

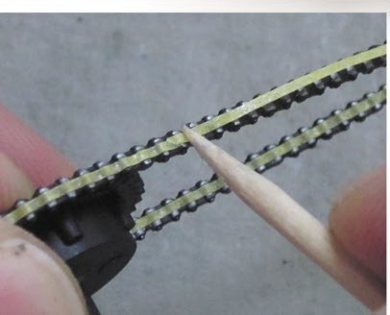


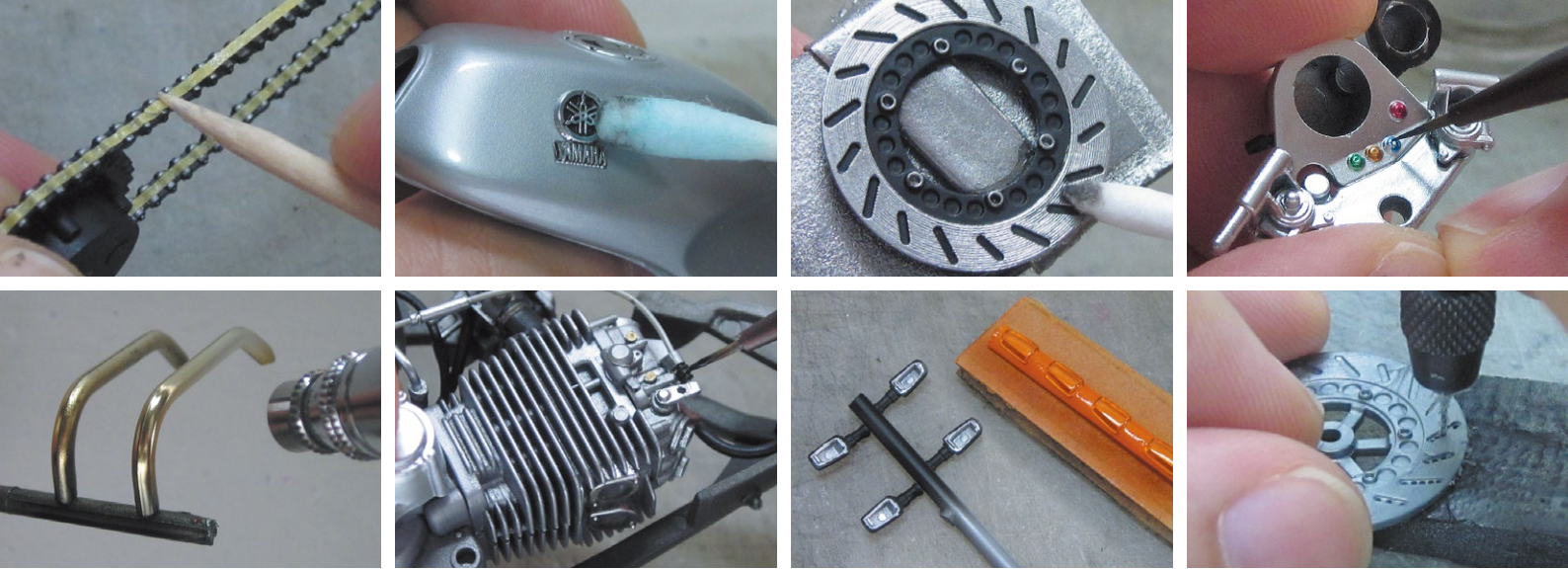
Honda,
ヤマハ、カワサキ、
スズキ、ドゥカティ...
各メーカーの
名車
作例多数掲載!



Model Graphix ARCHIVES
バイクモデリングワークス
バイク模型は怖くない!!

モデルグラフィックス編





Model Graphix ARCHIVES

バイクモデリングワークス

バイク模型は怖くない!!

モデルグラフィックス編



ヤマハ SRX-6 (タミヤ 1/12) 製作/小田俊也	4	ドゥカティ スーパーレジェーラV4 (タミヤ 1/12) 製作/高橋浩二	58	カワサキ 500-SS/MACH III (H1) (ハセガワ 1/12) 製作/小田俊也	98
ヤマハ SRX-4 (タミヤ 1/12 改造) 製作/小田俊也	15	Honda CRF1000L アフリカツイン (タミヤ 1/6) 製作/POOH熊谷&ちっく☆斉藤	62	カワサキ KR250 (KR250A) (ハセガワ 1/12) 製作/山村忠義	104
スズキ GSX400S カタナ (タミヤ 1/12 改造) 製作/川原慎一郎	16	GPZ900R A2 (南アフリカ仕様) (青島文化教材社 1/12) 製作/高橋浩二	66	ヤマハ RZ250 (4L3) (1980) (ハセガワ 1/12) 製作/小田俊也	108
Honda RS1000耐久レーサー (タミヤ 1/12) 製作/小田俊也	22	Honda CB400FOUR 1974 MODEL (青島文化教材社 1/12) 製作/小田俊也	72	Honda VT250F (MC08) (1984) (ハセガワ 1/12) 製作/小田俊也	112
レブソル Honda RC213V '14 (タミヤ 1/12) 製作/高橋浩二	28	スズキ GT380B (ハセガワ 1/12) 製作/小田俊也	78	ヤマハ トレール 250 DT-1 (ハセガワ 1/10) 製作/小田俊也	116
ヤマハ YZF-R1M "MotoGP テック3チーム (ヨハン・ザルコ) 風カラーリング" (タミヤ 1/12使用) 製作/高橋浩二	34	カワサキ KH400-A7 (1979) (ハセガワ 1/12) 製作/小田俊也	84	KTM 1190 RC8 R (X3 Model 1/12) 製作/空油冷機	122
Honda CBR1000RR-R FIREBLADE SP "MotoGP LCR Honda IDEMITSU (中上貴晶) 風カラーリング" (タミヤ 1/12使用) 製作/山村忠義	38	スズキ GSX-R750 (G) (GR71G) (ハセガワ 1/12) 製作/高橋浩二	88		
チーム スズキ エクスター GSX-RR '20 (タミヤ 1/12) 製作/高橋浩二	44	スズキ RG400Γ ウォルター・ウルフ仕様 (ハセガワ 1/12使用) 製作/高橋浩二	94		





バイク模型は怖くない!!

