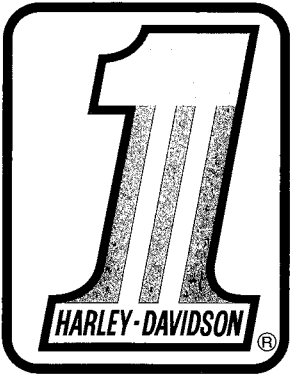


HARLEY-DAVIDSON[®] FXE1200 SUPER GLIDE[®]

1:6 IDENTICAL
SCALE

ハーレーダビッドソンFXE1200《スーパーグライド》



BIG
SCALE **39**



HARLEY-DAVIDSON[®]
OFFICIAL LICENSED PRODUCT

HARLEY, HARLEY-DAVIDSON and the Bar & Shield Design are among the trademarks of H-D U.S.A., LLC ©2013 H-D and its Affiliates. All Rights Reserved. Tamiya, Inc. is a licensee of Harley-Davidson Motor Company.



GOODYEAR
OFFICIAL LICENSED PRODUCT

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® FXE1200 SUPER GLIDE®

ハーレー・ダビッドソンといえば、「キング・オブ・ハイウェイ」のキャッチコピーが示すとおり、延々と続くハイウェイを独特のライディングフォームと大排気量エンジンの鼓動に身をゆだねて、ゆったりとクルージングする大型バイクをイメージしますが、そのラインナップの中には古くからスポーツモデルも用意されていました。中でも、1957年に登場したXLスポーツスターはその名の通り、走りに徹したもので、当時、アメリカで台頭してきたヨーロッパ製オートバイに対する対抗マシンとして開発されたのです。1954年から9年連続でAMA（全米モーターサイクル協会）のダートトラックレース・タイトルを獲得するなど、レーシングシーンで大活躍を見せたモデルKをベースとしたXLスポーツスターは、55キュービクインチ（900cc）のVツインエンジンを搭載。それまでのサイドバルブからオーバーヘッドバルブを採用し、性能を飛躍的に高めるとともに、エンジンとミッションはモデルKと同様の一体型のユニットタイプとなっています。スタイルも同様にシンプルなもので、ビッグツインと呼ばれる74キュービクインチ（1200cc）のVツインエンジンを搭載したFLハイドラグライドに比べてホイールベースが10cmも短くコンパクトなため、当然軽量化に仕上げられていました。その後もXLスポーツスターはストリートユースのXLHと、よりレース指向の強いXLCHに分かれて進化。一方、FL系は大排気量のVツインエンジンを搭載し、ロングツイン用のオートバイとして、豪華で快適な装備を充実させていくのです。

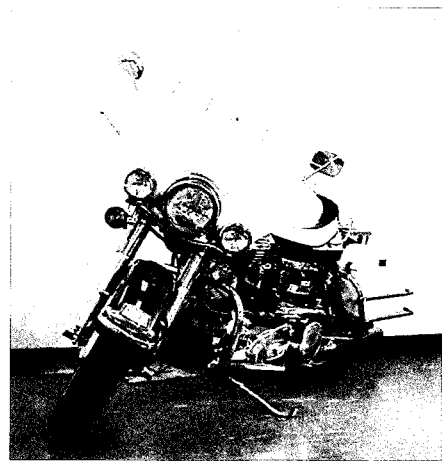
■ニュージャンルFXの誕生

独自の発展を続けてきた軽快なXLスポーツスターモデルと、グラマラスなビッグツインFLモデルですが、1960年代の後半になると、XL系のオーナーが長距離クルージングを楽しむためにFL系を思わせる豪華な仕様にカスタマイズしたり、逆に、FL系のオーナーがより軽快に走るためにサイドバッグなどの装備を外し、アフターマーケットの細いフロントフォークを取り付けるなど、XLルックに仕上げたマシンを多く見るようになりました。それらのニーズに対応するために1971年に投入されたニューカマーがFXスーパーグライドです。ビッグツインFL系のトップモデル、FLH1200エレクトラグライドをベースとしたシャーシとエンジン、XL系のフロントまわりを組み合わせたこのバイクは、ハーレー初のカスタム市場向けマシンとして位置づけられ、FXは「Factory experimental（ファクトリー製の実験的なバイク）」から命名されたといわれます。

エンジンは74キュービクインチのショベルヘッドと呼ばれるビッグツイン。エンジンを横

から見ると、プッシュロッドとロッカーカパーが大型ショベルをイメージさせることから名付けられました。ナックルヘッド、パンヘッドに続く、ハーレーのOHVエンジンの第3世代に当たるこのショベルヘッドのルーツは1957年に登場したXLスポーツスターに搭載されていたパワーユニットまでさかのぼることができます。XL系では鉄製だったエンジンヘッドは、FL系の大排気量による大きな熱量を効率よく放出するためにアルミ製に変更。吸気効率を上げるために吸気バルブ径を大きくし、圧縮比を上げるなど、パンヘッドに比べてパワーアップも実現しています。また、このショベルヘッドエンジンは、1966年から69年までのクランクケースが横から見るとビーナツ型をした、直流電源方式を採用したタイプをアーリーショベル、1970年に降に採用された、より効率よく大容量の発電が可能な現代と同様の交流発電のオルタネーターを搭載したエンジンは、円錐形のクランクケース形状からコーンショベルと呼ばれます。排気量は1979年から80キュービクインチ（1340cc）にアップされ、1984年まで生産が続けられた、ハーレーを代表する鋳鉄製の傑作エンジンといえるでしょう。クラッチは乾式多板、ミッションは前進4速で、ギヤボックスはエンジンと別体とされ、この形状がパワーユニットにクラシカルなムードを与えています。

フレームはFL系と同じダブルクレードルタイプ。パイプ自体は細身ながら各部に鍛造ラグが使われて十分な強度が確保されています。また、リヤショックは、二人乗りのために強度を3段階に調整でき、その上部取り付け位置はホイールストロークを大きくとるために前方に寄せられています。2イン1の排気管は取り回しが新しくなり、メーターをマウントしたガソリンタンクはFL系の5ガロン（19リッター）タイプから、小型でスタイリッシュな3.5ガロン（13リッター）に変更。段付きのシートを装備し、その形状から「ポートテール」と呼ばれるFRP製のテールカウルなど、各部が美しくデザインされました。そして、細いフロントフォークやワイヤースポークホイール、ヘッドライトなどはXLスポーツスターのパーツをベースとしたもの。軽快なフロントまわりはエンジンの存在感をいっそう引き立て、またチョッパーテイストを感じさせる仕上がりとなりました。さらに、タンクやフェンダー、テールカウルは、ホワイトをベースにレッドとブルーをあしらった、アメリカ国旗をイメージした鮮やかなカラーリングも用意。タンクには、ハーレーをライディングして1969年のAMAダートトラックレース・チャンピオンに輝いたマート・ロウエルの勝利を記念してデザインされた「No.1」マークもあしらわれていま



した。また、セルスターターが省かれ、大型のウインドシールドやサイドバッグを装備していないFXは、FLHエレクトラグライドに比べて約30kgも軽量化に仕上げられたのです。

■FXスーパーグライドの変遷

大きな注目を集めたFXスーパーグライドはその後、年ごとに改良が加えられ、いっそうカスタム度がアップしていきます。1972年型はまず、チョッパースタイルには欠かせない、座面が長く緩く湾曲したバナナシートを採用。このシートの高さはリヤフェンダーよりも低いわずか75cmほどしかなく、ハンドルも手前に大きく曲げられたブルバックスタイル。特徴的なFRP製シートカウルは、生産性の高いシンプルなフェンダーに変更されました。またタンクはFL系の5ガロンタイプに戻され、FL系の改造車的なイメージを強調することになりました。1973年型はさらに大きな変更が施されます。前後にディスクブレーキが装着され、それにともなつてホイールも新設計。タンクも350スプリント用の3ガロン（11.5リッター）のワンピースタイプに変更。メーターはタンク上部からハンドルの中央に移設され、エキゾーストも2本出しとなるなど、フレームとエンジン以外は全て新設計といえるほどの装いで登場。排気系の改良によってパワーアップも実現したのです。1974年、FXスーパーグライドにセルスターター付きのFXEが加わります。この年の改良は、電装品にフラッシュャーが加わり、盗難ブザーがナンバープレート台をかねて取り付けられました。加えて、フロントのブレーキやキャリパーは小型より軽量なタイプに変更され、スピードメーターに加えて新たにタコメーターがハンドル中央に装着されるなど、スポーツ性がアップしています。1976年型はいっそうインパクトのあるルックスとなりました。中でも最も目を引くのはハーレー初のメガホンマフラーです。さらに、シートはバナナタイプから段付きのハイ・ローと呼ばれるセミバケットタイプに変更。また、この年はアメリカ建国200年を記念した、ブラックカラーにアメリカン・イングルをあしらった「リパティ・エディション」と呼ばれる限定生産車もリリースされました。1977年はリヤにキャストホイールがオプションで用意され、ファッション性がアップ。そして、2イン1となったマフラーはエンド部分を斜めに切ったスラッシュ・カットが採用され魅力をいっそう高めるなど、進化を続けたのです。

ハーレー・ダビッドソン社を設立したダビッドソン兄弟の直系の孫、ウイリー・G.ダビッドソンのアイデアから生まれたFXスーパーグライドは1978年まで生産され、1977年に誕生したFXS-1200ローライダーがスポーツツーリングの座を引き継ぐことになりました。ファクトリー・カスタムとしても世界的な人気を集めたローライダーはその後、1991年に登場したFXDBダイナ・スタージズを第1弾とするダイナ系へと繋がり、現在のハーレー・ラインナップを代表するファミリーの始祖として、スーパーグライドの血統は脈々と受け継がれているのです。

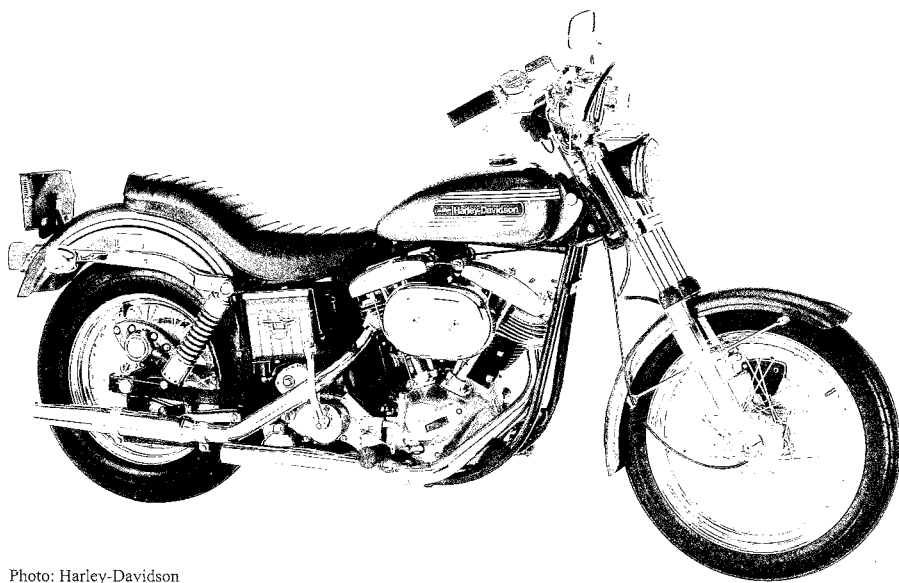


Photo: Harley-Davidson

When one thinks of Harley-Davidson, what springs to mind first is the image of the "King of the Highway": a rider cruising down long highways on a large touring bike, with nothing but the thrum of the bike's large-displacement engine for company. While this is undoubtedly one of the most enduring images of the company's motorcycles, it should be noted that the U.S. company's line-up has long included sports vehicles too, one of them being the XL Sportster which first appeared in 1957 and was developed in response to the growing success of smaller European motorcycles. It was based on the Model K series, which itself enjoyed such racing successes as an 8-year reign as AMA (American Motorcyclist Association) Grand National Dirt Track Champion from 1954. The Sportster was powered by a 55 cubic-inch (883cc) V-Twin engine with overhead valves, as opposed to the Model K's side-valve Flathead engine, but otherwise it largely inherited Model K features such as the integrated engine and transmission.

By this time, Harley-Davidson V-Twin engine models had effectively evolved into two separate lines: while the FL Model (introduced in 1941) with its 74 cubic-inch (1208cc) engine would become the "King of the Highway" mentioned above, the more compact XL Sportster had a wheelbase some 10cm shorter and was a considerably lighter vehicle. In time, it would give rise to both the road user-oriented XLH and the XLCH, a motorcycle developed with racing in mind.

■ The Birth of the FX Super Glide

Around the end of the 1960s some individual Sportster owners had begun to customize their bikes toward long-distance cruising, using parts that made their bikes somewhat reminiscent of the FL Model range. Likewise, some FL Model owners were customizing theirs in the other direction, using aftermarket parts such as a smaller front fork to bring their machines closer to the Sportster. In 1971, Harley released the FX Super Glide in response to those trends. It took the FLH 1200 Electra Glide's chassis and engine, and combined them with a front end similar to that of the XL series. The result was Harley-Davidson's first factory built custom motorcycle, the FX in its name an abbreviation of "factory experimental".

Its engine was the 74 cubic-inch (1208cc) Shovelhead, so named because when looking at the engine

from the side, the rocker covers resemble an inverted shovel. The Shovelhead was the successor to the Knucklehead and Panhead engines in the OHV line of engines, and its roots can be traced back to the engine used in the XL Sportster back in 1957. It had a new aluminum engine head, which had much greater efficiency in dissipating the heat generated by larger FL Model engines and was more powerful than the Panhead thanks to a larger intake valve and higher compression ratio. Shovelhead engines on 1966-1969 FX Super Glides (sometimes called the "Early Shovel") used a DC power supply and are identifiable by their kidney-shaped cover, whereas those manufactured from 1970 onwards employed an efficient, higher-capacity alternator similar to those used today and have a conical cover. This led to them being given the apt nickname of "Cone Shovel" engines. From 1979 until its production ended in 1984, the Shovelhead became an 80 cubic-inch (1340cc) unit separate from the gearbox and fitted with a dry clutch plus 4-speed transmission.

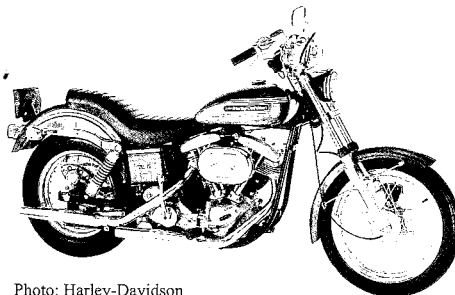


Photo: Harley-Davidson

The FX Super Glide also employed the same duplex frame as seen in the FL Model series. Intended to be able to seat 2 people, it utilized heavy forged lugs to reinforce the slimline chassis pipes and the adjustable rear shock had 3 possible settings depending upon the load. Also, in order to allow the rear wheel greater stroke, the shock's attachment position was moved slightly forward. The bike was fitted with a 2 into 1 exhaust with new layout, and boasted a more stylized design with a stepped seat and brand-new "boat tail" tail cowlings made from FRP. Finally, the old 5-gallon (19-liter) tank was replaced by a new 3.5-gallon

(13-liter) version with the speedometer integrated into it.

In contrast to its heavy duty engine and frame, the FX Super Glide also inherited a number of parts from the lighter-weight Sportster, among them its slender front fork, wire-spoke wheels and headlight. Indeed, by virtue of not having the electric starter motor, large front windshield and saddlebags found on the FL Models, the FX Super Glide was some 30kg lighter in total than the FLH Electra Glide.

■ Evolution of the Super Glide

The Super Glide was modified extensively on the occasion of its annual re-releases, adding to the customized nature of the motorcycle. Among the changes introduced in the 1972 model was a long, curved banana seat which at only 75 centimeters from the ground sat below the rear fender. It also had pull-back handlebars and the distinctive FRP boat tail cowling was scrapped in favor of a more simple design. With the return to the FL Model 5 gallon tank, it could be argued that the 1972 FX Super Glide was akin to a customized FL. The 1973 model was announced to the world with even more sweeping changes: the wheels had a completely new design with front and rear disc brakes, the exhaust became a 2 into 2 version, and meanwhile the tank was changed to the 3-gallon (11.5-liter) seen on the 350 Sprint. In 1974, the FXE (the "E" in its name came from the first electric starter to be used in the series) joined the series, and that year's somewhat sportier release featured smaller and lighter front brakes and calipers as well as a new tachometer mounted on the center of the handlebar. Other electrical components were added, including a security alarm integrated into the rear license plate as well as flashing turn signals. Above all else, the 1976 model had an immediate visual impact thanks to its megaphone muffler - a Harley-Davidson first - and a return to a stepped semi-bucket seat. The 1977 release saw the addition of an optional cast rear wheel and the factory-standard 2 into 1 exhaust had a fashionable slash cut tip.

The FX Super Glide, brainchild of legendary Harley-Davidson designer Willie G. Davidson, was discontinued in 1978 but its sports touring lineage passed on to the FXS 1200 Low Rider. The line it started would later be continued by the 1991 Dyna series, and even in 2013 the Harley-Davidson line-up still includes a model bearing the Super Glide name.

Wenn man an Harley-Davidson denkt so kommt einem zunächst das Bild des Königs der Highways in den Kopf: Ein Fahrer der lange Highways entlangfährt auf einem großen Touringmotorrad mit der einzigen Begleitung des Busses vom großvolumigen Motor des Motorrades. Während dieses Bild ohne Zweifel eines der am längsten andauernden Merkmale der Motorräder dieser Firma darstellt sollte man doch bemerken, dass die amerikanische Firma auch sportliche Fahrzeuge anbot, eine der davon war zum Beispiel die XL-Sportster die im Jahr 1957 vorgestellt wurde und welche als Antwort auf den steigenden Erfolg der kleineren europäischen Motorräder entwickelt wurde. Das Motorrad basierte auf der Serie der K-Modelle, welche im Rennsport erfolgreich war. Sie gewannen acht Jahre hintereinander das von der AMA (American Motorcyclist Association) ausgeschriebene Prädikat des „Grand National Dirt Track Champion“ ab 1954. Die Sportster wurde angetrieben durch einen 2-Zylinder-V-Motor mit 55 c inch (883 cc) mit obenliegenden Ventilen. Dies stellte einen Gegensatz zu den K-Modellen mit dem seitengesteuerten „Flathead“ Motor dar, nutzte aber die anderen Baugruppen der K-Modelle wie die Integration von Motor und Getriebe.

