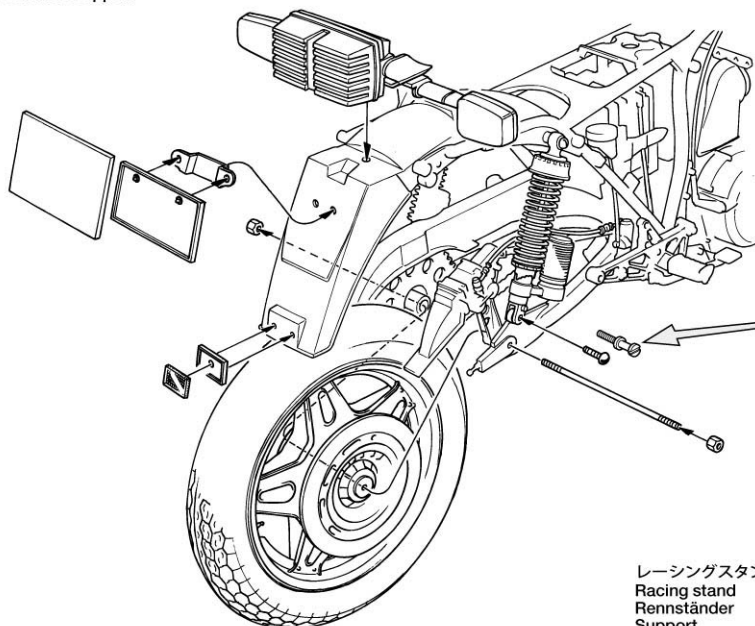


Honda CB1100R[B]



追加説明書 / Additional instructions

《スタンドポイントの取り付け》
 Racing stand bolt
 Befestigen des Rennständers
 Boulon de support



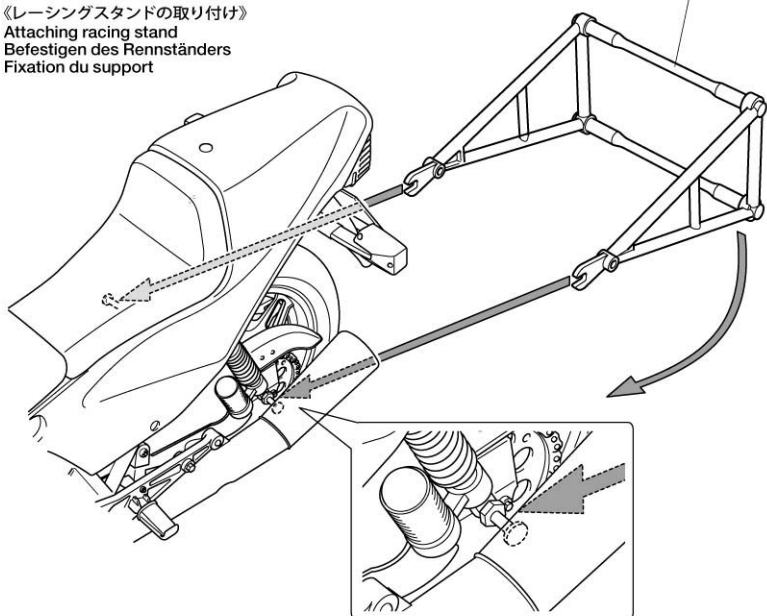
★レーシングスタンドを取り付ける方は9ページの④で2×6mmピスの代わりにビス袋詰Cに入っているスタンドポイントを取り付けます。スタンドポイントは左右に取り付けてください。

★When attaching the racing stand, refer to page 9 section ④ and use racing stand bolts from Screw Bag C to replace the 2x6mm screws. Attach the stand bolts on both sides.

★Wird der Rennständer angebracht, ist Seite 9 Abschnitt ④ zu beachten, ferner sind die Rennständer-Bolzen aus dem Schraubenbeutel C als Ersatz für die 2x6mm Schrauben zu verwenden. Die Ständerbolzen sind auf beiden Seiten anzubringen.

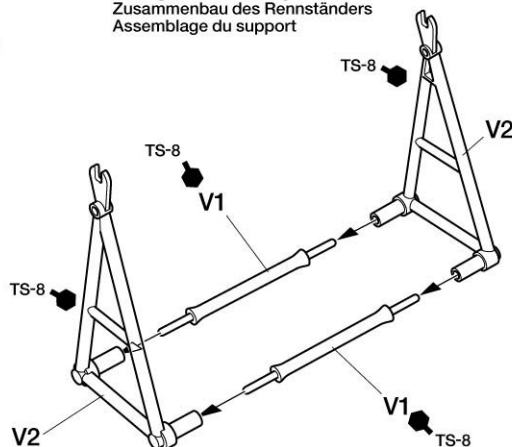
★Pour fixer le support, se reporter étape ④ page 9 et utiliser les boulons de support du sachet de visserie C à la place des vis 2x6mm. Attacher les boulons de support de chaque côté.

《レーシングスタンドの取り付け》
 Attaching racing stand
 Befestigen des Rennständers
 Fixation du support



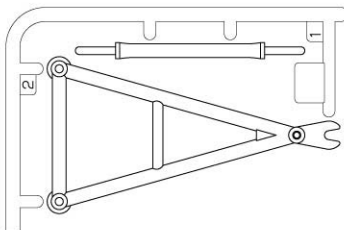
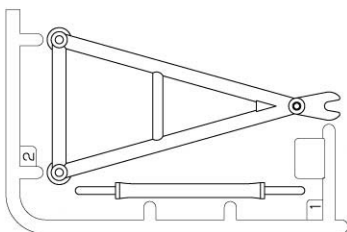
レーシングスタンド
 Racing stand
 Rennständer
 Support

《レーシングスタンドの組み立て》
 Racing stand assembly
 Zusammenbau des Rennständers
 Assemblage du support



ADDITIONAL PARTS

★追加部品パーツリスト



ビス袋詰C SCREW BAG C

スタンドポイント……×2
 Racing stand bolt
 Bolzen des Rennständers
 Boulon de support



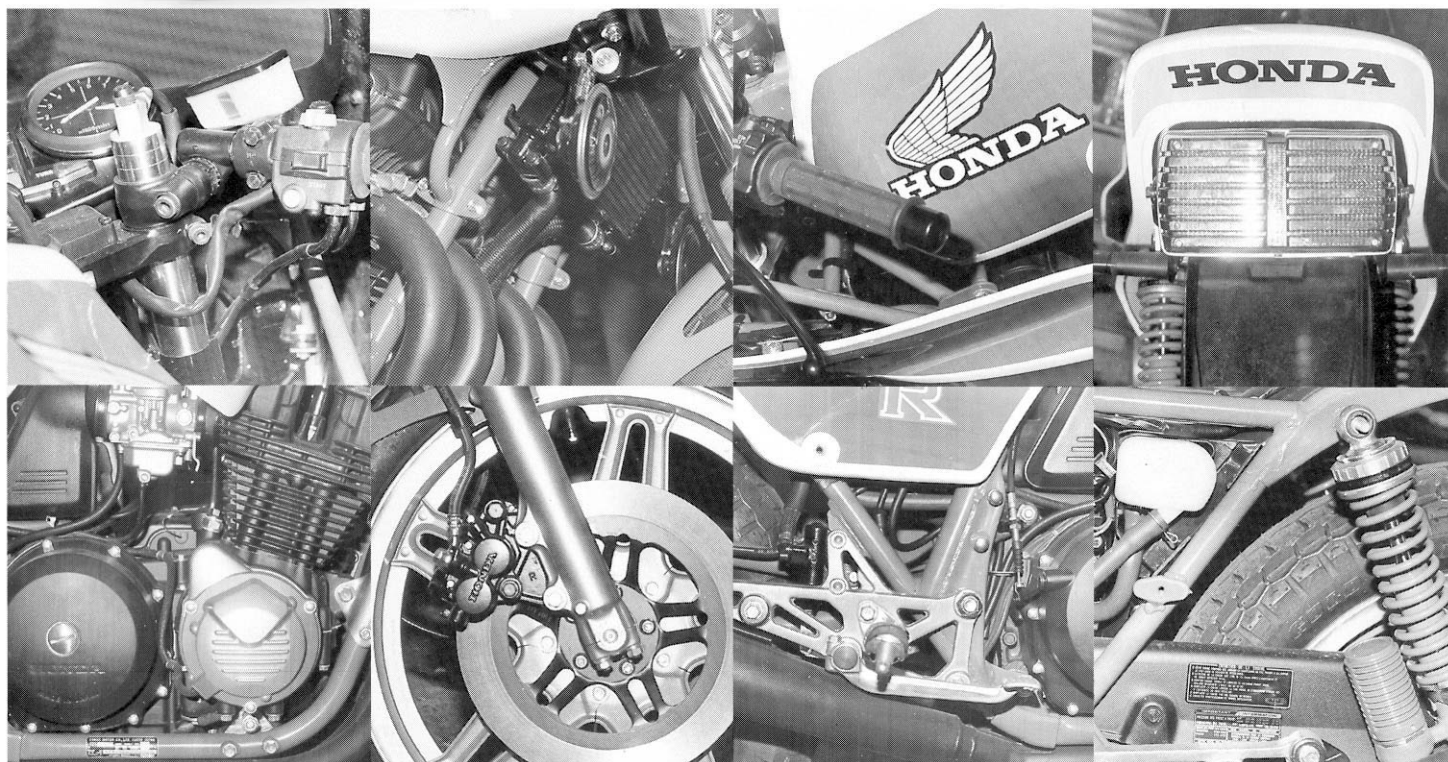
★ビス袋詰Cの中に入っています。
 ★Included in Screw Bag C.
 ★Im Schraubenbeutel C enthalten.
 ★Inclus dans le sachet de visserie C.

Honda CB1100R[B]



**1:6 SCALE
BIG SCALE 33**

★READY TO ASSEMBLE PRECISION MODEL KIT
★MODELING SKILLS HELPFUL IF UNDER 10 YEARS OF AGE
★MODEL MAY VARY FROM IMAGE ON BOX
★CEMENT & PAINT NOT INCLUDED



Honda CB1100R[B]



日本製ビッグバイクの誕生

日本のオートバイ産業は第二次世界大戦後に急成長をとげ、世界をリードするにいたっています。しかし、そのスタートは50ccから250ccあたりまでの小排気量モデルが中心でした。そんな日本のメーカー各社がより大排気量の大型車の分野にその歩を進めるのは1960年代後半に入ってからのことです。

1959年にマン島TTレースに初めて参加し、翌1960年より本格的に世界グランプリレースに参戦することとなったHondaは、1966年には50ccから500ccにいたるすべてのクラスのチャンピオンを独占するという快挙を成し上げていました。そして、1967年を最後にいったんはレース界から引退していましたが、グランプリレースでの激戦によって得た数々のノウハウをベースとして開発された750ccのビッグバイク、CB750フォアを1969年の春に

の舞台となりました。

人気の中心となった4気筒エンジンを搭載したCB750フォアはそれ自体、すでに最高速度200km/hを誇る高性能車で、レーシングタイプの改造モデルは1970年のデイトナ200マイルレースで優勝するなどの活躍を記録していました。そんなCB750をベースに作り上げられた耐久レーサーがRCBです。CB750のSOHCエンジンは、より高度なDOHCに改造され、排気量も994ccまでアップされました。そのほかにもさまざまな技術的トライが盛り込まれたRCBは、有名なボルドール24時間レースをはじめ、世界のレースで数々の勝利を記録します。この圧倒的な強さを誇った耐久レースの王者、RCBの技術をフィードバックして、1979年、HondaはCB900Fを発表。多くのファンからはRCBのレプリカと呼ばれ、スーパースポーツバイクとして高い人気を集めます。このCB900Fは日本国内では発売されない輸出専用バイクでしたが、同じスタイルとメカニズムを持ちエンジンを750ccとしたCB750Fが国内にも導入され、日本のファンの大きな反響を集めます。そして、人気ナンバーワンのナナハンとなったのです。

ロードゴーイングレーサー、CB1100R

オートバイメーカー各社は大排気量車をその技術のシンボリック的存在として位置づけ、ラインナップの頂点にすえていました。Hondaは1978年に6気筒DOHC1,000ccというハイメカニズムエンジンを搭載したCBXを発表。スーパースポーツのトップモデルとして高い人気を集めました。より走りに重点を置いたハイパフォーマンスモデルを開発します。それが、1980年に発表されたCB1100Rです。CB1100Rが初めてその姿を表したのは1980年の8月にイギリスで行われたモーターサイクルショー、アールズコートショーでのこと。日本のナショナルカラーとも言える鮮やかなレッドとホワイトの2色に塗り分けられたCB1100Rは、シングルシート、クリップオンハンドルなど、レーサー然としたスタイルとともに入場者の人気を一身に集めたのです。続く9月には西ドイツのケルンで開催されたIFMA(イフマ)ショーにもディスプレイされ、オートバイファンの期待はますます大きなものとなっていきました。

CB1100Rは、RCBレプリカと呼ばれて人気の高いCB900Fをベースによりチューンアップされて誕生したモデルです。もちろん、基本的な構成はCB900Fと同じですが、ぐっと

戦闘的なイメージで仕上げられています。まず、エンジンは空冷の並列4気筒DOHC16バルブで、CB900Fよりもボアを5.5mm広げて70mm×69mm(ボア×ストローク)とし、排気量を901ccから1,062ccへとアップ。圧縮比も900Fの8.8から10.0へと高められ、細部のチューンアップにより実に115馬力のパワーを生み出しています。そして、クランク両端のカバーは下方が斜めにカットされ、バンク角に影響を及ぼさないようデザインされているのも高性能モデルならではのでしょう。

レッドの塗装が施されたフレームはパイプを使ったダブルクレドルタイプ。サスペンションはフロントがエア加圧式、リヤにはリザーブタンクが付いたダンパーを装備しています。もちろん、各セッティングは900Fとは微妙に異なっていることは言うまでもありません。ブレーキはフロントがダブル、リヤがシングルのトリプルディスクで、前後ともツープットキャリパーを採用しています。

スタイリングはカウリングとシングルシート、そしてアルミ製のロングタンクによって、まさにレーサーそのものです。ハンドルももちろんクリップオンタイプ、ステップも大きく後退したバックステップ。外観だけでなく、ライディングポジションも前傾したレーシングタイプのものとなります。

ブラック仕上げのエンジンとマフラー、レッドのフレーム、ゴールドのコンスターホイール、そして赤と白に塗り分けられたカウルやタンクと、カラーリングもハイパフォーマンスを強調します。乾燥重量は233kgにおさえられ、最高速度は220km/h、0-400mはわずか11秒で走りきるという高性能は、まさに公道を走ることのできるレーサーと言えるでしょう。また、各種のレースに出場するためのオプションパーツも用意され、実際、各オーナーの手によって各地のレースにも登場し、多くの活躍を記録したのです。

レース用ベースモデルのため1,000台の限定生産とされた初代CB1100R(B)ですが、大きな反響に応えるためにその後も生産が決定。新設計のフルカウルを装備し、ベンチレーテッドディスクブレーキやアンチノーズダイブ機構を搭載した82年型のCB1100R(C)は1,500台、さらに角形スイングアームやフロントに可変ダンパーを採用した83年型のCB1100R(D)が1,500台生産されました。世界中のファンの羨望を集めたCB1100Rは、今でも熱烈なオーナー達に乗り続けられています。

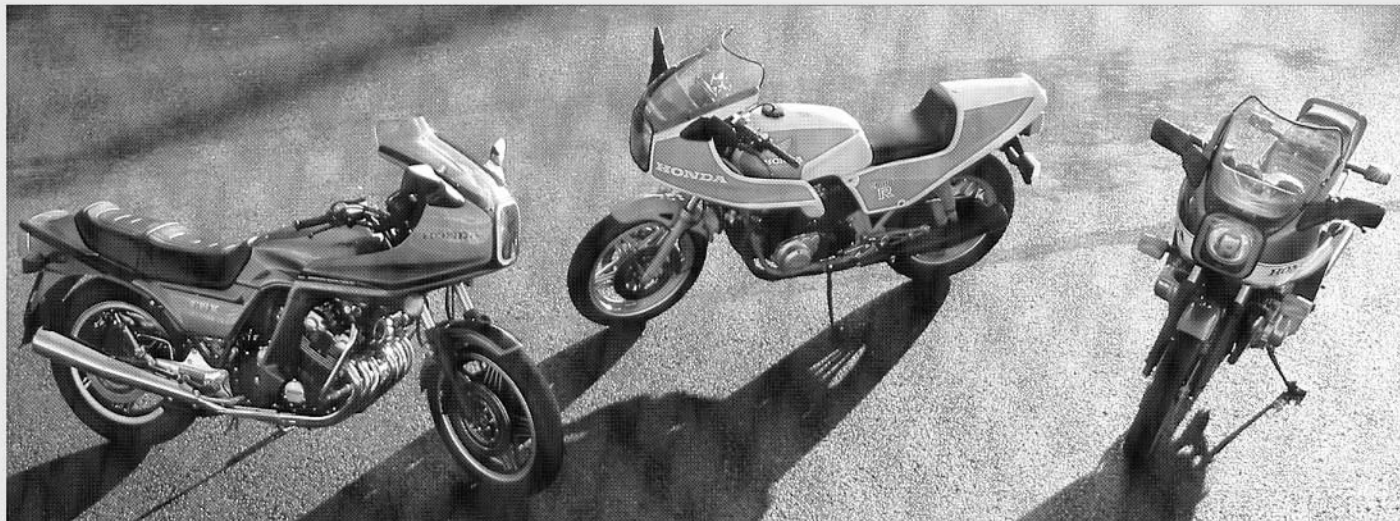


Honda CB750F

発表したのです。ここに、日本の大排気量車の時代が幕を開けることになります。もちろん、他のメーカーも続々と750ccの大型モデルを発表。さらに、1972年にはカワサキが900ccのZ1を発表し、1974年にはHondaがアメリカ市場向けに1,000ccのゴールドウイングGL1000を投入。こうして、日本製オートバイが大型車のカテゴリーにも確固たる地歩を築くことになっていったのです。

耐久レースの王者、RCB

国内は言うまでもなく海外でも大好評を集めたHonda CB750フォアにより開拓された日本製ビッグバイクの分野ですが、HondaはこのCB750フォアをベースにレーシングバイクを開発します。そして、1967年を最後に中止していたレース活動を再開することになるのです。Hondaの本格的なレース活動再開は1975年のこと。市販車をベースに改造したマシンで争われる耐久レース選手権がその最初



★写真左よりCBX、CB1100R、CB900F2ボルドール

写真提供：雑誌ライダーズクラブ

作る前に
お読み下さい。

★お買い求めの際、また組立ての前には必ず内容をお確かめ下さい。万一不良部品、不足部品などありました場合には、お買い求めの販売店にご相談下さい。なお組立てを始められた後は、製品の返品、交換などには応じかねます。★このセットには接着剤が含まれていません。接着にはプラスチックモデル用接着剤、タミヤセメントを別にお求め下さい。

★キットの組立てに入る前に、あらかじめ説明文をよく読んで下さい。

★ニッパー、ピンセット、ナイフ、ドライバー等の工具を用意して下さい。

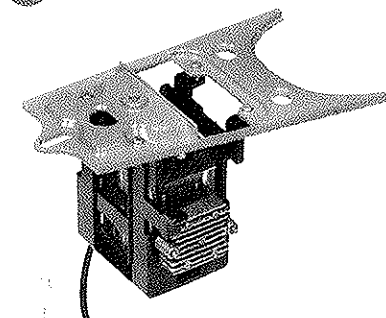
★メッキ部品を接着する時は、必ず接着面のメッキをはがして下さい。

これは塗装指示のマークです。組立図中とP14のペインティングに塗装指示がしてあります。又ページごとのペインティングを参考にして塗装を楽しんで下さい。

★塗料は、必ずプラスチックモデル用塗料をお使い下さい。

組立図中の青い印刷されている所は、接着部分です。

3 バッテリーケースのくみため



PAINTING

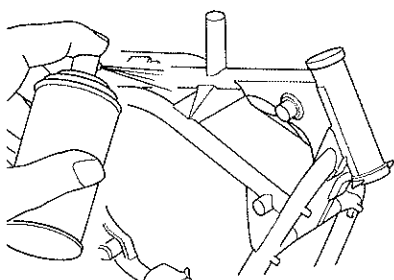
塗装作業は、あなたの創作意欲を十分に満足させることでしょう。説明図の各ページに基本的な塗装説明が入っています。これを参考にあなただけのモデルを作して下さい。すばらしい完成をお約束します。

