し、ドライバーズランキング２位の座を獲得したのです。1969年、タイレルはフルモノコックシャーシを採用した改良型のマトラMS80でシーズンを戦います。そして、J.スチュワートは全11レース中6レースで優勝し、初のドライバーズチャンピオンを獲得したのです。翌1970年は大きな期待とともに臨んだシーズンでしたが、チームの成績は振るいませんでした。というのも、マトラが独自のV12エンジンを開発してシャーシに搭載することを決定。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K.タイレルにとって、この決定はとうてい受け入れられるものではありませんでした。結局、この年マトラのマシンを使用することをあきらめ、若い航空機設計家、ロビン・ハードが設計したニューマシン、マーチ701で戦うものの、J.スチュワートが１勝するにとどまりました。

マーチ701の性能に満足できなかったK.タイレルは、レースでの不振が続く中でまったく新しい独自のマシン開発を進めていました。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、デレック・ガードナー。1969年にマトラがファーガソン社の四輪駆動システムを採用し、この時D.ガードナーもこの計画に参加してK.タイレルと知り合ったのです。F1マシンの設計についてはなんの経験も持っていないD.ガードナーに対して、K.タイレルが示したニューマシンの条件は次のようなものでした。「構造が簡単なこと、優勝できる能力を持つこと、そしてイギリスのオールトンパークで8月に行われるノンタイトル戦の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K.タイレルから依頼を受けたのは、1970年2月のはじめであったことを考えれば、これはかなり厳しい条件でした。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だったのです。D.ガードナーがF1マシンの設計に関して、ほとんど素人に近かったことを考えれば驚異的ともいえるスピードで、8月のオールトンパークでのレースにタイレル独自のニューマシン、タイレル001が間に合ったのです。そして、J.スチュワートはこのレースでラップ記録さえ更新したのでした。タイレル001は9月の第11戦カナダGPから実戦投入。このレースで予選１位を獲得し、決勝でもレースをリードしていましたが、フロントアクスルが折れてリタイア。続く第12戦アメリカGPでは前半リードを奪ったもののリタイア。最終戦メキシコGPではアクシデントによりリタイアに終わりましたが、マシンの能力は十分期待できるものでした。翌71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002も完成。スチュワート用にも新しいマシン003が完成し、この年から2台のマシンでレースを戦うことになりました。また、マシンは第４戦オランダGPからエンジンの効率を上げるためにインダクションポッドが装備され、第５戦フランスGPからはそれまでのノーズとフロントウイングが一体化したようなフラットなタイプからスポーツカーノーズに変更されるなど、主に空気力学的な面での改良が続けられました。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。コクピット両サイドが大きくふくらんだ、卵を上下に押しつぶしたようなこのボディ形状は、4個の大型燃料バッグを収めるためのもので、空気力学的にも強度的にも角断面よりも有利であると言われます。サスペンションはフロントが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、リヤはダブルラジアスロッドとアッパーＩアーム、ロ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を採用した、F1マシンとしてはごく標準的なものでした。洗練された空気力学形状のボディとオーソドックスなメカニズムの結合、それがマシンの特徴と言ってよいでしょう。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年シーズンのチャンピオンタイトルをタイレルにもたらしたのです。

71年シーズンが始まるまで、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だと考えていました。しかし、いざシーズンのふたを開けてみると、その予想はみごとにくつがえされたのです。第1戦の南アフリカGPでこそトップの座をフェラーリにゆずったものの、それ以降はタイレルの独壇場でした。第2戦のスペインGPではスチュワートが優勝、続くモナコGPでもスチュワートが1位、第５戦フランスGPではスチュワートが１位、セベールが2位のワン・ツー・フィニッシュを飾るなど、全11戦のうちスチュワートが6勝、セベールが1勝をあげて71年シーズンを完全に制覇。スチュワートは２度目のワールドチャンピオンの座についたのです。

さらに、翌72年も新型のタイレル005が登場するシーズン中盤までは003、002が使用され、スチュワートが開幕戦のアルゼンチンGP、第６戦フランスGPで優勝するなど活躍を見せたのです。

高度な発達を見せるようになった1970年代のF1レースは、すでに小規模なプライベートチームが入り込む余地はほとんどなかったと言えるでしょう。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ームでは不利なことが多いのです。しかし、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いプライベートチームとしてヨーロッパF-II選手権、ツーリングカー選手権を制覇し、さらには独自のマシンでF1レースに挑戦。実質的なデビューシーズンでコンストラクターとドライバーのダブルタイトル制覇という偉業を達成したのです。これは、まさにレーシング界の奇跡といってよく、チームの創始者、ケン・タイレルの名は長くレースの歴史に残ることとなったのです。

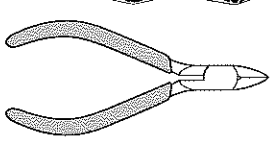


RECOMMENDED TOOLS

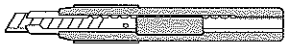
●用意する工具
Recommended tools
Benötigtes Werkzeug
Outillage nécessaire

接着剤（プラスチック用）
Cement
Kleber
Colle

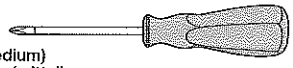
ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante



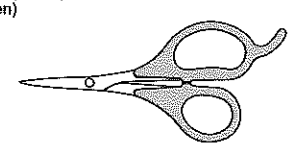
ナイフ
Modeling knife
Modellermesser
Couteau de modéliste



＋ドライバー（M）
＋ Screwdriver (medium)
＋ Schraubenzieher (mittel)
Tournevis + (moyen)



デカールバサミ
Scissors
Schere
Ciseaux



ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précelles

瞬間接着剤
Instant cement
Sekundenkleber
Colle rapide

★この他にエッチングバサミ、エッチングヤスリ、エッチングベンダーがあると便利です。
★Modeling scissors, modeling file and bending pliers will also assist in construction.
★Modellbauschere, Modellbaufeile und Biegezange sind beim Bau sehr hilfreich.
★Des ciseaux de modélisme, de la lime de modélisme et des pinces seront également utiles durant le montage.

PAINTS REQUIRED

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

TS-15 ●ブルー / Blue / Blau / Bleu

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

XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat

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

APPLYING DECALS

《スライドマークのはりかた》
①はりたいマークをハサミで切りぬきます。
②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上におきます。
③台紙のはしを手で持ち、貼る位置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ます。
⑤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水分をとります。

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

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES
①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das Abziehbild naßmachen.
⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

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

《インレットマークのはり方》
①はりたいインレットマークを台紙ごと切り取ります。
②台紙からインレットマークのついた透明シールをはがして、所定の位置にはります。
③シールの上からインレットマークを車体にこすりつけます。
④車体にインレットマークが確実についているか確かめながら、ゆっくりシールをはがします。

HOW TO APPLY METAL TRANSFERS
①Cut around metal transfer using a sharp modeling knife.
②Remove the metal transfer and transparent film from lining, using tweezers.
③Place the film and metal transfer into position and rub the metal parts lightly.
④Carefully peel away the transparent film from model and metal transfer, making sure the metal transfer stays on the model.

WIE METALL-STICKER ANGEBRACHT WERDEN
①Schneiden Sie mit einem scharfen Modellier-messer um den Metall-Sticker herum.
②Entfernen Sie mit einer Pinzette den Metall-Sticker und die Transparentfolie von den Kennzeichnungslinien.
③Die Folie und den Metall-Sticker an die entsprechende Stelle plazieren und festrubbeln.
④Schaben Sie die Transparentfolie vorsichtig von dem Modell und dem Metall-Sticker ab und stellen Sie sicher, daß das Metall nicht mit abgezogen wird.

COMMENT APPLIQUER LES TRANSFERTS METAL
①Découper le motif à l'aide d'un couteau de modéliste pointu.
②Retirer le transfert métal et le film transparent du support à l'aide de précelles.
③Placer le film et le transfert métal à l'endroit souhaité puis frotter fermement.
④Enlever délicatement le film transparent en s'assurant que le métal ne se décolle pas du modèle.

PHOTO-ETCHED PARTS

《エッチングパーツ》
①切りはなす時はカッターナイフなどを使用してパーツを切りはなします。
②塗装が必要なパーツは下地にメタルプライマーを吹きつけてから塗装します。
③切り出した時、部品に出っ張った部分が残っている場合は、ヤスリなどで丁寧に削り落とします。
●エッチングパーツはたいへん薄く、手などを切る恐れがあります。取り扱いには十分注意してください。

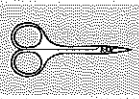
PHOTO-ETCHED PARTS
①Cut off photo etched parts using a modeling knife.
②Apply metal primer prior to painting.
③Carefully remove any excess using a file.
●Extra care should be taken to avoid personal injury when handling photo-etched parts.

FOTOGEÄTZTE TEILE
①Die fotogeätzten Teile mit einem Modellbaumesser abschneiden.
②Vor dem Lackieren Metall-Grundierung auftragen.
③Überstände vorsichtig mit einer Feile entfernen.
●Beim Umgang mit fotogeätzten Teilen sollte man besondere Vorsicht walten lassen, um Verletzungen zu vermeiden.

PIÈCES PHOTO-DÉCOUPÉES
①Détacher les pièces photo-découpées avec un couteau de modéliste.
②Appliquer de l'apprêt pour métal Tamiya avant de peindre.
③Enlever les parties excédentaires en les limant soigneusement.
●Manipuler les pièces photo-découpées avec précaution pour éviter les blessures.

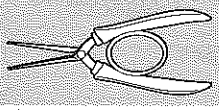
エッチングパーツの加工方法
Photo-etched parts
Fotogeätzte Teile
Pièces photo-découpées

★あると便利なエッチング工具
★Useful tools
★Nützliche Werkzeuge
★Outils utiles



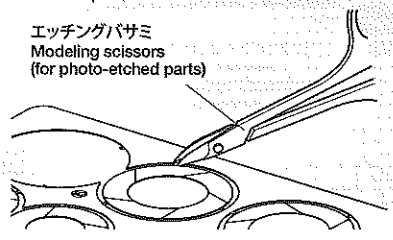
エッチングバサミ
Modeling scissors
(for photo-etched parts)

エッチングヤスリ
Diamond file
(for photo-etched parts)



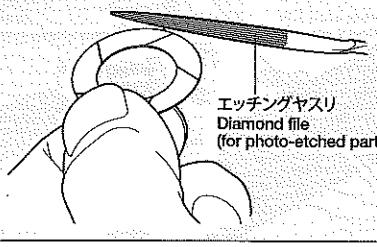
エッチングペンダー
Bending pliers
(for photo-etched parts)

★エッチング部品を丁寧に切り離します。
★Carefully cut out photo-etched parts.
★Die fotogeätzten Teile vorsichtig.
★Découper soigneusement les pièces en photo-découpe.



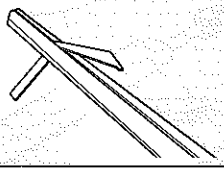
エッチングバサミ
Modeling scissors
(for photo-etched parts)

★切り口をきれいに整えます。
★Carefully remove any excess.
★Alle Überstände vorsichtig.
★Eliminer soigneusement les excédents.



エッチングヤスリ
Diamond file
(for photo-etched parts)

★エッチングペンダーを使って折り曲げます。
★Bend PE part as shown using Tamiya Bending Pliers
★PE-Teil mit einer Taniya-Biegezange wie abgebildet biegen.
★Plier la pièce PE avec les Pinces à Plier Tamiya (disponibles séparément).



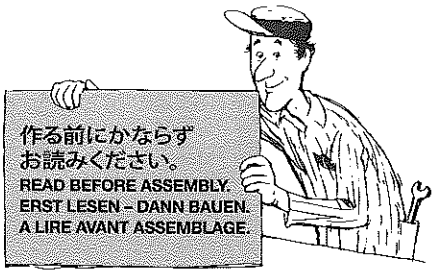
INSTANT CEMENT

《瞬間接着剤について》
★通常は塗装する前に使用します。その際、接着面の油分を十分に取ってください。塗装後に接着する場合は接着面の塗料を落としてから使用します。この時、塗料が残っていると接着力が極端に低下するので注意しましょう。
★接着剤をつけすぎると接着力が落ちるだけでなく、白化しやすくなるので注意してください。
★劣化した接着剤は使用しないでください。不要な部品で試してから使用してください。
★使用する際は瞬間接着剤の取扱説明をよくよんでからご使用ください。

INSTANT CEMENT
★Remove any paint or oil from cementing surface before affixing parts.
★Use only a small amount of cement. Too much cement will make joints turn white and lose adhesion.
★Do not use old cement. Test cement first with unnecessary parts such as sprues before use.
★Carefully read instructions on use before cementing.

SEKUNDENKLEBER
★Entfernen Sie alle Farbe und Ölflecke von der Klebeoberfläche bevor sie Teile ankleben.
★Verwenden Sie nur geringe Mengen Klebstoff. Bei zuviel Klebstoff kann sich die Verbindung verschieben und die Haftkraft verloren gehen.
★Verwenden Sie keinen alten Klebstoff. Testen Sie den Kleber vor der Anwendung zuerst mit nicht benötigten Teilen etwa vom Spritzling.
★Vor dem Kleben die Gebrauchsanleitung sorgfältig lesen.

COLLE RAPIDE
★Enlever les traces de peinture ou de graisse des surfaces de contact avant de coller les pièces.
★N'utiliser qu'une petite quantité de colle. Un excès peut blanchir les lignes de joint et limiter l'adhésion.
★Ne pas utiliser une colle périmée. Tester la colle sur des pièces inutilisées comme des morceaux de grappes avant utilisation effective.
★Lire soigneusement les instructions avant de coller.



●お買い求めの際、または組立の前には必ず内容をお確かめください。万一不良部品、不足部品などがありました場合には、お買い求めの販売店にご相談ください。なお、組み立てを始められたあとは、製品の返品交換には応じかねます。
●組み立てる前に説明書をよく見て、全体の流れをつかんでください。
●このキットには接着剤は含まれていません。プラスチック用接着剤（タミヤセメント）を別にお買い求めください。
●接着剤、塗料は必ずプラスチック用を使用し、換気には十分注意してください。
●メッキ部品を接着する際は、必ず接着面のメッキをはがしてください。
このマークは塗装指示のマークです。このキットに必要な塗料は、3ページのPAINTS REQUIREDを参考にしてください。

●Study and understand the instructions thoroughly before beginning assembly.
●Read and follow the instructions supplied with paints and /or cement, if used (not included in kit).
●Use cement sparingly and ventilate room while constructing.
●Remove plating from areas to be cemented.
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors. Refer to P3 for paints required.

●Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gründlich studieren.
●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nichtim Bausatz enthalten) beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen.
●Nicht zuviel Klebstoff verwenden (separat erhältlich)
●An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
Dieses Zeichen gibt die Tamiya Farbnummern an. Siehe S.3 für benötigte Farben.

●Etudier et bien assimiler les instructions avant de débuter l'assemblage.
●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit).
●Utiliser aussi peu que possible la colle et aérer la pièce pendant la construction.
●Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.
Ce signe indique la référence de la peinture TAMIYA à utiliser. Se référer à la page 3 pour les peintures à employer.

⚠ 注 意

●工具の使用には十分注意してください。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ください。●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、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所での工作はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶっての窒息などの危険な状況が考えられます。●エッチングパーツはたいへん薄く、手などを切りやすいので取り扱いには十分注意してください。

⚠ CAUTION

●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 put any parts in their mouths, or pull vinyl bags over their heads. ●Extra care should be taken to avoid personal injury when handling the photo etched parts.

⚠ VORSICHT

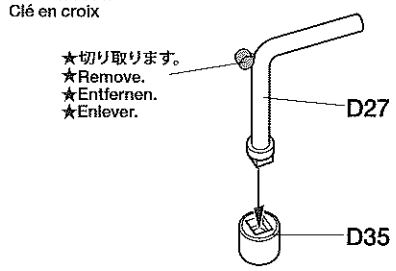
●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen. ● Beim Umgang mit den fotogeäzten Teilen sollte man besondere Vorsicht walten lassen, um Verletzungen zu vermeiden.

⚠ PRECAUTIONS

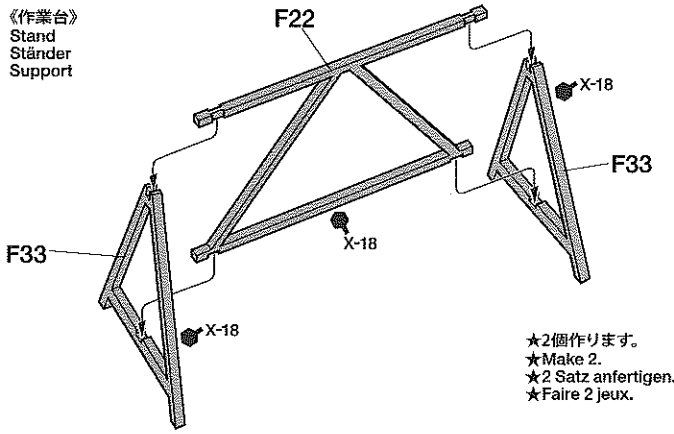
●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ● Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle 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.
●Manipuler les pièces en métal photo-découpé avec précaution pour éviter les blessures.

1 整備部品の組み立て
Maintenance tools
Werkzeuge für die Wartung
Outillage d'entretien

《ホイールレンチ》
Wheel wrench
Radschlüssel
Clé en croix

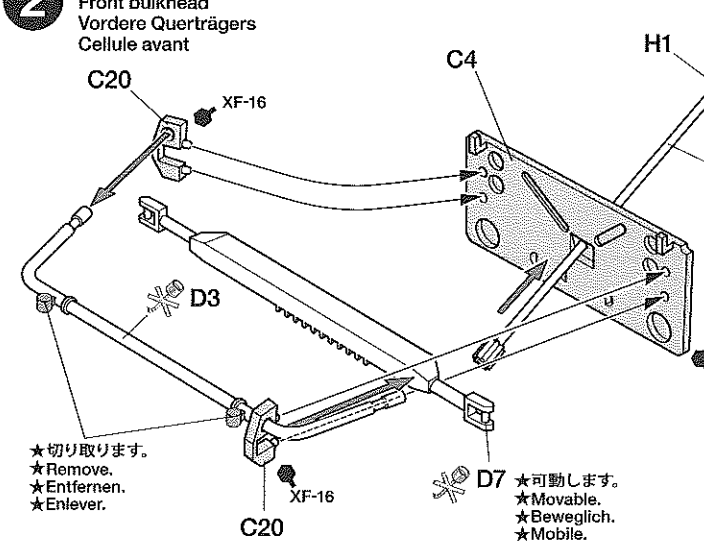


《作業台》
Stand
Ständer
Support

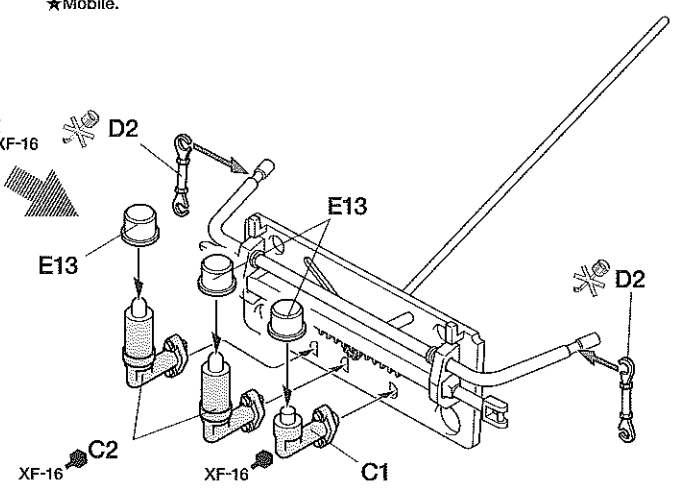


★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.