達人の美麗作例とともに製作のポイントを紹介

「バイク模型はカッコいいけどうまく作れなさそう……」と尻込みしているそのあなた、きちんとしたテクニックとコツを知ればバイク模型だって怖くありません。本書では、月刊モデルグラフィックス掲載のバイク模型作例記事から、製作法を解説した記事を中心に再構成。美麗な完成品とともに製作テクニックを解説していきます。



タミヤの1/12名キットで作る 美しく、そして骨のある シングルスポーツ

フルカウルレーサーレプリカのバイク模型では、全面にデカールを貼ることが多く製作の難易度が比較的高め。しかしネイキッドバイクなら単色でシンプル。初心者でも作りやすいのではないのでしょうか。このタミヤ 1/12 ヤマハSRX-6は、キットの出来がよくて組み立てやすく、完成すれば実車同様に美しいシングルスポーツの姿を堪能できます。バイク模型初心者にごそオススメしたい良キットですよ！



ヤマハ SRX-6
タミヤ 1/12
インジェクションプラスチックキット
税込2420円
製作・文/小田俊也

Model Graphix
2014年11月号
掲載

SRX-6

YAMAHA

TAMIYA 1/12
Injection Plastic Kit



SRX-6

YAMAHA

TAMIYA 1/12
Injection Plastic Kit





●発売当時はファインシルバー、サムソンプール、グリーニッシュブラックの車体色が設定されていたが、今回はいちばん美しいシルバーで仕上げることに。タンクの溶接跡がフレームの内側に追込まれるなど、当時のヤマハの高い技術力とデザイン力が高次元で融合した名車が見事に模型化されている

●実車ではサイドカウルのツヤが若干抑えめなのだが、模型映えを考えタンクやほかのカウル類と同じシルバーで同じツヤになるよう仕上げています

●マフラーカバーは実車と同じくアルミ製のパーツが同梱されている。今回は素材感を活かすため無塗装で仕上げています

●タミヤの製品でも「SRX-6」「SRX600」の表記が入り交じっているが、当初キック始動だけの仕様のものが「SRX-6」と呼ばれ、'90年にモデルチェンジしてモノサス&セル始動となったものから「SRX600」と呼称が変わったと言われている。ただこのあたりの呼称は曖昧で、ヤマハのWebサイトなどでも多少混乱しているところがあるようだ





●ストップランプやウィンカーランプの仕上げの美しさ、デコンワイヤーの処理の巧みさ、スタビライザー工作の見事さなど、バイク模型作りにおいてキーとなるポイントがきちんと押さえられている。デカールがとても美しく貼られていることにも注目だ。水平垂直を意識することでカッコリした印象に仕上がる



YAMAHA
SRX-6

SR……Xってなに？

●時代は初期バイクブーム、レーサーレプリカ全盛のころ、'78年からSRシリーズを販売していたヤマハが時代を見越して開発したバイクがSRX。「SRのようなビッグシングルスポーツなど廃れてしまう」と予見それに変わる新製品として開発したものの結局は大きく花開くことなく'00年前後に生産終了。いっぽうSRのほうは専



門誌が作られるほどの大ブームになり、2010年にF.I.版の新車が発売される熱狂ぶりだった。おかげでSR400は知っていてもSRX-6を知らないバイク乗りもいるのだ

**往年の“王道”キットを
きちんと作り込む**



タミヤの名作1/12ヤマハSRX-6

まずは工作と塗装の手順を解説してみよう

製作・解説 / 小田俊也

ここからは、小田氏によるSRX-6を題材にしたバイク模型の作り方講座です。バイク模型ではクルマや飛行機、戦車模型のような「基本となるボディパーツ」がない場合がほとんどで、フレームにエンジンを載せ、そこにこまかなパーツを組み付けていくこととなります。ゆえに、工作と塗装の順番が非常に重要。まずは工作全体の流れと、どの段階で塗装やディテールアップをするかに注目してみてください。



- 1 ディテールの再現度は高いが、パーツ数はそれほど多くはない
- 2 アルミプレス加工のマフラーガードが付いているのもこのキットの特徴で、うれしい配慮だ
- 3 車体色はシルバーかブラックなので、それぞれに対応するデカールが用意されている

80年代後期には、タミヤがパーツの一体化を推し進めた結果や方向性が迷走してキットの再現度が下がってしまった時期があったが、このヤマハSRX-6はそうなる直前のキット。もともと脂がのりきったところに製品化された傑作キットのひとつだ。

それまで白バックのパッケージアートが多かったが、このころには背景に色をつけているパッケージがよく見られた。なかでもこのSRX-6は、青のグラデーションにロゴも凝っていて洒落た雰囲気がある。

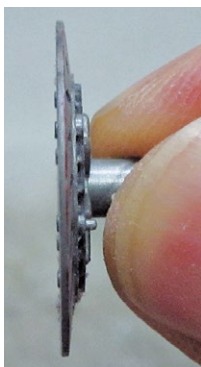
パーツはほとんど銀色の成型色で、点数もそれほど多くない。研ぎ出し作業が必要な箇所はほとんどなく、初心者がいちは最初で作るバイクキットとしてほうほうしていただろう。ただし、スポルト生産されたタイミングを逃すとやや入手困難となってしまう。入門用キットとしてもっと買いたくすくなればうれしい往年の名作キットだ。

SRX-6はこんなキットです

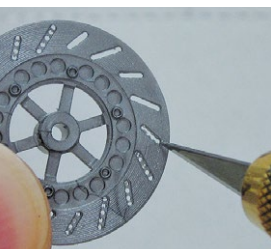


▲タミヤの1/12 ヤマハ SRX-6、部品もさほど多くなく、それでいてディテールはこまやかに再現。バイクの構造がわかりやすくなっているので初心者にもおすすめの名作キットだ

▶横から見るとこんな感じ。ただ薄くするだけでなく、端部の厚みを一定に揃えることも大事。実車では5mm厚くらいなので、1/12だと約0.4mm程度だ



▼内側の円の部分も開口したら、あとはヤスリで裏をガリガリと削って薄くしていく。端部が薄く見えるように、外周に向けて斜めに削るだけでもすいぶん印象がよくなる



▲穴と穴のあいだをナイフでカットしていく。スリットの直線部がデコボコにならないよう注意してきれいに整えよう。ちょっと根気のいる作業なのであせらずに進める



▼穴を繋げる前に裏から少し太めのドリルで彫っておくと、加工がしやすくなるだけでなく表から見たときフチが薄くシャープに見える。深さが一定になるように注意しよう



▲まずは定番のディテールアップ工作として、ブレーキディスクのスリット部の開口から、ピンバイスでスリットのなかに連続する穴を開け、それを繋げていくようにする

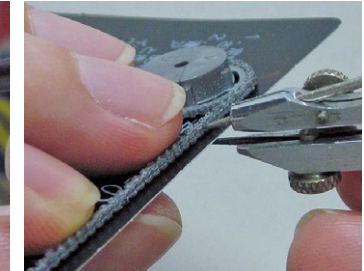
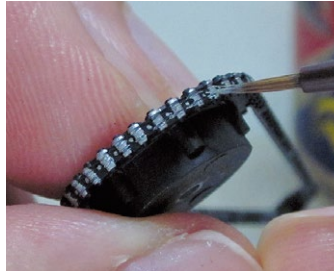


▲シートの加工完了。ベルトをギュッと食い込ませたり、前方の表皮を少し弛ませたり、鍵穴を開けたり……削り込むことでいろいろ表現している

▼シートの裾はヤスリで丸めて柔らかさを表現。これだけでも印象がすいふんと変わる。硬質なパーツが多いバイクなので、柔らかい部分にこだわっておこう



▲シート縫製部はパイピングが施されているようだ。元の段差と平行にもう1本スジを彫り、これを丸めるように彫刻する。平行線のけがきには虫ピンの軸部を2本束ねた自作工具を使用

