TOYOTA SPRINTER スプリンタートレノ AE86

TRUENO AE86

3door 1600 GT APEX

1/8 全長 52.6cm BIG scale

1



走り屋たちの熱き伝説
「ハチロクトレノ」をつくる!

DeAGOSTINI

TOYOTA SPRINTER スプリンタートレノ AE86

TRUENO AE86

3door 1600 GT APEX

週刊 スプリンタートレノ AE86　第1号

[発行日] 2022年7月19日
[発　行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
〒104-0054　東京都中央区勝どき 5-2-15EDGE勝どき
[発行人] 谷 健二
[編集人] 佐藤育美
[編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
[アートディレクション] 安谷隆志、今福健司
[構成] 佐野弘宗（P1-5）
[写真協力] トヨタ自動車、トヨタ博物館、吉見幸夫、安川肇
[印刷] 株式会社大丸グラフィックス

©2022 K.K. DeAgostini Japan All Rights Reserved.

※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊となることがありますので、あらかじめご了承ください。
※本誌は号によりパッケージの形態・デザインが異なる場合がございます。
※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

●本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写（コピー）、複製、転載、データファイル化することを禁じます。
●本誌掲載の写真、図版、イラスト、作品等を製品化し、SNS、オークション、ハンドメイドマーケット等での個人販売や、実店舗、催事、フリーマーケットでの販売等、営利目的で使用することは、著作権法で禁止されています。

定期購読のご案内

週刊『スプリンタートレノ AE86』は毎週火曜日発売のマガジンシリーズです（一部地域を除く）。シリーズは全110号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1.お客様受注センターに電話またはファクスで
0120-300-851（10:00～18:00　年末年始を除く）
FAX 0120-834-353
（定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付）

2.インターネットで
https://deagostini.jp/tst/
※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます（24時間受付）。

3.定期購読申し込み用紙を郵送
「定期購読のお知らせ」がお手元にない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。
※最寄りの書店でも定期購読または予約購読をご利用いただけます。

バックナンバー注文のご案内
本誌のバックナンバーは最寄りの書店でご注文ください。なお、バックナンバーの在庫数には限りがございますので、その旨ご了承ください。直送（別途送料要、代引き）のご注文も承っております。上記お客様受注センターまでお問い合わせください。

お客様サポートのご案内
●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
デアゴ　よくある質問　検索

●メールでのお問合せ
※Webで会員登録が必要です。
https://deagostini.jp/support/mail

●お客様サポートセンター（本誌関連の一般的な質問を承ります）
☎：0570-008-109（月～金10:00～18:00　土日祝日除く）
※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。
また万一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。



特製マガジンケース発売中！
本誌を収納できるマガジンケースを販売しています。弊社からの直送専用商品となりますので、詳しくは弊社WEBサイト、もしくは「定期購読申込み用紙」をご覧ください。
※マガジンケースのデザイン・仕様等は変更になる場合があります。

ご登録ください　お買い忘れなく安心！発売日をメールでお知らせします！
発売日お知らせメール♪
https://deagostini.jp/oshirase/tst/

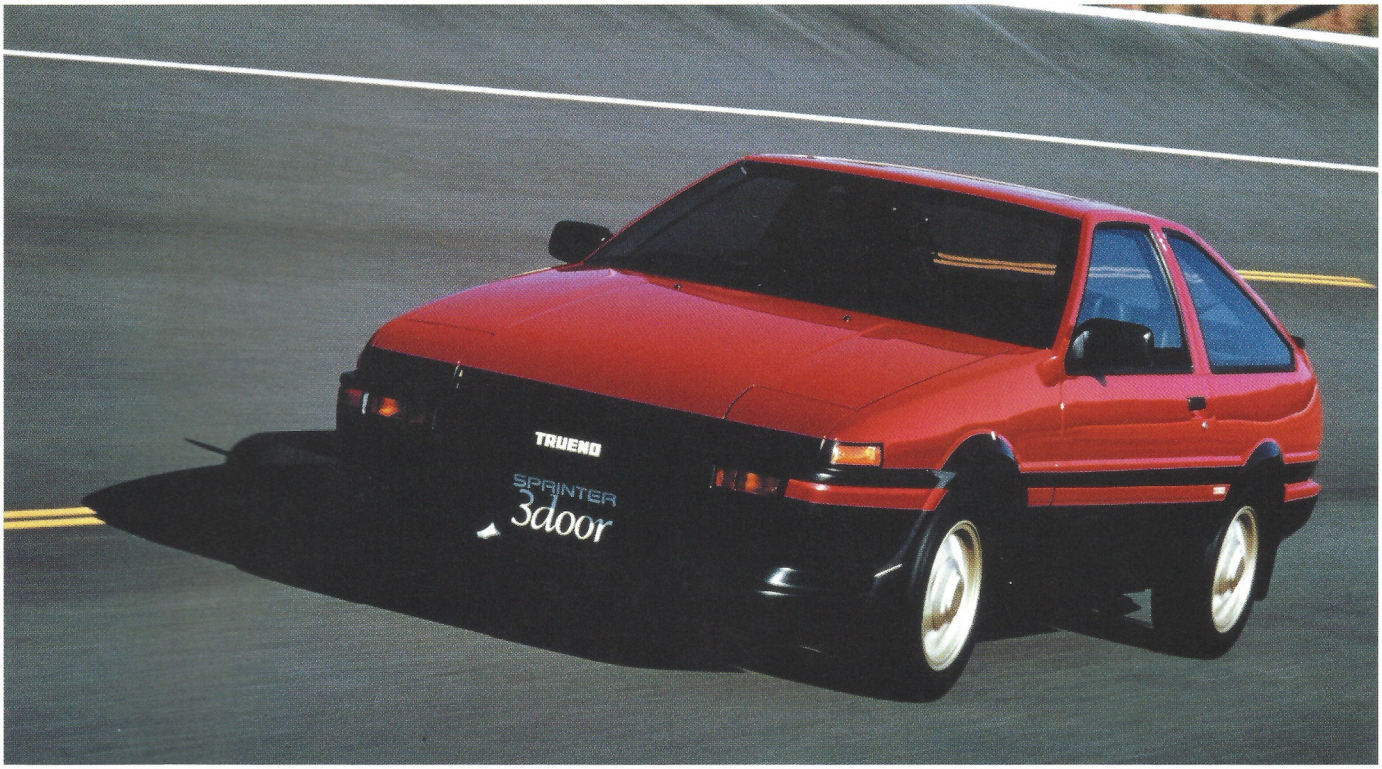
【個人情報の取扱いについて】＊お申し込み前に下記を必ずお読みください。
ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に関しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせ願います。個人情報保護相談受付窓口（03-6730-3793 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10：00～18：00）株式会社デアゴスティーニ・ジャパン　コンプライアンス担当
弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。https://deagostini.jp/security/

