

知つておきたい

How To Build Old-timer Car Model

カーモデルの作りかた

大日本絵画

森 慎二 著

作りかた

[昭和の名車編]



1/24 HASEGAWA
TOYOTA 2000GT



知つておきたい

HOW TO Build Old-timer Car Model

カーモデルの作りかた

森慎二著

[昭和の名車編]



大日本絵画



■目次

トヨタ 2000GT (前期型) “1967” (ハセガワ 1/24)	4
知っておきたい昭和の名車のつくりかた	
市販車カーモデルを作るために「これだけは必要」な8種のツール	16
いまさら聞けない『スタンダードな旧車の製作手順』	18
カーモデルの基本的なセオリーを知ろう	20
クリアーラッピングQ&A	32
「よりリアル」に旧車を作るためのディテールアップポイント	36
ツルピカに仕上げるためのクリアーラッピングのコツ	44
ニッサン スカイライン 2000GT-R ハードトップ	
(タミヤ 1/24)	52
スカイライン2000GT-R実車PHOTO集	58
“ハコスカ”をみるみるうちにリアルに仕上げる講座	60
ニッサン スカイライン GT-R (KPGC110) ケンメリ GT-R 2ドア	
(フジミ 1/24)	66
トヨタ TE27 レビン '72	70
(フジミ 1/24)	70
ニッサン フェアレディ 240ZG	
(ハセガワ 1/24)	72
いすゞ 117クーベ後期型	78
(フジミ 1/24)	78
メルセデス・ベンツ300SL	82
(タミヤ 1/24)	82
ロータス ヨーロッパ スペシャル	92
(タミヤ 1/24)	92
ランボルギーニ ミウラP400SV	98
(ハセガワ 1/24)	98

TOYOTA 2000GT HASEGAWA 1/24

ハンドメイド完成品ならではの精密感 プラモデルで堪能する"旧車"の魅力

HASEGAWA 1/24

Historic Car serieses No.1

TOYOTA 2000GT EARLY TYPE (1967)



市販ミニカーに飽き足らない貴方のための 市販車プラモデル製作法講座

全国の旧車＝昭和の名車好きの皆様、こんにちは。クルマへの思い入れがあればあるほど、模型の再現度、そして質感にまでとことんこだわりたくなるものです。世の中には名車の市販ミニカーが数多く存在します。しかし、市販の完成品あるいは半完成品ミニカーのフォルムやディテール、質感の再現度は、やはり市販ミニカーなりのものです。見れば見るほどに物足りなさを感じてしまう方も多いのではないでしょうか。そんなときは迷わずプラモデルです。スケールモデルメーカーが本気で設計したプラモデルの再現度には市販完成品とは一線を画すものがありますし、なにより製作者が腕を磨き丹精込めて製作することにより、量産品にはない高いクオリティーの完成品を手にすることができます。本書では、そんなすばらしい旧車完成品を手にするための旧車プラモデル製作テクニックをご教授いたします。

日本の自動車の歴史において、もっとも印象的でもっとも魅力的で、そしてもっとも美しい車を
一台挙げよと問われれば、多くの車好きがトヨタ2000GTと答えることだろう
いまだ本格国産スポーツカーがなかった時代、トヨタとヤマハの技術の粋を集めて生み出された
2000GTのプロトタイプは、スピード・トライアルで3つの世界記録と13の国際新記録を樹立
そのとき和製グランツーリズモはついに世界のレベルに到達し、伝説が生まれた

