

Heller

GORDINI RACING SET

50328



DÉCOUVREZ LE MONDE DES PEINTURES ACRYLIQUES HELLER !

DISCOVER THE WORLD OF HELLER ACRYLIC PAINTS!
ENTDECKEN SIE DIE WELT DER HELLER ACRYL-FARBEN!

NEW



- FACILE À UTILISER
- DILUABLE À L'EAU
- POTS DE PEINTURE STABLES
- BOUCHON À VIS SÉCURISÉ

- EASY TO USE
- DILUTABLE WITH WATER
- STABLE PAINT CANS
- SECURE SCREW CAP

- EINFACHE ANWENDUNG
- MIT WASSER VERDÜNNBAR
- STANDFESTE FARBDOSEN
- SICHERER SCHRAUBVERSCHLUSS

Français

Au début des années 1980 Renault Assistance Course était le "service d'atelier mobile" pour les équipes de course et de rallye. Les camionnettes servaient à transporter les véhicules, placés sur des remorques, sur les lieux des courses. Une fois sur place, un petit campement de voitures était mis en place et les dernières manipulations étaient effectuées sur les bolides de course. Comme les camionnettes étaient bien garnies de pièces de rechange, d'accessoires, d'outils et autres, les dommages survenus lors des engagements en course ou en rallye pouvaient être rapidement réparés par les mécaniciens sur le circuit. L'équipe du service de course s'occupait de remettre le véhicule en état de marche dans les plus brefs délais. Non seulement les défis du travail quotidien sur et en dehors du circuit ont été relevés avec efficacité, mais ces stations d'assistance mobiles ont parfois servi de logements provisoires pour les membres de l'équipe. L'une de ces camionnettes était la Renault Estafette, basée sur le système de traction avant de la Citroën, qui offrait donc une grande surface de chargement plate, quatre suspensions à roues indépendantes, une porte latérale coulissante et une porte arrière à trois battants. Celle-ci a d'abord été produite en tant que fourgonnette avec une charge utile de 800 kg, puis de 1000 kg à partir de 1965, avec un toit plat ou surélevé et un empattement court ou long. Les premiers modèles utilisaient le moteur de 845 cm³ de la Dauphine avec 32 ch, qui a été remplacé en 1962 par le moteur "Sierra Cléon fonte" de la Renault 8 avec 1108 cm³ et 45 ch et en 1968 par le moteur de 1289 cm³ de la Renault 12. Produite à plus de 500.000 exemplaires jusqu'en 1980, l'Estafette est devenue un symbole de son époque. La remorque de transport de voitures est devenue un instrument irremplaçable pour le transport des voitures de course et de rallye. Elle était utilisée pour que les véhicules eux-mêmes n'aient pas à être mis en service et puissent être amenés sur le lieu de la course ou du rallye. Grâce à des rampes d'accès et à un treuil, le chargement pouvait être organisé confortablement. La Renault R8 Gordini (type R1134) a été présentée pour la première fois au Salon de l'automobile de Paris en 1964. On la reconnaît très vite à sa peinture bleue "Bleu France 418" et à ses doubles bandes blanches continues sur toute la longueur du véhicule. C'était la première voiture à offrir des performances sportives à un prix abordable pour une voiture de série. Son comportement en survitesse (elle s'échappe à l'arrière) dû à son moteur à porte-à-faux arrière, faisait de la Gordini une particularité pour la conduite sportive. Pour les pilotes expérimentés, mais aussi pour les amateurs, la R8 Gordini était une voiture de course et de rallye très appréciée et était à l'aise sur de nombreuses pistes. Au total, 11 607 Renault Gordini ont été produites, dont 8 981 dans la seule version 1300. Véritable icône d'une génération, il faut aujourd'hui déboursier autant pour la "Gorde" que pour une voiture de sport pleine de technologie.

Longueur x Largeur x Hauteur	4,1 x 1,78 x 1,95 m
Masse à vide	1080 kg
Moteur	Renault 4 cylindres
Puissance	45 CV / PS
Vitesse maximum	90 km/h

Deutsch

In den frühen 1980er Jahren war Renault Assistance Course der "mobile Werkstattservice" für Renn- und Rallyeteams. Kleintransporter dienten zum Transport von Fahrzeugen, die auf Anhängern zu den Rennorten gebracht wurden. Dort angekommen, wurde ein kleines Autocamp errichtet und die letzten Handgriffe an den Rennwagen vorgenommen. Da die Lieferwagen mit Ersatzteilen, Zubehör, Werkzeug und anderen Dingen gut bestückt waren, konnten Schäden, die bei Renn- oder Rallye-Einsätzen entstanden, von den Mechanikern auf der Rennstrecke schnell behoben werden. Das Team des Rennservice kümmerte sich darum, das Fahrzeug in kürzester Zeit wieder flott zu bekommen. Nicht nur die Herausforderungen der täglichen Arbeit auf und neben der Rennstrecke wurden effizient gemeistert, sondern diese mobilen Service-Stationen dienten manchmal auch als provisorische Unterkünfte für die Teammitglieder. Einer dieser Transporter war der Renault Estafette, der auf dem Frontantriebssystem des Citroën basierte, das somit eine große, flache Ladefläche, vier Einzelradaufhängungen, eine seitliche Schiebetür und eine dreiflügelige Hecktür bot. Er wurde zunächst als Lieferwagen mit 800 kg Nutzlast, ab 1965 mit 1000 kg, mit Flach- oder Hochdach und kurzem oder langem Achsstand produziert. Die ersten Modelle nutzten den 845-cm³-Motor der Dauphine mit 32 PS, der 1962 durch den "Sierra Cléon fonte"-Motor des Renault 8 mit 1108 ccm und 45 PS und 1968 durch den 1289-cm³-Motor des Renault 12 ersetzt wurde. Bis 1980 in mehr als 500.000 Exemplaren produziert, wurde die Estafette zu einem Symbol ihrer Zeit. Der Autotransportanhänger wurde zu einem unersetzlichen Instrument für den Transport von Renn- und Rallyefahrzeugen. Er kam zum Einsatz, damit die Fahrzeuge selbst nicht in Betrieb genommen werden mussten und zum Renn- oder Rallyeeinsatzort gebracht werden konnten. Durch Auffahrampen sowie einer Seilwinde, ließ sich das Verladen komfortabel arrangieren. Der Renault R8 Gordini (Typ R1134) wurde erstmals auf dem Pariser Autosalon 1964 vorgestellt. Schon bald erkannte man ihn an seiner blauen Lackierung in „Bleu France 418“ und den durchgehenden weißen Doppelstreifen über die gesamte Länge des Fahrzeugs. Es war das erste Auto mit sportlicher Leistung zum erschwinglichen Preis eines Serienwagens. Sein Übersteuerungsverhalten (es bricht hinten aus) aufgrund des Motors mit Hecküberhang, machte den Gordini zu einer Besonderheit für sportliches Fahren. Für erfahrene Rennfahrer aber auch für Amateure war der R8 Gordini ein beliebtes Renn- und Rallyefahrzeug und war auf vielen Pisten zu Hause. Insgesamt wurden 11.607 Renault Gordini produziert, davon allein 8.981 in der 1300er Version. Als wahre Ikone einer Generation muss man für den "Gorde" heute so viel bezahlen, wie für einen Sportwagen voller Technik.

Länge x Breite x Höhe	4,1 x 1,78 x 1,95 m
Leergewicht	1080 kg
Motor	Renault 4 Zylinder
Leistung	45 PS
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

English

In the early 1980s, Renault Assistance Course was the "mobile workshop" for racing and rally teams. Vans were used to transport cars on trailers to the race venues. Once there, a small car camp was set up and the final touches were applied to the race cars. As the vans were well stocked with spare parts, accessories, tools and other items, any damage that occurred during a race or rally could be quickly repaired by the mechanics at the track. The race service team ensured that the car was back on the track in the shortest possible time. Not only were the challenges of the day-to-day work on and off the track efficiently met, but these mobile service stations sometimes served as temporary accommodation for the team members. One of these vans was the Renault Estafette, based on the Citroën front-wheel-drive system, which gave it a large, flat load area, four independent suspensions, a sliding side door and a three-wing rear door. It was initially produced as a van with a payload of 800 kg, and from 1965 with 1000 kg, with a flat or high roof and a short or long wheelbase. The first models used the Dauphine's 845 cc, 32 hp engine, which was replaced in 1962 by the Renault 8's 1108 cc, 45 hp "Sierra Cléon fonte" engine, and in 1968 by the Renault 12's 1289 cc engine. More than 500,000 units were produced until 1980, making the Estafette a symbol of its time. The car transport trailer became an indispensable tool for transporting racing and rally cars. It was used to transport the cars to the race or rally site without having to start them. Ramps and a cable winch made it easy to load the cars. The Renault R8 Gordini (type R1134) was unveiled at the 1964 Paris Motor Show. It was immediately recognisable by its blue "Bleu France 418" paintwork and the continuous white double stripe running the length of the car. It was the first car to offer sporting performance at the affordable price of a production car. Its oversteer (breaking out at the rear), due to the engine with rear overhang, made the Gordini special for sporty driving. The R8 Gordini was a popular racing and rally car for experienced drivers and amateurs alike, and was at home on many tracks. A total of 11,607 Renault Gordini were produced, including 8,981 of the 1300 version. A true icon of a generation, today you have to pay as much for the "Gorde" as for a sports car full of technology.

