



特急「ひたち」をサポートした常磐線の名脇役、急行「ときわ」の453系を新発売!!



●先頭車前面のヘッドライトは基本セットが原型の大型で、増結セットが改造によるシールドビームで再現しています。このヘッドライトを含めて、テールライト、前面表示は「ON・OFFスイッチ」により、点・消灯を設定でき、これらの点灯には電球色LEDを使用、カラープリズムによってテールライトは赤色で、前面表示部は蛍光灯をイメージした白色に近い色で点灯します。また、交換式の前面表示は、「急行」「普通（白地）」の文字を印刷したパーツを付属し、貫通扉の窓ガラス上部に貼り付ける、運行番号表示のシール（写真では未貼付）も加えています。さらに、タイプは形態の異なるパーツを付属して、シャッタータイプとスリットタイプを選択可能とし、薄型と厚型の幌枠2種も用意しています。クモハ453形とクハ451形前面のスカートとジャンパ線は、形態の違いを新たに作り分け、ジャンパホースとジャンパ納めは別パーツで再現、先頭車前面を始めとして配管付のポティマウント式密着形TNカバー（SP）を各車に標準装備しています。



●トイレを備えるクモハ453形、モハ452形の床下水タンクは、453系のFRP製タイプとは異なる銅製タイプを新規に製作、両先頭車の前位側台車直後に取り付けられたATS車上子（写真では未装着）を別パーツで付属しています。また、モハ452形の片側側面にある主整流器冷却風取り入れ用ルーバーは車体を新規製作の上、再現しました。

●先頭車屋根上の常磐無線アンテナは、配管を含めて取り付け位置の違いを選択できるパーツの他、信号炎管と検電アンテナを付属しています。

●交流流車の見所であるモハ452形の屋根上は、実感的な従来パーツのPS16形パンタグラフを使用しつつ、455・475系と異なる各種ガイシの位置と屋根両側のルーバーを再現するため、屋根そのものを新規で製作しています。なお、サロ451形の屋根は、クーラー両側のベンチレーターが455・475系サロ455形とは異なる配置のため、こちらも新たに製作しました。

1950年代後半から1960年代にかけて、国鉄の動力近代化計画により、常磐線、北陸本線、鹿児島本線では交流電化が進められ、これに伴って交流流特急形、急行形、近郊形電車が各種誕生しました。常磐線では先ず近郊形の401系が1961（昭和36）年から営業運転を開始、急行形では451系が勝田電車区（当時）に配置されて、翌年からディーゼルカーで運転されていた準急「ときわ」の一部に充当されました。1963（昭和38）年7月には主電動機のパワーアップを図った、マイナーチェンジ車の453系（付随車は451系）が登場します。1966（昭和41）年に急行格上げとなった「ときわ」は、電化の伸長が果たされた1968（昭和43）年10月ダイヤ改正（コン・サントオ）で下り14本、上り12本（内、ディーゼル急行2往復）が設定され、電車急行は451系と453系で運転されました。その後、1972（昭和47）年に483・485系化された特急「ひたち」の度重なる増発と特急格上げに伴い、急行「ときわ」は1985（昭和60）年で廃止され、451系と453系は他所へ転属の上、グリーン車を外して普通列車に転用されました。トミックスでは常磐線の名門急行「ときわ」で活躍した453系を、ハイグレード仕様の急行形電車シリーズに加えます。製品は晩年の同急行を再現する、4両基本セット（クモハ453・モハ452（M）・サロ451・クハ451）と、3両増結セット（クモハ453・モハ452（T）・クハ451）を揃え、サロ451形はグリーン帯が無い姿となります。また、モデルは交流流急行形電車最終タイプの455・475系とは異なる部分を再現、モーター車にはM-13モーターを使用したフライホイール付き動力ユニットを搭載、その他の各車には新集電システムを採用し、全車に黒色車輪を使用しています。なお、両セットいずれにも、転写シート（車体番号、サロ451形グリーン帯など）に加えて、前面表示パーツ（種別表示）とシール（運行番号表示）を付属します。

453系

急行電車（ときわ）

- 国鉄 453系急行電車（ときわ）基本セット（4両）
<98520> 予価¥20,240（税込）
 - 国鉄 453系急行電車（ときわ）増結セット（3両）
<98521> 予価¥12,100（税込）
- JR東日本商品化許諾済 **5月発売予定**