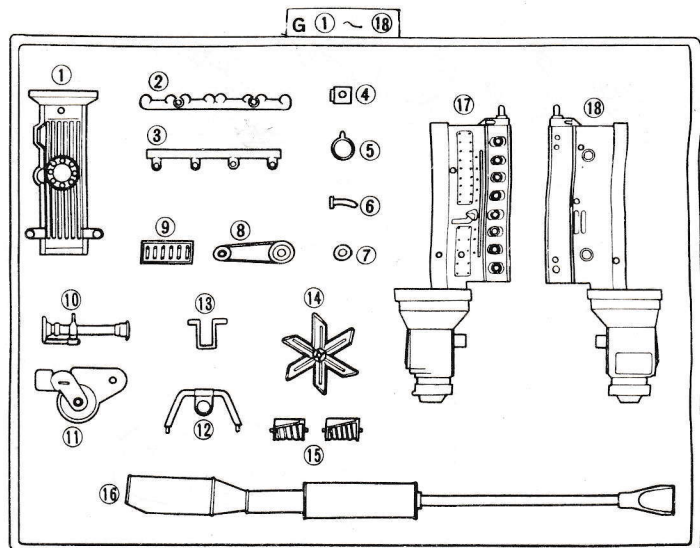
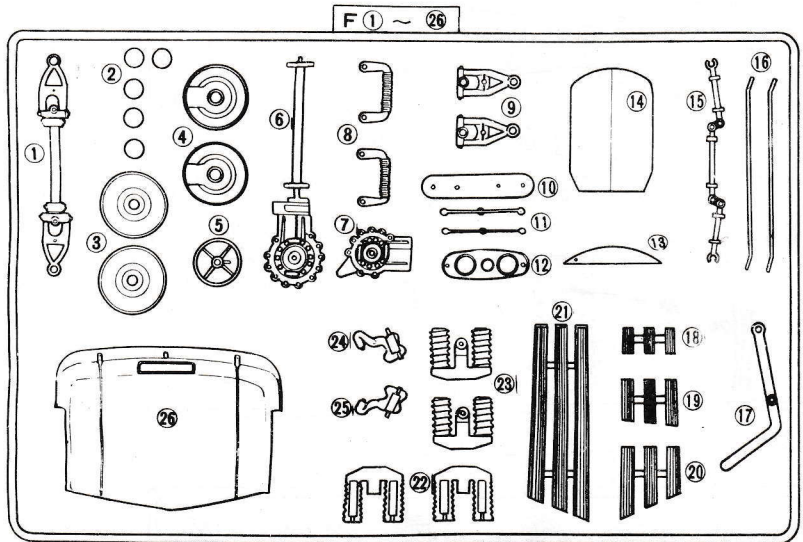
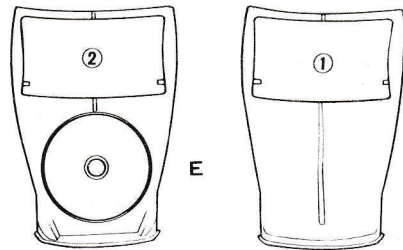
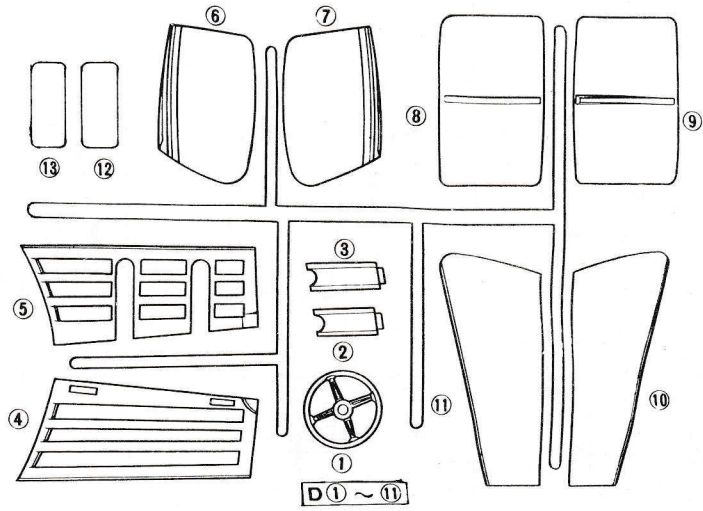
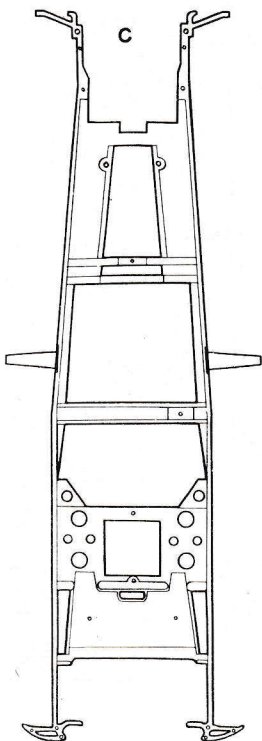
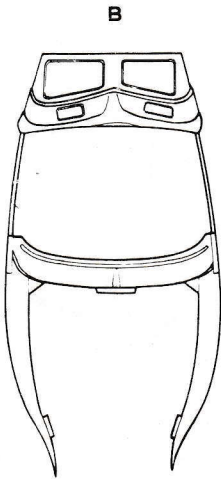
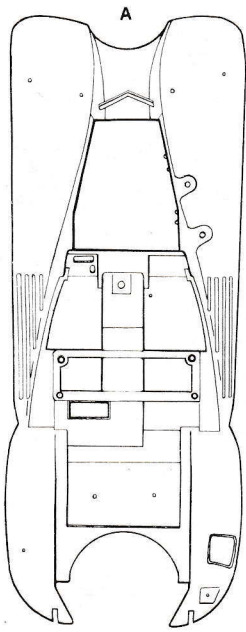


mercedes 540k  
Maharaja sport roadster

1936 メルセデスベンツ540k  
マハラジャ スポーツ ロードスター



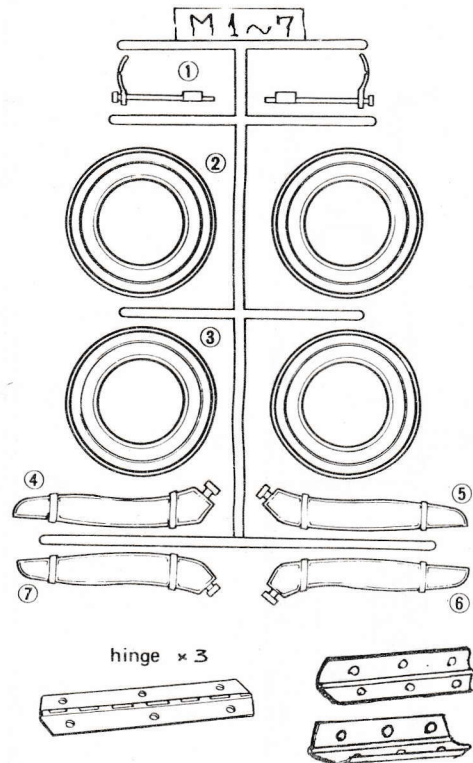
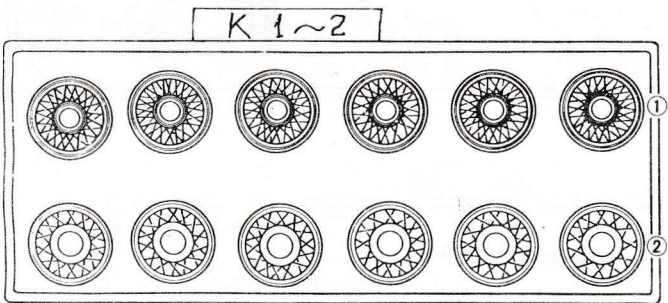
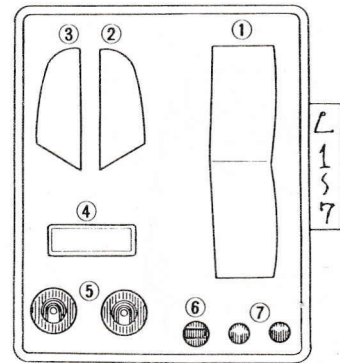
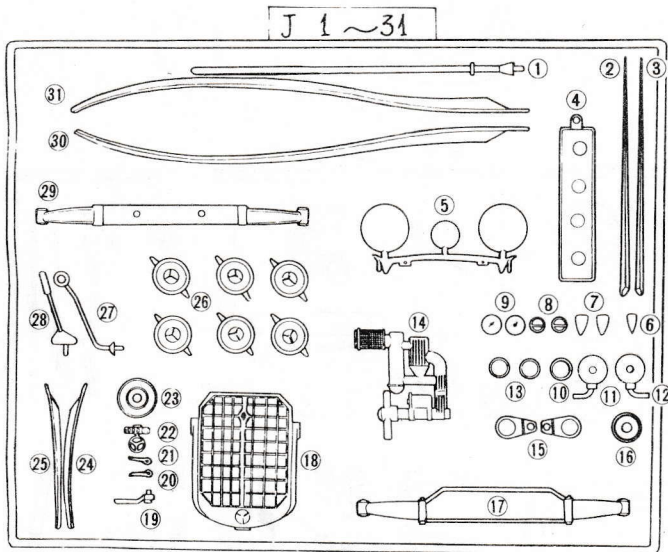
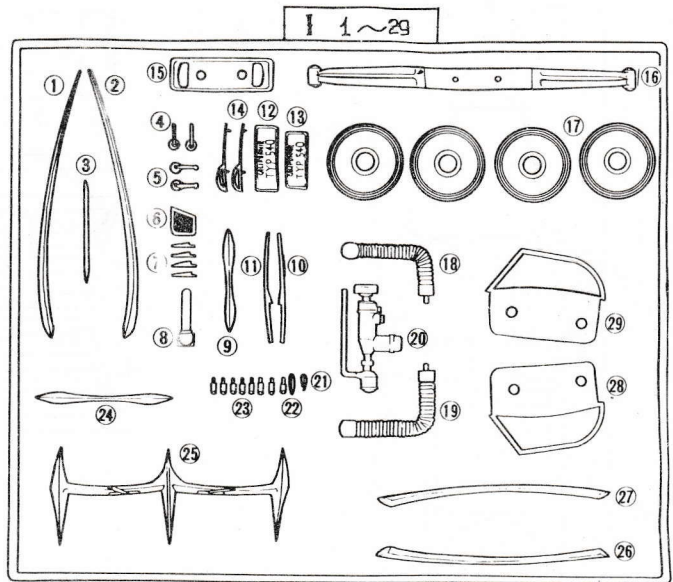
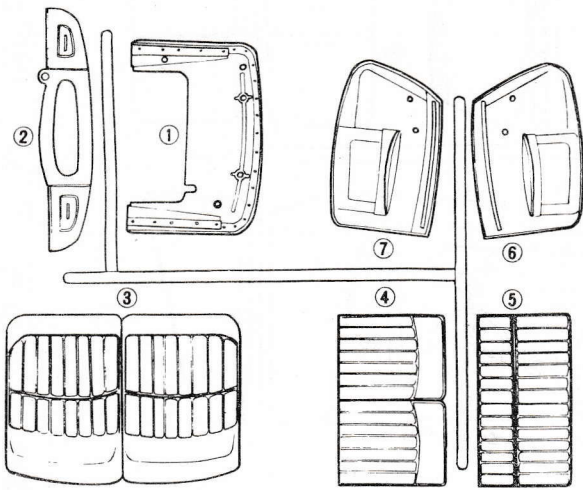
Parts List