Length x width x height	4.1 x 1.78 x 1.95 m
Empty weight	1080 kg
Engine	Renault 4 cylinder
Power	45 CV / PS
Max. speed	90 km/h

Español

A principios de la década de 1980, Renault Assistance Course era el «servicio de taller móvil» para equipos de carreras y rallies. Las furgonetas se utilizaban para transportar los vehículos, colocados en remolques, al lugar de las carreras. Una vez allí, se instalaba un pequeño campamento de automóviles y se realizaban los últimos retoques en los bólidos de carreras. Como las furgonetas estaban bien equipadas con piezas de repuesto, accesorios, herramientas y otros enseres, los daños ocurridos durante las carreras o los rallies podían ser reparados rápidamente por los mecánicos en el circuito. El equipo del servicio de carreras se encargaba de poner el vehículo en condiciones de funcionamiento lo antes posible. No solo abordaba de manera efectiva los desafíos del trabajo diario dentro y fuera del circuito, sino que en ocasiones estas estaciones de asistencia móvil sirvieron como alojamiento temporal para los miembros del equipo. Una de estas furgonetas era la Renault Estafette, basada en el sistema de tracción delantera del Citroën, que por lo tanto ofrecía una gran superficie de carga plana, cuatro suspensiones independientes para cada rueda, una puerta lateral deslizante y una puerta trasera de tres hojas. Primero se fabricó como una furgoneta con una carga útil de 800 kg y, a partir de 1965, de 1000 kg, con techo plano o elevado y una distancia entre ejes corta o larga. Los primeros modelos utilizaban el motor de 845 cm³ del Dauphine con 32 CV, que fue sustituido en 1962 por el motor «Sierra Cléon-Fonte» del Renault 8 con 1108 cm³ y 45 CV y en 1968 por el motor de 1.289 cm³ del Renault 12. Con más de 500 000 ejemplares fabricados hasta 1980, el Estafette se convirtió en un símbolo de su época. El remolque para el transporte de automóviles se ha convertido en una herramienta insustituible para el transporte de automóviles de carreras y rallies. Se utilizaba para que los vehículos no tuvieran que ponerse en marcha y pudieran llevarse al escenario de una carrera o un rally. Gracias a las rampas de acceso y a un cabrestante, la carga se podía acomodar cómodamente. El Renault R8 Gordini (tipo R1134) se presentó por primera vez en el Salón del Automóvil de París en 1964. Muy pronto se hizo muy reconocible gracias a su pintura azul «Bleu France 418» y por sus dobles bandas blancas continuas a lo largo de todo el vehículo. Fue el primer automóvil que ofrecía un rendimiento deportivo a un precio asequible para un automóvil de producción en serie. Su comportamiento sobreacelerado (con el escape por la parte trasera) debido a su motor en voladizo trasero, hizo del Gordini una particularidad para la conducción deportiva. Para los pilotos experimentados, pero también para los aficionados, el R8 Gordini era un automóvil de carreras y rally muy popular que se sentía cómodo en las pistas. En total se produjeron 11 607 Renault Gordini, de los cuales 8981 solo en la versión 1300. Un verdadero icono de una generación, hoy en día hay que pagar tanto por el «Gorde» como por un automóvil deportivo con lo último en avances tecnológicos.

Longitud x Anchura x Altura	4,1 x 1,78 x 1,95 m
Masa en vacío	1080 kg
Motor	Renault 4 cilindros
Potencia	45 CV / PS
Velocidad máxima	90 km/h

Italiano

All'inizio degli anni '80, Renault Assistance Course era il "servizio di officina mobile" per le scuderie di corsa e rally. I furgoni servivano a trasportare i veicoli, posizionati su rimorchi, sulle piste da corsa. Sul posto, veniva poi allestito un piccolo campo auto dove venivano effettuate le ultime messe a punto delle auto da corsa. Poiché i furgoni erano ben forniti di pezzi di ricambio, accessori, strumenti e altro, i danni verificatisi durante la gara o il rally potevano essere rapidamente riparati dai meccanici sul circuito. Il team del servizio corse si occupava di rimettere in funzione il veicolo nel più breve tempo possibile. Queste stazioni di assistenza mobili hanno permesso di affrontare con efficienza non solo le problematiche del lavoro quotidiano dentro e fuori dal circuito, ma servivano anche come alloggi temporanei per i membri della scuderia. Uno di questi furgoni era il Renault Estafette, che aveva lo stesso sistema di trazione anteriore della Citroën e offriva un'ampia superficie di carico piana, quattro sospensioni indipendenti sulle ruote, una porta laterale scorrevole e una porta posteriore a tre ante. È stato inizialmente prodotto come furgone con portata di 800 kg, poi 1000 kg a partire dal 1965, con tetto piano o rialzato e passo corto o lungo. I primi modelli erano equipaggiati con motore da 845 cm³ della Dauphine da 32 CV, sostituiti nel 1962 dal motore "Sierra Cléon-Fonte" della Renault 8 da 1108 cm³ e 45 CV e nel 1968 dal motore da 1289 cm³ della Renault 12. Prodotto in più di 500.000 esemplari fino al 1980, l'Estafette è diventato un'icona del suo tempo. Il rimorchio per il trasporto di auto è diventato uno strumento insostituibile per il trasporto delle auto da corsa e da rally. Veniva utilizzato per portare le auto alla pista da corsa o al percorso del rally senza doverle usare in strada. Grazie alle rampe di accesso e al verricello, il carico poteva essere organizzato comodamente. La Renault R8 Gordini (tipo R1134) è stata presentata per la prima volta al Salone dell'Automobile di Parigi nel 1964. Si è resa riconoscibile molto rapidamente grazie al colore blu "Bleu France 418" e alle doppie strisce bianche continue su tutta la lunghezza del veicolo. È stata la prima auto a offrire prestazioni sportive a un prezzo accessibile per un'auto di serie. Il suo comportamento in eccesso di velocità (poca stabilità posteriore) dovuto al motore a sbalzo posteriore, rendeva la Gordini distintiva nella guida sportiva. Per i piloti esperti, ma anche per gli appassionati, la R8 Gordini era un'auto da corsa e da rally molto apprezzata ed era a suo agio su molte piste. In totale, ne sono state prodotte 11.607, di cui 8.981 nella sola versione 1300. Icona di una generazione, oggi la "Gorde" costa tanto quanto un'auto sportiva super-tecnologica.

Lunghezza x Larghezza x Altezza	4,1 x 1,78 x 1,95 m
Massa a vuoto	1080 kg
Motore	Renault 4 cilindri
Potenza	45 CV / PS
Velocità massima	90 km/h

Nederlands

Begin jaren 80 was Renault Assistance Course de "mobiele werkplaats" voor race- en rallyteams. De bestelwagens werden gebruikt om de voertuigen, die op trailers stonden, naar de wedstrijdlocaties te vervoeren. Daar werd een klein autokamp opgezet en werd de laatste hand gelegd aan de raceauto's. Omdat de bestelwagens goed gevuld waren met reserveonderdelen, accessoires, gereedschap en andere zaken, kon eventuele schade tijdens race- of rallywedstrijden snel worden gerepareerd door de monteurs op het circuit. Het raceteam zorgde ervoor dat het voertuig zo snel mogelijk weer in orde was. De uitdagingen van het dagelijkse werk op en naast het circuit werden niet alleen efficiënt aangegaan, maar deze mobiele steunpunten dienden soms ook als tijdelijk onderkomen voor teamleden. Een van deze bestelwagens was de Renault Estafette, gebaseerd op de voorwielaandrijving van Citroën, die daardoor een grote vlakke laadruimte had, vier onafhankelijke wielophangingen, een schuifdeur aan de zijkant en een drieveulige achterklep. Hij werd eerst geproduceerd als bestelwagen met een laadvermogen van 800 kg, daarna 1000 kg vanaf 1965, met een plat of verhoogd dak en een korte of lange wielbasis. De eerste modellen gebruikten de 845 cc, 32 pk motor van de Dauphine. Deze werd in 1962 vervangen door de 1108 cc, 45 pk "Sierra Cléon fonte" motor van de Renault 8 en in 1968 door de 1289 cc motor van de Renault 12. De Estafette werd in meer dan 500.000 exemplaren geproduceerd tot 1980 en werd een symbool van zijn tijd. De aanhangwagen voor autotransport is een onvervangbaar hulpmiddel geworden voor het vervoeren van race- en rallyauto's. Het werd gebruikt zodat de voertuigen zelf niet in bedrijf gesteld hoefden te worden en naar de race- of rallylocatie konden worden gebracht. Dankzij oprijplaten en een lier kon het laden comfortabel worden georganiseerd. De Renault R8 Gordini (type R1134) werd voor het eerst gepresenteerd op de Autosalon van Parijs in 1964. Hij werd al snel herkend aan de blauwe lak "Bleu France 418" en de doorlopende dubbele witte strepen over de hele lengte van het voertuig. Het was de eerste auto die sportieve prestaties bood tegen een betaalbare prijs voor een productieauto. Zijn gedrag bij te hoge snelheden (hij wijkt uit aan de achterkant) dankzij de motor met achteroverbouw, maakte de Gordini bijzonder geschikt voor sportief rijden. Voor zowel ervaren coureurs als liefhebbers was de R8 Gordini een populaire race- en rallyauto die op veel circuits zijn mannetje stond. Er werden in totaal 11.607 Renault Gordini's geproduceerd, waarvan alleen al 8.981 in de 1300 versie. Een waar icoon van een generatie, vandaag de dag betaal je voor de 'Gorde' evenveel als voor een hightech sportwagen.

