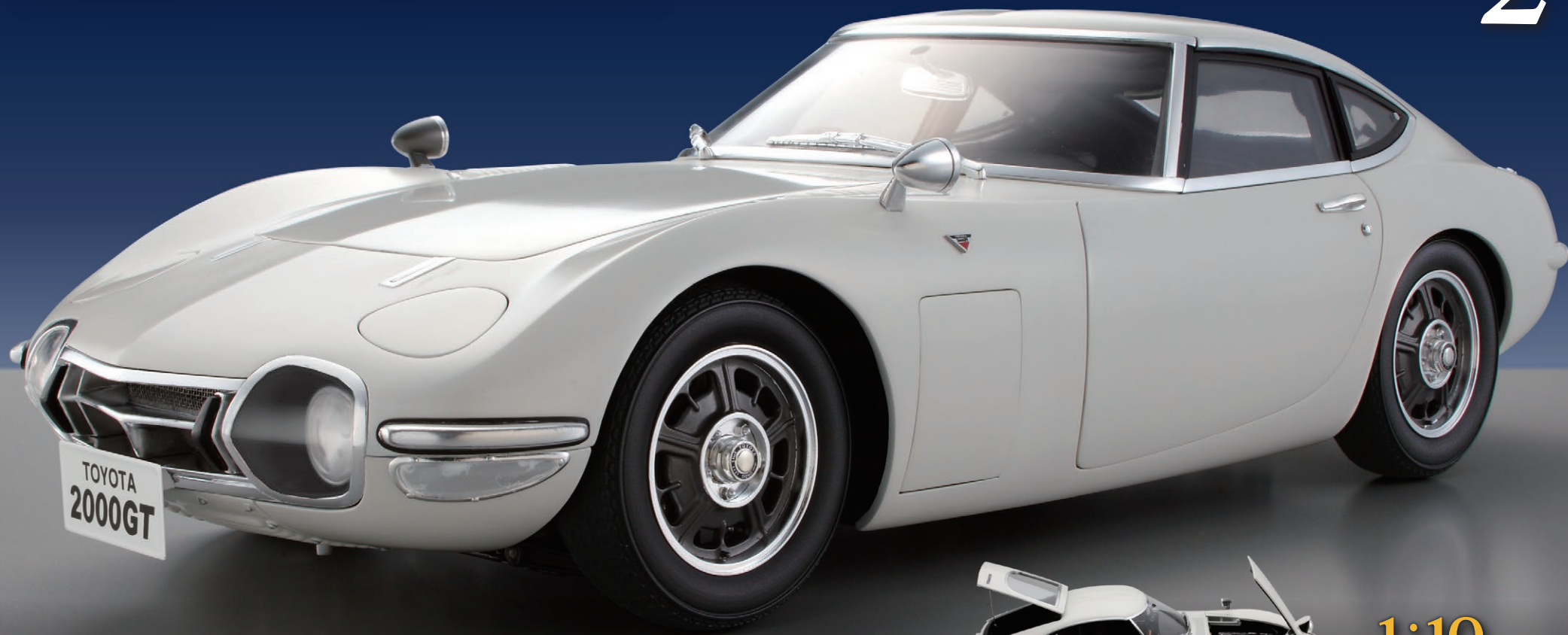


トヨタ 2000GT

TOYOTA 2000GT

見る者を魅了する流麗なフォルム。
日本車史上、もっとも美しいスタイル。

2



今なお語り継がれる伝説のグランドツーリングカーを再現！

1:10 SCALE

全長 417mm

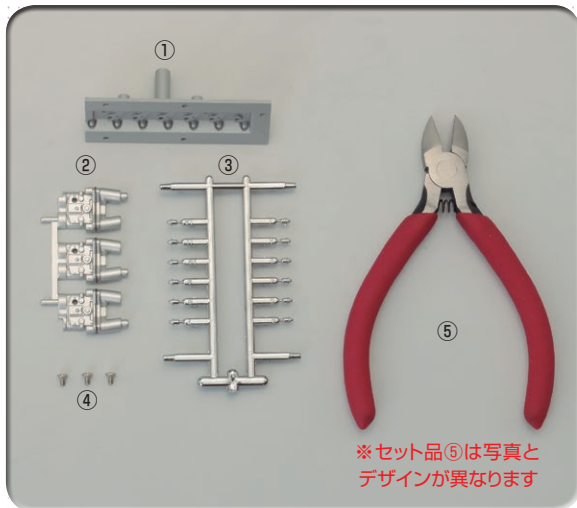
 DeAGOSTINI

4号

シリンダーブロックに、 キャブレターとヘッドカバーを 取り付ける

今号では、3号で組み立てたシリンダーブロックの左側面にキャブレターを取り付ける。また、1号で提供したヘッドカバーに11個のヘッドカバーボルトを組み込み、シリンダーヘッド(上)を介してシリンダーブロックに取り付ける。

