

Mercedes-Benz 300SL

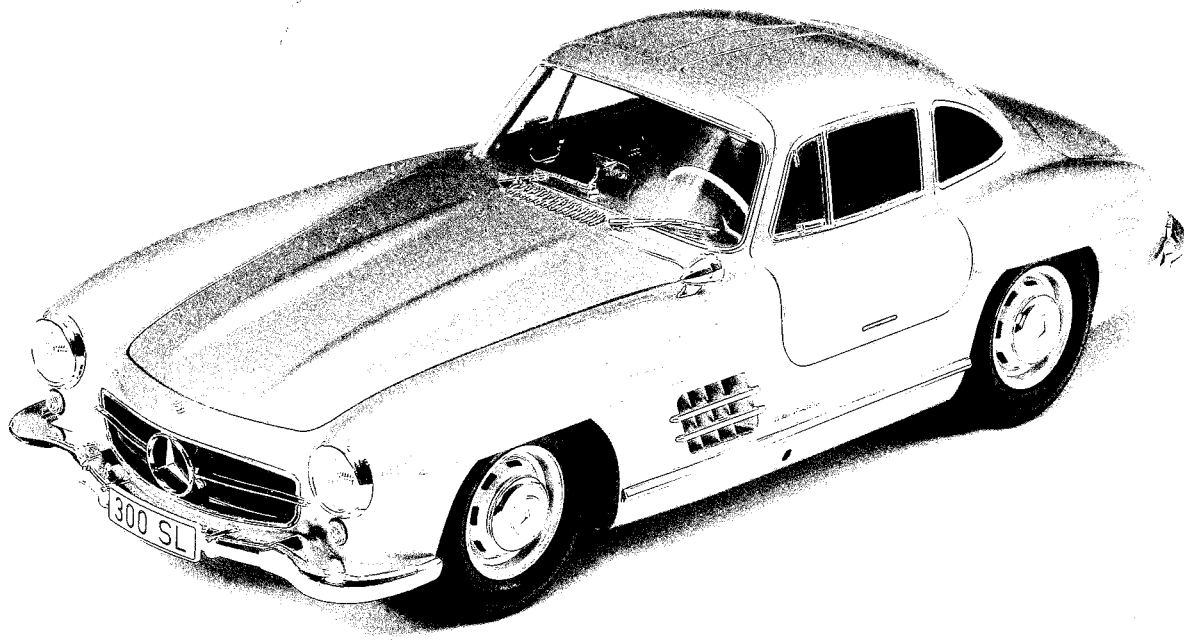
1/24 SCALE SPORTS CAR SERIES

LENGTH:188mm WIDTH: 75mm

★ICONIC GULL WING DOORS ARE MOVABLE
★REALISTICALLY REPRODUCED TUBULAR FRAME
★OPENING HOOD DISPLAYS ACCURATE ENGINE
DEPICTION



Mercedes-Benz, (S), (C) and the design of the enclosed product are subject to intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by Tamiya, Inc. under license.



1/24スポーツカーシリーズ メルセデス・ベンツ 300SL
フルディスプレイモデル

READ BEFORE ASSEMBLY

注意 ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所での工作はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶっての窒息などの危険な状況が考えられます。

CAUTION ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

VORSICHT ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Falls ein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

PRECAUTIONS ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et/ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

PAINTS REQUIRED

●塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

TS-17 ●アルミシルバー / Gloss aluminum / Alu-Silber / Aluminium brillant	X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge
TS-83 ●メタルシルバー / Metallic Silver / Silbermetallisch / Argent Métallisé	X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier
AS-2 ●明灰白色 / Light Gray / Hellgrau / Gris Clair	X-11 ●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé
X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir	X-14 ●スカイブルー / Sky blue / Himmelblau / Bleu ciel
X-2 ●ホワイト / White / Weiß / Blanc	X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné
	X-26 ●クリアオレンジ / Clear orange / Klar-Orange / Orange translucide
	X-27 ●クリアレッド / Clear red / Klar-Rot / Rouge translucide

X-34 ●メタリックブラウン / Metallic brown / Metallic-Braun / Brun métallisé
XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
XF-7 ●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat
XF-9 ●ハレルッド / Hull red / Rumpf Rot / Rouge brique
XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminum / Matt Aluminium / Aluminium mat
XF-55 ●デッキタン / Deck tan / Deck-Braun / Havane
XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallisch / Gris métallisé

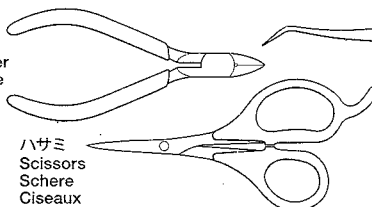
RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》
Recommended tools
Benötigtes Werkzeug
Outillage nécessaire

接着剤
(プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle



ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante

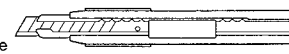


ハサミ
Scissors
Schere
Ciseaux

ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes

ナイフ
Modeling knife
Modellermesser
Couteau de modélisme

ピンバイス (ドリル刃 1mm, 1.5mm)
Pin vise (1mm, 1.5mm drill bit)
Schraubstock (1mm, 1.5mm Spiralbohrer)
Outil à percer (1mm, 1.5mm de diamètre)



《マスクシールの貼り方》

●ウインドウ部品を塗装するときはマスクシールを使用します。

- ①指示されたマスクシールを切り取り、ウインドウの彫刻にあわせて外側からはります。隙間から塗料が入らないようにしっかりはります。
- ②説明書の中で指示された部分をタミヤカラーで塗装してください。
- ③塗料が完全に乾ききる前にマスクシールをはがします。

MASKING STICKERS

●Use masking stickers to protect windows before painting.

《インレットマークの貼り方》

- ①はりたいインレットマークを台紙ごと切り取ります。
- ②台紙からインレットマークのついた透明シールをはがして、所定の位置にはります。
- ③シールの上からインレットマークを車体にこすりつけます。
- ④車体にインレットマークが確実についているか確かめながら、ゆっくりシールをはがします。

HOW TO APPLY METAL TRANSFERS

- ①Cut around metal transfer using a sharp modeling knife.
- ②Remove the metal transfer and transparent film from lining, using tweezers.

①Refer to instructions and mask off windows from outside using masking stickers included in kit.

- ②Paint indicated areas with Tamiya paints.
- ③Before paint has completely cured, remove masking stickers.

AUFKLEBER

●Vor dem Lackieren die Fenster mit Abklebeband abdecken.

- ①Die Fenster von außen unter Verwendung der im Bausatz enthaltenen Abklebemasken abdecken.
- ②Die angegebenen Bereiche mit Tamiya-Farben lackieren.

③Ableber vor dem endgültigen Trocknen der Farbe anziehen.

MASQUES

●Utiliser les masques pour protéger les vitres avant de peindre.

- ①Se reporter aux instructions pour cacher les vitres par l'extérieur au moyen des masques fournis.
- ②Peindre les zones indiquées en utilisant les peintures Tamiya.
- ③Enlever les masques avant séchage complet de la peinture.

ent film from lining, using tweezers.

③Place the film and metal transfer into position and rub the metal parts lightly.

④Carefully peel away the transparent film from model and metal transfer, making sure the metal transfer stays on the model.

WIE METALL-STICKER ANGEBRACHT WERDEN

①Schneiden Sie mit einem scharfen Modelliermesser um den Metall-Sticker herum.

②Entfernen Sie mit einer Pinzette den Metall-Sticker und die Transparentfolie von den Kennzeichnungslinien.

③Die Folie und den Metall-Sticker an die entsprechende Stelle plazieren und festrubbeln.

④Schaben Sie die Transparentfolie vorsichtig von dem Modell und dem Metall-Sticker ab und stellen Sie sicher, daß das Metall nicht mit abgezogen wird.

COMMENT APPLIQUER LES TRANSFERTS METAL

①Découper le motif à l'aide d'un couteau de modéliste pointu.

②Retirer le transfert métal et le film transparent du support à l'aide de précelles.

③Placer le film et le transfert métal à l'endroit souhaité puis frotter fermement.

④Enlever délicatement le film transparent en s'assurant que le métal ne se décolle pas du modèle.



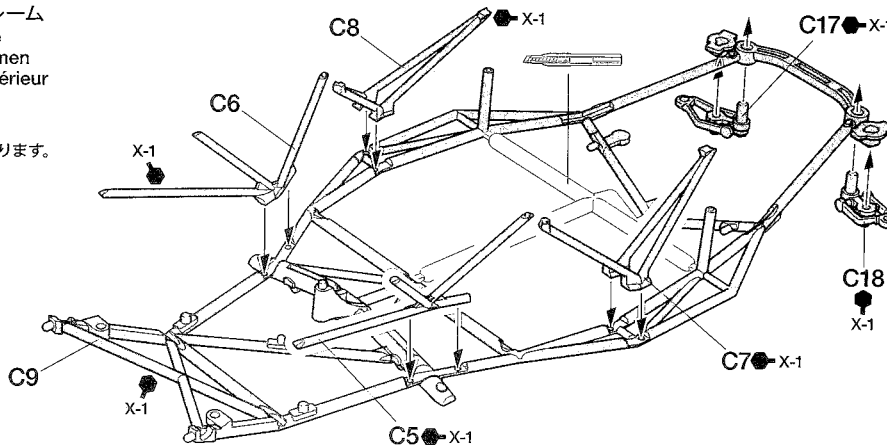
- 実車のボディ色、内装色はオーナーが自由にオーダーすることができました。キットではシルバーのボディ色、赤い内装色で進めていきます。
- The 300SL could be ordered in one of a range of colors. These instructions depict a silver exterior with red interior.
- Der 300SL konnte in verschiedenen Karosseriefarben bestellt werden, diese Anleitung bezieht sich auf ein silbernes Äußeres mit rotem Innenraum.
- La 300SL pouvait être commandée en diverses teintes de carrosserie. Ces instructions se rapportent à une carrosserie argent avec intérieur rouge.

1

アップフレーム
Upper frame
Oberer Rahmen
Châssis supérieur

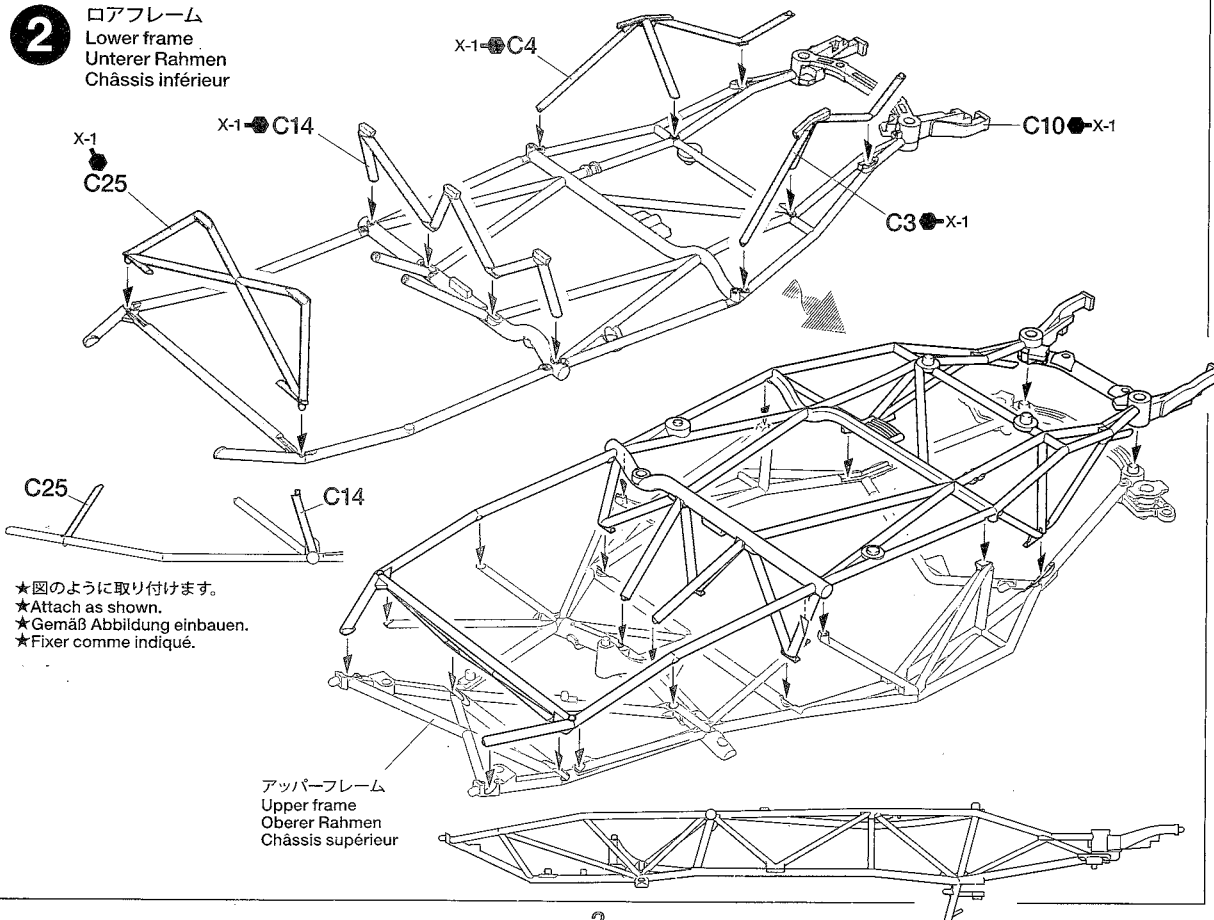


指示の部分を切り取ります。
Cut off.
Wegschneiden.
Découper.



