



Scala 1/24 - 1/24th Scale - Echelle 1/24ème - 1/24 Maßstab - Escala 1/24 - Schaal 1/24 - Skala 1/24

Presentata nel 1978, la BMW M1 si è subito imposta all'attenzione quando, poco dopo la sua commercializzazione, venne lanciato il campionato Procar. Questa serie comprendeva gare in pista da svolgersi in concomitanza con i gran premi di Formula 1 ed era riservata alle sole M1 preparate secondo le regole del gruppo 4. L'interesse del pubblico per queste gare fu aumentato dalla partecipazione di un buon numero di piloti di formula uno, e furono proprio due conduttori della massima formula, Lauda e Piquet, ad aggiudicarsi le due edizioni del campionato Procar. Fuori dal campionato concepito apposta, la M1 si è distinta in molte gare del campionato mondiale marche, del campionato tedesco sport e del campionato americano IMSA. La versione maggiormente diffusa della M1, quella preparata per il gruppo 4, monta un motore a sei cilindri in linea con testata a quattro valvole che eroga fino a 470 hp a 9000 giri e può spingere il coupé tedesco fino a 310 Km/h. Esiste però anche una versione preparata in Germania da Schnitzer che grazie all'adozione di due turbocompressori eroga ben 800 hp e consente velocità fino a 360 Km/h. Nel 1982 è stata preparata in Francia una versione Rally della BMW M1 che, abilmente condotta da Bernard Darniche, ha destato scalpore quando ha vinto numerose prove speciali del Tour de France e del Tour de Corse, nonostante abbia dimensioni e peso notevolmente superiori a quelli delle vetture da rally convenzionali. Nelle gare del campionato mondiale marche le M1 si sono sempre distinte grazie alla loro affidabilità che ha consentito loro buoni risultati finali nonostante fossero superate sul piano delle prestazioni dalle più potenti Porsche 935 o più sofisticate Lancia Montecarlo. L'affermazione più significativa nel campionato mondiale marche è la vittoria di Stuck-Piquet alla 1000 km del Nurburgring del 1981 mentre nel campionato tedesco 1981 Hans Stuck si è imposto in due corse con la poderosa M1 turbocompressa.

Presented in 1978, BMW M1 became popular at once, soon after its appearance on the market, when the Procar Championship was organized. This series included racecourses to be run during the Formula 1 Grand Prix and was reserved only to M1 cars prepared according to the rules of group 4. The public interest for these competitions was increased by the participation of a good many Formula 1 drivers and it was two drivers of this Formula, Lauda and Piquet, who won the two editions of the Procar Championship. Besides the special championship, the M1 has distinguished itself in many competitions of the World Manufacturers' Championship, German Sport Championship and the American IMSA Championship. The most common version of the M1, the one prepared for group 4, has a sixcylinder-in-line engine, with four valve head, delivering up to 470 hp at 9.000 revolutions, and can push the German coupé to 310 km p.h. There is also a version, prepared in Germany by Schnitzer, which delivers 800 hp and gives speeds up to 360 km p.h. because of the adoption of two turbo-superchargers. In 1982 a rally version of the BMW M1 was prepared in France. Skillfully driven by Bernard Darniche, it kicked up a great noise by winning many special tests in the Tour de France and in the Tour de Corse, through it is superior for size and weight to the conventional rally cars. In the competitions of the World Manufacturers' Championship M1 cars have always distinguished themselves because of their reliability, that has made it possible to achieve good final results, even if the more powerful Porsche 935 and the more complex Lancia Montecarlo were superior as to the performance. The most remarkable success in the World Manufacturers' Championship is the win of Stuck-Piquet at Nurburgring 1000 km in 1981, while in the 1981 German Championship Hans Stuck has been successful in two races with the powerful turbo-supercharged M1.

Présentée en 1978, le BMW M1 s'est tout de suite imposée à l'attention quand, après sa commercialisation vint présenté le championnat Procar. Cette serie comprenait des épreuves en piste qui se déroulent en concomitance avec les grands prix de Formule 1 et était réservé seulement pour le M1 préparées selon les règles du group 4. L'intérêt du public pour ces épreuves fut augmenté par la participation d'un bon nombre de pilotes de Formule 1, et furent propre deux conducteurs de la maxime formule, Lauda et Piquet qui se remportent les deux éditions du championnat Procar. Dehors de championnat fait exprès, la M1 s'est distinguée en beaucoup des épreuves du championnat mondial Marques, du championnat américain IMSA et du championnat allemand sport. La version la plus diffuse de la M1, celle préparée pour le group 4, monte un moteur à six cylindres en ligne avec la tête à quatre soupapes qui produit jusqu'à 470 hp à 9000 tours et peut pousser le coupé allemand jusqu'à 310 Km/h. Mais il y a aussi une version préparée en Allemagne par Schnitzer qui merci à l'adoption de deux turbocompresseurs produit 800 hp et permet vitesse jusqu'à 360 Km/h. En 1982 a été préparée en France une version Rallye de la BMW M1 qui, habilement conduite, a attiré tapage quand a gagnée nombreuses preuves spéciales du Tour de France et du Tour de Corse, malgré ait des dimensions et poids remarquablement supérieurs à ces des voitures de Rallye conventionnel. Dans les épreuves du championnat mondial Marques les M1 se sont toujours distinguées merci à la leur fiabilité qui leurs a permis des bons résultats finals malgré fussent superées sur le plan des prestations de les plus puissantes Porsche 935 ou plus sophistiquées Lancia Montecarlo. L'affirmation plus significative du championnat mondial Marques est la victoire de Stuck-Piquet à la 1000 Km du Nurburgring du 1981 tandis dans le championnat allemand 1981 Hans Stuck s'est imposé pendant deux courses avec la puissante M1 turbocomprise.