今号のパーツ



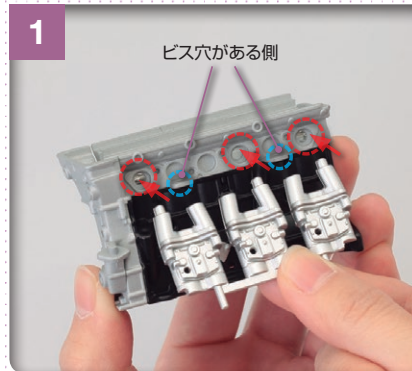
- ①シリンダーヘッド(上)×1
- ②キャブレター×1
- ③ヘッドカバーボルト×12
(※1個は予備)
- ④ビス(Bタイプ)×3(※1本は予備)
- ⑤ニッパー

使用する道具

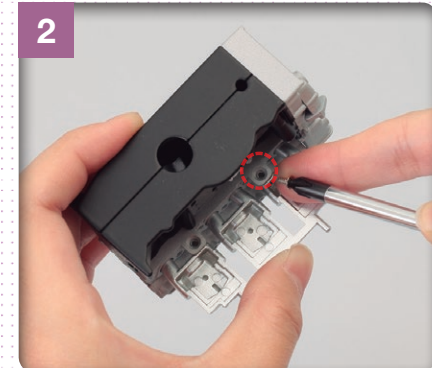
・+(プラス)ドライバー(1番)

用意するもの

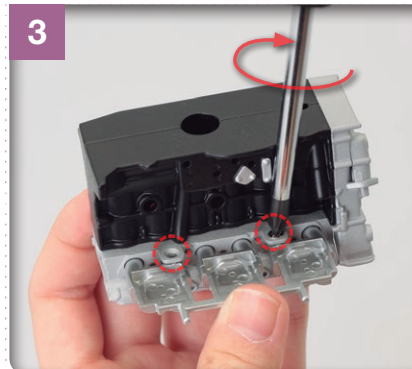
・ヘッドカバー(1号で組み立てたもの)
・シリンダーブロック(3号で組み立てたもの)



3号で組み立てたシリンダーブロックを用意し、その左側面上部に設けられた穴(写真赤丸)に、②キャブレターの取り付けピン(計3本)を写真の向きで奥まで差し込む。



シリンダーブロックを裏返し、写真のビス穴に④Bタイプのビスをセットする。

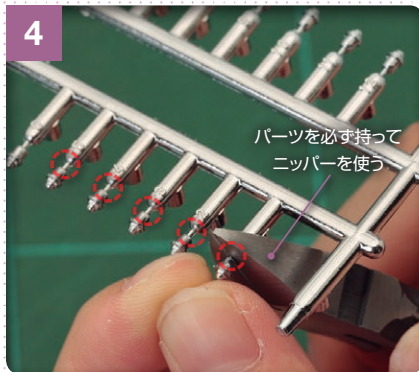


1番の+(プラス)ドライバーを使い、Bタイプのビスをねじ込む。もう片方のビス穴にも、同じ要領でBタイプのビスをねじ込んでおく。

Parts in focus

今号で提供する「シリンダーヘッド(上)」は、断面形状がV字型になっており、両側にヘッドカバーが取り付けられる。これは、エンジンのヘッド部よりも上にバルブを稼働させる「カムシャフト」が配されているため、ツインカム(もしくはDOHC)エンジンの特徴だ。往時は、限られたモデルにのみ搭載された高性能エンジンであり、その雰囲気をも忠実に再現している。





