

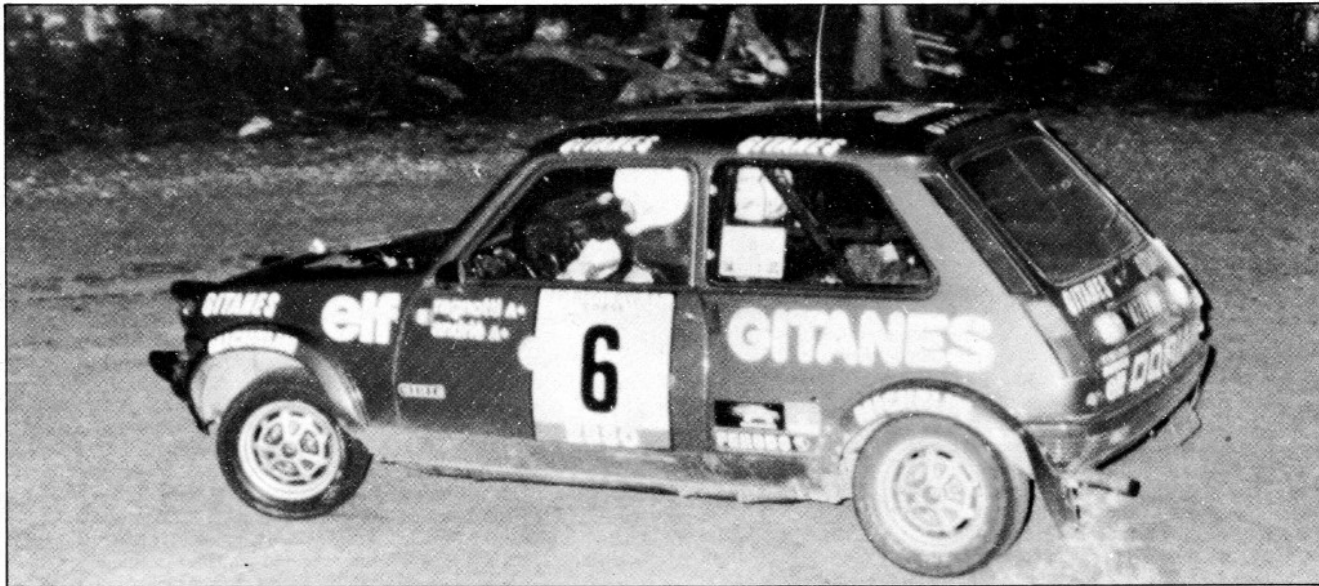
H-2373-0351

RENAULT R5 GITANES



1/24 Maßstab - 1/24 th Scale Kit - Maquette a Monter 1/24 ème

Made in Italy



Zie vom Rallye Racing 12/1979 b12 g.

Nel 1977 al rally francese delle 1000 piste fa il suo debutto la Renault 5 Alpine, ufficiale, preparata in gruppo 2. Nei piani del reparto corse della Renault questa è la macchina che deve sostituire la non troppo fortunata A 310; un compito senza dubbio arduo, dato che la A 310 era una vettura nata per le corse, mentre la R 5, derivata da una utilitaria, non prometteva molto con il suo motore di soli 1400 cc.

I tecnici di Dieppe, però, con una adeguata preparazione ottennero la rispettabile potenza di 150 hp e soprattutto una favorevolissima copia motrice, assai utile nei rally che si svolgono su fondi scivolosi. La dote migliore della R 5 Alpine è però la maneggevolezza, che grazie al peso di soli 800 kg le permette di compensare in parte lo svantaggio del piccolo motore.

Sull'asfalto veloce di Sanremo queste doti hanno poca importanza e alla fine il pilota ufficiale Ragnotti si classifica al settimo posto subendo un pesante distacco dai primi. La Renault decide di non partecipare al Tour de Corse, che pure si presentava più favorevole del Sanremo, per preparare meglio la corsa che più le sta a cuore: il rally di Montecarlo 1978. Qui le eccezionali condizioni di innevamento ed una partecipazione non troppo qualificata rendono la R 5 una vettura temibilissima e dopo la 5ª prova speciale Freuquin si trova al comando della classifica assoluta, davanti alle Fiat, nei guai con le gomme. Le due vetture di Ragnotti e Freuquin danno anche una buona prova di affidabilità, raggiungendo entrambe il traguardo e per di più in una posizione insperata: Ragnotti 2º assoluto e Freuquin 3º. Le successive apparizioni della vettura ufficiale sono limitate al campionato francese, dove la R 5 si comporta onorevolmente.

Molto positiva è la partecipazione al rally africano del Bandama, dove Bagnotti e Freuquin si classificano al 3º e al 5º posto, dimostrando ancora una volta la predilezione della R 5 per i fondi difficili.

Nel 1979 la Renault segue la stessa politica della stagione precedente: campionato francese e alcune prove mondiali di grande prestigio. La ritroviamo così a Montecarlo, dove la prestazione di Ragnotti non è così fortunata come quella dell'anno precedente, terminando all'8º posto, prima comunque del gruppo 2.

Degno di nota è pure il quarto posto all'Acropoli, mentre Ragnotti ottiene un risultato eccezionale al Tour de Corse, sulle cui strade tortuose ed affaticanti porta la R 5 al secondo posto assoluto, preceduto solo dalla Stratos di Darniche.

In 1977, on the occasion on the French Rally of "1000 Pistes", the official Renault 5 Alpine, prepared in Group 2, made its debut. In the programmes of Racing Departments of the Renault, this was the car which had to substitute the not too successful A 310, a task no doubt hard, considering that the A 310 was a car born for races, while the R 5, derived from an utility passenger car, did not look promising, with its engine of 1400 cc only. Anyway, Dieppe Technicians, thanks to an adequate preparation, did get the respectful power of 150 hp and, above all, a very favourable engine torque, very useful for Rallies, that are usually effected on slippery grounds.

But the best quality of the R 5 Alpine is the manageability that, thanks to weight of 800 Kgs. only, does permit to partially recover the disadvantage of small engine. On the fast asphalt of Sanremo, these qualities have little importance and at the end, the official driver Ragnotti was placed 7th, heavily detached from first.