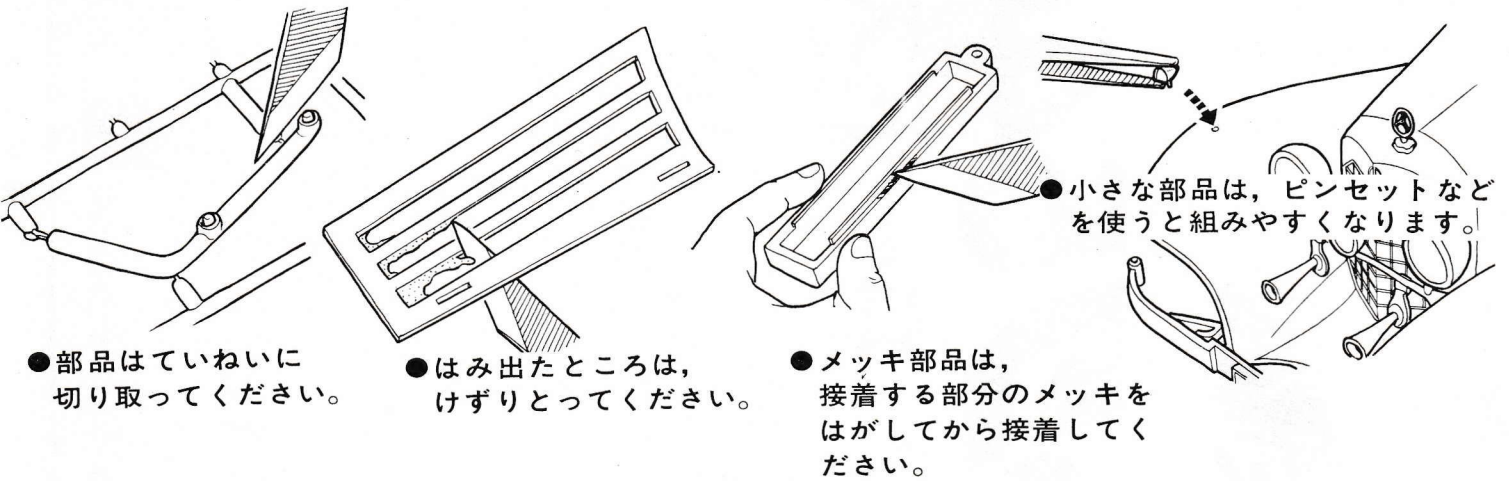
H PARTS

Parts List

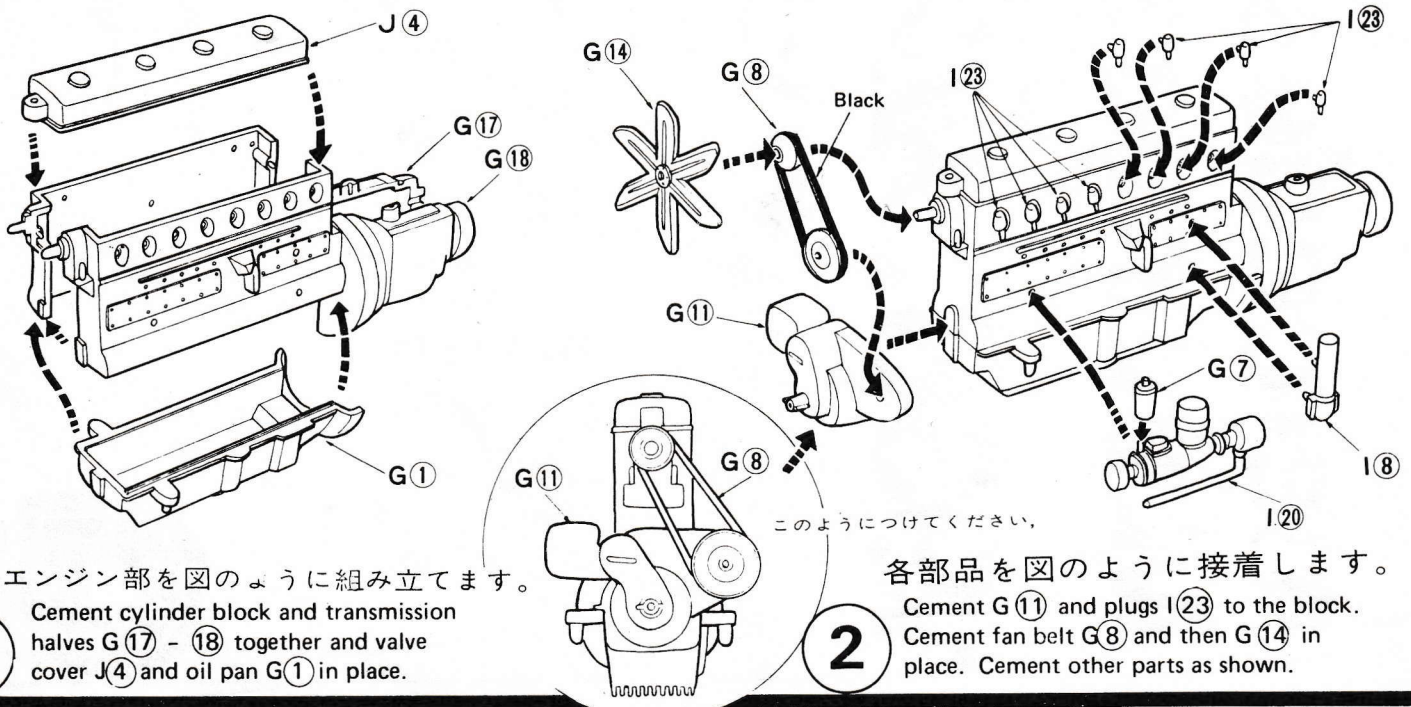


## 《組み立ての注意》

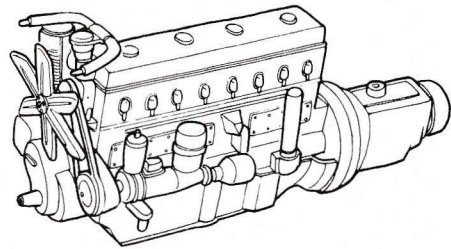
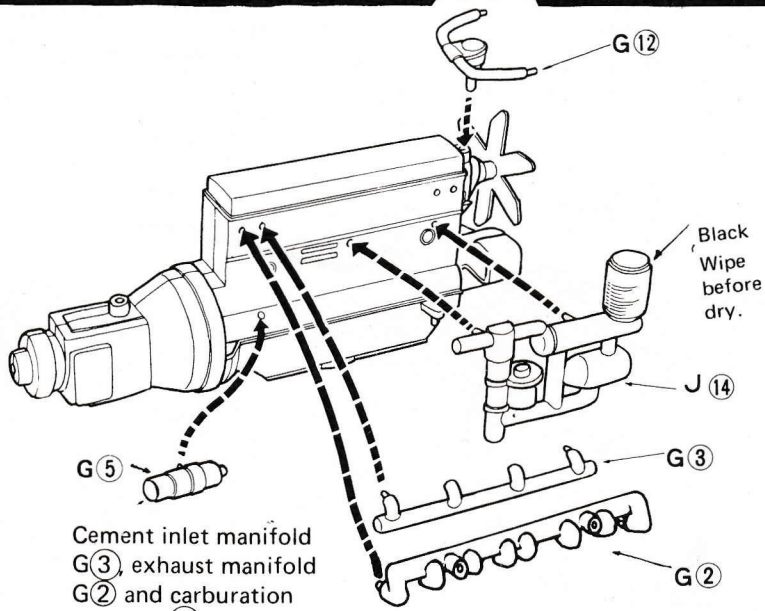
- 組み立てる前に説明書をひと通り最後まで読んでください。
- 部品は一度に切り取らずに、必要なだけはずしてください。



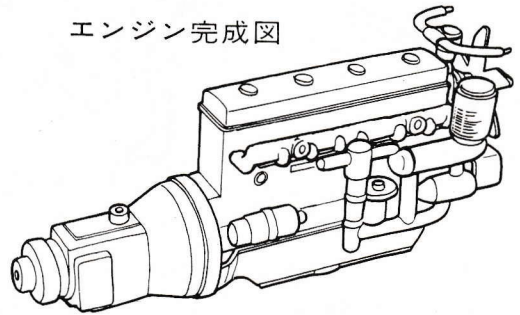
- このキットは「540Kロードスター型」と「マハラジャ型」のどちらにでも組み立てることができます。どの型式にするか、最初にきめて、第13図と第33図以下の説明をよく読んで組み立ててください。(パッケージの絵を参考にしてください)







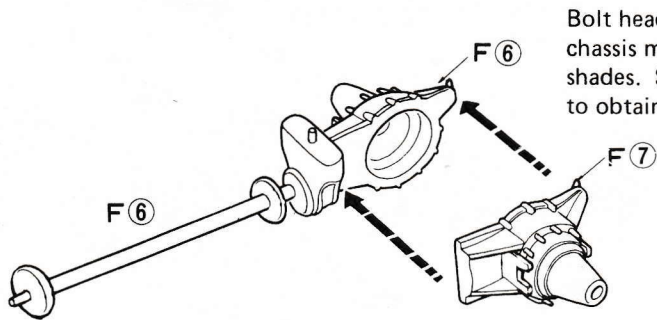
エンジン完成図



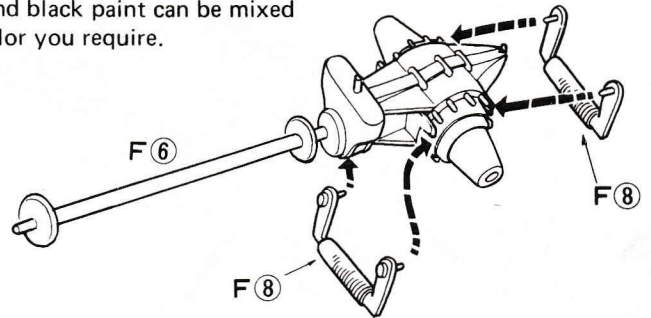
3

Cement inlet manifold G(3), exhaust manifold G(2) and carburation system J(14) in sequence. Cement water manifold G(12) as shown.

各部品を接着します。  
G(3)を接着してからG(2)を接着します。



Bolt heads and other parts on the engine and chassis may be painted in contrasting metal shades. Silver and black paint can be mixed to obtain the color you require.



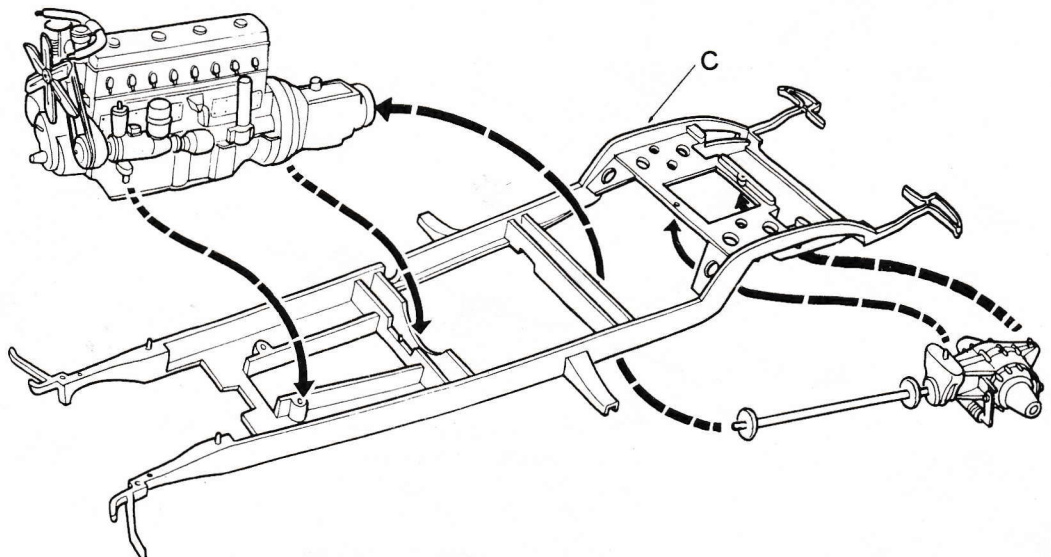
デファレンシャル部を図のように組み立てます。

4

Cement differential housing and drive shaft as shown.

5

Complete the differential as shown.

