

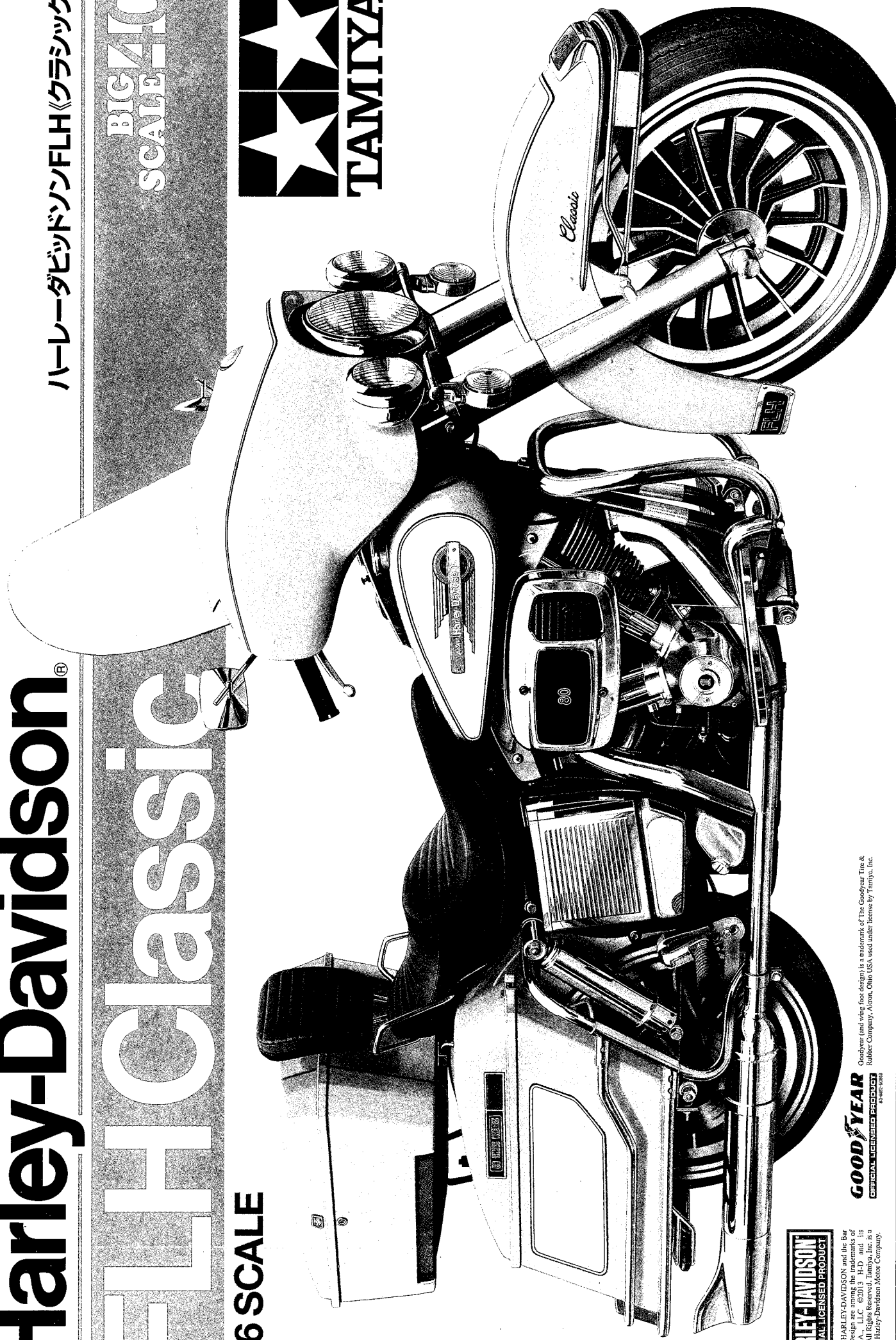
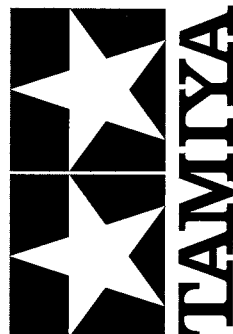
Harley-Davidson®

ハーレー・ダビッドソンFLH《クラシック》

FLH Classic

BIG
SCALE 1/6

1:6 SCALE



HARLEY-DAVIDSON
OFFICIAL LICENSED PRODUCT

HARLEY, HARLEY-DAVIDSON and the Bar
Shield Design are among the trademarks of
Harley-Davidson Motor Company, Inc. in the
U.S. and other countries. Tamiya, Inc. is a
licensee of Harley-Davidson Motor Company.

GOODYEAR
OFFICIAL LICENSED PRODUCT
© 1991 Goodyear

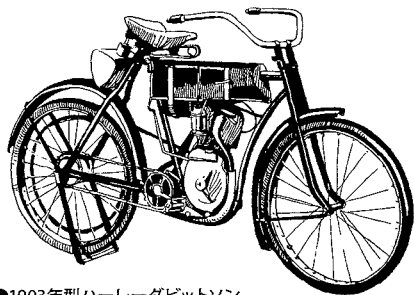
Goodyear (and wing foot design) is a trademark of The Goodyear Tire &
Rubber Company, Akron, Ohio USA used under license by Tamiya, Inc.

Harley-Davidson® FLH Classic

Photo: Harley-Davidson

アメリカのオートバイメーカーとして、その名を世界に轟かせているハーレー・ダビッドソン社。その歴史は古く、1901年、ウィスコンシン州最大の都市、ミルウォーキーに住む二人の若者、ウィリアム・S・ハーレーとアーサー・ダビッドソンが、オートバイの製作を計画したことに始まります。しばらくしてアーサーの兄、ウォルター・ダビッドソンも計画に加わることになるのですが、世界最初のオートバイと言われるダイムラーの二輪車が走行に成功したのは1855年のこと、当然、苦難に満ちた未知への挑戦となったのです。技術的資料はほとんどなく、工具類も不完全、資金も乏しい状態の中、新しいものを創り出すという夢に駆られた3人は情熱的に難関に取り組んでいくのです。後年、船外エンジンの分野で成功するオーレ・エビンルードの協力もあり、約1年後、彼らは夢を実現するのです。それは、キャブレターにトマト缶詰の空缶を使うなど、主要部品のほとんどが手作り、エンジンは排気量406ccの単気筒で出力約3馬力、ベルト駆動方式というものでした。

翌1903年、ダビッドソン兄弟の父親の援助により、間口約3.3m、奥行き約5mというささやかなワークショップがダビッドソン家の裏庭に建てられ、ハーレー・ダビッドソン社の歴史が始まります。この年、3台が生産され、たちまち売り切れたと伝えられています。1904年には工



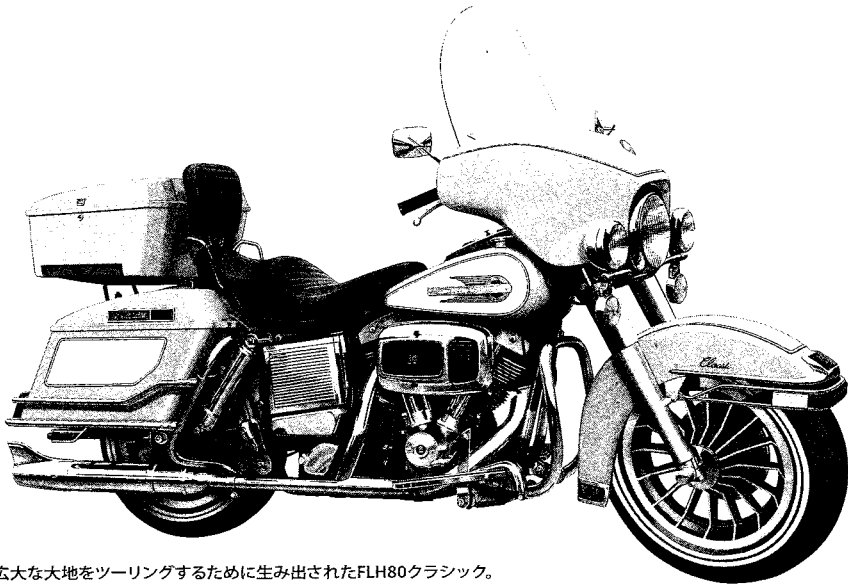
●1903年型ハーレー・ダビッドソン

場は2倍に拡張され、「サイレント・グレー・フェロー」と名づけられたバイクが8台生産されました。1906年にはミルウォーキーの現在の敷地に本格的な工場を建設。1907年にはダビッドソン家の長男、ウィリアムが加わり、会社組織となってハーレー・ダビッドソン・モーター・カンパニーが設立されたのです。

ハーレーの発展

会社を設立した年のハーレーの生産台数は約150台、以後、業績は順調な伸びを見せます。1909年にはハーレーのアイデンティティーともいえる初のV型2気筒エンジン搭載モデル「5-D」を発表。2年の歳月をかけて改良されたこの45度Vツインエンジンは排気量810ccで約7馬力を発揮しました。1911年にはさらに改良されたモデル「7-E」を発表。エンジンはFヘッドと呼ばれるもので排気量は実に1000ccを誇りました。新技術の開発も意欲的に行われ、1912年にはクラッチメカニズム、1914年にはドラムブレーキ、2速ミッションなどを開発。1915年には当時、革命的とまで言われた3速ミッションの開発にも成功し、ハーレーは技術力、品質の高さでも確固とした信頼を得るようになっていくのです。

1920年には、67ヶ国に2000ものディーラーを持つ、世界屈指のオートバイメーカーに成長。Vツインエンジンモデルを主体としたニューモデルを次々に世に送り出します。1922年には、排気量1200ccのVツインエンジン搭載モデル「JD」と「FD」を発表。1926年には経済性の高い単気筒エンジン搭載車も発売。1929年には新しくサイドバルブを採用して出力を高めた「フラットヘッド」と呼ばれる排気量750ccのVツインエンジンを開発。このエンジンは1973年まで、ハーレーの様々な車種に搭載され、最も長期間製造されたエンジンとなるのです。1930年代に入ると高性能タイプの需要が高まり、ハーレーも市場の要求に応じて1936年にVツイン1300ccモデルをラインナップ。さらにその直後、半球

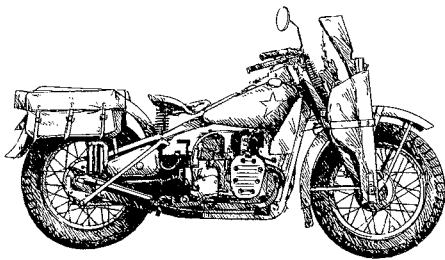


●広大な大地をツーリングするために生み出されたFLH80クラシック。

型燃焼室、ドライサンプ方式など進歩的な設計を持つ排気量1000ccのオーバーヘッドバルブVツイン「ナックルヘッド」を搭載したモデル「EL」を発表、爆発的な人気を集めるのです。

1941年、ハーレーは人気車種となったOHV・Vツインモデル「EL」をベースに、エンジン排気量を1200ccに拡大したモデル「FL」を発表。このモデルが、大戦後のハーレーの代表的な車種となり、その後のエレクトラ・グライド、そしてクラシックへと発展することになるのです。

この間、2度の世界大戦と世界恐慌を経験したハーレーですが、2度の戦後は大きなプラスとなりました。第一次大戦はヨーロッパのオートバイメーカーが軍需品生産への転換を余儀なくされたため、ハーレーは大きな市場を手に入れることになったのです。そしてアメリカの参戦後は軍用オートバイも手がけ、生産量は18000台に急上昇しました。大戦後は、各国で使われた軍用ハーレーが、ハーレーのイメージを高め、



●第二次大戦で活躍した軍用ハーレー。

輸出が急増したのです。第二次大戦では、総力をあげて軍用モデルの生産に取り組み、Vツイン・738ccのエンジンを搭載した軍用型WLAの生産台数は7万台にも達したのです。

第二次大戦後の1948年、「ナックルヘッド」をベースに、アルミ製シリンドラーヘッドと油圧バルブリフターを採用し、クロームメッキされた鍋型のロッカーカバーを持つ「パンヘッド」エンジンを開発。軽量化とともに信頼性をいっそう高めます。また、ハーレーは125ccの2サイクル車、さらにスクーターなども開発し、小排気量車の分野にも進出します。1953年、ライバルメーカーであったインディアンが生産を停止、アメリカ唯一のオートバイメーカーとなったハーレーは、1960年代に入るとイタリアのアルメッキ社を吸収。1200ccのVツインモデルを頂点とするフルレインジ体制を作ります。その後、アメリカで台頭してきた日本製オートバイに対抗するために、1969年から81年までAMF(アメリカン・マシン・アンド・ファンダリー社)と業務提携を結ぶことになったのです。

エレクトラ・グライドからクラシックへ
FLH80クラシックは1979年にデビューした、ハーレー・ダビッドソンのトップモデルです。内

容的には、それまでのハーレーの最高級車だったFLH1200エレクトラ・グライドを基本に各部をグレードアップし、ツーリングカラーで仕上げられたデラックスモデルとも言うべきもので、タンクのエンブレムに、戦前の人気モデル「EL」の「フライング・ホイール」が復活し、多くのファンを喜ばせたのです。FLH80の80は、エンジン排気量80立方インチ(1340cc)を表し、その原形は、1941年に登場したOHV・Vツインモデル74(1200cc)にまでさかのぼり、年ごとに改良が加えられてきたものです。また、車体に関しては、1949年にテレスコピックタイプの油圧フロントフォークを採用し、ハイドラ・グライドのニックネームが付けられます。1958年には油圧作動のリヤブレーキを採用。1959年には油圧式リヤダンパーを採用してニックネームはデュオ・グライドと改められます。1965年、エンジン出力は65馬力となり、電気式セル・スターターを搭載。新しくエレクトラ・グライドのニックネームがつけられたのです。翌年、それまでの「パンヘッド」から、より高性能な「シヨベルヘッド」エンジンに換装。1968年には前後輪に油圧ディスクブレーキを採用するなどの改良が続けられ、エレクトラ・グライドはハーレーのトップモデルとして、また同時に堂々としたスタイルの車体とオートバイとしては世界最大の排気量のエンジンを持つオートバイのキングとして、あこがれを集めたのです。

1978年、ハーレーの創立75周年を記念してエレクトラ・グライドをベースとして、排気量1340ccのVツインエンジンを搭載した限定生産車が作られました。そして翌1979年、この1340ccエンジンを持つ80シリーズが量産車種に加えられ、FLH80がデビュー。キングオブバイクの地位をエレクトラ・グライドから引き継いだのです。FLH80は、基本的に同じデザインを長い期間にわたって熟成した末に生み出されたオートバイであり、メカニズム面では目を見張らせるような新しいものはありません。しかし、それだけに品質は安定し、信頼性は高いものになっているのです。FLH80クラシックは、人車一体となってワインディングロードを駆け巡るためのスポーツマシンではなく、また高馬力にものをいわせて強烈な加速に陶酔するためのマシンでもありません。大型の風防やクッションのよく効いたサドルシート、そして大容量のサイドバッグやツアールームが象徴するように、アメリカの広大な国土、そしてよく整備された道路網を背景として生み出された長距離ツーリングのための二輪のクルーザーなのです。FLH80クラシックは、ハーレーならではの、大排気量Vツインエンジンの心地よい鼓動に身をゆだね、ゆったりとしたライディングを楽しませてくれるオートバイとして、現在でも多くのファンを惹きつけているのです。

The American Harley-Davidson Motor Company is a name familiar to millions around the world, thanks to a long and storied history of manufacturing its own distinctive brand of motorcycles. In 1901 in Milwaukee, Wisconsin, two young men named William S. Harley and Arthur Davidson became interested in designing and making their own motorcycles and were joined by Arthur's older brother Walter in 1903, the same year they sold their first motorcycle. With the help of Ole Evinnrude, who was later successful in the development of outboard engines, the three men achieved their dream of creating an entirely new kind of machine. Their first motorcycle had a belt-driven 406cc engine offering about 3hp and most of the main parts were handmade, including a carburetor said at the time to be as large as a tomato can. In 1903 with the financial help of the Davidson brothers' father, a small workshop in their backyard produced three motorcycles over the coming year.

The History of Harley-Davidson

In 1906 a larger new factory was built in Milwaukee, which remains the site of the company to the present day. In 1907 the Harley-Davidson Motor Company was formed with another Davidson brother, William, joining its ranks and produced 150 vehicles that year. The company was active in its development of new techniques and in 1909 released the 5-D, its first model to feature a V-Twin engine, which took two years of development, produced 7hp and had a displacement of 810cc. It was followed in 1911 by the 7-E with a new F-Head engine which improved that figure to 1000cc. Further improvements included a clutch mechanism in 1912, a drum brake and two-speed transmission in 1914, and in 1915 they succeeded in developing a revolutionary three-speed transmission.

Harley-Davidson motorcycles would come to be nicknamed "silent gray fellows" on account of their quiet engines and predominantly gray coloring, and the V-Twin engine led to such growth that by 1920 the company's motorcycles were sold by as many as 2,000 dealers over 67 countries.

Capitalizing on their new-found renown, the company released the 1200cc V-Twin engine JD and FD models in 1922 and a more economical single-cylinder engine vehicle in 1926. 1929 saw the release of the "Flathead" V-Twin, a 750cc engine that employed side-valves and would continue to be used in various Harley-Davidson vehicles until as late as 1973. However, no sooner had the company released the engine than it began development of a new engine in response to rising demand for high-performance machines in the 1930s. The result was the hugely popular 1000cc "Knucklehead" overhead valve (OHV) V-Twin engine, first sported by the 61

cubic-inch model series of 1936. The "61", as it was called at the time, employed overhead valves (whose distinctively-shaped covers led to the nickname Knucklehead that was coined in later decades), hemispherical combustion chambers and a dry sump oil circulation system. Later releases followed, such as the FL in 1941, which was based on the 61 series and featured a Knucklehead with an enlarged displacement of 1200cc.

After the two World Wars which contributed in no small measure to the development of the company - 70,000 of their 738cc V-Twin engine WLA were produced for military use and raised the company profile in European markets - the company announced the successor to the Knucklehead in 1948. Lightweight and offering increased reliability, the "Panhead" engine's nickname came from the shape of its rocker covers. Furthermore, the company ventured into the lower-displacement markets, manufacturing 125cc 2-stroke motorcycles and scooters. After becoming the only US motorcycle manufacturing company in 1953 when their rival Indian ceased trading, Harley-Davidson further consolidated their position with the purchase of interests in Aermacchi of Italy in the 1960s. From 1969 to 1981, ownership of the company passed to American Machine and Foundry as the company strove to react to increasing imports from Japan.

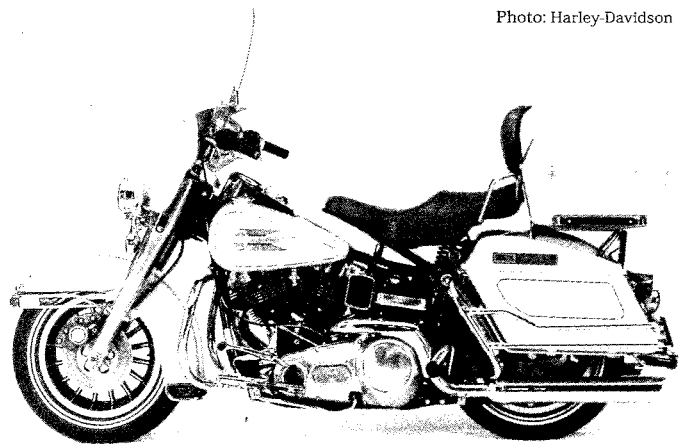
From the Electra Glide to the Classic

The FLH 80 Classic made its debut in 1979 and was based on the FLH 1200 Electra Glide, the "80" in its name representing the engine capacity of 80 cubic inches (1340cc). On its tank was the "flying wheel" mark made popular by the pre-war 61 series. The Classic and Electra Glide models' lineage goes back to the OHV V-Twin engine 74 model (1200cc) introduced in 1941. Improvements were made to the model over a number of years: in 1949 hydraulically-damped telescopic front forks were adopted and the model was given the name "Hydra Glide"; 1958 saw rear hydraulic brakes and the first rear suspension added; and in 1959 hydraulic rear dampers were introduced and the nickname changed

to "Duo Glide." An electric starter was fitted in 1965 and the engine output increased to 65hp. This model was given the name "Electra Glide." The following year, the Panhead engine was replaced by the newer "Shovelhead" variety, and hydraulic disc brakes were fitted to both wheels in 1968. The Electra Glide attracted many fans and was at the time considered the best Harley-Davidson machine ever produced.

In celebration of the 75th anniversary of the establishment of the Harley-Davidson Motor Company in 1978, a limited number of motorcycles based on the Electra Glide with a V-Twin engine of 1340cc were produced. In 1979, the 80 series, equipped with the same 1340cc engine, was put into mass production, and the FLH 80 inherited the position of king of motorcycles from the Electra Glide. While the FLH 80 did not feature any startling new advancements in either composition or mechanism at the time of its release, its classy heritage was parlayed into an extremely stable and reliable vehicle. The FLH 80 Classic is not a high-powered sports machine at home on winding roads, rather a two-wheeled cruising vehicle for long-distance touring which is vastly suited to the enormous distances covered by an established road network in the United States. This is typified by its large windshield, comfortable seat with unique riding position, and large saddlebags and Tour Pak. It's easy to see why the soothing thrum of the FLH 80's large V-Twin engine and comfortable driving style are still loved by riders today.

Photo: Harley-Davidson



Die "American Harley-Davidson Motor Company" ist ein bekannter Name für viele Millionen in der ganzen Welt. Dies verdankt sie einer langen und wechselvollen Geschichte bei der Schaffung einer eigenständigen Marke von Motorrädern. Im Jahre 1901 begannen zwei junge Männer in Milwaukee, Wisconsin namens William S. Harley und Arthur Davidson sich für Motorräder zu interessieren und ihre Eigenen zu bauen. Später folgte ihnen der ältere Bruder von Arthur namens Walter. Mit der Hilfe von Ole Evinnrude, der später erfolgreich in der Entwicklung von Außenbordmotoren war, erfüllten sich die drei ihren Traum eine neue Art von Maschine zu entwickeln. Ihr erstes Motorrad hatte einen 406ccm Motor mit etwa drei HP und hatte einen Riemenantrieb. Die meisten der wesentlichen Teile waren handgemacht inklusive einem Vergaser von dem es heißt er wäre aus einer leeren Tomatenbüchse gefertigt worden. Im Jahr 1903 produzierte ihre kleine Werkstatt mit finanzieller Hilfe des Vaters der Davidson Brüder drei Motorräder im Verlauf des Jahres und 1904 entstanden acht Motorräder in einer vergrößerten Werkstatt.

Die Geschichte von Harley-Davidson

Im Jahr 1906 wurde eine neue Fabrik in Milwaukee gebaut, bis heute der Firmensitz. 1907 wurde die Harley-Davidson Motor Company gegründet und ein weiterer Bruder der Davidsons, William, reihte sich ein. Danach wurden 150 Motorräder in diesem Jahr gebaut. Die Firma war aktiv in der Entwicklung neuer Technologien und brachte die 5-D im Jahr 1909, das erste Modell mit einem V2 Zylinder, welcher zwei Jahre Entwicklung verschlang, aber aus 810ccm 7 HP entwickelte. Diese Maschine wurde im Jahr 1911 durch die 7-E abgelöst welche 1000ccm und einen neuen F-Zylinderkopf hatte. Weitere Verbesserungen waren eine neue Kupplung im Jahr 1912, eine Trommelbremse und im Jahr 1914 ein Zweiganggetriebe. Im Jahr 1915 gelang ihnen die revolutionäre Entwicklung eines Dreiganggetriebes. Harley-Davidson Motorräder wurden "stille graue Kerle" genannt aufgrund ihrer leisen Motoren und der hauptsächlich grauen Farbgebung. Der V-Motor führte zu so großem Wachstum, das im Jahr 1920 die Motorräder der Marke von über 2000 Händlern in 67 Ländern vertrieben wurden.