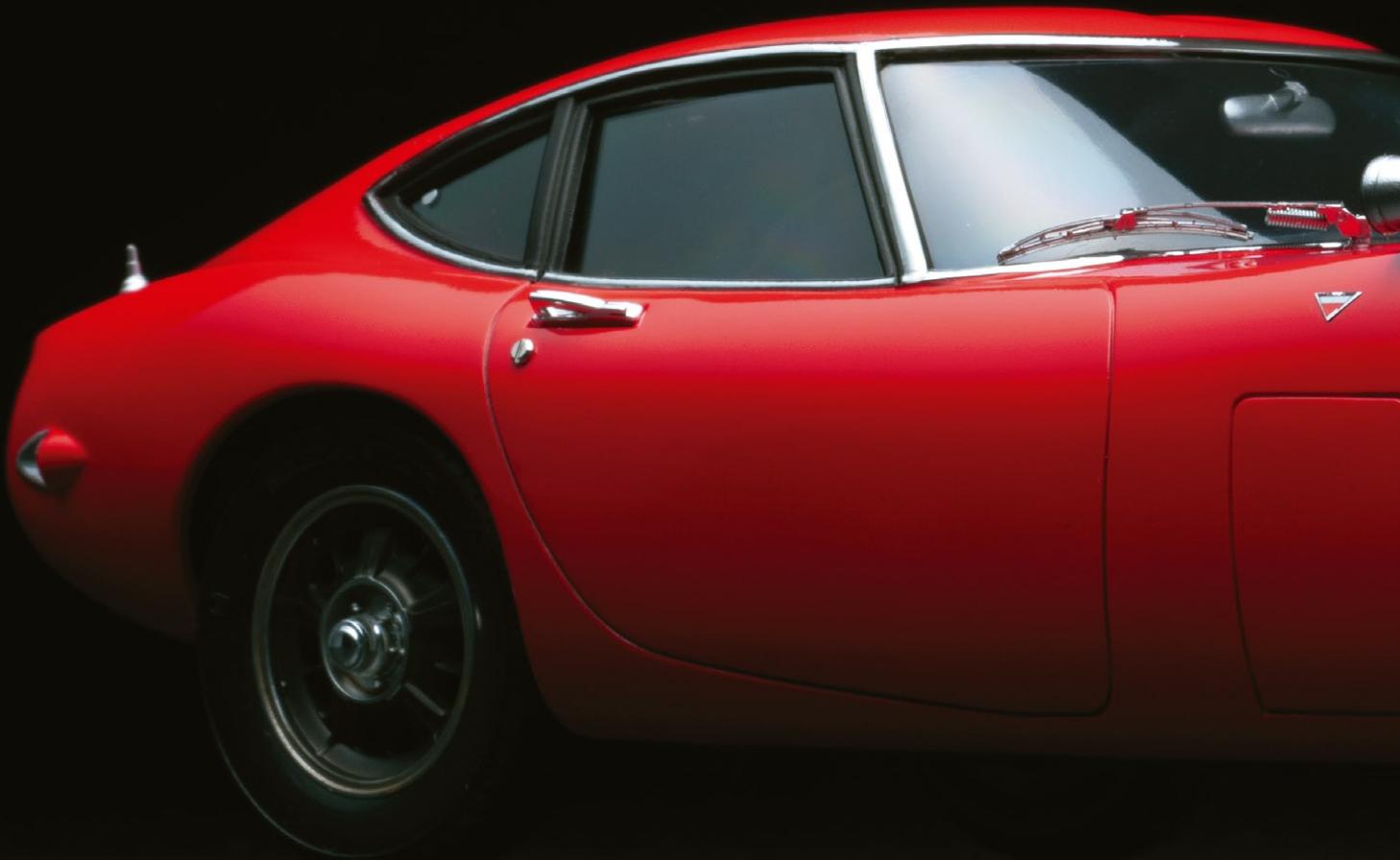


シザーリズモ

トヨタ 2000GT (前期型) "1967"
ハセガワ 1/24 インジェクションプラスチックキット
'93年発売 税込2700円
製作／森 慎二

HASEGAWA 1/24

TOYOTA 2000GT



伝説のグラ

トヨタ 2000GT

トヨタ×ヤマハが生んだ国産本格スポーツ
世界を目指した直列6気筒DOHC



PLASTICKIT TOYOTA 2000GT

昭和の名車、いわゆる「旧車」は、現在の日本の市販車がいつのまにか失ってしまった力強い魅力を持っている。

急速なモータリゼイションのすえに成熟した車社会が訪れたいまの日本では、自動車を測る尺度は燃費や居住性、そしてコストといった実用性が第一義となった。たしかに日本の自動車はより安全により慣れにくくより快適に、そして安価になったが、車に対する“憧れ”はどこかに置き去られてしまったようだ。

高度経済成長まつただなかの'60年代、自動車、とくにスポーツカーは憧れの乗り物だった。欧米のメーカーに追いつけ追い越せとばかりに、日本の車メーカーはフェアレディ、コスモスポーツ、S800、Sports800、117クーペ、スカイラインGT-Rといった意欲的なスポーツカーを次々と開発する。それぞれのメーカーの思想や技術の粋が詰め込まれたこれらの個性的なスポーツカーは、日本の自動車産業の進歩を内外に示すとともに車好きの

恋い焦がれるような憧れの対象となった。「いつかは運転してみたい」そんな名車が次々と世に送り出された時代だ。

そんな'60年代に生まれた、それぞれに個性的で魅力に溢れるスポーツカーたちのなかでもひときわ輝く特別な存在、それがこのトヨタ 2000GTである。シンプルでありつつ表情豊かな美しい流線型フォルム、当時の最新テクノロジーをこれでもかとばかりに盛り込み数々の記録を打ち立てた運動性能、スバルタンかつ優雅な作り込みのインテリア。2000GTは国産初の本格スポーツカーにして、日本の車好きが抱く歐州車に対するコンプレックスを見事にぬぐい去るほどの実力を兼ね備えていた。