（塗装するタイミング）

同じ色に塗る部品は出来るだけ組立ててから塗装するのがコツです。接着剤のはみだし、合せ目のくいはよくヤスリをかけてから塗装します。小さなビス1本にまで気をくばして下さい。

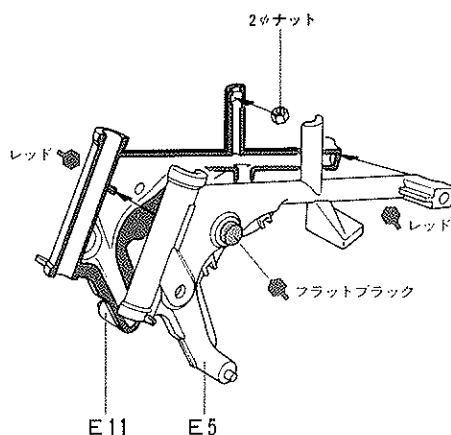
（フレームの塗装）

フレームを塗装する場合、スプレー塗料か幅の広い平筆を使い、ていねいに塗り残しのないようフレームを塗ります。

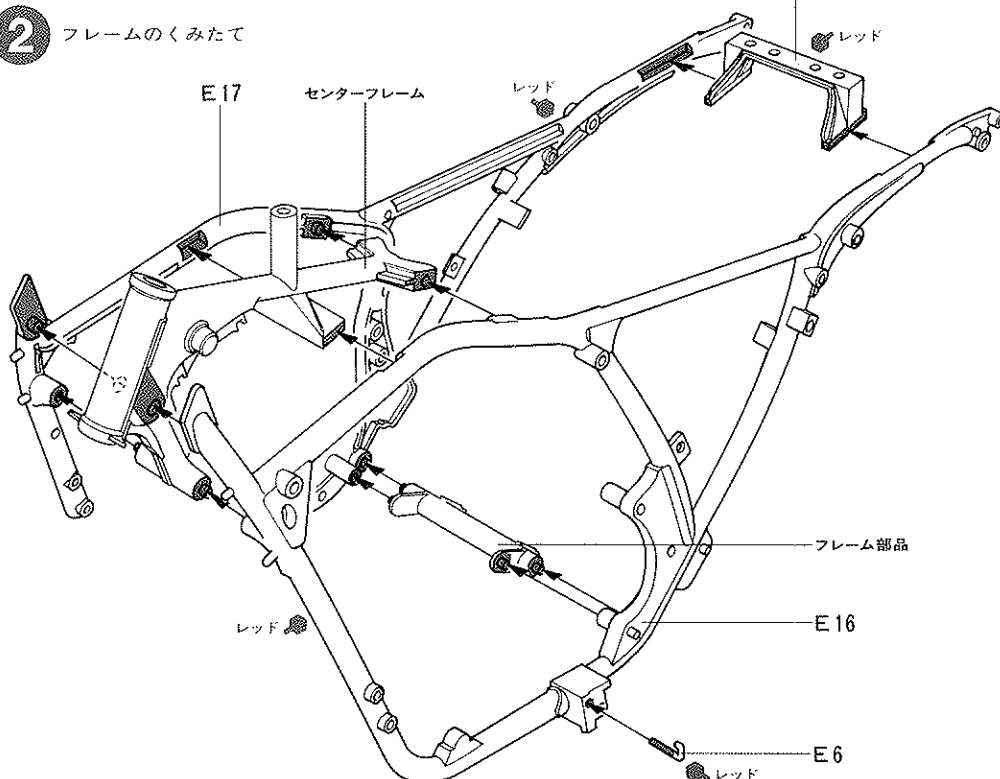


1 フレーム部品のくみため

（センターフレーム）

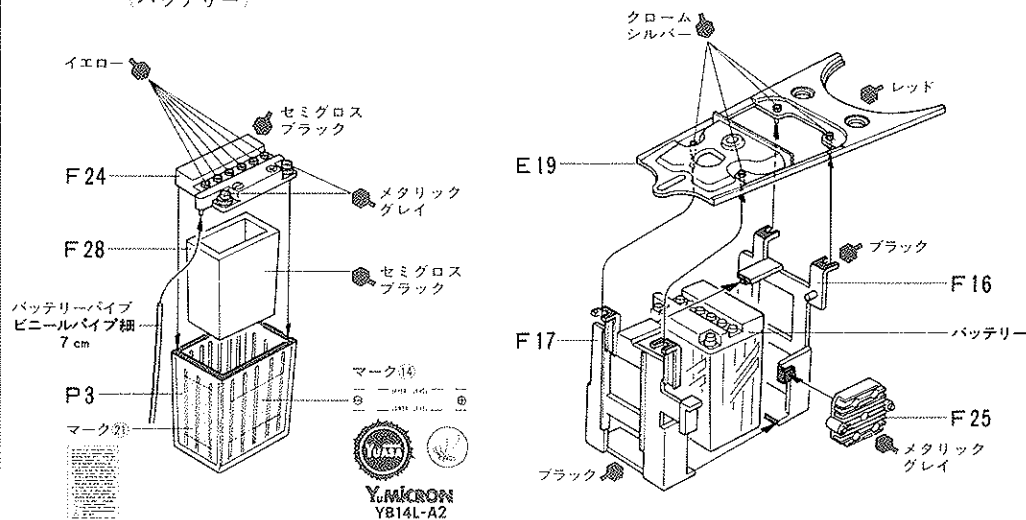


2 フレームのくみため



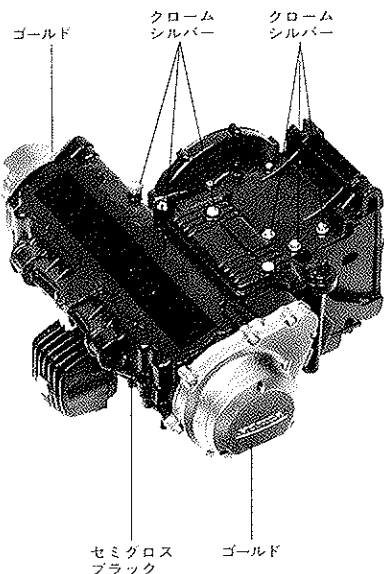
3 バッテリーケースのくみため

（バッテリー）



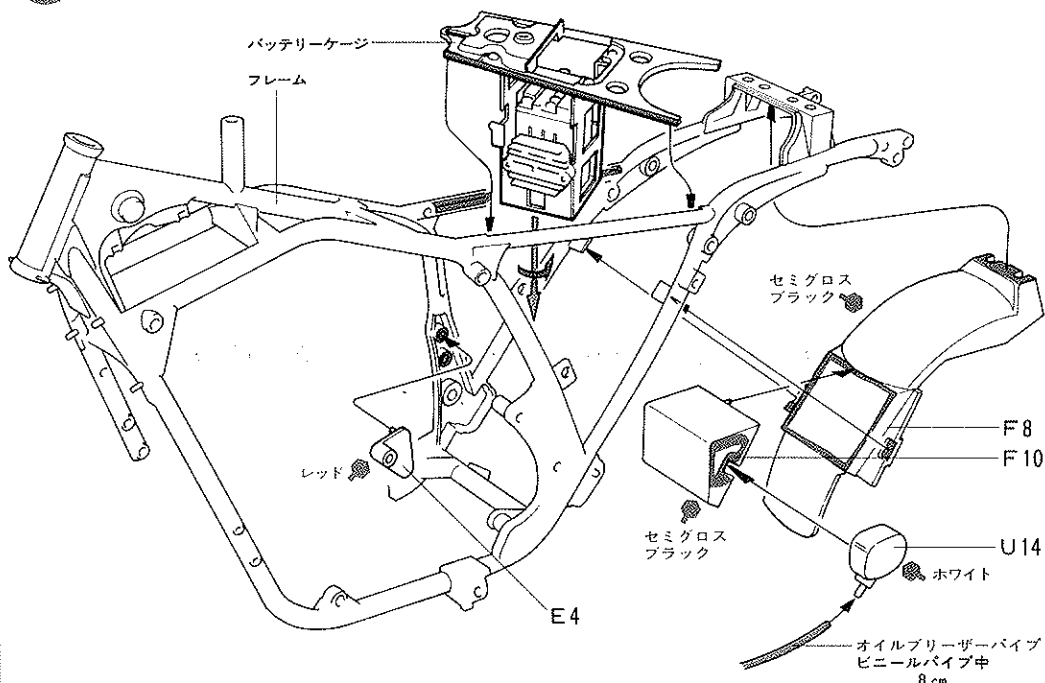
5 クランクケースのくみため

《クランクケースの塗装》



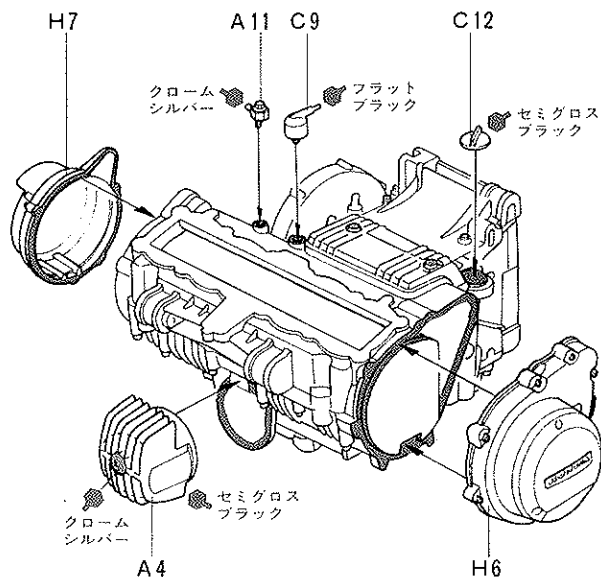
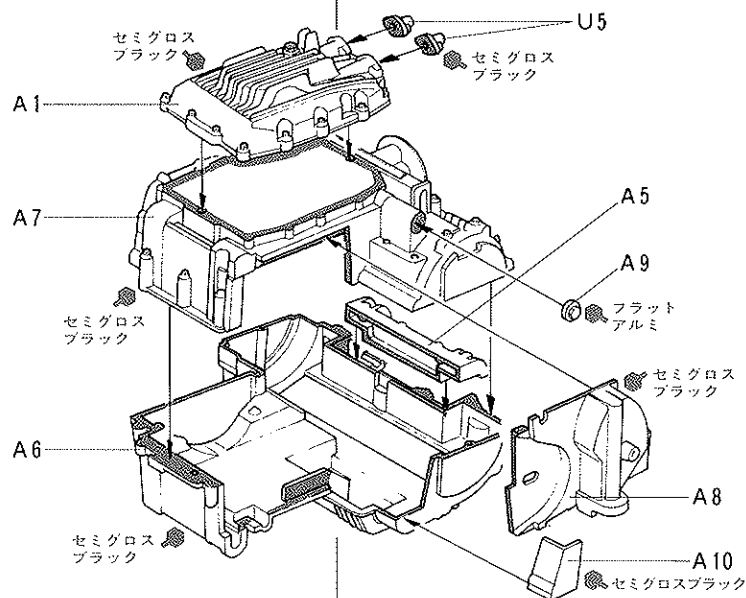
4 バッテリーケースのとりつけ

★バッテリーケースを先にとりつけます。

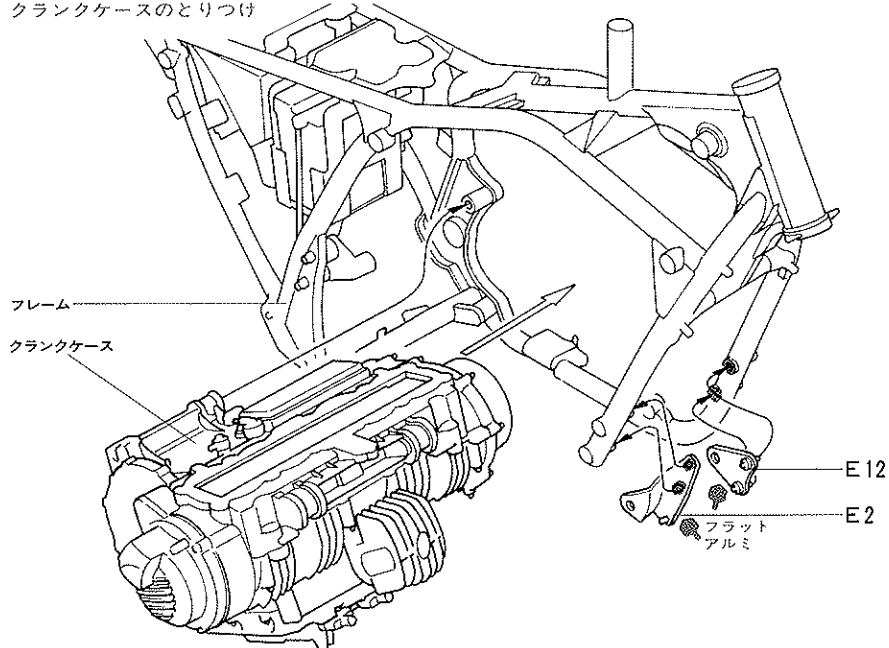


5 クランクケースのくみため

● エンジンのボルトはすべてクロームシルバーで塗装します。



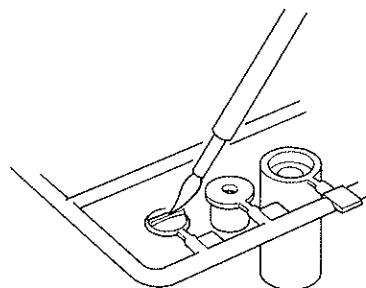
6 クランクケースのとりつけ



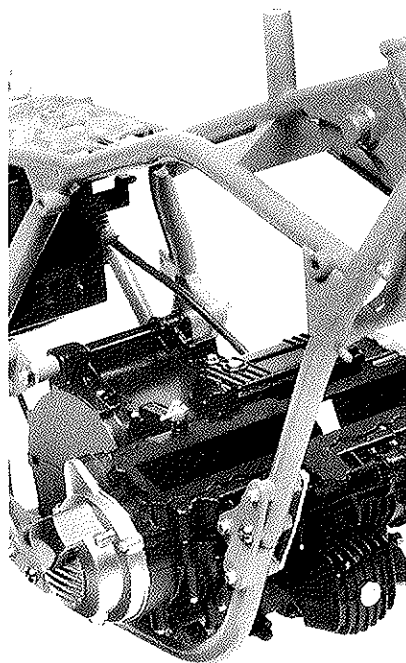
PAINTING

《小さな部品の塗装》

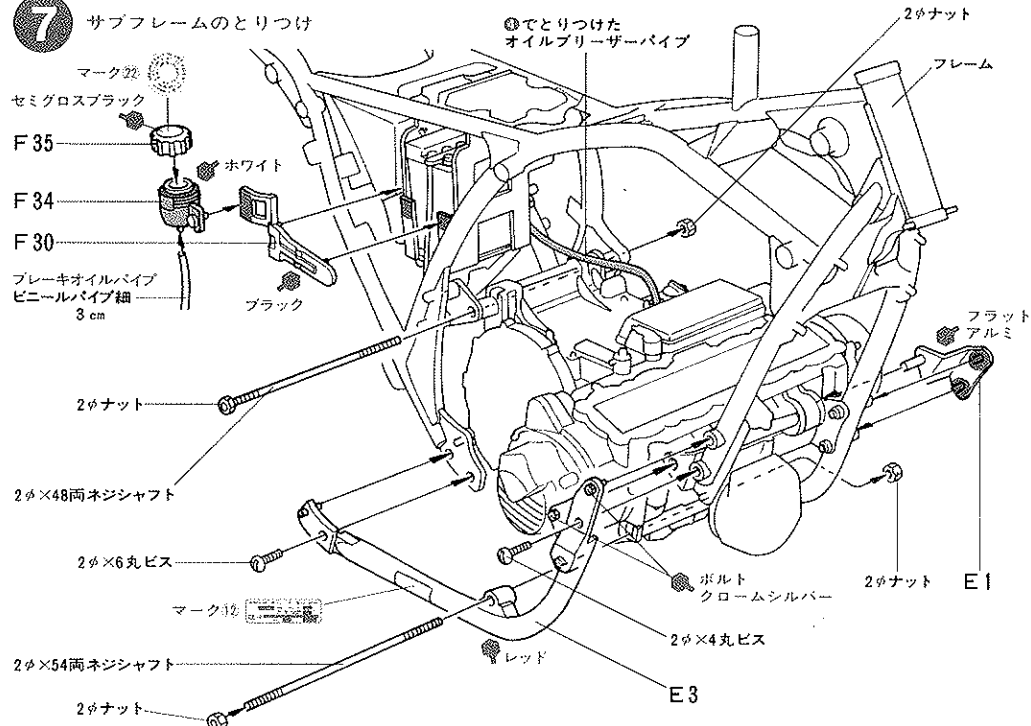
小さな部品はランナーにつけたまま塗装します。部品を切りとったところは組立ててから補修しておきます。



7 サブフレームのとりつけ

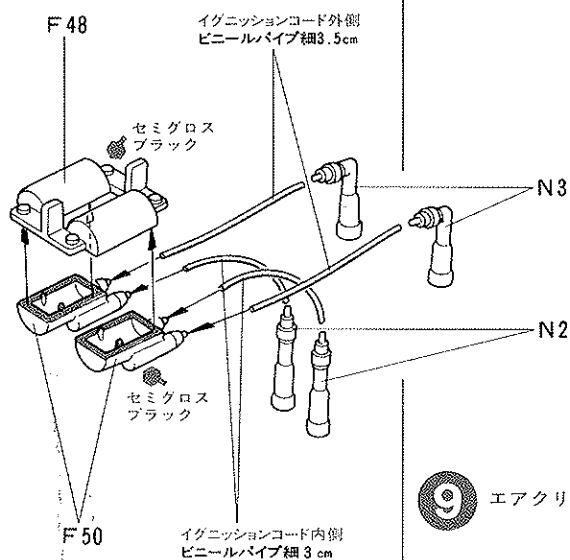


7 サブフレームのとりつけ

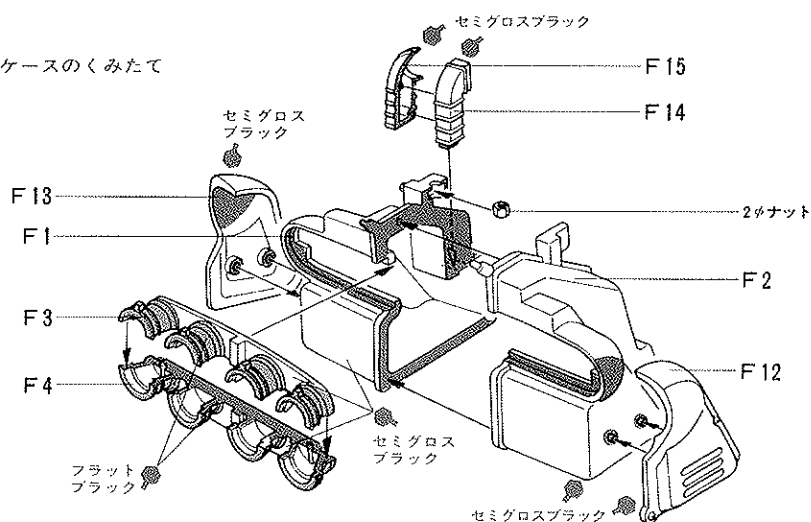


8 エアクリナーケースのくみため

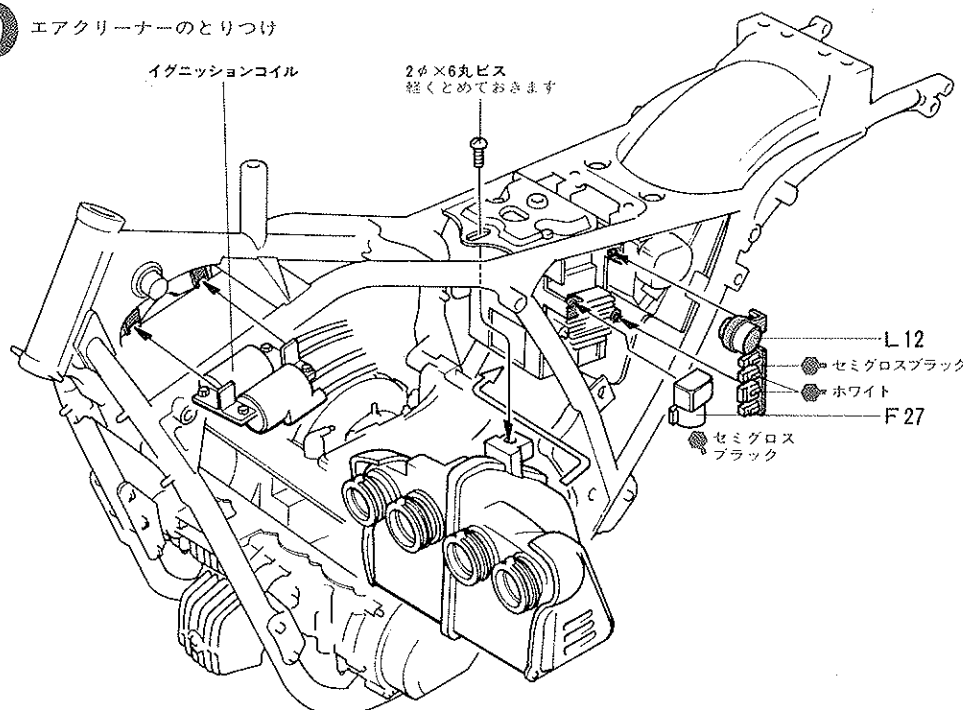
(イグニッションコイル)



