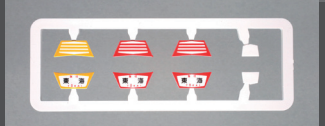


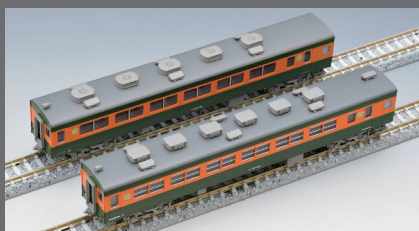


● シールドビーム化された各先頭車は、「ON-OFFスイッチ」付きのヘッド・テールライト、前面表示部の点灯に電球色LEDを用いて、カラープリズムによりテールライトは赤色で、前面表示部は白色に近い色で点灯します。この前面表示部は交換式とし、「急行」「急行 東京」「急行 静岡」「東京」「大垣」の5種を、貫通ドアの運行番号表示は選択式として、シールを付属します(写真では未貼付)。さらに往年の形態を模した、急行「東海」と普通列車使用時の3本ストライプの引退記念ヘッドマーク(黄色と赤色の2種)を、基本セットに付属します。また、運転台側には連結器胴受けが小型の密連形TNカブラー(SP)を、各車連結面には配管付き密連形TNカブラー(SP)を標準装備しており、先頭車の別パーツとして、前面のジャンパボックス、薄型(先頭部用)と厚型(連結部用)の幌枠2種、ジャンパボックス、床下のATS車上子を付属しています。



● 列車無線アンテナと、正面向かって右側に移動された信号機は、いずれも取り付け済みとし、運転台屋根中央の滑り止めをグレーで再現しています。また、車両によって異なるAU13形クーラーも模しています(写真は増結セット)。

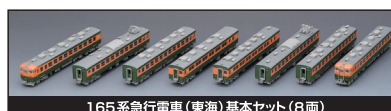
● 基本セットに含まれる新製冷房車のモハ164-84は、2列配置でデッキ上部にベンチレーターがなく、またパンタグラフ交換時に避雷器を車端部から車体中央寄りに移設した屋根周りを、さらに水タンク、コンプレッサーが異なる床下を新たに製作しています。



● 基本セットのサロ165形2両は、108(写真手前)が大型のユニットサッシ窓へ改造された姿を、132(写真奥)が側窓上部のサンバイザーが撤去された姿を、新たに製作の上、再現しています。また、それぞれのクーラーは、改造冷房車の108がAU12形を、新製冷房車の132がAU13形を載せ、ベンチレーターの数が異なる屋根も模しています。



● オレンジ色の小型JRマーク、車体番号、グリーンカーマーク、さらに一部の車体標記(ATS・所属・定員)を印刷済みとし、加えて乗降用ドアの軌道、ドアレールには銀色を入れています。また、JR東海所属車の特徴である台車を始めとした下回りと、先頭車前面の他、各車側面の乗降用ドア、戸袋、トイレ・洗面所、臭気抜きの窓Hゴムは、グレーで再現しています。なお、水タンクとトイレタンクは、取り付け済みとしています。



165系急行電車(東海)基本セット(8両)



165系急行電車(東海)増結セット(3両)

165系は、1958(昭和33)年11月にデビューした、国鉄初の新性能直流急行形電車153系(登場時、モハ91系)の後継として、1963(昭和38)年6月に登場しました。同系は勾配線区での運用を目的に、153系を基本としながらも、出力増強、抑速発電ブレーキ採用などの勾配対策の他、耐寒耐雪装備が付加され、以降の直流急行形電車の標準形式として増備が進められて、700両余りが誕生しました。

当初、上越線や東北本線、日光線に投入された165系は、その後、信越本線や中央本線、山陽本線でも走り始め、東海道本線東京口では153系に併結した3連の165系が、1968(昭和43)年4月より急行「ごてんば」で運用を開始、さらに後年には、東海道本線の名門列車「東海」に使用の153系を、1983(昭和58)年3月までに全て置き換えました。国鉄の民営化後も165系による急行「東海」の運転が続けられましたが、1996(平成8)年3月のダイヤ改正で、急行「東海」は特急に、同時に大垣夜行357M・372Mは快速「ムーンライトながら」へ格上げされ、使用車両がいずれも373系に置き換えられました。

トミックスでは急行「東海」や大垣夜行にも使用された、JR東海静岡運転所の165系晩年の8連「K1編成」を基本セットで、3連「K1-1編成」を増結セットで再現しました。ハイクレイド仕様のモデルは、形態が多岐にわたる両編成を可能な限り実車に近付けるべく、既存の製品とは異なる各部を新たに設計、製作しました。基本・増結セットともにモーター車を含み、これらには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、各車に新集電システム、銀色車輪を使用しています。

165系 急行電車(東海)

■ JR 165系急行電車(東海)基本セット(8両)
<98853> 予価¥39,270(税込)

■ JR 165系急行電車(東海)増結セット(3両)
<98854> 予価¥19,360(税込)

JR東海承認済

11月発売予定