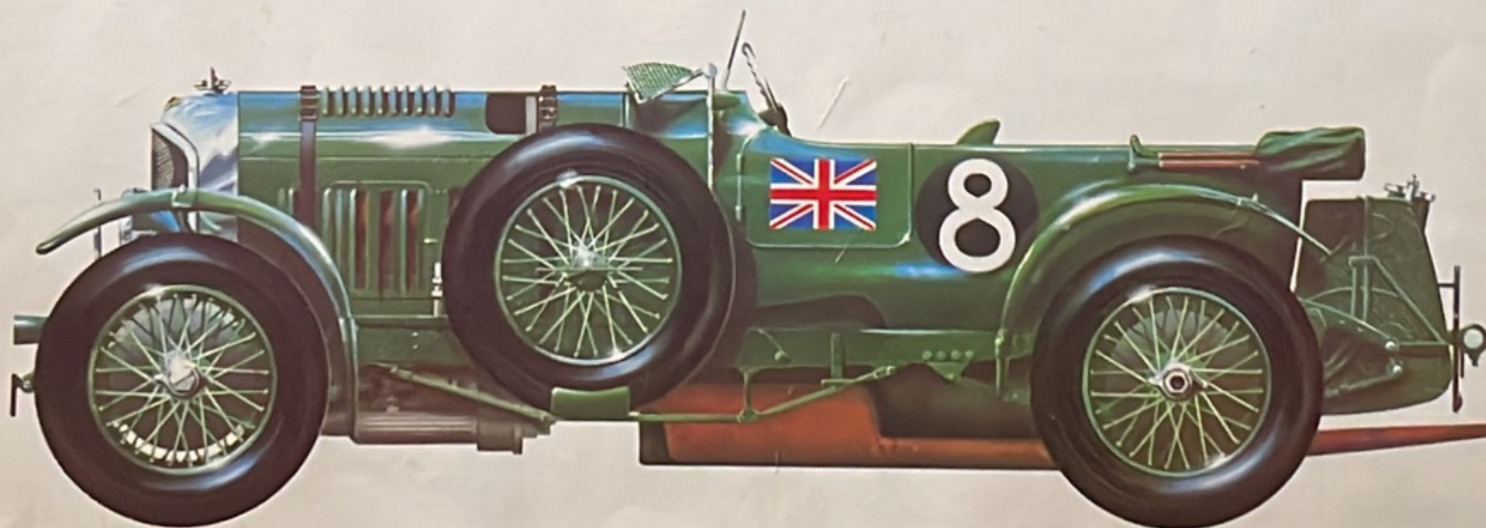







*Connoisseurs' Series* 1:12th. SCALE

**1930 BENTLEY 4½ LITRE SUPERCHARGED**



The motor illustrated is not included in this kit but may be purchased separately. Two 1.5v H.P. 11 batteries will also be needed. Fit batteries as shown in section 

Le moteur visible sur la gravure n'est pas dans cette boîte, mais peut être acheté séparément. Deux piles de 1.5 volts sont aussi nécessaires - monter les piles comme indiqué 

Abgebildeter Motor nicht im Bausatz enthalten! Extra käuflich. Zwei 1.5 V Baby-Zellen (HP. 11) sind zum Betrieb erforderlich. Batterien nach Abbildung einsetzen 

#### 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 avec soin les dessins 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 coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées et doivent être montées en ordre.





#### ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung, Abbildungen und Deckbild überprüfen. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung ungefeimt probieren. Nur nachstehende Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtteile entfernen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung. Einzelne vorab bemalen.





#### SPECIAL INSTRUCTIONS

Aluminium and chrome parts will need careful scraping with a sharp knife to remove plating on cementing surfaces only. The use of tweezers is recommended for the handling of small parts. If desired a non-working model may be constructed by omitting parts 4N-10N, 13N, 14N, 181, 182, 236-241. If the motor has yet to be obtained and you wish to commence the model it is suggested that stages  -  may be assembled before  - .

#### INSTRUCTIONS SPECIALES

Pour les pièces en aluminium et en chrome, les surfaces qui doivent être collées seront soigneusement grattées avec un couteau pour enlever le plaquage. L'emploi de pinces à épiler est recommandé pour manipuler les petites pièces. Si on le désire, un modèle statique peut être construit en omettant des pièces 4N-10N, 13N, 14N, 181, 182, 236-241. Si vous possédez le moteur, il est préférable d'assembler les groupes  -  avant les groupes  - .

#### BESONDERE HINWEISE

Alu- und Chromteile erfordern sorgfältige Vorbereitung mit scharfem Messer oder Rasierklinge. Leimflächen der Montage frei von Überzug schaben. Pinzetten zum Halten von Kleinteilen benutzen. Soll kein Funktionsmodell gebaut werden, alle nicht benötigten Teile weglassen 4N-10N, 13N, 14N, 181, 182, 236-241. Ist noch kein Motor bei Baubeginn vorhanden, zunächst mit Abschnitt  -  beginnen, danach Bauteile  -  fertigstellen.

ALUMINIUM } A  
ALUMINIUM }  
ALUMINIUM }

BLACK } B  
NOIR }  
SCHWARZ }

CHROME } C  
CHROME }  
CHROM }

GREEN } G  
VERT }  
GRÜN }

NYLON }  
NYLON }  
NYLON }

CEMENT }  
COLLE }  
KLEBEN }



TRANSPARENCY }  
TRANSPARENT }  
KLARSICHTTEIL }



DO NOT CEMENT }  
NE PAS COLLER }  
NICHT KLEBEN }



ALTERNATIVE PARTS }  
ALTERNATIVE PIECE }  
WECHSELBAUTEIL }



Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few minutes, slide off backing into position shown in illustration. (Refer to colour guides on front cover for position of remaining transfers).

Découper les décalques, plonger une pièce dans de l'eau pendant quelques secondes, attendre que la décalque glisse facilement sur son support puis la faire glisser en place comme indiqué sur la gravure. Se référer au guide des couleurs de l'avant du couvercle pour positionner les décalques.

Einzel (soweit benötigt) ausschneiden, kurz einweichen, von Papiergrund auf vorher am Modell markierte Position aufschieben, andrücken, glatt über Kartondeckelabbildung als Anhalt für Anbringungsübiger Zeichen verwenden.

RED } G1  
ROUGE }  
ROT }

GREEN } G5  
VERT }  
GRÜN }

SILVER } G8  
ARGENT }  
SILBER }

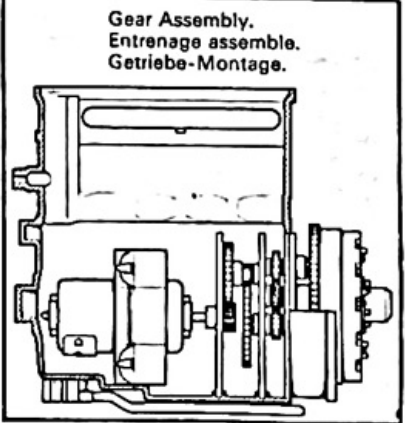
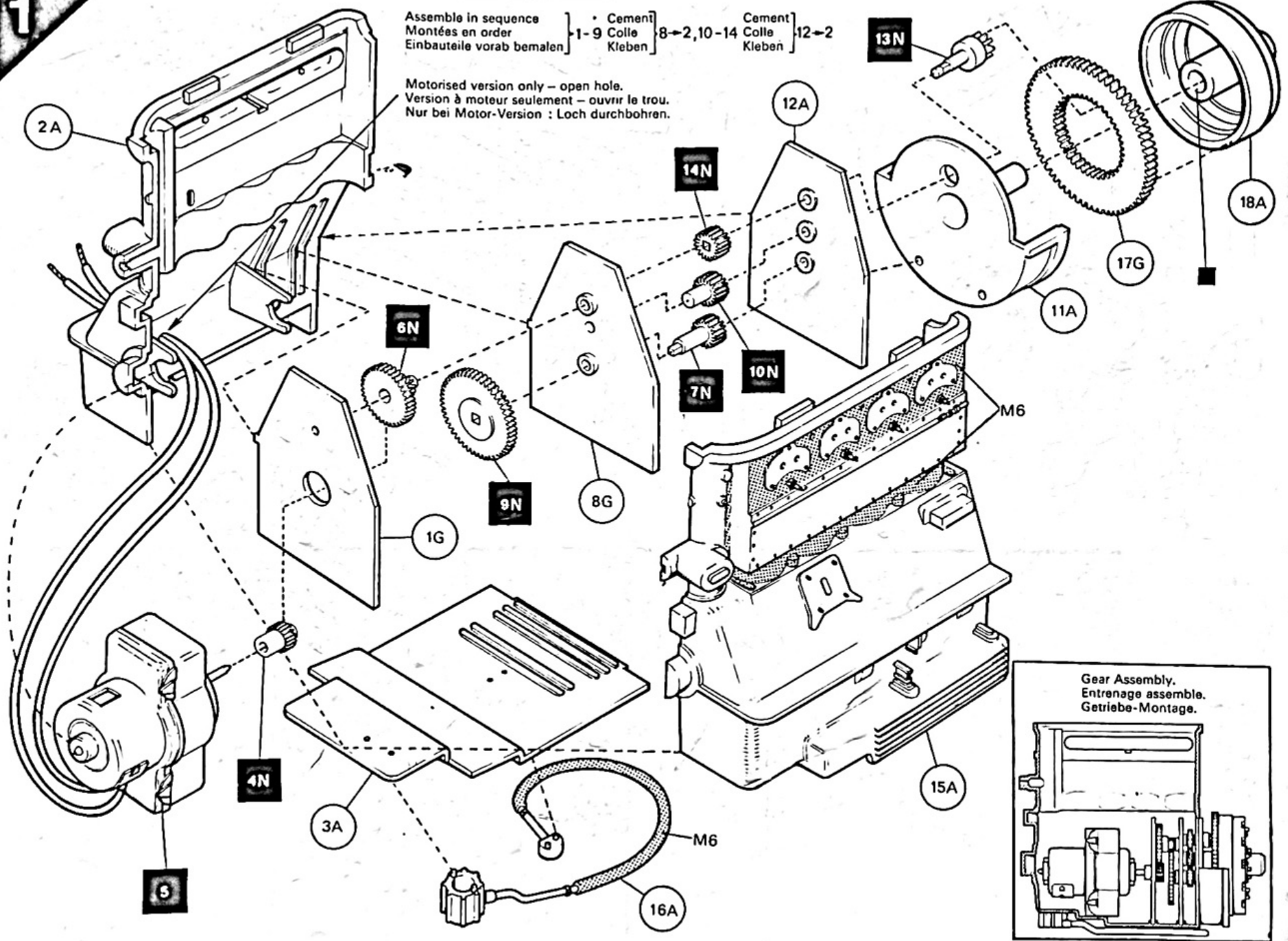
BRICK RED } M1  
ROUGE BRIQUE }  
ZIEGELROT }

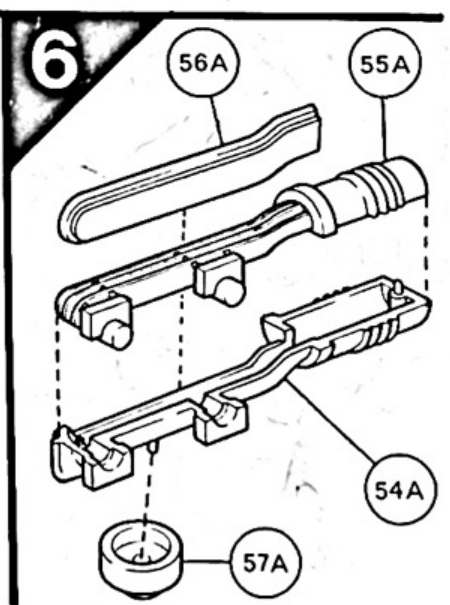
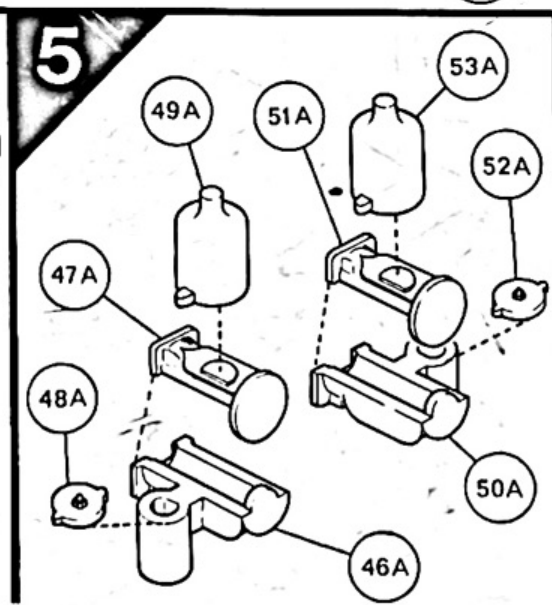
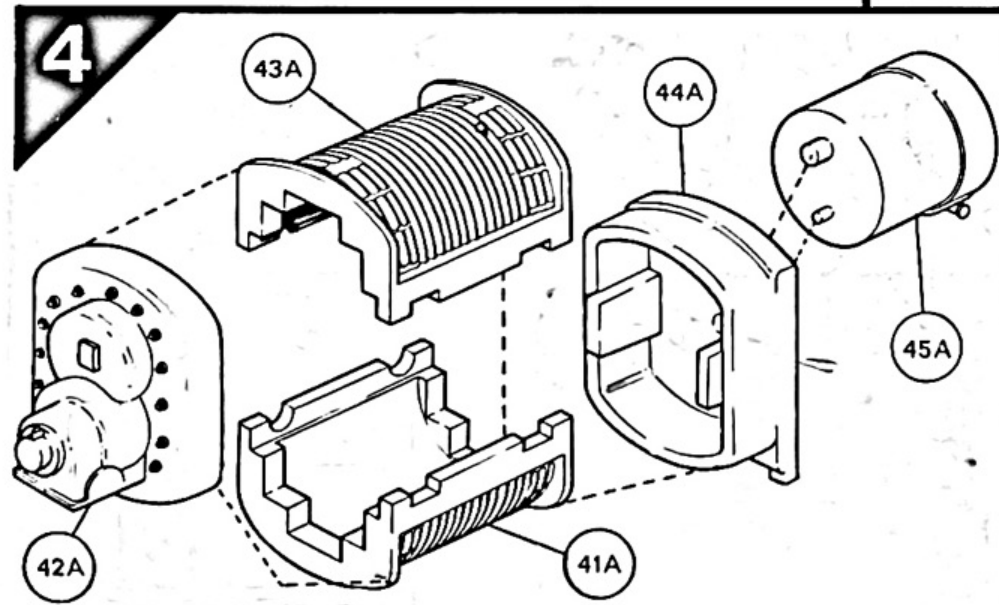
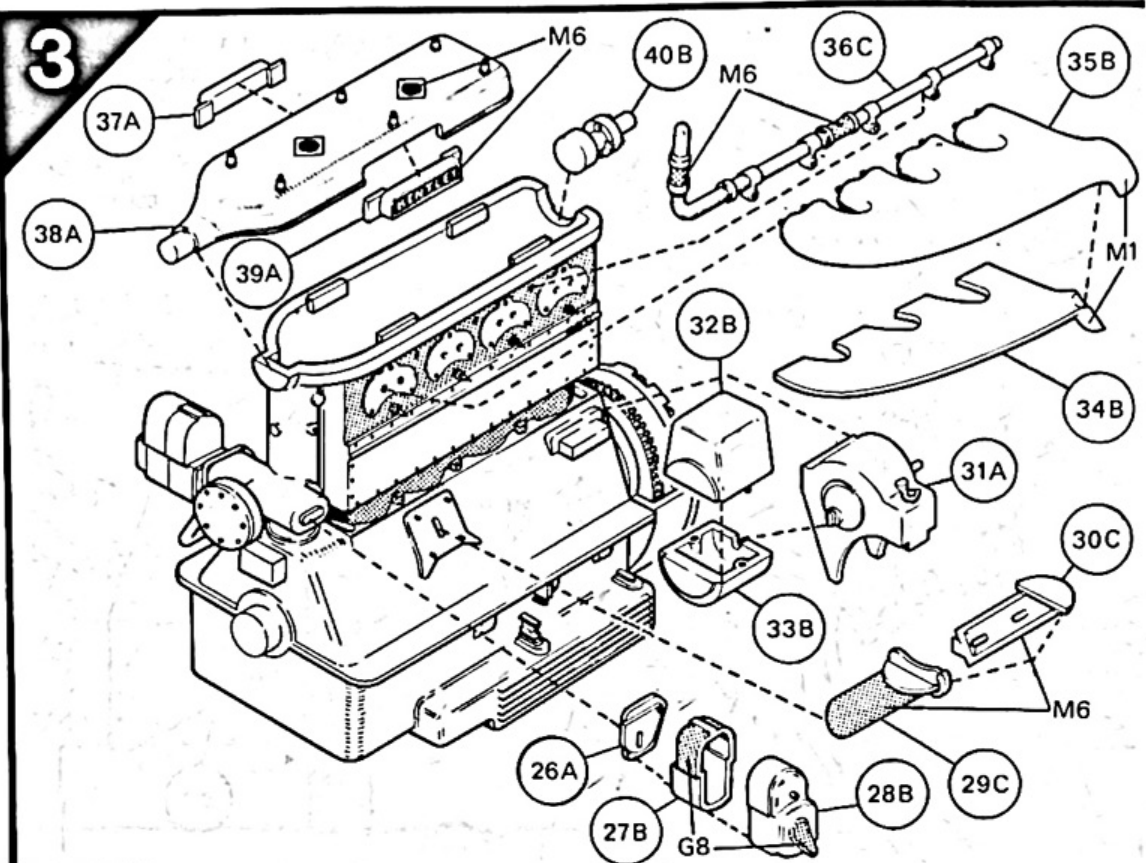
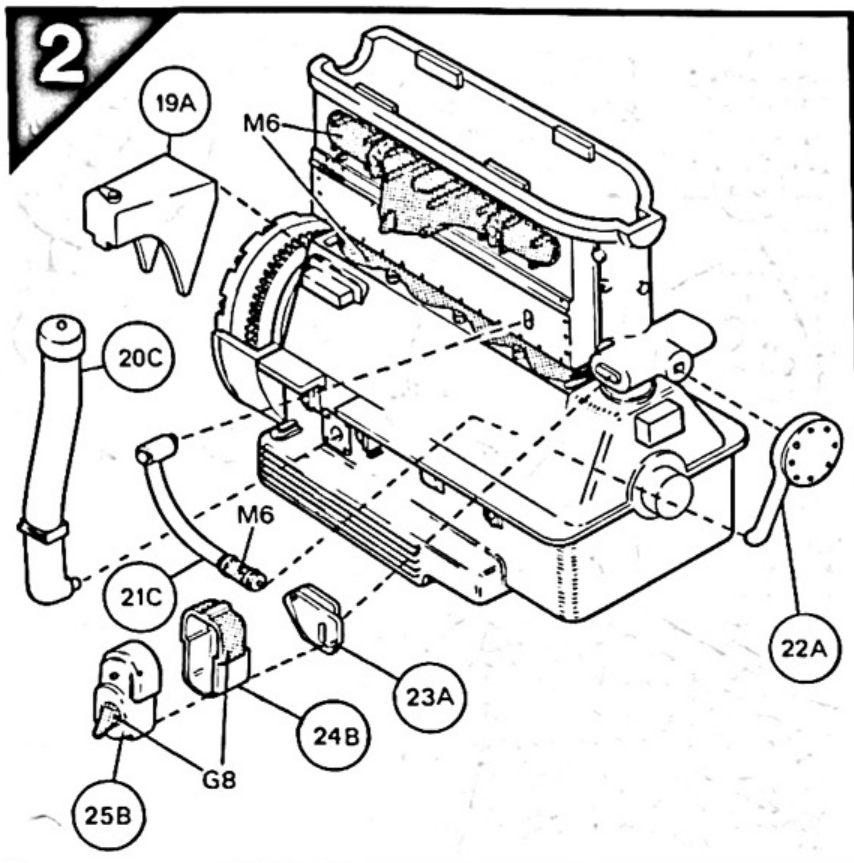
MATT BLACK } M4  
NOIR MAT }  
MATTSCHWARZ }