2

ロアフレーム
Lower frame
Unterer Rahmen
Châssis inférieur



- ★図のように取り付けます。
- ★Attach as shown.
- ★Gemäß Abbildung einbauen.
- ★Fixer comme indiqué.

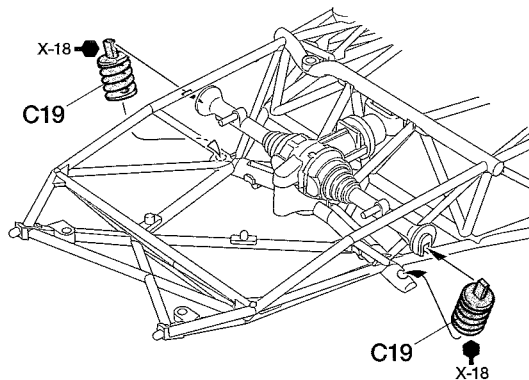
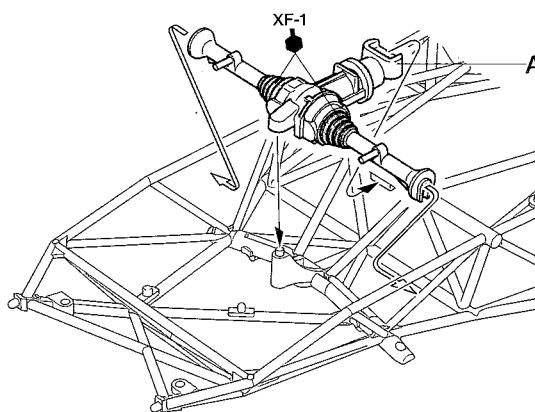
アップフレーム
Upper frame
Oberer Rahmen
Châssis supérieur

3

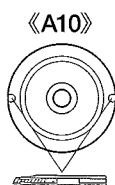
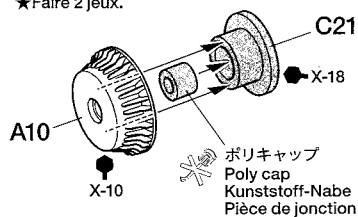
デファレンシャルの取り付け
Attaching differential
Differential-Einbau
Mise en place du differential



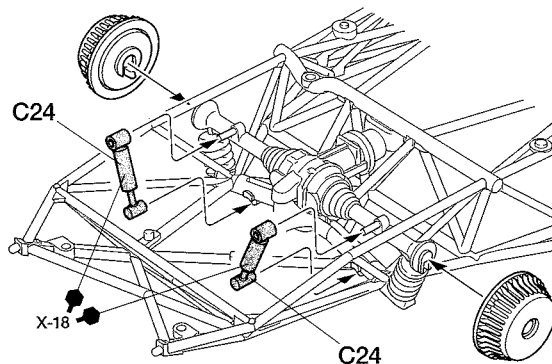
このマークの部品は接着しません。
Do not cement.
Nicht kleben.
Ne pas coller.



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

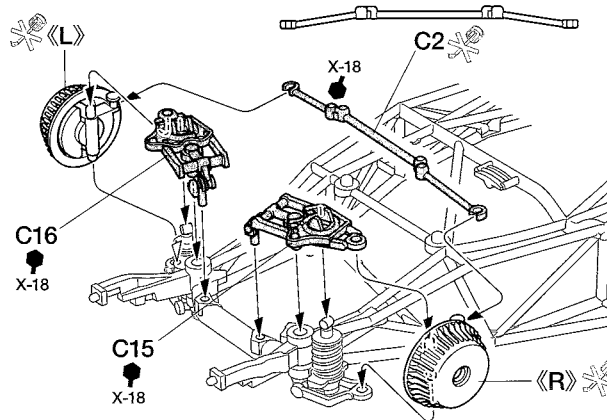
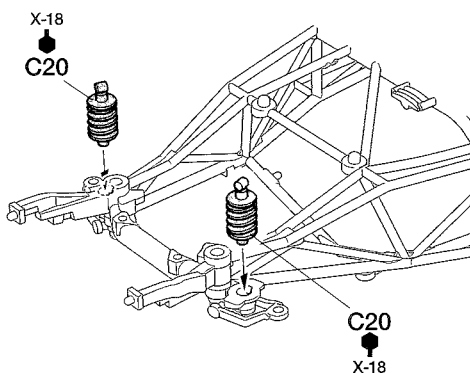
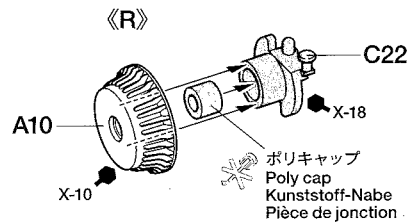
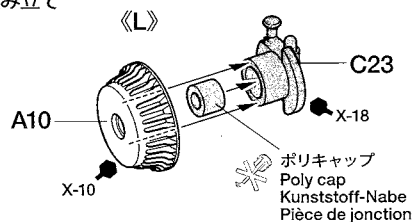
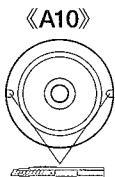


ポリキャップ
Poly cap
Kunststoff-Nabe
Pièce de jonction



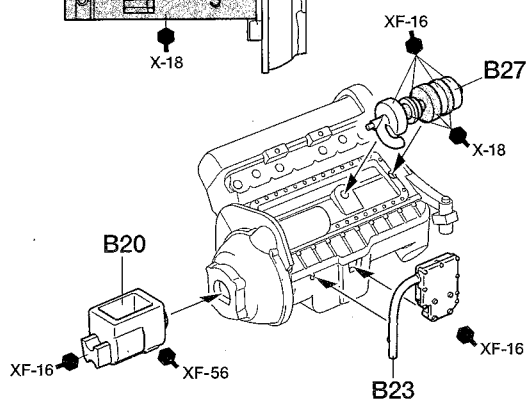
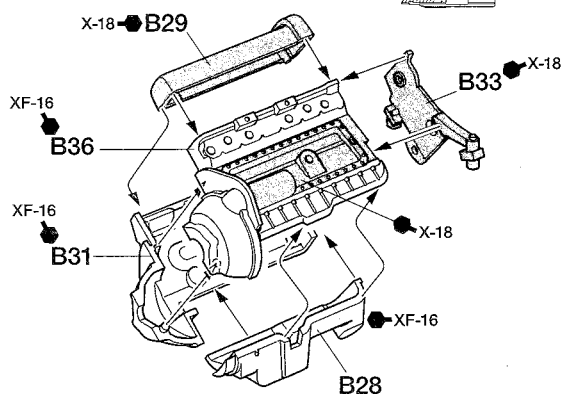
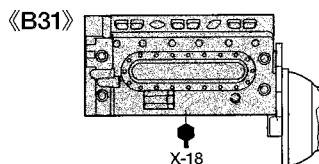
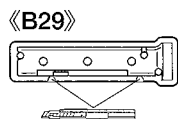
4

フロントアップライトの組み立て
Front uprights
Achsschenkel vorne
Fusées avant



5

エンジンの組み立て 1
Engine 1
Motor 1
Moteur 1



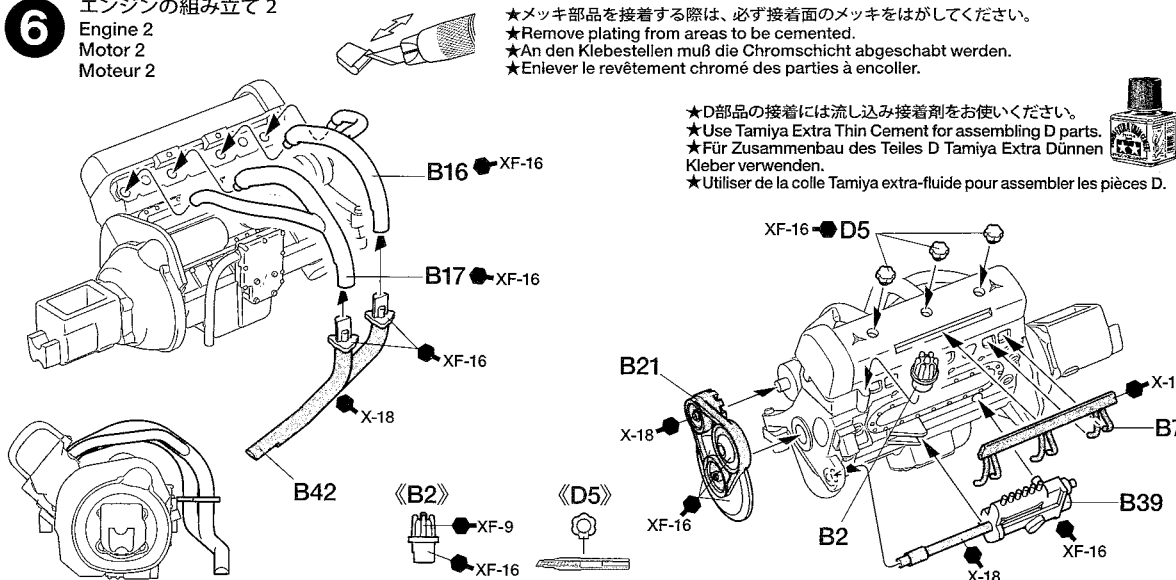
6

エンジンの組み立て 2

Engine 2
Motor 2
Moteur 2

- ★メッキ部品を接着する際は、必ず接着面のメッキをはがしてください。
- ★Remove plating from areas to be cemented.
- ★An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
- ★Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.

- ★D部品の接着には流し込み接着剤をお使いください。
- ★Use Tamiya Extra Thin Cement for assembling D parts.
- ★Für Zusammenbau des Teiles D Tamiya Extra Dünne Kleber verwenden.
- ★Utiliser de la colle Tamiya extra-fluide pour assembler les pièces D.



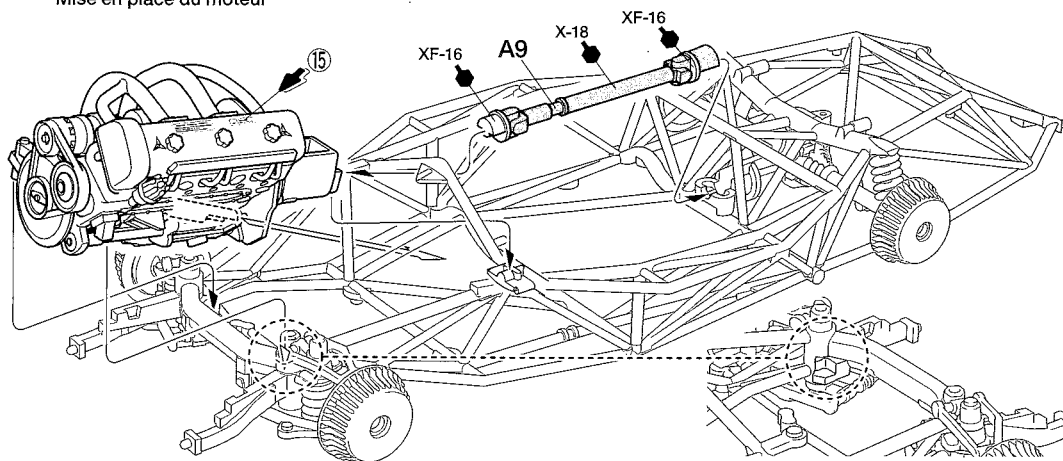
7

エンジンの取り付け

Attaching engine
Motor-Einbau
Mise en place du moteur

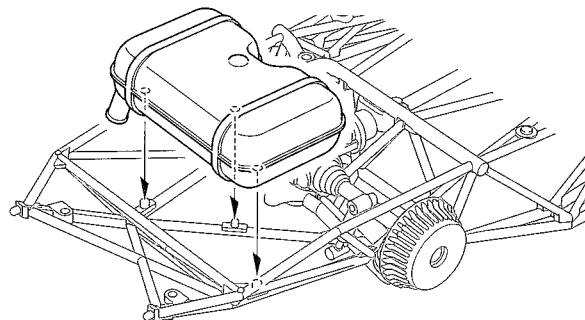
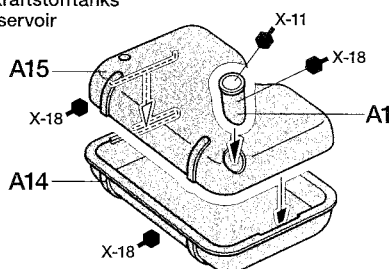


- 指示の番号のスライドマークをはります。
- Number of decal to apply.
- Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
- Numéro de la décalcomanie à utiliser.