Lengte x Breedte x Hoogte	4,1 x 1,78 x 1,95 m
Leeggewicht	1080 kg
Motor	Renault 4 cilinder
Vermogen	45 PK
Maximum snelheid	90 km/h

1/24

GORDINI RACING SET

50328



11

Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch



14

Gris pale brillant
Pale Grey Gloss
Blassgrau glänzend



21

Noir brillant
Black Gloss
Schwarz glänzend



22

Blanc brillant
White Gloss
Weiß glänzend



33

Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



41

Ivoire brillant
Ivory Gloss
Elfenbein glänzend



53

Gris métallique
Gunmetal Metallic
Grau metallisch



56

Aluminium métallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch



85

Noir de charbon satiné
Coal Black Satin
Kohlenschwarz seidenmatt



321

Rouge transparent
Red Transparent
Rot transparent



322

Orange transparent
Orange Transparent
Orange transparent

- Si aucune teinte n'est spécifiée, peindre dans les couleurs de la version choisie. Se reporter aux page 16 pour le détail du schéma de peinture.
- When no color is specified, paint the item with colors of chosen version. Refer to page 16 for painting pattern.
- Wenn keine Farbe angegeben ist, Teile mit den Farben der gewählten Version bemalen. Beachten Sie die Seite 16 für die Lackierung und Markierung.
- Cuando ningún color es especificado, pintarle con los colores del tema de la versión elegida. Vea la página 16 para obtener detalles de pintura.

2

Numéro de phase
Step number
Schrittnummer
Número de fase

56

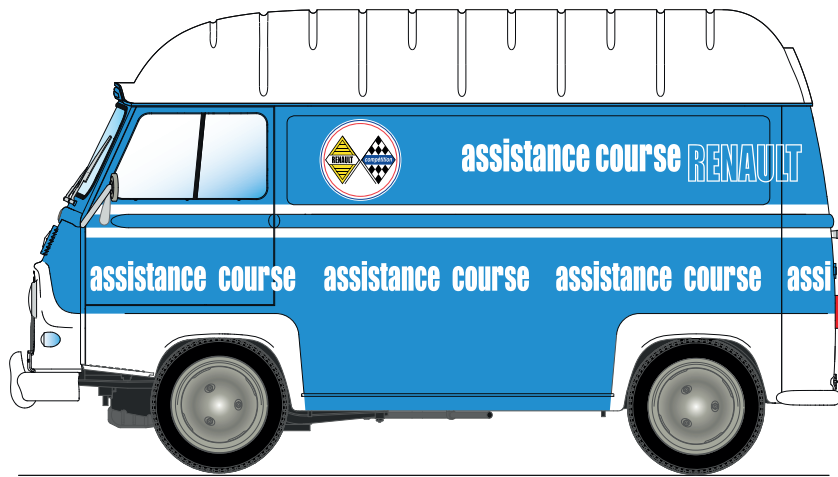
Référence de couleur
Colour reference no
Farbangabe
Referencia de color

37

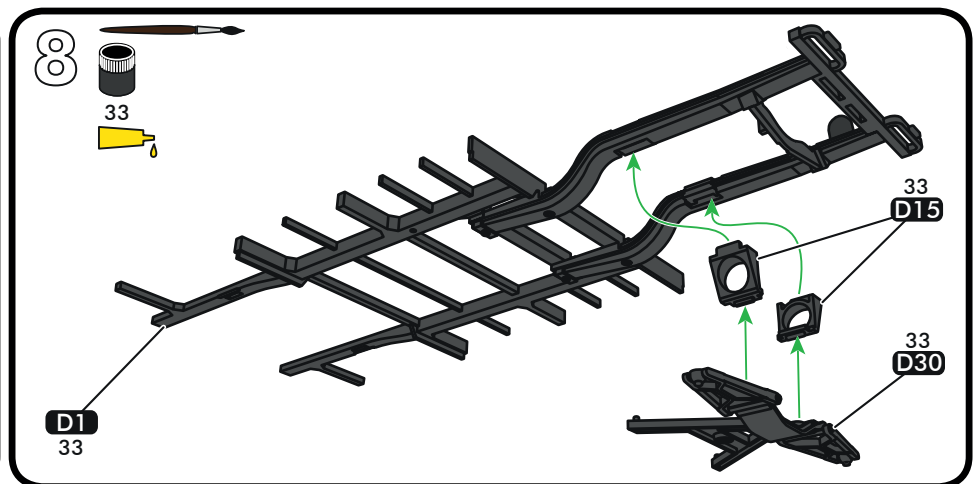
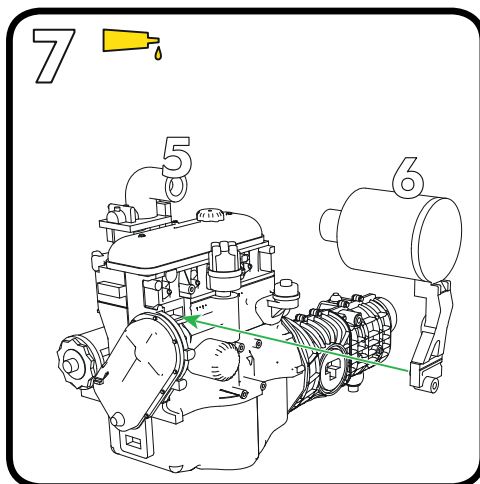
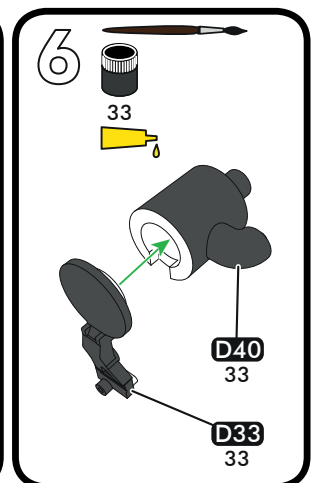
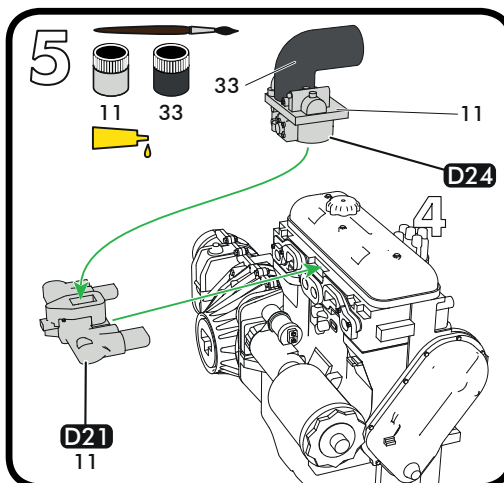
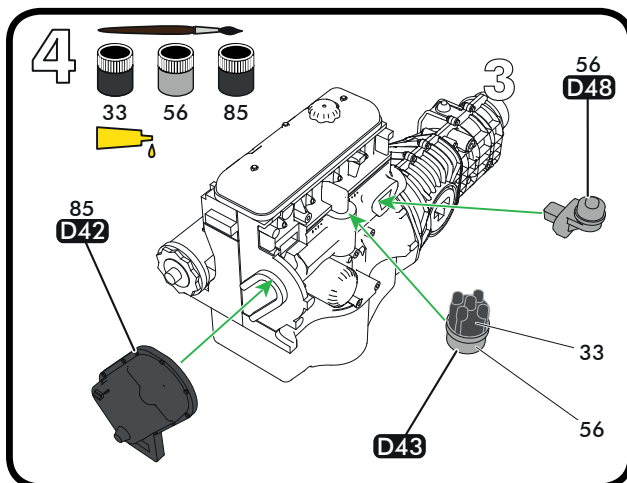
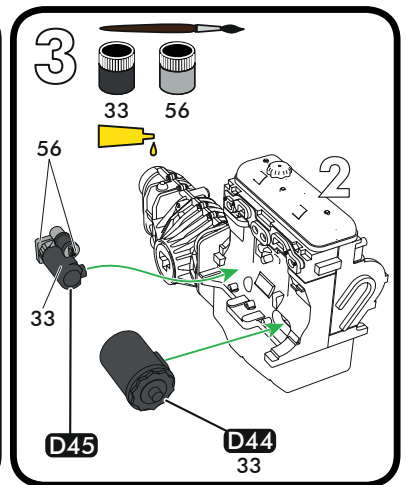
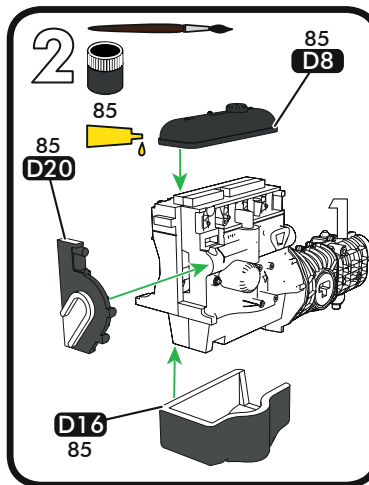
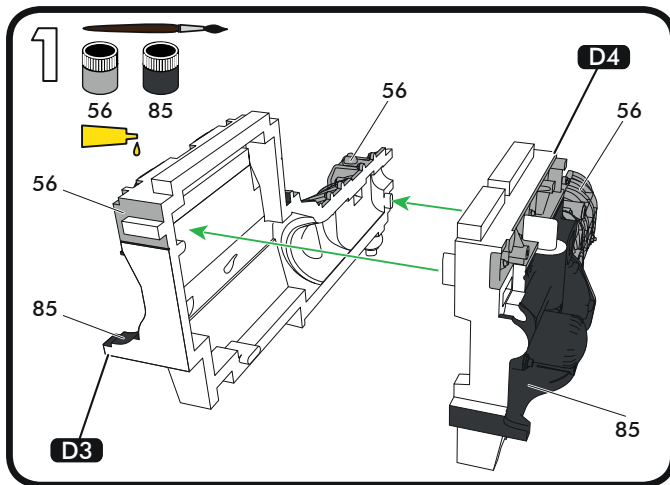
Numéro de pièce
Part number
Teilenummer
Número de pieza