Die Firma zog Kapital aus ihrem frisch erlangten Ruhm und brachte den 1200 ccm V-Motor in den JD und FD Modellen im Jahr 1922 und einen sparsameren Einzylinder im Jahr 1926. 1929 wurde der „Flathead“ V-Motor vorgestellt, ein 750ccm Motor mit seitlicher Ventilsteuerung welcher in verschiedenen Harley-Davidson Modellen bis 1973 gebaut wurde. Wie auch immer, bereits als die Firma den Motor vorgestellt hatte, begannen sie einen neuen Motor zu entwickeln um den Bedarf für Hochleistungsmotorräder in den 30er Jahren zu decken. Das Ergebnis war der weithin bekannte V2 „Knucklehead“ Motor mit oben liegenden Ventilen, der erstmals in der 61er Modellserie des Jahres 1936 eingesetzt wurde. Der „61“, wie er zu dieser Zeit genannt wurde nutzte oben liegende Ventile (deren Abdeckung zu dem Spitznamen führte, der Jahrzehnte bestand hatte), halbrunde Verbrennungsräume und eine Trockensumpfschmierung. Spätere Modelle folgten, wie zum Beispiel die FL im Jahre 1941, welche auf der 61er Serie basierte und einen „Knucklehead“ Motor mit dem vergrößerten Hubraum von 1200ccm benutzte.

Nach dem zweiten Weltkrieg, der in erheblichen Ausmaß zu der Weiterentwicklung der Firma beitrug - 70 000 der 738ccm V2 Motoren (WLA) wurden für das Militär gebaut und machten die Firma auf dem europäischen Markt bekannt - brachte die Firma den Nachfolger zum „Knucklehead“ im Jahr 1948 heraus. Leichter und mit verbesserter Zuverlässigkeit entstand der „Panhead“. Der Spitzname des Motors kam von der Form seiner Abdeckung für die Stößel Stangen. Darüber hinaus versuchte sich die Firma auf den Märkten, auf denen geringere Hubräume gefragt waren und baute 125ccm Zweitakt-Motorräder und Motorroller. Nachdem die Firma im Jahr 1953 die einzige Motorradfabrik in den Vereinigten Staaten wurde, da ihr Wettbewerber Indian aufgab, verstärkte Harley Davidson in den 60ern seine Position mit dem Kauf von Anteilen der Firma Aermacchi in Italien. Von 1969 bis 1981 ging der Besitz der Firma auf die Firma „America Machine and Foundry“ über, da die Firma versäumt hatte auf die wachsenden Importe aus Japan zu reagieren.

Von der Elektra Glide zu der Classic

Die FLH-80 Classic kam im Jahr 1979 heraus und basierte auf der FLH 1200 Elektra Glide. Die Zahl 80

im Namen wies auf den Hubraum von 80 cubic inches (1340ccm) hin. Auf ihrem Tank war das Zeichen mit dem fliegenden Rad, welches bekannt wurde bei der 61er Serie aus der Vorkriegszeit. Die Classic und die Elektra Glide Modelle basieren auf dem V2 Motor Modell 74 (1200 ccm) mit oben liegenden Ventilen der 1941 vorgestellt wurde. Über einige Jahre wurden Verbesserungen am Modell vorgenommen: Im Jahr 1949 kamen hydraulisch gedämpfte Teleskopgabeln und das Modell erhielt den Spitznamen „Hydraglide“. Im Jahr 1958 kamen die hydraulischen Bremsen und die erste Hinterradaufhängung. Im Jahr 1959 wurden hintere Hydraulikdämpfer eingeführt und der Spitzname änderte sich in „Duo Glide“. Im Jahr 1965 wurde ein elektrischer Starter hinzugefügt und das Modell bekam den Namen „Elektra Glide“. Im darauffolgenden Jahr wurde der „Panhead“ Motor durch den „Shovelhead“ Motor ersetzt und hydraulische Scheibenbremsen an beiden Rädern entstanden 1968. Die Elektra Glide zog viele Fans an und war zu dieser Zeit die beste Harley-Davidson Maschine die jemals produziert wurde.

Bei den Feierlichkeiten zum 75. Geburtstag der Gründung der Harley-Davidson Motor Company im Jahr 1978 wurde eine begrenzte Anzahl an Motorrädern basierend auf der Elektra Glide mit einem V2 Motor und 1340ccm Hubraum gebaut. Im Jahr 1979 kam die 80er Serie mit dem gleichen 1340ccm Motor in die Massenfertigung und die FLH 80 übernahm die Stellung des Königs der Motorräder von der Elektra Glide. Obwohl die FLH80 keinerlei neue Techniken in Mechanik oder Design brachte wurde ihre klassische Form auf ein extrem stabiles und zuverlässiges Fahrzeug übertragen. Die FLH 80 Classic ist keine hochmotorisierte Sportmaschine und nicht auf kurvigen Wegen zu Hause. Sie ist eher ein zweirädriges Langstreckenfahrzeug welches extrem geeignet ist für die langen Distanzen in einem komfortablen Straßennetz der Vereinigten Staaten. Das wird verstärkt durch ihre große Schutzscheibe, eine komfortable und einzigartige Sitzposition und große Satteltaschen und ein „Tour Pak“. So ist es leicht zu erklären warum der satte Sound des großen V-Motors der FLH 80 und der komfortable Fahrstil bis heute von vielen Motorradfahrern geliebt werden.

La société américaine Harley-Davidson Motor est connue de millions de personnes dans le monde grâce à sa longue et riche histoire de constructeur de motocyclettes portant sa marque. En 1901, à Milwaukee, Wisconsin, deux jeunes hommes dénommés William S. Harley et Arthur Davidson s'intéressèrent à la conception et à la fabrication de leurs propres motocyclettes. Ils furent ensuite rejoints par le frère aîné d'Arthur, Walter. Avec l'aide de Ole Evinrude, qui développera avec succès des moteurs hors-bord par la suite, les trois hommes concrétiseront leur rêve en créant un type entièrement nouveau de machine. Leur première motocyclette avait un moteur de 406cm³ avec transmission à courroie développant 3cv. La plupart des pièces principales avaient été réalisées à la main dont un carburateur aussi gros qu'une boîte de tomates en conserve. En 1903, avec l'aide financière du père des frères Davidson, trois motos sortirent d'un petit atelier installé dans une arrière-cour.

L'Histoire de Harley-Davidson

En 1906, une nouvelle usine plus grande fut construite à Milwaukee, qui est encore le siège de la société aujourd'hui. En 1907, la Harley-Davidson Motor Company fut constituée avec un autre frère Davidson, William et 150 machines furent produites au cours de cette année. La compagnie était très active dans la recherche de nouvelles techniques et en 1909, elle sortit la 5-D, son premier modèle bicylindres en V dont le développement avait duré deux ans. Son moteur de 810cm³ développait 7cv. Elle fut suivie en 1911 par la 7-E avec un nouveau moteur F-Head de 1.000cm³. D'autres améliorations suivirent dont un mécanisme d'embrayage en 1912, un frein à tambour, une transmission à deux rapports en 1914 puis l'année suivante fut mise au point une transmission à trois rapports.

Les motos Harley-Davidson étaient surnommées les "silent gray fellows" (les grises silencieuses) du fait de leur moteur peu bruyant et de leur teinte majoritairement grise. Le succès de leur bicyclette en V était tel qu'en 1920, les motos de la firme étaient vendues par 2.000 concessionnaires dans 67 pays. Capitalisant sur sa renommée toute neuve, la

compagnie sortit les modèles JD et FD à moteur V-Twin 1200cm³ en 1922 et un monocylindre plus économique en 1926. En 1929 apparut le moteur V-Twin "Flathead" de 750cm³ à soupapes latérales qui sera monté sur diverses Harley-Davidson jusqu'en 1973. Cependant, juste après la sortie de ce moteur, Harley Davidson lança le développement d'un nouveau moteur pour répondre à la forte demande de motos à hautes performances des années 1930. Il en résulta le très populaire moteur V-Twin "Knucklehead" de 1.000cm³, installé pour la première fois sur la Série 61 cubic-inch EL de 1936. La "61", comme on l'appelait à l'époque, avait des soupapes installées au-dessus des têtes de cylindres, la forme caractéristique de leur carter donnant dans les décennies suivantes son surnom de Knucklehead au moteur. Le Knucklehead avait des chambres de combustion hémisphériques et un système de circulation d'huile dans le bas-moteur. D'autres machines suivirent, telle la FL de 1941 basée sur la Série 61 avec moteur Knucklehead à la cylindrée portée à 1.200cm³.

Après les deux guerres mondiales, qui avaient contribué de manière significative à l'expansion de la société - 70.000 exemplaires de la WLA à moteur V-twin de 738cm³ ayant été produites pour les militaires et introduction de la marque en Europe, Harley-Davidson annonça en 1948 le successeur du Knucklehead. Léger et plus fiable, le moteur "Panhead" tirait son nom de la forme de ses carters de culbuteurs. De plus, la compagnie se lança sur le marché des petites cylindrées, fabricant des motocyclettes deux temps 125cm³ et des scooters. Devenu en 1953 l'unique constructeur américain de motocyclettes, après le retrait de son concurrent Indian, Harley-Davidson renforça encore sa position avec des prises de participation dans la firme italienne Aermacchi à la fin des années 1960. De 1969 à 1981, la société devint la propriété de American Machine and Foundry, alors qu'elle souffrait des importations de motocyclettes japonaises.

De la Electra Glide à la Classic

La FLH 80 Classic présentée en 1979 était basée sur la FLH 1200 Electra Glide, le "80" de sa désignation

faisant référence à la cylindrée de 80 cubic inches (1340cm³). Son réservoir portait la "flying wheel" (roue aillée) rendue populaire par la Série 61 d'avant-guerre. Les racines des modèles Classic et Electra Glide remontent au Modèle 74 V-Twin OHV apparu en 1941. Des améliorations y avaient été apportées au fil des ans : en 1949, adoption d'une fourche avant télescopique à amortissement hydraulique ; en 1958, freins arrière hydrauliques et première suspension arrière ; en 1959, amortisseurs hydrauliques arrière et désignation changée en "Duo Glide". Un démarreur électrique fut installé en 1965 et la puissance du moteur fut portée à 65cv. Ce modèle reçut le nom de "Electra Glide." L'année suivante, le moteur Panhead fut remplacé par le nouveau "Shovelhead" et des freins à disques hydrauliques installés sur les deux roues à partir de 1968. La Electra Glide attira de nombreux fans et elle était considérée à l'époque comme la meilleure Harley Davidson jamais produite.

Pour célébrer le 75^{ème} anniversaire de la Harley-Davidson Motor Company en 1978, un nombre limité de machines basées sur la Electra Glide avec un moteur V-Twin de 1.340cm³ fut produit. En 1979, la série 80, équipée du même moteur de 1.340cm³ entra en production, et la FLH 80 hérita du titre de Reine des Motos de la Electra Glide. Si la FLH 80 n'offrait aucune amélioration ou innovation notables au moment de sa sortie, elle combinait héritage prestigieux, stabilité et fiabilité. La FLH 80 Classic n'est pas une sportive sur-motorisée à l'aise sur les routes sinueuses mais un véhicule de croisière à deux roues parfaitement adapté aux énormes distances à couvrir sur le vaste réseau routier des Etats-Unis. C'est la raison de la présence du grand pare-brise, de la selle confortable avec une position de conduite unique, des deux grands side-cases et du Tour Pak. Pas étonnant que le cognement du gros V-Twin de la FLH 80 et la position de conduite relax soient toujours appréciés par les riders aujourd'hui...

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。

- 工具の使用には十分注意してください。とくにカッターナイフ、ニッパーなど刃物によるケガ、事故には注意してください。
- 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。
- 小さなお子さまのいる場所での作業は避けてください。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。
- 精密モデルのため、とがっている部品があります。思わぬ事故のおそれがありますので、取り扱いおよび完成後の鑑賞の際には十分ご注意ください。

CAUTION ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly.

- 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 paints and/or cement, if used (not included in kit).
- 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.
- This kit contains pointed parts. To avoid personal injury, take care when assembling and handling model after completion.

VORSICHT ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden 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.
- 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.
- Dieser Bausatz enthält spitze Teile. Zur Vermeidung von Verletzungen sollte beim Zusammenbau und bei der Handhabung des Modells nach der Fertigstellung vorsichtig umgegangen werden.

PRECAUTIONS ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage.

- 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).
- 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.
- Ce kit comporte des pièces pointues. Pour éviter les blessures, assembler et manipuler le modèle terminé avec précaution.

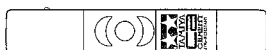
RECOMMENDED TOOLS

●用意する工具 / Tools recommended / Benötigtes Werkzeug / Outillage nécessaire

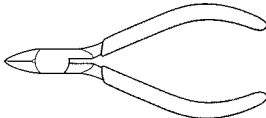
接着剤 (プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle



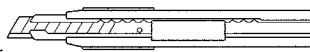
瞬間接着剤
Instant cement
Sekundenkleber
Colle rapide



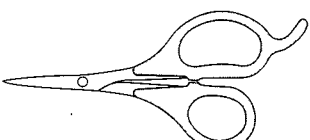
ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante



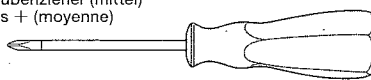
ナイフ
Modeling knife
Modellermesser
Couteau de modéliste



デカールバサミ
Scissors
Schere
Ciseaux



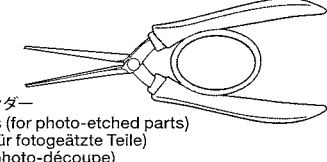
+ドライバ (M)
+ Screwdriver (medium)
+ Schraubenzieher (mittel)
Tournevis + (moyenne)



ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes



エッチングペンダー
Bending pliers (for photo-etched parts)
Biegezange (für fotogestätzte Teile)
Pincettes (pour photo-découpe)



★この他に金属ヤスリや紙ヤスリ、ウエス、セロファンテープ、マスキングテープなどがあると便利です。
★A file, abrasive paper, soft cloth and cellophane tape will also assist in construction.
★Feile, Schleifpapiere, weiches Tuch und Tesafilm sind beim Bau sehr hilfreich.
★Une lime, du papier abrasif, un chiffon doux et du ruban adhésif seront également utiles durant le montage.

PAINTING

《塗装する前に》

各部品の塗装する面のゴミやほこり、油などを柔らかい布で拭き取ってください。中性洗剤で1度洗っておくのもよいでしょう。接着剤のはみ出しやキズはカッターナイフや目の細かな紙ヤスリで修正します。パーティングライン（部品にのこる成型工程上の合わせ目）もヤスリをかける修正します。

《塗料の種類》

塗装にはプラモデル用塗料を使用してください。プラモデル用塗料にはラッカー系、アクリル系、エナメル



●ラッカー系塗料



●アクリル系塗料

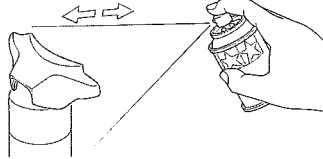


●エナメル系塗料

系の3種類があります。基本的にはラッカー系塗料などでボディなど大きな部分を塗り、アクリル系、エナメル系塗料で細部を塗装します。そして最後のウエザリングやスミ入れなどの仕上げ塗装はエナメル塗料を使用します。この順序をまちがえるとラッカー系塗料がアクリル、エナメル系塗料を侵しますので気をつけてください。

《タミヤスプレーでの塗装》

雨の降っていない日中、風の無い日陰で新聞紙を敷いてホコリが立たないようにしてから塗装します。ま



ず、塗装する物を空きカンなどに固定し、20cmくらいはなして塗料を吹きつけます。スプレーの缶をすばやく同じ方向に動かしてシュッシュと吹きつけるようにしてください。塗装する物よりひと回り大きな物に

吹きつけるように塗装するのがコツです。吹きつけたあとは日陰でホコリがつかないように注意して十分に乾かします。

★スプレー塗料は缶に印刷された注意をよく読んで正しく使用してください。

《マスキングのしかた》

塗らない部分の端からマスキングテープを貼っていきます。余分なマスキングテープはデザインナイフなどできれいに切りとります。その後、残ったマスキングテープをよく押さえ部品に密着させてから塗装します。テープをはがすときは塗料が完全に乾く前にていねいにはがしてください。

《下塗り塗装について》

成形色の濃い部品に淡い色の塗料を直接塗る時は本塗装の前に下塗りとしてスーパーサーフェイサーや、タミヤスプレーのフラットホワイトなどを吹きつけておくとういでしょう。ただし、本塗装は下塗り塗装が完全に乾いたあとで行ってください。

《金属部品の塗装について》

金属部品の塗装するときはかならず塗装前にメタルプライマーを吹き付けてください。塗料のはがれを防ぎます。

PRIOR TO PAINTING

Remove all dust and oil from parts prior to painting. If necessary, wash with detergent, rinse off thoroughly and allow to air dry. Remove excess cement, fill in and clean up joints and seam lines. Smooth surface using a modeling knife and fine abrasive papers.

PLASTIC PAINTS

Standard plastic model paints, like enamels, acrylics, and lacquers can be used in painting injection molded models. Lacquer spray is recommended for large areas and acrylic for small details. Use of enamel paints is recommended for black-wash and drybrushing, so as not to damage the base coat.

SPRAY PAINTING

For finishing large areas, the use of spray paints or

an airbrush will provide an even finish. It is recommended to work on a clear day with little humidity. Spray paint outdoors in a shady windless area, if possible. Use a cardboard box, newspapers, etc. to keep from painting other areas. Spray can or airbrush painting should be done in one direction only, and at a distance of about 20cm from the object. Always give a light coat to the entire surface and allow to dry, then repeat this procedure two or three times for a perfect finish.

★When using spray or airbrush, carefully read and follow the instructions provided. Never paint near open flames or any other heat sources.

UNDERCOATING

When attempting to paint light color on darker color plastic: first apply surface primer or white

paint, then paint color. When applying overcoat, make sure the undercoat has completely cured.

PREPARING DIE-CAST METAL PARTS

1: Remove any excess metal with a file, being careful to avoid damaging the parts. Open any clogged screw holes using a pin vise if necessary. 2: Polish the metal surface using fine abrasives (#1000) and prepare for painting using Tamiya metal primer.

MASKING

When painting a curved or irregular border line, roughly mask off the border area first. Then trace the line with a pencil, and cut along this line using a knife and remove the excess tape. Be careful not to cut into the plastic surface. Press down the tape edges firmly with your finger before painting.

VOR DER BEMALUNG

Vor der Bemalung alle Staub- und Ölreste entfernen. Mit Spülmittel abwaschen, wenn nötig, gründlich spülen und an der Luft trocknen lassen. Überflüssigen Klebstoff entfernen, Modell absapiteln und Fugen verschließen. Oberflächen mit Modellermesser bearbeiten, absapiteln und schmirgeln.

PLASTIK-FARBEN

Normale Farben für Plastik-Modelle, wie Emaillacke, Acrylfarben und sonstige Lacke sind zur Lackierung von Spritzguß-Modellen geeignet. Für große Flächen ist Lack spray, für kleine Details sind Acrylfarben zu empfehlen. Die Verwendung von Emailacken empfiehlt sich für Nachdunkelungen und Trockenmaltechnik, da hierbei der Untergrund nicht beschädigt wird.

SPRÜH- & AIRBRUSH-BEMALUNG

Bei der Bemalung von großen Flächen erreicht man mit Sprüh- oder Airbrush-Farben eine glatte Oberfläche. Es wird empfohlen, an einem klaren

Tag mit geringer Luftfeuchtigkeit zu arbeiten. Sprüh-Farben, wenn möglich, draußen an einem schattigen und windstillen Platz verarbeiten. Karton, Zeitungen usw. verwenden, um nicht versehentlich andere Flächen mit einzufärben. Die Bemalung mit Sprühdosen oder Airbrush sollte nur in einer Richtung erfolgen und in ca. 20cm Entfernung von dem Modell. Sprühen Sie auf die gesamte Oberfläche immer eine dünne Schicht und lassen Sie sie trocknen, dann wiederholen Sie diese Prozedur zwei bis dreimal für ein perfektes Finish.

★Bei Verwendung von Sprüh-farben oder Airbrush die beigefügte Bedienungsanleitung sorgfältig lesen.

GRUNDIERUNG

Falls helle Farben auf dunkleres Plastik aufgebracht werden sollen: zu erst eine Oberflächen-grundierung oder weiße Farbe auftragen.

VORBEREITUNG DER DRUCKGUSSTÜCKE

1: Entfernen Sie überstehende Metallstücke mit einer Feile, aber achten Sie darauf, die Teile

nicht zu beschädigen. Öffnen Sie alle verstopften Schraubenlöcher, wenn notwendig mit einem Schraubstock.

2: Polieren Sie die Tamiya Metall-Grundierung mit einem feinen Schmirgelpapier (#1000) und bereiten Sie sie mit einer Grundierung für die Bemalung vor.

ANKLEBEN

Wenn eine Rundung oder unregelmäßige Linie zu bemalen ist, kleben Sie die Grenzlinie zuerst grob ab. Dann mit einem Stift an der Linie entlang fahren und mit einem Modellermesser an dieser Linie entlang schneiden und das überflüssige Klebeband entfernen. Achten Sie darauf, nicht in die Plastik-Oberfläche einzuschneiden. Drücken Sie die Ecken des Klebebandes vor der Bemalung mit dem Finger fest an.

Wenn Sie Klebeband auf eine bereits bemalte Oberfläche anbringen möchten, zuerst vergewissern, ob die Farbe vollständig trocken ist.

PREPARATION

Enlever la poussière et la graisse de toutes les pièces devant être peintes. Si nécessaire, les nettoyer avec un détergent, rincer soigneusement et laisser sécher. Eliminer tout excès de colle, mastiquer et poncer les jointures et lignes de moulage (papier abrasif fin).

PEINTURES POUR MAQUETTES PLASTIQUE

Les peintures pour maquettes plastique standard de type enamel, acrylique et vernis peuvent être employées sur les modèles en plastique injecté. Les peintures en bombes sont préférables pour couvrir des surfaces importantes. Les peintures enamels sont recommandées pour les jus et brossages à sec afin de ne pas endommager la teinte de base.

PEINTURE A LA BOMBE ET A L'AEROGRAPE

Pour peindre de grandes surface, les bombes aérosols ou l'aérographe sont indispensables pour

assurer un fini parfait. Il est préférable de travailler à l'extérieur par vent nul et à l'ombre. Installer les pièces à peindre sur un carton, du journal... pour protéger les alentours. La mise en peinture doit s'effectuer en une seule direction et à une distance de 20cm de l'objet. Appliquer toujours une légère couche sur toute la surface puis laisser sécher. Répéter ensuite cette procédure deux ou trois fois pour obtenir un fini parfait.

★ Lire soigneusement les instructions fournies avec l'aérosol ou l'aérographe.

SOUS-COUCHE

Lorsqu'une teinte claire doit être appliquée sur du plastique d'une teinte plus sombre, passer au préalable une couche d'appât ou de peinture blanche. Avant d'appliquer une nouvelle couche, s'assurer que la précédente est complètement sèche.

PREPARATION DES PIECES METAL

1: Enlever tout excès de métal avec une lime sans endommager les pièces. Ouvrir tout trou obstrué avec un outil à percer, si nécessaire.