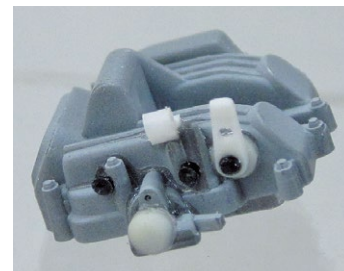


▲下準備として、チェーンにツヤ消し黒を塗装後に周囲のローラーを綿々に塗っておく。調子によってローラーのあいだから見えるドリブンスプロケットの先端も面相筆で描いてみた

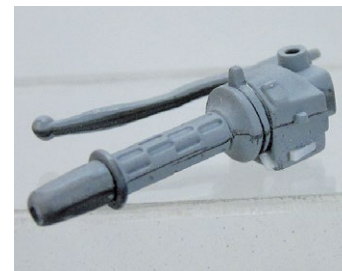
▲チェーンはプレートとローラーの境目にスジを彫るとそれらしい感じになる。デバイダーで端部から等間隔の線をけかく。側面は鋸でデコボコしているので、厚紙をあてて作業する



▲クランクカバー左側にバルブタイミング点検キャップを追加。クラッチワイヤーの基部も追加した。ワイヤーはキット付属のものではなく細いコードに交換する予定



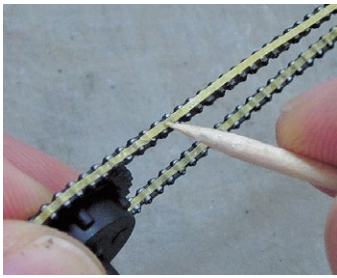
▲シリンダーヘッドにはデコンプのアームなどを追加。デコンプとはエンジン始動時に少し圧縮を抜いてエンジンを回しやすくするための機構。SRXはキックと連動する自動タイプ



▲左グリップにはチョークレバーやホーンボタン等のディテールを追加した。バイクに乗ったときに自分が操作する箇所のディテールを追加するのは楽しい作業だ(ついやりすぎる……)



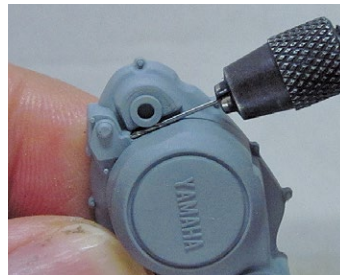
▲実車のパーツ構成を思い浮かべながらハンドルをディテールアップ。右グリップはブレーキレバー根元の彫刻やリザーバータンクの点検窓などのディテールを追加している



▲チェーン&スプロケットの作業に戻る。先に塗っておいたローラーの部分をマスキングテープで覆う。爪楊枝の先などでローラーの凹凸にしっかりと馴染ませたと銀色で塗装



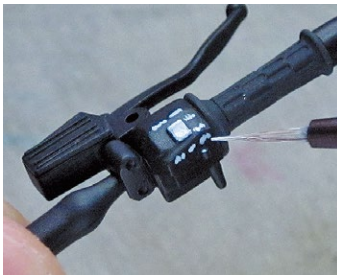
▲そろそろ本格的にパーツの塗装にかかる。まずはクリアーコートの必要な外装関係や、デカールを貼るパーツを優先的に塗装。こうすると少し効率がよいような気が……する



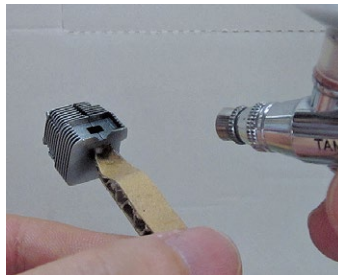
▲オートデコンプの動作ワイヤーはキックペダル下の凸部に接続される。このあたりの隙間にピンバイスを差し込み、あらかじめ0.6mm径くらい穴を開けておく



▲オイルタンクには2mm径ブラ棒のスラストとブラ板の小片で給油口のフタを追加した。金型の抜き方向を考えると省略されているディテールを見つけやすい



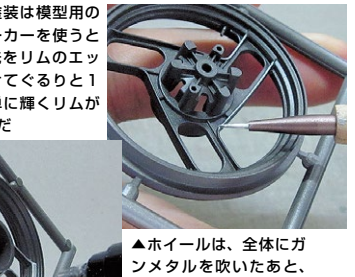
▲こまかいパーツもどんどん進める。ハンドルのスイッチ類は色をつけるだけでなく、文字もそれらしく描くと賑やかになる。この手の「あるある！」的なディテールは大事にしたい



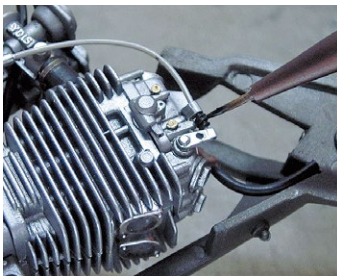
▲シリンダーブロックのフィンの奥までしっかりと色をのせるのは難しい。いったんツヤ消し黒で下塗りをしておいて、銀をななめに吹き付けることで凹凸をより際立たせることにした



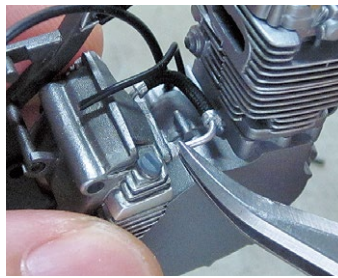
▼リムの銀塗装は模型用のペイントマーカーを使うとよい。ペン先をリムのエッジに引っかけてぐるりと1周すると簡単に輝くリムが再現できるのだ



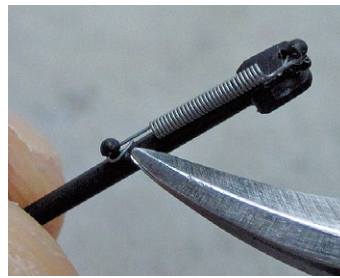
▲ホイールは、全体にガンメタルを吹いたあと、スポークのリブに銀を乗せる。ランナーにつけたままなのは両面を塗る際の持ち手にするため



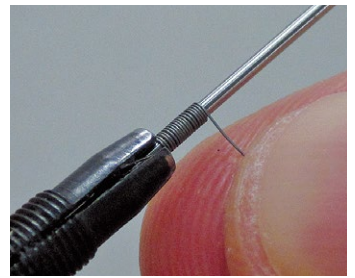
▲デコンプの動作ワイヤーはグレーの伸ばしランナーで再現している。太さは0.6mm径くらい。上部のブーツはエナメル線のコイルに黒いサーフェイサーをドロっと塗りつけて再現した



▲フレームにエンジンを載せつつ、同時にパイピングも行なう。写真で取り付けているのは、キットでは省略されていたオイルパイプ。0.8mm径のアルミ線などで自作した



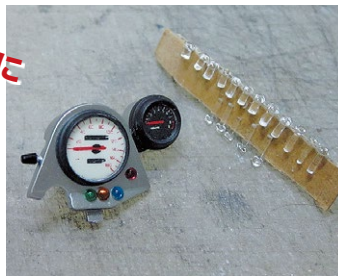
▲サイドスタンドにスプリングを取り付け。細い鋼線なので現物合わせでクルッと巻きつければ完了。急のため少し瞬間接着剤をつけておく(取り付けの基部はあらかじめ作っていた)



▲サイドスタンドなどに使用するスプリングは、電線の芯線を細いドリルの軸にクルクルと巻きつけて自作した。市販品でちょうどよいサイズを探すより手取り早い



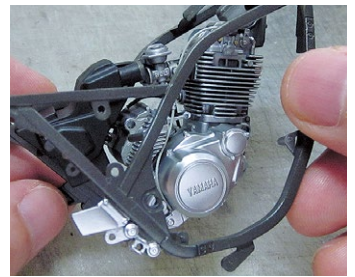
▲時折仮組してモチベーションを上げるとともに不具合箇所がないかチェックしておく。早くできないかニヤ〜(シート上の猫は作業のあいまにパテで作ったもの)



▲ディテールアップ作業が楽しかったので、メーターのインジケーターも透明の伸ばしランナーの先端を炙って丸めたものに置き換えてみた。きれいにできたけど、ちょっとやり過ぎ……?



