

Brabham BT18 Honda F-2

1966 F2 Champion



PLASTIC KIT
EBBRO
1/20 SCALE
DRIVER FIGURE NOT INCLUDED

1964年にF2の規定が改訂され、排気量1,000cc4気筒までならレース専用設計のエンジンが使えるようになりました。当時のF2は、F1のドライバーも出走してとても盛んなレースになっていました。ここにHondaは独自のエンジンを供給することを決定。供給先は、HondaがF1のプロジェクトを開始する際にいち早く協力してくれたジャック・ブラバムが率いていた、ブラバムチーム（モーターレーシングディベロップメンツ）としました。

1965年RA300EというF2エンジンが完成。この担当には、後にHondaの社長となる久米是と川本信彦、また1980年代にHondaのF2とF1エンジンのテクニカルディレクターとなった土師守らがいました。しかし、1年目のRA300Eはトラブルが続出してしまい、レース成績も良くありませんでした。それでも、ブラバムはHondaエンジンでの出走を続け、開発を助けました。チーフデザイナーのロン・トーラナックは、より良いエンジンを開発させるべく、当時若い技術者だった川本と土師をサーキットで叱咤激励しました。

翌1966年、Hondaは新設計のRA302Eを投入します。これはこの直後に出てくるF1用エンジンのRA273Eへの先行開発にもなっていました。RA302Eは、前作のRA300Eを15馬力上回る150馬力を発生しました。

トーラナックは、お得意の鋼管スペースフレームのシャシーBT18を投入。前作のBT16をもとに各部を改良した設計で、シンプルながらも実戦的なマシンでした。BT18の外観は、BT16とよく似ていましたが、BT18では整備性の向上のためにエンジンベイの部分が2.5インチ（63.5ミリ）延長されていました。さらに、より幅が広がったタイヤに対応するようにサスペンションジオメトリーとホイールも変更され、ボディカウリングも修正されていました。

このRA302Eが搭載されたBT18は、ブラバム・Hondaとしてブラバムワークスチームのマシンとして出走。ジャック・ブラバムとデニー・ハルムが操縦しました。1966年のブラバム・Hondaは前年とは違って変わって、グッドウッドでのブラバム・ハルムによる1-2フィニッシュを皮切りにアルビGPまで11連勝の新記録を樹立。全12戦出走中、ブラバム9勝、ハルム2勝、1-2フィニッシュ5回、大部分のレースでファステストラップを記録するという圧倒的な速さをみせたのでした。

1967年からF2の規定が変わったことから、ブラバム・Hondaの活動は1966年で終わりました。が、このF2での連勝記録は1983-84年のラルト・Hondaの12連勝に破られるまで君臨し続けました。

For 1964, F2 regulations were revised to allow the use of pure racing engines of up to 4 cylinders and 1,000 cc capacity. In those days, many F1 drivers also raced in F2, making it a very popular category. Honda decided to enter F2 with its own engine, partnering with Jack Brabham and his Brabham Team (Motor Racing Developments Ltd) who had been the very first to show interest in the then fledgling Honda F1 racing program.

The RA300E F2 engine was readied for 1965. Development work was led by Tadashi Kume and Nobuhiko Kawamoto who later both became president of Honda Motor Co., Ltd. There also was Mamoru Haji who would become the technical director in charge of the company's F1 and F2 engine development program in the 1980's. However, RA300E proved a troublesome engine resulting in poor results in this first season. Undeterred, Brabham kept his faith in Honda engines, greatly contributing to continued development work. In the meantime at the track, Brabham Team chief designer Ron Tauranac was providing young Kawamoto and Haji with a wealth of advice.

Honda came back in 1966 with a completely new engine, the RA302E. Incorporating many ideas that would later be adopted in the RA273E F1 engine, RA302E produced 150HP, 15HP more than RA300E.


On the chassis side, Tauranac devised another of the steel-piped spaceframes he is known for to create the BT18. A design development of the BT16 raced the previous season, BT18 was a simple, yet very effective machine. Although BT18 looks similar to BT16, its engine bay is 2.5 inches (63.5mm) longer for improved maintenance work. Wider tires required both new suspension geometries and wheels which in turn led to a new body cowling.

This RA302E-powered BT18 was named Brabham Honda to reflect its status as Brabham Team's official entry machine. The 1966 season was a complete turnaround from the poor results of the previous year. Starting with the 1-2 finish in Goodwood in the hands of Jack Brabham and Denny Hulme, the Brabham Honda went on to win a string of 11 races in a row all the way to the Albi Grand Prix, setting a new record in the process. Of the twelve races entered, Brabham took nine victories and Hulme two, including five 1-2 finishes and many fastest laps in what proved to be a crushingly dominant season.

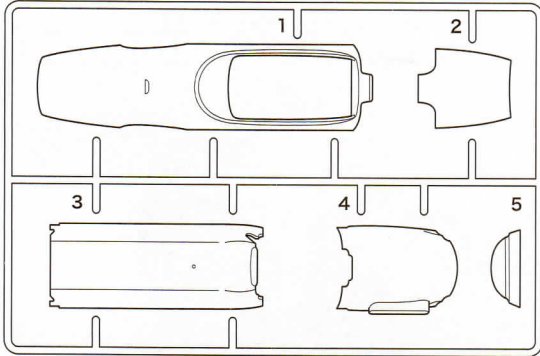
With new regulations looming for 1967, Brabham Honda's involvement in F2 came to an end with the close of the 1966 season.

The record itself will stand for many years until Ralt Honda would go on to record 12 wins in a row in 1983-84.