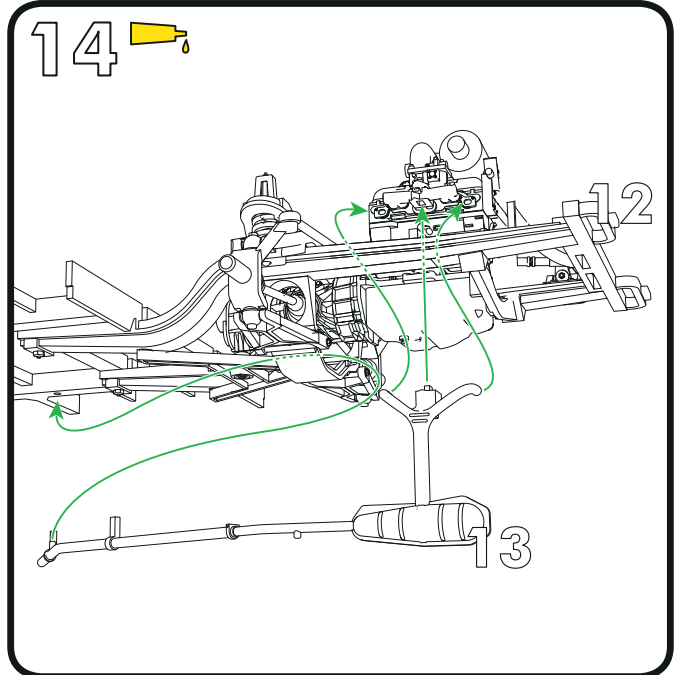
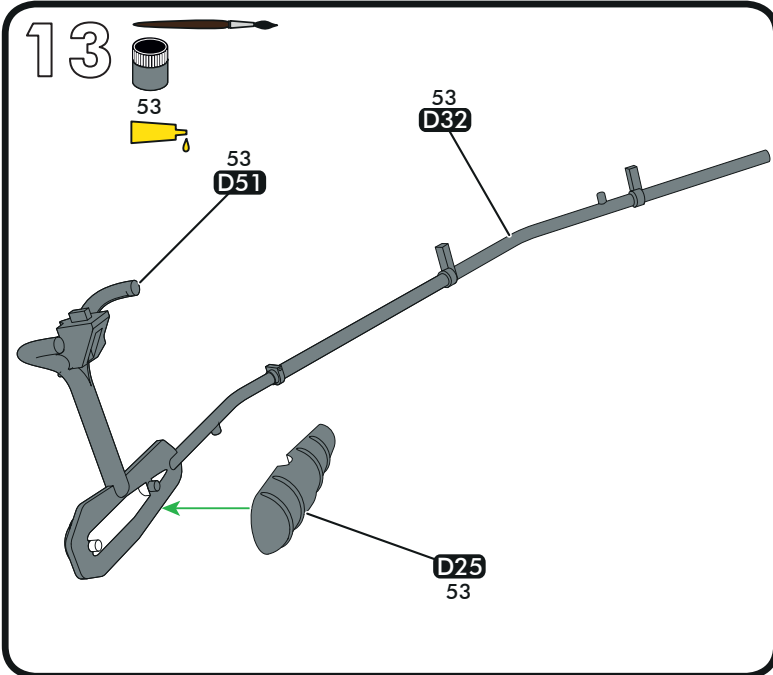
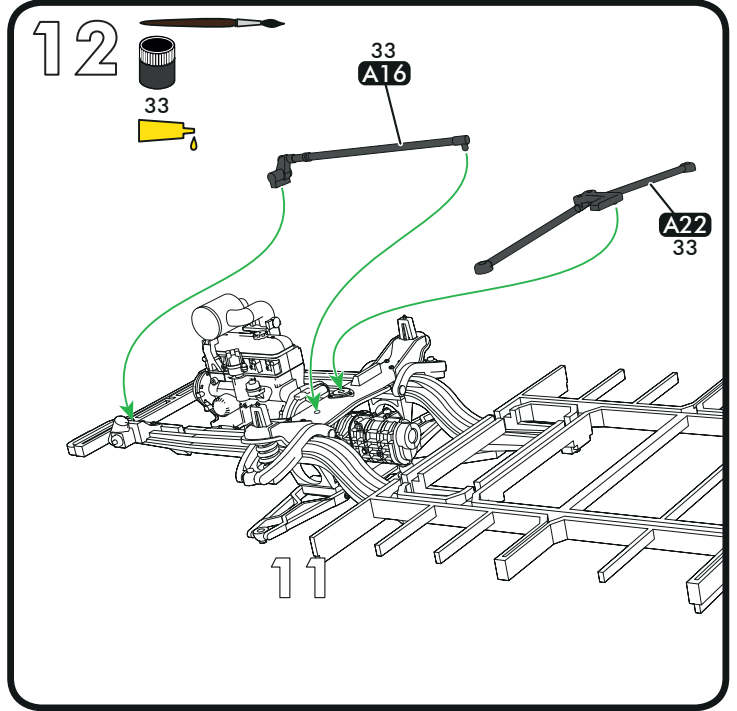
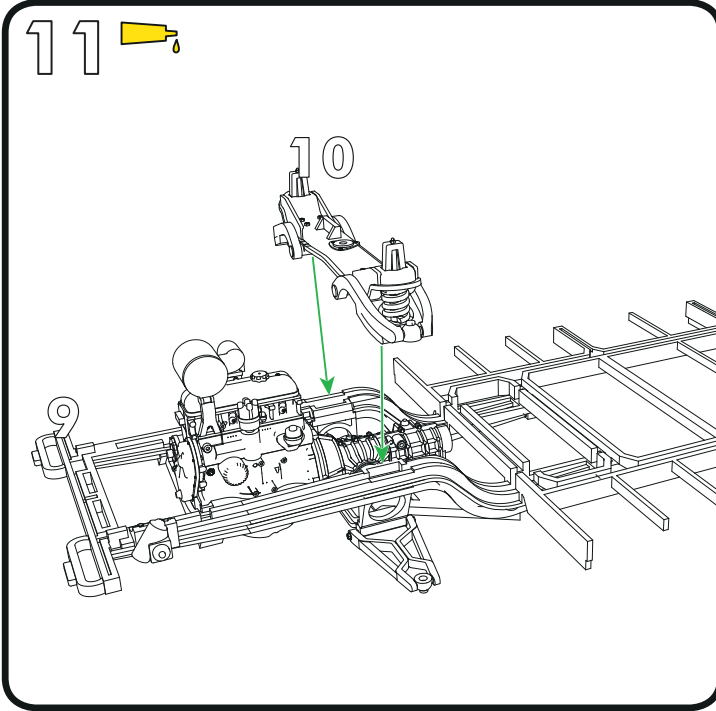
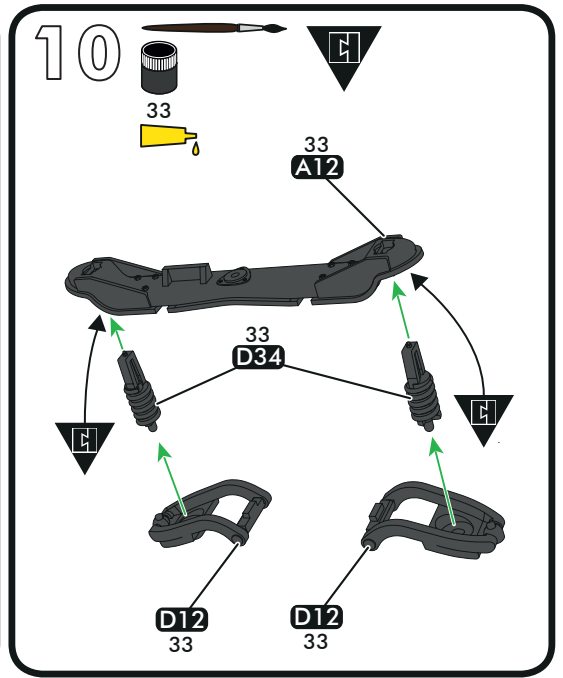
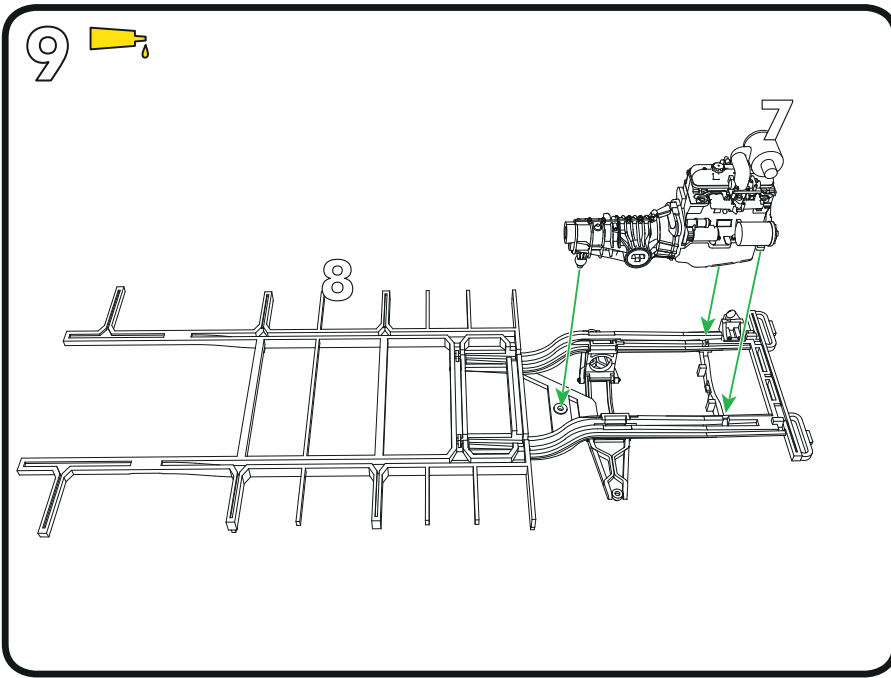
6