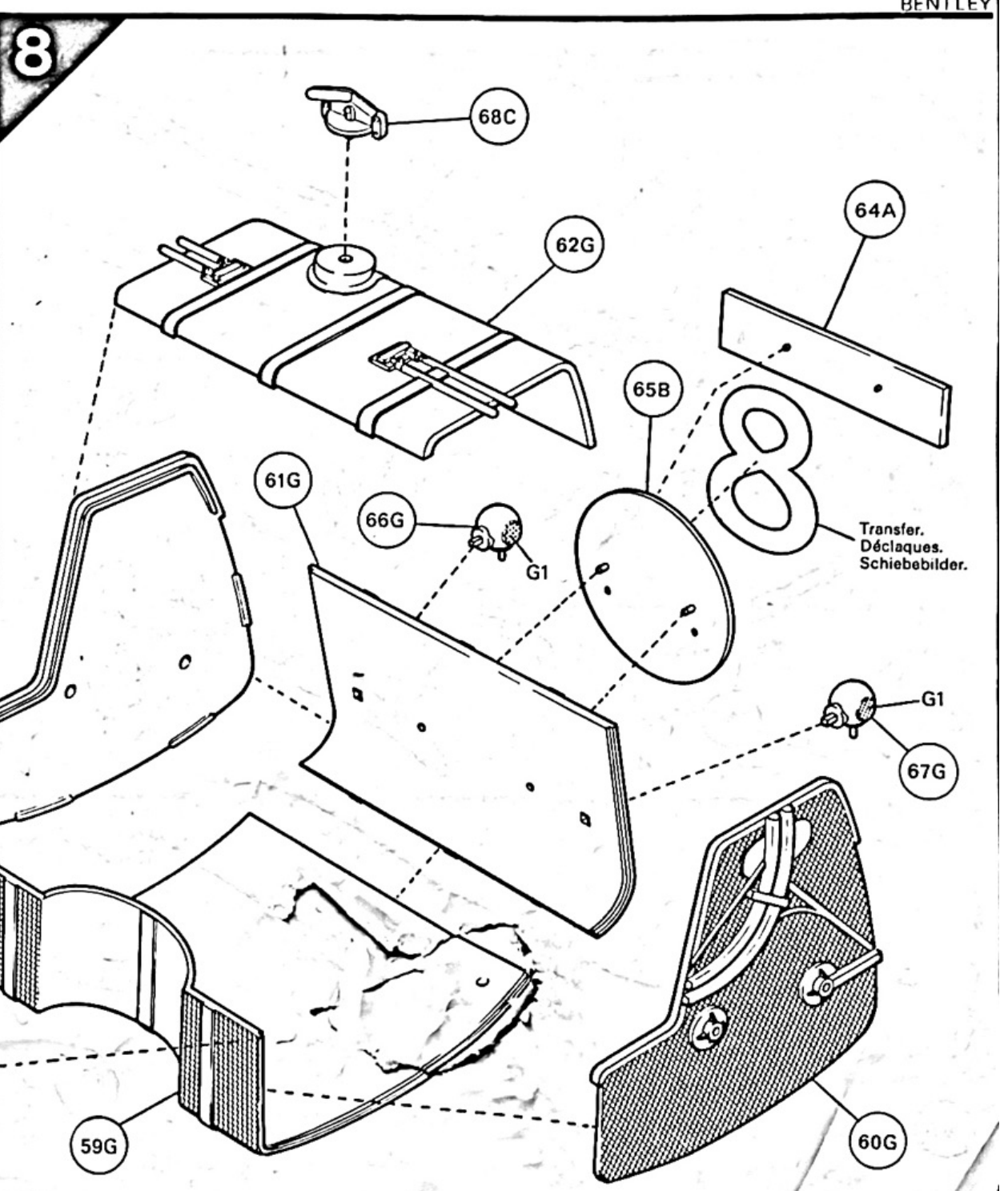
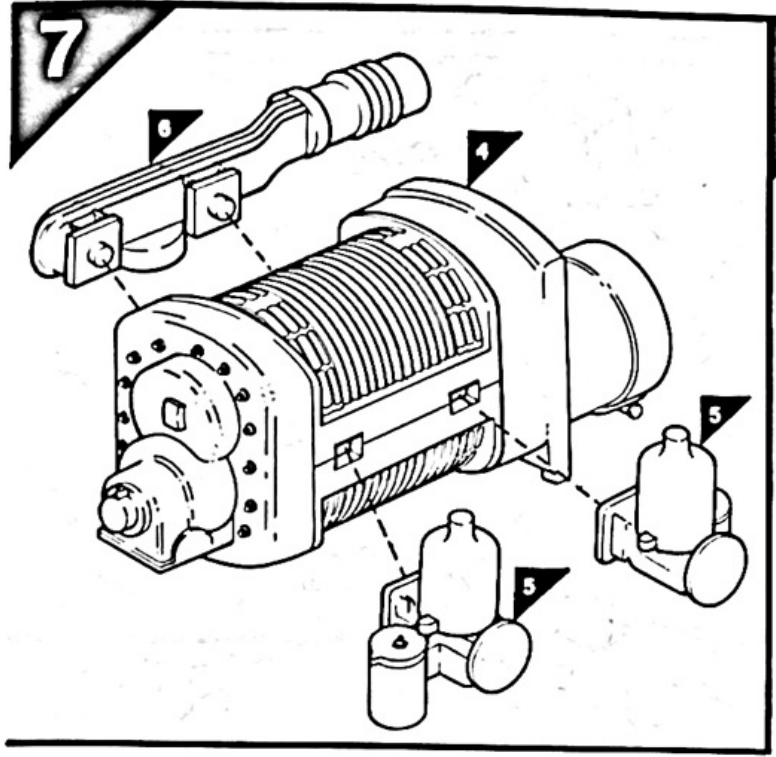
# 1

Assemble in sequence Montés en order Einbauteile vorab bemalen	1-9 Colle Kleben	8-2,10-14 Cement Colle Kleben	12-2 Cement Colle Kleben
--	------------------------	--	-----------------------------------

Motorised version only - open hole.  
 Version à moteur seulement - ouvrir le trou.  
 Nur bei Motor-Version : Loch durchbohren.



