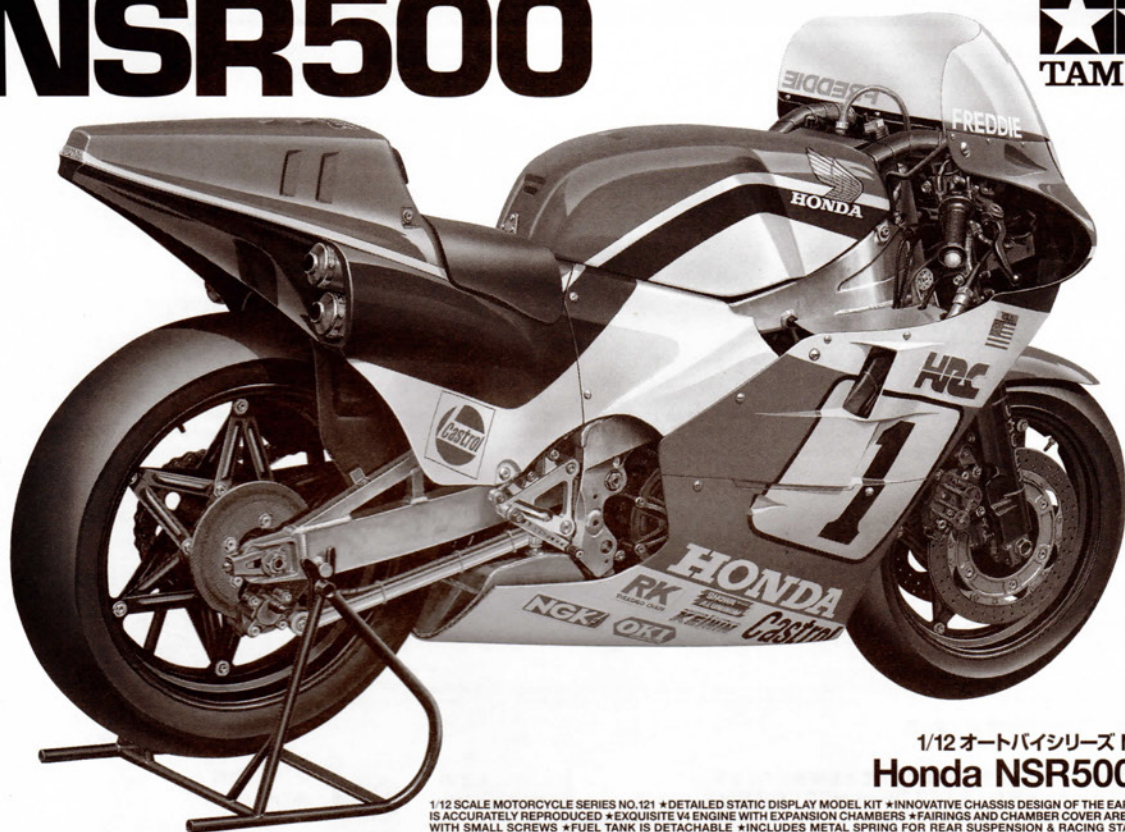


NSR500



1/12 オートバイシリーズ NO.121 Honda NSR500 '84

1/12 SCALE MOTORCYCLE SERIES NO.121 ★ DETAILED STATIC DISPLAY MODEL KIT ★ INNOVATIVE CHASSIS DESIGN OF THE EARLY NSR500 IS ACCURATELY REPRODUCED ★ EXQUISITE V4 ENGINE WITH EXPANSION CHAMBERS ★ FAIRINGS AND CHAMBER COVER ARE ATTACHED WITH SMALL SCREWS ★ FUEL TANK IS DETACHABLE ★ INCLUDES METAL SPRING FOR REAR SUSPENSION & RACING STAND PARTS

READ BEFORE ASSEMBLY

注意 ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●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。

CAUTION ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●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.

VORSICHT ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Fall sein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

PRECAUTIONS ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●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.

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-8 ●イタリアンレッド / Italian red / Italienisches Rot / Rouge Italien
- TS-26 ●ビュアーホワイト / Pure white / Glanz Weiß / Blanc pur
- TS-30 ●シルバーリーフ / Silver leaf / Met. Silber / Aluminium
- X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir
- X-2 ●ホワイト / White / Weiß / Blanc

- X-11 ●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé
- X-14 ●スカイブルー / Sky blue / Himmelblau / Bleu ciel
- X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné
- X-31 ●チタンゴールド / Titanium gold / Titan-Gold / Titane doré
- X-32 ●チタンシルバー / Titanium silver / Titan-Silber / Titane argenté
- X-33 ●ブロンズ / Bronze / Bronze / Bronze

- 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-6 ●コッパー / Copper / Kupfer / Cuivre
- XF-24 ●ダークグレイ / Dark grey / Dunkelgrau / Gris foncé
- 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
- XF-85 ●ラバーブラック / Rubber Black / Gummischwarz / Noir Caoutchouc

RECOMMENDED TOOLS

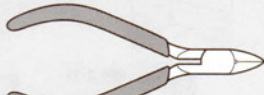
《用意する工具》

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



ハサミ
Scissors
Schere
Ciseaux



ナイフ
Modeling knife
Modelliermesser
Couteau de modélisme



ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes

ATTENTION!
DETAIL-UP
PARTS
NOT INCLUDED

★オプションパーツは、組み立てた後からでは組み込むことができません。オプションパーツを組み付ける方は、組み立てる前にご用意ください。

★This instruction manual also indicates attachment steps for separately available detail-up parts and rider figure.

★Dieses Anleitungs-Handbuch beschreibt auch die Schritte zum Anbringen getrennt erhältlicher Zusatz-Details und der Fahrerfigur.

★La notice de montage indique aussi les étapes d'adaptation du set de détails et de la figurine du pilote disponibles séparément.

●1/12 Honda NSR500 '84 フロントフォークセット / Honda NSR500 '84 FRONT FORK SET (ITEM12651)

《接着剤使い分け》

Using different types of cements.

タミヤセメント
Tamiya Cement



★普通の部品の接着用。
★Use for general parts.
★Zu verwenden bei allgemeinen Teilen.
★Utilisez cette colle pour les pièces en général.

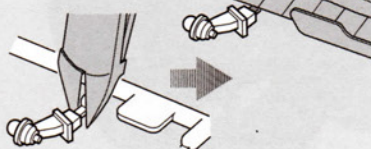
タミヤセメント
(流し込みタイプ)
Tamiya
Extra Thin Cement



★細かな部品、目立たせたくない場所用。
★Use for small parts and/or areas where a cleaner finish is desired.
★Zu verwenden bei kleinen Teilen und/oder Bereichen, wo besonders saubere Oberfläche gewünscht ist.
★Utilisez cette colle pour des petites pièces et/ou des pièces pour lesquelles une finition détaillée est requise.

《部品の切り取り》 Cutting off parts

★部品はニッパーを図の向きにあて、ていねいに切り取り、切り口はカッターナイフできれいにします。
★Cut off parts using side cutters and flatten using modeling knife.
★Die Teile mit einem Seidenschneider abzwicken und Grat mit Modellbaumesser glätten.
★Détacher les pièces au moyen de pinces coupantes et aplatir avec un couteau de modélisme.



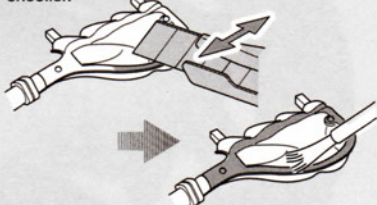
《部品の取り付け位置を確認する》 Test Fitting

★一度部品を仮に組み合わせて(仮組)みて、接着面を確認します。
★Attach parts temporarily to confirm cement position prior to apply cement.
★Die Teile vorübergehend anbringen, um vor dem Klebstoffauftrag die Klebestellen zu erkennen.
★Fixer temporairement les pièces pour s'assurer de leur placement correct avant d'appliquer la colle.



《メッキをはがす》 Removing metal plating

★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。
★Remove plating from areas to be cemented.
★An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
★Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.



《塗料の使い分け》

Using different types of paints

★重ね塗りするときは塗料の種類によって塗る順番があります。かならずラッカー系塗料(タミヤスプレー)→アクリル塗料→エナメル塗料の順番で塗装してください。
★When painting, never apply lacquer paints over enamel/acrylic paints. It could harm the painted surface. Paint lacquer first, then acrylic, followed by enamel.
★Beim Lackieren niemals Lackfarben über Acrylfarben auftragen. Die bereits lackierte Fläche könnte beschädigt werden. Zuerst Lackfarbe, dann Acrylfarbe, als letztes Emailack auftragen.
★Ne jamais appliquer une peinture laquée par dessus une peinture enamel ou acrylique, au risque de d'endommager la surface peinte. Peindre la laque en premier, puis l'acrylique, puis l'enamel.



ラッカー系塗料
Lacquer paints



アクリル塗料
Acrylic paints



エナメル塗料
Enamel paints

部品全体の塗装に使用。
Use for overall painting.
Für gesamte Lackierung zu verwenden.
Utiliser pour la peinture générale.

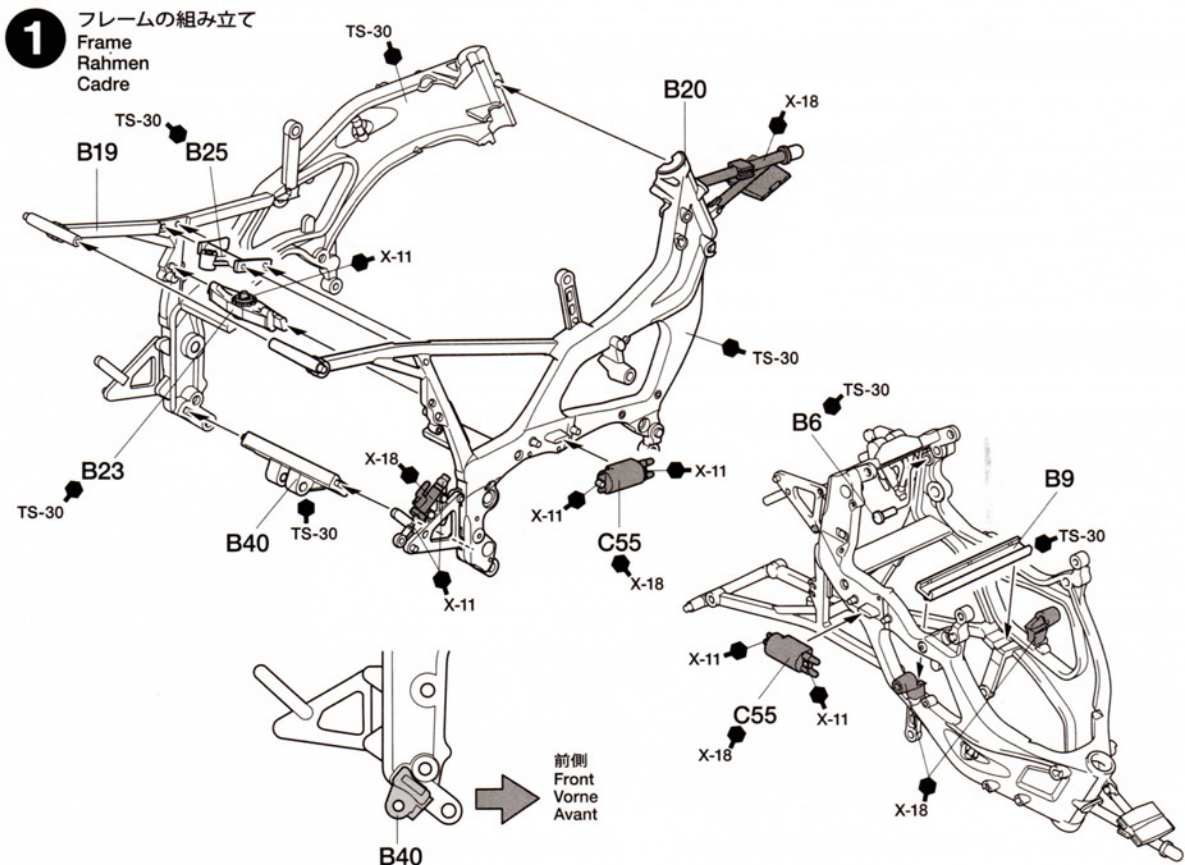
広めの面積の塗装に使用。
Use for large areas.
Für große Flächen einsetzen.
Utiliser sur les grandes surfaces.

細部の塗装やヨゴシに使用。
Use for small areas and weathering.
Für kleine Bereiche und Verwitterung einsetzen.
Utiliser sur les petites surfaces et le vieillissement.

このマークの場所ではディテールアップパーツセットがご利用出来ます。別にお買い求めください。
This mark indicates instruction for detailing parts separately available.
Diese Markierung verweist auf die Anleitung für die getrennt erhältlichen Feindetailierungs-Teile.
Ce symbole indique de se reporter à la notice des pièces d'amélioration disponibles séparément.

●1/12 Honda NSR500 '84 フロントフォークセット / Honda NSR500 '84 FRONT FORK SET (ITEM12651)

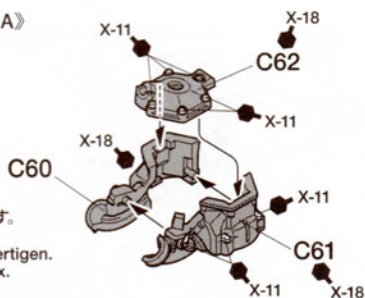
ASSEMBLY



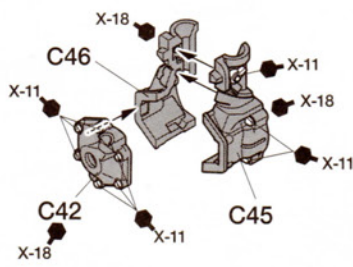
2 シリンダーの組み立て Cylinders Zylinder Cylindres

《シリンダーA》
Cylinder A
Zylinder A
Cylindre A

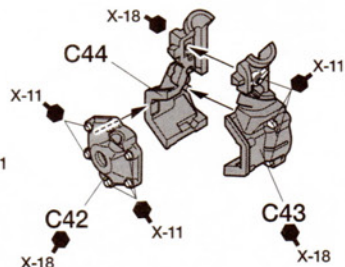
- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.



