

Honda RC166

GP RACER

1/12 オートバイシリーズ NO.113
Honda RC166 GPレーサー
 1966年 ロードレース世界選手権
 250ccチャンピオンマシン



PHOTO Honda COLLECTION HALL



PAINTING

《Honda RC166 GPレーサーの塗装》

1966年の世界ロードレースGP250ccクラスにおいて、10戦10勝の偉業を成し遂げた究極の6気筒エンジン搭載マシンHonda RC166は、細く長いフェューエルタンクがレッド、フロントフェンダーやカウルがシルバー、排気管やフレームがブラックで仕上げられていました。ゼッケンやHondaのウイングマーク、タンク上部のストライプなどはスライドマークで用意しましたので、下図を参考に貼ってください。また、エンジンや足まわりなどの細部の塗装は説明図中に示しました。

Honda RC166 GP Racer Painting Guide

The Honda RC166, the 250cc class machine which famously won 10 out of 10 races during the 1966 GP road race season, featured a red fuel tank, silver front fender and body fairing, and black frame and exhaust. Refer to the diagram below to apply the decals that depict the bike number, Honda wing logo, and fuel tank stripe.

Honda RC166 GP Rennmaschine Lackieranleitung

Die Honda RC166 als Rennmaschine der 250cm³ Klasse, welche in der 1966er GP Straßen-Rennsaison bravourös 10 von 10 Rennen gewann, besaß einen roten Kraftstofftank, vorderes Schutzblech und Sei-

tenverkleidung in Silber, dazu schwarzen Rahmen und Auspuff. Beachten Sie untenstehendes Schaubild zum Anbringen der Aufkleber, welche die Motorrad-Nummer, Hondas Flügel-Logo und den Streifen auf dem Kraftstofftank wiedergeben. Achten Sie auf die

Décoration de la Honda RC166 GP

La Honda RC166 de 250cm³ qui remporta les dix courses de la saison de GP sur route 1966, avait un réservoir rouge, un garde-boue et un carénage argenté, un cadre et un échappement noir. Se reporter au schéma ci-dessous pour apposer les decals des numéros de course, du logo Honda et de la bande de réservoir.

MARKING

《ゼッケン No.16 マイク・ヘイルウッド 1966年 マン島 TTレース》

No.16 Mike Hailwood 1966 Isle of Man TT Race

《ゼッケン No.8 スチュアート・グラハム 1966年 マン島 TTレース》

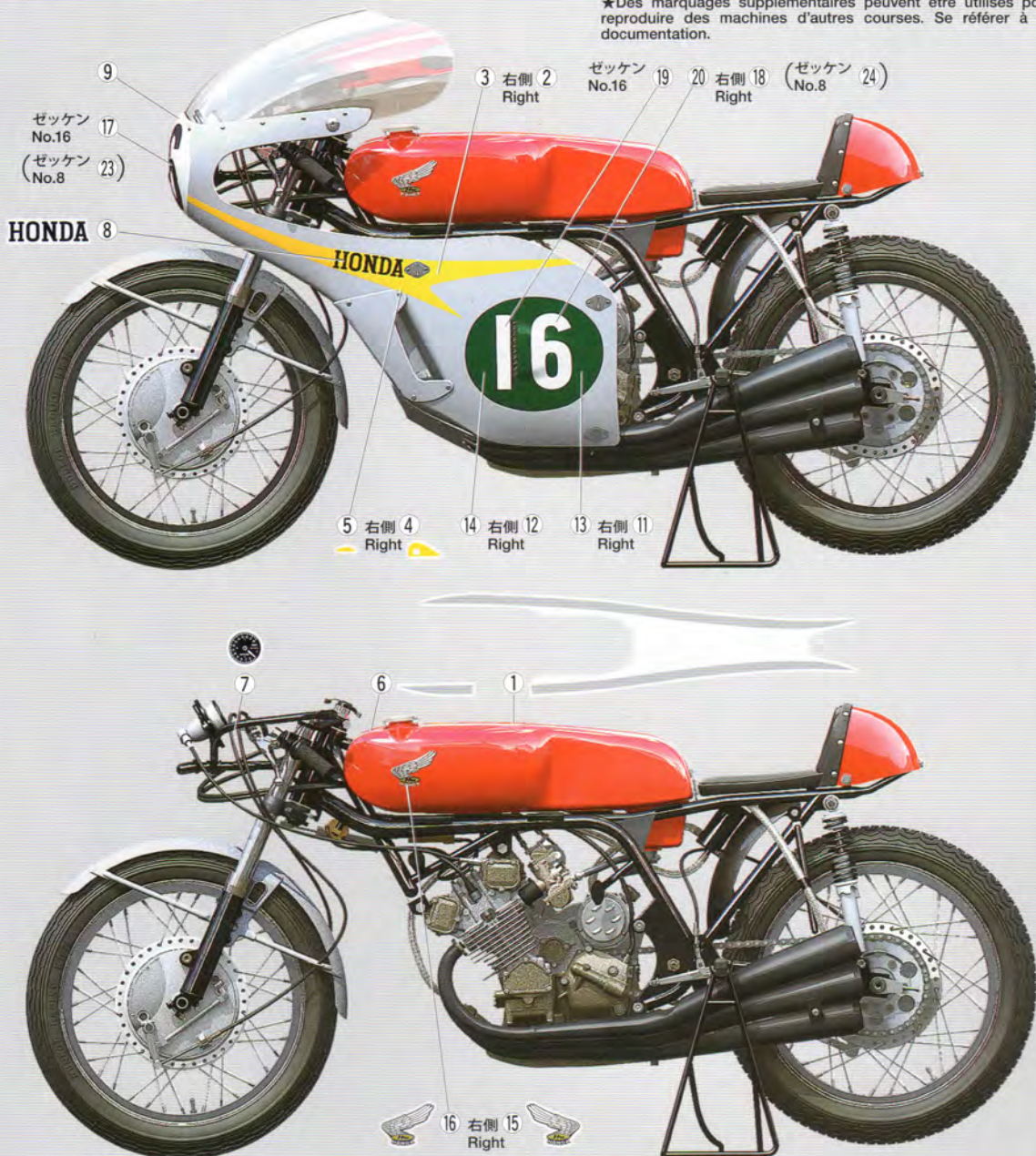
No.8 Stuart Graham 1966 Isle of Man TT Race

★指示の無いマークは、他のレースでのゼッケンNo.です。お手持ちの資料等を参考にお使いください。

★Extra markings can be used to depict bikes from different races. Refer to available reference sources.

★Zusätzliche Markierungen zur Darstellung von Motorrädern aus anderen Rennen können verwendet werden. Beziehen Sie sich auf verfügbare Quellen.

★Des marquages supplémentaires peuvent être utilisés pour reproduire des machines d'autres courses. Se référer à sa documentation.



■ Honda's Reach for the Top

Honda was founded in 1946 and in 1954, Soichiro Honda declared that the company would enter the Isle of Man Tourist Trophy Race. This TT race dated back to 1907 and featured a 60km course on the island's public roads. With a 200km race distance and a 400m elevation change, speed and reliability were both needed to tackle this grueling course, which was considered the pinnacle of road racing at the time and attracted top manufacturers from around the world. After his declaration, Soichiro Honda visited the Isle of Man and felt close to despair upon seeing the scope of the challenge. Although he stated that "a machine with 100hp/liter would have a chance of winning," the West German company NSU was already reaching 150hp/liter levels. Honda's racing development division worked feverishly but it wasn't until 1958 that their engine reached 100hp/liter.

However, their hard work paid off when Honda entered the Isle of Man TT race for the first time in 1959. Although it trailed European powerhouses such as Italy's MV Agusta, Honda's RC142 (125cc 4-stroke air-cooled 2-cylinder DOHC 4-valve engine) took a respectable 6th place on its debut. In 1960, Honda not only entered the Isle of Man TT race, but it also entered the GP championship in earnest, racing their bikes in 6 out of 10 races and finishing 3rd and 2nd in the 125cc and 250cc manufacturers' standings respectively. Although victory proved elusive, these results demonstrated that they had narrowed the gap. At the 1961 Spanish GP, Honda finally got their first 125cc class win, and they went on to claim the top 5 places in both 125cc and 250cc at the Isle of Man. Out of 11 GP races, Honda's 125cc bikes won nine and 250cc bikes won ten, enabling them to take the Riders' and Manufacturers' titles for both classes in a dominating season.

■ Hondas Griff nach den Sternen

Honda wurde 1946 gegründet, 1954 erklärte Soichiro Honda, die Firma werde an der Tourist Trophy auf der Insel Man teilnehmen. Dieses TT-Rennen geht zurück bis auf 1907 und führte über einen 60km Rundkurs auf öffentlichen Insel-Straßen. Bei 200km Renn-Distanz und 400 Höhenmetern waren Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit erforderlich, um diesen zermürbenden Kurs durchzustehen, der zu jener Zeit als der Gipfel der Straßenrennen angesehen wurde und daher Spitzenfirmen aus aller Welt anzog. Nach dieser Erklärung besuchte Soichiro Honda die Insel Man und war fast verzweifelt, als er den Umfang dieser Herausforderung sah. Obwohl er äußerte: „eine Maschine mit 100PS/Liter hätte eine Siechance“ erreichte die Westdeutsche Firma NSU bereits Werte von 150 PS/Liter. Hondas Renn-Entwicklungsabteilung arbeitete fieberhaft, aber es dauerte bis 1958, ehe ihre Motoren 100PS/Liter erreichten. Ihre harte Arbeit zahlte sich jedoch aus, als Honda 1959 erstmals am Isle of Man TT Rennen teilnahm. Auch wenn sie Europäischen Kraftproben wie MV Agusta hinterher keuchte, holte sich Hondas RC 142 (125cm³ 4-Takt luftgekühlter 2-Zylinder DOHC 4-Ventil-Motor) bei ihrem Debüt einen respektablen 6. Platz. 1960 nahm Honda nicht nur am Isle of Man TT Rennen teil, sondern ernsthaft an der GP Meisterschaft, fuhr in 6 von 10 Rennen und erreichte den 3. und 2. Platz in der 125cm³ bzw. 250cm³ Hersteller-Wertung. Ein Sieg war zwar außer Reichweite, aber diese Ergebnisse zeigten, dass die Lücke kleiner geworden war. Beim 1961er Spanischen GP schaffte Honda endlich den ersten 125cm³ Sieg und das setzte sich fort mit dem Erreichen von Top 5 Plätzen in der 125cm³ und auch der 250cm³ Klasse bei der Isle of Man. Von 11 GP-Rennen gewannen Hondas 125cm³ Motorräder neun, die 250er zehn, was in dieser dominanten Saison zum Gewinn des Fahrer- und des Hersteller-Titels für beide Klassen verhalf.

■ 6-Zylinder Legende – RC166

Nachdem sie die Europäischen Rivalen überholt hatten, wurde Honda

■ 6-Cylinder Legend – RC166

Having overtaken their European rivals, Honda found itself in the sights of fellow Japanese manufacturers Suzuki and Yamaha. In 1964, Yamaha's 2-stroke 2-cylinder bike dethroned Honda's 4-cylinder machine, which had held the 250cc class crown since 1961. Thus Honda began development of a more powerful 6-cylinder engine with cylinders that had a 41.57cc combustion chamber and 4 valves. It powered the RC165 from the Italian GP in September 1964 but had reliability issues. 1965 saw the 6-cylinder bike entered from the start, but an injury to rider Jim Redman meant the modified 2RC165 only achieved 4 wins out of 13 races and the title was ceded to Yamaha again.