CONTENTS

創刊号特別とじこみ
SERIES GUIDE シリーズガイド ―― 1 ～ 12

マガジンコンテンツ
AEハチロク大全 ―― 1 ～ 3
トヨタ 名車図鑑 ―― 4 ～ 5
組み立てガイド ―― 6 ～ 9





バンクのついた高速周回路で高速性能をアピールする、スプリントレノAE86発売当時のカタログ写真。キャッチフレーズは「SEXYトレノ」だった。当時の小型クーペはリアウインドウが強く傾斜したファストバックボディが流行しており、トレノもカタログなどでは3ドアを中心にアピールしていた。

スプリントレノ AE86の誕生

歴代レビン／トレノ最後の後輪駆動モデル＝ハチロク

「86＝ハチロク」といえば、今ではトヨタが販売するスポーツカーの商品名として知られる。初代86は2012年に発売されて、2021年夏には2代目にフルモデルチェンジした。

ただし、もともと86（ハチロク）の愛称で呼ばれたトヨタ車は、1983年5月に発売された、トレノとしては4代目にあたるスプリントレノ（以下、トレノ）である。1987年に生産終了した同車が1990年代後半以降に再び脚光を浴びるようになったキッカケは、かの有名な漫画作品、『頭文字（イニシャル）D』である。主人公の愛車でもあった4代目トレノを、同作品の登場人物たちが86（ハチロク）と呼んでいたことで、その愛称が一般に広く知られるようになったのだった。

その86（ハチロク）という愛称は、4代目トレノの中でも最も高性能な1.6リッター4気筒DOHCエンジン搭載車に与えられた車両型式名「AE86」に因んだものだ。同じ4代目トレノでも、よりおとなしい1.5リッターSOHCエンジン車のそれは「AE85」となる。この種の型式名は本来、関係者の間だけで使われるコードネーム＝暗号のようなものでしかない。



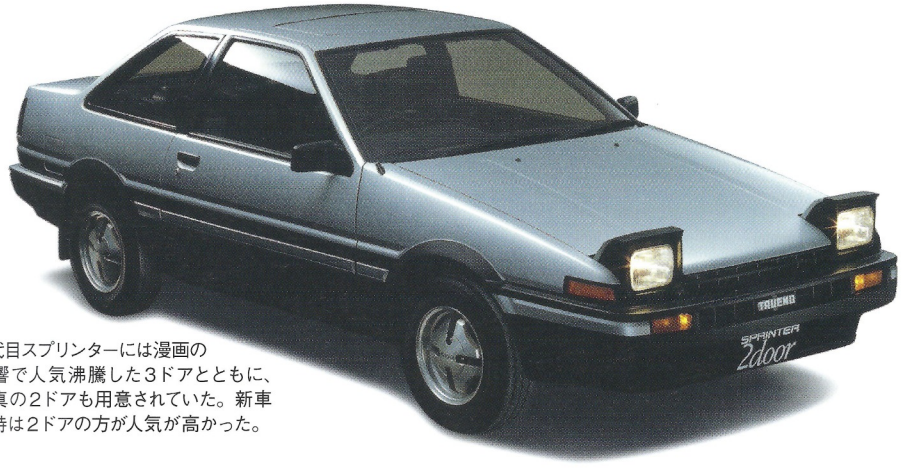
特徴的なエレクトロニックディスプレイメーターは発売当初、3ドアのGTアペックスに標準装備、同じGTアペックスでも2ドアにはオプションとされた。このあたりの装備設定も当時の3ドアと2ドアのイメージがうかがえる。

※『頭文字（イニシャル）D』（作：しげの秀一）は、1995年から2013年にわたって週刊ヤングマガジンで連載された人気漫画。主人公の藤原拓海が駆る藤原豆腐店のAE86型トレノの果敢な活躍ぶりから「ハチロク」の世界的な再評価熱に火が点いた。

しかし、日本のクルマ好きの間には、このAE86（ハチロク）に限らず、特定の車種を型式名で呼び合う習慣がある。

というのも、例えばひと口にトレノといっても、最終的に1972～2000年の28年間で6回のフルモデルチェンジを受けている。つまり、大きく分けただけでも都合7世代のトレノが存在しており、しかも各世代に複数のバリエーションがある。これはもちろん、世にあるクルマのほとんどすべてに当てはまる。したがって、新車や中古車を問わない条件で、あるクルマを一般的な商品名だけで特定しようとすると「○代目××の△△グレード」といった回りくどい表現が必要になってしまうのだ。しかし、ある世代のモデル、さらにはグレードや機械的内容によって異なる記号や数字が割り当てられる型式名は、ひと言で特定のクルマを指し示すことができる。そう考えると、双方に相応の知識があるマニア同士の会話という前提ならば、なるほど型式名はとても便利な表現なのだ。

ところで、トレノとはかつてトヨタが製造販売していた小型乗用車のスプリンターに用意されていたバリエーションのひとつで、スプリンターファミリーの中ではスポーティ志向のクーペという位置付けだった。1980年代当時のクーペは、まさに若者の定番グルマ的な存在。よくも悪くもファミリーイメージが強いスプリンターと差別化された若々しさやオシャレ感を演出するために「トレノ」というサブネームが与えられたのだった。トレノが初めて設定されたのは1970年発売の2代目スプリンター（トレノの追加自体は1972年）である。



4代目スプリンターには漫画の影響で人気沸騰した3ドアとともに、写真の2ドアも用意されていた。新車当時は2ドアの方が人気が高かった。

ただ、当初はそのクーペモデルがすべてトレノだったわけではない。スプリンタークーペの中でも、高性能なDOHCエンジンを搭載した最速モデル限定で与えられた特別な名前がトレノだったのだ。そんなネーミングの「お約束」が大きく変わった最初のモデル、それが、他でもないAE86（ハチロク）を含む4代目トレノだったのである。