《フューエルタンク》

Fuel tank
Des Kraftstofftanks
Du réservoir



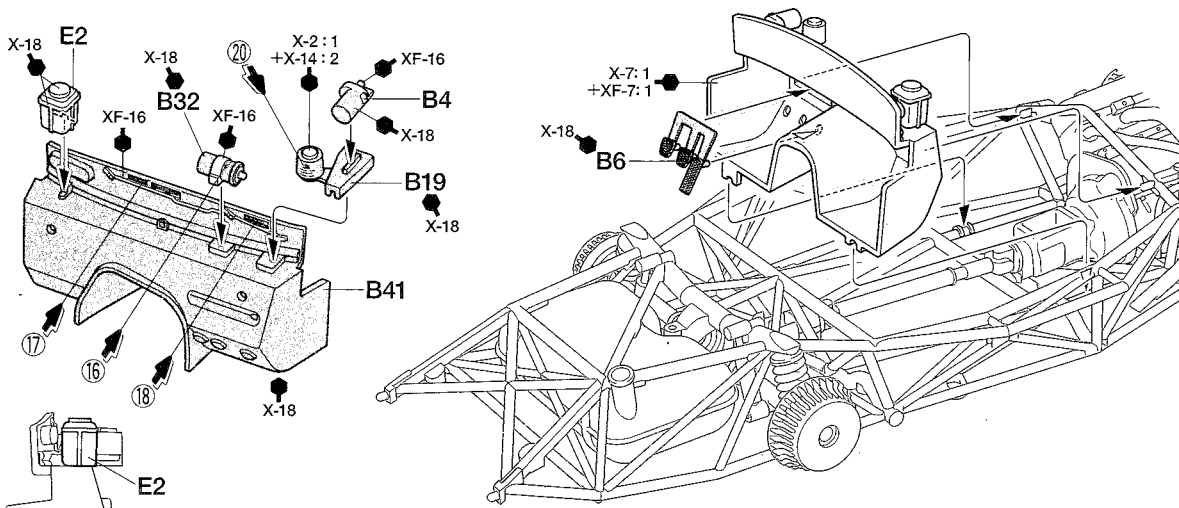
8

バルクヘッド

Bulkhead
Trennwand
Cloison

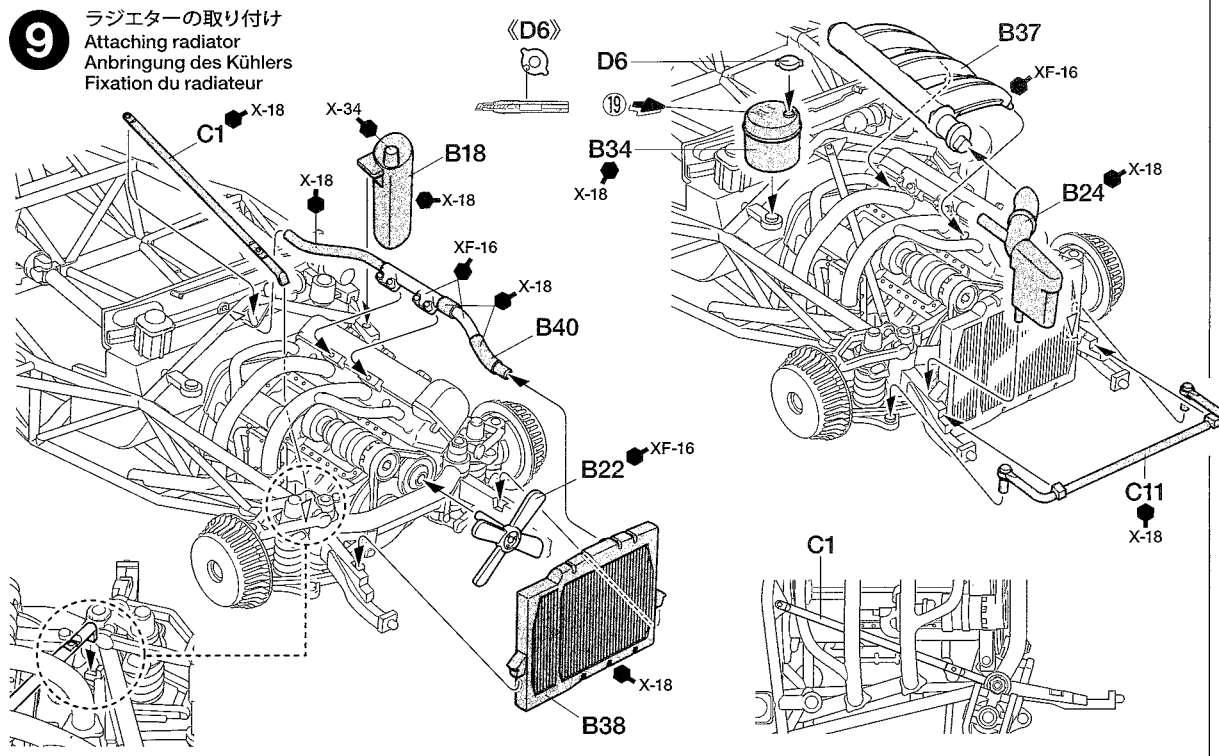
- 混合色について(例)
- X-2:1+X-14:2

- 左記の場合は、各色を1:2の比率で調色します。
- Left instruction shows example paint mixing ratio.
- Die Anleitung auf der linken Seite zeigt ein Beispiel für das Mischungsverhältnis der Farben an.
- Les instructions à gauche montrent un exemple de proportions de mélange.



9

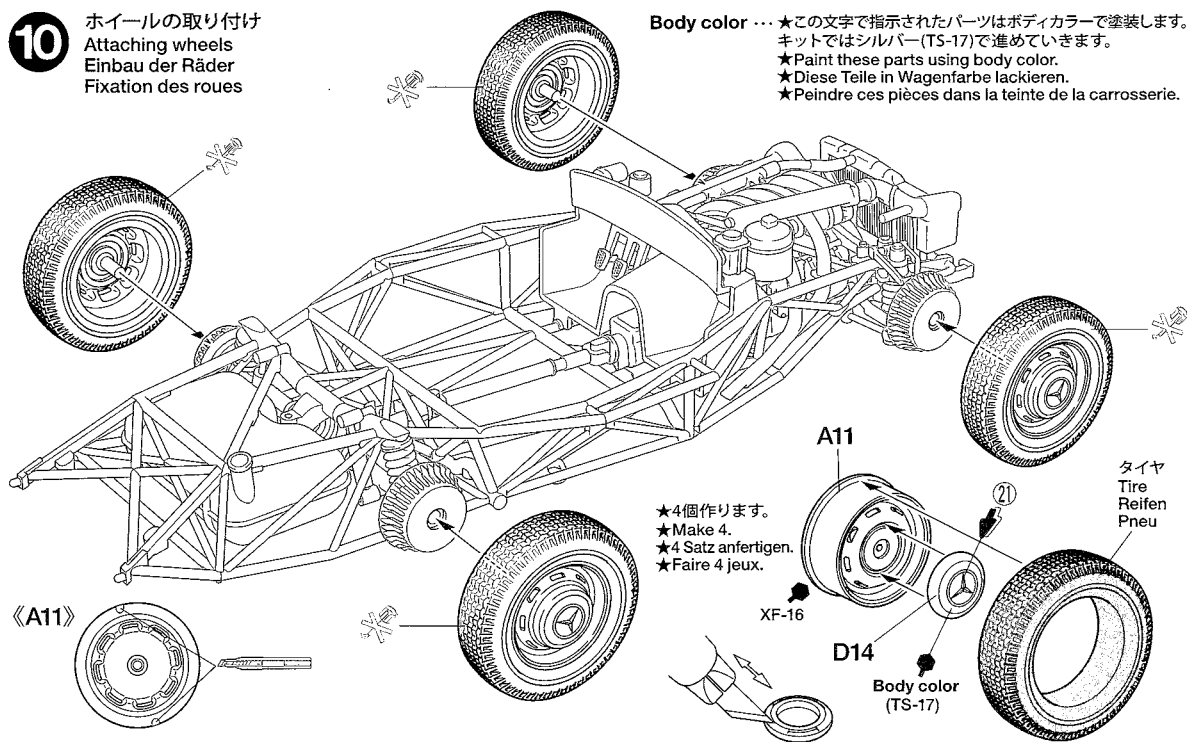
ラジエターの取り付け
Attaching radiator
Anbringung des Kühlers
Fixation du radiateur



10

ホイールの取り付け
Attaching wheels
Einbau der Räder
Fixation des roues

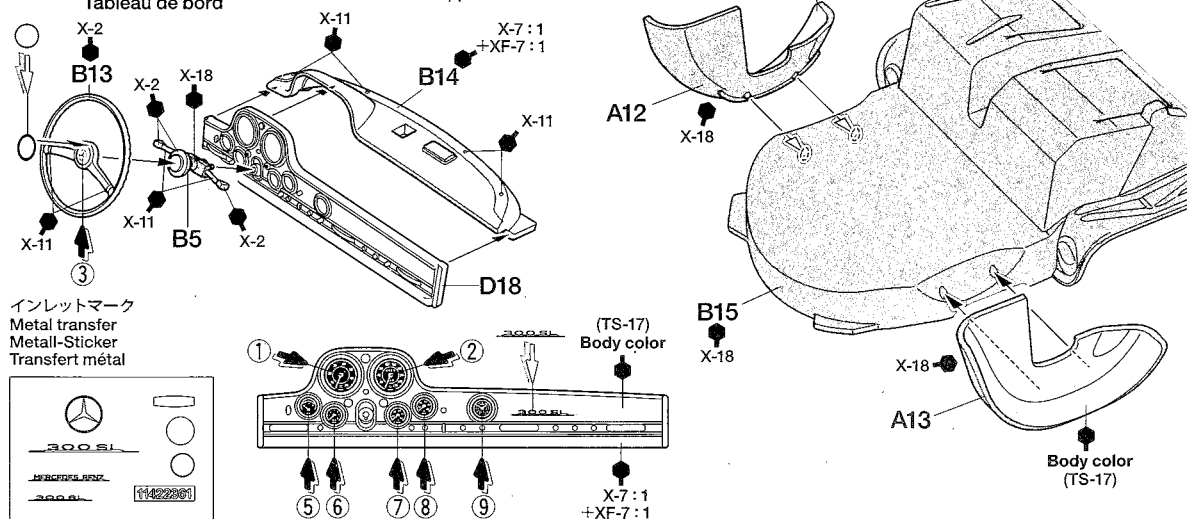
Body color ... ★この文字で指示されたパーツはボディカラーで塗装します。
キットではシルバー(TS-17)で進めていきます。
★Paint these parts using body color.
★Diese Teile in Wagenfarbe lackieren.
★Peindre ces pièces dans la teinte de la carrosserie.