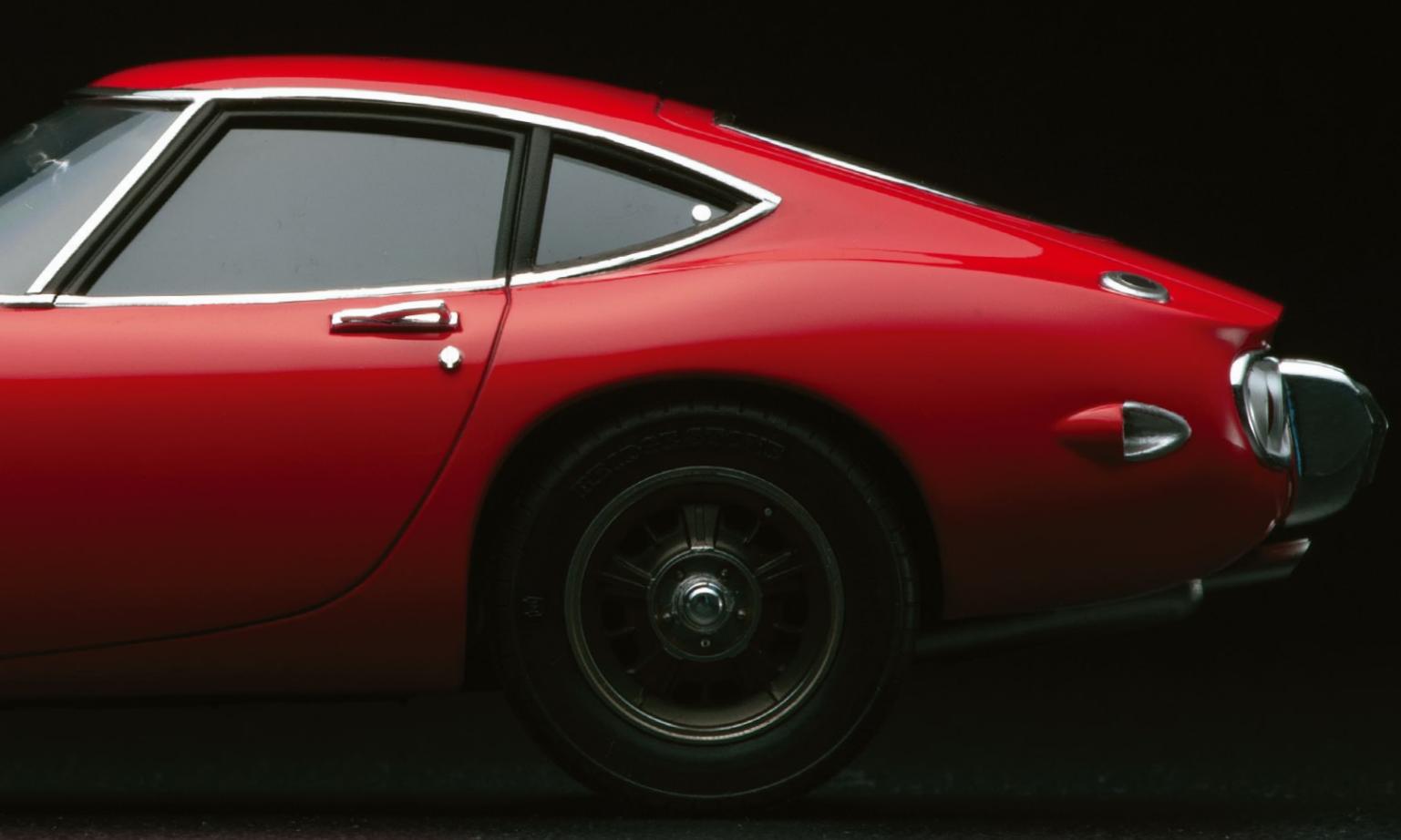
その魅力は発売から50年という記念の年を迎てもまったく色褪せることはない。むしろ憧れの車がなくなってしまったからこそ魅力は増したかもしれない。国産車の歴史において孤高の存在感を放ち続ける伝説、それがトヨタ2000GTだ。 ■

流麗なる、日本車の白眉
時代を超える魅力を湛えた流線型の機能美



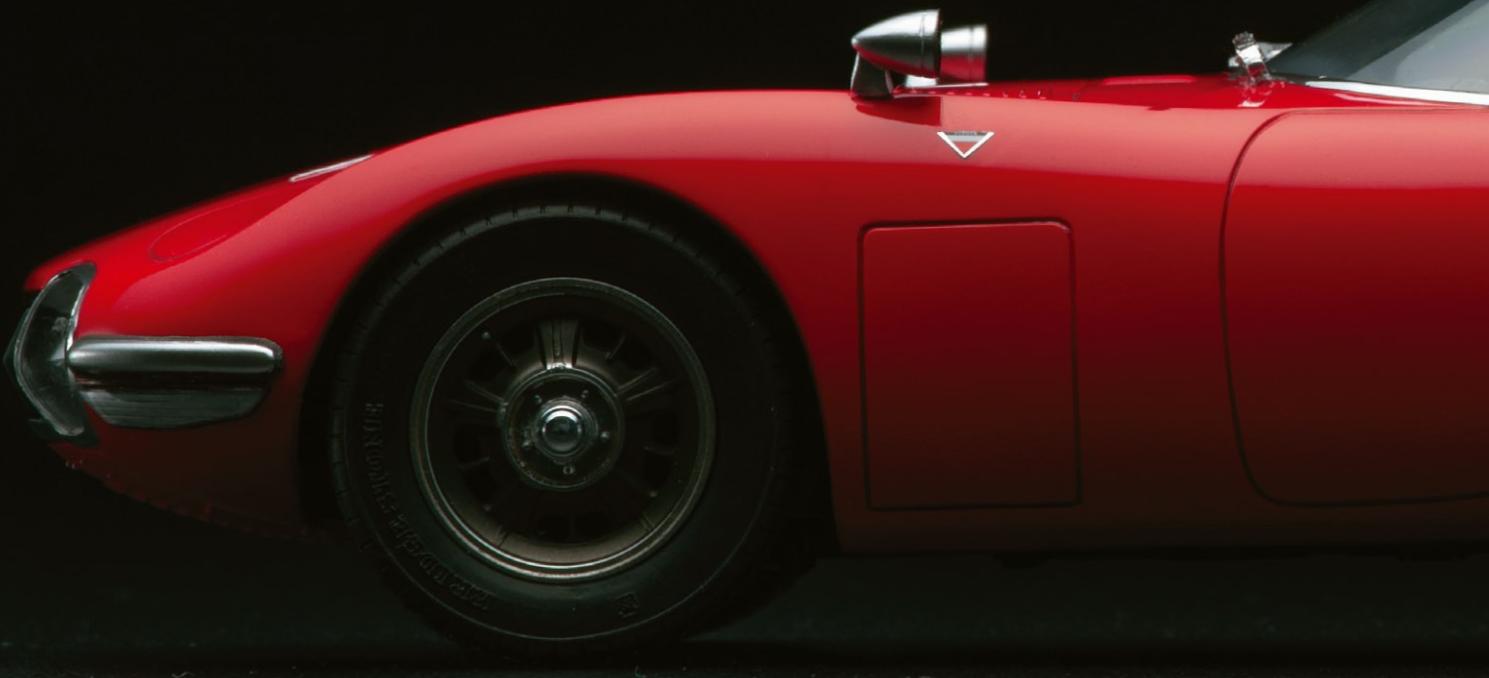
HASEGAWA 1/24 INJECTION-F

'60年代、クルマが憧れだった時代—
国産スポーツの威信をかけて造られた
唯一無二の至宝、トヨタ2000GT



PIASTICKIT TOYOTA 2000GT

●作例はハセガワの1/24プラモデルにディテールアップを施して製作しているが、ボディフォルムにはいっさい手を入れていない。ハセガワの2000GTは、実車形状をかなり的確に再現しており、ホイール／タイヤの雰囲気も非常によい。2000GTといえばペガサスホワイトのイメージだが、製作解説の際にボディがホワイトだと表面処理やツヤの感じがとても見にくくなってしまうため、今回はあえてソーラーレッドのイメージで製作した