▲ブレーキディスクは銀塗装後にエナメル系塗料のガンメタルで擦り痕を表現。高速で擦れた感じを思い描きつつ、塗ったり拭いたりしながらいい塩梅を見つければよい



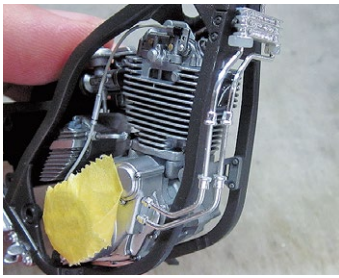
▲組み立てて左フレームに載せたエンジンを右フレームで挟み込む。フレームの色はオリーブドラブのメタリック色だと聞いているが、こんなもんかな……?

パイピングはほとんどの部分を市販の0.6mm径くらいのコードに取り替えてみました。それぞれ基部には芯線を受けられるよう軸穴を開け、また、ディテールもそれなりに整えます。キット同梱のビニールパ

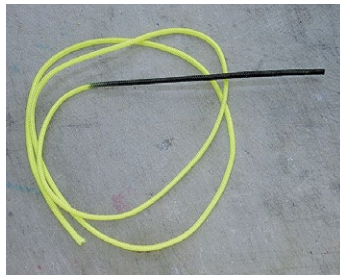
シートは裾を柔らかく丸め、縫製部分やベルトの食い込み等の彫刻を加えます。シートロックのキーシリンダーもお忘れなく。柔らかいシートは周囲の硬質を感じるとよい対比になります。バイク模型の見せ場のひとつかもしれません。ハンドルへはスイッチの追加やブレーキフルード点検窓の彫刻、シリンダーヘッドにはデコンプの動作軸などを追加しました。

まずは部品側面への彫刻。成型の都合により再現しきれなかった造作を加えていきます。とくにシートやハンドルまわり、それにシリンダーヘッドは、部品側面が目につくので効果が期待できます。シートは裾を柔らかく丸め、縫製部分やベルトの食い込み等の彫刻を加えます。シートロックのキーシリンダーもお忘れなく。柔らかいシートは周囲の硬質を感じるとよい対比になります。バイク模型の見せ場のひとつかもしれません。ハンドルへはスイッチの追加やブレーキフルード点検窓の彫刻、シリンダーヘッドにはデコンプの動作軸などを追加しました。

◆アンチレブリカ
80年代半ば、過激に進化し続けるレーサーレブリカが人気を博すいっぽうで、ただ速いではなく質感や味わいを求める個性派ライダーも現れるようになりました。いま考えらるむしろこちらが本流だったのかも知れませんが、ヤマハSRXはそのような方々から熱烈な支持を受けたのでした。タミヤから発売されたSRXは、どこか実車の持つ上質さを感じさせるものでした。まずはそのパッケージアート。青いグラデーションの背景や、黒地に赤の車名ロゴなどがなかなか洒落ていて、ほかのキットとは少々異なる雰囲気がありました。キットの内容を見てみても、きれいなメッキのパーツのなかに音叉のエンブレムが見られたり、金属製のスプリングやアルミプレス成型のマフラーガードが含まれているなど、同社1/12バイクシリーズの熟成を感じさせられた往年の名キットです。



▲布目パイプは金属線に通してから使う。まずは金属線を仮組みして取り付けの具合を確認。ちなみにクランクカバーに貼ってあるマスキングテープは傷防止用



▲オイルクーラーのホースは、キット同梱のものではなく実車と同様に布目のパイプを使用する。写真は釣具屋で見つけた紐で、これをフラットブラックに塗って使用する



▲解決は簡単。繋がった状態で成型させてしまっているホースのジョイント部を割って、斜めに合わせるように角度をつければいい。多少の曲げなら表面のメッキも傷まない



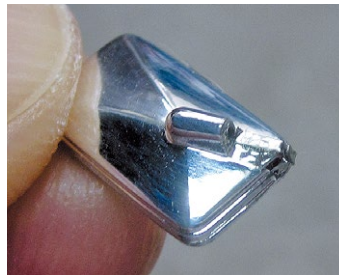
▲このキットでもっとも気になる部分だが、このオイルクーラーのホースのねじれ。上下から伸びるパーツがホースの接続部分で90度ずれる位置になっているのが原因だ



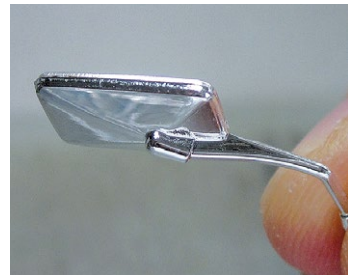
▲チェンジペダル頭は若干短いので、1.5mm径のブラ棒で延長することに。短い先端がすっぽり入るぐらいの穴を開けて被せるように接着すると強度も出せる



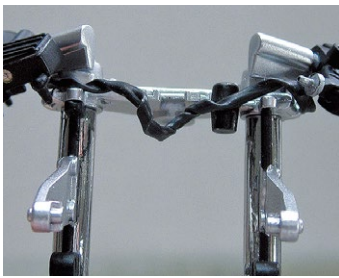
▲ステーは1mm径のステンレスパネ線を使用。ちなみにミラー面はペットボトルの丸い部分を切り出してハセガワのミラーフィニッシュシートを貼ることで曲面ミラーとした



▲ステーを最小限にカットしてミラーフィニッシュの薄片で部分的にメッキをリカバリーしてみた。少し気になるレベルではあるが、新たなステーで隠れてしまうので問題なさそう



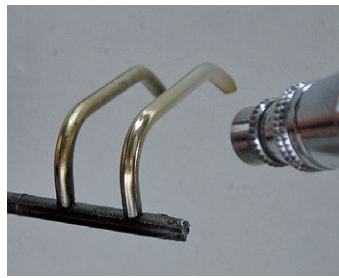
▲ミラーのステーは鏡の筐体と一体成型されている。強度的な配慮なのだろうが、ちょっと残念。しかも削るとメッキが剥けて更に残念な状態になってしまいそう。そこで……



▲ハンドル周辺に電装ケーブルを追加した。キット付属のビニールパイプをネジでヨレヨレにしたものを接着。ネキッドパイプはハンドルまわりの密度感が効く



▲リアサスペンションを組んだところで、車体に対してねじれていないかを確認。いろいろな方向から見とっさりチェックしよう。ガタの調整が可能な場合は、接着剤が乾く前に補正してや