The Renault decided not to take part in the Tour de Corse, even if it presented more favourable than the Sanremo, in order to better prepare the race it had at hearth: the 1978 Montecarlo Rally. Here, the exceptional weather conditions (i.e. snowfalls), added to a not too qualified participation, rendered the R 5 a very competitive car and, after the 5th special test, Freuquin found himself at the first place of absolute classification, before the Fiats, that had problems with tyres. The two cars of Ragnotti and Freuquin did in addition demonstrate their reliability reaching both the finishing post and, above all, with unexpected positions: Ragnotti was 2nd and Freuquin 3rd.

Subsequent performances of the official car are limited to the French Championship, where the R 5 behaves honourably. Highly positive is the attendance at the African Bandama Rally, where Ragnotti and Freuquin finished respectively 3rd and 5th, once again demonstrating the preference of the R 5 for hard grounds.

In 1979 the Renault continues following the same politics of previous seasons: French Championship and some selected worldwide races of high prestige. So, everyone can see it again in Montecarlo, where the performance of Ragnotti is not so lucky as that of previous year; in fact he finished 8th, but in any case, 1st of Group 2.

Noteworthy is in addition the 4th position obtained at the Acropoli, while Ragnotti gets an exceptional result at the Tour de Corse, on which meandering and tiring streets, he succeeds in getting the absolute 2nd place, preceded only by the Stratos of Darniche.

En 1977 au rallie français des 1000 pistes fait son entrée la Renault 5 Alpine, officielle, préparée en groupe 2. Dans les plans du secteur courses de la Renault c'est la voiture qui doit remplacer la A 310 qui n'a pas eu trop de chance, une tâche sans aucun doute difficile, vu que la A 310 était une voiture née pour les compétitions, tandis que la R 5, dérivée d'une utilitaire, ne promettait pas beaucoup avec son moteur de 1400 cc. seulement. Les techniciens de Dieppe, cependant, avec une préparation adéquate obtinrent la respectable puissance de 150 hp et surtout un très favorable couple moteur, très utile dans les rallies qui se déroulent sur des fonds glissants.

La meilleure qualité de la R 5 Alpine est cependant la maniabilité, qui grâce au poids de 800 kg. seulement, lui permet de compenser en partie le désavantage du petit moteur. Sur l'asphalte rapide de Sanremo ces qualités ont peu d'importance et à la fin le pilote officiel Ragnotti se classe à la septième place subissant un gros écart des premiers. La Renault décide de ne pas participer au Tour de Corse, qui cependant se présentait plus favorable que Sanremo, pour mieux préparer la compétition qui l'intéresse le plus: le rallie de Monte-Carlo 1978. Là les exceptionnelles conditions d'enneigement et une participation pas trop qualifiée rendent la R 5 une voiture très redoutable et après la 5ème épreuve spéciale, Fréquelin se trouve en tête du classement absolu, devant les Fiat, en difficulté avec les pneumatiques.

Les deux voitures de Ragnotti et Fréquelin donnent aussi un bon résultat de fiabilité, atteignant toutes deux l'arrivée et par surcroît dans une position inespérée: Ragnotti 2ème absolu et Fréquelin 3ème. Les successives apparitions de la voiture officielle sont limitées au championnat français où la R 5 se comporte honorablement. Très positive est la participation au rallie africain du Bandama, où Ragnotti et Fréquelin se classent à la 3ème et 5ème place, montrant une fois encore la prédilection de la R 5 pour les fonds difficiles.

En 1979 la Renault suit la même politique que la saison précédente: championnat français et quelques épreuves mondiales de grand prestige. Nous la retrouvons ainsi à Monte-Carlo, où la performance de Ragnotti n'a pas autant de chance que celle de l'année précédente, terminant à la 8ème place, première de toute façon de groupe 2. Digne de note est aussi la quatrième place à l'Acropole, tandis que Ragnotti obtient un résultat exceptionnel au Tour de Corse, portant la R 5 à la deuxième place absolue sur les routes tortueuses et pénibles, précédé seulement par la Stratos de Darniche.

Im Jahre 1977 beim französischen Rally der 1000 Pisten, nahm zur ersten Mal der Renault 5 Alpine, offiziell in Gruppe zwei vorbereitet, teil. Gemäss den Plänen der Rennwagenabteilung der Renault, sollte dieser Wagen den A 310 ersetzen. Ohne Zweifel eine nicht leichte Aufgabe, da der Typ A 310 als Rennwagen geboren wurde, während der R 5, von einem Gebrauchswagen abstammend, mit seinem Motor vor nur 1400 cc nicht viel versprach. Die Techniker von Dieppe erhielten jedoch durch eine geeignete Vorbereitung eine Potenz von 150 HP und vor allen Dingen einen äusserst günstigen höchsten Drehmoment des Motors, der bei den Rally's auf rutschendem Boden sehr vorteilhaft ist.

Die hervorragendste Eigenschaft das R 5 Alpine ist aber seine Wendigkeit die, dank dem Gewicht von nur 800 kg, erlaubt teilweise den Nachteil des kleinen Motors auszugleichen. Auf dem schnellen Asphalt von San Remo sind diese Eigenschaften unwichtig: es klassifizierte sich schliesslich der offizielle Pilot Ragnotti auf dem 7. Platz, wobei er einen grossen Abstand von dem Ersten erlitt.

Um das Rennen das der Renault am meisten am Herzen lag und zwar das Rally von Montecarlo 1978, fahren zu können, entschied das Haus nicht an der Tour de Corse teilzunehmen, obwohl sich das selbe günstiger als jenes von San Remo zeigte. Bei der aussergewöhnlichen Schneelage und einer nicht sehr qualifizierten Teilnahme, zeigte sich hier der R 5 als ein zu fürchtender Wagen und nach der fünften Probe hat Frequelin das absolute Kommando vor dem Fiat, der sich wegen der Reifen in Unannehmlichkeiten befindet.

Die zwei Wagen von Ragnotti und Frequelin geben auch eine gute Probe bezüglich der Sicherheit ab. Beide erreichen das Ziel und belegen unverhofft mit Ragnotti den zweiten absoluten und mit Frequelin den dritten Platz. Die darauffolgende Teilnahme der offiziellen Wagen begrenzt sich auf die französische Meisterschaft, bei der sich der R 5 ehrenvoll trägt. Sehr positiv ist die Teilnahme am afrikanischen Rally von Bandama, wo Ragnotti und Frequelin den dritten und fünften Platz belegen und wo sich nochmals die Vorliebe des R 5

für schwierigen Boden zeigt.