This two-year slump ended when Mike Hailwood joined the Honda Team. As a privateer, Hailwood had helped Honda claim its first 250cc class title in 1961, after which he rode for MV Agusta from 1962 and claimed four straight 500cc class titles. Nicknamed "Mike the Bike" for his incredible riding skill, he debuted as a Honda rider with an effortless 250cc class victory at the Japan GP in 1965. However, Hailwood was not satisfied and requested modifications to cope with harder riding. His input accelerated development and Hailwood rode an improved 3RC165 to victory in the first eight races of the 1966 season, while the new 56.8ps/17,500rpm RC166 was used to win the 10th (Isle of Man) and 11th (Italian GP) races. Hailwood won every 250cc class race he entered to give Honda their first Rider and Manufacturer's Championships since 1963, which contributed to the company's amazing feat of capturing the manufacturers' title in all five classes from 50cc to 500cc. 1967 saw fierce competition between Yamaha's RD05A and Hailwood's RC166, but Hailwood prevailed and defended both of his titles as a fitting finale to Honda's GP racing participation in the 1960s.

von seinen Japanischen Hersteller-Kameraden Suzuki und Yamaha ins Visier genommen. 1964 entthronte Yamahas 2-Takt 2-Zylinder Motorrad Hondas 4-Zylinder-Maschine, welche in der 250er Klasse seit 1961 die Siegerkrone in Händen hielt. Darauf begann Honda die Entwicklung einer stärkeren 6-Zylinder-Maschine, deren Zylinder 41,57cm³ Brennraum und 4 Ventile besaß. Sie trieb ab dem Italienischen GP im September die RC165 an, hatte aber Zuverlässigkeits-Ausreißer. 1965 wurde das 6-Zylinder-Motorrad von Anfang an eingesetzt, aber eine Verletzung des Fahrers Jim Redman bedeutete, dass die geänderte 2RC165 bei 13 Rennen nur 4 Siege erreichte und der Titel wurde wieder an Yamaha abgetreten.

Diese 2-Jahres-Krise endete, als Mike Hailwood ins Honda-Team eintrat. Als Privatfahrer hatte Hailwood Honda 1961 zu den ersten Titeln in der 250cm³ Klasse verholfen, worauf er ab 1962 für MV Agusta fuhr und vier 500cm³ Titel am Stück holte. Mit dem Spitznamen „Mike the Bike“ für sein unglaubliches Fahrkönnen debütierte er 1965 als Honda-Fahrer mit einem mühelosen Sieg in der 250cm³ Klasse beim Japan GP. Hailwood war jedoch nicht zufrieden und verlangte Verbesserungen, um bei schärferer Fahrt mithalten zu können. Seine Vorgaben beschleunigten die Entwicklung und Hailwood fuhr eine verbesserte 3RC165 zum Sieg in den ersten acht Rennen der 1966er Saison, während eine neue 56,8PS/17.500 U/min RC166 eingesetzt wurde, um das 10. (Isle of Man) und 11. (Italienischer GP) Rennen zu gewinnen. Hailwood gewann jedes Rennen der 250cm³ Klasse, in dem er antrat, um Honda zur ersten Fahrer- und Hersteller-Meisterschaft seit 1963 zu verhelfen, was dem Unternehmen das erstaunliche Kunststück ermöglichte, die Hersteller-Titel in allen fünf Klassen zwischen 50cm³ und 500cm³ zu holen. 1967 gab es einen erbitterten Kampf zwischen Yamahas RD05A und Hailwoods RC166, aber Hailwood behielt die Oberhand und verteidigte seine beiden Titel als passendes Finale von Hondas Teilnahme an GP-Rennen in den 1960ern.

■ L'Ascension de Honda

Honda fut fondée en 1946 et en 1954, Soichiro Honda déclara que la marque participerait à l'Isle of Man Tourist Trophy Race. Cette course remontant à 1907 se déroule sur 60km de routes ouvertes de l'île. Avec une distance à couvrir de 200km et une amplitude de 400m d'altitude, la vitesse et la fiabilité sont nécessaires pour participer à cette épreuve exigeante considérée comme le sommet de la course moto sur route et qui attire les principaux constructeurs mondiaux. Après sa déclaration, Soichiro Honda visita l'île de Man et fut démolalisé face au défi qu'il fallait relever. Bien qu'il affirme que "une machine développant 100cv/litre de cylindrée ait une chance de gagner", la marque allemande ouest-allemande NSU atteignait déjà 150cv/litre. Le département développement compétition Honda travailla fiévreusement mais ce n'est pas avant 1958 que son moteur atteignit les 100cv/litre.

Cependant leur dur travail paya lorsque Honda participa pour la première fois au Isle of Man TT Race en 1959. Bien qu'à la traîne derrière les puissantes machines européennes comme la MV Agusta italienne, la Honda RC142 (moteur 125cm³ 4 temps 2 cylindres et 4 soupapes, double arbre à cames refroidi par air) prit une respectable 6ème place. En 1960, Honda participa non seulement au Isle of Man TT Race mais aussi au Championnat GP. Honda engagea ses motos dans 6 des 10 courses et termina 3ème et 2ème du classement des constructeurs des catégories 125cm³ et 250cm³ respectivement. Bien que la victoire soit hors de portée, ces résultats démontraient que Honda comblait son retard. Au GP d'Espagne 1961, Honda remporta enfin sa première victoire en 125cm³ et ses machines prirent les 5 premières places en 125cm³ et 250cm³ à l'île de Man. Sur onze courses de GP, les 125cm³ Honda en remportèrent neuf et les 250cm³ dix. Honda domina cette saison et s'appropriä les titres des constructeurs et pilotes des deux catégories.

■ La 6 Cylindres Légendaire – RC166

Ayant dépassé ses rivaux européens, Honda se retrouvait maintenant confrontée à des compatriotes Suzuki et Yamaha. En 1964, la Yamaha 2 cylindres 2 temps détrôna la 4 cylindres Honda qui détenait le titre en 250cm³ depuis 1961. C'est pourquoi Honda lança le développement d'un 6 cylindres plus puissant comportant des chambres de combustion de 41,57cm³ et 4 soupapes. Il équipa la RC165 à partir du GP d'Italie en septembre 1964 mais avait des problèmes de fiabilité. En 1965, la 6 cylindres fut engagée dès le début de la saison, mais avec la blessure du pilote Jim Redman, la 2RC165 modifiée ne put remporter que 4 victoires sur 13 courses et le titre revint à nouveau à Yamaha. Ce passage à vide de deux ans prit fin lorsque Mike Hailwood rejoignit le Team Honda. Hailwood, à titre de pilote privé, avait permis à Honda de remporter son premier titre 250cm³ en 1961. Après quoi, il avait piloté pour MV Agusta à partir de 1962 et remporté quatre titres d'affilée en 500cm³. Surnommé "Mike the Bike" pour son incroyable pilotage, il remporta facilement le GP du Japon 1965, sa première course de pilote officiel Honda. Cependant, Hailwood n'était pas satisfait et demanda des modifications pour adapter la machine à son pilotage dur. Suite à ce développement, Hailwood disposa de la 3RC165 améliorée qui lui permit de remporter les huit premières courses de la saison 1966. La nouvelle RC166 de 56ps/17.500 trs min. remporta la 10ème (Isle of Man) et la 11ème (GP d'Italie). Hailwood remporta toutes les courses 250cm³ auxquelles il participa, permettant à Honda de remporter son premier doublé Constructeurs/Pilotes depuis 1963. Cette année là, Honda avait remporté le titre des constructeurs dans les cinq catégories, de 50 à 500cm³. 1967 fut marqué par une âpre compétition entre la Yamaha RD05A et la RC166 de Hailwood, mais ce dernier conserva ses deux titres, marquant encore une fois la suprématie de Honda dans les années 1960.

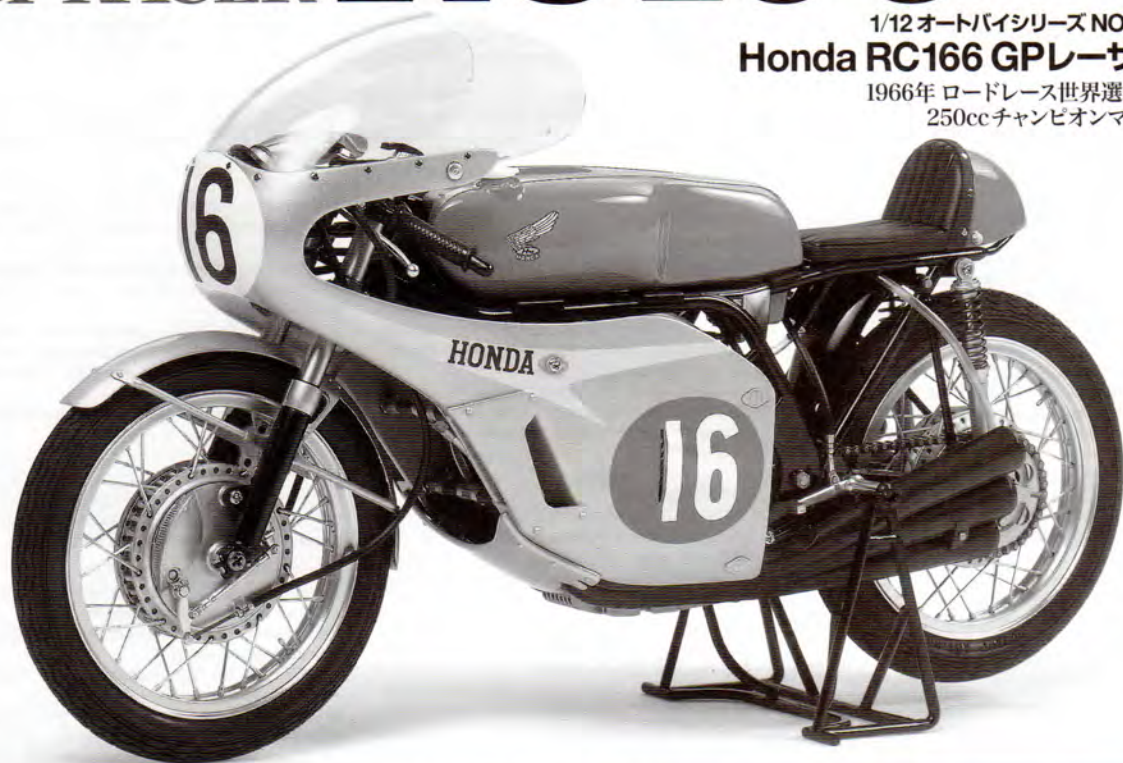
Honda RC166

GP RACER



1/12 オートバイシリーズ NO.113

Honda RC166 GPレーサー

1966年 ロードレース世界選手権
250ccチャンピオンマシン

RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》

Recommended tools
Benötigtes Werkzeug
Outilsage nécessaire

流し込みタイプ接着剤
(プラスチック用)
Extra thin cement
Extra dünnen Kleber
Colle extra-fluide

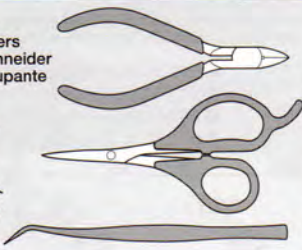


★必ず、接着には流し込み接着剤
をお使いください。

ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante

ハサミ
Scissors
Schere
Ciseaux

ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes



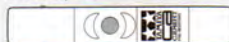
ピンバイス (ドリル刃1mm)
Pin vise (1mm drill bit)
Schraubstock (1mm Spiralbohrer)
Outil à percer (1mm de diamètre)



ナイフ
Modeling knife
Modelliermesser
Couteau de modéliste



瞬間接着剤
Instant cement
Sekundenkleber
Colle rapide



紙ヤスリ (#600)
Abrasive paper #600
Schleifpapier #600
Papier abrasif #600

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-14 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir
(X-1)

TS-17 ●アルミシルバー / Gloss aluminum /
Alu-Silber / Aluminium brillant

TS-49 ●ブライトレッド / Bright red / Leuchrot /
Rouge brillant

X-2 ●ホワイト / White / Weiß / Blanc

X-11 ●クロムシルバー / Chrome silver /
Chrom-Silber / Aluminium chromé

X-13 ●メタリックブルー / Metallic blue /
Blau-Metallic / Bleu métallisé

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

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

XF-3 ●フラットイエロー / Flat yellow / Matt Gelb / Jaune mat

XF-6 ●コッパー / Copper / Kupfer / Cuivre

XF-52 ●フラットアース / Flat earth / Erdfarbe / Terre mate

XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic /
Gris métallisé

XF-57 ●バフ / Buff / Lederfarben / Chamois

XF-64 ●レッドブラウン / Red brown / Rotbraun /
Rouge brun

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作業はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。

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 paints 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

●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, irgendetwas Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

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). Utilisez 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.