2 フロントバルクヘッドの組み立て
Front bulkhead
Vordere Querträgers
Cellule avant

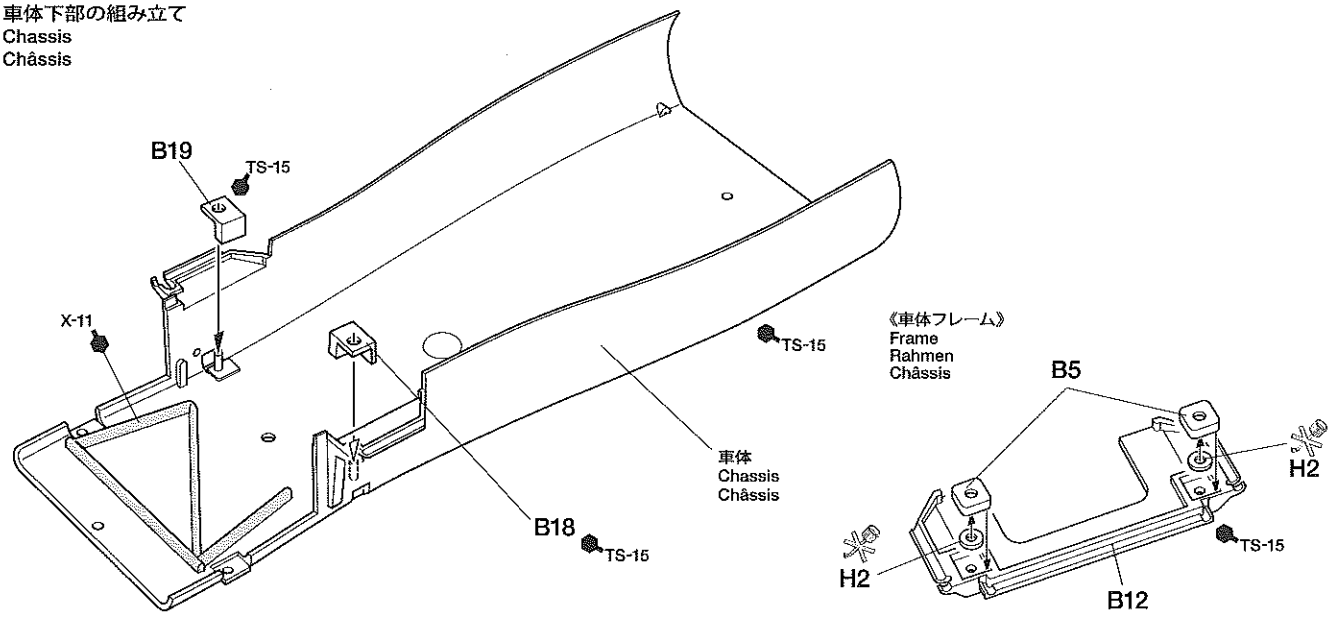


このマークの部品は接着しません。
Do not cement.
Nicht kleben.
Ne pas coller.

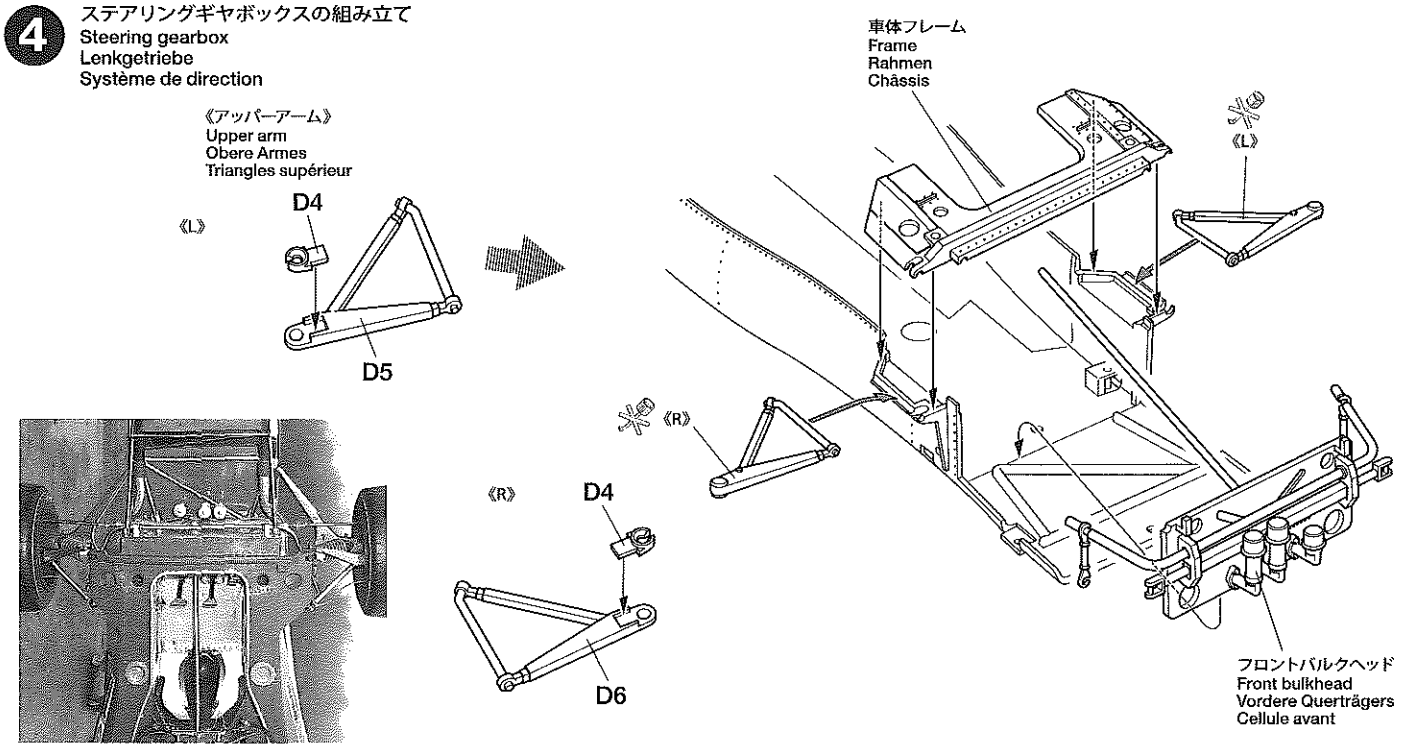


★メッキ部品の接着にはメッキをはがして接着します。
★Remove plating from areas to be cemented.
★An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
★Enlever le revêtement chromé des parits à encoller.

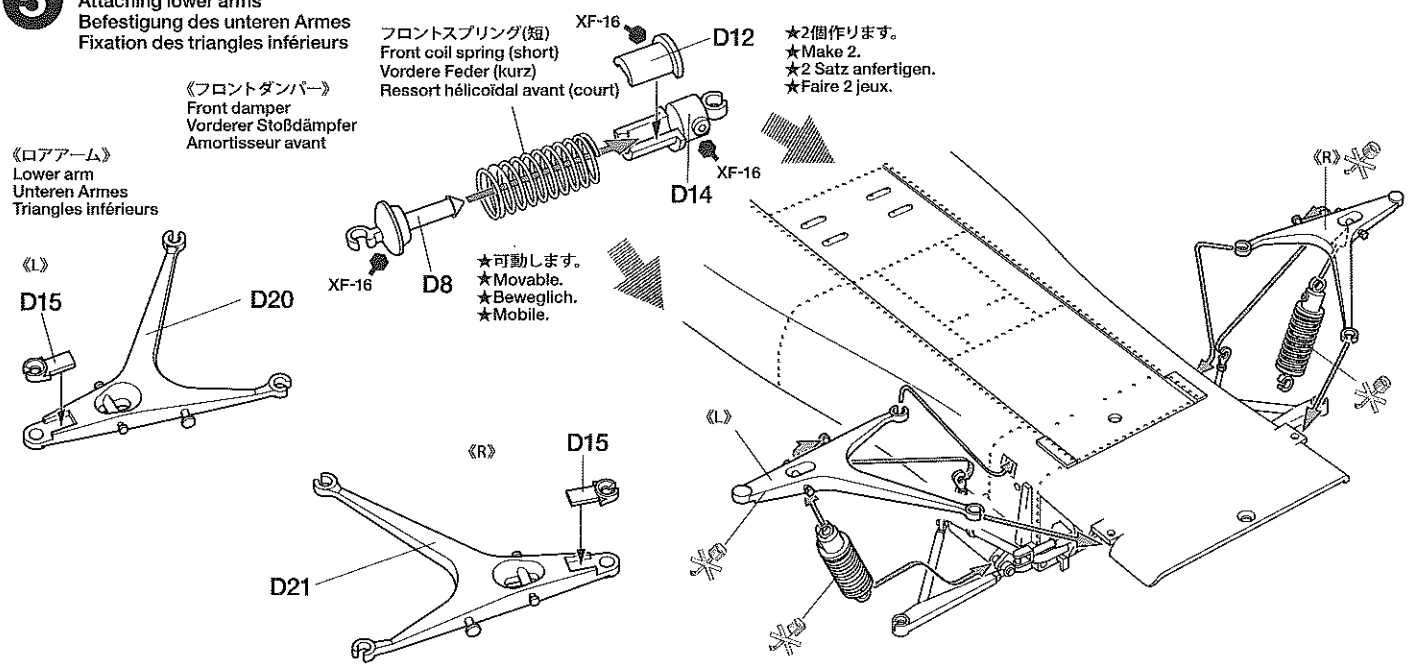
3 車体下部の組み立て
Chassis
Châssis



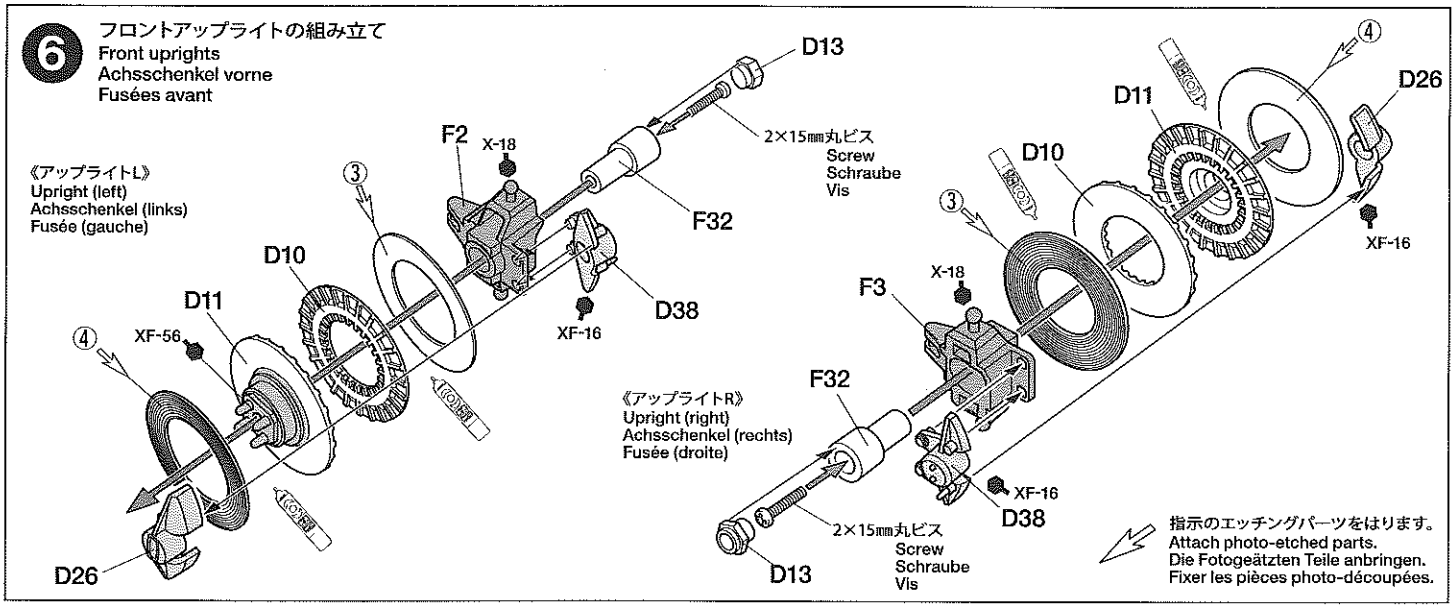
4 ステアリングギヤボックスの組み立て
Steering gearbox
Lenkgetriebe
Système de direction



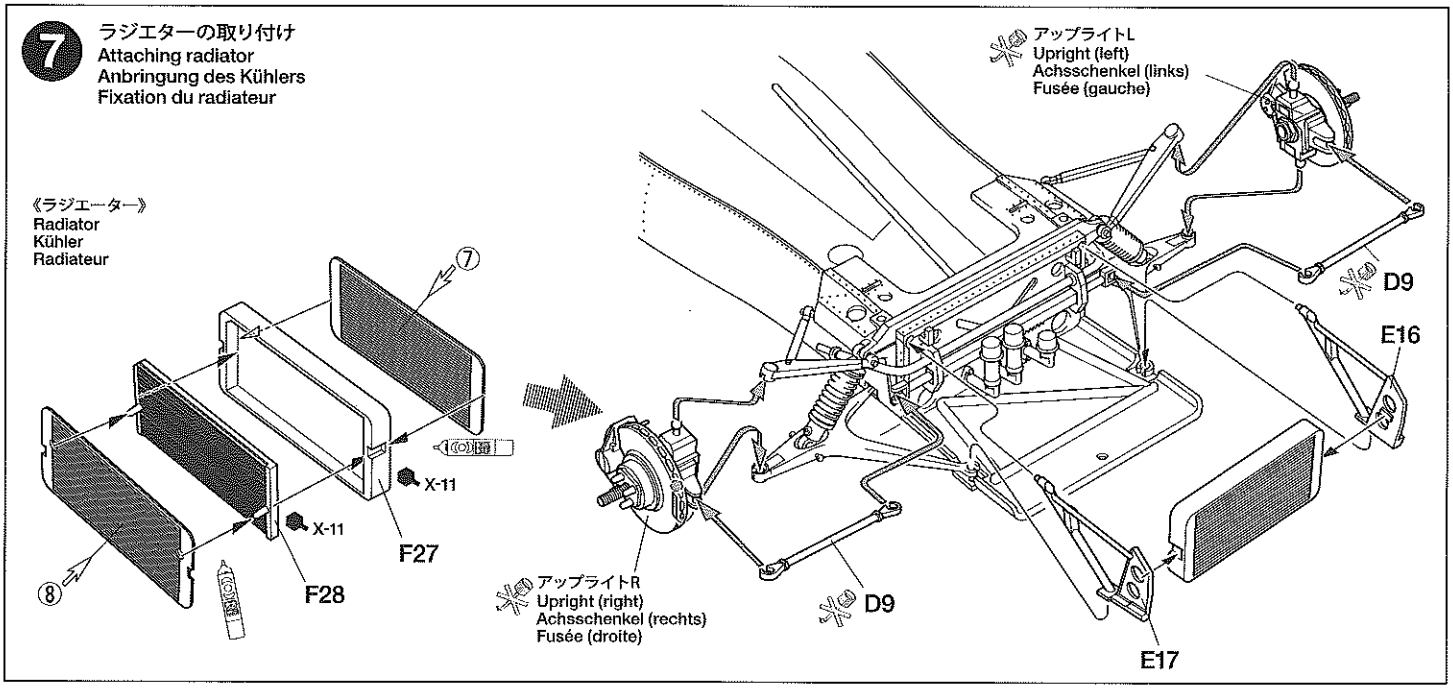
5 ロアアームの取り付け
Attaching lower arms
Befestigung des unteren Armes
Fixation des triangles inférieurs



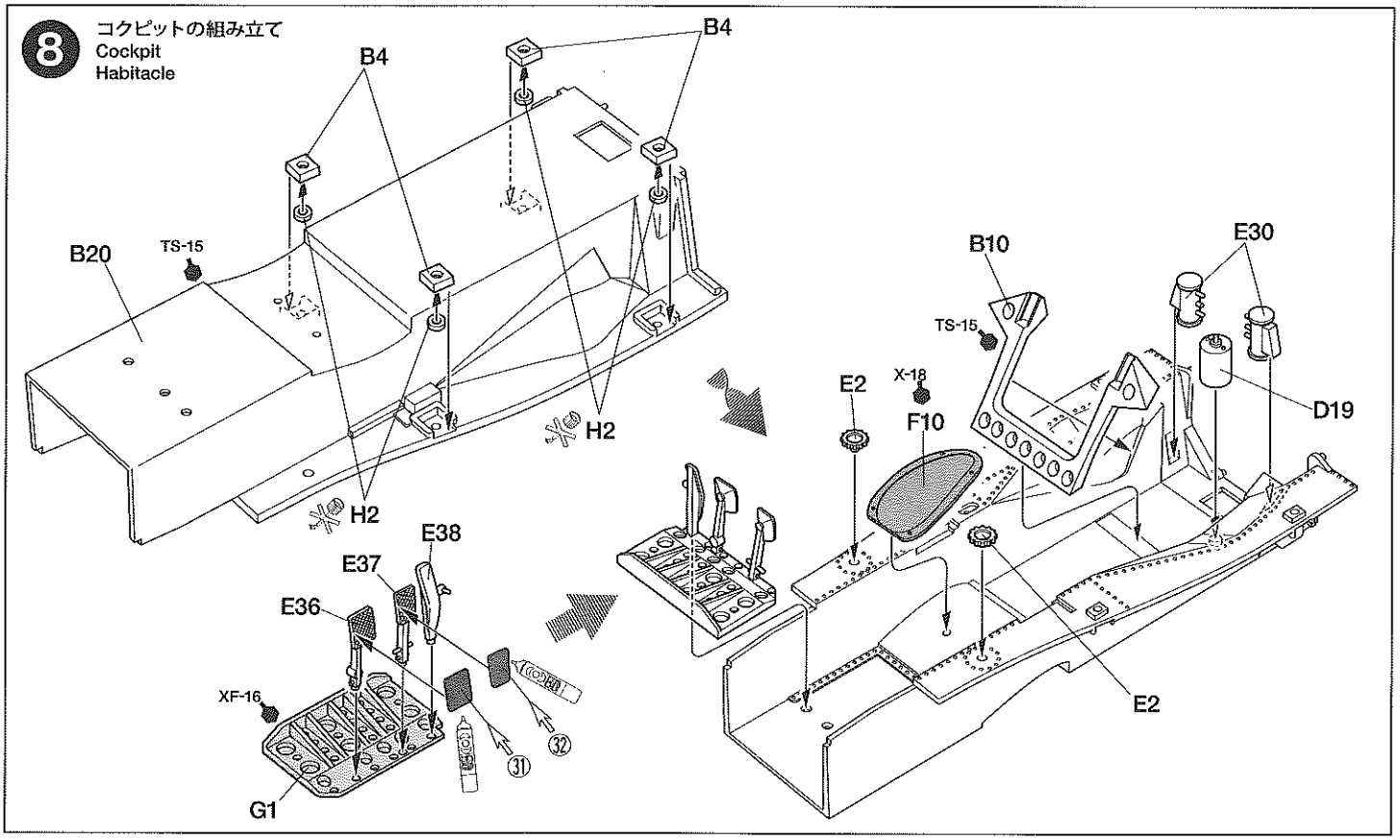
6 フロントアップライトの組み立て
Front uprights
Achsschenkel vorne
Fusées avant