11

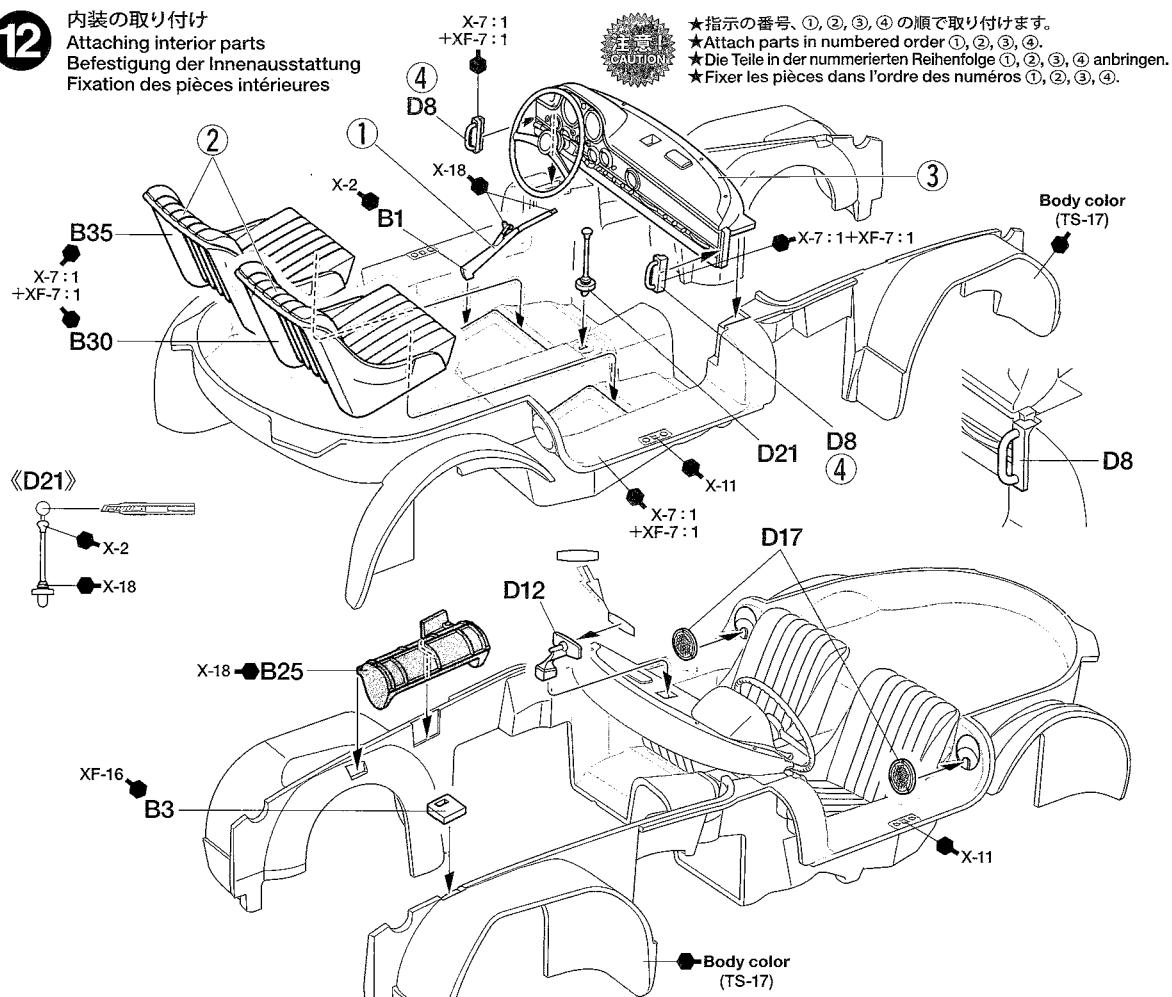
ダッシュボードの組み立て
Dashboard
Armaturenbrett
Tableau de bord

指示のインレットマークをはります。
Apply metal transfer.
Metall-Sticker anbringen.
Apposer le transfert métal.



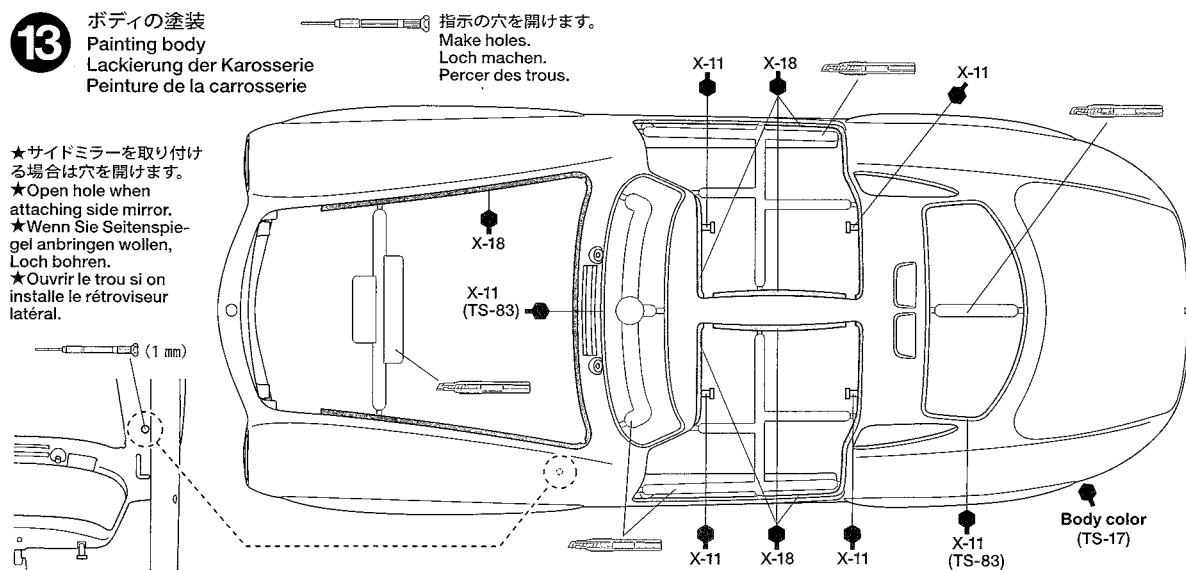
12

内装の取り付け
Attaching interior parts
Befestigung der Innenausstattung
Fixation des pièces intérieures



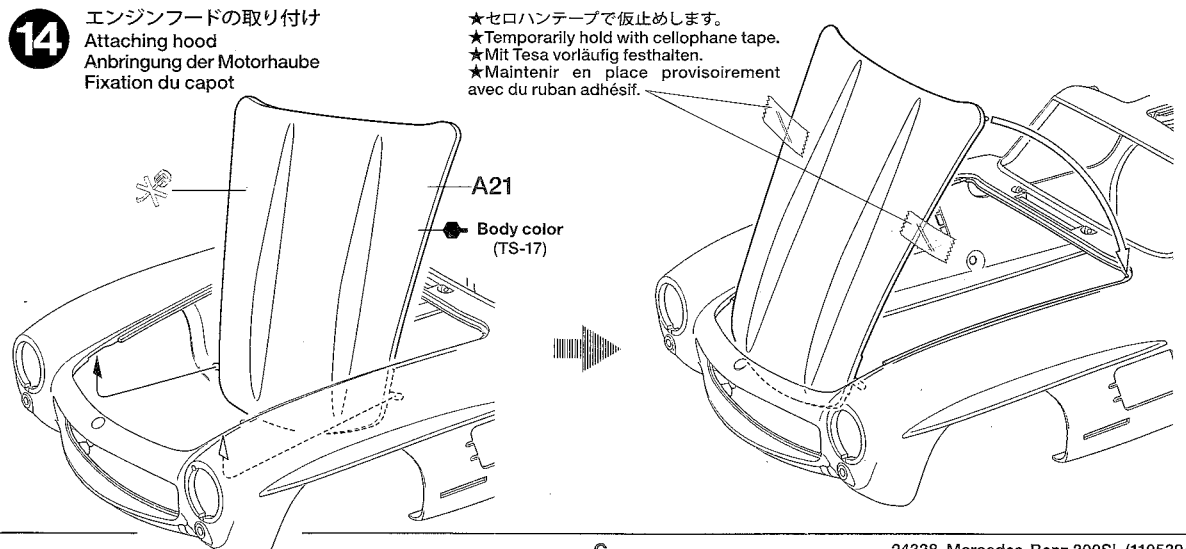
13

ボディの塗装
Painting body
Lackierung der Karosserie
Peinture de la carrosserie



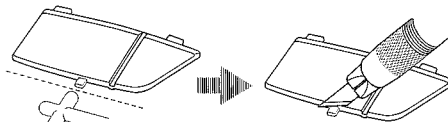
14

エンジンフードの取り付け
Attaching hood
Anbringung der Motorhaube
Fixation du capot





★透明部品は図の位置で切り取り、カッターなどで余分な部分を削り取ります。
 ★Remove runner with clear parts as shown. Carefully remove excess using a modeling knife.
 ★Teil sehr vorsichtig vom Spritzling trennen. Mit einem Modellbaumesser den Rest vorsichtig abschaben.
 ★Dégripper la pièce comme montré. Enlever avec précaution l'excédent avec un couteau de modélisme.



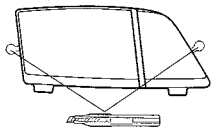
15

ドア内側の組み立て
 Door inside panels
 Tür-Innenverkleidung
 Panneaux de portières

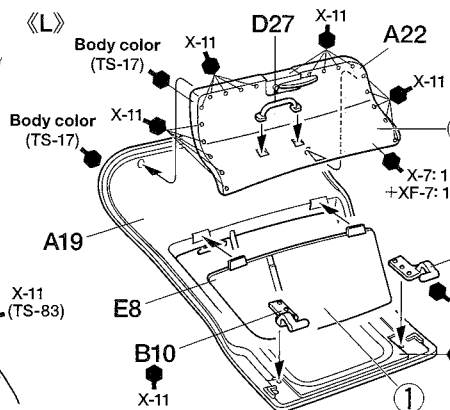


★指示の番号、①、②の順で取り付けます。
 ★Attach parts in numbered order ①, ②.
 ★Die Teile in der nummerierten Reihenfolge ①, ② anbringen.
 ★Fixer les pièces dans l'ordre des numéros ①, ②.

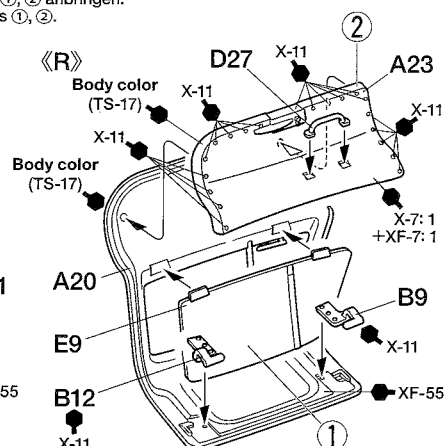
《E8,E9》



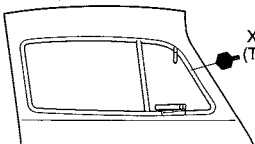
《L》



《R》

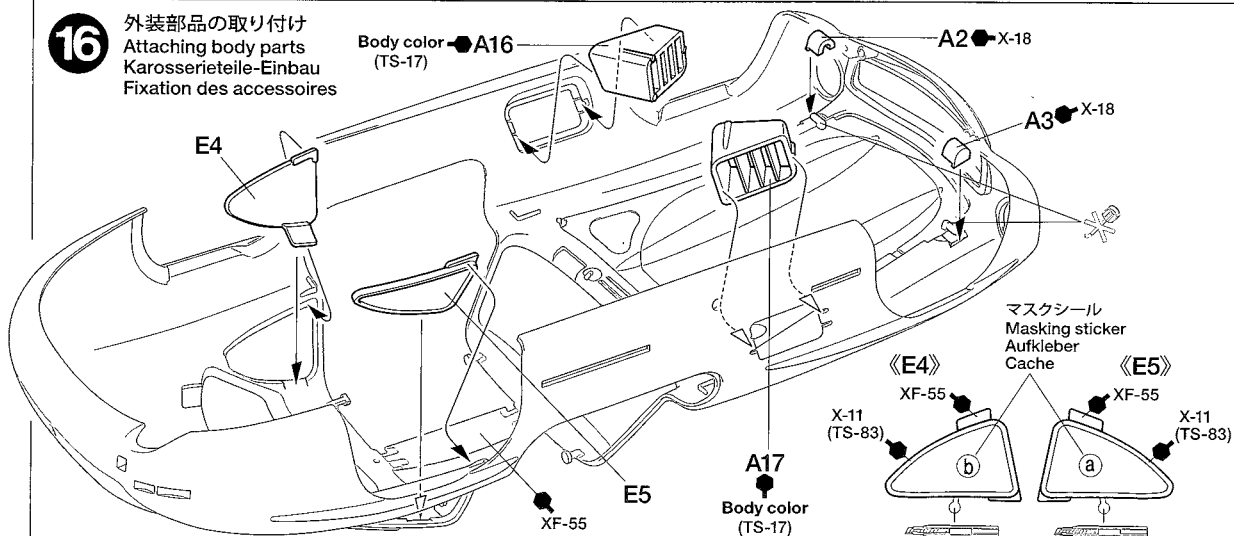


《A19,A20》



16

外装部品の取り付け
 Attaching body parts
 Karosserieteile-Einbau
 Fixation des accessoires