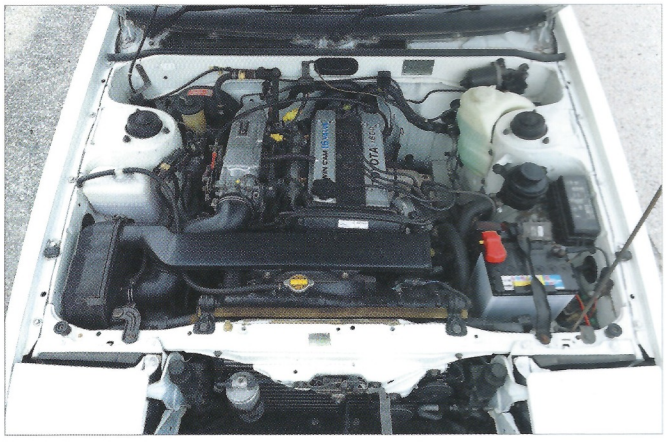
スプリンターがFF化してもトレノだけはFRを踏襲

要するに、初期のトレノはスプリンターのスポーツクーペの最高性能版にのみ冠された特別なモデルだった。具体的には初代と2代目では2ドアクーペ、3代目ではテールゲートが大きく傾斜した3ドアファストバッククーペに1.6リッター4気筒DOHCエンジン（2T-G型）を搭載したモデルだけが、トレノを名乗ったことになる。

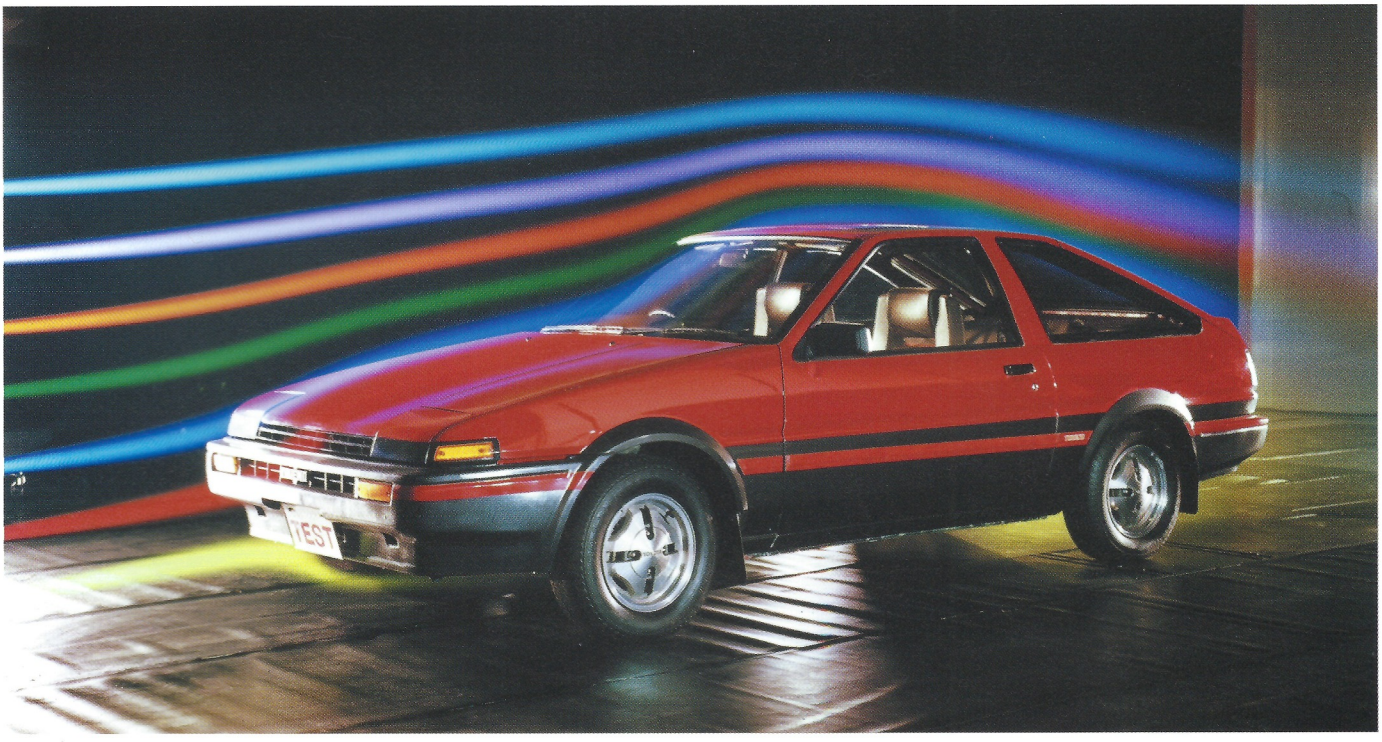
しかし、4代目ではそれまでのお約束からは一転して、クーペボディを持つスプリンターすべてに、トレノの名前が与えられることとなった。しかも、この時のトレノには2ドアと3ドアという2種類のボディ形式が用意されたこともあって、1983年5月の発売当初時点では、トレノを名乗るモデルは実に9種類（変速機の違いまで数えるとそれ以上）を数えた。それ以前のトレノが基本的にシリーズ中で1モデルだけの特別な存在だったことを考えると、これは歴史的な大転換といえるトピックであった。

さらにこの4代目トレノでは、ベースとなるスプリンターが新世代のFF（前輪駆動）レイアウトに刷新されたのに対して、同じスプリンターシリーズでありながら、従来通りのFR（後輪駆動）レイアウトを踏襲した。これが4代目トレノにおける、もうひとつのトピックだ。

このクルマが発売された1980年代前半は、世の小型乗用車が次々とFF化し


4代目スプリンタートレノ（AE86）とともに世に出た通称「4A-G」エンジン。正確な型式名は4A-GEUで、1.6リッターから130psを発揮した。


いかにもホールド性が高そうなセミバケット形状のスポーツシート。このオレンジのシート表皮も当時としては画期的なものだった。



双子車カローラレビンに対するスプリンタートレノ最大の特徴は、いうまでもなく開閉式のリトラクタブルヘッドランプだ。当時は高額なスーパーカーの多くが同種のライトを採用しており、これもまたクルマ好きの若者の心をくすぐった。それもあって、4代目トレノは優れた空力性能を強くアピールした。

ていった「FF黎明期」ともいえる時代である。ただ、室内の広さや直進性といった点ではFFならではのメリットが明らかだったものの、高性能エンジンと組み合わせた際のステアリングフィールや限界領域のコントロール性は、まだまだFRに及ばない……というのが、当時のFFに対する評価でもあった。何ごとも機が熟すのを待つ慎重な社風を持つトヨタゆえか、スポーツモデルのトレノだけは、あえて熟成が極まった従来のFRレイアウトを継続採用した。実際、ホイールベースや前後サスペンションの基本形式など、その基本骨格設計は従来のトレノとの共通部分も多かった。