7 ラジエターの取り付け
Attaching radiator
Anbringung des Kühlers
Fixation du radiateur

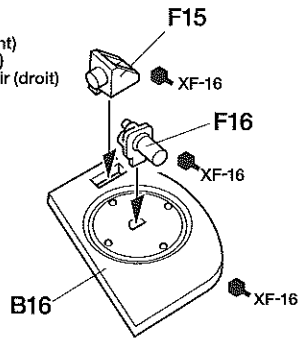


8 コクピットの組み立て
Cockpit
Habitacle

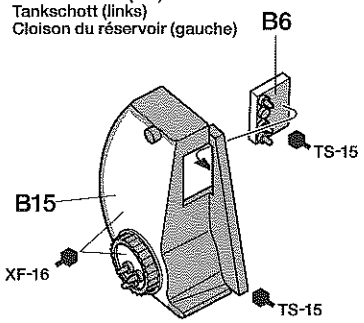


9 車体部品の組み立て
Chassis parts
Chassisteile
Pièces du chassis

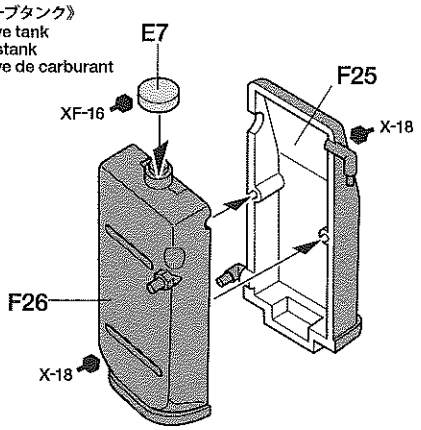
《タンク隔壁右》
Tank bulkhead (right)
Tankschott (rechts)
Cloison du réservoir (droit)



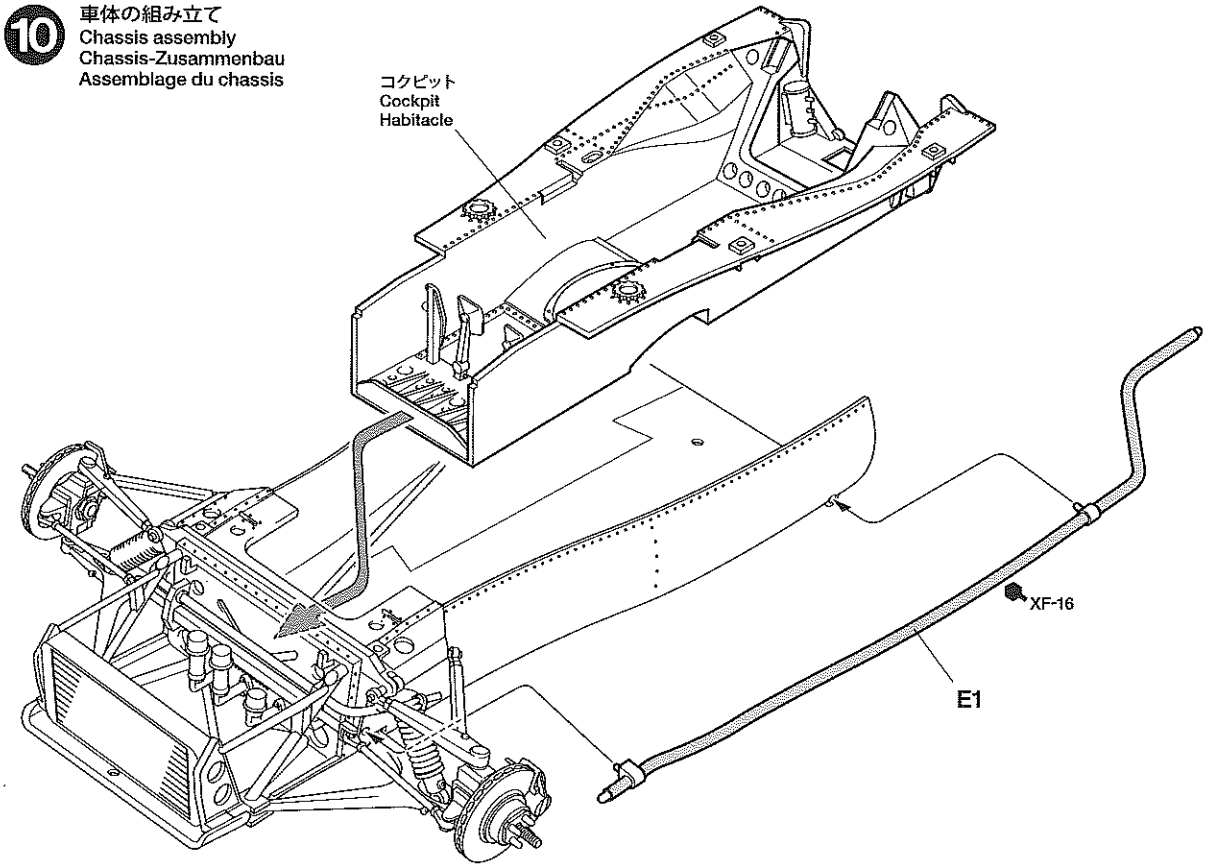
《タンク隔壁左》
Tank bulkhead (left)
Tankschott (links)
Cloison du réservoir (gauche)

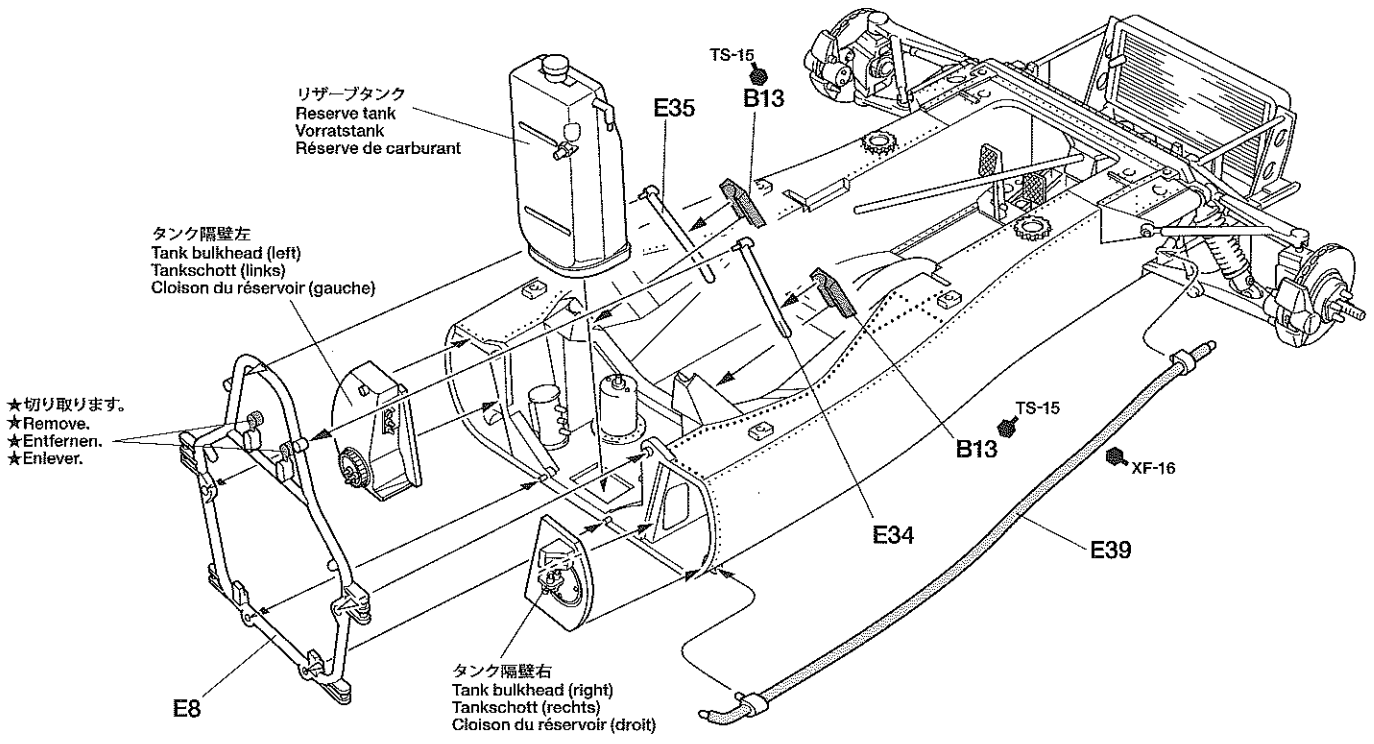


《リザーブタンク》
Reserve tank
Vorratstank
Réserve de carburant

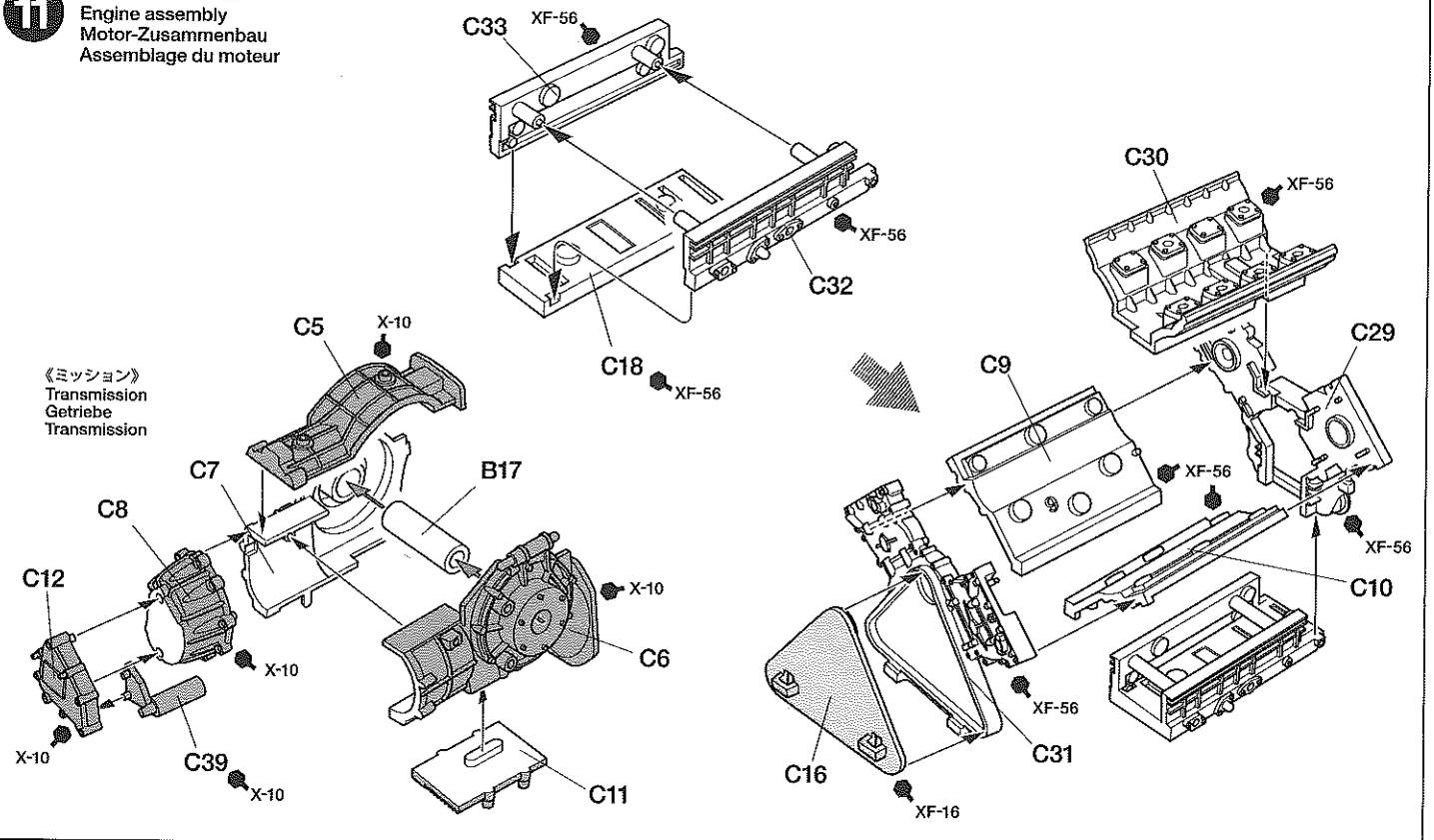


10 車体の組み立て
Chassis assembly
Chassis-Zusammenbau
Assemblage du chassis

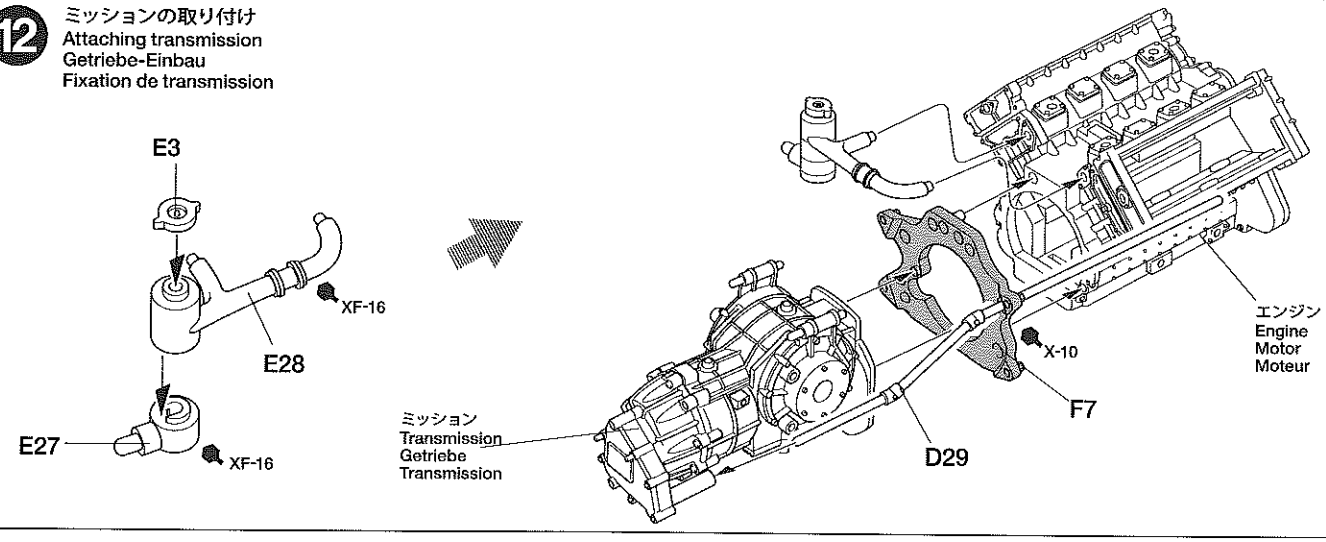




11 エンジンの組み立て
Engine assembly
Motor-Zusammenbau
Assemblage du moteur



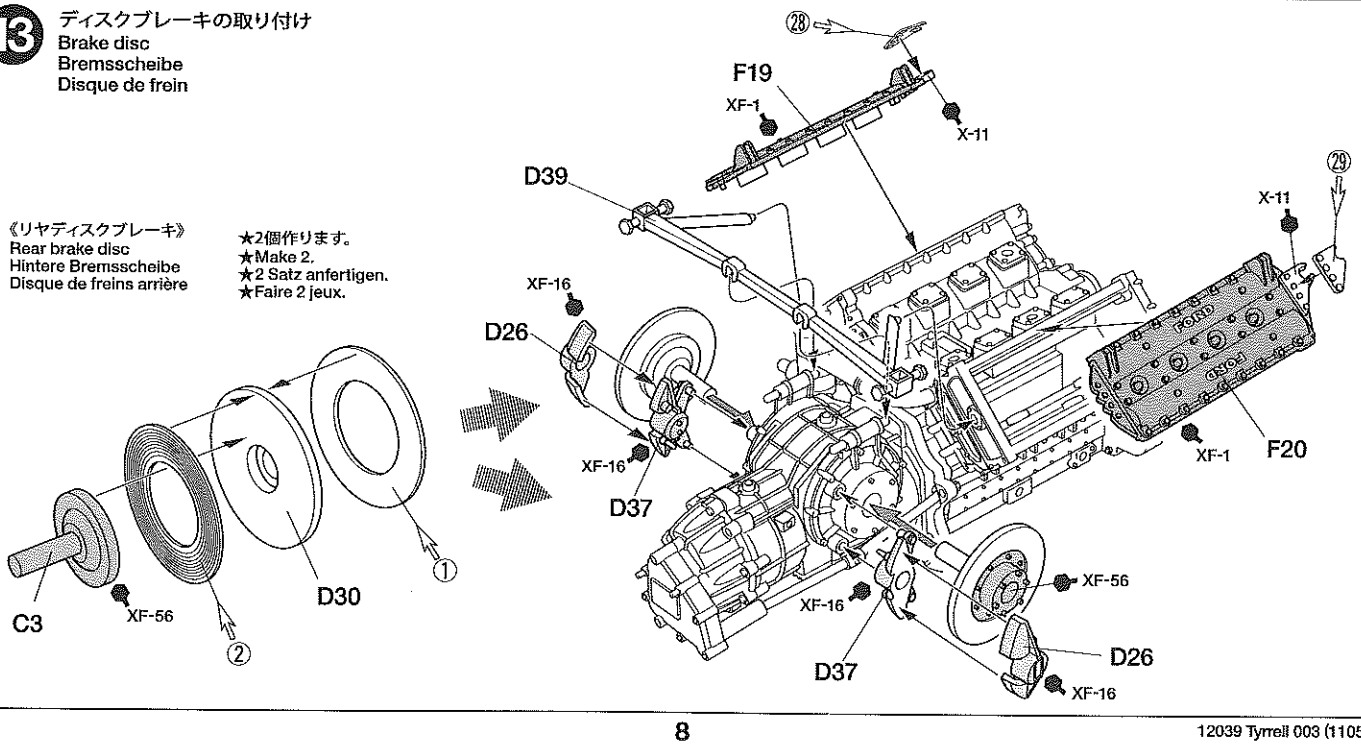
12 ミッションの取り付け
Attaching transmission
Getriebe-Einbau
Fixation de transmission