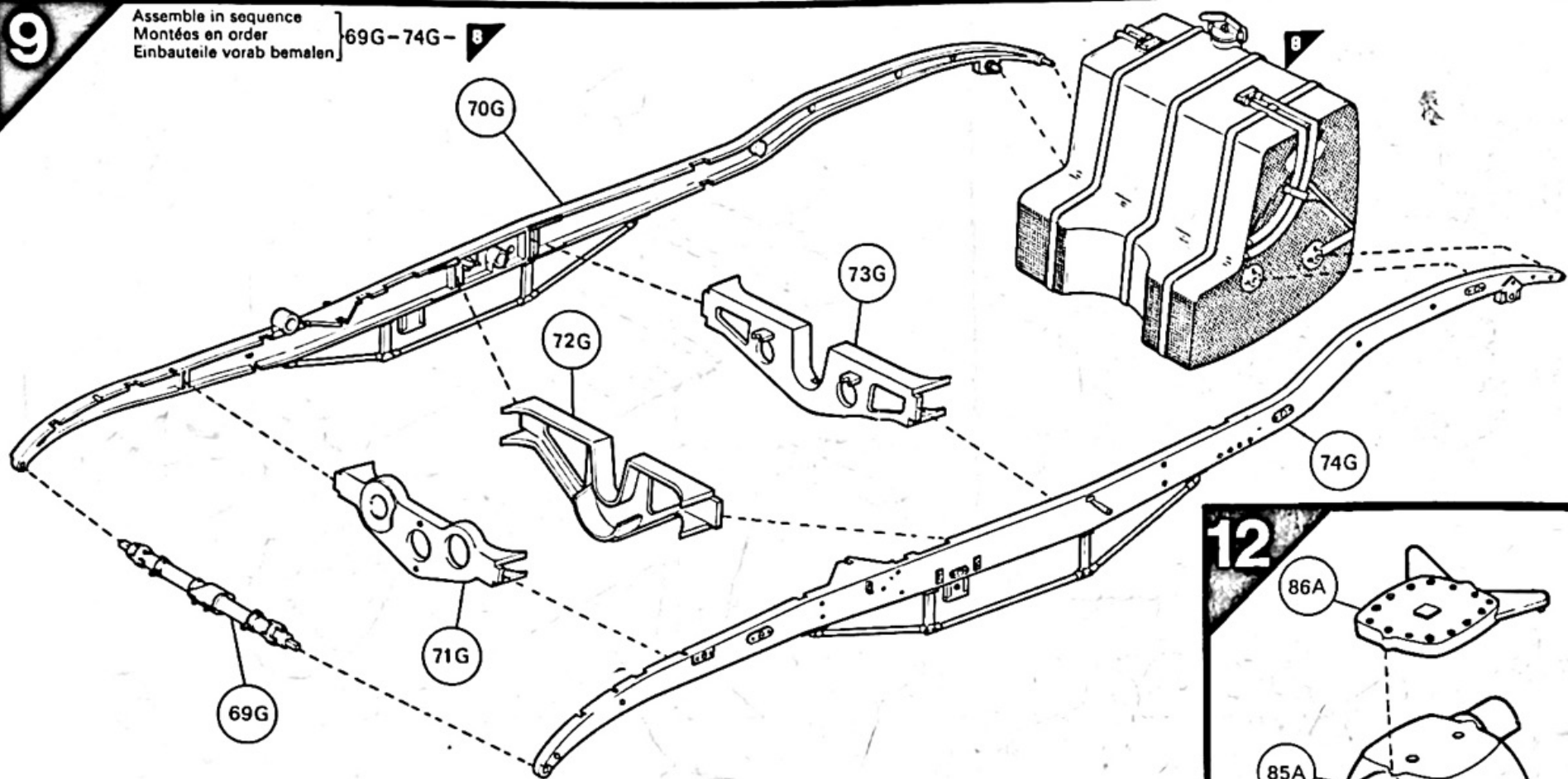




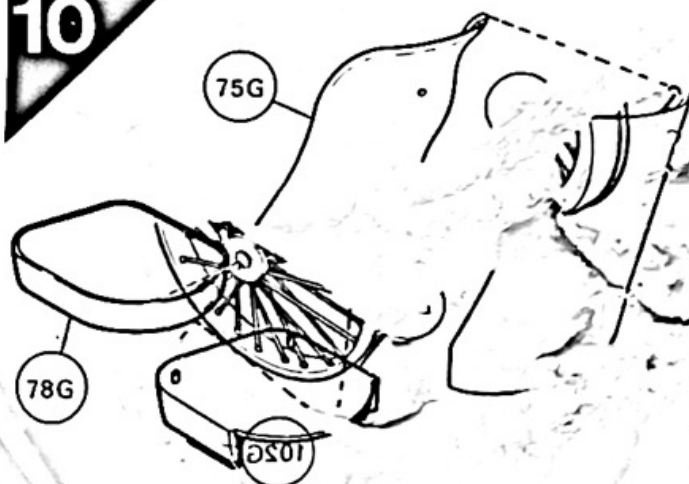
9

Assemble in sequence  
Montées en order  
Einbauteile vorab bemalen

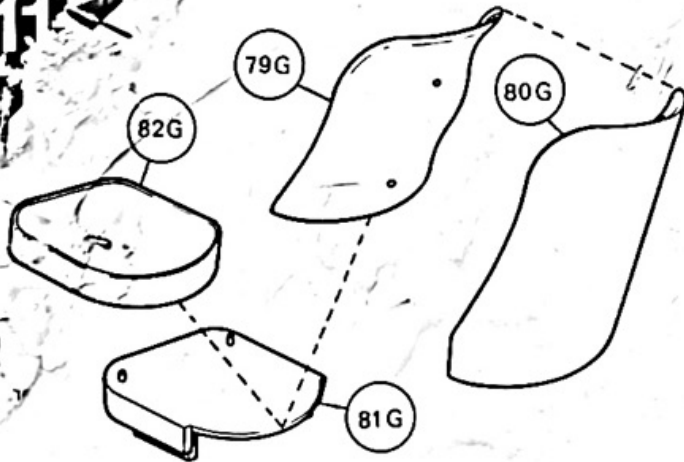
69G-74G-8



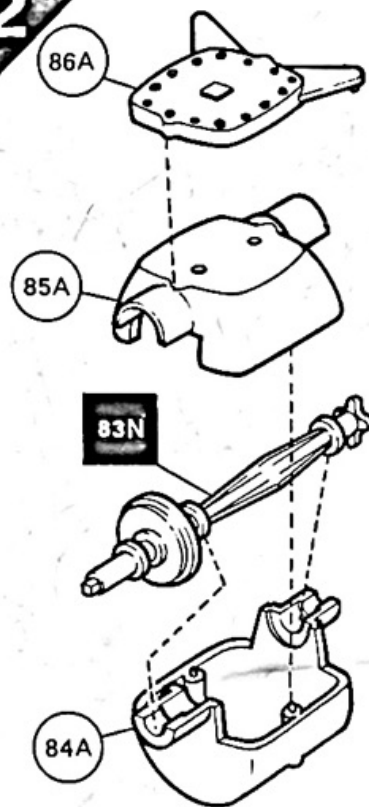
10



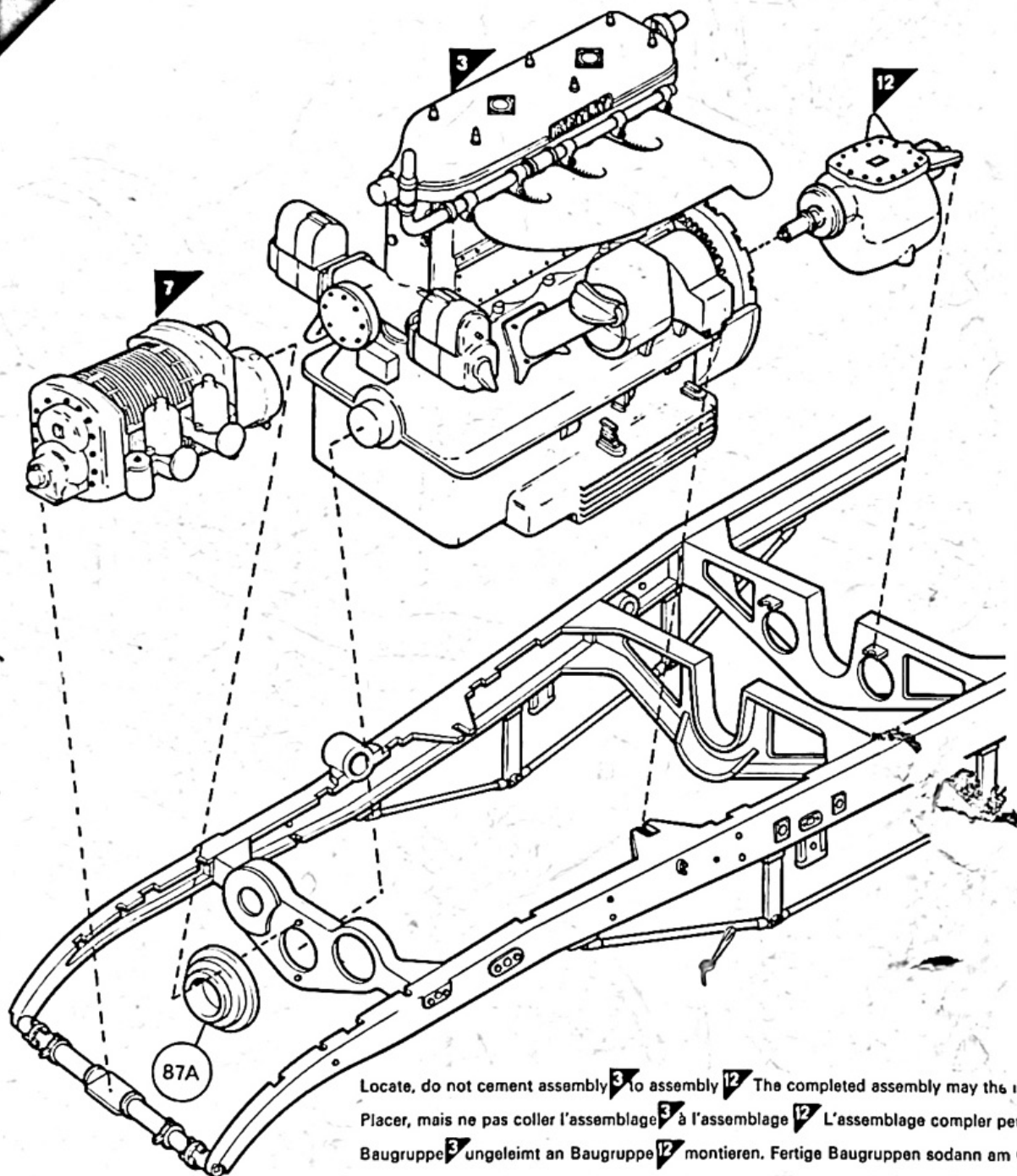
11



12

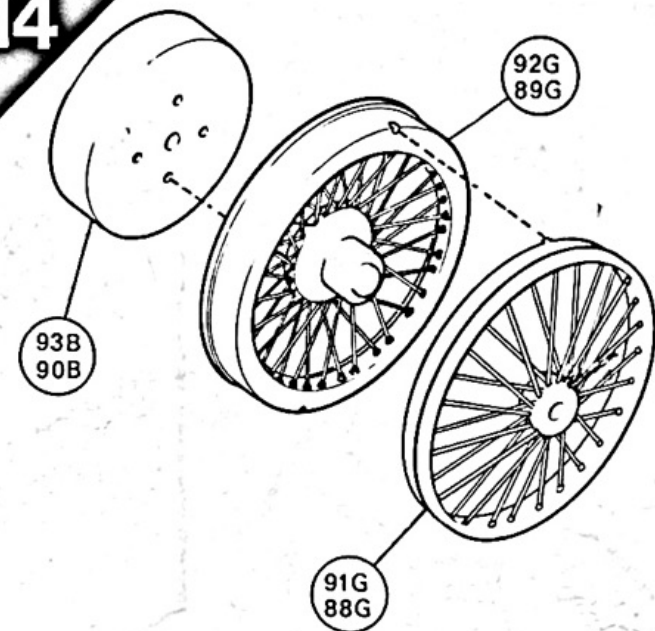


13

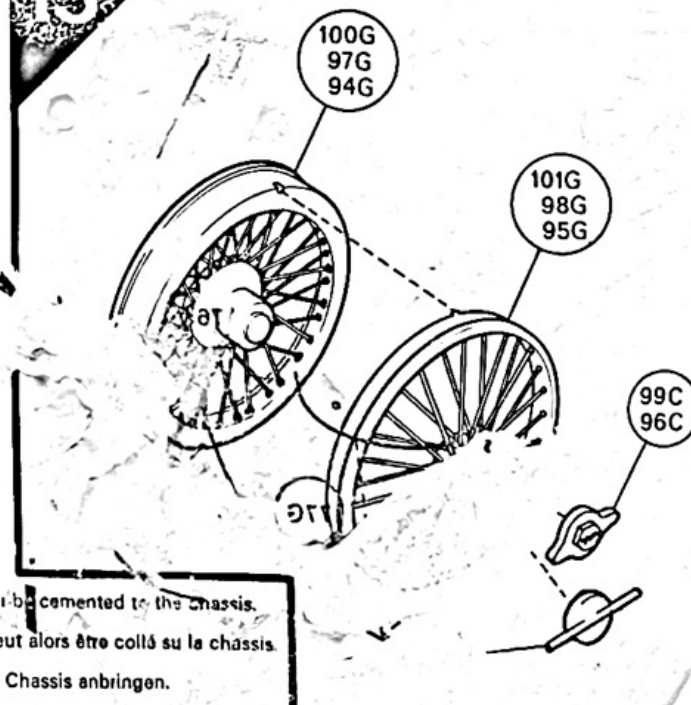


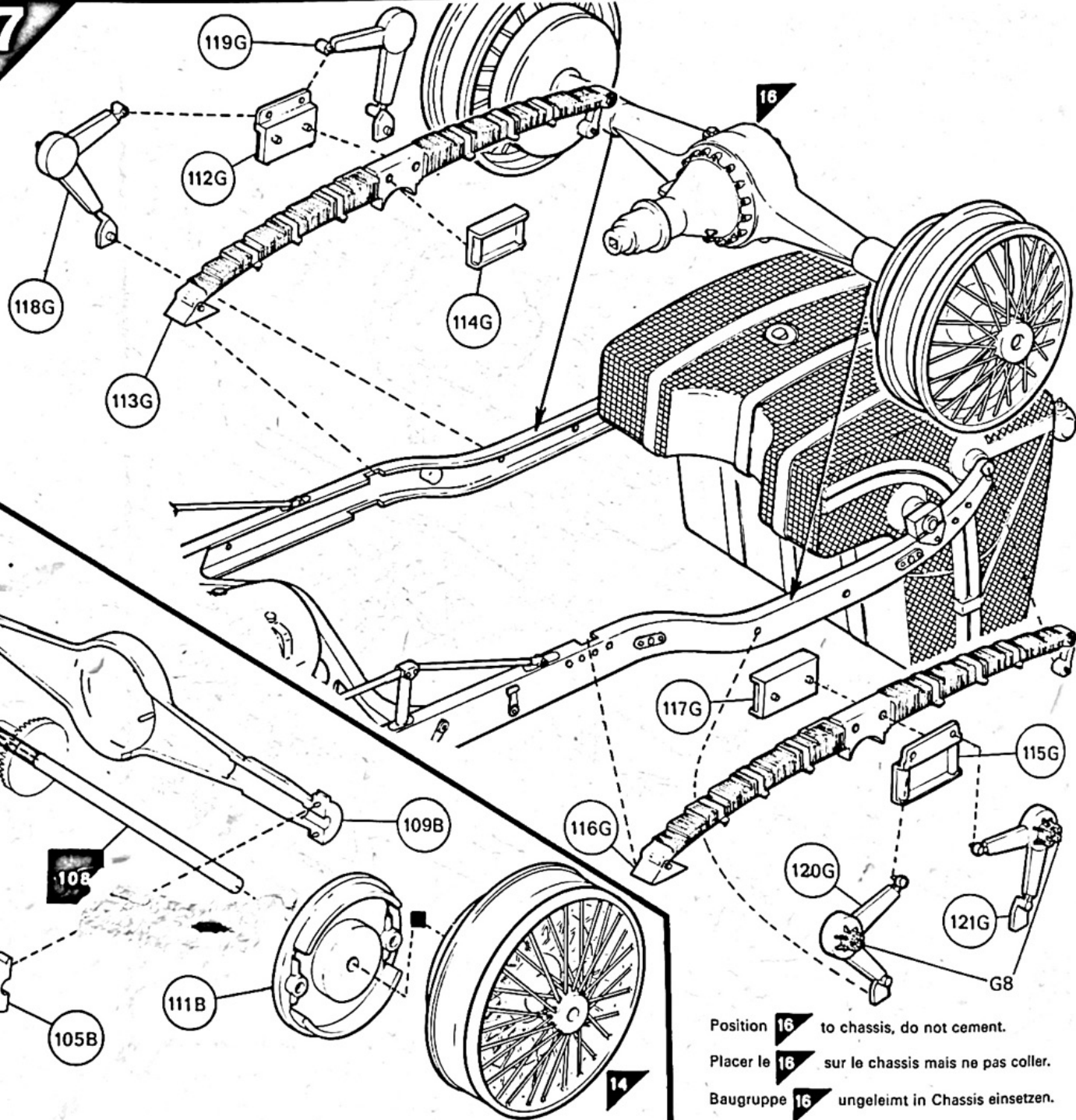
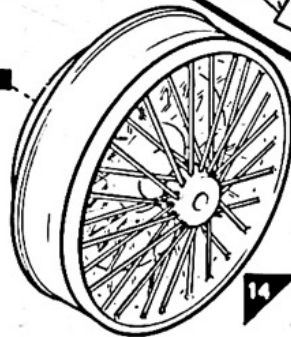
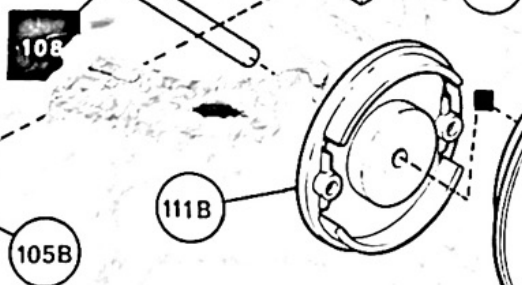
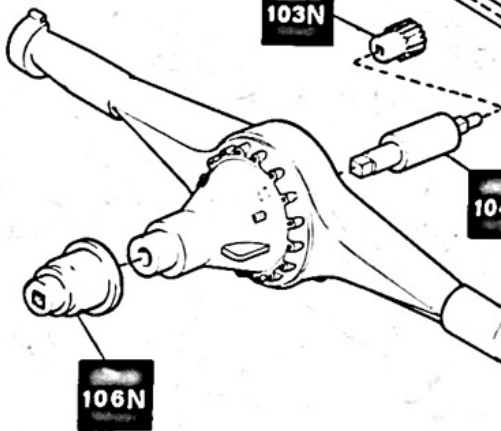
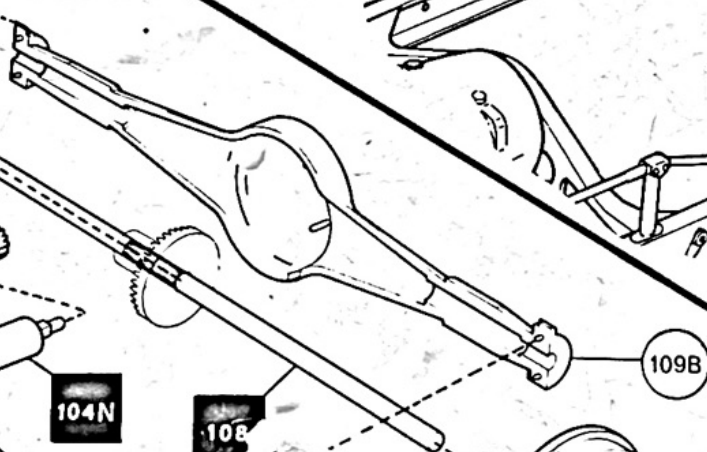
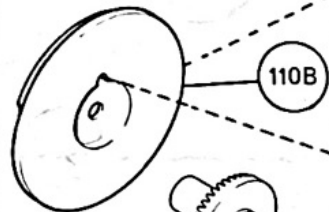
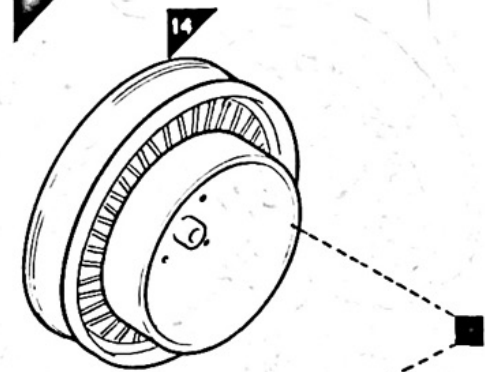
Locate, do not cement assembly **3** to assembly **12**. The completed assembly may then be cemented to the chassis.  
 Placer, mais ne pas coller l'assemblage **3** à l'assemblage **12**. L'assemblage complet peut alors être collé au châssis.  
 Baugruppe **3** ungeleimt an Baugruppe **12** montieren. Fertige Baugruppen sodann am Chassis anbringen.