名機4A-Gエンジンも AE86とともに世に出た

最後のトピックが、シリーズの頂点となる1.6リッターDOHCエンジンである。初代から3代目までのトレノに使い続けられてきた2T-G系に代えて、4代目トレノには完全新開発の1.6リッターDOHCエンジンとなる「4A-G」型が搭載されたのだ（この時のエンジンの正式型式名は4A-GEU型）。繰り返しになるが、同じ4代目トレノでもAE86（ハチロク）の型式名が与えられるのは、この4A-Gエンジンを搭載したトレノだけである。

これ以降、4A-Gはトヨタの主力コンパクトスポーツエンジンとして多くのモデルに搭載されつつ、5バルブ化やスーパーチャージャーなどの進化型も登場した。しかし、1999年に後継となる「2ZZ-GE」型が登場すると、主力エンジンの座はこれが取って代わるようになり、2000～2002年頃に4A-Gは市場から姿を消した。2000年に生産終了する7代目レビンも最後まで4A-G系エンジンを搭載した1台である。AE86（ハチロク）から4A-Gと歩んできたトレノは、4A-Gとともに姿を消したのだ。

漫画の影響もあって、数あるAE86（ハチロク）の中でも、現在の人気が圧倒的に高いのはトレノの3ドアである。ただ、新車当時は基本設計を共用する兄弟車のカローラレビンの方がトレノより販売台数も多かった。さらには当時はより高くて軽量な2ドアの方が、3ドアより走りがいいとして人気が高かった。現在のトレノ3ドアが高値で取引されている背景には、もともとの販売台数が少なく、これが希少性を一層高めることに繋がったという見方もできる。

スプリンタートレノ 3ドア GTアペックス（AE86）主要諸元

販売年	1983～1987年	最高出力	130ps／6600rpm
全長	4205mm	最大トルク	15.2kg-m／5200rpm
全幅	1625mm	変速機	5MT／4AT
全高	1335mm	エンジン配置／駆動方式	フロント縦置き／後輪駆動
ホイールベース	2400mm	タイヤサイズ前	185/70HR13
車両重量	940kg	タイヤサイズ後	185/70HR13
エンジン形式	4A-GEU	乗車定員	5名
排気量	1587cc	価格（発売当時）	156万3000円



トレノと並ぶ、もう一台の「AE86（ハチロク）」である4代目カローラレビンの1.6リッターDOHC搭載車。写真は2ドアで、最上級グレードとなるGTアペックス。左右ヘッドランプの間にあるLEVINとロゴの入ったグリルパネルは、エンジン水温が一定以上になると自動的に開く（手動開閉も可能だった）。

［カローラレビン（AE86）］

中身はトレノとほぼ共通 販売店違いの双子車

スプリントレノ（以下、トレノ）には、クルマとしてのメカニズムや性能・機能はほぼ同じの双子車が存在することを知っている人は多いだろう。それがカローラレビン（以下、レビン）である。レビンにも1.6リッターDOHCエンジン（4A-GEU型）を積んだモデルも存在しており、その型式名もトレノのそれと同じ「AE86」となる。よって、世のクルマ好きが「エーイーハチロク」と発声した場合は、この4代目レビンと同トレノを合わせた総称と捉えたほうがいい。

トヨタは長らく「多チャンネル戦略」と呼ばれる販売方法で成功を収めてきた。それはトヨタ車を販売する複数のネットワークをあえて同じ地域に展開させて、それぞれが異なる車種を販売する手法だった。そのために、国内で販売されるトヨタ車には、クルマとしての中身は事実上同じなのに、細部のデザインがわずかに違うだけの双子車も少なからず存在した。カローラとスプリンターもそんな典型的な双子車の一例で、カローラは「カローラ店」、スプリンターはかつて存在した「オート店」の専売車種だった。

レビンとトレノもまさにそれと同じ関係である。両車はフロントフェイスのデザインとテールランプの内部配置（基本形状は共通）、そして各部にあしらわれる車名ロゴが異なるだけで、事実上は同じクルマといっていい。ただ、ネットワークの販売力としては伝統的にオート店よりカローラ店の方が強く、販売台数もスプリンターよりカローラの方が常に多かった。それはトレノとレビンにも同じことが言え、新車当時の販売台数は、セダンのカローラ同様にレビンの方が多かったのだ。こうした経緯から現存する中古車も、レビンの方が圧倒的に多くなっているという。

顔つきでわかるレビンの特徴

トレノに対するレビン最大の特徴はフロントフェイスデザインだ。特徴的な開閉式リトラクタブルヘッドライトを備えるトレノに対して、レビンの場合は写真のように一般的な固定式異形ヘッドランプとなる。ただし、あくまで価格もほぼ同等の双子車ゆえに「トレノのリトラクタブルヘッドランプに匹敵するハイテクがレビンにも必要」とのことで、レビンのヘッドランプ間は「エアロダイナミックグリル」が内蔵された。これはエンジン冷却水音が85℃以上になると自動的に開くカラクリで、最上級のGTアペックス専用装備として用意された。

4代目レビンの中でも、1.6リッターDOHCエンジン搭載車（=AE86）に発売当初に用意されたグレードは3種類あった。最上級モデルがすでに何度も登場している「GTアペックス」で、13インチアルミホイールやエアロダイナミックグリ



現在の目から見ると決して広くはないが、若者が和気あいあいと4人で過ごせる空間は用意されていた。



レビンにも当然のごとく、トレノと同じく3ドアも用意されていた。写真はGTアペックス。

ル、デジタルメーターなどが専用装備とされた。それとは対照的な手頃グレードとして用意されたのは「GT」で、ホイールがスチールになるほか、スポーツシートやスポーツステアリングも省かれた。そんな中で最も個性的だったのは「GTV」である。これはスポーツシートやスポーツステアリングのほかGTアペックスより高性能な14インチ扁平タイヤを履く一方で、パワーステアリングやブロンズガラス、各種警告システムなどの快適装備を大胆に省いた「走り特化グレード」だったのだ。



3ドアより開口部の少ない2ドアは3ドアより高剛性で軽い。また当時の若者にはハッチバック自体があまり支持されず、新車は2ドアの方が売れたらしい。写真に見える前後スポイラーは1984年に設定されたオプション装備。