8 エアクリナーケースのくみため



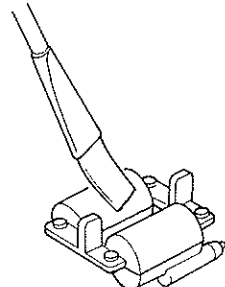
9 エアクリナーのとりつけ



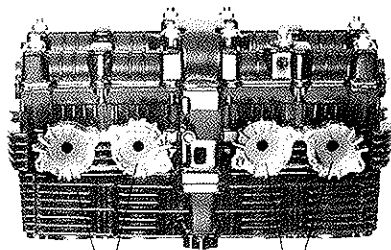
PAINTING

(同じ色の部品の塗装)

同じ色の部品は組み立ててから塗装すればきれいに仕上がります、接着剤のはみだした所はかわいてからきれいにけずりとって塗装します。



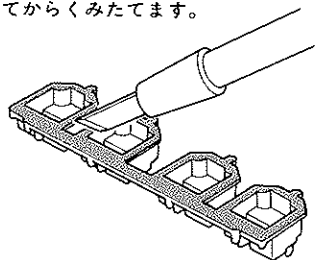
10 シリンダーのくみため



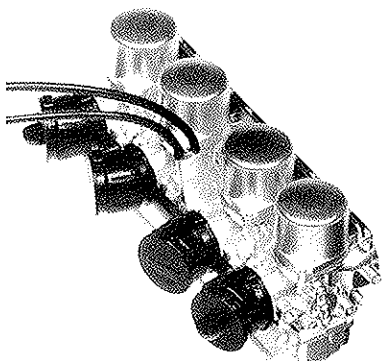
むきに注意してとりつけます。

メッキ部品の接着

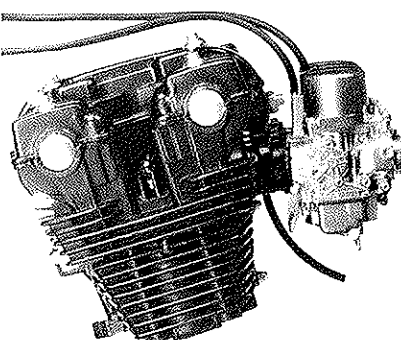
メッキ部品は接着部のメッキをはがしてからくみためです。



11 キャブレターのくみため



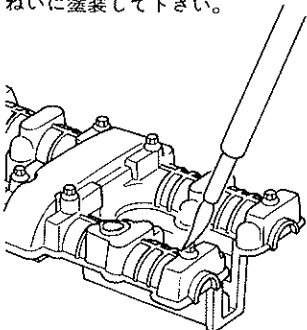
12 キャブレターのとりつけ



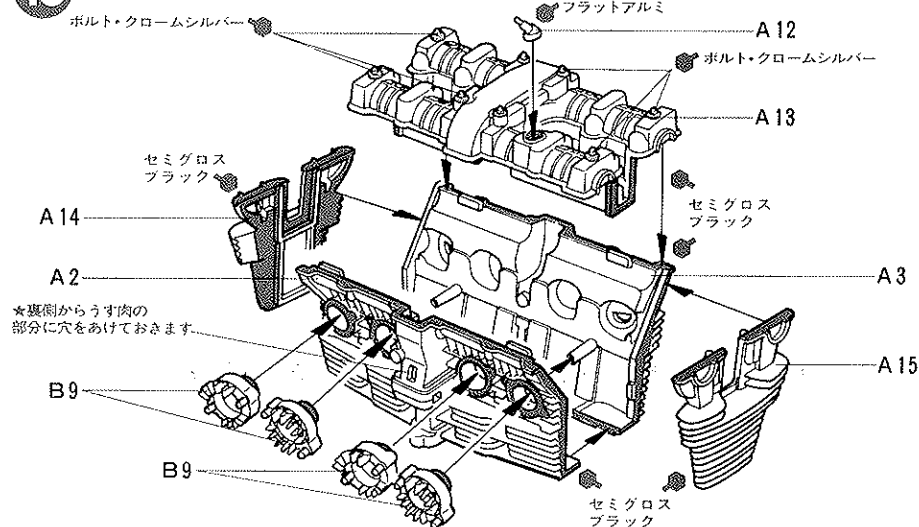
PAINTING

ボルトの塗装

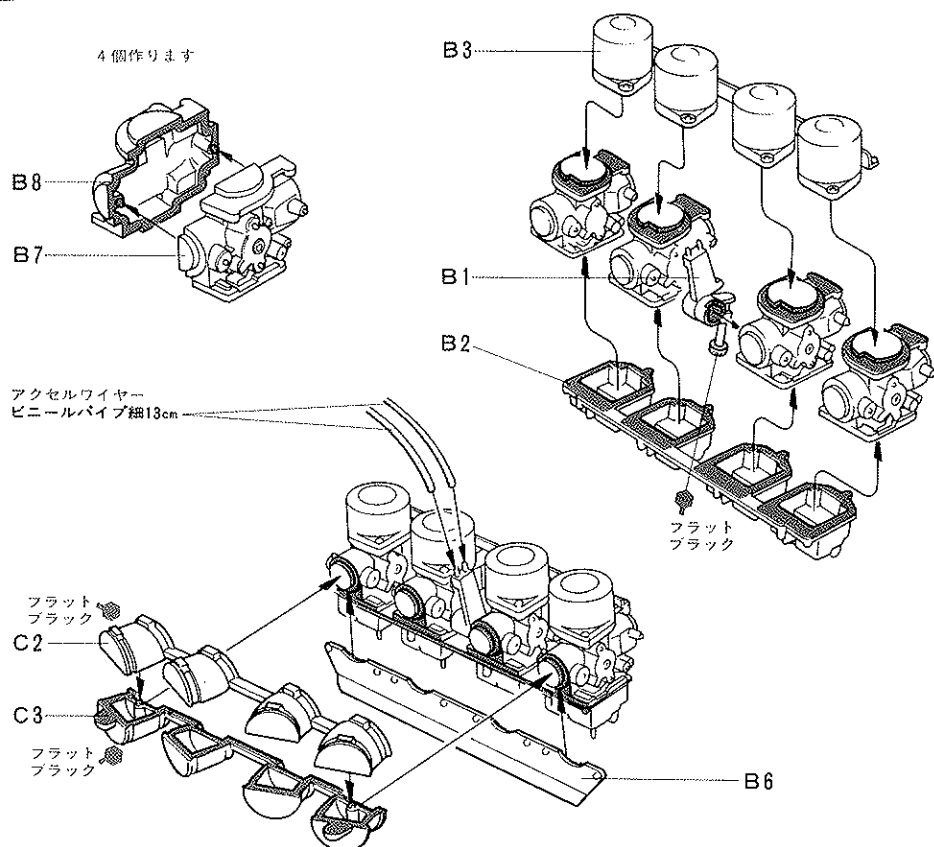
フレームやエンジンに使われているボルトはすべてクロームシルバーです。全体のアクセントとなりますからいねいに塗装して下さい。



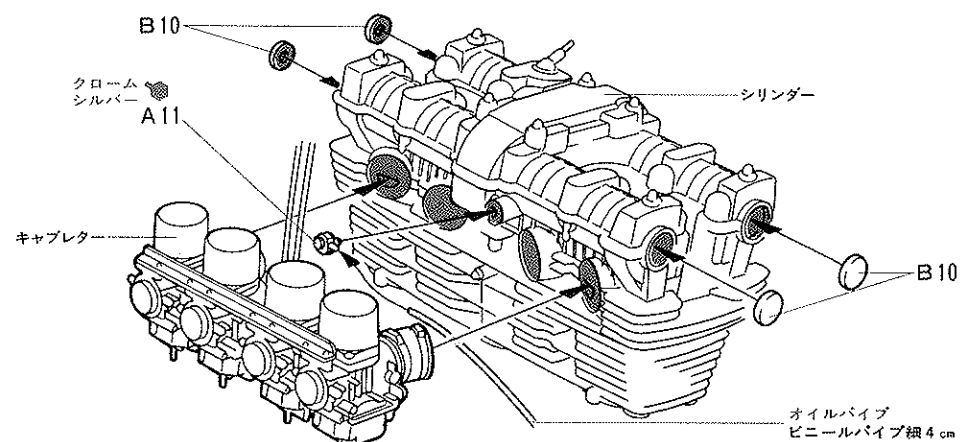
10 シリンダーのくみため



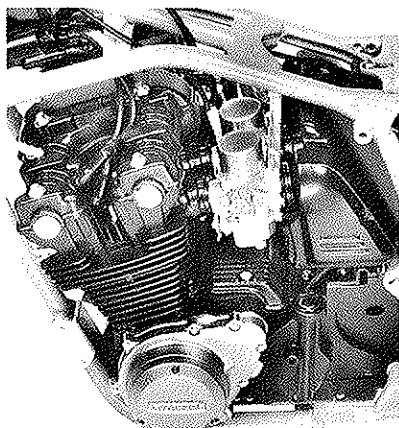
11 キャブレターのくみため



12 キャブレターのとりつけ

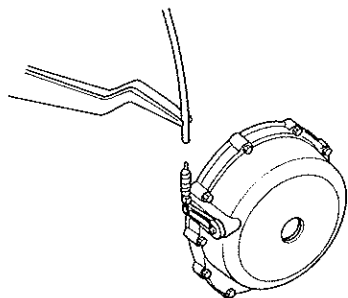


13 シリンダーのとりつけ



パイプのとりつけ

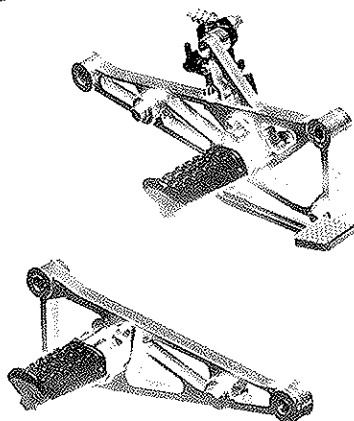
ビニールパイプは、指示の長さに切りとりつけます。ピンセットを使用すると楽に作業ができます。