14



15



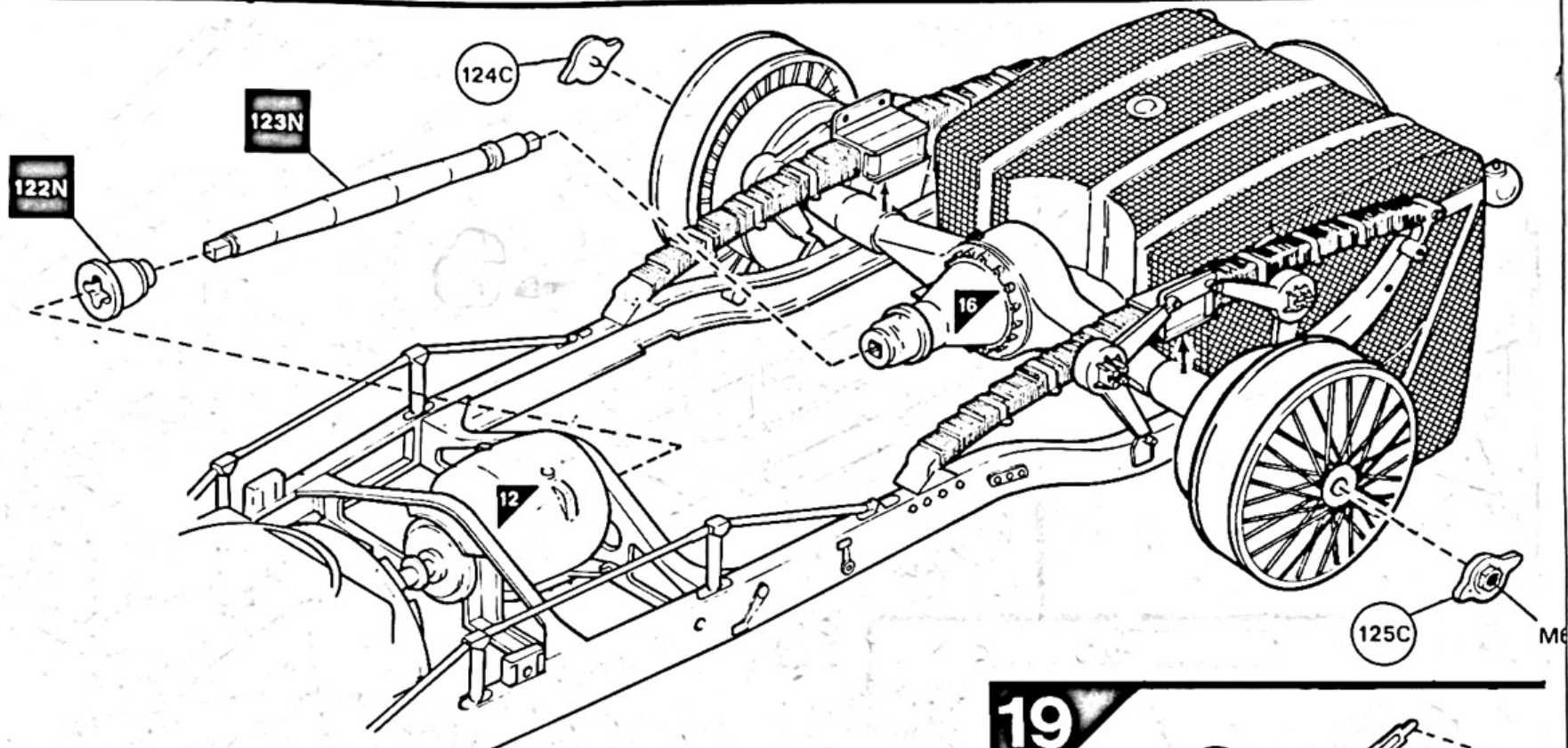
**16****17**

Assemble in sequence  
 Montées en order  
 Einbauteile vorab bemalen } 103N, - 111B, 14

Position **16** to chassis, do not cement.  
 Placer le **16** sur le chassis mais ne pas coller.  
 Baugruppe **16** ungeleimt in Chassis einsetzen.



18



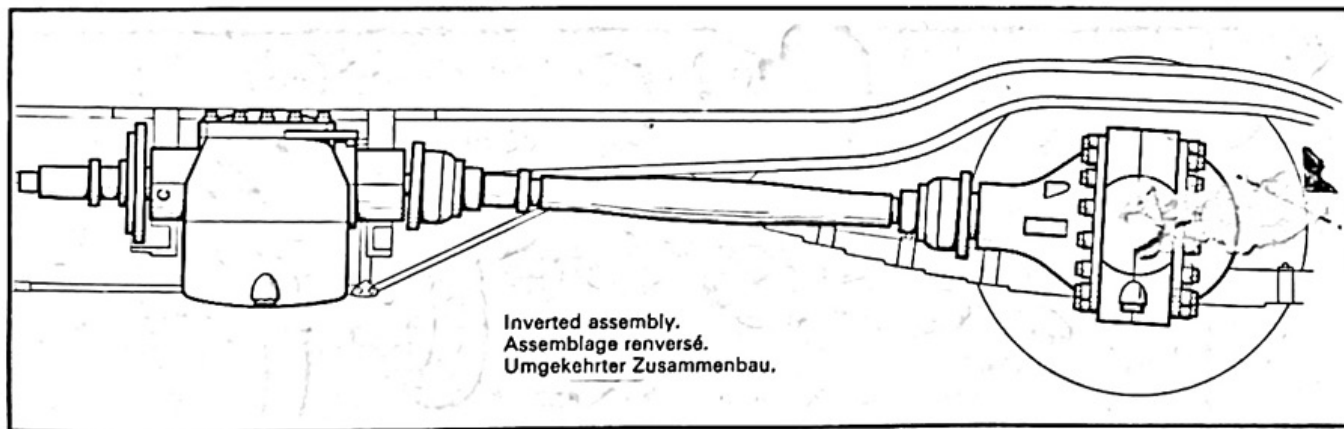
Assemble in sequence  
 Montées en order  
 Einbauteile vorab bemalen

122N, 123N, 16 124C, 125C.

Cement  
 Colle  
 Kleben

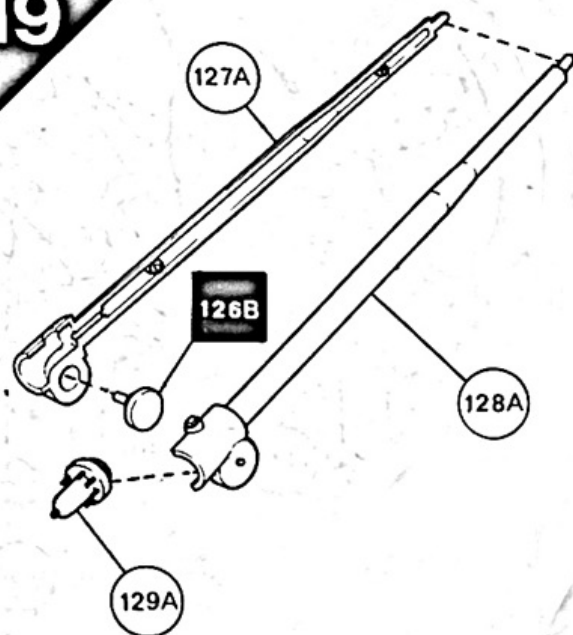
16

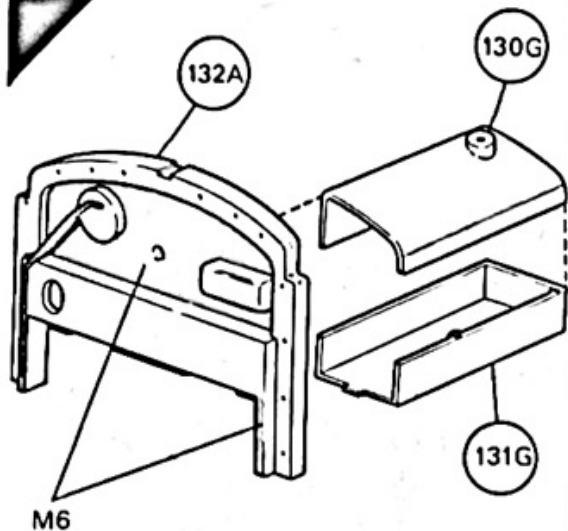
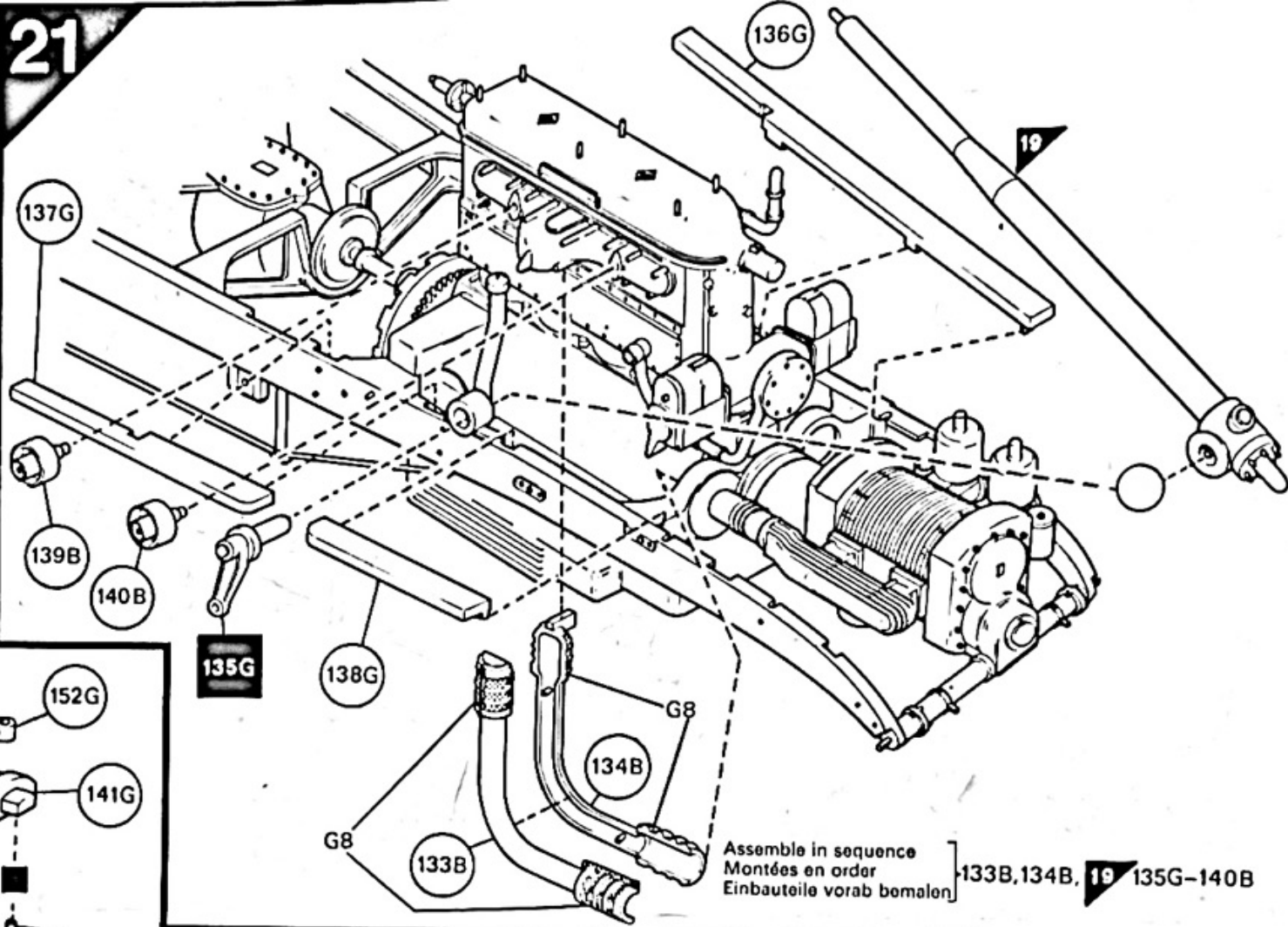
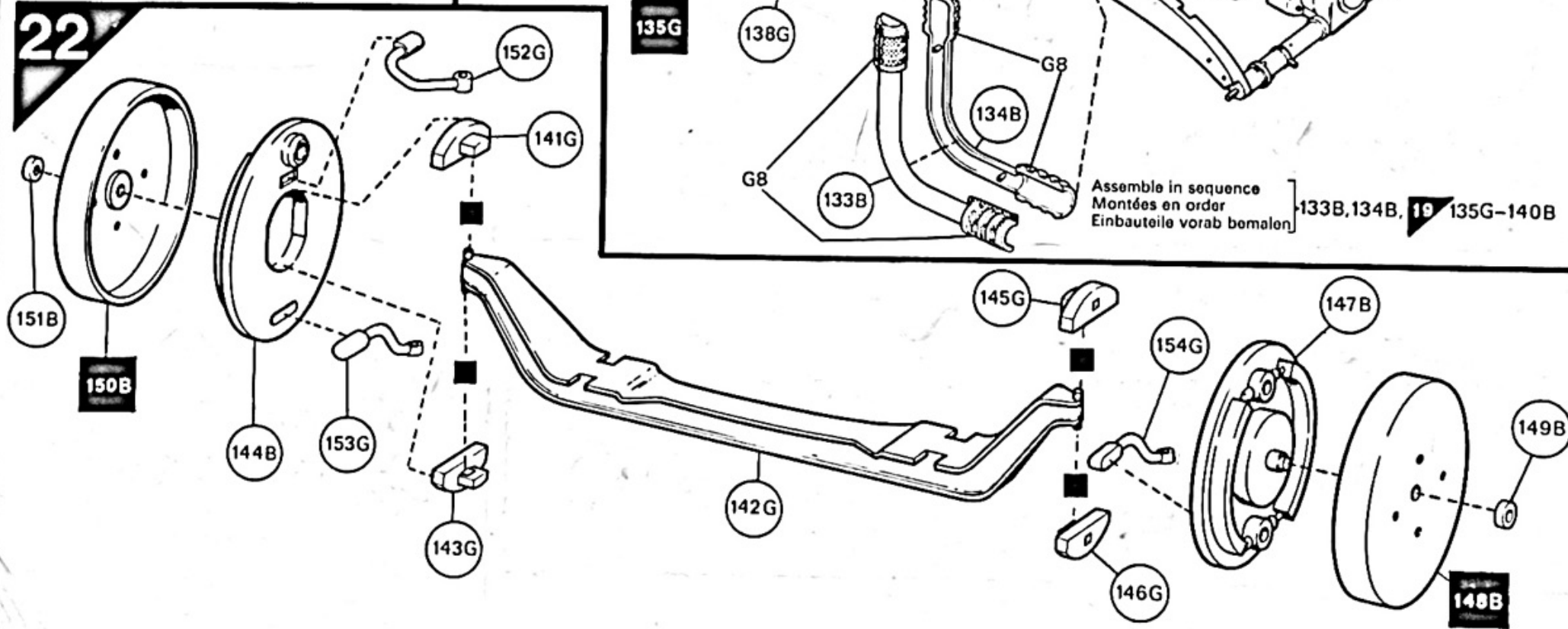
Invert and allow to dry.  
 Renverser et laisser sécher.  
 Umkehren und TROCKNEN LASSEN!