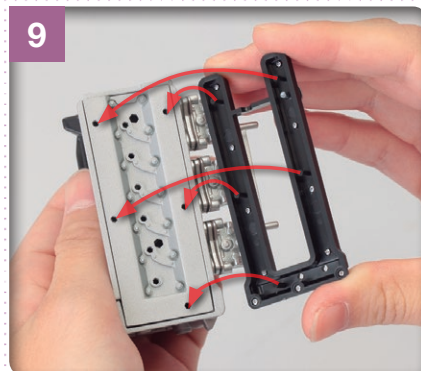
③ヘッドカバーボルトを用意し、⑤ニッパーを使ってボルトを1個ずつ切り離す。ヘッドカバーボルトは「ランナー(外枠の部分)」に「ゲート(ランナーとパーツをつなぐ部分)」でつながっているの、ニッパーを使ってゲートの部分を切る。パーツを切るときは、ニッパーの刃の“背(写真で見えている側)”をパーツに向け、切断したパーツがはじけ飛ばないように摘んでおこう。



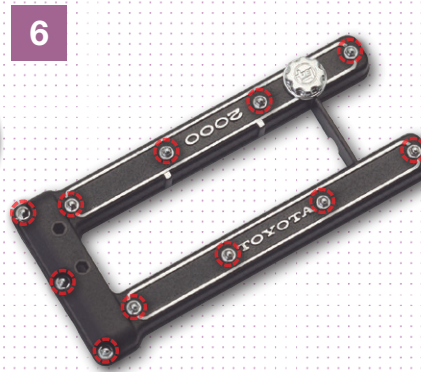
シリンダーヘッド(上)をしっかり押し込んで、シリンダーブロックに取り付ける。



1号で組み立てたヘッドカバーを用意し、切り取ったヘッドカバーボルトをヘッドカバー周囲の穴にセットする。小さなパーツなので、紛失しないよう注意しよう。なお、作業しにくい場合は2号で提供したピンセットを使用する場合、パーツを跳ね飛ばして紛失しないようにピンセットの先に両面テープを貼るとよい。



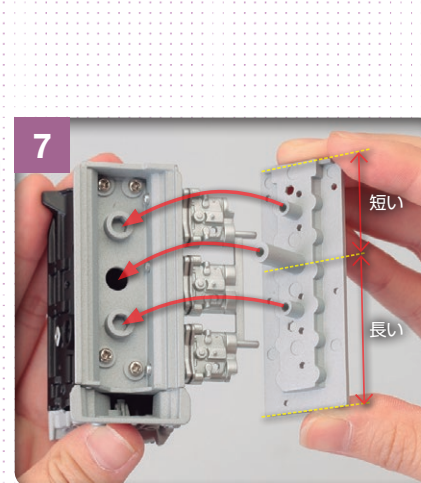
⑥で組み立てたヘッドカバーを用意し、写真の向きでシリンダーヘッド(上)にセットする。



ヘッドカバーボルトを穴にセットしたら、割り箸などを利用してヘッドカバーボルトをしっかりと押し込んでおく。同じ要領で、計11個のヘッドカバーボルトを取り付ける。取り付ける位置は、写真を参照して確認しよう。

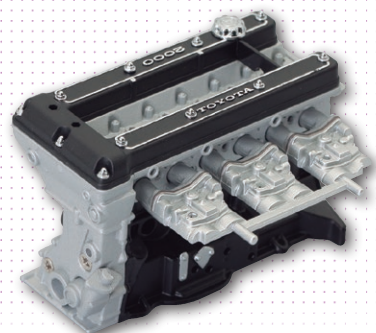


ヘッドカバーの裏から突き出しているピンをシリンダーヘッド(上)の取り付け穴に差し込み、しっかりと押し込む。なお、ヘッドカバーの“シルバーで塗られた部分”は塗装がはがれやすいので、できるだけ擦らないように。



①シリンダーヘッド(上)を用意し、3号で組み立てたシリンダーブロックの上部にセットする。写真を参照し、セットする向きを間違えないように。

今号の完成



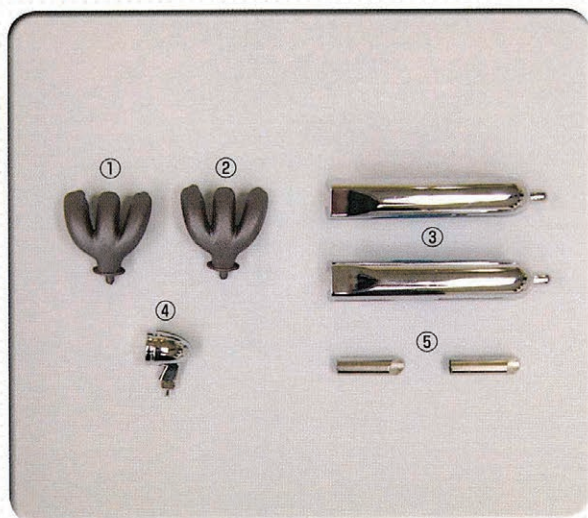
これで今号の作業は完了だ。ヘッドカバーとキャブレターが取り付けられたことで、3M型エンジンはよりリアルな雰囲気を出す。組み立てたパーツは次回の作業に備え、大切に保管しておこう。