14 スイングアームのくみ立て



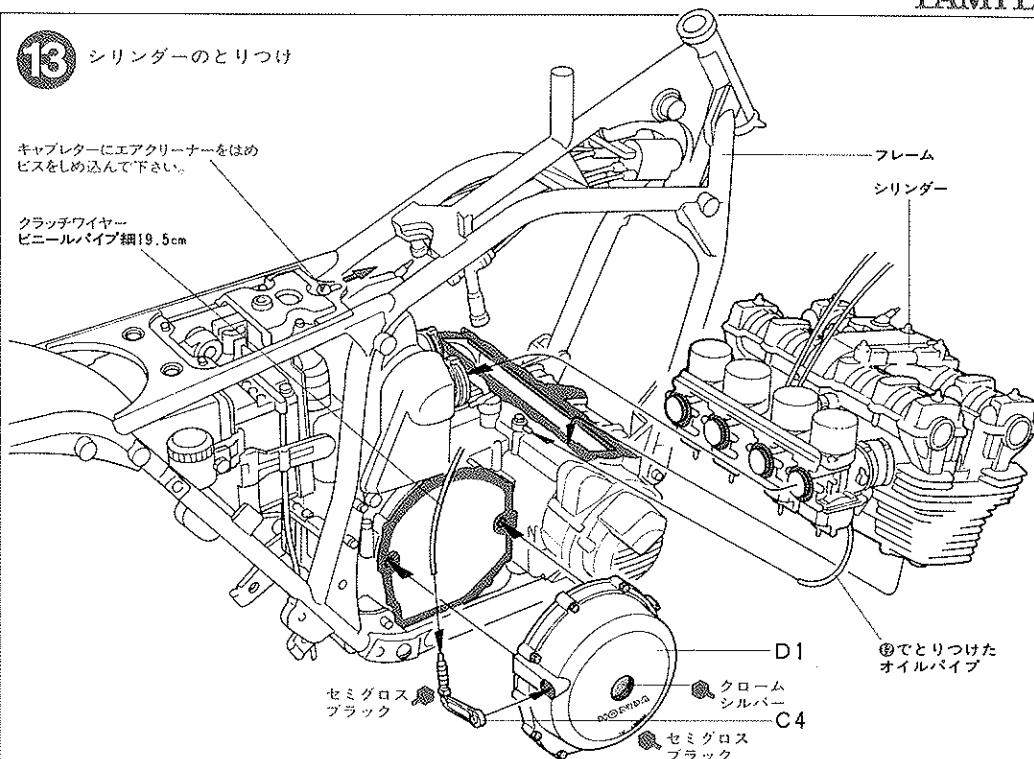
15 ステッププレートのくみ立て



13 シリンダーのとりつけ

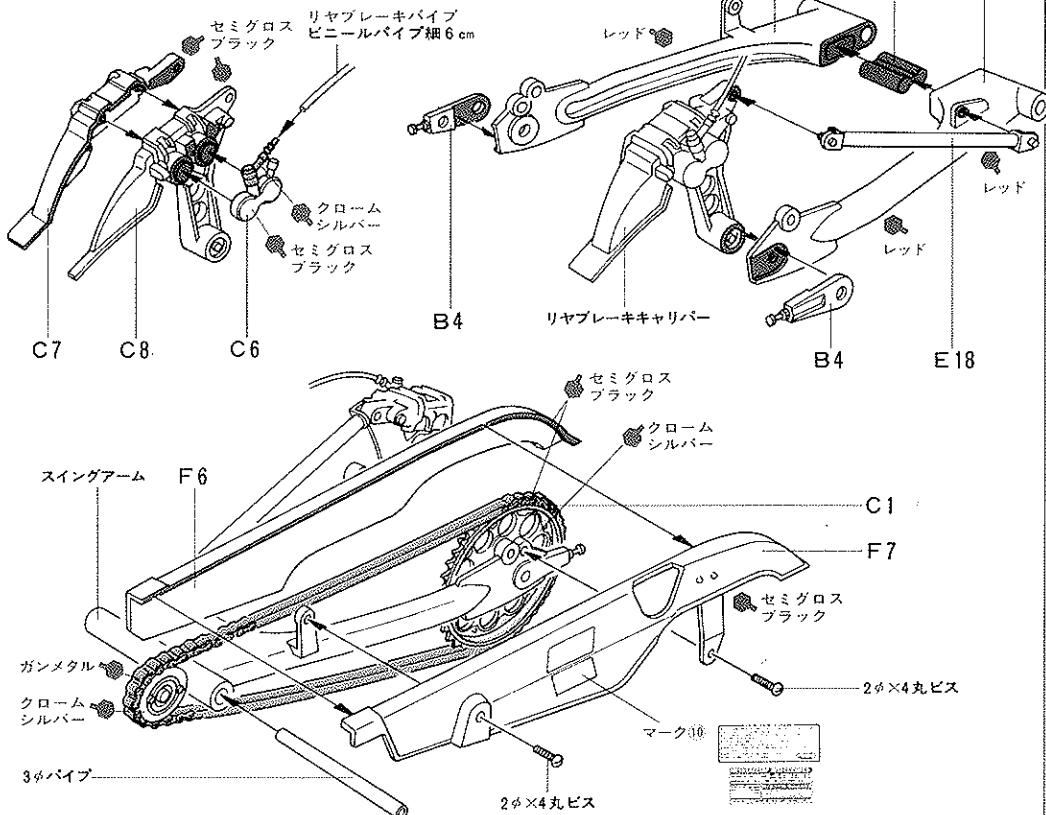
キャブレターにエアクリーナーをはめビスをしめ込んで下さい。

クラッチワイヤー
ビニールパイプ 細 9.5cm



14 スイングアームのくみ立て

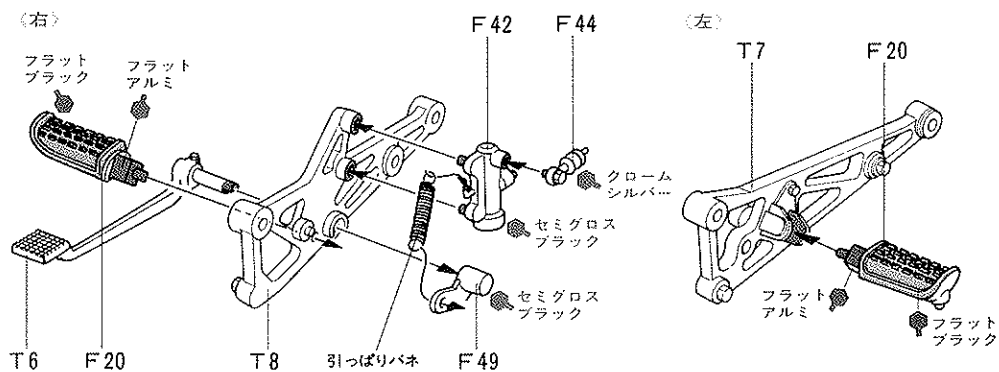
リヤブレーキキャリパー



15 ステッププレートのくみ立て

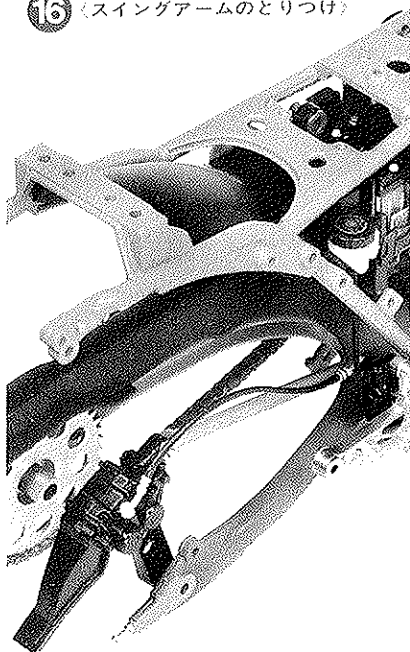
〔右〕

フラットブラック
フラットアルミ

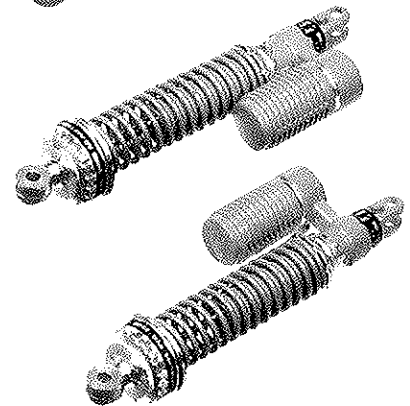


〔左〕

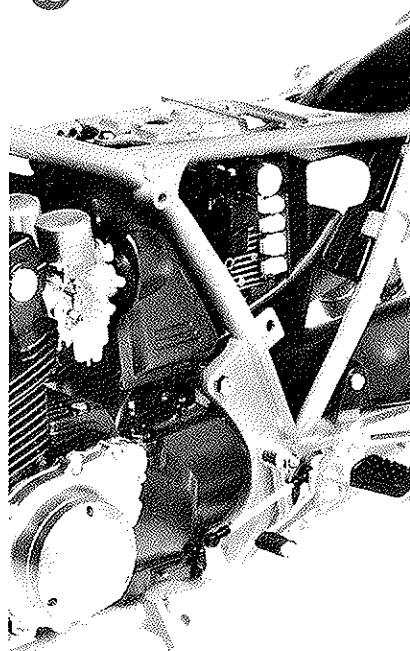
16 〈スイングアームのとりつけ〉



17 〈リヤダンパーのくみ込め〉



18 〈リヤダンパーのとりつけ〉



タミヤニュースを読む

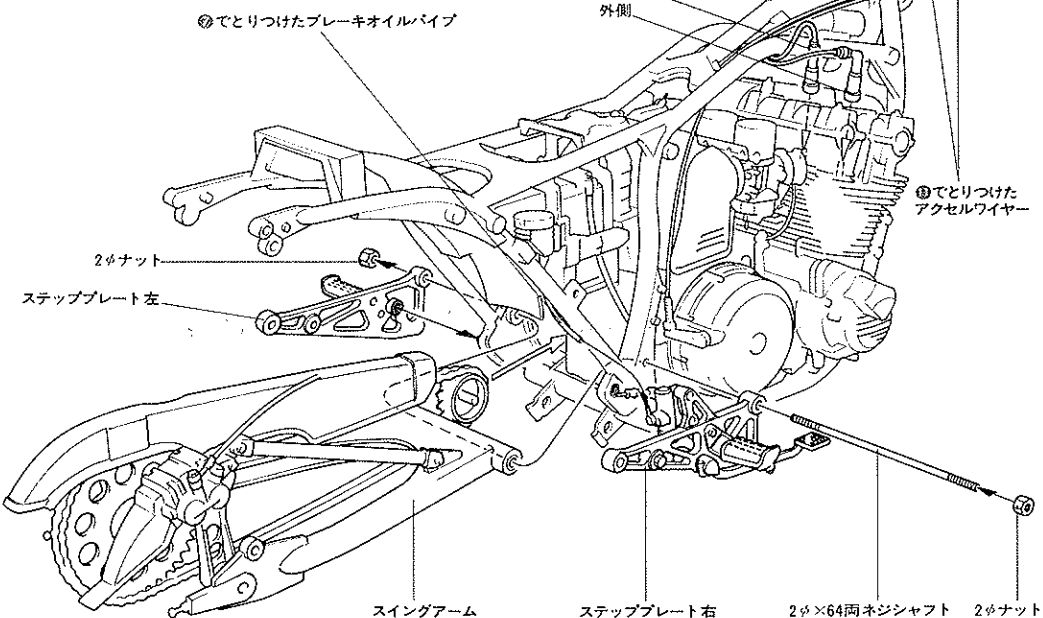
タミヤニュースはモデル作りの参考誌として多くの方に愛読されています。ご希望の方は模型店でおたずね下さい。当社より定期購読する方法もあります。

タミヤの総合カタログ

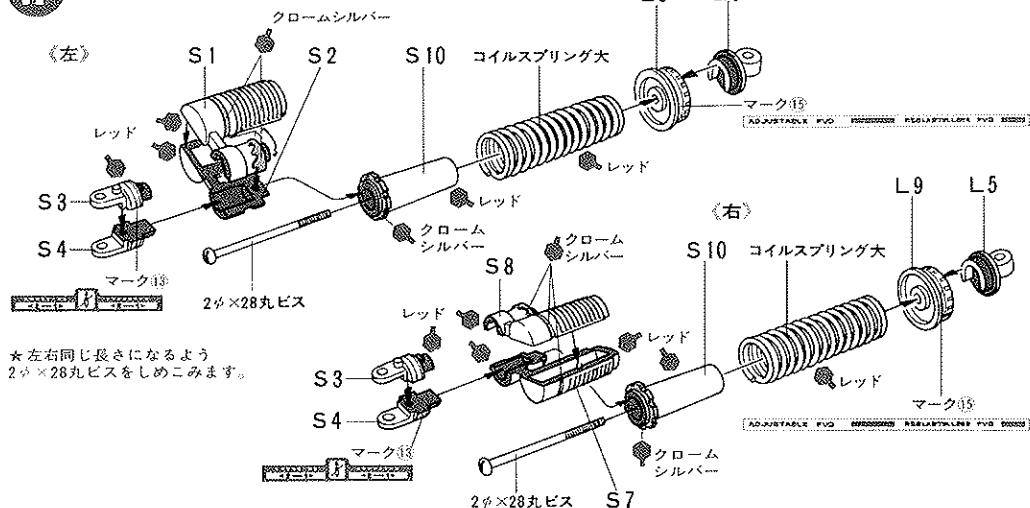
タミヤの全製品を詳しく解説した総合カタログは年に1回発行。ご希望の方は模型店でおたずね下さい。

16 スイングアームのとりつけ

イグニッションコイルからでているプラグキャップをとりつけます。

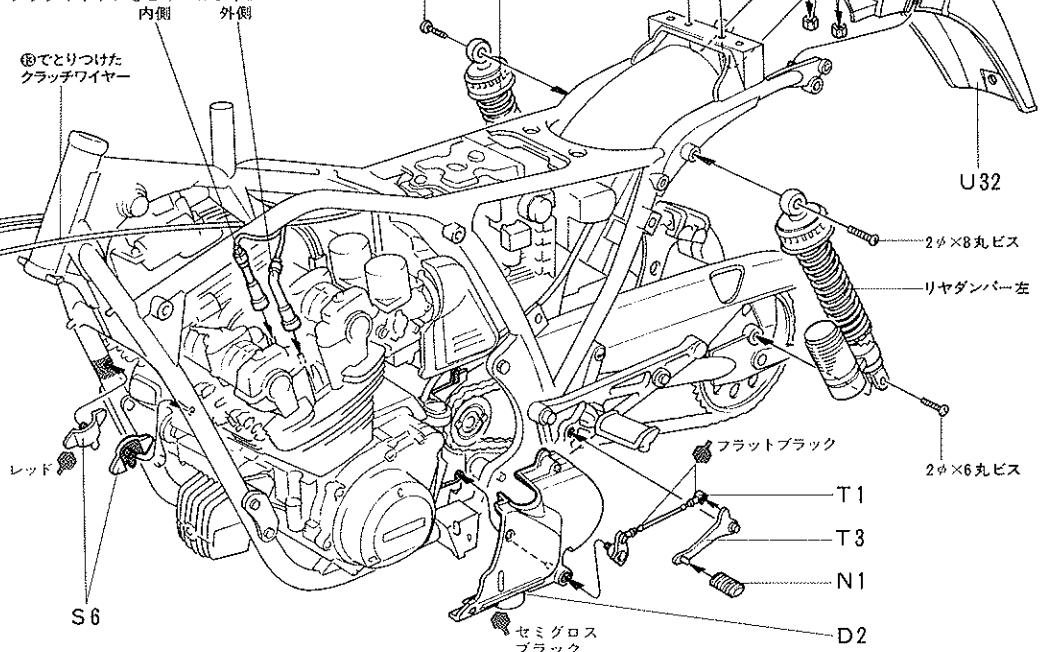


17 リヤダンパーのくみ込め

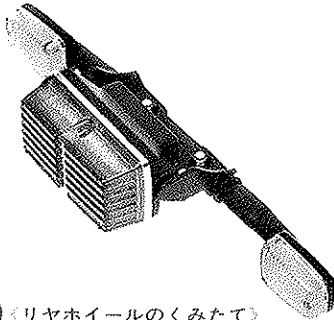


18 リヤダンパーのとりつけ

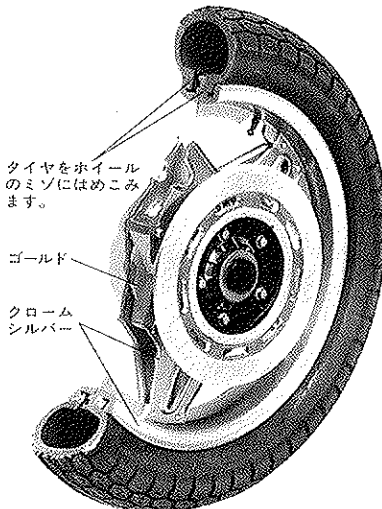
イグニッションコイルからでているプラグキャップをとりつけます。



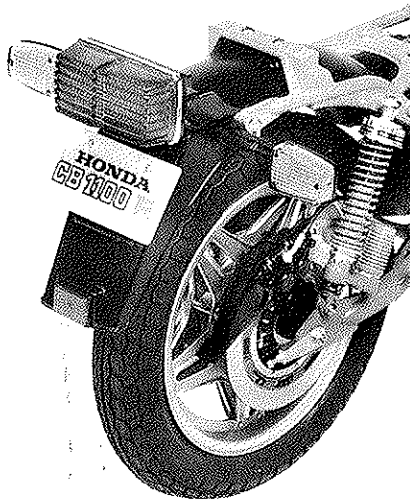
19 テールランプのくみため



20 リヤホイールのくみため



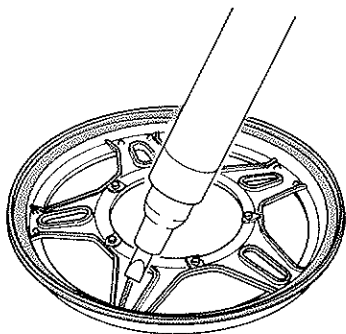
21 リヤホイールのとりつけ



PAINTING

ホイールの塗装

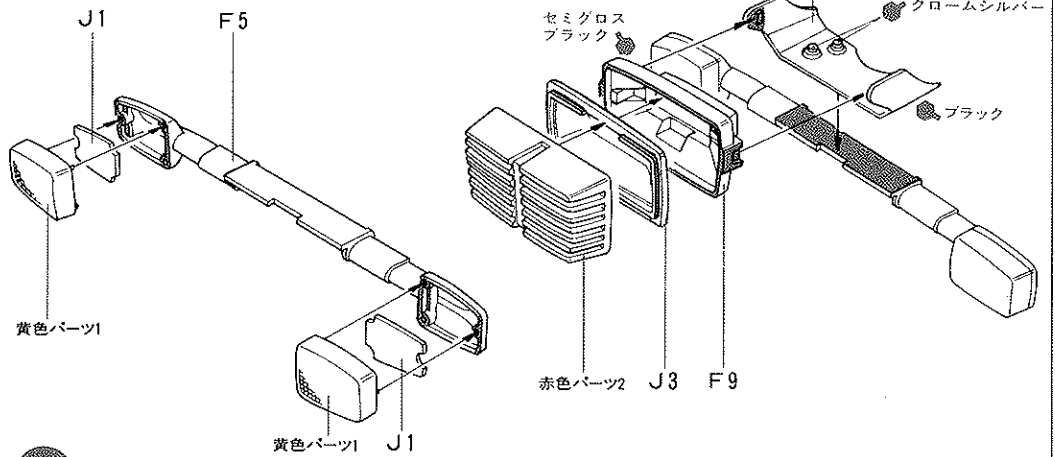
ホイール等の凸部の先端を塗装するときは、タミヤペイントマーカーが使いやすく、きれいに仕上がります。



PAINT MARKER

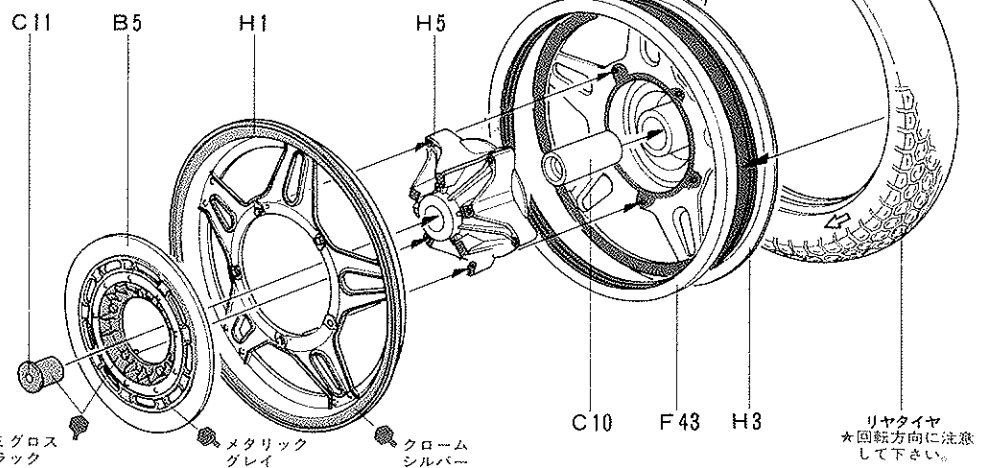
タミヤ ペイントマーカー
プラスチックモデル用に特に開発されたペイントマーカーです。筆などの準備もなしで、すぐ使える手軽さが魅力。エナメル系

19 テールランプのくみため



20 リヤホイールのくみため

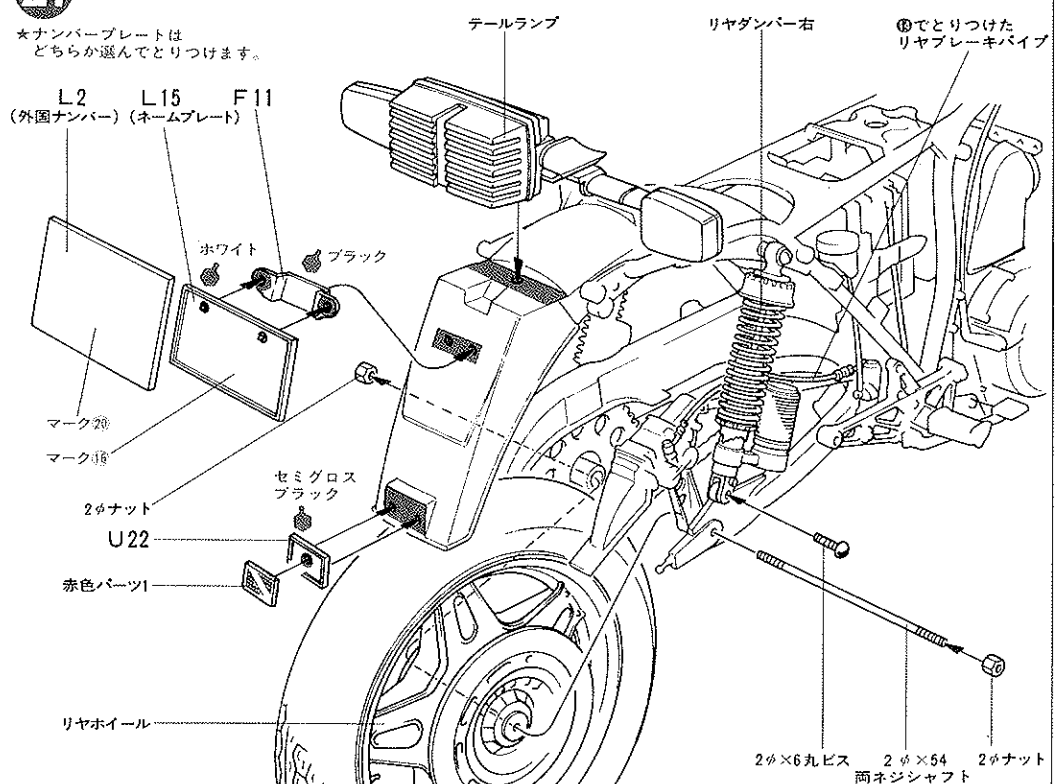
ホイールの塗装は左の写真のように塗装して下さい。



21 リヤホイールのとりつけ

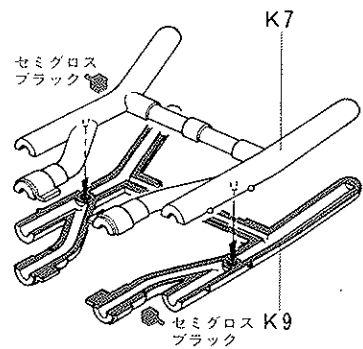
★ナンバープレートはどちらか選んでとりつけます。

L2 L15 F11
(外国ナンバー) (ネームプレート)