In Jahre 1979 verfolgt die Firma Renault die gleiche Politik der vorangegangenen Saison, d.h. die französische Meisterschaft und einige Prestige-Proben in der Welt. Wir finden also die Wagen in Montecarlo wieder, wo Ragnotti nicht soviel Glück wie im Vorjahr hat und erst den achten Platz belegt; jedoch immer den ersten der Gruppe 2. Beachtenswert ist auch der vierte Platz des Rennens Akropoli, während Ragnotti ein ausgezeichnetes Resultat bei der Tour de Corse verzeichnet, wo er auf den anstrengenden und gewundenen Strassen der R 5 auf den absoluten zweiten Platz bringt, hinter dem Stratos von Darniche.

En 1977, al rally francés de la 1000 pistas hace su debut la Renault 5 Alpine, oficial, preparada en grupo 2. En los planes de la sección carreras de la Renault, éste es el coche que tiene que substituir al no demasiado afortunado A 310, un tarea ésta que tiene sin duda sus dificultades, ya que el A 310 era un coche nacido para las carreras, mientras el R 5, derivada de un utilitario, no prometía mucho con su motor de sólo 1400 cc. Sin embargo, los técnicos de Dieppe, a través de una adecuada preparación, alcanzaron la respetable potencia de 150 Hp y sobre todo un par motor muy favorable, extremadamente útil en los rally que se desarrollan sobre fondos resbaladizos.

La mejor dote del R 5 Alpine es desde luego su maneabilidad, que, gracias al peso de sólo 800 kilos, le permite compensar en parte la desventaja del pequeño motor. Sobre el veloz asfalto de Sanremo estas dotes tienen poca importancia y al final el piloto oficial Ragnotti se clasifica en séptimo lugar con una pesada desventaja de los primeros. La Renault decide no participar en el Tour de Corse, que se presentaba sin embargo más favorable que el Sanremo, para preparar mejor la carrera que más tiene a pecho: el rally de Montecarlo de 1978. Aquí las excepcionales condiciones debidas a una tremenda nevada y una participación no demasiado calificada hacen que el R 5 se vuelva un coche muy temible y después de la 5ª prueba especial, Fraquelin se halla cabeza a la clasificación absoluta, delante de la Fiat que encuentra muchas dificultades con los neumáticos. Los dos coches de Ragnotti y Frequelin demuestran también una excelente confiabilidad, alcanzando ambos le meta y además en una posición inesperada: Ragnotti 2º absoluto y Frequelin 3º.

Las sucesivas apariciones del coche oficial se limitan al campeonato francés, donde el R 5 se comporta bastante bien. Muy positiva es su participación en el rally africano del Bandama, donde Ragnotti y Frequelin se clasifican en el 3º y 5º lugar, demostrando una vez más la predilección del R 5 para los fondos difíciles.

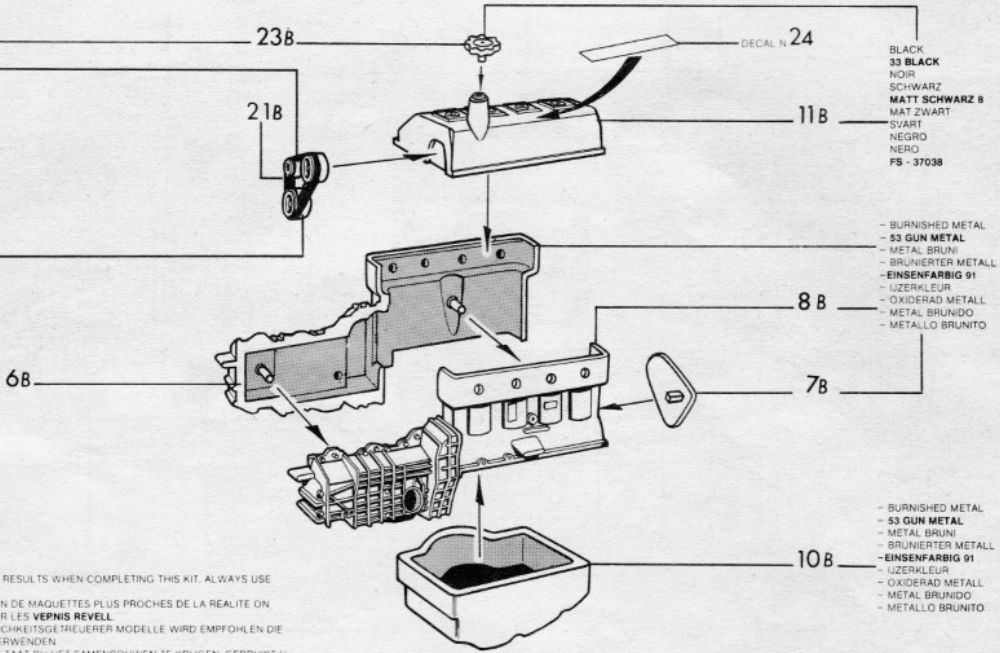
En 1979 la Renault sigue la misma política de la temporada anterior: campeonato francés y algunas pruebas mundiales de grande importancia. La encontramos así en Montecarlo, donde la prestación de Ragnotti, no se tan afortunada como la del año anterior, terminando al 8º lugar, primera, de todas formas, del grupo 2.

Cabe señalar también el cuarto lugar del Acrópoli, mientras que Ragnotti consigue un excepcional resultado en el Tour de Corse, en cuyas carreteras tortuosas y fatigosas lleva el R 5 al segundo lugar absoluto, precedido solamente por el Stratos de Darniche.