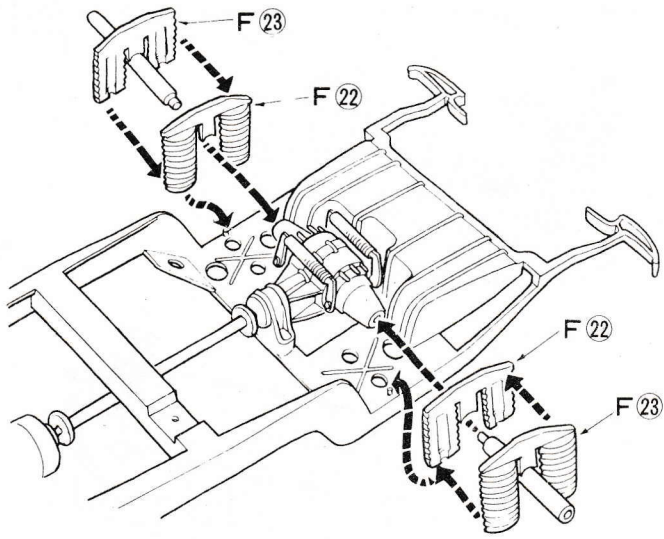


シャシーフレームに、エンジンとデファレンシャルを接着します。

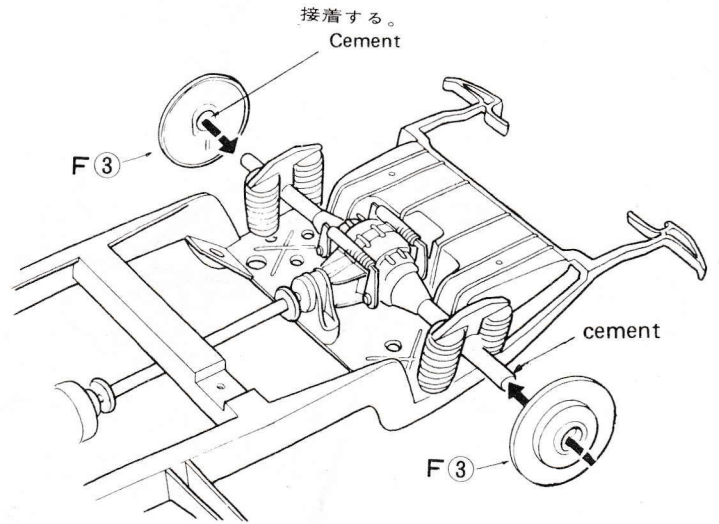
6

Cement the engine assembly above the chassis and the differential under the chassis and to the engine.

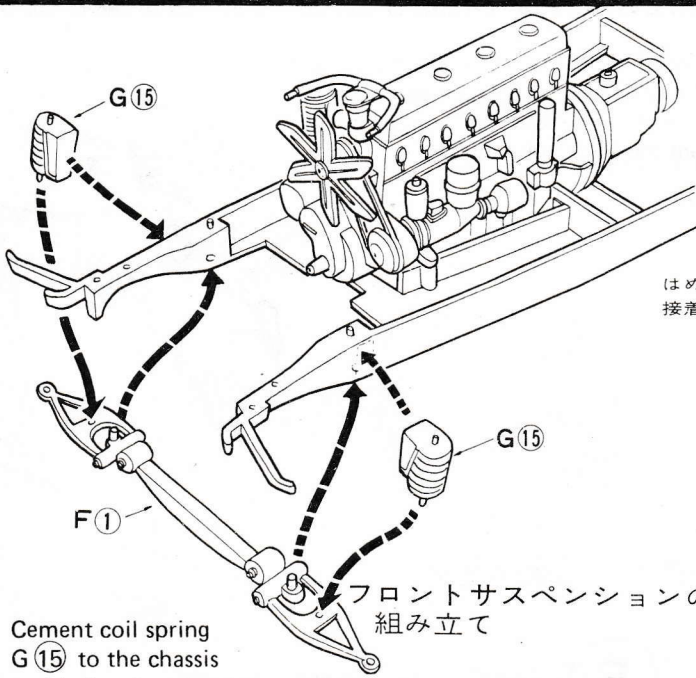




**7** リアサスペンションを図のように組み立てます  
Cement the rear coil suspension and axle stubs to the chassis and differential

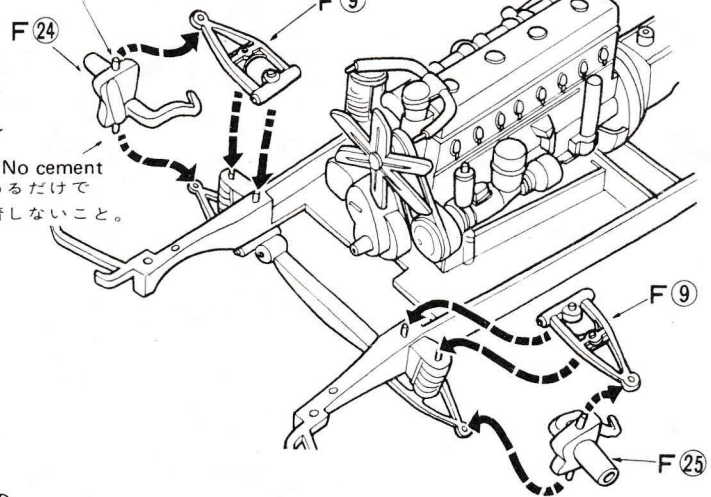


**8** リア・ブレーキの組み立て  
Cement the brake plates F(3) to axle stubs

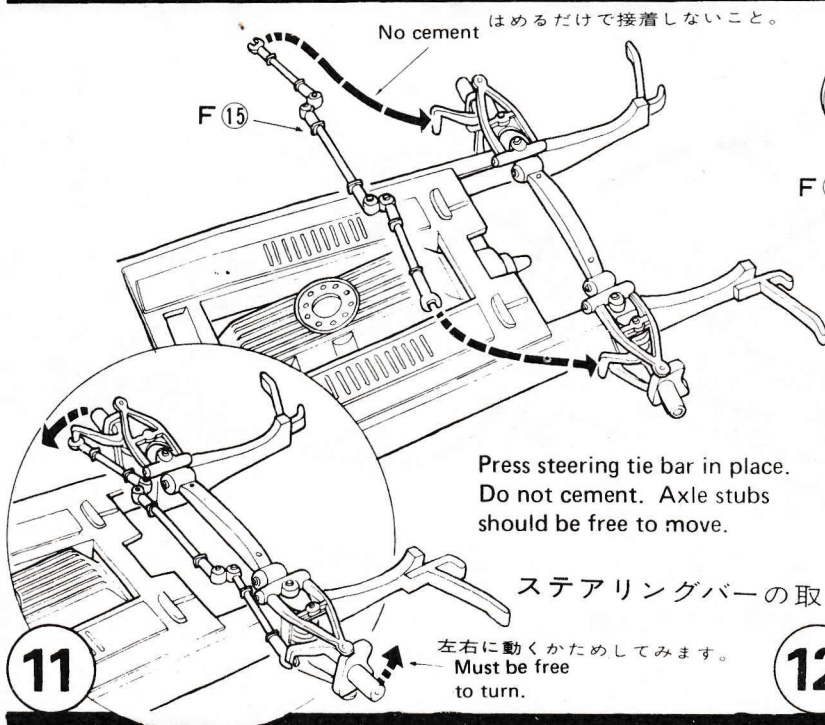


**9** Cement coil spring G(15) to the chassis and to front suspension:

サスペンションとウィッシュボーンを組み立て。F(9)だけ接着する。  
No cement



**10** Cement suspension wishbones F(9) to the chassis over front axle stubs. Do not allow cement to touch the pins on the stubs.

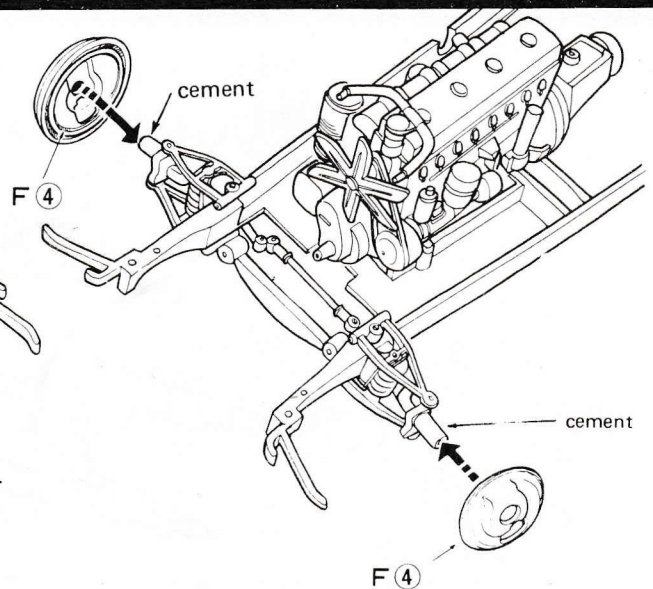


Press steering tie bar in place. Do not cement. Axle stubs should be free to move.

ステアリングバーの取り付け

左右に動くかためてみます。  
Must be free to turn.

**11**

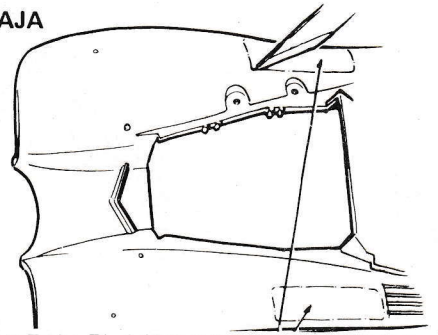
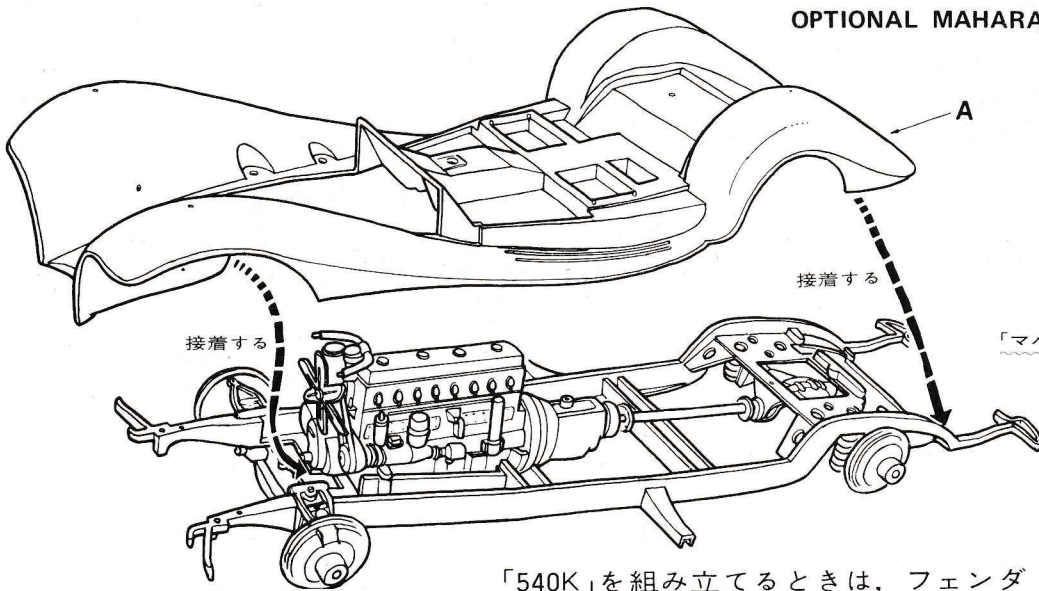


**12** フロント・ブレーキの組み立て  
Cement plates to stubs.

**12**

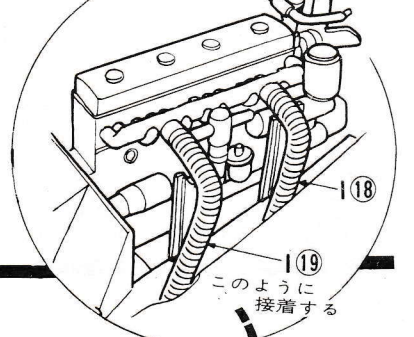


OPTIONAL MAHARAJA



「マハラジャ型」を組むときは、ここを切り取る。

Cut holes to engraved lines and file to match M ②③ Step 44.

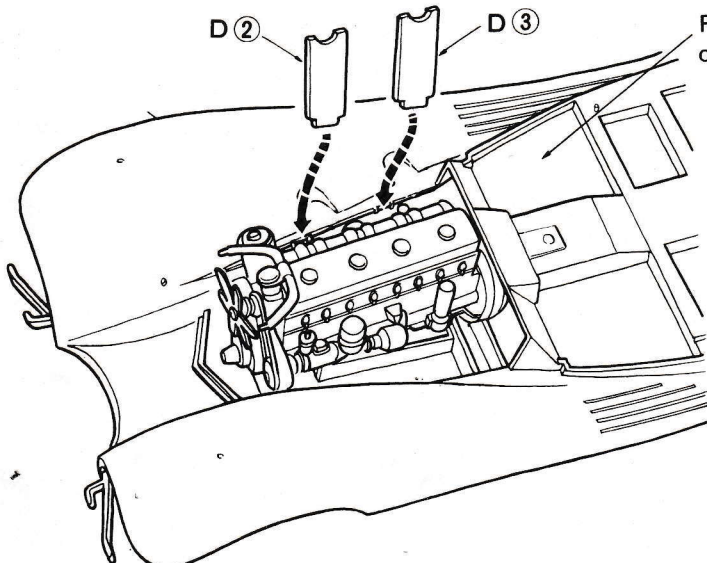


このように接着する

13

For Maharaja version, cut holes for side mounts as shown. Cement lower body to chassis.

