



1/24 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

B.M.W. M1

05401

Under the leadership of Jochen Neerpasch, BMW Motorsport GmbH developed in the mid-seventies a new "super-car" known as the M1 with the intention of entering it in World Grand Prix racing as well as selling a less powerful version for road use. A two-seater coupé with a centrally-mounted engine, the M1 had its origins in a BMW gull-wing turbo design widely shown in 1972. To detail and produce the M1, BMW approached the renowned Italian Lamborghini group in 1976 and another company, Ital Design, was brought in to style the car. The body was to be glass-fibre over a tubular steel frame with components supplied by various subcontractors. However, before the finished body could be married to various sub-assemblies, Lamborghini collapsed financially and BMW was faced with a crisis. The answer came from Baur, a German specialist coach-building company based in Stuttgart.

Vers le milieu des années soixante-dix, la BMW Motorsport GmbH, sous la direction de Jochen Neerpasch, lança une nouvelle "super-voiture" appelée M1 avec l'intention de la faire inscrire pour la course du Grand Prix Mondial ainsi que de mettre en vente une version routière moins puissante de cette voiture. Le M1, un coupé à deux places avec un moteur central, tirait son origine d'un modèle BMW turbo en alle de mouette bien connu en 1972. Pour la construction du M1, BMW pris contact avec le célèbre groupe italien Lamborghini en 1976. On fit intervenir une autre société, Ital Design, pour la conception de la voiture. La carrosserie devait être en fibre de verre sur un châssis tubulaire en acier et les composantes devaient être fournies par divers sous-traitants. Cependant, avant que les autres pièces puissent être assemblées à la carrosserie terminée, la Lamborghini s'effondra financièrement et la BMW subit une crise. Le problème fut résolu par la société allemande Baur, spécialisée dans la construction de d'autocars et dont le siège est à Stuttgart.

Unter der Leitung von Jochen Neerpasch entwickelte die BMW Motorsport GmbH Mitte der 70er Jahre ein neues "Superauto" mit der Bezeichnung M1, das in Grand Prix Rennen in aller Welt eingesetzt und in weniger leistungsstarker Ausführung als Pkw verkauft werden sollte. Der M1, ein zweiseitiges Coupé mit einem mittig angeordneten Motor, hat seinen Ursprung in einer BMW Knickflügel-Turbo-Konstruktion, die 1972 in breitem Umfang zu sehen war. Wegen der Detailausführung und der Herstellung wandte sich BMW 1976 an die renommierte italienische Lamborghini-Gruppe, und ein weiteres Unternehmen, Ital Design, wurde zugezogen, um sich der Formgebung des Wagens anzunehmen. Die Karosserie sollte aus Glasfaser über einem Stahlrohrrahmen bestehen, wobei die einzelnen Bauteile von verschiedenen Unternehmen geliefert werden sollten. Bevor die fertige Karosserie jedoch mit den verschiedenen Teilmontagen zu einem Ganzen zusammengefügt werden konnte, erfolgte der finanzielle Zusammenbruch von Lamborghini, und BMW sah sich einer Krise gegenüber. Die Lösung des Problems kam von Baur,

Sotto la guida di Jochen Neerpasch, la BMW Motorsport GmbH ha sviluppato alla metà degli anni 70 un nuovo tipo di "vettura super" sotto la sigla M1 con l'intenzione d'entrare nelle competizioni del Gran Prix mondiali come pure di vendere versioni meno potenti agli utenti privati per l'uso su strada. E' un coupé a due posti con motore centrale, la M1 prende le sue origini dalla BMW con profilo ad ala di gabbiano prototipo a turbo largamente esposta nel 1972. Per la realizzazione dei dettagli e per iniziare la produzione della M1, la BMW compì accordi con il rinomato gruppo italiano della Lamborghini nel 1976 e un'altra industria, la Ital Design venne commissionata di realizzare la linea della vettura. La carrozzeria era di fibra di vetro montata su un telaio tubulare d'acciaio con vari componenti forniti da altre ditte in subappalto. Tuttavia, prima che la carrozzeria finita venisse assemblata agli altri componenti meccanici, la Lamborghini cadde in crisi finanziaria e la BMW dovette fronteggiare il critico problema. La risposta le provenne da Baur, una Ditta di carrozzerie tedesca specializzata nella realizzazione di pullman di sede a Stoccarda.

Bajo la dirección de Jochen Neerpasch, BMW Motorsport GmbH, desarrolló a mediados de la década del 70 un nuevo "supercoche" conocido como el M1 con la intención de hacerlo participar en las carreras mundiales de Grand Prix, además de venderlo en una versión menos potente para el uso en carretera. El M1, un cupé de dos asientos con motor de montaje central, se originó en un diseño BMW de turbomotor y alas de gaviota muy difundido en 1972. Para diseñar los detalles del M1 y producirlo, BMW se dirigió al famoso grupo italiano Lamborghini en 1976, y otra compañía, Ital Design, fue contratada para que se ocupara del estilo del coche. La carrocería sería de fibra de vidrio montada sobre un bastidor de acero tubular con componentes suministrados por varios subcontratistas. Sin embargo, antes de que la carrocería terminada pudiera acoplarse a los distintos submontajes, Lamborghini cerró sus puertas por problemas financieros y BMW se vio confrontada con una crisis. La solución del problema la aportó Baur, una compañía alemana especializada en la construcción de carrocerías con sede en Stuttgart. Esta compañía se hizo

Em meados dos anos da década de 70, a BMW Motorsport GmbH, sob a direção de Jochen Neerpasch, desenvolveu um novo "super-carro" conhecido como M1 com a intenção de entrar nas corridas de Grand Prix mundiais assim como vender uma versão menos potente para uso na estrada. Um coupé de dois lugares com um motor montado no centro, o M1 originou de um desenho BMW turbo em asa de gaviota bem conhecido em 1972. Para a construção do M1, a BMW contactou em 1976 o conhecido grupo italiano Lamborghini, e uma outra companhia, Ital Design, foi encarregada do estilo da viatura. A carroceria iria ser de fibra de vidro sobre uma armação de aço tubular com componentes fornecidos por vários sub-contratores. Contudo, antes da carroceria acabada poder ser montada aos outros componentes, a Lamborghini falhou e a BMW viu-se confrontada com uma crise. O problema foi resolvido por Baur, uma companhia alemã especializada na construção de carrocerias com escritórios em Stuttgart. A companhia tomou a seu