1

- BLACK
 - 33 BLACK
 - NOIR
 - SCHWARZ
 - MATT SCHWARZ 8
 - MAT ZWART
 - SVART
 - NEGRO
 - NERO
 - FS - 37038
- BURNISHED METAL
 - 53 GUN METAL
 - METAL BRUNI
 - BRUNIERTER METALL
 - EISENFARBIG 91
 - IJZERKLEUR
 - OXIDERAD METALL
 - METAL BRUNIDO
 - METALLO BRUNITO

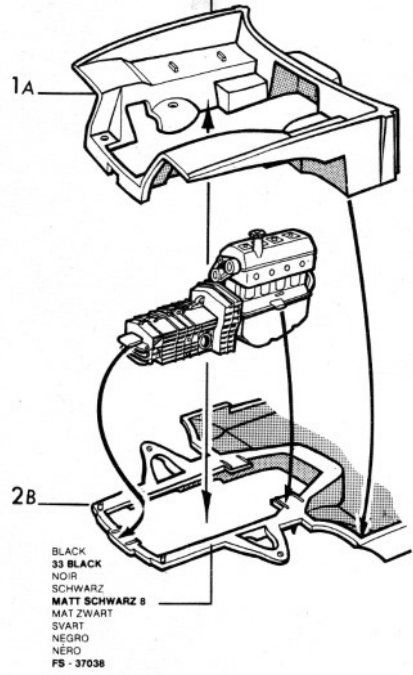


- BLACK
 - 33 BLACK
 - NOIR
 - SCHWARZ
 - MATT SCHWARZ 8
 - MAT ZWART
 - SVART
 - NEGRO
 - NERO
 - FS - 37038
- BURNISHED METAL
 - 53 GUN METAL
 - METAL BRUNI
 - BRUNIERTER METALL
 - EISENFARBIG 91
 - IJZERKLEUR
 - OXIDERAD METALL
 - METAL BRUNIDO
 - METALLO BRUNITO

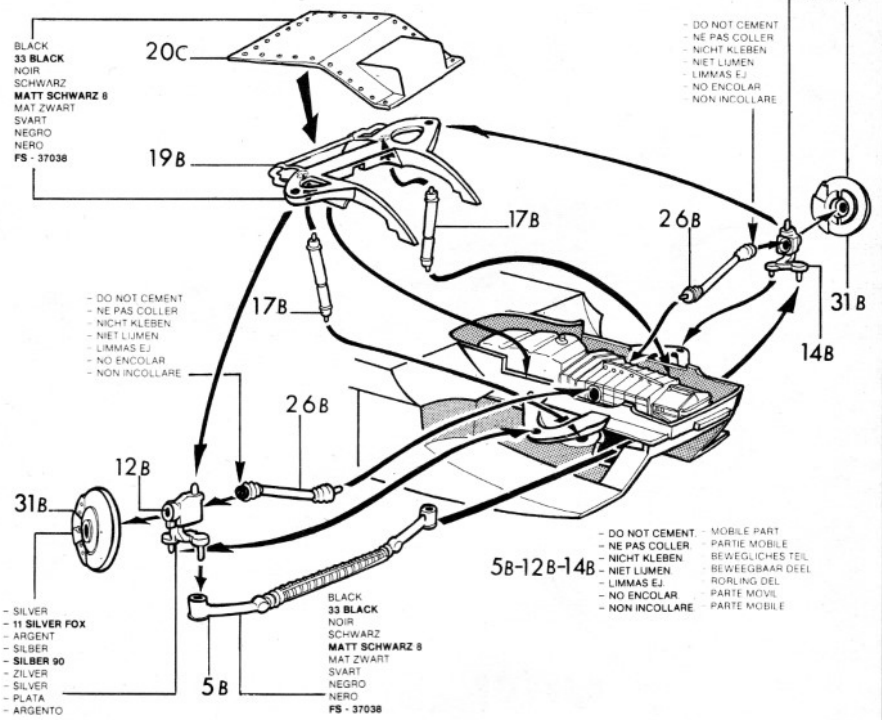
TO OBTAIN THE BEST RESULTS WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE REVELL ENAMELS
 POUR LA REALISATION DE MAQUETTES PLUS PROCHES DE LA REALITE ON CONSEILLE D'UTILISER LES VERNIS REVELL
 FÜR DEN BAU WIRKLICHKEITSGETREUERER MODELLE WIRD EMPFOHLEN DIE REVELL-LACKE ZU VERWENDEN
 OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBOUWEN TE KRIJGEN, GEBRUIKT U REVELL VERVEN
 FOR UT-ORANDET AV MER REALISTISKA MODELLER REKOMMENDAS REVELL LACKFÄRGER
 PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS SE ACONSEJA UTILIZAR LOS BARNICES REVELL
 PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI REVELL

2

- BLUE
- 52 BALTIC BLUE
- BLEU
- BLAU
- METALLIC BLAU 98
- BLAUW
- BLA
- AZUL
- BLU



- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- MAT ZWART
- SVART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038



- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- MAT ZWART
- SVART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

- DO NOT CEMENT
 - NE PAS COLLER
 - NICHT KLEBEN
 - NIET LIJMEN
 - LIMMAS EJ
 - NO ENCOLAR
 - NON INCOLLARE

- SILVER
- 11 SILVER FOX
- ARGENT
- SILBER
- SILBER 90
- ZILVER
- SILVER
- PLATA
- ARGENTO

- BLACK
- 33 BLACK
- NOIR
- SCHWARZ
- MATT SCHWARZ 8
- MAT ZWART
- SVART
- NEGRO
- NERO
- FS - 37038

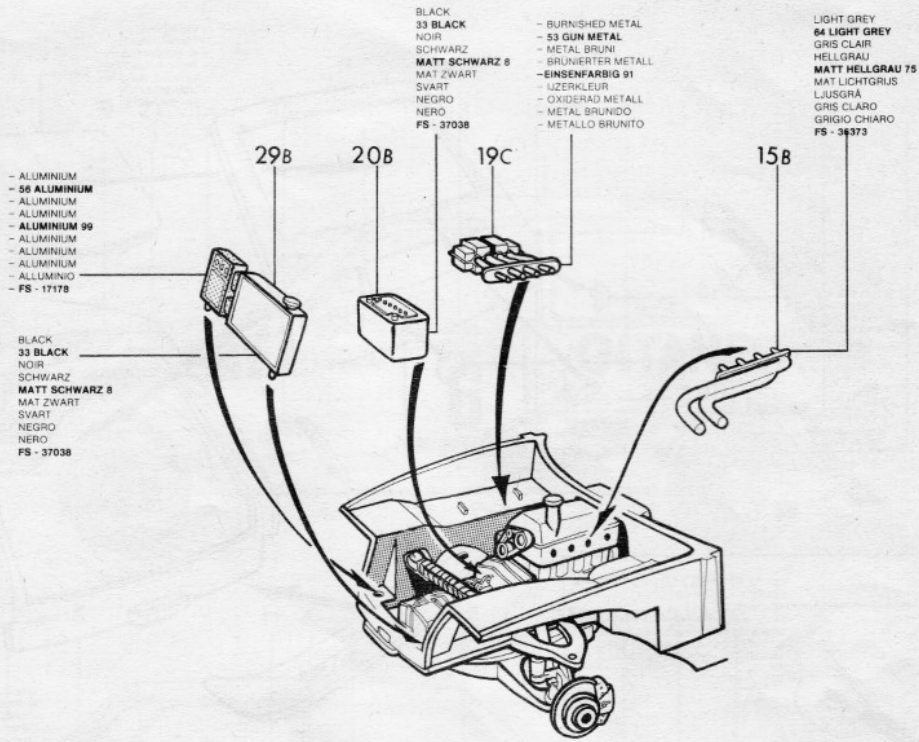
- DO NOT CEMENT
 - NE PAS COLLER
 - NICHT KLEBEN
 - NIET LIJMEN
 - LIMMAS EJ
 - NO ENCOLAR
 - NON INCOLLARE