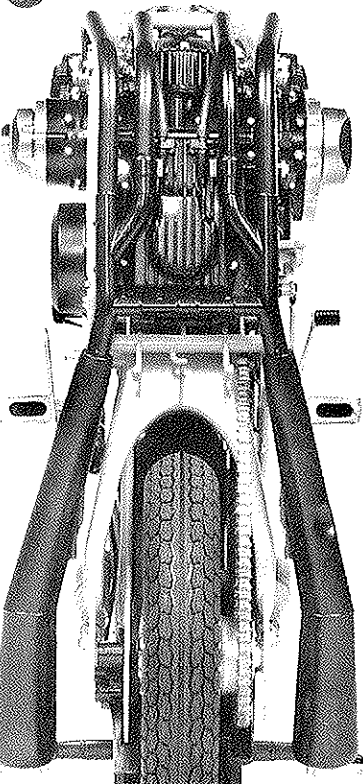


22 マフラーのくみため

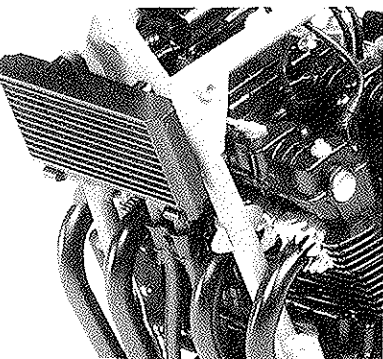
〔集合管のくみため〕



23 マフラーのとりつけ



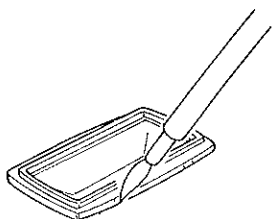
24 オイルクーラーのとりつけ



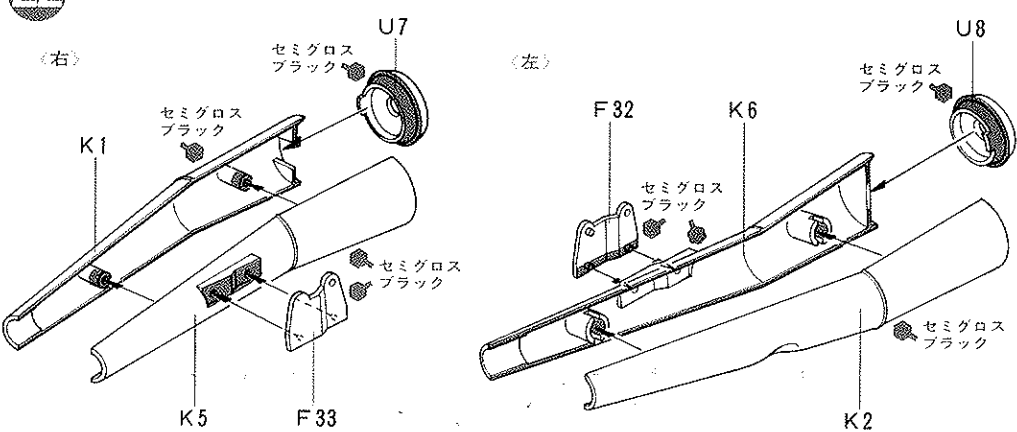
PAINTING

〔メッキの補修〕

クロームシルバーを使って、メッキのはがれた所を補修して下さい。筆は穂先の長い細筆を使います。

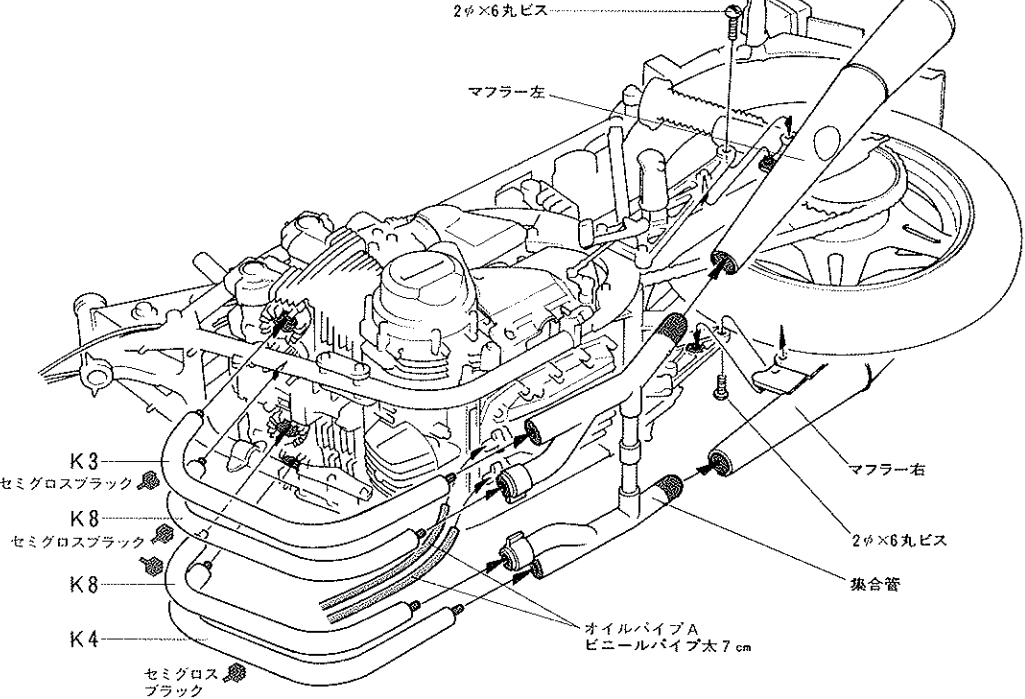


22 マフラーのくみため



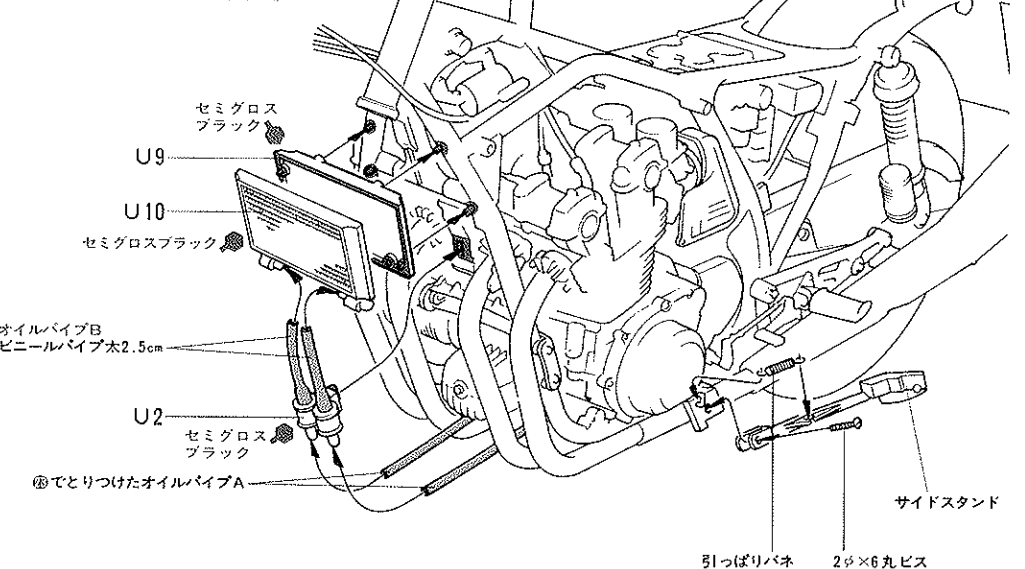
23 マフラーのとりつけ

★後側から順にとりつけて下さい。



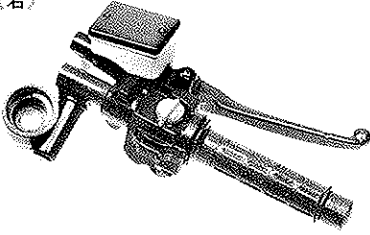
24 オイルクーラーのとりつけ

★オイルパイプはU9、U10とU2の接合が乾いてからとりつけて下さい。

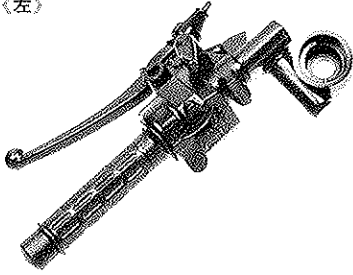


25 ハンドルバーのくみ立て

《右》

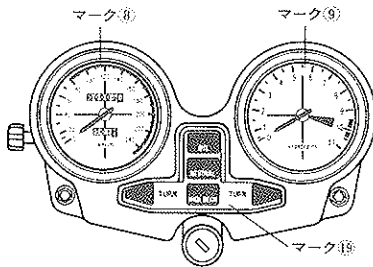


《左》



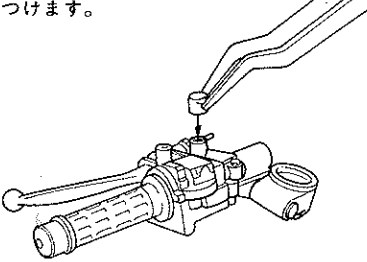
26 トップブリッジのくみ立て

《メーターのマーキング》



《小さな部品のとりつけ》

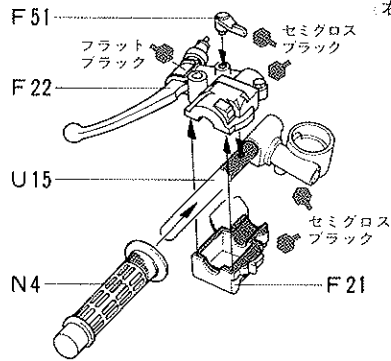
小さな部品はピンセットを使ってとりつけます。



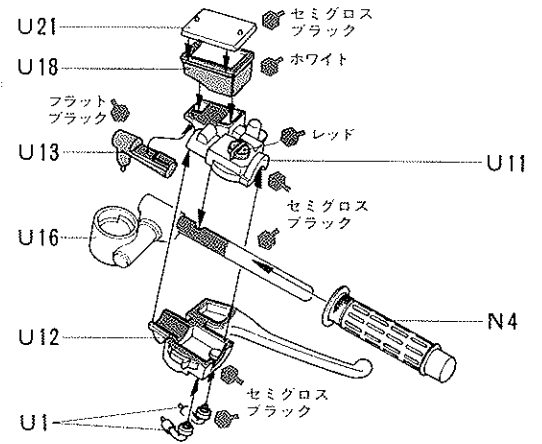
フロントフォークシャフト

25 ハンドルバーのくみ立て

《左》

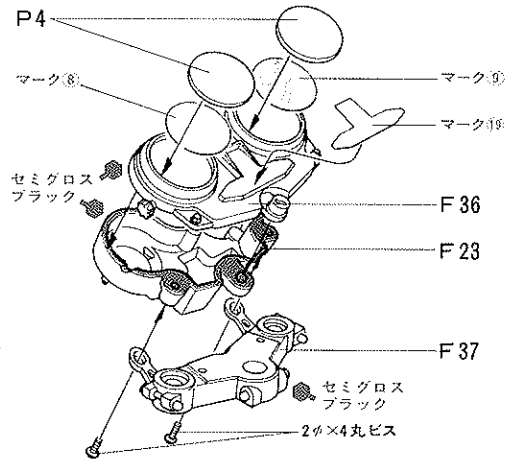
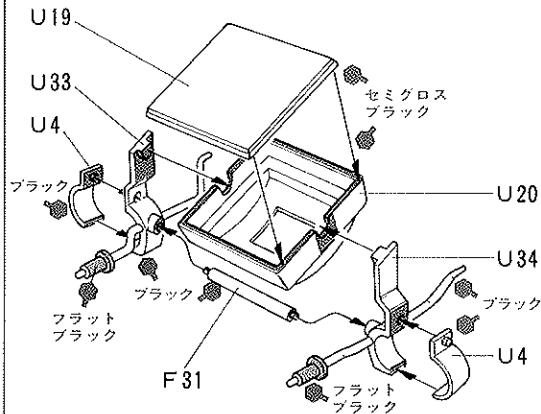


《右》



26 トップブリッジのくみ立て

《コネクターケース》



27 フロントフォークのくみ立て

タコメーターケーブル
ビニールパイプ細9cm

スピードメーターケーブル
ビニールパイプ細15cm

コネクターケース

F19

クローム
シルバーセミグロス
ブラック

L13

フロントブレーキパイプA
ビニールパイプ細4.5cm

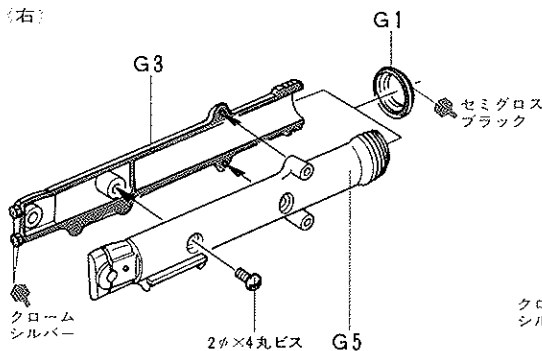
トップブリッジ ハンドルバー右 3φ×51平ビス

6φパイプ N5

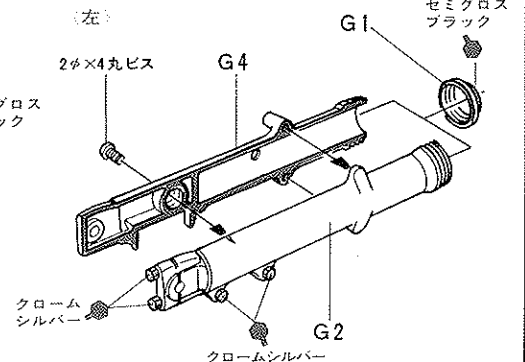
ハンドルバー左

28 ボトムケースのくみ立て

《右》

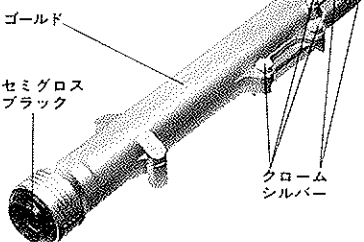


《左》

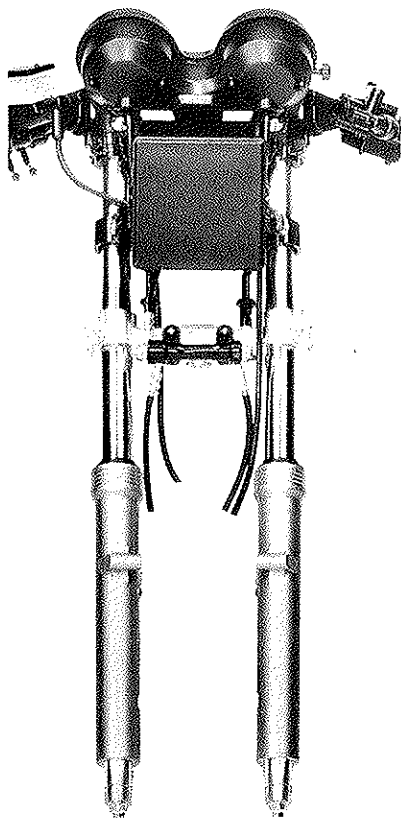


28 ボトムケースのくみ立て

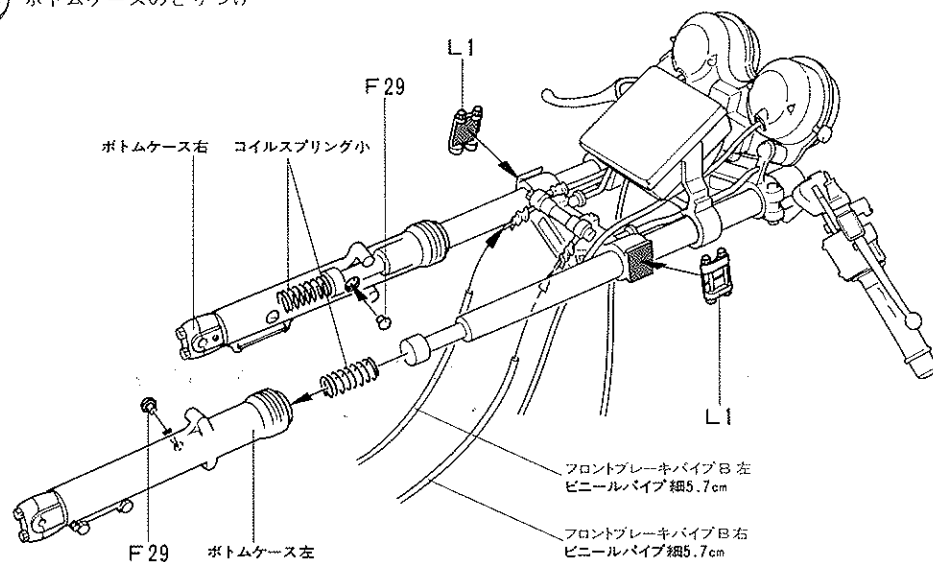
《ボトムケースの塗装》



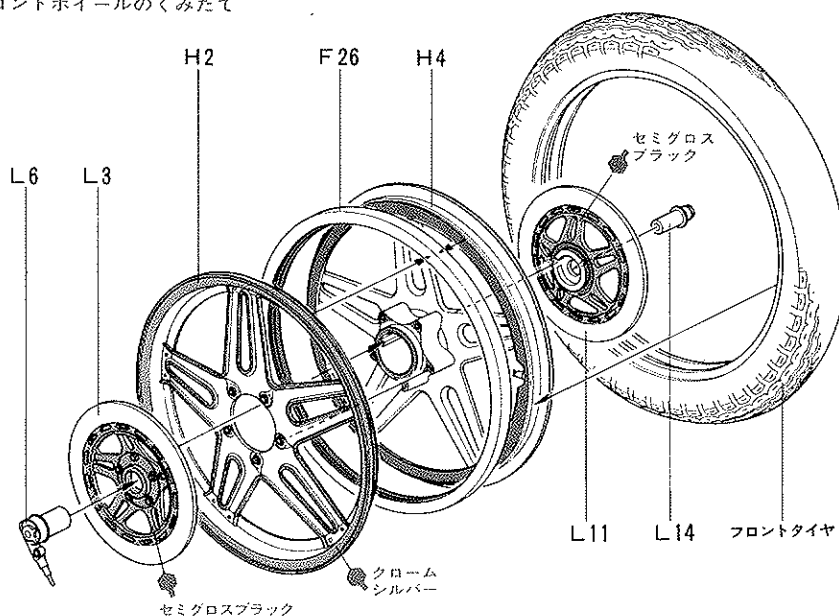
29 ボトムケースのとりつけ



29 ボトムケースのとりつけ



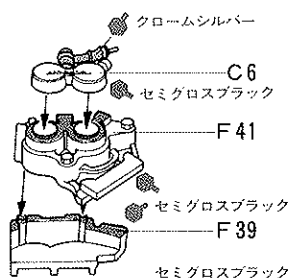
30 フロントホイールのくみため



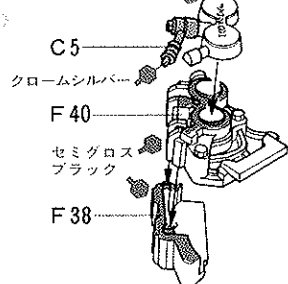
31 フロントホイールのとりつけ

〈フロントディスクキャリパー〉

〈右〉

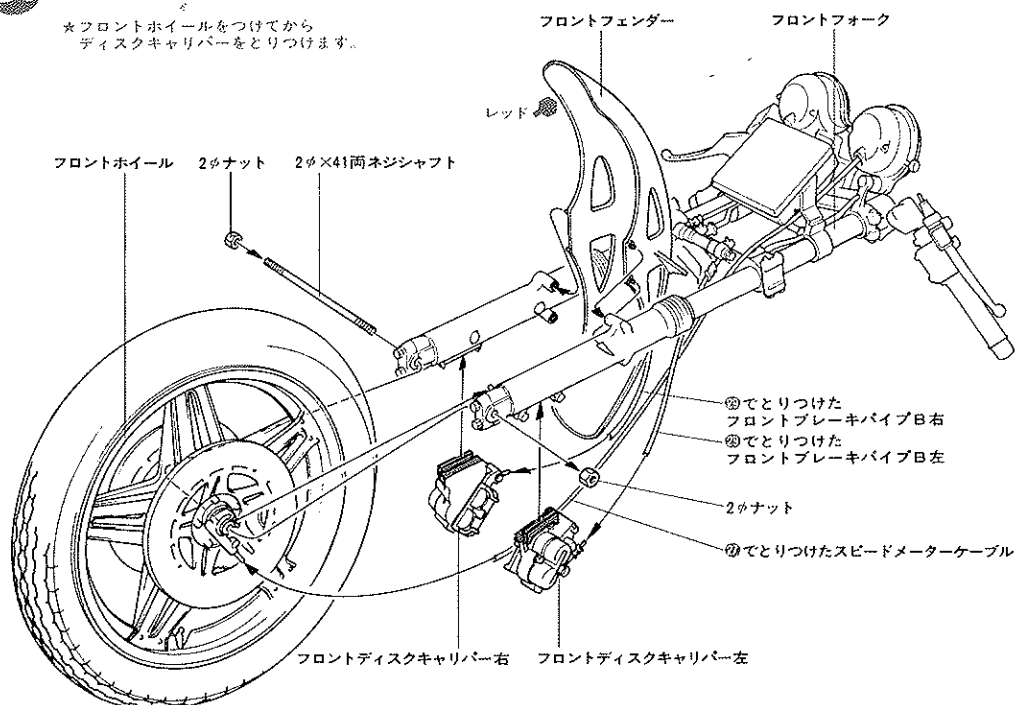


〈左〉



31 フロントホイールのとりつけ

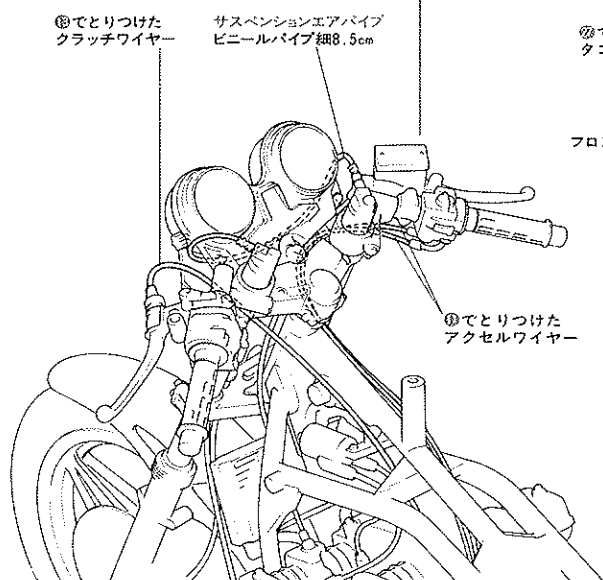
★フロントホイールをつけてからディスクキャリパーをとりつけます。



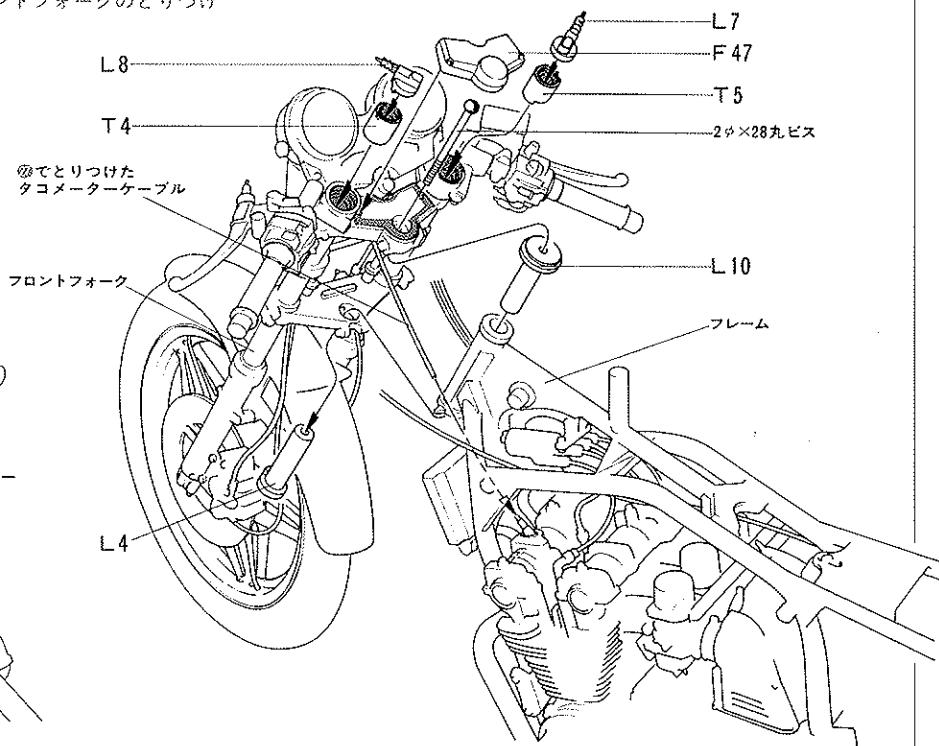
TAMIYA COLOUR CATALOGUE
The latest in cars, boats, tanks and ships. Motorized, radio controlled and museum quality models are all shown in full colour in Tamiya's latest catalogue. At your nearest hobby supply house.