Onder leiding van Jochen Neerpasch ontwikkelde BMW Motorsport GmbH in de medio zeventiger jaren een nieuwe "super-auto" die bekend stond als de M1, met de bedoeling deze in World Grand Prix races te laten deelnemen in modellen met een geringer vermogen voor weggebruik te verkopen. Als een two-seater coupé met een centraal gemonteerde motor, had de M1 zijn oorsprong in een BMW meeuwevleugel turbo design dat in 1972 veel voorkam. Voor de details en de productie van de M1 richtte BMW zich in 1976 tot de befaamde Italiaanse Lamborghini groep en een andere firma, Ital Design, voerde de vormgeving uit. De carrosserie zou van glasvezel zijn over een buisvormig stalen frame en de onderdelen zouden door verschillende onderaannemers geleverd worden. Maar nog voordat de afgewerkte carrosserie met de verschillende samenbouwsels verbonden kon worden, ging Lamborghini financieel ten onder en moest BMW een crisis onder de ogen zien. Baur, een in Stuttgart gevestigde Duitse carrosserie specialist vond hierop een antwoord en zette het prototype in de loop van 1978 in elkaar. Ook werd een

Under Jochen Neerpaschs ledning utvecklade BMW Motorsport GmbH i mitten på sjuttiotalet en ny "superbil" som kallades M1. Man ämnade att använda bilen i internationella Grand Prix-tävlingar, samt sälja en mindre kraftfull version som personbil. M1 var en tvåsitsigt coupé med motorn monterad i mitten och den hade sitt ursprung i en strömlinjeformad BMW turbokonstruktion som var vanlig 1972. 1976 vände sig BMW till det berömda italienska företaget Lamborghini för detaljutveckling och produktion av M1. Ett annat företag, Ital Design, gavs uppdraget att formge bilen. Karosseriet skulle bestå av glasfiber på en ihållig stålram, och de olika komponenterna skulle levereras av flera olika företag. Men innan karosseriet hade förenats med de olika detaljsammansättningarna gick Lamborghini i konkurs, och BMW stod inför en krisituation. Lösningen på problemet kom från Baur, ett specialiserat tyskt karosseritillverkningsföretag baserat i

They undertook the prototype assembly during 1978 and plans were made for the production of some 400 cars by July 1979, with more following if demand was there. The road car was powered by a 277 b.h.p. straight six engine designated M88 with fuel injection and chain-driven overhead camshafts. The group 4 racing version had an engine producing 470 b.h.p. giving a performance of 92 km/h in 4.5 seconds and a maximum speed of 307 km/h compared with the road car's 256 km/h. A ZF five-speed gearbox was fitted, the same unit used in the Ford V8-powered Tomaso mid-engined car. The Group 4 racing specification also included double wishbone suspension at either end, light-weight racing wheels, roll bars front and rear, and rack and pinion steering. The colourful M1 depicted in the kit was shown at the German Grand Prix in July 1978.

Celle-ci entreprit le montage du prototype dans le courant de 1978 et des projets furent établis pour la construction de quelques 400 voitures pour juillet 1979 et encore plus si la demande suivait. La version routière était actionnée par un modèle six cylindres en ligne de 277 Cv au frein, appelé M88, avec injection de combustible et arbres à came en tête à transmission par chaîne. La voiture de course du groupe 4 avait un moteur au frein qui donnait une performance de 92 Km/h en 4,5 secondes et une vitesse maximum de 307 Km/h, comparé au 256 Km/h du modèle routier. Une boîte à 5 vitesses, ZF, analogue à celle utilisée sur la Tomaso à moteur central Ford V8 fut montée. La version pour le groupe 4 comprend également une suspension double en fourche aux deux extrémités, des roues en alliage léger pour les courses, des barres de sécurité avant et arrière et la direction à pignon et crémaillère. Le M1 aux couleurs vives, présenté dans le kit fut exposé au Grand Prix d'Allemagne en juillet 1978.

einem deutschen Unternehmen mit Sitz in Stuttgart, das sich auf Karosseriebau spezialisiert hat. Diese Firma unternahm 1978 den Bau des Prototyps und es wurde geplant bis Juli 1979 rund 400 Autos zu bauen, die bei entsprechender Nachfrage von weiteren gefertigt werden sollten. Der Pkw für normalen Straßengebrauch hatte einen 277 PS Sechszylindermotor mit der Bezeichnung M88 mit Kraftstoffeinspritzung und kettengetriebenen obenliegenden Nockenwellen. Die Group 4 Rennausführung hatte einen 470 PS Motor, der in 4,5 Sekunden eine Geschwindigkeit von 92 km/h erreichte und eine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h gegenüber den 256 km/h des Straßenfahrzeugs erbrachte. Ein ZF-Fünfganggetriebe, die gleiche Einheit wie bei dem Tomaso-Auto mit mittig angeordnetem Ford V8-Motor, wurde eingebaut. Zur Spezifikation des Group 4 Rennwagens gehörten auch Doppelradquerlenkeraufhängungen an beiden Enden, leichte Rennräder, Profistangen vorn und hinten sowie Zahnstangenlenkung. Der im Bausatz abgebildete farbenprächtige M1 wurde im Juli 1978 beim deutschen Grand Prix vorgeführt.

Essa studiò l'assemblaggio del prototipo nel 1978 e progettò dei piani per impostare la produzione di circa 400 vetture per il luglio 1979, con successivo sviluppo del numero secondo le richieste ricevute dalla clientela. La versione strada della vettura venne motorizzata da un motore a sei cilindri in linea da 277 CV denominato M88 ad iniezione di benzina e ad alberi in testa comandati da catena. La versione del Gruppo 4^o per competizioni monta un motore da 470 CV che assicura una prestazione di 92 km/h in 4,5 secondi ed una velocità massima di 307 km/h rispetto a quella versione strada che è di 256 km/h. E' stata montata una scatola del cambio ZF a cinque marce, la stessa che monta la Ford 8V elaborata De Tomaso. La versione della M1 per il Gruppo 4^o ha inoltre le seguenti particolarità, sospensioni a forcella indipendente anteriori e posteriori, ruote in lega leggera per competizione, barre di sicurezza anteriori e posteriori, sterzo a pignone e cremagliera. La variopinta M1 presentata nel kit è quella che venne esposta al Gran Premio di Germania nel luglio 1978.

cargo de montar el prototipo durante el año 1978 y se planificó la producción de unos 400 coches hasta julio de 1979, y de más unidades si la demanda lo exigía. El coche de ruta cuenta con un motor de seis cilindros rectos y 277 potencia al freno, el M88, con inyección de combustible y árboles de levas elevados accionados por cadenas. La versión de carreras del Grupo 4 tiene un motor que desarrolla 470 b.h.p. y llega a una velocidad de 92 km/hora en 4,5 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 307 km/hora, comparado con los 256 km/hora del coche de ruta. El M1 está equipado con una caja de engranajes de 5 velocidades ZF, la misma unidad que se utiliza en el coche Ford V8 con motor Tomaso. La especificación de carrera de Grupo 4 también incluye suspensión doble de espoleta en ambos extremos, ruedas de carreras ligeras, barras delanteras y traseras, y dirección de cremallera y piñón. El colorido M1 que se presenta en la maqueta fue exhibido en el Grand Prix Alemán en julio de 1978.