Zu dieser Zeit haben sich die Harley-Davidson Motorräder mit Zwei-Zylinder-V-Motor in zwei unterschiedliche Produktlinien entwickelt: Während das FL-Modell (eingeführt 1941) mit seinem 74c inch (1208cc) Motor zum oben beschriebenen „König des Highway“ wurde, wurde die kompaktere XL-Sportster mit einem 10cm kürzeren Radstand entwickelt und wurde ein erheblich leichteres Motorrad. Im Verlauf der Zeit gab es Erfolge für die mehr Landstraßen-orientierte XLH ebenso wie für die mehr sportlich orientierte XLCH, ein Motorrad mit sportlichen Genen.

■ Die Geburt der FX Super Glide

Zum Ende der 60er Jahre hatten einige Besitzer der Sportster begonnen ihre Motorräder für Langstreckenfahrten umzurüsten. Dabei nutzten sie Teile die irgendwie an die FL-Modelle erinnerten. In gleicher Weise bauten einige Besitzer des FL-Modells ihre Fahrzeuge in der anderen Richtung um und nutzten Tuningteile wie zum Beispiel eine kleinere Gabel um ihre Maschinen näher an die Sportster heranzubringen. Im Jahr 1971 brachte die Firma Harley-Davidson die FX Super Glide herau um diesen Trends zu antworten. Sie nahmen das Chassis und den Motor der

FLH 1200 Electra Glide und kombinierten das mit einem Vorbau ähnlich dem der XL-Serie. Das Ergebnis war das erste von der Harley-Davidson Fabrik gebaute Tuningmotorrad. Die Abkürzung FX im Namen bedeutet „factory experimental“.

Der Motor war der 74c inch (1208cc) „shovelhead“ der seinen Namen deshalb trug, weil die Nockenwellenabdeckungen von der Seite gesehen wie eine umgedrehte Schaufel aussahen. Der „shovelhead“ war der Nachfolger von den „knucklehead“ und „panhead“ Motoren bei den Motoren mit obenliegenden Ventilen und seine Wurzeln können bis zu dem Motor verfolgt werden, der 1957 in der XL-Sportster benutzt wurde. Er hatte einen neuen Aluminium Zylinderkopf und verteilte die entstehende Wärme die bei den größeren FL-Modellen entstand besser. Zugleich war er stärker als die „panheads“ durch größere Einlassventile und eine höhere Kompression. „Shovelhead“ Motoren in den Super Glide Modellen der Jahre 1966-69 (manchmal „early shovel“ genannt) benutzte eine Gleichstromversorgung und können leicht erkannt werden an ihrer nierenförmigen Abdeckung auf der Seite. Im Gegensatz dazu benutzten die Motorräder ab 1970 einen effizienteren Generator mit höherer Kapazität ähnlich denen die bis heute gebaut werden und hatte eine konische Abdeckung. Das führte dazu, dass sie den Spitznamen „coneshovel“ Motoren bekamen. Ab 1979 bis zum Produktionsende 1984 bekamen die „shovelheads“ einen 80c inch (1340cc) Motor mit separatem Getriebe und ausgerüstet mit einem Vierganggetriebe und einer Trockenkupplung.

Die FX Super Glide hatte denselben Doppelrahmen wie die FL-Modelle. Um zwei Personen komfortabel aufnehmen zu können benutzte man schwere Gussverstärkungen zur Verstärkung der dünnen Rahmenrohre und die hinteren Stoßdämpfer hatten drei Einstellungen in Abhängigkeit von der Beladung. Zudem wurde die Anbauposition der Stoßdämpfer leicht nach vorne geneigt um dem Hinterrad einen größeren Einfederungsweg zu gewähren. Das Motorrad trug einen zwei in eins Auspuff neuer Bauart und trug einige Stylingelemente wie den abgestuften Sitz und das neue „boat tail“ Heck aus FRP Kunststoff. Zuletzt wurde der alte 5 Gallonen (19l) Tank durch einen neuen 3,5 Gallonen (13l) Tank ersetzt und der Tacho darin integriert. Im Kontrast zu seinem schweren Motor und dem Rahmen trug die FX Super Glide einige Teile von der leichteren

Sportster: unter anderem die Frontgabel, die Speichenräder und den Scheinwerfer. Nichtsdestotrotz, durch das Weglassen des elektrischen Anlassers, der großen Frontscheibe und die Satteltaschen der FL-Modelle wurde die FX Super Glide 30kg leichter als die FLH Elektra Glide.

■ Entwicklung der Super Glide

Die Super Glide wurde beim jährlichen Facelift extrem verändert. Bei den Veränderungen des Jahres 1972 war ein langer, gebogener Sitz mit einer Sitzhöhe von nur 75cm über dem Boden und noch unterhalb dem Heckkotflügel. Die Maschine hatte auch einen zurückgebogenen Lenker und das auffällige „boat tail“ FRP Heck wurde einem einfacherem Design geopfert. Als man auf dem 5 Gallonen Tank des FL-Modells zurückgriff konnte man argumentieren, dass die 72er FX Super Glide eigentlich eine getunte FL war. Das 73er Modell wurde mit weiteren Änderungen bekannt gegeben: Die Rädern hatten ein komplett neues Design mit vorderer und hinterer Scheibenbremse, der Auspuff wurde eine zwei-in-zwei Version und der Tank wurde auf den drei Gallonen Typ (11,5l) aus der 350er Sprint umgebaut. 1974 kam die FXE zu der Serie (das E im Namen bedeutete den ersten elektrischen Anlasser der in der Serie genutzt wurde). Die Veränderungen in diesem Jahr vielen sportlicher aus mit kleineren und leichteren Vorderradbremmen und Bremszangen, sowie einem neuen Tacho der in der Mitte der Lenkstange angebracht wurde. Andere elektrische Komponenten wurden hinzugefügt wie zum Beispiel eine Warnblinkanlage auf dem hinteren Nummernschild mit angesteuerten Blinkern. Neben allem anderen hatte das 76er Modell visuelle Veränderungen die sich vor allem in den neuen Auspuffrohren ausdrückten und in der Rückkehr zu einem Stufen Sitz. Die Version 1977 konnte man mit gegossenen Hinterrädern bestellen und die Standard Auspuffanlage hatte einen zwei in eins Auspuff mit modischen geschlitzten Endrohren.

Die FX Super Glide, das Kind des legendären Harley-Davidson Entwicklers Willie G. Davidson wurde im Jahr 1978 eingestellt aber das Prinzip des sportlichen Tourenmotorrads wurde auf die FXS 1200 low rider übertragen. Diese Linie wurde nachher im Jahre 1991 von der Dyna Serie abgelöst und sogar noch 2013 enthält das Harley Davidson Programm ein Modell das den Namen Super Glide trägt.

Le nom "Harley-Davidson" évoque instantanément l'image d'un "King of the Highway": un motard sillonnant les grands espaces américains sur une grosse machine de tourisme avec pour seule compagnie le bruit caractéristique du moteur de forte cylindrée. Si Harley Davidson a fait sa réputation sur ce type de motocyclettes, il ne faut pas oublier que des machines sportives ont également fait partie de la gamme de marque américaine, dont la XL Sportster apparue en 1957 et développée pour répondre au succès grandissant des motos européennes plus petites. Elle était basée sur la série Model K qui brilla en compétition, remportant 8 titres consécutifs de Championne du Grand National Dirt Track de l'AMA (American Motorcyclist Association) à partir de 1954. La Sportster était propulsée par un V-Twin de 55 cubic-inch (883cm³) à soupapes en position supérieure - alors que le Model K avait un Flathead à soupapes latérales. Mais à part cela, elle avait largement hérité des caractéristiques du Model K, dont le moteur à transmission intégré.

A cette époque, les motos V-Twin Harley Davidson avaient évolué en deux lignes distinctes. Alors que le modèle FL (apparu en 1941) à moteur de 74 cubic-inch (1208cm³) allait devenir le "King of the Highway" mentionné plus haut, la XL Sportster plus compacte avec un empattement réduit de 10cm était considérablement plus légère. Plus tard, elle donnerait naissance à la routière XLH et à la XLCH, une machine développée pour la compétition.

■ Naissance de la FX Super Glide

Vers la fin des années 1960, certains propriétaires de Sportster avaient commencé à customiser leurs machines pour les adapter aux longs déplacements en utilisant des pièces qui les faisaient ressembler à des FL. De la même manière, des possesseurs de FL les personnalisait avec divers accessoires et pièces, par exemple une fourche avant plus courte, pour leur donner le look de la Sportster. En 1971, pour répondre à ces tendances, Harley sortit la FX Super Glide. Elle combinait le châssis et le moteur de la FLH 1200 Electra Glide et la partie avant de la série XL. Il en résulta la première moto custom d'usine, la dénomination "FX" signifiait "Factory eXperimental".

Son moteur était le 74 cubic-inch (1208cm³) Shovelhead, ainsi surnommé parce que les cache-culbuteurs ressemblaient à des lames de pelle inversées. Le Shovelhead était le successeur des

moteurs Knucklehead et Panhead de la série OHV et ses origines remontent au moteur monté sur la XL Sportster en 1957. Il comportait une nouvelle tête aluminium plus efficace pour refroidir les moteurs Model FL plus gros. Il était plus puissant que le Panhead grâce à une soupape d'admission plus grande et un taux de compression plus élevé. Les moteurs Shovelhead des FX Super Glide de la période 1966-1969 (appelées parfois "Early Shovel") avaient une alimentation électrique en courant continu et un cache en forme de rognon, tandis que ceux produits à partir de 1970 avaient un alternateur de capacité supérieure et un cache conique. C'est ce qui leur valut le surnom approprié de moteur "Cone Shovel". De 1979 à la fin de la production en 1984, le Shovelhead devint un 80 cubic-inch (1340cm³) indépendant de la transmission à quatre rapports avec embrayage sec.

La FX Super Glide employait le même cadre duplex que la série FL. Conçu pour accueillir deux personnes, il était doté de pattes de renfort forgées et l'amortisseur arrière avait trois positions de réglage en fonction de la charge. Pour augmenter le débattement de la roue arrière, le point de fixation de l'amortisseur était légèrement décalé vers l'avant. La moto était équipée d'un échappement 2 en 1 d'un nouvel arrangement et avait un design plus recherché avec une selle à deux étages et une toute nouvelle extrémité arrière "boattail" en fibre renforcée. Enfin, le vieux réservoir de 5 gallons (19 litres) était remplacé par un nouveau de 3,5 gallons (13 litres) avec tachymètre intégré.

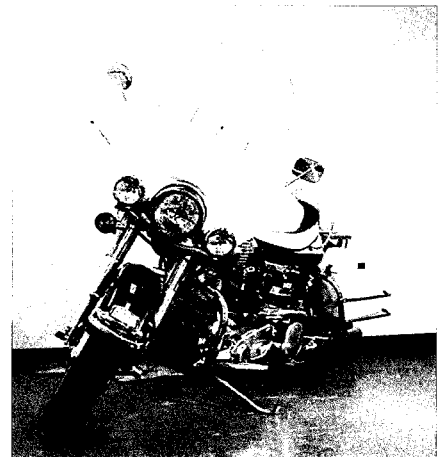
En contraste avec son moteur et cadre lourds, la FX Super Glide hérita également de pièces provenant de la Sportster plus légère, dont la fourche avant plus fine, les jantes à rayons et le phare. N'ayant pas le démarreur électrique, le grand saute-vent et les selles des modèles FL, la FX Super Glide était 30 kg plus légère que la FLM Electra Glide.

■ Evolution de la Super Glide

La Super Glide fut constamment modifiée à l'occasion de ses rééditions annuelles, amplifiant la nature customisée de la moto. Parmi les changements introduits dans le modèle 1972, il y avait la longue selle "banane" qui, à 75cm du sol, était sous le garde-boue arrière. Il avait également un guidon ramené vers l'arrière et le carénage arrière "boattail" était remplacé par un élément simplifié. Avec le retour du réservoir 5 gallons de la FL, on pouvait dire de la FX Super Glide

1972 qu'elle était un FL customisée. Le modèle 1973 comportait des modifications encore plus radicales: jantes de nouvelle conception avec freins à disque avant et arrière, échappement 2 en 2 et par la suite adoption du réservoir de 3 gallons (11,5 litres) de la 350 Sprint. En 1974, la FXE ("E" pour démarreur électrique, le premier installé sur la série) rejoignit la gamme, et le modèle de l'année était d'aspect plus sportif avec un système de freinage avant plus petit et plus léger et un nouveau tachymètre installé au centre du guidon. Des équipements électriques furent adjoints, dont un système d'alarme intégré à la plaque d'immatriculation et des clignotants. Le modèle 1976 se reconnaissait au premier coup d'oeil avec son échappement mégaphone, une première chez Harley Davidson et un retour à la selle baquet à deux niveaux. Le modèle 1977 vit l'addition d'une roue arrière moulée optionnelle et l'échappement 2 en 1 standard avait une extrémité tronquée très tendance.

La production de la FX Super Glide, fruit de l'imagination du légendaire designer Willie G. Davidson, fut stoppée en 1978 et c'est la FXS 1200 Low Rider qui lui succéda comme modèle sport touring de la marque. En 1991, c'est la série Dyna qui prit le relais et en 2013, le catalogue Harley-Davidson inclut toujours un modèle portant le nom de Super Glide.



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.

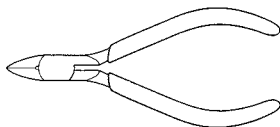
RECOMMENDED TOOLS

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

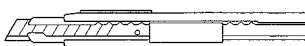
接着剤 (プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle



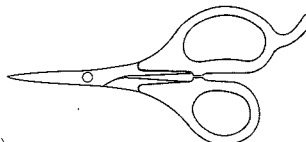
ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante



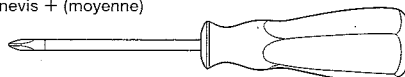
ナイフ
Modeling knife
Modellermesser
Couteau de modéliste



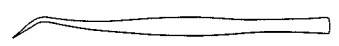
デカールバサミ
Scissors
Schere
Ciseaux



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



ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précettes



瞬間接着剤
Instant cement
Sekundenkleber
Colle rapide



- ★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》

各製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（部品に残る成型工程上の合わせ目）もヤスリをかけ修正します。

《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

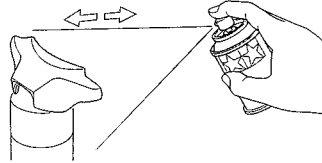
●エナメル系塗料



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、エナメル系塗料を冒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、風の少な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ッ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、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タミヤファインサーフェイサーホワイトを吹きつけておくとよいでしょう。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》

金属部品を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つけてください。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 abspachteln und Fugen verschleifen. Oberflächen mit Modelliermesser bearbeiten, abspachteln und schmirgeln.

PLASTIK-FARBEN

Normale Farben für Plastik-Modelle, wie Emallacke, Acrylfarben und sonstige Lacke sind zur Lackierung von Spritzguß-Modellen geeignet. Für große Flächen ist Lackspray, für kleine Details sind Acrylfarben zu empfehlen. Die Verwendung von Emallacken 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 Oberfläche-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 Modelliermesser 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 surfaces, 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'apprêt 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'apprêt 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、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 Kleboberfläche 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

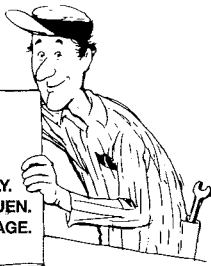
★Enlever les traces de peinture ou de graisse des surfaces de contact avant de coller les pièces.

★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.

作る前に必ず
お読みください。
READ BEFORE ASSEMBLY.
ERST LESEN - DANN BAUEN.
A LIRE AVANT ASSEMBLAGE.



- 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。万一不良部品、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PAINTS REQUIRED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.

- TS-50 ●マイカブルー / Mica blue / Mica-Blau / Blue mica
- 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-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-12 ●ゴールドリーフ / Gold leaf / Gold Glänzend / Doré
- X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné
- XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat
- XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminum / Matt Aluminium / Aluminium mat
- XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé

《接着剤使い分け》 Using different types of cement.

タミヤセメント
Tamiya Cement



- ★普通の部品の接着用。
- ★Use for general parts.
- ★Zu verwenden bei allgemeinen Teilen.
- ★Utilisez cette colle pour les pièces en général.

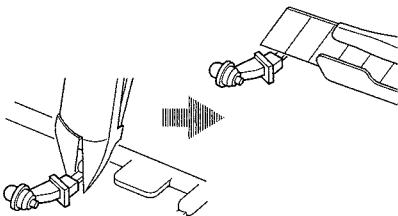
タミヤセメント
(流し込みタイプ)
Tamiya
Extra Thin Cement



- ★細かな部品、目立たせたくない場所用。
- ★Use for small parts and/or areas where a cleaner finish is desired.
- ★Zu verwenden bei kleinen Teilen und/oder Bereichen, wo besonders saubere Oberfläche gewünscht ist.
- ★Utilisez cette colle pour des petites pièces et/ou des pièces pour lesquelles une finition détaillée est requise.

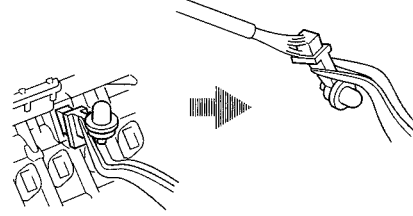
《部品の切り取り》 Cutting off parts

- ★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.



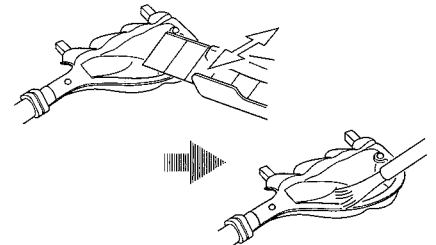
《部品の取り付け位置を確認する》 Test Fitting

- ★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.

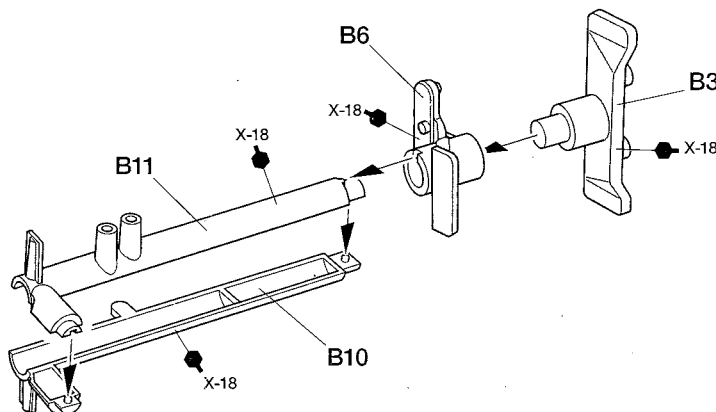


ASSEMBLY

《使わない部品》…………… B8, B9, C6, C9, C13, C20, C21, C22, C23, C26×5, C29, L5, L6, L7, L9, L14, L17×2, L20, L21, L23, L24, L25, L32, L33, L38, L39, L40, L41, L43
Not used.
Nicht verwenden.
Non utilisées.