作前にかならず
お読みください。
READ BEFORE ASSEMBLY.
ERST LESEN - DANN BAUEN.
LIRE AVANT ASSEMBLAGE.

- 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時は、保護者の方もお読みください。
- 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)
- Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model.

- Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Falls ein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben.
- 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.

《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読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 Kleboberfläche 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.

《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切り出した時、部品に出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。
③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。
●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.
②Carefully remove any excess using a file.
③Apply metal primer prior to painting.
●Extra care should be taken to avoid personal injury when handling photo-etched parts.

FOTOGEÄTZTE TEILE
①Die fotogeätzten Teile mit einem Modellbaumesser abschneiden.
②Überstände vorsichtig mit einer Feile entfernen.
③Vor dem Lackieren Metall-Grundierung auftragen.

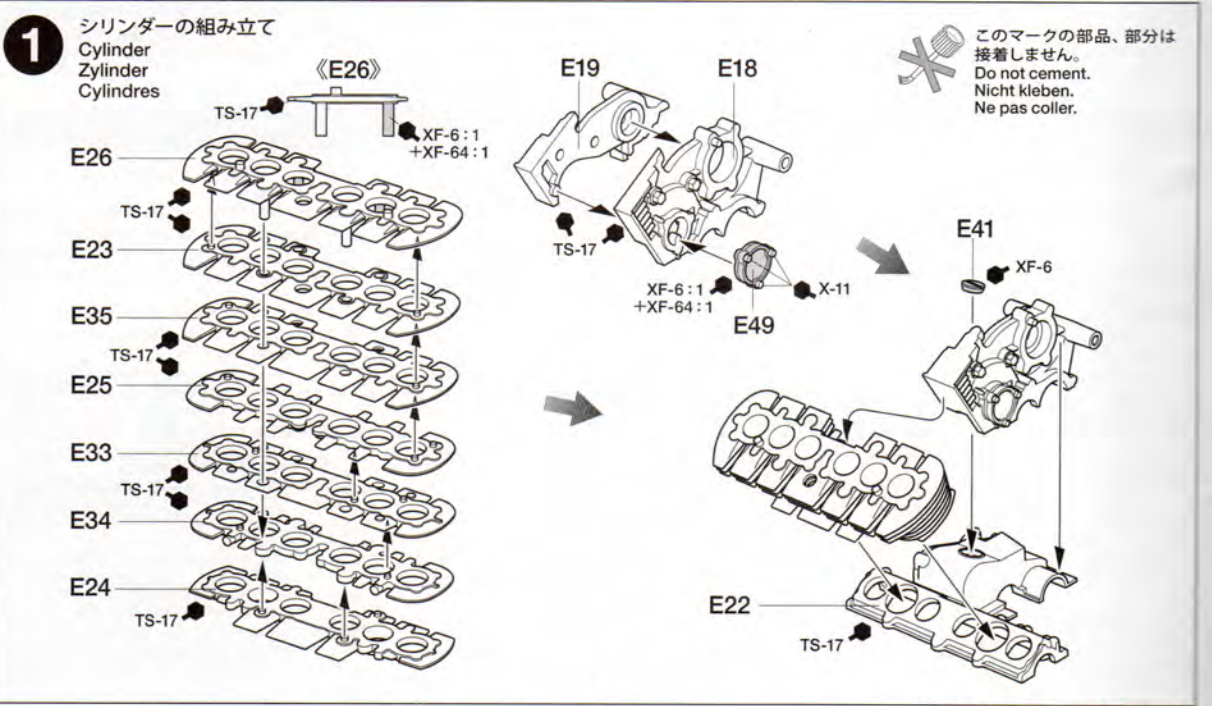
●Beim Umgang mit fotogeätzten Teilen sollte man besondere Vorsicht walten lassen, um Verletzungen zu vermeiden.

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



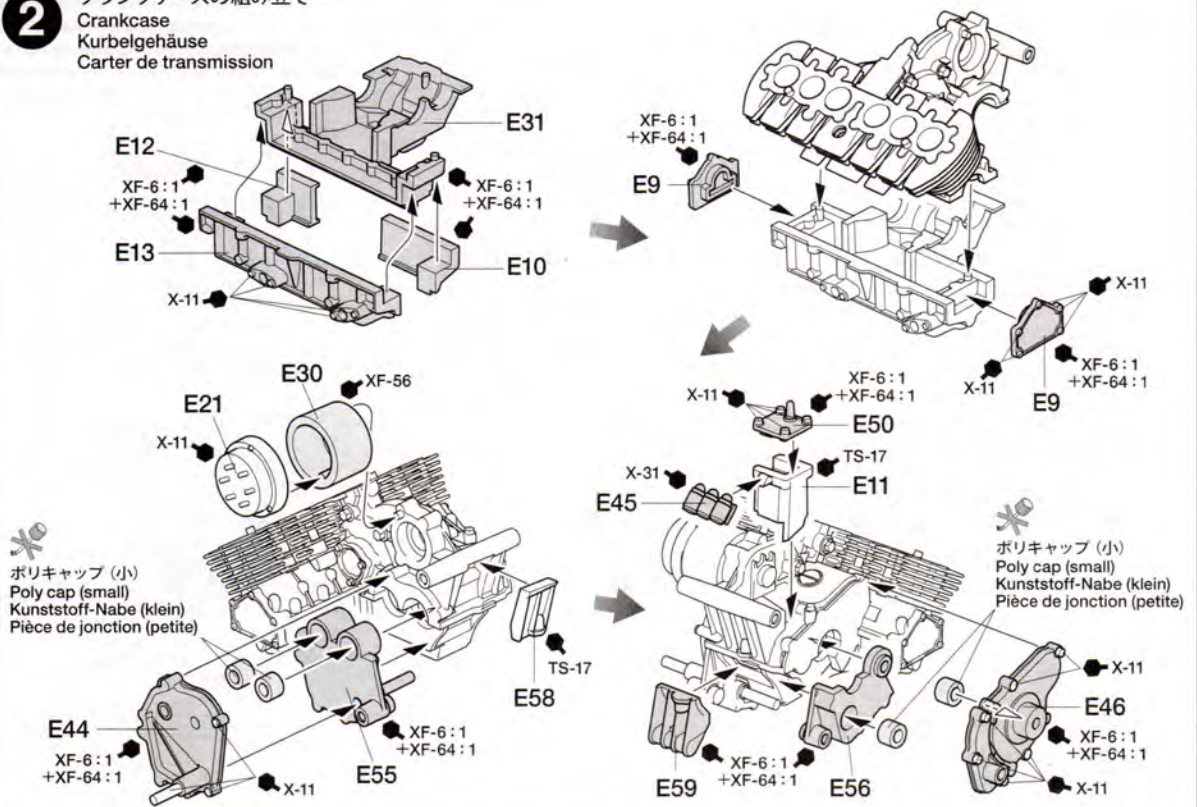
このマークの場所ではディテールアップパーツがご利用出来ます。別にお買い求めください。
This mark indicates instruction for detailing parts separately available.
Diese Markierung verweist auf die Anleitung für die getrennt erhältlichen Feindetaillierungs-Teile.
Ce symbole indique de se reporter à la notice des pièces d'amélioration disponibles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

- 1/12 Honda RC166 ホイールセット
- 1/12 SCALE Honda RC166 Wheel Set (Item 12631)
- 1/12 Honda RC166 フロントフォーク・クラッチセット
- 1/12 SCALE Honda RC166 Clutch & Front Fork Set (Item 12632)
- 1/12 Honda RC166 メタルチェーンセット
- 1/12 SCALE Honda RC166 Metal Chain Set (Item 12633)
- 1/12 Honda RC166 リベットセット
- 1/12 SCALE Honda RC166 Rivet Set (Item 12634)



2

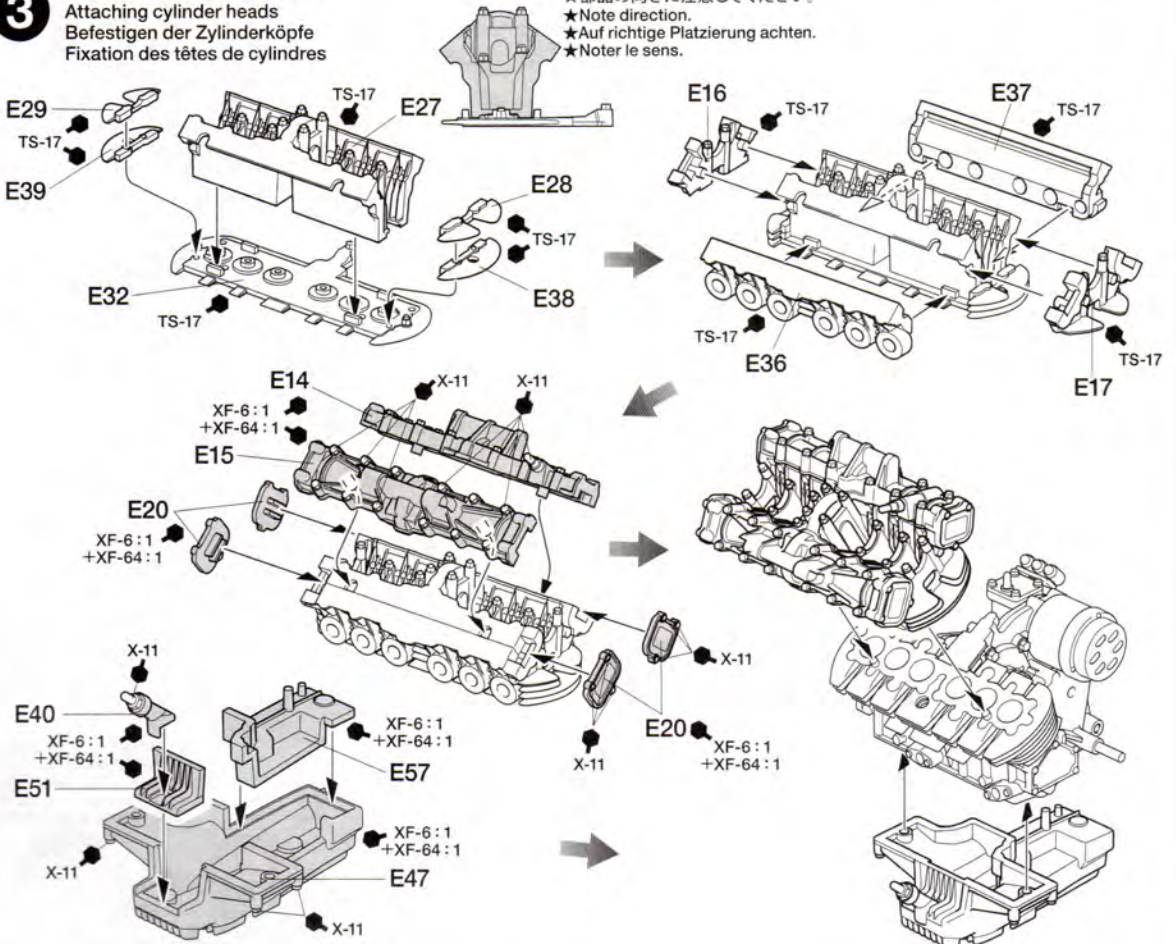
クランクケースの組み立て

Crankcase
Kurbelgehäuse
Carter de transmission**3**

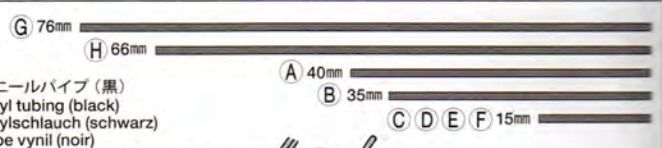
シリンダーヘッドの取り付け

Attaching cylinder heads
Befestigen der Zylinderköpfe
Fixation des têtes de cylindres

★部品の向きに注意してください。
★Note direction.
★Auf richtige Platzierung achten.
★Noter le sens.