Schon 1978 bei der Präsentation zog der BMW M1 sofort die Aufmerksamkeit auf sich als er kurz nach dem Erscheinen auf dem Markt bei der Procar Meisterschaft erschien. Diese Serie besteht aus Pistenmeisterschaften, die gleichzeitig mit den Grossen Preisen der Formel 1 ablaufen und ist nur für M1 reserviert, die nach den Regeln der Gruppe 4 vorbereitet werden. Das Interesse des Publikums für diese Meisterschaften wurde durch die Beteiligung etlicher Formel-1-Piloten gesteigert, und es waren genau zwei Führer der Kategorie, Lauda und Piquet, die beide Ausgaben der Procar Meisterschaften gewinnen konnten. Ausserhalb dieser eigens für M1 organisierten Meisterschaften hat sich der M1 in vielen Markenweltmeisterschaften, in den deutschen Sportmeisterschaften und der amerikanischen Meisterschaft IMSA ausgezeichnet. Die am meisten verbreitete Version des M1, nämlich die für Gruppe 4 vorbereiteten, haben einen Sechszylinder-Motor in einer Linie angeordnet, mit Zylinderkopf mit 4 Ventilen, die bis zu 470 hp bei 9000 Umdrehungen erreichen und das deutsche Coupé bis auf 310 Km/h bringen. Es gibt jedoch auch eine in Deutschland von Schnitzer ausgearbeitete Version, die dank Einbau von 2 Turbokompressoren sogar 800 hp ausgibt und daher Geschwindigkeiten bis zu 360 Km/h erlaubt. 1982 wurde in Frankreich eine Rallyversion des BMW M1 gebaut, welche, geschickt von Bernard Darniche gesteuert, Aufsehen erregte, als sie verschiedene Spezialproben des Tour de France und des Tour de Corse gewann, obwohl sie wesentlich grössere Abmessungen und Gewicht hat, als die üblichen Rallywagen. In den Markenweltmeisterschaften zeichneten sich die M1 immer durch ihre Zuverlässigkeit aus, die ihnen gute Endresultate erlaubte, wenn sie auch in der Leistung von den stärkeren Porsche 935 oder den verfeinerteren Lancia Montecarlo überholt worden waren. Die bedeutendste Auszeichnung in den Markenweltmeisterschaften ist der Sieg von Stuck-Piquet bei den 1000 km des Nurburgringes 1981, während in den deutschen Meisterschaften 1981 Hans Stuck sich in 2 Rennen mit seiner wuchtigen Turbokompressen-M1 auszeichnete.

Presentada en 1978, la BMW M1 se ha impuesto en seguida a la atención cuando, poco después de su comercialización, se presentó el Campeonato Procar. Esta serie comprendía competiciones en pista a desarrollarse en concomitanza con los grandes premios de Formula 1, y era reservada solo a las M1 preparadas según las reglas del grupo 4. El interes del publico para estas competiciones fué aumentado por la participación de un buen numero de pilotos de formula 1, y fueron proprio dos de ellos, Lauda y Piquet, que se adjudicaron las dos ediciones del campeonato Procar. Además del campeonato apositamente concebido, la M1 se ha distinguido en muchas competiciones del campeonato mundial de las marcas, del campeonato alemán de porte, y del campeonato americano IMSA. La versión de la M1 mayormente difundida, la misma preparada por el grupo 4, lleva un motor a seis cilindros en linea con cuatro valvulas en la cabeza que desarrolla hasta 470 hp a 9000 evoluciones y puede llevar la coupé alemana hasta 310 Km/h. Existe pero tambien una version preparada en Alemania por Schnitzer que, gracias a la adopción de dos turbocompresores, llega a desarrollar 800 hp y puede llegar hasta 360 Km/h. En 1982 se ha preparado en Francia una versión Rallye de la BMW M1 que, abilmente conducida por Bernard Darniche, que llamado mucho la atención al ganar varias pruebas especiales del Tour de France y del Tour de Corse, no obstante tenga dimensiones y peso notablemente superiores de los coches de rally convencionales. En las competiciones del campeonato mundial marcas las M1 se han siempre distinguido por su seguridad de rendimiento que les ha dado buenos resultados finales, no obstante fueran superadas por las prestaciones de la más potentes Porsche 935 o más sofisticadas Lancia Montecarlo. La afirmación más importante en el campeonato mundial marcas es la victoria de Stuck-Piquet a la 1000 km del Nurburgring del 1981, mientras en el campeonato alemán 1981 Hans Stuck se ha impuesto en dos carreras con la potente M1 turbocomprimida.