17

ドアの取り付け
 Attaching doors
 Befestigung der Türen
 Installation des portières

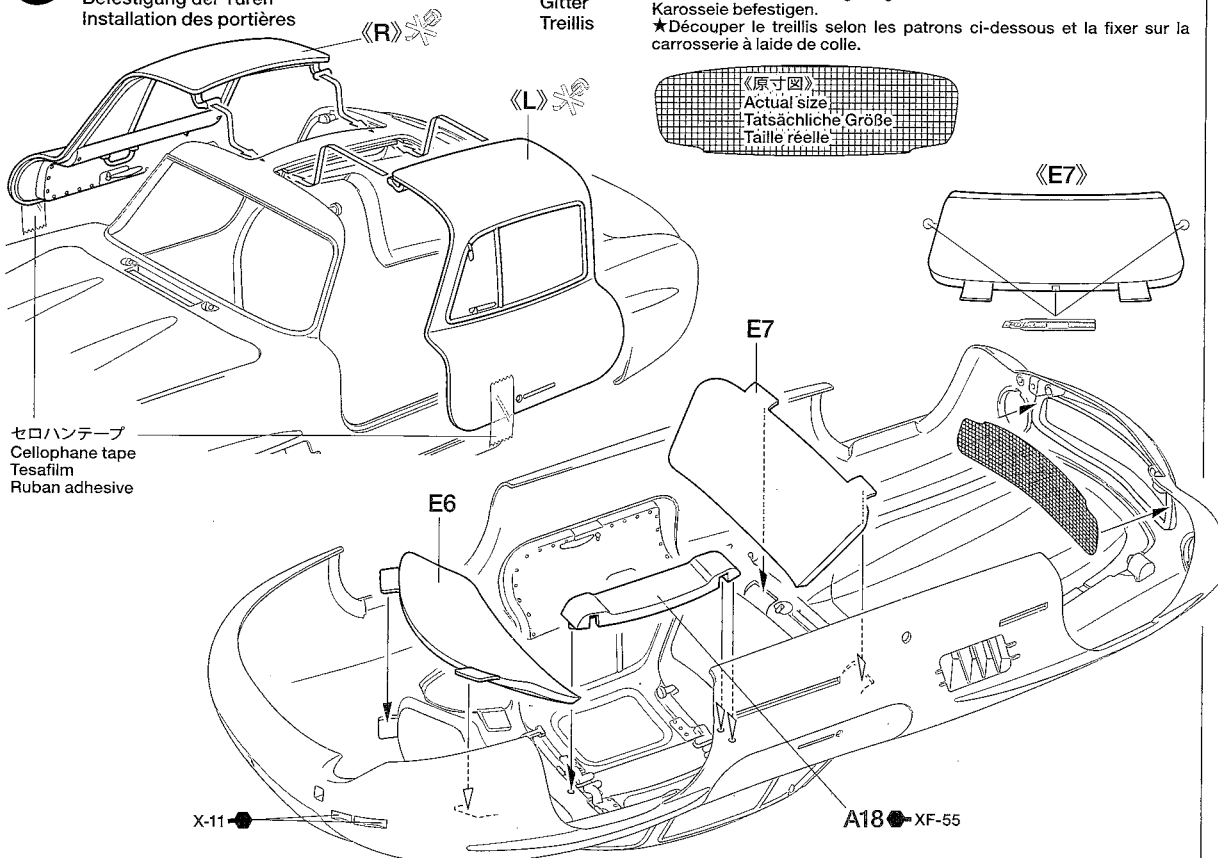
《メッシュ》
 Mesh
 Gitter
 Treillis

★メッシュは原寸図に合わせて切り取り、接着剤で取り付けます
 ★Cut mesh into size/shape shown below and fix to body using cement.
 ★Das Gitter wie unten gezeigt zuschneiden und mit Kleber an der Karosserie befestigen.
 ★Découper le treillis selon les patrons ci-dessous et la fixer sur la carrosserie à l'aide de colle.

《原寸図》
 Actual size
 Tatsächliche Größe
 Taille réelle



セロハンテープ
 Cellophane tape
 Tesafilm
 Ruban adhesive



18

《ヘッドライト》
Headlights
Scheinwerfer
Phare

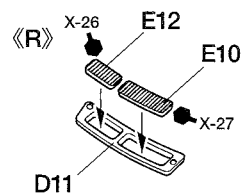
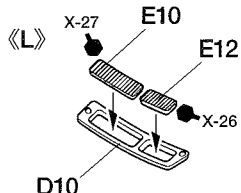
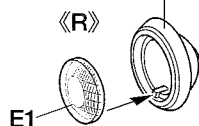
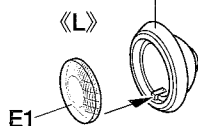
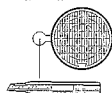
《D16》