2: Passer du papier abrasif fin (#1000) sur la surface des pièces et appliquer de l'appât pour métal Tamiya avant de peindre.

MASQUAGE

Lorsque la délimitation des teintes est irrégulière, commencer par appliquer la bande-cache puis y tracer la ligne de séparation. A l'aide d'un couteau de modéliste, inciser la bande en suivant le tracé et enlever la partie excédentaire. Veiller à ne pas inciser le plastique lors de cette opération. Appuyer fermement sur les bords de la bande-cache avant d'entamer la mise en peinture. Lorsque la bande-cache doit être apposée sur une surface déjà peinte, bien s'assurer que la peinture soit parfaitement sèche.

INSTANT CEMENT

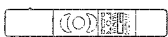
《瞬間接着剤について》

★通常は塗装する前に使用します。その際、接着面の油分を十分に取ってください。塗装後に接着する場合は接着面の塗料を落としてから使用します。この時、塗料が残っていると接着力が極端に低下するので注意しましょう。

★接着剤をつけすぎると接着力が落ちるだけでなく、白化しやすくなるので注意してください。

★劣化した接着剤は使用しないでください。不要な部品で試してから使用してください。

★使用する際は瞬間接着剤の取扱説明をよくよんでからご使用ください。



INSTANT CEMENT

★Remove any paint or oil from cementing surface before affixing parts.

★Use only a small amount of cement. Too much cement will make joints turn white and lose adhesion.

★Do not use old cement. Test cement first with unnecessary parts such as sprues before use.

★Carefully read instructions on use before cementing.

SEKUNDENKLEBER

★Entfernen Sie alle Farbe und Ölflecke von der Klebeoberfläche bevor sie Teile ankleben.

★Verwenden Sie nur geringe Mengen Klebstoff. Bei zuviel Klebstoff kann sich die Verbindung verschieben und die Haftkraft verloren gehen.

★Verwenden Sie keinen alten Klebstoff. Testen

Sie den Kleber vor der Anwendung zuerst mit nicht benötigten Teilen etwa vom Spritzling.

★Vor dem Kleben die Gebrauchsanleitung sorgfältig lesen.

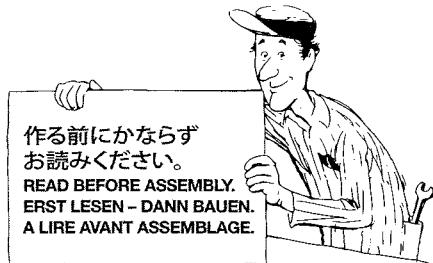
COLLE RAPIDE

★Enlever les traces de peinture ou de graisse des surfaces de contact avant de coller les pièces.

★N'utiliser qu'une petite quantité de colle. Un excès peut blanchir les lignes de joint et limiter l'adhésion.

★Ne pas utiliser une colle périmée. Tester la colle sur des pièces inutilisées comme des morceaux de grappes avant utilisation effective.

★Lire soigneusement les instructions avant de coller.



- お買い求めの際、または組立の前には必ず内容をお確かめください。万一不良品、不足部品などがありました場合には、お買い求めの販売店にご相談ください。なお、組み立てを始めたあとは、製品の返品交換には応じかねます。
- 組み立てる前に説明書をよく見て、全体の流れをつかんでください。
- このキットには接着剤は含まれていません。プラスチ

ック用接着剤(タミヤセメント)を別にお買い求めください。

- 接着剤、塗料は必ずプラスチック用を使用し、換気には十分注意してください。
- 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。

このマークは塗装指示のマークです。このキットに必要な塗料は、6ページの使用する塗料を参考にしてください。

●Study and understand the instructions thoroughly before beginning assembly.

●Read and follow the instructions supplied with paints and/or cement, if used (not included in kit).

●Use cement sparingly and ventilate room while constructing.

●Remove plating from areas to be cemented.

This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors. Refer to P6 for paints required.

●Vor dem Zusammenbau die Bauanleitung gründlich studieren.

●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten) beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen.

●Nicht zuviel Klebstoff verwenden (separat erhältlich)

●An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.

●Dieses Zeichen gibt die Tamiya Farbnummern an. Siehe S.6 für benötigte Farben.

●Etudier et bien assimiler les instructions avant de débiter l'assemblage.

●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit).

●Utiliser aussi peu que possible la colle et aérer la pièce pendant la construction.

●Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.

●Ce signe indique la référence de la peinture TAMIYA à utiliser. Se référer à la page 6 pour les peintures à employer.

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.

- X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir
- X-2 ●ホワイト / White / Weiß / Blanc
- X-4 ●ブルー / Blue / Blau / Bleu
- X-5 ●グリーン / Green / Grün / Vert
- X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge
- X-8 ●レモンイエロー / Lemon yellow / Zitronengelb / Jaune citron

X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier

X-11 ●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé

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

XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat

XF-10 ●フラットブラウン / Flat brown / Matt Braun / Brun mat

XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminium / Matt Aluminium / Aluminium mat

XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé

【例】 X-2:5+X-26:1

●上記の場合は、各色を指示の比率で調色します。

●Above instruction shows paint mixing ratios.

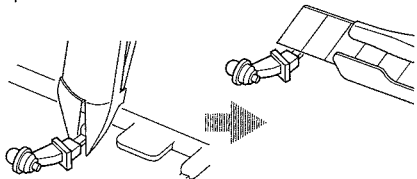
●Die obenstehende Anleitung zeigt das Mischungsverhältnis der Farben an.

●Les instructions ci-dessus indiquent les proportions des mélanges.

TECH TIPS

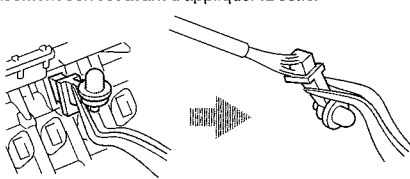
《部品の切り取り》 Cutting off parts

- ★部品はニッパーを図の向きにあて、ていねいに切り取り、切り口はカッターナイフできれいにします。
- ★Cut off parts using side cutters and flatten using modeling knife.
- ★Die Teile mit einem Seitenschneider abzwicken und Grat mit Modellbaumesser glätten.
- ★Détacher les pièces au moyen de pinces coupantes et aplatir avec un couteau de modélisme.



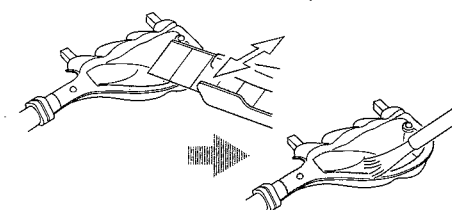
《部品の取り付け位置を確認する》 Test Fitting

- ★一度部品を仮に組み合わせて(仮組)みて、接着面を確認します。
- ★Attach parts temporarily to confirm cement position prior to applying cement.
- ★Die Teile vorübergehend anbringen, um vor dem Klebstoffauftrag die Klebestellen zu erkennen.
- ★Fixer temporairement les pièces pour s'assurer de leur placement correct avant d'appliquer la colle.



《メッキをはがす》 Removing metal plating

- ★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.



《タイヤステッカーの貼り方》

タイヤのリボンの部分はタイヤステッカーを貼って表現します。

- ①ステッカーをできるだけ余白を残さずに切り抜きます。
- ②タイヤの模様に合わせて、3枚で円になるように貼っていきます。

Tire stickers

- Tire wall ribbons are depicted with tire stickers.
- ① Cut along edges as close as possible to cut the stickers from the sheet.
- ② Apply the 3 stickers on the tire along the molding so they form a circle.

Reifenaufkleber

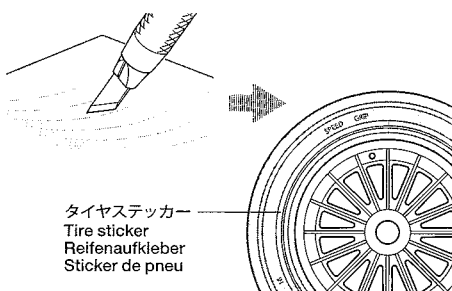
Die Ringe auf der Reifenflanke werden durch Aufkleber dargestellt.

- ① So genau wie möglich die Aufkleber aus dem Bogen ausschneiden.
- ② Die drei Aufkleber entlang der Kontur auf dem Reifen so anbringen, dass sie einen Vollkreis bilden.

Stickers de pneus

Les cercles sur les flancs de pneus sont représentés par des stickers.

- ① Découpez les stickers de la feuille au plus près.
- ② Apposer les trois stickers sur le pneu en suivant le moulage pour former un cercle.



ASSEMBLY

《使わない部品》..... D6, K1x1, L36, L37, L42, Q1, Q2, Q3, Q9, Q10
Not used.
Nicht verwenden.
Non utilisées.

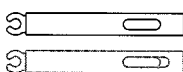
オレンジ部品 1 x1
Orange part 1
Orange Teil 1
Pièce orange 1

タイヤステッカー x6
Tire sticker
Reifenaufkleber
Sticker de pneu

1

フレーム部品の組み立て
Seat support
Sitzgestell
Support de selle

《N18》

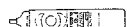


- ★向きに注意。
- ★Note direction.
- ★Auf richtige Platzierung achten.
- ★Noter le sens.

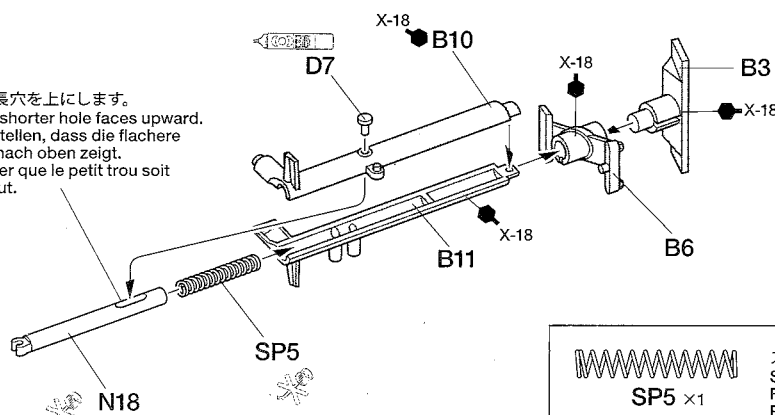
- ★小さい長穴を上にする。
- ★Ensure shorter hole faces upward.
- ★Sicherstellen, dass die flachere Bohrung nach oben zeigt.
- ★S'assurer que le petit trou soit vers le haut.



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



指示の部品を瞬間接着剤でとりつけます。
Apply instant cement.
Sekundenkleber auftragen.
Appliquer de la colle rapide.



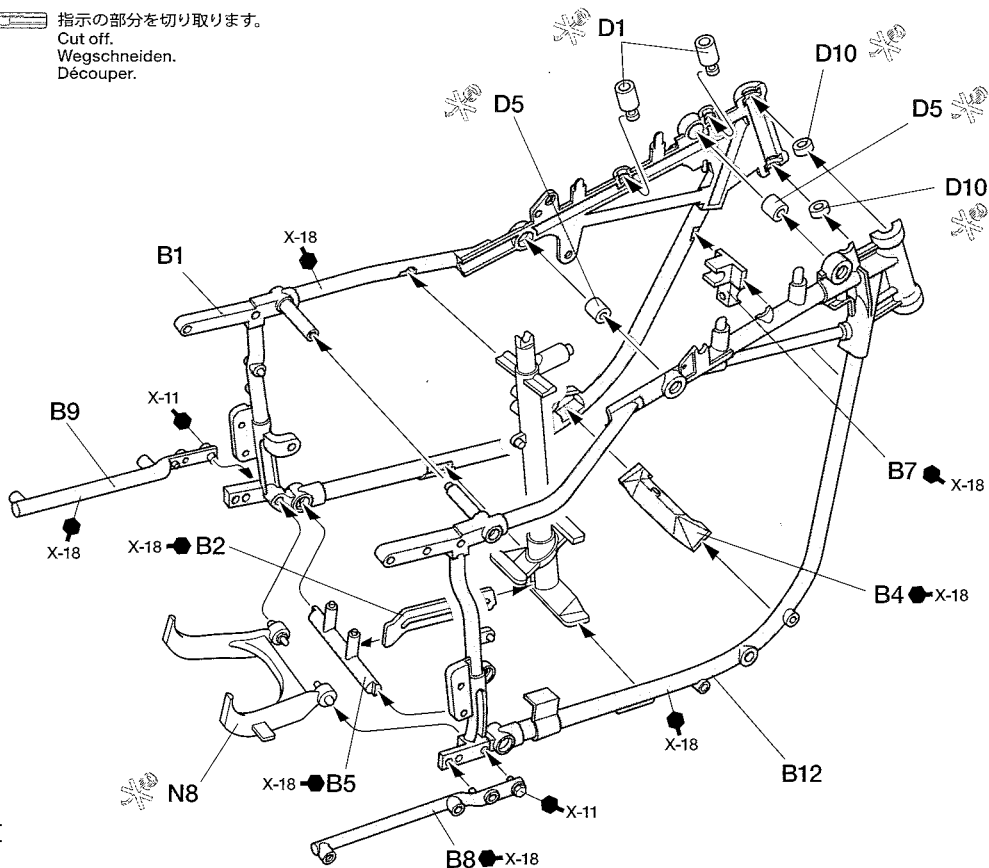
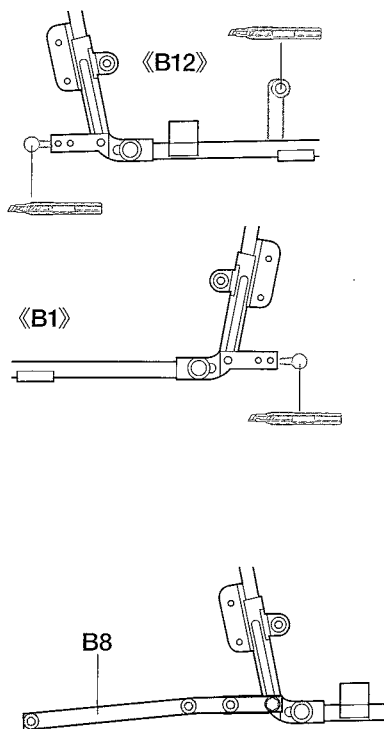
SP5 x1
スプリングE
Spring
Feder
Ressort

2

フレームの組み立て
Frame
Rahmen
Cadre

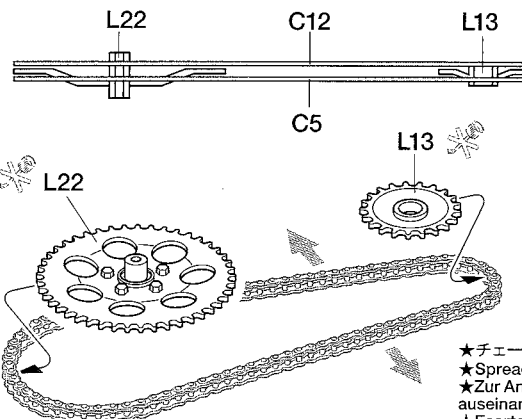
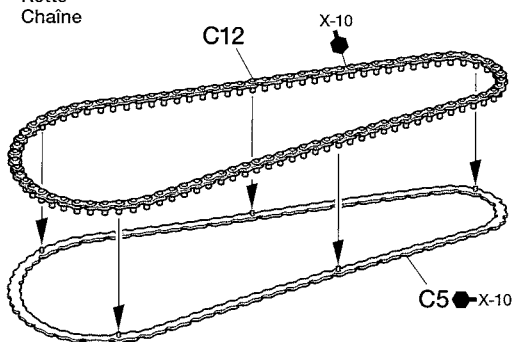


指示の部分を切り取ります。
Cut off.
Wegschneiden.
Découper.



3

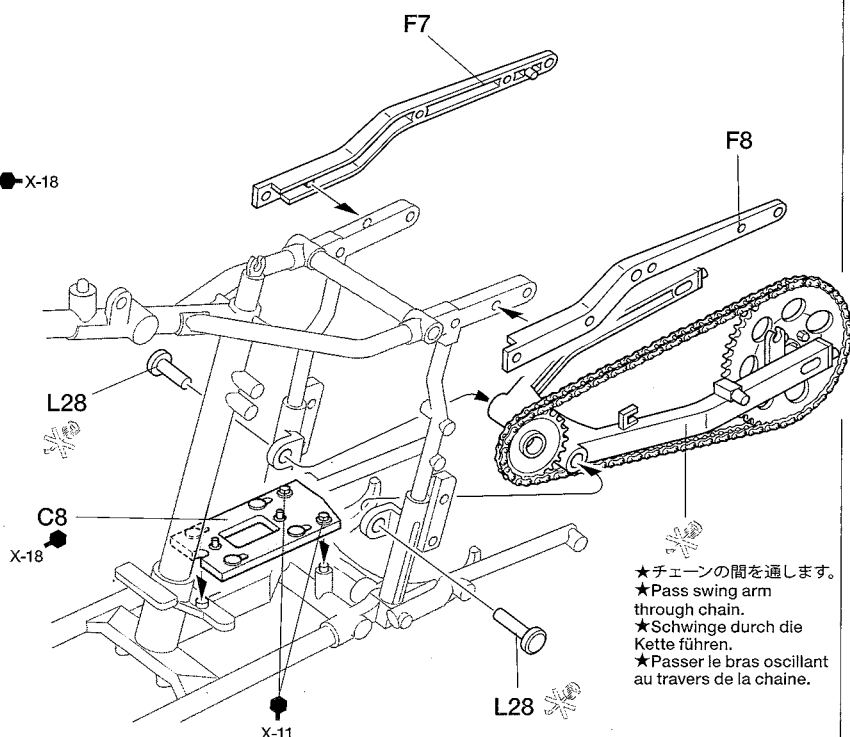
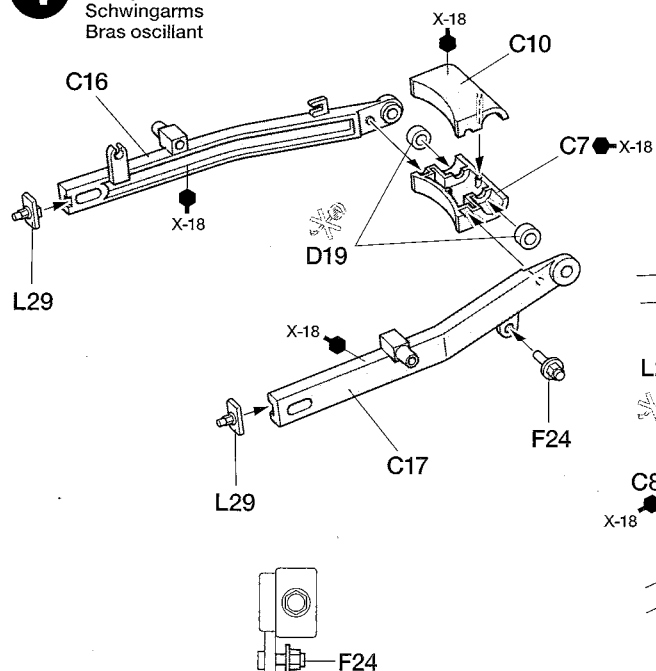
チェーンの組み立て
Chain
Kette
Chaîne



★チェーンを広げます。
★Spread to attach.
★Zur Anbringung auseinanderdrücken.
★Ecarter pour attacher.

4

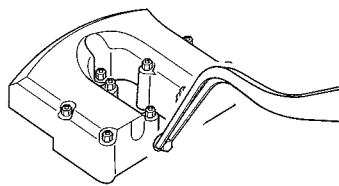
スイングアームの組み立て
Swing arm
Schwingarm
Bras oscillant



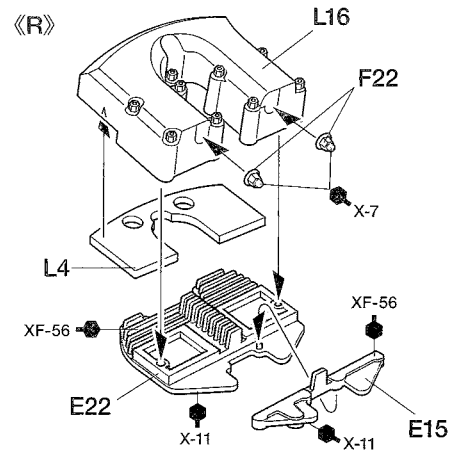
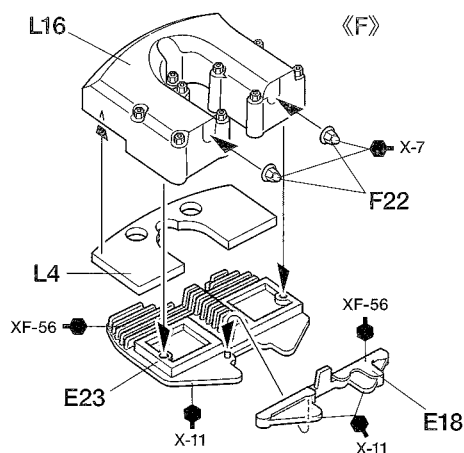
★チェーンの間を通します。
★Pass swing arm
through chain.
★Schwinge durch die
Kette führen.
★Passer le bras oscillant
au travers de la chaîne.

5

タペットカバーの組み立て
Tappet cover
Abdeckung der Ventilstößel
Couvercle de poussoir

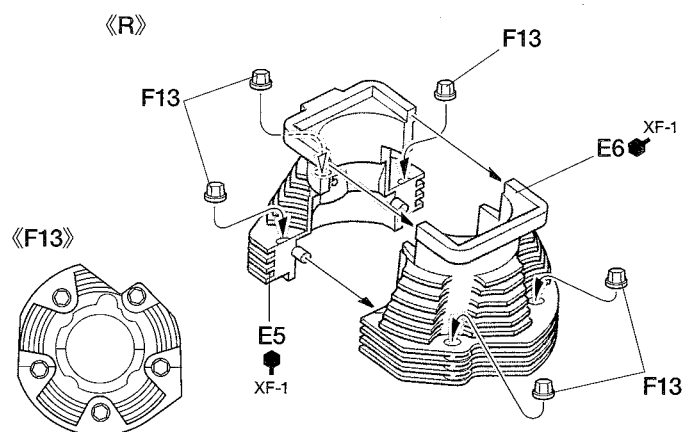
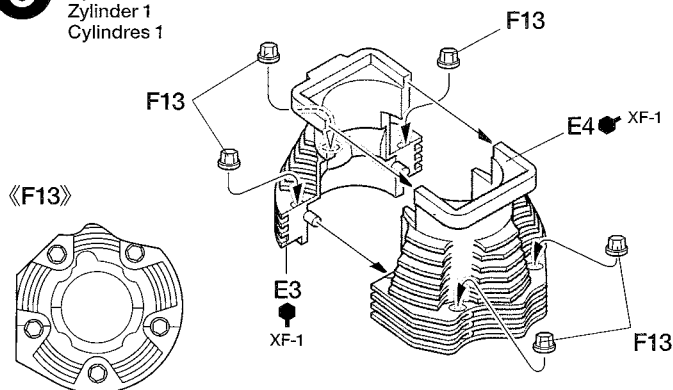


★図のように取り付けます。
★Attach as shown.
★Gemäß Abbildung einbauen.
★Fixer comme indiqué.