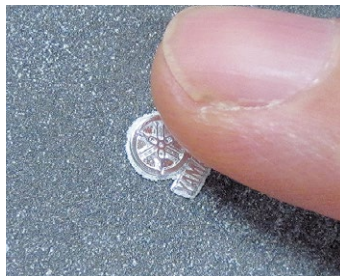
▲エキゾーストパイプにクリアオレンジで焼き色をつける。パーツのメッキはそのままで使用している。裏側にツヤがなくなろうが、パーティングラインがあろうが、気にしない



▲リアステップのヒールガードを金属線で追加してやる。材料は0.6mm径のすずメッキ銅線。適度に柔らかく、ピンセットで摘まんでクネクネと整形ができるので便利だ



▲エンブレムの接着はタミヤクラフトボンデ。塗装面を侵さないのではみ出しても安心。エナメル系の黒で凹部を着色し、うすめ液を染ませた綿棒ではみ出しを拭いた



▲タンクのエンブレムは、裏をヤスリで削って半分ぐらいの厚みにしてみた。厚みに偏りが出ないように注意しよう。裏の突起は後でプラ板で再生しておくのと取り付け時に安心



▲サイドスタンドを取り付けてみるとすいぶん車体が傾いてしまうことに気がついた。試しに2mmほどのゲタを噛ませるとまあまあ角度になったので、スタンドを延長工作した



▲またまた仮組み。何度も行ない、部品が確実に付くか、違和感を感じる部分はないかなどをごまかくチェック。「ま、いっか」と進めると、そこから大きく破綻してしまうこともある

◆最後に
なかなか模型映えのする一台だと思えます。あれこれいじってうちに実車が欲しくなっちゃったな。

もう一点、サイドスタンドが短く車体が大きく傾いてしまつとも気になります。実車がどれほど傾いているか定かでないですが、スタンドの先にブラ棒を2mmほど継いで延長しました。加工が難しいようなら、キット付属の透明なスタンドの裏に何かゲタを噛ませて立てるのも手です。
そのほか、左右のペダルの先端も微妙に短いようなので、気になる人は修正してみてください。

修正箇所
全体によくできたキットではあるのですが、よくよく見ると時代を感じさせる荒っぽさや、若干不自然に思える箇所も……。
まず、バリや型スレ、強めの抜きテープにヒケなどがあちこちに存在します。成型色が銀色なので見えづらいときには、ライトグレーなどで捨て塗りをしておくとう工事がしやすくなります。
オイルクーラーのホースがねじれるところも気になります。オイルクーラーとエンジン側からそれぞれ2本のメッキ管が伸びてきて途中を柔らかいビニールパイプで継ぐかたちなのですが、この上下のメッキ管の角度が90度ズレているのです。ここはスツキリ平行になるのが正しい。修正は簡単で、双方のメッキ管の先端を割って曲げてちょっと角度を整えればOK。作例ではさらにこのビニールパイプを布パイプに置き換えてみました。また、似たようなパイプを自作して、エンジン背面のオイル供給パイプを再現しています。

またまた仮組み。何度も行ない、部品が確実に付くか、違和感を感じる部分はないかなどをごまかくチェック。「ま、いっか」と進めると、そこから大きく破綻してしまうこともある

全体によくできたキットではあるのですが、よくよく見ると時代を感じさせる荒っぽさや、若干不自然に思える箇所も……。
まず、バリや型スレ、強めの抜きテープにヒケなどがあちこちに存在します。成型色が銀色なので見えづらいときには、ライトグレーなどで捨て塗りをしておくとう工事がしやすくなります。
オイルクーラーのホースがねじれるところも気になります。オイルクーラーとエンジン側からそれぞれ2本のメッキ管が伸びてきて途中を柔らかいビニールパイプで継ぐかたちなのですが、この上下のメッキ管の角度が90度ズレているのです。ここはスツキリ平行になるのが正しい。修正は簡単で、双方のメッキ管の先端を割って曲げてちょっと角度を整えればOK。作例ではさらにこのビニールパイプを布パイプに置き換えてみました。また、似たようなパイプを自作して、エンジン背面のオイル供給パイプを再現しています。

パーティングラインに 要注意!

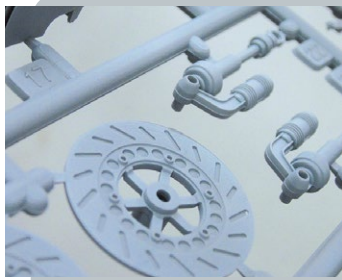
組み立て説明書にひととおり目を通し、パーツ構成や全体の組み立て工程を把握することはもちろん大切なのですが、パーツそのものをじっくりと見て、その状態を把握してから工作することも大切です。

まずパーティングラインがどこに走っているのか見落としがないように確認しましょう。パーティングラインが見づらい整形色の場合は、いったんサーフェイサーを吹いてしまいう方法もあります。また、金型がどのような方法で想像すると見つけやすくなるはずですよ。

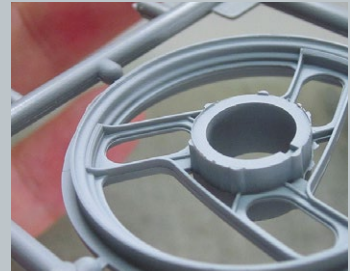
本格的な塗装工程に入ってからパーティングラインを処理していないところが見つかると塗装がやり直しになってテンションがガタ落ちになりますし、あわせて失敗を招いたりもします。はじめの段階で徹底的にチェックしましょう。



▼SRX-6のキットの銀色のモールドはパーティングラインとかバリとか成型の具合がわかりにくい。ということでランナーについた状態でサーフェイサーを捨て塗りします

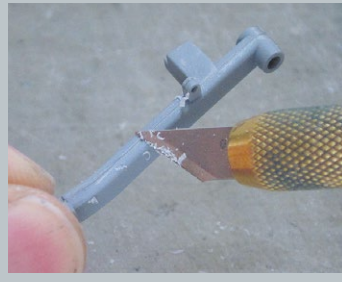


▲すると段差やバリやら、いろいろ見えてきます（ブレーキディスクの外周部分に注目）。発売から30年近くも経つキットなのでそれなりにバリがあります



▲ホイールをよく見るとリムのフチ（外周部）とハブ（中央部分）のフチにバリがあるのがわかります。ホイールの中央の金型の分割線はあまり神経質にならなくても大丈夫でしょう

▼部品のパーティングラインは、ヤスリで軽く削ったあと、ナイフでカンナがけします。軽いカンナがけでは平らにならない場合は、パテ（または瞬間接着剤）の併用も視野に入れましょう



▲ハンドルグリップも整形をがんばります。とくにグリップエンドやレバーなんかはきれいにしておきたい部分。スイッチボックスなどは実物にも分割線があったりするのでそれなりでもOK