《D15》

《テールライト》
Taillights
Rücklicht
Feux arrière

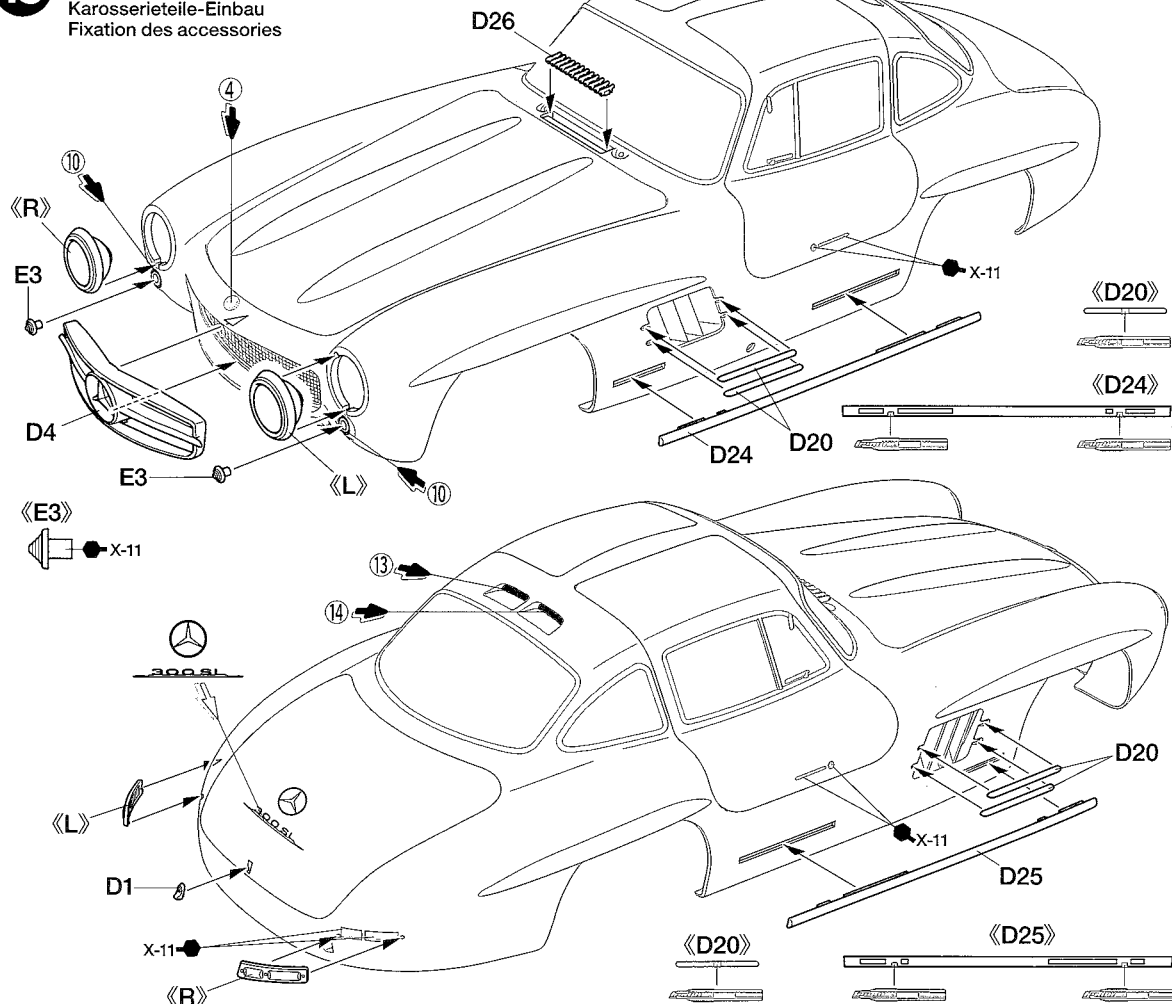
《D10,D11》

《E1》



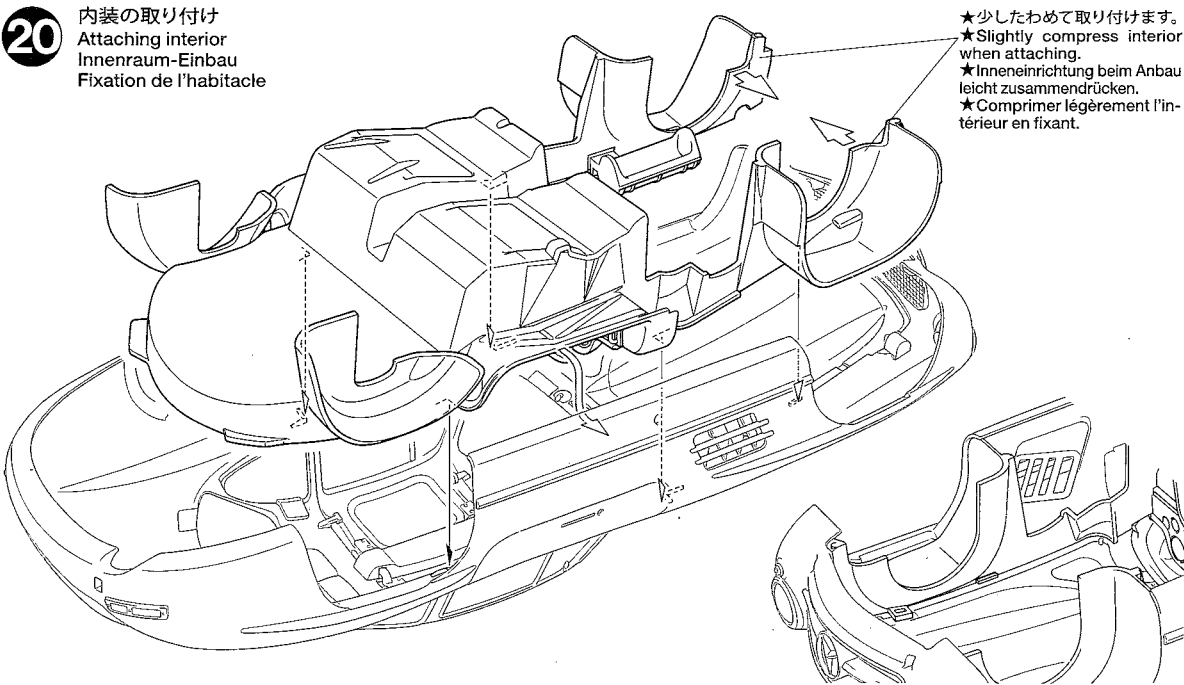
19

ボディ部品の取り付け
Attaching body parts
Karosserieteile-Einbau
Fixation des accessoires



20

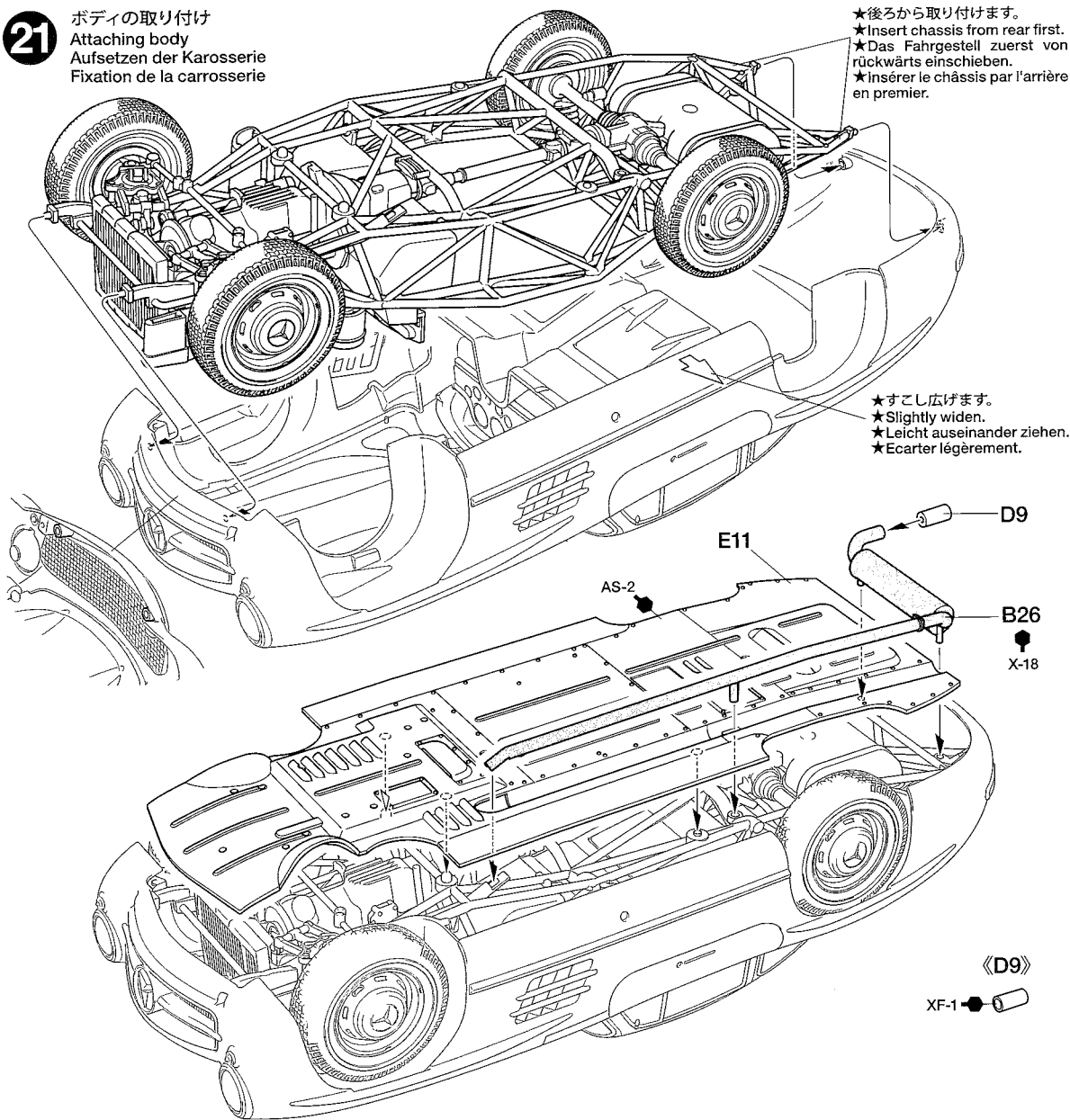
内装の取り付け
Attaching interior
Innenraum-Einbau
Fixation de l'habitacle



★少したわめて取り付けます。
★Slightly compress interior
when attaching.
★Inneneinrichtung beim Anbau
leicht zusammendrücken.
★Comprimer légèrement l'in-
térieur en fixant.

21

ボディの取り付け
Attaching body
Aufsetzen der Karosserie
Fixation de la carrosserie



注意!
NOTICE

★ナンバープレートとバンパーはヨーロッパ仕様とアメリカ仕様の2タイプを選べます。D28-D31はヨーロッパ仕様でも取り付けられた車両がありました。
★Choose between European or U.S. spec license plate and bumper parts before assembling bumpers. Some European spec cars also featured parts D28 - D31.
★Unterscheiden zwischen Nummernschild und Stoßstangenteilen aus Europa oder aus den USA bevor die Frontstoßstange angebaut wird. Einige Fahrzeuge in Europa haben auch die Teile D28-D31.
★Choisir entre des plaques d'immatriculation et pièces de pare-chocs européennes ou U.S. avant d'assembler les pare-chocs. Certaines voitures européennes avaient aussi les pièces D28 - D31.

A 《ヨーロッパ仕様》
European spec
Für Europa
Type européen

B 《アメリカ仕様》
U.S. spec
Für die USA
Type U.S.

《A7,A8》

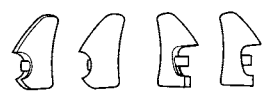
300 SL

《A5,A6》

300SL

《D28,D29》

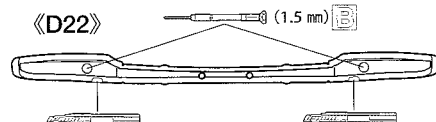
《D30,D31》



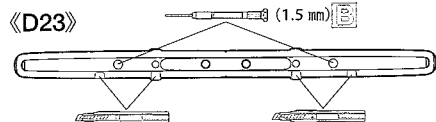
22

バンパーの組み立て
Bumpers
Stoßfänger
Pare-chocs

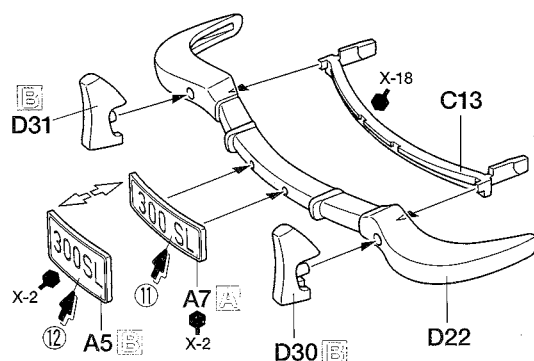
《D22》



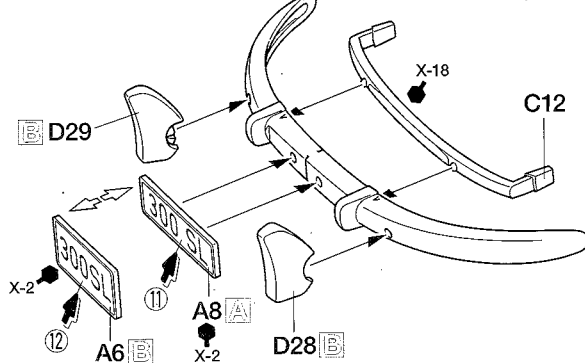
《D23》



《フロントバンパー》
Front bumper
Vorderer Stoßfänger
Pare-chocs avant



《リアバンパー》
Rear bumper
Hinterer Stoßfänger
Pare-chocs arrière



23

バンパーの取り付け
Attaching bumpers
Anbringung der Stoßfänger
Fixation des pare-chocs

《サイドミラー》
Side mirror
Rückspiegel
Rétroviseur

《D13》



D13

D7

《D2》

X-18

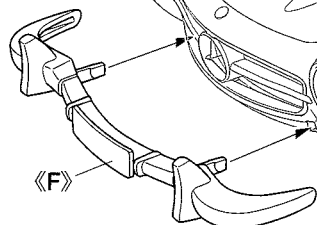
《D3》

X-18

《R》

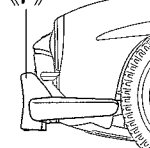
D2

D3

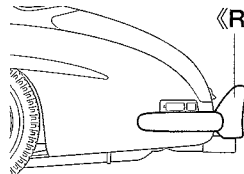


《F》

《F》



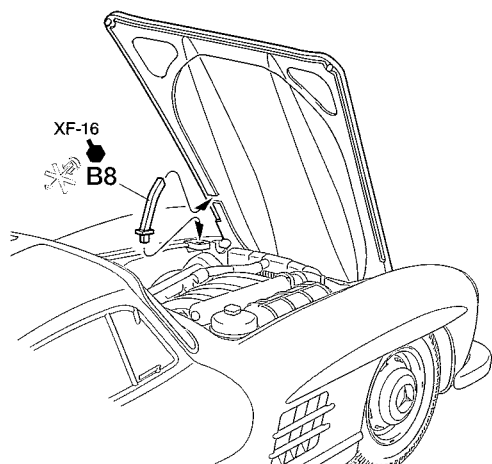
《R》



24

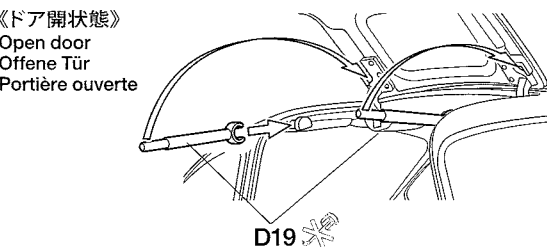
《ボンネット開状態》
Open hood
Offene Motorhaube
Capot ouvert

《ドア開状態》
Open door
Offene Tür
Portière ouverte

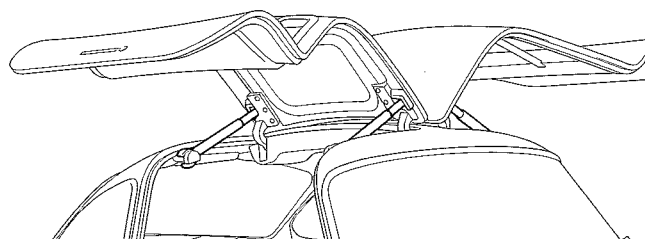


XF-16

B8



D19



★閉状態の時はD19を外しておきます。
★Remove D19 when depicting closed door.
★Bei der Darstellung mit geschlossener Türe D19 entfernen.
★Enlever D19 pour portière fermée.

部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわした方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



①《郵便振替のご利用法》

郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株)タミヤでお振込ください。

②《代金引換のご利用法》

パーツ代金に加えて代引き手数料(324円)をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

③《タミヤカードのご利用法》

タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》

静岡 054-283-0003

東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)

※電話番号をお確かめの上、おかけ間違いのないようお願いいたします。

《カスタマーサービスアドレス》

http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm

TAMIYA

メルセデス・ベンツ 300SL

ITEM 24338

★価格は2015年1月現在のものです。諸事情により変更となる場合があります。
★税込価格の税率は8%となっています。

ボディ	691円 (640円)	19332419
Aパーツ	691円 (640円)	19000753
Bパーツ	799円 (740円)	19000754
Cパーツ	777円 (720円)	19000755
Dパーツ	669円 (620円)	19000756
Eパーツ	604円 (560円)	19000757
タイヤ袋詰(ポリキャップ含む)	496円 (460円)	19402869
ポリキャップ(x4)	129円 (120円)	19442023
メッシュ	183円 (170円)	14611011
マーク	324円 (300円)	11402611
マスキングステッカー	280円 (260円)	11422360
インレットマーク	324円 (300円)	11422361
説明図	345円 (320円)	11053940
解説文	324円 (300円)	11053941

AFTER MARKET SERVICE CARD

When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 24338
19332419	Body
19000753	A Parts
19000754	B Parts
19000755	C Parts
19000756	D Parts
19000757	E Parts
19402869	Tire Bag (Poly Caps Included)
19442023	Poly Cap (x4)
14611011	Mesh
11402611	Decals
11422360	Masking Sticker
11422361	Metal Transfer
11053940	Instructions
11053941	Cover Story Leaflet

1/24
Sports Car

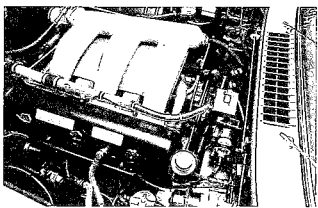
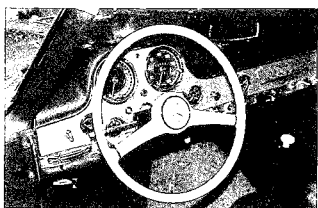
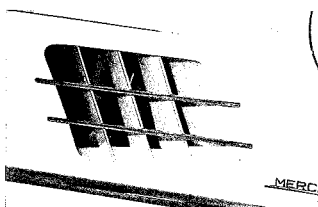
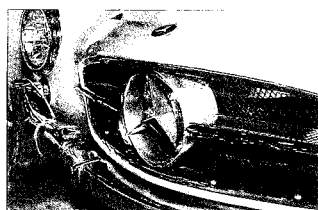
www.tamiya.com

Mercedes-Benz 300SL

メルセデス・ベンツ 300SL



Mercedes-Benz, G, © and the design of the enclosed product are subject to intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by Tamiya, Inc. under license.