《シリンダーB》
Cylinder B
Zylinder B
Cylindre B



《シリンダーC》
Cylinder C
Zylinder C
Cylindre C

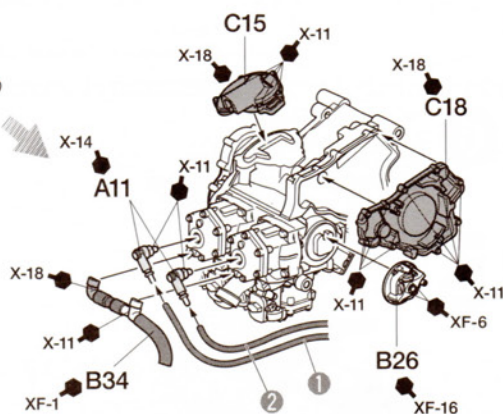
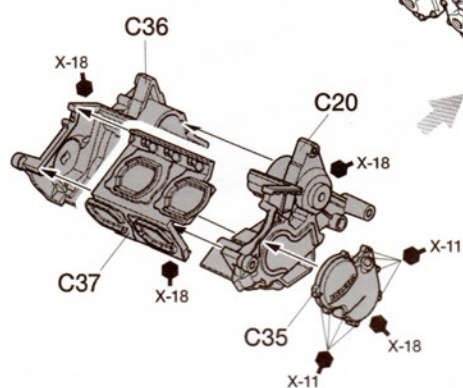


3 エンジンの組み立て Engine Motor Moteur

シリンダーA
Cylinder A
Zylinder A
Cylindre A

シリンダーB
Cylinder B
Zylinder B
Cylindre B

シリンダーC
Cylinder C
Zylinder C
Cylindre C

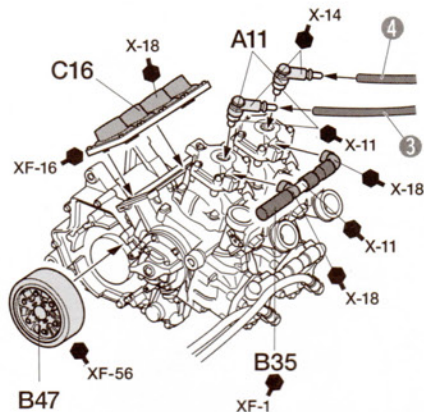
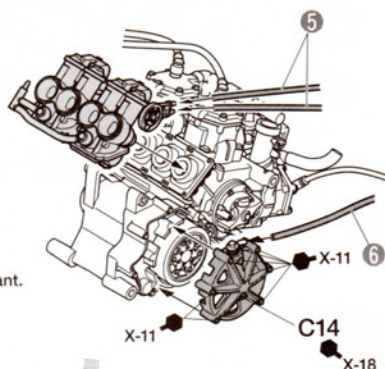
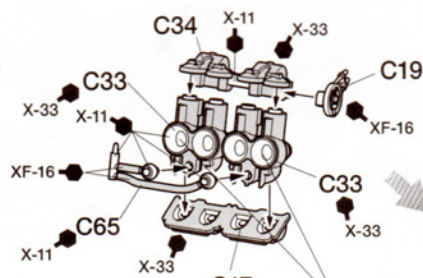


《ビニールパイプ》
Vinyl tubing
Vinylschlauch
Tube vinyle

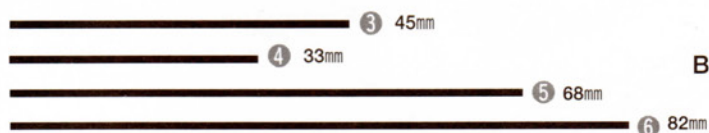
- ★必要な長さに切って使用します。
- ★Cut to required length.
- ★Auf benötigte Länge schneiden.
- ★Couper une longueur requise.



4 キャブレターの取り付け Attaching carburetors Anbringung der Vergaser Fixation des carburateurs

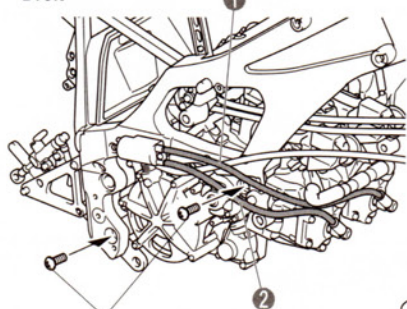


- ★ファンネルネットここで取り付けます。
- ★Attach funnel covers at this point.
- ★Verkleidung der Luftrichter anbringen.
- ★Fixer les grilles de prises d'air maintenant.



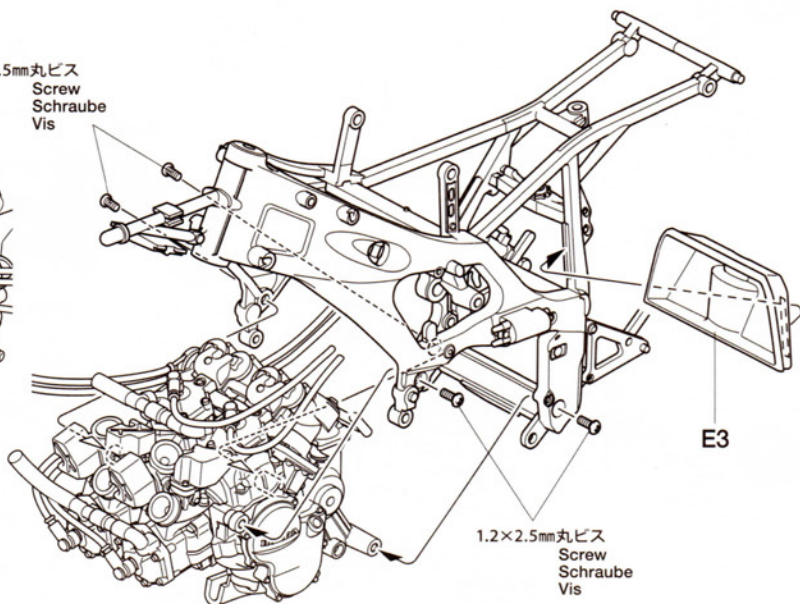
5 エンジンの取り付け Attaching engine Motor-Einbau Mise en place du moteur

《右側》
Right
Rechts
Droit



1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

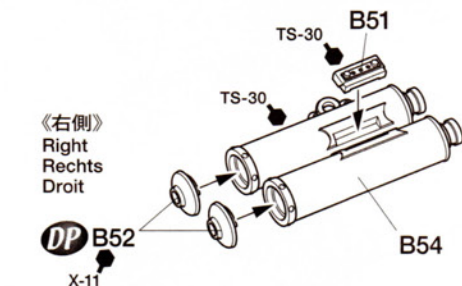
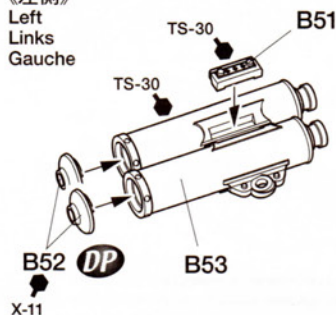


E3

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

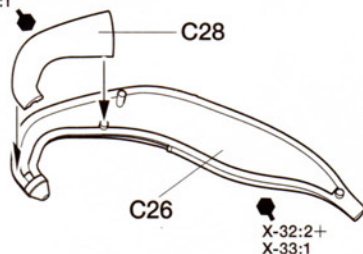
6 マフラーの組み立て Exhaust assembly Zusammenbau des Auspuffs Assemblage des échappements

《左側》
Left
Links
Gauche



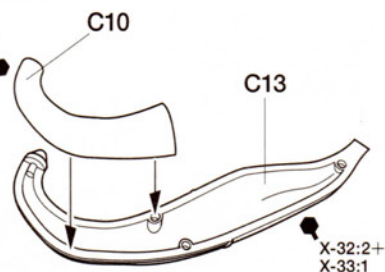
《チャンバーA》
Exhaust chamber A
Auspuff-Kammer A
Bloc d'échappement A

X-32:2+
X-33:1



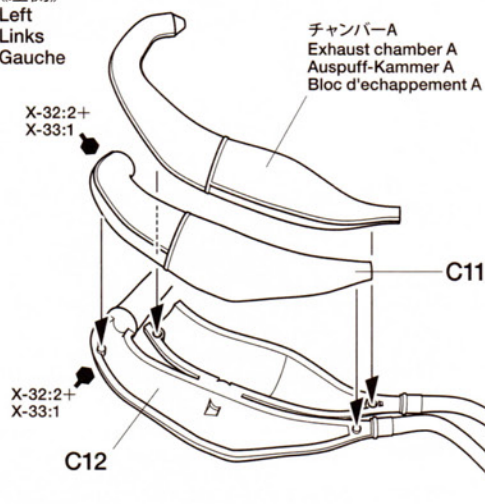
《チャンバーB》
Exhaust chamber B
Auspuff-Kammer B
Bloc d'échappement B

X-32:2+
X-33:1



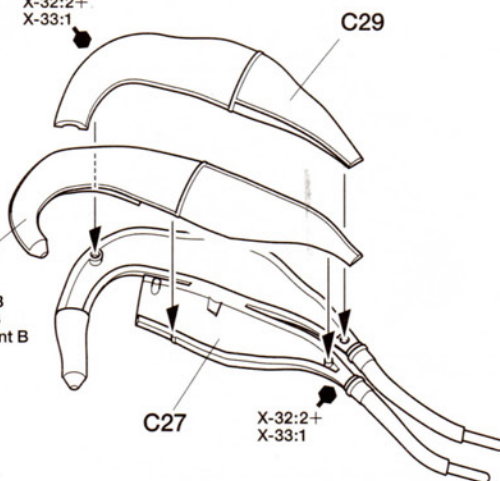
7 チャンバーの組み立て Exhaust chamber Auspuff-Kammer Bloc d'échappement

《左側》
Left
Links
Gauche



《右側》
Right
Rechts
Droit

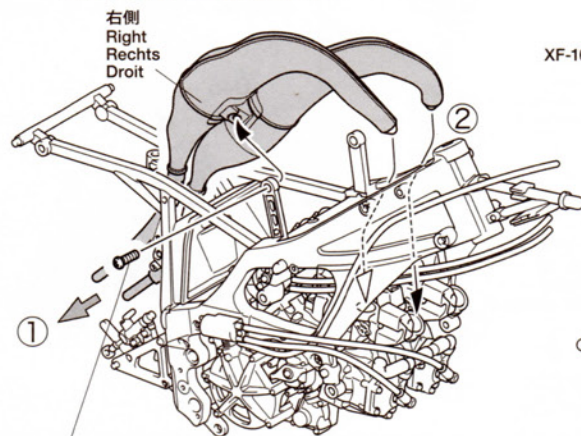
X-32:2+
X-33:1



チャンバーB
Exhaust chamber B
Auspuff-Kammer B
Bloc d'échappement B

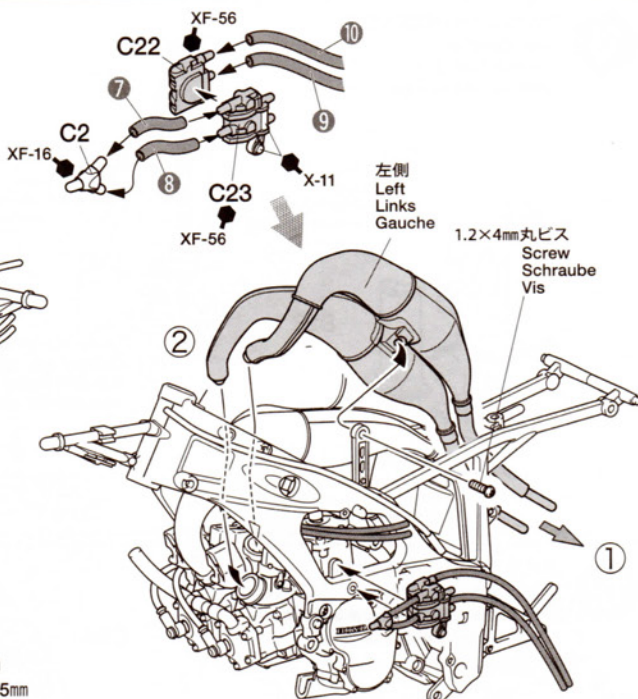
X-32:2+
X-33:1

8 チャンバーの取り付け Exhaust installation Einbau des Auspuffrohrs Mise en place des échappement