32 フロントフォークのとりつけ

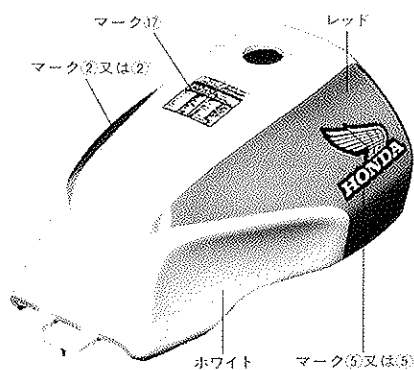
《ハンドル廻りのパイピング》



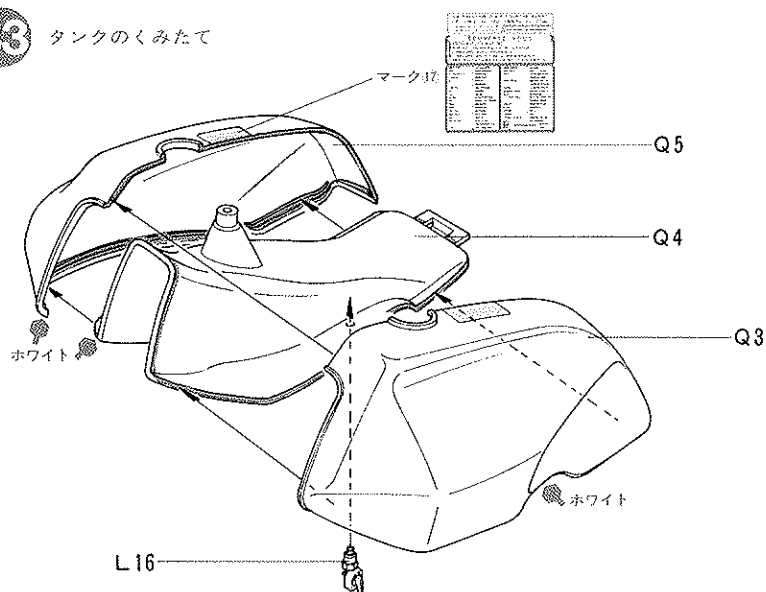
32 フロントフォークのとりつけ



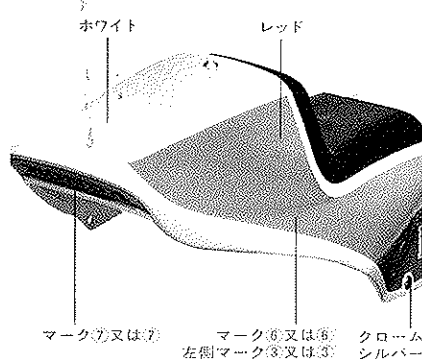
33 タンクのくみ立て



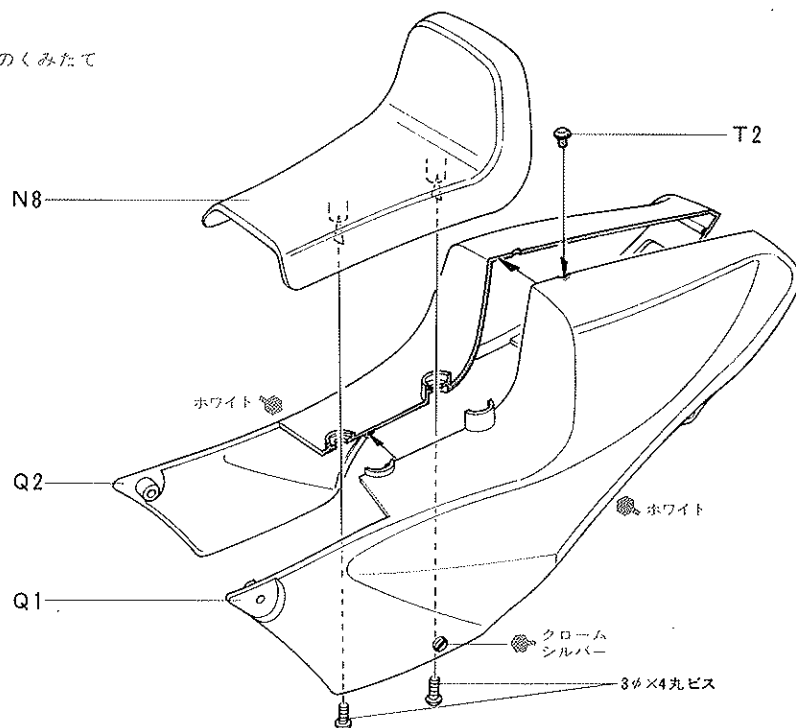
33 タンクのくみ立て



34 シートカウルのくみ立て



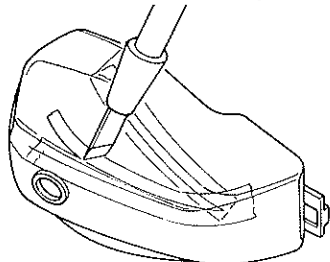
34 シートカウルのくみ立て



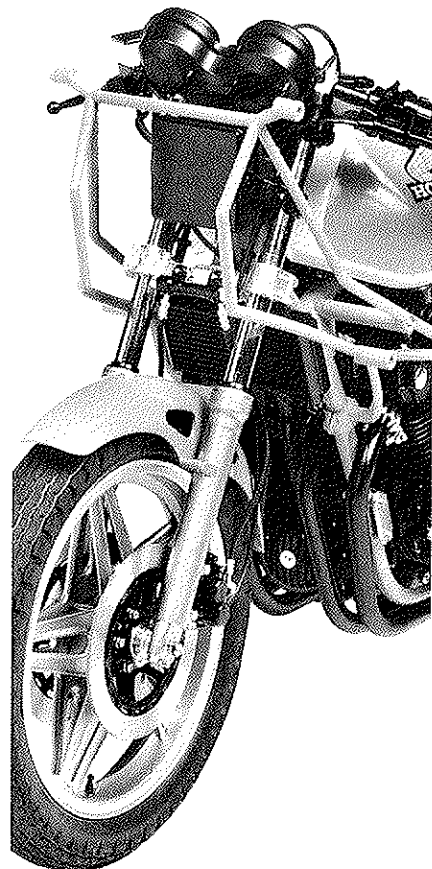
PAINTING

《マス킹》

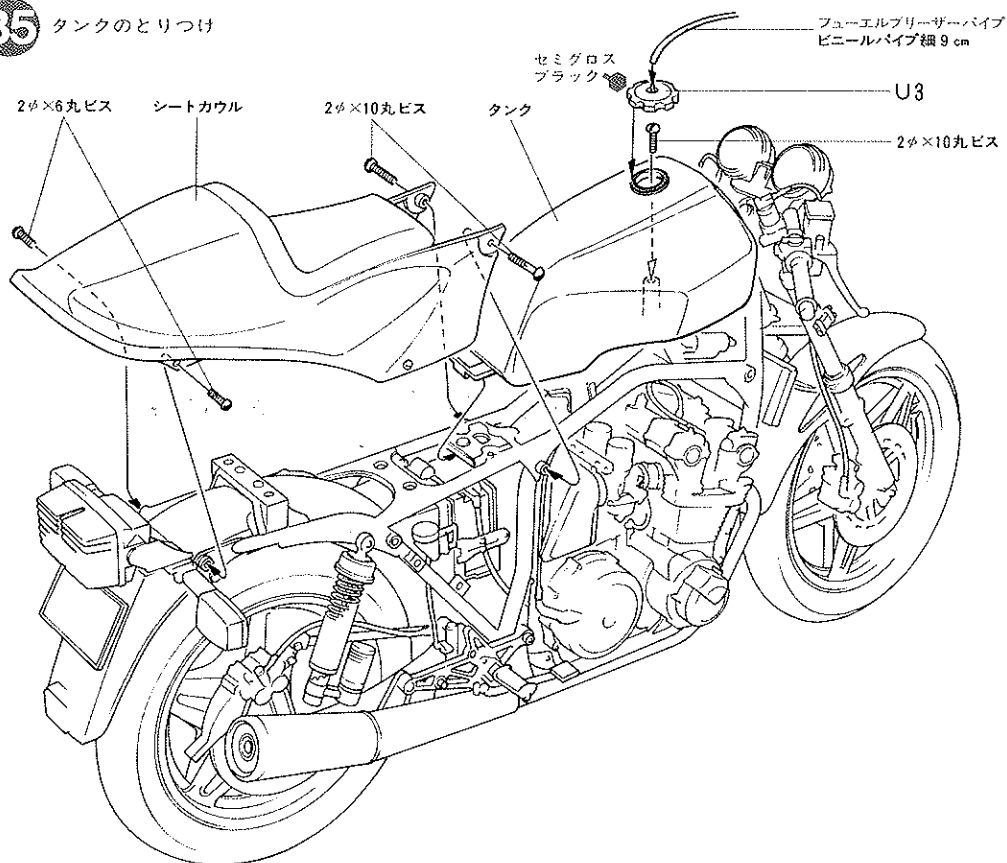
タンク、シートカウル、カウルの赤いマークのかわりに塗装で仕上げることもできます。下地の白が乾いてからマス킹をして吹き付け塗装をします。



36 カウルフレームのとりつけ



35 タンクのとりつけ



36 カウルフレームのとりつけ

④でとりつけたフューエルブリーザーパイプメーターとトップブリッジの間にさし込んでおきます。

バックミラーのくみ込め

左

ステッカー

U28

セミグロスブラック

フラットブラック

U17 U30

右

フラットブラック

セミグロスブラック

U31

ステッカー

U17 U29

2φ×28丸ビス

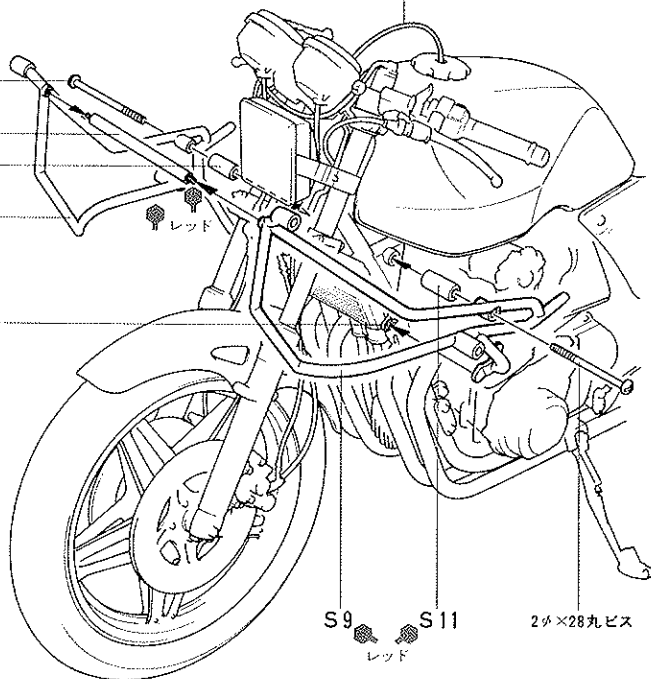
S12

S11

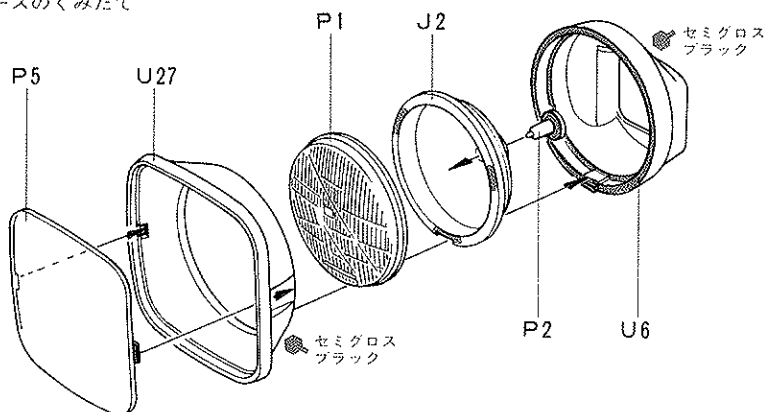
S5

レッド

④でとりつけたS6に接合してとめます



37 ヘッドライトケースのくみ込め



TAMIYA COLOR

タミヤカラー(アクリル塗料)

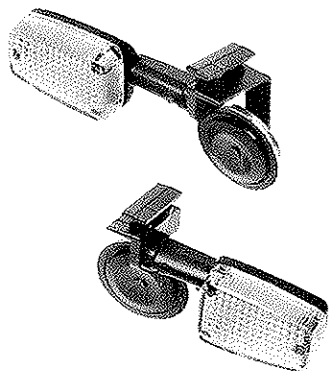
ぬりやすいアクリル樹脂の塗料です。筆は水洗いもできます。筆塗り、スプレーで美しい仕上がりが楽しめます。NET23cc

TAMIYA COLOR

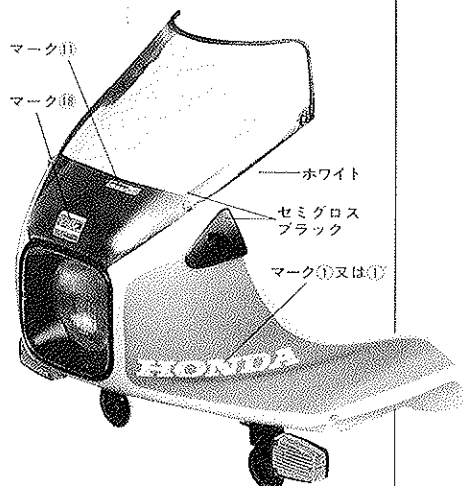
タミヤカラー(スプレー式)

美しい塗装が手軽に楽しめるスプレータイプの塗料です。ミリタリーモデル用、カーモデル用、一般工作用がそろっています。

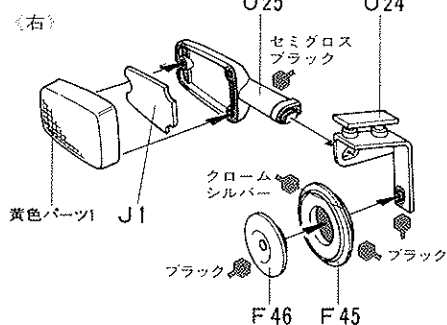
38 ウィンカーのくみ立て



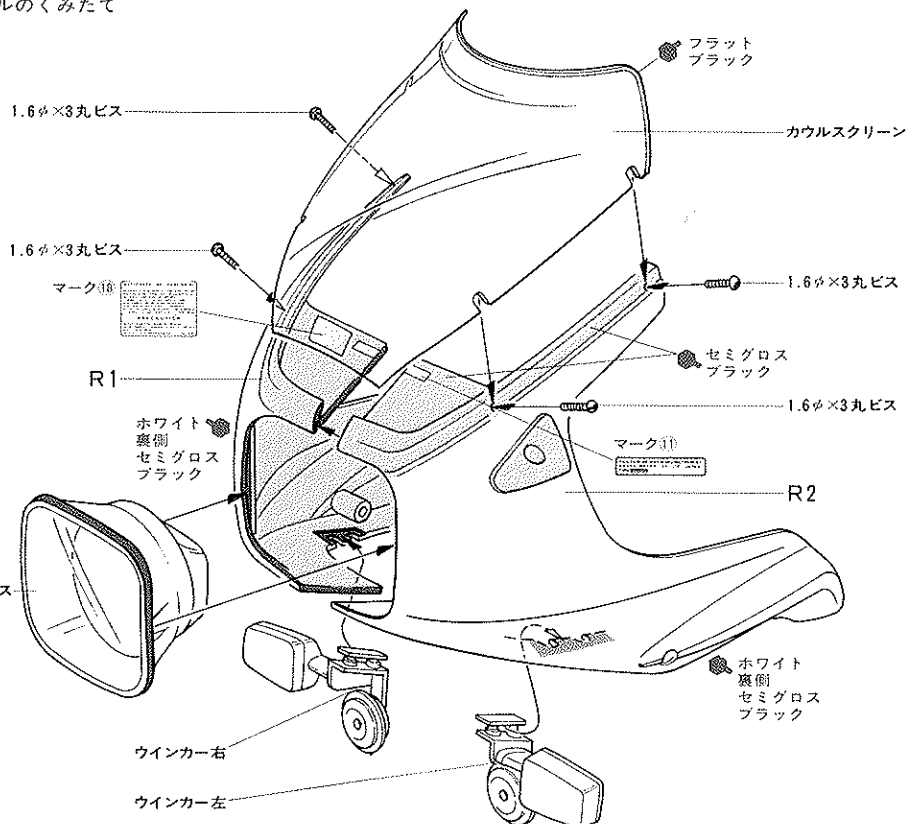
39 カウルのくみ立て



38 ウィンカーのくみ立て



39 カウルのくみ立て



TAMIYA COLOR

タミヤカラー(エナメル塗料)