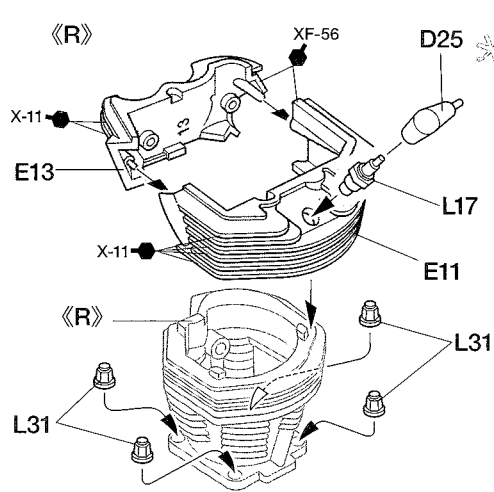
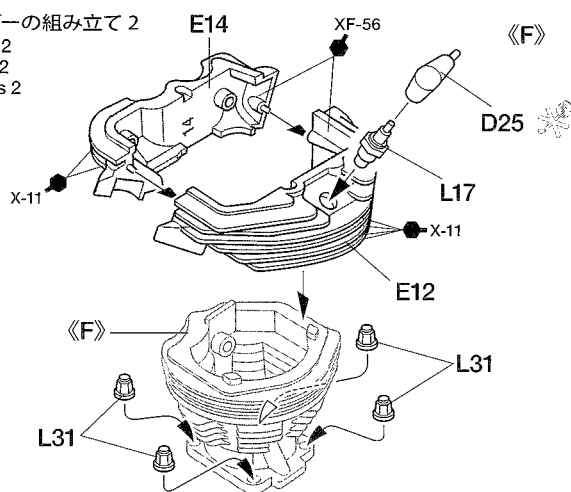
6

シリンダーの組み立て 1
Cylinder 1
Zylinder 1
Cylindres 1



7

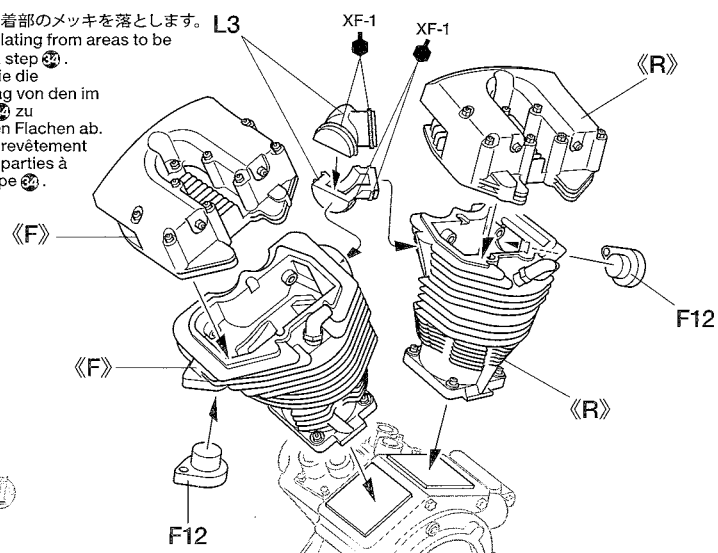
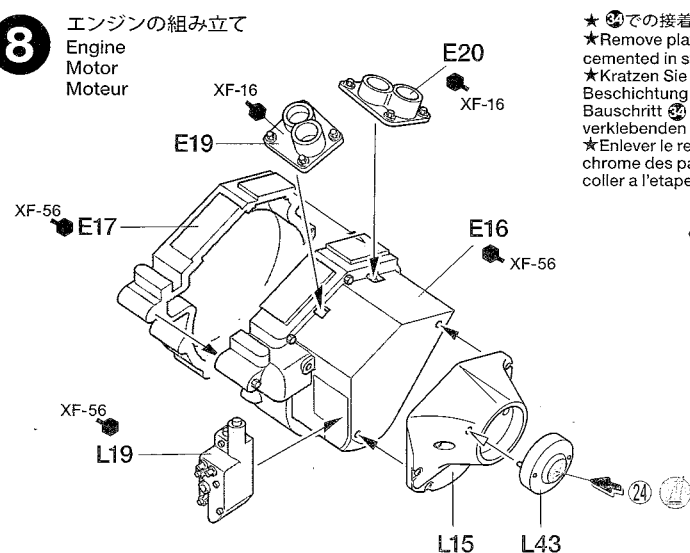
シリンダーの組み立て 2
Cylinder 2
Zylinder 2
Cylindres 2



8

エンジンの組み立て
Engine
Motor
Moteur

★ ②③での接着部のメッキを落とします。
★ Remove plating from areas to be cemented in step ②③.
★ Kratzen Sie die Beschichtung von den im Bauschritt ②③ zu verklebenden Flächen ab.
★ Enlever le revêtement chrome des parties à coller à l'étape ②③.



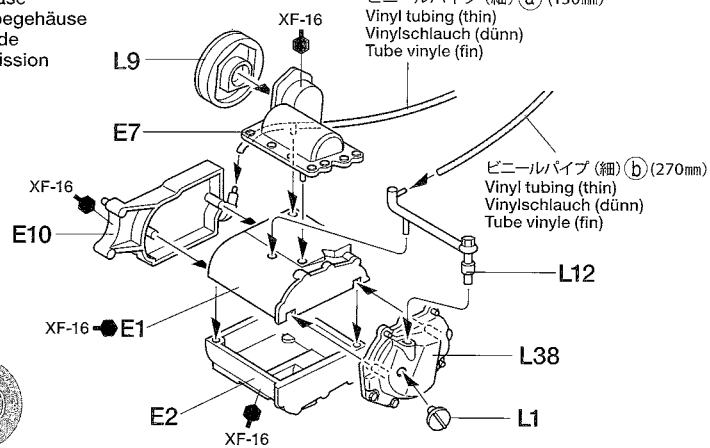
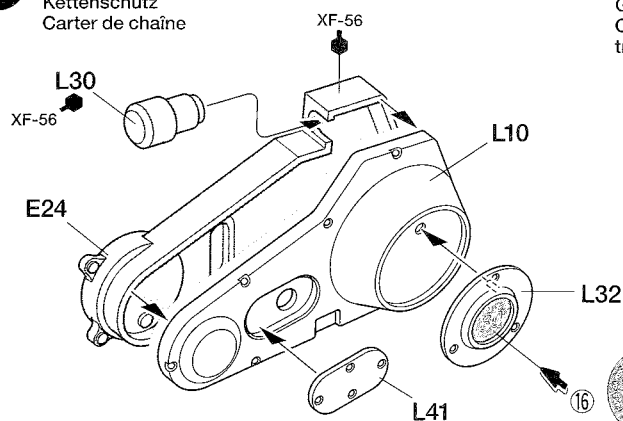
指示の番号のスライドマークをはります。
Number of decal to apply.
Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
Numéro de la décalcomanie à utiliser.

9

チェーンケースの組み立て
Chain guard
Kettenschutz
Carter de chaîne

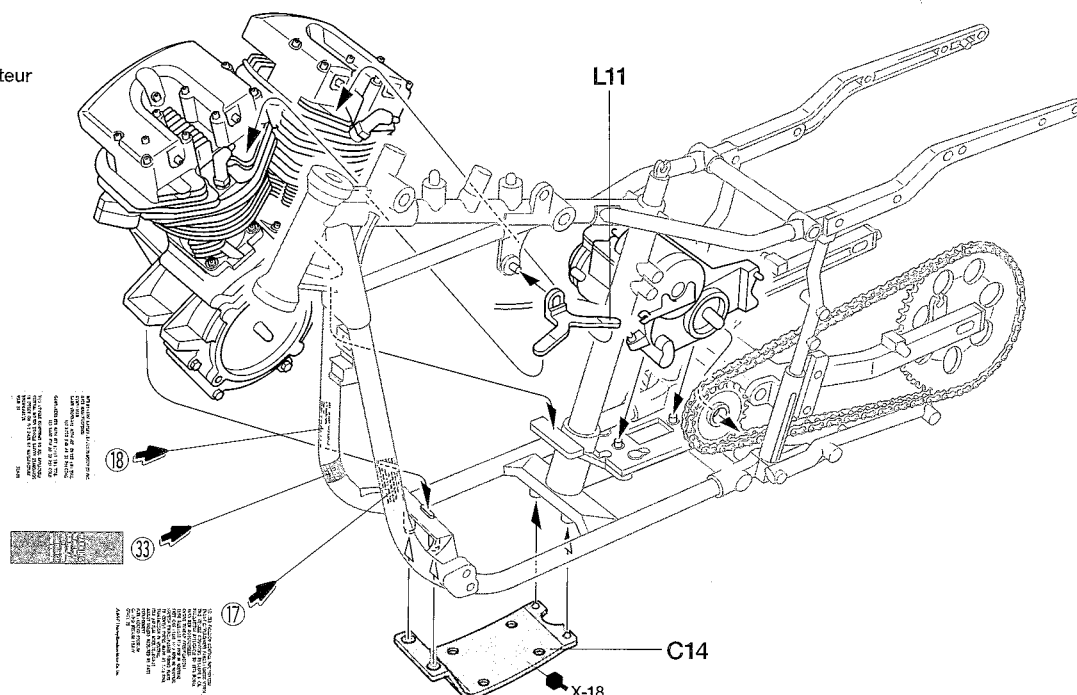
《ギヤボックス》
Gear case
Getriebegehäuse
Carter de transmission

ビニールパイプ (細) ① (130mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)



10

エンジンの取り付け
Attaching engine
Motor-Einbau
Mise en place du moteur

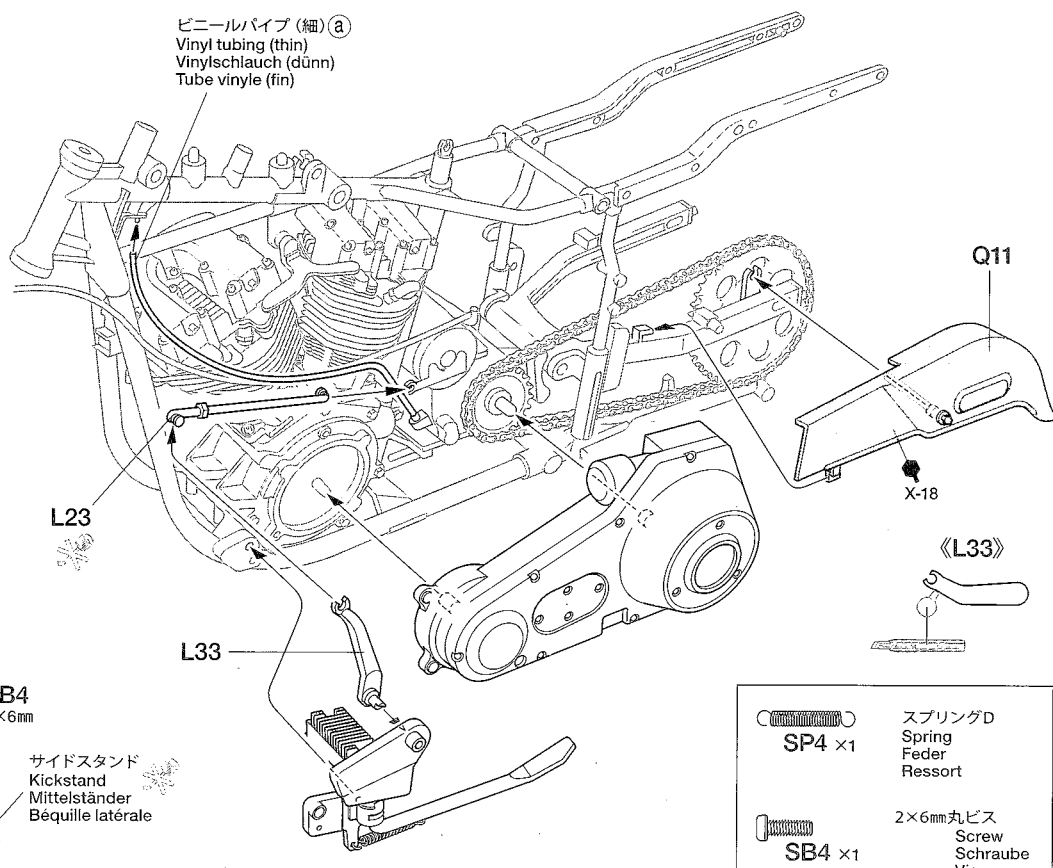
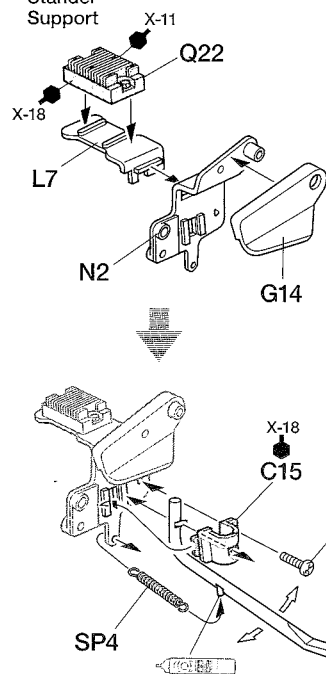


11

チェーンケースの取り付け
Attaching chain guard
Anbau des Kettenschutzes
Fixation du carter de chaîne

ビニールパイプ (細) ①
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

《スタンド》
Stand
Ständer
Support



SP4 × 1 スプリングD
Spring
Feder
Ressort

SB4 × 1 2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

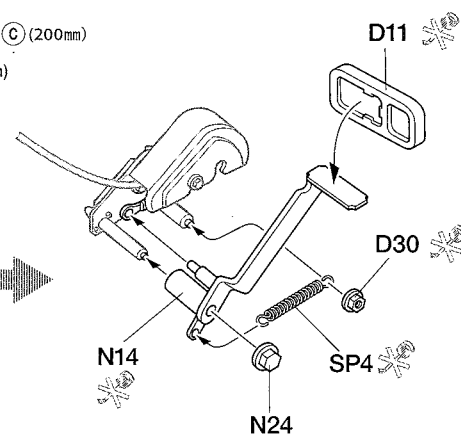
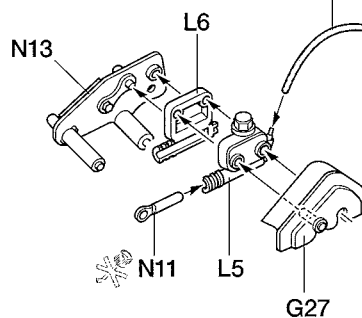
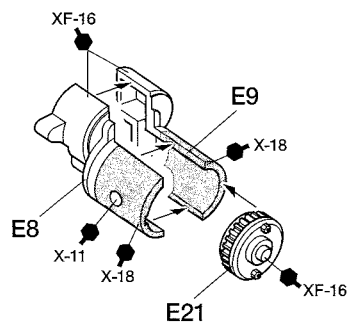
12

ブレーキペダルの組み立て
Brake pedal
Bremspedal
Pédale de frein

SP4
×1

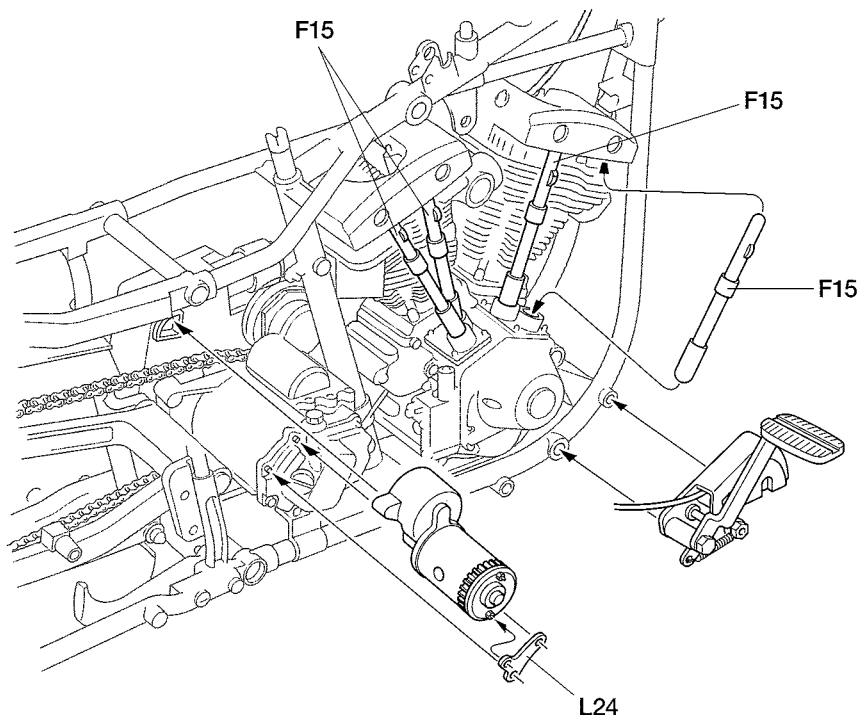
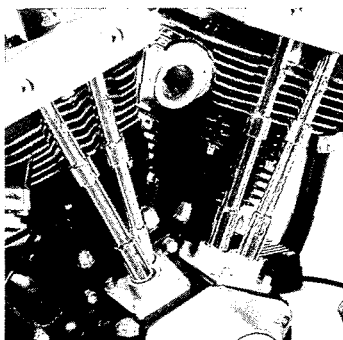
スプリングD
Spring
Feder
Ressort

ビニールパイプ (細) (C) (200mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)



13

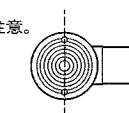
ブレーキペダルの取り付け
Attaching brake pedal
Anbau des Bremspedals
Fixation de la pédale de frein



14

リアフェンダーの組み立て
Rear fender
Hinteres Schutzblech
Garde-boue arrière

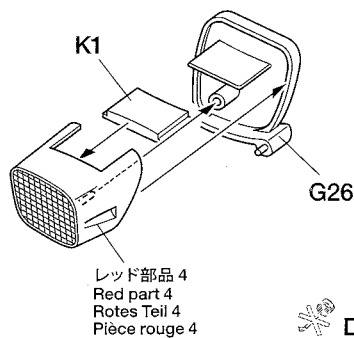
★取り付け角度に注意。
★Note direction.
★Auf richtige
Plazierung achten.
★Noter le sens.



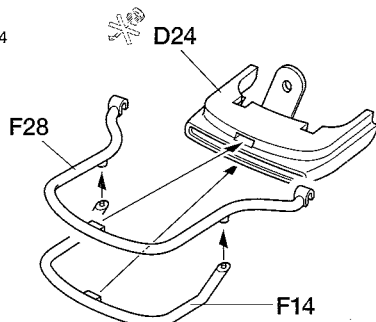
オレンジ部品 2
Orange part 2
Orange Teil 2
Pièce orange 2

●各色を 5 : 1 の比率で調色します。
●Instruction shows paint mixing ratios.
●Die Anleitung zeigt das Mischungsverhältnis
der Farben an.
●Les instructions indiquent les proportions
des mélanges.

X-2 : 5 + X-26 : 1



レッド部品 4
Red part 4
Rotes Teil 4
Pièce rouge 4



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



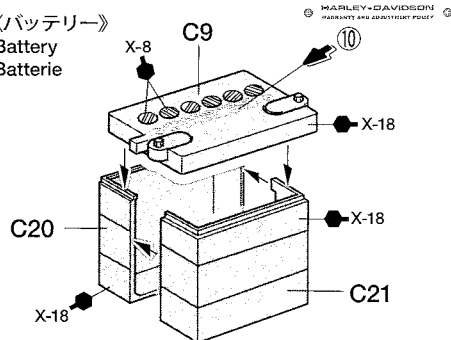
80

15

オイルタンク、バッテリーの組み立て
Oil tank and battery
Öltank und Batterie
Réservoir d'huile et batterie

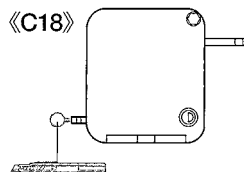
《オイルタンク》
Oil tank
Öltank
Réservoir d'huile

《バッテリー》
Battery
Batterie



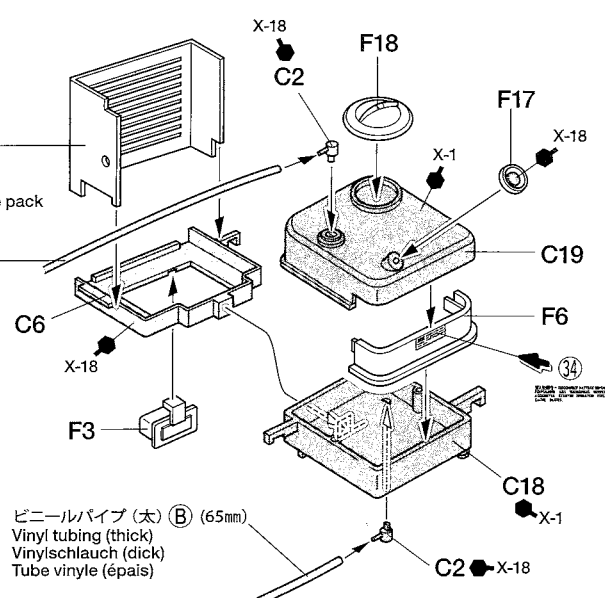
バッテリーカバー
Battery cover
Batteriefach-Deckel
Trappe de logement de pack

ビニールパイプ (太) (A) (75mm)
Vinyl tubing (thick)
Vinylschlauch (dick)
Tube vinyle (épais)



《C18》

ビニールパイプ (太) (B) (65mm)
Vinyl tubing (thick)
Vinylschlauch (dick)
Tube vinyle (épais)



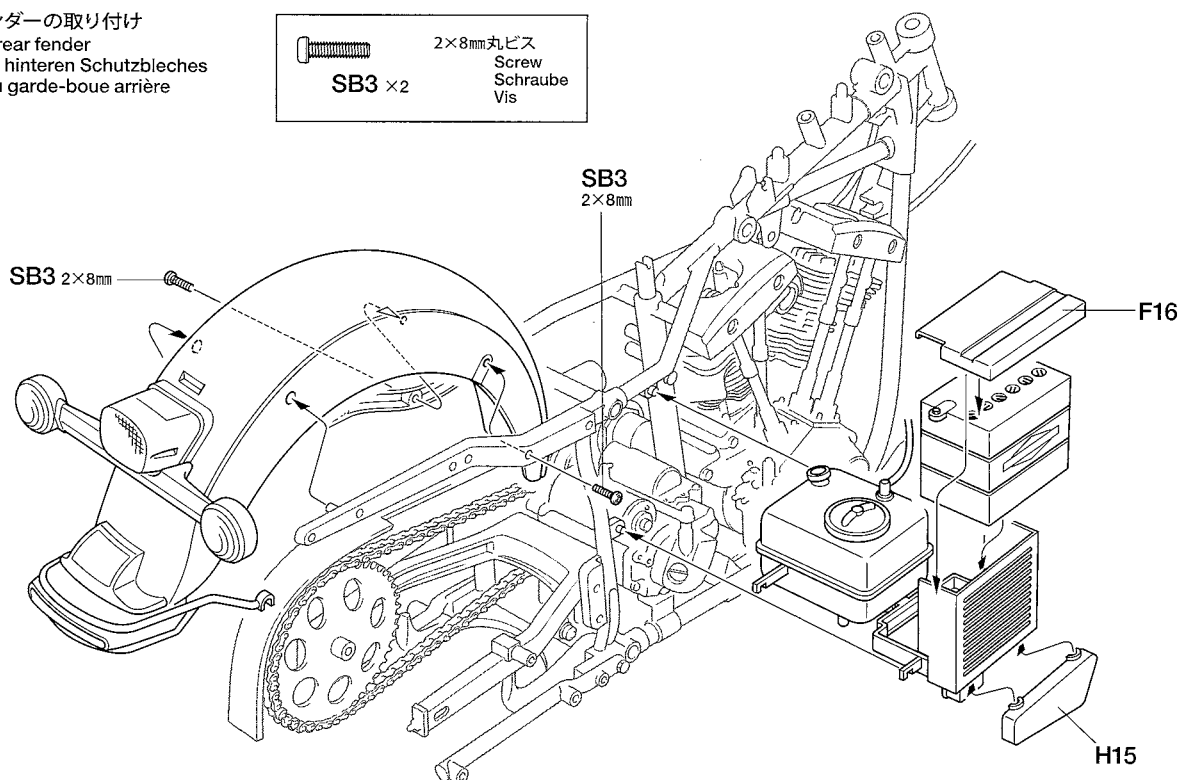
16

リアフェンダーの取り付け
Attaching rear fender
Anbau des hinteren Schutzbleches
Fixation du garde-boue arrière