HASEGAWA 1/24 INJECTION-F



APANESE SPORTS CAR TOYOTA 2000GT

高度なメカニズムを多数搭載した、当時の日本車技術力の結晶

1960年代前半、国産車ではニッサンフェアレディ、ホンダS500、トヨタスプーツ800といつたスポーツカーが相次いで世に出されたが、それらは1000cc未満の軽量スポーツカーばかりであり、2000ccクラスまたはそれを超えるような本格的スポーツカーは存在しなかった。

そんななかトヨタ自動車とヤマハ発動機が協力して開発し、当時のスポーツカーテクノロジーを1台に詰め込んだ国産初の本格的スポーツカーとして1967年に市販を開始したのがこのトヨタ2000GTだった。

2000GTは、GTレースに参戦しても通用するボテンシャルを持つ車を作るというプロジェクトの試作ナンバー1280Aとしてその開発をスタートした。10ヶ月という驚異的に短い期間で試作車を完成させ、1966年にはレースデビューを果たす。グランツーリズモである2000GTは耐久レースでの本領を発揮することとなる。同年の鈴鹿1000kmにてワンツーフィニッシュでの初勝利を飾り、翌年の鈴鹿500km、富士24時間でも勝利を重ねた。

また、1966年の筑波自動車高速試験場でのスピード・トライアルにおいては、ボルシェ、クーパー、トライアンフなどヨーロッパのそうそうたる一流メーカーの持つレコ



Specification;
 Type ; 2-door fastback Sports car
 Length/Width/Height ; 4175/1600/1160
 Weight ; 1120kg Wheelbase ; 2330mm
 Engine ; 1988cc 3M 16 150hp (MF10)
 Suspension ; Double wishbone



THE LEGENDARY J

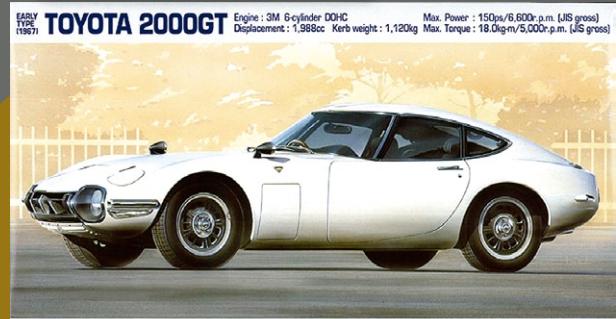
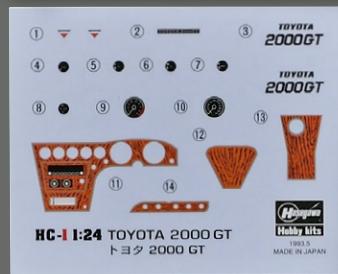
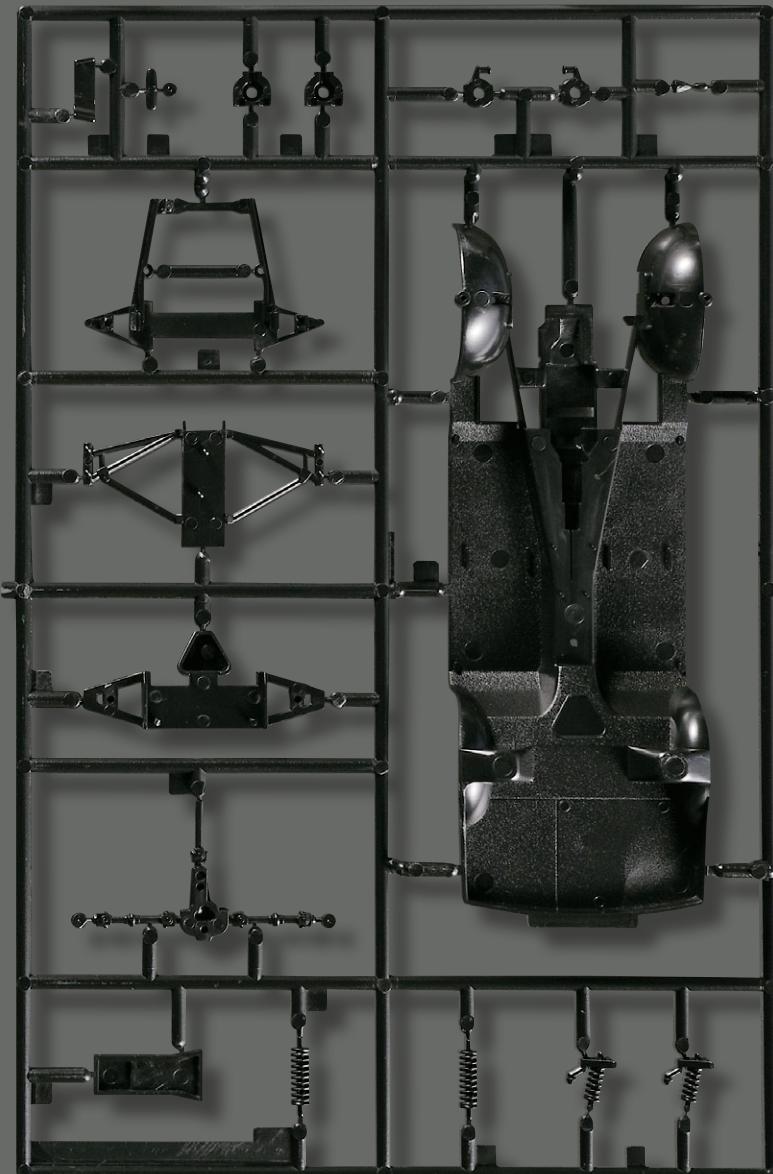
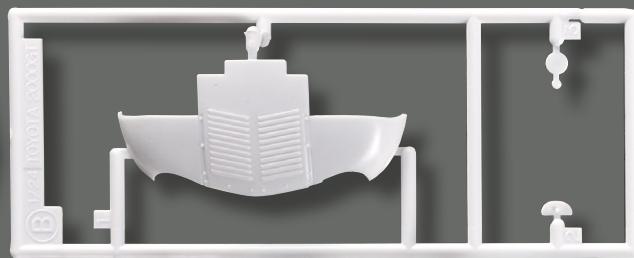
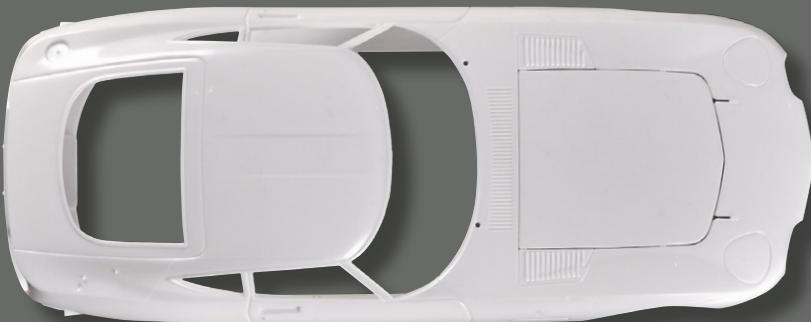
ードを塗り替々、3つの世界記録と13の国際記録を樹立。ついに国産スポーツカーが世界に冠たるレベルに達したこと内外に知らしめることとなつた。