**IMPORTANTE**

Prima di iniziare il montaggio del modello studiare attentamente le varie fasi d'assemblaggio indicate nei disegni. A) Staccare con cura le parti dalle stampate. B) Eliminare con una limetta o con una carta-vetro fine le eventuali sbavature, controlla l'incastro di ogni pezzo prima di incollarlo. 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 nelle tavole, e, nel caso di parti alternative che consentano di realizzare differenti versioni, scegliere prima dell'assemblaggio la variante preferita.

**WARNING**

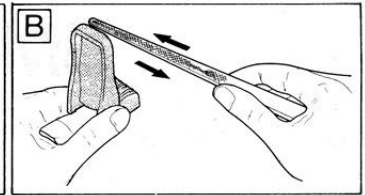
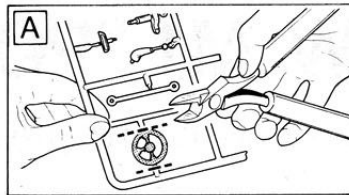
Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings. A) Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal 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.

**IMPORTANT**

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin. A) Détacher avec soin les pièces des montants. B) Eliminer avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles, contrôler que chaque pièce soit bien conforme avant de la coller à sa place. 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.

**WICHTIG**

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen. A) Sorgfältig die Einzelnen Teile Abnehmen. B) Mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmäßigkeiten Beseitigen, die Teile vor dem Verkleben ungeleimt zusammenhalten, um ihren Passitz zu prüfen. 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, von der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen.



**IMPORTANTE**

Antes de empezar el montaje del modelo, estudiense cuidadosamente las varias fases de ensamblaje indicada en los dibujos. A) Despegar con cuidado las partes. B) Eliminar con una pequeña lima o con papel de lija las eventuales rebabas, verifique que cada pieza encaje bien antes de pegar en posición. Barnizar, antes de ensamblar, los eventuales detalles internos del modelo o las partes difícilmente alcanzables después de efectuado el ensamblaje. Sigase siempre el orden del montaje ilustrado en las tablas y, en el caso de partes alternativas que permitan realizar diferentes variantes, escójase, antes del ensamblaje la variante preferida.

**BELANGRIJK**

Voor met de eigenlijke montage te beginnen eerst de diverse montagefasen zoals die in de tekeningen zijn aangegeven aandachtig doorlezen. A) De delen voorzichtig uit de platen halen. B) Eventuele oneffenheden met een vijl of fijn schuurpapier wegwerken, controleer de passing van elk deel vóór het lijmen. Voor een en ander in elkaar te zetten eerst die delen die zich aan de binnekant bevinden of die wanneer het model in elkaar gezet is moeilijk bereikbaar zullen zijn, verven. Steeds in volgorde werken zoals die voor de montage aangegeven is, en, als er keus bestaat tussen verschillende versies, deze voor de eigenlijke montage maken.

**VIKTIGT**

Innan monteringen påbörjas skall de olika ihopsättningsfaserna som är anvisade på ritningarna uppmärksamt studeras. Lossna med omsorg delarna från tryckformerna. A) Avlägsna med en liten fil eller med fint sandpapper eventuella gjutsömmar. B) Färgsätt innan monteringen modellens eventuella inre detaljer och de delar som är svåråtkomliga vid slutförd montering, kolla noga att delarna passar före limningen. Följ alltid den monteringsordning som är illustrerad på planscherna och för den händelse att det finns alternativa delar vilka tillåter att förverkliga olika versioner, så utväljes den varianten som föredrages före ihopsättningen.