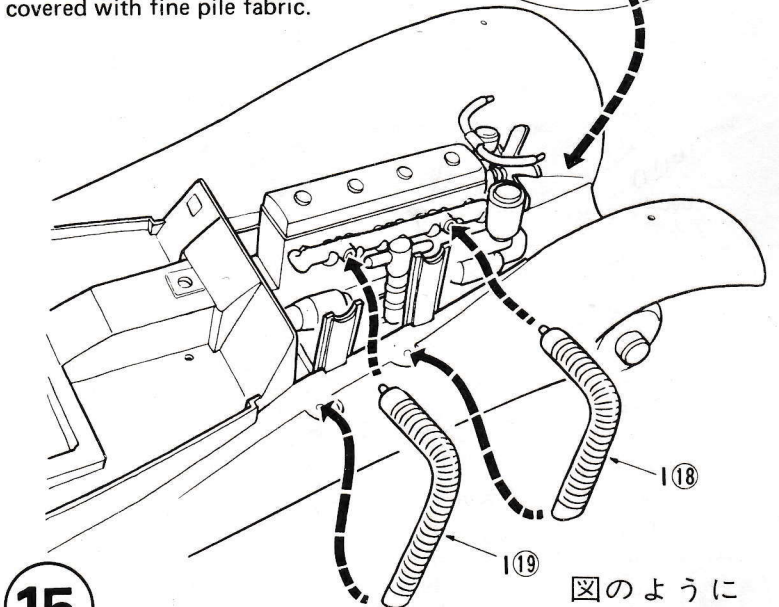
「540K」を組み立てるときは、フェンダーAはそのまま図のように接着します。「マハラジャ型」のときは、右図のように一部を切り取ります。



Floor may be painted to match seats or covered with fine pile fabric.

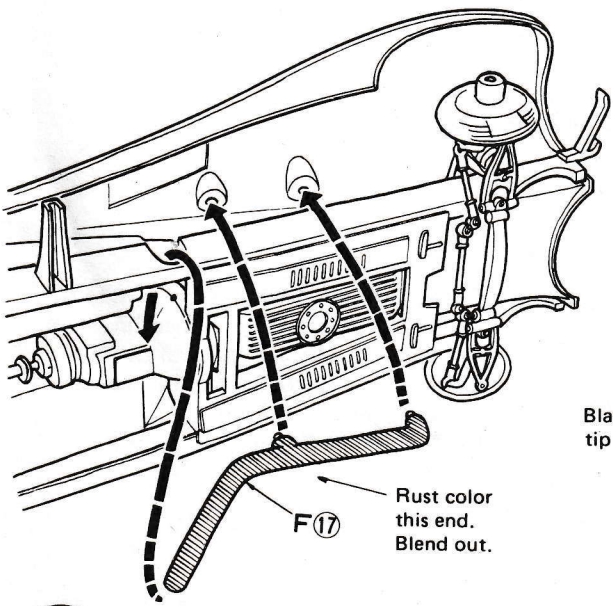
D部品は大きさが違いますから注意してください。  
Cement exhaust pipe supports in place.

14



図のように接着します。

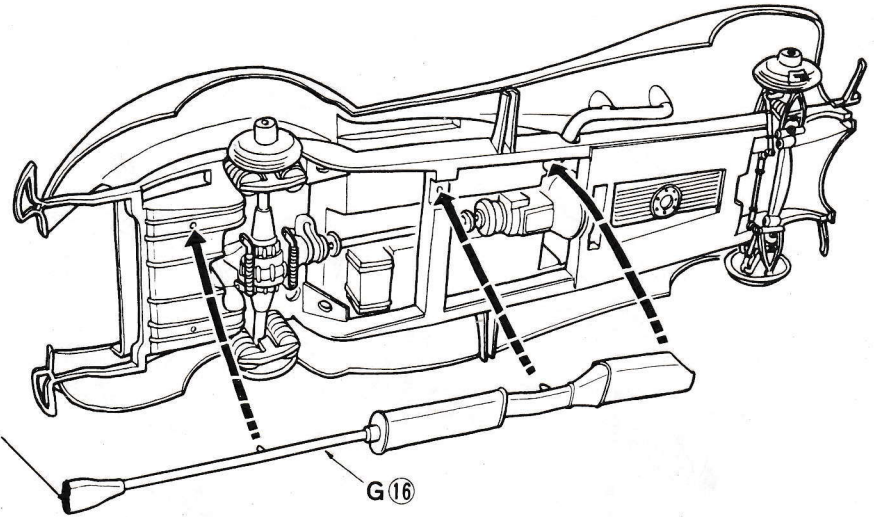
15



Rust color this end. Blend out.

16

エグゾーストパイプの組み立て  
Cement exhaust pipe as shown.

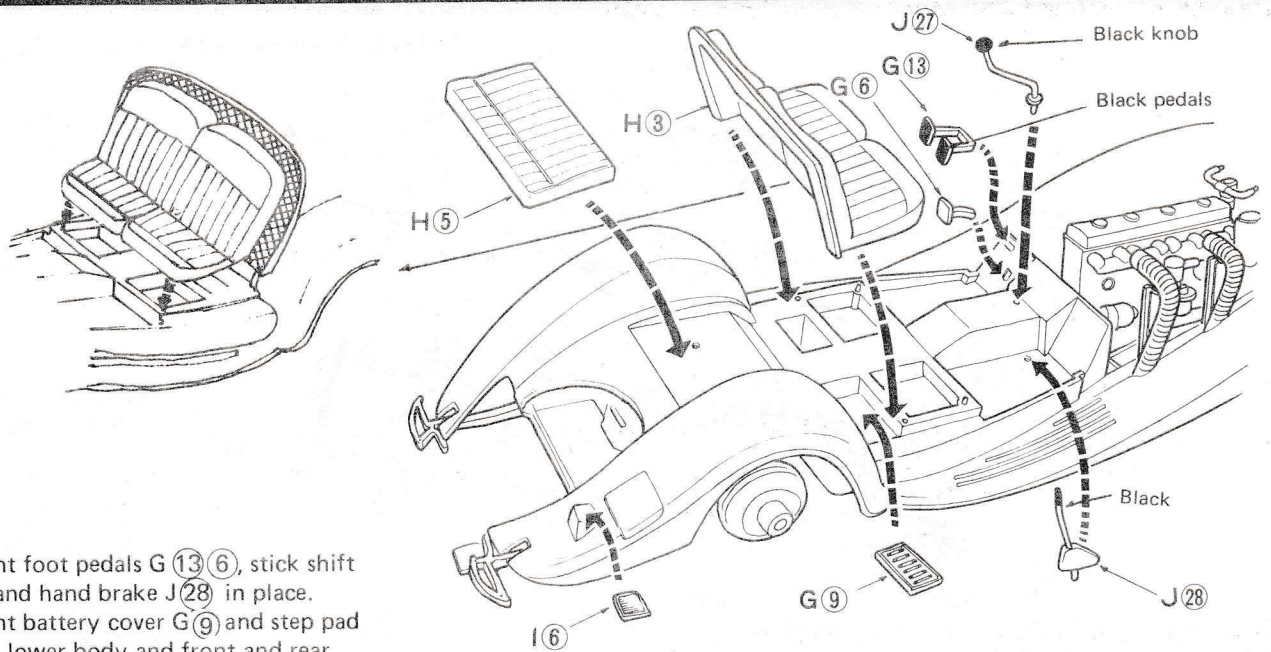


Black tip

マフラーの組み立て  
Cement muffler and tail pipe. G 16 in location.

17



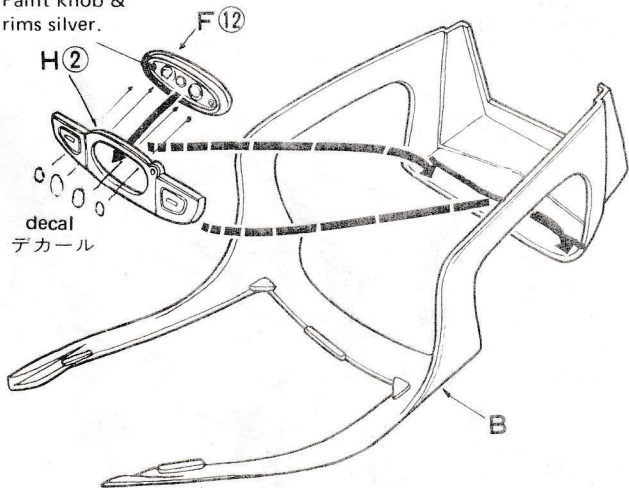


Cement foot pedals G 13 ⑥, stick shift J 27 and hand brake J 28 in place. Cement battery cover G 9 and step pad I 6 to lower body and front and rear seats as shown.

各部品を図のように組み立てます。

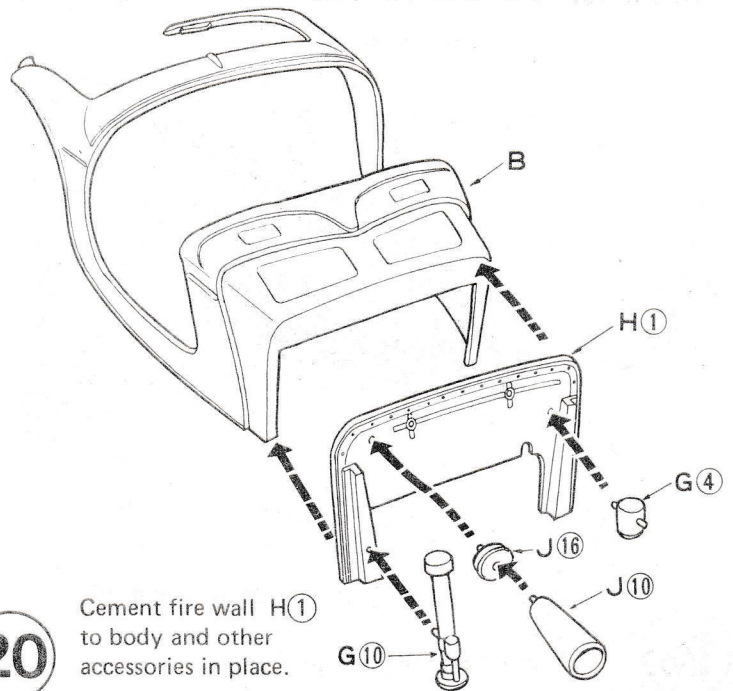
18

Paint knob & rims silver.



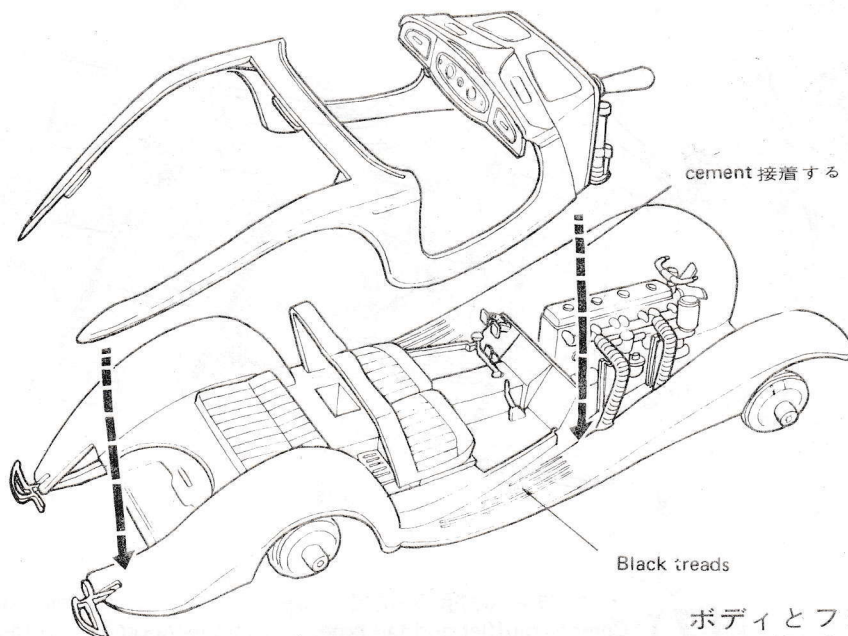
メーターパネルにデカールをはり、図のように接着します。Apply decals to instrument panel and cement to the dashboard. Cement dash to the body.

19



Cement fire wall H 1 to body and other accessories in place.