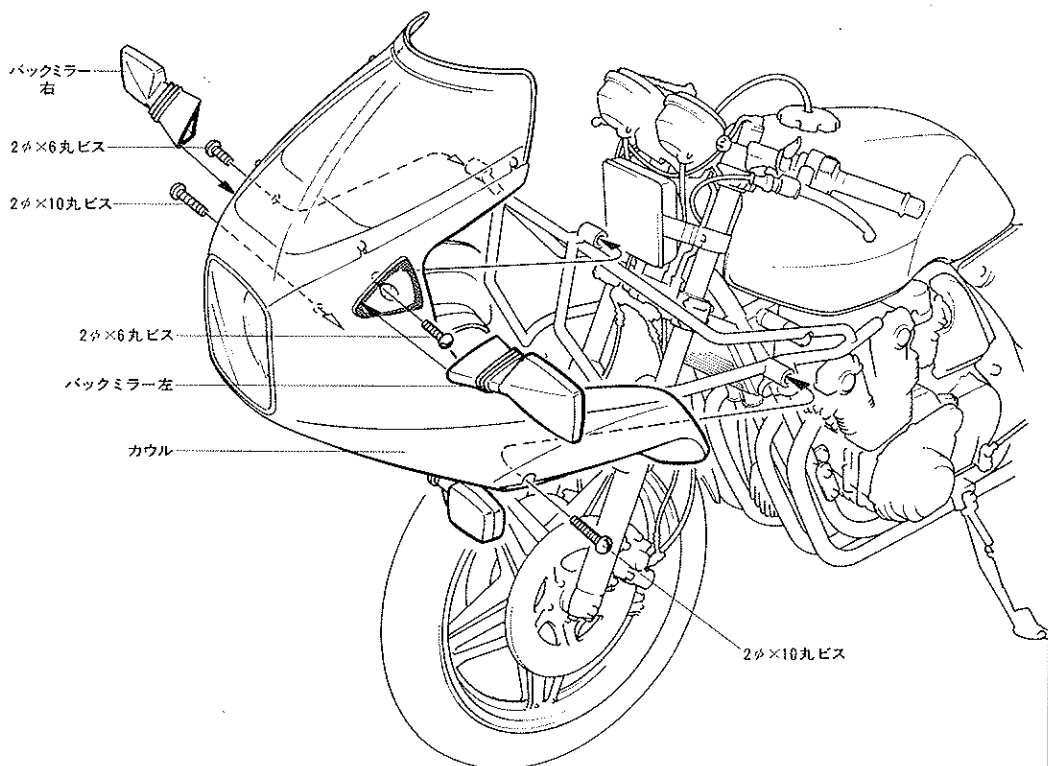
筆塗り塗装にぴったり。のびがよく筆ムラ、泡立ちもほとんどなし。つやの良さもエナメル塗料ならではの。もちろんスプレー塗装もOK。

TAMIYA
CA
CEMENT

タミヤ瞬間接着剤(低白化タイプ)

プラスチックはもちろん、金属やメッキパーツ、そしてRCカーのコムタイやマダスバやく強力に接着します。低白化タイプですからきれいな仕上がりが可能です。早すぎない硬化時間でパーツの位置決めがしやすいのも特徴です。

40 カウルのとりつけ



万一不良部品、不足部品などありました場合には、お買い上げの販売店にお申し出いただくか当社カスタマーサービスまでご連絡下さい。

《お問い合わせ番号》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



TAMIYA
株式会社タミヤ
静岡市葵区3-7 〒422-8610

PAINTING & APPLYING DECALS

《Honda CB1100R(B)の塗装》

1981年に市販されロードゴーイングレーサーとも呼ばれた初代CB1100R(B)は、日本のナショナルカラーとも言える赤と白の2色でガソリンタンクやカウリングなどが塗り分けられていました。また、フレームは赤、エンジンはブラック、ホイールはゴールドで塗装され、ハイパフォーマンスを強調していたのが特徴です。

キットにはカウリングやタンクなどの赤の塗り分け部分全体のマークと、塗り分け部分の中に入る文字やマークだけの両方をセットしました。赤の部分塗装して仕上げていただくこともできます。細部の塗装、マーキングは説明図中にも示してあります。右図とともに参考にしてください。

《塗装用具》

筆、塗料皿、ウエス(ボロ布)を用意してください。筆はタミヤモデリングブラシを使います。平筆と面相筆をご用意ください。

タミヤモデリングブラシには質によって通常のモデリングブラシ、特殊樹脂毛を使用したHF、そしてコリンスキーセーブル(イタチの一種)の毛を使用し、品質にこだわったPROタイプが発売されています。

塗料を混ぜたり、薄めたりする塗料皿やパレットもご用意ください。塗装後、塗料皿は溶剤で塗料を落とします。筆は溶剤で塗料を落とした後、水洗いしてから画材店で販売している筆用トリートメントなどで筆先を整え、筆立てなどに立て保存します。

《塗装する前に》

塗装する面のゴミや油、ほこりなどを柔らかい布で拭いてください。中性洗剤で一度洗っておくとさらによいでしょう。

接着剤のはみ出しや部品の合わせ目、パーティングライン(成形部品の合わせ目)は塗装では隠せません。カッターナイフやタミヤファイニッシングペーパーなどで削り落とします。また凹みなどはパテを使用して埋めてください。

修正後はサーフェイサーを吹き付け、傷や凹みがないか確認してから塗装します。タンクなどは修正後、コンパウンドなどを使い磨くと一層きれいに仕上がります。

同じ色の部品は組み立ててから塗るのが良いでしょう。

《塗料について》

タミヤからはスプレー式のラッカー系塗料のタミヤスプレー、ピン入りのアクリル塗料とエナメル塗料のタミヤカラーがそろっています。

また塗装に便利なエアブラシを使えば手軽に高品質な塗装が楽しめます。その他に簡単にウェザリング(汚し塗装)ができるウェザリングマスターやウェザリングスティックなども各種揃っていますので、お近くの販売店にお尋ねください。

《使用する塗料》

タミヤからは水溶性アクリル樹脂を使ったタミヤカラーアクリル塗料とエナメル塗料が、手軽に使えるラッカー系のスプレー式塗料が発売されています。色の正確なタミヤカラーをご使用ください。

スプレー式タミヤカラーより
レーシングホワイト……………TS-7
イタリアンレッド……………TS-8

アクリル塗料、エナメル塗料より
ブラック……………X-1
ホワイト……………X-2
レッド……………X-7
レモンイエロー……………X-8
ガンメタル……………X-10
クロームシルバー……………X-11
ゴールドリフ……………X-12
セミグロスブラック……………X-18
フラットブラック……………XF-1
フラットアルミ……………XF-16

メタリックグレイ……………XF-56

《スプレー式塗料の使い方》

新聞紙、段ボール、布粘着テープ(ガムテープ)、空き缶などをご用意ください。

日中の風のない日陰に新聞紙を敷き、ほこりが立たないように塗装します。

塗装する部品は空き缶などに布粘着テープの粘着面が表になるように貼り付け、ここに部品を固定します。こうすると部品を持ちながら塗装できるようになります。細かい部品は段ボールに缶と同様に布粘着テープを貼り、そこに貼り付けて塗装します。

スプレー缶を上下によく振って中の塗料を混ぜます。塗装する部品から20cmほど離し、スプレー缶を同じ方向に素早く動かしながらシュッシュと吹き付けます。塗装

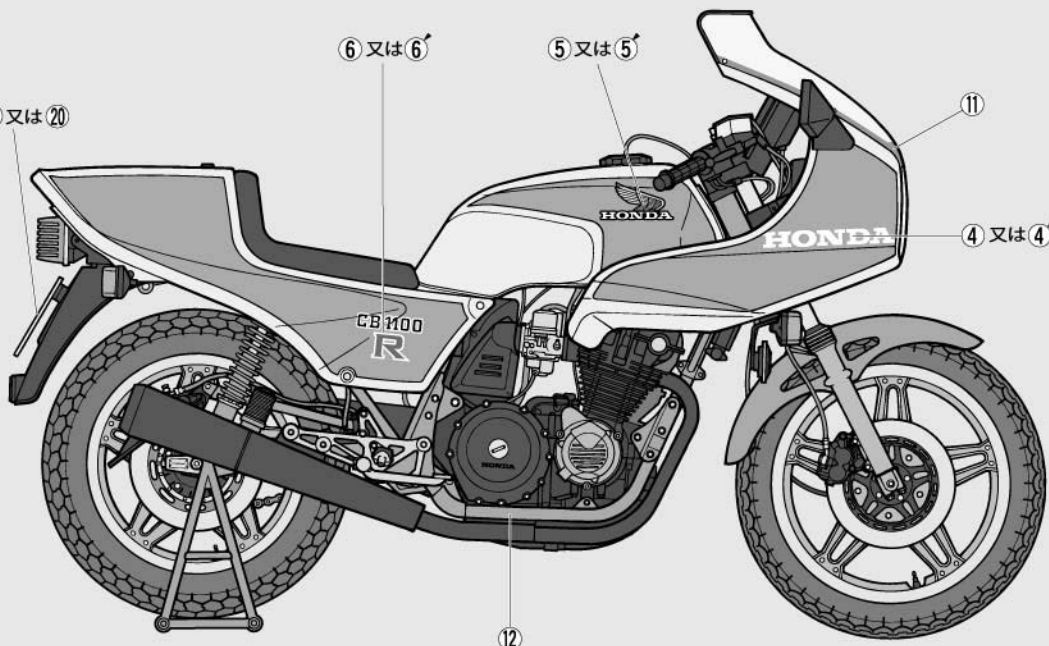
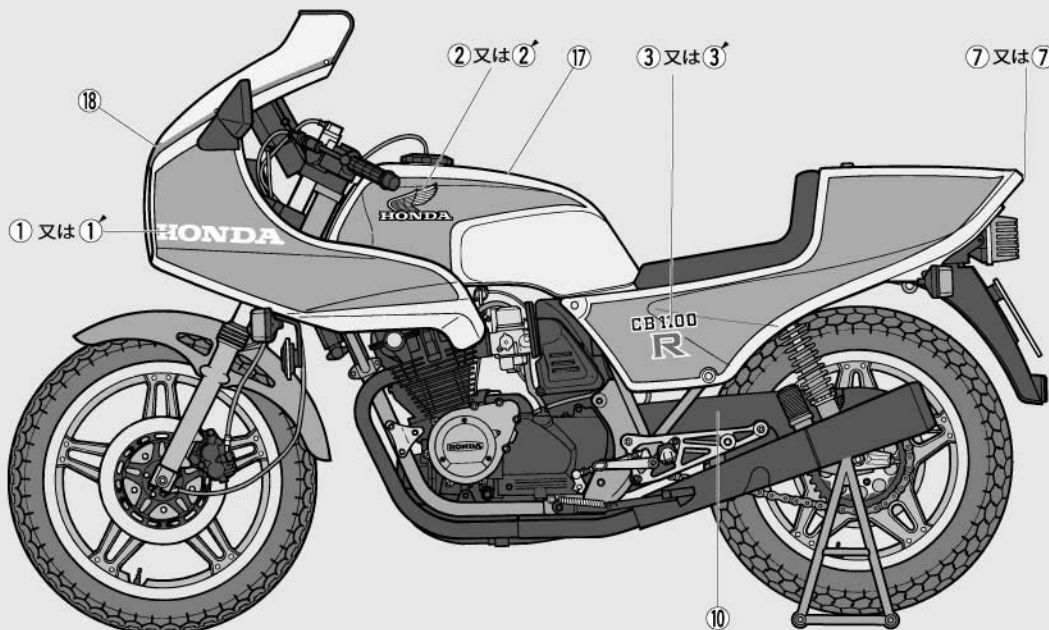
する部品より一回り大きな部品を塗装するように吹き付けるのがコツです。また一度にたくさん吹き付けるより、何度かに分けて塗る方がきれいに仕上がります。ただし厚塗りには注意しましょう。失敗の原因になります。

《スライドマークの貼り方》

- 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、貼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。

《CB1100Rの塗装とマーキング》

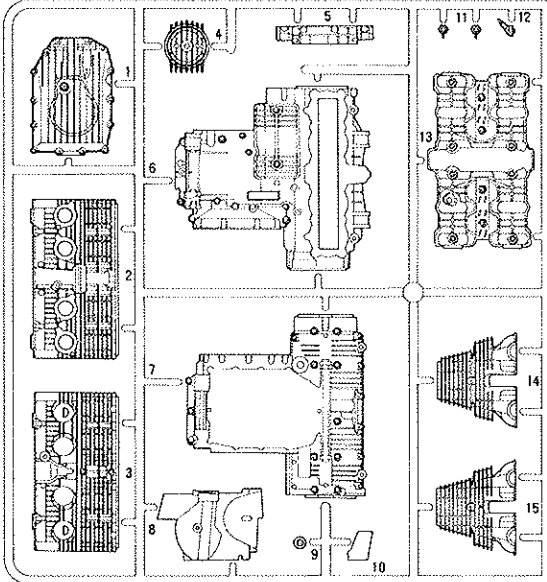
- TS-7(X-2)
レーシングホワイト(ホワイト)
- TS-8(X-7)
イタリアンレッド(レッド)



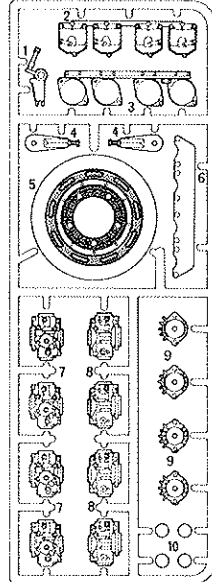
★タンク、カウル、シートカウルのレッドの部分は塗装用も用意されています。色を塗って仕上げる場合はダッシュマークのついた1〜7をお使いください。

PARTS

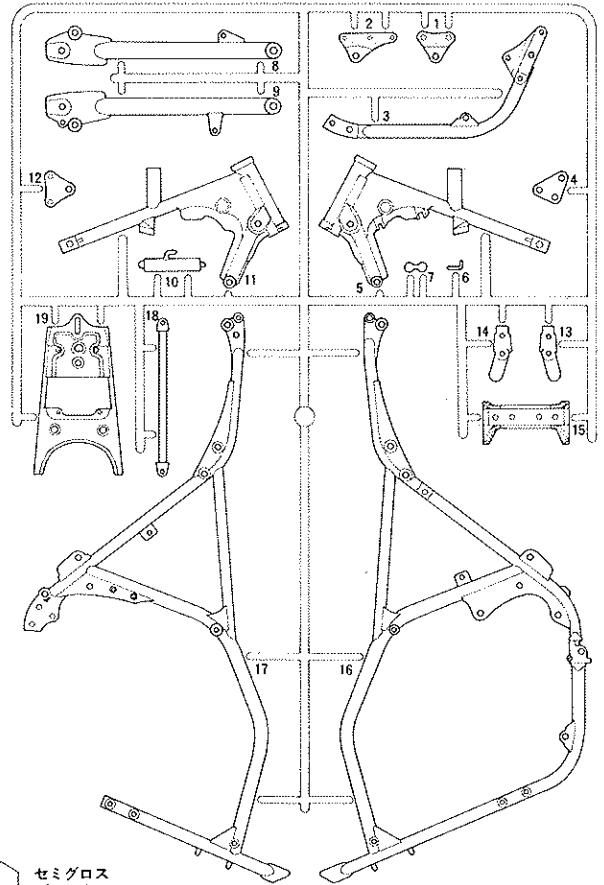
A 部 品

セミグロス
ブラック クローム
シルバー

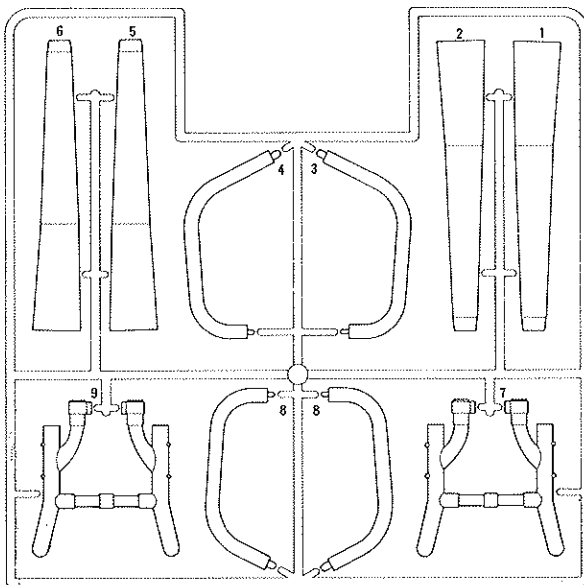
B 部 品

セミグロス
ブラック メタリック
グレイ

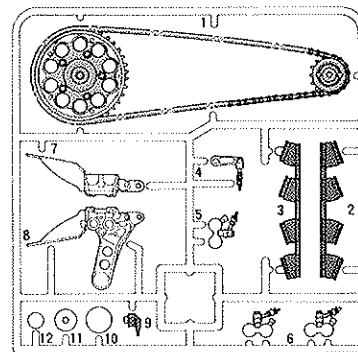
E 部 品

レッド クローム
シルバー フラット
アルミ

K 部 品

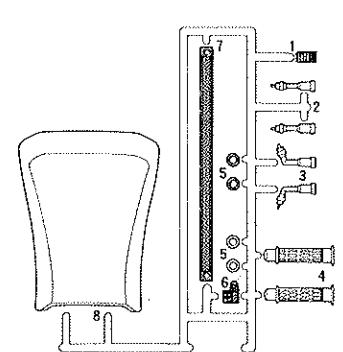
セミグロス
ブラック

部 品

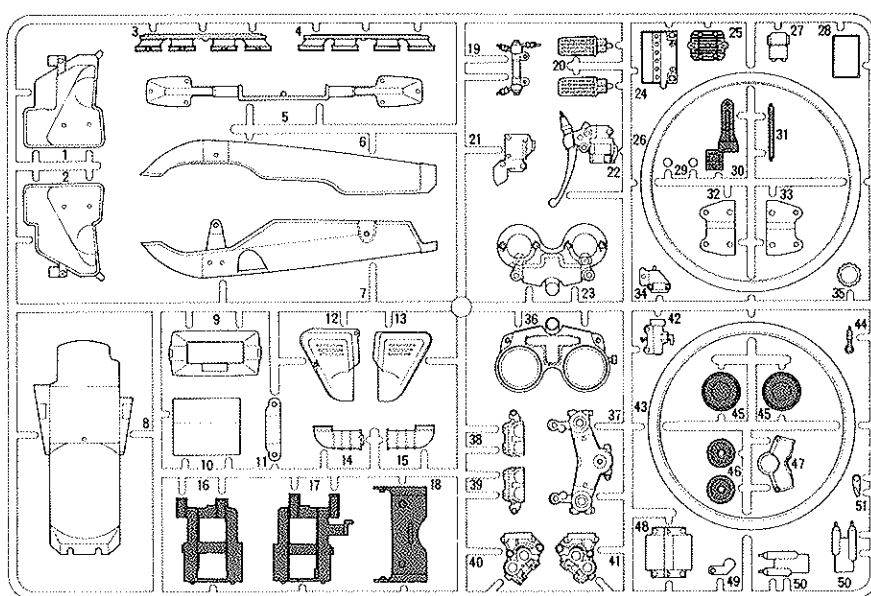
セミグロス
ブラック フラット
ブラック クローム
シルバー ガンメタル

N 部 品

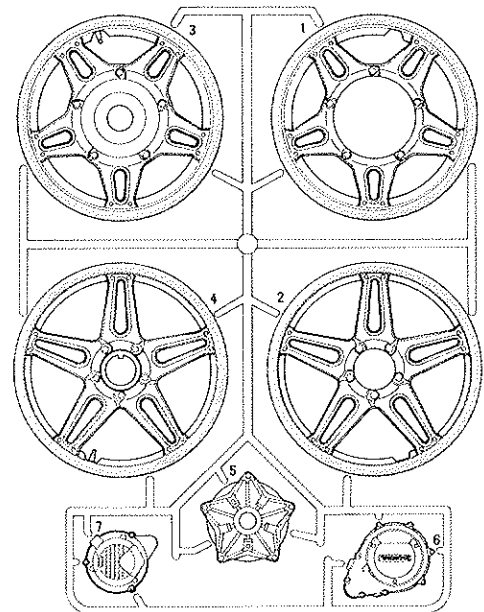
不要部品



F 部 品

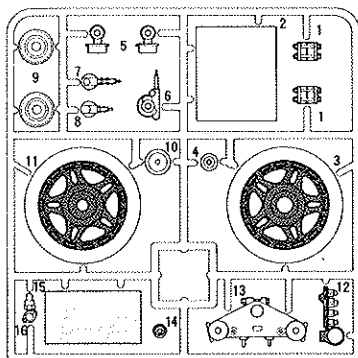
セミグロス
ブラック メタリック
グレイ クローム
シルバー ホワイト
ブラック レモン
イエロー