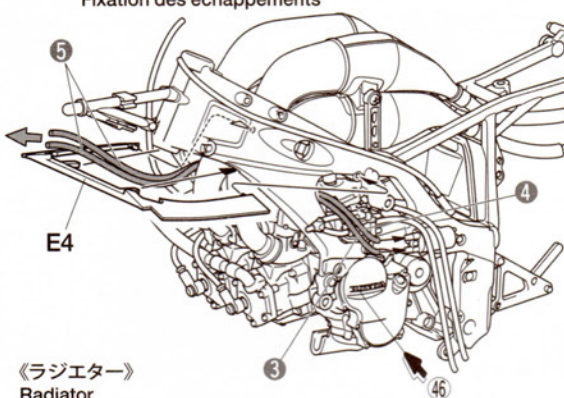


1.2×4mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

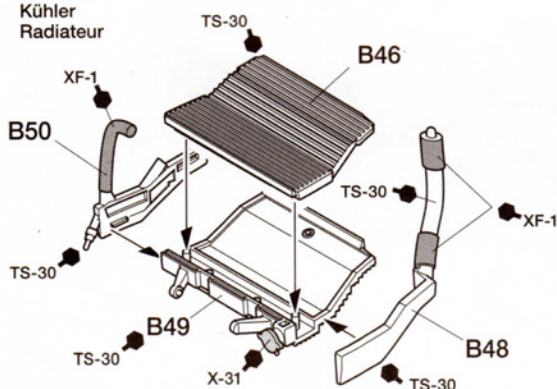
7 5mm
8 6mm
9 22mm
10 25mm



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



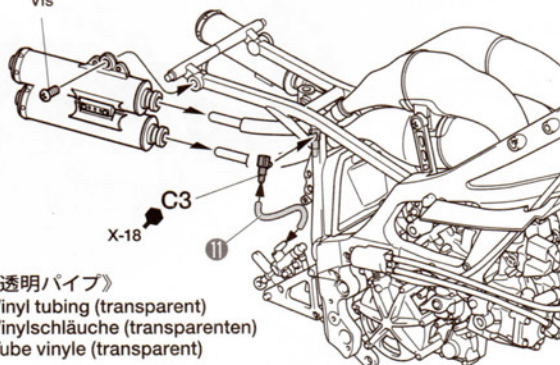
《ラジエター》
Radiator
Kühler
Radiateur



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

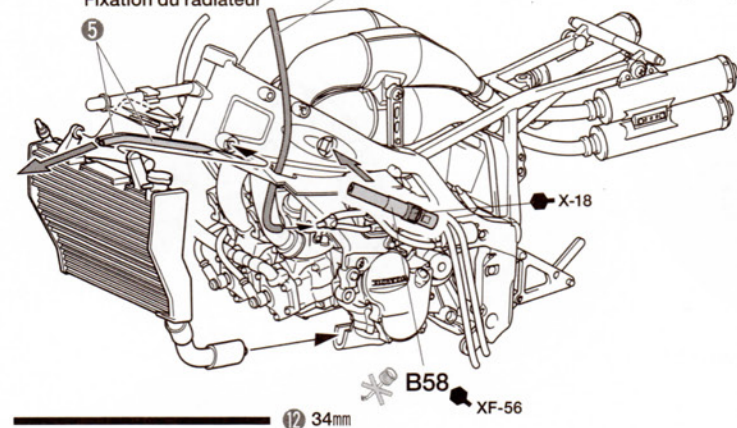
1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

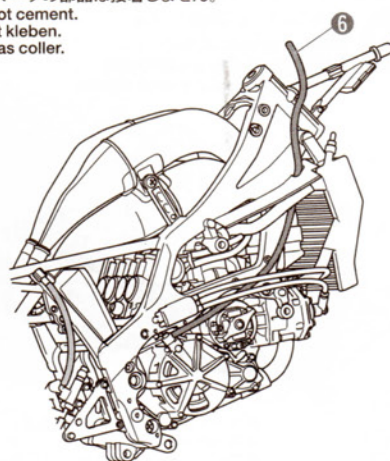


20mm

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

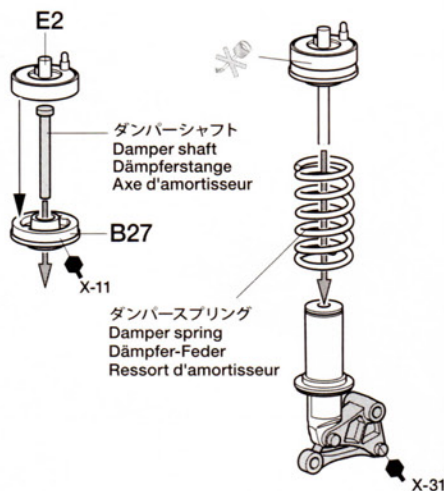


このマークの部品は接着しません。
Do not cement.
Nicht kleben.
Ne pas coller.

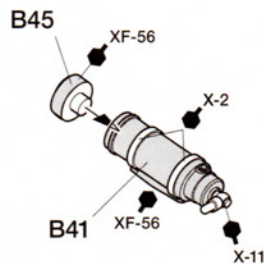


11

リヤダンパーの組み立て
Rear damper
Hinterer Dämpfer
Amortisseur arrière

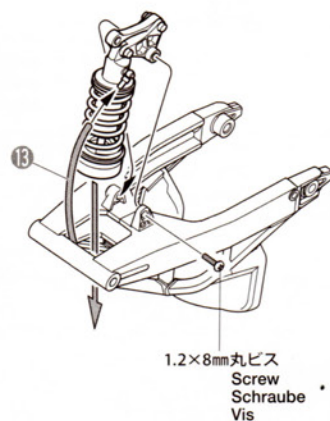


《サスペンションリザーブタンク》
Suspension reserve tank
Aufhängungs-Reservebehälter
Réservoir de secours de suspension.



12

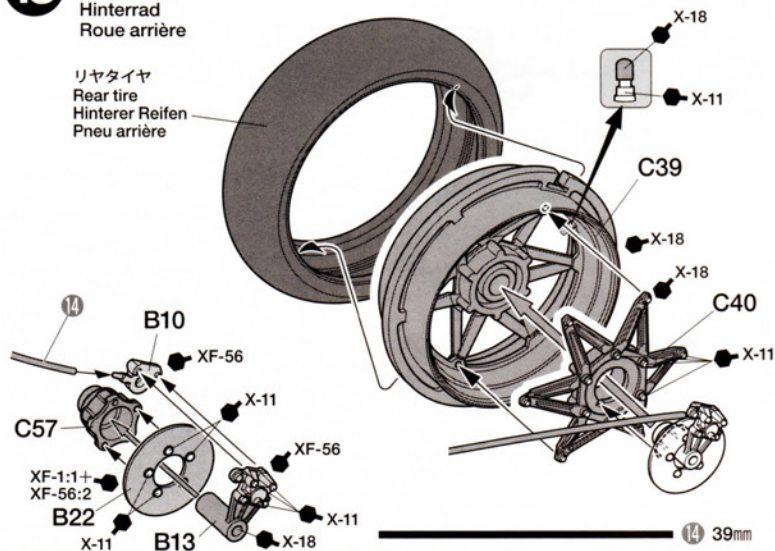
スイングアームの組み立て
Swing arm assembly
Zusammenbau des Schwingarms
Assemblage du bras oscillant



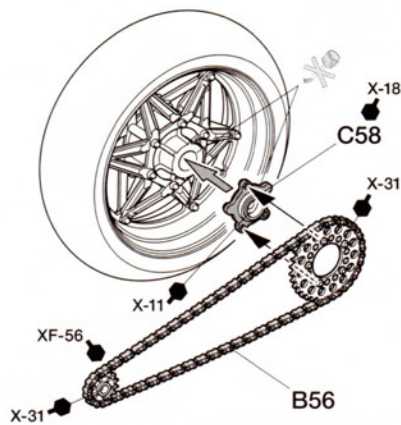
13

リヤホイールの組み立て
Rear wheel
Hinterrad
Roue arrière

リヤタイヤ
Rear tire
Hinterer Reifen
Pneu arrière

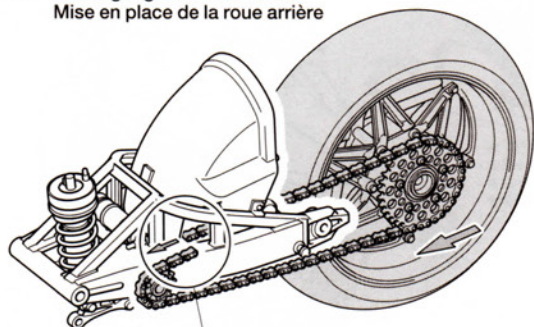


《チェーンの取り付け(左側)》
Attaching chain (left side)
Anbringung der Kette (links)
Fixation de la chaîne (côté gauche)

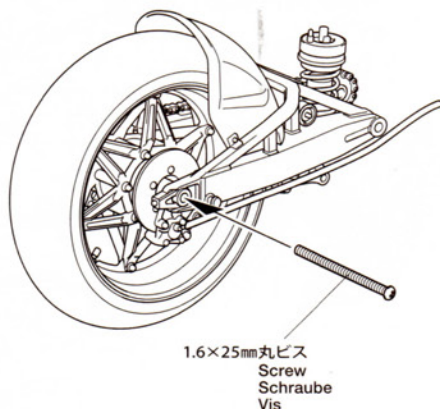


14

リヤホイールの取り付け
Attaching rear wheel
Anbringung des Hinterrades
Mise en place de la roue arrière



★チェーンの切れ目から通します。
★Attach chain as shown.
★Die Kette wie abgebildet anbringen.
★Fixer la chaîne comme montré.