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

**COLORI COLOURS COULEURS FARBEN COLORES VERFKLEUREN FÄRGERNA**

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <b>A</b><br>GLOSS<br>BLUE<br>48 MEDITERRANEAN BLUE<br>BLEU<br>BLAU<br>MIDDELBLAUW<br>BLÄ<br>AZUL<br>BLU<br>LUCIDO   | <b>B</b><br>GLOSS<br>WHITE<br>22 GLOSS WHITE<br>BLANC<br>WEISS<br>WIT<br>BLANCO<br>BIANCO<br>FS - 17875<br>LUCIDO      | <b>C</b><br>GLOSS<br>ORANGE<br>18 ORANGE<br>ORANGE<br>BLANC<br>ORANGE<br>ORANGE<br>ORANGE<br>NARANJADO<br>ARANCIONE<br>FS - 12246<br>LUCIDO          | <b>D</b><br>MATT<br>RED<br>60 SCARLET<br>ROUGE<br>ROT<br>MAT ROOD<br>ROD<br>ROJO<br>ROSSO<br>FS - 31136<br>OPACO     |
| <b>E</b><br>MATT<br>BLUE<br>89 MIDDLE BLUE<br>BLEU<br>BLAU<br>LICHT BLAUW<br>BLÄ<br>AZUL<br>AZURRO<br>FS - 35240<br>OPACO   | <b>F</b><br>GLOSS<br>YELLOW<br>69 YELLOW<br>JAUNE<br>GELB<br>GEEL<br>GUL<br>AMARILLO<br>GIALLO<br>FS - 13432<br>LUCIDO | <b>G</b><br>GLOSS<br>GREEN<br>2 EMERALD<br>VERT<br>GRÜN<br>LICHTE<br>GROEN<br>GRON<br>VERDE<br>VERDE<br>FS - 14109<br>LUCIDO                         | <b>H</b><br>GLOSS<br>SILVER<br>11 SILVER FOX<br>ARGENT<br>SILBER<br>ZILVER<br>SILVER<br>PLATA<br>ARGENTO<br>LUCIDO   |
| <b>L</b><br>GLOSS<br>BLACK<br>21 BLACK<br>NOIR<br>SCHWARZ<br>ZWART<br>SVART<br>NEGRO<br>NERO<br>FS - 17038<br>LUCIDO  | <b>M</b><br>GLOSS<br>GOLD<br>16 SOVEREIGN GOLD<br>OR<br>GOLD<br>GOLD<br>GULD<br>ORO<br>ORO<br>LUCIDO                   | <b>T</b><br>GLOSS<br>ALUMINIUM<br>56 ALUMINIUM<br>ALUMINIUM<br>ALUMINIUM<br>ALUMINIUM<br>ALUMINIUM<br>ALUMINIUM<br>ALLUMINIO<br>FS - 17178<br>LUCIDO | <b>J</b><br>MATT<br>WHITE<br>34 WHITE<br>BLANC<br>WEISS<br>MAT WIT<br>VIT<br>BLANCO<br>BIANCO<br>FS - 37875<br>OPACO |
| <b>Y</b><br>GLOSS<br>BURNISHED METAL<br>53 GUN METAL<br>METAL BRUNI<br>BRUNIERTER METALL<br>LIZERKLEUR<br>OXIDERAD METALL<br>METAL BRUNIDO<br>METALLO BRUNITO<br>LUCIDO | <b>Z</b><br>MATT<br>BLACK<br>33 BLACK<br>NOIR<br>SCHWARZ<br>MAT ZWART<br>SVART<br>NEGRO<br>NERO<br>FS - 37038<br>OPACO | <b>K</b><br>GLOSS<br>RED<br>19 BRIGHT RED<br>ROUGE<br>ROT<br>ROOD<br>ROD<br>ROJO<br>ROSSO<br>FS - 11105<br>LUCIDO                                    | <b>U</b><br>GLOSS<br>BROWN<br>9 TAN<br>MARRON<br>BRAUN<br>BRUIN<br>BRUN<br>MARRON<br>MARRONE<br>LUCIDO               |

**ISTRUZIONI PER APPLICARE CORRETTAMENTE LE ADESIVE.**

1) Ritagliare, con attenzione, il soggetto prescelto seguendone i contorni. 2) Immergerlo in acqua tiepida. 3) Separarlo dal supporto. 4) Posizionare l'adesivo sul modello - asciugarlo con l'aiuto di un panno - eliminare le eventuali bolle d'aria spingendole all'esterno.

**STEPS TO FOLLOW IN ATTACHING THE DECALS PROPERLY.**

1) Cut out the subject you have chosen, being very careful to clip along its outlines so as not to leave any ragged edges. 2) Soak it for a few seconds in warm water. 3) Carefully separate it from its backing. 4) Place the decal on the model. Remove all drops of water with a dry cloth. Any air bubbles which may have formed can be removed by gently squeezing them out to the edges of the decal.

**MODE D'EMPLOI POUR L'APPLICATION DES ADHESIFS.**

1) Decouper attentivement le sujet choisi en suivant les contours. 2) Le plonger dans de l'eau tiède. 3) Le séparer de son support. 4) Placer l'adhesif sur le modele - l'essuyer avec un linge et éliminer les bulles d'air éventuelles en les faisant glisser vers l'extérieur.

**ANLEITUNG FÜR DAS RICHTIGE ANBRINGEN DER ABZIEHBILDER.**

1) Das gewählte Bild sorgfältig nach den Konturen ausschneiden. 2) In lauwarmes Wasser legen. 3) Es von der Unterlage ablösen. 4) Den Aufkleber auf das Modell legen - mit einem Tuch trocken - eventuell vorhandene Luftblasen durch Drücken nach außen beseitigen.

**INSTRUCTIVO PARA APLICAR CORRECTAMENTE LOS ADHESIVOS.**

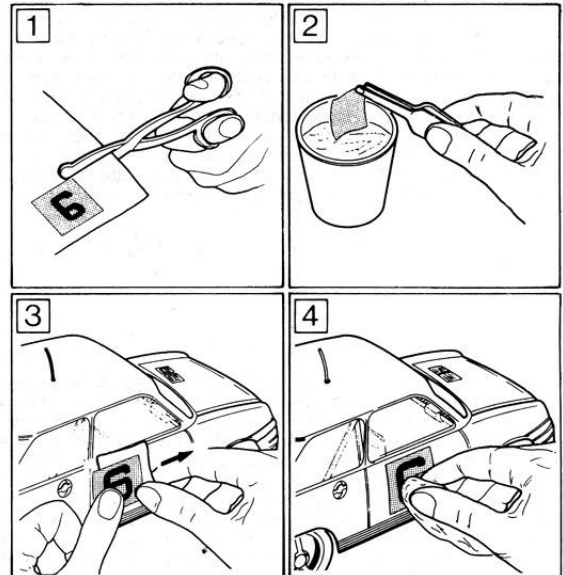
1) Recortar con cuidado el sujeto escogido siguiendo la silueta. 2) Sumirlo en agua tibia. 3) Quitarlo de su soporte. 4) Situar el adhesivo en su lugar. Secarlo con un pedazo de tela. Desinflar las eventuales burbujas de aire empujandolas hacia la orilla.