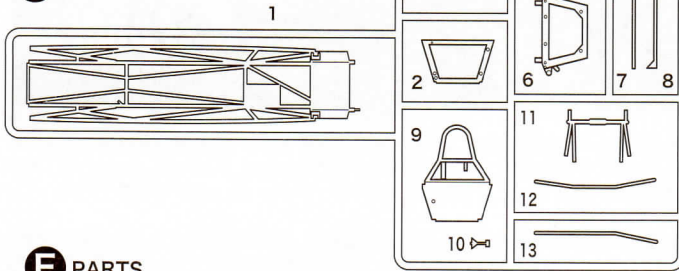
PARTS

★製品改良のためキットは予告なく仕様を変更する場合があります。
★部品図中の  は、このキットでは使用しません。

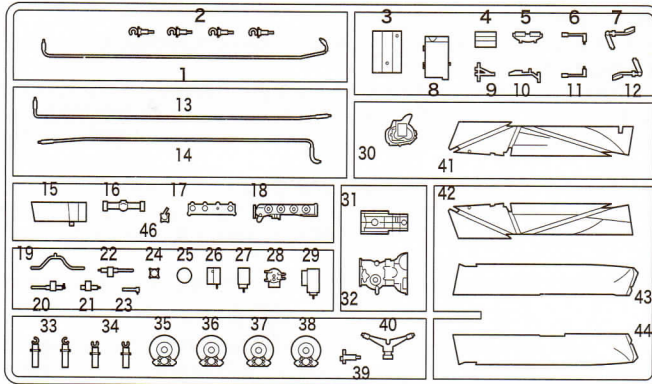
A PARTS



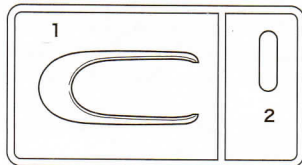
B PARTS



E PARTS



F PARTS

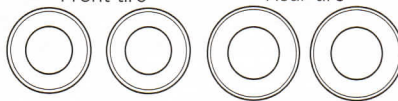


ポリキャップ
Poly cap

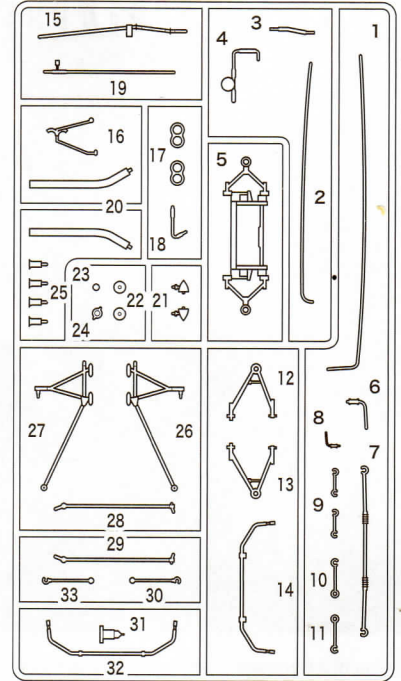


フロントタイヤ
Front tire

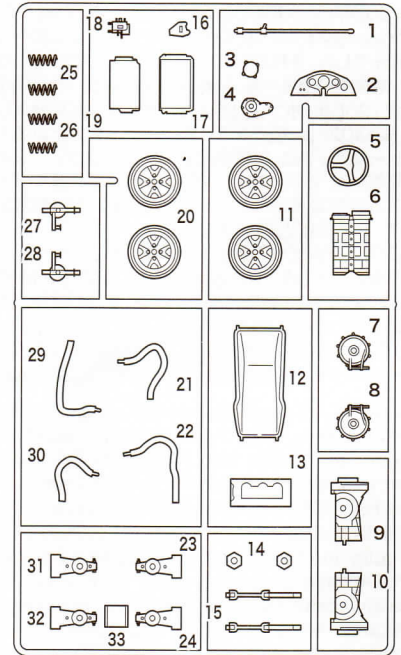
リアタイヤ
Rear tire



C PARTS



D PARTS



デカール
Decal

《アフターサービスについて》 For Japanese use only !

部品を破損された方は、エムエムビープラモデルアフターサービス係までお申し付け下さい。有償にてお送り致します。

有限会社 エムエムビー 静岡県静岡市葵区千代田7丁目7-7
TEL : 054-207-8082

《プラモデルアフターサービス係》 FAX : 054-207-8605

http://www.ebbro.co.jp/company.html

1/20 Scale Brabham BT18 HONDA [1966年]

A パーツ 1,000円
B パーツ 1,500円
C パーツ 1,200円
D パーツ 1,200円
E パーツ 1,200円
F パーツ 800円
ポリキャップ 300円
タイヤ (F & R) 1,000円
デカールセット 1,000円

作る前に必ずお読み下さい。
Read before assembly.

- 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下さい。
- 接着剤や塗料は、必ずプラスチックモデル用をお使い下さい。(別売り)
- Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instruction if a child assembles the model.

★デカールの貼り方

- ①貼るデカールをハサミで切り抜きます。
 - ②デカールをぬるま湯に 10 秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
 - ③台紙の端を手で持ち、貼る所にデカールをスライドさせてモデルに移して下さい。
 - ④指に少し水を付けてデカールをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
 - ⑤やわらかな布でデカールの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水をとりまします。
- (組立図中○番号はデカール番号です。)

⚠ 注意 CAUTION

- 工具の使用には十分注意して下さい。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意して下さい。
- 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、使用する時は換気に十分注意して下さい。
- 小さなお子様のいる所での工作はやめて下さい。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶったりしての窒息などの危険が状況が考えられます。
- 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). Use plastic cement and paints only.
- Keep out of reach of small children. children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

★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.

★必要な塗料 (ナンバーはタミヤカラー)

★This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

- X1 ブラック / Black
- XF2 フラットホワイト / Flat White
- X7 レッド / Red
- X11 クロームシルバー / Chrome silver
- X31 ゴールド / Gold
- XF10 ガンメタル / Gun metal
- XF53 ニュートラルグレイ / Neutral grey
- XF-1 フラットブラック / Flat black
- XF16 フラットアルミ / Flat aluminum
- X18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- TS43 レーシンググリーン / Racing green

★部品を接着する前に十分に仮組みを行って下さい。

★Do carefully a temporary assembling.

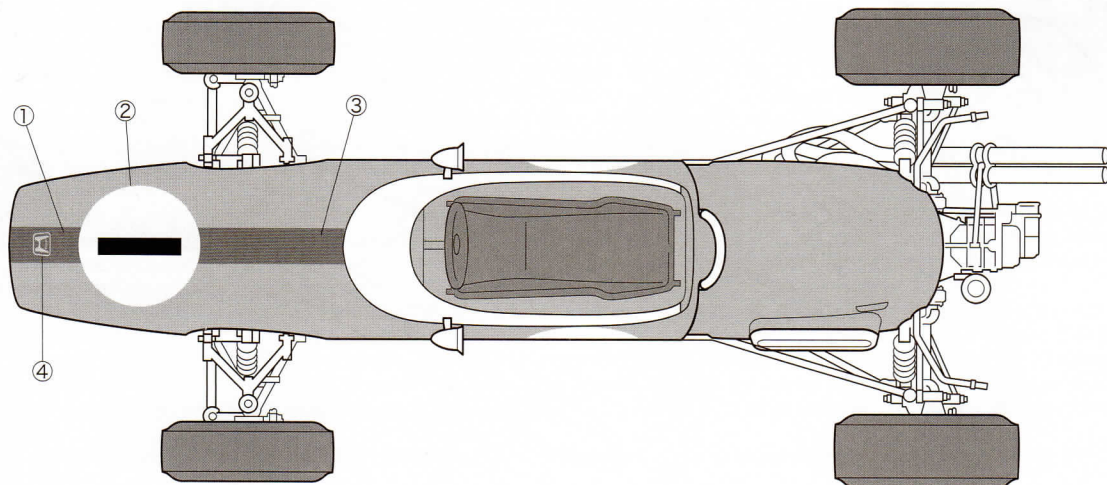
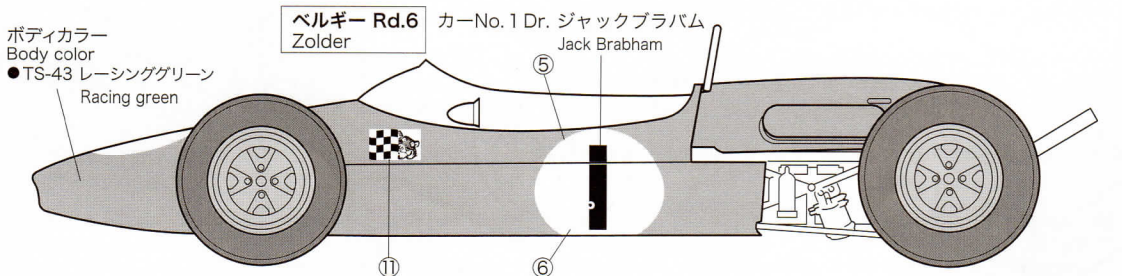
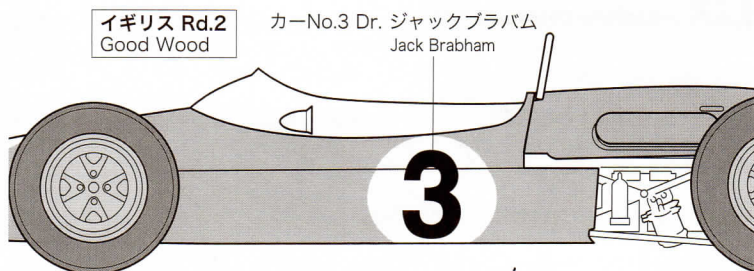
MARKING