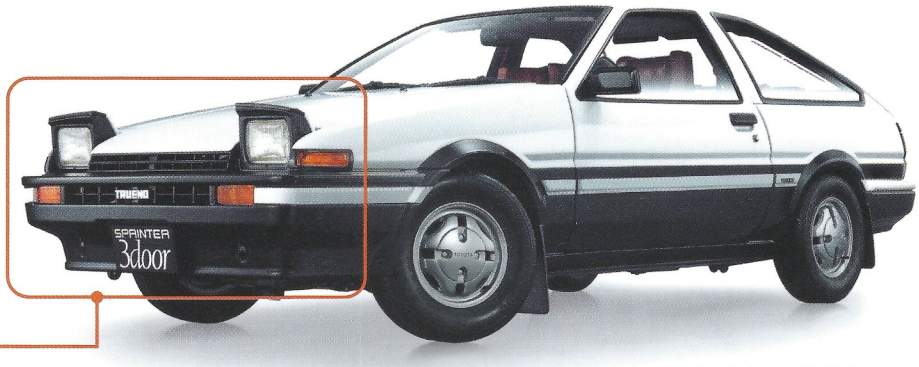
今ではAE86レビン／トレノの代名詞でもある2トーンカラーは、最上級のGTアペックス専用の設定だった。当時、新しい衝突安全基準のために大型化したバンパーは重く見せないために全機種でブラックとしたのだが、その分、クルマ全体に安物感が出てしまった。GTアペックスではブラックバンパーを逆手にとって、ボディの下半分をすべてブラックで統一する2トーンカラーが導入されている。

当時のAE86レビン（それはAE86トレノも同じ）は、最新鋭の4A-Gエンジンの高回転性能が特に高く評価された。その一方で、先代の改良版ともいえたFRシャシーについては、当時の自動車雑誌では「FRらしいコントロール性はあるものの、限界性能自体は最新のFF車と比較しても高くない」といった評価が目立った。しかし、ライバルとなる競合車がこぞってFF化していく中でも手頃な価格のFRスポーツとして市場に存在し続けたこと、そして専門家には不評だった低めの限界性能もアマチュアドライバーにとっては逆に振り回しやすかった……といった理由で、AE86レビンとトレノは1987年の生産終了まで根強く支持され続けた。さらにその後も貴重な存在として、中古車市場でいまだに持てはやされている。

カローラレビン 2ドア GTアペックス（AE86）主要諸元

販売年	1983 ～ 1987年	最高出力	130ps ／ 6600rpm
全長	4180mm	最大トルク	15.2kgm ／ 5200rpm
全幅	1625mm	変速機	5MT ／ 4AT
全高	1335mm	エンジン配置／駆動方式	フロント縦置き／後輪駆動
ホイールベース	2400mm	タイヤサイズ前	185/70HR13
車両重量	925kg	タイヤサイズ後	185/70HR13
エンジン形式	4A-GEU	乗車定員	5名
排気量	1587cc	価格（発売当時）	152万3000円

第1号
フロントマスクを組み立てる

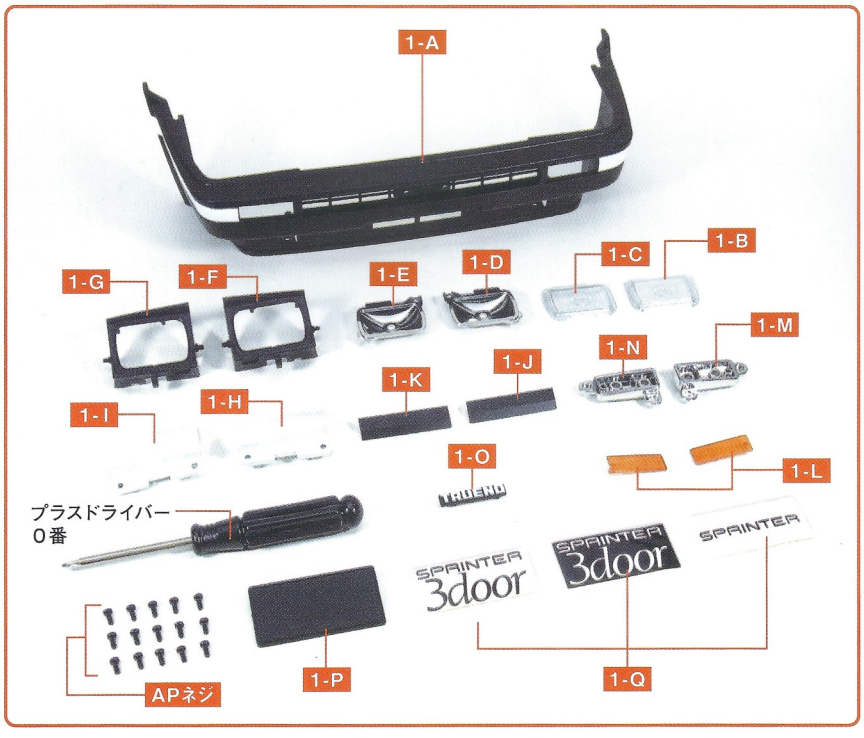


トレノの個性を主張するリトラクタブルヘッドランプの組み立てからスタート！ パーツの左右に注意しながら製作を進めよう。

※パーツ名や組み立てガイド中の「左・右」は、乗車時の運転席から見た方向です。「右（R）」は運転席側、「左（L）」は助手席側を表しています。

組み立て手順を動画でCheck!

スマートフォンから簡単アクセス



1-A	フロントバンパー
1-B	ヘッドランプレンズ（L）
1-C	ヘッドランプレンズ（R）
1-D	ヘッドランプリフレクター（L）
1-E	ヘッドランプリフレクター（R）
1-F	ヘッドランプハウジング（L）
1-G	ヘッドランプハウジング（R）
1-H	リトラクタブルヘッドランプ カバー（L）
1-I	リトラクタブルヘッドランプ カバー（R）
1-J	リトラクタブルヘッドランプ ガーニッシュ（L）
1-K	リトラクタブルヘッドランプ ガーニッシュ（R）
1-L	フロントウインカーレンズ×2
1-M	フロントウインカーハウジング（L）
1-N	フロントウインカーハウジング（R）
1-O	TRUENO エンブレム
1-P	ライセンスプレート
1-Q	ライセンスステッカー×3
APネジ	（1.7×4mm）×15（予備3）
付属工具	プラスドライバー 0番

ネジの種類と予備ネジの保管方法

本誌のネジの表記は「APネジ」「SPネジ」「BMネジ」など、ネジ頭やネジ山の形状、長さの種類別に英字2文字の名称がついている。なお、パーツリスト内のカッコ内の数字は、ネジ直径×長さ（mm）のようにサイズを表す。すべてのネジは、固定する部位や留めつける部材の材質に応じて適切な種類が選定されているため、必ず指示通りのネジを使用しよう。また、予備用のネジは、ジッパーつきのビニール袋でネジの種別ごとに分類して保管しておくと紛失したときに有効に活用できる。