cargo montar o protótipo durante 1978 e foram feitos planos para a produção de cerca de 400 carros até Julho de 1979, com mais a seguir se houvesse encomendas. O carro de estrada era accionado por um motor de seis cilindros rectos de 277 CV designado M88 com injeção de combustível e veios do motor sobre cabeça accionados por corrente. A versão de corridas do grupo 4 tinha um motor de 470 CV com uma velocidade de 92 km/h em 4,5 segundos e uma velocidade máxima de 307 km/h. comparada com a velocidade dos carros de estrada de 256 km/h. Foi montada uma caixa de velocidades de cinco velocidades ZF, a mesma unidade usada na viatura Tomaso com motor central Ford V8. A especificação de corridas do Grupo 4 também incluía suspensão dupla de braço oscilante nas duas extremidades, rodas de corridas leves, barras dianteiras e traseiras, e direção de crumalha e pinhão. O colorido M1 apresentado no jogo foi exibido no Grand Prix Alemão em Julho de 1978.

produktieplan opgezet voor: 400 auto's die in juli 1979 gereed zouden komen, waarvan er meer zouden volgen als er genoeg vraag naar was. De auto voor wegverkeer werd bekrachtigd door een 277 p.k. zescilinder motor, aangeduid met M88, met brandstofinspruiting en met kettingen aangedreven bovenliggende nokkenassen. De groep 4 racing versie had een motor die 470 p.k. opleverde en een prestatievermogen van 92 km/h in 4,5 seconden en een maximum snelheid van 307 km/h, terwijl die voor de wegverkeersauto 256 km/h beliep. Er werd een ZF versnellingsbak met vijf versnellingen aangebracht, dezelfde als die gebruikt in de Ford V8 bekrachtigde Tomaso auto met centrale motor. De Groep 4 wedren specificatie omvatte tevens aan beide uiteinden een dubbele vorkophanging, lichtgewicht racing wielen, voor en achter valbeugels en tandwielheugelbesturing. De in het pakket afgebeelde kleurrijke M1 werd in juli 1978 op de Duitse Grand Prix vertoond.

Stuttgart. De åtog sig uppdraget att montera ihop prototypen under 1978 och man planerade att tillverka ungefär 400 exemplar upp till juli 1979, varefter fler skulle byggas enligt efterfrågan. Personbilen drevs av en sexcylindrig motor på 277 hästkrafter med beteckningen M88, och hade bränsleinsprutning och kedjedrivna överliggande kamaxlar. Grupp 4 racerversionen hade en motor på 470 hästkrafter som presterade 92 km/t på 4,5 sekund och dess maxhastighet var 307 km/t, jämfört med personbilens 256 km/t. En ZF femväxlad växellåda monterades in, samma element som användes i Fords Tomaso-bil med mittmonterad V8-motor. Specifikationen för Grupp 4 racerversionen innefattade dessutom dubbel upphängningsfjädring i båda ändarna, lättviktiga racerdäck, rullstänger bak till och fram till och kuggstångsstyrning. Den färggranna M1 som framställs i byggsatsen demonstrerades vid den tyska Grand Prix-tävlingen i juli 1978.

BMW Motorsport GmbH kehitti Jochen Neerpaschin johdolla seitsemänkymmentäluvun puolivälissä uuden "superauton", joka tunnetaan nimellä M1, aikomuksenaan saada se mukaan maailman Grand Prix-ajokilpailuihin sen lisäksi, että siitä myytäisiin hiukan vähemmän voimakas versio tiekäyttöön. M1, joka on 2-paikkainen keskimuotoisempi umpiauto, sai alkunsa BMW:n turvallisista, jossa oli ylöspäin avautuvat siipimäiset ovet, jota esiintyi laajasti v.1972. BMW otti yhteyttä tunnettuun italialaiseen Lamborghini-ryhmään v.1976 M1:n yksityiskohdista ja tuotannosta, ja toinen yhtiö, Itäl Design, tuotiin mukaan työllitettämään autoa. Kori tuli olla lasikuitua putkirakenteisen teräsrungon päällä, johon useat alihankkijat toimittaisivat osia. Mutta ennenko valmis kori saatettiin liittää yhteen lukuisten alihankintaosien kanssa, Lamborghini romahi taloudellisesti, ja BMW oli kriisitilanteessa. Apua löytyi Baurilta, saksalaiselta bussien rakentamiseen erikoistuneelta yhtiöltä, jonka kotipaikkana oli Stuttgart. Se otti tehtäväkseen

prototyypin kokoamisen vuoden 1978 aikana ja suunnitelmia tehtiin n.400 auton valmistuksesta heinäkuuhun 1979 mennessä ja lisätuotannosta, jos kysyntää olisi. Tieliikenneauton voimanlähteenä oli 277 jarrutushevosvoiman suoraurainen kuusimoottori, jonka nimenä oli M88, jossa on polttoainesuutin ja ketjukäyttöiset yläpuolella olevat nokka-akselit. Ryhmä 4:n kilpa-ajoversiossa oli moottori, joka tuotti 470 jarrutushevosvoimaa, mikä antaa nopeudeksi 92 km/t. 4.5 sekunnissa ja maksiminopeudeksi 307 km/t verrattuna tieliikenteeseen tarkoitettuun auton 256 km/t. ZF-5-nopeuksinen vaihteisto asennettiin, samanlainen yksikkö kuin mitä on käytetty Fordin V8:lla varustetussa Tomaso keskimuotoisessa autossa. Ryhmä 4:n kilpa-ajo erikoisohjeisiin kuuluivat myös kaksinkertainen v-muotoinen jousitus kummassakin päässä, kevyet kilpa-ajopyörät, rungon vahvistustangot edessä ja takana ja vetopyöräohjauks. Värkkäs M1, joka on kuvattu pienoismallipakkausessa, esiteltiin Saksan Grand Prix:ssä heinäkuussa 1978.

Under ledelse af Jochen Neerpasch udviklede BMW Motorsport GmbH i midten af halvfjerdserne en ny "superbil", benævnt som M1, med henblik på at melde den til i World Grand Prix-løbene og samtidig sælge en mindre kraftig version til vejbrug. Den var en to-sæders coupé med en midterstillet motor og nedstammede fra et BMW "mægevinge" turbodesign, der var blevet vist vidt og bredt i 1972. Med henblik på udformning af detaljer og produktion af M1 henvendte BMW sig til den berømte italienske Lamborghini-koncern i 1976 og samtidig også til et andet firma, Itäl Design, der skulle tegne bilen. Karosseriet skulle være af glasfiber over et stålørstel, med komponenter fra forskellige underleverandører. Før det færdige karosseri kunne forenes med de enkelte dele, gik Lamborghini imidlertid fallit, og BMW stod overfor en krise. Løsningen kom fra Baur, et tysk firma med karosserbygning som speciale, baseret i Stuttgart. Det påtog sig at samle prototypen i 1978,

og man planlagde at producere over 400 biler før juli 1979, og flere, hvis der viste sig at være efterspørgsel. Vejversionen blev drevet af en 277 bhp sekscylindret motor, M88, med brændstofdistributør og kædedrevne, overliggende knastakstler. Væddeløbsversionen, til gruppe 4-biler, havde en 470 bhp-motor, der kunne komme op på 92 km/t på 4,5 sek og nå en maksimal fart på 307 km/t, sammenlignet med vejversionens 256 km/t. Man indsatte en femtrins ZF gearkasse, den samme enhed, der anvendtes i den Ford V8-trukne Tomaso. Gruppe 4-specifikationerne forlangte desuden dobbelt triangelforhæng i begge ender, letvægtsjul, tagforstærkning for og bag, samt tandstangstyring. Den farverige version af M1, som vises i sættet, blev introduceret ved det tyske Grand Prix i juli 1978.