Inverted assembly.  
 Assemblage renversé.  
 Umgekehrter Zusammenbau.

19

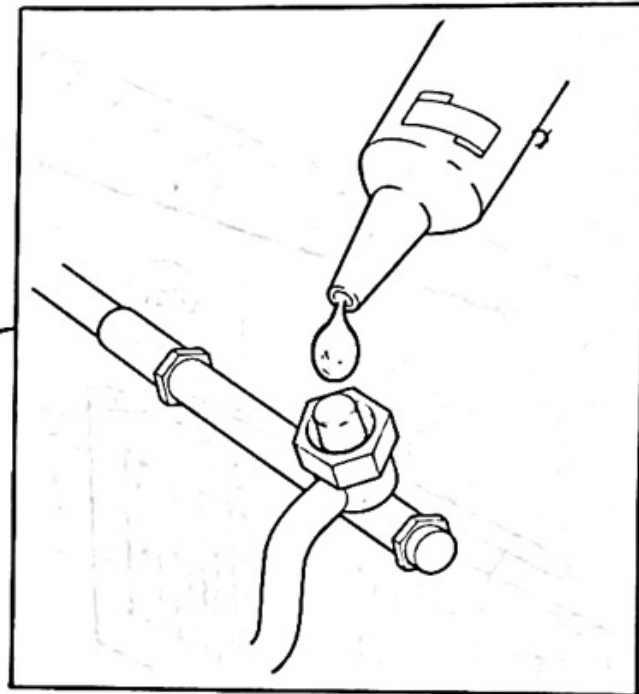
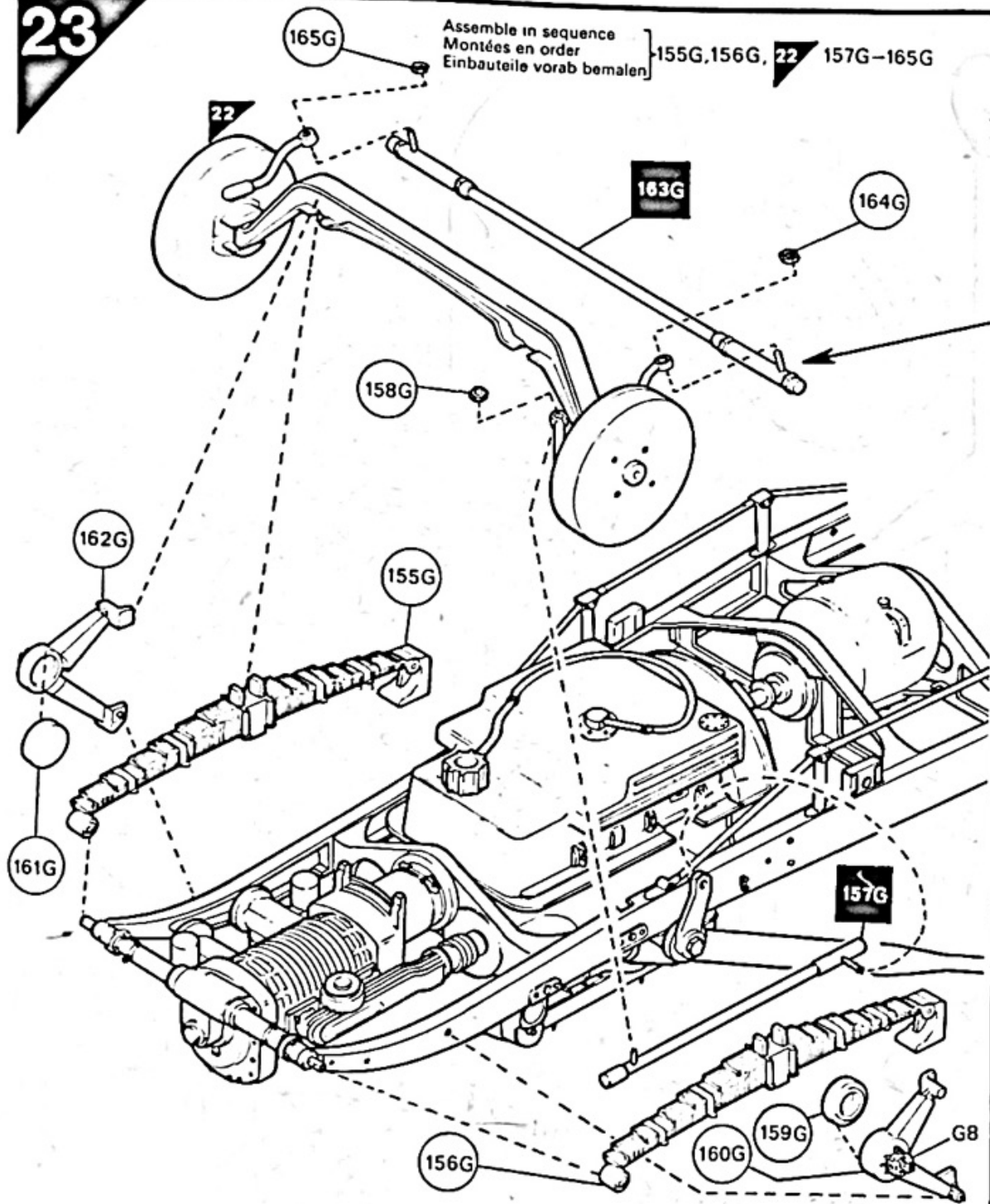


**20****21****22**

23

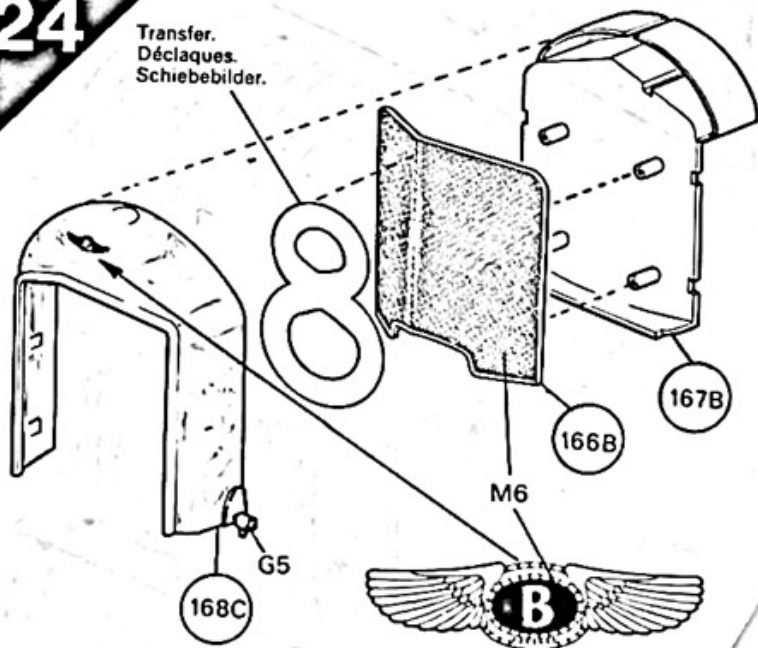
Assemble in sequence  
Montées en order  
Einbauteile vorab bemalen

155G, 156G, 22 157G-165G

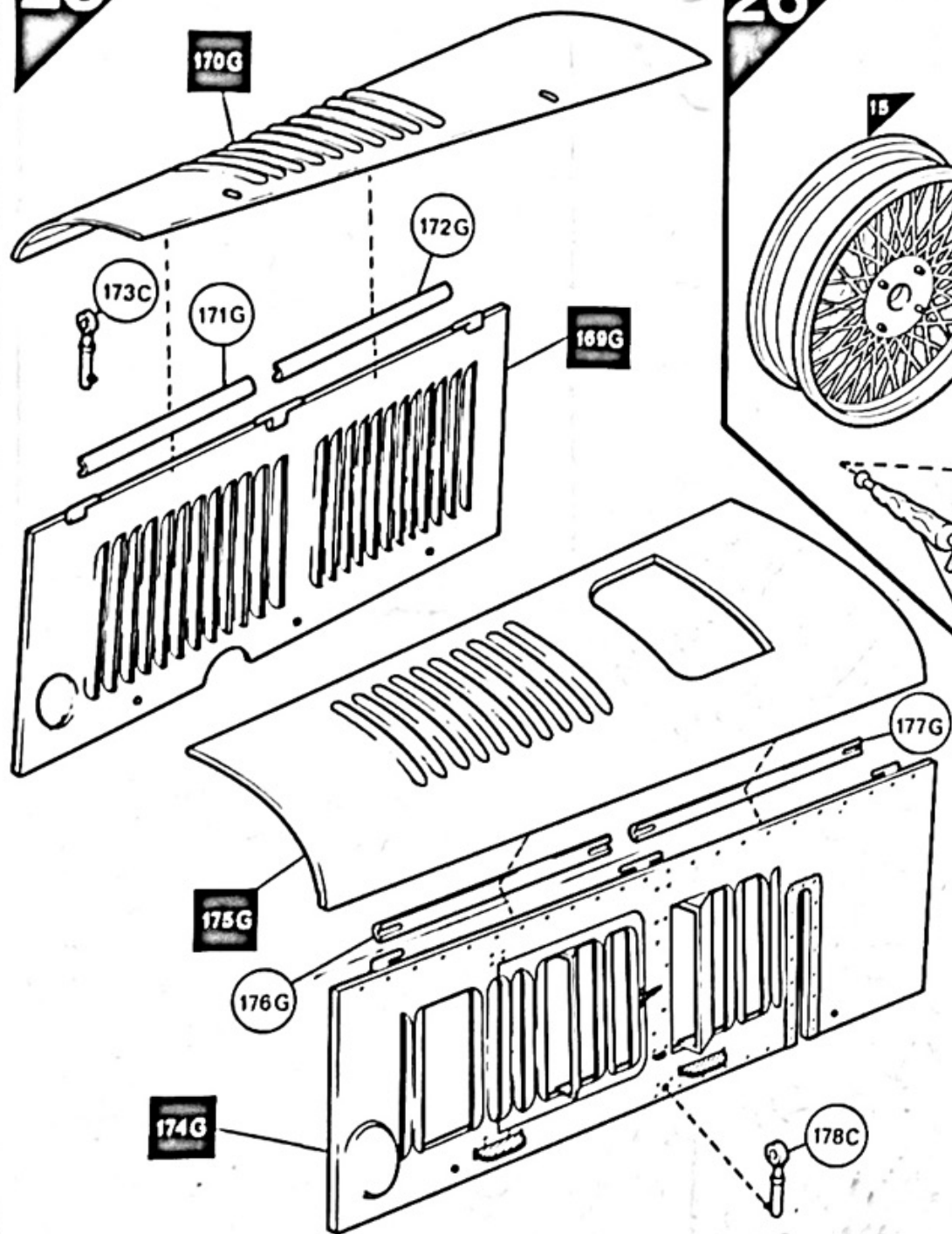


24

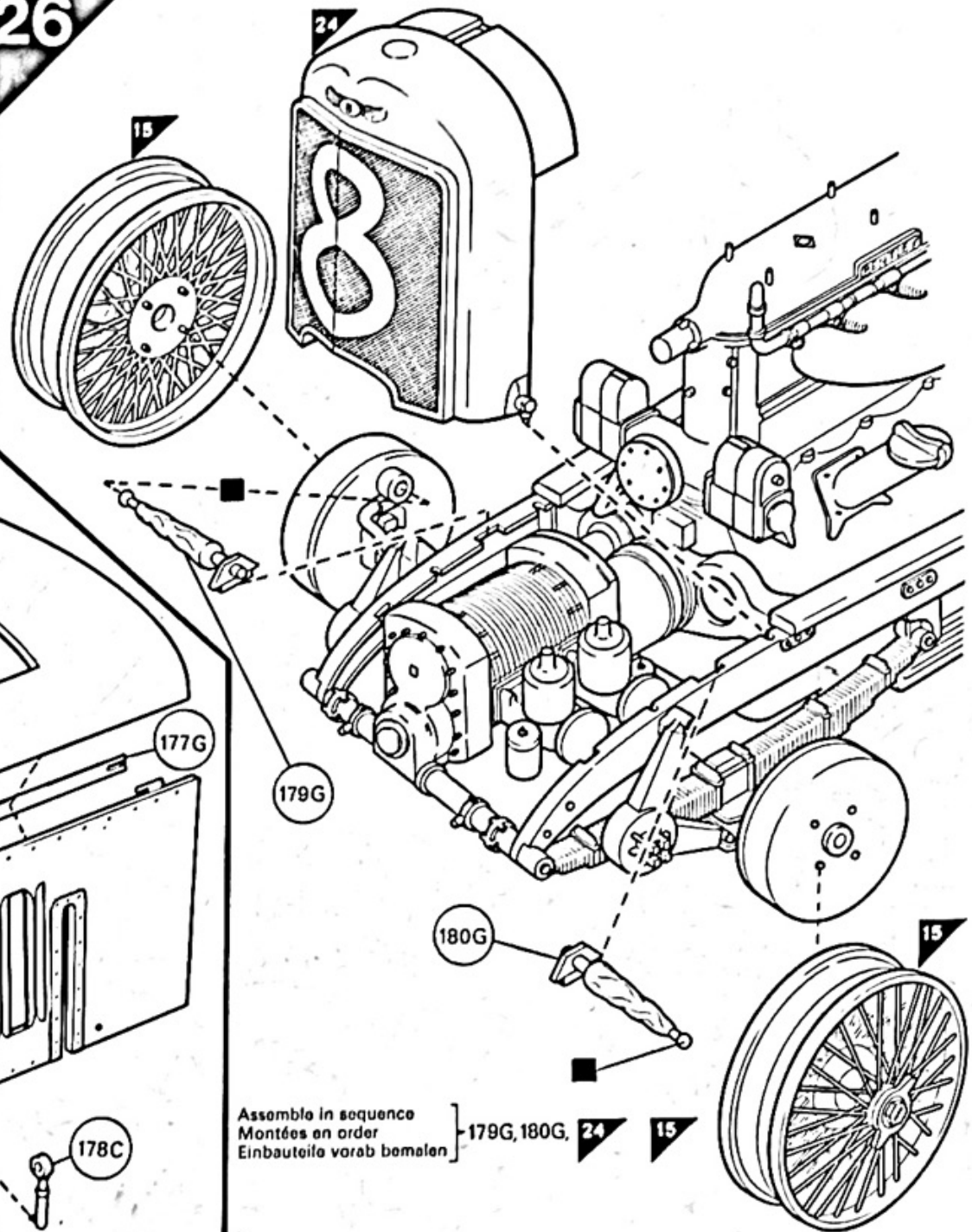
Transfer.  
Déclaque.  
Schiebebilder.