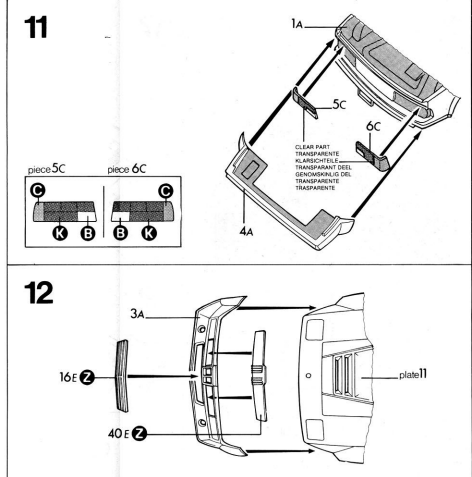
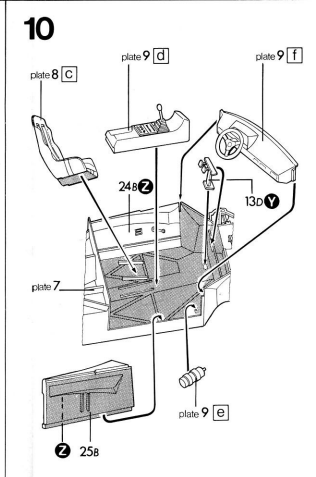
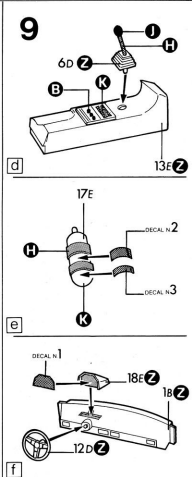
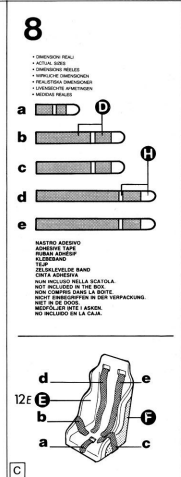
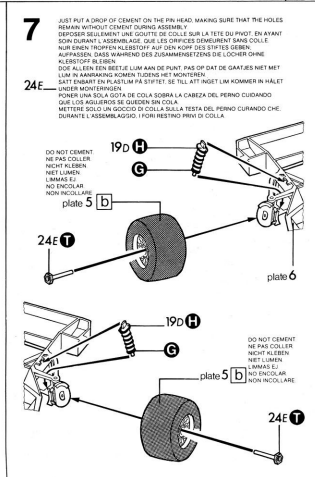
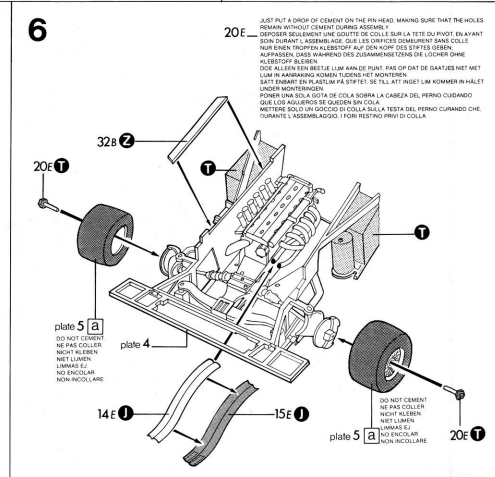
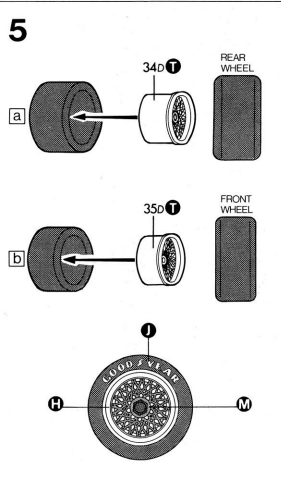
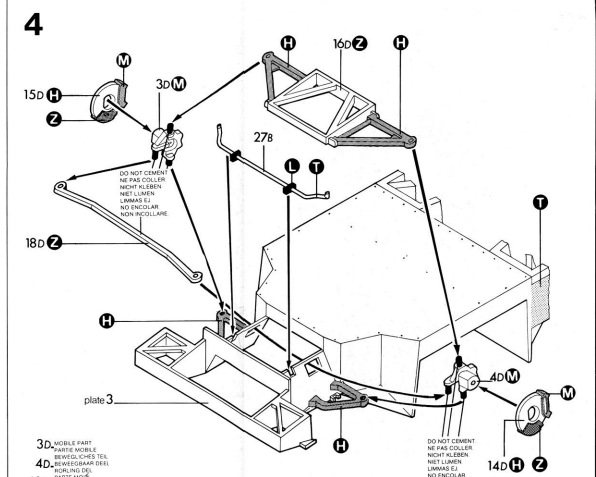
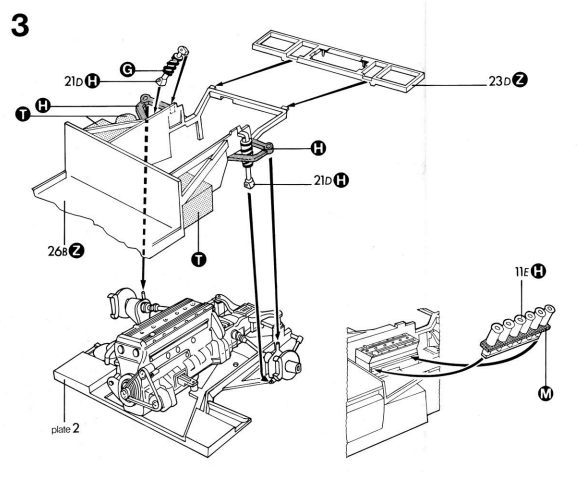
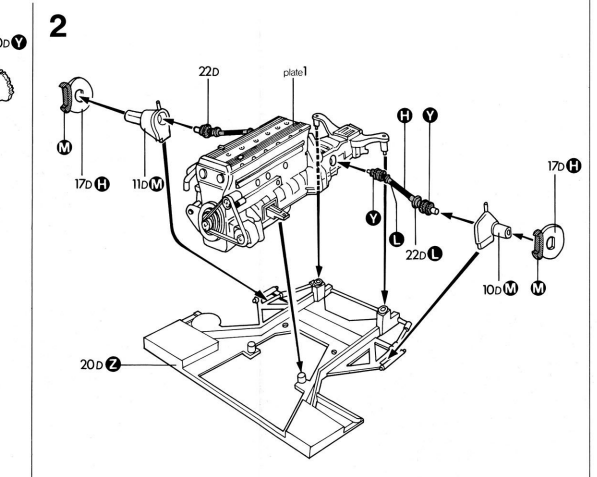
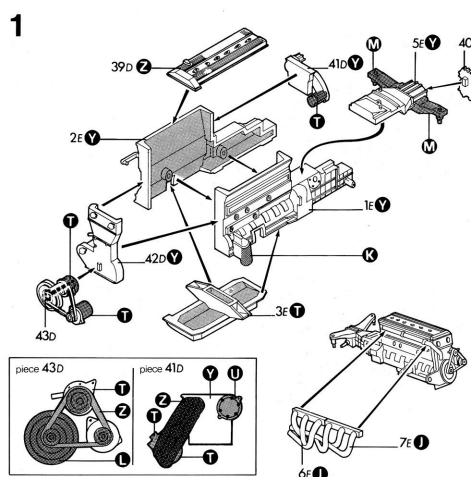
**INSTRUKTIES TOT HET KORREKT AANBRENGEN VAN DE TRANSFERS.**