▼平坦に見えていても、パーツの表面には微妙なうねりがあります。ひと皮むくように全体をヤスってうねりをとればプラモデルっぽさを消すことができます



バイク模型の完成度 劇的アップな工作ポイント

Tips 10

解説/小田俊也

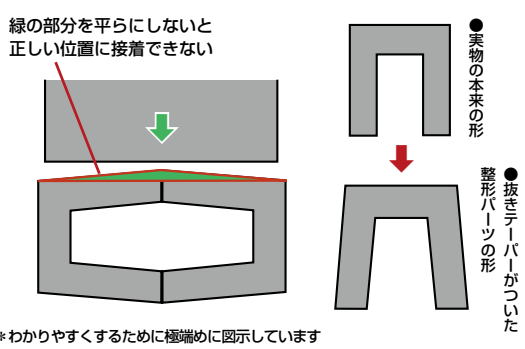
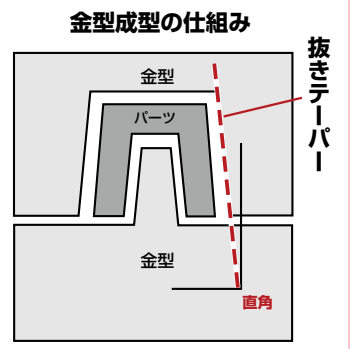
プラモデルっぽさを消して、いまにも動きそうに見えるようにバイク模型を作るにはどこに注意すればいいのでしょうか？ パーティングラインの処理法から、金属や樹脂、皮、布などの質感再現、組み立てのコツまで、達人のテクニックを紹介していきます。ほかのバイクの模型を作るときにもすぐにそのまま役立つテクニックばかりですので、ぜひ参考にしてみてくださいね！



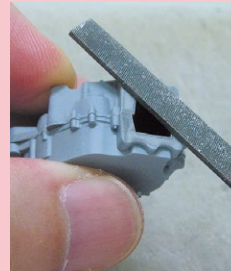
正しい組み立てのために 抜きテーパーを知る

インジェクションプラスチックキットのパーツは、成型時に金型からパーツをはがしやすいようにわずかながらテーパーがつけられているのが普通です。必要に応じてそのテーパーをきちんと修正してから組み立てを行なうようにしましょう。修正や調整を行なわないまま組み立てていくと、ガタつきが次のガタつきを呼びださず見えないようになってしまいます。カウル塗装はピカピカでキレイに作られているのに、どことなくだらしく見えるバイク模型ってありますよね。そういうふうに見える完成品の多くは、ここで解説しているような基礎工作をおろそかにしているケースが多いように見受けられます。

「まずはパーツをじっくりチェック！」でも解説したように、金型の状態をよく考え、どの面にテーパーがついているかをしっかりと把握しましょう。少し組み立てを進めたら振り返り、というのを繰り返して、パーツ同士の組み合わせのところに不要な隙間やガタつきが発生していないか確認し、隙間やガタつきがある場合はひとつずつ調整しながら製作を進めていくようにします。

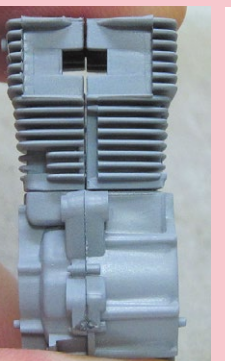
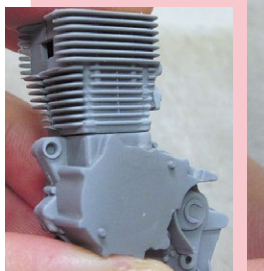


▼貼り合わせた箇所に別の部品が付くような場合には、ヤスリでよく面を整え、きちんとパーツが組み合わさるようにします



▲このような部品は貼り合わせる前にタポの根もと部分を少し掘っておくと、周りの接着面が整えやすい

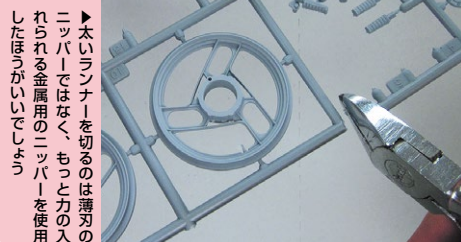
▼クランクケースとシリンダーブロックが正しい位置で接着されていることが、バイク模型では大事です



ニッパーはれっきとした刃物なので扱いに注意!

これはバイク模型に限った話ではありませんが、模型製作に使うニッパーは刃物であり、デザインナイフの刃と同じように消耗品であることを忘れてはいけません。

下の写真のように、ホイールのパーツはランナーに付いたまま塗装の行程まで行なうのがやりやすいのですが、太いランナーを切るときは注意が必要。太いランナーを薄刃のプラスチック用精密ニッパーでぞんざいに切ってしまうと、刃の切れ味が鈍るスピードを一気に加速してしまいます。精密な切断が要求される局面で使う薄刃精密ニッパーの取り扱いには注意し、ラフに切れるニッパーも別に用意しましょう。



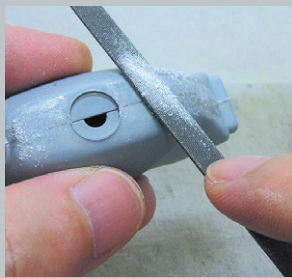
▶太いランナーを切るのは薄刃のニッパーではなく、もつと力の入られる金属用のニッパーを使用し、ラフがよいでしょう。

外装パーツの整形は瞬間接着剤で!

04

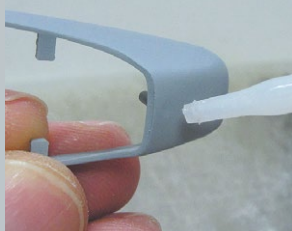
▲タンクの接着はあとから痕が出てこないよう瞬間接着剤を使います。通常のプラモデル用接着剤だと溶着した部分が数ヵ月後に肉痩せて凹むことがあります

▼裏からも瞬間接着剤を充填して補強します。瞬間接着剤は衝撃に弱く、完成間際にバリッと割れたら大変です。あて板や突っかえ棒を入れるとさらに安心かも



▲瞬間接着剤が完全に硬化したら、ヤスリで整形します。最初は棒やすりでガリガリと形を整え、その後紙ヤスリで削って傷や微妙なアールを整えましょう

外装パーツの合わせ目を消そうと、プラスチック用接着剤で接着してパーツの合わせ目がまったくわからないほどにきれいに整形したにもかかわらず、数週間や数ヵ月後になるとうすうす合わせ目のラインが出てくる場合があります。これは主に接着剤やパテの成分が揮発して肉痩せすることで起きる現象で、完成数ヵ月後に起きることもあり油断できません。これを予防するためには、外装パーツの接着(とパテ代わり)に、ヒケがほとんどない瞬間接着剤を使うのがオススメ。粘度が低めの接着剤でも、塗布と硬化を繰り返すようにすれば凹みを埋めることができます。ただし流しすぎには注意しましょう。



▲やや見えづらいのですが、裏にダボが出ているこのような部分はたいてい表面がヒケています。瞬間接着剤をパテ代わりを使って埋めておきましょう

きちんと頑丈に組み立てるには?