※カーNoデカールは、お手持ちの資料を参考にしてお使いください。

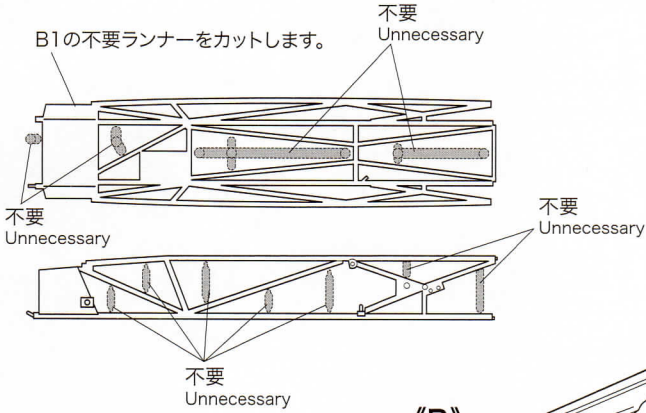
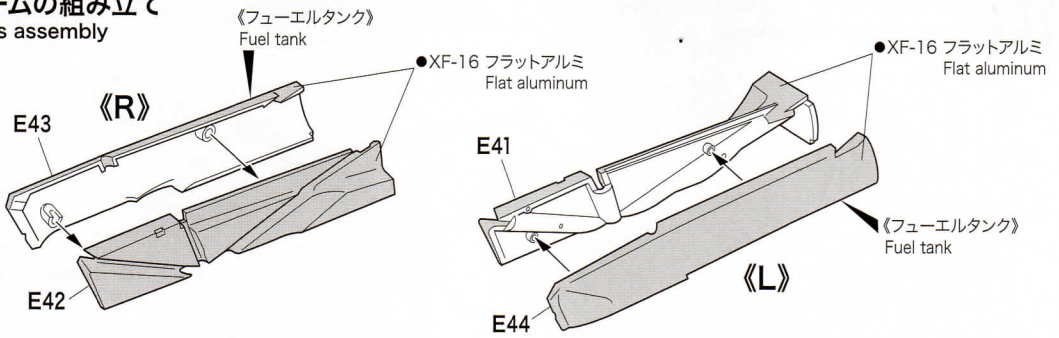
Car No decals, please use your existing materials to reference.

Brabham BT18 NONDA
【1966年 ヨーロッパF-2選手権チャンピオン】

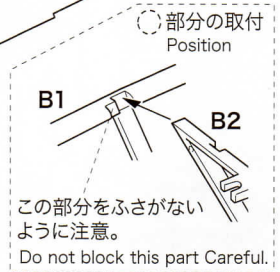
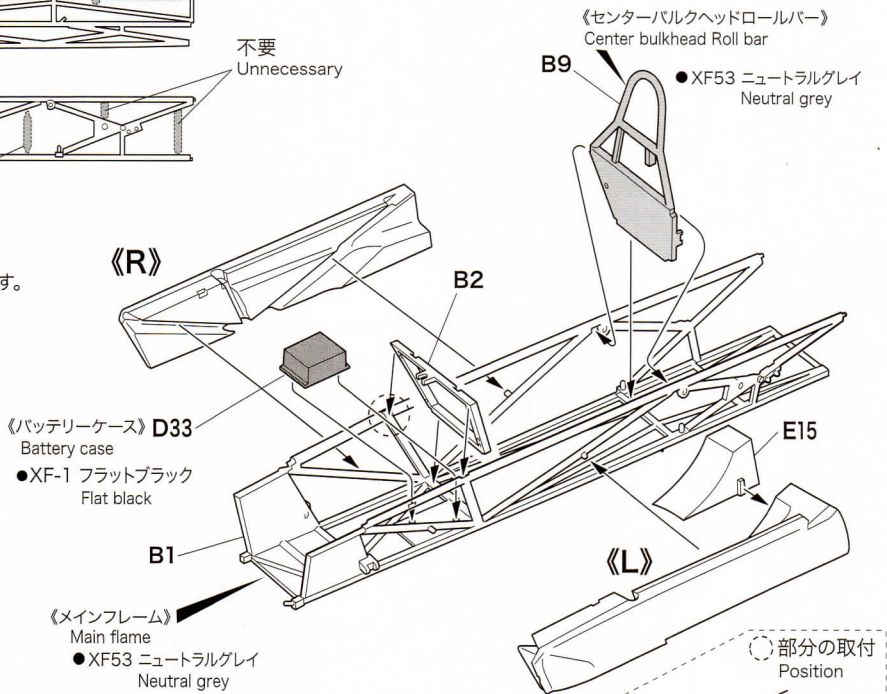
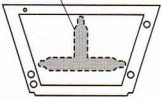
	カーNo.	ドライバー Driver
イギリス Rd.2 Good Wood	③	ジャックブラバム Jack Brabham
	④	デニスフルム Denis Hulme
ベルギー Rd.6 Zolder	①	ジャックブラバム Jack Brabham
	②	デニスフルム Denis Hulme