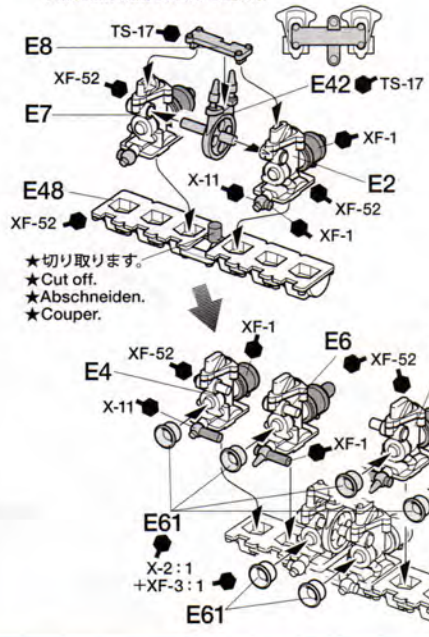


4 キャブレターの取り付け Attaching carburetors Anbringen der Vergaser Fixation des carburateurs

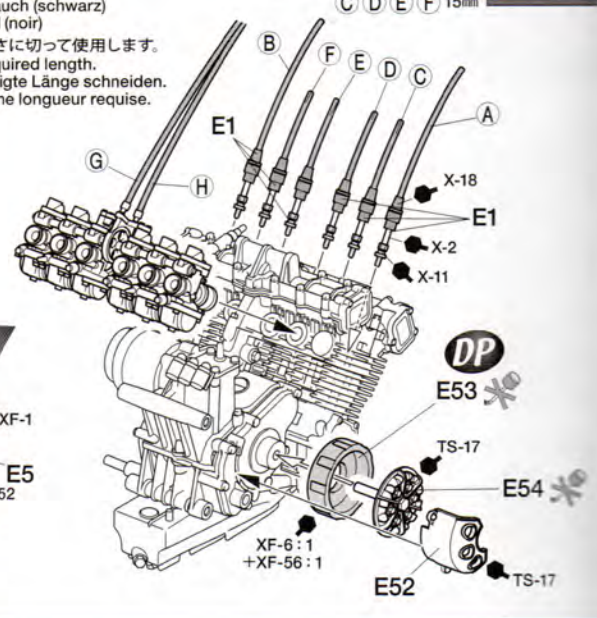


ビニールパイプ (黒)
Vinyl tubing (black)
Vinylschlauch (schwarz)
Tube vinyl (noir)

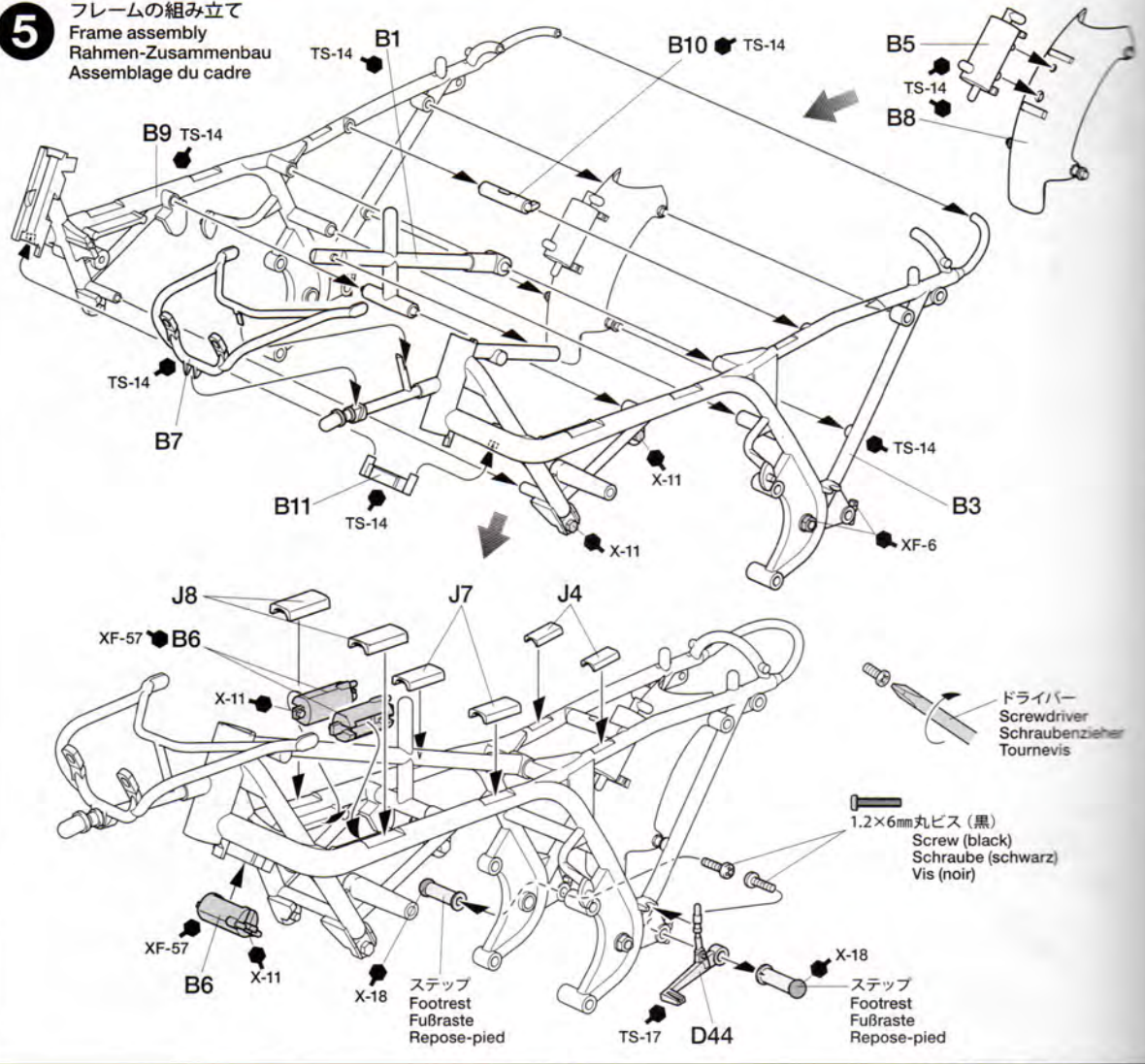
★必要な長さで切って使します。
★Cut to required length.
★Auf benötigte Länge schneiden.
★Couper une longueur requise.



★切り取ります。
★Cut off.
★Abschneiden.
★Couper.



5 フレームの組み立て Frame assembly Rahmen-Zusammenbau Assemblage du cadre



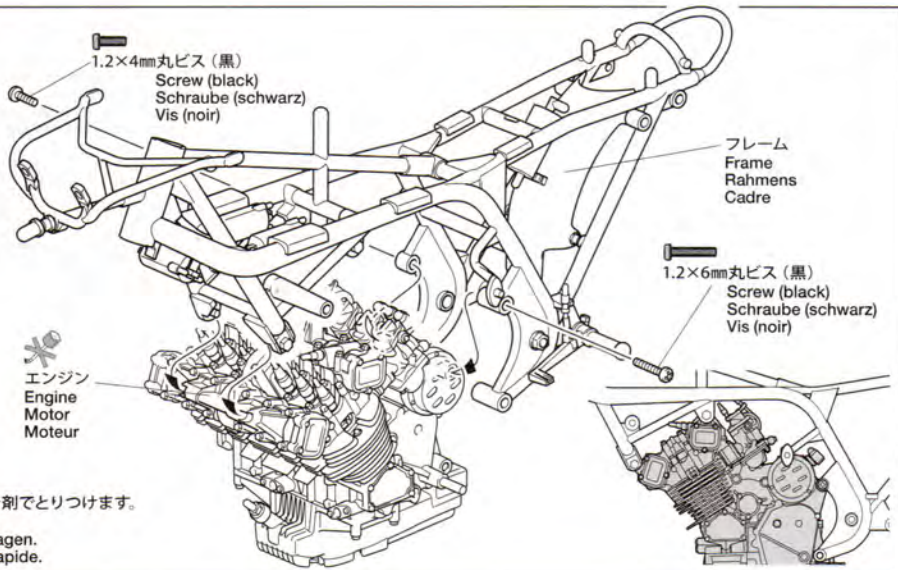
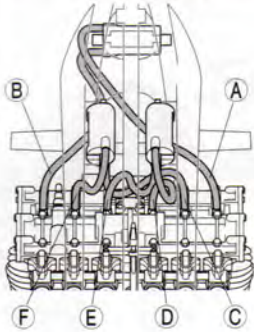
ドライバー
Screwdriver
Schraubenzieher
Tournevis

1.2×6mm丸ビス (黒)
Screw (black)
Schraube (schwarz)
Vis (noir)

ステップ
Footrest
Fußraste
Repose-pied

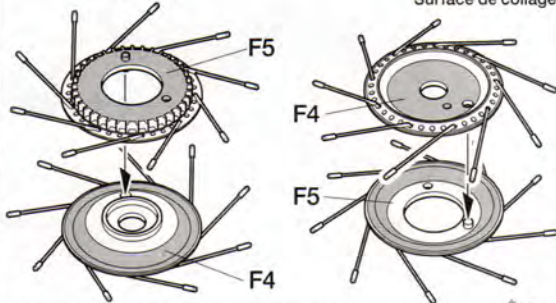
ステップ
Footrest
Fußraste
Repose-pied

6 エンジンの取り付け Attaching engine Einbau des Motors Fixation du moteur

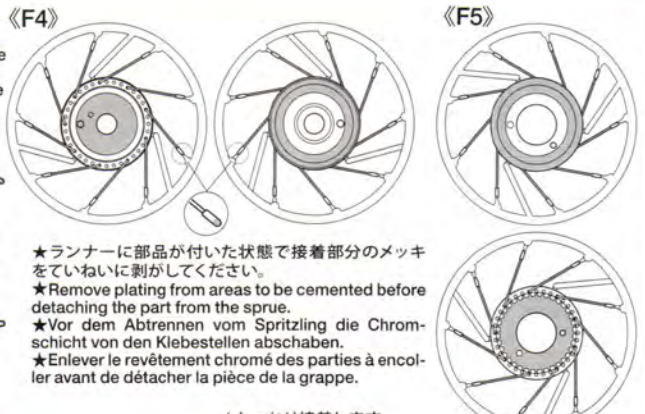


指示の部品を瞬間接着剤でとりつけます。
Apply instant cement.
Sekundenkleber auftragen.
Appliquer de la colle rapide.