25



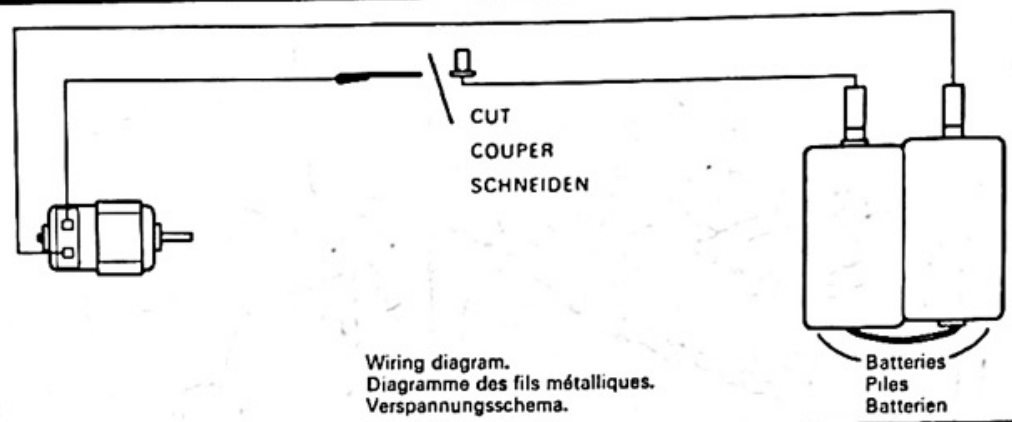
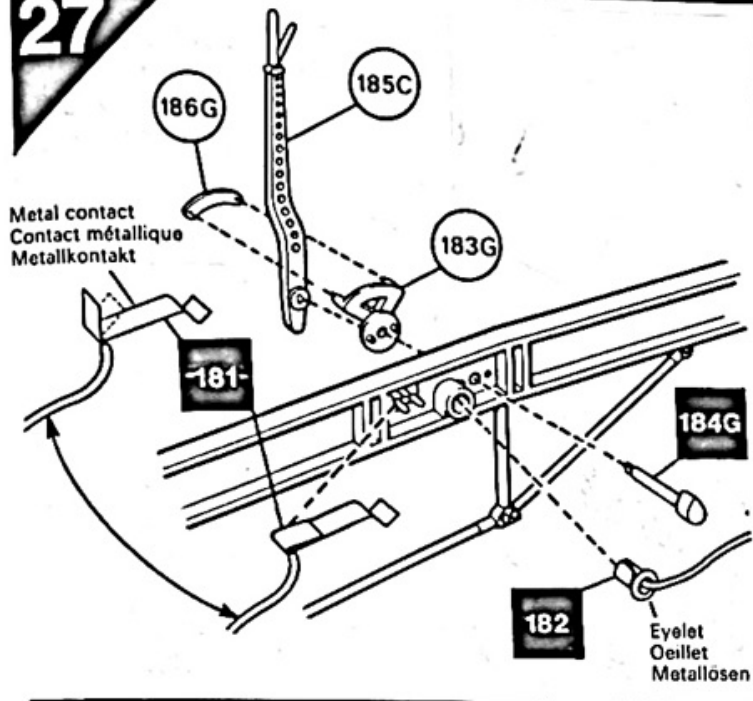
26



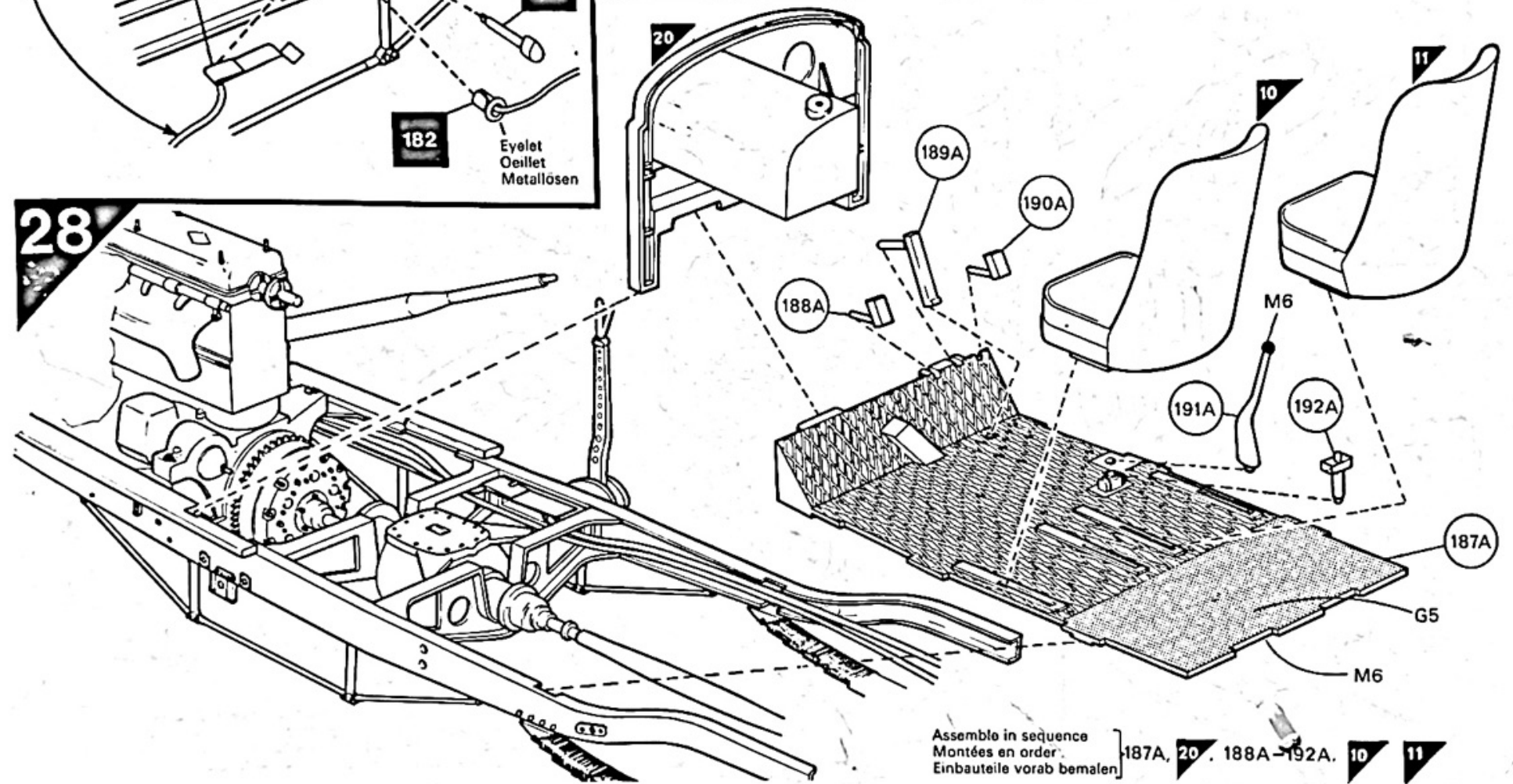
Assemble in sequence  
 Montées en order  
 Einbauteile vorab bemalen

179G, 180G, 24, 15

27

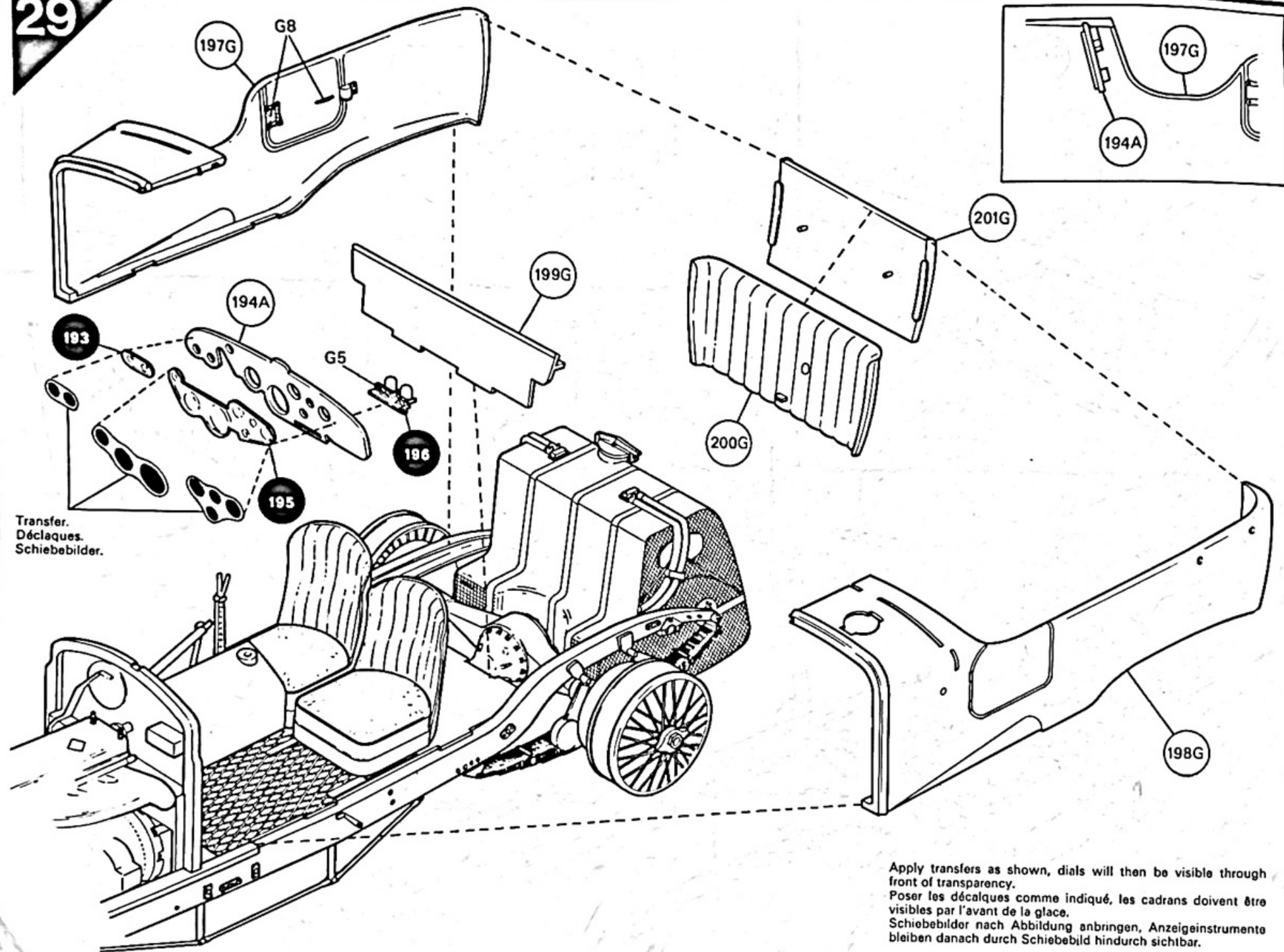


28



Assemble in sequence  
Montées en order  
Einbauteile vorab bemalen

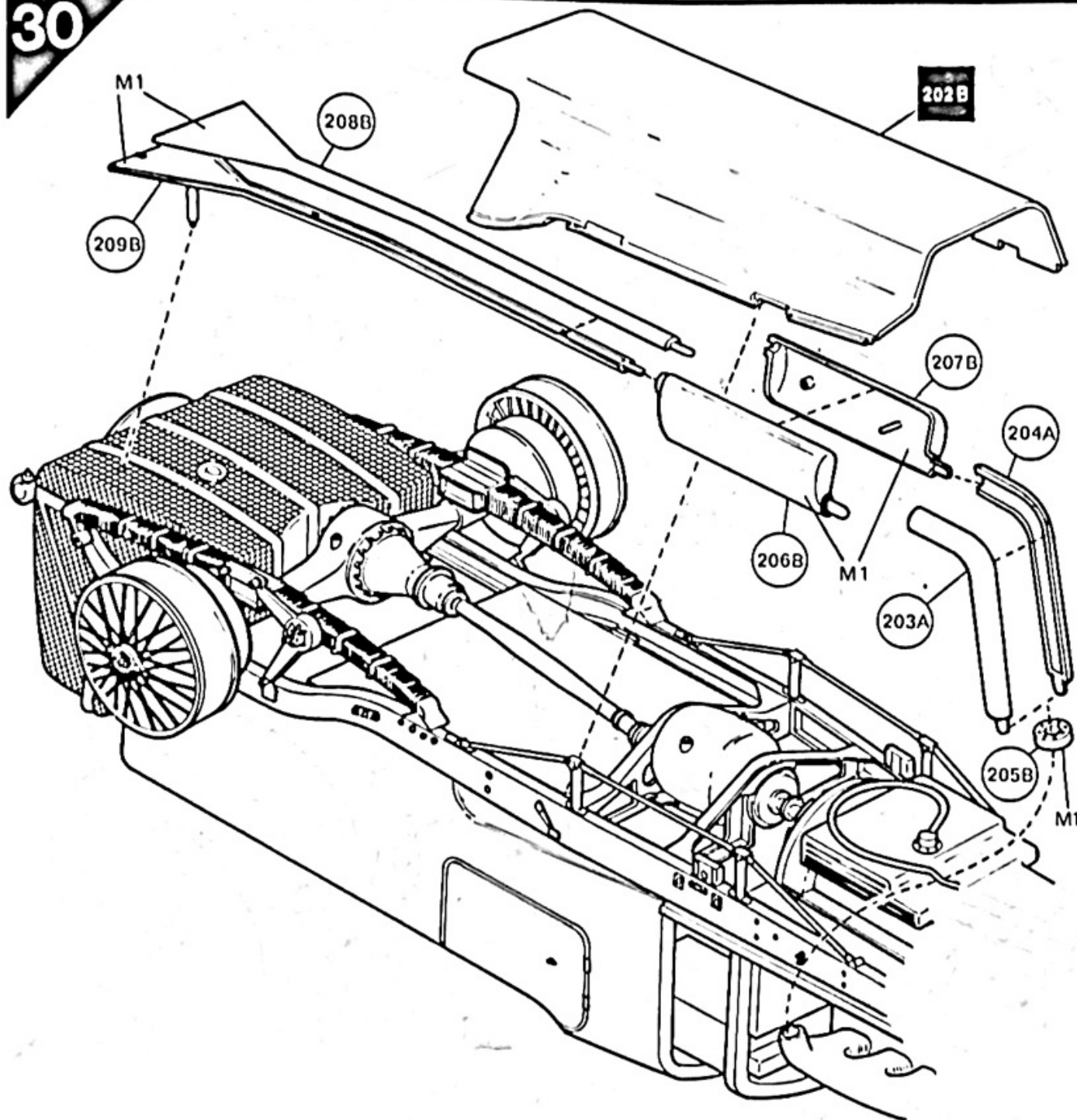
187A, 20, 188A-192A, 10, 11



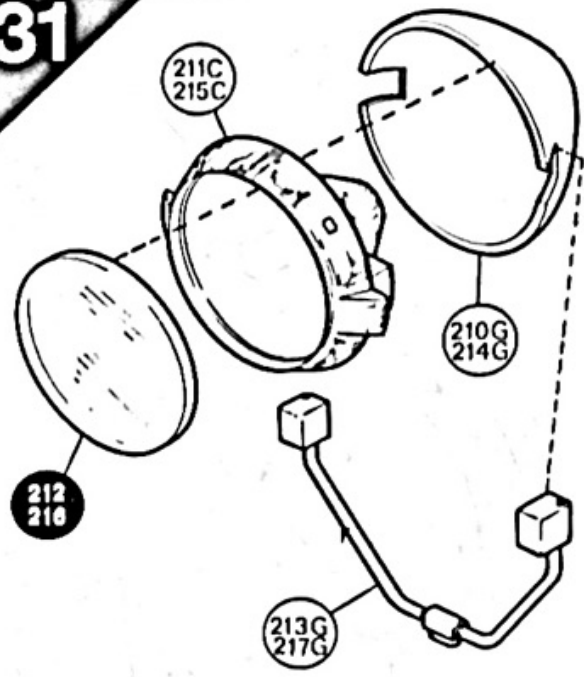
Transfer.  
Déclagues.  
Schiebepilder.

Apply transfers as shown, dials will then be visible through front of transparency.  
Poser les décalques comme indiqué, les cadrans doivent être visibles par l'avant de la glace.  
Schiebepilder nach Abbildung anbringen, Anzeigeinstrumente bleiben danach durch Schiebepilder hindurch sichtbar.