総合自動車メーカーとして世界的に知られるダイムラー社、そのブランド名がメルセデス・ベンツです。日本では高級車の代名詞にもとえられますが、1930年代からモータースポーツに参戦し、同じドイツのアウトウニオンとともに1934年から39年まで、ヨーロッパのモータースポーツを席巻したのです。高い技術力をレースシーンでアピールしてきたメルセデス・ベンツ、その長い歴史の中で、1950年代の名車の1台に数えられるのが300SLです。第二次大戦で大きな痛手を負ったメルセデス・ベンツでしたが、1952年にはモータースポーツに復帰。その第1弾としてスポーツカーレース用に開発されたプロトタイプが300SL (W194) です。300SLは、当時最新の技術といえるマルチチューブラースペースフレームを採用。細い鋼管を複雑なトラス状に組み合わせたこのフレームはきわめて軽く高い剛性を誇ります。風洞実験により決定された、丸みを帯びた2シートカーペボディは軽量なアルミ製。そして、ドアはサイドフレームがあるために通常の横開きにはできず、ルーフに2箇所のヒンジが設けられ、上に持ち上がるように開く構造となったのです。左右のドアを開けた姿が、ちょうどカモメが飛んでいるときの翼の形に似ていることから「ガルウイング」というニックネームが付けられました。フロントに搭載されるエンジンは排気量3000ccの直列6気筒。低いボンネットを実現するために45度傾けて搭載され、ソレックスの3連キャブレターを組み合わせ75馬力を発揮しました。300SL(W194)は1952年に参加した5つのスポーツカーレースですばらしい成績を収めました。5月のミッレミリアでは2位を獲得し、以降、5月のベルン、6月のルマン24時間レース、8月のニュルブルクリンク、そして当時世界一過酷な公道レースと呼ばれた11月のカレラ・パナメリカーナ・メヒコでも優勝をさらったのです。この成功を足がかりに、メルセデス・ベンツは次にF1グランプリへの復帰を目指すことになります。そのため、それ以降に300SLを製造する可能性は一端なくなってしまったのです。ところが、パナメリカーナの活躍を知ったアメリカの代理店が、このプロトタイプレーシングカーをスポーツカーに改良して販売することを強力に要請。ついに先の決定が覆り、300SLの市販化が実現し、1954年2月のニューヨーク・オートショーで市販型の300SL (W198) を発表。世界中のセレブたちの注目を集める事になったのです。空気抵抗を減らすためのめめっとしたプロトタイプのフォルムから、ぐっとエレガントな姿に変身したボディは、ドア、ボンネット、トランクリッドがアルミ製で、その他はスチール製に変更。ボンネットはさらに低められ、2つのバルジを装備。フロントフェンダー後部にはエラ状のエアアウトレットを設け、前後のホイールアーチ上にはフィンを装着。内装も豪華な仕上がりとなりました。外観こそ変身したものの、メカニズムはプロトタイプを引き継いだレーシングカーそのもの。特徴的なマルチチューブラースペースフレームもそのまま採用されたため、ドアはガルウイングタイプ。とはいえ、乗降性を少しでも改善するために、ステアリングホイールが手前に倒れて足の出し入れをしやすくする機構や、Aピラーの室内側には小さなグリップが用意されました。プロトタイプと同様に45度傾けて搭載された直列6気筒エンジンは排気量こそ3リッターと同じものの、キャブレターに換えて、ディーゼルエンジンで培った燃料直噴技術を市販ガソリンエンジンとして初採用。215馬力にパワーアップし、最高速度は235km/hを誇りました。公道を走行し、そのままサーキットに持ち込んでレースで好成績を上げることすらできた300SL(W198)は、1955年3月から1957年までに1400台が生産され、そのうち28台はよりレースに適した軽量な総アルミボディを架装していました。半世紀以上が経過した現在でも世界中の自動車ファンの羨望を集め続ける300SLは、数千万円という高価なプライスタグが付けられ取引されているのです。

Mercedes-Benz is a name familiar in all the corners of the globe, the German brand enjoying not only a reputation as a quintessential luxury car manufacturer but also a history steeped in motorsport glory. Successful in 1930s European motorsports, after World War II their racing fortunes were revived, an age of success heralded by their introduction of the 300SL (W194) prototype racing car in 1952. The curves of the 2-seater coupe body were honed through extensive wind tunnel testing, and supported by a state-of-the-art tubular space frame that weaved complex patterns and provided the twin virtues of lightness and rigidity. However, what caught the eye then – and still now – were the iconic “gull wing” doors which opened upwards on hinges on the roof. In fact, this masterful design was not simply a cosmetic concept but rather also a function of necessity as the side frame precluded the use of regular, side-opening doors. Further innovation was found with the 3-liter inline-6 engine, attached at a 45-degree angle in order to allow the realization of the low bonnet. The powerplant was fitted with Solex triple carburetors and furnished the car with an ample 175hp. The 300SL (W194) proved its mettle in the 1952 season, following up a highly creditable 2nd in the Mille Miglia with victories in Bern, the 24 Hours of Le Mans, the Nürburgring and finally the grueling Carrera Panamericana in Mexico. Although such stunning success led Mercedes-Benz to set their sights on the world of Formula One, and took their focus away from the 300SL somewhat, Mercedes-Benz's U.S. distributor lobbied for the 300SL to be released as a production sports car. Acceding to the request, the German maker went to

work on the project, and was able to introduce the 300SL (W198) to an eager public at the February 1954 New York Auto Show. It instantly grabbed the attention of the assembled glitterati, the steel body now sporting a refined, elegant silhouette with aluminum doors, bonnet and trunk lid. In fact, the bonnet had been lowered even further and featured twin bulges. Gill-style air outlets were built into the front fenders and joined by fin-shaped extrusions above the wheel arches. The car featured a fittingly luxurious interior. In contrast to those updates, the basis of the car remained true to the racing prototype, including the innovative tubular space frame and unmistakable gull wing doors. Concessions were made to ease entering the vehicle, with the steering column tilted slightly forwards to provide more leg room and a small grip added to the interior face of the A pillar. The inline-6 engine still boasted a 3-liter capacity and was set at the same 45-degree angle as the prototype, but Mercedes-Benz took the opportunity to apply a new technological twist: the carburetors were scrapped and in a first for production gasoline engine cars, a direct injection system implemented. An enhanced output of 215hp produced an eye-popping top speed of 235km/h and ensured the 300SL (W198) gained a reputation as a road car that was more than capable on the circuit. 1,400 cars were produced between March 1955 and the end of the run in 1957, of which twenty-eight were furnished with an all-aluminum body. The 300SL remains a firm favorite today, with modern day enthusiasts clamoring to get their hands on this classic.

Mercedes Benz ist ein Name der überall auf der Welt bekannt ist. Die deutsche Firma erfreut sich nicht nur einem hohen Ansehen als Hersteller von Luxusfahrzeugen, sondern auch als ruhmreicher Teilnehmer in der Geschichte des Motorsports. Nach den Erfolgen im Motorsport der 30er Jahre lebten die Rennerfolge nach dem zweiten Weltkrieg wieder auf, in einer Zeit des Erfolges welcher in der Vorstellung des 300SL (W194 Prototyp Rennwagens) im Jahr 1952 gipfelte. Die Form der zweisitzigen Coupé Karosserie wurden optimiert in umfangreichen Windkanalversuchen. Sie war montiert auf einem Rohrrahmen mit komplexen Formen, welcher geringes Gewicht und hohe Steifigkeit vereinte. Wie auch immer, was sofort ins Auge fiel, und bis heute auffällt waren die berühmten „Möwenflügeltüren“ die nach Oben geöffnet wurden, mit Schamieren am Dach. Tatsächlich war diese meisterhafte Erfindung nicht nur der Schönheit geschuldet sondern einfach erforderlich, da der Rohrrahmen die Nutzung von normalen Klapptüren verbot. Eine weitere Innovation war der 3l 6-Zylinder Reihennmotor. Dieser war im Winkel von 45° eingebaut, um eine flache Fronthaube zu ermöglichen. Der Motor trug Solex Dreifachvergaser, welche zu einer Leistung von 145hp führten. Der 300SL (W194) bewies seine Reife in der Saison 1952. Einem hochwertigen zweiten Platz bei der Mille Miglia folgten Siege in Bern, bei den 24h von LeMans, auf dem Nürburgring und schlussendlich bei der schauerlichen Carrera Panamericana in Mexico. Trotz dieser beeindruckenden Erfolge bewegte sich das Interesse von Mercedes Benz in die Welt der Formel 1 und verlor den 300SL etwas aus den Augen. Der Mercedes Benz Vertreter in den Vereinigten Staaten kämpfte dafür, das Fahrzeug als Sportwagen zu produzieren. In Antwort auf diese Anforderung machte sich der deutsche Hersteller ans Werk und konnte den 300SL (W198) dem motivierten Publikum auf der New York Auto-show im Februar 1954 vorstellen. Das Fahrzeug erregte sofort Aufsehen der versammelten Haute Volé. Die Stahlkarosserie war etwas

verfeinert, es gab Aluminiumtüren und einen Kofferraum. Die Motorhaube war noch weiter abgesenkt und hatte Doppelscheinwerfer. Vergitterte Luftaustritte waren in den vorderen Kotflügeln und es gab spezielle Kotflügelverbreiterungen über den Rädern. Das Fahrzeug hatte eine maßgeschneiderte, luxuriöse Innenausstattung. Im Gegensatz zu diesen Verbesserungen blieb das Fahrzeug nahe am Rennprototypen mit seinem innovativen Rohrrahmen und seinen unvergleichlichen Flügeltüren. Zugeständnisse wurden gemacht um das Einsteigen ins Fahrzeug zu erleichtern: Die Lenksäule bewegte sich leicht nach Vorne um mehr Beinraum zu bieten und ein kleiner Handgriff wurde an der A-Säule befestigt. Der 6-Zylinder Reihennmotor hatte weiterhin drei Liter Hubraum und war wie beim Prototyp 45° geneigt eingebaut. Mercedes nutzte die Gelegenheit für einen Technologiewechsel: Die Vergaser wurden zum ersten Mal bei einem Benzinmotor in einem Serienfahrzeug durch eine Direkteinspritzung ersetzt. Die erhöhte Leistung von 215 HP ermöglichte eine erstaunliche Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h und stellte sicher, dass der 300SL W198 ein Straßenfahrzeug wurde das mehr als geeignet für die Rennstrecke war. 1400 Fahrzeuge wurden zwischen März 1955 und 1957 gebaut. 28 davon hatten eine Voll-Aluminium Karosserie. Der 300SL bleibt ein Favorit unter den Bordwagen und viele heutige Liebhaber sehnen sich danach ihn in die Hände zu bekommen.