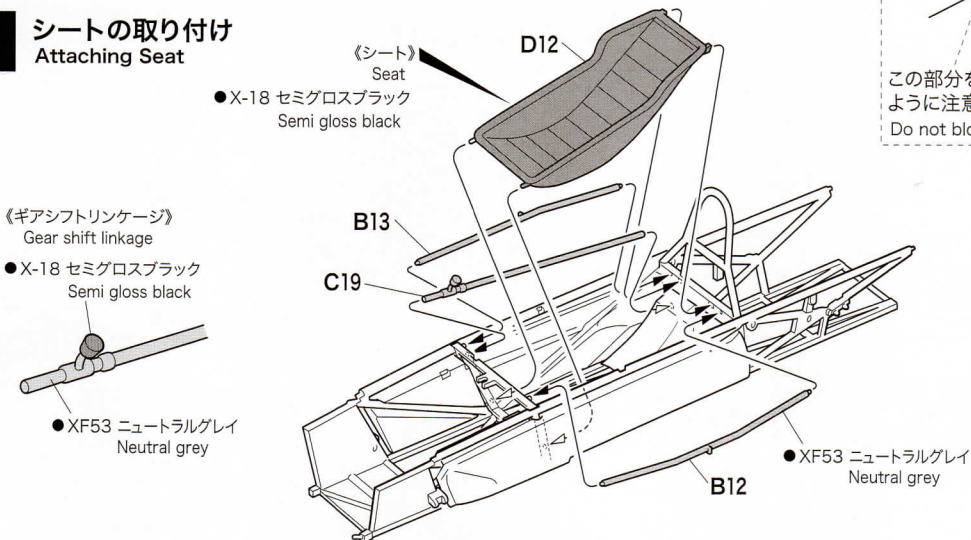
1 フレームの組み立て Flames assembly



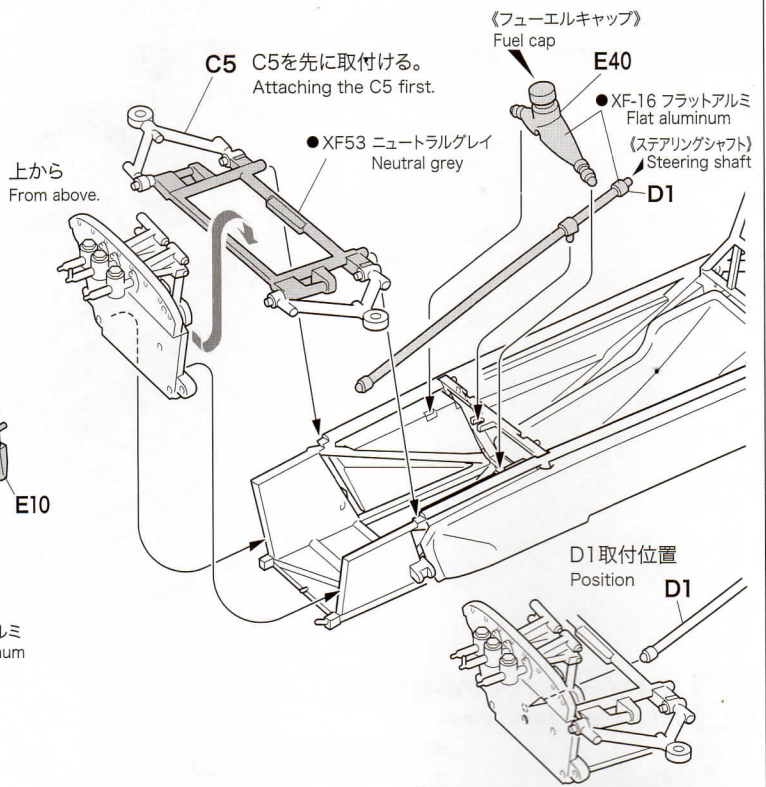
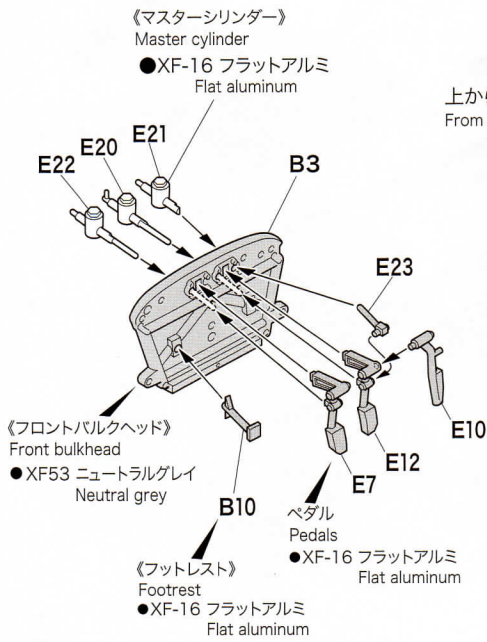
B2の不要ランナーをカットします。



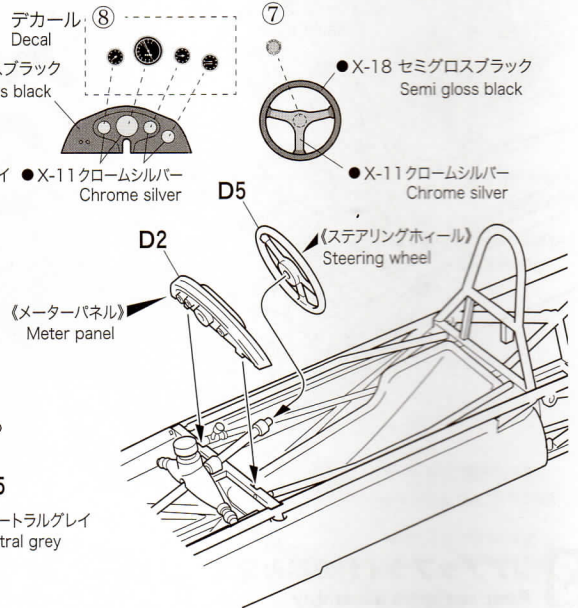
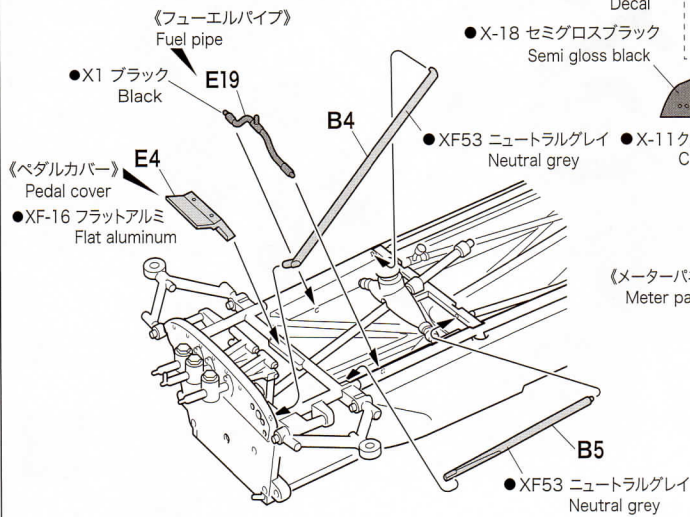
2 シートの取り付け Attaching Seat