5号

マニホールドとマフラーを組み立てる

今号では、エンジンの右側面にマニホールドを取り付ける。直列6気筒3M型エンジンのマニホールドは、前後3気筒ずつの集合管となっており、パーツの形状が似通っているので間違えないようにしましょう。また、マフラーの先端に取り付けるエキゾーストパイプは、片側の先端が鋭利な状態なので、けがをしないよう取り扱いに注意しよう。

今号のパーツ



- ①マニホールド(後)
- ②マニホールド(前)
- ③マフラー×2
- ④右フェンダーミラー
- ⑤エキゾーストパイプ×2

使用する道具

・特になし

用意するもの

- ・エンジン(4号で組み立てたもの)
- ・ビニール袋(パーツが入っていた袋で可)
- ・油性ペン

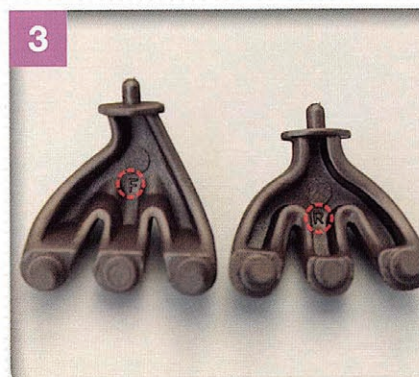


まず、④右フェンダーミラーの状態を確認しておこう。写真はパーツを“フロント方向から見た状態”だ。半分だけ黒っぽく塗装されているのは「防眩処理(ぼうげんしゅり/反射した光が目に入っても、まぶしくないようにする処理のこと)」で、2000GTの特徴だ。



保護フィルムをはがさないように

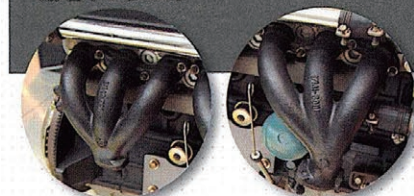
フェンダーミラーの“ミラー面”には、表面を保護する透明なシートが貼られている。パーツをボディに取り付けるまで、はがさないようにしましょう。なお、このパーツはしばらく保管することになるので、号数を記入したビニール袋に入れ、大切に保管しておこう。



①マニホールド(後)と②マニホールド(前)を用意し、それぞれ裏返してみよう。写真で示した位置に、「F」「R」の刻印がある。Fの刻印は前(FRONT)、Rの刻印は後ろ(REAR)の略だ。

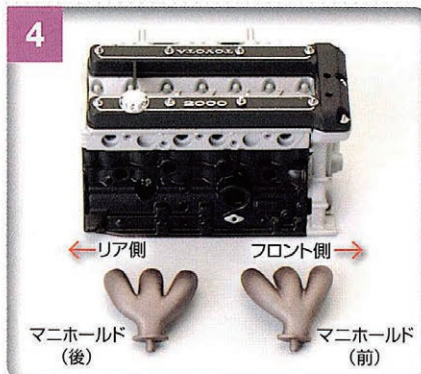
Parts in focus

今号で提供するマニホールドは、前後それぞれ3本のパイプを1本にまとめた形状になっており、フロント側とリア側では形状が異なる。実車の3Mエンジンは「直列6気筒」で、2本のエキゾーストパイプによって排気を行い、マニホールドは各気筒の排気ポートとエキゾーストパイプをジョイントするパーツ。長さや形状は排気効率を左右し、エンジンの性能に大きく影響するものだ。