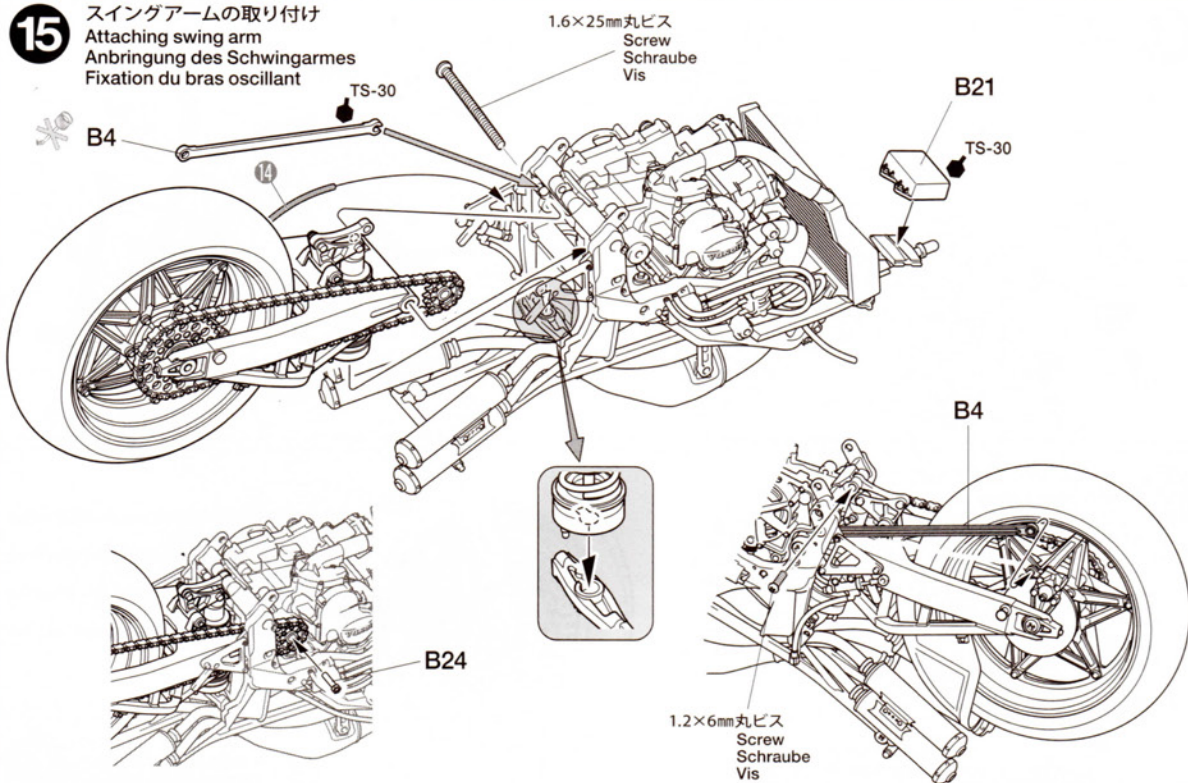
15

スイングアームの取り付け

Attaching swing arm

Anbringung des Schwingarmes

Fixation du bras oscillant



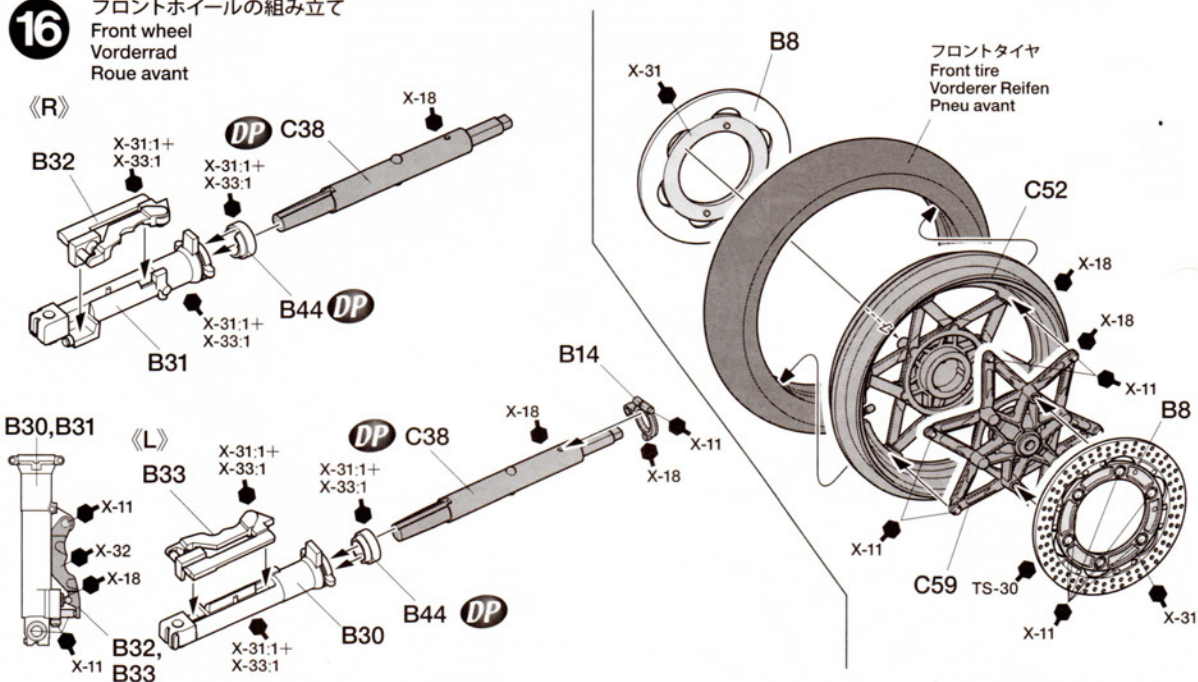
16

フロントホイールの組み立て

Front wheel

Vorderrad

Roue avant



17

フロントフォークの組み立て

Front fork

Vordere Gabel

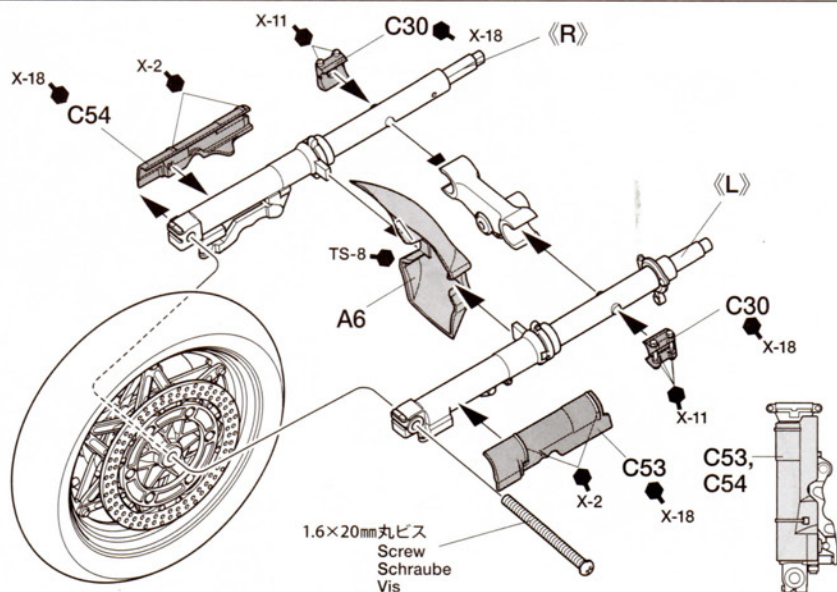
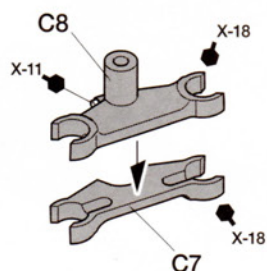
Fourche avant

《アンダーステム》

Under stem

Unterstamm

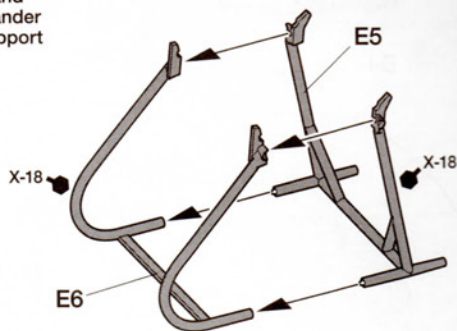
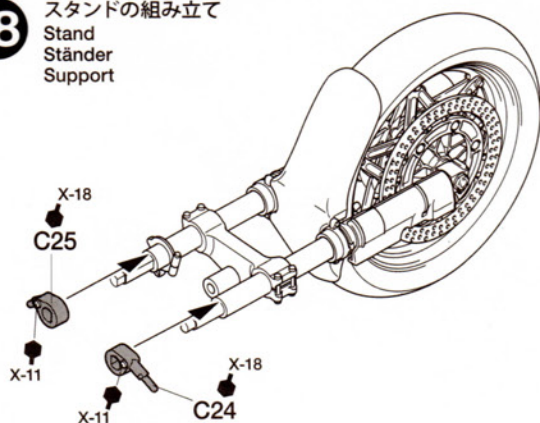
Entretoise de fourche



18

スタンドの組み立て Stand Ständer Support

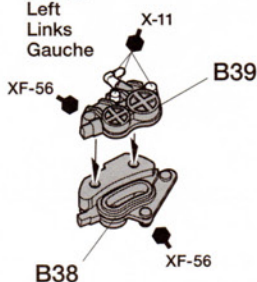
《スタンド》 Stand Ständer Support



19

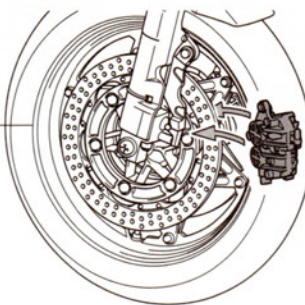
キャリパーの取り付け Attaching calipers Anbringung den Bremszylinder Fixation de l'étrier de frein

《左側》 Left Links Gauche



1

《左側》 Left Links Gauche



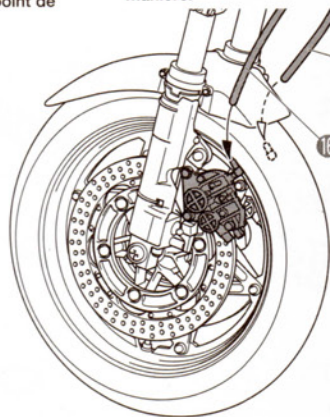
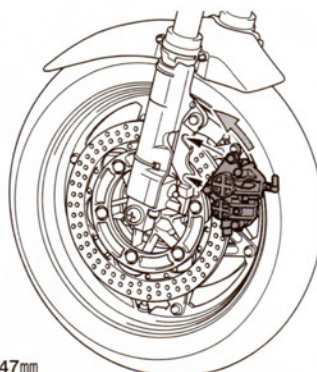
- ★キャリパーを斜めから滑り込ませるようにはめ込みます。
- ★Slip caliper onto the brake disc from the side.
- ★Bremszylinder über die Bremsscheibe streifen.
- ★Glisser l'étrier sur le disque de frein par le côté.

2

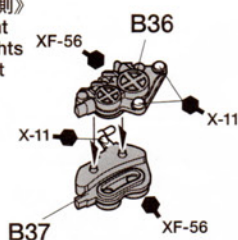
- ★キャリパーを回しながら取り付け位置に接着します。
- ★Once on, slide caliper into attachment position.
- ★Bremszylinder im Anbringungs-Position schieben.
- ★Une fois inséré, glisser l'étrier jusqu'à son point de fixation.

3

- ★右側も同様にに取り付けます。
- ★Attach other side in the same manner.
- ★Die andere Seite auf gleiche Weise anbringen.
- ★Fixer l'autre côté de la même manière.



《右側》 Right Rechts Droit

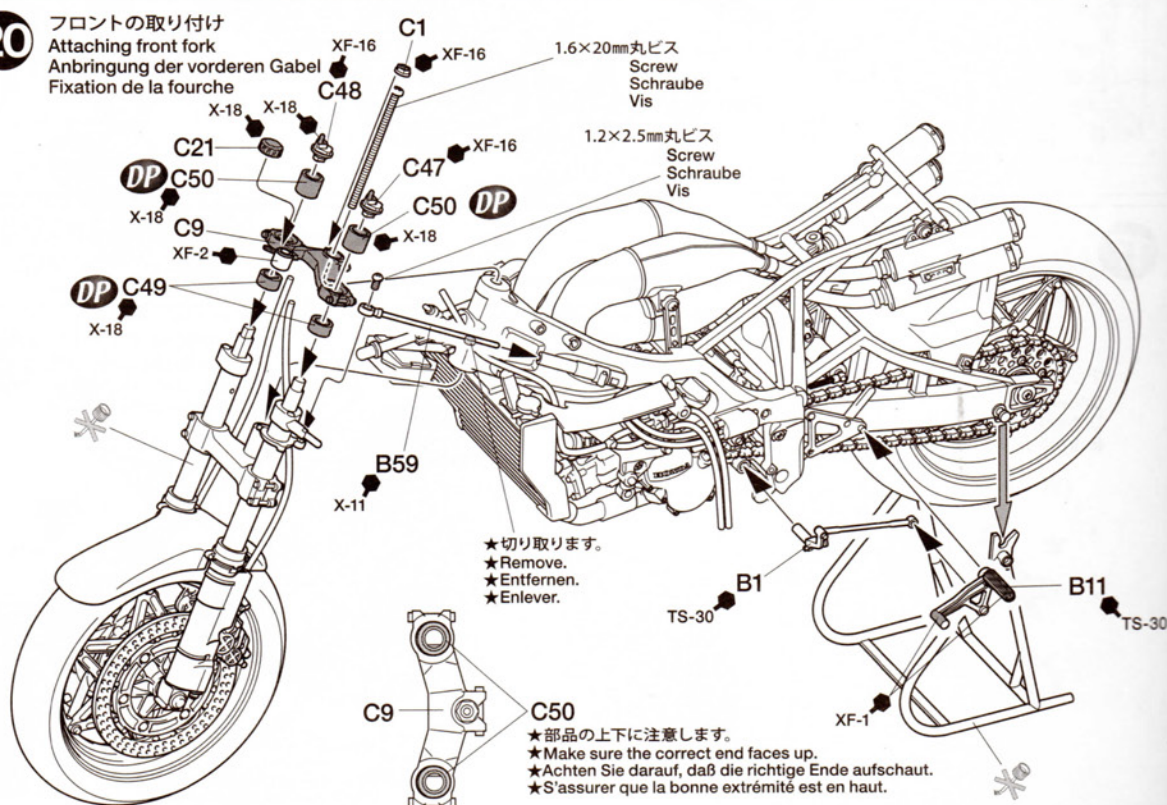


15 40mm

16 47mm

20

フロントの取り付け Attaching front fork Anbringung der vorderen Gabel Fixation de la fourche



- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.

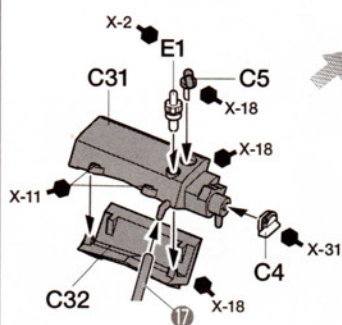
C50

- ★部品の上下に注意します。
- ★Make sure the correct end faces up.
- ★Achten Sie darauf, daß die richtige Ende aufschaut.
- ★S'assurer que la bonne extrémité est en haut.

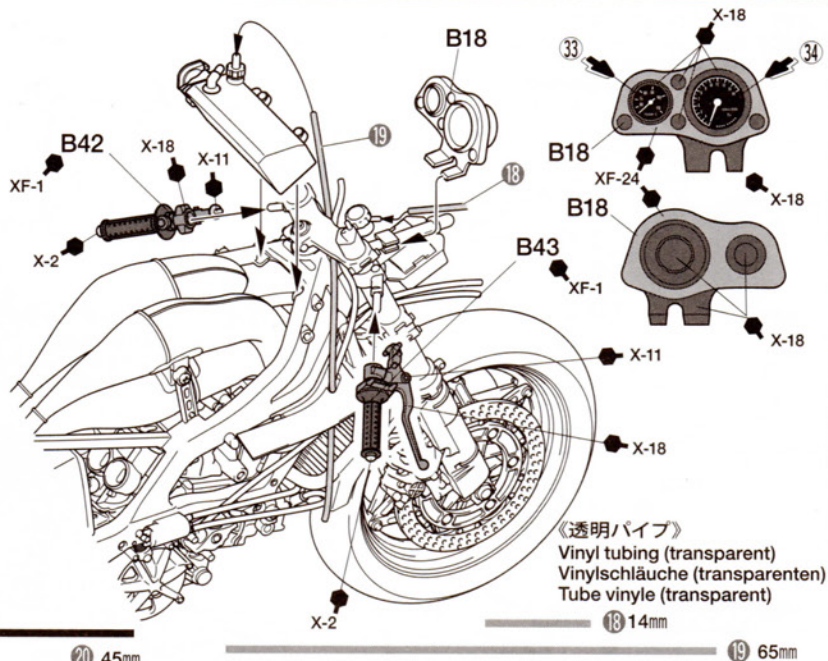
21

フロントフォークの取り付け
Attaching front fork
Anbringung der vorderen Gabel
Fixation de la fourche avant

17 45mm



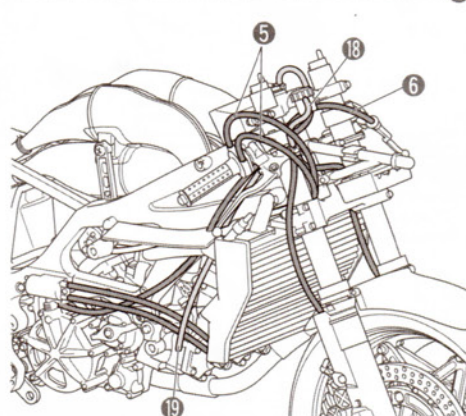
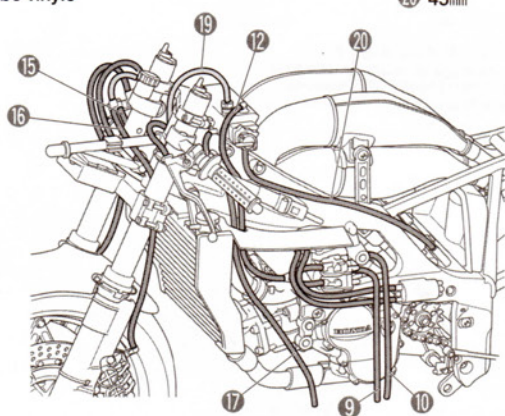
《パイピング》
Vinyl tubing
Vinylschlauch
Tube vinyle