《不要スライドマーク》…………… ⑭
Not used.
Nicht verwenden.
Non utilisées.

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



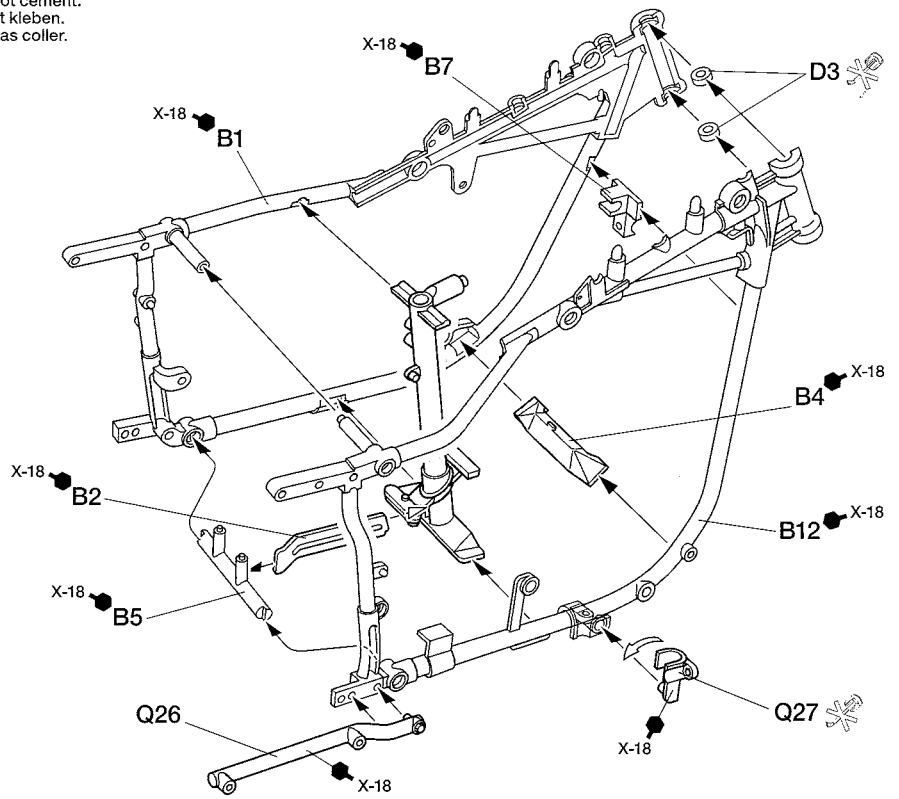
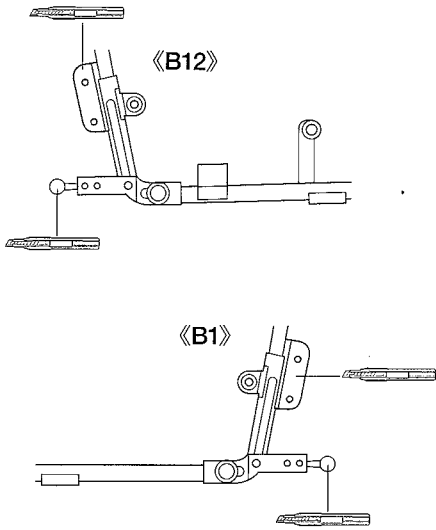
2

フレームの組み立て
Frame
Rahmen
Cadre

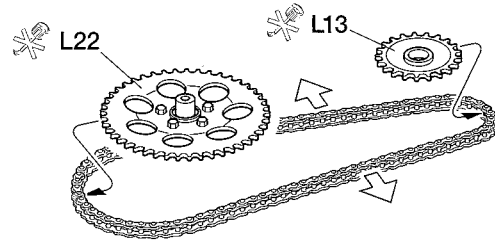
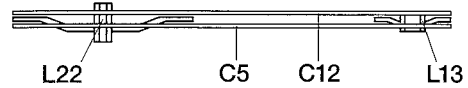
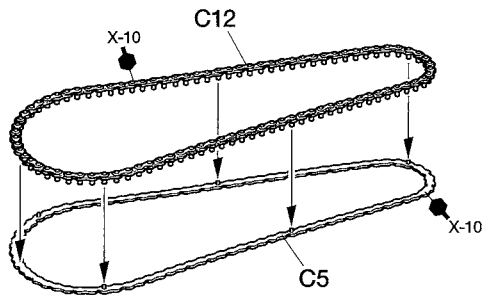


このマークの部品は接着しません。
Do not cement.
Nicht kleben.
Ne pas coller.

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

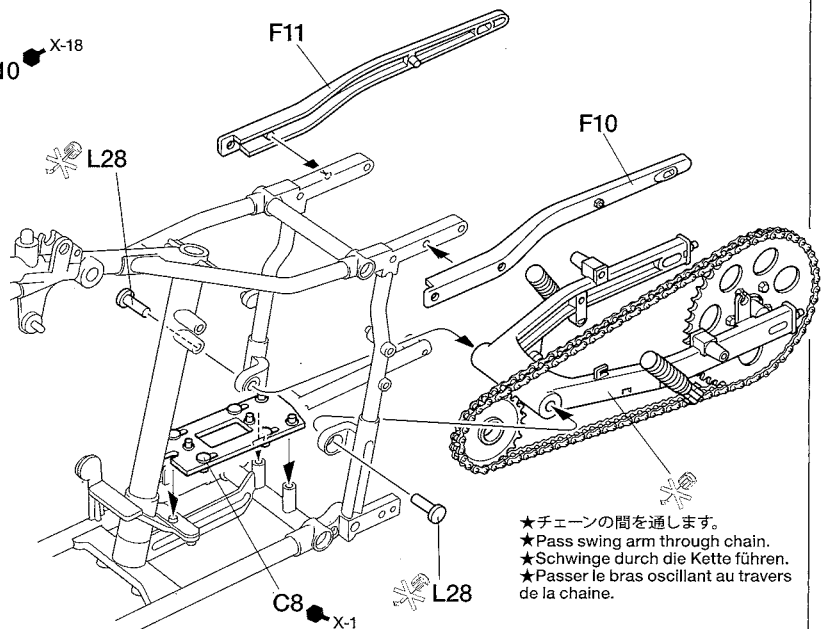
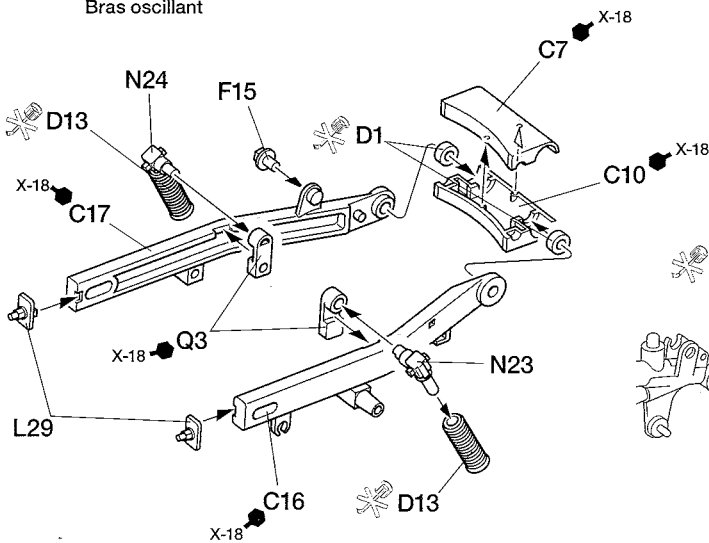
**3**

チェーンの組み立て
Chain
Kette
Chaîne

**4**

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

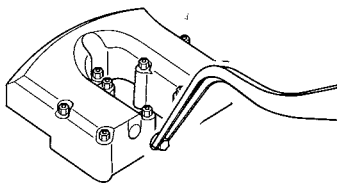
★メッキ部品は接着面のメッキをはがします。
★Remove plating from areas to be cemented.
★An den Klebestellen muß die Chromschicht abgeschabt werden.
★Enlever le revêtement chromé des parties à encoller.



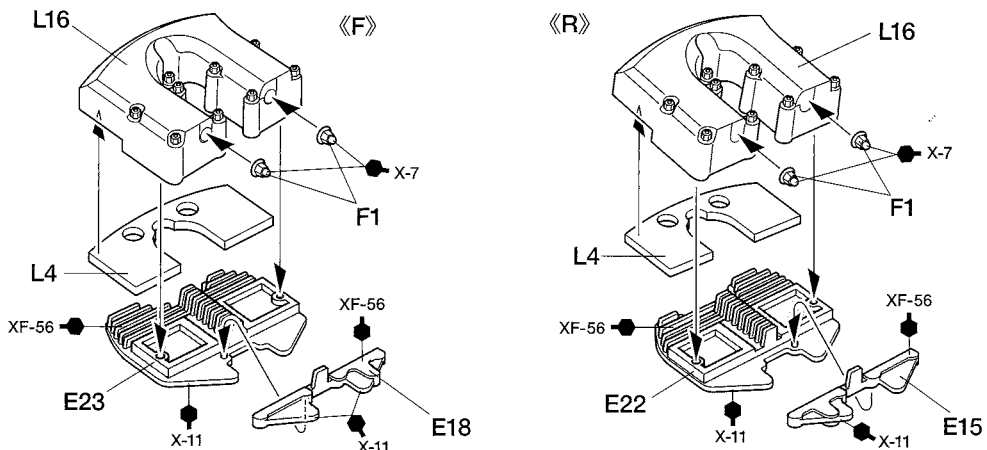
★チェーンの間を通します。
★Pass swing arm through chain.
★Schwinge durch die Kette führen.
★Passer le bras oscillant au travers de la chaîne.

5

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

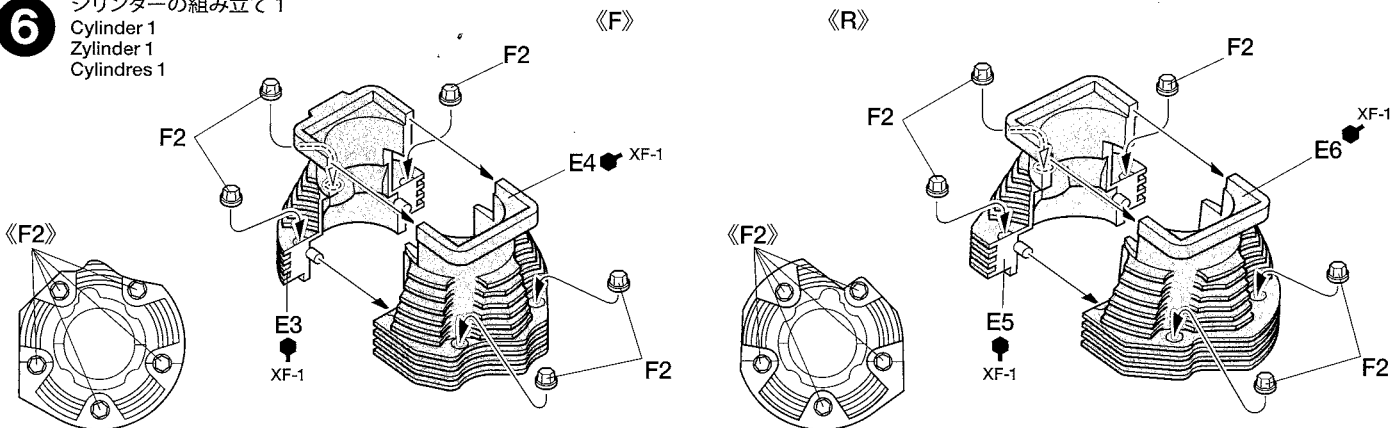


★図のように取り付けます。
★Attach as shown.
★Gemäß Abbildung einbauen.
★Fixer comme indiqué.



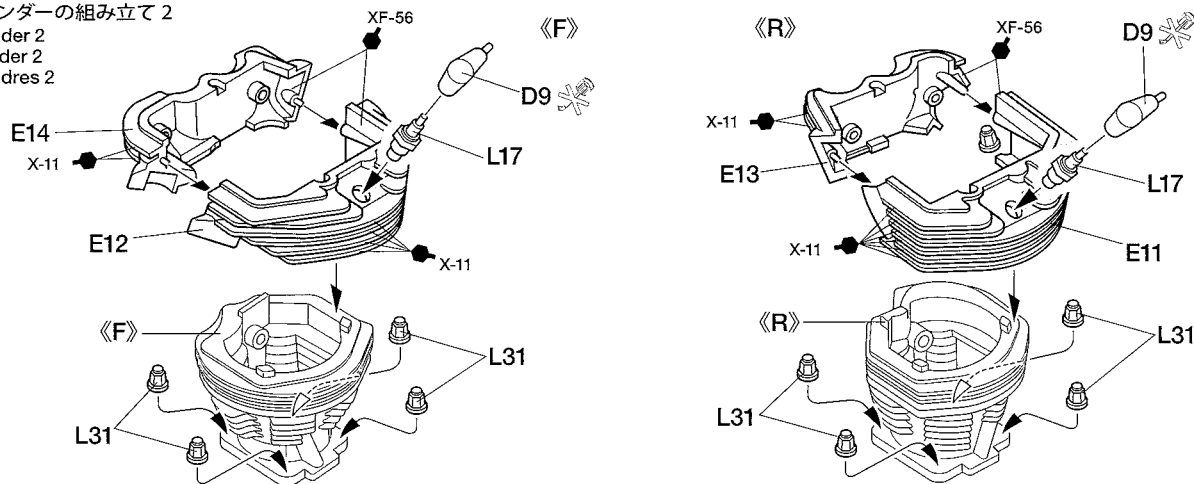
6

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



7

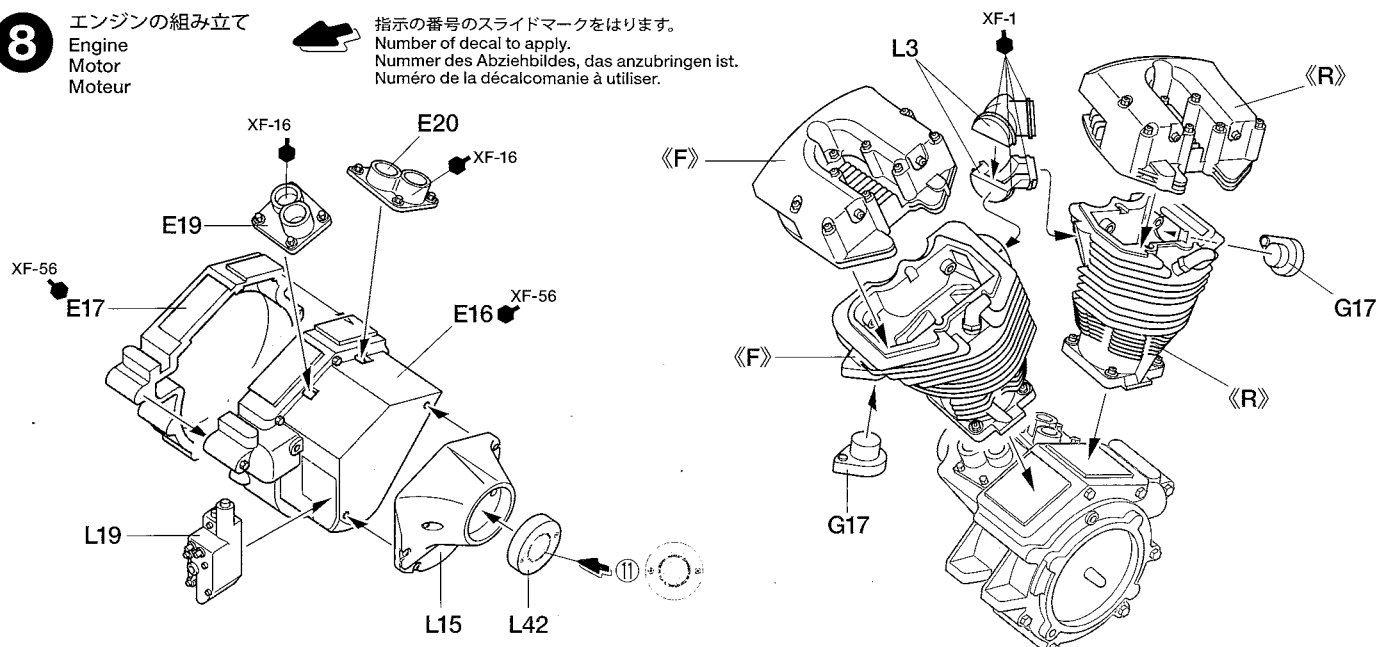
シリンダーの組み立て 2
Cylinder 2
Zylinder 2
Cylindres 2



8

エンジンの組み立て
Engine
Motor
Moteur

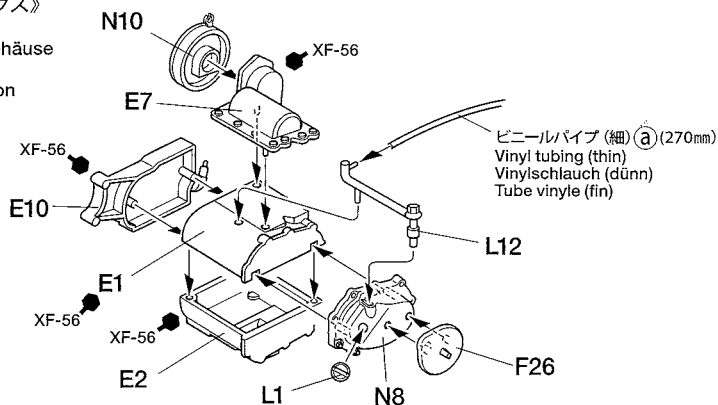
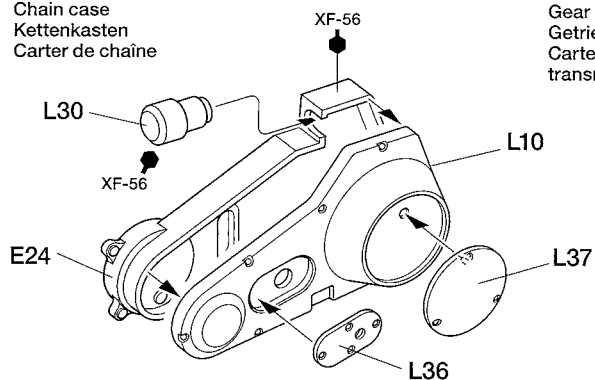
指示の番号のスライドマークをはります。
Number of decal to apply.
Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
Numéro de la décalcomanie à utiliser.