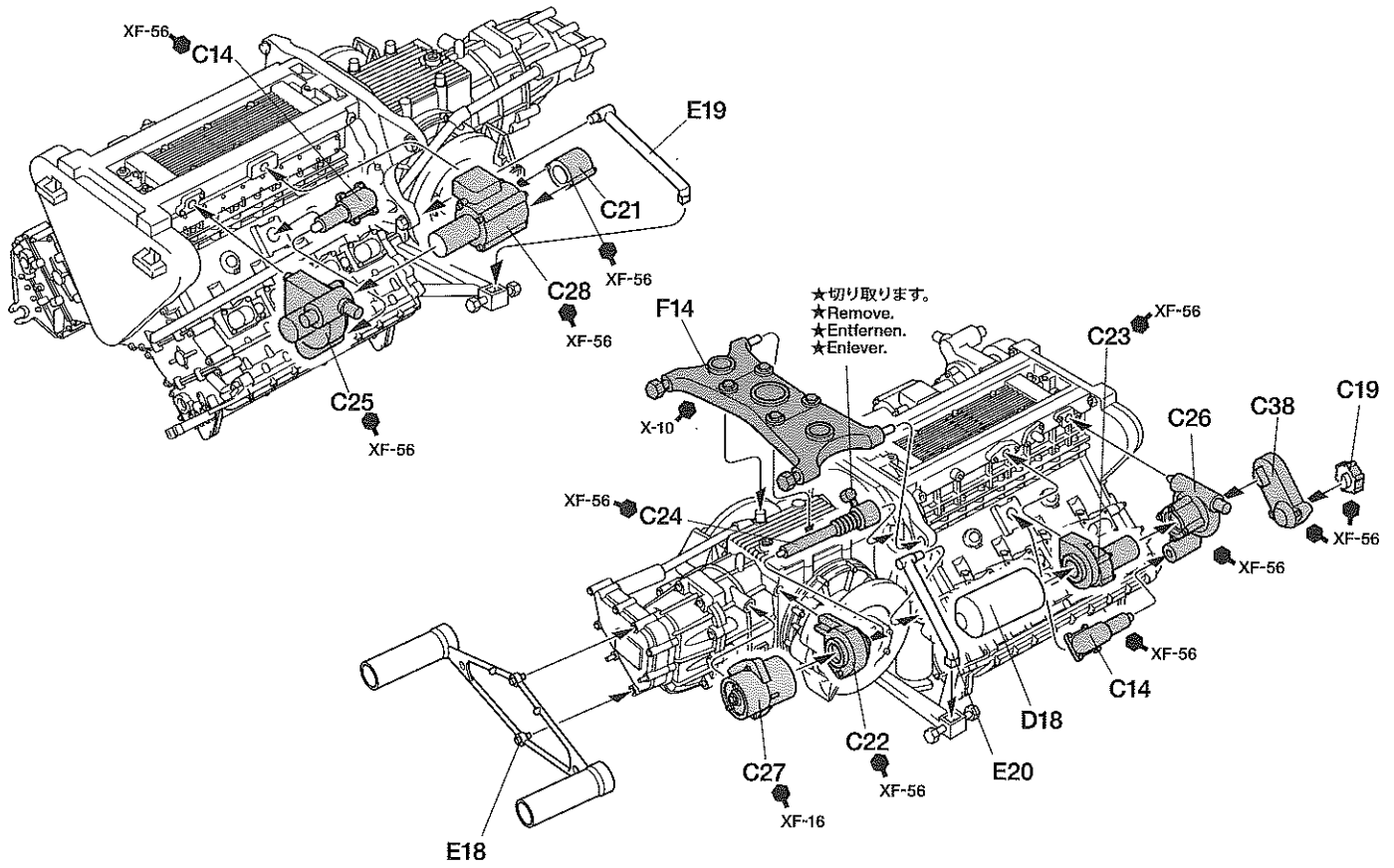
13 ディスクブレーキの取り付け
Brake disc
Bremsscheibe
Disque de frein

《リヤディスクブレーキ》
Rear brake disc
Hintere Bremsscheibe
Disque de freins arrière

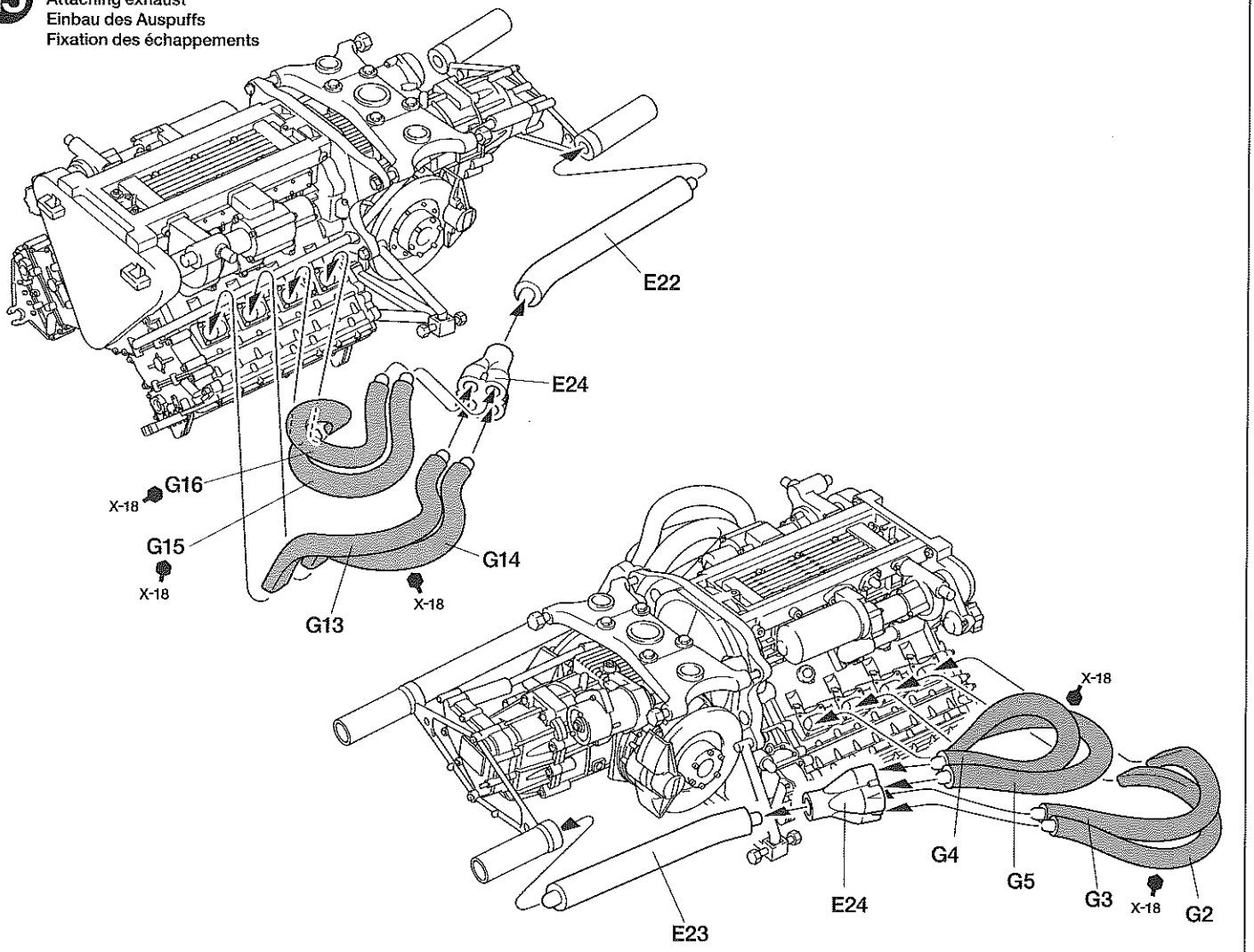
★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.



14 エンジン部品の取り付け
Engine parts
Motorteilen
Pièces du moteur

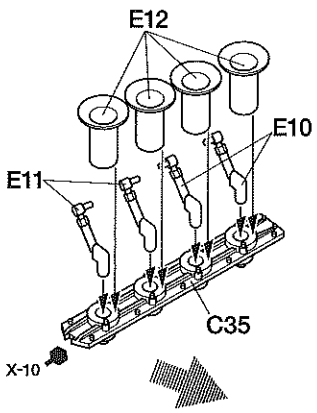


15 マフラーの取り付け
Attaching exhaust
Einbau des Auspuffs
Fixation des échappements

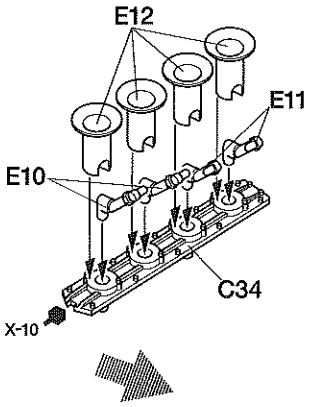


16 インジェクションシステムの取り付け
Injection system
Einspritzung
Injection

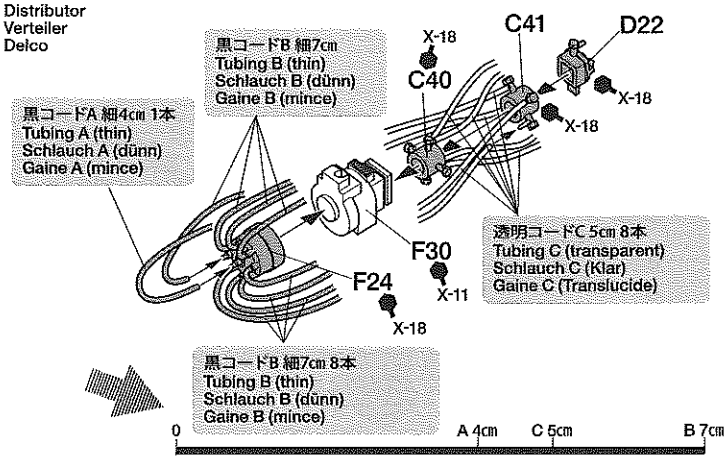
《スロットルプレート左》
Throttle plate (left)
Platte für Ansaugrohre (links)
Trompettes d'admission (gauche)



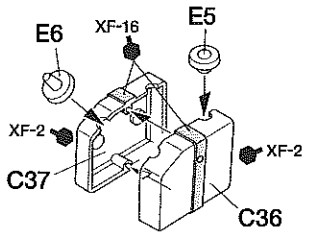
《スロットルプレート右》
Throttle plate (right)
Platte für Ansaugrohre (rechts)
Trompettes d'admission (droite)



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

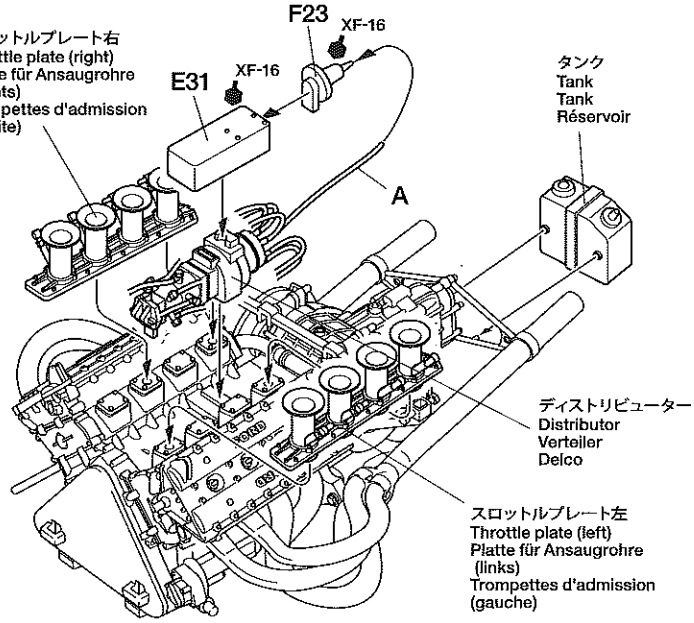


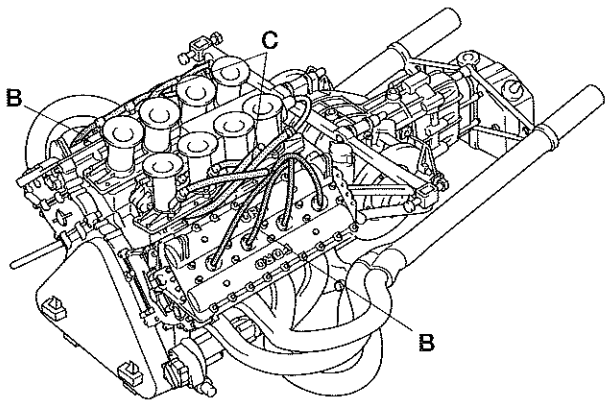
《タンク》
Tank
Tank
Réservoir



スロットルプレート右
Throttle plate (right)
Platte für Ansaugrohre (rechts)
Trompettes d'admission (droite)

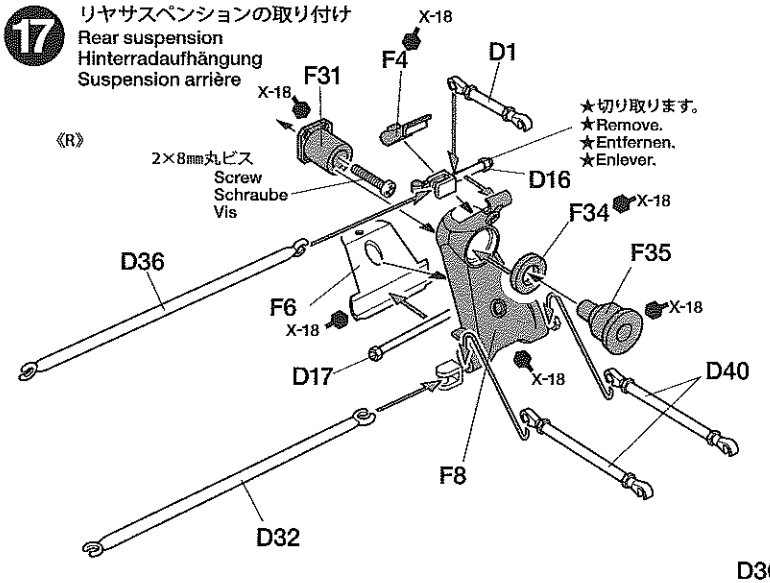
タンク
Tank
Tank
Réservoir

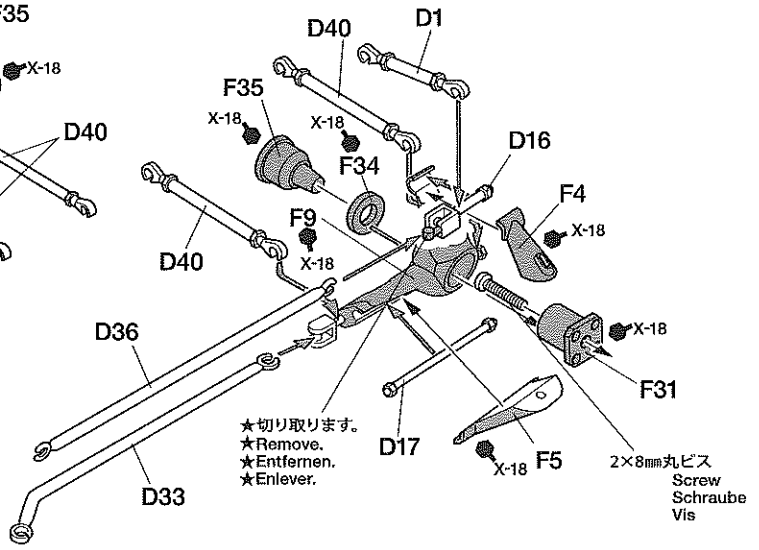




★黒コードBと透明コードCは図のようにそれぞれの長さにそろえてください。
★Cut tubing B (black) and C (transparent) to indicated lengths as shown.
★Schlauch B (Schwarz) und C (transparent) auf die abgebildeten Längen zuschneiden.
★Couper les tubes B (noir) et C (transparent) aux longueurs indiquées comme montré

17 リヤサスペンションの取り付け
Rear suspension
Hinterradaufhängung
Suspension arrière



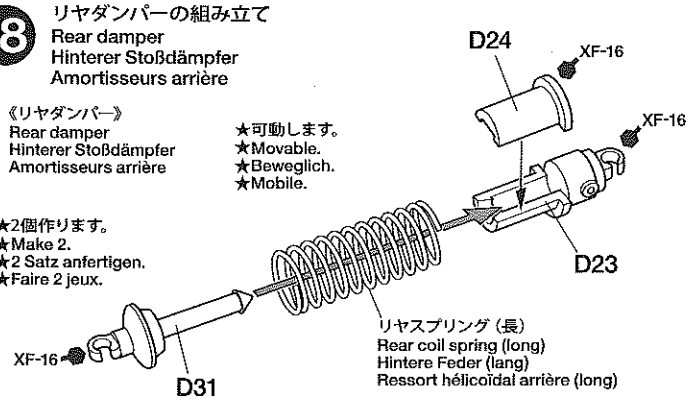


18 リヤダンパーの組み立て
Rear damper
Hinterer Stoßdämpfer
Amortisseurs arrière

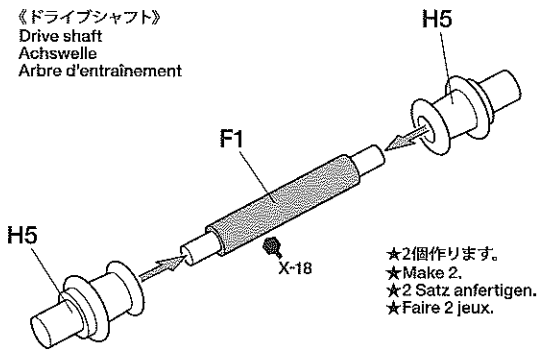
《リヤダンパー》
Rear damper
Hinterer Stoßdämpfer
Amortisseurs arrière

★可動します。
★Movable.
★Beweglich.
★Mobile.