《透明パイプ》
Vinyl tubing (transparent)
Vinylschläuche (transparenten)
Tube vinyle (transparent)

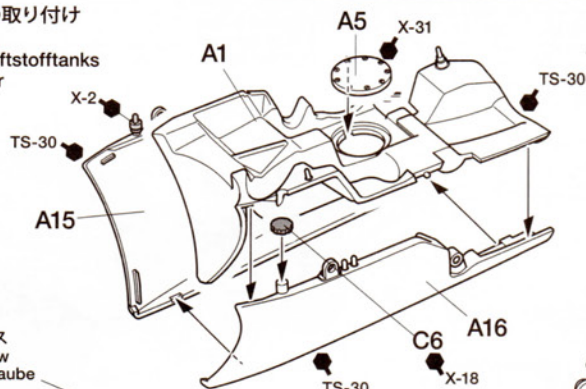
18 14mm

19 65mm



22

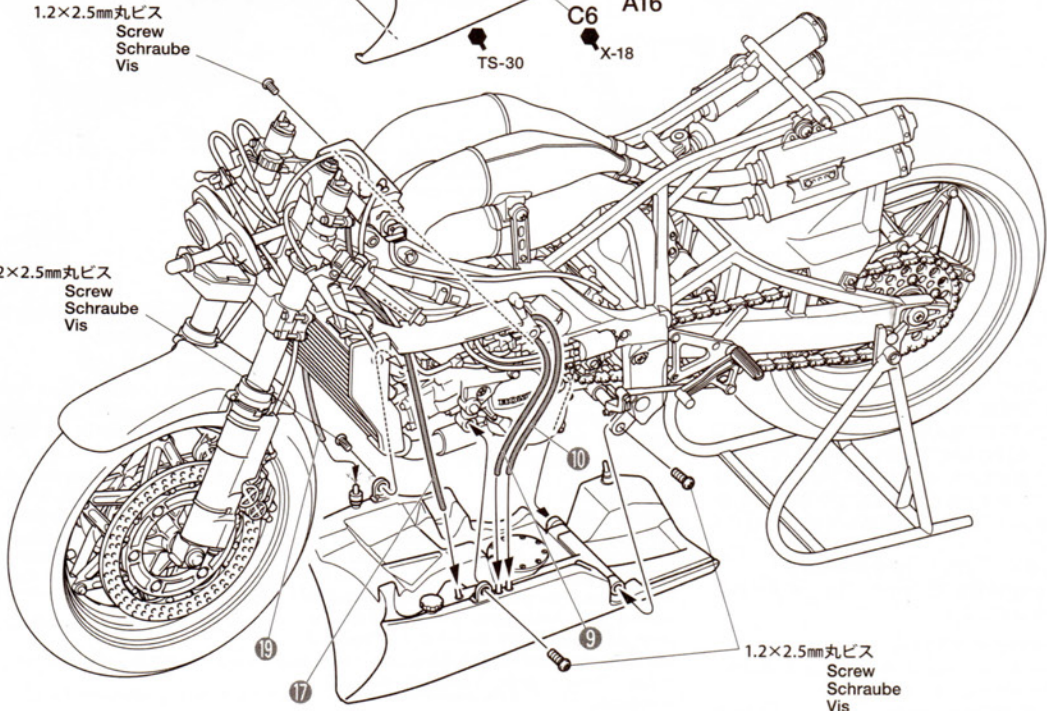
フューエルタンクの取り付け
Attaching fuel tank
Anbringung des Kraftstofftanks
Fixation du réservoir



1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis



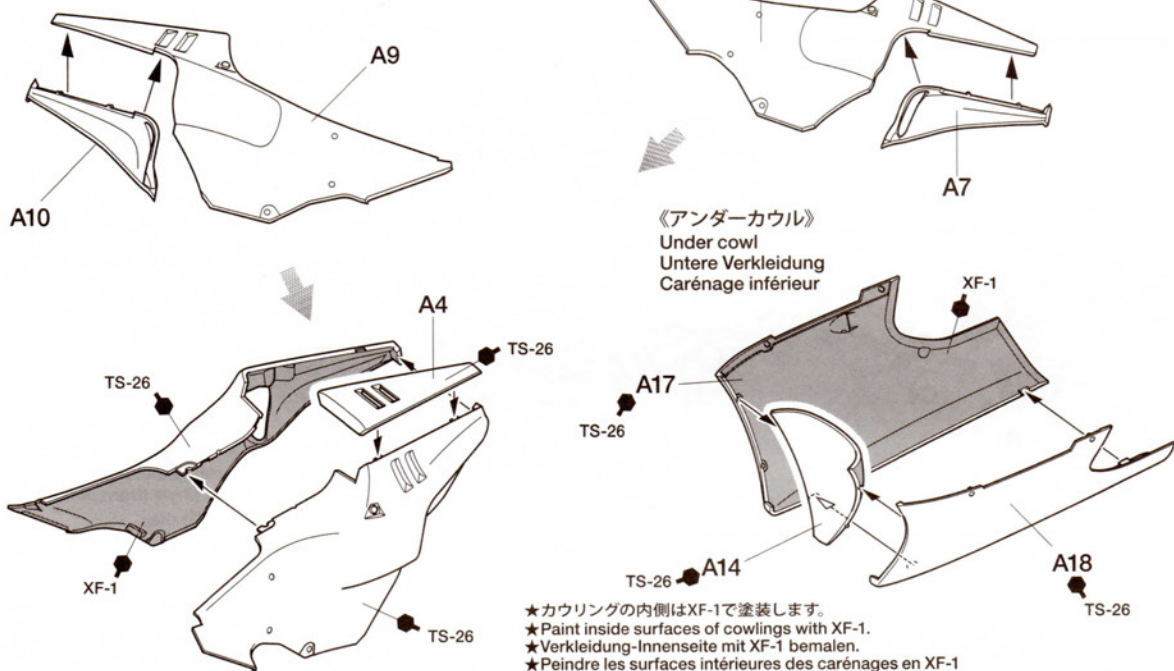
23

シートカウルの組み立て

Seat/cowl

Sitzverkleidung

Ensemble selle/réservoir



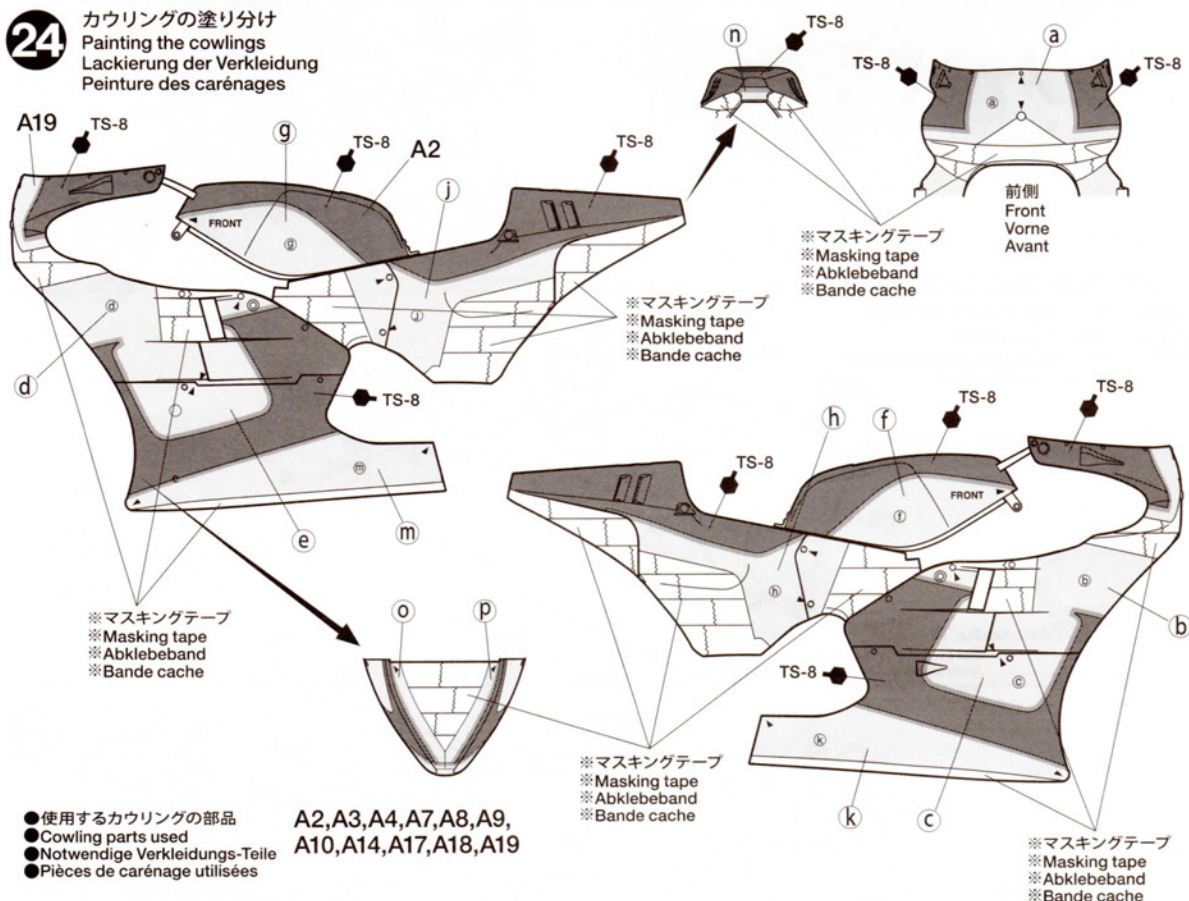
24

カウリングの塗り分け

Painting the cowlings

Lackierung der Verkleidung

Peinture des carénages



《マスキングラインシールのはり方》

●ボディを2色に塗り分けるときにマスキングラインシールを使用します。

①TS-26ビュアーホワイトを全体に塗装し、よく乾燥（最低3日程度）させます。

②指示されたマスキングラインシールを切り取り、上図の様に貼ります。この時、白い部分がまだ露出しているので、白く残したい部分はマスキングテープ（別売）で全てマスキングします。隙間から塗料が入らないようにしっかりマスキングします。

③TS-8イタリアンレッドを塗装します。

④塗料が完全に乾く前にマスキングラインシールをはがします。

MASKING STICKERS

●Use masking stickers to aid with demarcation when painting the cowlings.

①Paint cowlings with TS-26 and allow to

dry.

②Refer to the instructions to cut out and apply masking stickers. Mask off areas not to be painted with masking tape (separately available).

③Paint indicated areas with TS-8.

④Before paint has completely cured, remove masking stickers.

AUFKLEBER

●Beim Lackieren der Verkleidungen für die Farbgezeilnien Abkleber verwenden.

①Verkleidungen mit TS-26 lackieren und trocknen lassen.

②Beachten Sie die Anleitung zum Ausschneiden und Anbringen der Abkleber. Die nicht zu lackierenden Bereiche mit (getrennt erhältlichem) Abklebeband abkleben.

③Die angegebenen Bereiche mit TS-8 lackieren.

④Abkleber vor dem endgültigen Trocknen der Farbe anziehen.

MASQUES

●Utiliser les masques pour obtenir une démarcation nette entre les teintes du carénage.

①Peindre des capots en TS-26 et laisser sécher.

②Se reporter aux instructions pour découper et apposer les masques. Masquer ensuite les parties à ne pas peindre avec de la bande cache (disponible séparément).

③Peindre les zones indiquées en TS-8.

④Enlever les masques avant séchage complet de la peinture.

25

アッパークワールの取り付け
Attaching upper cowl
Einbau der Obere Verkleidung
Fixation du carénage supérieur

- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.

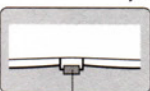
- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.

- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.

A19

D1

アッパークワール
Upper cowl
Obere Verkleidung
Carénage supérieur



- ★切り取ります。
- ★Remove.
- ★Entfernen.
- ★Enlever.