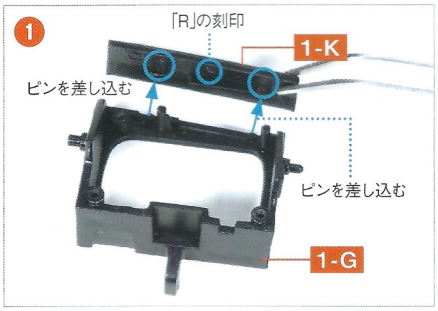
本誌で使用するネジの一例。第1号ではAPネジのみを使用するが、今後の組み立てではさまざまな長さ、形状のネジを使用することになる。本誌では、各ネジ頭の形状、ネジ山の間隔、使用する対象物の材質や用途などに合わせた英字2文字をネジ名に用いている。

正確な作業ができるピンセット

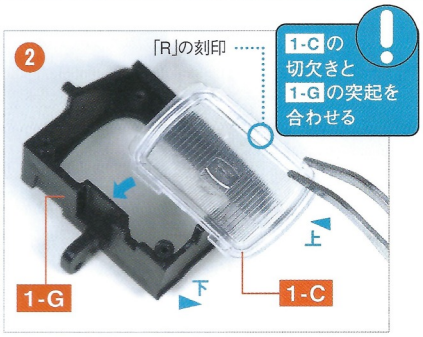
先の細いピンセットは、小さな部品をしっかりとつかめるだけなく、今号でライセンスステッカーを貼る際のように、平行や垂直を見ながら位置決めを正確に行いたいときにも有用だ。1本用意しておくといいだろう。



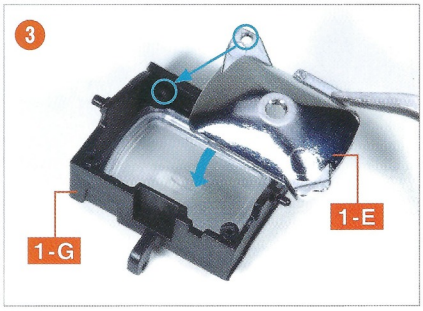
step 1 右のリトラクタブルヘッドランプを組み立てる



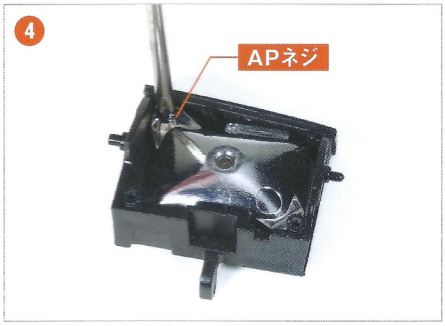
ヘッドランプハウジング（R）1-Gの2本のピンを、リトラクタブルヘッドランプガーニッシュ（R）1-Kの○囲みの穴に差し込む。



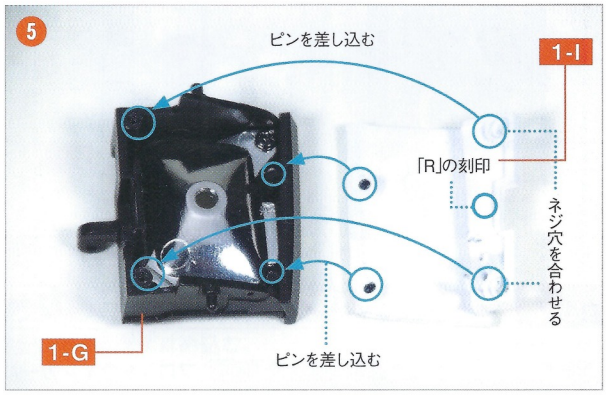
ヘッドランプレンズ（R）1-Cを裏返してから、切欠きを下向きにして、1-Gの内側の突起に合わせてセットする。



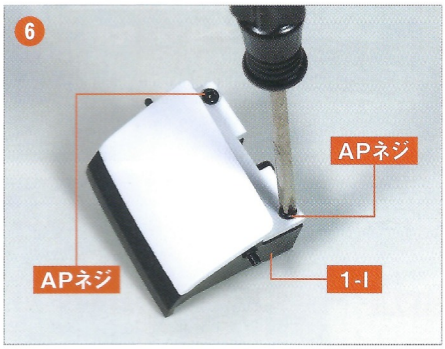
ヘッドランプリフレクター（R）1-Eを1-Gの内側に重ねる。



ネジ穴を合わせて、APネジで1カ所を固定する。



4で組み立てたパーツの上に、リトラクタブルヘッドランプカバー（R）1-Iを被せて組み合わせる。

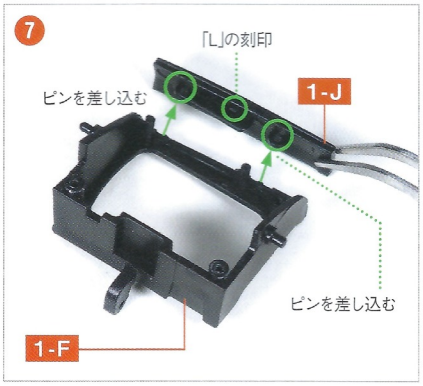


5で組み合わせたパーツが外れないように、押さえながら表に返して、ネジ穴を合わせ、写真の2カ所で、APネジを締めて固定する。

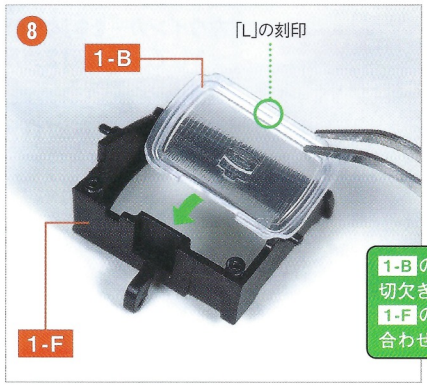
ネジ締めのコツ

ドライバーはネジに対して垂直に当て、押す力8割、回す力2割のイメージで、まっすぐに押し込みながら締めるのがコツ。きつく締めるとネジ頭の溝がつぶれて固定できなくなるので、締め込み過ぎに注意しよう。