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

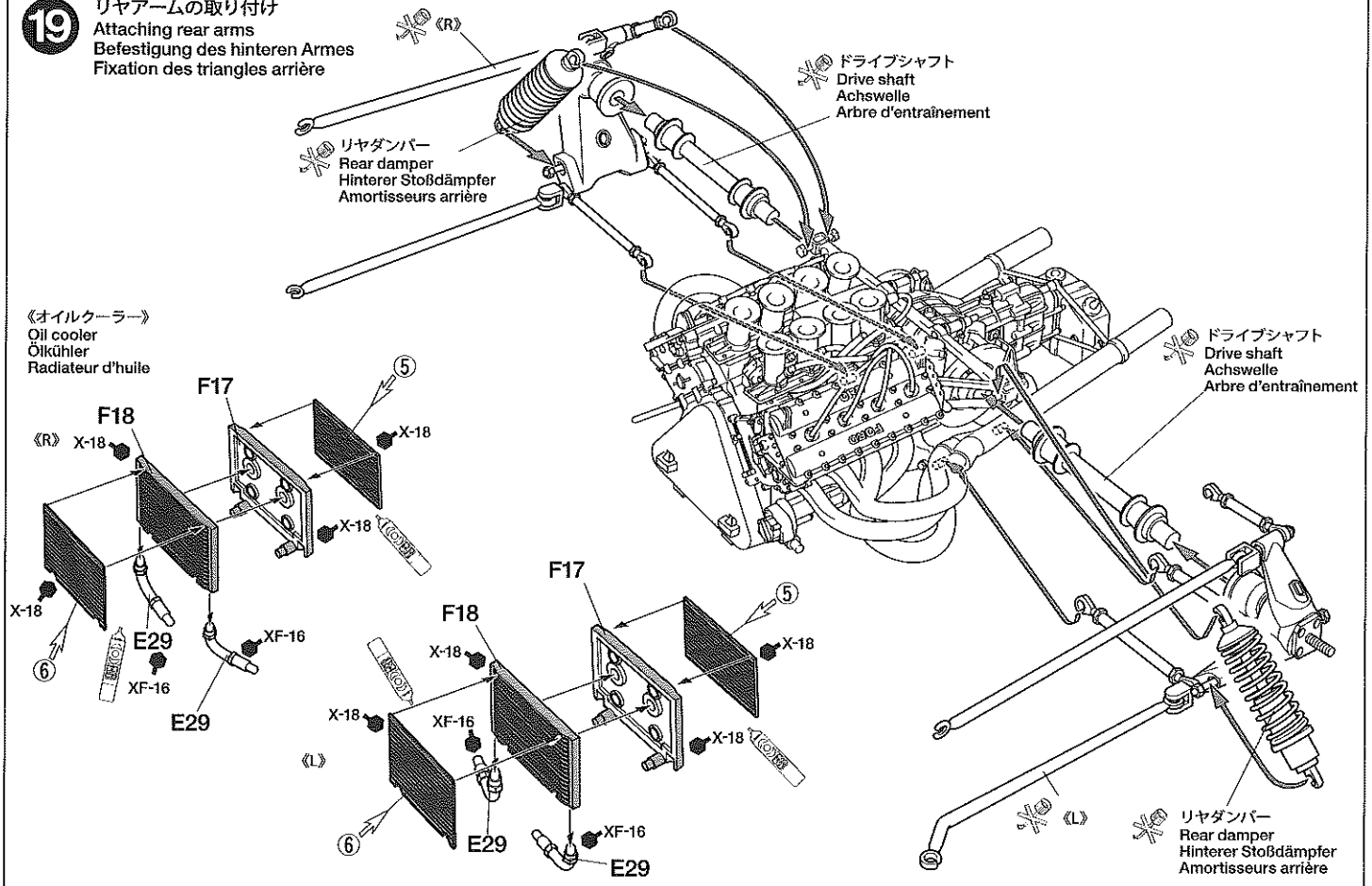


《ドライブシャフト》
Drive shaft
Achswelle
Arbre d'entraînement

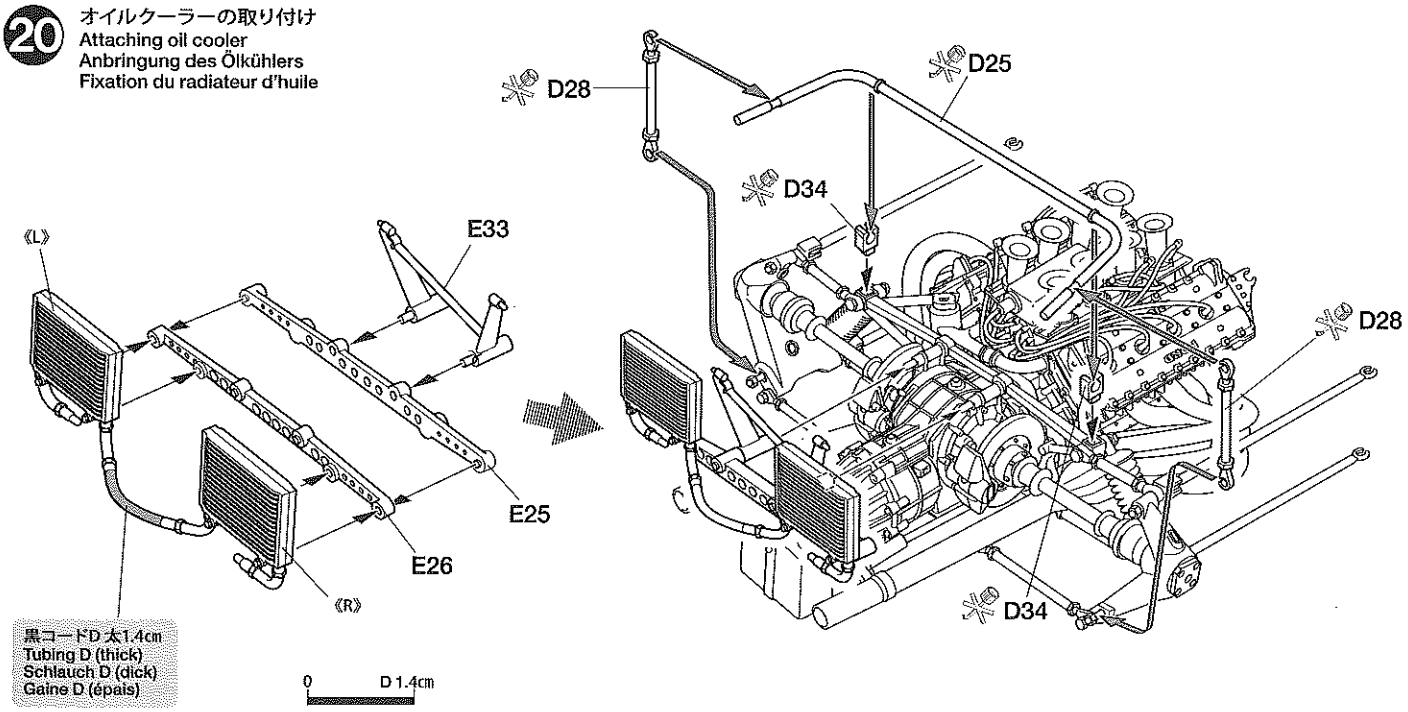


★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.

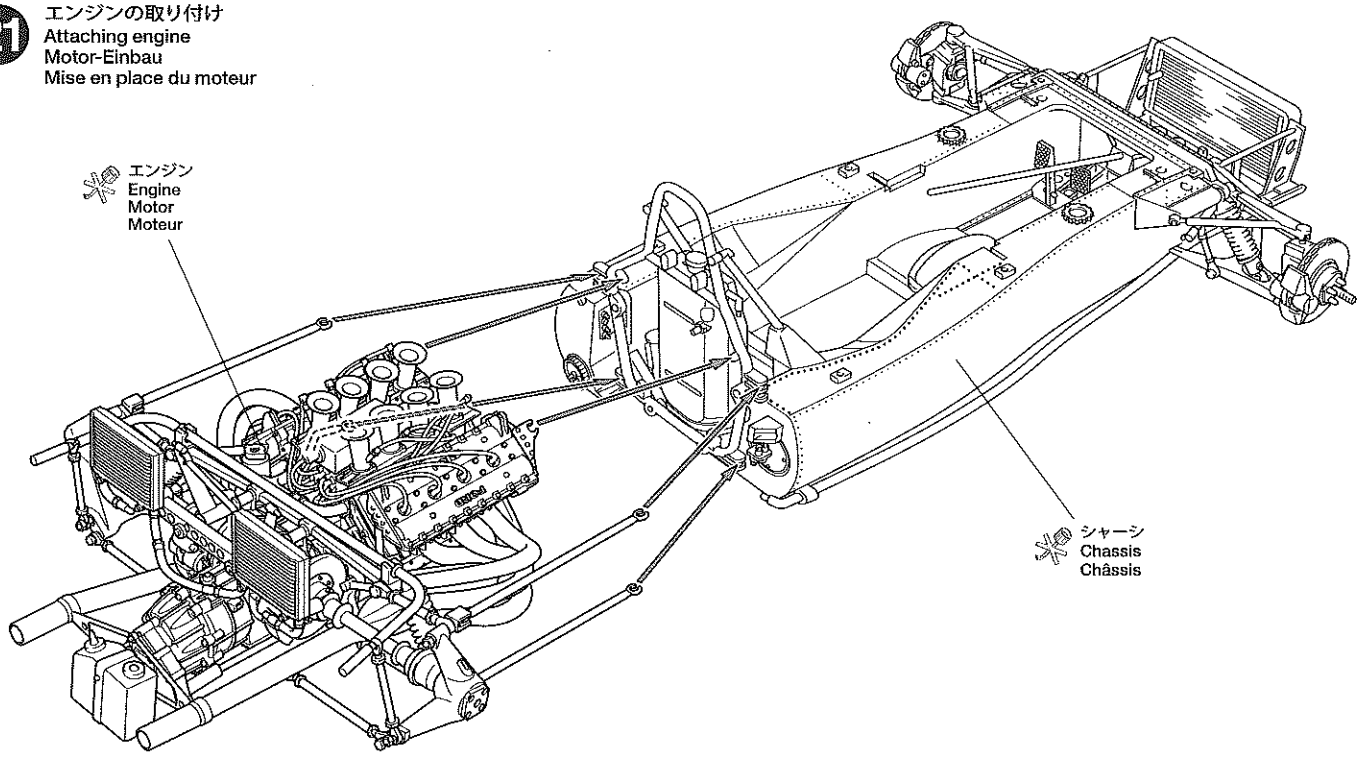
19 リヤアームの取り付け
Attaching rear arms
Befestigung des hinteren Armes
Fixation des triangles arrière



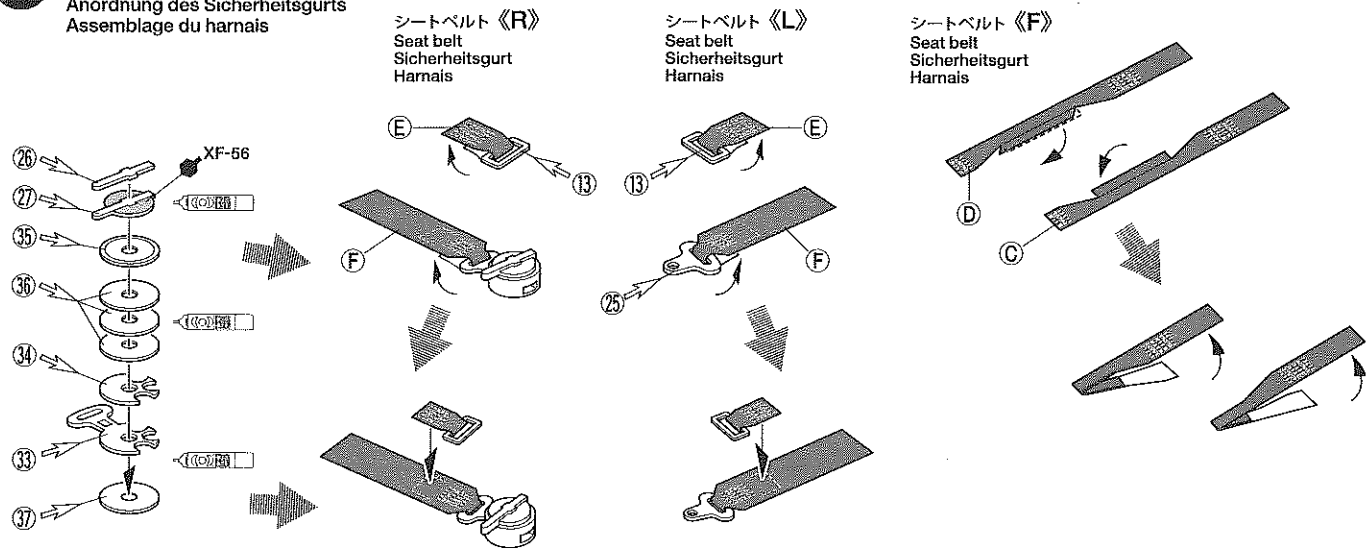
20 オイルクーラーの取り付け
Attaching oil cooler
Anbringung des Ölkühlers
Fixation du radiateur d'huile



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

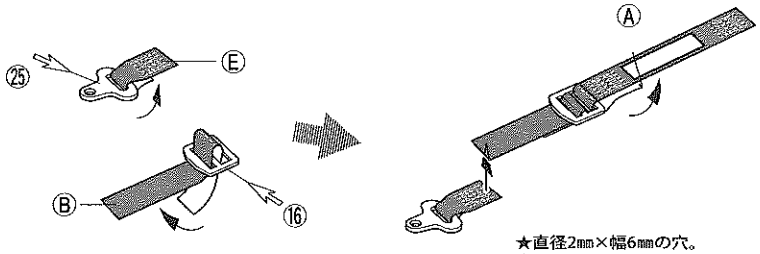


22 シートベルトの組み立て
Seat belt assembly
Anordnung des Sicherheitsgurts
Assemblage du harnais

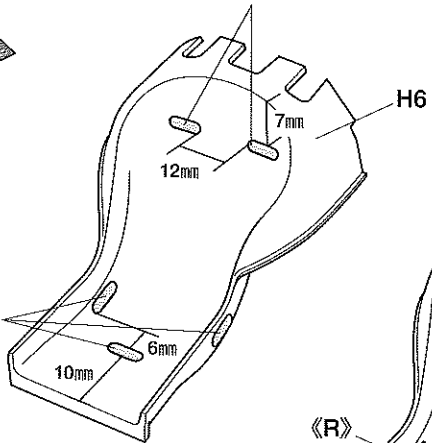


シートベルト《S》
Seat belt
Sicherheitsgurt
Harnais

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

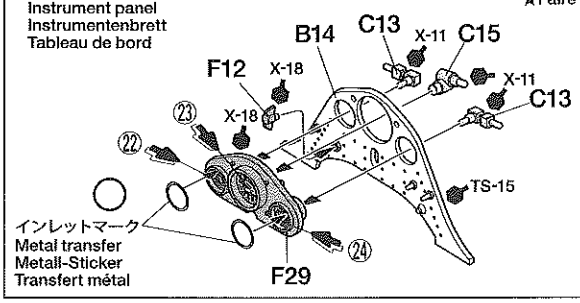


★直径2㎜×幅6㎜の穴。
★Make 2mmx6mm holes.
★Löcher 2mmx6mm bohren.
★Faire des trous 2x6mm.

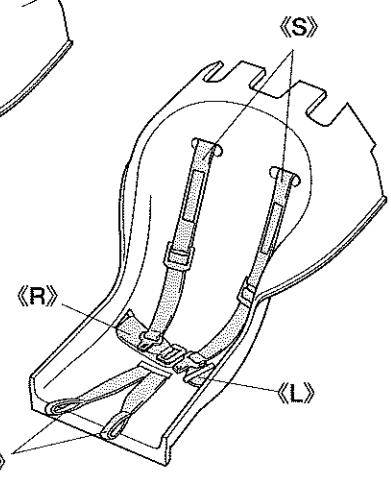


★直径2㎜×幅6㎜の穴。
★Make 2mmx6mm holes.
★Löcher 2mmx6mm bohren.
★Faire des trous 2x6mm.

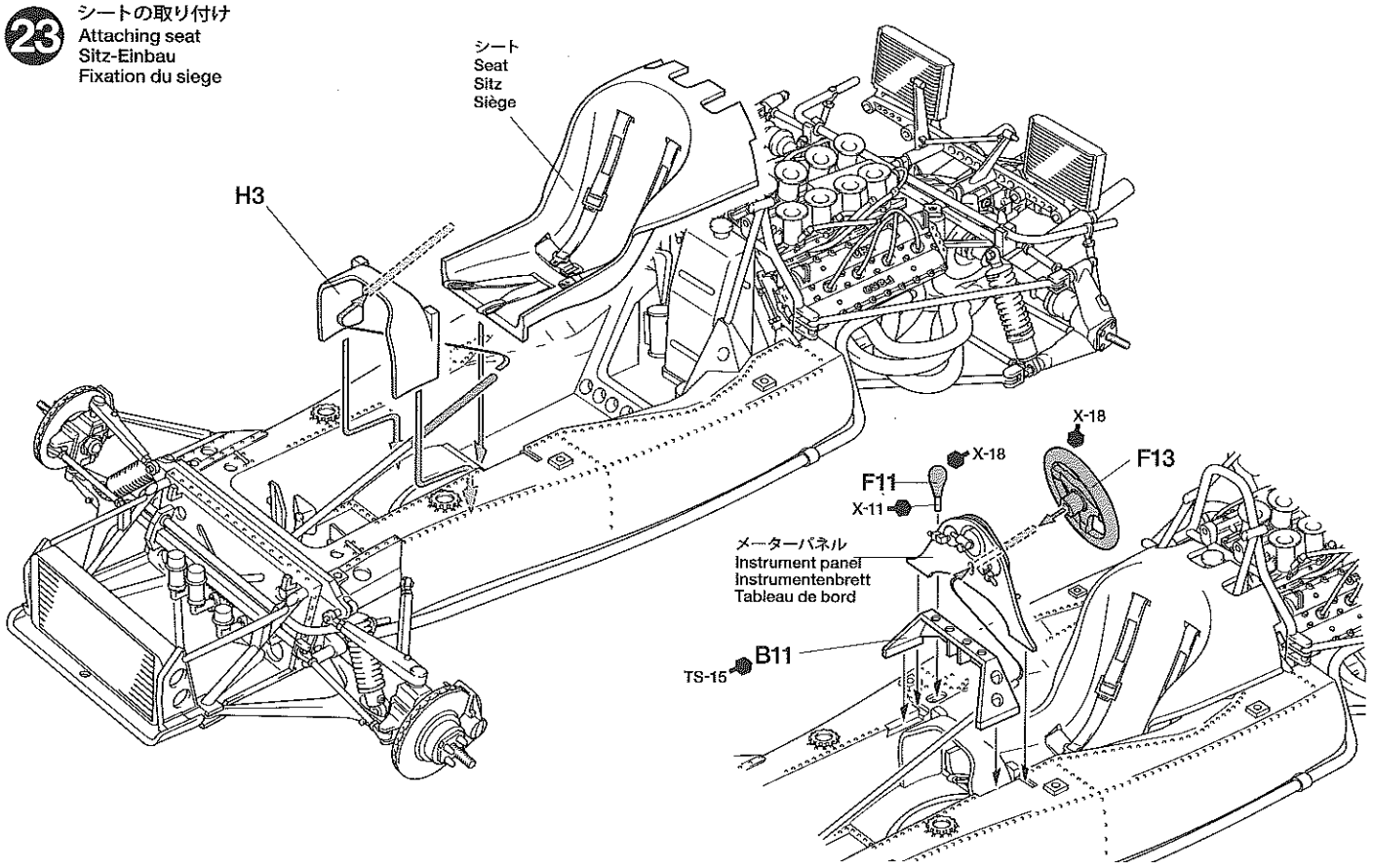
《メーターパネル》
Instrument panel
Instrumentenbrett
Tableau de bord



★シートにシートベルトを通す穴を加工します。
★Make holes for attaching seat belts.
★Zum Anbringen der Sicherheitsgurte Löcher bohren.
★Faire des trous pour fixer le harnais.