1.2×2.5mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

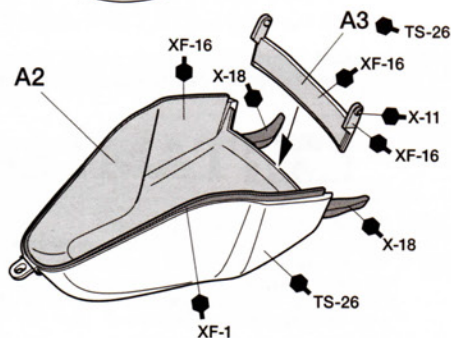
- ★カウリングの内側はXF-1で塗装します。
- ★Paint inside surfaces of cowlings with XF-1.
- ★Verkleidung-Innenseite mit XF-1 bemalen.
- ★Peindre les surfaces intérieures des carénages en XF-1

26

シートカウルの取り付け
Attaching seat/cowl
Anbringung der Sitz-Verkleidung
Fixation des carénages

XF-85 C51

C41



A2

XF-16

X-18

A3

TS-26

XF-16

X-11

XF-16

X-18

TS-26

XF-1

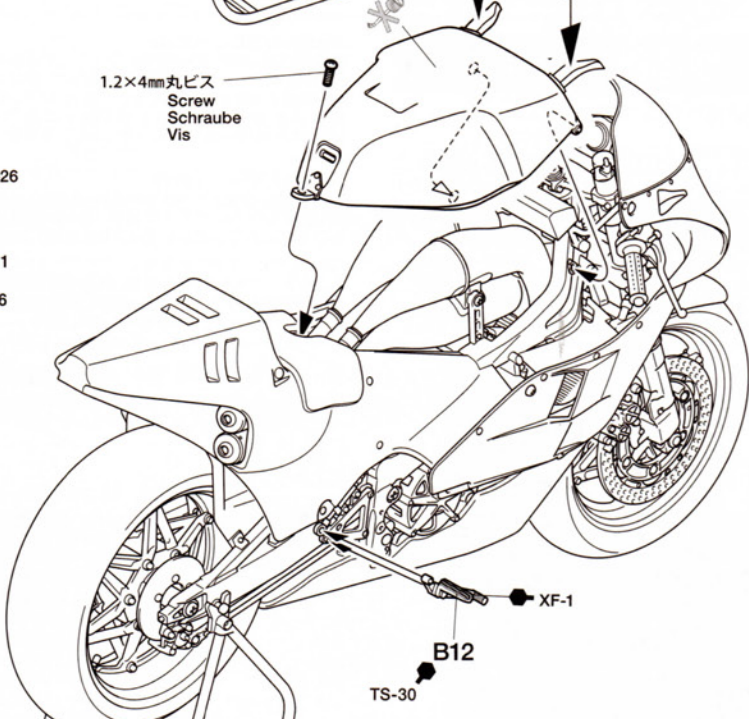
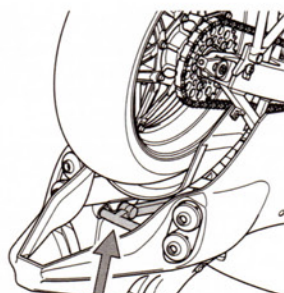
1.2×4mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

X-18

C63

X-18

C64



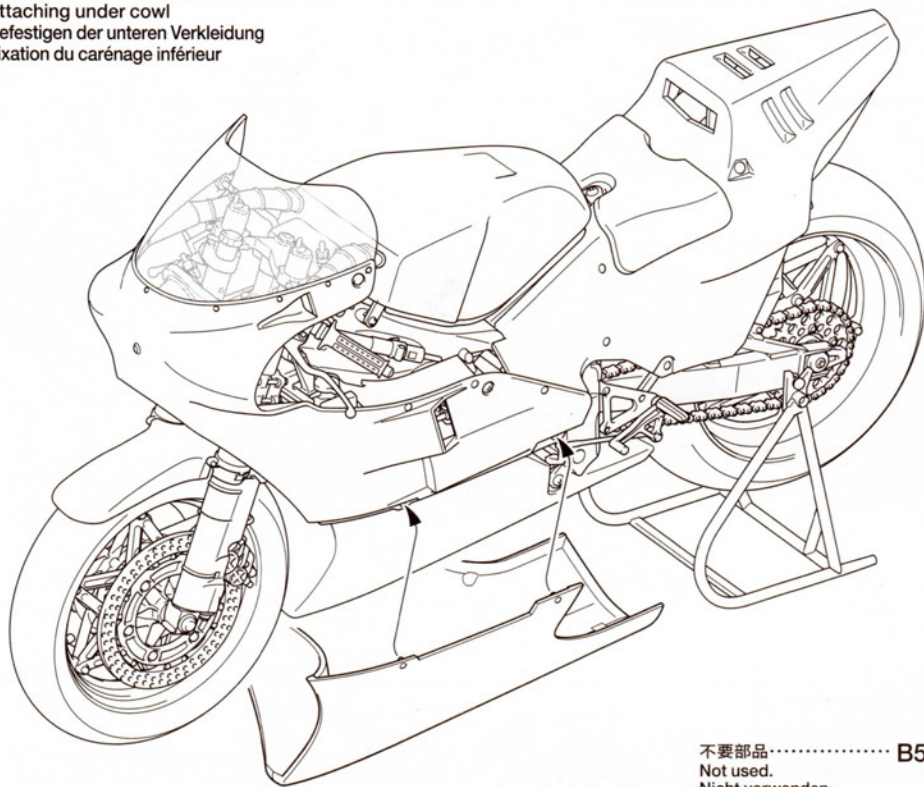
XF-1

B12

TS-30

27

アンダーカウルの取り付け
Attaching under cowl
Befestigen der unteren Verkleidung
Fixation du carénage inférieur



不要部品..... B5, B6×1, B55, B57
Not used.
Nicht verwenden.
Non utilisées.

PAINTING

《Honda NSR500 '84の塗装》

1984年の2輪ロードレース世界選手権を戦ったHondaのワークスマシン、NSR500のカウルはホワイト、ブルー、レッドのトリコロールカラーで塗り分けられていました。また、フロントフェンダーはレッド、カーボンファイバー製のコムスターホイールやフロントフォーク・インナーチューブはブラック、フレームや燃料タンク、スイングアームはアルミ地のままとなっていました。エンジンや排気チャンバー、足まわりなど細部の塗装は説明図中に示しました。ゼッケンやスポンサーロゴなどのマークは別紙を参考に貼ってください。

Painting the NSR500 '84

The 1984 NSR500 was adorned in the Honda factory team's tricolor livery of white, blue, and red. Other details included a red front fender, black Comstar wheels and front fork inner tubes, and aluminum-colored frame, fuel tank, and swing arm.

Refer to the instruction manual for information on painting details. Refer to separate sheet for markings.

Bemalung der NSR500 '84

Die 1984er NSR500 trug die dreifarbige Teamlackierung von Honda in Weiß, Blau und Rot. Andere Details waren das rote Frontschutzblech, schwarze Comstar Felgen und innere Gabelrohre, der Kraftstofftank und der Schwingarm. Beachten Sie die Bauanleitung zur Bemalung der Details. Zur Markierung beachten Sie das separate Blatt.

Décoration de la NSR500 '84

La NSR500 1984 portait la livrée du team usine Honda blanc, bleu et rouge. Le garde-boue avant était rouge, les roues Comstar et les tubes de fourche avant noirs, le cadre, le réservoir et le bras oscillant couleur aluminium. Se reporter à la notice de montage pour peindre les détails. Se reporter au feuillet séparé pour les marquages.

Model MAGAZINE
INTERNATIONAL

《タミヤモデルマガジン》

海外の一流モデラーの作品が豊富な写真で身近に楽しめます。タミヤをはじめ、世界の製品をテーマに制作記事や資料など詳しく紹介。模型作りの参考に欠かれません。英語版、一部900円。(日本語要訳つき)

A magazine for enthusiasts who make or modify models of all kinds. From beginners to experts, articles of interest about modeling and full sized vehicles. Coverage of all maker's products.

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、このステッカーがは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の場合は、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》

パート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 静岡県駿河区恩田原3-7
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《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)

《カスタマーサービスアドレス》

http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm

TAMIYA

1/12
Motorcycle

www.tamiya.com

1/12 Honda NSR500 '84 ITEM 14121

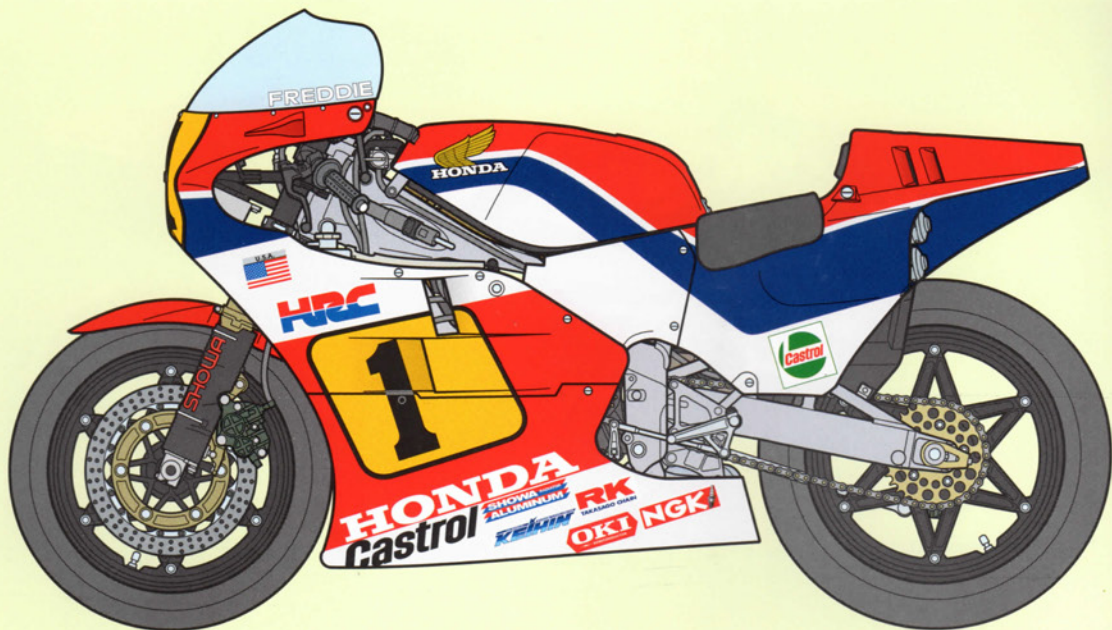
★価格は2012年12月現在のものです。予告なく変更となる場合があります。

部品名	税込価格	本体価格	部品コード
アッパーカウル(A19).....	567円 (540円)		19331185
Aパーツ.....	693円 (660円)		19000474
Bパーツ.....	924円 (880円)		19000475
Cパーツ.....	798円 (760円)		19000476
Dパーツ.....	420円 (400円)		19000477
Eパーツ.....	567円 (540円)		19000478
タイヤ袋詰.....	567円 (540円)		19402500
マーク(a).....	420円 (400円)		11401291
マーク(b).....	378円 (360円)		11401293
マスキングステッカー.....	252円 (240円)		11421623
説明図.....	336円 (320円)		11053583
解説文.....	315円 (300円)		11053584

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 14121
19331185.....	Upper Cowling
19000474.....	A Parts
19000475.....	B Parts
19000476.....	C Parts
19000477.....	D Parts
19000478.....	E Parts
19402500.....	Tire Bag
11401291.....	Decals (a)
11401293.....	Decals (b)
11421623.....	Masking Sticker
11053583.....	Instructions
11053584.....	Cover Story Leaflet



Honda NSR500 '84



「チャレンジスピリット」。Hondaの企業姿勢を表すこのキーワードはレーシングシーン、特にオートバイレースで顕著に見られるのではないのでしょうか。

1960年、創業後わずか12年にして2輪ロードレース世界選手権(WGP)に本格参戦したHondaは瞬間にレースを席巻。1966年には全クラスを制覇するという偉業を達成し、そのマルチシリンダーエンジンは「時計のように精密な」と形容されたのです。1979年には1気筒あたり8バルブの楕円ピストンを採用した4ストロークV型4気筒エンジン搭載のNR500を投入、さらに1982年の2ストロークV型3気筒エンジン搭載のNS500と、常に他メーカーとは一線を画すマシン開発を行ってきたのです。

1983年、このNS500でフレddie・スペンサー選手のチャンピオンとメーカータイトルを獲得したHondaでしたが、すでにV型4気筒エンジンを投入していたライバルメーカーに対抗するために、意欲的な翌年用のマシン開発に着手していました。Honda初の2ストロークV4エンジンをはじめ、その特徴的な車体レイアウトは世界を大いに驚かせることとなります。Hondaが用意したニューマシンNSR500は、これまで燃料タンクがあったエンジン上部に排気チャンバーを通し、燃料タンクはエンジンの下に配置するという、通常のマシンとは上下が逆転したレイアウトを採用していたのです。一見、奇異に映る上下逆転レイアウトですが、これは加速時のフロントタイヤの浮き上がりやリヤタイヤの空転を抑えるために、「重心は低く、前寄りがいい」というコンセプトから生み出されたもの。満タン時にはエンジンの次に重い燃料タンクを下に配置することは合理的な考えだったのです。もちろん、この革新的な車体を構成するために今までにない技術が投入されました。フレームはNS500のダブルクレードルから、以後オートバイフレームの主流となるツインチューブへ発展していく中間的な構造。下部に燃料タンクがあるためダブルクレードルフレ

ームのようなダウンチューブはありませんが、大幅な剛性アップをとげています。2ストロークV4エンジンは、ライバルメーカーの2軸クランクに対して、より高出力を狙った1軸クランクを採用。ここにもHondaらしい独自性を見ることができます。4ヶ所でフレームに吊り下げられるアルミ製燃料タンクは、容量を確保しつつアンダーカウル内にすっきり収めるために、上部がエンジン避けるような複雑な形状となり、内部に仕切板を設けて走行中の燃料の移動を抑えています。また、燃料は車体左中央のダイヤフラムポンプでステアリングヘッド後方にあるサブタンクに汲み上げられ、ここからキャブレターに向けて送られます。これまで燃料タンクがあった部分に整然と収められた4本の排気チャンバーは大きな熱を発生するため、チャンバーカバーは空間を設けたCFRP製の二重構造を採用。ライダーに直接熱が伝わらない工夫が施されています。戦闘力が未知数といえる独創的なレイアウトですが、前後のサスペンションは信頼性の高いNS500がベース。その実戦的な構成からは勝利を強く意識した姿勢がうかがえます。

1984年の開幕戦から投入されたNSR500は、F.スペンサー選手のライディングにより2位に1.72秒差をつけてポールポジションを奪取、ライバルを慌てさせます。しかし、予選中の負傷で決勝は未出走。雪辱を期して臨んだ第2戦イタリアGPはポールポジションから圧勝。第6戦フランスGP、第7戦ユーゴスラビアGPでもPPから優勝し、この年、F.スペンサー選手が3勝、ランディ・モラ選手も1勝をあげ、奇抜なだけではないことを実証したのです。翌85年、NSR500は上下逆転レイアウトこそ採用しなかったものの、多くの部分を踏襲しチャンピオン奪還に成功。2002年までの19年間、WGPに君臨し幾多のタイトルを獲得したNSR500の原点となった84年型のNSR500は、まさにHondaのチャレンジスピリットを具現化したマシンとして、世界中のファンの胸にその姿を刻みつけたのです。

The phrase "challenging spirit" embodies Honda's corporate identity. This spirit is perhaps best exemplified by the company's racing heritage, in particular its participation in motorcycle racing. In 1960, merely fourteen years after the company was founded, Honda entered the Road Racing World Championship Grand Prix (WGP) and swept aside all other competitors. Honda bikes achieved an extraordinary feat by winning every single WGP race class in 1966 and the multi-cylinder engines which powered these bikes were described as being "built with watch-like precision." The NR500, with its 8-valve-per-cylinder four-stroke V4 engine and elliptical pistons, and the two-stroke V3 engined NS500 followed in 1979 and 1982 respectively as Honda tirelessly aspired to develop innovative bikes and set themselves apart from other motorcycle manufacturers.