20

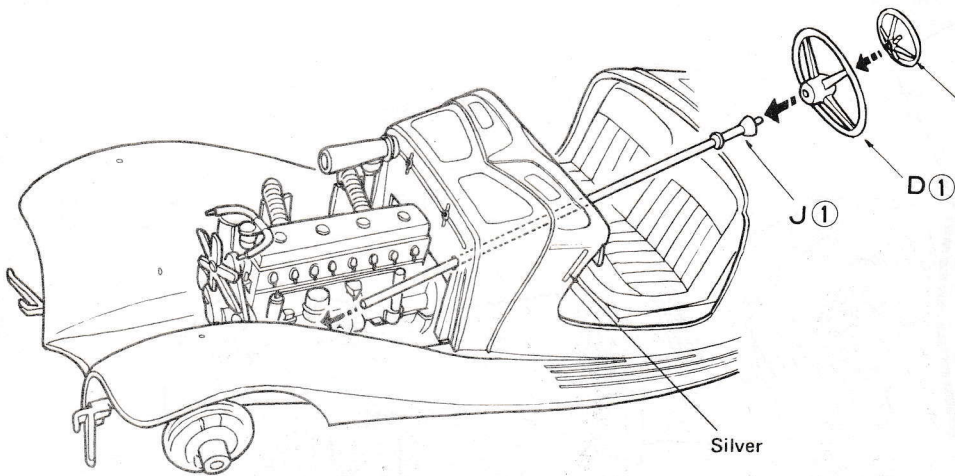


Check the fit of the body and trim to fit the lower section. Then cement in place. Hold with fingers or tape until partially dry. Use E 2 to locate the rear section correctly (do not cement). Hold with rubber bands until dry.

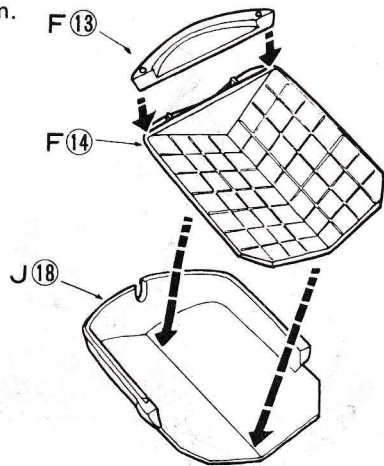
ボディとフェンダーの組み立て。ファイアウォールに各部品を接着します。

21





Front of grille may be painted with thin black paint and wiped before dry to add realism.

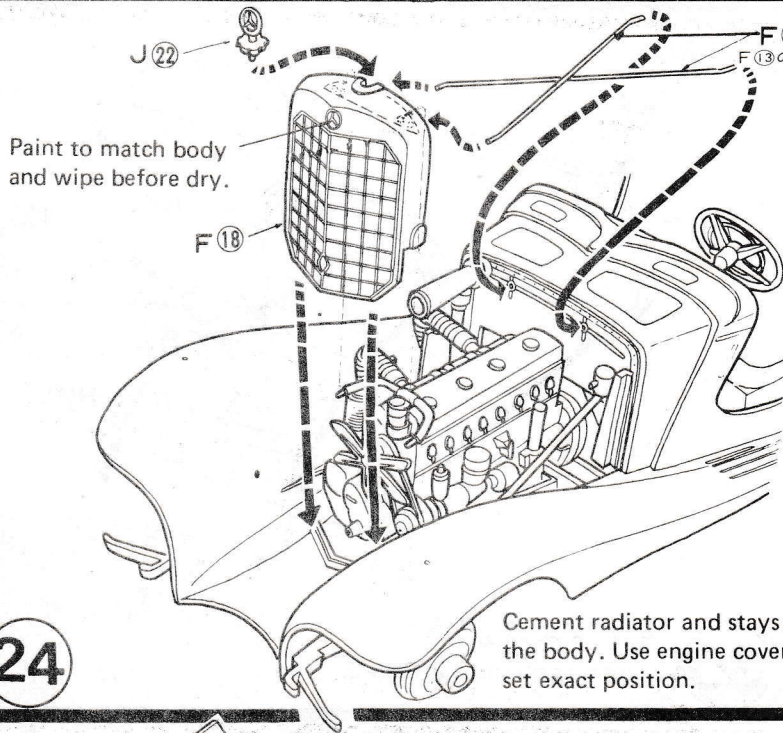


22

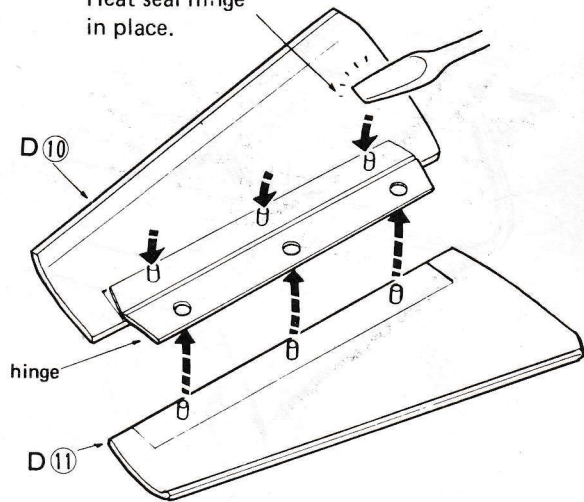
ステアリングの組み立て  
Cement steering wheel and control wheel to steering column J ① and cement column to the body.

23

ラジエターの組み立て  
Cement radiator and grille together. Join engine covers to hinge by melting the pins with a hot screwdriver blade.



熱くしたドライバー  
を押しあててとめる。  
Heat seal hinge  
in place.

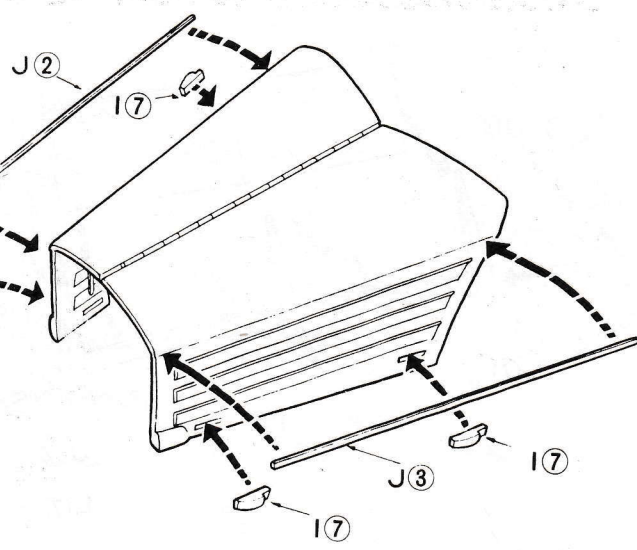
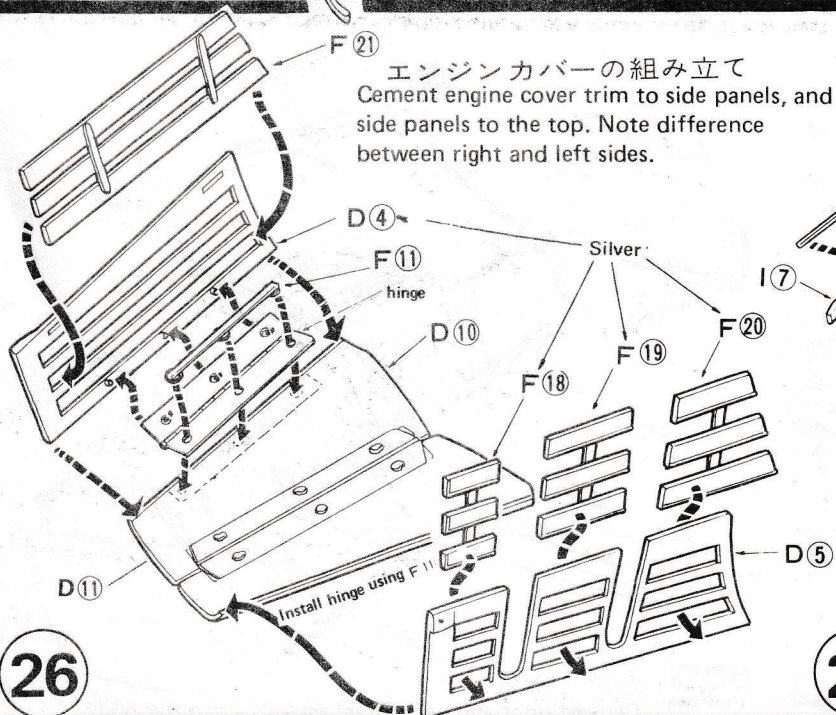


24

Cement radiator and stays to the body. Use engine cover to set exact position.

25

エンジンカバーの組み立て  
Join engine covers to hinge by melting the pins with a hot screwdriver blade.



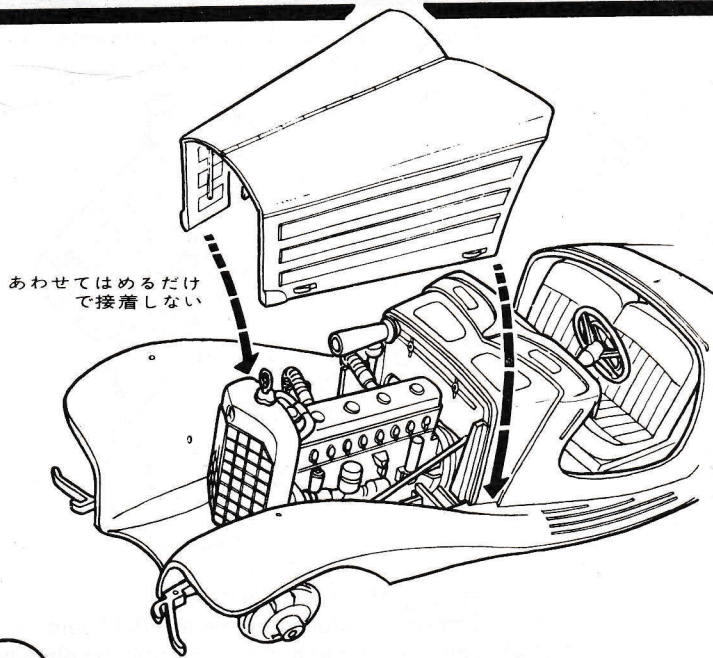
26

エンジンカバーの組み立て  
Cement engine cover trim to side panels, and side panels to the top. Note difference between right and left sides.

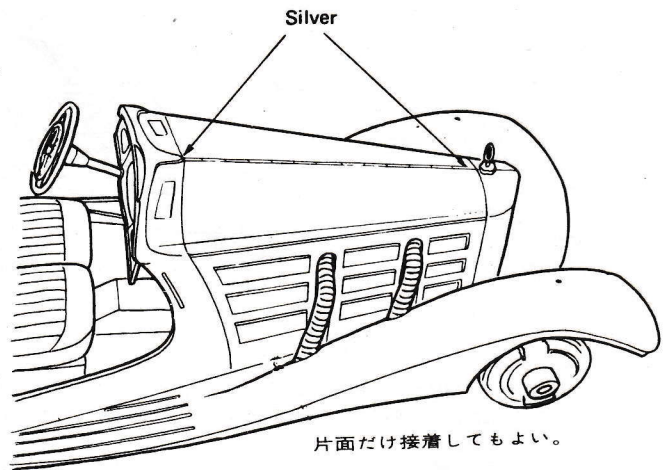
27

Cement trim and locks I ⑦ to the engine cover.