SB3 × 2

2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis



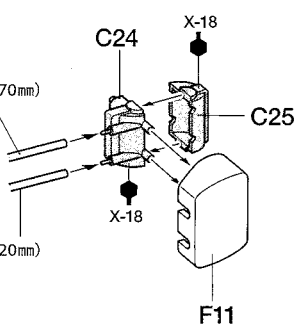
17

セーフティガードの取り付け
Attaching safety guard
Anbau des Schutzbügels
Fixation de la barre de sécurité

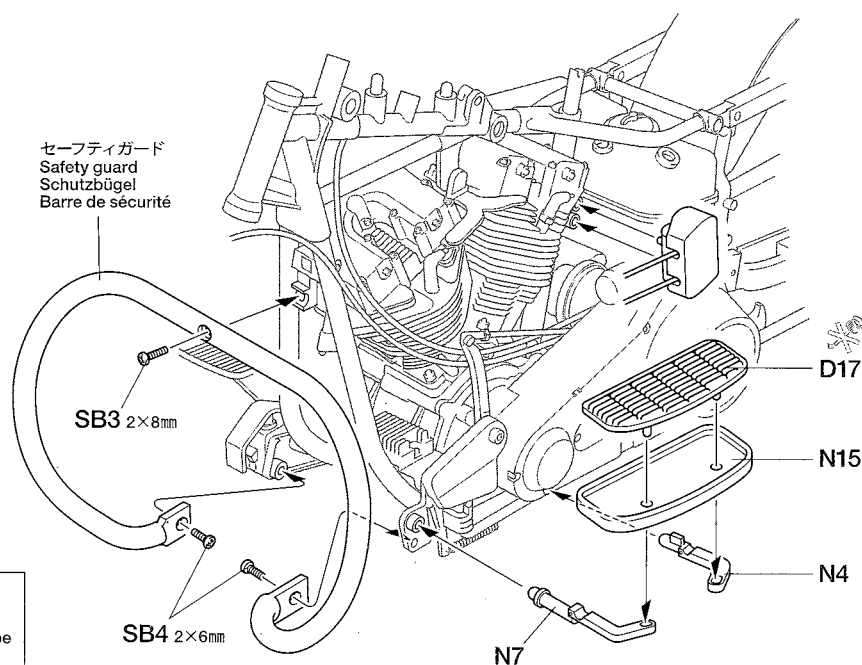
《イグニッションコイル》
Ignition coil
Zündspule
Bobine d'allumage

ビニールパイプ (細) (d) (70mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

ビニールパイプ (細) (e) (20mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)



セーフティガード
Safety guard
Schutzbügel
Barre de sécurité



SB3 × 1

2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis



SB4 × 2

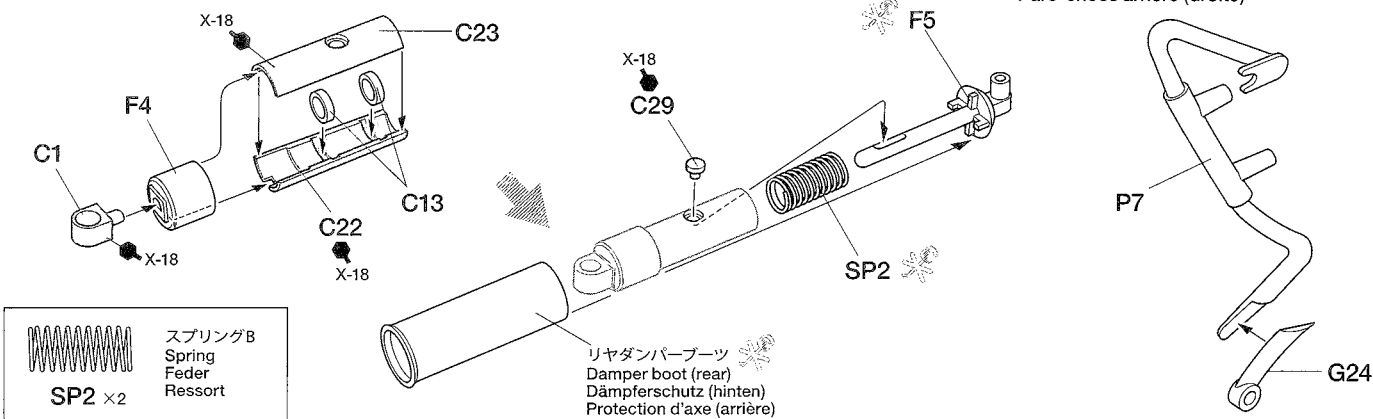
2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

18

リヤダンパーの組み立て
Rear damper
Hinterer Dämpfer
Amortisseur arrière

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

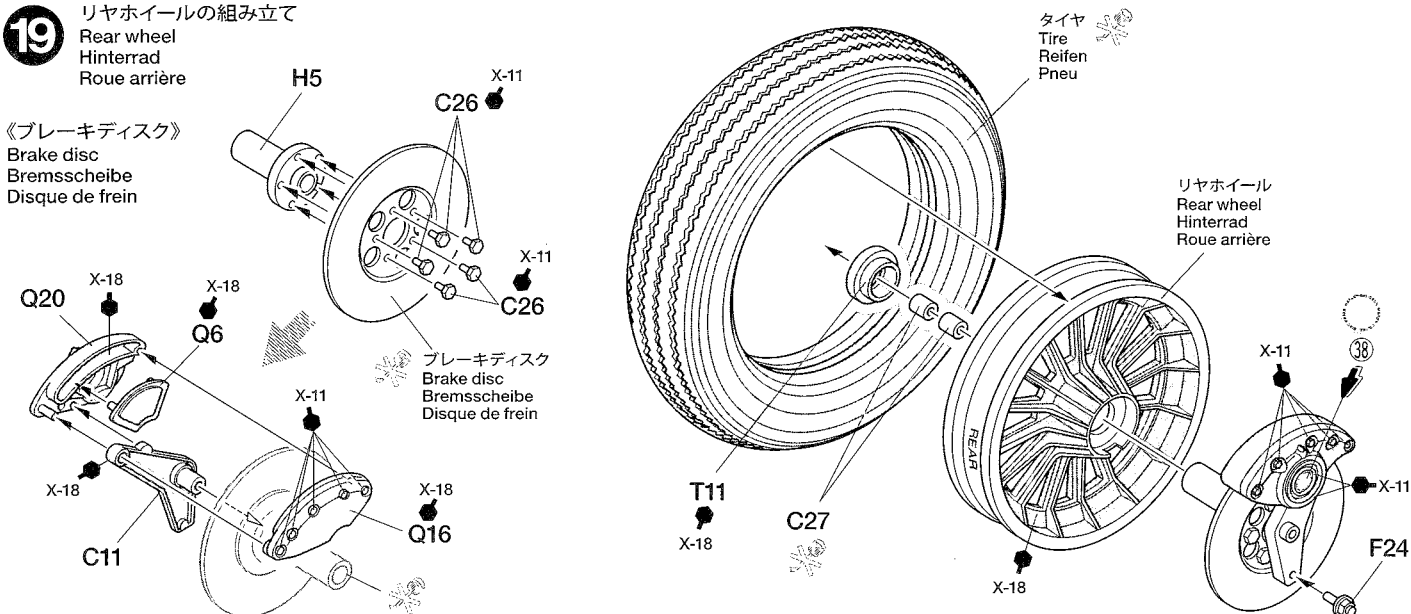
《右側リヤバンパー》
Rear bumper (right)
Hinterer Stoßfänger (rechts)
Pare-chocs arrière (droite)



19

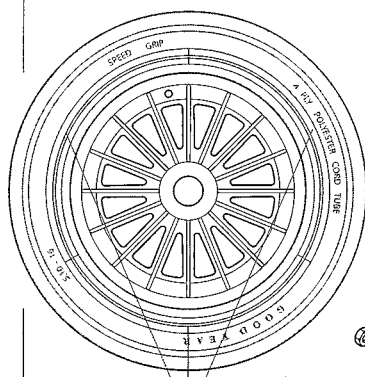
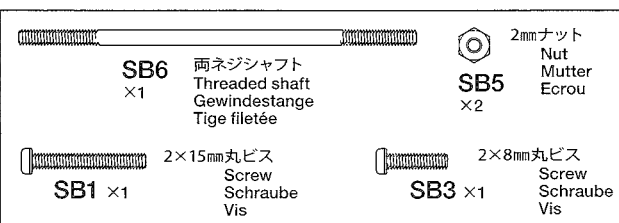
リヤホイールの組み立て
Rear wheel
Hinterrad
Roue arrière

《ブレーキディスク》
Brake disc
Bremscheibe
Disque de frein

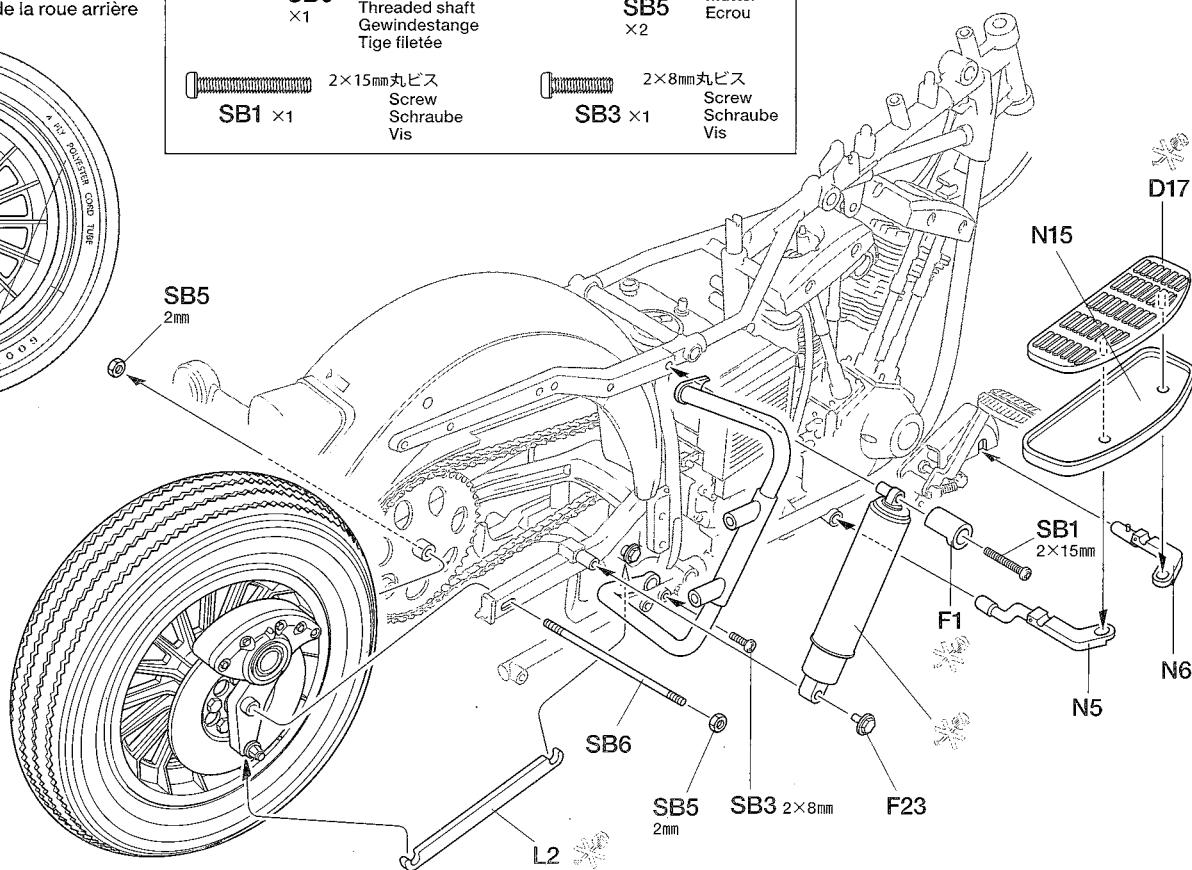


20

リヤホイールの取り付け
Attaching rear wheel
Anbringung des Hinterrades
Mise en place de la roue arrière



タイヤステッカー
Tire sticker
Reifenaufkleber
Sticker de pneu
両側
Both sides.
Des deux côtés.



21

《サドルスプリング》

Seat spring
Sitzfeder
Ressort de siège

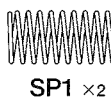
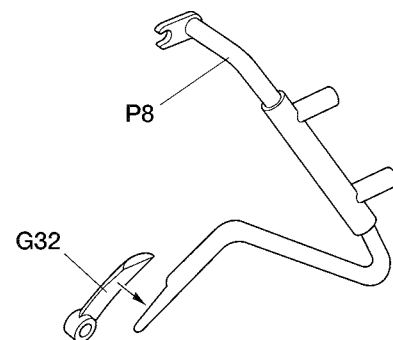
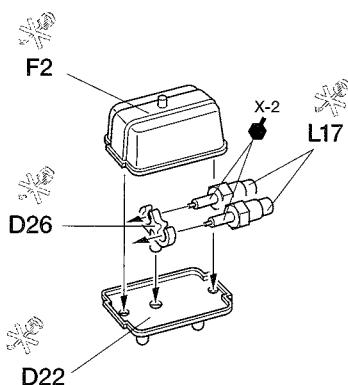
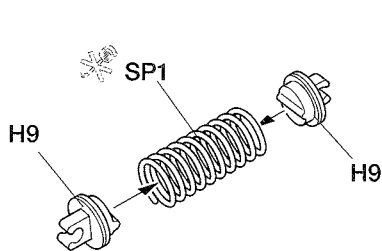
★2個作ります。
★Make 2.
★2 Satz anfertigen.
★Faire 2 jeux.

《スぺアプラグケース》

Sparkplug box
Zündkerzen-Schachtel
Boîte à bougies

《左側リアバンパー》

Rear bumper (left)
Hinterer Stoßfänger (links)
Pare-chocs arrière (gauche)



スプリングA
Spring
Feder
Ressort

SP1 ×2

22

サドルフレームの組み立て

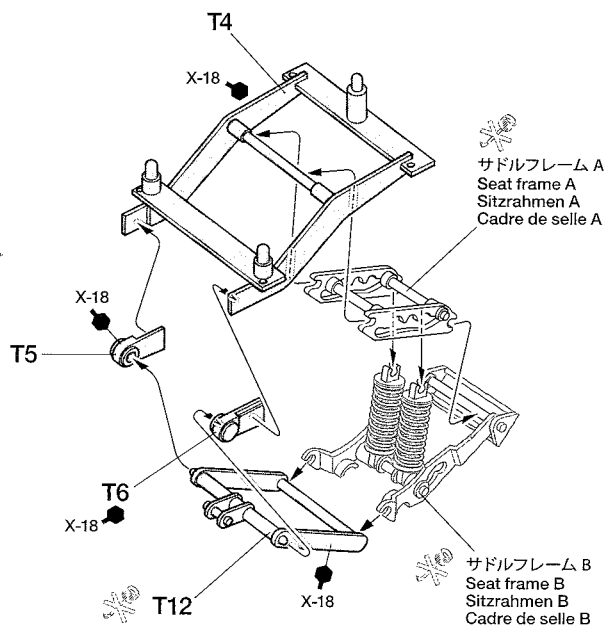
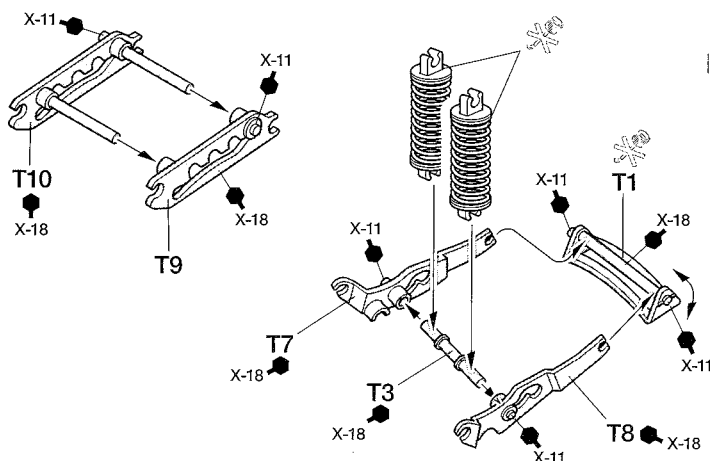
Seat frame
Sitzrahmen
Cadre de selle

《サドルフレーム A》

Seat frame A
Sitzrahmen A
Cadre de selle A

《サドルフレーム B》

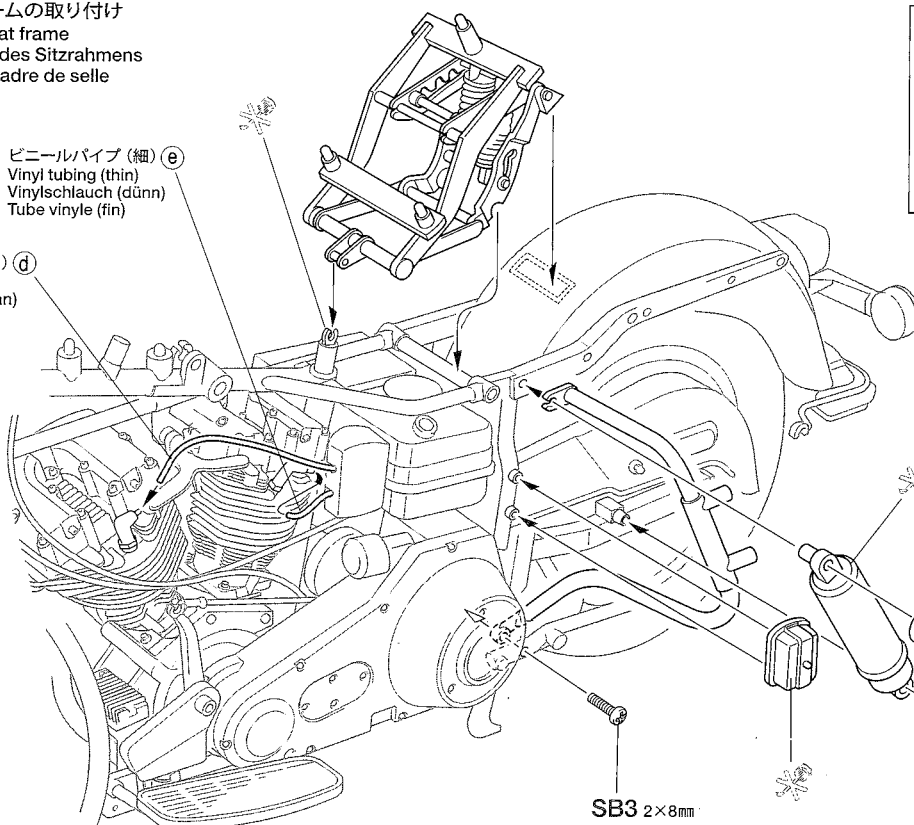
Seat frame B
Sitzrahmen B
Cadre de selle B



23

サドルフレームの取り付け

Attaching seat frame
Befestigung des Sitzrahmens
Fixation du cadre de selle



ビニールパイプ (細) ③
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

ビニールパイプ (細) ④
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

2×15mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis
SB1 ×1

2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis
SB3 ×1

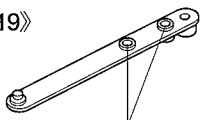
SB3 2×8mm

SB1 2×15mm

24

サドルバッグステーの取り付け
Attaching saddlebag stays
Anbau der Halterung für die Satteltasche
Fixation du cadre de sacoche

《F19》

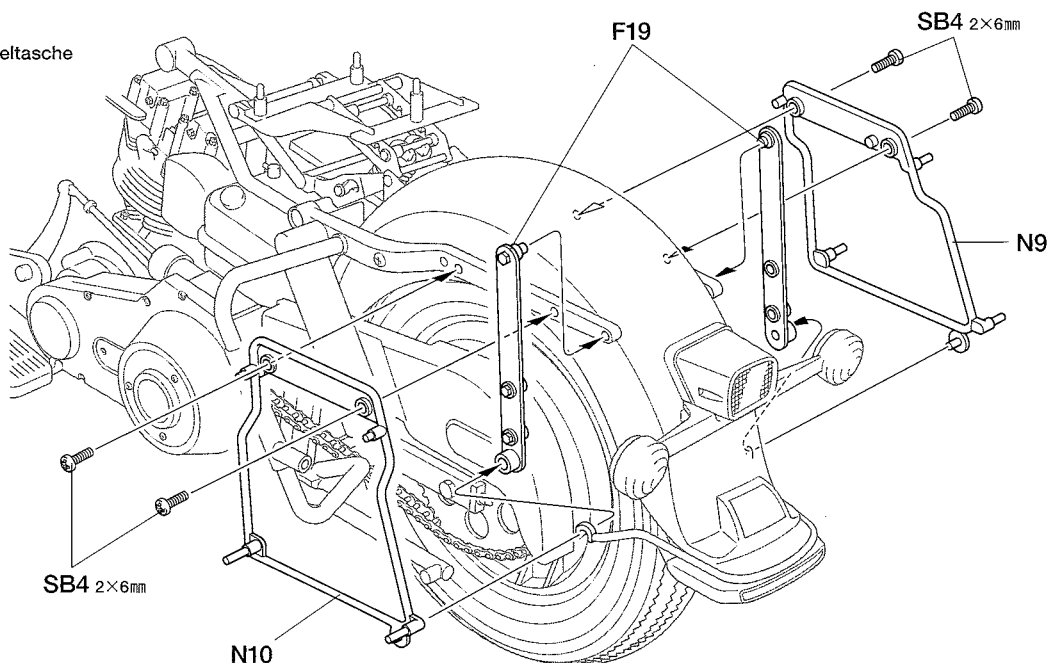


- ★ ③②、③④での接着部のメッキを落とします。
★ Remove plating from areas to be cemented in step ③②, ③④.
- ★ Kratzen Sie die Beschichtung von den im Bauschritt ③②, ③④ zu verklebenden Flächen ab.
- ★ Enlever le revêtement chrome des parties à coller à l'étape ③②, ③④.