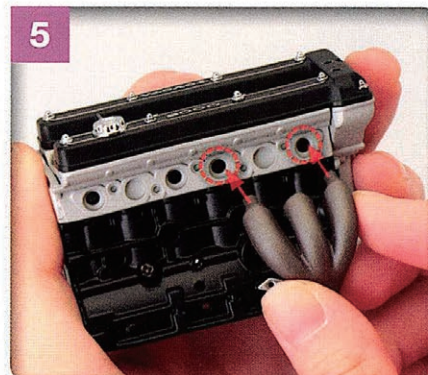


リア側

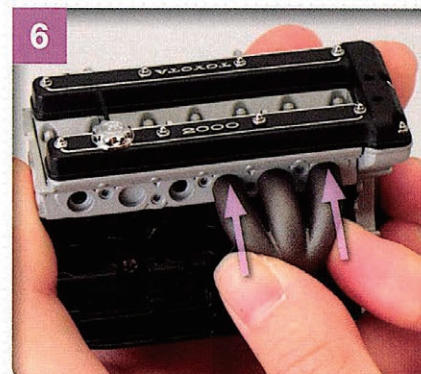
フロント側



4号で組み立てたエンジンと、マニホールド(前)(後)を用意し、取り付け方を確認する。写真右側がフロント方向になるので、マニホールドが合っているか確かめよう。



マニホールド(前)を、エンジンの右側面に設けられた取り付け位置にセットする。



マニホールド上部先端に設けられた取り付けピンを、エンジン右側面の穴へ真っすぐに押し込む。



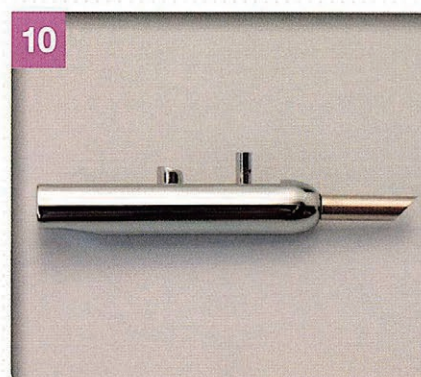
マニホールド(後)も同じ要領でエンジンの右側面、マニホールド(前)の隣に取り付ける。



③マフラーと⑤エキゾーストパイプを用意し、写真のようにエキゾーストパイプをマフラーに差し込む。エキゾーストパイプの先端は鋭利なので、けがをしないよう注意すること。

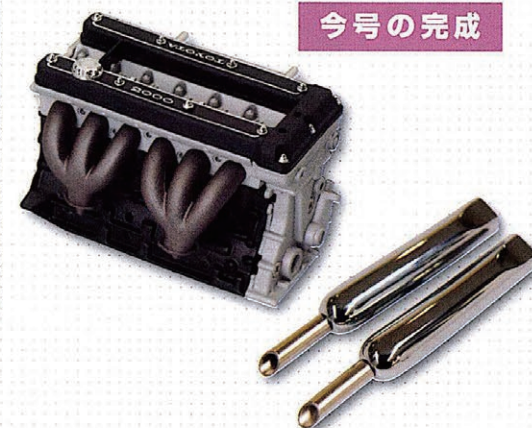


エキゾーストパイプを差し込んだら、正しい向きになるよう調整する。完成状態の写真と照らし合わせ、しっかりと調整しておこう。



エキゾーストパイプがマフラーに対して真っすぐに取り付けられない、あるいは取り付けが緩くて曲がってしまう場合の対処は別の機会に紹介するので、現段階では気にする必要はない。

今号の完成



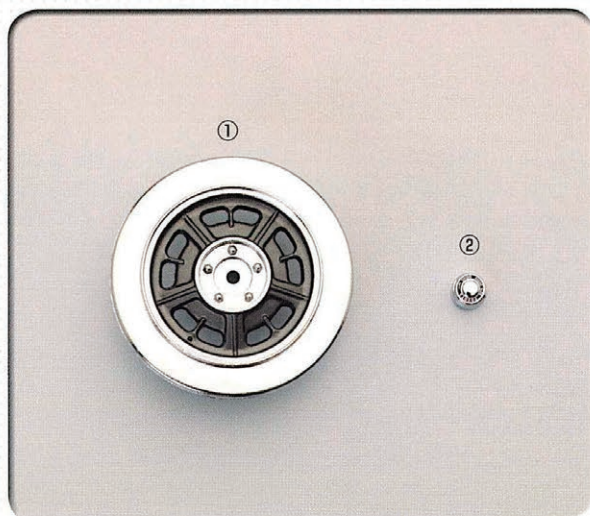
これで今号の作業は完了だ。美しいメッキ処理が施されたマフラーと、つや消し仕様のエンジンが、金属の質感と重量感を醸し出している。組み立てたパーツは次回の作業に備え、大切に保管しておこう。