9

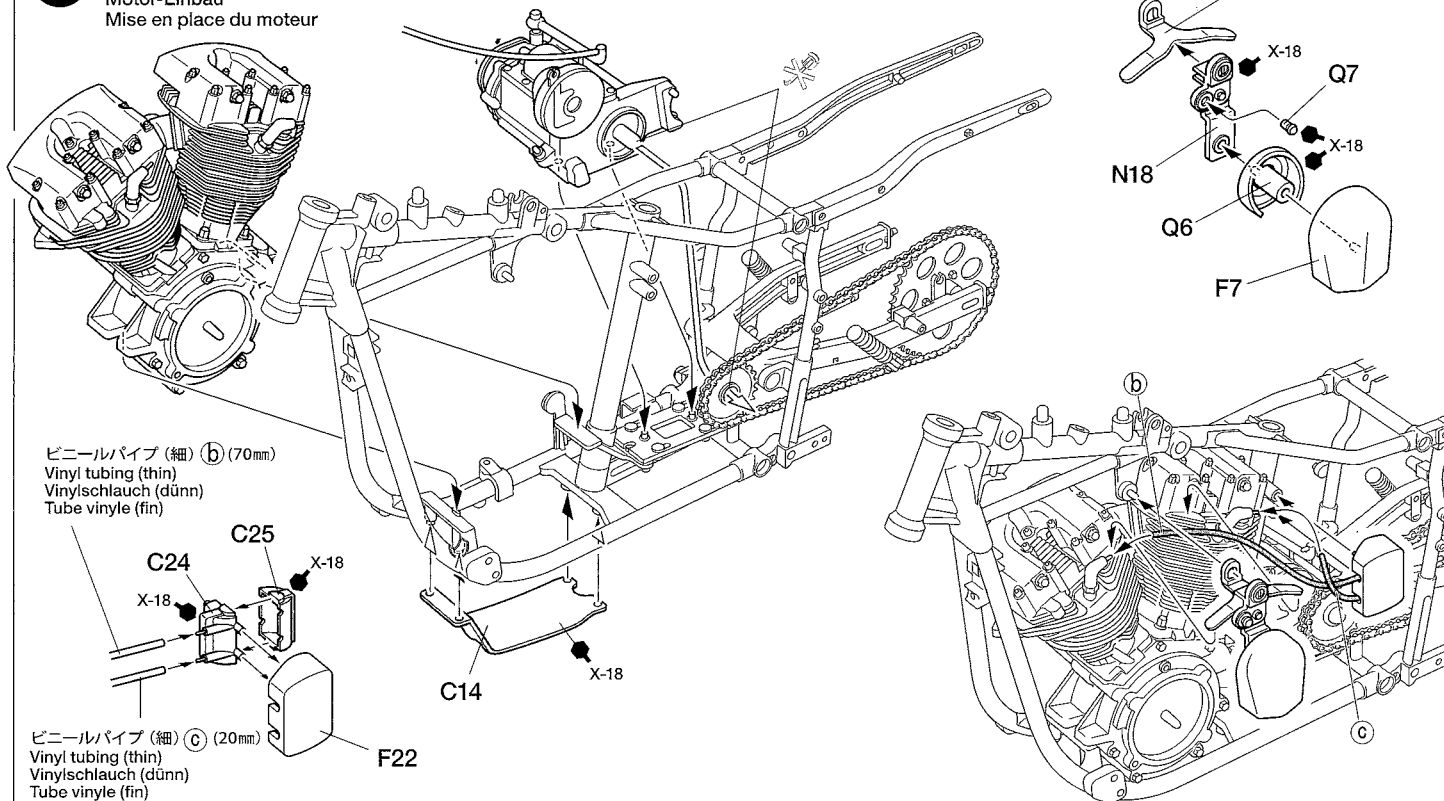
チェーンケースの組み立て
Chain case
Kettenkasten
Carter de chaîne

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



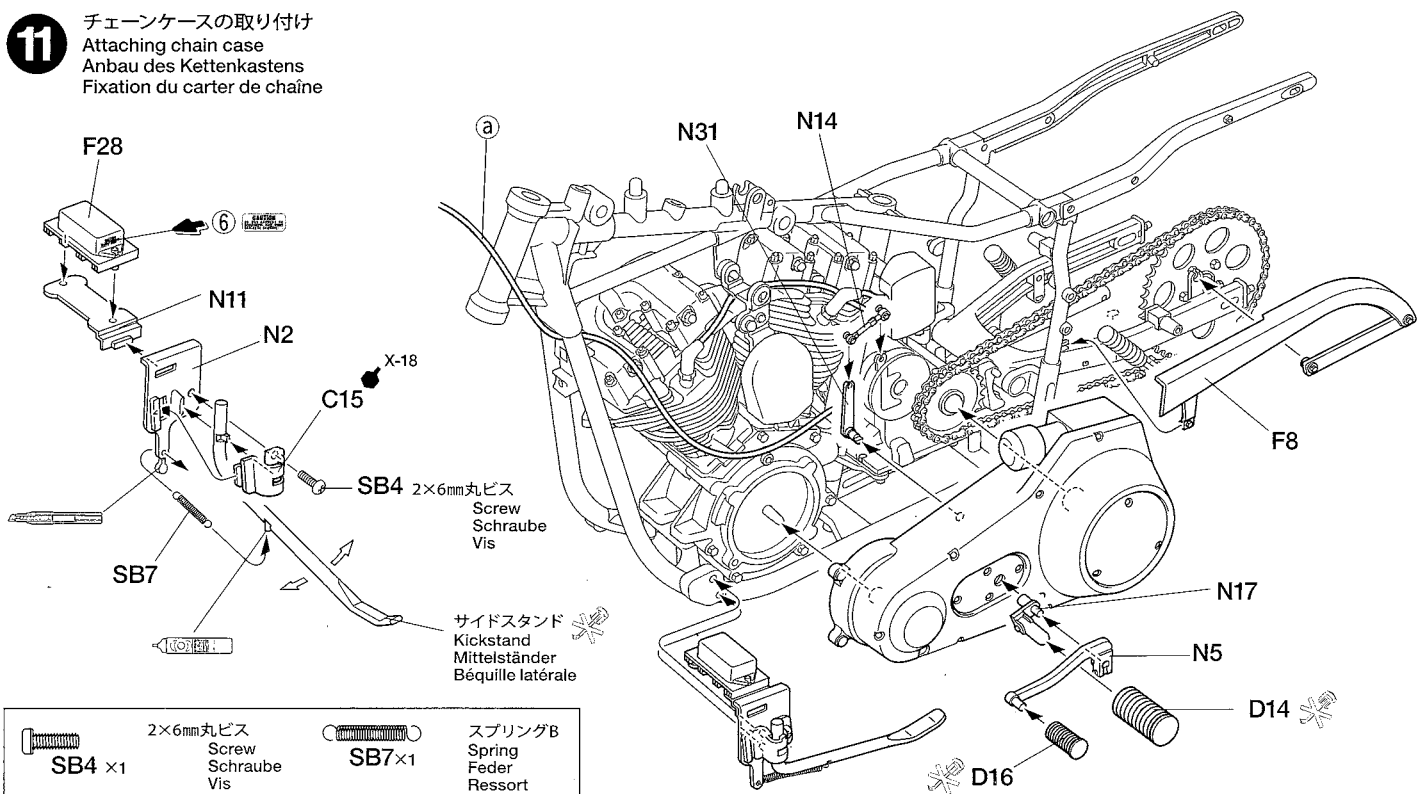
10

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



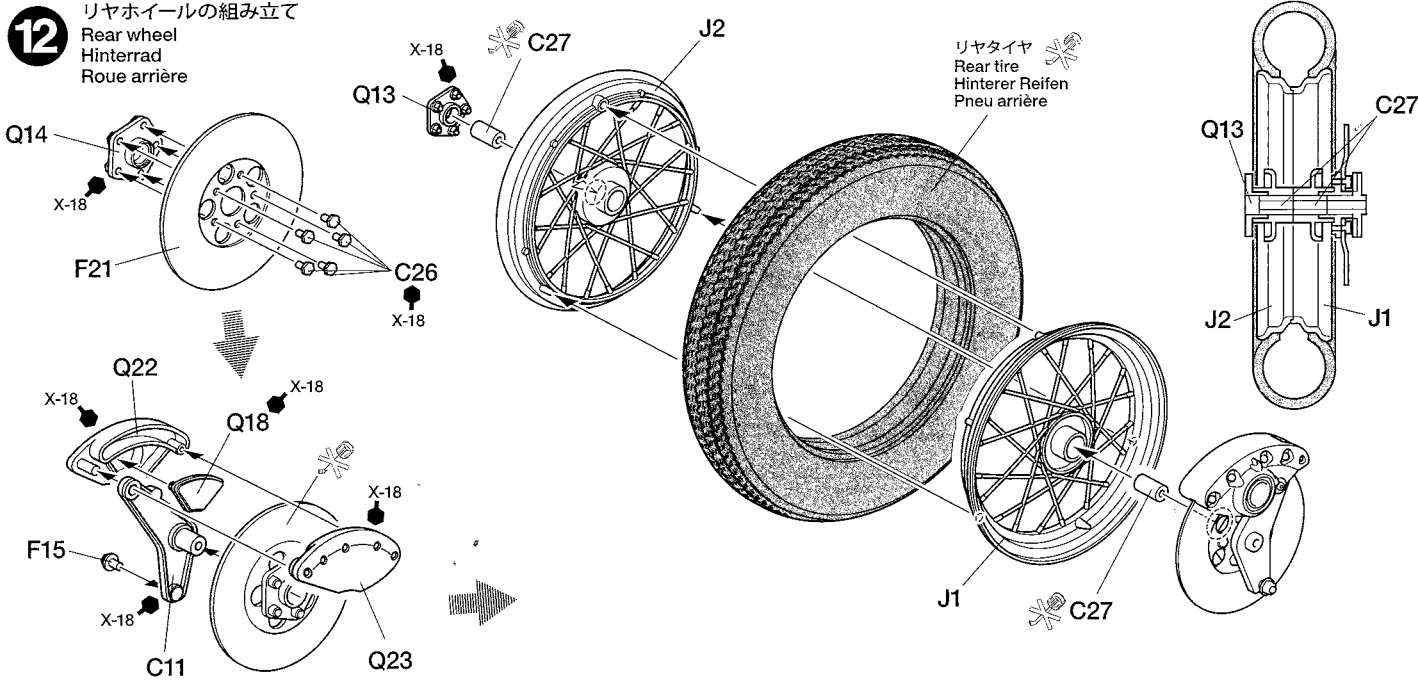
11

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

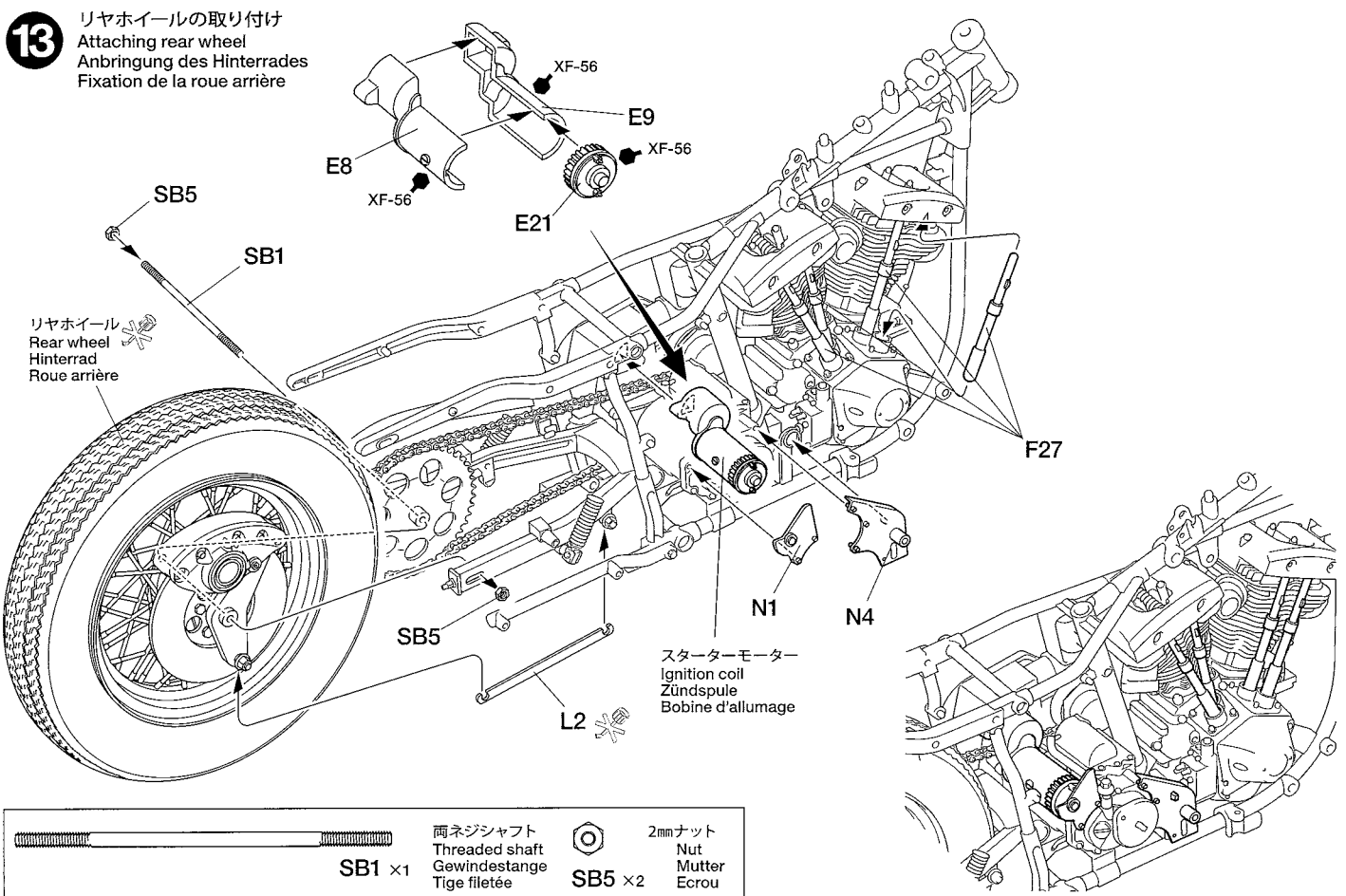


SB4 x1	2x6mm丸ビス Screw Schraube Vis	SB7 x1	スプリングB Spring Feder Ressort
--------	--------------------------------------	--------	--------------------------------------

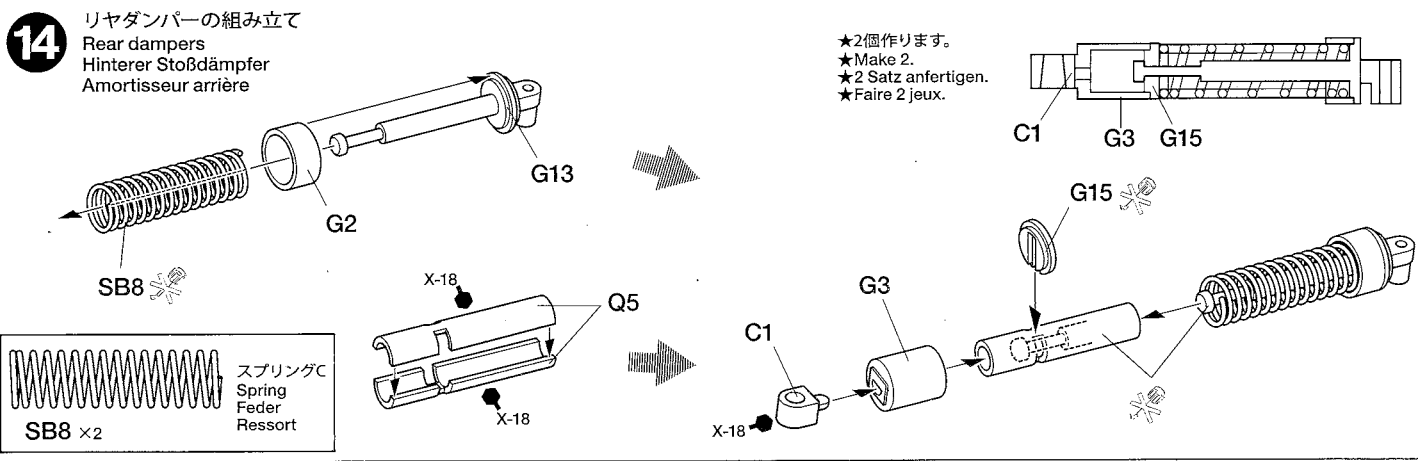
12 リヤホイールの組み立て
Rear wheel
Hinterrad
Roue arrière