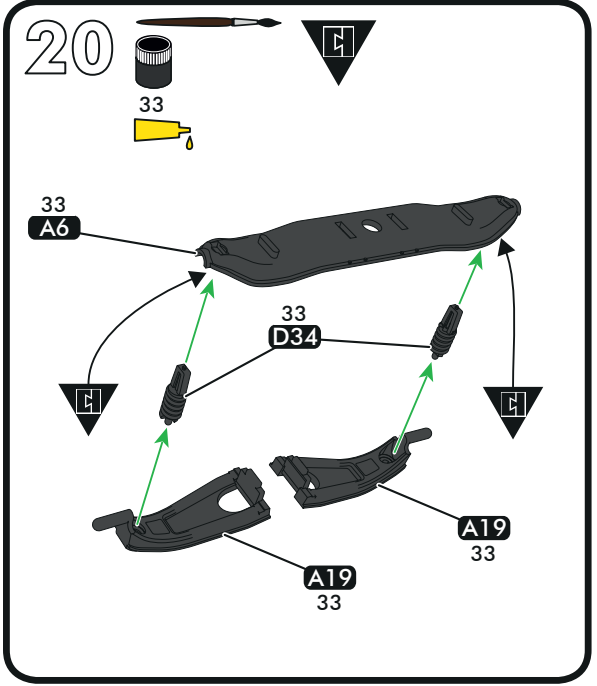
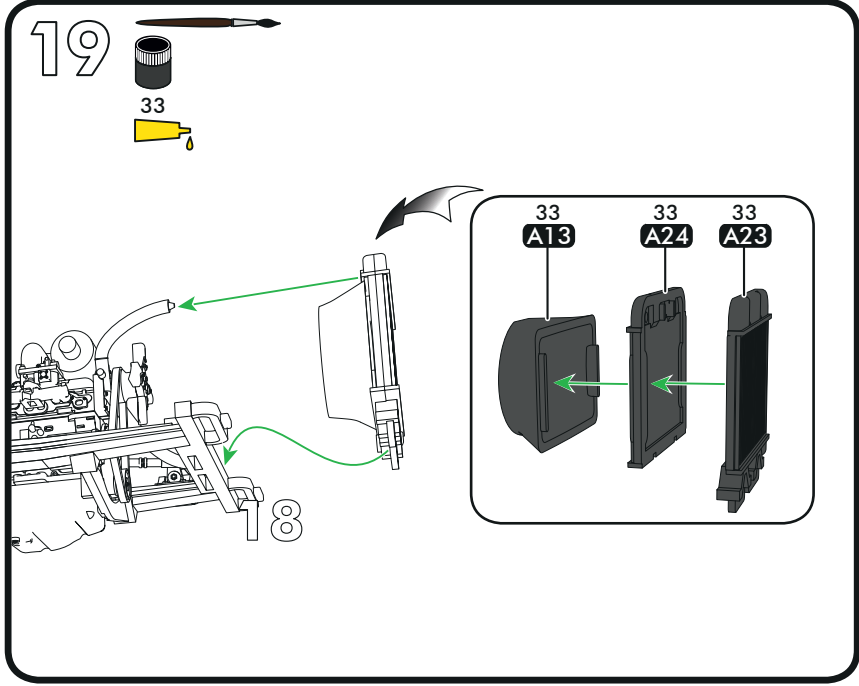
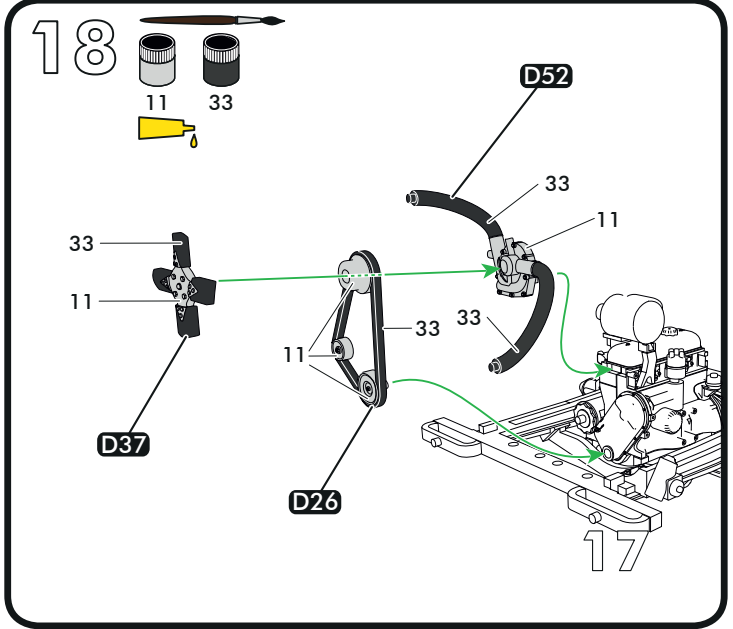
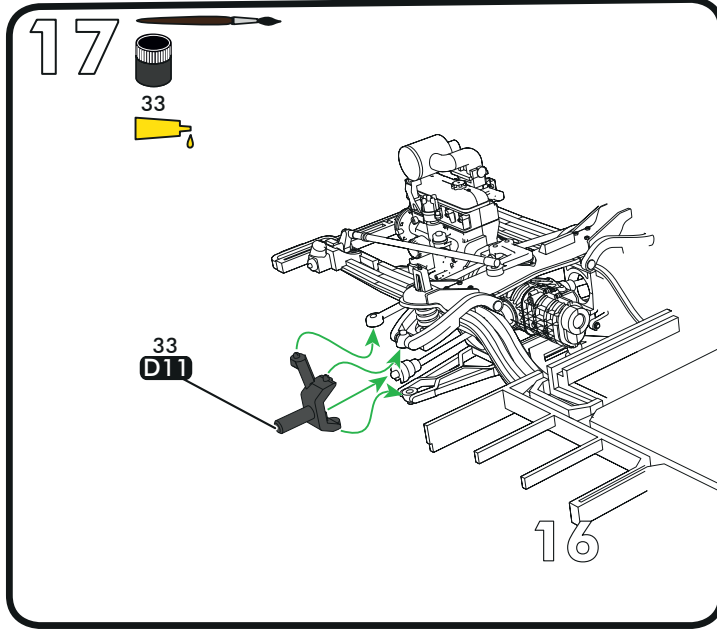
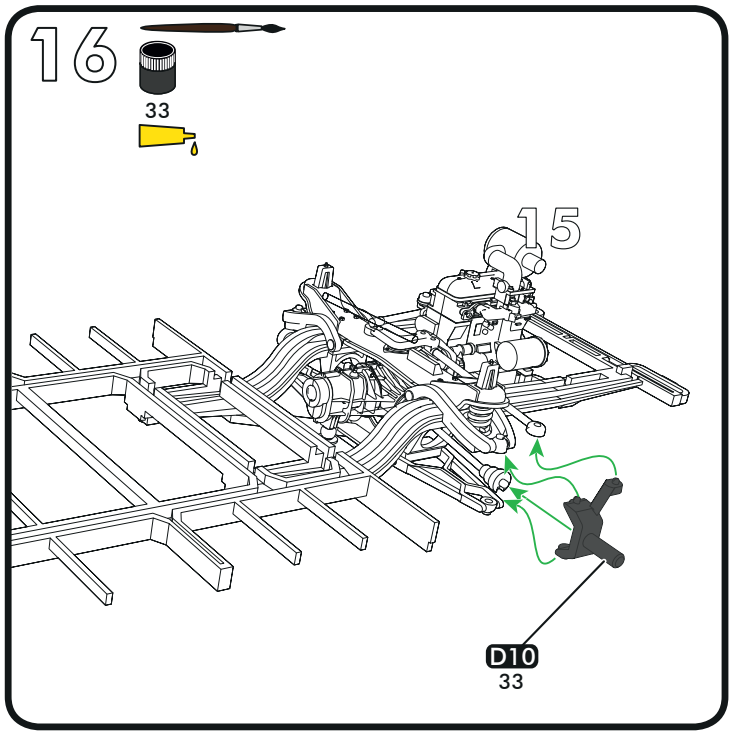
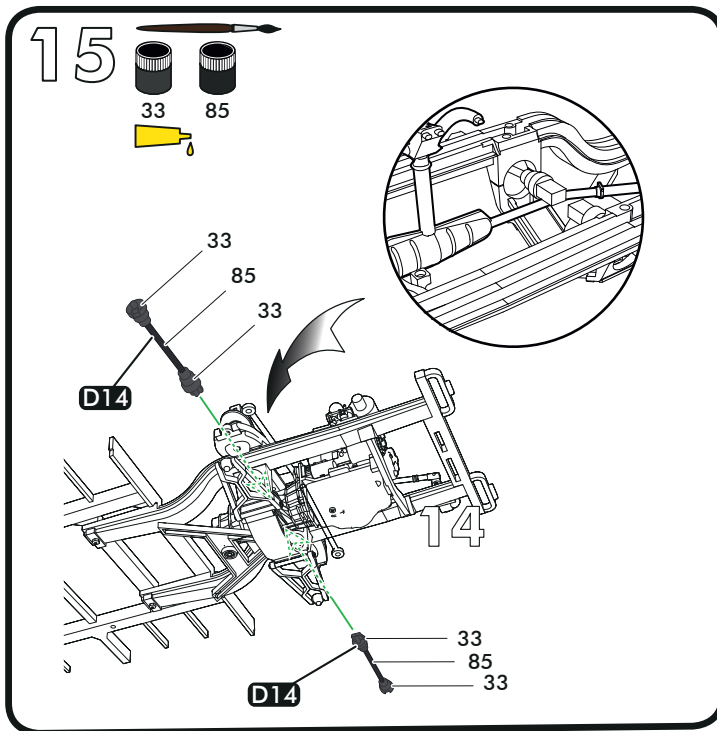
Numéro de decal
Decal number
Abziehbildnummer
Número de calcomanía