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

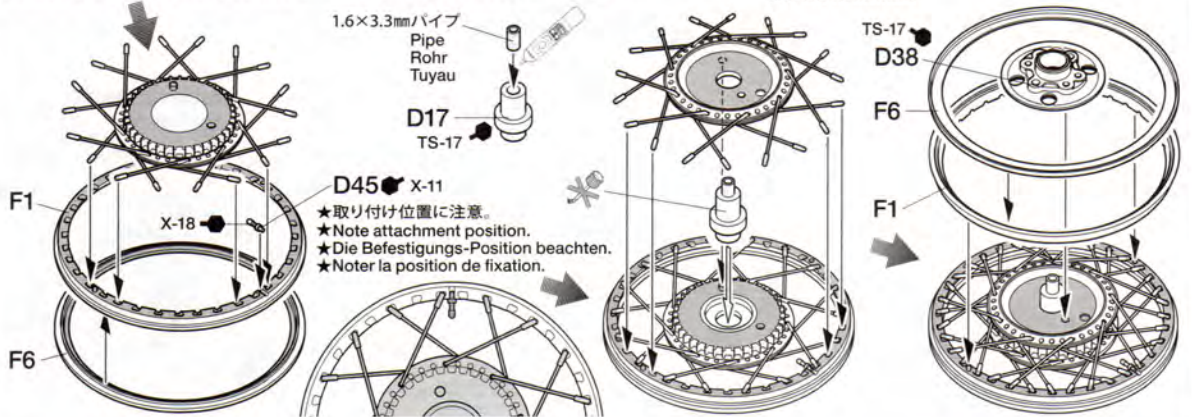


★平面のメッキ剥がしには、紙ヤスリが便利です。
★Use abrasive paper to remove metal plating.
★Die Metallbeschichtung mit Schleifpapier abschleifen.
★Utiliser une lime en carton pour enlever le revêtement chromé des surfaces planes.



★ランナーに部品が付いた状態で接着部分のメッキを
ていねいに剥がしてください。
★Remove plating from areas to be cemented before
detaching the part from the sprue.
★Vor dem Abtrennen vom Spritzling die Chrom-
schicht von den Klebestellen abschleifen.
★Enlever le revêtement chromé des parties à encol-
ler avant de détacher la pièce de la grappe.

★しっかりと着します。
★Cement firmly
★Fest zusammenkleben
★Coller fermement



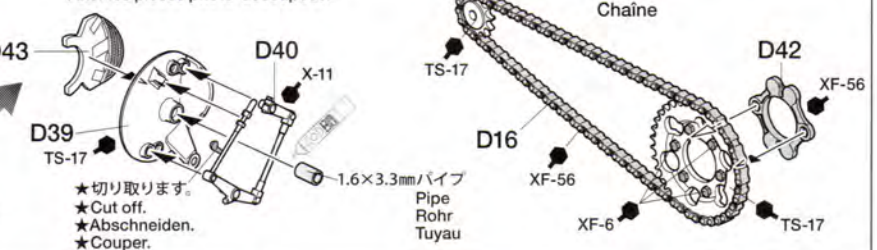
★取り付け位置に注意。
★Note attachment position.
★Die Befestigungs-Position beachten.
★Noter la position de fixation.

8 《リヤブレーキバネル》 Rear brake drum Hintere Bremstrommel Tambour de frein arrière

★部品形状に合わせて曲げます。
★Bend to match the part shape.
★Zur Teile-Form passend biegen.
★Plier pour épouser
la forme de la pièce.



指示のエッチングパーツを取り付けます。
Attach photo-etched parts.
Die Fotogätzten Teile anbringen.
Fixer les pièces photo-découpées.

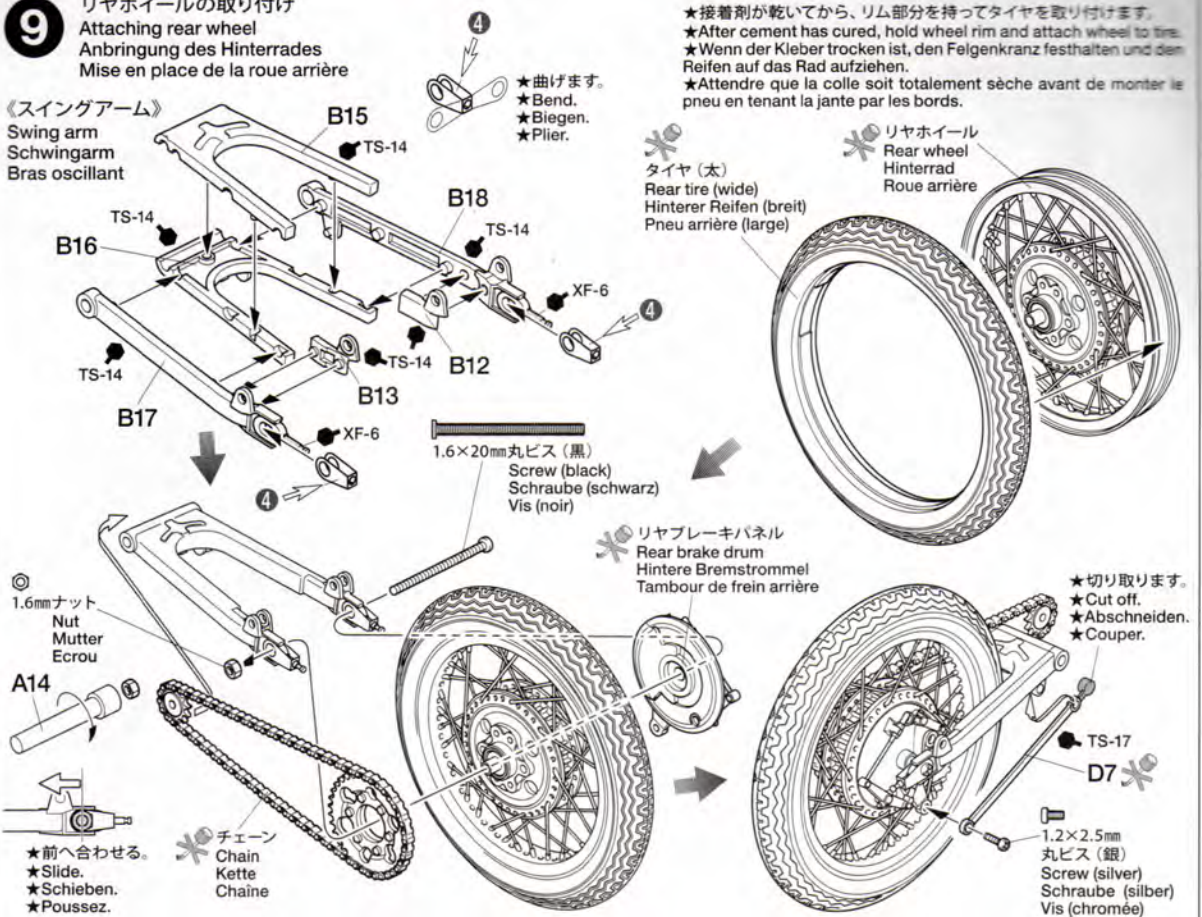


★切り取ります。
★Cut off.
★Abschneiden.
★Couper.

9

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

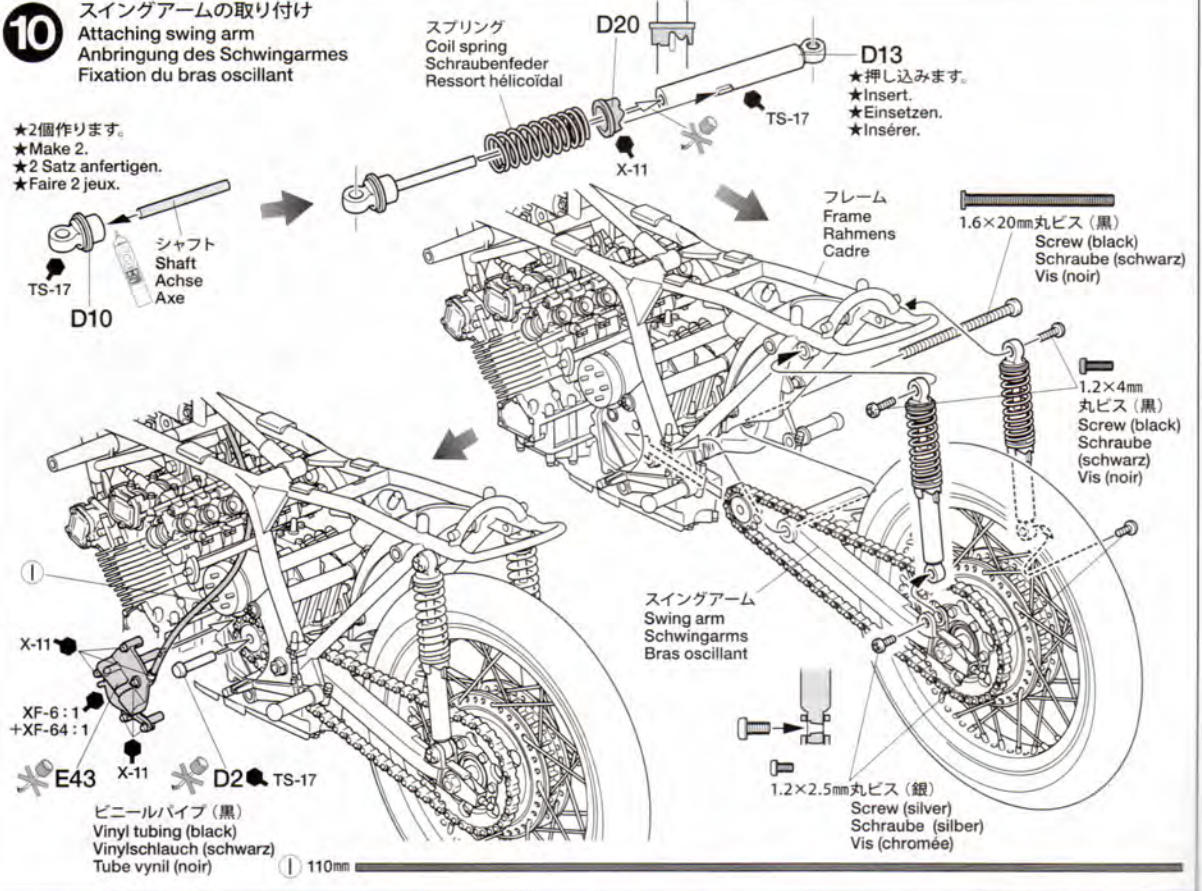
《スイングアーム》
Swing arm
Schwingarm
Bras oscillant