- SILVER
- 11 SILVER FOX
- ARGENT
- SILBER
- SILBER 90
- ZILVER
- SILVER
- PLATA
- ARGENTO

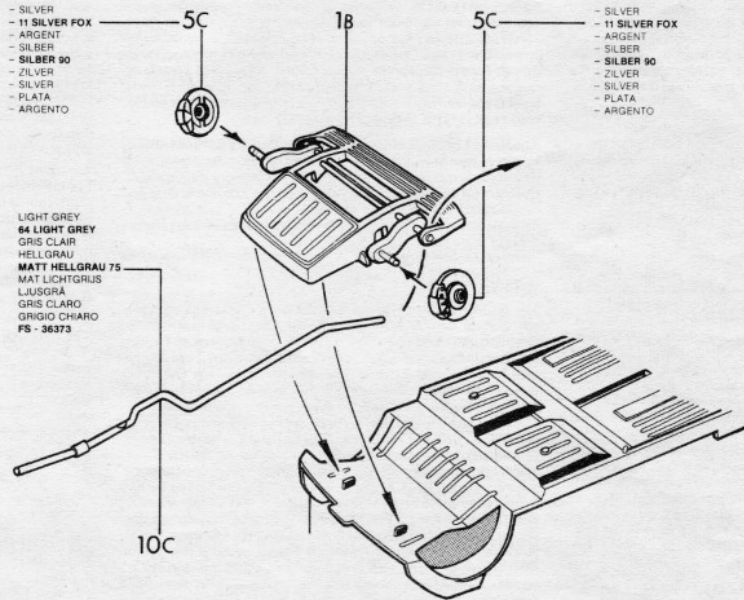
- DO NOT CEMENT
 - NE PAS COLLER
 - NICHT KLEBEN
 - NIET LIJMEN
 - LIMMAS EJ
 - NO ENCOLAR
 - NON INCOLLARE