エンジンは、クラウン用として量産された当時最新鋭の直列6気筒7ベアリングSOHCエンジン、M型（1988cc 105PS）をヤマハの開発したGOHCヘッドに載せ替えた3M型で、当時の国産乗用車最強クラスの150PS／6600rpmを發揮。加速を重視したクロスレシオのフル・シンクロメッシュ5速MTミッションを組み合わせたドライブトレーンにより、0～400m 15・9秒、0～100km／h 加速8・6秒という加速力と、最高速度220km／h、最高巡航速度205km／hを実現している。

シャシーは両端をY字にしたバックボーンフレームで剛性を上げつつ重心を下げている。

足周りは接地能力が高いダブルウイッシュボーンサスペンションを4輪で採用。同時にディスクブレーキも搭載しているが、4輪ディスクブレーキは国産市販車初の試みだった。その優れた走行性能は国産自動車が新たな領域に入ったことを印象づけたが、2000GTを「特別な一台」としたもうひとつ的重要な要素、それはそのルックスだろう。

市販された2000GTのボディ全高は、それまでの量産車としても低い1160mmに抑えられている。特徴的な流線型のフロントバンパーは、見る者に鮮烈なインパクトを与えたことだろう。同時に、ヤマハの漆器製作ノウハウを投入し丹精込めて作り込まれたインテリアは、高級スポーツとしての矜持を垢抜かない印象が持えなかった当時の国産車のなかで、2000GTの曲線美も美しいノーズからファストバックへといざなわれるボディワークは、見る者に鮮烈なインパクトを静かに物語っている。現在の目で見てもまったく色褪せることがない、むしろ輝きを増しているとすら思わせるその機能美。これこそが2000GTが憧れの車で在り続ける大きな理由なのかもしれない。



Historic Car Series 1

トヨタ 2000GT（前期型）“1967”
ハセガワ 1/24 インジェクションプラスチックキット
93年発売 税込700円

いかにもハセガワらしい堅実かつ的確な 実車再現が楽しめる定番名作キット

ハセガワのヒストリックカーシリーズ第一弾として完全新規設計されたこのキットは、名車2000GTのフォルムや内装、機構を高い精度と再現度でバーツ化した名キット。個性的でなおかつ美しい2000GTのボディラインを模型で確

に再現するのは相当難しいのだが、ハセガワの2000GTは非常に高いレベルで実車に似せることに成功している。バーツ数は同社製1/24のフォーマットに準じた少ない数に抑えられており、組みやすさと精密感を両立している。