05

こまかな部品の集合体で、なおかつ工業製品であるバイクの模型ですから、各パーツが正しい位置に正しい角度で組み付けられていることがとても重要です。たとえばハンドルやブレーキ＆クラッチレバーの取り付け角度がずれているだけでも、「ん!?何か変だぞ」とすぐに気付かれてしまいますし、完成後に「あ、取れちゃった」というような事故も起きてしまいます。バイクとして正しく組み立てるためには、きちんとした接着作業が必要になってきますが、そもそも接着面が小さかったり入り組んでいたりとすることが多いのがバイク模型。こまかなパーツを正しい位置に正しい角度でガッチリと接着するにはコツがありますので、ここでポイントをいくつか解説してみようと思います。



▲外装パーツ以外は、プラスチック用接着剤を使ってしっかりと接着していきます。流し込みタイプも便利ですが接着力ではやや劣る気もします。上手く使い分けたり併用したりしましょう

▼実際のバイクでもそうなのですが、フロントフォークを取り付けるヘッドパイプの部分は模型でも大きな力がかかる場所。とくに念入りに、がっちりと接着しておく必要があります



▼メッキがかかっている部分はプラスチック用接着剤では接着できないし、瞬間接着剤の効きも弱いので、接着面のメッキはナイフできちんとはがしておきましょう(基礎中の基礎です!)



▲ハンドルのパーツもよくガタつくうえに、パイピングのテンションもかかる部分。納得のいく角度に調整したうえで接着、見えない下側に瞬間接着剤を流し込んで補強しておくといでしょう

▼意外と見落としがちなのが、接着した箇所がパイピングのテンションに負けて外れてしまう例。太いコードを取り付けるプラグは、シリンダーヘッドの裏から瞬間接着剤を流し込んでおくとい



▲瞬間接着剤を正しい位置に正しい分量だけつけるのは意外に難しいもの。そんなときに便利なのがコレ。アロンアルファのスティック EXTRA(オーブン価格)。フタの先端に付いたスティックで、ごく少量を狙った箇所に付けることができます。

メッキをはがしてクリアー!

06

メッキパーツは金属質感がうれしいですが、パインングラインを整形するとメッキが剥けてしまう、そのままだとプラスチック用接着剤で接着できない、というのが悩ましいところ。近年は、高品質のシルバークロムやのり付き金属コートなどがあるので、メッキを落としてから塗装仕上げで作る人も多くなってきています。

また、メッキを活かして作る場合でも、部分的に剥がしたくなるのがしばしばあります。そこで、パーツのメッキの剥がし方を知っておくとよいでしょう。メッキ部分は塩素系漂白剤に漬ければあっけなく落とすことができるのですが、メッキ層の下に下地剤が塗られている場合があります。そのようなときは、ラッカー系塗料のうすめ液に漬ければ落とすことができます。



▲メッキパーツはそのままだと塗装のりにくいのですが、塩素系の漂白剤に浸せば簡単に剥離できます。漂白剤は素手では触れないように。またパーツは水でよくすすいでおきましょう

▼メッキパーツのゲートはおおむね目立たない部分にありますが、それでも少々気になることも。そんなときにはお手軽にペイントマーカーで、ちょん。ピンポイントで色をのせるのがミソ



便利なシルバーを 使いこなしましょう

07

最近は大々さんのシルバー塗料がいろいろありますが、ここではバイク模型用としてガイアノーツのEX・シルバーをオススメしてみます。このEX・シルバーは、輝度の高い金属質感の塗面が得られるだけでなく、塗膜が強めで、多少擦ったくらいでは曇ったり剥けたりしないのがうれしいポイントです。

シルバーは下地の色やツヤ感でシルバーの具合をいろいろとコントロールすることができますが、この塗料をバイク模型に使う場合は、ツヤありブラックのうえに同社のメタリックマスターで薄めに希釈したEX・シルバーを少しづつ吹き重ねるのが基本的な使い方となります。吹きつけたとさすがに鏡面とまではいきませんが、簡単にツヤ消しのメッキパーツに近いぐらいの輝きにすることができます。アルミの再現にはうってつけと言えるでしょう。



▲EX-07 EX-シルバー
ガイアノーツ
50ml入り
税別700円



▶完全に同じ色だけ、ではなく同系統の色でまとめて同時に作業していることが注目。クリア系でエアブラシの洗浄時間など、細かい部分での影響がアツクします。組み立て説明図をよく見て全体の作業工程を把握していき、最終的に仕上げたいかをあらかじめ決めておくことも重要ですよ。

ゆっくりと作業を進めていってもいつかは完成するのでしょいうが、その間モチベーションが維持できなくなると、とたんに完成しなくなってしまう。つまり、製作のスピードは意外と重要な要素。モチベーションがある間に製作を終えられるような製作スピードを維持することを心がけてみましょう。

同じ色の塗装は同時に行なう、塗装の乾燥時間を有効に使うなど、効率的な作業を心がけると製作のスピードが上がりますので上手に時短してみてください。

製作のスピードは意外と大事なんです



▲SRX-6のスイングアームは銀色ですが、アルミではなく鋼管を銀色に塗装したものの、「塗装の銀」の表現にはGS1クレオスの8番シルバーを使っています



▼フロントフォークはアルミの磨き出しなので輝度が高い銀色。ガイアノーツEX-シルバーを同社のメタリックマスターで薄めに希釈して吹き重ねました



▲金属の重たさを表現するのに、下地にツヤありのブラックを塗ります。この段階で美しく仕上がっていないと塗り重ねる銀もきれいにはならないので注意

クリアパーツを きれいに接着するには?

10

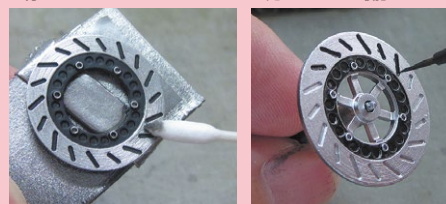


▲ブレーキランプやウインカーは、外側からクリアカラーを吹きつけます。染料系でねっとりとした濃い色の、ガイアノーツのクリアカラーがおすすめです

クリアカラーで塗装したパーツをきれいに接着する方法はなかなか難しい問題ですが、ここでは私流のちょっとしたテクニクを紹介してみよう。

テクニクといっても特段難しいものではなく、クリアパーツ側の接着面を反射板と同じシルバーで塗っておくというものです。クリアパーツは接着面やパーツ断面が見えないようするときれいに接合することができます。接着面を塗装したあと、接着に塗装面を侵さないクラフトボンド（木工用ボンドの強力版みたいなもの）を使えば接着面が汚く見えないようになります。

▼正しい方法でいねいに作業を行えば、スリットの開口作業を行わなくてもこのようにきれいに見せることが可能です



ディテールアップ作例のSRX・6ではブレーキディスクの放熱口を開口しましたが、簡単に製作したSRX・4では塗装による表現にしてみました。やり方は簡単で、凹みにエナメル系塗料の黒を塗るだけです。

マスキングは難しいので筆塗りで塗りますが、エナメル系塗料を用いればハミ出しをうすめ液で拭き取ることができるので安心。もちろんなるべくハミ出さないのがいいのですが、神経質にならなくても大丈夫です。ただし、エナメル系塗料のハミ出しを拭くのは塗料がよく乾いてからにしましょう。綿棒に少量のうすめ液を染ませて、擦り落とすようにすると塗ったところの境目がきれいになります。