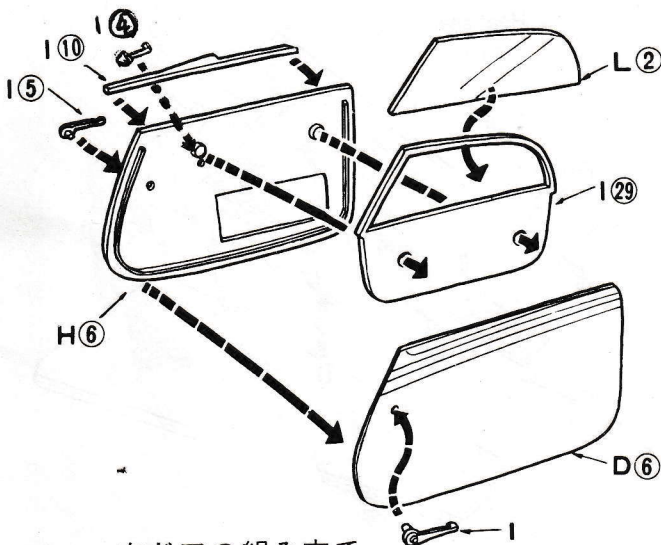




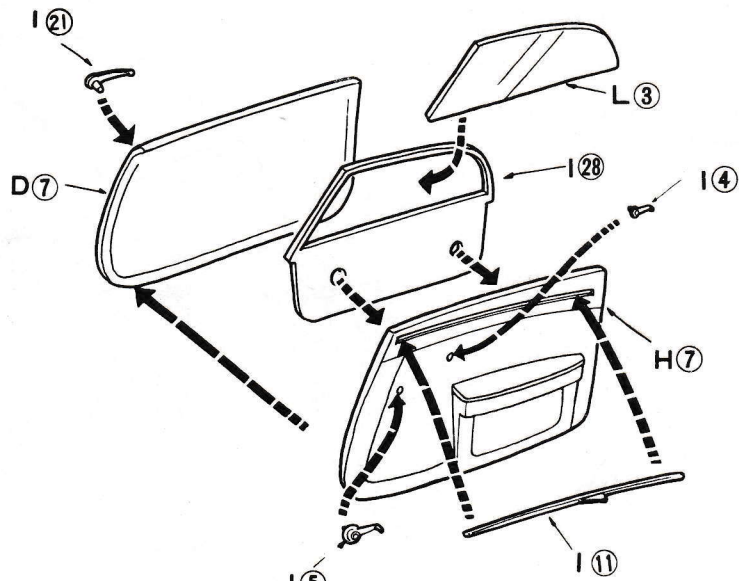
**28** Place cover over engine.



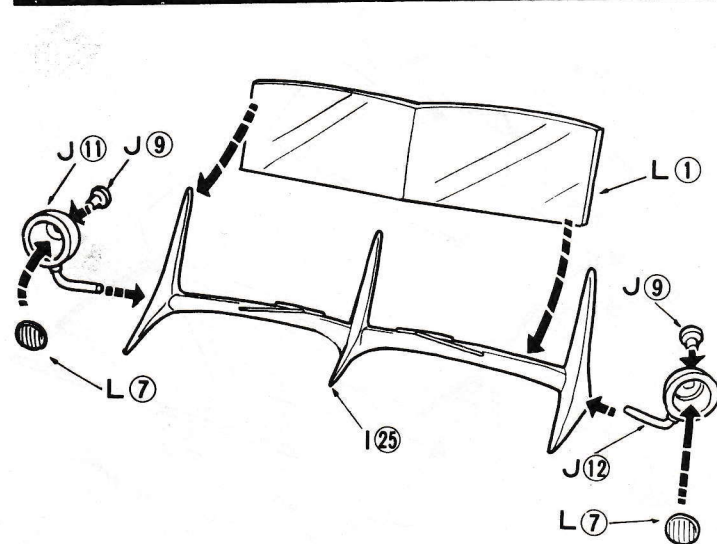
片面だけ接着してもよい。



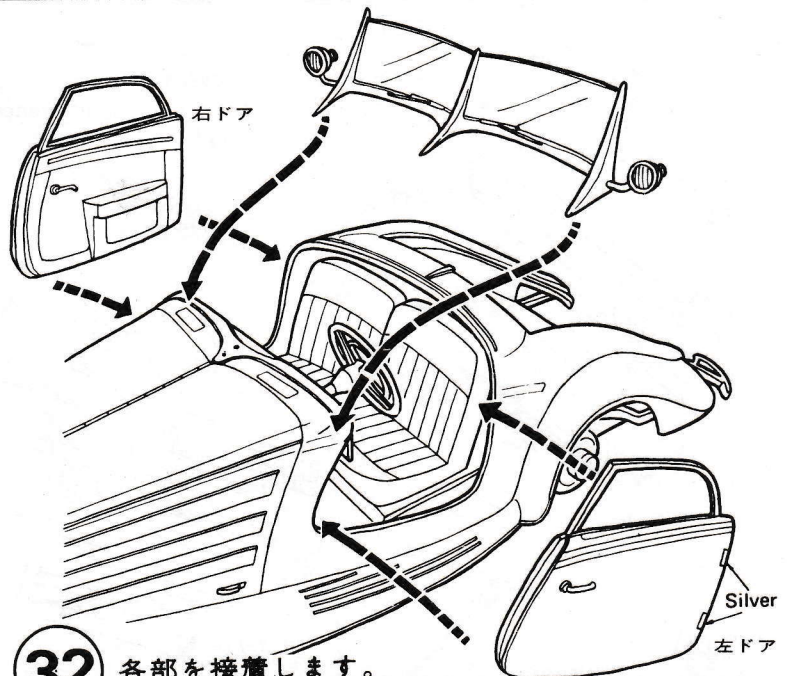
**29** 左ドアの組み立て  
Apply cement to inside of I (29) lightly and press window in place. Be sure not to smear clear parts. Cement trim to door and door sections over I (29).



**30** 右ドアの組み立て  
Repeat as specified in Step 29



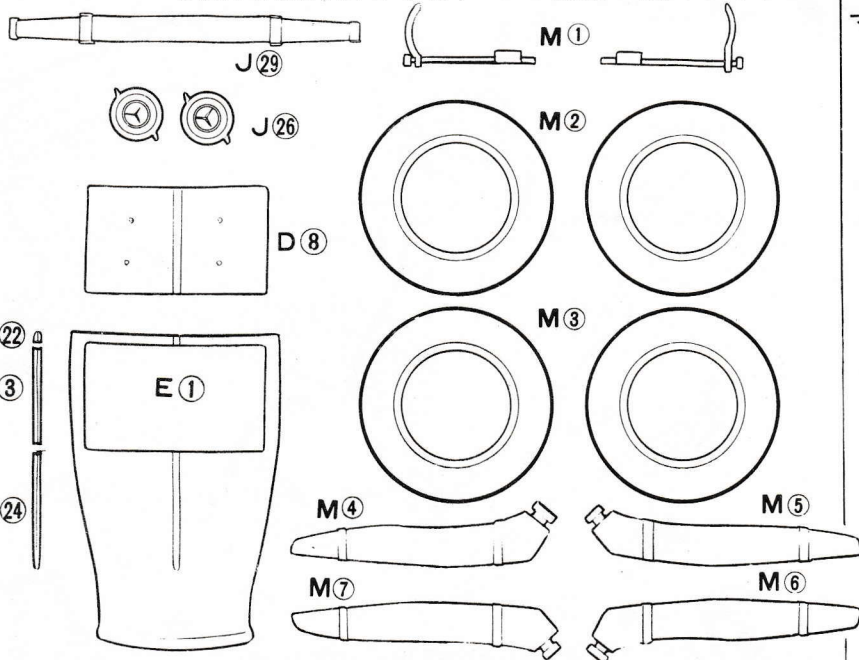
**31** ウィンドシールド部の組み立て  
Cement windshield and lamps to frame. Apply cement sparingly to clear parts to avoid discoloration.



**32** 各部を接着します。  
Cement door and windshield assemblies to the body.

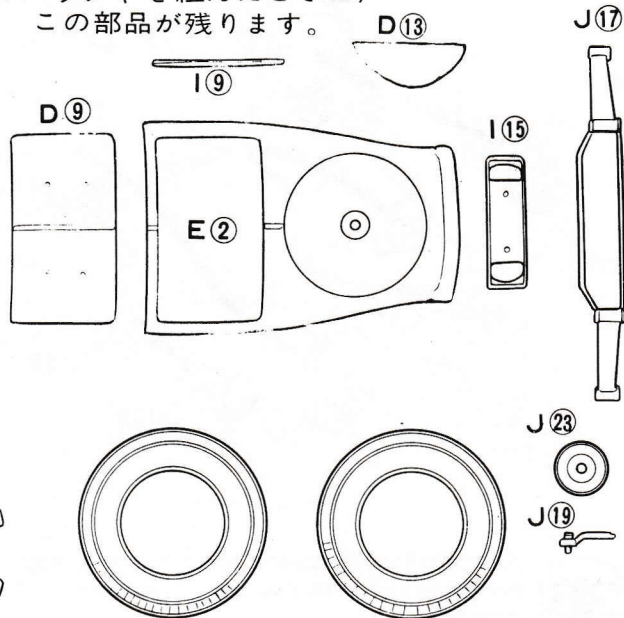


540Kを組んだときは、この部品が残ります。

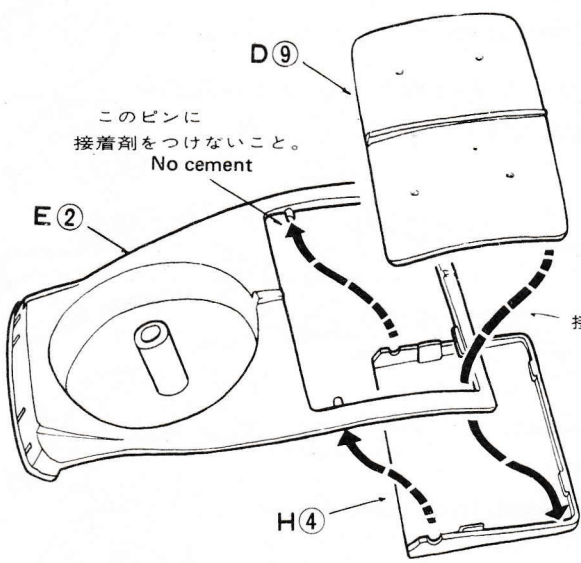


**ROADSTER PARTS**

マハラジャを組んだときは、この部品が残ります。

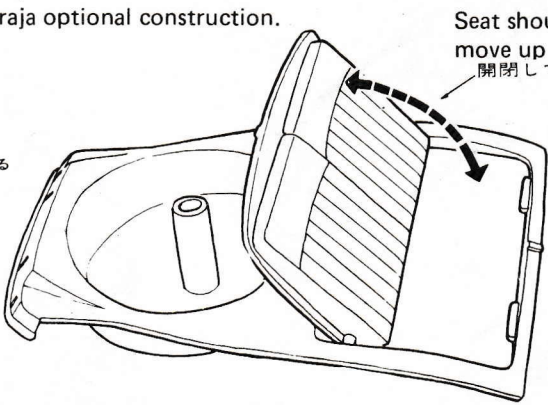


《540Kロードスターの組み方》マハラジャ型の場合は41図から46図まで



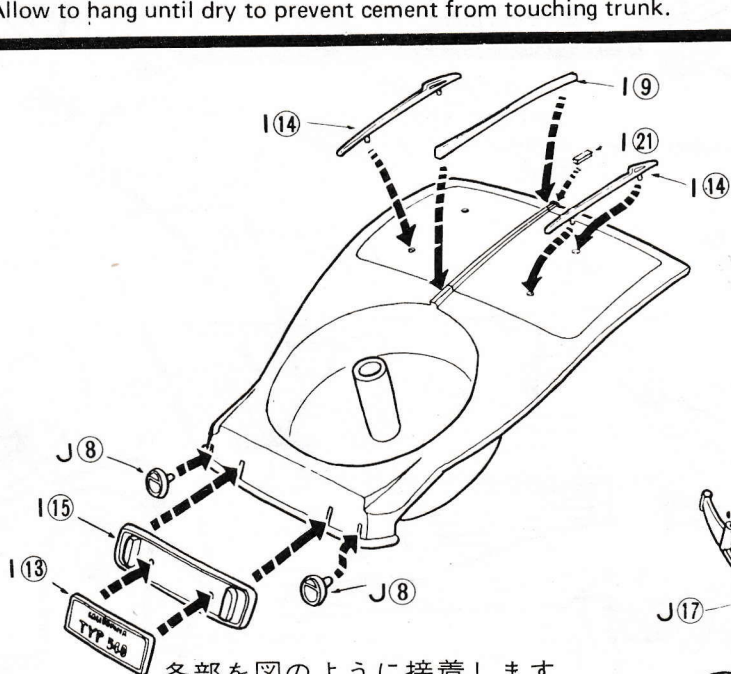
このピンに  
接着剤をつけないこと。  
No cement

**ROADSTER TRUNK**  
See Steps 41 - 46 for  
Maharaja optional construction.



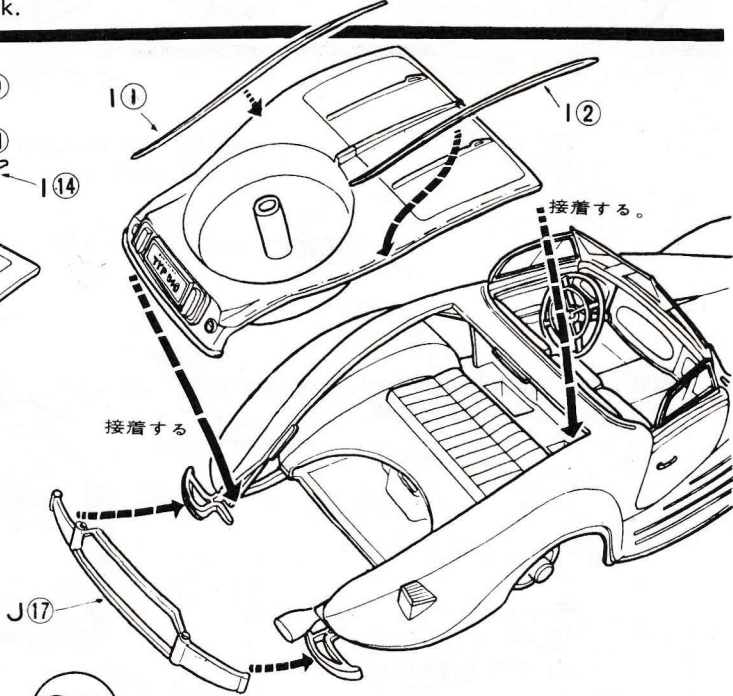
Seat should be free to  
move up and down.  
開閉してみます。