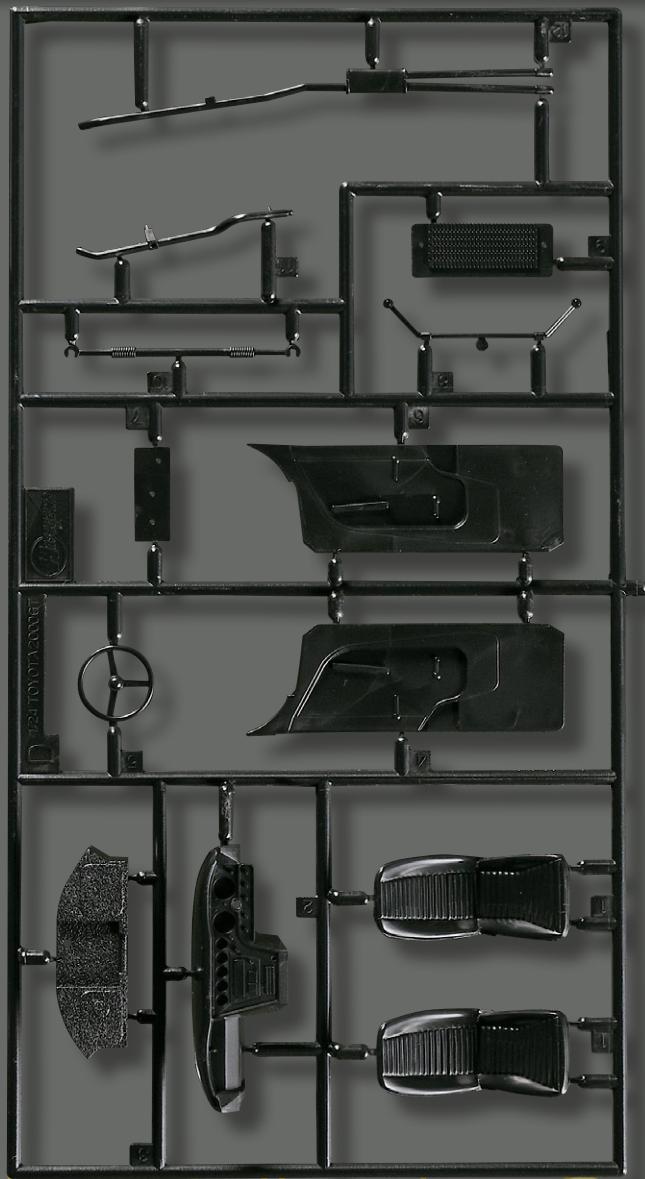
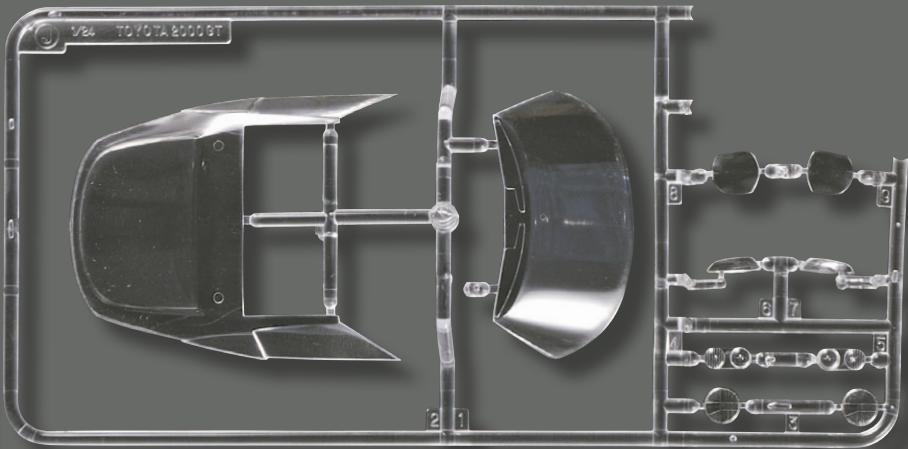
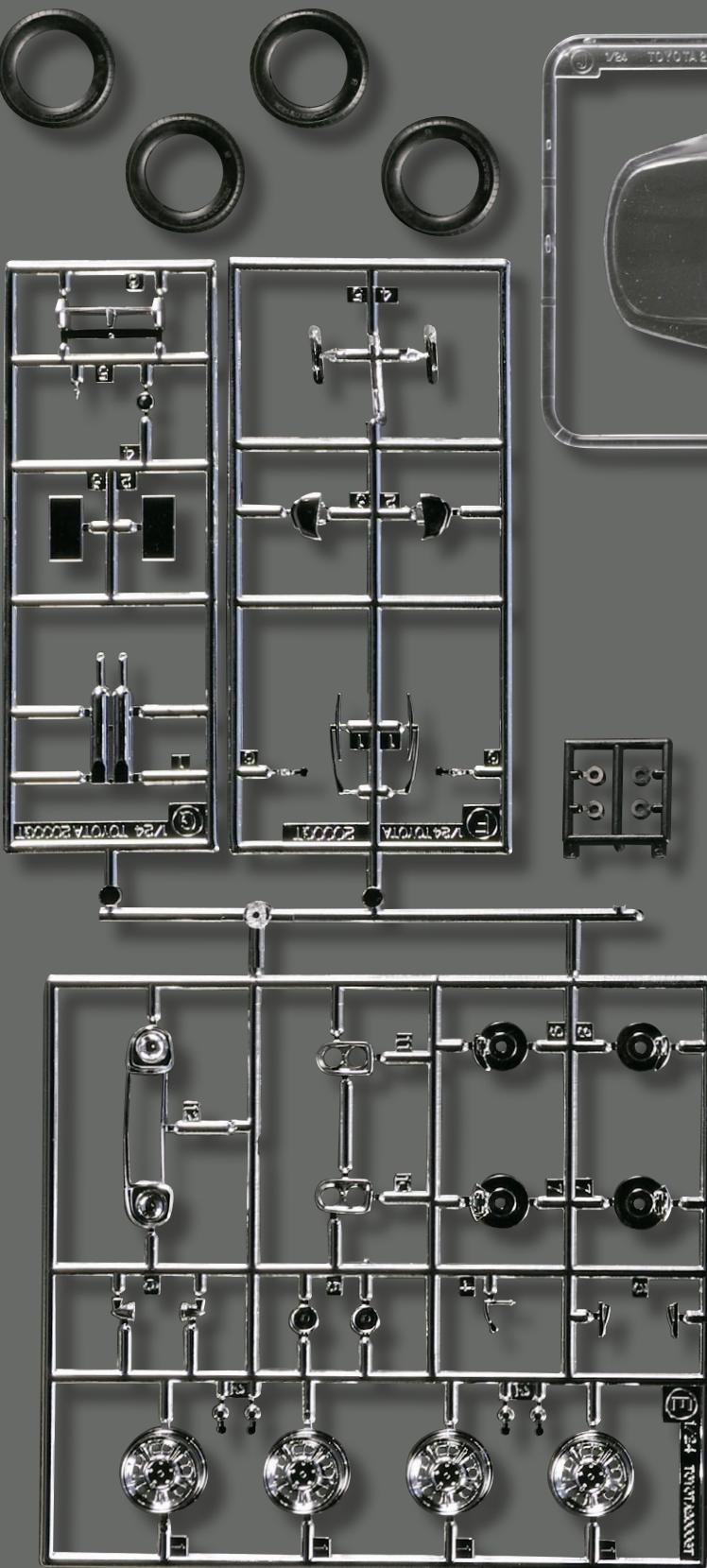