1) Het uitgekozen voorwerp voorzichtig langs de contouren uitknippen. 2) In lau water dompelen. 3) Van de plakstrook afhalen. 4) De transfer op het model aanbrengen en met een lapje afdrogen; eventuele luchtblaasjes verwijderen door deze vanuit het midden naar buiten weg te strijken.

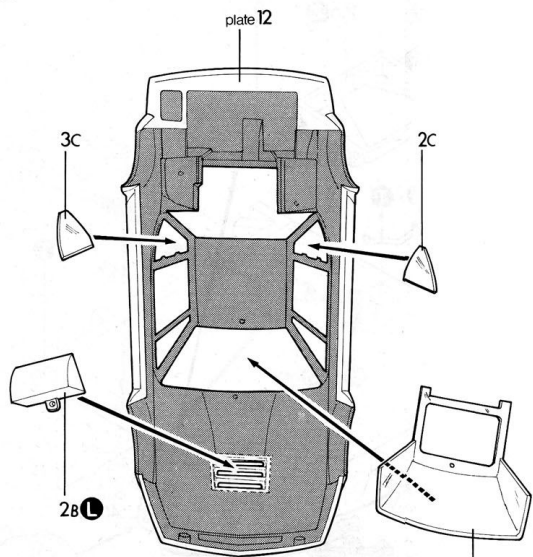
**INSTRUKTIONER FÖR KORREKT PÅSÄTTNING AV ADHESIVERNÄ.**

1) Klipp försiktigt ur det utvalda föremålet genom att följa konturerna. 2) Doppa ner det i ljummet vatten. 3) Skilj det från underlaget. 4) Sätt adhesivet på modellen. Torka det med hjälp av en trasa. Avlägsna eventuella luftbubblor genom att pressa dem utåt.