2×6mm 丸ビス
Screw
Schraube
Vis

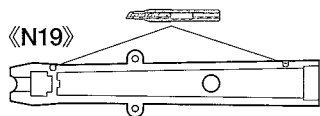
SB4 ×4



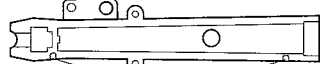
25

スライダーの組み立て
Front fork slider
Gleitlager der Vorderradgabel
Tube interne de fourche

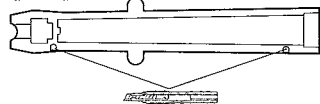
《N19》



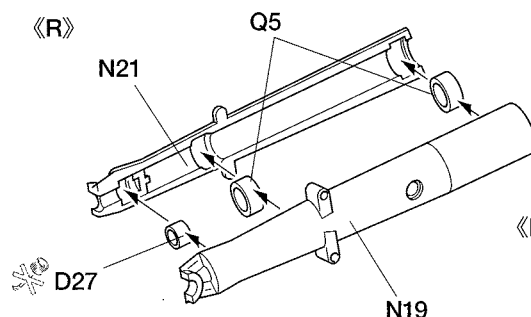
《N20》



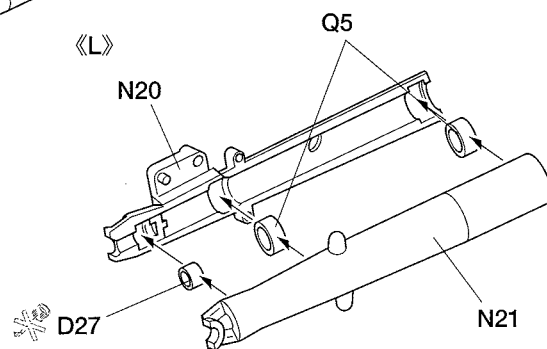
《N21》



《R》



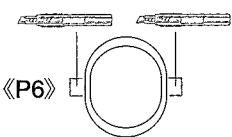
《L》



26

フロントフォークの組み立て
Front fork
Vordere Gabel
Fourche avant

《P6》



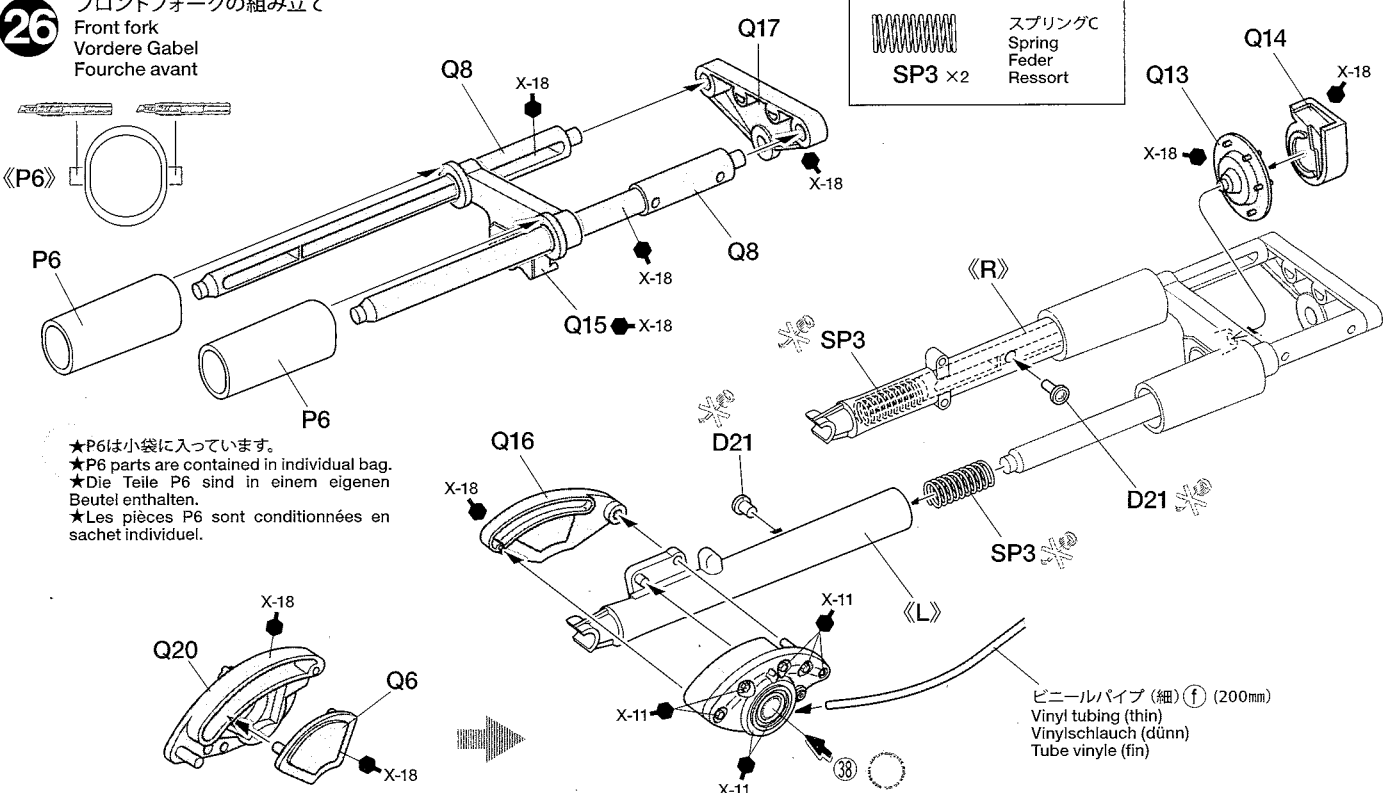
P6

P6

- ★ P6は小袋に入っています。
★ P6 parts are contained in individual bag.
- ★ Die Teile P6 sind in einem eigenen Beutel enthalten.
- ★ Les pièces P6 sont conditionnées en sachet individuel.



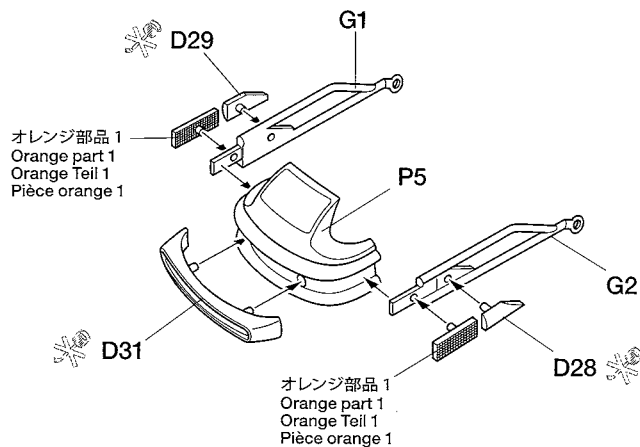
SP3 ×2
スプリングC
Spring
Feder
Ressort



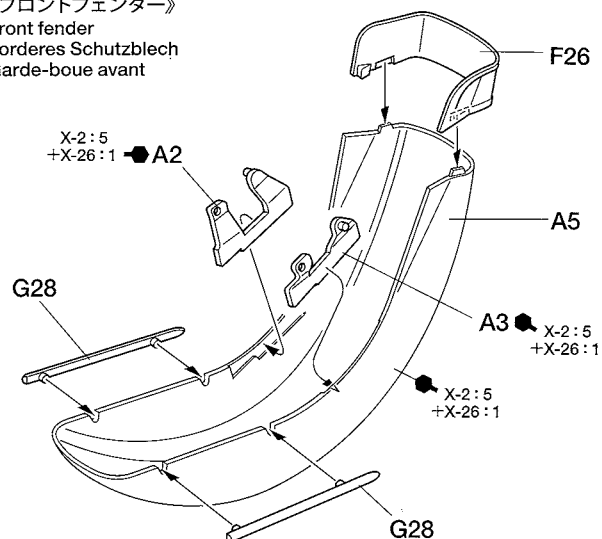
ビニールパイプ (細) ① (200mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

27

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

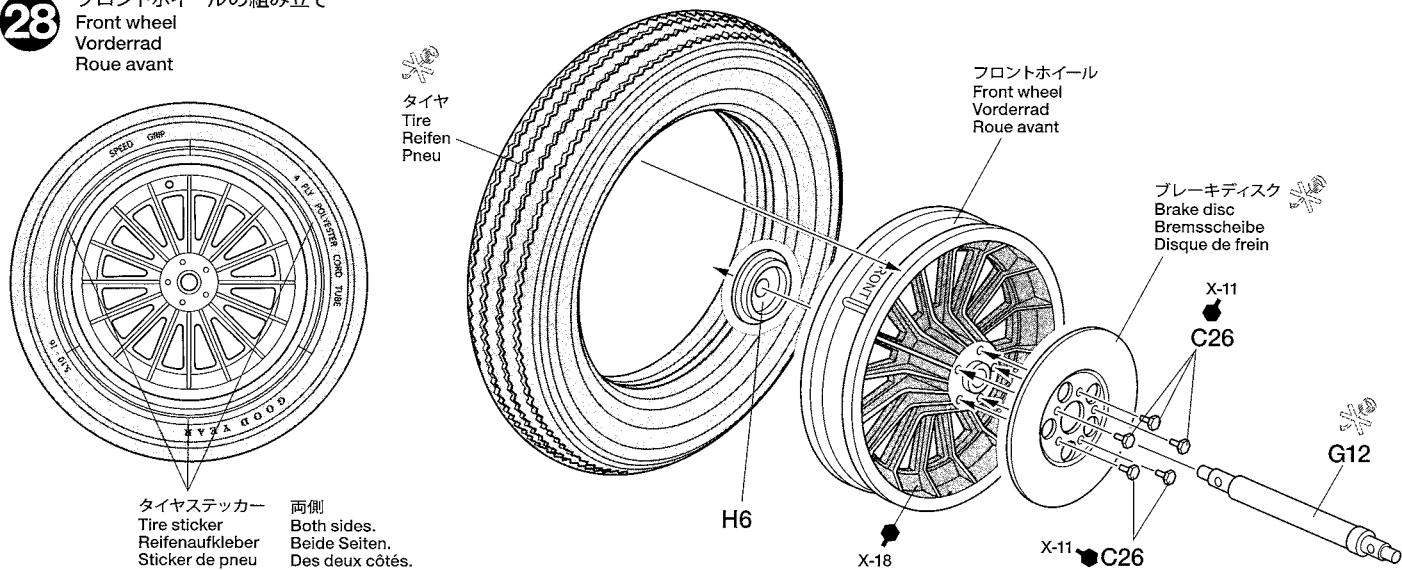


《フロントフェンダー》
Front fender
Vorderes Schutzblech
Garde-boue avant



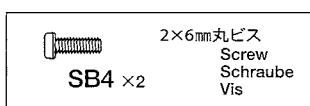
28

フロントホイールの組み立て
Front wheel
Vorderrad
Roue avant

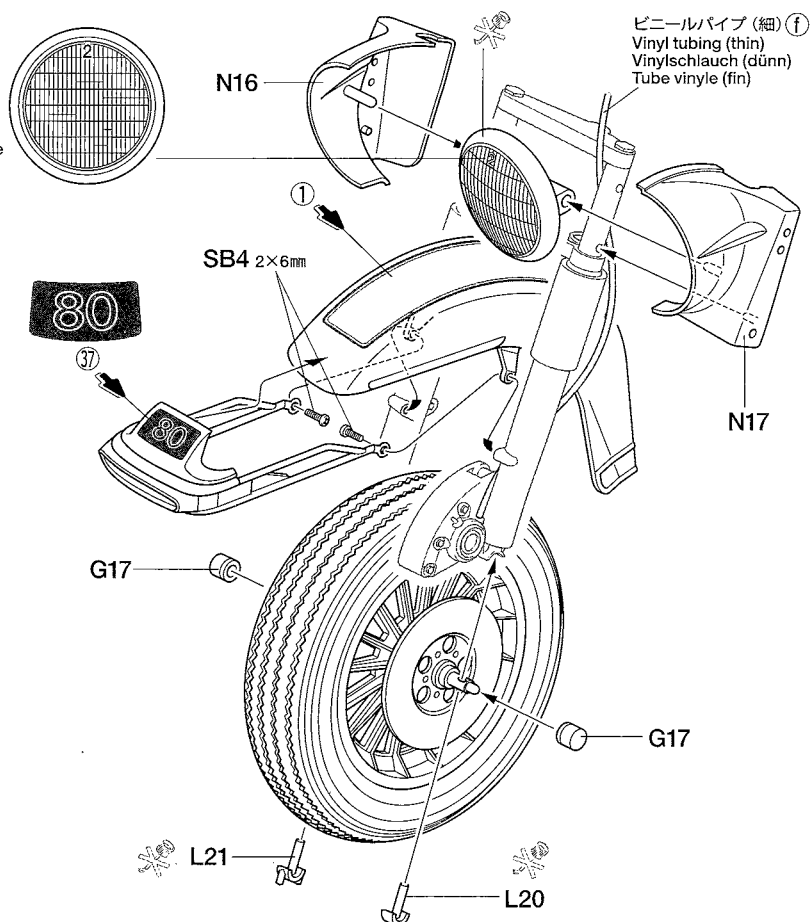
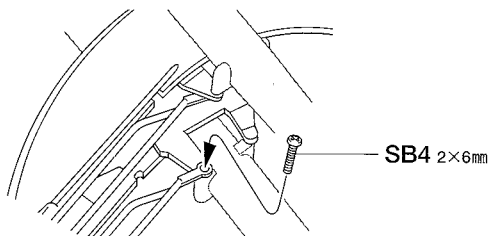
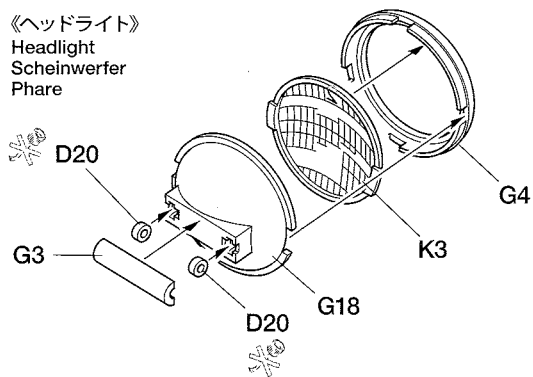


29

フロントホイールの取り付け
Attaching front wheel
Einbau Vorderrad
Fixation de la roue avant

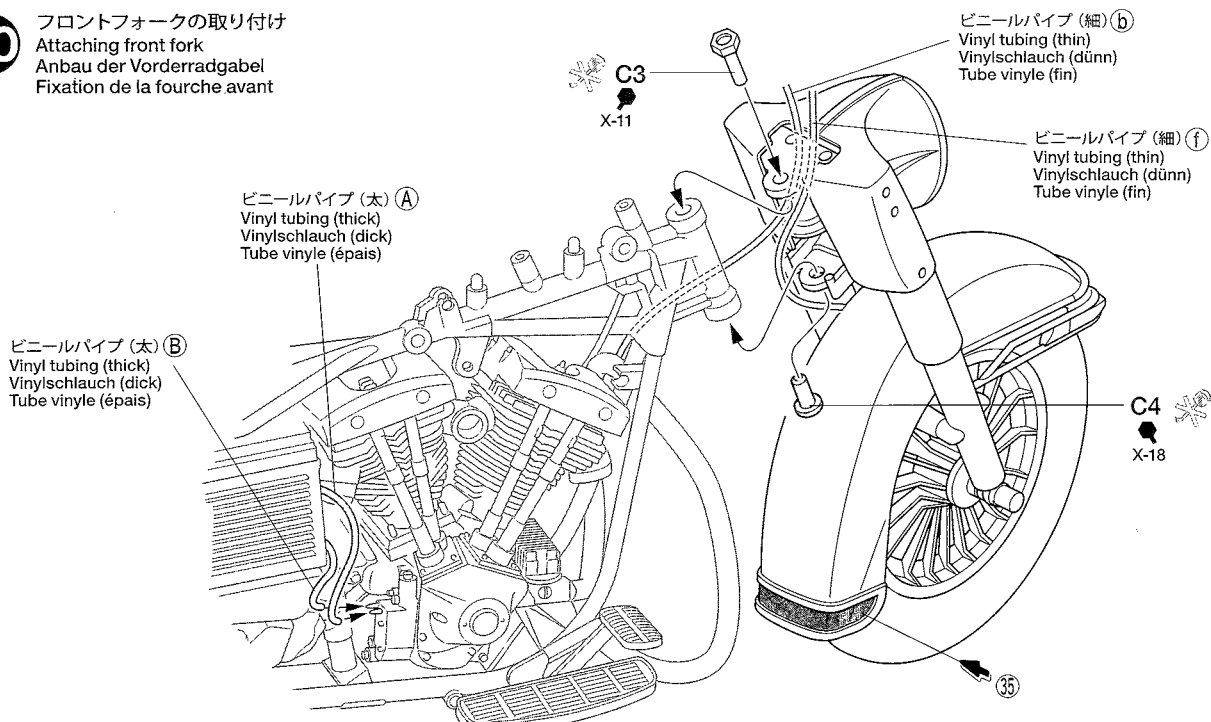


《ヘッドライト》
Headlight
Scheinwerfer
Phare



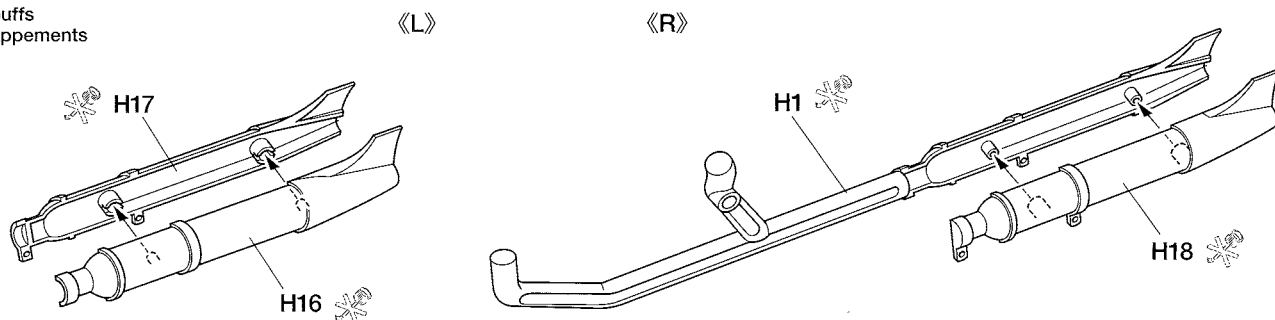
30

フロントフォークの取り付け
Attaching front fork
Anbau der Vorderradgabel
Fixation de la fourche avant



31

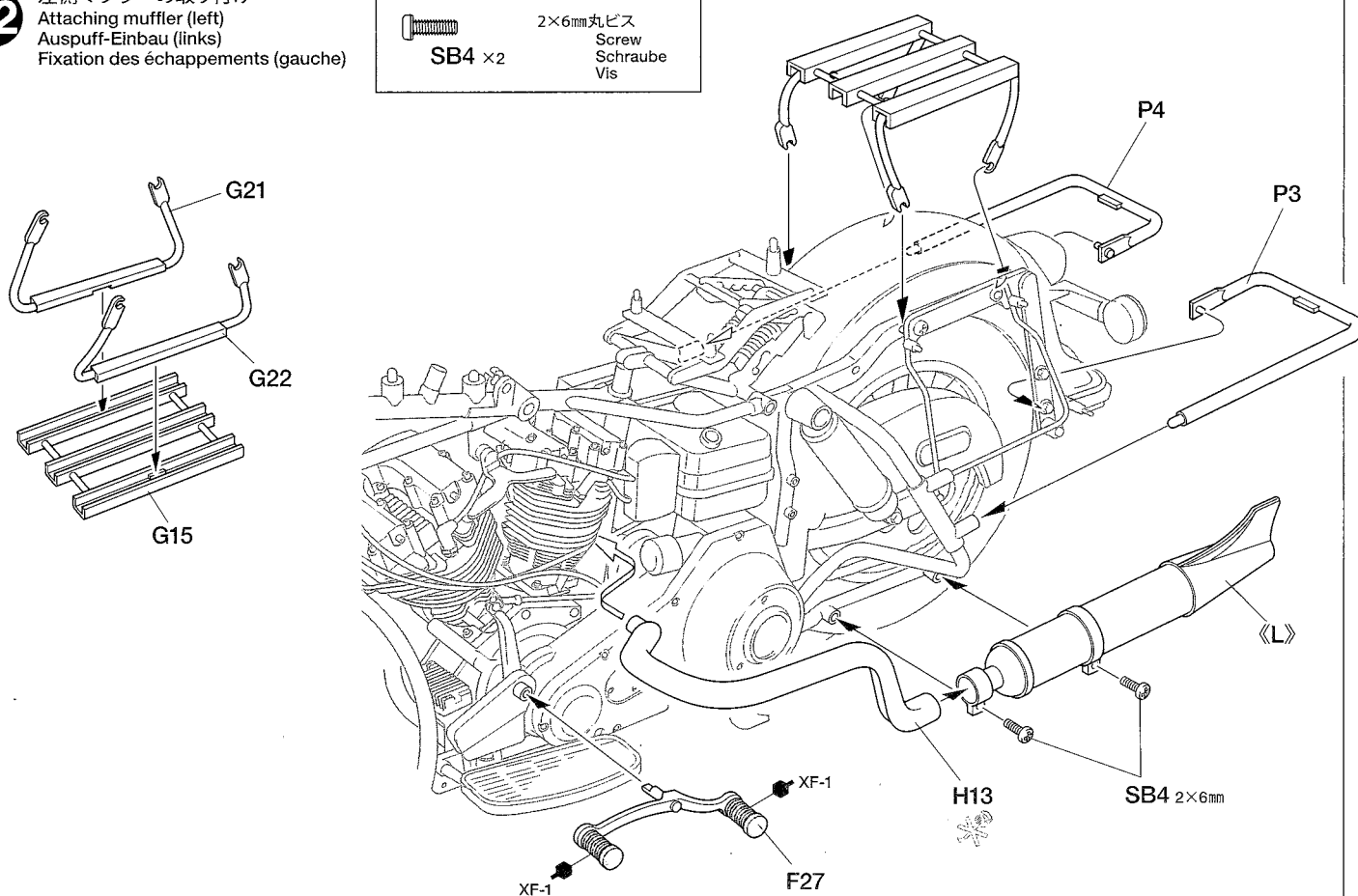
マフラーの組み立て
Mufflers
Auspuffs
Echappements



32

左側マフラーの取り付け
Attaching muffler (left)
Auspuff-Einbau (links)
Fixation des échappements (gauche)

2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis
SB4 ×2



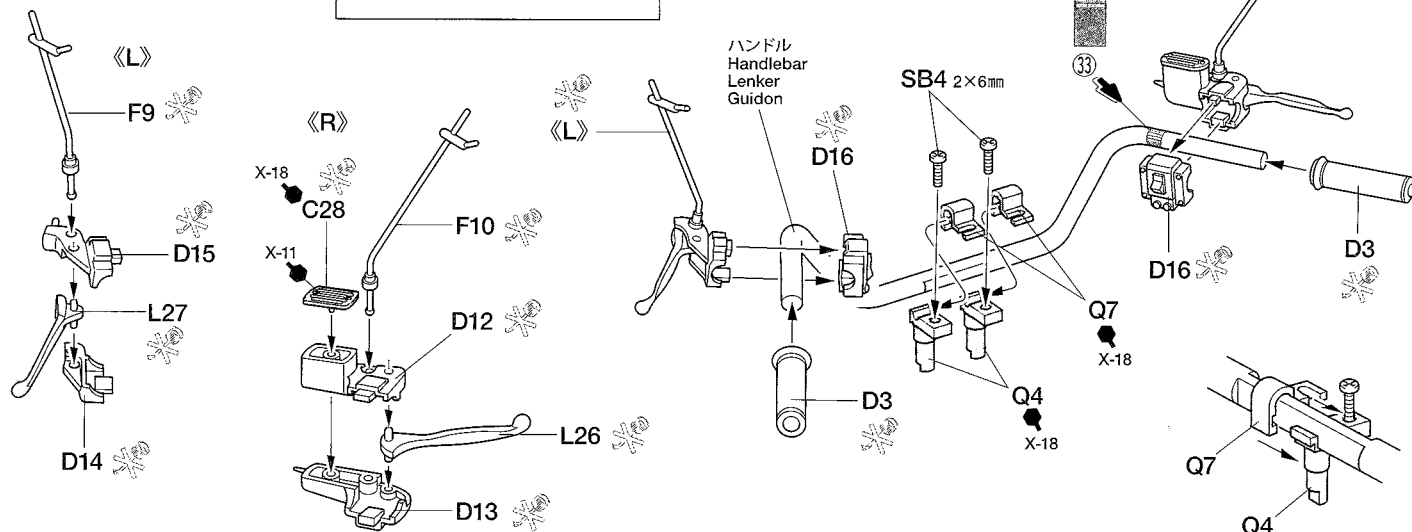
33

ハンドルの組み立て Handlebar Lenker Guidon



2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

SB4 ×2



34

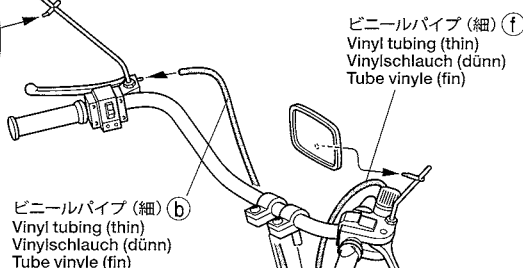
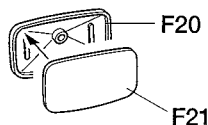
右側マフラーの取り付け Attaching muffler (right) Auspuff-Einbau (rechts) Fixation des échappements (droite)

《エアクリーナー》
Air cleaner
Luftfilter
Filtre à air

Q23



《サイドミラー》 ★2個作ります。
Side mirror ★Make 2.
Rückspiegel ★2 Satz anfertigen.
Rétroviseur ★Faire 2 jeux.