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

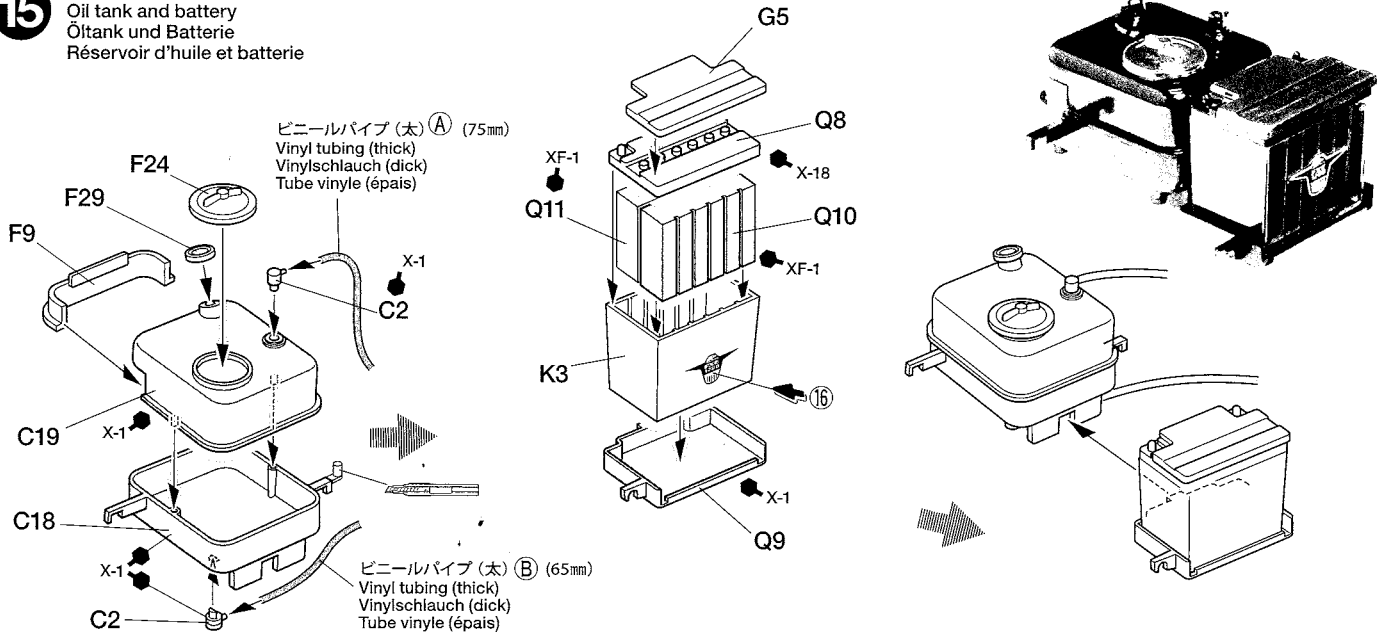


14 リヤダンパーの組み立て
Rear dampers
Hinterer Stoßdämpfer
Amortisseur arrière



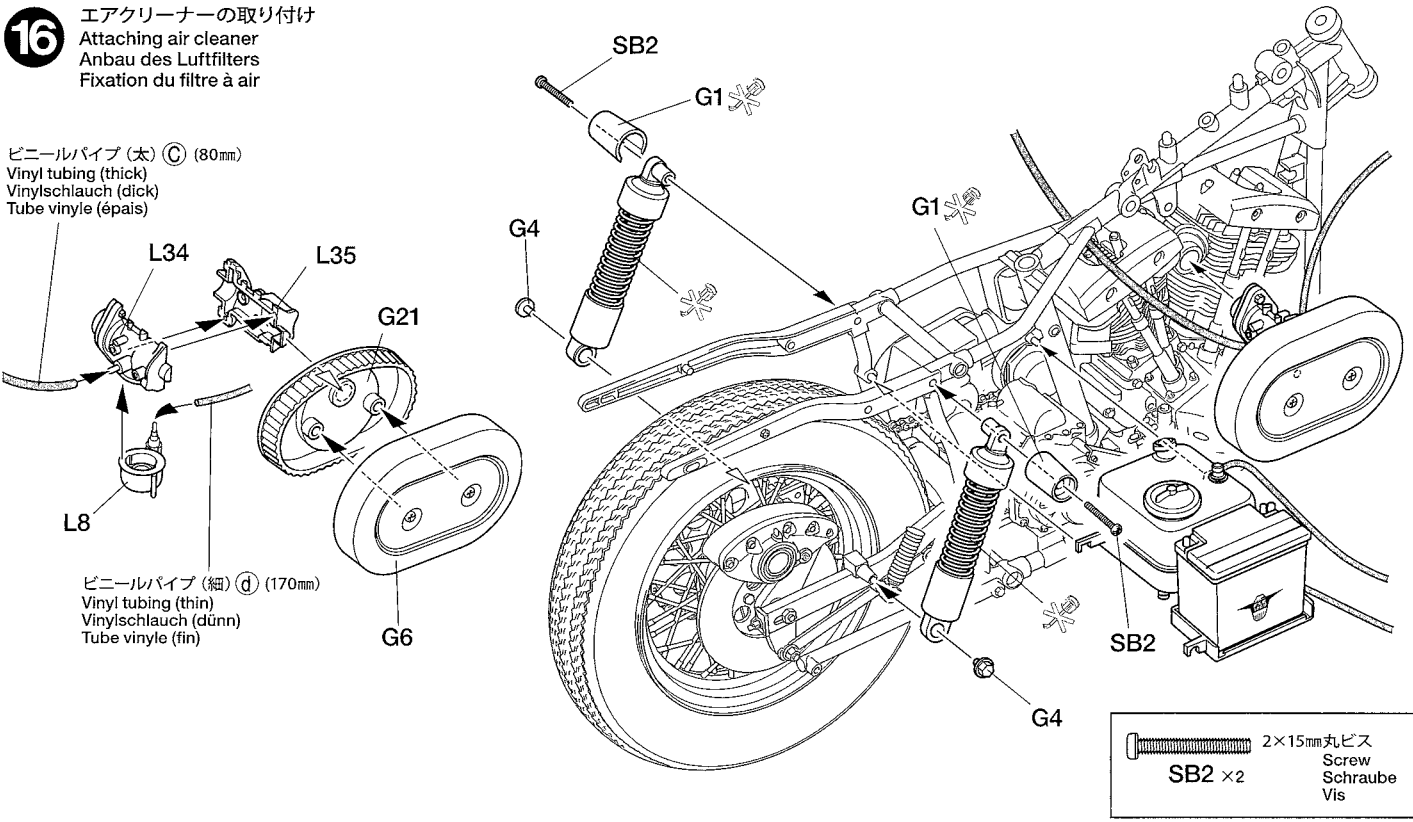
15

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



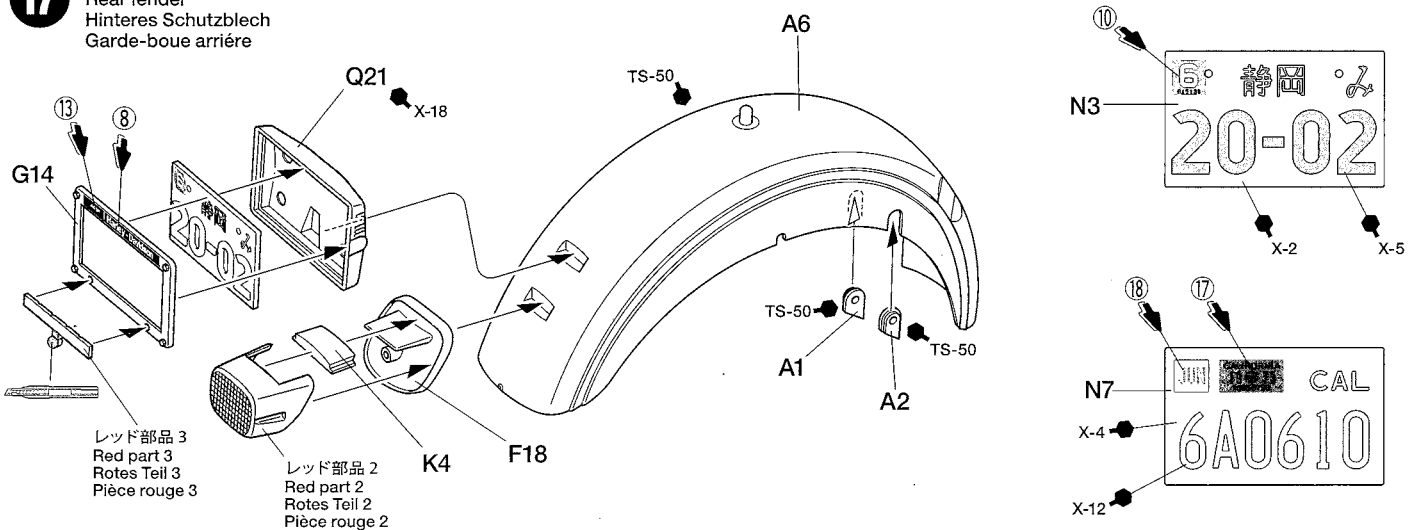
16

エアクリーナーの取り付け
Attaching air cleaner
Anbau des Luftfilters
Fixation du filtre à air



17

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



18

リアブレーキの組み立て

Rear brake
Hinterradbremse
Frein arrière

《リアウインカー》
Turn signal
Blinker
Clignotants

F6

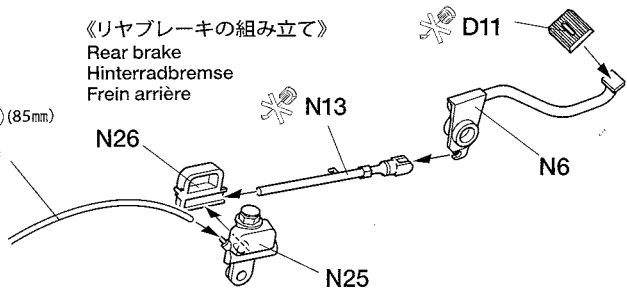
- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.

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

ビニールパイプ (細) (85mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

《リアブレーキの組み立て》

Rear brake
Hinterradbremse
Frein arrière

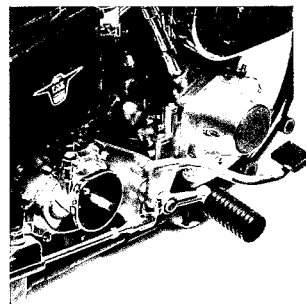
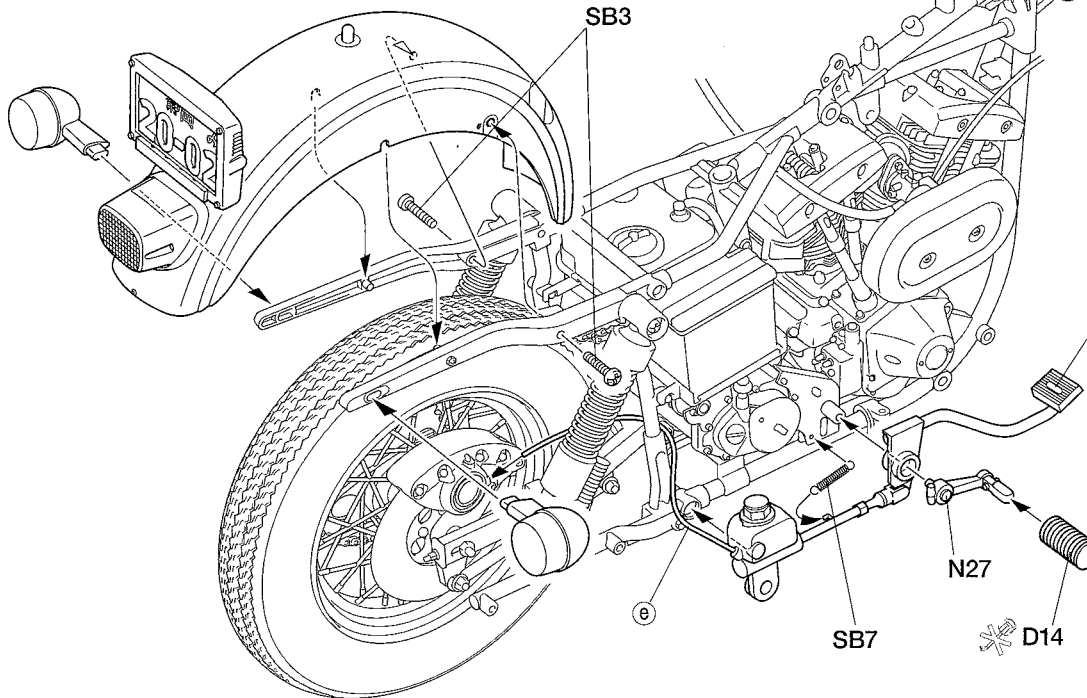


19

リアフェンダーの取り付け

Attaching rear fender
Anbau des hinteren Schutzbleches
Fixation du garde-boue arrière

- 2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis
- SB3 ×2
- スプリングB
Spring
Feder
Ressort
- SB7 ×1



20

フロントフォークの組み立て

Front fork
Vordere Gabel
Fourche avant

《アウターチューブ右》
Outer casing (right)
Gehäuse (rechts)
Carter extérieur (droit)

N22

D10

SB6

D2

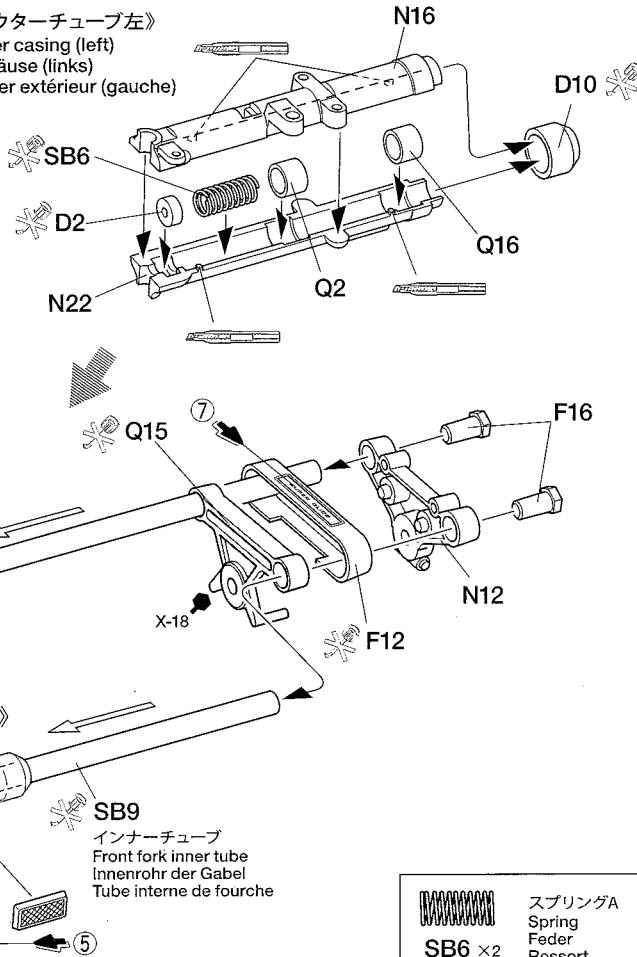
N15

Q16

Q2

《アウターチューブ左》
Outer casing (left)
Gehäuse (links)
Carter extérieur (gauche)

- 2×8mm丸ビス
Screw
Schraube
Vis
- SB6 ×2
- スプリングA
Spring
Feder
Ressort
- SB6 ×2



《反射板》
Reflector
Reflektor
Réflecteur

F3

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

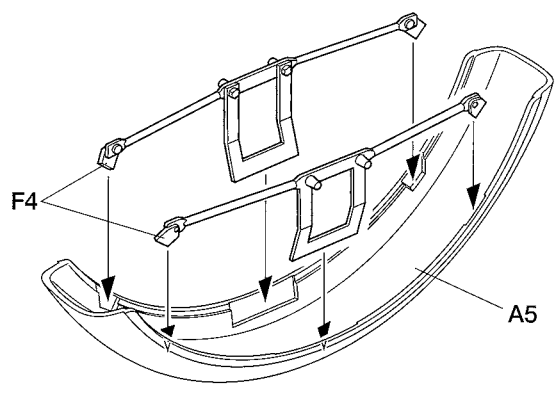
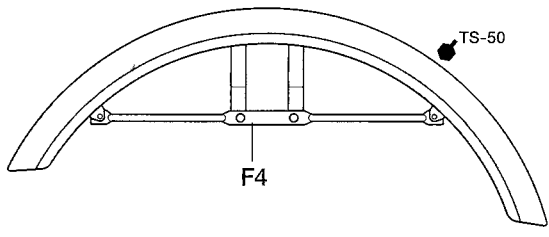
オレンジ部品 1
Orange part 1
Orange Teil 1
Pièce orange 1

インナーチューブ
Front fork inner tube
Innenrohr der Gabel
Tube interne de fourche

- スプリングA
Spring
Feder
Ressort
- SB6 ×2

21

フロントフェンダーの組み立て
Front fender
Vorderes Schutzblech
Garde-boue avant

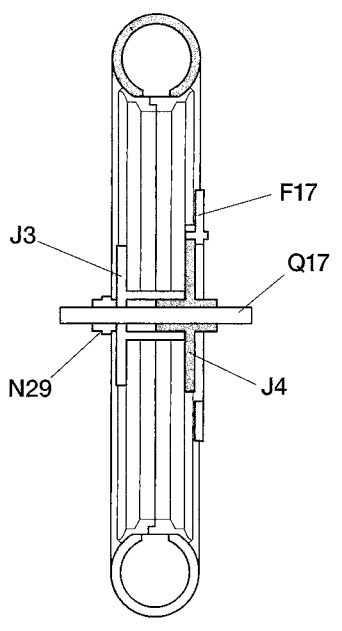
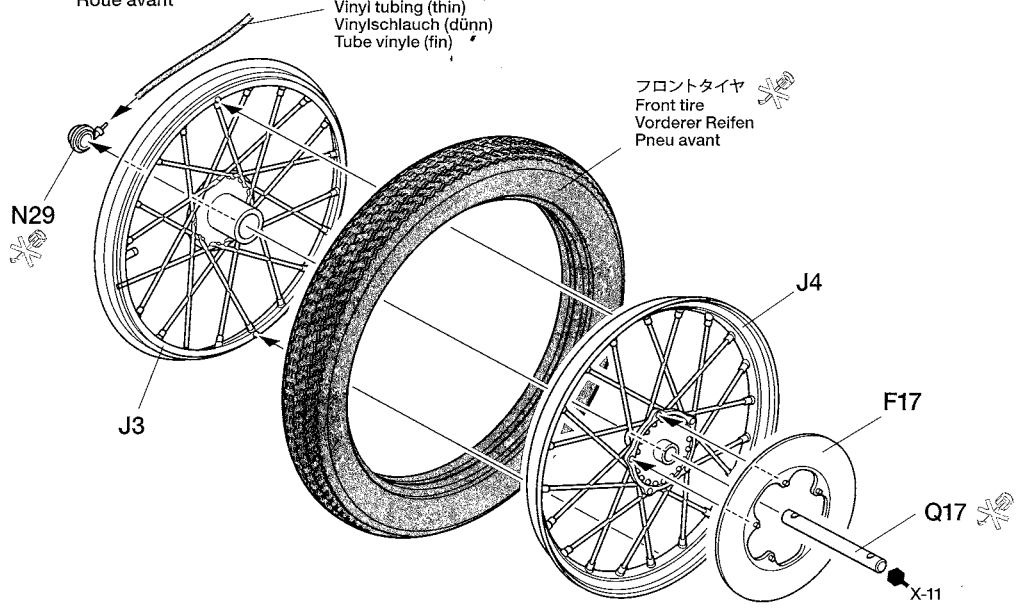


22

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

ビニールパイプ (細) (f) (155mm)
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)