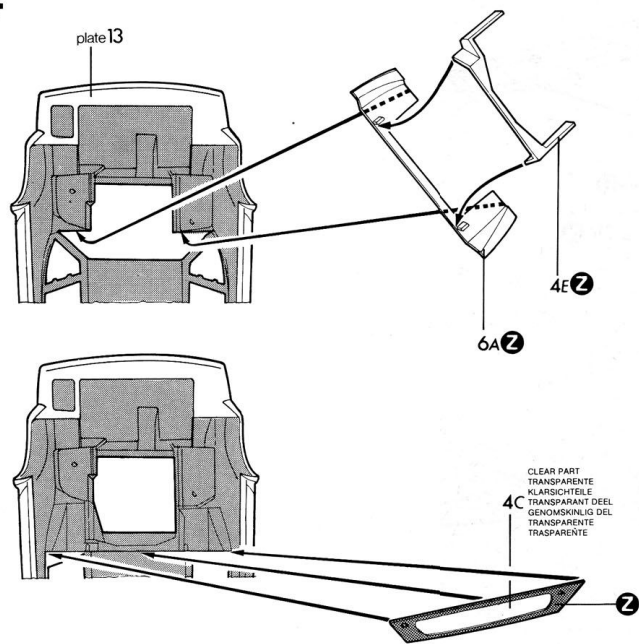




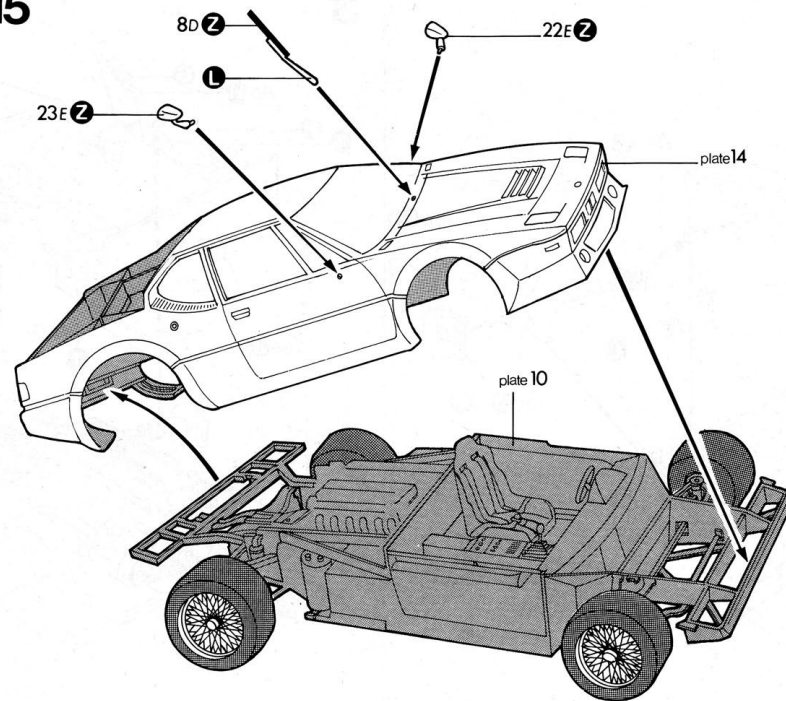
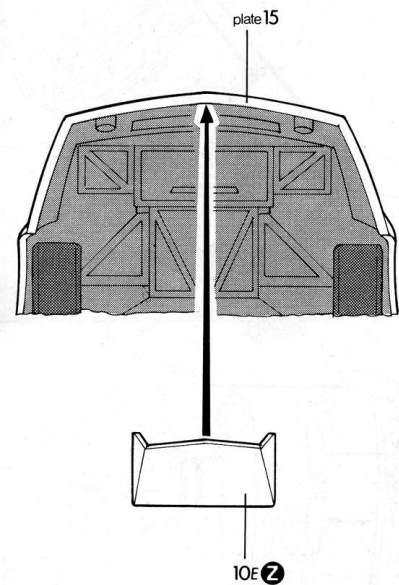
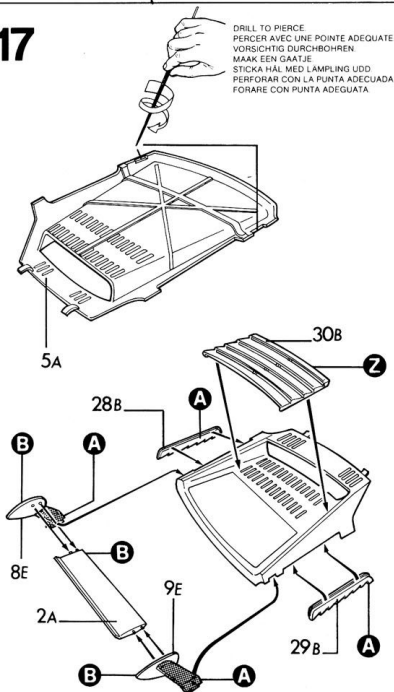