6号

右フロントホイールを 確認する

今号では、右フロントホイールを提供する。構造は1号で提供した左フロントホイールと同じだが、ハブナットに記されたローテーションマーク(回転方向指標)が逆になっており、徹底した実車へのこだわりを感じ取れるはずだ。

今号のパーツ



①右フロントホイール
②右フロント用ハブナット

使用する道具

・特になし

用意するもの

・ビニール袋(パーツが入っていた袋で可)
・油性ペン



① 右フロント用ハブナットを拡大してみた。内側に記されたローテーションマークや文字までも正確に再現されていることが分かる。



今回は組み立て作業を行わない。そのため、パーツの状態を確認したら、ビニール袋に入れて保管しよう。

Parts in focus

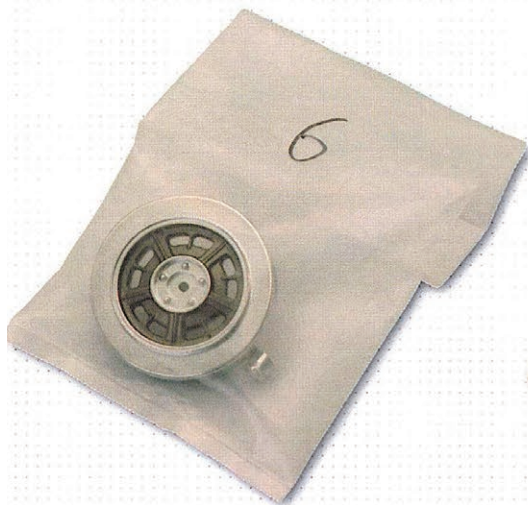
一般的な乗用車のタイヤは、4、ないしは5本のボルトによって、ホイールをホイールハブに固定する。それに対して2000GTの場合は、アクスル(走行装置のなかの車軸)と同軸上に設けられた大径パイプにネジを切り、ハブナット1個で固定するスタイルが採用された。この方式は迅速なタイヤ交換が可能で、当時で採用されたのはレーシングカーぐらいのもの。いかに2000GTというマシンが、スポーティさを前面に押し出したかがうかがえる仕様だ。



3



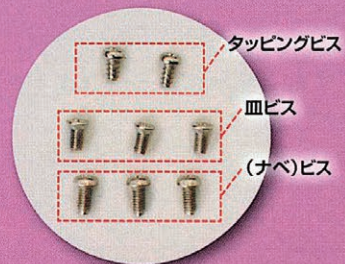
①フロントホイール自体は左右共通だが、ハブナットは異なる。1号のパーツと区別できるよう、ビニール袋に号数を記入しておこう。



メッキ処理されたホイールやハブナットは、そのまま外気に触れた状態で保管すると、表面が曇ってしまう場合があるので注意しよう。また、ハブナットの内部には強力なネオジウムマグネットが組み込まれているので、電子機器の上などに置かないようにしよう。

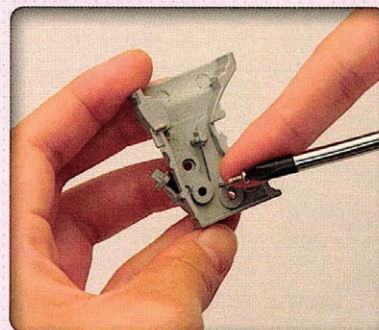
組み立てに使用するビスの種類

本シリーズでは、モデルの組み立て作業に数種類のビスを使用する。ビスは大別すると「マシンビス(一般にビスと呼ばれる)」と「セルフタッピングビス(一般にタッピングビスと呼ばれる)」の2種類に分けることができ、さらに「アタマ」部分の形状によっても区別される。これらのビスには、使用するにあたっての「ルール」があるので、それを覚えておくと作業効率が高まるだろう。

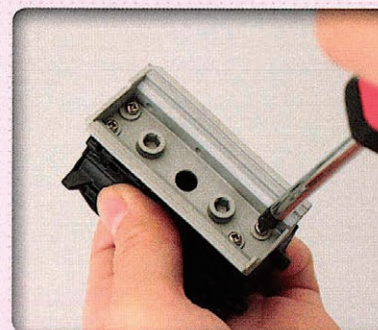


写真のビスは、2号と3号で提供したものだ。上段の2本は、アタマの部分が丸く、軸部分のネジの刻み方が粗い。このタイプは「タッピングビス」で、「樹脂パーツにねじ込むときに使用するビス」と覚えておこう。中段の3本は、アタマの上部が平らになっており、軸部分のネジの刻みが細かい。このタイプは「皿ビス」と呼ばれ、金属パーツにねじ込むときに使用される。呼称の「皿」というのはアタマ部分の形状で、ねじ込んだと