◆ハセガワの2000GTはいくつかのバリエーションも発売されている。「トヨタ2000GT 1967富士24時間耐久レース」（2017年7月再販 税込3456円）は、富士スピードウェイで開催された日本初の24時間レースでワンツーフィニッシュを飾った仕様を再現できる。また、今年11月には2000GTの50周年記念として、60年代ファッションのレジン製女性フィギュアを追加した仕様も販売予定。過去には、市販車／富士24時間仕様とともにメタル／レジン製エンジンパーツがセットされたスーパーディール版も限定販売されたが、現在は入手困難



ハセガワ 1/24 ヒストリックカーシリーズ 第1弾

Series 01 TOYOTA 2000GT



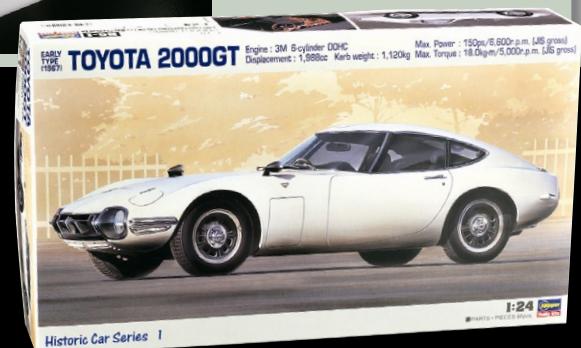
HASEGAWA 1/24 Historic Car

▶ハセガワのプラモデルは、極力ディフォルメを廃し実車の寸法に忠実に立体化している印象が強いが、この2000GTでもそのような印象を強く受ける。離れた状態でバッともみると2000GT特有のグラマラスなボリューム感に欠けるように感じるかも知れないが、目線を下げてグッと近寄って眺めると驚くほど実車に似ている（どれくらい似ているかは、フォルム改造をいっさい行なわずに製作している作例写真を見てほしい）。長く伸びたノーズの緩やかなライン、膨らみすぎずかといって量感あふれるフロントタイヤハウジング部、ルーフからテールに繋がる美しい曲面……2000GTの機能美を卓上で堪能することができる

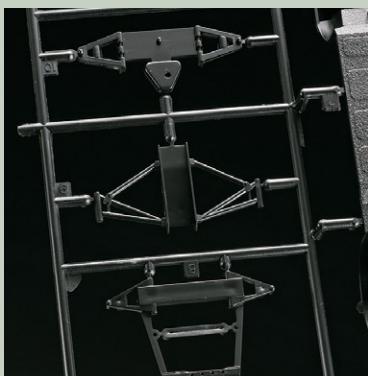
**ズバリ、実車に相当似ています!!
その麗しいラインにうつとりしよう。**



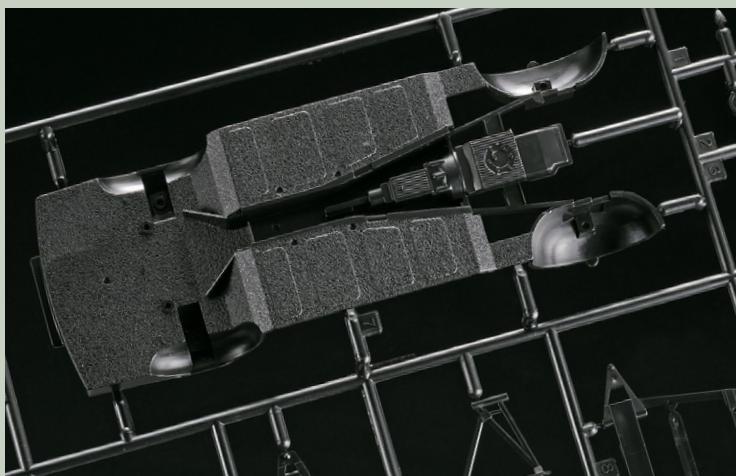
◀リアの複雑な形状も、スライド金型によって1パートでの確に再現されている。ファストバックの緩やかな曲面とリアタイヤハウジングに挟まれたリアサイド部分の複雑な曲面も実車さながらの優美なラインで立体化。フロントのボンネットは、エンジン再現キットのために簡単に切り離せるようになっており、ヒンジ部は抜かれているので、閉じた状態で製作する場合は付属のメタルインレットを貼るかプラ材などで穴を埋めるとよいだろう



ハセガワの1/24らしい 堅実なキット構成の名作。 少ないパーツ数ながら 実車再現度はかなり高し!!