10

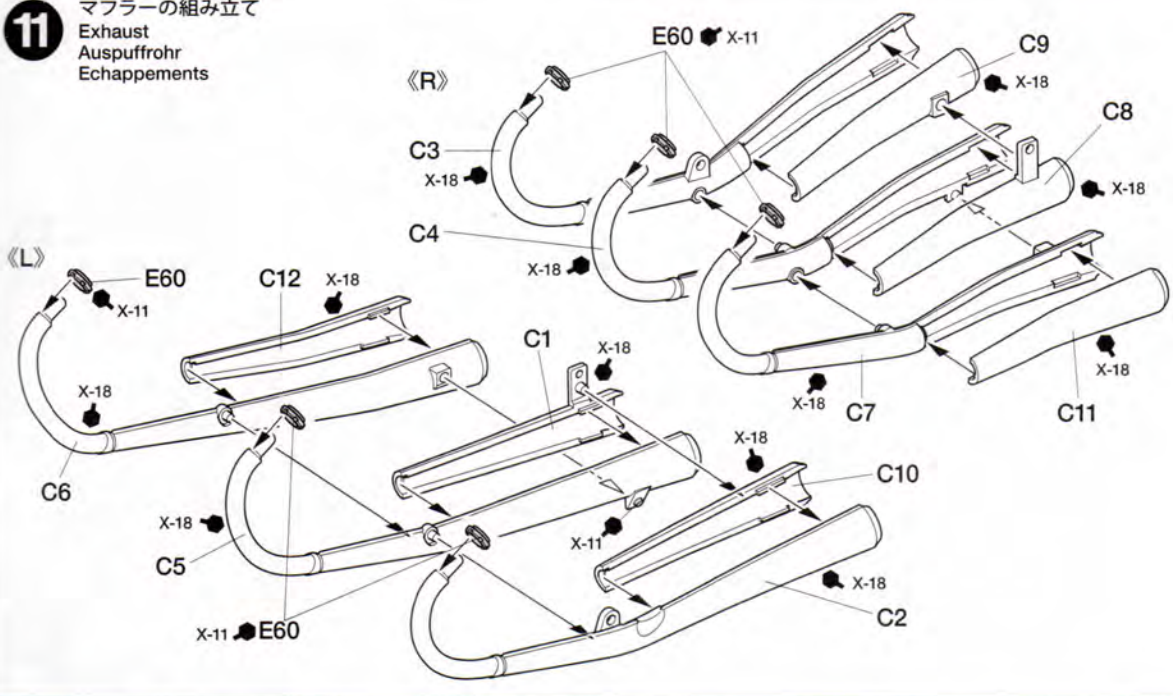
スイングアームの取り付け Attaching swing arm Anbringung des Schwingarmes Fixation du bras oscillant

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



11

マフラーの組み立て
Exhaust
Auspuffrohr
Echappements

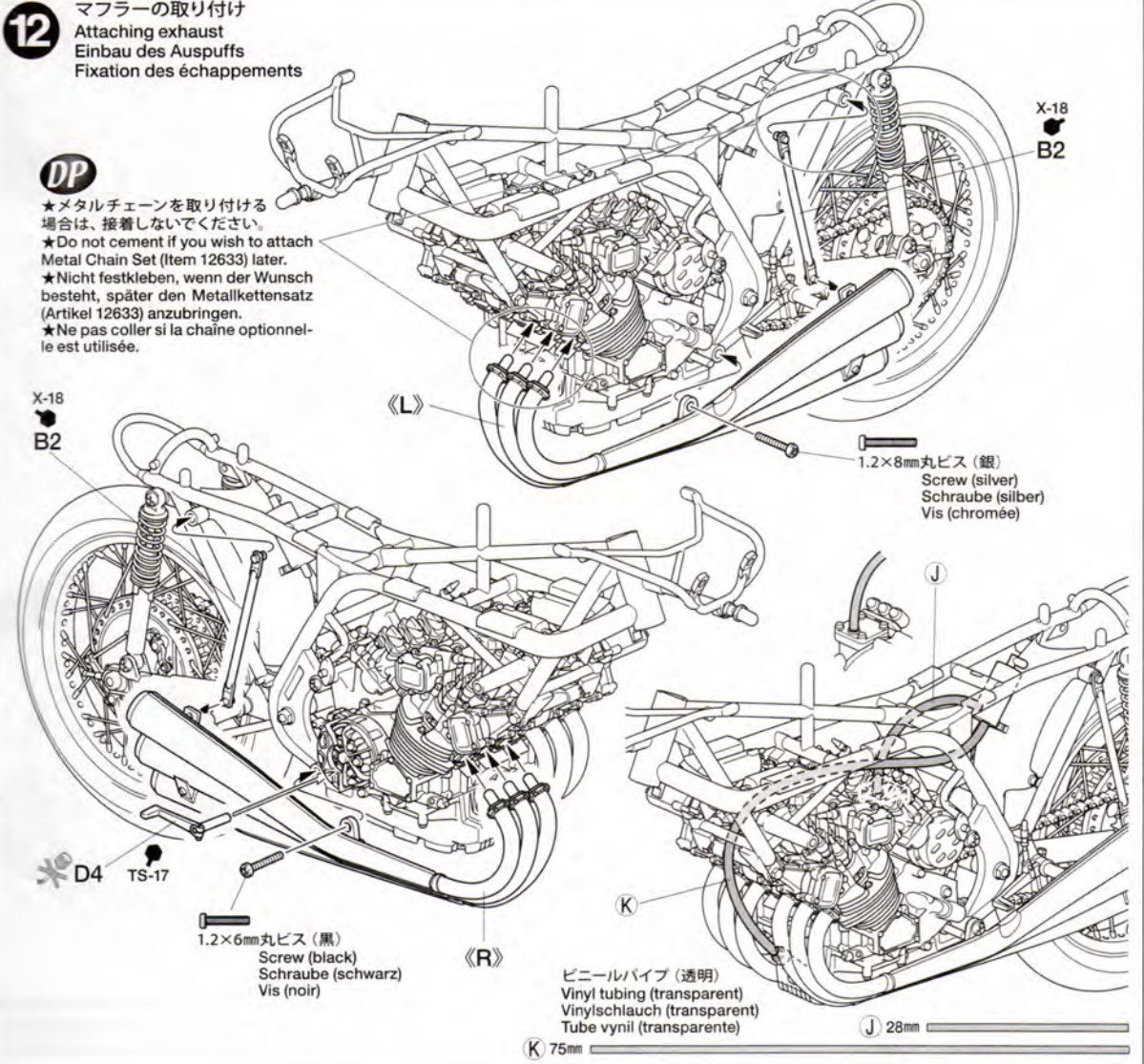


12

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

DP

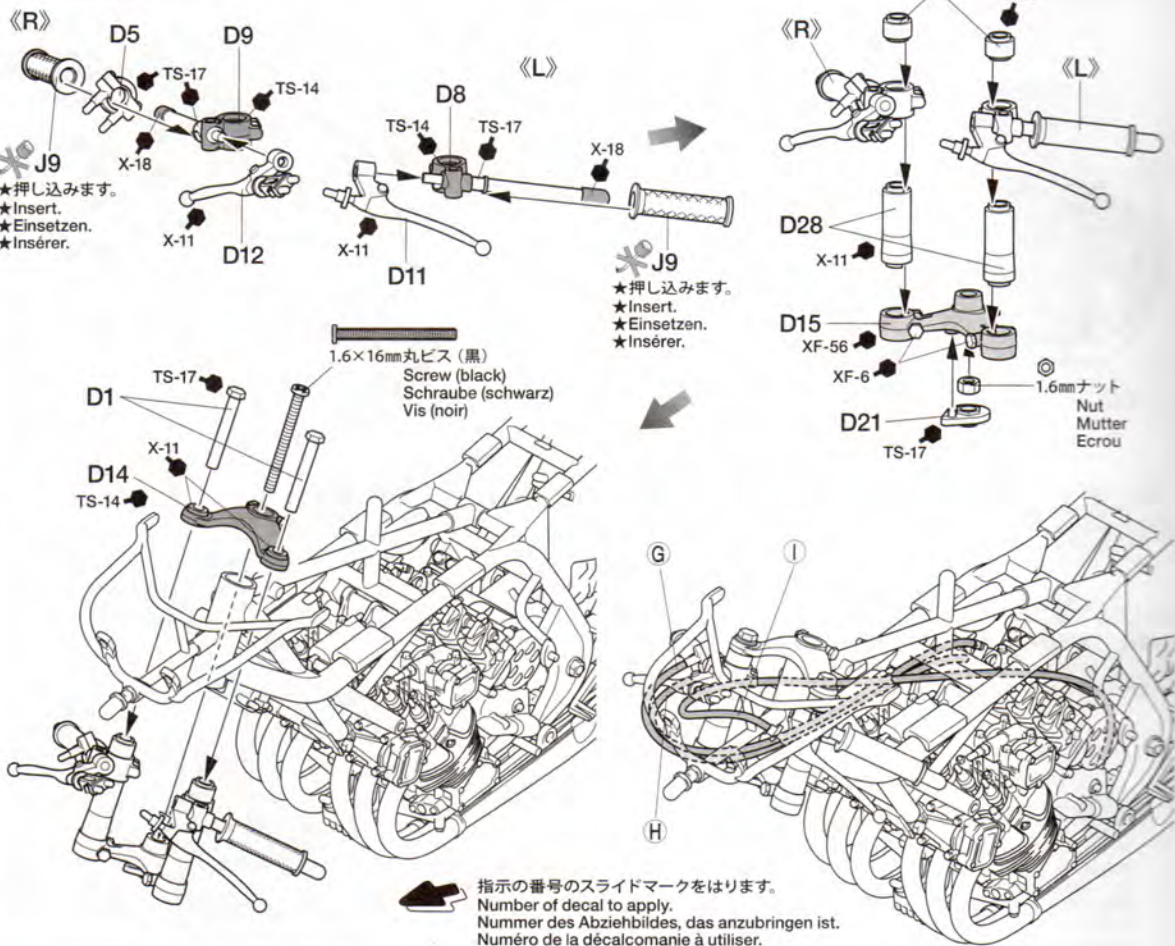
- ★メタルチェーンを取り付ける場合は、接着しないでください。
- ★Do not cement if you wish to attach Metal Chain Set (Item 12633) later.
- ★Nicht festkleben, wenn der Wunsch besteht, später den Metallkettensatz (Artikel 12633) anzubringen.
- ★Ne pas coller si la chaîne optionnelle est utilisée.