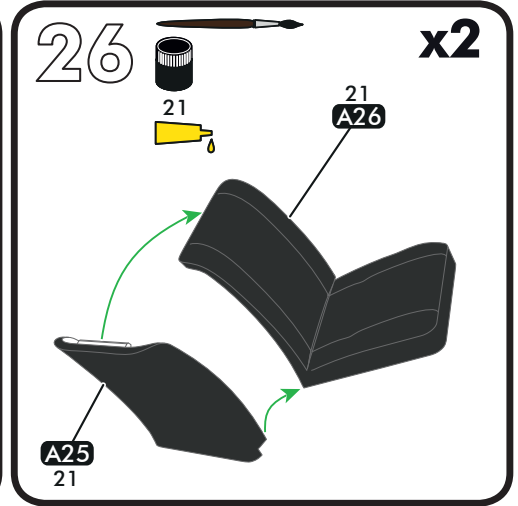
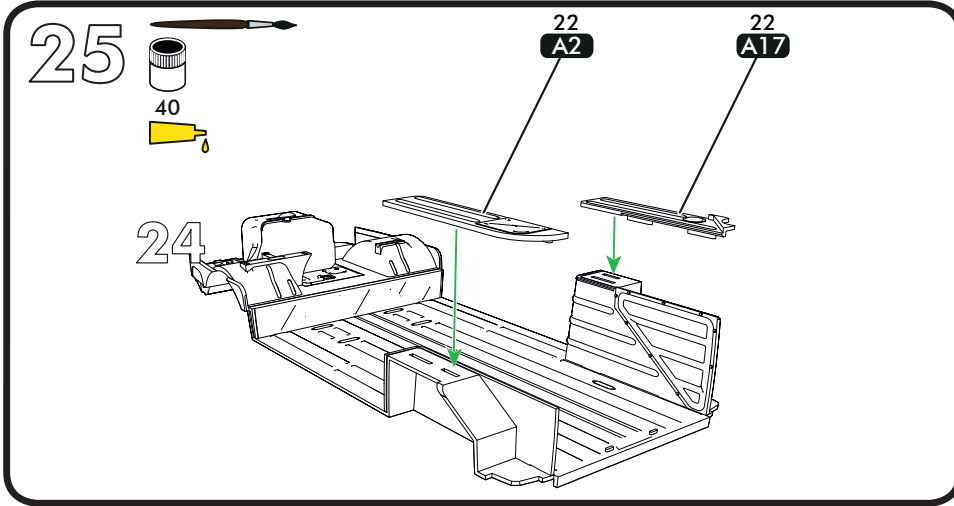
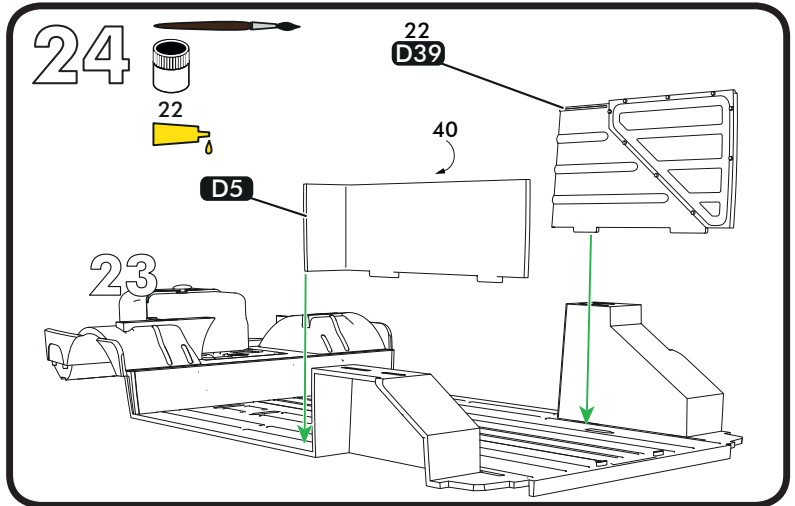
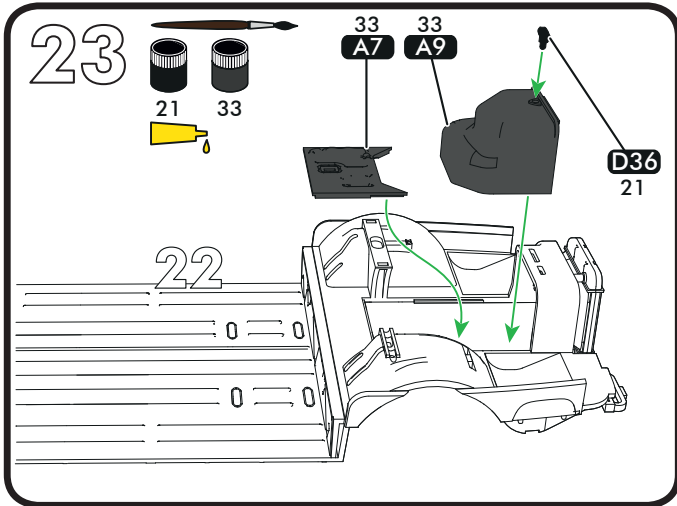
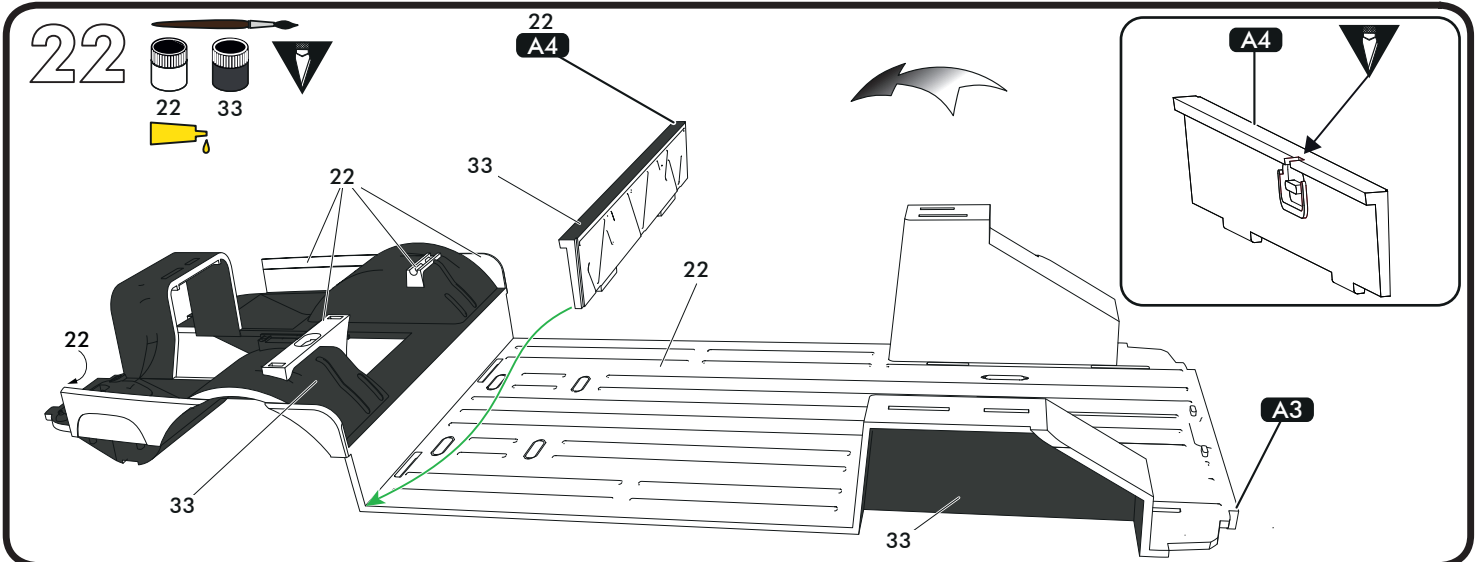
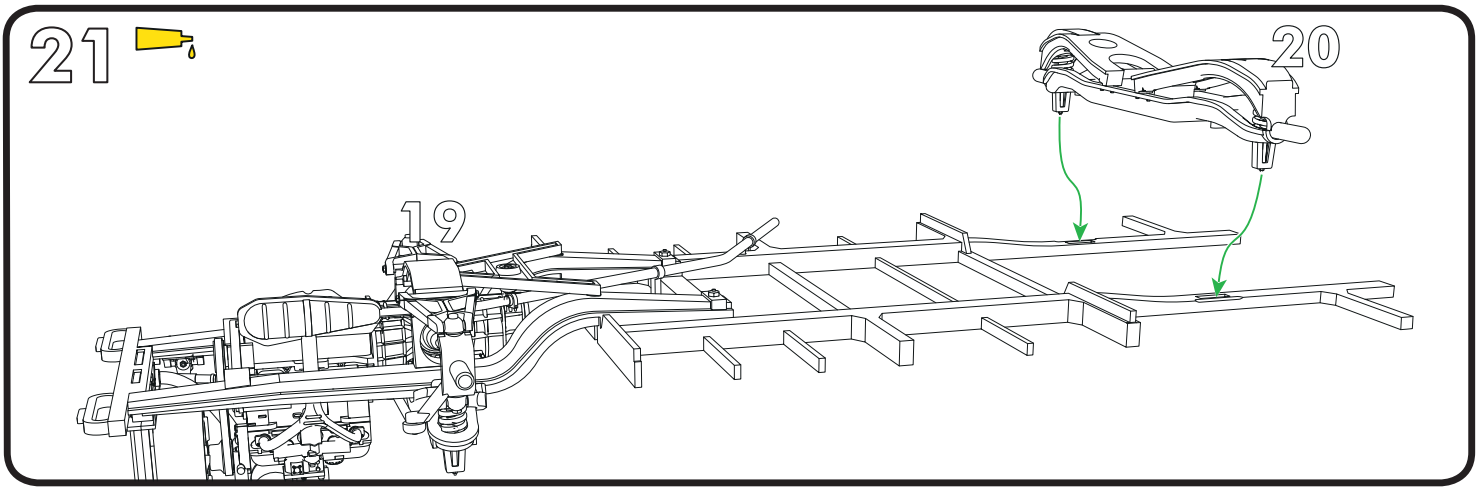