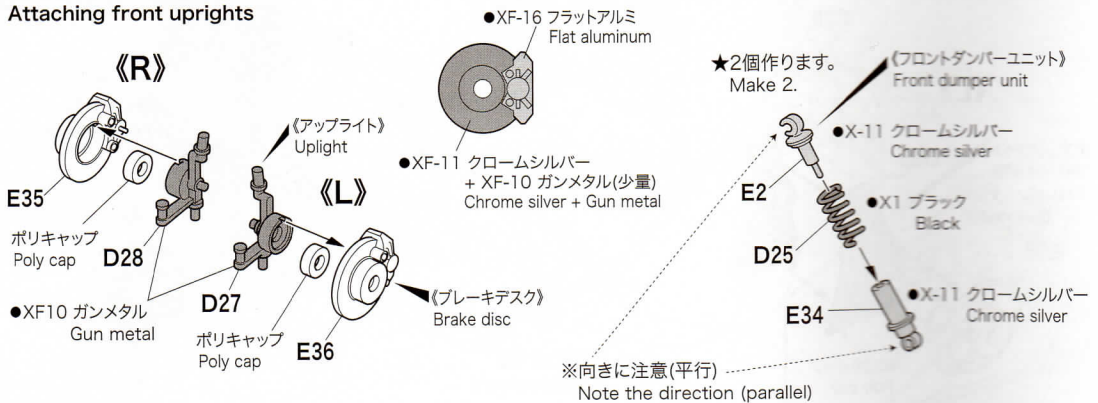
3 バルクヘッドの組み立て Front bulkhead assembly



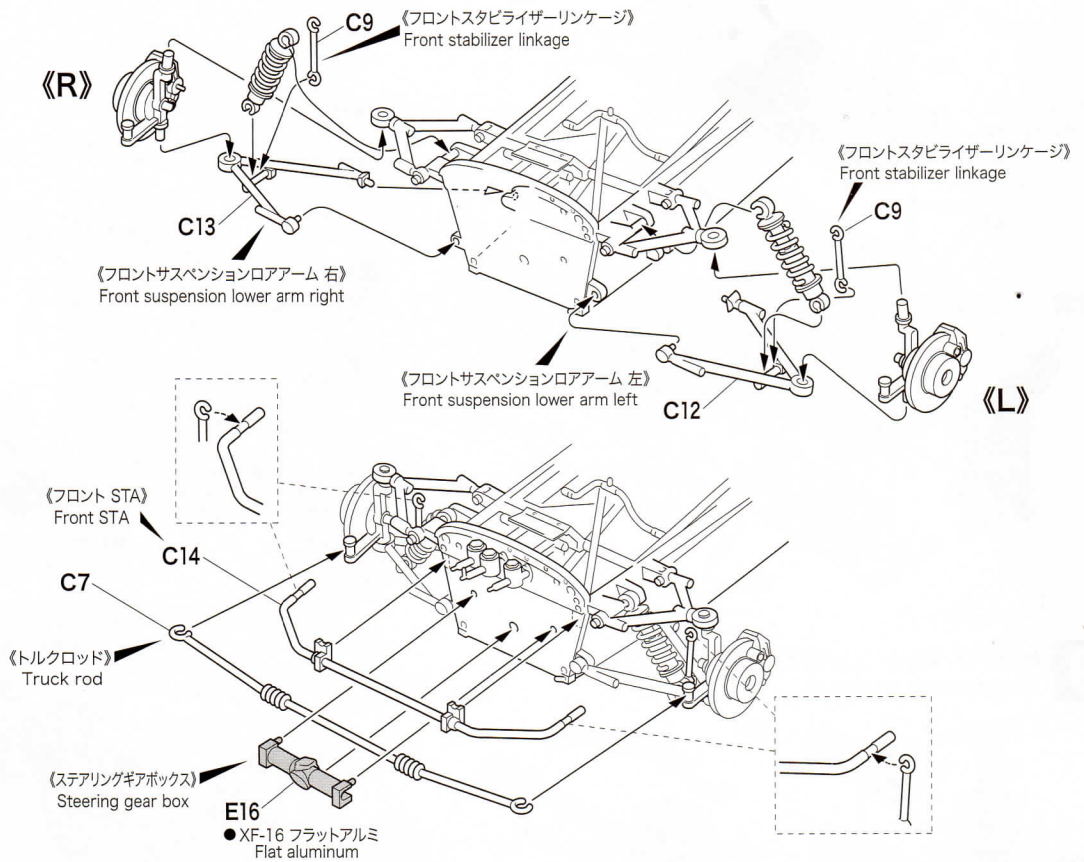
4 コックピット部品の取り付け Attaching cockpit parts



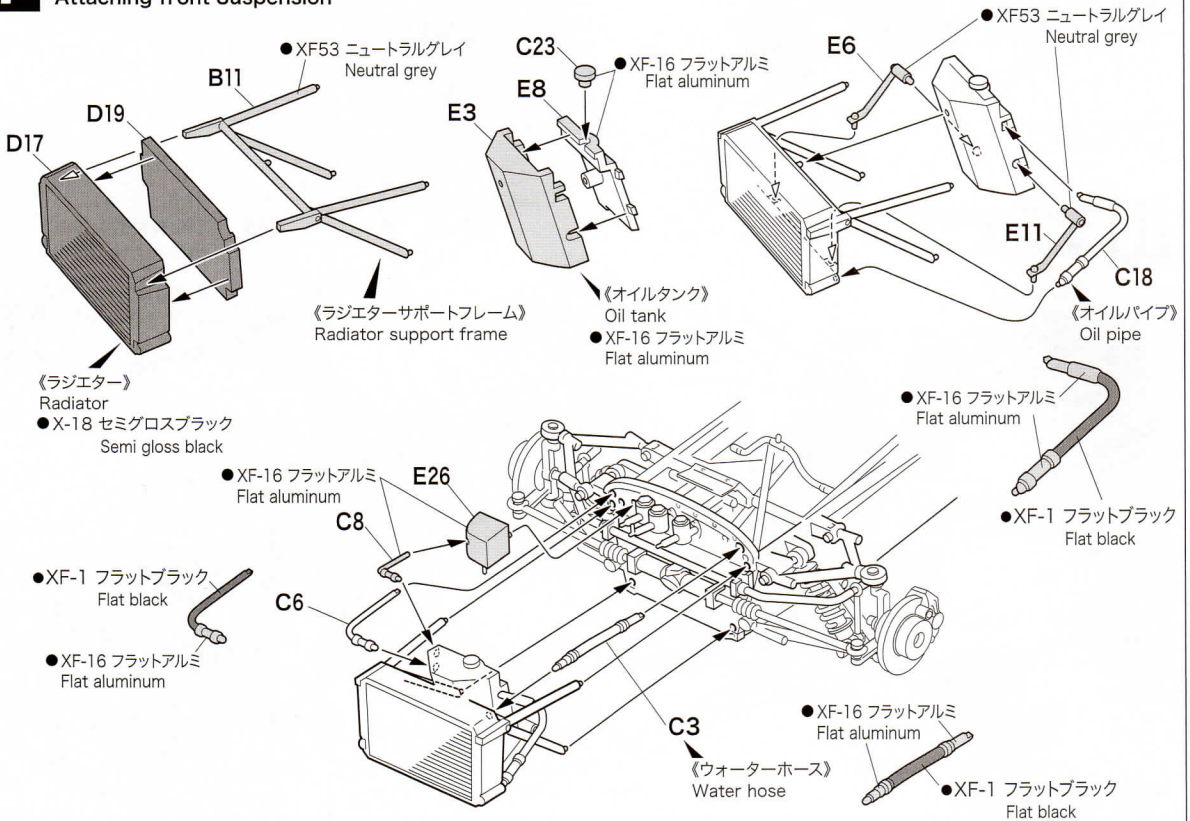
5 フロントアップライトの取り付け Attaching front uprights



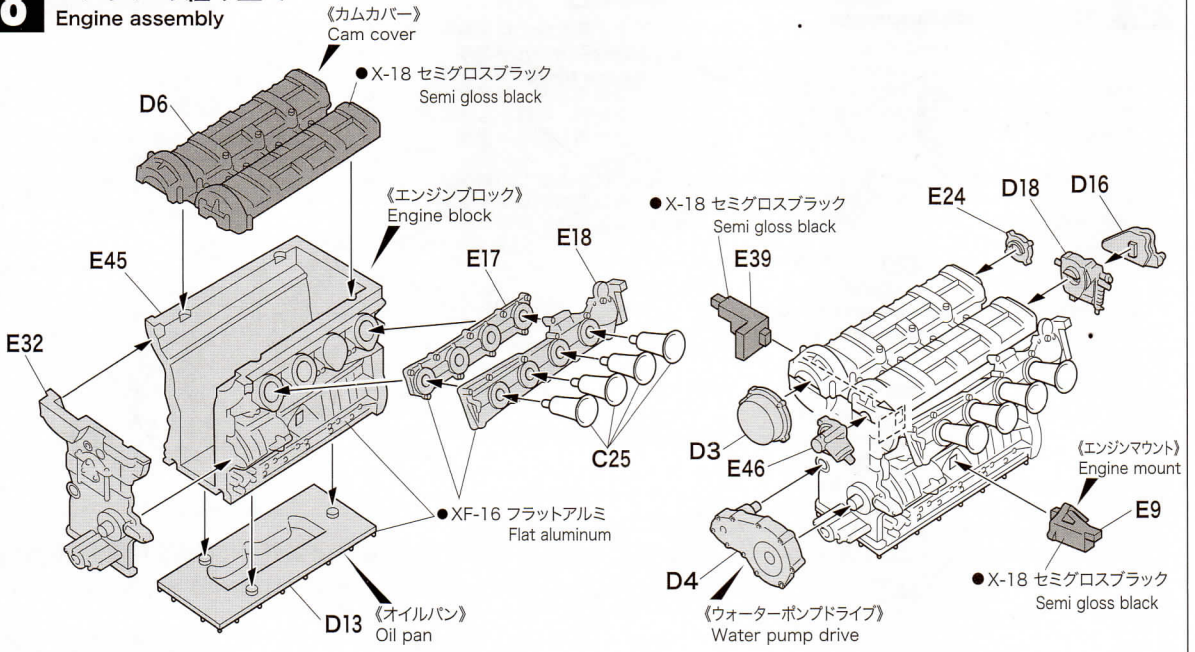
6 フロントサスペンションの取り付け Attaching front Suspension