ビニールパイプ (細) (f)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

ビニールパイプ (細) (b)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

ビニールパイプ (c)
Vinyl tubing
Vinylschlauch
Tube vinyle

P1

P2

《R》

SB4 2×6mm

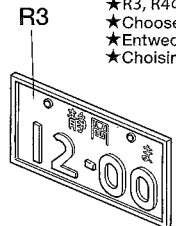
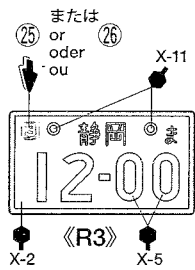


SB4 ×2

2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

35

ナンバープレートの組み立て License plate Nummernschild Plaque d'immatriculation

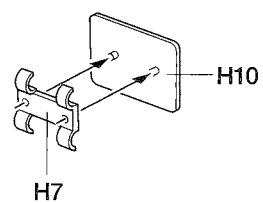


★R3, R4のどちらかを選びます。
★Choose either R3 or R4.
★Entweder R3 oder R4 benutzen.
★Choisir entre R3 ou R4.

レッド部品 1
Red part 1
Rotes Teil 1
Pièce rouge 1

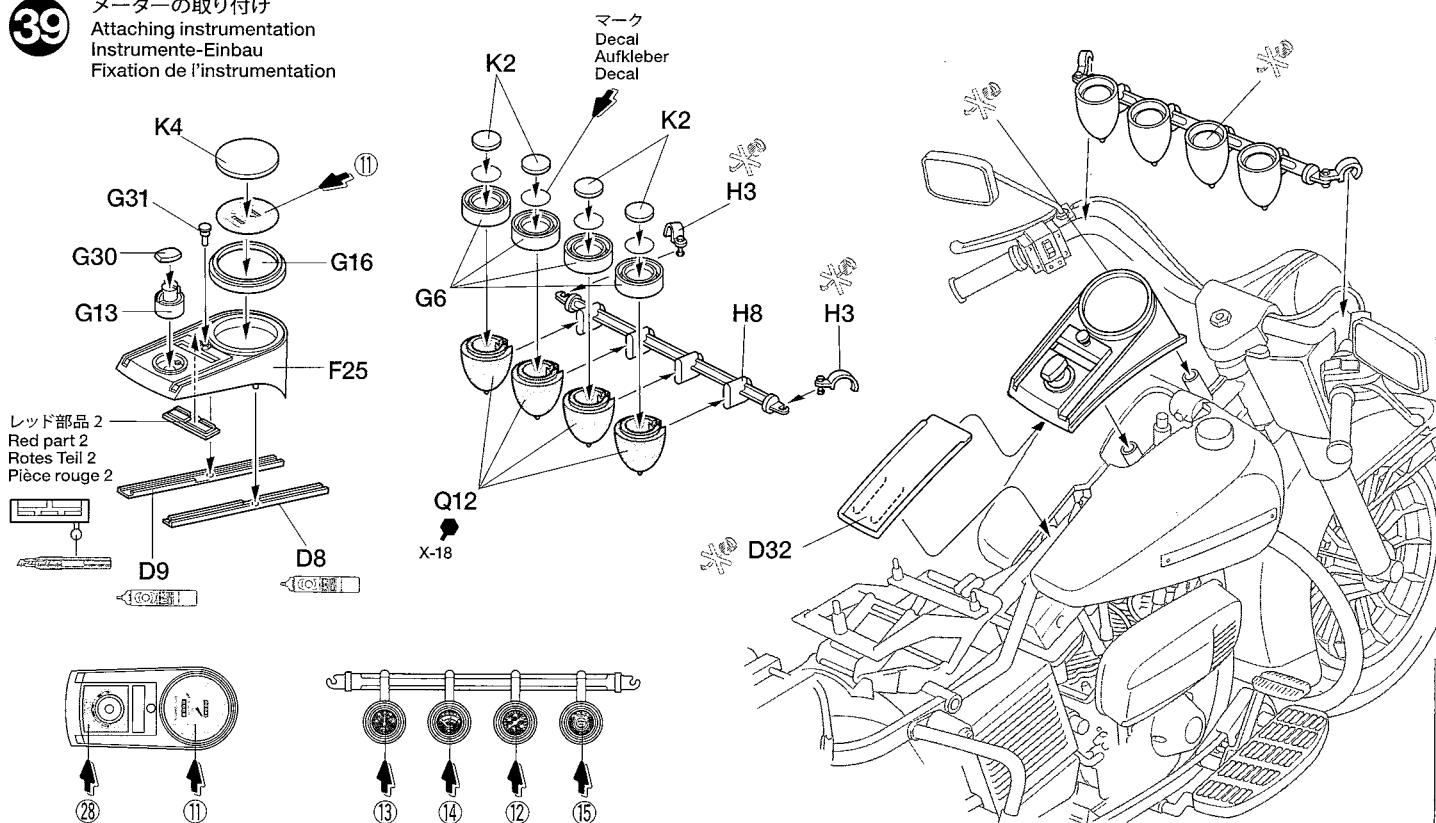
《リアプレート》
Rear plate
Hintere Platte
Plaque arrière

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



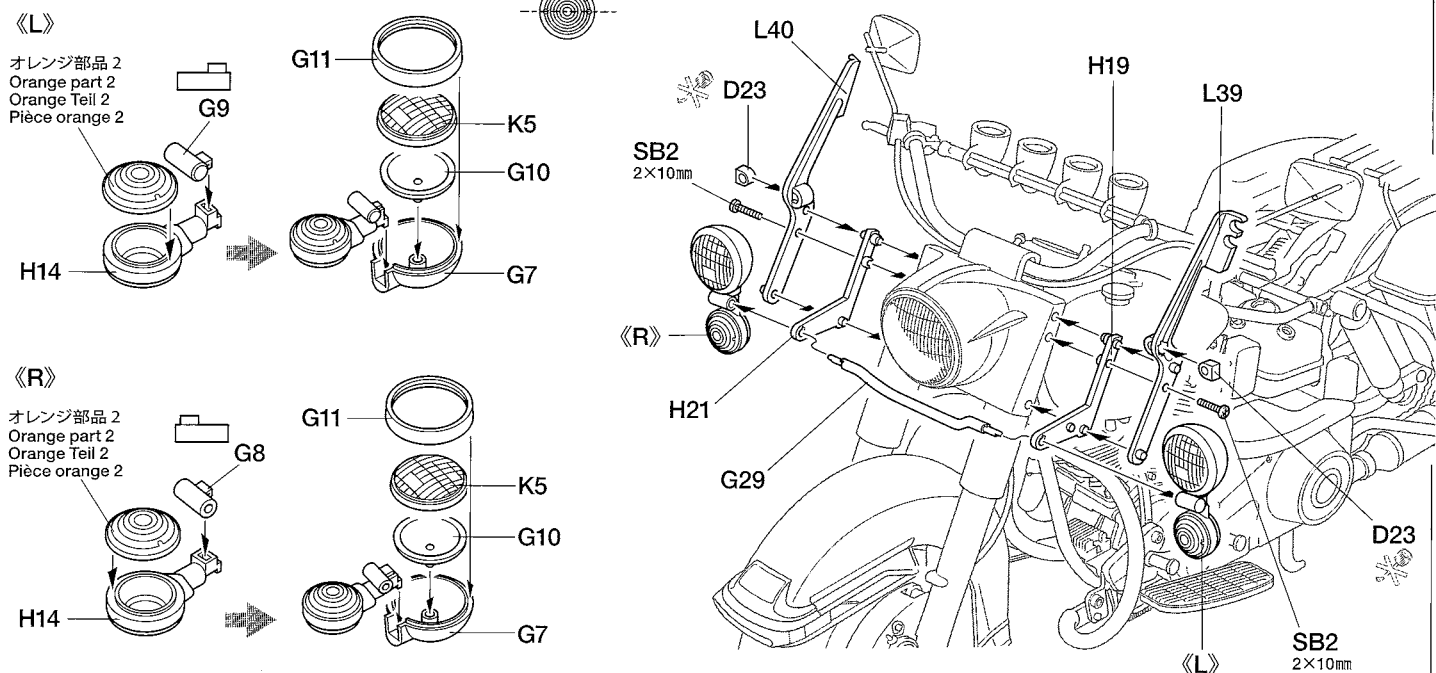
39

メーターの取り付け
Attaching instrumentation
Instrumente-Einbau
Fixation de l'instrumentation



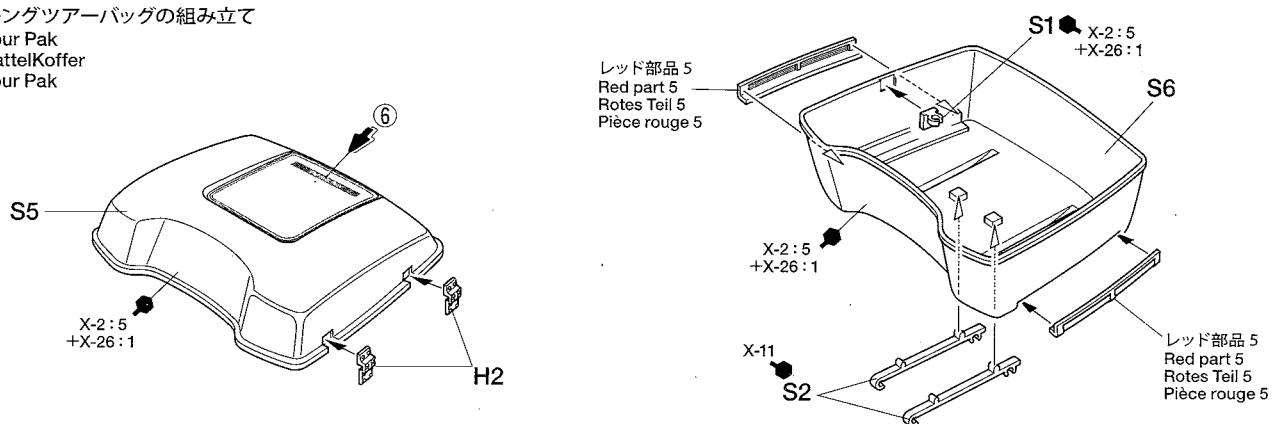
40

ウインカーランプの組み立て
Turn signals
Blinker
Clignotants



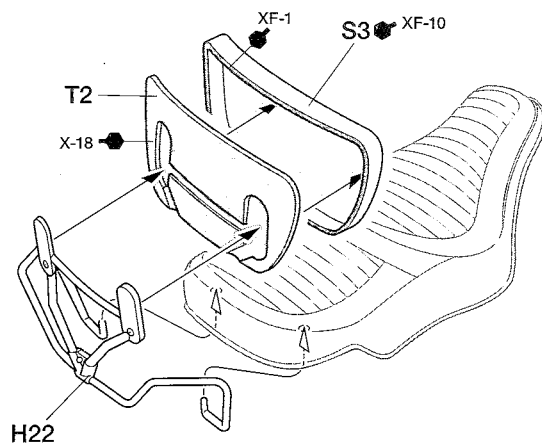
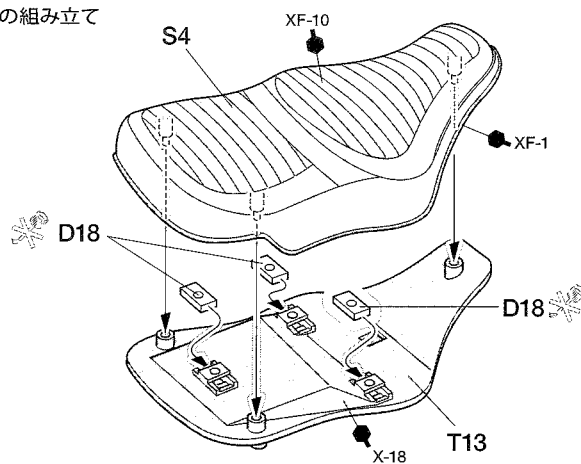
41

キングツアーバッグの組み立て
Tour Pak
SattelKoffer
Tour Pak



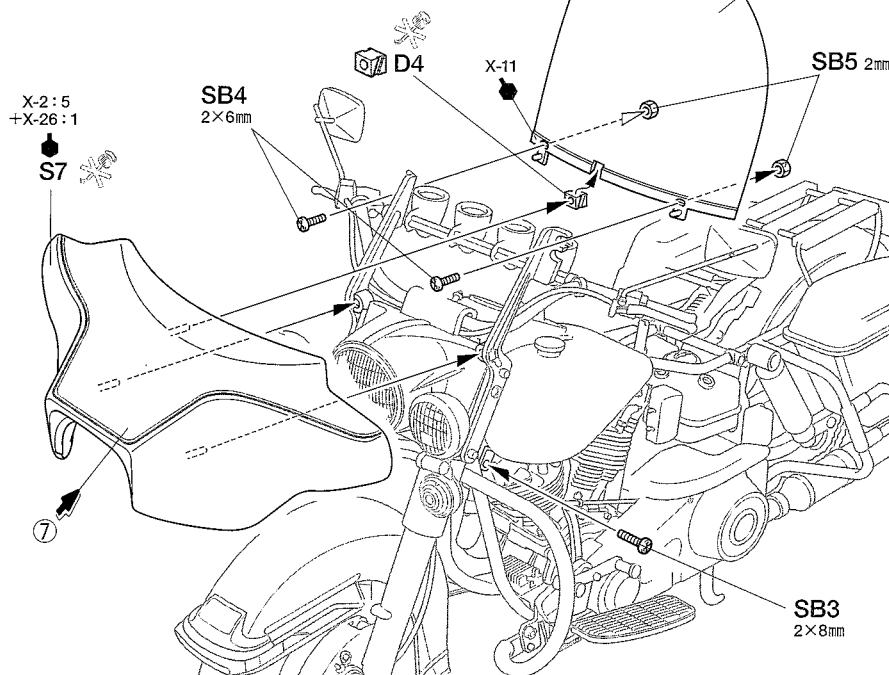
42

シートの組み立て
Seat
Sitz
Siège

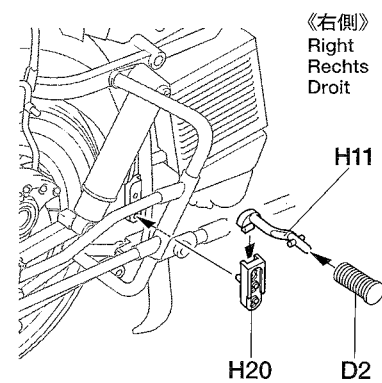


43

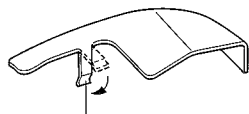
カウリングの取り付け
Attaching front cowl
Einbau der vorderen Verkleidung
Fixation du carénage avant



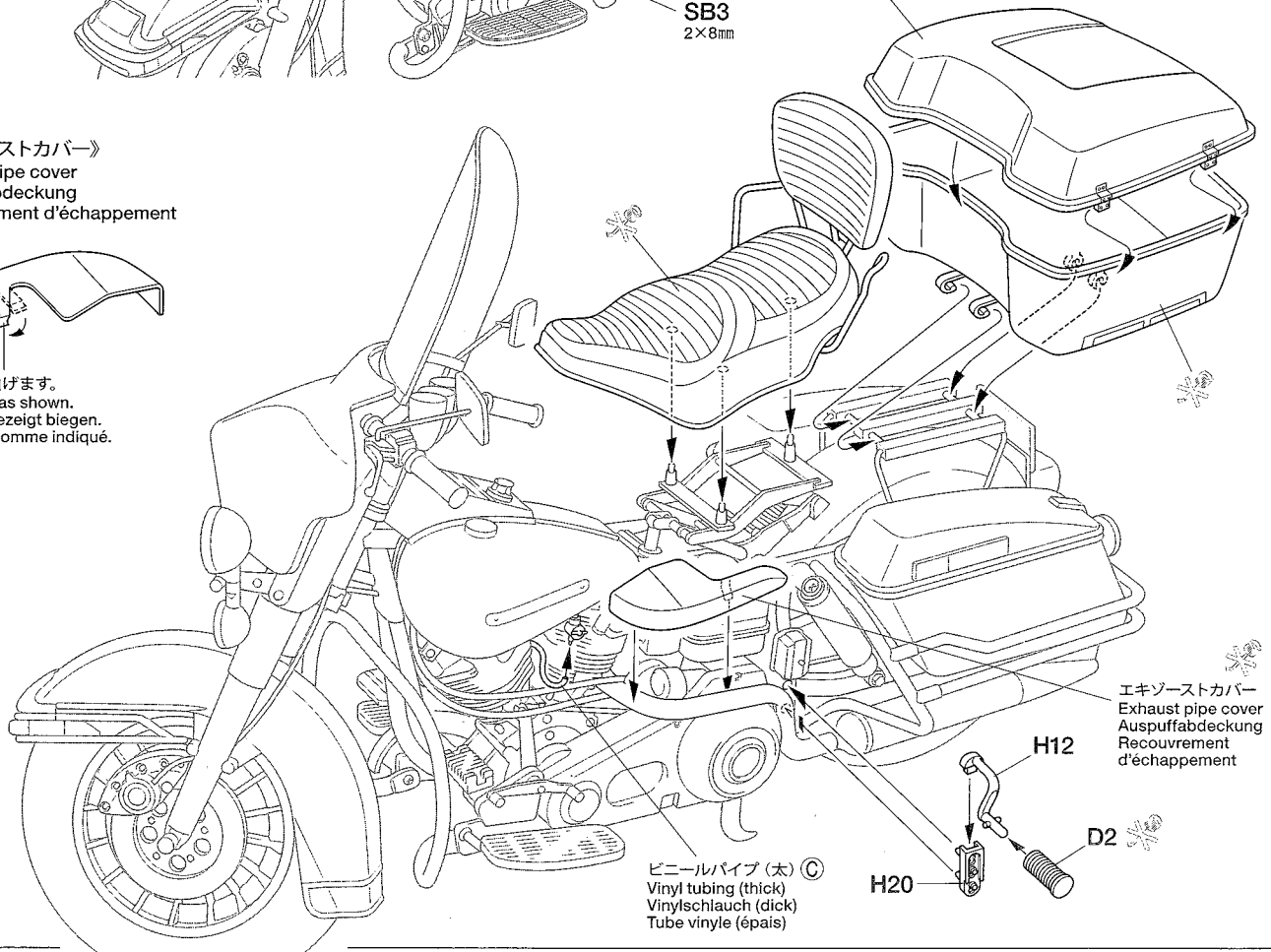
	2×8mm丸ビス	Screw		SB5
SB3 ×1	Schraube	Vis	×2	2mmナット
	2×6mm丸ビス	Screw		Nut
SB4 ×2	Schraube	Vis		Mutter
				Ecrou



《エキゾーストカバー》
Exhaust pipe cover
Auspuffabdeckung
Recouvrement d'échappement



★折り曲げます。
★Bend as shown.
★Wie gezeigt biegen.
★Plier comme indiqué.



ビニールパイプ (太) ©
Vinyl tubing (thick)
Vinylschlauch (dick)
Tube vinyle (épais)

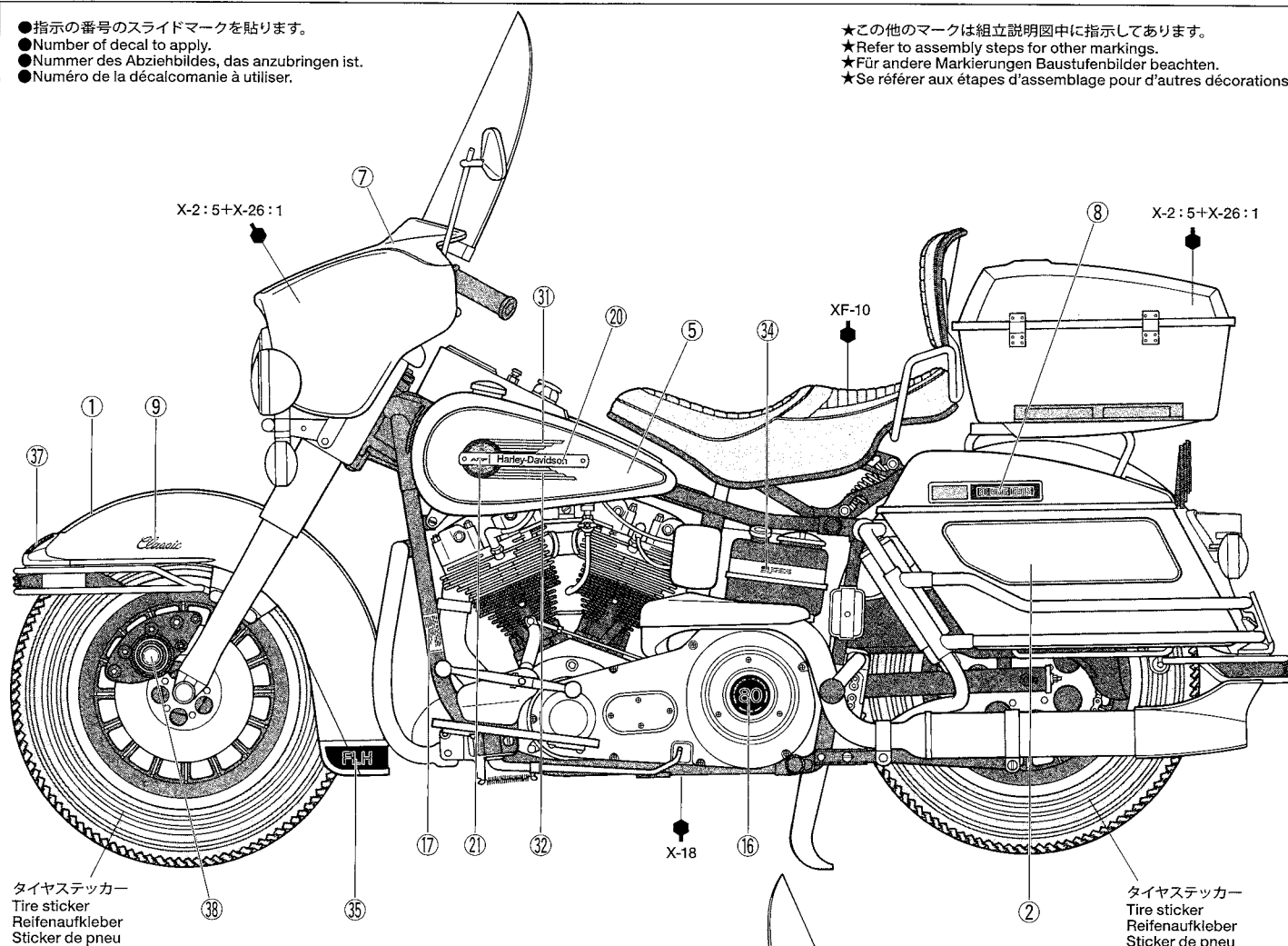
エキゾーストカバー
Exhaust pipe cover
Auspuffabdeckung
Recouvrement d'échappement

Harley-Davidson® FLH Classic

MARKING & PAINTING

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

- ★この他のマークは組立説明図中に指示してあります。
- ★Refer to assembly steps for other markings.
- ★Für andere Markierungen Baustufenbilder beachten.
- ★Se référer aux étapes d'assemblage pour d'autres décorations.