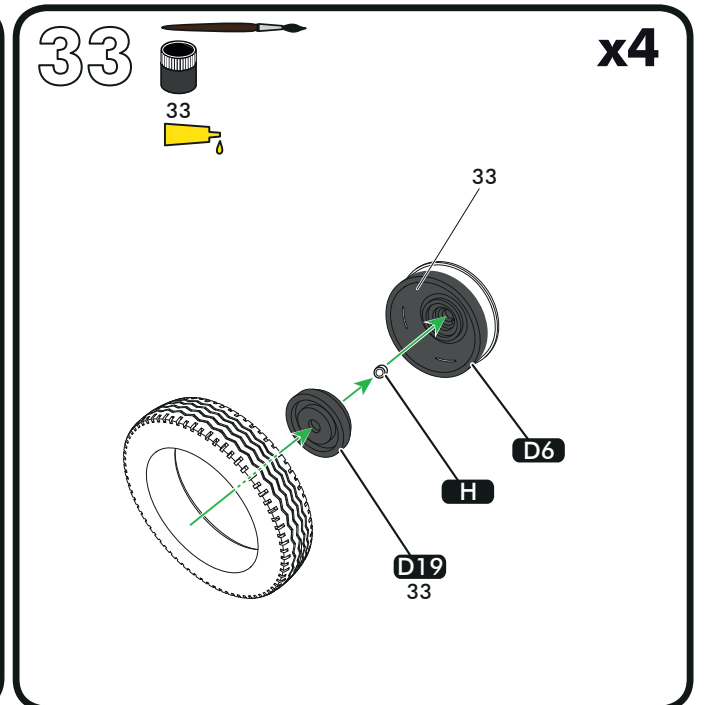
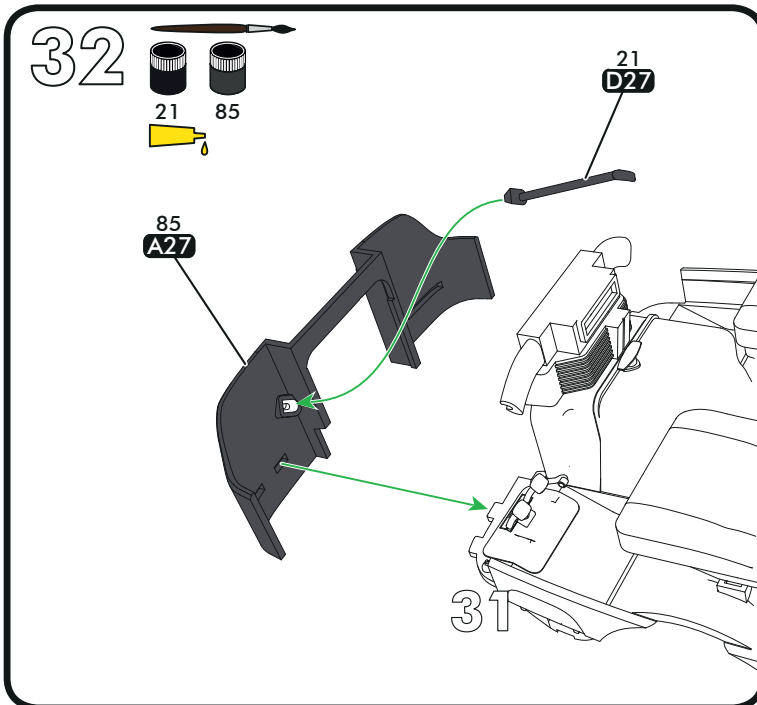
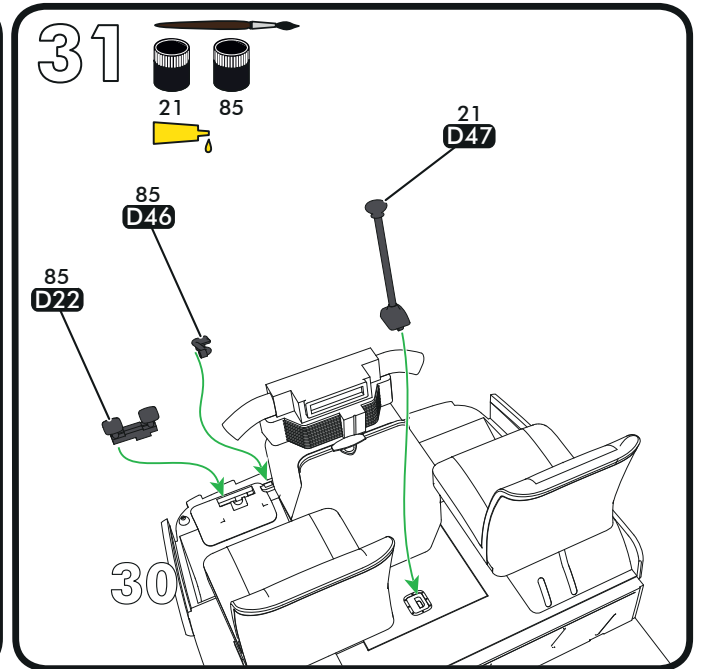
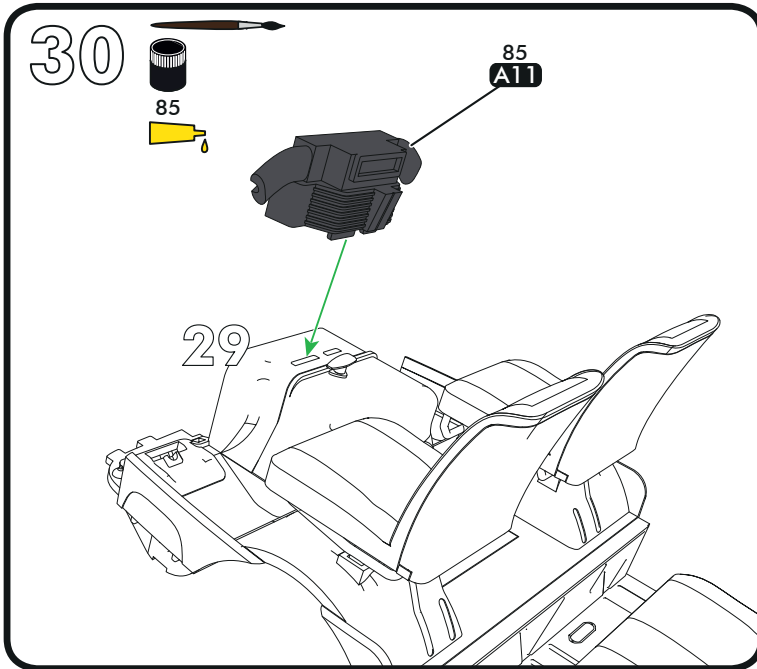
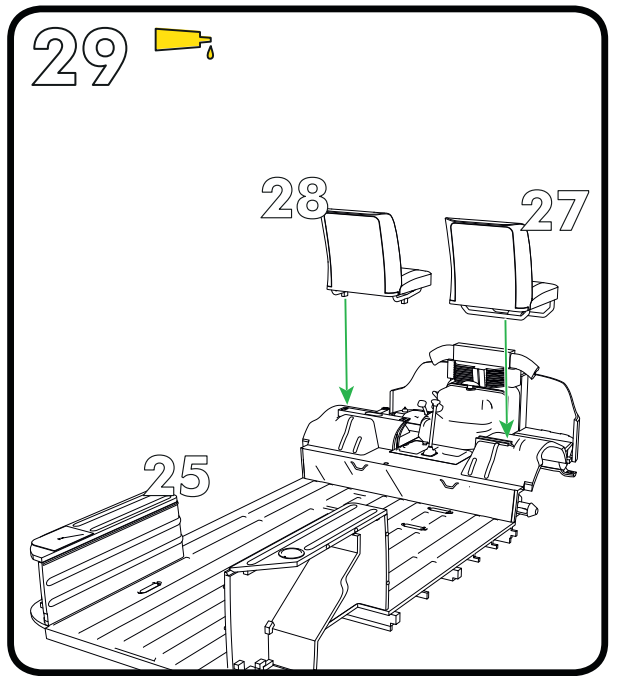
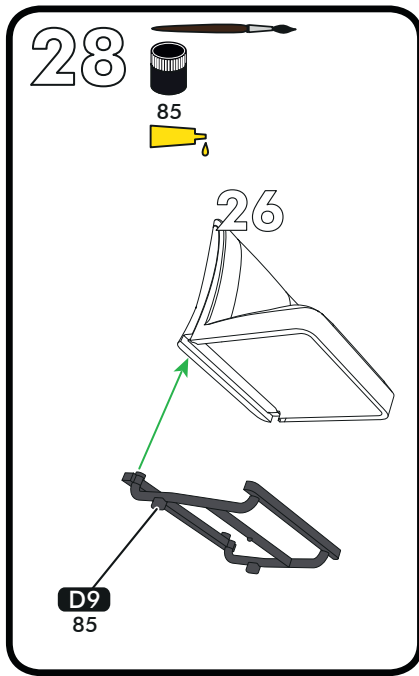
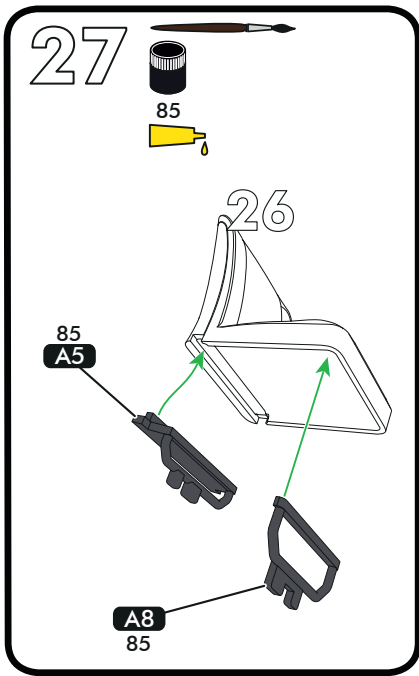
Renault Estafette 1964, Assistance Course Renault