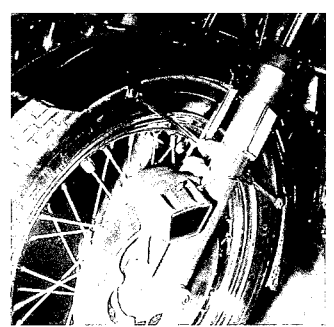
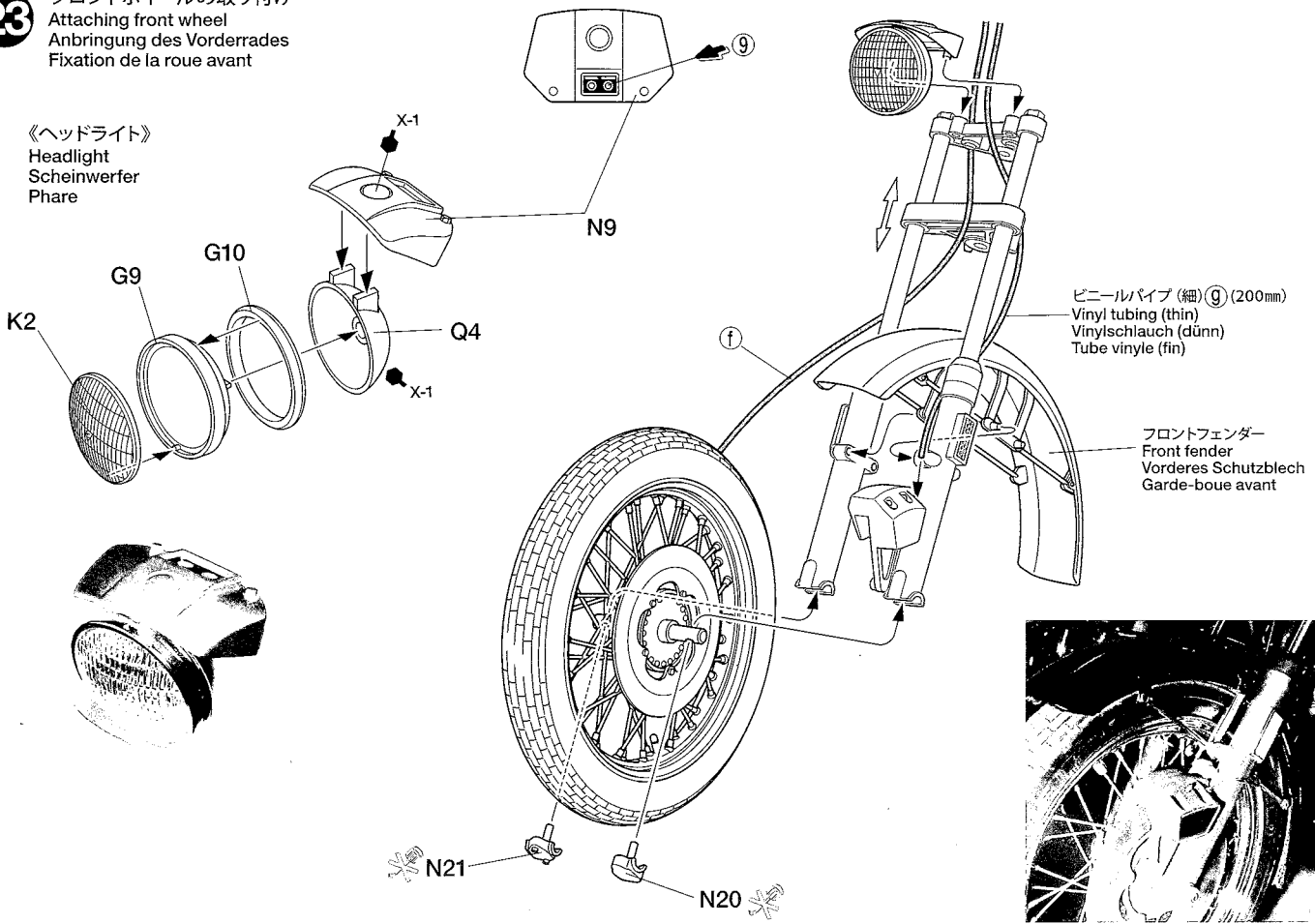
フロントタイヤ
Front tire
Vorderer Reifen
Pneu avant



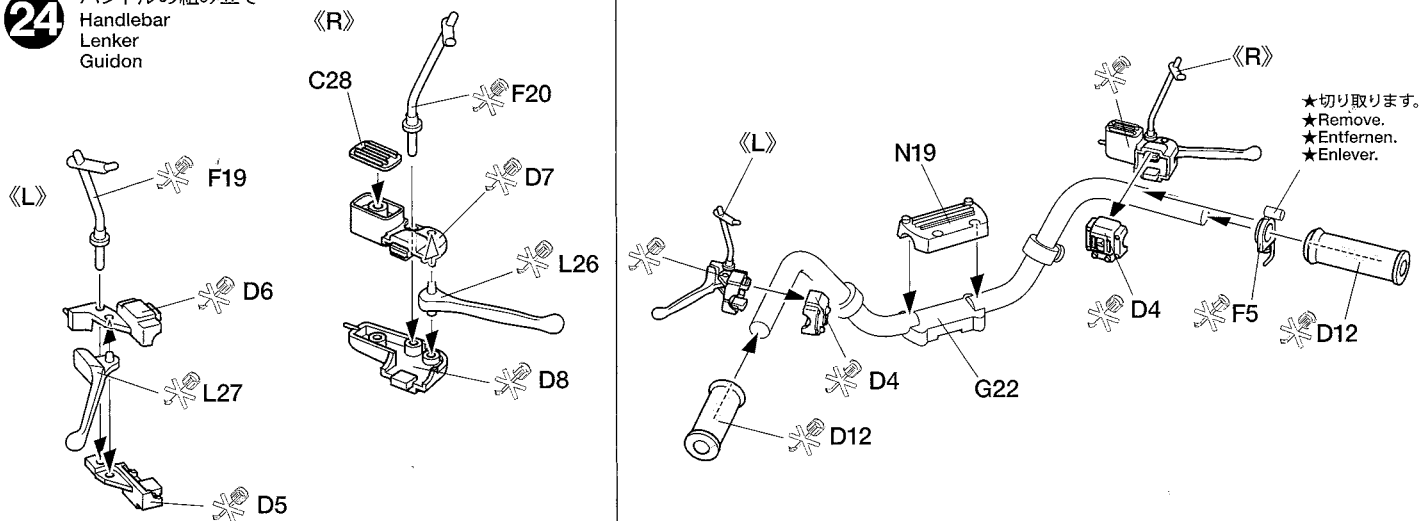
23

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

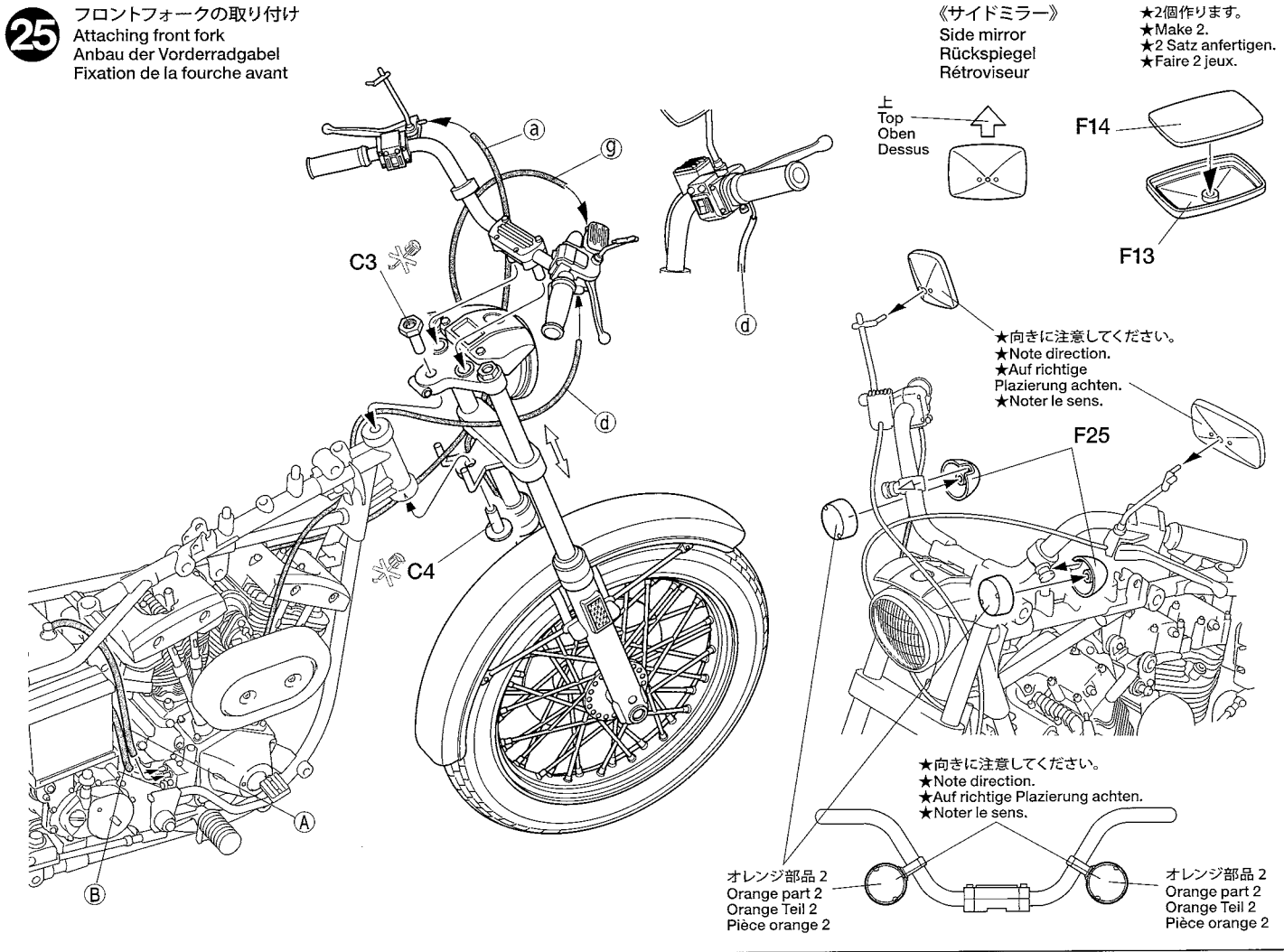
《ヘッドライト》
Headlight
Scheinwerfer
Phare



24 ハンドルの組み立て
Handlebar
Lenker
Guidon

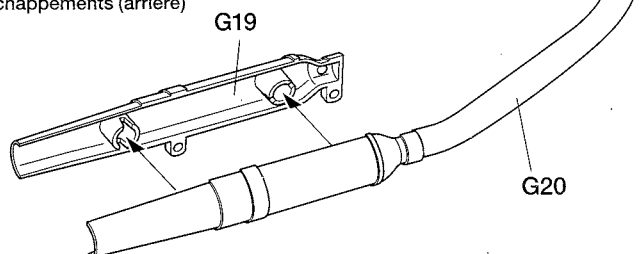


25 フロントフォークの取り付け
Attaching front fork
Anbau der Vorderradgabel
Fixation de la fourche avant

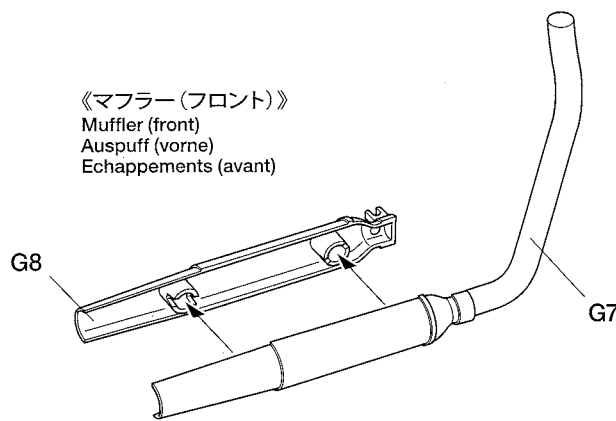


26 マフラーの組み立て
Mufflers
Auspuffs
Echappements

《マフラー (リヤ)》
Muffler (rear)
Auspuff (hinten)
Echappements (arrière)

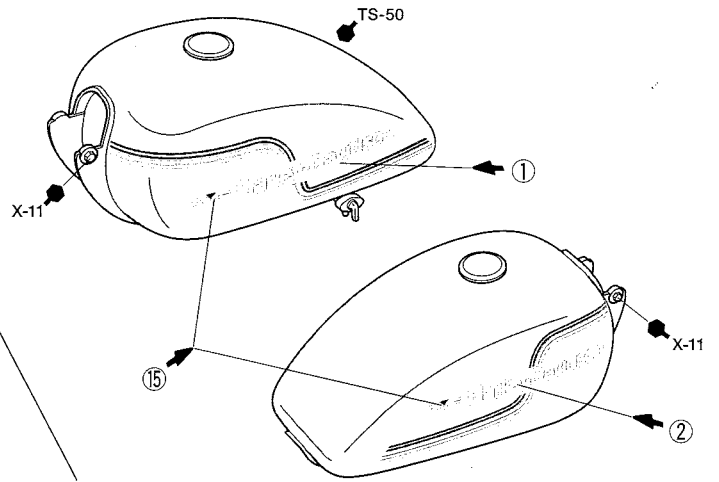
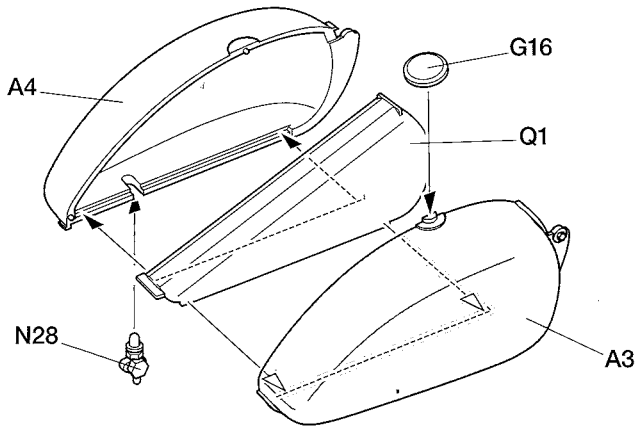


《マフラー (フロント)》
Muffler (front)
Auspuff (vorne)
Echappements (avant)



27

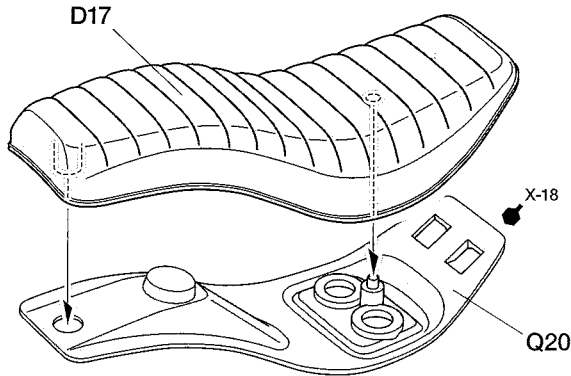
燃料タンクの組み立て
Fuel tank
Kraftstofftank
Réservoir



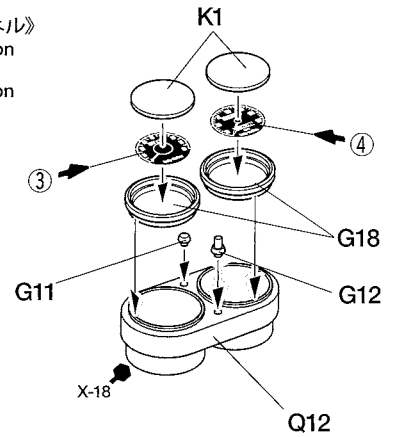
28

シートの組み立て
Seat
Sitz
Siège

《シート》
Seat
Sitz
Siège



《メーターパネル》
Instrumentation
Instrumente
Instrumentation



29

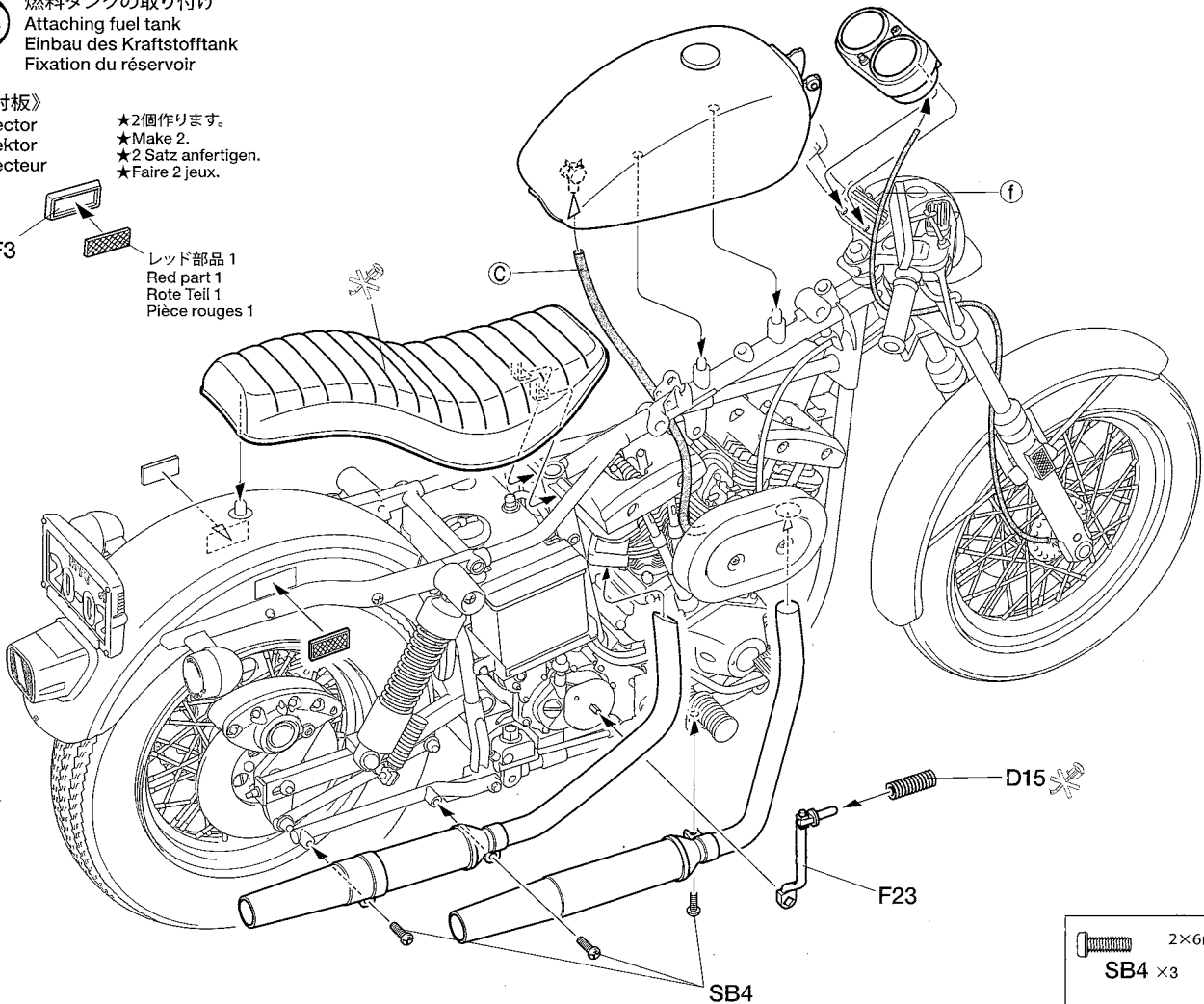
燃料タンクの取り付け
Attaching fuel tank
Einbau des Kraftstofftank
Fixation du réservoir