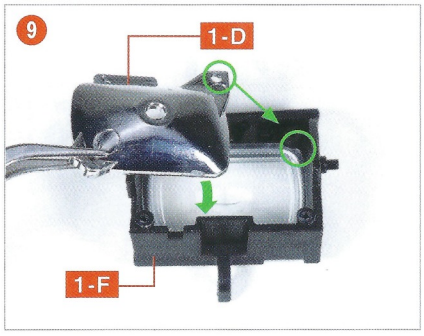
step 2 左のリトラクタブルヘッドランプを組み立てる



ヘッドランプハウジング（L）1-Fの2本のピンを、リトラクタブルヘッドランプガーニッシュ（L）1-Jの○囲みの穴に差し込む。



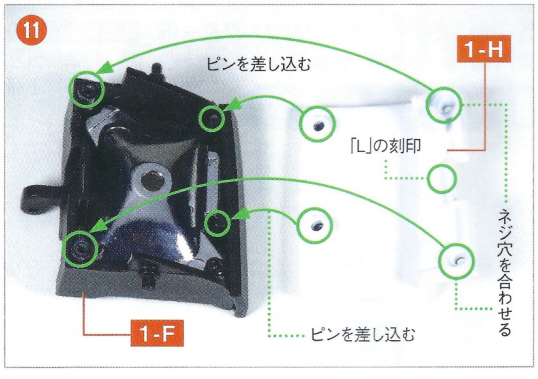
ヘッドランプレンズ（R）1-Bを裏返してから、切欠きを下向きにして、1-Fの内側の突起に合わせてセットする。



ヘッドランプリフレクター（L）1-D を 1-F の内側に重ねる。



ネジ穴を合わせて、APネジ で1カ所を固定する。

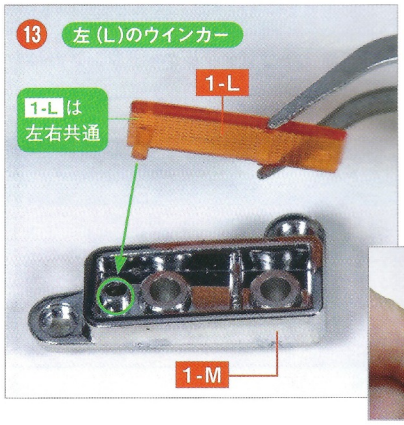


⑩で組み立てたパーツの上に、リトラクタブルヘッドランプカバー（L）1-H を被せて組み合わせる。



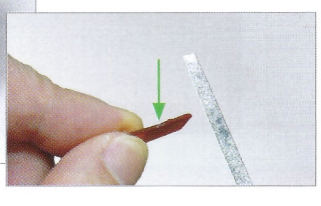
⑪で組み合わせたパーツが外れないように押さえながら表に返して、ネジ穴を合わせ、写真の2カ所で、APネジ を締めて固定する。

step 3 フロントバンパーにウインカーレンズを取りつける



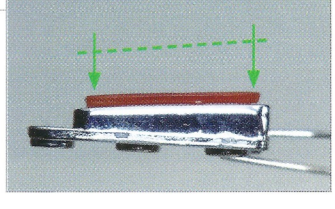
フロントウインカーハウジング（L）1-M の写真の○囲みの穴に、フロントウインカーレンズ 1-L の裏面のピンを差し込んで固定する。

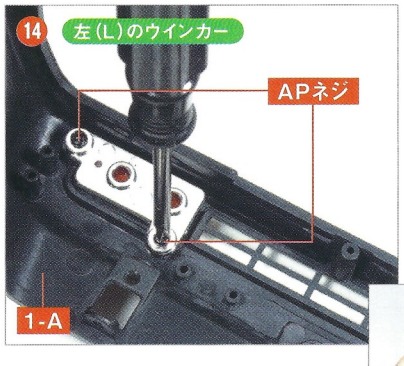
※パーツの側面に突起が残っていたら、ダイヤモンドヤスリなどで削る。





1-M の穴と 1-L のピンは、横から見ると角度がついている。角度に合わせて均等に差し込むように注意する。

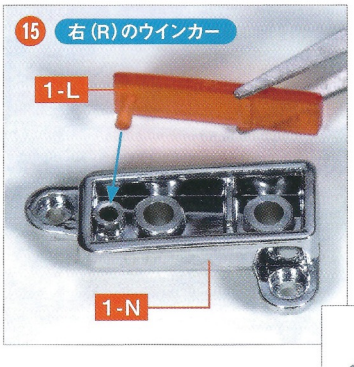




フロントバンパー 1-A の裏側の左側の四角い穴に、⑬で組み立てた左ウインカーをネジ穴を合わせてセットして、写真の2カ所を APネジ を締めて固定する。

※ウインカーが入りにくい場合は、バンパーの穴の上下を裏側から、内側の角を落とすようにダイヤモンドヤスリなどで少し削る。

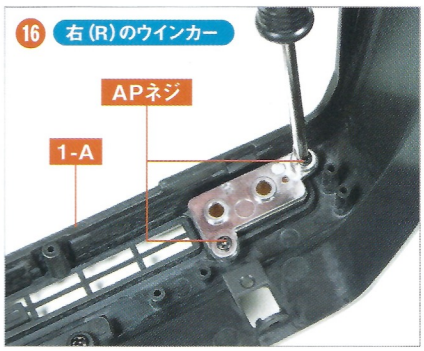




⑬と同様に、もうひとつのウインカーレンズ 1-L を、フロントウインカーハウジング（R）1-N にはめ込む。

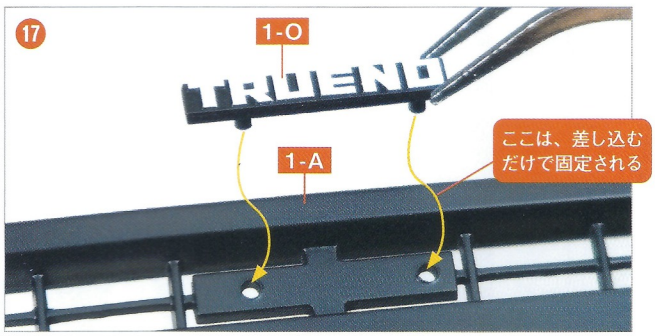


⑭と同様に、フロントバンパー 1-A の裏側の右側の四角い穴に、⑮で組み立てた右ウインカーをネジ穴を合わせてセットして、写真の2カ所を APネジ を締めて固定する。