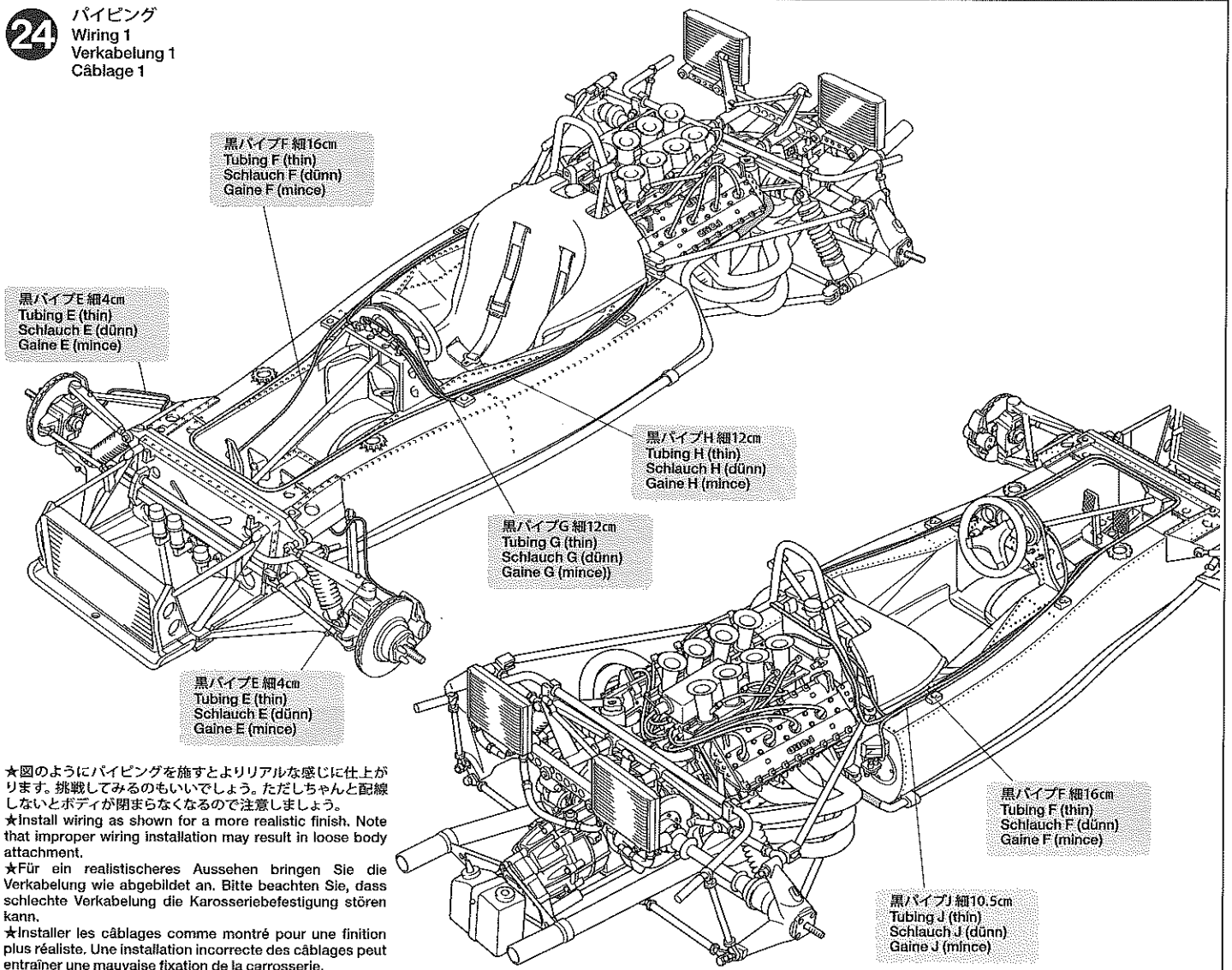


23 シートの取り付け
Attaching seat
Sitz-Einbau
Fixation du siege



★自信のない方はこの項をとばして 26 へ進んでください。
★Modeling skills are required for wiring. It is possible to skip these sections and proceed to 26.
★Für die Verkabelung sind Modellbau-Kenntnisse erforderlich. Man kann diesen Bereich auch weglassen und bei 26 fortfahren.
★Des compétences en modélisme sont requise pour effectuer le câblage. On peut sauter des étapes et reprendre à l'étape 25

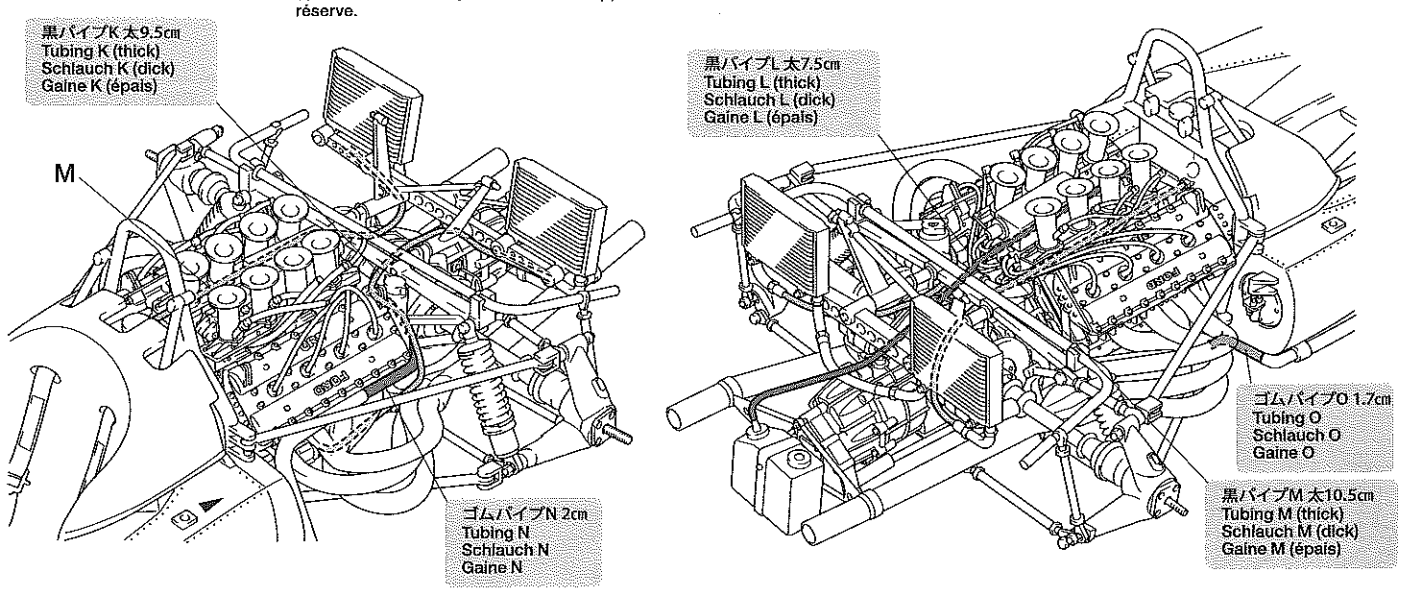
24 パイピング
Wiring 1
Verkabelung 1
Câblage 1



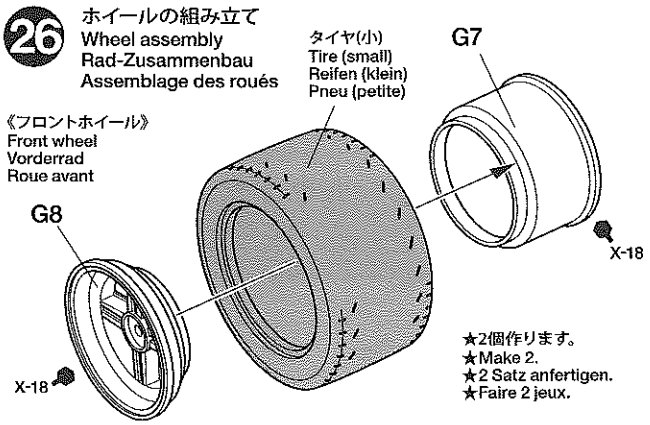
★図のようにパイピングを施すとよりリアルな感じに仕上がります。挑戦してみるのもいいでしょう。ただしちゃんと配線しないとボディが閉まらなくなるので注意しましょう。
★Install wiring as shown for a more realistic finish. Note that improper wiring installation may result in loose body attachment.
★Für ein realistischeres Aussehen bringen Sie die Verkabelung wie abgebildet an. Bitte beachten Sie, dass schlechte Verkabelung die Karosseriebefestigung stören kann.
★Installer les câblages comme montré pour une finition plus réaliste. Une installation incorrecte des câblages peut entraîner une mauvaise fixation de la carrosserie.

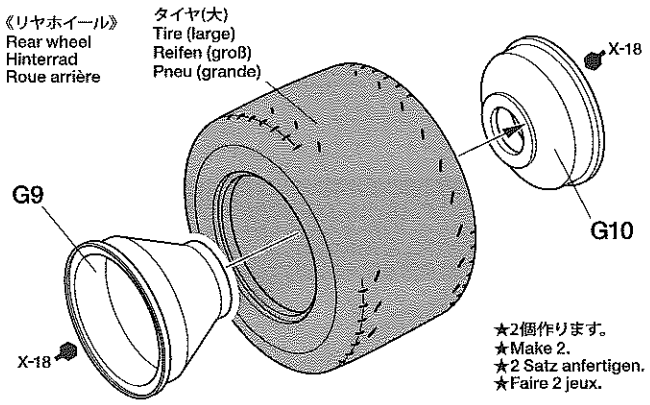
25 パイピング2 / Wiring 2 / Verkabelung 2 / Câblage 2

★KとL,Mはオイルクーラーのステーとスタビライザーの下を通します。Mはキャブレターの下を通してリザーブタンクに繋ぎます。
★Pass tubing K, L and M under the oil cooler stay and stabilizer. Pass tubing M under the carburetor and connect to the reserve tank.
★Die Schläuche K, L und M unter der Ölkühler-Halterung und dem Stabilisator durchführen. Den Schlauch M unter dem Vergaser durchführen und am Reservetank anschließen.
★Passer les tubes K, L et M sous le support du radiateur d'huile et le stabilisateur. Passer le tube M sous le carburateur et le connecter à la réserve.

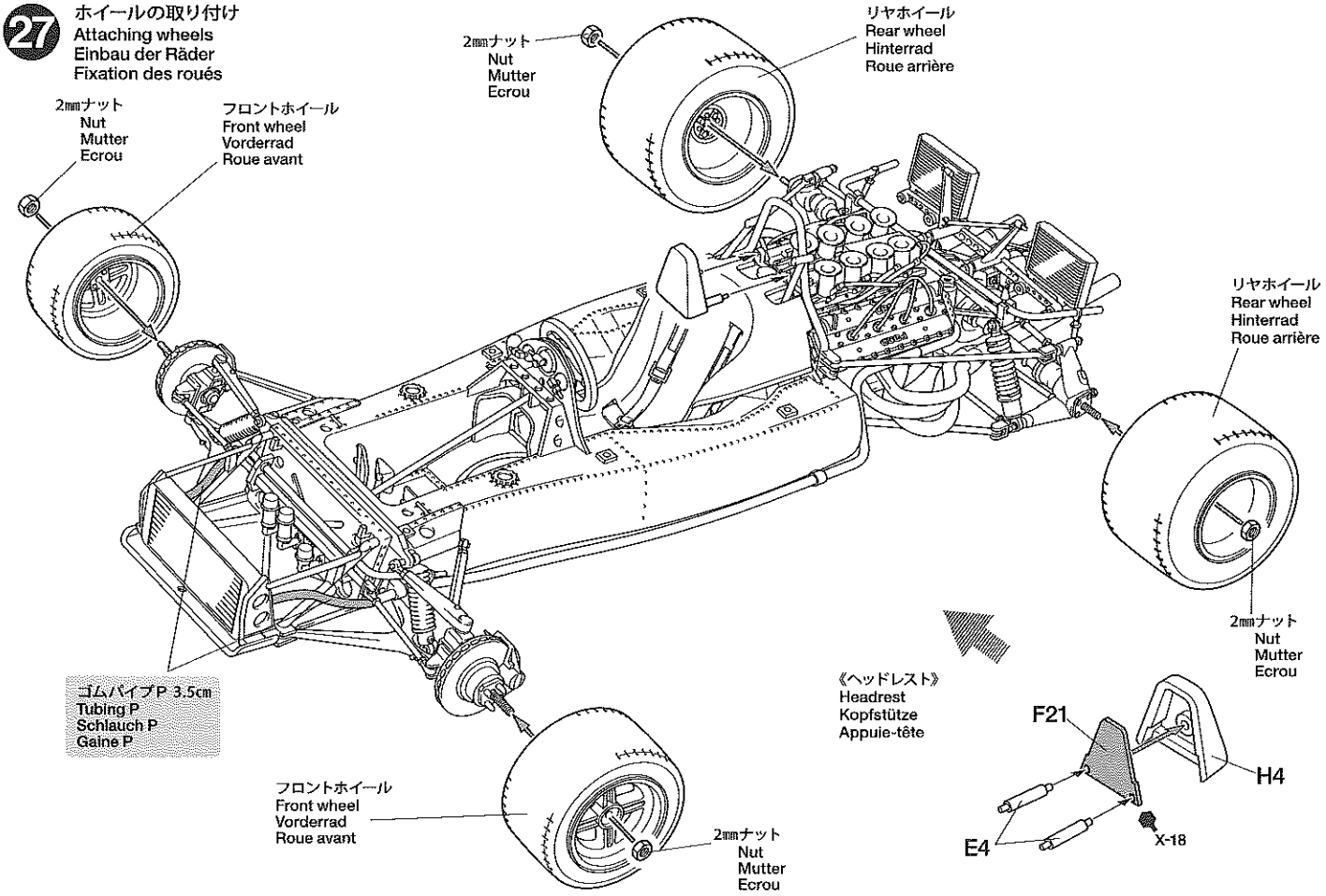


26 ホイールの組み立て / Wheel assembly / Rad-Zusammenbau / Assemblage des roués

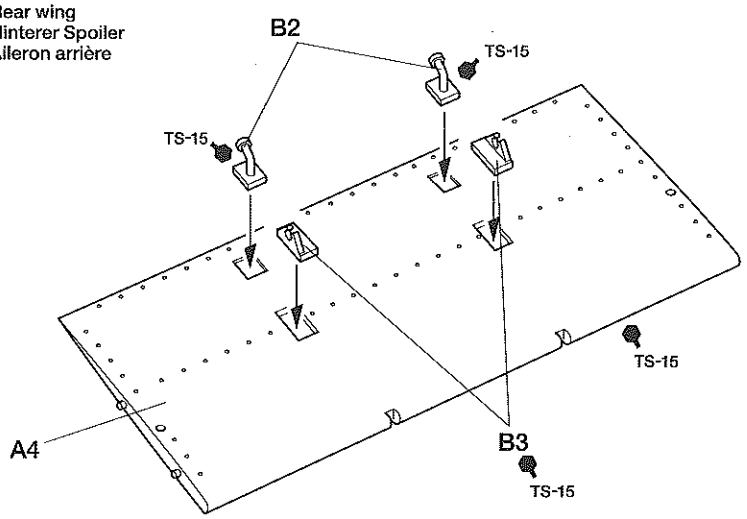


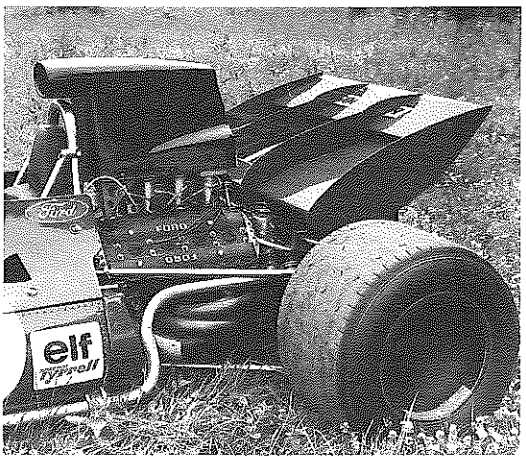


27 ホイールの取り付け / Attaching wheels / Einbau der Räder / Fixation des roués



28 ウイングの組み立て
Rear wing
Hinterer Spoiler
Aileron arrière

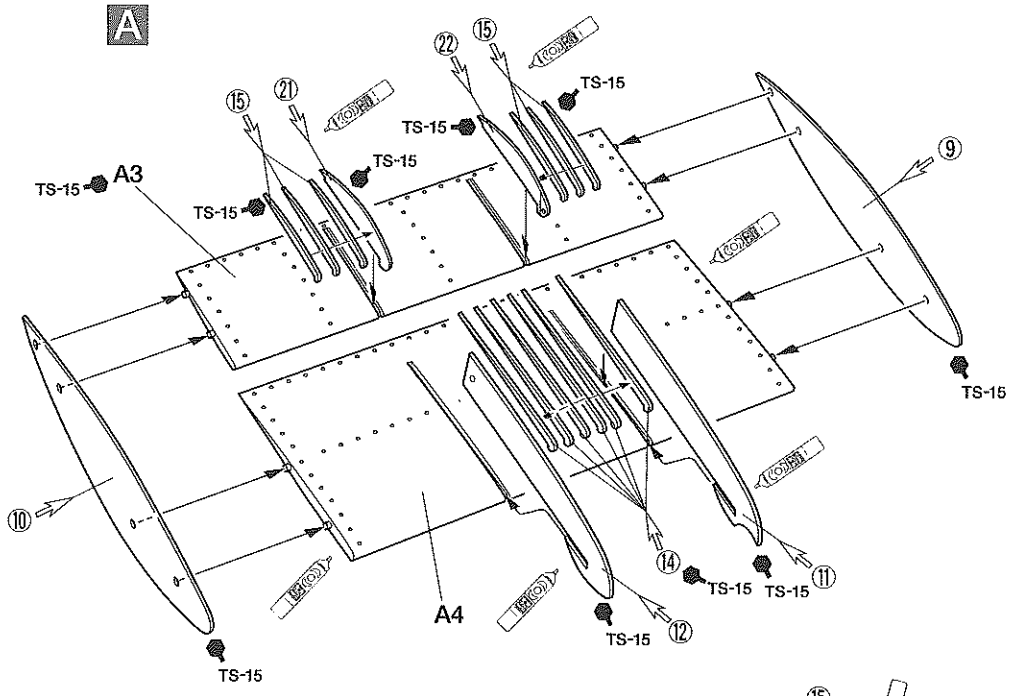




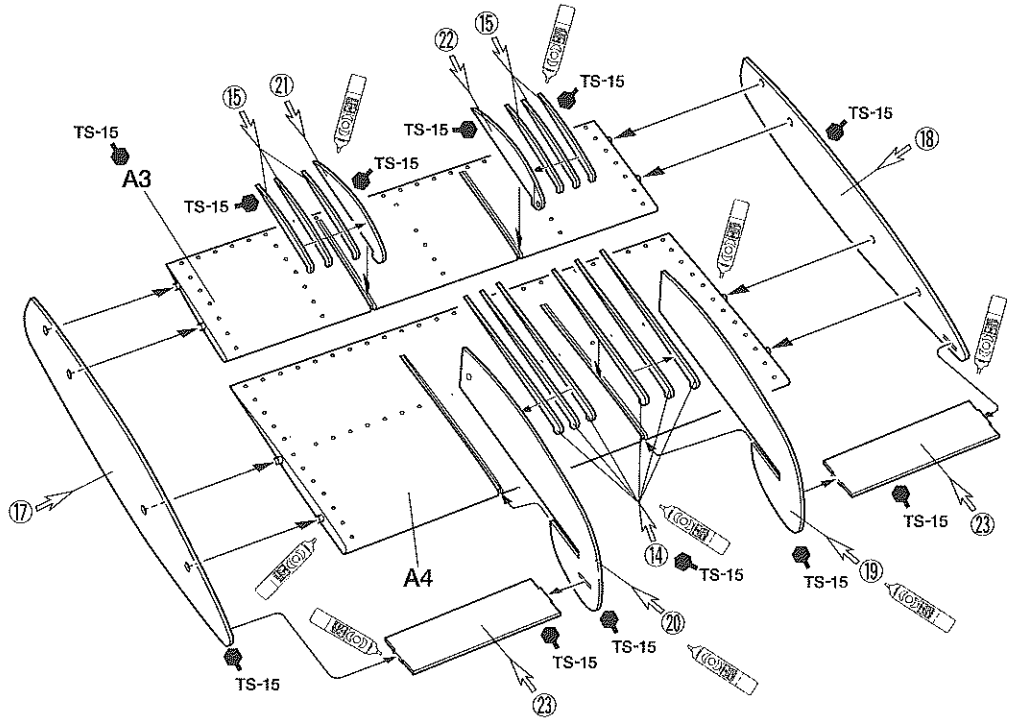
29 整流板の取り付け
Diffuser
Hinterer Spoiler
Aileron arrière

★作るマーキングによってウイングの形が異なります。どちらか選んで組み立てます。
★Depending on the car type, the rear wing shape will vary. Select and assemble accordingly.
★Das Aussehen des Heckflügels ist je nach Autotyp unterschiedlich. Wählen Sie aus und bauen Sie entsprechend zusammen.
★Selon le type de voiture, la forme de l'aileron arrière varie. Choisir et assembler en fonction.