《反射板》
Reflector
Reflektor
Réflecteur

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

F3

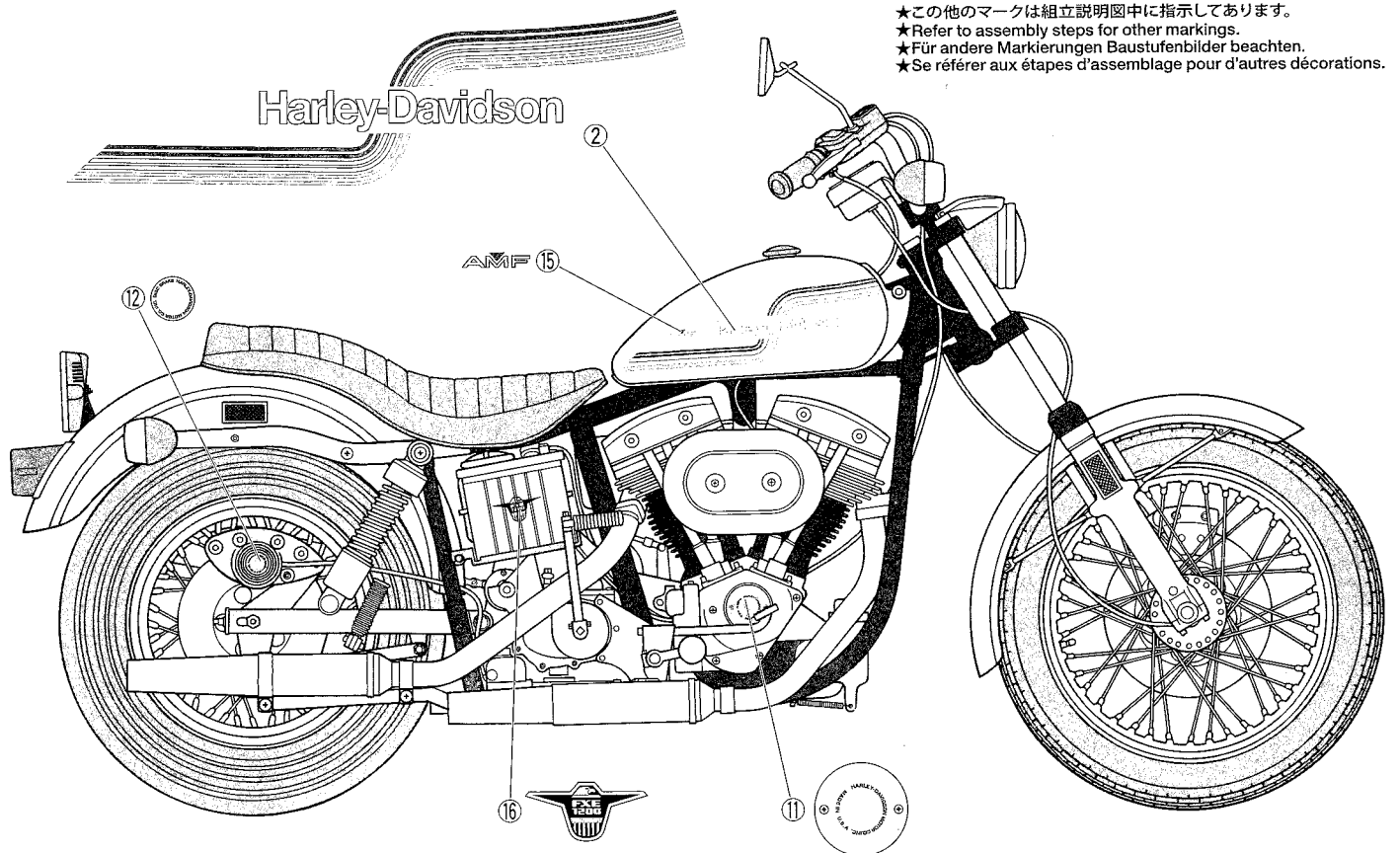
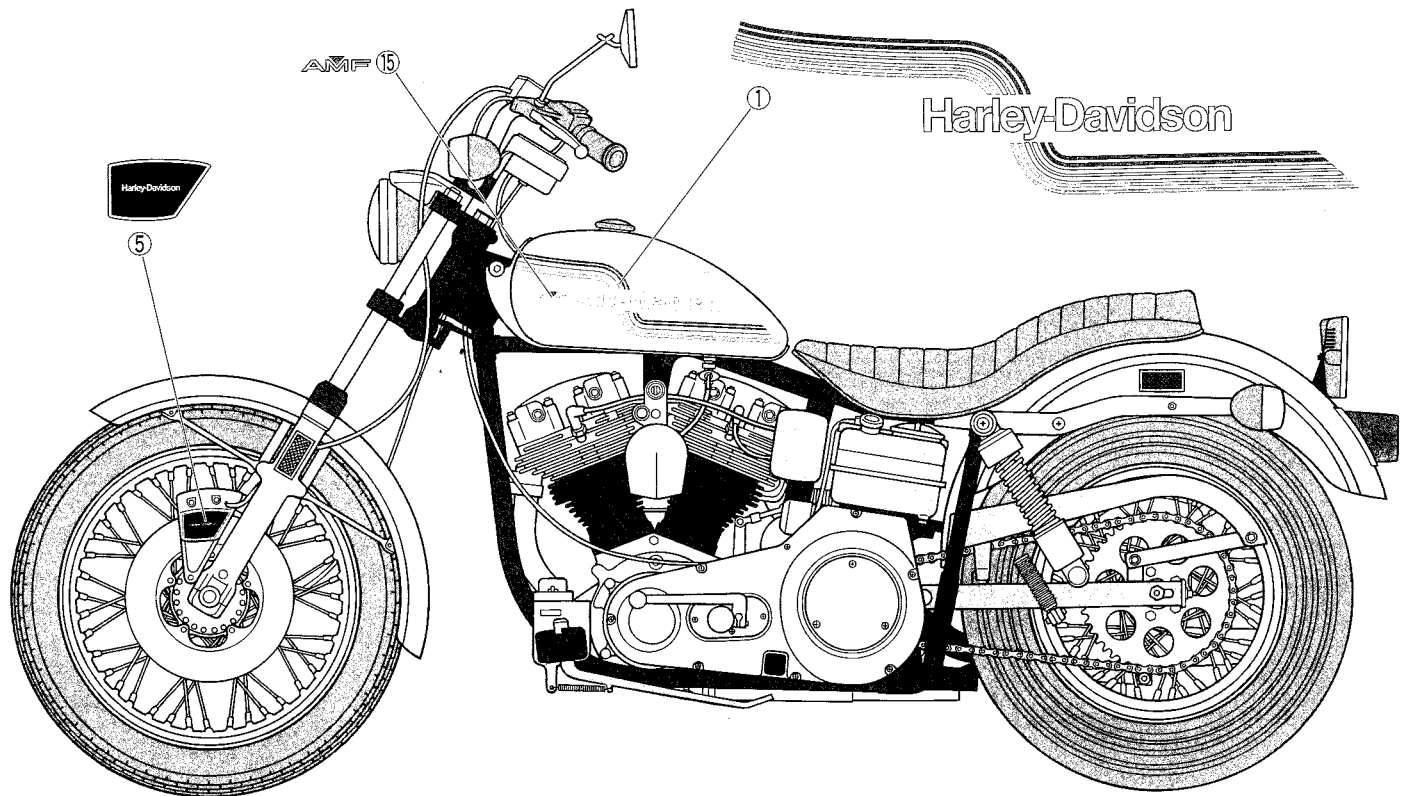
レッド部品 1
Red part 1
Rote Teil 1
Pièce rouges 1



	2×6mm丸ビス
SB4 ×3	Screw Schraube Vis

HARLEY-DAVIDSON® FXE1200 SUPER GLIDE®

MARKING & PAINTING



- ★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.

■FXE1200 主要データ

全長: 2.34m、ホイールベース: 1.59m、重量: 246kg、
 エンジン: OHV・Vツイン4サイクル、ボア×ストローク: 87.3×100.7mm、
 排気量: 1,207cc、圧縮比: 8:1、最高出力: 66php/5,600rpm、
 ミッション: 前進4段、クラッチ乾式多板、油圧式ディスクブレーキ

■Harley Davidson FXE 1200 Super Glide Specifications

Length: 2.34m, Wheelbase: 1.59m, Weight: 246kg
 Engine: OHV 4-stroke V-Twin, Bore x Stroke: 87.3 x 100.7mm
 Capacity: 1,207cc, Compression Ratio: 8:1, Maximum Output: 66hp/5,600rpm
 Transmission: 4-speed, dry clutch, hydraulic disc brakes

Länge: 2.34m, Radstand: 1.59m, Gewicht: 246kg

Motor: 2-Zylinder V Viertaktmotor mit obenliegenden Nockenwellen
 Bohrung und Hub: 87.3 x 100.7mm, Hubraum: 1,207cc, Verdichtung: 8:1
 Leistung: 66hp/5,600rpm

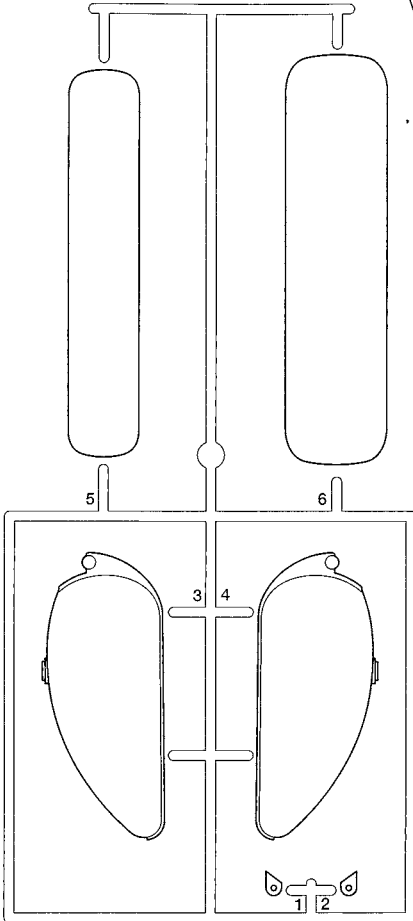
Getriebe: 4-Gang, Trockenkupplung, hydraulische Scheibenbremsen

Longueur: 2,34m, Empattement: 1,59m, Poids: 246kg

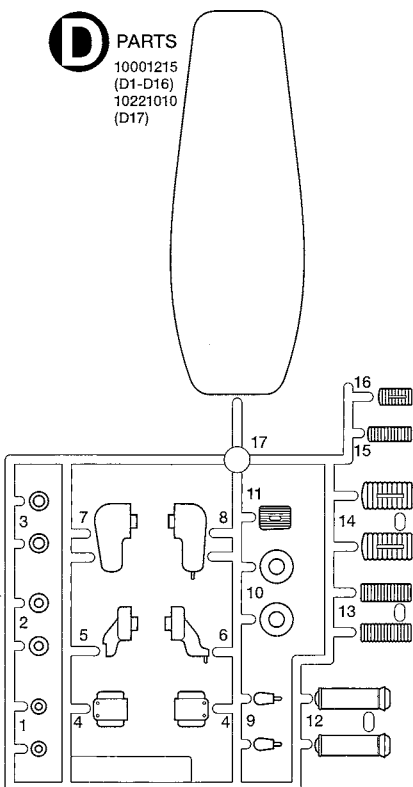
Moteur: V-Twin 4 temps OHV, Alésage x Course: 87,3 x 100,7mm
 Cylindrée: 1,207cm³, Taux de Compression: 8:1, Puissance Maxi: 66cv/5.600 trs/min.
 Transmission: 4 rapports, embrayage sec, freins à disques hydrauliques

PARTS

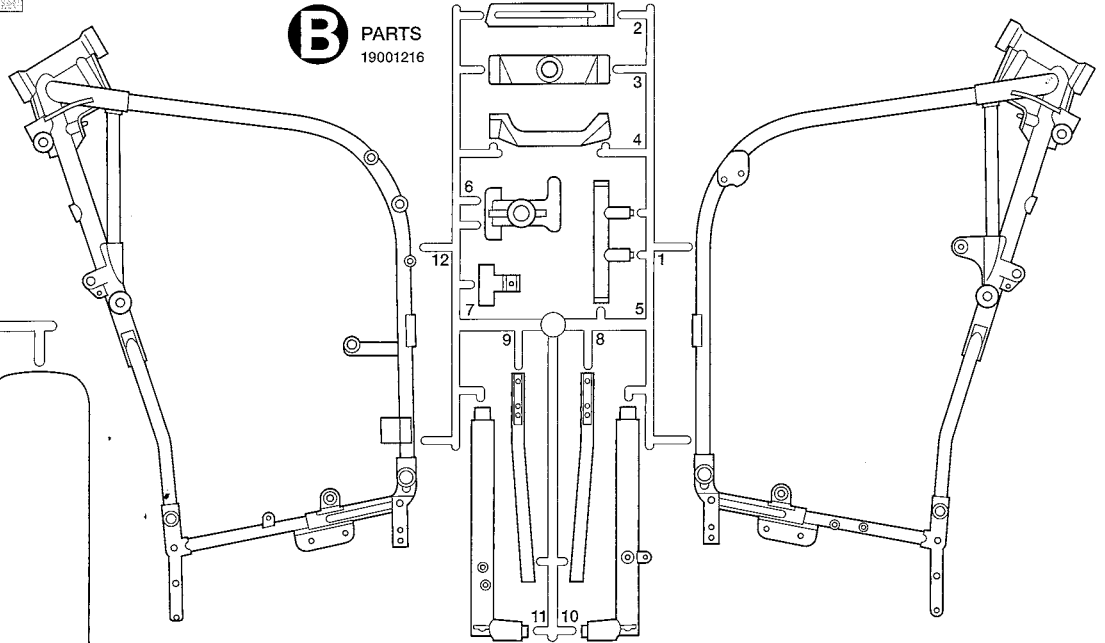
A PARTS 19001191



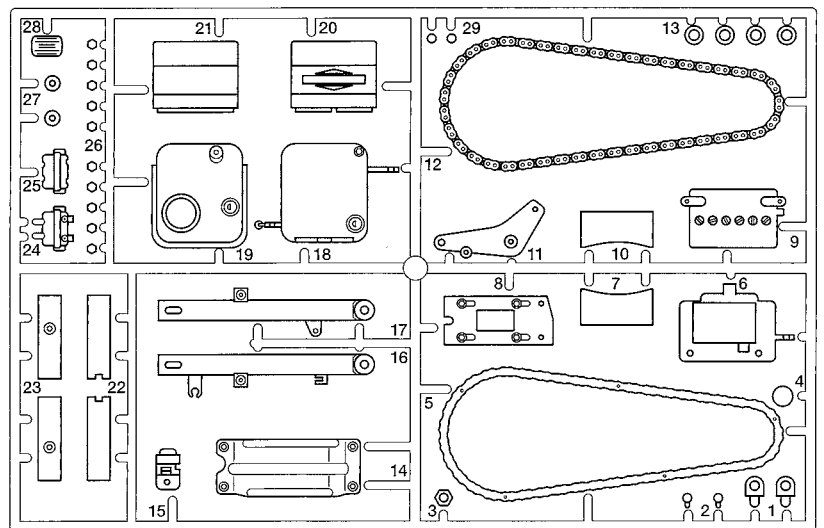
D PARTS 10001215 (D1-D16) 10221010 (D17)