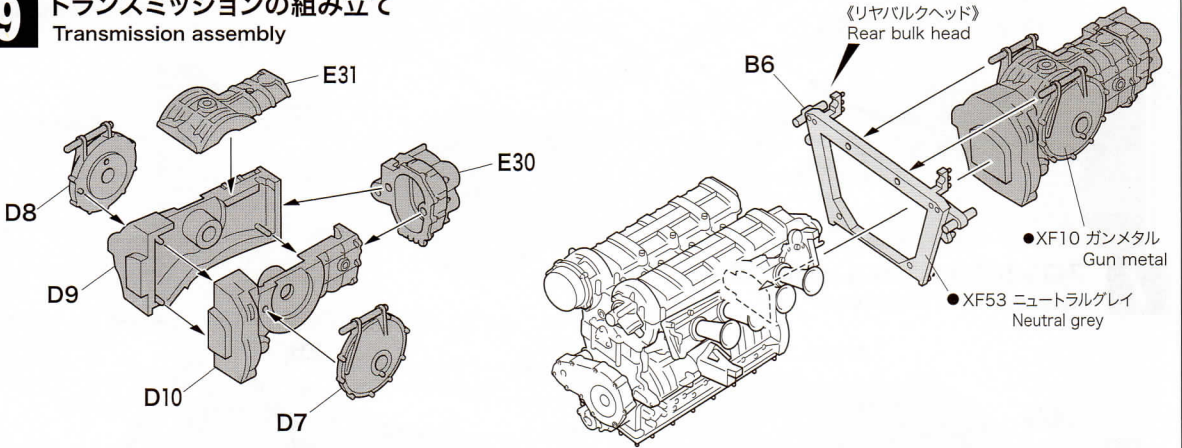
7 フロントサスペンションの取り付け Attaching front Suspension