MOBILE PART
 - PARTIE MOBILE
 - BEWEGELICHES TEIL
 - BEWEGBAAR DEEL
 - ROLLING DEL
 - PARTE MOVIL
 - PARTE MOBILE

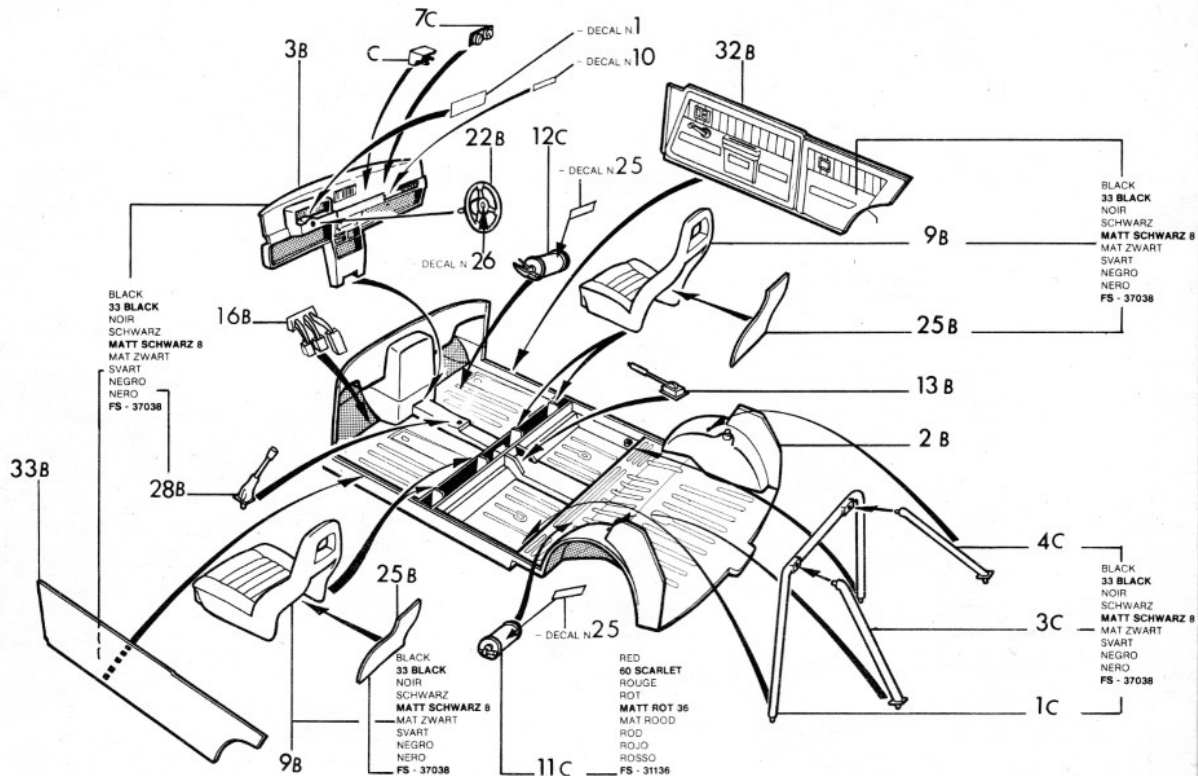
3



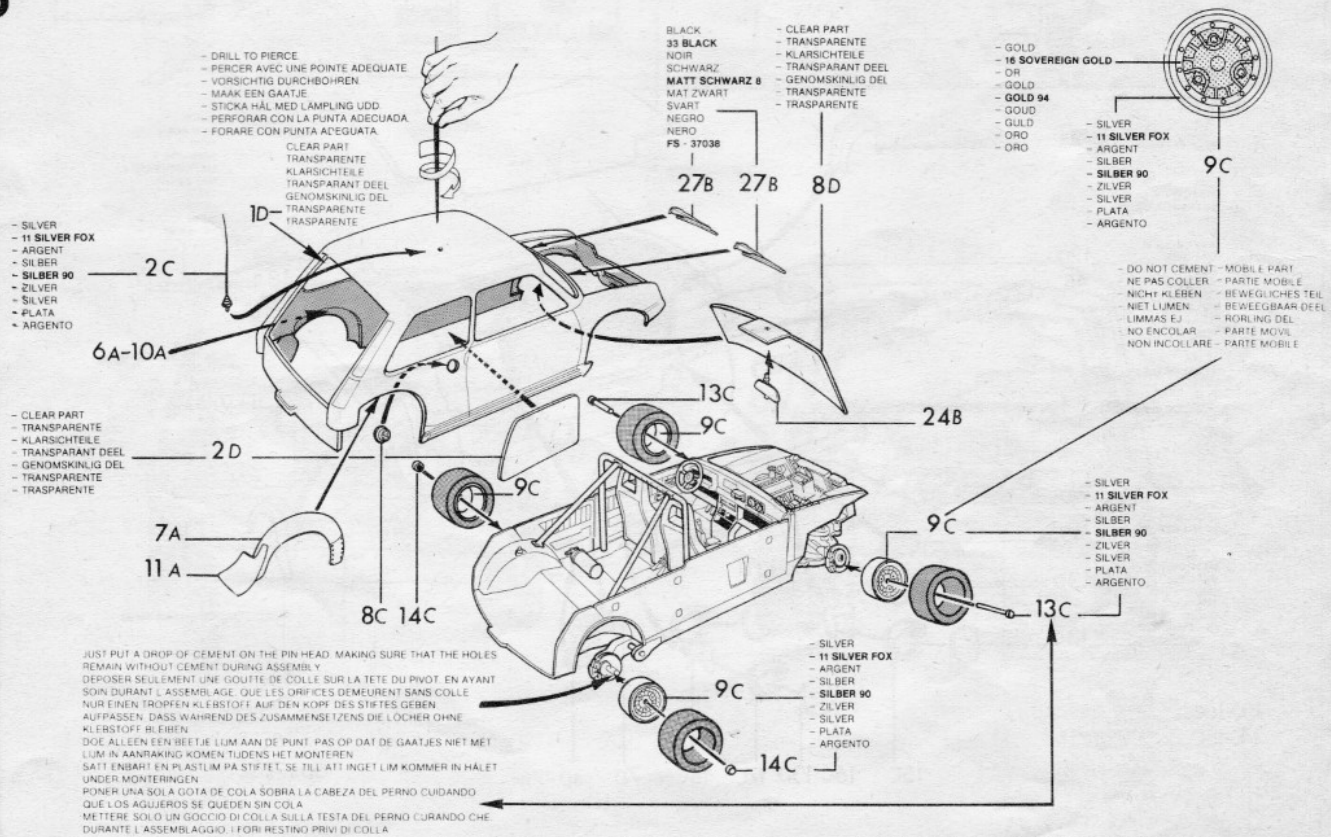
4

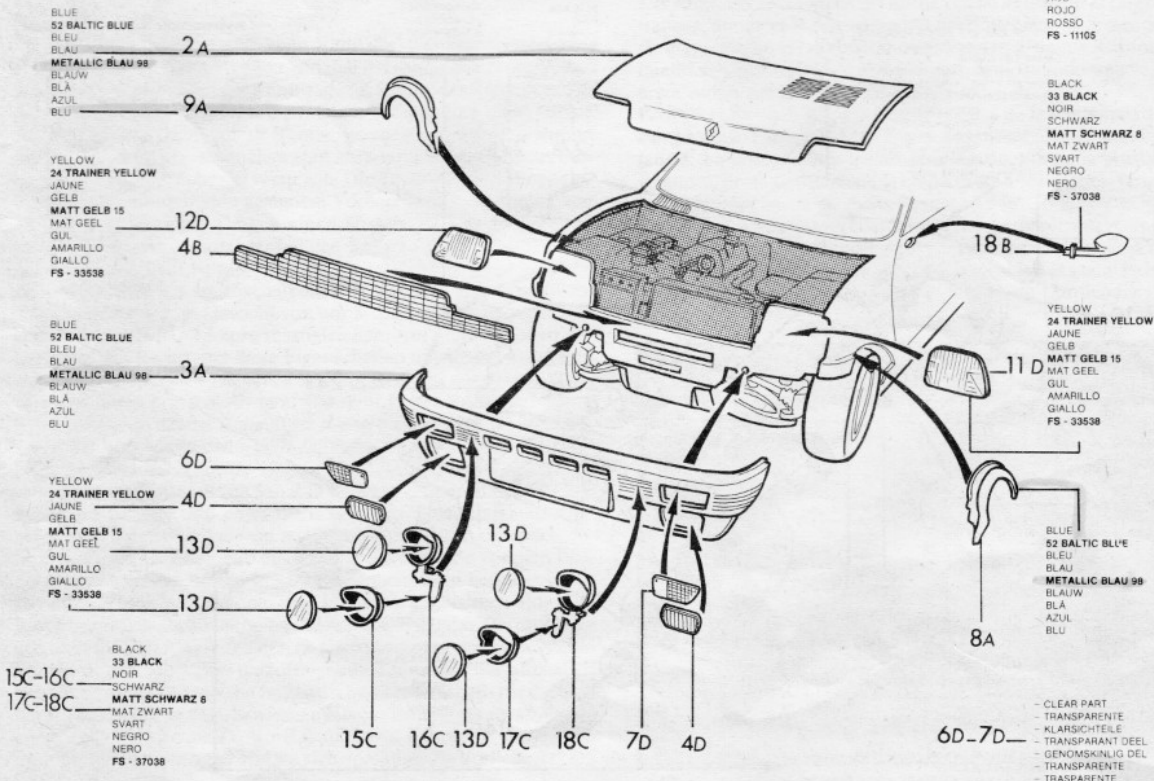
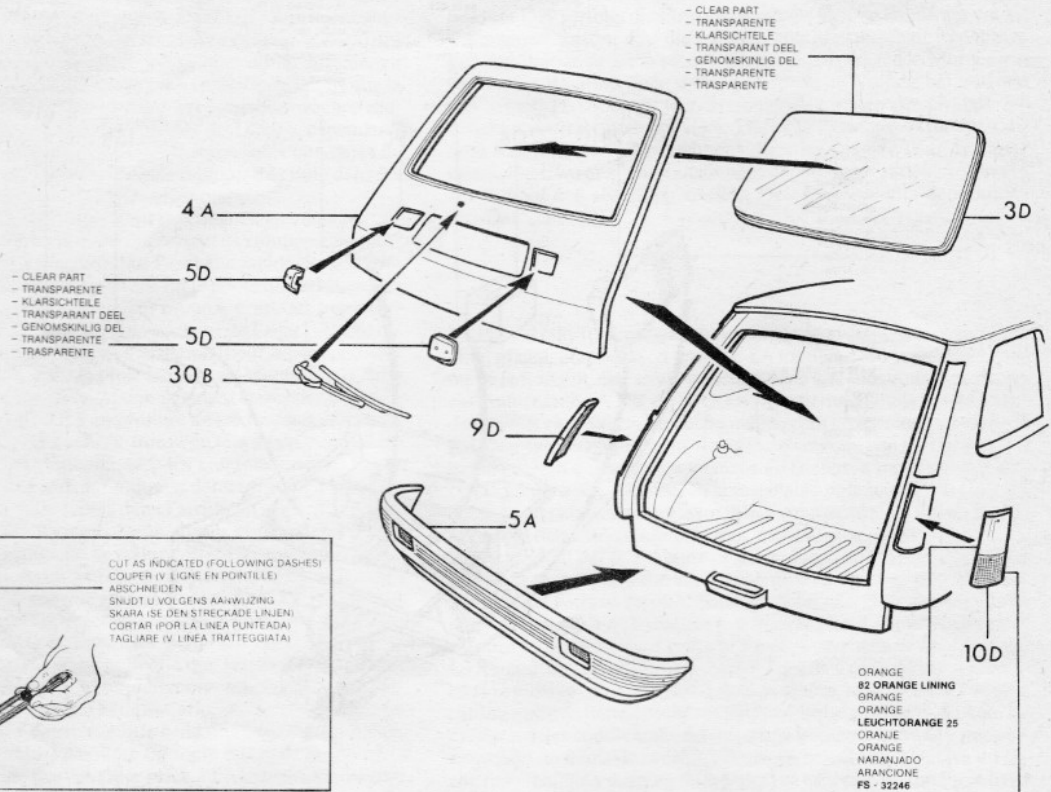