CEMENT
COLLEZ
KLEBEN
UNIRE CON ADESIVO
CON PEGAMENTO
COLE
PLAKKEN
LIMMA
LIIMAA
LIMES



DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN
NON APPLICARE ADESIVO
NO PEGAR
NÃO COLE
NIET PLAKKEN
ANVÄND INTE LIM
ÄLÄ LIIMAA
LIMES IKKE



ALTERNATIVE PART
PIECE EN OPTION
ALTERNATIV-TEIL
PEZZO ALTERNATIVO
PIEZA ALTERNATIVA
PEÇA ALTERNATIVA
VERWISSELBAAR ONDERDEEL
ALTERNATIV DEL
VAIHTOEHTOINEN OSA
ALTERNATIVE DELE



CLEAR
CLAIR
KLAR
TRASPARENTE
TRANSPARENTE
TRANSPARENTE
DOORZICHTIG ONDERDEEL
GENOMSKINLIG
KIRKAS
GENNEMSIGTIG



ASSEMBLED SECTION
PARTIE DEJA ASSEMBLEE
ZUSAMMENGEBAUTER TEIL
SEZIONE MONTATA
SECCION MONTADA
SECCÃO MONTADA
SAMENGEVOEGD ONDERDEEL
IHOPSATT
KOOTUT OSAT
SAMLET SEKTIN

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered. Assemble in sequence.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier les schémas avec soin et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent correspondre à leur reproduction schématique et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

ALLGEMEINE BAUTIPIS

Anordnung und Vollzähligkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckelbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

ISTRUZIONI GENERALI

Si consiglia di studiare accuratamente i disegni e di esercitarsi al montaggio prima di incollare i pezzi. Nota: i pezzi piccoli si dipingono più facilmente prima di montarli. I pezzi devono corrispondere ai disegni e devono essere separati dai loro supporti di plastica prima del montaggio. Tutte i pezzi sono numerati e devono essere montati in ordine.

INSTRUCCIONES GENERALES

Se recomienda una lectura atenta de las instrucciones antes de proceder al montaje. Nótese que algunas de las partes es mejor que se pinten antes de montarse, así como los detalles del puente superior. También se recomienda el uso de pinzas para el manejo de piezas pequeñas. Todas las piezas deberán estar tal como aparecen dibujadas y cualquier lengüeta marcada deberá quitarse antes del montaje.

INSTRUÇÕES GERAIS

Recomenda-se que estude atentamente os desenhos e pratique a montagem antes de colar as peças. Nota: as peças pequenas são pintadas com mais facilidade antes da sua montagem. As peças devem coincidir com os desenhos e quaisquer abas agarradas às peças devem ser retiradas antes da sua montagem. Todas as peças são numeradas. Monte em sequência.

ALGEMENE RICHTLIJNEN

Aanbevolen wordt de opengewerkte tekening te bestuderen en de montage uit te proberen voordat men met vastlijmen begint. Kleine deeltjes kunnen beter vóór het monteren geschilderd worden. De delen moeten kloppen met de tekening en de handgreepjes moeten vóór montage verwijderd worden. Alle delen zijn genummerd. In volgorde monteren.

ALLMÄNNA INSTRUKTIONER

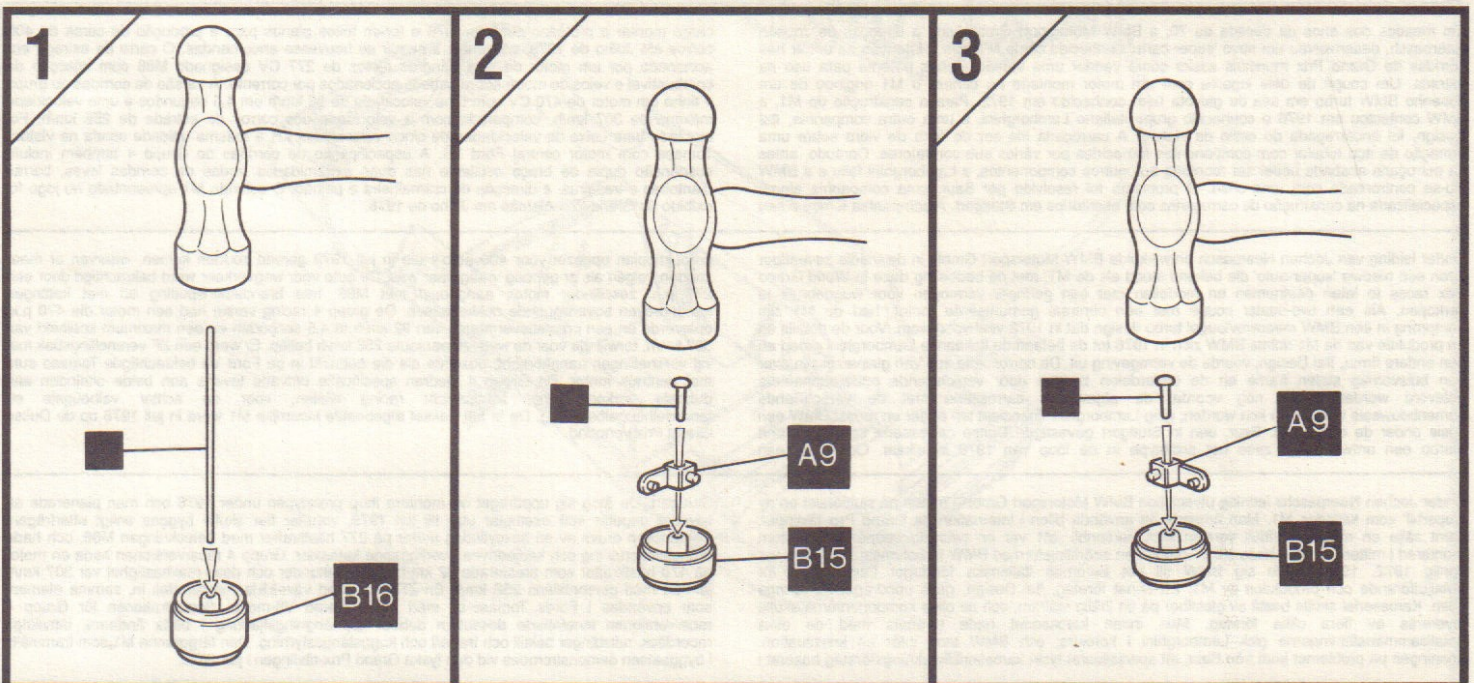
Studera instruktioner och bilder innan du sätter ihop delarna. Det är bäst att måla smådelar innan du sätter ihop dem. Delarna ska se ut som på bilderna, avlägsna alla flikar innan ihopsättning. Alla delar är numererade. Sätt ihop dem i ordningsföljd.