After Freddie Spencer and the NS500 had given Honda the Riders' and Constructors' titles in 1983, the company began development of a new bike for the next racing season to counter V4-engined machines which were being fielded by its rivals. Honda thus astonished the world with both its first two-stroke V4 engine and the design of the bike on which it was mounted. This new NSR500 featured the expansion chambers positioned above the engine and the fuel tank positioned below it in a layout which was the reverse of normal motorcycle design convention. Although unorthodox at first glance, Honda's aim with this chassis was to lower the center of gravity in order to limit front tire lift and rear tire spin during acceleration. Other previously unseen technologies included a refined double cradle frame which did not have a downtube due to the fuel tank placement. The tank itself was suspended from the frame, featured a complex shape to allow it to fit

below the engine and within the fairings, and incorporated internal partitions to reduce fuel movement. Fuel was pumped up to the reserve tank by the diaphragm pump located in the center-left of the chassis before being distributed to the carburettor. While other manufacturers utilized two crankshafts in their two-stroke V4 engines, Honda uniquely chose to use only one in order to obtain maximum power. Since the four expansion chambers were placed at a location that would normally be occupied by the fuel tank, a double-layered, spaced Carbon Fiber Reinforced Polymer (CFRP) chamber cover was used to protect the rider from the large amounts of heat generated by the chambers. Matched with this revolutionary chassis design was a suspension system which was based on that of the race-proven NS500.

The NSR500 debuted at the first race of the 1984 season with Freddie Spencer at the helm. He immediately set the pace by claiming pole position with an astounding 1.72 second margin, but an injury suffered during qualifying ruled him out of taking part in the final. This unfortunate start to the season was avenged at Rd.2 Italian GP, where the NSR500 took a dominant victory from pole position, and this was followed by other pole-to-finish wins at Rd.6 French GP and Rd.7 Yugoslavian GP. Spencer eventually took three victories that year while fellow Honda rider Randy Mamola added another to affirm the design's potential. In 1985, a new NSR500 without the upside-down chassis design was introduced to enable Honda to reclaim the WGP championship. This title, as well as countless others which were attained during Honda's subsequent nineteen years of WGP dominance, was made possible due to the contributions of this 1984 NSR500.

Das Schlagwort "Geist der Herausforderung" verkörpert Hondas Firmenphilosophie. Dieser Geist zeigt sich wohl am besten in der Renngeschichte der Firma, speziell in der Teilnahme an Motorradrennen. Im Jahr 1960 etwa 14 Jahre nach der Firmengründung trat Honda in die Strassenweltmeisterschaft für Motorräder (WGP) ein und fegte alle anderen Teilnehmer zur Seite. Die Honda Motorräder erreichten eine außergewöhnliche Leistung durch den Gewinn aller Rennen der WGP Saison 1966 und die vielzylindrigen Motoren dieser Motorräder besaßen den Ruf wie „Uhrwerke“, zu laufen. Die NR500 im Jahr 1979 mit ihrem Vierzylinder-Viertakt Motor mit 8 Ventilen und ovalen Kolben und die darauf folgende NS500 mit dem V3 Zylinder Zweitaktmotor zeigten, wie Honda unermüdlich versuchte innovative Motorräder zu entwickeln und sich von anderen Motorradherstellern abzusetzen.

Nachdem Freddie Spencer mit der NS500 den Fahrer- und den Konstrukteurstitel für Honda errungen hatte begann die Firma für die folgende Saison ein neues Motorrad zu entwickeln, um mit den V4 Motoren die Konkurrenz entwickelt hatte Schritt zu halten. Honda erstaunte die Welt mit dem ersten Zweitakt-V4 und mit dem Motorrad in dem er montiert war. Diese neue NSR500 hatte die Expansionskammern über dem Motor und den Tank darunter, was das genaue Gegenteil des konventionellen Motorrad designs darstellte. Obgleich auf den ersten Blick unüblich verfolgte Honda mit diesem Design das Ziel, den Schwerpunkt abzusenken um das „Steigen“, des Vorderrades und das Durchdrehen des Hinterrades beim Beschleunigen zu minimieren. Ein anderes bis dahin unbekanntes Detail war der Zweischleifenrahmen der wegen des Tanks ohne Unterzug auskommen musste. Der Tank selbst war im Rahmen befestigt, hatte eine sehr komplexe Form um unter den

Motor und in die Verkleidung zu passen und hatte Aufteilungen im Inneren um die Kraftstoffbewegungen zu begrenzen. Der Kraftstoff wurde durch eine spezielle Pumpe an der linken Seite des Rahmens in einen kleinen Tank gepumpt und von dort in den Vergaser. Während andere Hersteller zwei Kurbelwellen für ihre V4 Motoren benutzten entschied Honda nur eine zu verwenden um die maximale Leistung zu erzielen. Da die vier Expansionskammern an der Stelle waren, wo sich normalerweise der Tank befindet, wurde eine doppelwandige Carbonabdeckung (CFRP) verwendet um den Fahrer vor der großen Hitze zu schützen, welche die Expansionskammern entwickelten. Mit diesem revolutionären Chassis wurde eine Radaufhängung basierend auf der im Rennen erprobten NS500 verwendet.

Die NSR500 sah ihr erstes Rennen im Jahr 1984 mit Freddie Spencer am Lenker. Er setzte sofort ein Zeichen und erkämpfte die Pole Position mit erstaunlichen 1,72sec Vorsprung, aber eine Verletzung, die er im Qualifying erlitten hatte verhinderte seinen Start im Rennen. Dieser unglückliche Saisonstart wurde beim zweiten Rennen, dem GP von Italien gerächt und die NSR500 errang einen Sieg von der Pole-Position. Beim GP von Frankreich und dem GP von Jugoslawien wurden weitere Start-Ziel Siege erzielt. Spencer gewann in dieser Saison 3 Rennen und sein Teamgefährte Randy Mamola fügte einen Weiteren hinzu, was das Potential dieses Designs zeigte.

Im Jahr 1985 wurde eine neue NSR500 ohne das umgekehrte Design vorgestellt, welche Honda erneut den Titelgewinn brachte. Dieser Titel, sowie zahllose andere welche Honda in den folgenden neunzehn Jahren der Dominanz in der WGP errang wurden durch den Beitrag dieser 1984er NSR500 ermöglicht.

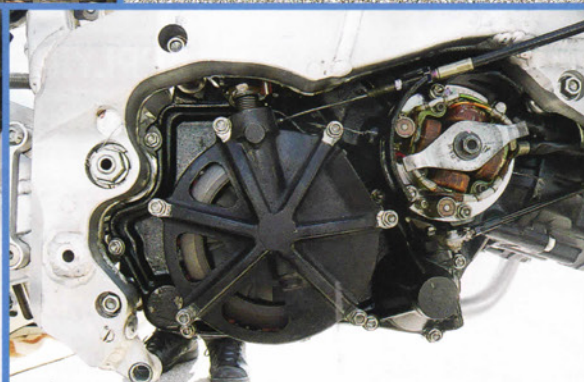
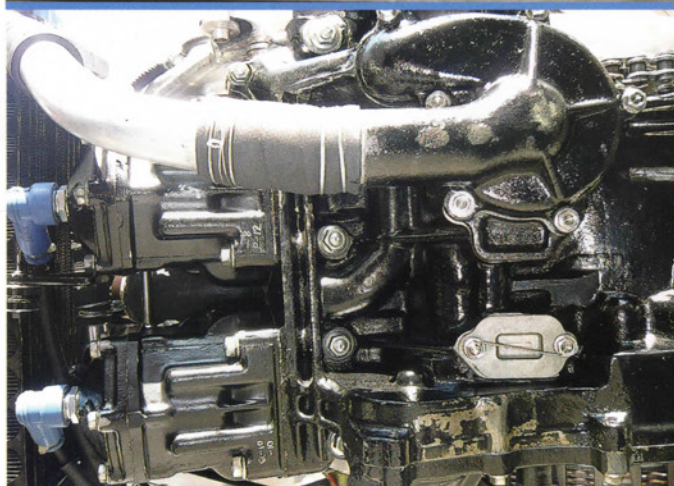
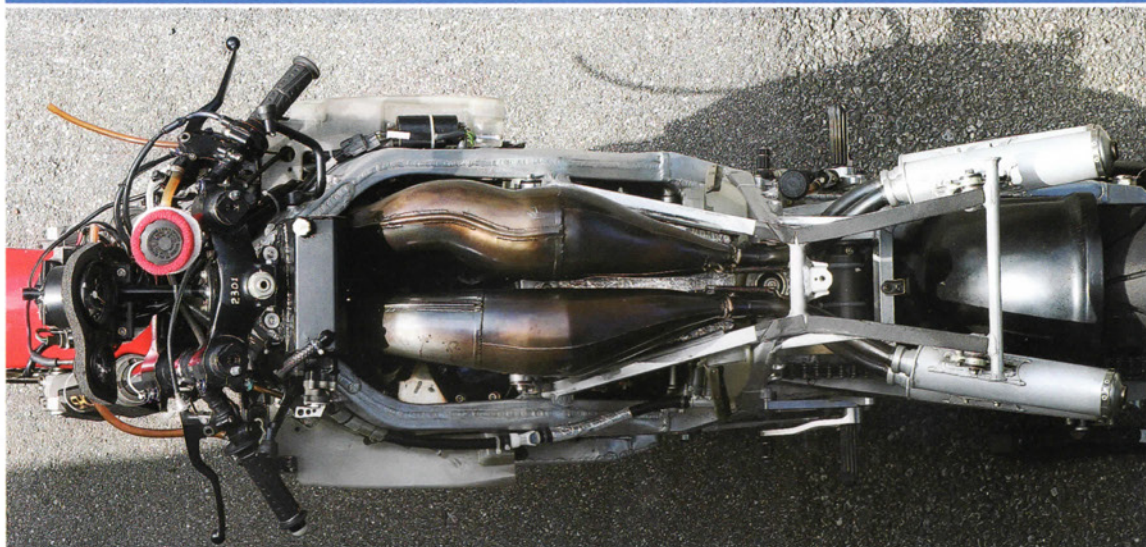
L'expression "esprit de compétition" est dans les gènes de la firme Honda. Cet esprit est sans aucun doute le mieux mis en valeur par son engagement en sport motocycliste. En 1960, quatorze ans après sa création, Honda s'engagea dans le Road Racing World Championship Grand Prix (WGP) – Championnat du Monde de GP sur Route, et balaya tous les autres concurrents. Les motos Honda réussirent l'exploit de remporter toutes les courses WGP de l'année 1966 et les moteurs multicylindres de ces machines furent décrits comme de véritables mécanismes d'horlogerie de haute précision. Avec la NSR500 et son V4 quatre temps à huit soupapes par cylindre et ses pistons elliptiques en 1979 et la NS500 à moteur V3 deux temps de 1982, Honda poursuivit le développement de motos innovantes et a toujours cherché à se démarquer des autres constructeurs.