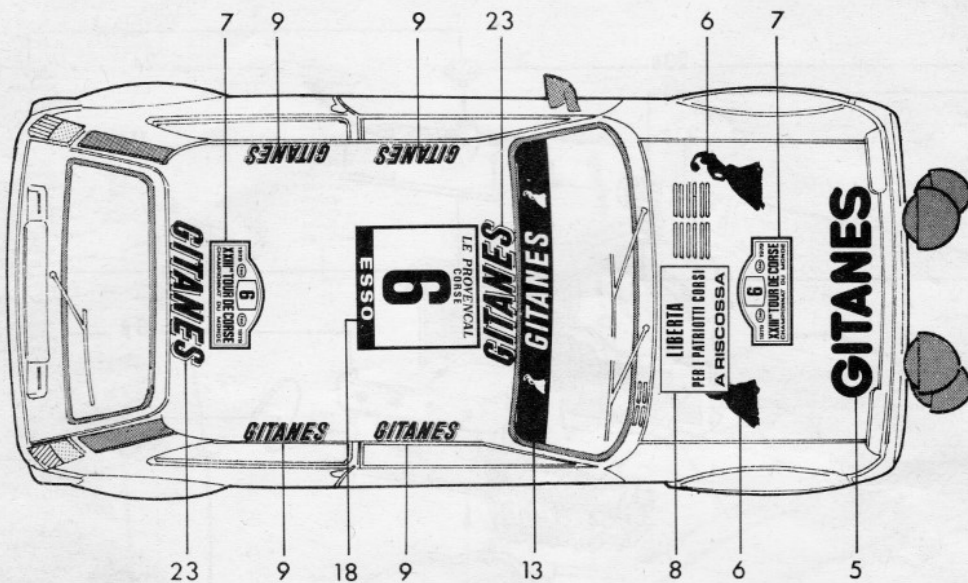
5



6







IMPORTANTE

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni, verificando, prima di incollare, l'esatta collocazione dei singoli pezzi. Staccare con cura le parti dalle stampe eliminando con una limetta o con una carta-vetro fine le eventuali sbavature. Non eccedere nell'uso della colla o dello stucco plastico (da utilizzare nel caso di giunzioni non perfette); lasciare essiccare completamente il collante prima di procedere nell'assemblaggio; per facilitare e migliorare l'adesione delle parti assemblate, usare mollette, elastici o nastro adesivo. Verniciare, prima di assemblare, gli eventuali particolari interni del modello o le parti difficilmente raggiungibili ad assemblaggio effettuato.

Seguire sempre l'ordine di montaggio illustrato dalle tavole, e, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio, la variante preferita. Per applicare le decalcomanie, ritagliarle con cura ed immergerle una alla volta, per una decina di secondi in acqua tiepida; attendere sino a che sia possibile rimuovere la decalcomania dal suo supporto di carta, farla quindi scivolare sul modello, posizionandola correttamente e premendola con un panno asciutto per asciugarla e farla aderire definitivamente.

Attenzione! Gli attrezzi e i materiali solitamente consigliati ed impiegati per la realizzazione dei modelli (tagliabalsa, limette, spilli, colla, vernici, solventi, fiammiferi, etc.), possono chiaramente rappresentare un pericolo, se affidati, senza opportuno controllo da parte di adulti, a bambini troppo piccoli!

Per quanto tutto ciò possa sembrare ovvio, vi invitiamo a non trascurare questa nostra raccomandazione.

Grazie e..... buon divertimento.

WARNING

Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings, making sure of the proper placing of the individual pieces before cementing. Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper to eliminate any burrs. Do not use too much cement or plastic filler (to be used only if the joints are not perfect); leave the cement to dry properly before continuing with assembly; to facilitate and improve the adhesion of the assembled parts, use pegs, elastic bands or adhesive tape. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made.

Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly. When you put on your decals, cut them out carefully and dip them one at a time for ten seconds in luke warm water; wait until you can take them off the paper and then slip them on the model, put them in the right position and dab them with a dry cloth to make sure they dry and stick properly.

Attention please! Tools and materials usually recommended and used for kit assembling (files, pins, glue, paints, solvents, matches, etc.) can obviously represent a danger if entrusted to children without adequate control by adults!

All modellers should exercise care in the use of heat or naked flames when modelling and that the practice should not be attempted by young persons under any circumstances.

Even if the above can appear an evident precaution, we kindly ask you not to disregard our advices.

Thank you..... and have a good time!

IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin en repérant, avant de coller, l'emplacement exact de chacune des pièces. Détacher avec soin les pièces des montants en éliminant avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles ne jamais utiliser une trop grande quantité de colle ou de stuc plastique (à utiliser seulement en cas de jonctions non parfaites); laisser sécher complètement la matière collante avant de poursuivre les opérations d'assemblage; pour rendre plus facile et améliorer le collage des pièces assemblées, utiliser des pincettes, des élastiques ou du ruban adhésif. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les planches, dans le cas de pièces offertes en alternative permettant de réaliser différentes versions, choisir la variante préférée avant de procéder à l'assemblage. Pour appliquer les décalcomanies, recoupez-les avec soin et plongez-les une à la fois pour une dizaine de secondes dans de l'eau tiède; attendre jusqu'à ce qu'il soit possible d'ôter la décalcomanie de son support de papier, la faire donc glisser sur le modèle, en la positionnant correctement et en pressant avec un torchon sec pour l'essuyer et la faire adhérer définitivement.

Attention! Les outils et les matériaux habituellement conseillés et employés pour la réalisation des modèles (coupe-balsa, lames, épingles, colle, vernis, solvants, allumettes, etc.), peuvent clairement représenter un danger, si confiés, sans un opportun contrôle de la part des adultes, à des enfants en bas âge!

Bien que tout cela puisse sembler évident, nous vous invitons à ne pas négliger notre recommandation.

Merci et..... bon amusement.

WICHTIG

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen, und vor dem Kleben die Genaue Position der Einzelnen Teile Prüfen. Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen, und mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmässigkeiten Beseitigen. Nicht Zuviel leim oder Plastikstück (im Falle von Nicht Perfekten Nahten Verwenden) Aufgeben.

Um eine Leichtere und Bessere Halbfestigkeit der Zusammengeklebten Teile zu Erhalten wird Empfohlen Sich mit Klammern, Gummiringen oder Tesa-Film zu Behelfen.

Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, vor der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen. Um die Abziehbilder Anzubringen Müssen Dieselben Sorgfältig Herausgeschnitten und eins nach dem Anderen Ca. 10 Sekunden in Lauwarmes Wasser Getaucht werden; Warten bis sich das Abziehbild vom Unteren Papier Löst, dann auf dem Modell in der Richtigen Position Anbringen; Schliesslich mit einem Trocknen Tuch Andrücken um das Abziehbild zu Trocknen und Gut Anhaften zu Lassen.

ACHTUNG! Für die Konstruktion der Modelle angegebenen und verwendeten Werkzeuge und Materialien (Schnitzen, Feilen, Stecknadeln, Klebstoff, Lacke, Lösungsmittel, Streichhölzer etc.) können eine Gefahr darstellen, sofern sie ohne genügende Kontrolle seitens der Erwachsenen noch zu kleinen Kindern anvertraut werden. Obwohl das Vorgesagte klar und logisch erscheinen mag gestat-

ten wir uns darauf aufmerksam zu machen, diese unsere Empfehlungen nicht ausser Acht zu lassen. Danke..... und viel Vergnügen.

IMPORTANTE

Antes de empezar el montaje del modelo, estudiense cuidadosamente las varias fases de ensamble indicada en los dibujos, controlando, antes de encolar, la exacta colocación de cada una de las piezas. Despegar con cuidado las partes eliminando con una pequeña lima o con papel de lija las eventuales rebabas. No se exceda en el uso de la cola o del estuco plástico (a utilizarse en el caso de conexiones no perfectas); déjese secar completamente el aglomerante antes de continuar el ensamble; para facilitar y mejorar la adhesión de las partes ensambladas, úsense tenacillas, elásticos y cinta adhesiva. Barnizar, antes de ensamblar, los eventuales detalles internos del modelo o las partes difícilmente alcanzables después de efectuado el ensamble. Sigase siempre el orden del montaje ilustrado en las tablas y, en el caso de partes alternativas que permitan realizar diferentes variantes, escojase, antes del ensamble la variante preferida.

Para aplicar las calcomanías, cortarlas con cuidado y sumergirla, una a la vez, por unos diez segundos, en agua tibia; esperar hasta que sea posible sacar la calcomanía de su soporte de papel, hacerla luego deslizar sobre el modelo, poniéndola en posición correcta y aplastandola, con un paño seco para secarla y hacerla adherir definitivamente.

Atención!

Los materiales que normalmente se aconsejan y se emplean para la realización de los modelos (cortadoras, limas, alfileres, cola, barnices, solventes, cerillas, etcétera), pueden claramente representar un peligro si caen en las manos, sin control oportuno de parte de los adultos, a niños demasiado pequeños!

A pesar de que todo esto pueda parecer obvio, les invitamos a no olvidar esta recomendación nuestra. Gracias y..... que se diviertan!

TECHNICAL DATA

displacement	1397 cc
power	93 hp at 6300 revolutions per minute
max torque	11.8 Kgs. at 4000 revolutions per minute
length	3545 mm
width	1525 mm
height	1375 mm
weight	860 Kgs
max speed	185 Kms/h
acceleration	0- 80 Kms. 7"
	0-100 Kms. 10"
	0-120 Kms. 14.9"

TECHNISCHE DATEN

Hubraum	1397 cc
Triebkraft	93 HP bei 6300 Umdrehungen/Min.
Höchster Drehmoment	
des Motor	11.8 Kgm bei 4000 Umdrehungen
Länge	3545 mm
Breite	1525 mm
Höhe	1376 mm
Gewicht	860 kg
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung:	0- 80 km/h 7 Sekunden
	0-100 km/h 10 Sekunden
	0-120 km/h 14.9 Sekunden