YLEISOHJEET

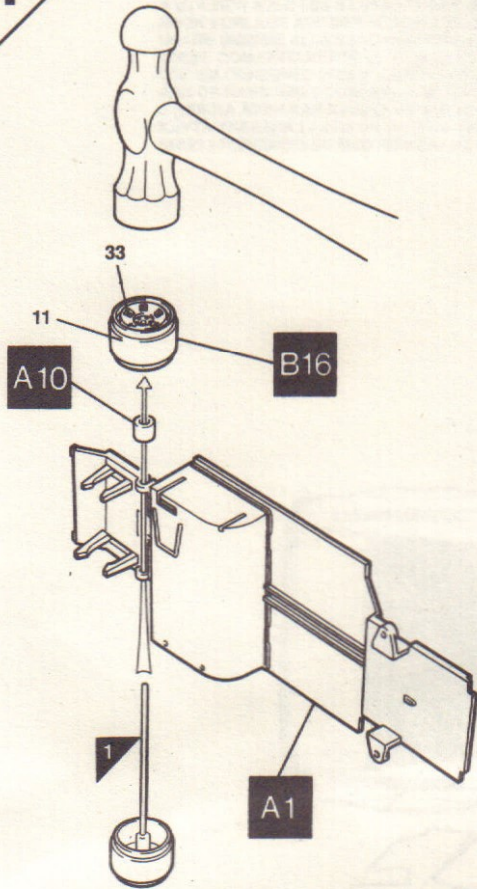
Suosittelaaan piirroksuurennoksiin tutustumista ja kokoamisen harjoittelemista ennen yhteenliimausta. Huomaa, että pienet osat on parasta maalata ennen kokoamista. Osat tulee olla kuten piirroksissa ja kaikki osiin liittyvät tukirakenteet on poistettava ennen kokoamista. Kaikki osat on numeroitu. Kokoa numerjärjestyksessä.

GENEREL VEJLEDNING

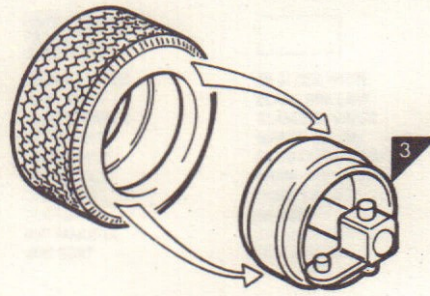
Det anbefales at studere instruktionerne og de eksploderede tegninger før samling. Nogle af delene kan bedst males før samling, som f.eks. smådele på dækket. Desuden anbefales det at bruge pincet til placering af små dele. Delene skal se ud som på tegningerne og overlødig plastikrester fjernes. Alle dele er nummererede - sam dem i rækkefølge.