きにアタマ部分がパーツ表面から出っ張らないという特徴がある。そのため、外観を重視したい部分や、ほかのパーツとの干渉をさけたい場合に使用されることが多い。下段の3本は、アタマが丸く、軸部分のネジの刻みが細かい。これが一般的な「ビス」で、主に金属パーツにねじ込むときに使用される。なお、アタマが平らなものを「皿」と呼ぶのに対し、丸いものは「ナベ」と呼ぶこともある。



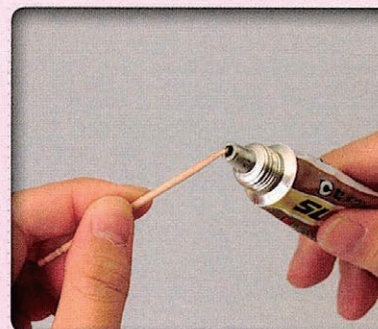
ねじ込む対象が樹脂製パーツの場合、ビスは「タッピングビス」を使用するのがセオリーだ。セルフタッピングとは「自分でタップを刻む」という意味なので、ビス穴にはタップ(ネジ切り)が立てられていない。そのため、金属よりも軟らかい樹脂パーツへのねじ込みに使用される。ただし、ビス穴が浅い場合はネジが利かなくなることもあるので、あえて一般的なビスを使うこともある。



ねじ込む対象が金属パーツの場合は、一般的な「ビス」を使用する。ただし、ダイキャスト製パーツは強度が決して高くはないので、ビスをねじ込むときの力加減には十分に注意する必要がある。

ビス穴を傷めてしまった場合の対処

ダイキャスト製パーツにビスをねじ込むとき、力を入れすぎるとビス穴が傷んでしまうことがある。これはビスの軸部分が「ドリル」のように、ネジ穴に刻んだタップを削り落としてしまうためだ。このような状態を「(ビス穴が)なめた／バカになった」というが、そのようなときは「多用途接着剤」を使って対処することができる。



“つまようじ”の先端に少量の接着剤をつけ、それを傷んだビス穴の内側に塗布する。その後、5分程度放置してからビスをねじ込めば大丈夫だ。ビスを外す必要がない部分であれば、塗布してから1分程度でねじ込んだ方が、より高い効果が得られる。

7号

右フロントタイヤを組み立てる

今号では、6号で提供した右フロントホイールにタイヤを取り付け、右フロントタイヤを完成させる。手順は2号で紹介したものと同じなので、特に難しい作業はない。

今号のパーツ



①フロントタイヤ

使用する道具

・ハサミもしくは
カッターナイフ

用意するもの

・右フロントホイール(6号で提供したもの)
・ビニール袋(パーツが入っていた袋で可)



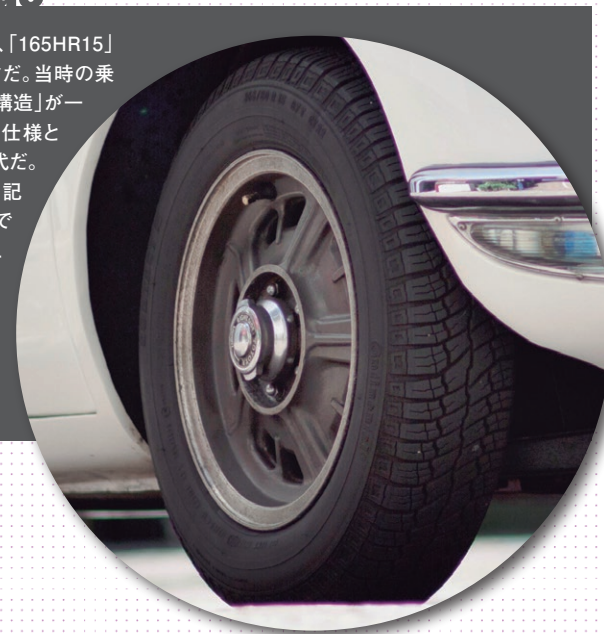
6号で提供した右フロントホイールを用意し、①フロントタイヤの内側に外縁の一部を潜り込ませる。