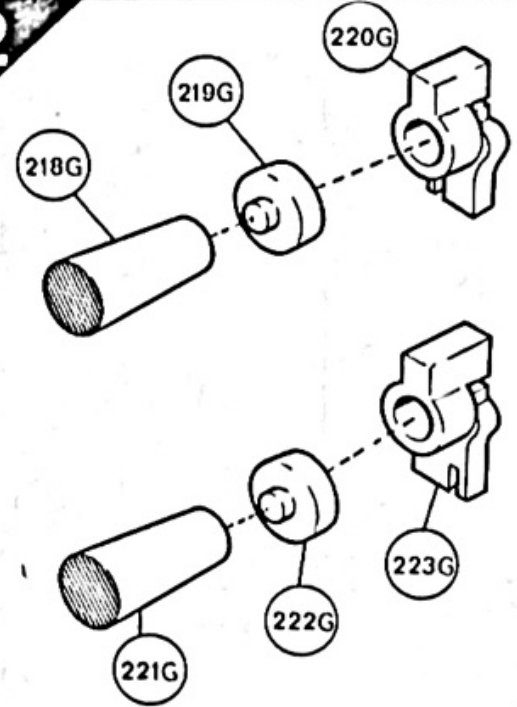
30

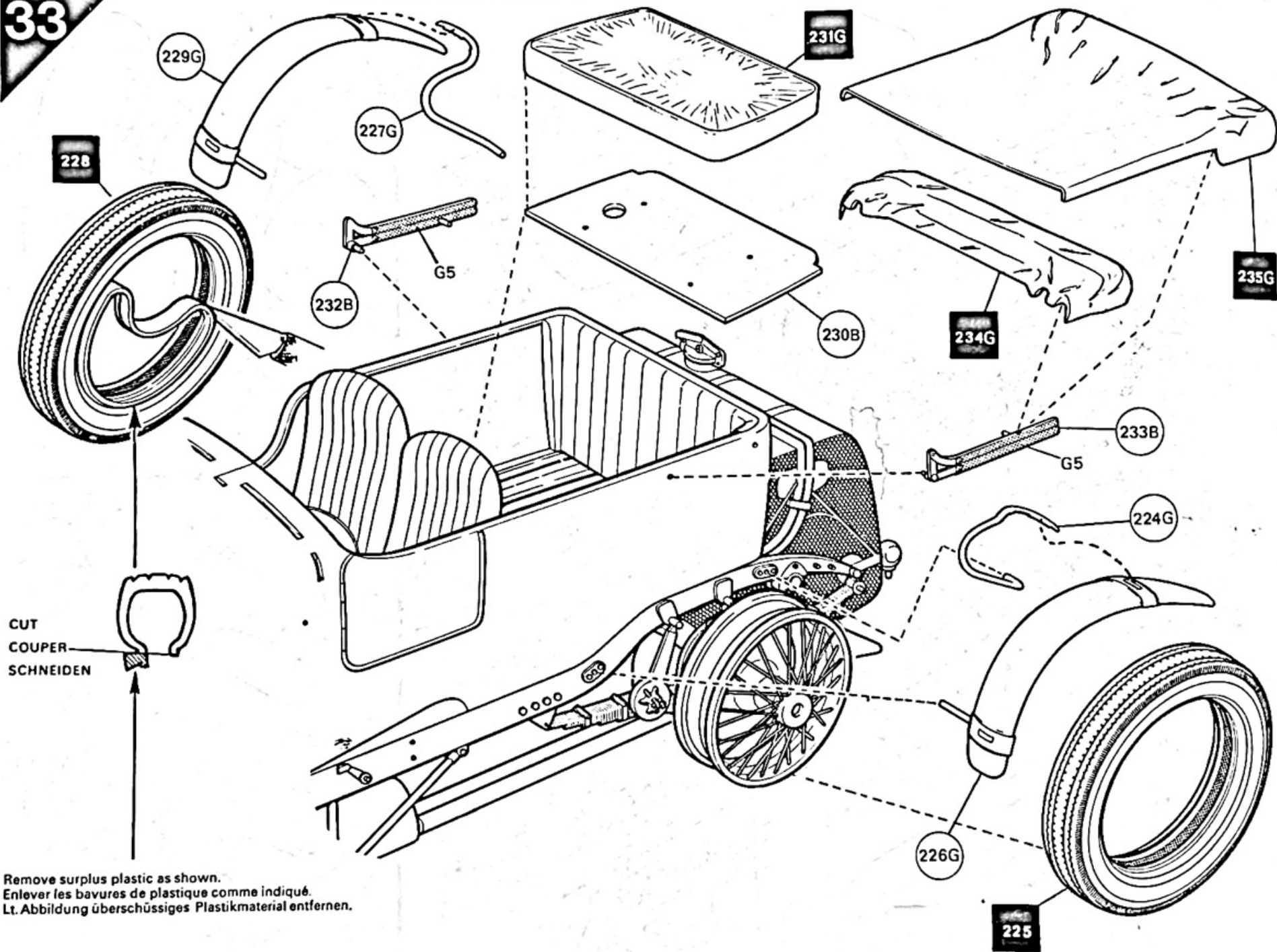


31



32

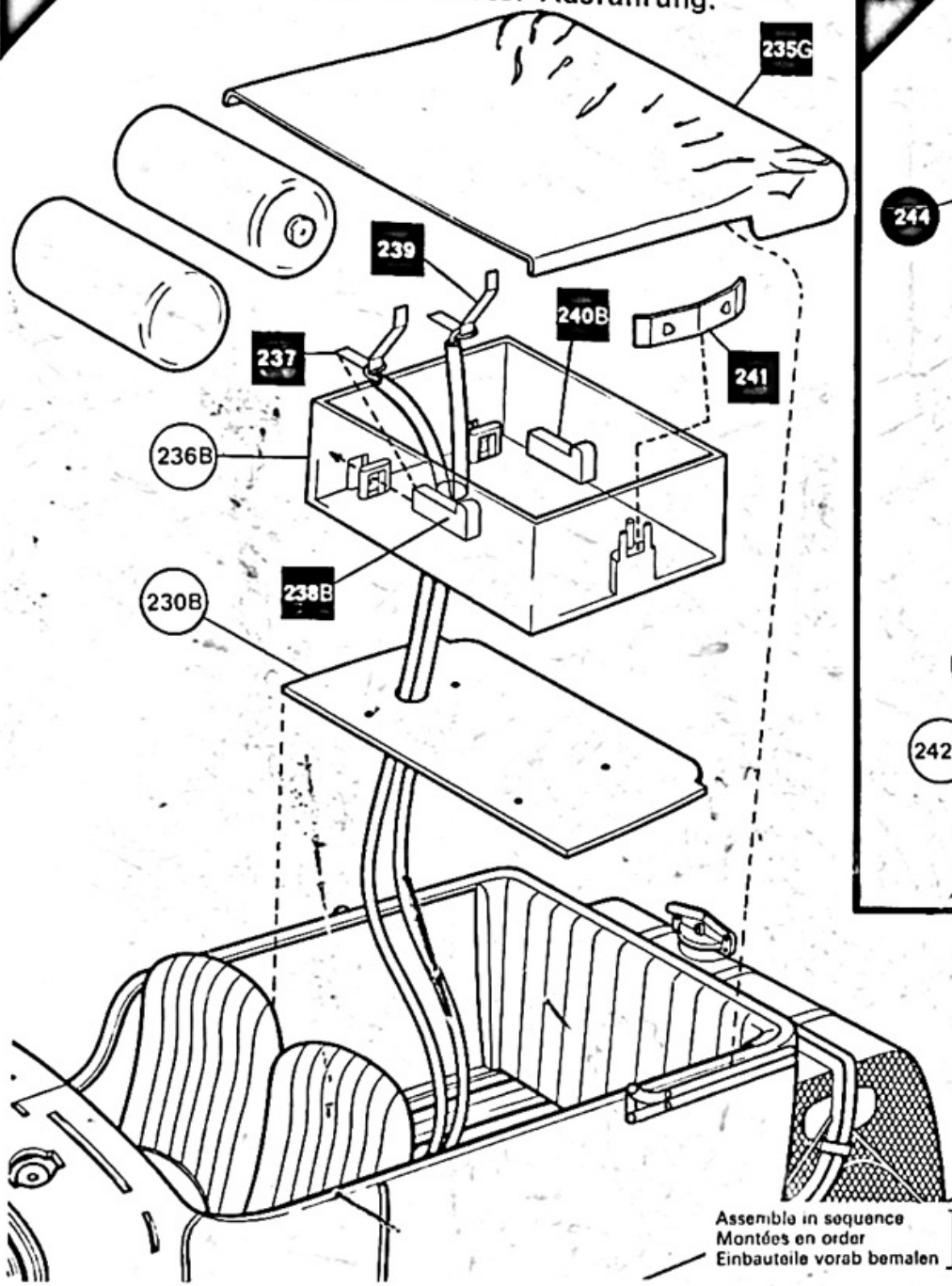




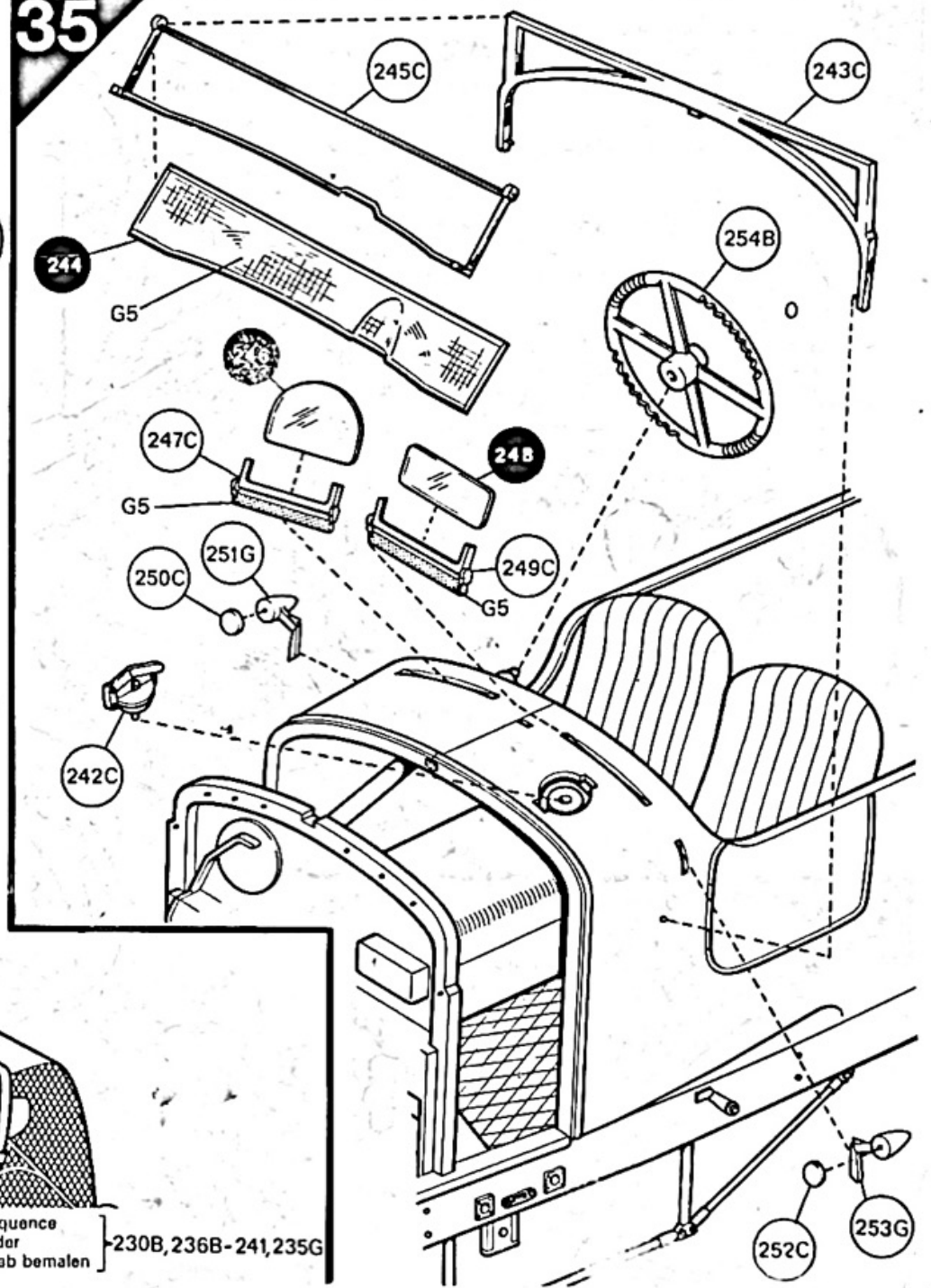


# 34

Motorised version only.  
Version a moteur seulement.  
Nur für Motor-Ausführung.