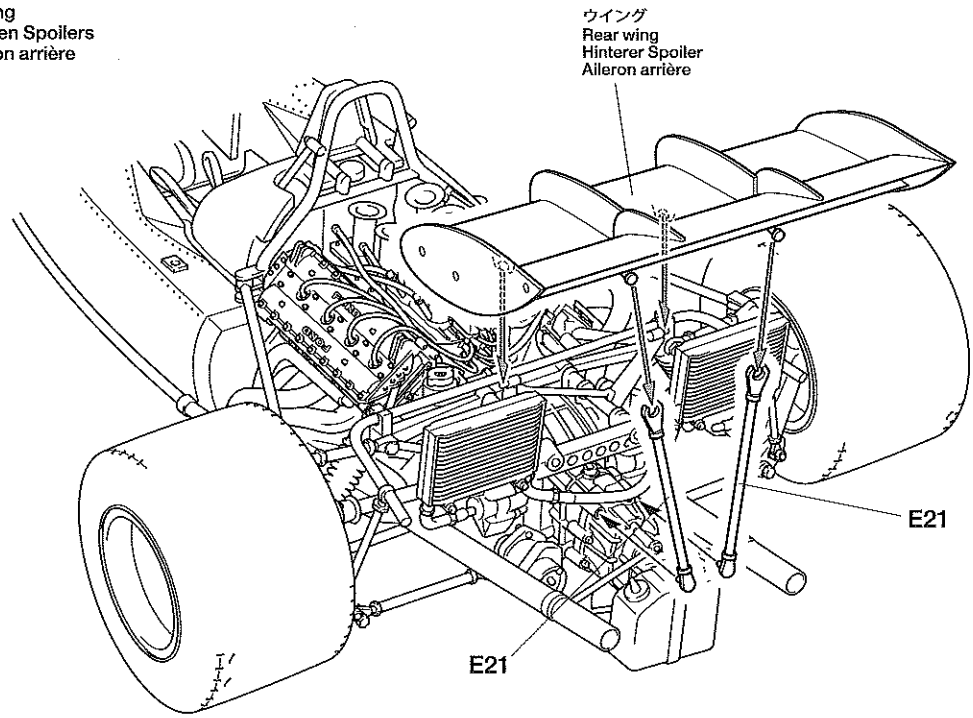
A



B C

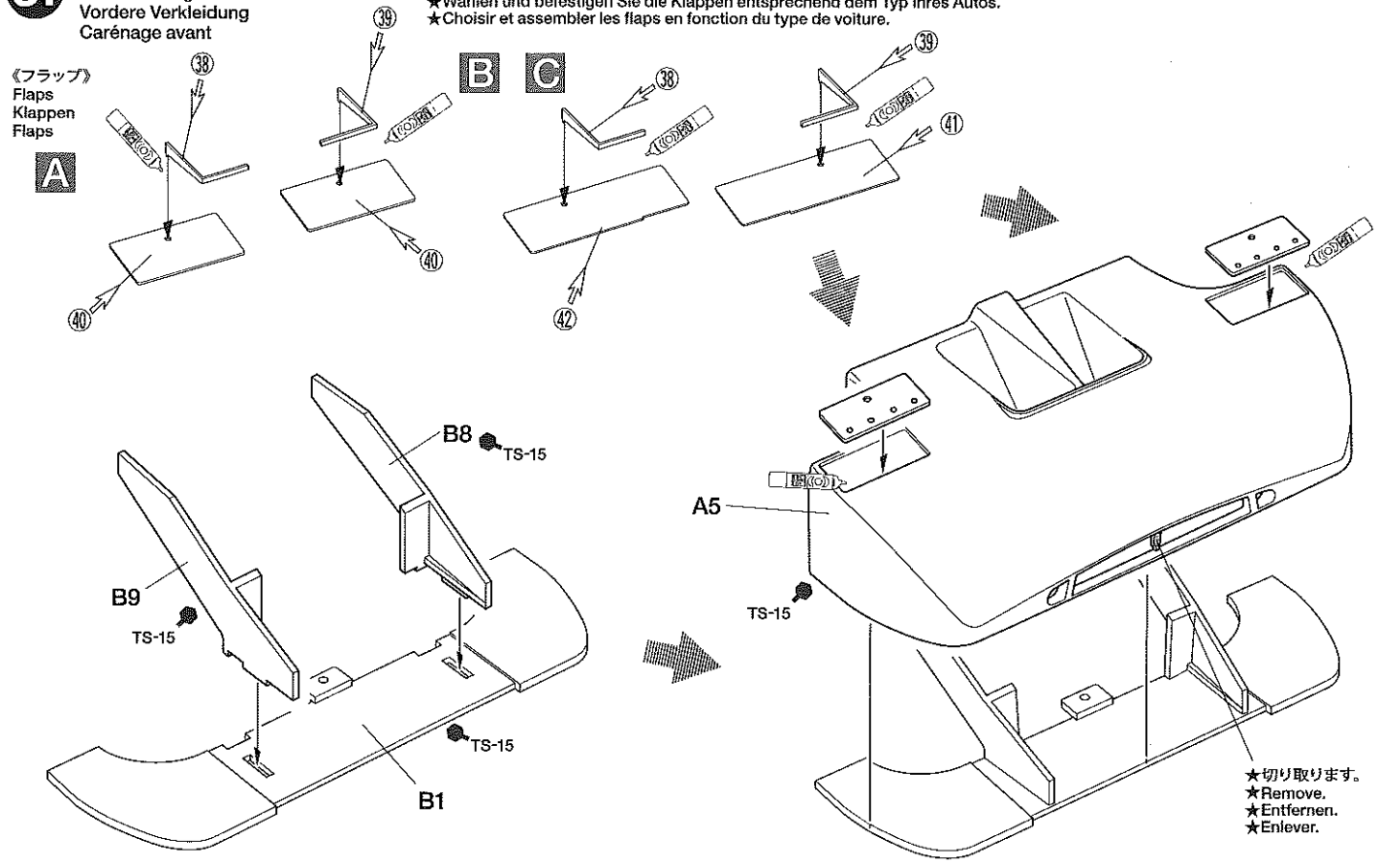


30 ウイングの取り付け
Attaching rear wing
Einbau des hinteren Spoilers
Fixation de l'aileron arrière

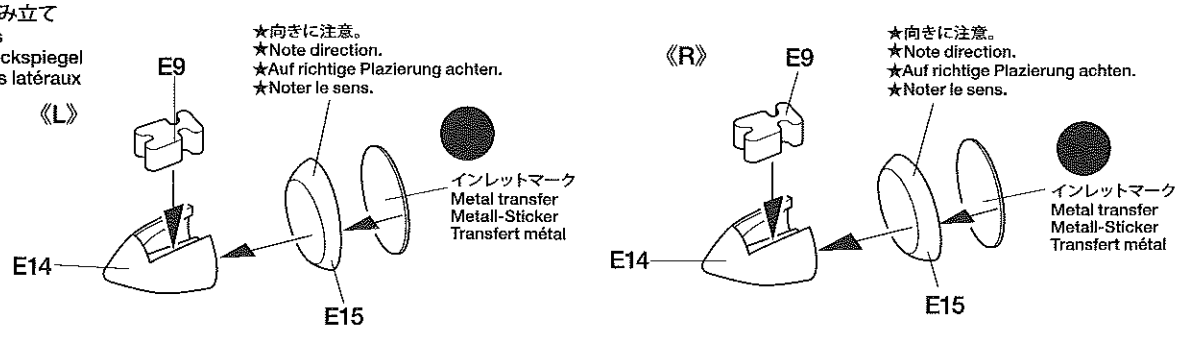


31 フロントカウルの組み立て
Front cowling
Vordere Verkleidung
Carénage avant

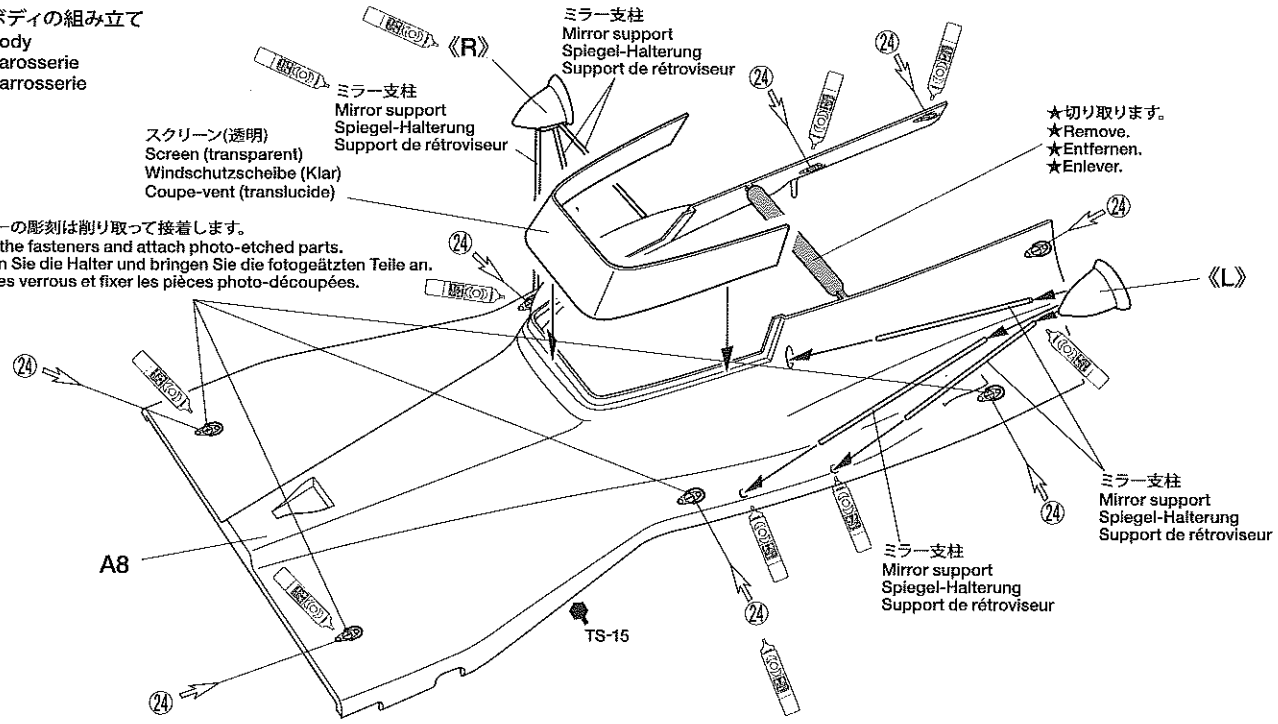
★フラップはマークによって異なります。どちらか組み立てます。
★Select and assemble flaps according to your car type.
★Wählen und befestigen Sie die Klappen entsprechend dem Typ Ihres Autos.
★Choisir et assembler les flaps en fonction du type de voiture.



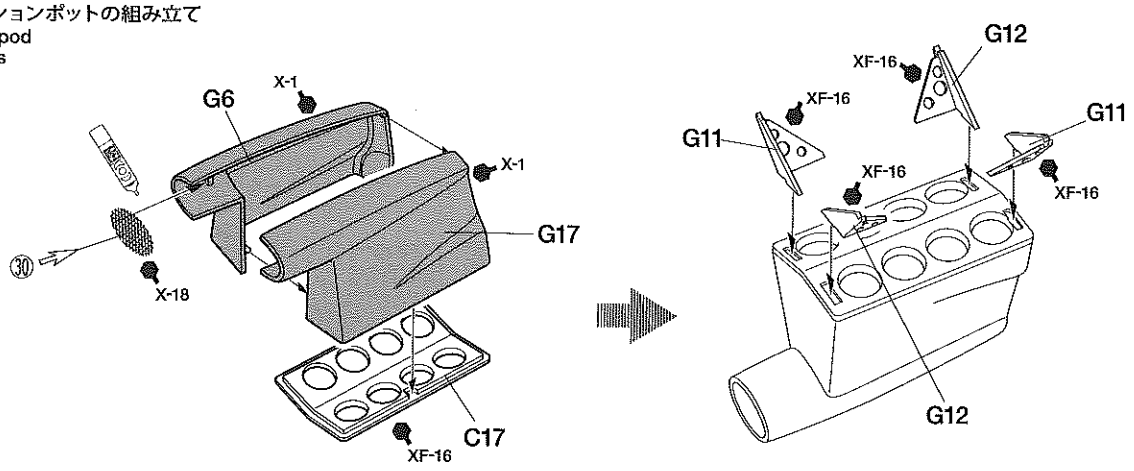
32 ミラーの組み立て
Side mirrors
Seitliche Rückspiegel
Rétroviseurs latéraux



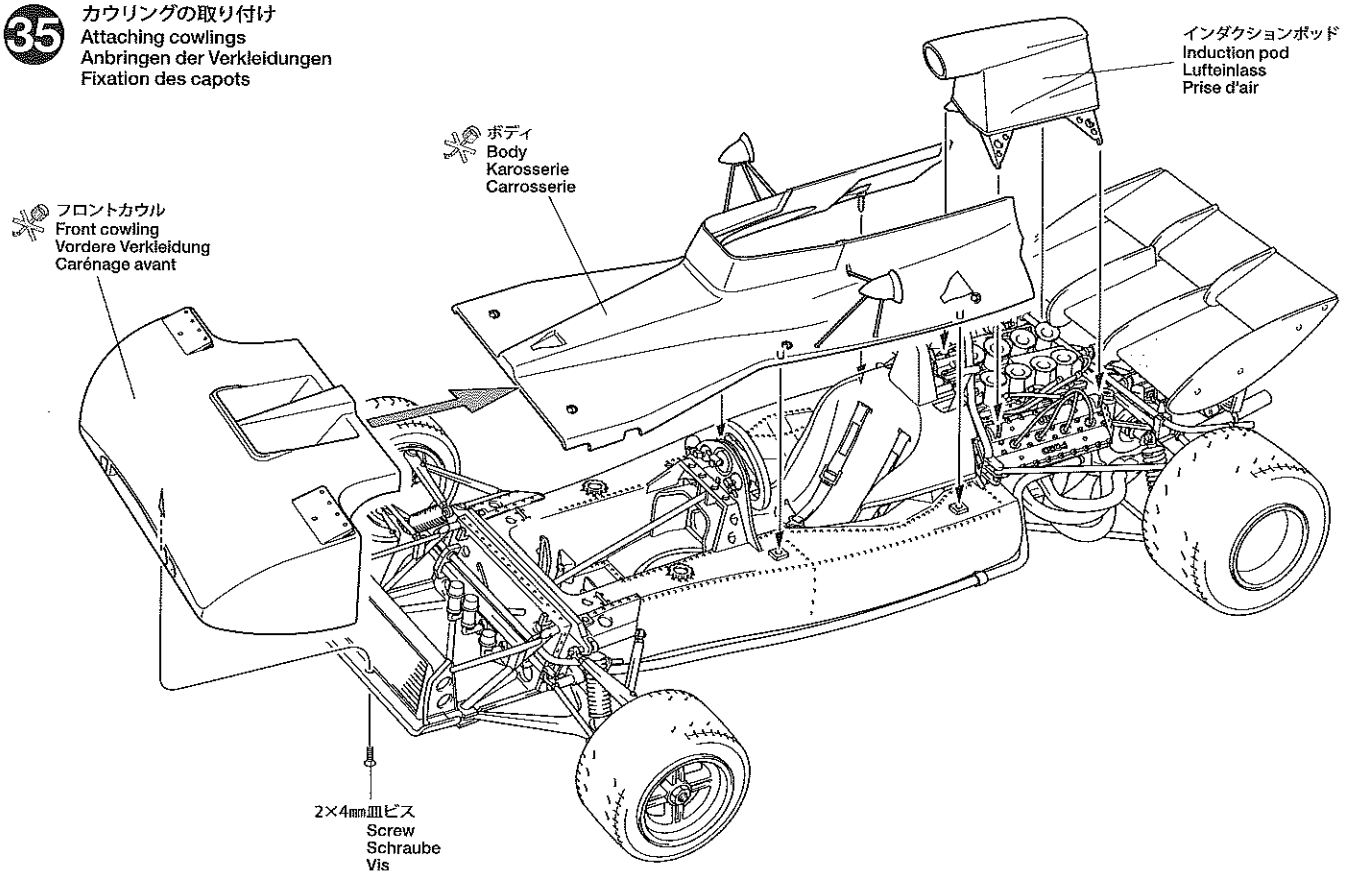
33 ボディの組み立て
Body
Karosserie
Carrosserie



34 インダクションポットの組み立て
Induction pod
Lufteinlass
Prise d'air



35 カウリングの取り付け
Attaching cowlings
Anbringen der Verkleidungen
Fixation des capots



PAINTING

《タイレル００３の塗装

チームが所属する国別のカラー、いわゆるナショナルカラーをまとっていたF1マシンにスポンサーカラーを初めて導入したのは1968年に登場したロータス49でした。その後、他のチームも次々にスポンサーカラーを導入し、F1マシンがいっきにカラフルな衣装を身にまとうようになりました。タイレルチームもその例外ではありません。

1971年シーズンを戦ったタイレル003はフランスの石油会社、エルフのチームカラーとも言うべき濃いブルー1色で塗装され、スポンサーステッカーが所々に貼られたシンプルなものでした。また、オランダGPから採用されたインダクションポッドはブラックカラーで仕上げられ、レースによってはここにドライバー名が書かれました。エンジンやサスペンションなど細部の塗装は説明図中に 🔍 マークとタミヤカラーの色番号で示しましたので、参考にしてください。

《Tyrrell 003 Painting Guide》

Traditionally, F1 cars were painted in the national colors of their teams' countries. When the Lotus 49 became the first car with sponsor colors in 1968, other teams soon followed with colorful liveries of their own, and Tyrrell was no exception. The 1971 Tyrrell 003 was painted in a rich blue color affiliated with French oil company Elf and also featured sponsor logos. The induction pod, used from the Dutch GP onwards, was painted black and featured the name of the driver for each race. Refer to the instruction manual for information on painting details. The 🔍 mark indicates numbers for Tamiya Paint colors.

《Tyrrell 003 Lackieranleitung》

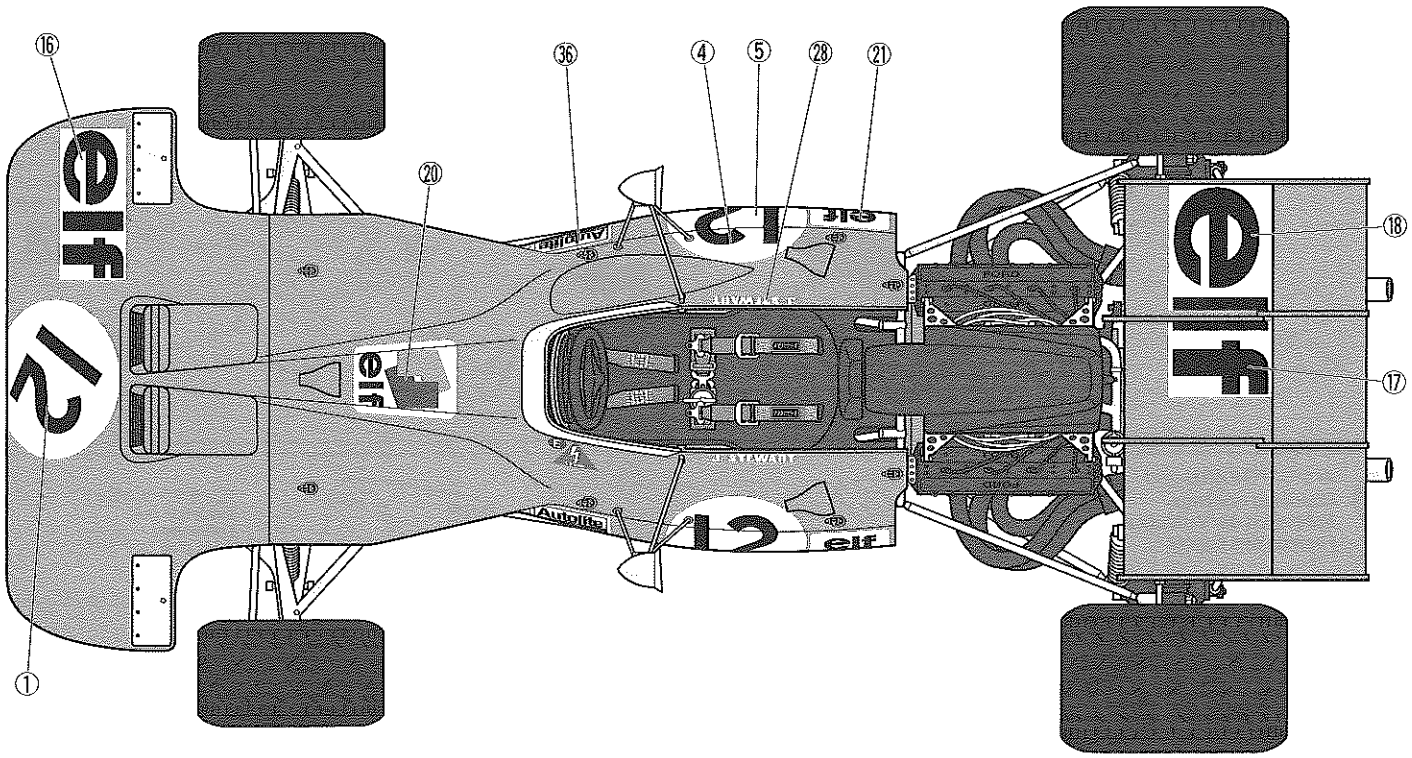
Traditionell wurden F1 Autos in den Nationalfarben der Länder ihres Teams lackiert. Als 1968 der Lotus 49 zum ersten Auto in Sponsoren-Farben wurde, folgten andere Teams bald mit farbigen Outfits ihrer eigenen nach und Tyrrell machte keine Ausnahme. Der 1971er Tyrrell 003 war gemäß der Verbindung zum Französischen Ölkonzern Elf in sattem blau lackiert und besaß auch Sponsoren-Logos. Der Ansaugschacht, welcher ab dem Holländischen GP verwendet wurde, war schwarz lackiert und trug den Namen des Fahrers für das jeweilige Rennen. Beachten Sie die Bauanleitung als Hinweis für die Detailbemalung. Die 🔍 Markierung gibt die Nummern der Tamiya-Lackfarben an.