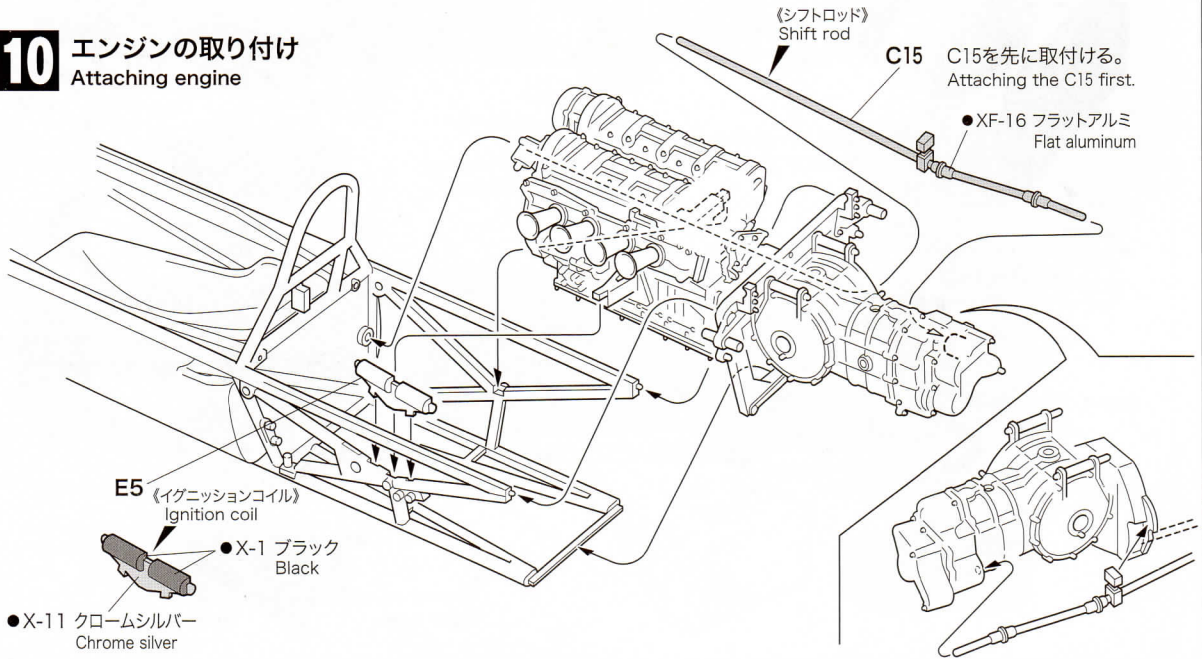
8 エンジンの組み立て Engine assembly



9 トランスミッションの組み立て Transmission assembly

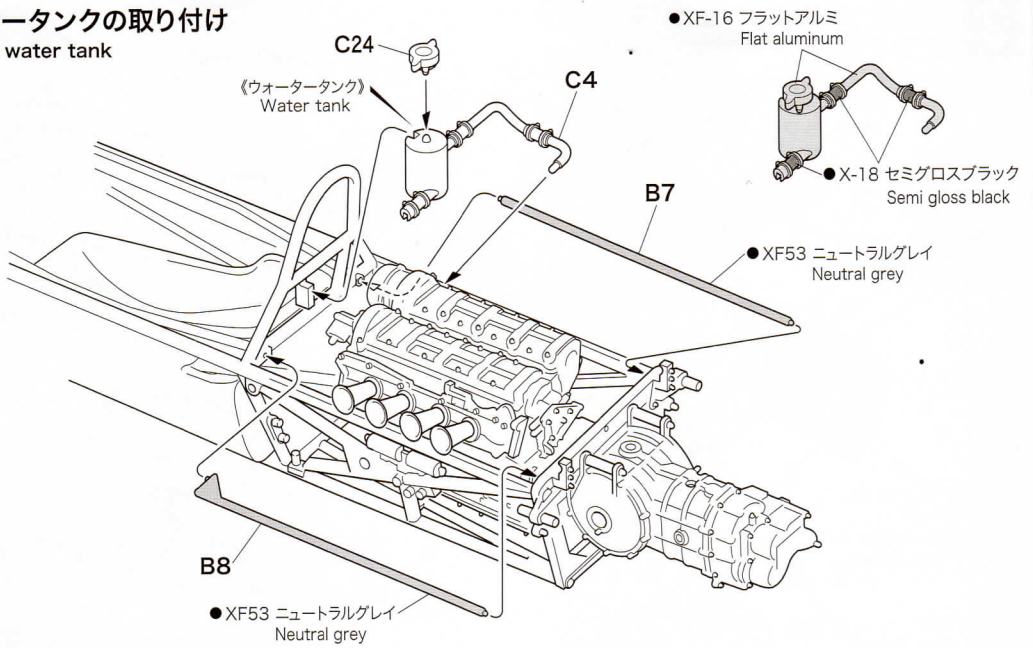


10 エンジンの取り付け Attaching engine



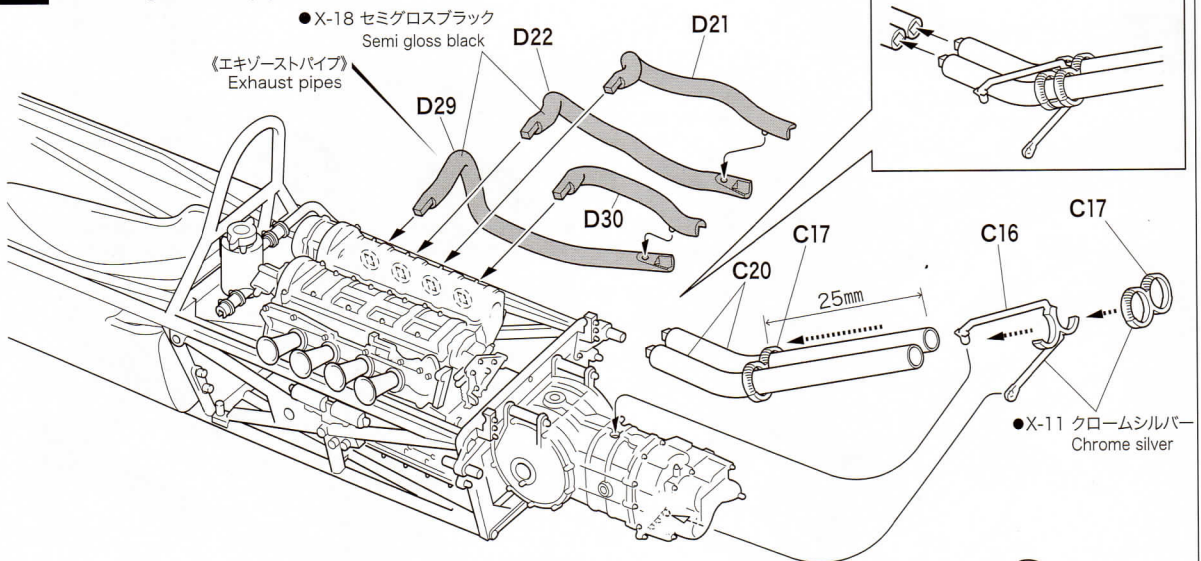
11 ウォータータンクの取り付け

Attaching water tank



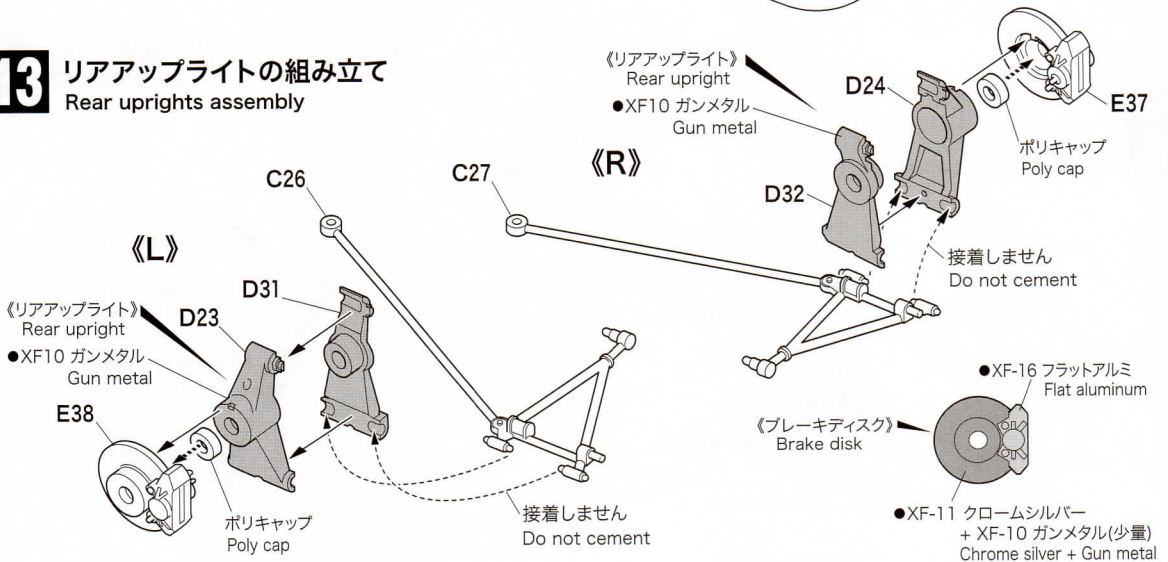
12 エキゾーストパイプの取り付け

Attaching exhaust pipes



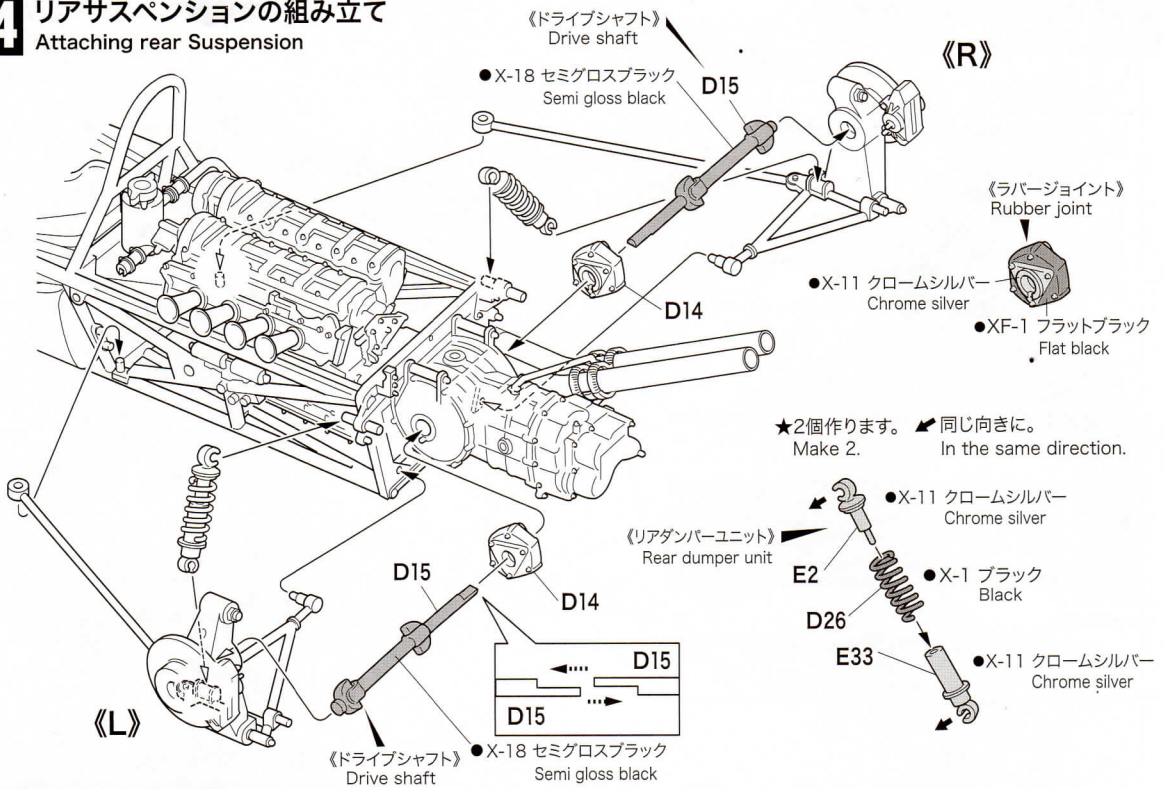
13 リアアップライトの組み立て