PARTS

ビニールパイプ (細)×1
Vinyl tubing (thin) 19801046
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

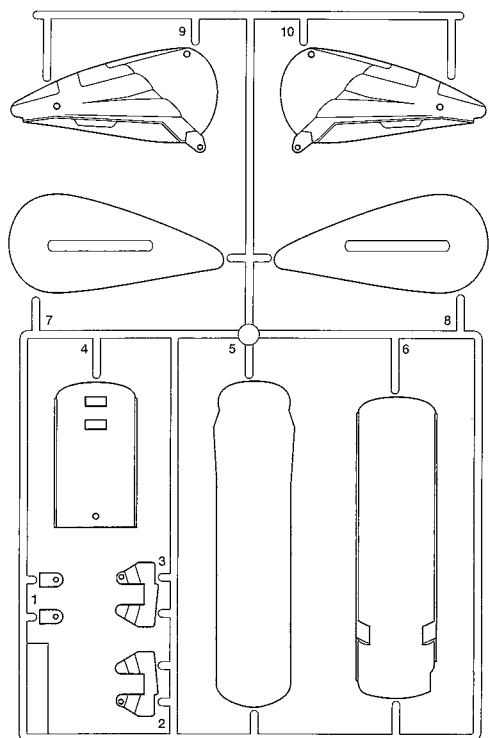
ビニールパイプ (太)×1
Vinyl tubing (thick) 19801046
Vinylschlauch (dick)
Tube vinyle (épais)

マーク⑧.....×1
Decal 11401295
Abziehbild
Décalcomanie

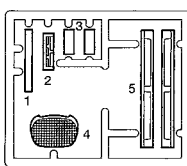
マーク⑨.....×1
Decal 11401297
Abziehbild
Décalcomanie

タイヤステッカー.....×1
Tire sticker 19491138
Reifenaufkleber
Sticker de pneu

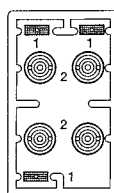
A PARTS ×1 19001211



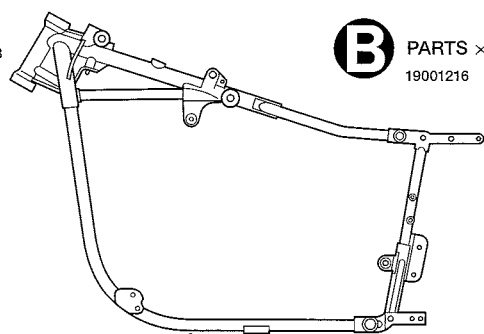
レッド部品.....×1 Red parts 10221002 Rote Teile Pièces rouges



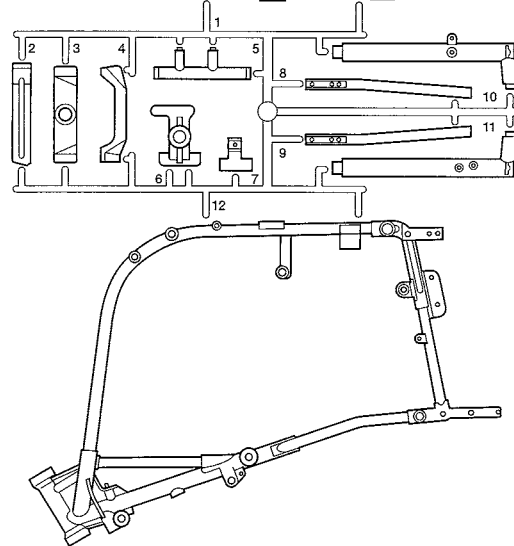
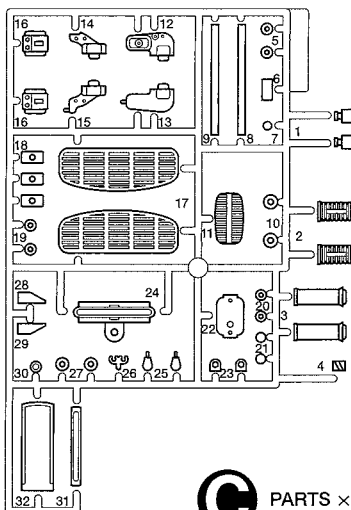
オレンジ部品.....×1 Orange parts 10221003 Orange Teile Pièces orange



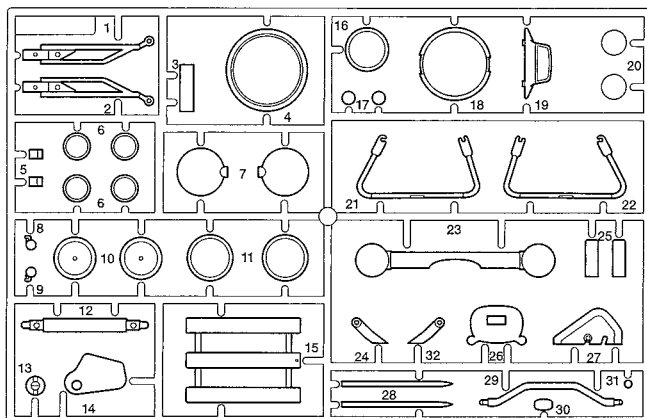
B PARTS ×1 19001216



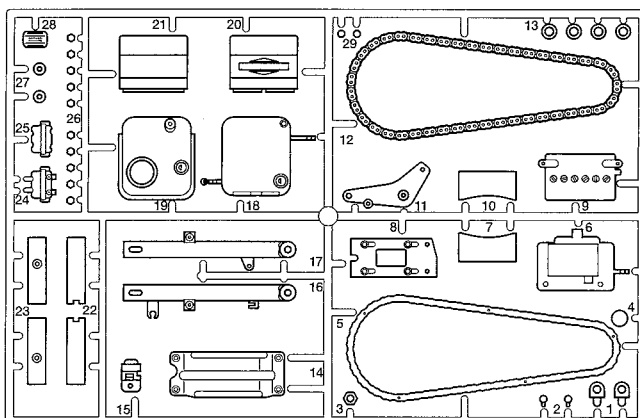
D PARTS ×1 10001024



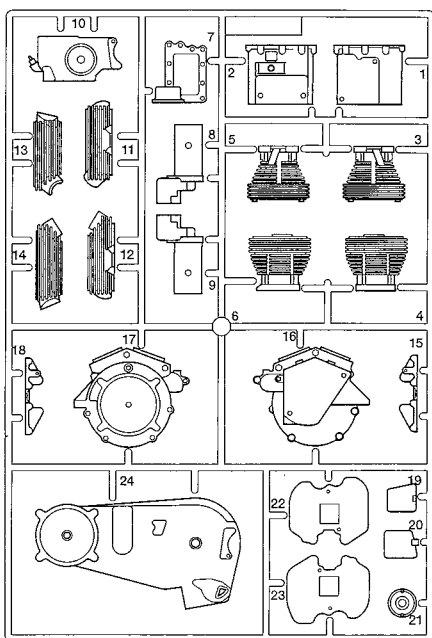
G PARTS ×1 10001028



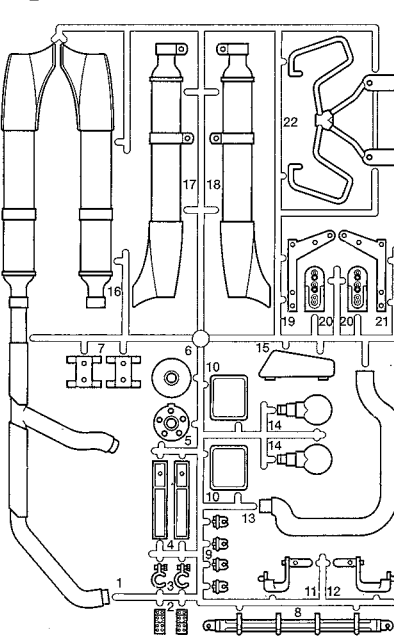
C PARTS ×1 10001023



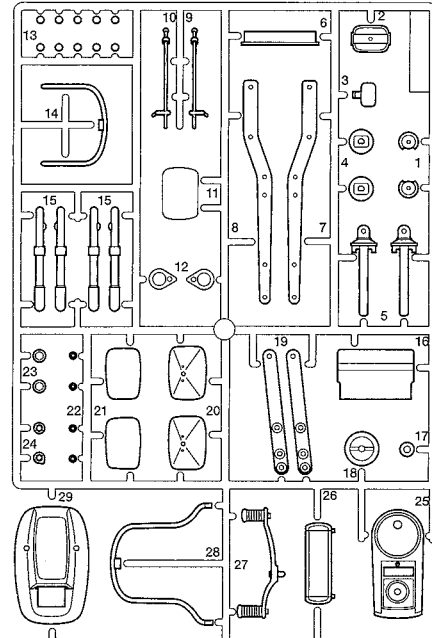
E PARTS ×1 10001025



H PARTS ×1 19001215

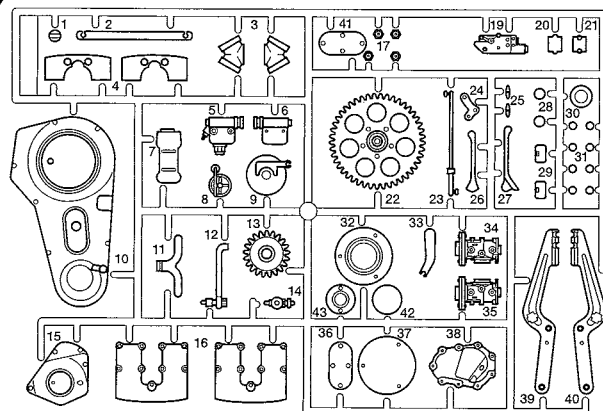
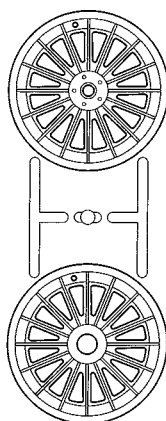
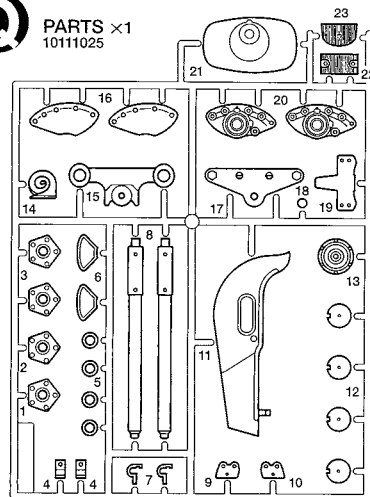


F PARTS ×1 10001026

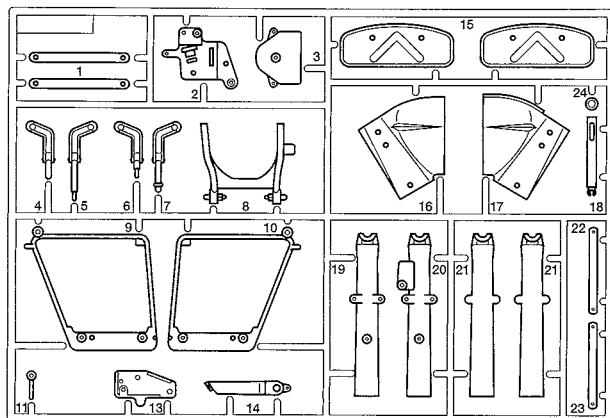
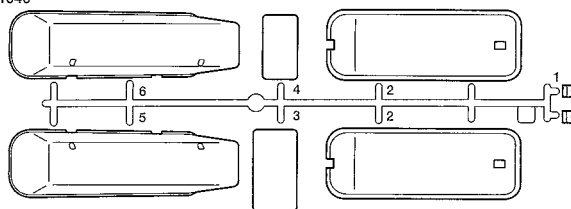
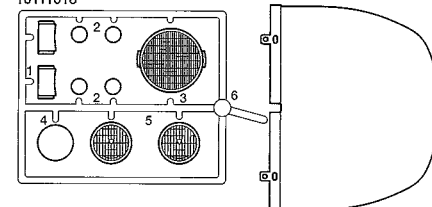
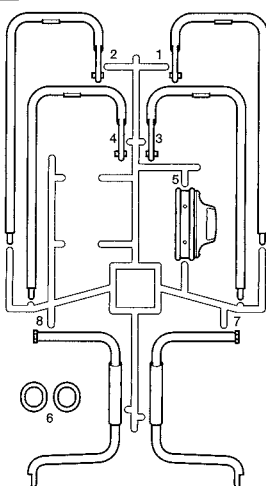
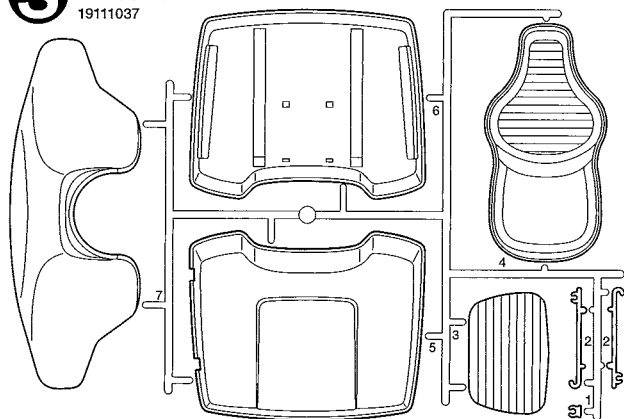
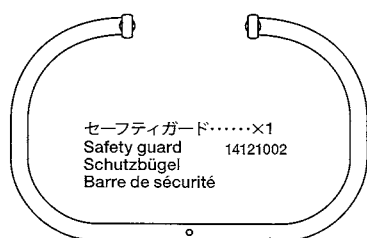
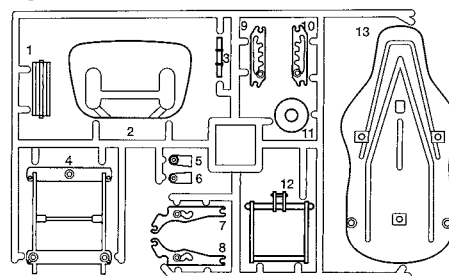
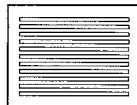
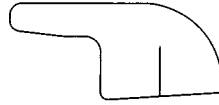
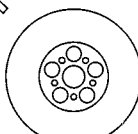
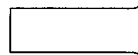
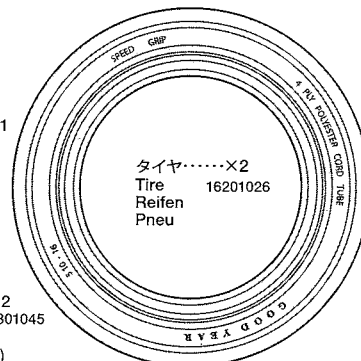


L

PARTS ×1 10111019

**J**PARTS ×1
19111038フロントホイール
Front wheel
Vorderrad
Roue avantリヤホイール
Rear wheel
Hinterrad
Roue arrière**Q**PARTS ×1
10111025**N**

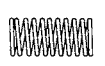
PARTS ×1 10111021

**R**PARTS ×1
19111040**K**PARTS ×1
10111018**P**PARTS ×1
19111039**S**PARTS ×1
19111037**T**PARTS ×1
10221011セーフティガード.....×1
Safety guard 14121002
Schutzbügel
Barre de sécuritéサイドスタンド
Kickstand
Batteriefach-Deckel
Béquille latérale
.....×1
14131003バッテリーカバー.....×1
Battery cover
Batteriefach-Deckel
Trappe de logement
de pack
.....×1
14301003エキゾーストカバー.....×1
Exhaust pipe cover
Auspuffabdeckung
Recouvrement
d'échappement
14301004ハンドル.....×1
Handlebar 14121001
Lenker
Guidonブレーキディスク.....×2
Brake disc 19801044
Bremscheibe
Disque de freinリヤダンパーブーツ.....×2
Damper boot (rear) 19801045
Dämpferschutz (hinten)
Protection d'axe (arrière)タイヤ.....×2
Tire 16201026
Reifen
Pneu

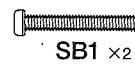
《スプリング袋詰》 19401025

Spring bag
Feder-Beutel
Sachet de ressorts

SP5 ×1

スプリングE
Spring
Feder
RessortSP1 ×2
スプリングA
Spring
Feder
RessortSP2 ×2
スプリングB
Spring
Feder
RessortSP3 ×2
スプリングC
Spring
Feder
RessortSP4 ×2
スプリングD
Spring
Feder
Ressort

ビス袋詰 19401024

Screw bag
Schraubenbeutel
Sachet de vis

SB1 ×2

2×15mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

SB2 ×2

2×10mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

SB3 ×6

2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis

SB4 ×17

2×6mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis両ネジシャフト
Threaded shaft
Gewindestange
Tige filetée

SB6 ×1



SB5 ×4

2mmナット
Nut
Mutter
Ecrou

Harley-Davidson FLH Classic

PAINTING

《ハーレーダビッドソンFLH80クラシックの塗装》

1979年にデビューしたハーレーダビッドソンのトップモデル、FLH80クラシックは、タンクをはじめフロントカウルやフェンダー、サイドバッグ、ツアーバッグなどがその名のようにクラシカルなムードあふれるツートンカラーで仕上げられていました。また、マフラーやエアクリナーカバーなどはクロームメッキが施されゴージャスなムードを演出しています。クリーム部分をはじめ、車体各部に貼られたステッカー、コンビネーションメーターなどはスライドマークで用意しましたので、P21を参考に貼ってください。エンジンやフレームなど、細部の塗装は組立図中に示しました。なお、FLH80クラシックにはこのクリームとブラウンのツートンの他に、ブラックと暗いシルバーメタリックのツートンなども用意されました。カスタムが似合うFLH80クラシックだけに、オリジナルな塗

装で仕上げるのも楽しいでしょう。

Painting the Harley-Davidson FLH Classic

The FLH 80 Classic's tank, front fairing and fender, saddlebags and Tour Pak were, as the name suggests, finished in a classical two-tone color scheme. It also featured chrome exhaust and air-cleaner covers. Refer to the instructions when applying decals and painting details such as the engine and frames. The FLH 80 Classic came in two color schemes - two-tone cream and brown, and two-tone black and dark silver. If desired, modelers may also apply their own custom color scheme to the model.

Bemalung der Harley-Davidson FLH Classic

Der Tank, die Frontverkleidung und die Schutzbleche der FLH 80 Classic waren wie der Name schon sagt im klassischen 2-farbigem Schema lackiert. Sie hatte auch verchromte Auspuffrohre und Luftfilterdeckel. Beachten Sie die Anleitung bei der Anbringung der Schiebbilder und der Anbrin-

gung der Details bei Motor und Rahmen. Die FLH 80 Classic gab es in zwei Farbausführungen; zweifarbig cremefarben und braun und zweifarbig schwarz und dunkelsilber. Falls gewünscht kann der Modellbauer seine eigene Lackierung verwenden.

Peinture de la Harley-Davidson FLH Classic

Le réservoir, la carénage et le garde-boue avant, les side-cases et le Tour-Pak de la FLH 80 Classic étaient, comme la désignation l'implique, classiquement peints en deux tons. L'échappement et les carters de filtre à air étaient chromés. Se reporter aux instructions pour apposer les decals et peindre les détails du moteur et du cadre. La FLH Classic était disponible en deux schémas de couleur - deux tons Crème et Brun et deux tons Noir et Argent Foncé. Si on le souhaite, on peut opter pour une décoration personnelle sur le modèle.

APPLYING DECALS

《スライドマークのはりかた》

- ①はりたいマークをハサミで切りぬきます。
- ②マークをめくるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上におきます。
- ③台紙のはしを手で持ち、貼る位置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やわらかい布でマークの内側の気泡をおし出しながら、お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.

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、このステッカーが貼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(315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

《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)

《カスタマーサービスアドレス》

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



ハーレーダビッドソンFLH クラシック

ITEM 16040

★価格は2013年9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。

部品名	税込価格	本体価格	部品コード
A/パーツ.....	861円	(820円)	19001211
B/パーツ.....	651円	(620円)	19001216
C/パーツ.....	840円	(800円)	10001023
D/パーツ.....	598円	(570円)	10001024
E/パーツ.....	903円	(860円)	10001025
F/パーツ.....	1,029円	(980円)	10001026
G/パーツ.....	1,029円	(980円)	10001028
H/パーツ.....	1,008円	(960円)	19001215
J/パーツ.....	672円	(640円)	19111038
K/パーツ.....	493円	(470円)	10111018
L/パーツ.....	1,008円	(960円)	10111019
N/パーツ.....	1,008円	(960円)	10111021
P/パーツ.....	819円	(780円)	19111039
Q/パーツ.....	703円	(670円)	10111025
R/パーツ.....	546円	(520円)	19111040
S/パーツ.....	861円	(820円)	19111037
T/パーツ.....	598円	(570円)	10221011
レッド部品(テールレンズ).....	441円	(420円)	10221002
オレンジ部品(ウィンカーレンズ).....	441円	(420円)	10221003
タイヤ(1個).....	493円	(470円)	16201026
ビス袋詰.....	273円	(260円)	19401024
スプリング袋詰.....	294円	(280円)	19401025
ハンドル.....	420円	(400円)	14121001
リヤダンパーブーツ(2個).....	672円	(640円)	19801045
バッテリーカバー.....	420円	(400円)	14301003
エキゾーストカバー.....	399円	(380円)	14301004
ブレーキディスク(2個).....	399円	(380円)	19801044
サイドスタンド.....	336円	(320円)	14131003
セフティガード.....	798円	(760円)	14121002
ビニールパイプ(1台分).....	262円	(250円)	19801046
マーク(a).....	546円	(520円)	11401295
マーク(b).....	525円	(500円)	11401297
タイヤマーク.....	378円	(500円)	19491138
説明図.....	525円	(500円)	11053634

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 16040
19001211.....	A Parts
19001216.....	B Parts
10001023.....	C Parts
10001024.....	D Parts
10001025.....	E Parts
10001026.....	F Parts
10001028.....	G Parts
19001215.....	H Parts
19111038.....	J Parts
10111018.....	K Parts
10111019.....	L Parts
10111021.....	N Parts
19111039.....	P Parts
10111025.....	Q Parts
19111040.....	R Parts
19111037.....	S Parts
10221011.....	T Parts
10221002.....	Red Parts
10221003.....	Orange Parts
16201026.....	Tire (1pc.)
19401024.....	Screw Bag
19401025.....	Spring Bag
14121001.....	Handlebar
19801045.....	Damper Boot (Rear) (2pcs.)
14301003.....	Battery Cover
14301004.....	Exhaust Pipe Cover
19801044.....	Brake Disc (2pcs.)
14131003.....	Kickstand
14121002.....	Safety Guard
19801046.....	Vinyl Tubing (Thick, Thin)
11401295.....	Decals (a)
11401297.....	Decals (b)
19491138.....	Tire Decal
11053634.....	Instructions

16040 Harley-Davidson FLH Classic (11053634)

1/6

Big Scale Motorcycle

www.tamiya.com