# 35



Assemble in sequence  
Montées en ordre  
Einbauteile vorab bemalen

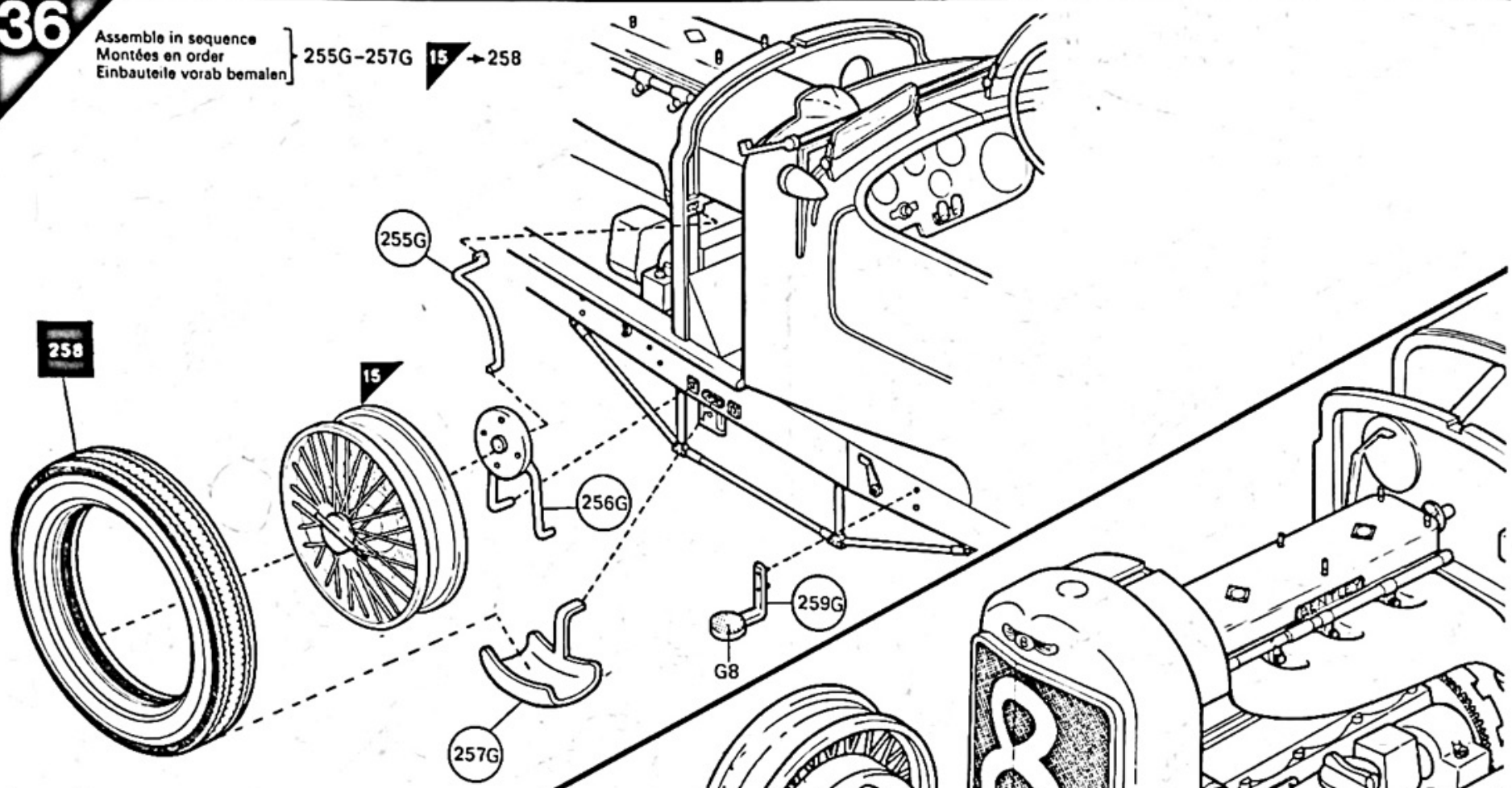
230B, 236B-241, 235G

252C 253G

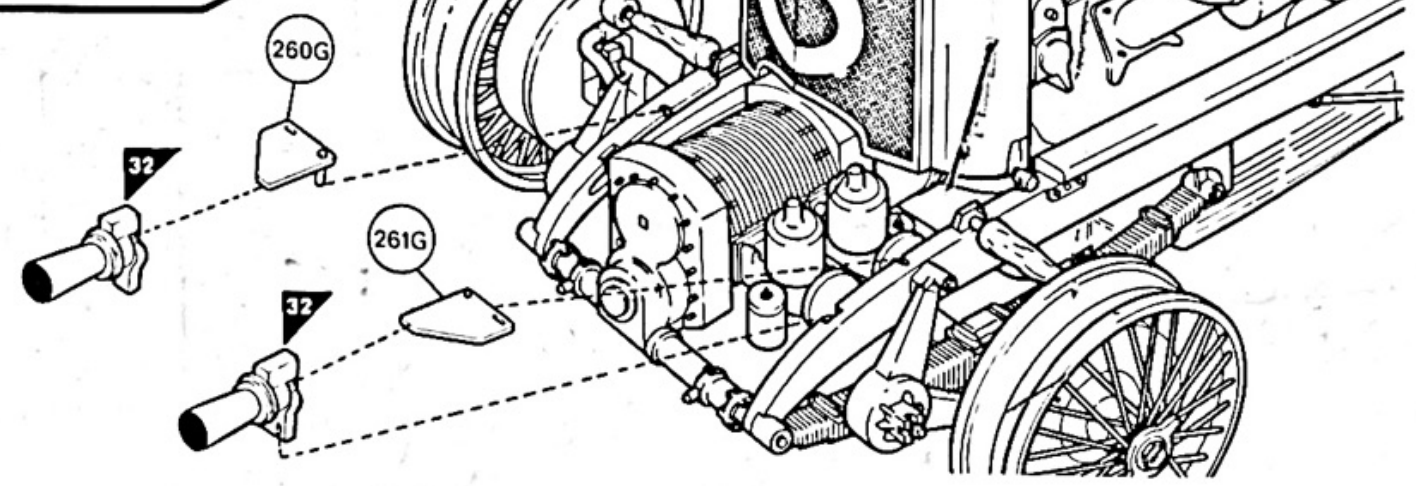
36

Assemble in sequence  
Montées en order  
Einbauteile vorab bemalen

255G-257G 15 → 258



37



## Headlamp Stoneguards (262-263)

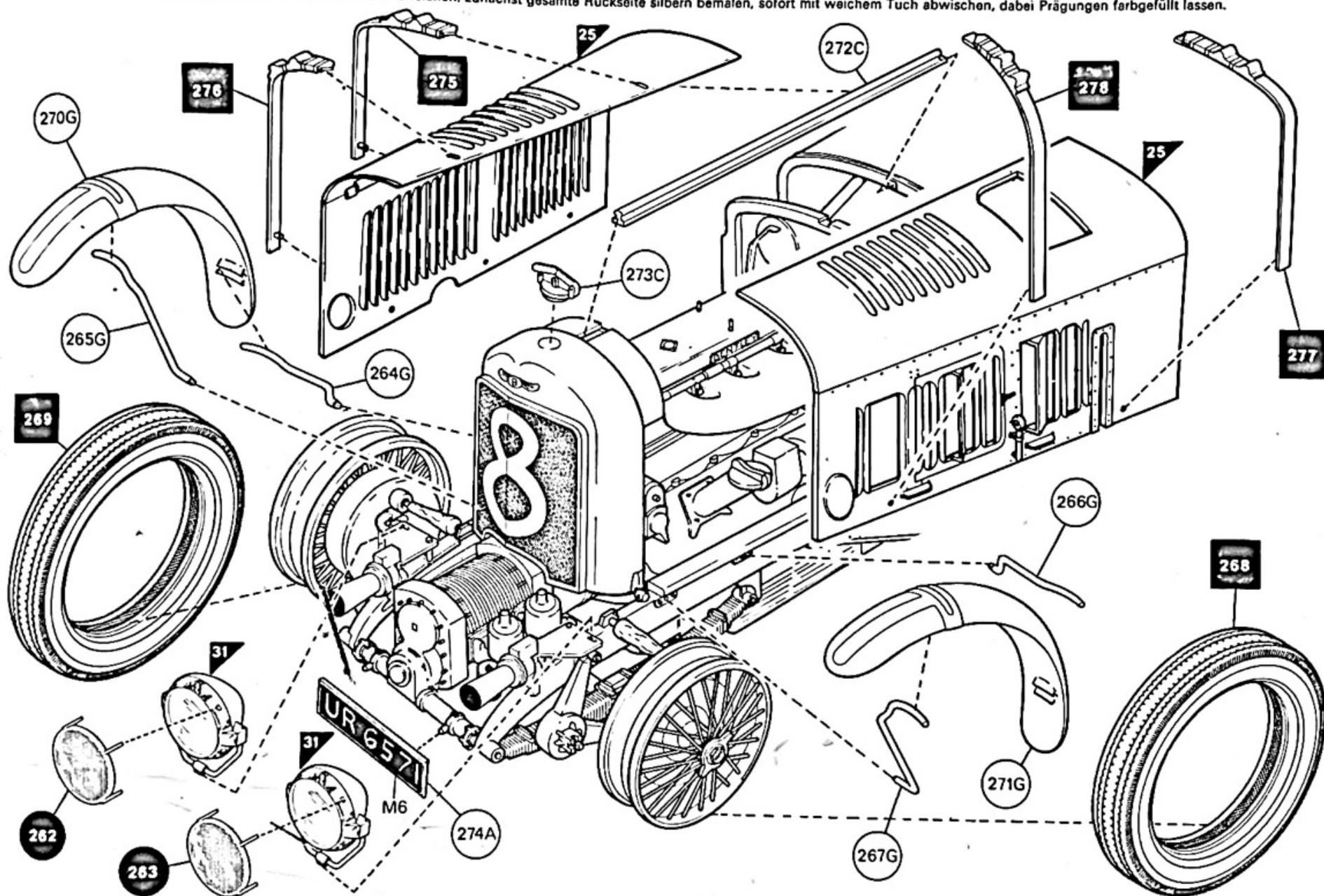
To obtain desired chrome grille effect it is suggested that silver paint is applied to the whole of the rear face and immediately wiped clean with a soft cloth, leaving recesses full of paint.

## Grilles de Phares (262-263)

Pour obtenir l'effet d'une grille chromée il est suggéré de mettre de la peinture argent sur la face arrière, puis de l'enlever avec un chiffon doux - en laissant la peinture seulement dans les rainures.

## Scheinwerfer-Schutzgitter (262-263)

Um naturgetreuen Chromgrill-Effekt zu erreichen, zunächst gesamte Rückseite silbern bemalen, sofort mit weichem Tuch abwischen, dabei Prägungen farbgefüllt lassen.



# 1930 BENTLEY 4½ LITRE SUPERCHARGED

The name Bentley is synonymous with the words Racing, and Le Mans in particular having won this event five times but few people realise the story behind these words. The cars were designed by the late W. O. Bentley, using engineering experience gained from working with other manufacturers. By November 1919 he exhibited a motor car chassis at the London Motor Show and in September 1921 the first three litre Bentley was sold, and of the 1.600 models produced some 500 still exist. In 1926 with an eye to the Le Mans twenty-four hour race, an enlarged version, the legendary 4½ litre was produced. It was entered for the event in 1927, won the race in 1928 and in 1929 achieved the outstanding feat of coming second, third and fourth, the winner being a 6½ litre Bentley. The famous racing driver, Sir Henry Birkin together with Clive Gallop and supercharger expert Amhurst Villiers developed a Supercharged version of the 4½ litre car which was much faster than the four or six cylinder machines. This decision was much against the wishes of W. O. Bentley who feared for unreliability and this was indeed the case initially but whilst the cars lasted nothing could touch them for sheer speed. "Tim" Birkin's lap record at the old Le Mans circuit still stands to this day. Birkin built two road racing cars and a single seater version which was to take the Brooklands Lap Record when he persuaded the Hon. Dorothy Padget to finance his racing operations. With her backing he built a fourth car which is the subject of this construction kit and which is often referred to as the Pau Car. This is the car in which Sir Henry claimed to have reached 135 m.p.h. whilst driving in the 1930 French Grand Prix at Pau where he finished second averaging 88.5 m.p.h. for 245 miles non stop in 2 hours 46 mins. He was competing against fully fledged Grand Prix machines in his stripped two ton sports car. The car also competed in all the other classic road races of the period such as the 1930, 1932 and 1933 Le Mans, the 1930 T.T. at Ards, the Irish Grand Prix and the Brooklands Double Twelve. The 4½ litre supercharged Bentley was powered by a four cylinder engine with a cubic capacity of 4,484 developing 240 Brake h.p. at 4,200 r.p.m. The car had twin magneto ignition, 2 S.U. Carburettors. Wheelbase 9' 9½". Front and rear track 4' 6½" and unladen weight 38 cwt.

Le nom de Bentley est synonyme de courses et Le Mans en particulier, a été gagné 5 fois : mais peu de gens connaissent l'histoire de Bentley. Les voitures furent dessinées par W. O. Bentley, utilisant son expérience de la mécanique acquise en travaillant dans d'autres usines. En novembre 1919 il exposa un chassis de voiture au Salon de Londres et en septembre 1921 la première 3 litres Bentley fut vendue, et des 1600 modèles fabriqués, il en reste encore environ 500. En 1926, il visa la course des 24 heures du Mans et construisit un modèle plus puissant, la légendaire 4,5 litres. Elle courut au Mans en 1927, gagna la course en 1928 et en 1929 réussit l'exploit d'être 2ème, 3ème et 4ème, le vainqueur étant une 6,5 litres Bentley. Le fameux pilote de course Sir Henry Birkin avec Clive Gallop et l'expert en compresseurs Amhurst Villiers construisirent une version à compresseur de la 4,5 litres, qui était beaucoup plus rapide que les voitures à quatre ou six cylindres. Cette décision allait contre les souhaits de W. O. Bentley qui n'avait pas confiance. "Tim" Birkin battit le record sur le vieux circuit du Mans qui existe encore aujourd'hui. Birkin construisit deux voitures de course et une version monoplace qui eut le Brookland Lap Record quand il persuada la Hon Dorothy Padget de financer son affaire de courses. Soutenu par elle, il construisit une quatrième voiture qui est l'objet de cette maquette et qui est souvent désignée comme étant la voiture de Pau. C'est avec cette voiture que Sir Henry déclara avoir atteint les 135 M.P.H. au grand prix de Pau en 1930, ou il terminait second à la vitesse de 88.5 M.P.H. pour 245 miles sans arrêt en 2 heures 46 minutes. Il courût aussi contre les belles voitures du grand prix avec sa voiture de sport 2 tonnes. La voiture fut aussi engagée dans toutes les autres courses classiques sur route pendant les années 1930, 1932 et au Mans en 1933, le T.T. 1930 à Ards, le Irish grand prix et le Brookland Double Twelve. La Bentley a compresseur 4,5 litres était propulsée par un moteur 4 cylindres de 4.484 litres développant 240 cv au frein à 4.200 tours. La voiture avait 2 magnetos, 2 carburateurs S.U. empattement 9 pieds 9 pouces 1/2. Voie avant et arrière de 4 pieds 6 pouces 1/2 et un poids à vide de 1900 Kilogrammes.

Der Name Bentley beinhaltet für Eingeweihte zugleich das Wort „Rennen“. Obwohl insbesondere die fünfmaligen Le Mans-Siege der Bentleys heute hier und da noch bekannt sind, weiß doch kaum jemand Näheres über das, was hinter dieser Geschichte stand. Diese Wagen wurden von W. O. Bentley entwickelt, der seine Erfahrungen aus der Ingenieur-Tätigkeit bei anderen Firmen dabei ausnutzte. Im November 1919 stellte er bei der Londoner Motor-Schau ein Motorwagen-Fahrgestell auf. Im September 1921 wurde der erste Dreiliter-Bentley verkauft. Von den insgesamt 1600 gebauten Wagen dürften heute noch rund 500 existieren. 1926 entstand im Hinblick auf die 24-Stunden-Rennen von Le Mans eine stärkere 4,5-Liter-Version, die bald legendär wurde. Sie kam 1927 zu diesem Wettbewerb heraus und gewann auf Anhieb diese Rennen vier Jahre 1928, wurde 1929 Zweiter, Dritter und Vierter, während den ersten Platz ein neuer 6,5-Liter-Bentley belegte. Der berühmte Rennfahrer Sir Henry Birkin entwickelte zusammen mit dem Lademotor-Fachmann Clive Gallop und Amhurst Villiers eine Lader-Version des 4,5-Liter-Wagens, der sich als wesentlich schneller erwies als die z. T. stärkeren Vier- und Sechszylinderwagen. Diese Entwicklung fand zunächst nicht den Beifall von W. O. Bentley. Er fürchtete, dieser neue Motor würde unzuverlässig und wenig dauerhaft sein. Tatsächlich war dies anfangs der Fall. Doch der Erfolg setzte sich durch, und kein anderer Wagen erreichte die Geschwindigkeiten der Bentleys. „Tim“ Birkin's Rundenrekord auf dem alten Le Mans-Kurs ist bis heute nicht unterboten. Birkin baute zwei Straßentourenwagen und einen Einsitzer-Roadster, mit dem er auch den Brooklands-Rundenrekord aufstellte, als er Dorothy Padget auf dem Kurs verfolgte, um seine weiteren Rennbeteiligungen zu finanzieren. Mit ihrer Unterstützung baute er schließlich einen vierten Wagen – unser Modell –, oft auch als Pau-Wagen bezeichnet. Es ist der Wagen, in dem Sir Henry Birkin knapp 220 km/h bei dem Grand Prix Frankreichs auf der Bahn von Pau im Jahre 1930 erreichte. Bei diesem Rennen wurde er Zweiter mit einem Schnitt von ca. 143 km/h über 395 km, die er non-stop in 2 Stunden 46 Minuten zurücklegte. Er fuhr mit seinem teils unverkleideten Zweitonnenwagen gegen die voll karosierten Grand Prix-Maschinen seiner Konkurrenten. Erfolgreich nahm er außerdem an den Le Mans-Rennen der Jahre 1930, 1932 und 1933, an der T. T. (Tourist Trophy) in Ards, dem Irischen Grand Prix sowie den „doppelten Zwölf“ Straßenrennen von Brookland teil. Der 4,5-Liter-Lademotor Bentleys hatte vier Zylinder mit 4484 ccm Hubraum und brachte bei 4200 U/Min.-etwa 240 Brems-PS. Das Fahrzeug war mit Doppelmagnet-Zündung, zwei SU-Vergasern ausgestattet. Bei einem Radstand von 2,985 m und einer Spurweite von 1,994 m auf beiden Achsen wog der Wagen (trocken) unbeladen 1723 kg.