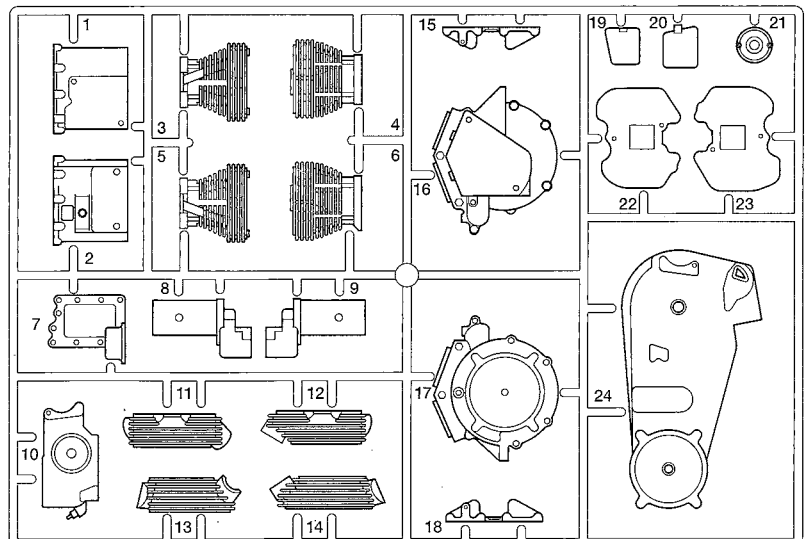
B PARTS 19001216



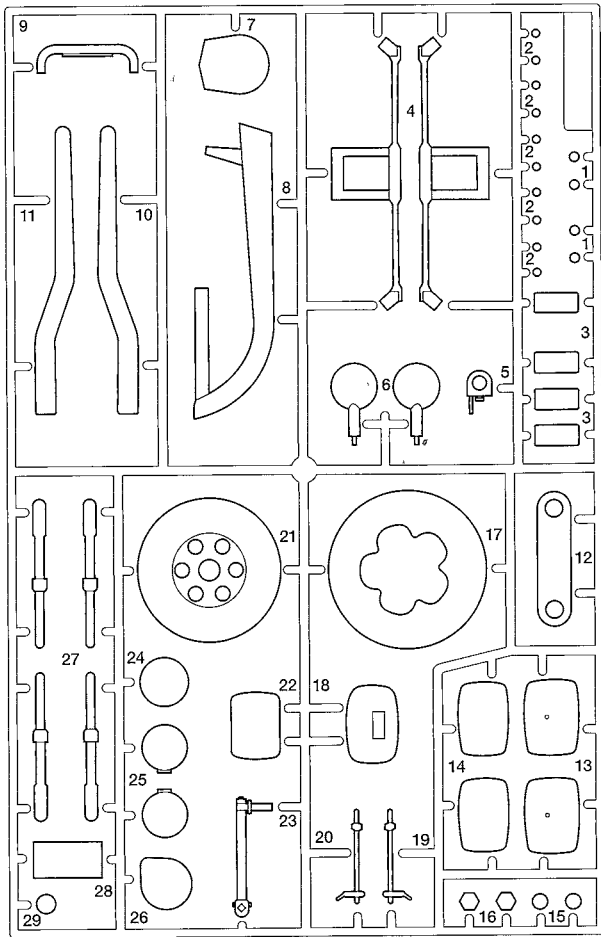
C PARTS 10001023



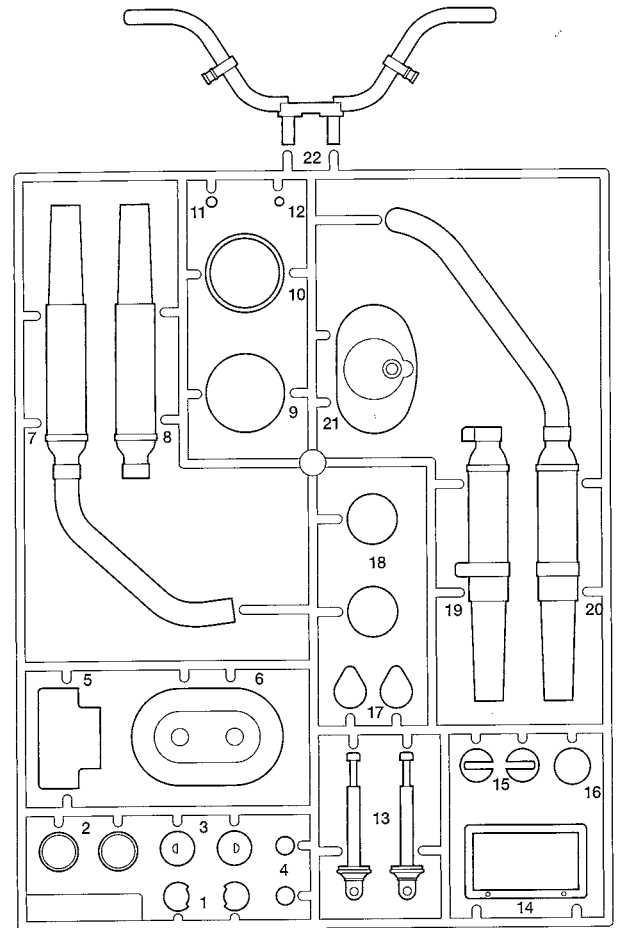
E PARTS 10001025



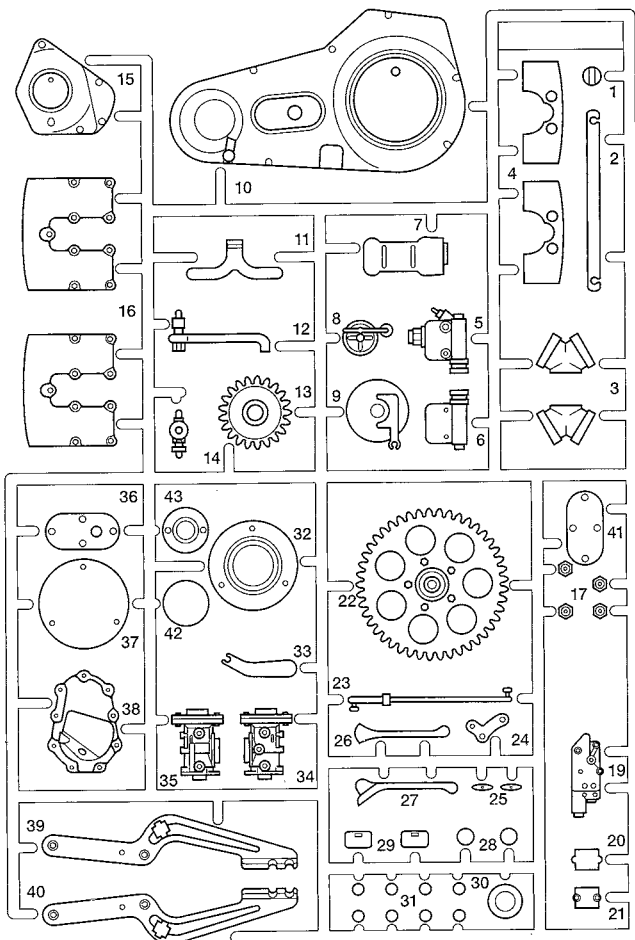
F PARTS
19001193



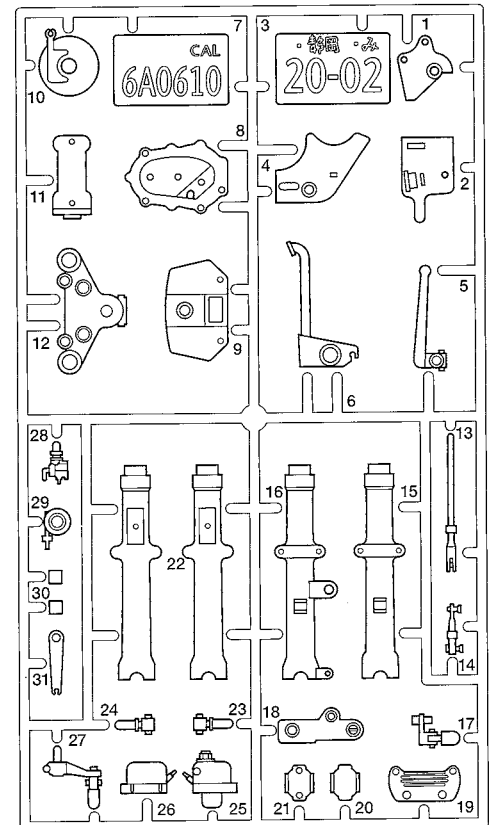
G PARTS
19001194



L PARTS
10111019

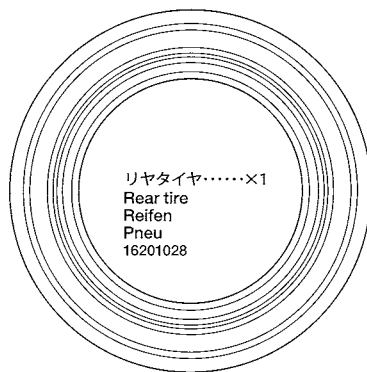
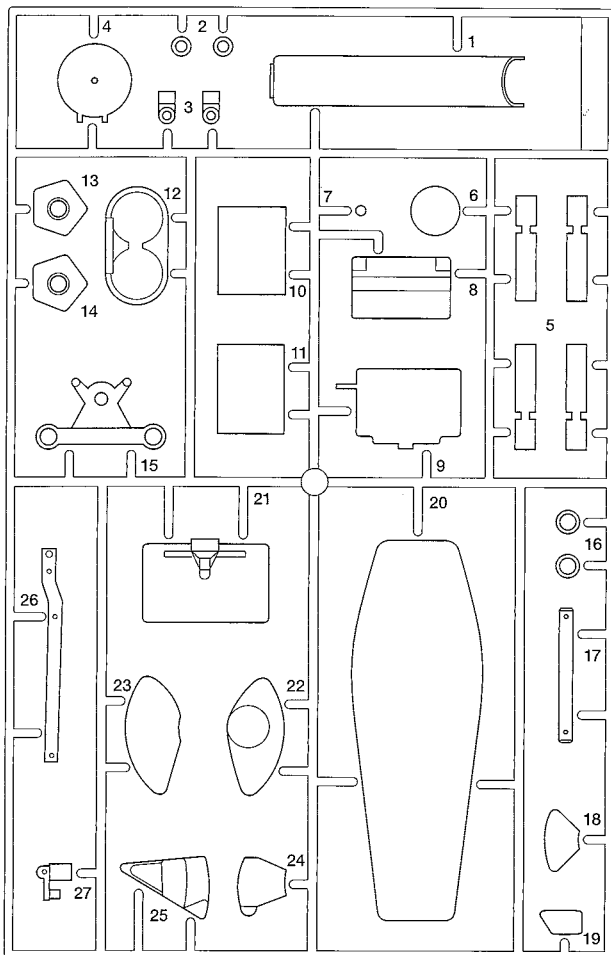
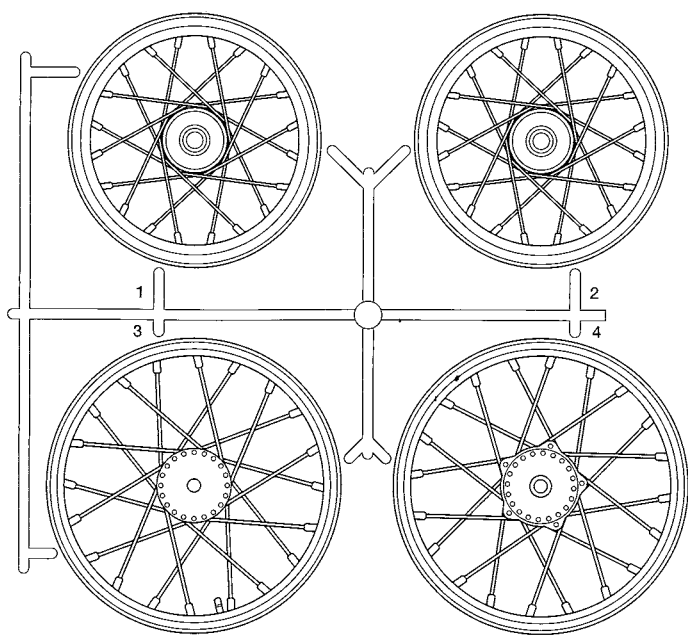


N PARTS
10111047

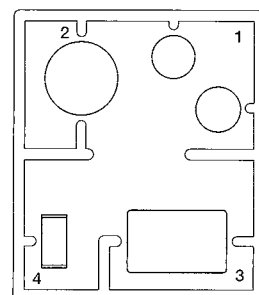


J PARTS
19111034

Q PARTS
10111049



K PARTS
10111046

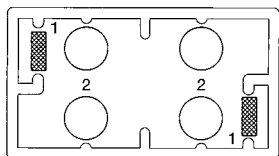


<p>ビス袋詰 19461010 Screw bag Schraubenbeutel Sachet de vis</p>	<p>2×15mm丸ビス SB2 ×2 Screw Schraube Vis</p>	<p>2×8mm丸ビス SB3 ×2 Screw Schraube Vis</p>
<p>2×6mm丸ビス SB4 ×4 Screw Schraube Vis</p>	<p>2mmナット SB5 ×2 Nut Mutter Ecrou</p>	<p>スプリングA SB6 ×2 Spring Feder Ressort</p>
<p>両ネジシャフト SB1 ×1 12500005 Threaded shaft Gewindestange Tige fileté</p>	<p>スプリングB SB7 ×2 Spring Feder Ressort</p>	<p>スプリングC SB8 ×2 19801055 Spring Feder Ressort</p>
<p>インナーチューブ SB9 ×2 19801053 Front fork inner tube Innenrohr der Gabel Tube interne de fourche</p>		

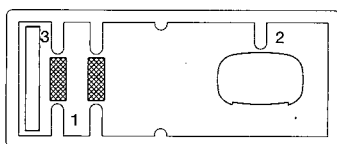


ビニールパイプ(細).....×1
Vinyl tubing (thin)
Vinylschlauch (dünn)
Tube vinyle (fin)
19801046

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



オレンジ部品
Orange part
Orange Teil
Pièce orange
10111008



レッド部品
Red parts
Rote Teile
Pièces rouges
10111007

★製品改良のためキットは予告なく使用を変更することがあります。
★Specifications are subject to change without notice.
★Technische Daten können im Zuge ohne Ankündigung verändert werden.
★Caractéristiques pouvant être modifiées sans information préalable.

PAINTING

《ハーレーダビッドソンFXE1200スーパーグライドの塗装》
1974年にリリースされたハーレーダビッドソンFXE1200スーパーグライド。この年から76年までは、燃料タンクにハーレーのロゴとともに、レインボーラインと呼ばれる6本のストライプが描かれ、大きなアイキヤッチとなっています。このラインは、74年にはハーレーのロゴの上下に直線的に配置されていましたが、75年にはS字タイプ、そして76年には横U字タイプと変化し、配色もボディカラーによって様々でした。1975年のタンク・フェンダーカラーとしてはブルー、ブラック、ワインレッド、オレンジなどが用意され、フレームはブラック、マフラーやフロントフォーク、エンジンのヘッドカバーはクロームで仕上げられていました。また、1976年型からエアクリナーに1200の数字が入りました。細部の塗装は説明図中に示してあります。カスタムが似合うFXE1200スーパーグライドだけに、オリジナルカラーで塗装するのも楽しいでしょう。

Painting the Harley-Davidson FXE 1200 Super Glide

From its release in 1974 until 1976, the FXE 1200 Super Glide featured the Harley-Davidson logo and a 6-line multi-colored stripe on its tank. In 1974, the stripe appeared as parallel lines above and below the logo, changing to an "S" shape in 1975 and a "U" shape on the 1976 model. The coloring of the stripe changed according to that of the body. The 1975 model was available with tank and fenders in blue, black, burgundy, or orange

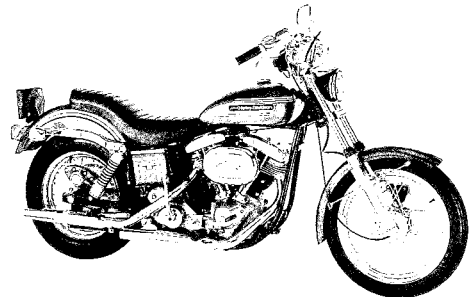
and had a black frame with chrome exhaust, front fork and engine head covers. From 1976, the air cleaner was engraved with the number 1200. Refer to the instructions when applying decals and painting details. If desired, modelers may also apply their own custom color scheme to the model.

Bemalung der Harley-Davidson FXE 1200 Super Glide

Von 1974 bis 1976 trug die FXE 1200 Super Glide das Harley Davidson Logo und einen 6-farbigen Streifen auf dem Tank. Im Jahr 1974 erschien dieser Streifen als parallele Streifen über und unterhalb des Logos, änderte sich dann im Jahr 1975 in eine S-förmige Form und im Jahr 1976 in eine U-förmige Form. Die Farbgebung des Streifens änderte sich in Abhängigkeit zur Farbe der Verkleidung. Das 75er Modell war verfügbar in den Farben blau, schwarz, burgund oder orange auf Tank und Schutzblechen. Es hatte einen schwarzen Rahmen mit Auspuffrohren, der vorderen Gabel und den Zylinderkopfabdeckungen in Chrom. Ab 1976 wurde auf dem Luftfiltergehäuse die Nummer 1200 eingraviert. Beachten Sie die Bauanleitung bei der Aufbringung der Schiebepbilder und bei der Bemalung der Details. Falls gewünscht kann der Modellbauer eigene Farbgebungen für das Modell wählen.

Décoration de la Harley-Davidson FXE 1200 Super Glide

De sa présentation en 1974 à 1976, la FXE 1200 Super Glide portait le logo Harley-Davidson et des bandes à six lignes multicolores sur le réservoir. En 1974, la bande apparaissait comme des lignes parallèles dessus et dessous le logo, devint un "S" en 1975 et un "U" sur le modèle 1976. Les couleurs de la bande variaient en fonction de celle de la carrosserie. Le modèle 1975 était disponible avec le réservoir et les garde-boue bleu, noir, bourgogne ou orange. Le cadre était noir et l'échappement, la fourche et les têtes de cylindres chromés. A partir de 1976, le filtre à air était gravé du chiffre 1200. Se référer aux instructions de montage pour peindre les détails et apposer les decals. Si on le souhaite, on peut personnaliser la décoration du 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 FXE 1200 スーパーグライド ITEM 16039

★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)	19001191
Bパーツ	651円	(620円)	19001216
Cパーツ	840円	(800円)	10001023
Dパーツ(D1-D16)	441円	(420円)	10001215
シート(D17)	388円	(370円)	10221010
Eパーツ	903円	(860円)	10001025
Fパーツ	756円	(720円)	19001193
Gパーツ	756円	(720円)	19001194
Jパーツ	546円	(520円)	19111034
Kパーツ	441円	(420円)	10111046
Lパーツ	1,008円	(960円)	10111019
Nパーツ	703円	(670円)	10111047
Qパーツ	651円	(620円)	10111049
レッド色部品(テールレンズ)	441円	(420円)	10111007
オレンジ色部品(ウィンカーレンズ)	441円	(420円)	10111008
フロントタイヤ	493円	(470円)	16201026
リヤタイヤ	493円	(470円)	16201028
ビス袋詰	273円	(260円)	19461010
インナーチューブ(2個)	399円	(380円)	19801053
サイドスタンド	336円	(320円)	14131003
リヤホイールシャフト	252円	(240円)	12500005
コイルスプリング(2個)	273円	(260円)	19801055
ビニールパイプ(1台分)	262円	(250円)	19801046
マーク	504円	(480円)	19491136
説明図	525円	(500円)	11053642

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 16039
19001191	A Parts
19001216	B Parts
10001023	C Parts
10001215	D Parts (D1-D16)
10221010	Seat (D17)
10001025	E Parts
19001193	F Parts
19001194	G Parts
19111034	J Parts
10111046	K Parts
10111019	L Parts
10111047	N Parts
10111049	Q Parts
10111007	Red Parts
10111008	Orange Parts
16201026	Front Tire
16201028	Rear Tire
19461010	Screw Bag
19801053	Front Fork Inner Tube (2pcs.)
14131003	Kickstand
12500005	Rear Wheel Shaft
19801055	Coil Spring (2pcs.)
19801046	Vinyl Tubing (Thick, Thin)
19491136	Decals
11053642	Instructions

16039 Harley-Davidson FXE1200 Super Glide® (11053642)

1/6
Big Scale
Motorcycle

www.tamiya.com