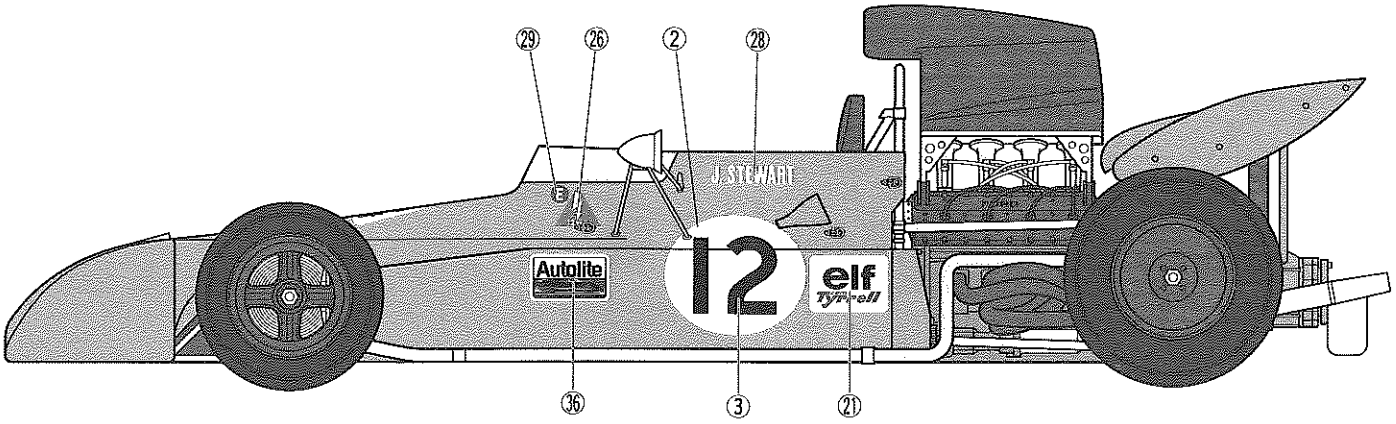
《Guide de Décoration de la Tyrrell 003 》

Traditionnellement, les Formule 1 étaient peintes dans les couleurs nationales des pays des écuries. Après que la Lotus 49 devienne la première voiture aux couleurs de ses sponsors en 1968, les autres écuries suivirent avec des décorations propres, dont Tyrrell. La Tyrrell 003 de 1971 était peinte en bleu de la compagnie pétrolière française Elf et arborait les logos de ses sponsors. La prise d'air utilisée à partir du GP des Pays-Bas était noire et portait le nom du pilote pour chaque course. Se reporter à la notice de montage pour la peinture des détails. Le symbole 🔍 indique la référence de peinture Tamiya à utiliser.

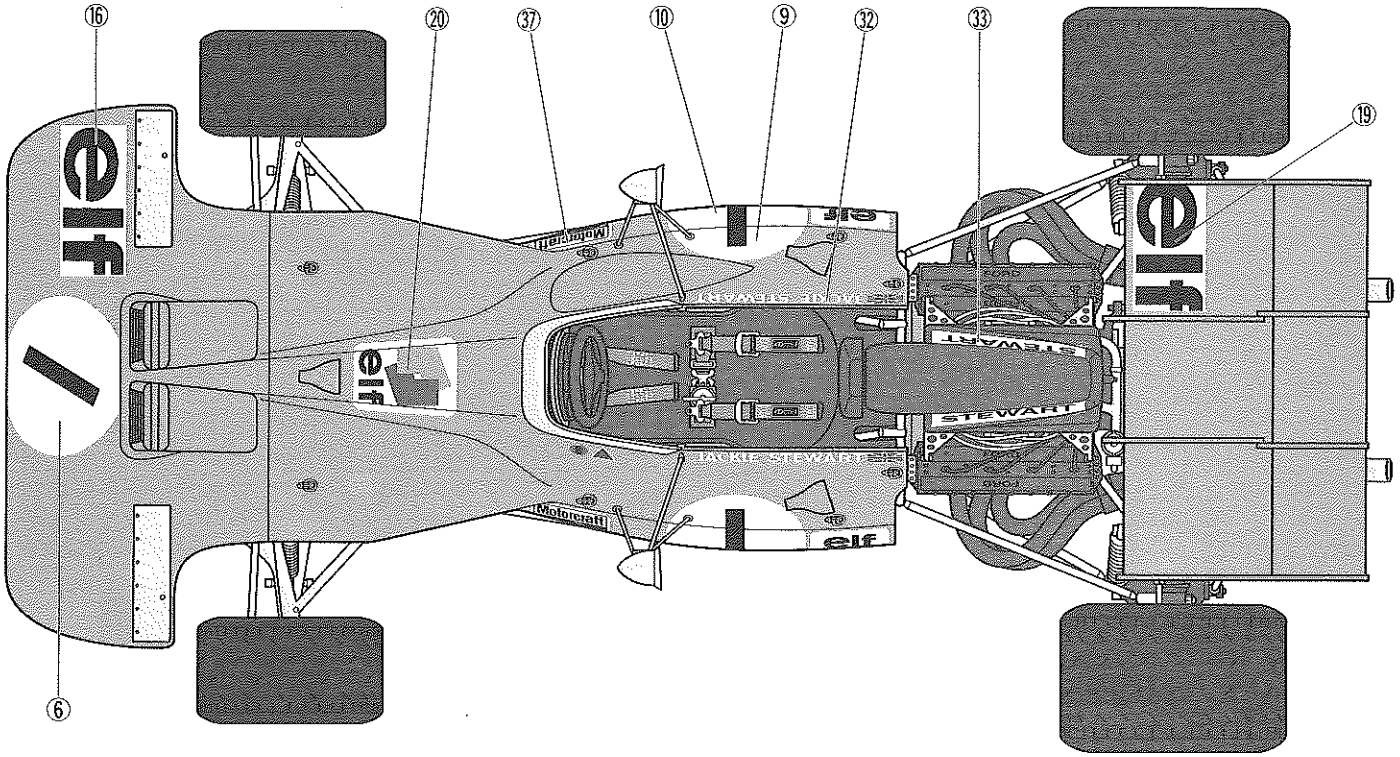
MARKING

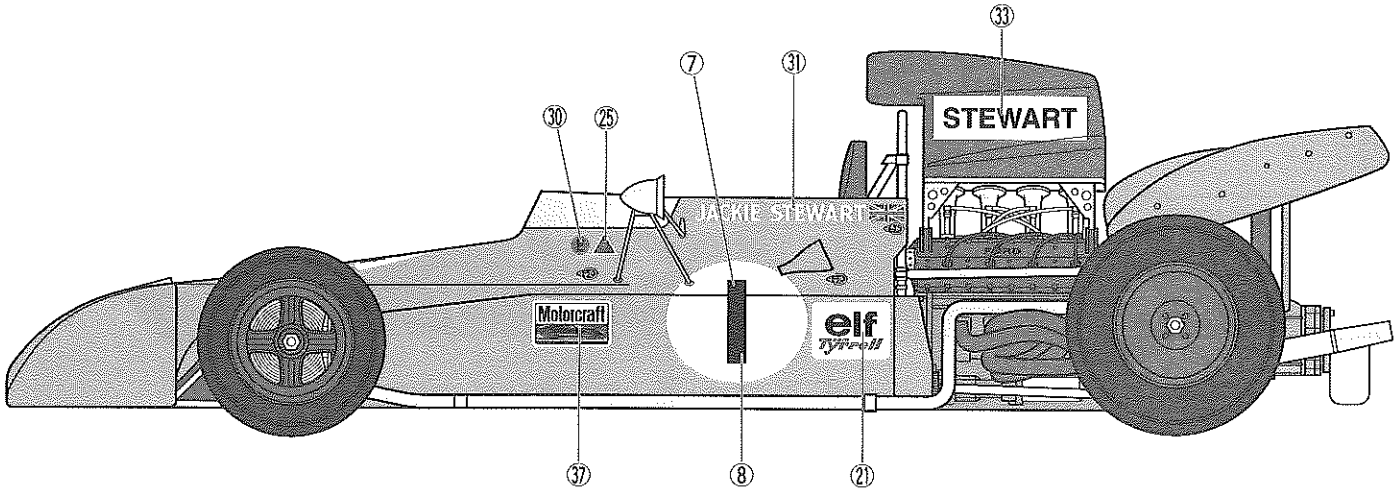
A 《1971年 イギリスGP仕様 No.12 ジャッキー・スチュワート》
No.12 Jackie Stewart, 1971 British GP

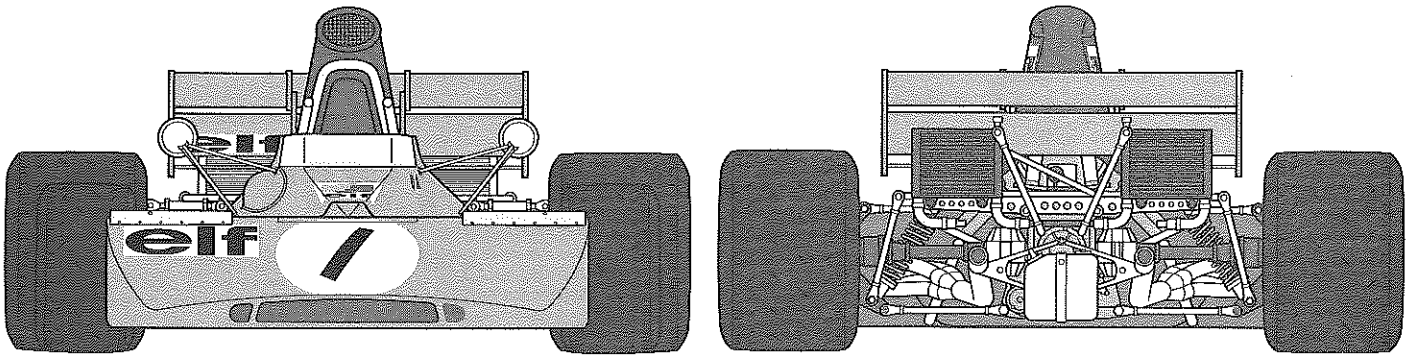




B 《1972年 イギリスGP仕様 No.1 ジャッキー・スチュワート》
No.1 Jackie Stewart, 1972 British GP







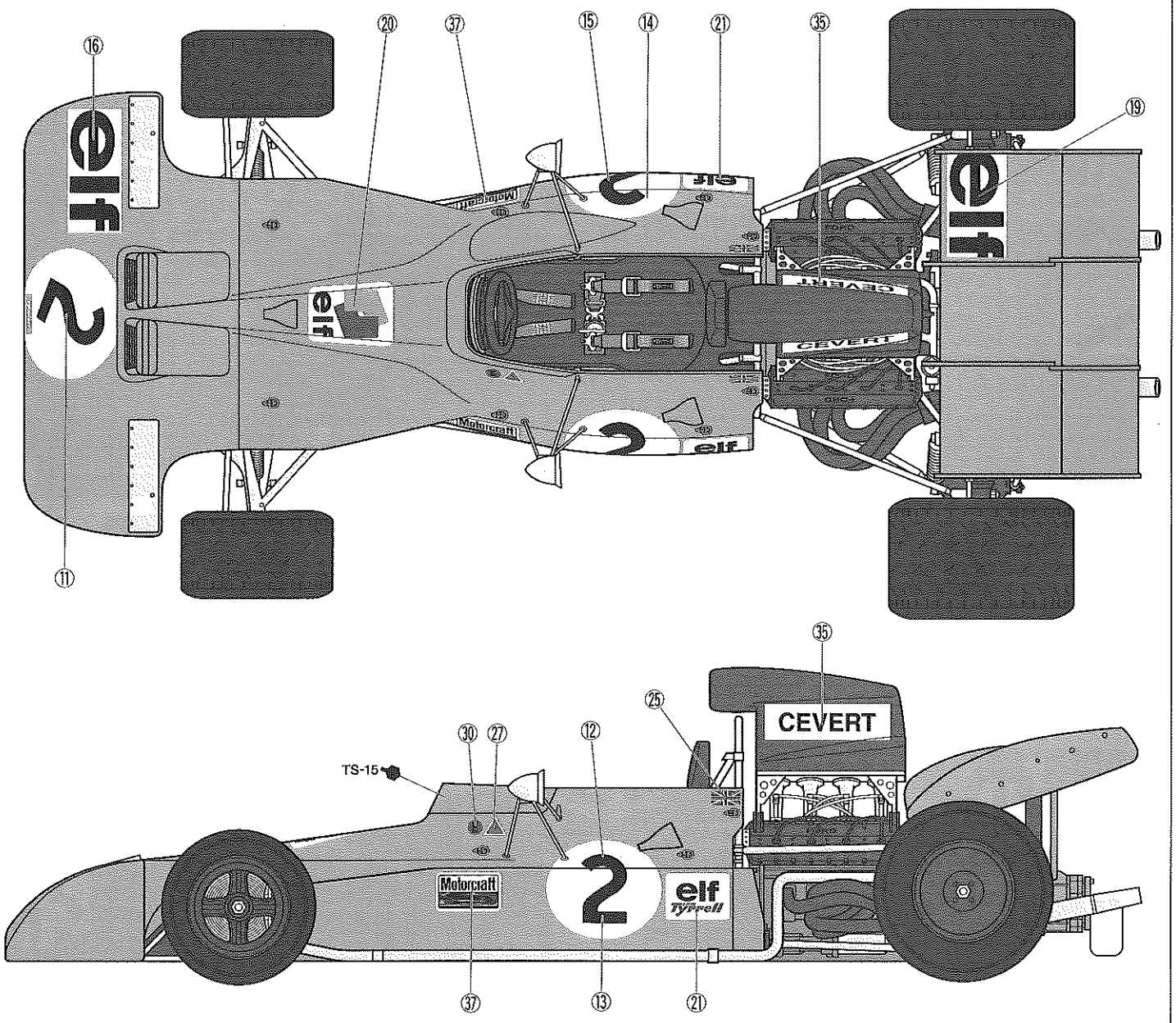
●1971年のチャンピオンマシンとなったタイレル003は、ノーズフラップの形状変更やリヤウイングを3段構成とするなどの空力的なモディファイを受けて翌1972年の中盤まで使用されました。また、カーナンバーは1974年以前は1年を通して固定されていませんでしたが、1972年シーズンはタイレルがチームチャンピオンを獲得したこともあって、J.スチュワートがゼッケン1を、F.セベールがゼッケン2を主に使用しました。

●The 1971 F1 GP championship car, the Tyrrell 003, was used until the middle of the 1972 season, receiving aerodynamic modifications such as improved front nose flaps and a 3-layer rear wing. Prior to 1974, car numbers sometimes changed according to the race, but Stewart and Cevert raced in the No.1 and No.2 cars respectively during the 1972 season because Tyrrell won the constructor's championship in 1971.

●Das GP-Meisterschaftsauto der 1971er F1, der Tyrrell 003, wurde bis Mitte der 1972er Saison gefahren, erhielt aber aerodynamische Veränderungen wie verbesserte Klappen an der Fahrzeugnase und einen 3-lagigen Heckflügel. Vor 1974 änderten sich die Fahrzeugnummern manchmal von Rennen zu Rennen, aber Stewart und Cevert fuhren die Autos Nr.1 beziehungsweise Nr.2 während der 1972er Saison, da Tyrrell 1971 die Konstrukteurs-Meisterschaft gewonnen hatte.

●La Tyrrell 003 du Championnat F1 1971 fut utilisée jusqu'au milieu de la saison 1972, recevant des modifications aérodynamiques telles des flaps de pointe avant améliorés et un aileron arrière triplan. Avant 1974, les numéros de course changeaient parfois en fonction du GP mais Stewart et Cevert pilotèrent respectivement les voitures N°1 et N°2 durant la saison 1972, Tyrrell ayant remporté le Championnat 1971.

C 《1972年 南アフリカGP予選仕様 N0.2 フランソワ・セベール》
No.2 François Cevert, 1972 South Africa GP Qualifying Race



部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわした方は、このステッカーが貼られたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。

①《郵便振替のご利用法》
郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株) タミヤでお振込ください。

②《代金引換のご利用法》
パーツ代金に加えて代引き手数料 (315円) をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

③《タミヤカードのご利用法》
タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡市駿河区恩田原3-7
株式会社タミヤ カスタマーサービス

《お問い合わせ電話番号》 静岡 054-283-0003
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)
営業時間/平日 ▶8:00～20:00 土、日、祝日▶8:00～17:00

《カスタマーサービスアドレス》
http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm

TAMIYA

1/12
Big Scale Racing Car
www.tamiya.com

1/12 タイレル003 (エッチングパーツ付き) ITEM 12039

★価格は予告なく変更となる場合があります。

部品名	価格	部品コード
ボディ下部	660円	9331063
Aパーツ	710円	9001488
Bパーツ	730円	0001728
Cパーツ	710円	0001729
Dパーツ	780円	9001491
Eパーツ	780円	9001492
Fパーツ	700円	0001732
Gパーツ	710円	0001733
Hパーツ	500円	0001734
透明部品	400円	0441098
エッチングパーツ	2,000円	9401368
タイヤ袋詰(金具、ビニールパイプ含む)	1,500円	9401367
マーク	720円	1401262
インレットマーク	290円	1421559
シートベルト	220円	1401251
説明図	450円	1051755

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

Parts code	ITEM 12039
9331063	Lower Body
9001488	A Parts
0001728	B Parts
0001729	C Parts
9001491	D Parts
9001492	E Parts
0001732	F Parts
0001733	G Parts
0001734	H Parts
0441098	Transparent Parts
9401368	Photo-Etched Parts
9401367	Tire Bag
1401262	Decal
1421559	Metal Transfer
1401251	Seat Belt
1051755	Instructions