タイヤの側面(「サイドウォール」という)を引っ張りながらホイールにかぶせ、ホイールをタイヤの内側にはめ込む。

Parts in focus

2000GTに装着されるタイヤは、「165HR15」というサイズのラジアルタイヤだ。当時の乗用車用タイヤは「クロスプライ構造」が一般的で、ラジアル構造を標準仕様とするモデルは限られていた時代だ。「165HR15」というサイズ表記の「HR」は、時速210km/hまでの速度域を保証するもので、これだけでも高性能車の証しといえた。





ホイールの表面をはめ込み終えたら裏返し、裏面を確認。2と同じ要領で、サイドウォール部分がホイールを包み込むようにする。

今号の完成



これで今号の作業は完了だ。組み立てたタイヤをサスペンションに取り付けるのは後の号の作業になるので、現時点ではビニール袋に入れて保管しておこう。空気に触れる状態での放置や、直射日光に長時間当たっていると、タイヤのラバーが劣化してしまうので注意しよう。

8号

助手席を組み立てる

今号では、3号で組み立てた運転席と対になる「パッセンジャーシート(助手席)」を組み立てる。手順は運転席と同じだが、取り付けレバー類が左右対称になっているので注意しよう。また、パーツが外れにくいよう取り付け穴が“きつめ”になっているので、穴に差し込む取り付けピン先端をつぶさないように作業を進めよう。

今号のパーツ



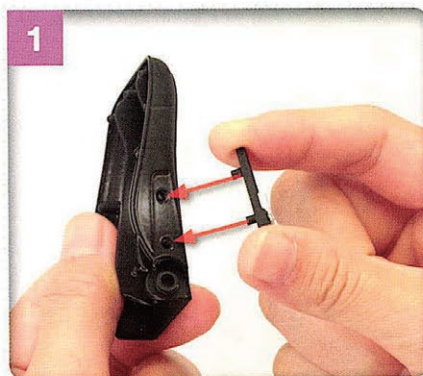
- ① 助手席バックレスト(1)
- ② 助手席バックレスト(2)
- ③ 助手席シート(1)
- ④ 助手席シート(2)
- ⑤ シートレバー(左)
- ⑥ バックレストレバー(左)

使用する道具

・特になし

用意するもの

・特になし



②助手席バックレスト(2)を用意し、左側面の穴へ⑥バックレストレバー(左)を写真の向きでセットする。



バックレストレバーと助手席バックレストの縁を挟むようにして持ち、そのまま真っすぐに押し込む。

Parts in focus

2000GTのシートは、運転席、助手席ともに発砲ビニールのバケットシートが採用された。しかも、座面&背面と両サイドとは仕上げが異なり、長時間のドライビングでも蒸れないように配慮されている。モデルでは、軟質樹脂にコーティングを施してリアリティーを追求し、シートの質感を再現している。



④助手席シート(2)を用意し、その左側面の穴へ⑤シートレバー(左)を写真の向きでセットする。



シートレバーと助手席シートの縁を挟むようにして持ち、そのまま真っすぐに押し込む。



②で組み立てた助手席バックレストの下端両側にある突起に、④で組み立てた助手席シートの後端両側のヒンジ部分をかぶせるようにしてはめ込む。



バックレストを起し、着座状態の角度にしておく。



③助手席シート(1)を用意し、裏面の取り付けピンを助手席シート(2)の穴に合わせてセットする。



助手席シート(1)の取り付けは、まずシート奥にある2本のピンを穴に差し入れ、続いて手前2本のピンを差し込む。パーツは軟質な樹脂製なので、多少ひねっても問題はない。



①助手席バックレスト(1)を用意し、裏面に設けられた取り付け部分の配置を確認し、次の手順で位置を合わせる。①中央部上下のポスト(=円筒形の支柱)の穴と、バックレスト(2)にあるピン→②バックレスト(2)に設けられた2本のリブ(=板状の成型部分)と、バックレスト(1)裏面の溝→③左右上下にある各2本のピンとポストの穴の位置に合わせてセットする。



取り付けピンと“リブ(板状に成型された部分)”の溝をしっかりと合わせ、助手席バックレスト(1)をはめ込み、しっかりと押し込んでおく。

今号の完成

これで今号の作業は完了だ。先に組み立てた運転席シートと同様、助手席シートも実車の雰囲気をしっかりと再現しているので、2つ並べておきたいところだ。組み立てたパーツは次回作業に備え、大切に保管しておこう。