**13**

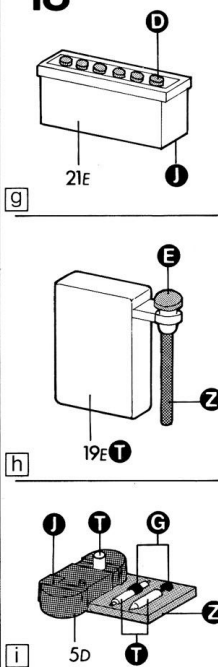
CLEAR PART  
 1C - KLARSICHTEILE  
 2C - TRANSPARANT DEEL  
 2B - GEWOMSKINLIJG DEL  
 3C - TRANSPARENTE  
 3C - TRASPARENTE

**14**

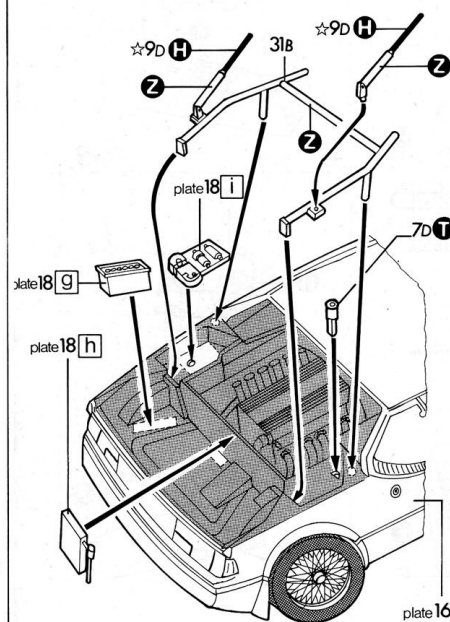
CLEAR PART  
 TRANSPARENTE  
 KLARSICHTEILE  
 TRANSPARANT DEEL  
 GEWOMSKINLIJG DEL  
 TRANSPARENTE

**15****16****17**

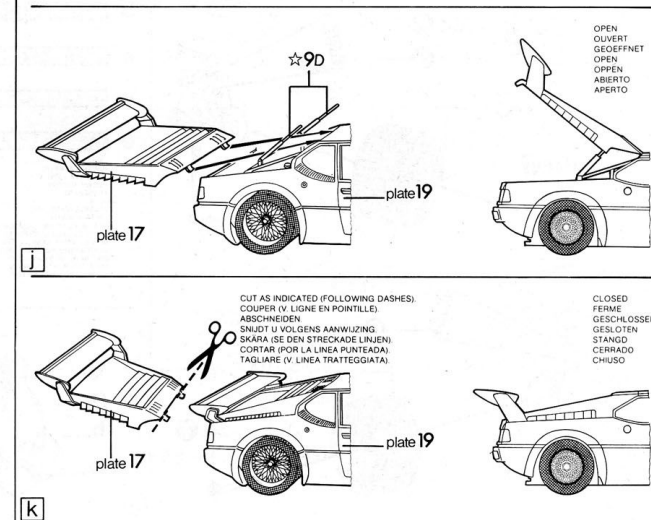
DRILL TO PIERCE  
 PERCER AVEC UNE POINTE ADEQUATE  
 VOORSICHTIG DURCHBOHREN  
 MAAK EEN GAATJE  
 STICKA HÅL MED LÅMPLING UDD  
 FORARAR CON LA PUNTA ADECUADA  
 FORARE CON PUNTA ADEGUATA

**18****19**

☆9D-FOR [J] VERSION ONLY (plate 20)

**20**

ALTERNATIVE ASSEMBLY:  
 BEFORE PROCEEDING CHOOSE PREFERRED POSITIONING.  
 ASSEMBLAGE ALTERNATIF:  
 AVANT DE PROCEDER CHOISIR LA POSITION VOLUE.  
 WAHLWEISE MONTAGE:  
 VOR DER NAECHSTEN STUFE WAELHEN SIE DIE ENTSPRECHENDE POSITION.  
 KEUZMONTAGE:  
 VOOR BEGIN VAN DE VOLGENDE BOUWMONTAGE KIEST U DE  
 OVEREENSTEMMENDE VERSIE.  
 ALTERNATIF MONTERING:  
 VALJ UT DET ONSKADE LAGET INNHAN DU FORTSATTER.  
 ENSAMBLAJE ALTERNATIVO:  
 ANTES DE PROCEDER A ELLO HAY QUE ESCOGER LA POSICION PREFERIDA.  
 ASSEMBLAGGIO ALTERNATIVO:  
 PRIMA D' PROCEDERE SCEGLIERE IL POSIZIONAMENTO PREFERITO.



CUT AS INDICATED (FOLLOWING DASHES):  
 COUPER (V. LIGNE EN POINTILLE)  
 ABSCHNEIDEN  
 SNIJDT U VOLGENS AANWIJZING  
 SKIARA (SE DOK STRICKADE LINIEN)  
 CORTAR (POR LA LINEA PUNTEADA)  
 TAGLIARE (V. LINEA TRATTEGGIATA)

OPEN  
 OUVREY  
 GEOPFNET  
 OPEN  
 APERTO

CLOSED  
 FERME  
 GESCHLOSSEN  
 STANGLO  
 CERRADO  
 CHIUSO