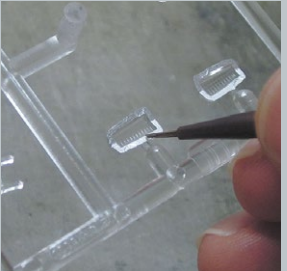
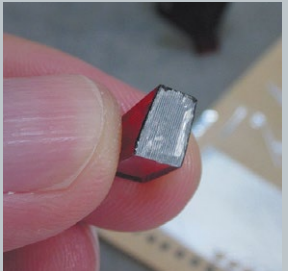
ブレーキディスクの穴は 塗装でもいけます

09



▲メーターパネルの表示灯はクリアカラーを筆塗り。うまく色を乗せられればキラりと光ります。あまり筆圧をかけず、同じ箇所を何度もなぞらないのがコツ

▼テールランプは反射板の表現としてアルミテープを貼り込んでみました。テープの端面が外から見えてしまわないよう、ツヤ消し黒で端を塗りつぶしています



▲クリアパーツは接着部が外から見えてしまうと美しくありません。あらかじめクリアパーツの接着面に内部反射板と同じシルバーを塗っておきました

▼ちなみに、SRXの初期型では青い塗色は400ccにのみ設定されていました。作例では、メタリックの青紫色にスモークを上塗りして再現しています



▲サイドカバーのデカールを少し改造して400っぽくしてみた。「6」の文字の余計なところをカットして、水性カラーで強引に「4」に書き換えてみました

▼SRX-4のフロントブレーキは右側だけなので、左側のディスクを切り刻んでハブのみに改造しました。あとはオイルクーラーを取り付けただけです



ここまでどのバイク模型でも使える汎用的なテクニクを解説してきましたが、SRX・6からSRX・4へ改造するときのポイントも紹介しておきましょう。

といっても……オイルクーラーを取り付けず、フロントブレーキを片側だけにすればいいだけ。簡単なのでオススメですが、その前にキットをどう入手するかという問題がありますが……そこはなんとか在庫を探してがんばってみてください。

おまけ！SRX・6を SRX・4にしてみました

EX

SRX-4

SRX-6

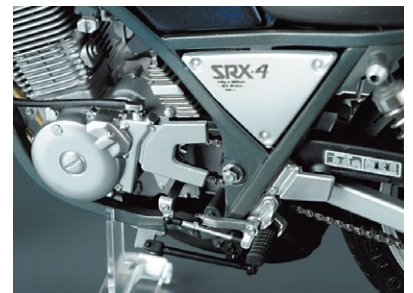


ディテールアップして製作したヤマハSRX-6に続いては、ほぼストレート組み+小改造で兄弟車のヤマハSRX-4を再現してみました。両車の違いを模型で比較してみましょう

YAMAHA

ビックシングルの弟分も作っちゃいました!

SRX -4



ヤマハ SRX-4
タミヤ 1/12
SRX-6改造
製作 / 小田俊也



●普通二輪免許でも乗れるSRXとして準備されたのが兄弟車のヤマハSRX-4。簡単な改造で再現できるので、ディテールアップしたSRX-6との比較用として製作している。オイルクーラーの有無や、フロントブレーキがシングルとなっているのが違いとなる



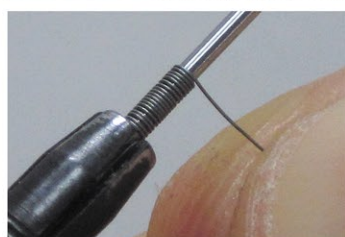
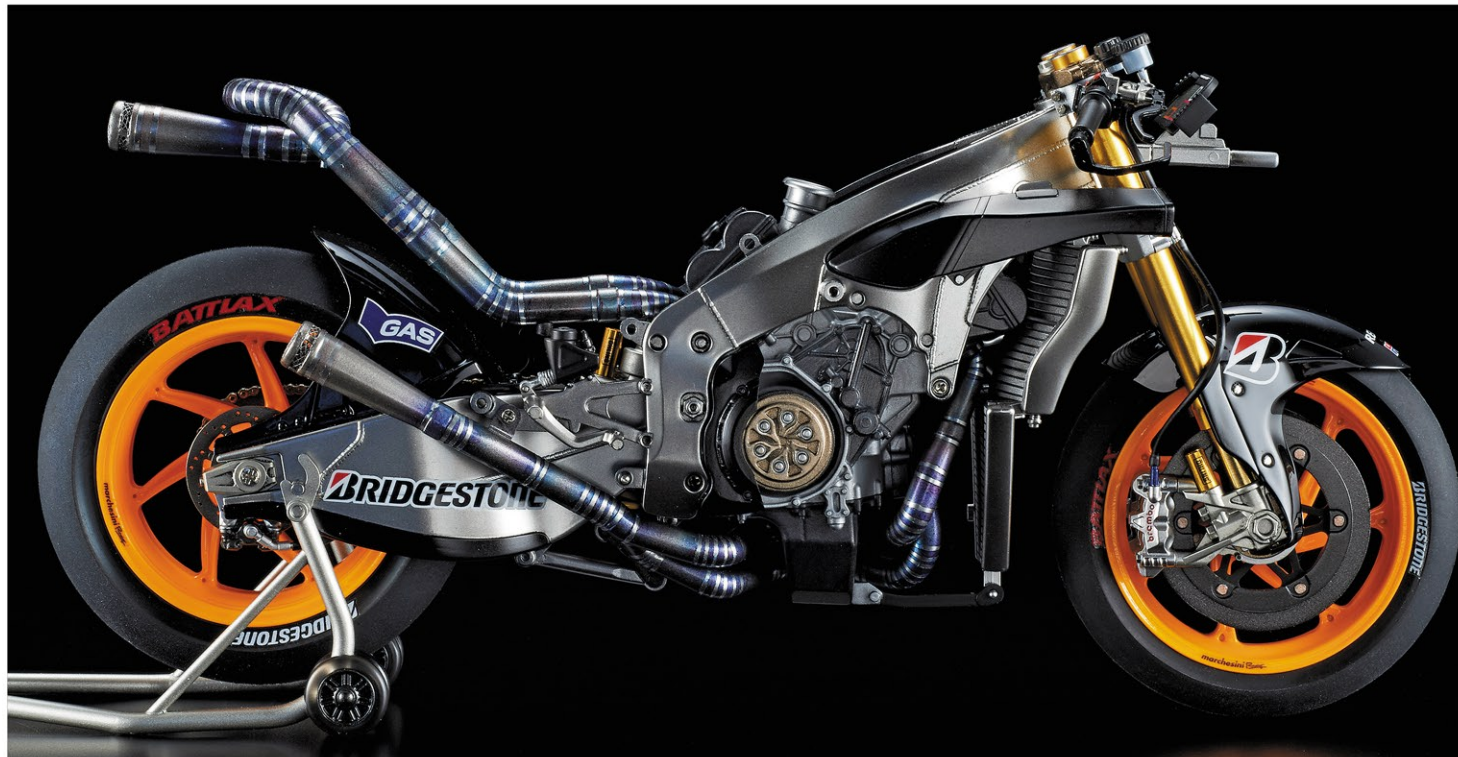
9784499233903

ISBN978-4-499-23390-3 C0076 ¥4900E

定価(本体4,900円+税)



1920076049002



Model Graphix ARCHIVES
Bike Modeling Works

Don't be afraid of Bike models!