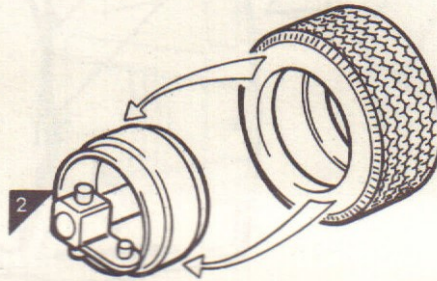
4



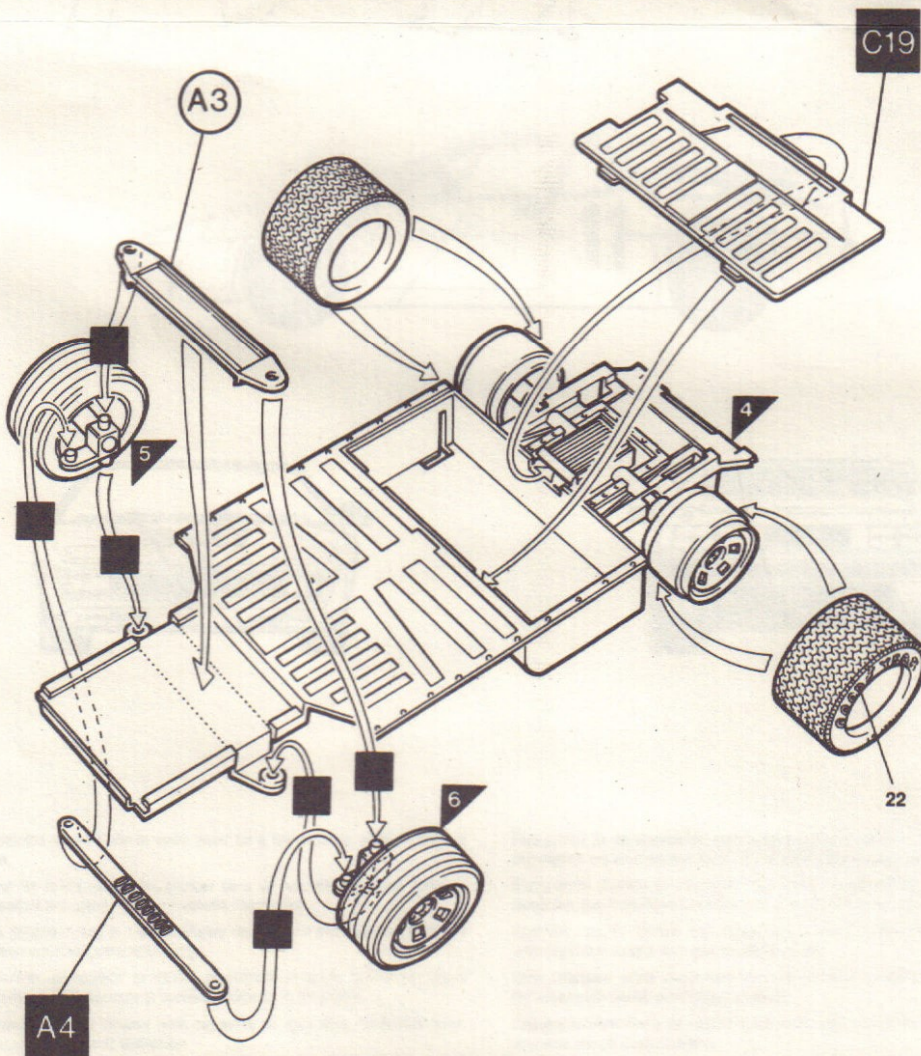
5



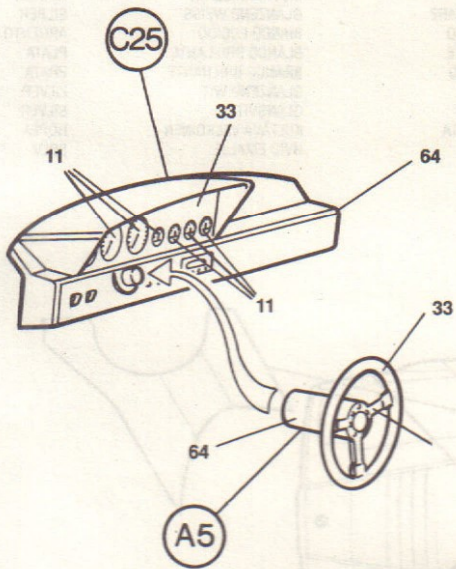
6



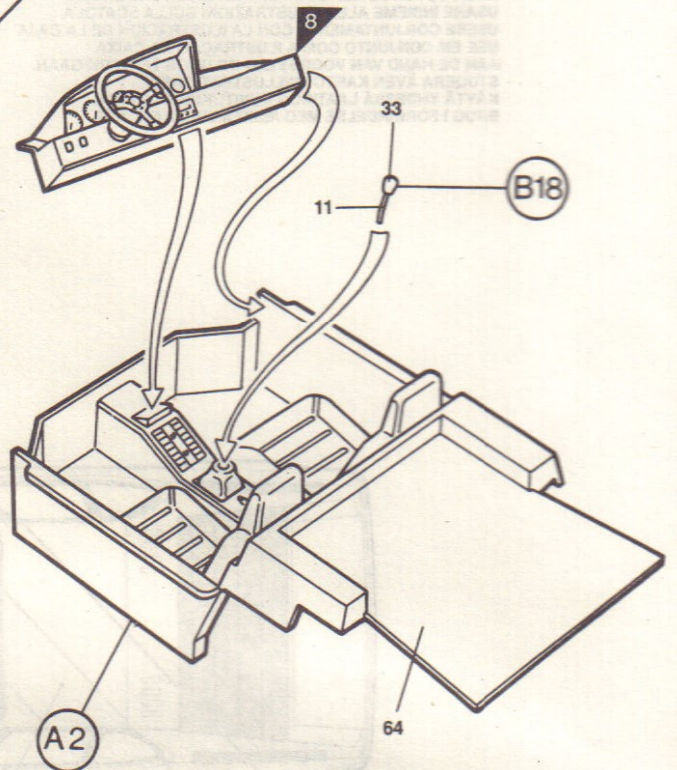
7



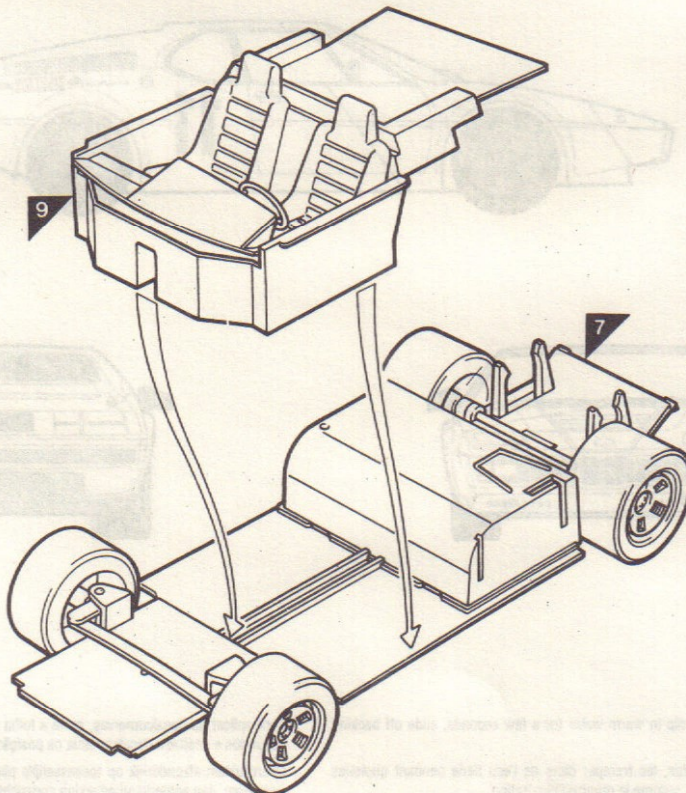
8



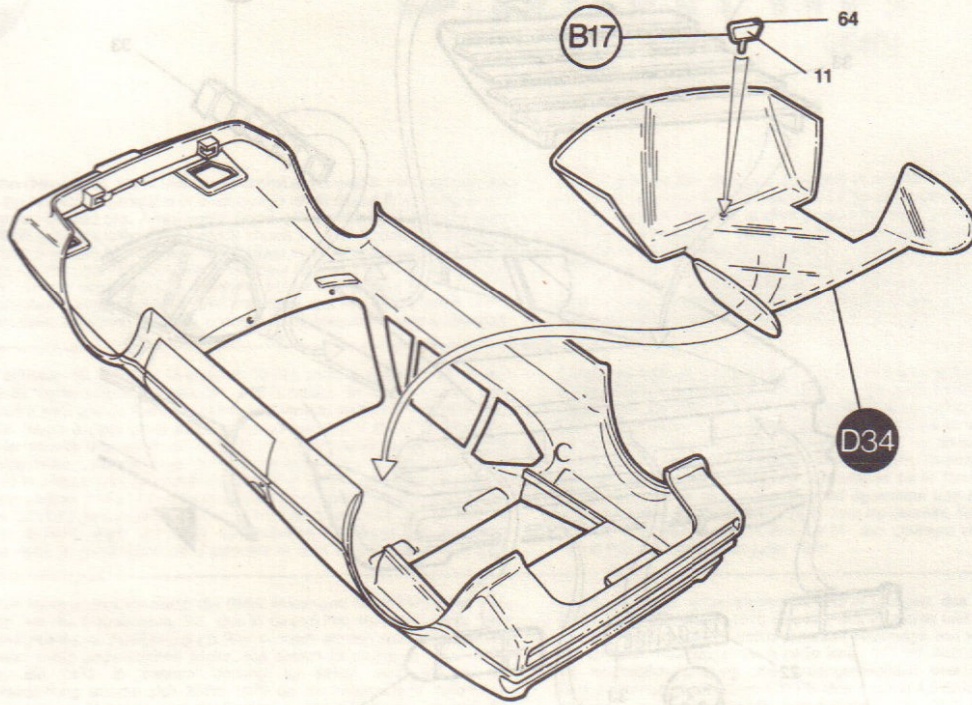
9



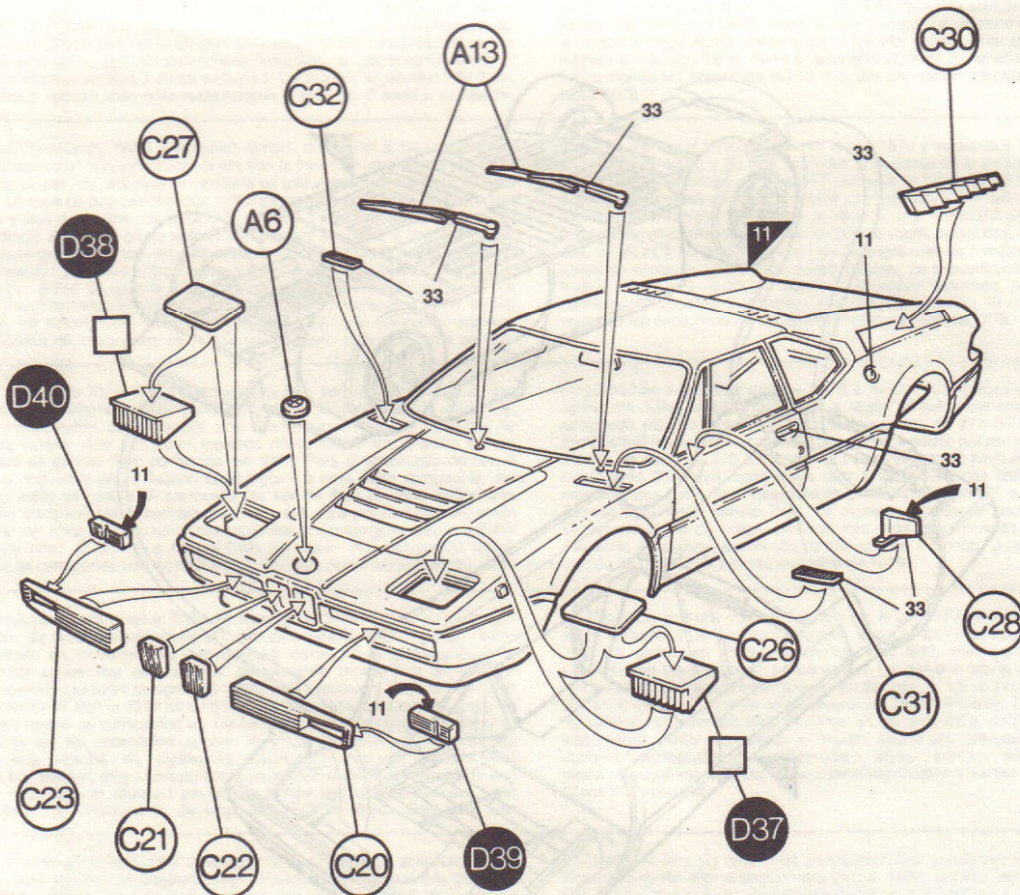
10



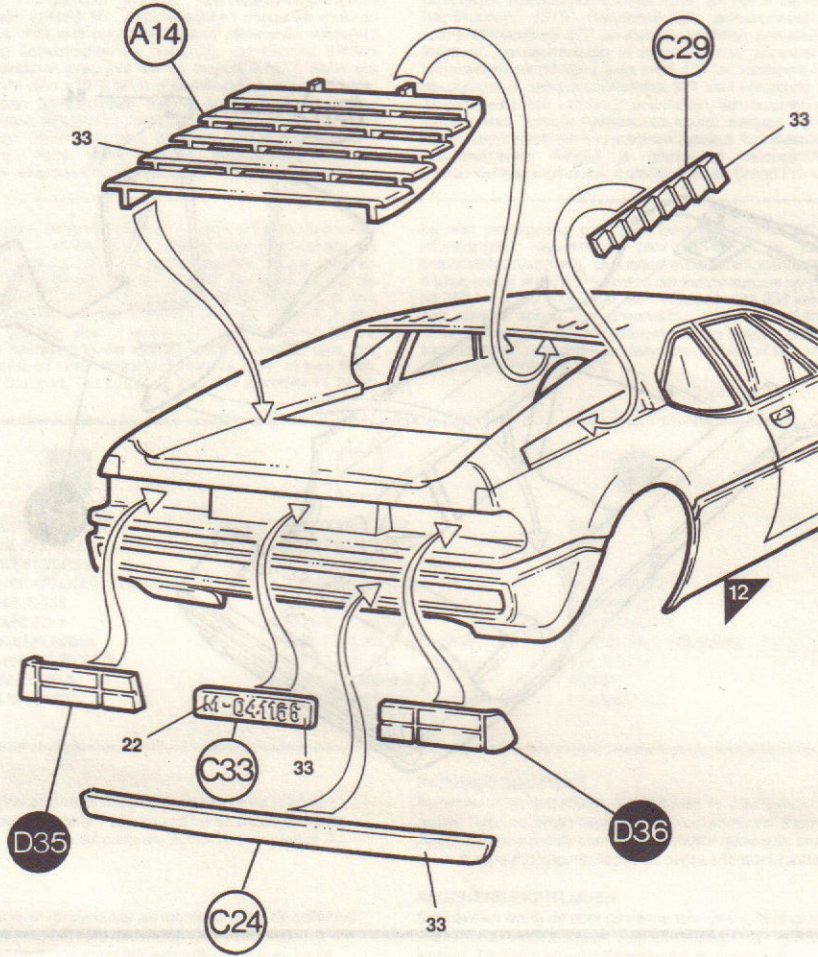
11



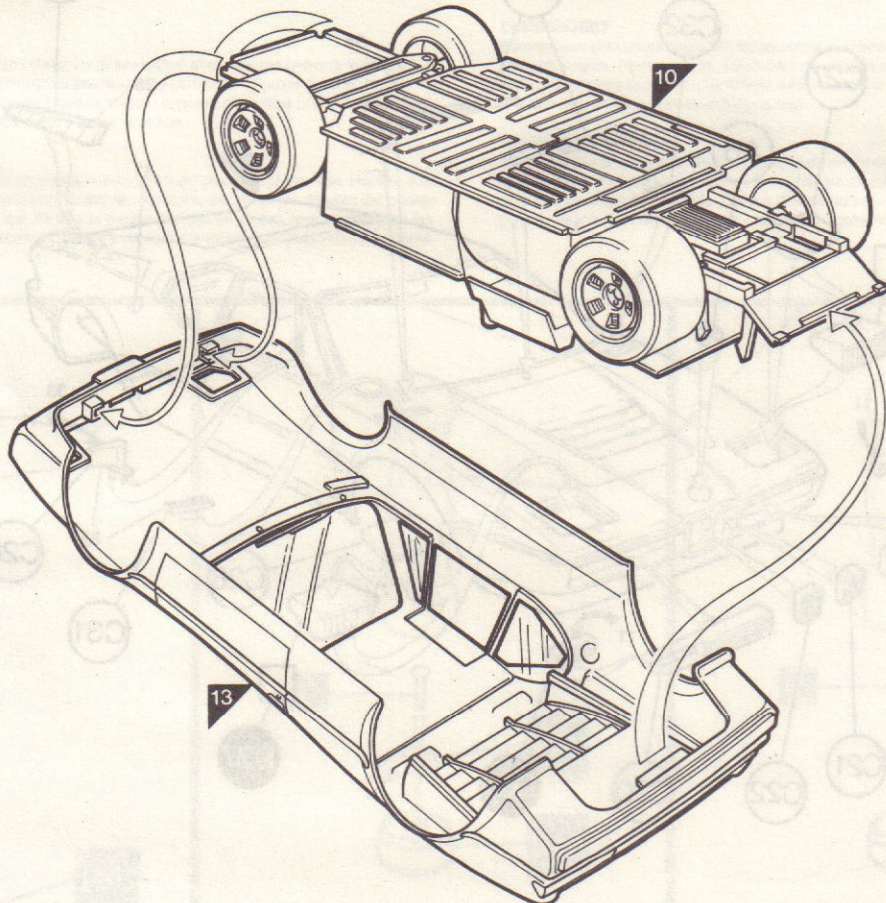
12



13




14

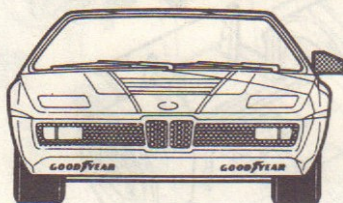
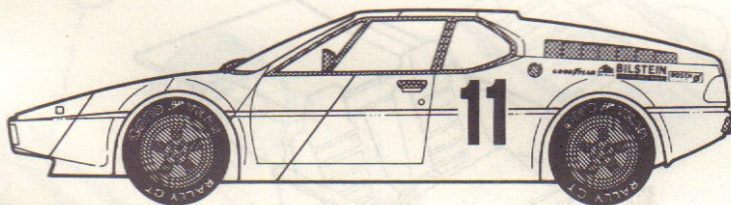
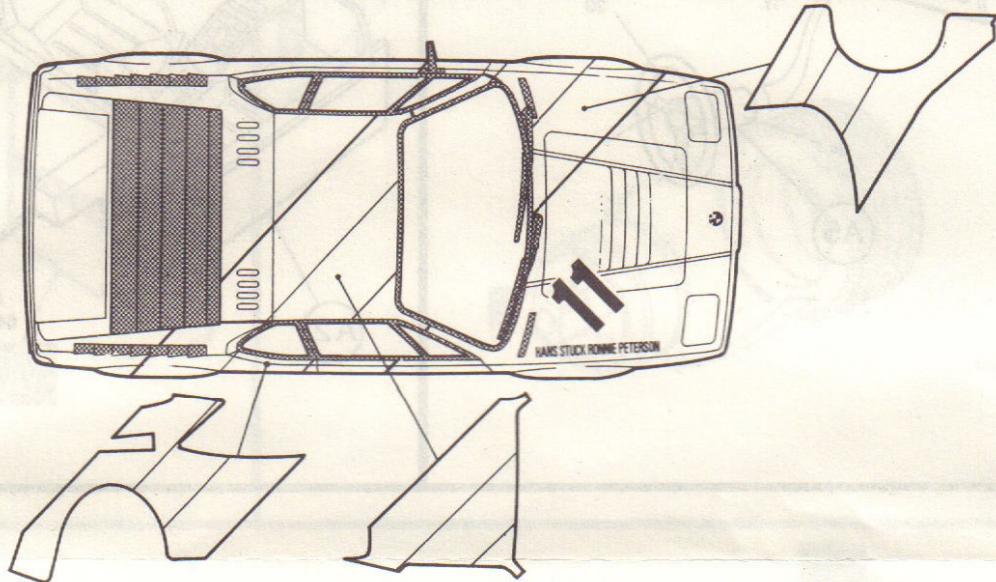


USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK.
 A UTILISER AVEC LES ILLUSTRATIONS DE LA BOITE
 NACH VORLAGE AUF DER VERPACKUNG VERWENDEN.
 USARE INSIEME ALLE ILLUSTRAZIONI SULLA SCATOLA
 USESE CONJUNTAMENTE CON LA ILUSTRACION DE LA CAJA
 USE EM CONJUNTO COM A ILUSTRACÃO NA CAIXA
 AAN DE HAND VAN VOORBEELD OP DOOS TE WERK GAAN.
 STUDERA ÄVEN KARTONGILLUSTRATIONEN.
 KÄYTÄ YHDESSÄ LAATIKON KUVITUKSEN KANSSA.
 BRUG I FORBINDELSE MED ÆSKEILLUSTRATIONER