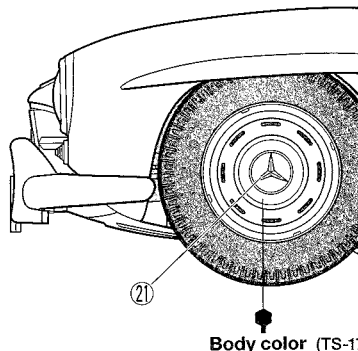
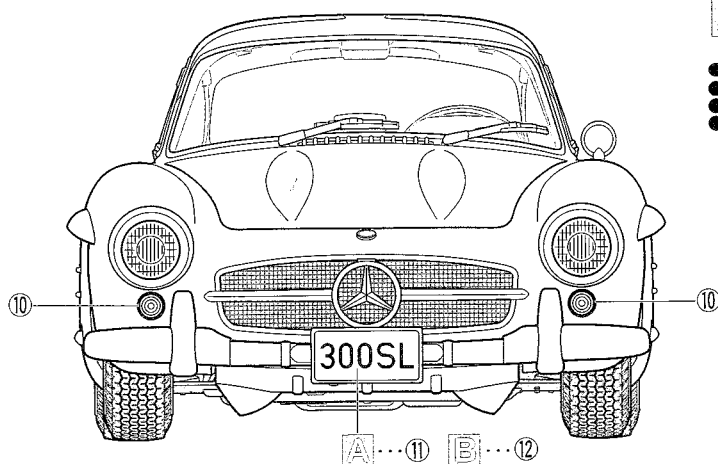


Mercedes-Benz est une marque connue aux quatre coins du monde, grâce la réputation de ses voitures de grand luxe mais aussi par ses nombreux succès en compétition automobile. Après de nombreuses victoires remportées sur les circuits européens pendant les années 1930, Mercedes revint au premier plan sportif après la 2ème Guerre Mondiale avec l'introduction du modèle sport prototype 300SL (W194) en 1952. Les courbes de la carrosserie de ce coupé deux places avaient été affinées en effectuant de nombreux essais en soufflerie. Cette carrosserie était supportée par un treillis tubulaire avant-gardiste qui offrait à la fois robustesse et légèreté. Cependant, ce qui attirait l'œil - alors et encore maintenant, c'étaient ses portières en ailes de mouette qui s'ouvraient vers le haut, articulées sur des charnières situées sur le toit. En fait, cette configuration n'était pas un simple concept esthétique mais une nécessité car le châssis tubulaire prohibait l'utilisation de portières articulées par l'avant et s'ouvrant de côté. Une autre innovation était l'installation du moteur 3 litres 6 cylindres en ligne à un angle de 45 degrés, afin d'abaisser le plus possible la hauteur du capot. Le groupe était équipé de carburateurs triples Solex et développait la puissance énorme pour l'époque de 175cv. La 300SL (W194) fit la démonstration de sa fougue pendant la saison 1952 avec une deuxième place au Mille Miglia et des victoires à Berne, aux 24 Heures du Mans, au Nürburgring et à l'éprouvante Carrera Panamericana au Mexique. Cependant, malgré ces succès retentissants, Mercedes-Benz se tourna vers le monde de la Formule 1 et délaissa quelque peu la 300SL. Son distributeur aux Etats-Unis fit pression sur la marque afin qu'elle décline la 300SL en voiture sportive

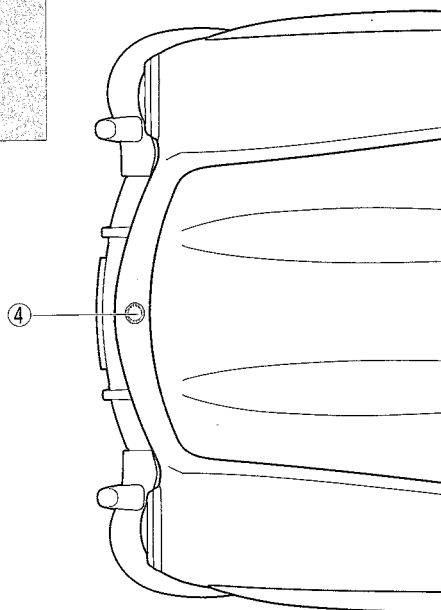
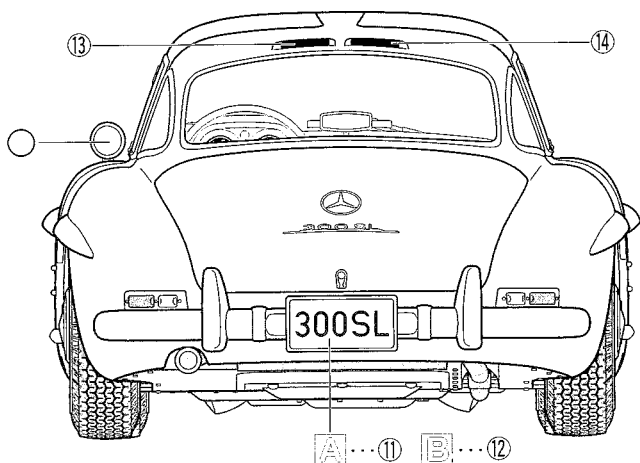
produite en série. Répondant favorablement à cette demande, le constructeur allemand se mit au travail et présenta à un public impatient la 300SL (W198) au Salon Automobile de New York en février 1954. Elle y fit immédiatement sensation ; sa carrosserie en acier avait une silhouette encore plus affinée avec des portières, un capot et un hayon en aluminium. En fait, le capot avait encore été abaissé et il comportait deux renflements. Les ailes avant étaient soulignées par des ouïes d'évacuation d'air et un renflement linéaire au-dessus des passages de roues. L'intérieur était luxueux bien que la voiture reste fidèle à l'esprit du prototype de course dont elle était dérivée, avec sa structure tubulaire innovante et ses portières en ailes de mouette. Des concessions furent faites pour faciliter l'accès à bord, la colonne de direction étant légèrement inclinée vers l'avant pour ménager plus d'espace aux jambes et une petite poignée ajoutée sur la face interne du montant avant. Comme sur le prototype, le moteur 6 cylindres en ligne de 3 litres était monté à 45 degrés, mais Mercedes-Benz saisit l'opportunité d'intégrer une nouvelle innovation technologique : les carburateurs étaient supprimés au profit d'un système d'injection directe, une première sur une voiture à essence produite en série. Cela permit d'en tirer une puissance de 215cv et à la voiture d'atteindre la vitesse phénoménale de 235km/h. La 300SL (W198) acquit la réputation d'une voiture de route capable de briller sur circuit. 1.400 exemplaires furent produits entre mars 1955 et 1957, dont 28 étaient équipés d'une carrosserie entièrement en aluminium. La 300SL demeure une des plus belles réussites de la marque, les passionnés fortunés se démenant encore aujourd'hui pour mettre la main sur une d'entre elles.

A 《ヨーロッパ仕様》 European spec
B 《アメリカ》 U.S. spe

- 指示の番号のスライドマーク/ インレットマークを貼ります。
- Numbers show decal/metal transfer to apply.
- Nummer des Abziehbildes/ Metalltransfers, das anzubringen
- Numéro de la décalcomanie/transfert métal à utiliser.



Mercedes-Benz
300SL



PAINTING

《メルセデス・ベンツ 300SLの塗装》

1957年5月までに1400台が生産されたとされるメルセデス・ベンツ300SLの標準仕様のボディはシルバーグレイメタリック、内装はビニールでチェック柄のシートを装備していました。もちろん、セレブが買い求めた300SLだけに、シルバーの他にもブラック、レッド、アイボリーなど、オーナーの希望に添って仕上げられ、前後バンパーやサイドモールなどはクロームメッキとなっていました。また、室内は豪華な革張りを注文することができ、内装カラーやシート地も自由にオーダーできたと言われます。エンジンやサスペンション、コクピットなど細部の塗装は説明図中に示しましたので、参考にしてください。

Painting the Mercedes-Benz 300SL

Overall Silver-Gray Metallic was the standard body color for the 1,400

Mercedes-Benz 300SL cars manufactured by the end of production in May 1957. Of course, this luxury sports car could be ordered in other colors such as Black, Red, Ivory and more according to the purchaser's desire. Bumpers and side bars were chrome plated. The standard interior featured vinyl surfaces with checked seat covers, although leather surfaces and other seat cover patterns were also available. Painting instructions for details are indicated during assembly.

Bemalung des Mercedes Benz 300SL

Die Standardfarbe der 300SL von Mercedes Benz, die bis Mai 1957 gebaut wurden war Silber-Gräu-Metallic. Natürlich konnte dieser Luxusportwagen auch in anderen Farben wie etwa Rot, Schwarz und Elfenbein bestellt werden, je nach Wunsch des Käufers. Die Stoßstangen und die Seitenleisten waren verchromt. Die Standardinnenausstattung war in Kunstle-

der mit karierten Sitzbezügen. Lederausstattung und andere Bezugstoffe für den Sitz waren erhältlich. Die Bemalungsanleitung für Details wird beim Zusammenbau in der Bauanleitung angegeben.

Décoration de la Mercedes-Benz 300SL

Le Gris-Argent Métallisé était la teinte de carrosserie standard des 1.400 Mercedes-Benz 300SL construites jusqu'à l'arrêt de la production en mai 1957. Bien sûr, cette sportive de luxe pouvait être commandée en d'autres teintes telles Noir, Rouge, Ivoire ou autre en fonction des désirs de l'acheteur. Les pare-chocs et les joncs latéraux étaient chromés. Les aménagements intérieurs standards comportaient des surfaces en vinyle et des housses de sièges en tissu écossais, mais d'autres housses et du cuir étaient également disponibles. Les indications de mise en peinture des détails sont fournies pendant l'assemblage.

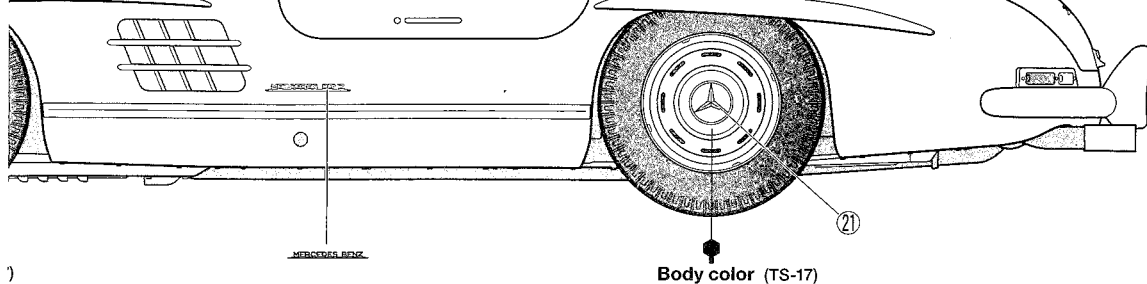
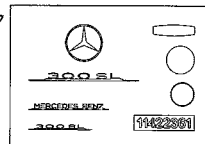
MARKING

仕様》

c

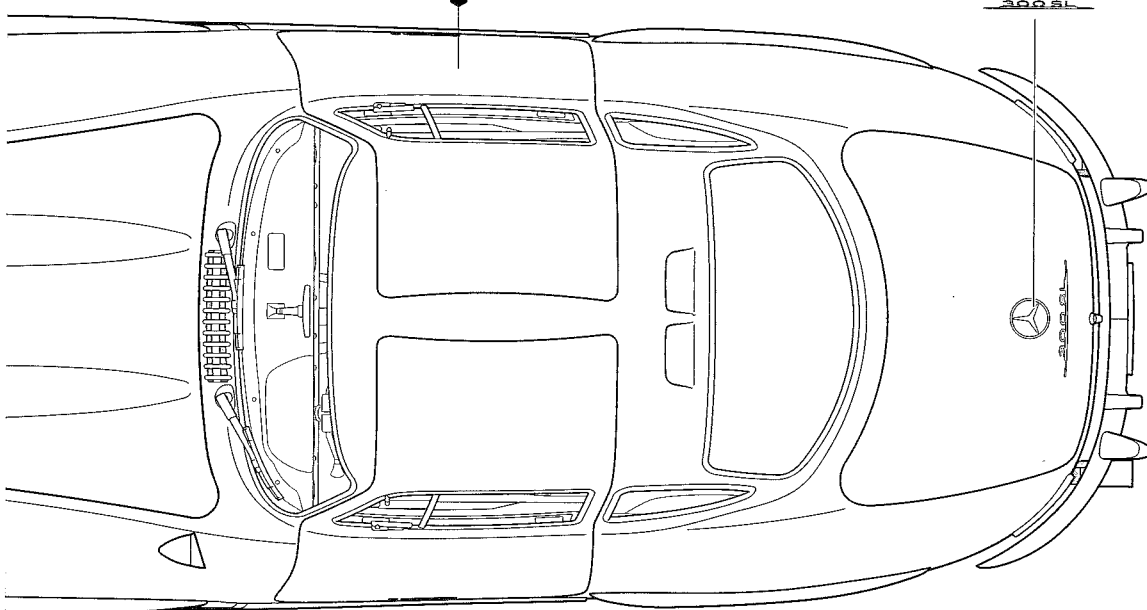
ist.

インレットマーク
Metal transfer
Metall-Sticker
Transfert métal



Body color (TS-17)

Body color (TS-17)



APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.
- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④Move decal into position by wetting

decal with finger.

- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

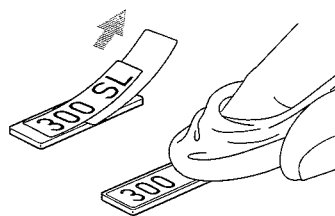
- ①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das Abziehbild naßmachen.
- ⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ①Découpez la décalcomanie de sa feuille.
- ②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.

- ③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.

- ④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.
- ⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.



★★ TAMIYA

BACKGROUND INFORMATION