13

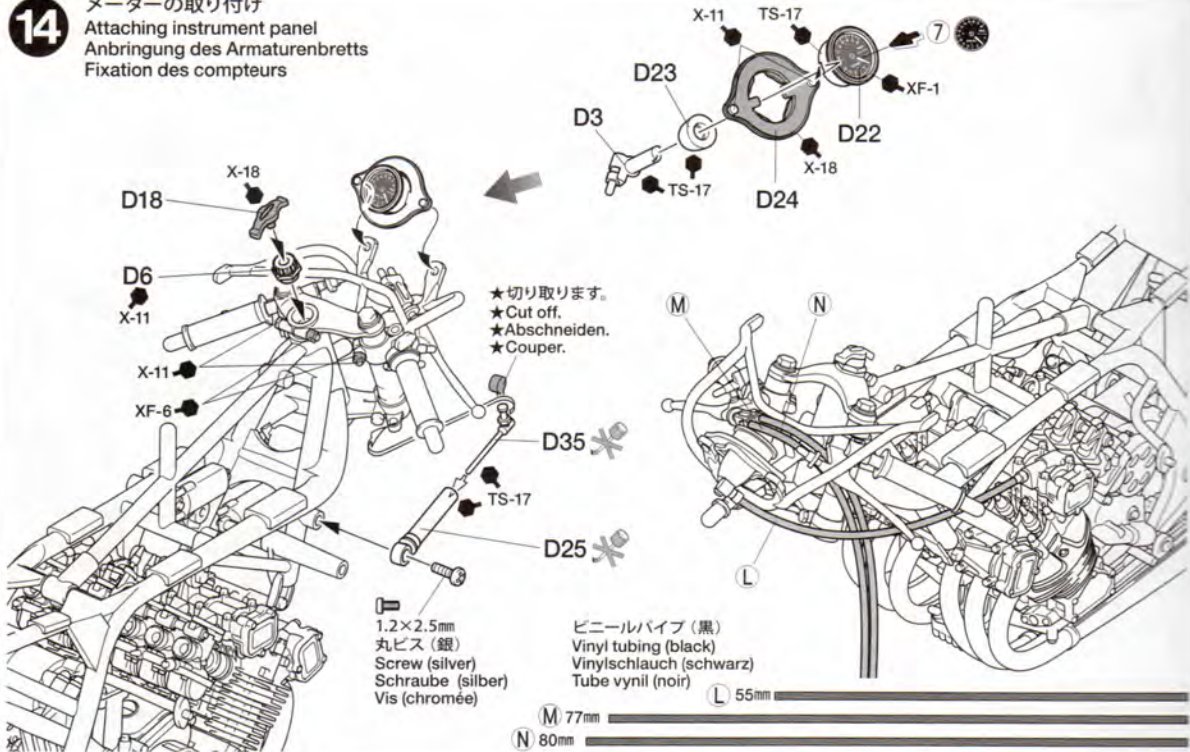
ハンドル周りの組み立て
Handlebars
Lenker
Guidons

DP



14

メーターの取り付け
Attaching instrument panel
Anbringung des Armaturenbretts
Fixation des compteurs



15

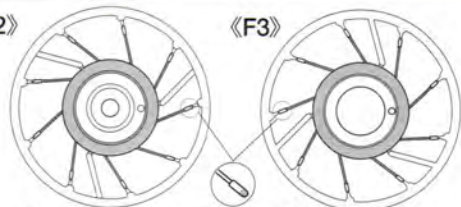
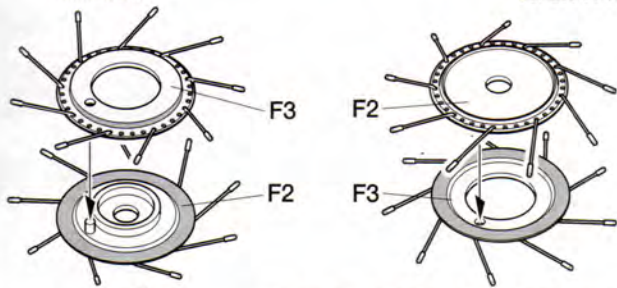
フロントホイールの組み立て
Front wheel
Vorderrad
Roue avant

DP

■ 接着部分
Cementing surface
Klebefläche
Surface de collage

《F2》

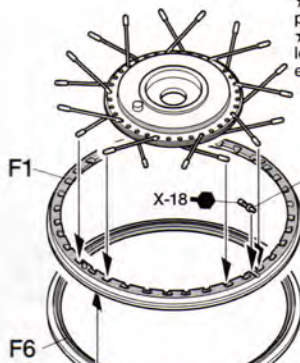
《F3》



- ★ランナーに部品が付いた状態で接着部分のメッキをいねいに剥がしてください。
- ★Remove plating from areas to be cemented before detaching the part from the sprue.
- ★Vor dem Abtrennen vom Spritzling die Chromschicht von den Klebestellen abschaben.
- ★Enlever le revêtement chromé des parties à encoller avant de détacher la pièce de la grappe.

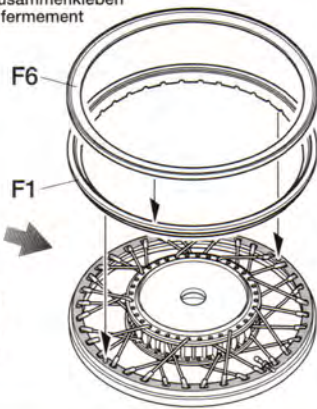
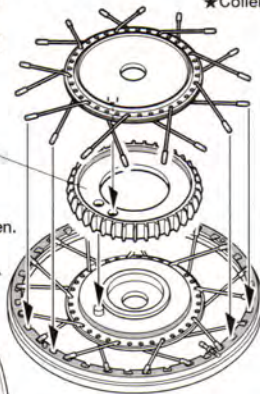
- ★平面のメッキ剥がしには、紙ヤスリが便利です。
- ★Use abrasive paper to remove metal plating.
- ★Die Metallbeschichtung mit Schleifpapier abschleifen.
- ★Utiliser une lime en carton pour enlever le revêtement chromé des surfaces planes.

- ★しっかり接着します。
- ★Cement firmly
- ★Fest zusammenkleben
- ★Coller fermement



- ★取り付け位置に注意。
- ★Note attachment position.
- ★Die Befestigungs-Position beachten.
- ★Noter la position de fixation.

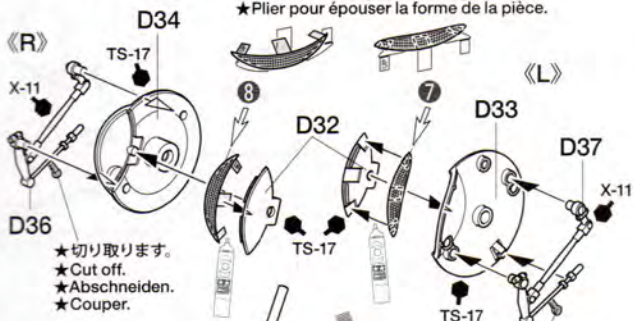
TS-17
D29



16

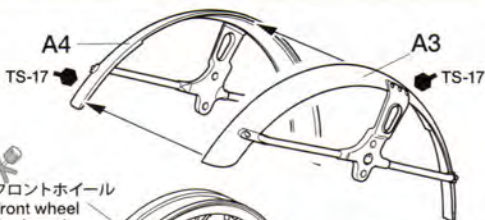
フロントフォークの組み立て
Front fork
Vordere Gabel
Fourche avant

- ★部品形状に合わせて曲げます。
- ★Bend to match the part shape.
- ★Zur Teile-Form passend biegen.
- ★Plier pour épouser la forme de la pièce.

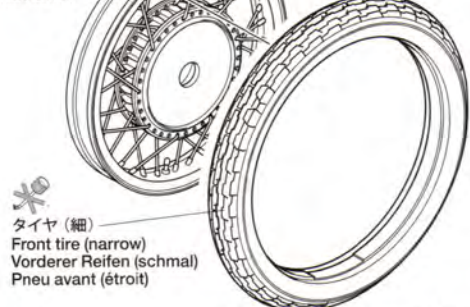


- ★切り取ります。
- ★Cut off.
- ★Abschneiden.
- ★Couper.

- ★切り取ります。
- ★Cut off.
- ★Abschneiden.
- ★Couper.



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



タイヤ(細)
Front tire (narrow)
Vorderer Reifen (schmal)
Pneu avant (étroit)

- ★接着剤が乾いてから、リム部分を持ってタイヤを取り付けます。
- ★After cement has cured, hold wheel rim and attach wheel to tire.
- ★Wenn der Kleber trocken ist, den Felgenkranz festhalten und den Reifen auf das Rad aufziehen.
- ★Attendre que la colle soit totalement sèche avant de monter le pneu en tenant la jante par les bords.

DP

DP

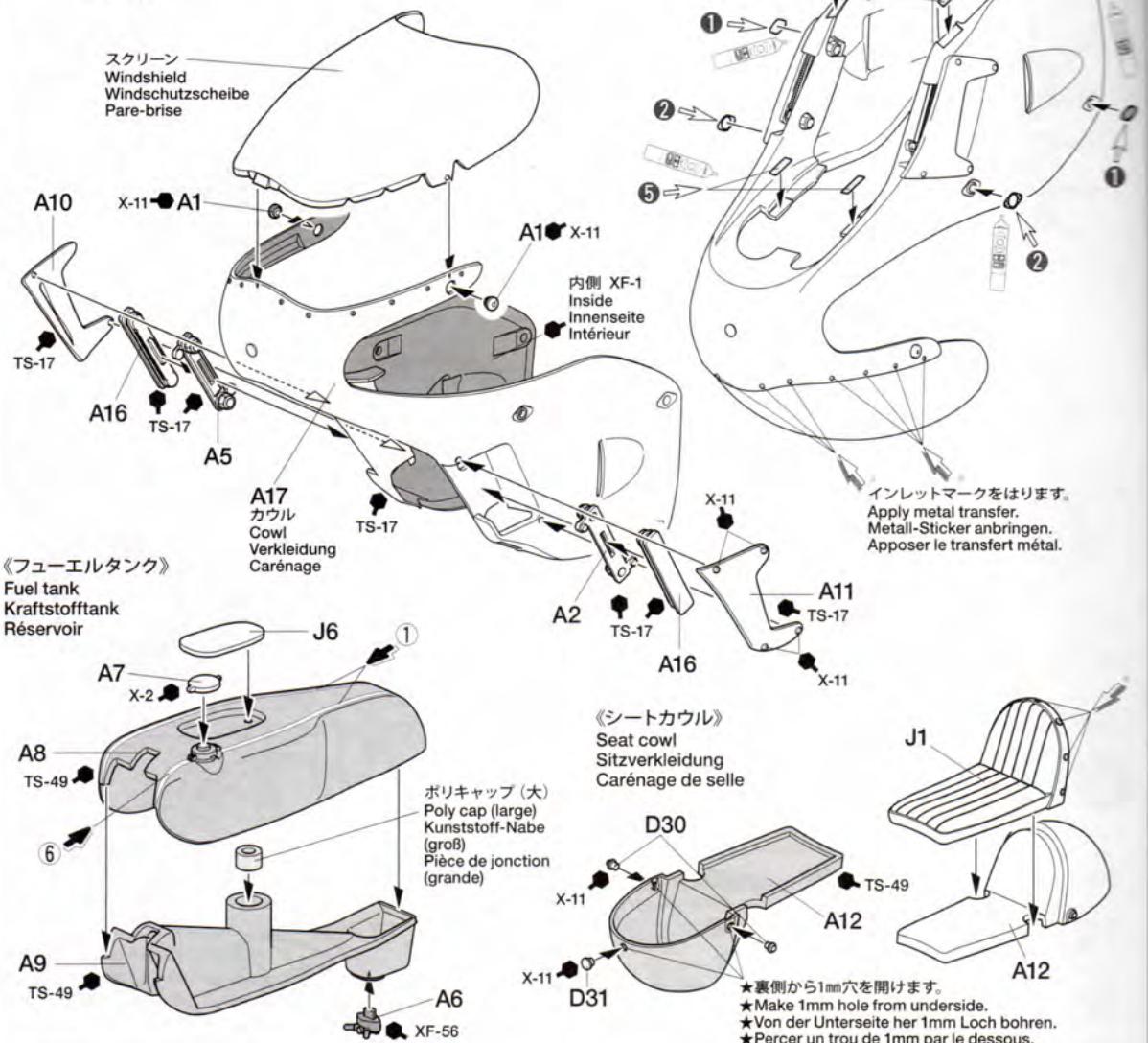
1.2×2.5mm
丸ビス(銀)
Screw (silver)
Schraube (silber)
Vis (chromée)

1.2×2.5mm丸ビス(銀)
Screw (silver)
Schraube (silber)
Vis (chromée)

1.6×16mm丸ビス(黒)
Screw (black)
Schraube (schwarz)
Vis (noir)