▲フロントとリアでAアームを上下逆転させた凝った作りのダブルウィッシュボーンサスペンションもきちんと再現されている。もちろん、製作時には車高を簡単に出せるようなパーツ構成になっている



**プロポーション
モデルながら
Y字型フレームも再現**

◀このキットはプロポーションモデルだが、見える範囲でシャシーの下側も再現。フレームそのもののパーツが再現されているわけではないが、外観から特徴的なY字型フレーム構造がわかるようになっている。また、底面を平らにすることで気流の剥離を避け高速安定性を上げるという、2000GTのエアロダイナミクスへの取り組みも見てとれておもしろい



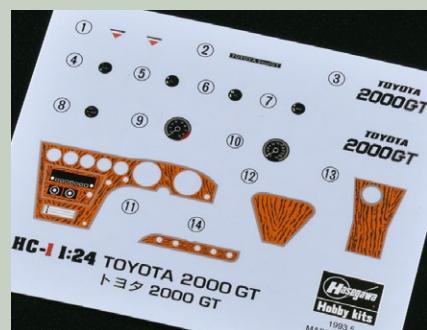
前期型の特徴を的確に再現したインテリア

▶ハセガワの2000GTは'67年式のいわゆる前期型を再現している。前期と後期ではフロントライト形状、リアサイドリフレクター形状などに目立つ違いがあるが、インテリアにも違いがある。ハセガワの2000GTでは、外見だけなくインテリアも前期型をしっかり再現しており、張り出しのあるラジオパネル、角形パネルのストップウォッチがモールドされている



必要十分なメッキパーツ群

▲メッキされたバンパーやホイール、モール類は旧車のチャーミングポイントのひとつなので、メッキパーツが付属しているのはうれしいポイント。うまく活かすことで旧車の雰囲気をよりよく再現しやすくなる。メッキパーツはバーティングライン処理ができないのが難点だが、ハセガワの2000GTでは、極力見えるところにバーティングラインやゲート跡が出ないように配慮されている



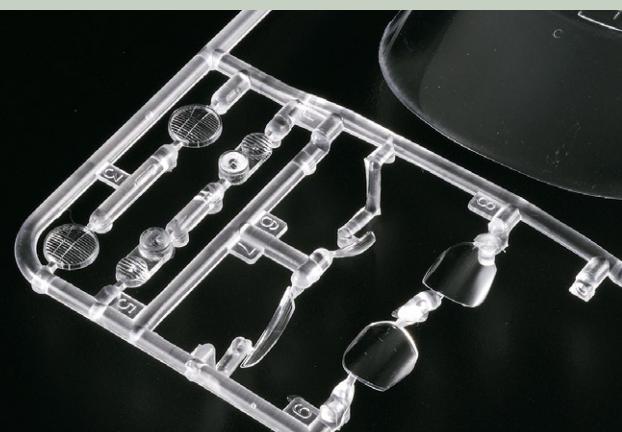
▲インストルメントパネルのメーターとモール、木部の木目はデカールで再現できるようになっている。メーターの印刷も実車に忠実だ。デカールにはサイドとリアのエンブレム、ナンバー用マーキングもセットされている

▼前期型のリクライニングパケットシートはヘッドレストがないのが特徴で、キットパーツでもそのように再現されている。パーツの座面は「柔らかい造形」がなされており、実車のシートの雰囲気を硬いプラスチックのパーツながら上手に再現している

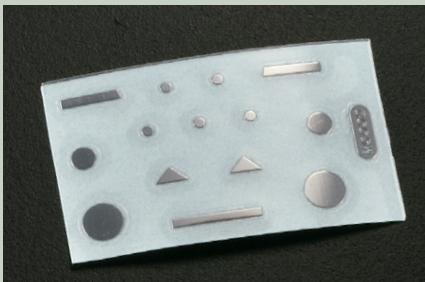


クリアーパーツは、透明度が高く合いも良いので安心です

▶市販車のプラモデルにはウインドウを再現するクリアーパーツがつきものだが、合いが悪かったり透明度が低かったりすると、とたんに見映えが悪くなってしまう。ボディの形状が気に入らない場合はバテを持ったりして改造することもできるが、クリアーパーツはそういうわけにもいかない。クリアーパーツのクオリティは市販車カーモデルにおいて非常に重要な факторと言える。ハセガワの2000GTのクリアーパーツは設計／成型の精度が良く透明度も高いので、安心してそのまま使用することができる。ライト類のモールドも実車に忠実で繊細な彫刻になっている



便利なメタルインレットも付属



▲ミラー面、エンブレム、ボンネットヒンジ、キーホール、リアクオーターウィンドウ部用のメタルインレットが付属する。貼るだけでリアルな金属質感を出すことができる



◀ウインドウは、フロントとサイド／リアの2ピース構造。1ピースだと塗装の厚みなどでボディに収まりにくくなることがあるが、2ピースだとそういった場合でも調整がしやすい。ウインドウパーツの透明度は高く、ピラーとの合いまばっちり。フロントウインドウも接着や貼り付けがしやすいように上側に隙れる部分が設けられている



カーモデルの命、タイヤも再現度高し

◀いくらボディがよくできいても足周りがダメでは興ざめ、カーモデルにとってタイヤとホイールは非常に重要な要素だ。ハセガワの2000GTは足周りの造形もぬかりなく、タイヤはトレッド面／サイドウォールともに往時のタイヤの雰囲気をうまく捉えている



9784499232258

ISBN978-4-499-23225-8 C0076 ¥3000E

定価(本体3,000円+税)



1920076030000



知っておきたい

HOW TO Build Old-timer Car Model

カーモデルの作りかた

〔昭和の名車編〕

大日本絵画 森慎二著