Rear uprights assembly



14 リアサスペンションの組み立て

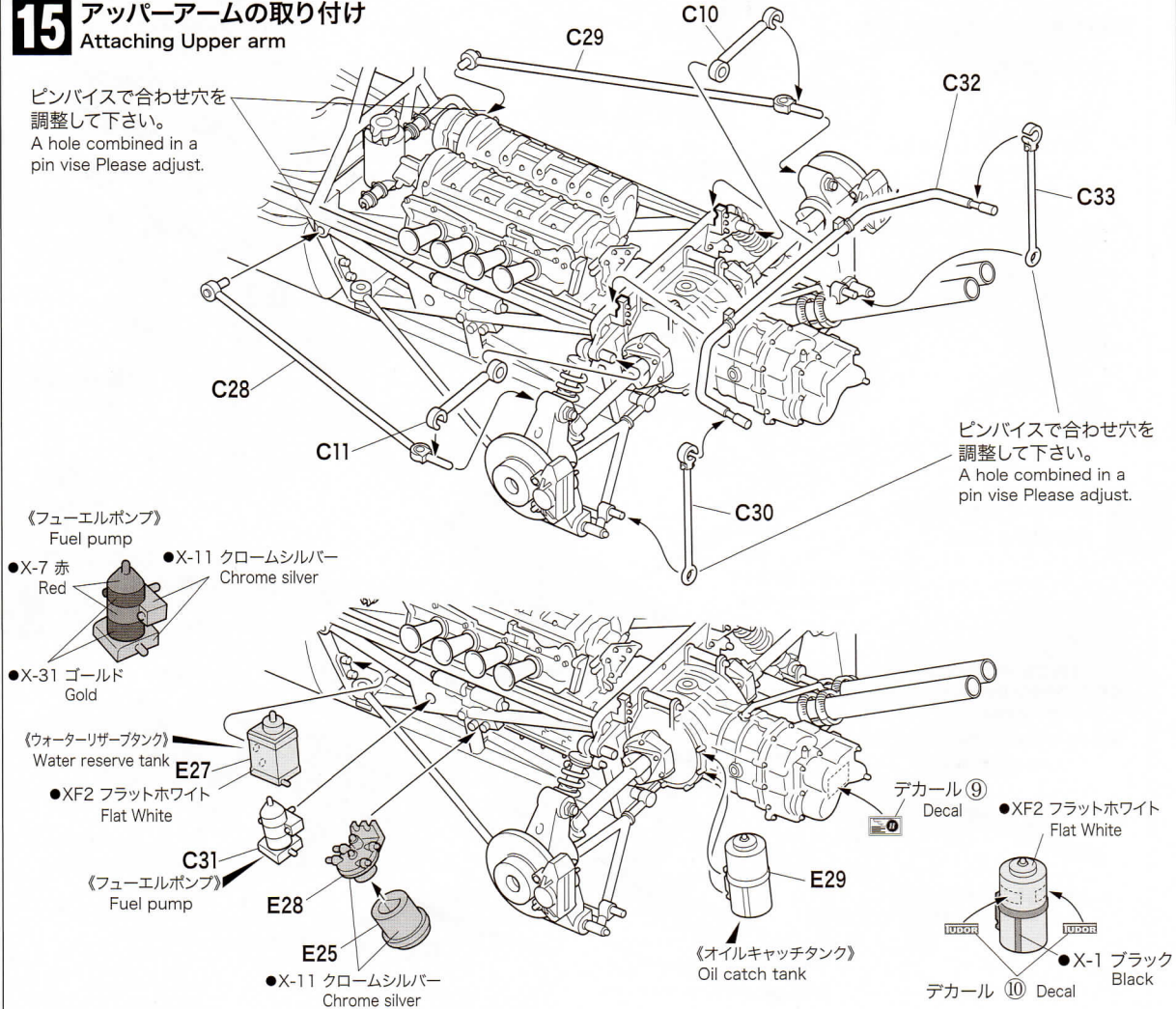
Attaching rear Suspension



15 アッパーアームの取り付け

Attaching Upper arm

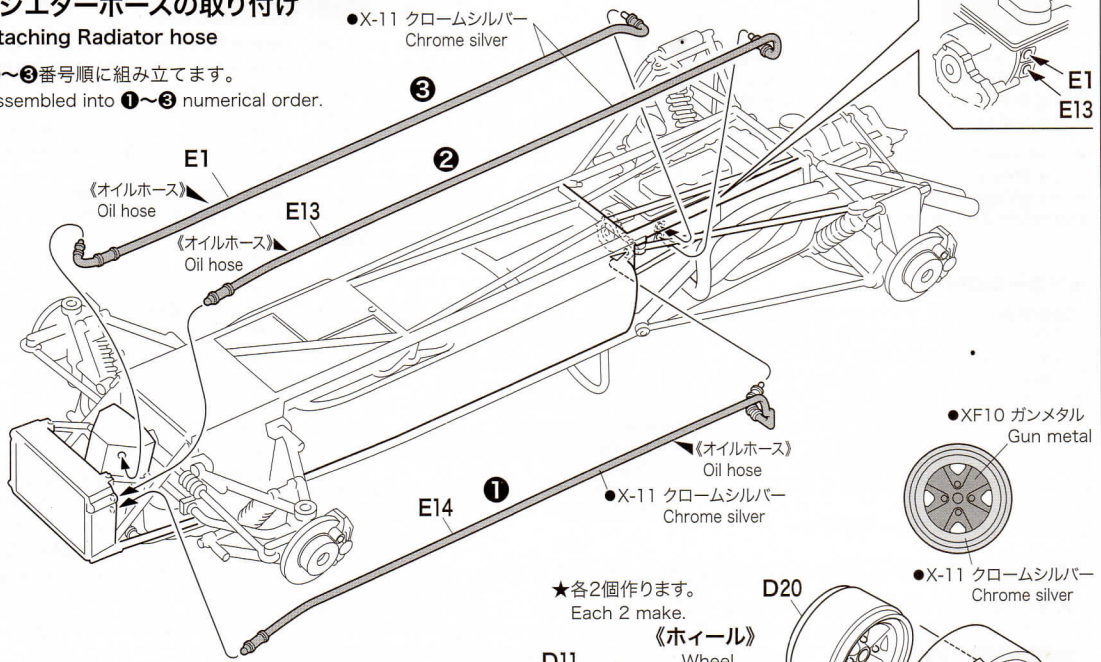
ピンバイスで合わせ穴を調整して下さい。
A hole combined in a pin vise Please adjust.



16 ラジエーターホースの取り付け

Attaching Radiator hose

★①～③番号順に組み立てます。
Assembled into ①～③ numerical order.



17 カウリング、ボディ部品の取り付け

Attaching cowlings & body