**33** Cement seat back to cover over pins on trunk.  
Allow to hang until dry to prevent cement from touching trunk.



各部を図のように接着します。

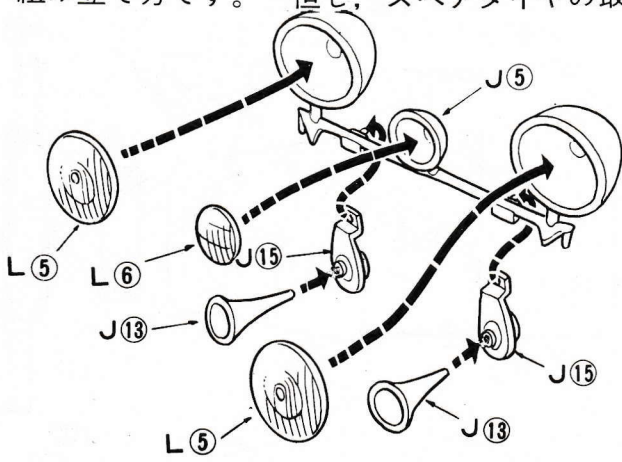
**34** Cement trim, bumper, tail lights and plate in locations shown.



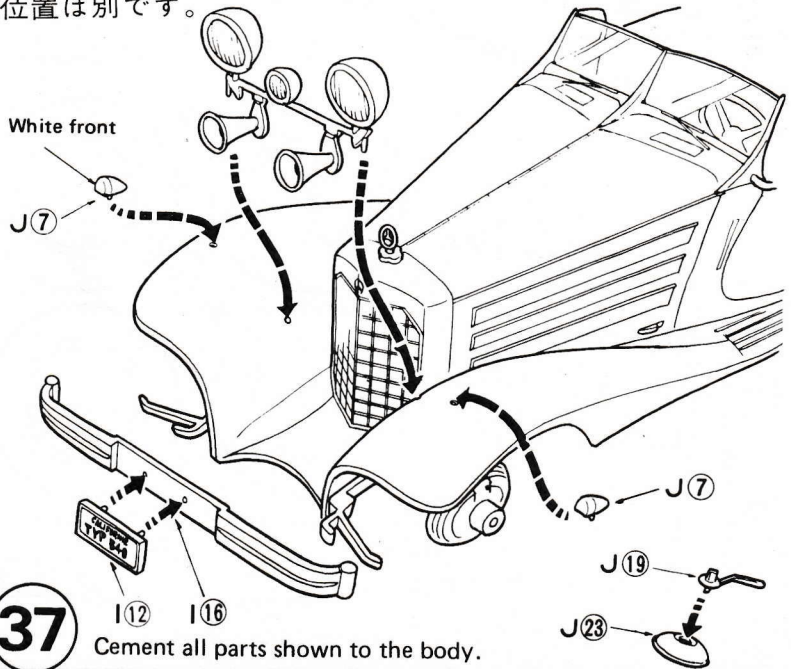
**35** Cement trunk cover to the body.



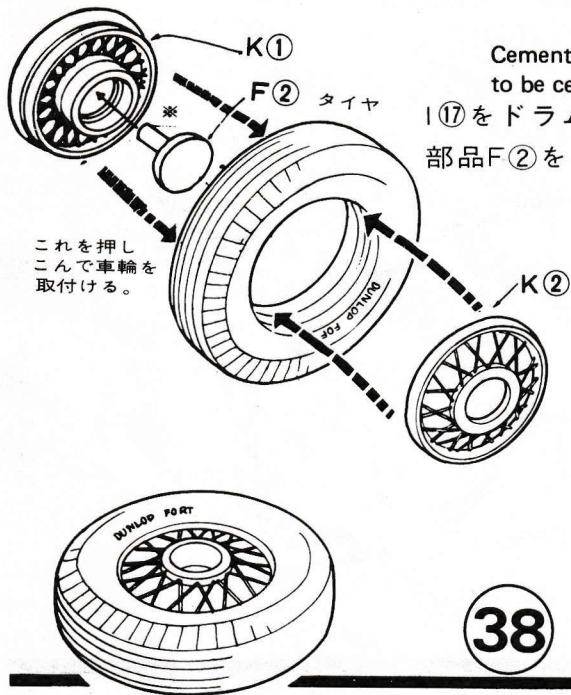
このページ, 36図~40図までは, 「540K」も「マハラジャ」も同じ組み立て方です。 但し, スペアタイヤの取り付け位置は別です。



**36** Assemble head lamps and horns as shown. Apply cement with care to clear parts to prevent discoloration.



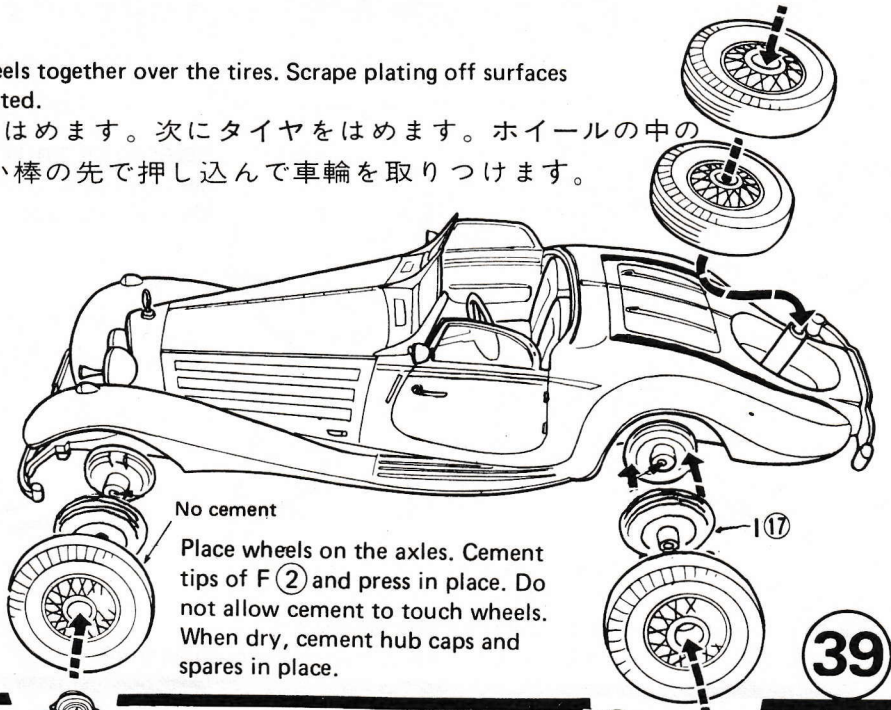
**37** Cement all parts shown to the body.



**38**

Cement wheels together over the tires. Scrape plating off surfaces to be cemented.

I 17をドラムにはめます。次にタイヤをはめます。ホイールの中の部品F 2を細い棒の先で押し込んで車輪を取りつめます。



**39**

J 26  
Paint hubs, to match body. Wipe before dry.