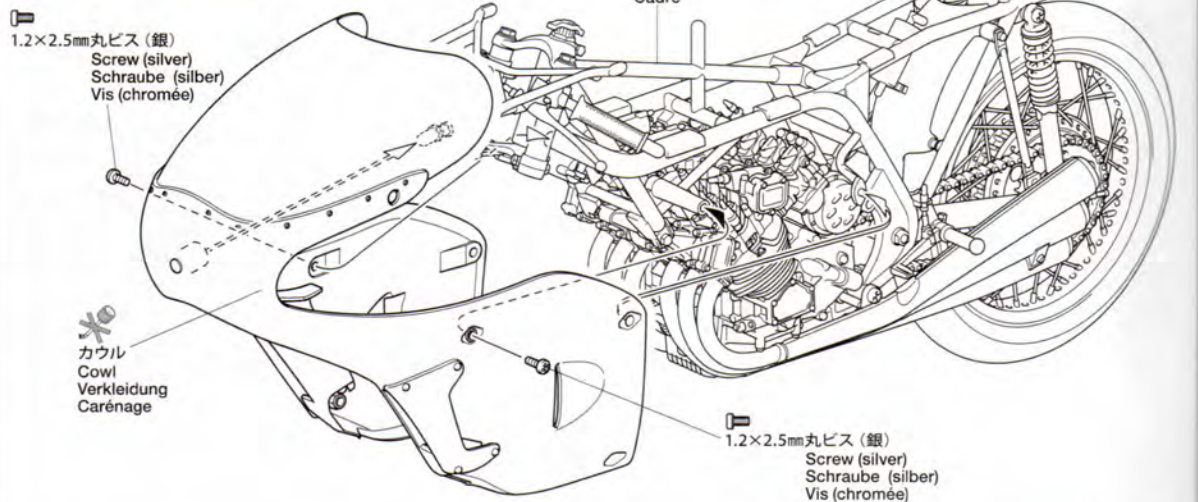
17

カウルの組み立て
Cowl
Verkleidung
Carénage

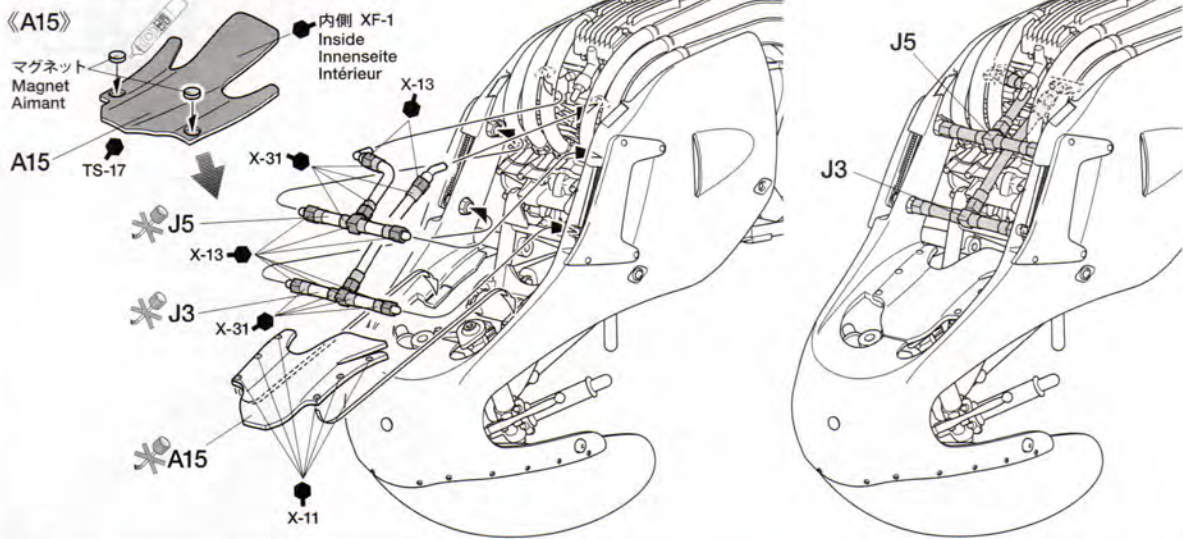


18

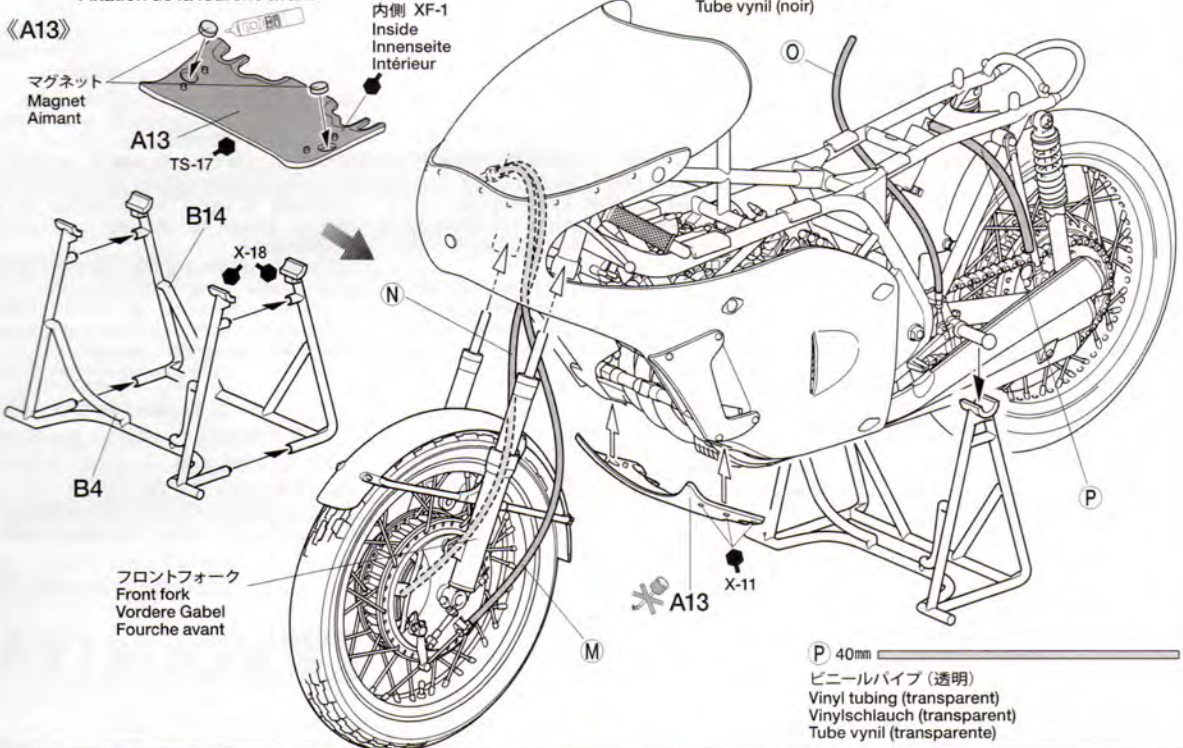
カウルの取り付け
Attaching cowl
Anbringung der Verkleidung
Fixation des carénages



19 オイルクーラーパイプの取り付け
Attaching oil cooler pipes
Befestigen der Ölkühler-Rohre
Fixation des durits de radiateur d'huile



20 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



- 《インレットマークの貼り方》**
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付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 transpar-

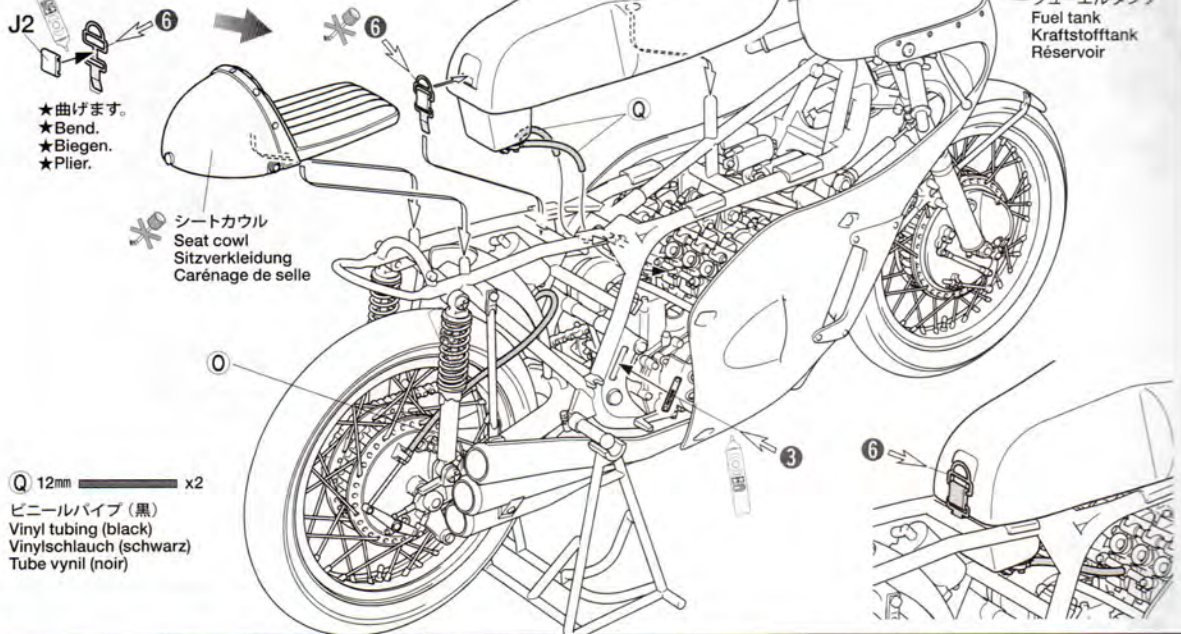
- ent film from lining, using tweezers.
③Place the film and metal transfer into position and rub the metal parts lightly.
④Carefully peel away the transparent film from model and metal transfer, making sure the metal transfer stays on the model.

WIE METALL-STICKER ANGEBRACHT WERDEN
①Schneiden Sie mit einem scharfen Modelliermesser 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.

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



- ★曲げます。
- ★Bend.
- ★Biegen.
- ★Plier.

シートカウル
Seat cowl
Sitzverkleidung
Carénage de selle

フューエルタンク
Fuel tank
Kraftstofftank
Réservoir

Q 12mm x2
ビニールパイプ (黒)
Vinyl tubing (black)
Vinylschlauch (schwarz)
Tube vinyli (noir)

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出します。

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 la 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.

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)

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



1/12
Motorcycle

www.tamiya.com

HONDA RC166 GPレーサー ITEM 14113

★価格は2009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
フロントカウル(A17).....	483円	(460円)	19331165
Aパーツ.....	546円	(520円)	19003914
B・Cパーツ.....	672円	(640円)	19003915
Dパーツ.....	630円	(600円)	19003916
Eパーツ.....	735円	(700円)	19003917
Fパーツ(2枚).....	840円	(800円)	19003918
Jパーツ.....	420円	(400円)	19111130
Kパーツ.....	420円	(400円)	19111131
タイヤ袋詰(ホリキップ含む).....	777円	(740円)	19401498
マーク.....	315円	(300円)	11401269
エッチングパーツ.....	504円	(480円)	14701020
インレットマーク.....	315円	(300円)	11421570
説明図.....	336円	(320円)	19808305

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 14113
19331165.....	Cowling
19003914.....	A Parts
19003915.....	B & C Parts
19003916.....	D Parts
19003917.....	E Parts
19003918.....	F Parts
19111130.....	J Parts
19111131.....	K Parts
19401498.....	Tire Bag
11401269.....	Decal
14701020.....	Photo-Etched Parts
11421570.....	Metal Transfer
19808305.....	Instructions

14113 1/12 Honda RC166 (11051794)