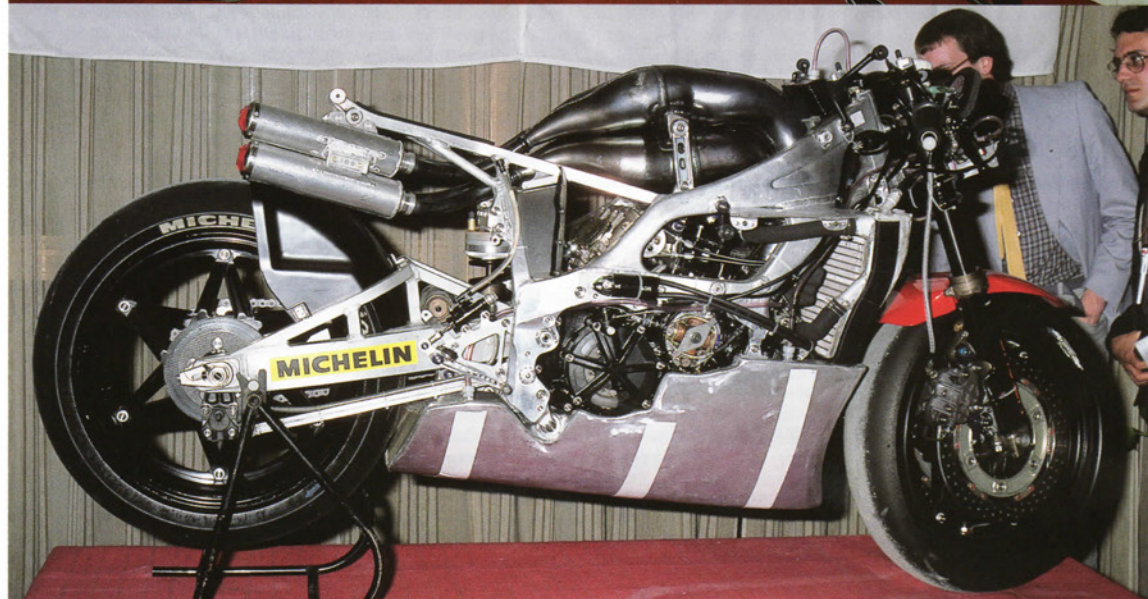
Après que Freddie Spencer et la NS500 aient donné à Honda les titres des pilotes et des constructeurs en 1983, la firme lança le développement d'une nouvelle machine pour la saison suivante afin de concurrencer les motos à moteur V4 engagés par ses rivaux. Honda étonna encore une fois tout le monde avec son premier moteur V4 deux temps et le concept de la moto sur laquelle il était installé. Cette nouvelle NSR500 comportait des chambres d'expansion d'échappement positionnées au-dessus du moteur tandis que le réservoir était placé en dessous, à l'inverse de la configuration habituelle sur les motos. Cette innovation surprenante permettait à Honda d'abaisser le centre de gravité pour limiter la levée du pneu avant et le patinage du pneu arrière lors des accélérations. D'autres innovations étaient présentes dont un cadre à double berceau sophistiqué sans tube vertical du fait de la position

du réservoir. Ce dernier était suspendu au cadre et sa forme était complexe pour épouser celles du moteur et des carénages. Il était compartimenté pour limiter les mouvements du carburant pendant les évolutions. Le carburant était transféré jusqu'au réservoir de réserve au moyen d'une pompe à diaphragme située au centre gauche du cadre avant d'être distribué aux carburateurs. Alors que les autres constructeurs montaient deux vilebrequins sur leurs V4 2 temps, Honda opta pour un seul pour obtenir une puissance maximale. Les quatre chambres d'expansion des échappements étaient situées à l'emplacement habituel du réservoir, deux couches espacées de polymère renforcé de fibres de carbone protégeaient le pilote de l'énorme chaleur générée par les chambres. Le système de suspension était basé sur celui de la NS500 déjà éprouvé en course.

La NSR500 fit ses débuts à la première manche de la saison 1984 avec Freddie Spencer au guidon. Il donna d'emblée le ton en prenant la pole position avec une avance de 1,72 secondes mais il se blessa durant les qualifications et ne put prendre part à la course. Ce début de saison malheureux fut vite rattrapé car dès le deuxième GP en Italie, la NSR500 prit la pole et remporta une victoire écrasante qui fut suivie par d'autres doublés pole / victoire au GP de France et de Yougoslavie, respectivement manches 6 et 7 du Championnat. Spencer remporta par la suite trois victoires tandis que son coéquipier Randy Mamola en remporta une, confirmant la justesse de la conception de la machine. En 1985, une nouvelle NSR500 sans le châssis à l'envers fut lancée et permit à Honda de remporter à nouveau le Championnat WGP. Ce titre, ainsi que les innombrables autres acquis durant les dix-neuf années suivantes avaient été rendu possibles par les contributions de la NSR500 de 1984.

Photo





写真協力：ベガ・インターナショナル / Photograph by Vega International

A

《フレディ・スペンサー》

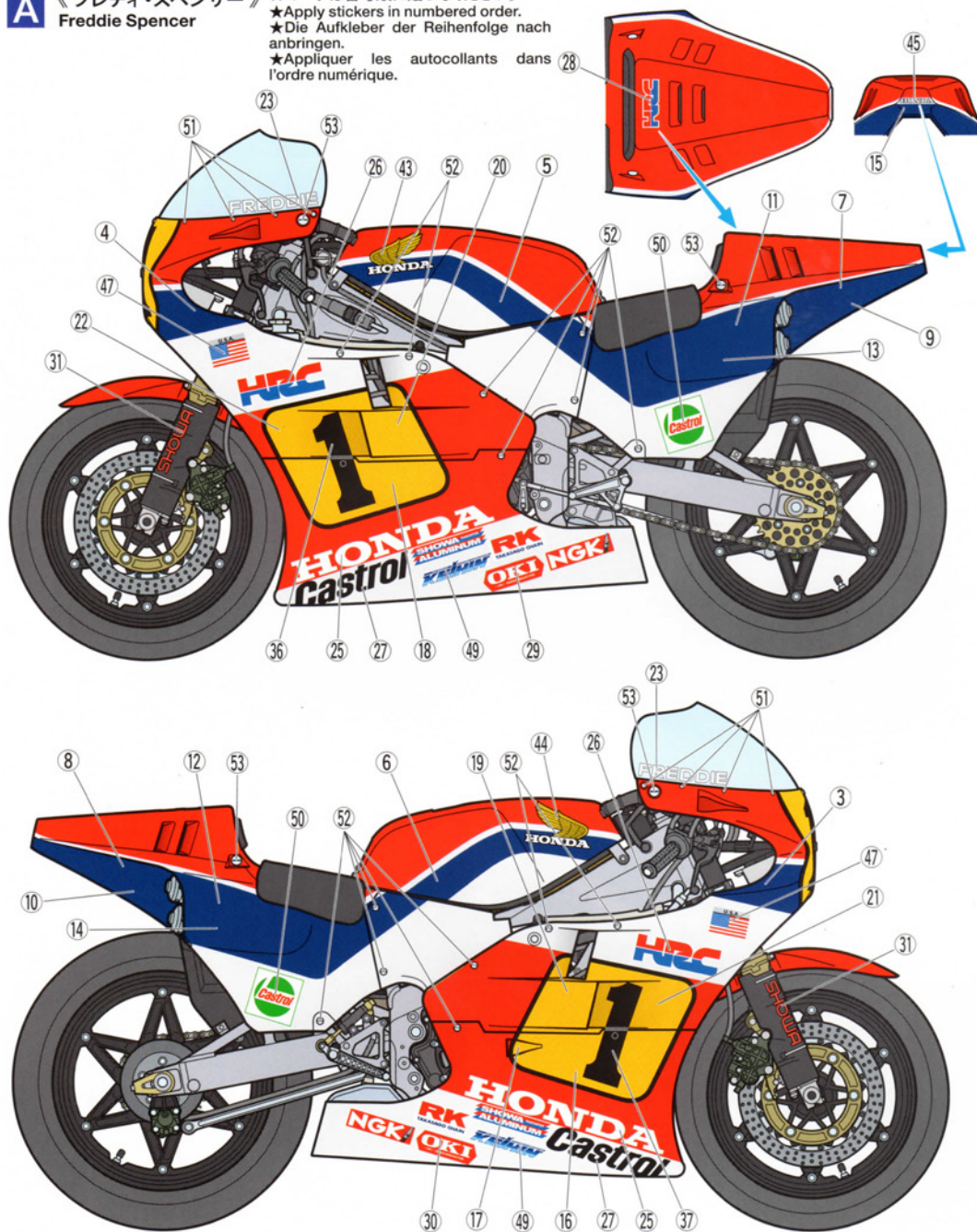
Freddie Spencer

★マークは番号順に貼ってください。

★Apply stickers in numbered order.

★Die Aufkleber der Reihenfolge nach anbringen.

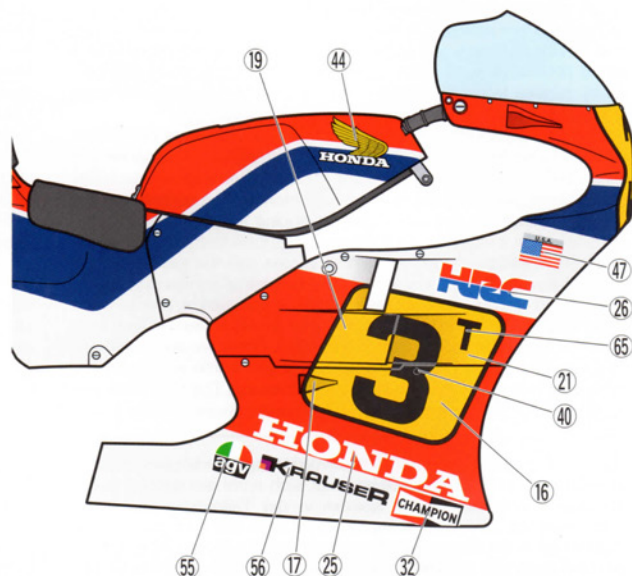
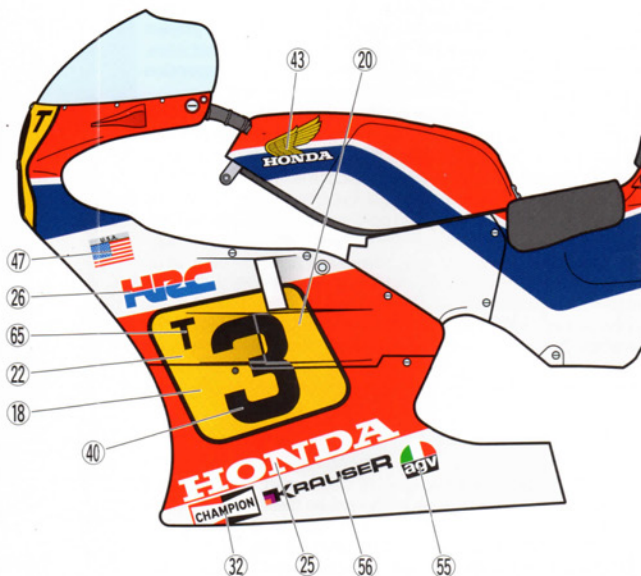
★Appliquer les autocollants dans l'ordre numérique.



MARKING

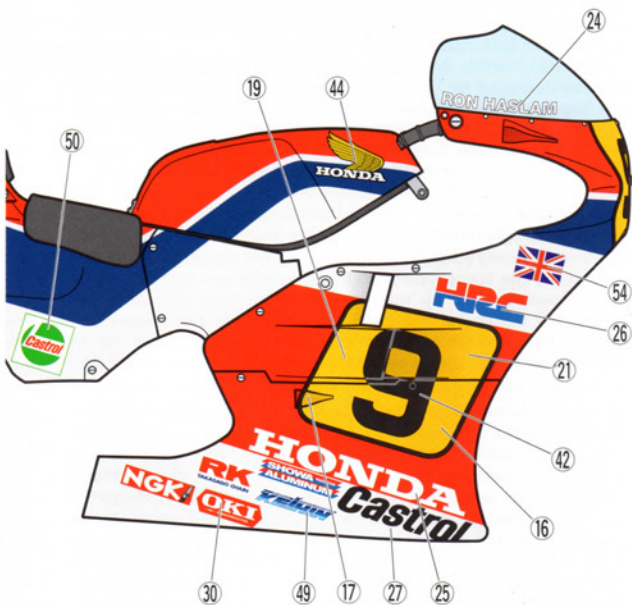
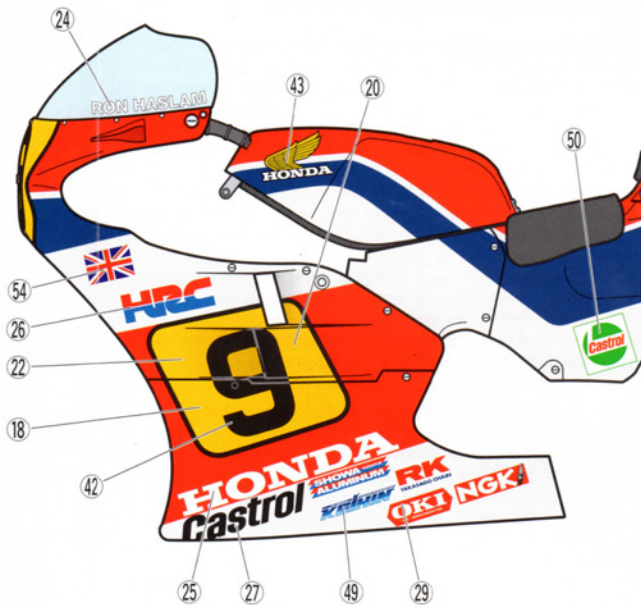
B 《ランディ・マモラ 第6戦 フランスGP予選》 Randy Mamola, Rd.6 French GP Qualifying

- ★ラインやビスのマークはゼッケン1の車両を参考にマーキングしてください。
- ★Refer to the marking diagram A for detail markings.
- ★Für detaillierte Kennzeichen, Schaubild A beachten.
- ★Se reporter au schéma des marquages A pour les détails.



C 《ロン・ハスラム 第9戦 ベルギーGP予選》 Ronald Haslam, Rd.9 Belgium GP Qualifying

- ★余ったマークはお手持ちの資料などを参考に自由にお使いください。
- ★Apply extra decals referring to available reference sources.
- ★Bringen Sie zusätzliche Aufkleber unter Bezug auf verfügbare Quellen an.
- ★Apposer les decals supplémentaires en se référant à sa documentation.



A



APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ① はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ② マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③ 台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④ 指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤ やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

DECAL APPLICATION

- ① Cut off decal from sheet.

- ② Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.

- ③ Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.

- ④ Move decal into position by wetting decal with finger.

- ⑤ Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ① Abziehbild vom Blatt ausschneiden.

- ② Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.

- ③ Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.

- ④ Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.

⑤ Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

① Découpez la décalcomanie de sa feuille.

② Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.

③ Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.

④ Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.

⑤ Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