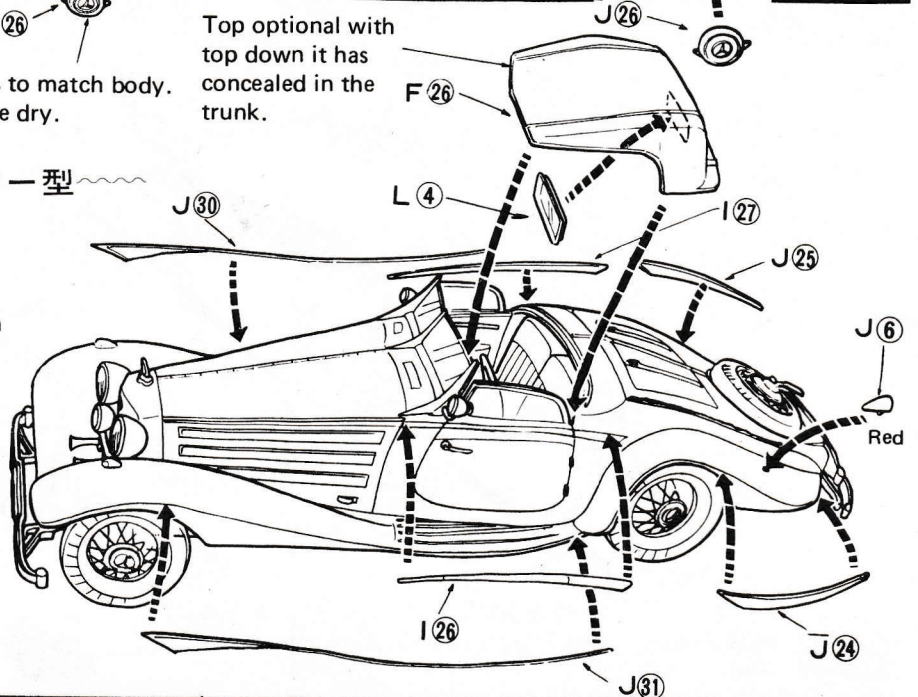
Top optional with top down it has concealed in the trunk.

~~~~~540Kロードスター型~~~~~

Apply the final trim as shown. Remove plating from surfaces to be cemented first.

モール類を取りつければ「540K・タイプ」のできあがりです。

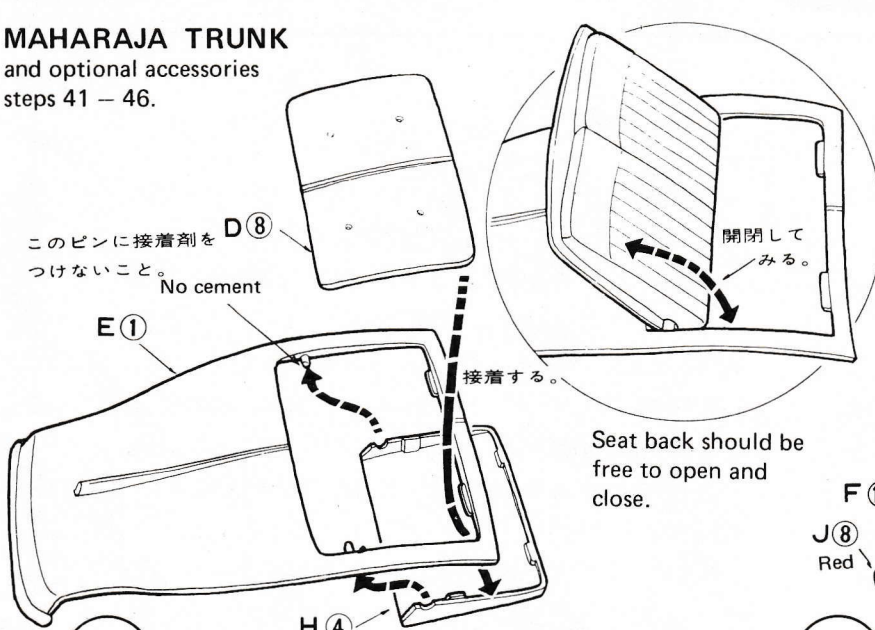
**40**



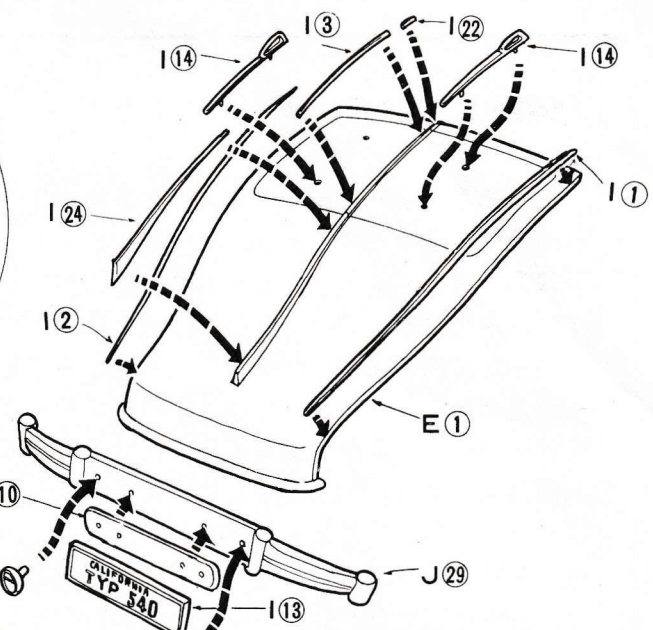


**MAHARAJA TRUNK**  
and optional accessories  
steps 41 - 46.

このピンに接着剤を  
つけないこと。  
No cement

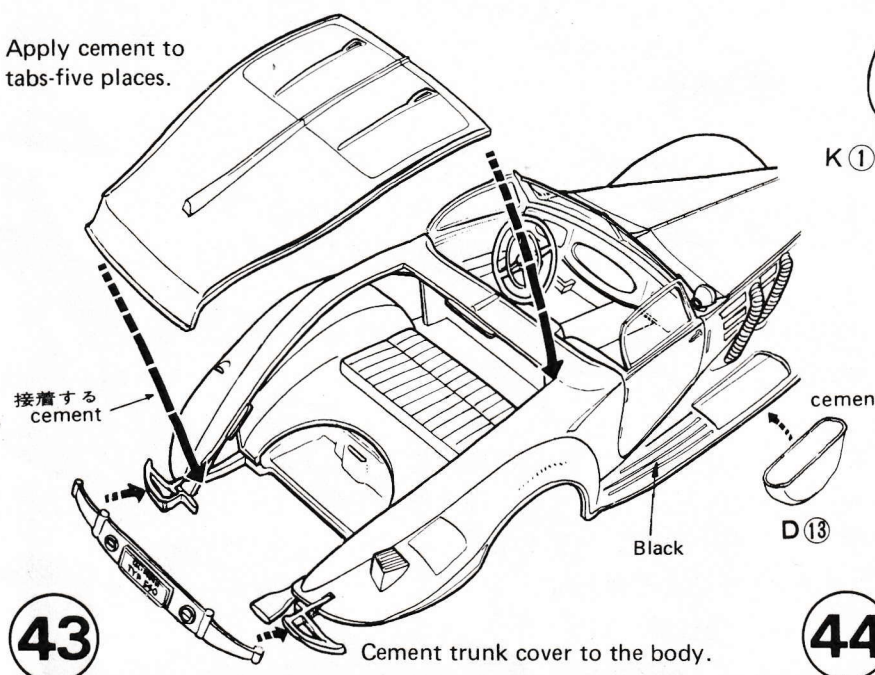


**41** Cement back of seat to cover D ⑧. Do not allow cement to touch E ①. Allow to hang until dry.

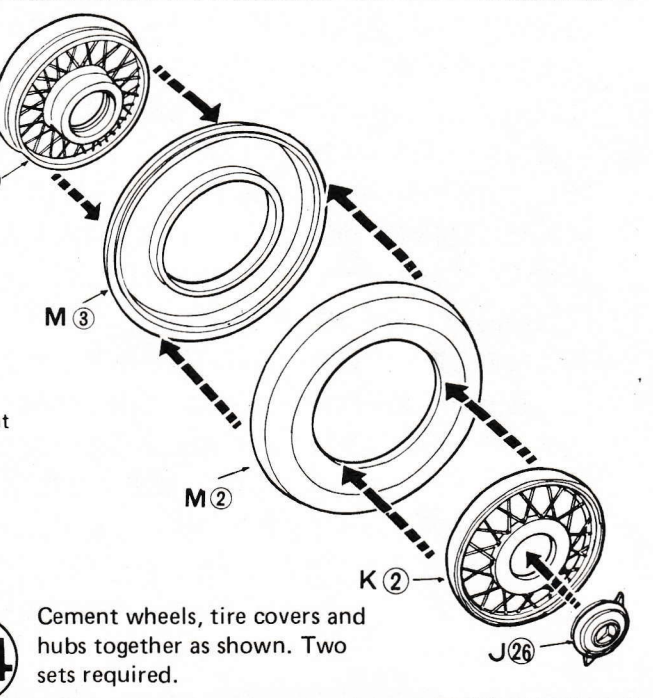


**42** Cement trim and bumper parts in place as shown.

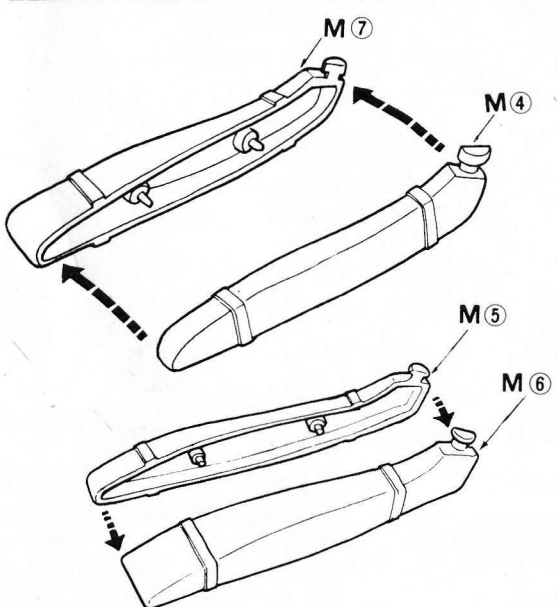
Apply cement to  
tabs-five places.



**43** Cement trunk cover to the body.

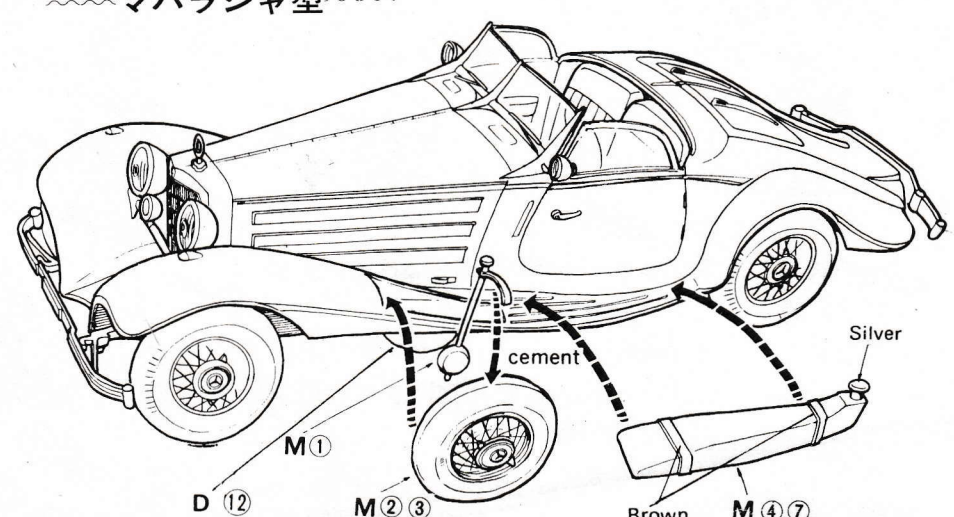


**44** Cement wheels, tire covers and hubs together as shown. Two sets required.



**45** Cement auxiliary tanks together as shown.

~~~~~マハラジャ型~~~~~



**46** 各部品を取り付ければ「マハラジャ・タイプ」のできあがりです  
Complete all other steps as instructed for the roadster. Smooth out the shape of the holes for the side mounts. Cement retaining brackets to the side mounts and when all other steps are completed, cement tanks and side mounts in place.



## 《540Kについて》

このモデルは、メルセデス・ベンツKシリーズの中の傑作車の一つである。

1933年首相に就任したヒットラーは、ベルリンで開催されたモーターショーで国民車構想とアウトバーン計画を発表したが、それと同じ年に発表されたのがKシリーズである。このKシリーズは、ヒットラーの国民車構想とは全く反対の超豪華な高価格車であったが、これこそ明日のアウトバーンのために作られたような車であり、ドイツの国威と繁栄のシンボルであった。Kシリーズはまた、1930年代のラグジャリーカーと言われるロールスロイス・ファントムIIやベントレー8リッター、フランスのドライエやドラージュ等にドイツを代表して対抗すべく、ダイムラー・ベンツがレースで得た経験、伝統の技術、そしてゲルマン的な完全主義を裏付けに開発した高性能車でもある。

Kシリーズはまず1933年に380Kとしてデビュー、そして34年の500Kを経て36年にはその最頂点モデルたる540Kに発展し、ドイツが第二次世界大戦に突入した1939年まで、ごく少数が作られた。

この540KのシャシーはKシリーズの中でも技術的に最も進んでいた。当時の他の車と同じように、強固なラダーフレームを用いていたが、最大の特徴は時流に先んじた四輪独立懸架の採用にあった。これは1931年の「170」以来すでに実用化している独自のスイングアクスルとレーシングメルセデスによる経験をベースとしたもので、フロントサスペンションはメルセデスの市販車としては始めての、ダブル・ウィッシュボーンとコイルが用いられた。リア・サスペンションは、170のそれを基に開発した有名なコイルのスイング・アクスルである。このような基本レイアウトは実に今日のメルセデスの最高級モデルたる600と大きく変わっていない。

エンジンはしかし、このKシリーズでは最も魅力に乏しい箇所である。Kシリーズに先がけて一世を風靡した、鬼才フェルディナント・ポルシェの設計であるメルセデスS/SS/SSKシリーズは、大きくどっしりとした外観、そして前衛的なシングル・オーバーヘッド・カムシャフトの6気筒エンジンをその最大の売り物にしていたが、このKシリーズ用に採用されたパワーユニットはストレート8と巨大ながら、構造的には当時としても比較的平凡なプッシュロッドのOHVであった。だが平凡とはいえメルセデスの高性能エンジ

ンの伝統にそむかず、エンジン右側にはルーツのスーパーチャージャー（過給器）を備えていた。

最初のモデル380Kは、3.8ℓ 90/120HP/3400rpm……出力の数字が2種となっているが、前記90HPはスーパーチャージャーを効かさない場合、120HPはこれが働いた場合…… 34年の500Kは5ℓで100/160HP/3400rpmそして1936年以降の高性能版である540Kは、5.4ℓ 115/180HPと当時の市販車としては第一級のパワーを発揮した。

540Kのボディのバリエーションは最初から①ロードスター ②スペシャル・ロードスター ③コンビネーション ④カブリオレA ⑤カブリオレC ⑥ツーリング ⑦クーペの7種が用意されていた。いずれも最高級パーソナルカーとしてふさわしい重厚かつスタイリッシュなもので、注文次第では一台一台まったく異った仕様を造ることすら可能であった。これらKシリーズボディの最大の魅力はその格調高い「造り」にある。イギリスやフランスの高級車メーカーは、ボディを伝統ある専門のコーチビルダーに架装させるのを常としていたのに対し、ドイツのメーカー特にダイムラー・ベンツは、それが高級であれば高級である程自社のボディ専用工場ジンデルフィンゲンのワークショップでボディ架装するのを常としていた。材質は徹底的に吟味され、アッセンブリーは最高の技術水準と最大限の生産管理を裏付けに行われた。そして結果として出来上がったのが豪華な精密機器とも言うべきボディである。

3290mmの長いホイールベースと7.00—17という巨大なタイヤの上に載ったボディは、ドイツ流にぶ厚いメッキと多層のペイント、本皮と高級織物を使った仕上げ——したがって重量は重く2—3tにもなったが、540Kで175—185km/hというマキシマムスピードは、この車を当時出来上ったばかりのアウトバーンの王者にさせていた。

380K—540Kを今日のメルセデスベンツのモデルになぞらえるのは難かしい。性能面、技術面においてKシリーズを凌駕するモデルは沢山ある。しかしその価格水準において、また何よりも限られた市場に対してごく少い台数しか作られなかったと言う稀少価値において、これに匹敵するモデルは見られないし、第二次大戦後こんにちに至るまでダイムラー・ベンツでは、この540K（中でも後期の540K）に匹敵する超豪華な車は造っていない。

（大川 悠・記）