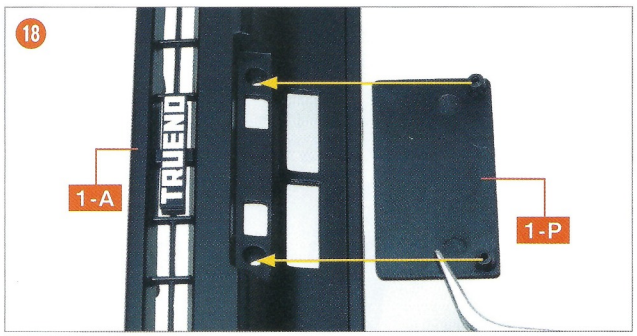




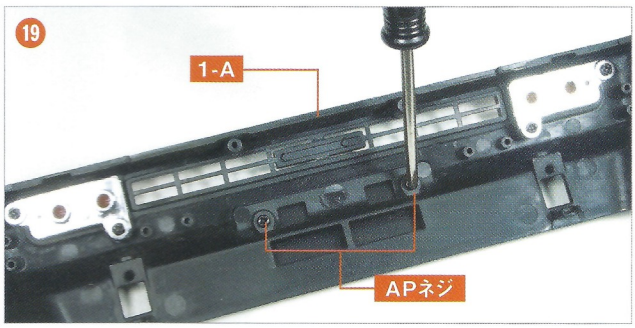
step 4 TRUENOエンブレムとライセンスプレートを取りつける



フロントバンパー 1-A のグリルの中央の穴に、TRUENOエンブレム 1-O を写真の向きで、ピンを合わせてはめ込む。



フロントバンパー 1-A の写真の穴に、ライセンスプレート 1-P の裏のネジ穴を合わせてはめ込む。



ライセンスプレートが外れないように押さえながら、フロントバンパーを裏返して、写真の2カ所で APネジ を締めて固定する。



ライセンスプレートのゴミやホコリを取り除いてから、ライセンスステッカー 1-Q の裏の台紙を剥がして、ライセンスプレートに貼りつける。

今号の組み立てが 完成!

完成したフロントバンパーやリトラクタブルヘッドランプは、後の号で本体に取りつける。それまで紛失しないように保管しておく。なお、1-Q ライセンスステッカーの残りの2枚も予備として保管しておくとよいだろう。



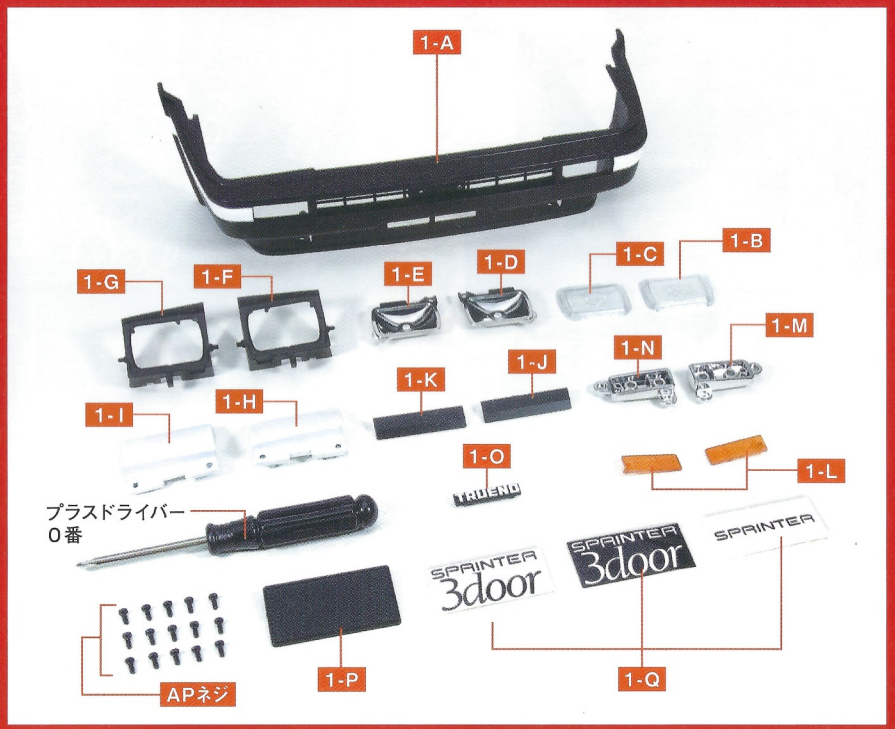
第1号

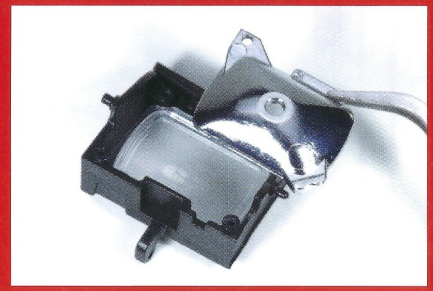
TOYOTA SPRINTER TRUENO AE86
スプリンタートレノ AE86
3door 1600 GT APEX

今号のパーツ

- 1-A フロントバンパー
- 1-B ヘッドランプレンズ（L）
- 1-C ヘッドランプレンズ（R）
- 1-D ヘッドランプリフレクター（L）
- 1-E ヘッドランプリフレクター（R）
- 1-F ヘッドランプハウジング（L）
- 1-G ヘッドランプハウジング（R）
- 1-H リトラクタブルヘッドランプ カバー（L）
- 1-I リトラクタブルヘッドランプ カバー（R）
- 1-J リトラクタブルヘッドランプ ガーニッシュ（L）
- 1-K リトラクタブルヘッドランプ ガーニッシュ（R）
- 1-L フロントウインカーレンズ×2
- 1-M フロントウインカーハウジング（L）
- 1-N フロントウインカーハウジング（R）
- 1-O TRUENO エンブレム
- 1-P ライセンスプレート
- 1-Q ライセンスステッカー×3
- APネジ（1.7×4mm）×15（予備3）
- 付属工具 プラスドライバー 0番

今号の製作 フロントマスクを組み立てる－1





トレノAE86を特徴づける、左右のリトラクタブルヘッドランプを組み立てる。



フロントバンパーに、ウインカーやエンブレム、ライセンスプレートを取りつける。

本誌の最新情報をCheck!
PCからもスマートフォンからもアクセスできます。
検索 | デアゴ　トレノ

デジタル版
※デジタル版は、本誌をデジタルデータ化したものです。
バインディング
ラクラク検索
ふせん機能
本誌各号にプラス100円で!!（各1冊/税込）
※Webから紙面版と同時購入の場合
対応機種 iPhone / iPod touch / iPad / Android OS 対応
詳しくはWEBで！
デアゴ書店 検索

次号予告 **第2号 7月12日（火）発売** 価格 1,890円（10％税込）
※発売日は地域によって異なる場合があります。

マガジンコンテンツ



AEハチロク大全
AE86メカニズム大解剖
4A-GEUエンジンの秘密
トヨタ 名車図鑑
カローラレビン（TE27）

ボンネットを組み立てる
シリンダーヘッドカバーを組み立てる

※内容物やコンテンツは変更になる場合があります。

組み立てガイド