 33 MATT BLACK
 NOIR MAT
 MATTSCHWARZ
 NERO OPACO
 NEGRO MATE
 PRETO BAÇO
 DOFZWART
 MATTSVART
 MATTAMUSTA
 MAT SORT

 22 GLOSS WHITE
 BLANC BRILLANT
 GLÄNZEND WEISS
 BIANCO LUCIDO
 BLANCO BRILLANTE
 BRANCO BRILHANTE
 GLANZEND WIT
 GLANSVIT
 KIILTÄVÄ VALKOINEN
 HVID EMALJE

 11 SILVER
 ARGENT
 SILBER
 ARGENTO
 PLATA
 PRATA
 ZILVER
 SILVER
 HOPEA
 SØLV



Apply transfers, separate into required subjects, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown in illustration.

Appliquer les transfers: découper les sujets voulus, les tremper dans de l'eau tiède pendant quelques secondes, mettre en place en décollant le support, comme le montre l'illustration.

Abziehbilder aussortieren, einige Sekunden lang in warmes Wasser tauchen und dann von der Unterlage herunter in die gewünschte Position schieben (siehe Abbildung).

Applicare le decalcomanie, separarle nei soggetti desiderati, immergerle in acqua tiepida per alcuni secondi, separarle dalla carta di supporto ed attaccarle in posizione come da illustrazione.

Separar las calcomanías por temas, sumergir durante unos segundos en agua tibia, deslizarlas de su soporte colocandolas donde corresponde según la ilustración.

Para aplicar as decalcomanias, corte a folha como necessário. Mergulhe em água tépida durante alguns segundos e deslize a decalcomania na posição desejada como indicado na ilustração.

Overdrukken afzonderlijk op toepasselijke plaatsen aanbrengen. Eerst een paar seconden in warm water dompelen, dan achterkantbedekking voorzichtig aftrekken en aanbrengen als afgebeeld.

Applicare dekaler. Sortera och doppa dem i varmt vatten för några sekunder. Avlägsna dem från underlaget och placera dem som på illustrationen.

Laita siirtokuvat, erota aiheenmukaisiin ryhmiin, liota muutamia sekunteja lämpimässä vedessä, irrota taustapaperista kuvan osoittamaan asentoon.

Læg overføringsbilleder på: separer hvert motiv, dyp i varmt vand i nogle sekunder og skub så billederne over som vist på illustrationerne.