H 部 品

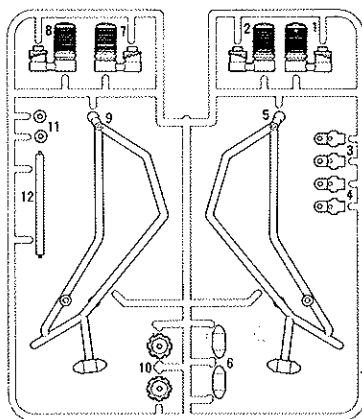
クローム
シルバー

PARTS

L 部品 セミグロスブラック ホワイト



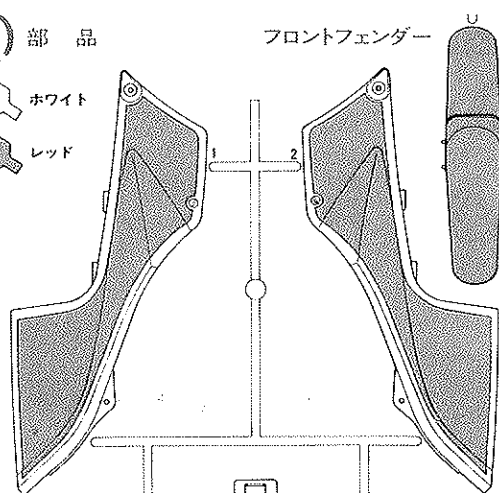
S 部品 レッド クロームシルバー



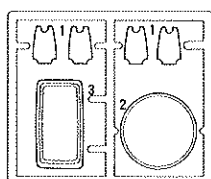
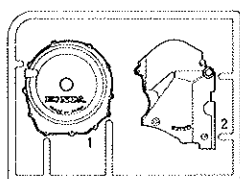
C 部品

ホワイト
レッド

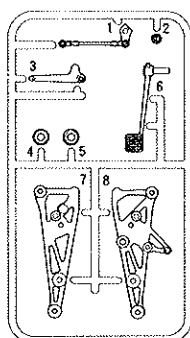
フロントフェンダー



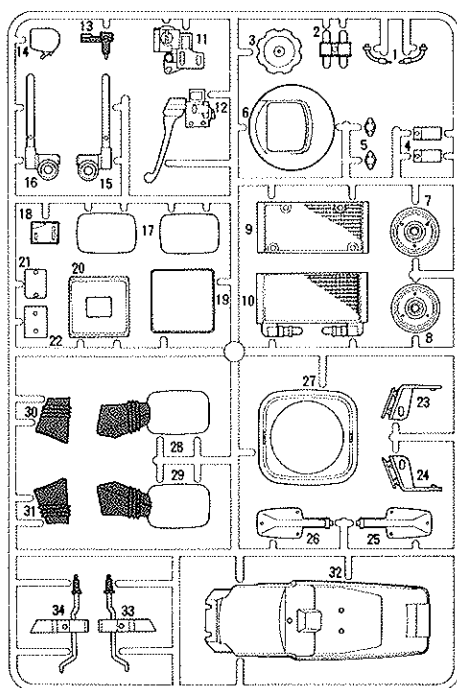
D 部品 セミグロスブラック



T 部品 フラットブラック

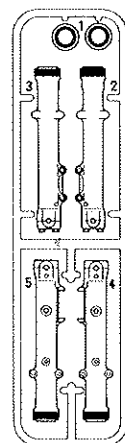


U 部品 セミグロスブラック フラットブラック ホワイト



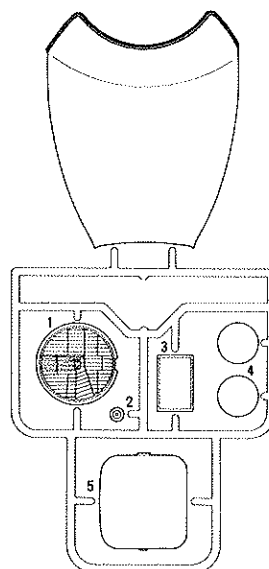
G 部品

セミグロスブラック



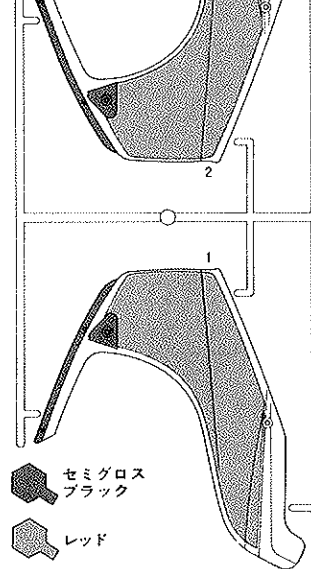
P 部品

フラットブラック



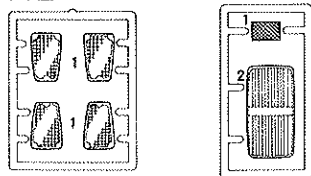
R 部品

ホワイト



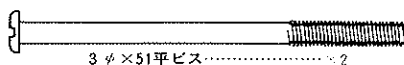
M 部品

黄色パーツ×1 赤色パーツ×1

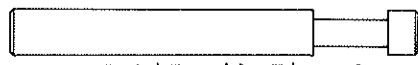


フロントタイヤ.....×1
リアタイヤ.....×1
メタルステッカー.....×1

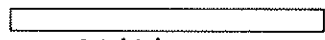
ビニールパイプ細.....150cm
ビニールパイプ中.....8cm
ビニールパイプ太.....30cm



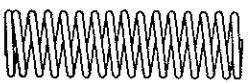
3φ×51平ビス.....×2



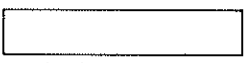
フロントフォークシャフト.....×2



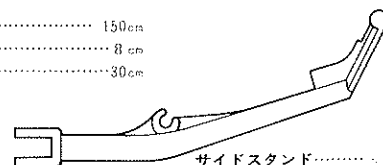
3φパイプ.....×1



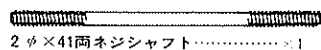
コイルスプリング大.....×2



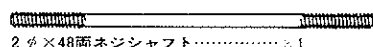
6φパイプ.....×2



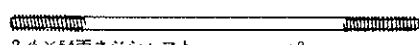
サイドスタンド.....×1



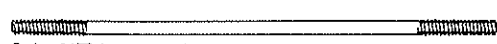
2φ×41両ネジシャフト.....×1



2φ×48両ネジシャフト.....×1



2φ×54両ネジシャフト.....×2



2φ×64両ネジシャフト.....×1

スプリング袋詰



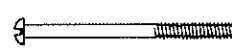
引っぱりバネ.....×2



コイルスプリング小.....×2

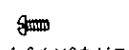


3φ×4丸ビス.....×2

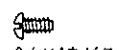


2φ×28丸ビス.....×5

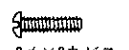
ビス袋詰



1.6φ×3丸ビス.....×4



2φ×4丸ビス.....×7



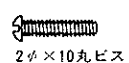
2φ×8丸ビス.....×4



2φナット.....×14

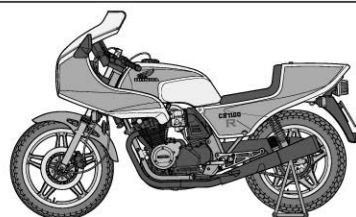


2φ×6丸ビス.....×11



2φ×10丸ビス.....×5

Honda CB1100R[B]



In 1959, Honda entered the Isle of Man TT (Tourist Trophy) Race and in 1960 officially entered Grand Prix racing. In 1966, Honda won every motorcycle class from 50cc to 500cc, but at the end of 1967 withdrew from all competitions. Taking lessons learned from its racing successes, Honda announced its CB750 Four in spring 1969 to start the era of big Japanese motorcycles.

The Endurance Racing King, the RCB

1975 saw Honda return to motorcycle racing with the RCB, which featured a 994cc DOHC version of the CB750's engine as well as other new technological advances. It went on to win many races around the world, including the Bol d'Or 24hr race, and using this as a base, Honda released the CB900F in 1979. Although this was an export model, a smaller 750cc version called the CB750F was developed for the Japanese market and proved to be a big hit.



Honda CB750F

The Road Going Racer, CB1100R

In 1978, Honda announced the CBX, which was powered by a 6-cylinder DOHC 1,000cc engine. Although popular, in 1980 Honda released the CB1100R, a bike with even higher performance. This bike made its debut at the Earls Court Motor Show in England in August 1980. Dressed in the vivid red and white Japanese national colors, the bike was the center of attention.

The CB1100R was a tuned-up version of the CB900F so it shared much of its basic layout, but it had a more aggressive image. Compared to the CB900F, the CB1100R's air-cooled 4-cylinder DOHC engine featured a 5.5mm bigger bore, a larger 1,062cc displacement, and a higher 10:1 compression ratio resulting in 115hp. The sides of the crankcase were also cut to reduce its effect on the bank angle. It had a double cradle type frame, a front air hydraulic and damped rear suspension, and dual front and single rear disc brakes with two-pot calipers.

The bike's fairings, single-seat layout, long aluminum fuel tank, clip-on handle bars, and ride position all exuded its race-inspired styling. Its engine and muffler featured a black coating, and coupled with the red frame, gold wheels, and the red and white fairings further enhanced the bike's high-performance image. With a dry weight of 233kg, this street-legal racer was capable of a 220km/h top speed and a 0-400m time of 11 seconds. A variety of parts were also available to allow each owner to modify their bike for racing as they wished.

Only 1,000 CB1100R(B) were initially produced, but production was continued to meet the huge demand. 1,500 CB1100R(C) with new fairings, ventilated disc brakes, and an anti-nose-dive apparatus, were produced in 1982 while 1,500 CB1100R(D) with angled swing arms and adjustable front dampers were produced in 1983. With many fans around the world, the CB1100R is still much-loved by its owners even today.

Honda CB1100R Type 1981 Specifications

Engine	1062cc DOHC transverse four cylinder
Bore & Stroke	70mm x 69mm
Compression Ratio	10:1
Starter	Electric pushbutton
Transmission	Five speed
Final Drive	Sealed lubrication O-ring chain
Length	2215mm
Width	785mm
Height	1340mm
Wheelbase	1490mm
Wheels	Aluminum alloy
Tires	Front: 110/90V-19 Tubeless
	Rear: 130/90V-18 Tubeless
Suspension	Front: Air adjustable hydraulic forks
	Rear: Variable hydraulic damping with oil reservoir
Brakes	Front: Dual disc
	Rear: Disc
Dry weight	233kg

1959 trat Honda erstmals beim Isle of Man TT (Tourist Trophy) Rennen an, um 1960 offiziell bei Grand Prix Rennen zu starten. 1966 gewann Honda alle Motorradklassen von 50cm³ bis 500cm³, zog sich aber 1967 aus den Wettbewerben zurück. In Anwendung der Renn-Erfahrung kündigte Honda im Frühjahr 1969 seine CB750 Vier an und initiierte die Ära großer japanischer Motorräder.

Die Königin der Langstreckenrennen, die RCB

1975 kam die Rückkehr von Honda zum Motorrad-Rennsport mit der RCB, die einen 994 cm³ DOHC Version des CB750er Motors besaß, dazu weitere technologische Fortschritte. Sie gewann erneut viele Rennen auf der gesamten Welt, einschließlich des 24-Stunden-Rennens Bol d'Or, auf dieser Basis brachte Honda 1979 die CB900F heraus. Da sie ein Exportmodell war, wurde eine kleinere 750 cm³ Version – genannt CB750F – für den japanischen Markt entwickelt, die sich als großer Hit erwies.

Der straßentaugliche Rennbolide, CB1100R

1978 kündigte Honda die CBX an, die von einem 6-Zylinder DOHC 1.000cm³ Motor angetrieben wurde. Trotz deren Popularität brachte Honda 1980 die CB1100R heraus, ein Motorrad mit noch mehr Leistung. Dies gab im August 1980 sein Debüt bei der Earls Court Motor Show in England. Geleitet in die japanischen Nationalfarben leuchtend Rot und Weiß, stand das Motorrad im Mittelpunkt der Bewunderung.

Die CBR1100R war eine getunete Version der CB900F und teilte mit ihr das Basis-Layout, sie besaß aber ein aggressiveres Image. Im Vergleich zur CB900F hatte der luftgekühlte 4-Zylinder DOHC-Motor der CB1100R eine 5,5mm größere Bohrung, einen mit 1.062cm³ größeren Hubraum und eine höhere 10:1 Verdichtung, woraus 115PS resultierten. Die Seiten des Kurbelgehäuses wurden beschnitten, um deren Einfluss auf den Schräglagewinkel zu verringern. Sie hatte einen Doppel-Aufhängungs-Rahmen, vorne Luft-Hydraulik, hinten gedämpfte Radaufhängung, vorne doppelte, hinten Einfach-Scheibenbremsen mit 2-Kolben-Bremszangen.

Die Verkleidung des Motorrads, die Auslegung als Einsitzer, der lange Aluminiumtank, der aufsteckbare Lenker und die Fahrposition, all das verströmte ein vom Rennen getragenes Styling. Motor und Auspuff waren schwarz beschichtet, in Verbindung mit dem roten Rahmen, goldenen Rädern und der rot- und weißen Verkleidung verstärkte es das Hochleistungs-Image des Motorrads. Bei einem Leergewicht von 233kg war diese straßenzugelassene Rennmaschine zu einer Spitzengeschwindigkeit von 220km/h und einer Zeit von 0-400m in 11 Sekunden fähig. Zusätzlich war eine Vielzahl von Teilen verfügbar, damit jeder Besitzer sein Motorrad nach eigenen Wünschen für Rennen präparieren konnte.

Ursprünglich wurden nur 1.000 CB1100R(B) gefertigt, die Produktion lief aber weiter, um die hohe Nachfrage zu erfüllen. 1.500 CB1100R(C) mit neuer Verkleidung, belüfteten Scheibenbremsen und einer Tauchreduzierungs-Vorrichtung wurden 1982 hergestellt, während 1.500 CB1100R(D) mit abgewinkelten Schwingarmen und einstellbaren Vorderrad-Dämpfern 1983 gefertigt wurden. Mit vielen Anhängern auf der ganzen Welt wird die CB1100R von ihren Besitzern auch heute noch heiß geliebt.

Technische Daten Honda CB1100R 1981

Motor	1062 cc DOHC Quer-a-Zylinder
Hub und Bohrung	70mm x 69mm
Verdichtung	10:1
Starter	Elektro-StarterKnopf
Übersetzung	5 Gänge
Antrieb	verschlossen geschmierte Kette
Länge	2215mm
Breite	785mm
Höhe	1340mm
Radstand	1490mm
Felgen	Alu-Legierung
Reifen	Vorn: 110/90V-19 schlauchlos
	Hinten: 130/90V-18 schlauchlos
Aufhängung	Vorn: Luft verstellbare Hydraulik gabel
	Hinten: Verstellbare Hydraulik Stossdämpfer mit Ölbehälter
Bremsen	Vorn: Doppelscheibenbremse
	Hinten: Scheibenbremse
Trockengewicht	233 Kilo



Left to right: CBX, CB1100R, CB900F2 Bold'or

PAINTING & APPLYING DECALS

《CB1100R(B) Painting Guide》

The first CB1100R(B) released in 1981 featured Japan's national colors of red and white for its fairings and fuel tank. It also had a red frame, black engine, and gold wheels for an impressive high-performance image. This kit includes decals for the red areas of the fuel tank and fairings and also decals for the name and logos in case you want to paint the red areas yourself. Refer to the instruction manual for information on painting details. The  mark indicates numbers for Tamiya Paint colors.

《CB1100R(B) Lackieranleitung》

Die erste CB1100R(B), die 1981 herauskam, trug Japans Nationalfarben Rot und Weiß auf den Verkleidungen und am Tank. Sie besaß für ein beeindruckendes Hochleistungs-Image auch einen roten Rahmen, schwarzen Motor und goldene Räder. Dieser Bausatz beinhaltet Aufkleber für die roten Bereiche auf dem Tank und den Verkleidungen, dazu aber auch Aufkleber für Namen und Logos, falls Sie die roten Bereiche selbst lackieren wollen. Beachten Sie die Bauanleitung als Hinweis für die Detailbemalung. Die  Markierung gibt die Nummern der Tamiya-Lackfarben an.

《Painting Implements》

Have the following ready on hand: a flat brush for painting large areas, slender and pointed brushes for painting small parts, trays for mixing paints, sprays etc. After painting, remove paint from the brushes with thinner and wash them in water. Lacquer thinner is cheap and good for washing the brushes, but it must be handled with care because it melts plastic.

《Zubehör für die Bemalung》

Flacher Pinsel für grosse Flächen, dünner und spitzer Pinsel für kleine Teile. Nach Malen den Pinsel mit Verdünnern reinigen. Verdünnern aber nicht mit Plastik in Verbindung bringen, da sonst Plastik schmilzt.

《Before Painting》

Remove all dust, dirt and adhesive smears before attempting any painting. Remember painting does not generally hide bad workmanship. As previously mentioned, remove excessive cement or joins with a file, sharp knife or very fine emery cloth. Most parts are best painted after assembly, but some inaccessible parts may be painted before removing from the sprue.

《Vor dem Malen》

Soll man Staub und Leimreste entfernen. Auch eine gute Bemalung verdeckt nicht schlechte Bauarbeit. Unebenheiten mit Feile oder Klinge entfernen. Viele Teile lassen sich erst nach dem Zusammenbau bemalen, jedoch die kleinen Teile bemalt man am besten am Spritzlung.

《Colors Required》

《Bemalungen benötigt》

★Tamiya Paint colors

Spray Paints

Racing white / Renn-Weiß---TS-7
Italian red / Italienisches Rot---TS-8
Acrylic and Enamel Paints
Black / Schwarz.....X-1
White / Weiß.....X-2
Red / Rot.....X-7
Lemon yellow / Zitronengelb.....X-8
Gun metal / Metall-Grau.....X-10
Chrome silver / Chrom-Silber.....X-11
Gold leaf / Gold Glänzend.....X-12
Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz.....X-18
Flat black / Matt Schwarz.....XF-1
Flat aluminum / Matt Aluminium.....XF-16
Metallic grey / Grau-Metallic.....XF-56

《Spray Painting Hints》

Firstly always spray indoors in windless and dust-free conditions. Spread newspaper under your work. Mix the paint well by shaking the can for three minutes and then

test spray against some cardboard from about 20cm, checking that the paint is properly mixed. When spraying the body, hold the can about 20cm from the plastic, moving the can quickly always in the same direction and ensure every application. A good tip is to imagine you are spraying a large surface, i.e. the surrounding newspaper, you will then probably achieve a more even finish.

《Bemalung mit Sprayfarben》

Nur in zug- und staubfreien Räumen spritzen. Teile auf ausgebreitete Zeitung stellen. Spraydose gut durchschütteln (3 Min) und durch Spritzen auf Karton prüfen, ob Farben gut gemischt ist. (20 cm Abstand). Das Modell in gleicher Richtung grossflächig besprühen. Keine Sprayfarben auf Nitrobasis sondern nur Sprayfarben für Polystyrol Plastik verwenden.

《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.

《Painting and markings of Honda CB1100R》



TS-7(X-2)
Racing white / Renn-Weiß



TS-8(X-7)
Italian red / Italienisches Rot

★Decals for red areas such as fuel tank, cowlings and seat cowlings are included.