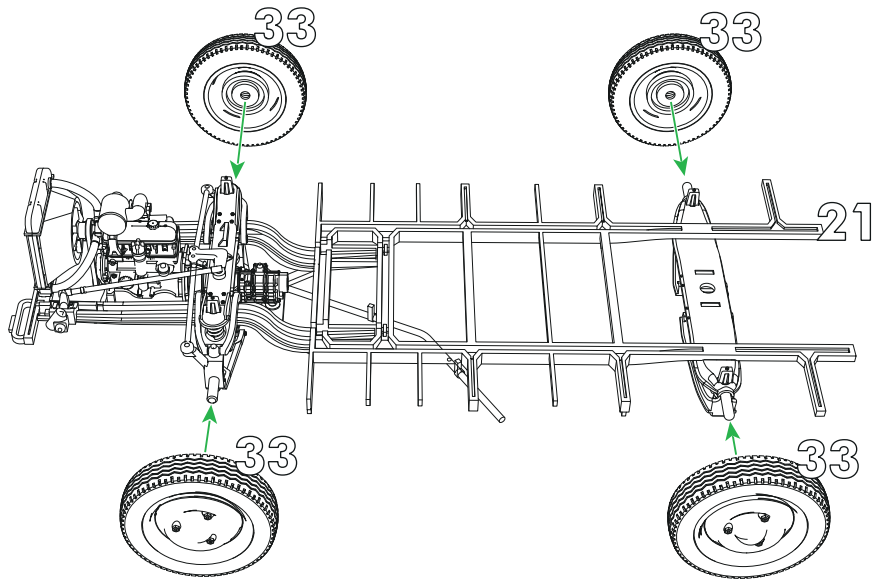




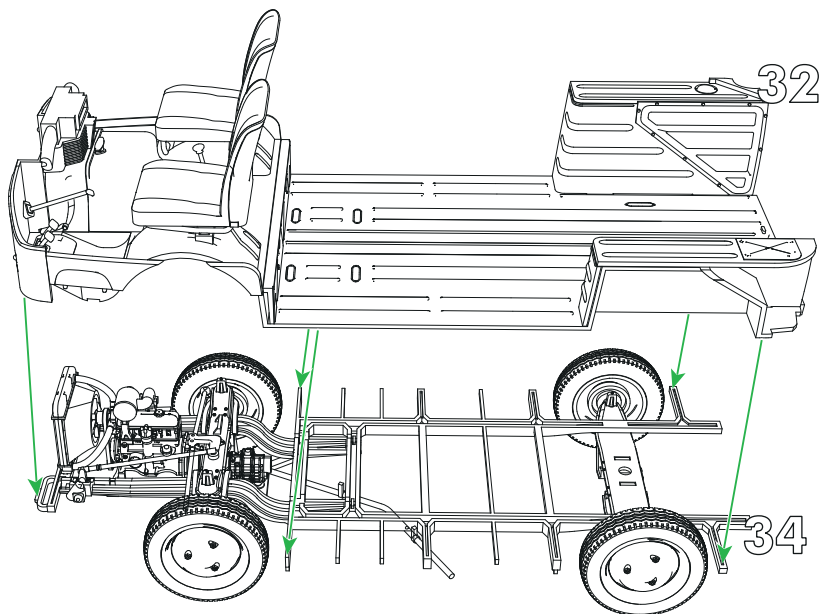




34



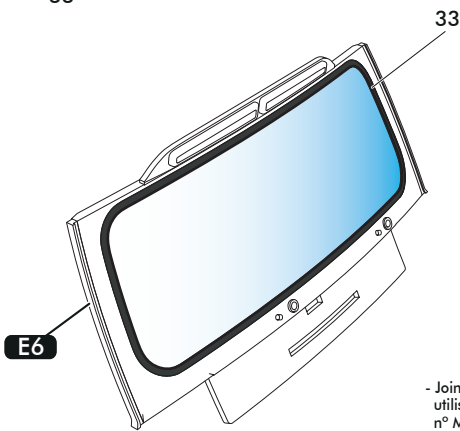
35



36



33



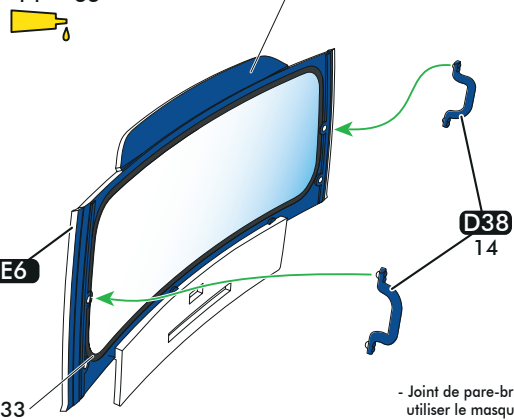
- Joint de pare-brise: utiliser le masque n° M1a (ext).
- Windscreen seal: use mask no M1a (ext).
- Fensterdichtung: Maske Nr. M1a verwenden (ext).
- Junta de parabrisas: utilice la máscara n° M1a (ext).

37



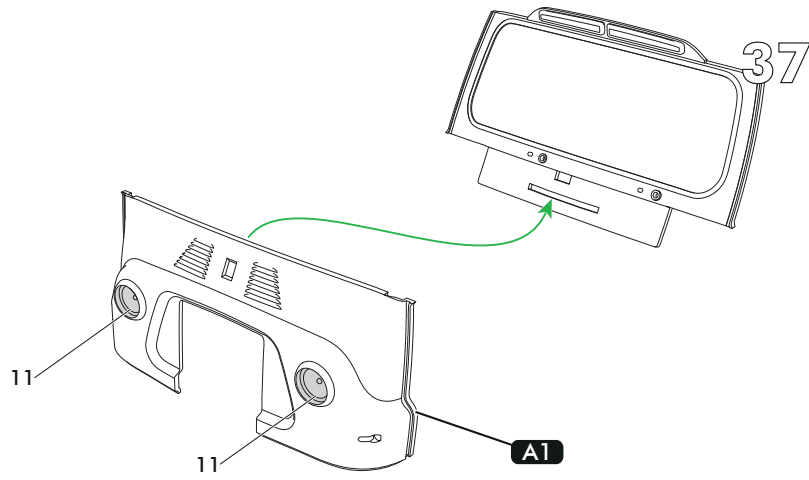
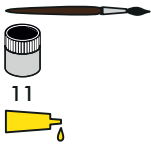
14

33

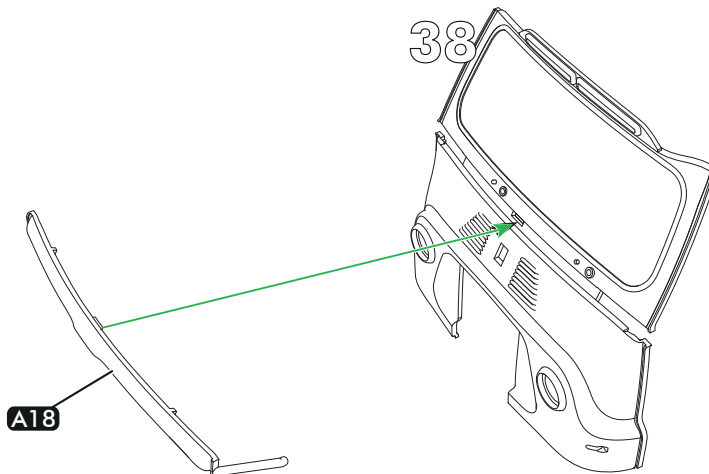


- Joint de pare-brise: utiliser le masque n° M2a (int).
- Windscreen seal: use mask no M2a (int).
- Fensterdichtung: Maske Nr. M2a verwenden (int).
- Junta de parabrisas: utilice la máscara n° M2a (int).

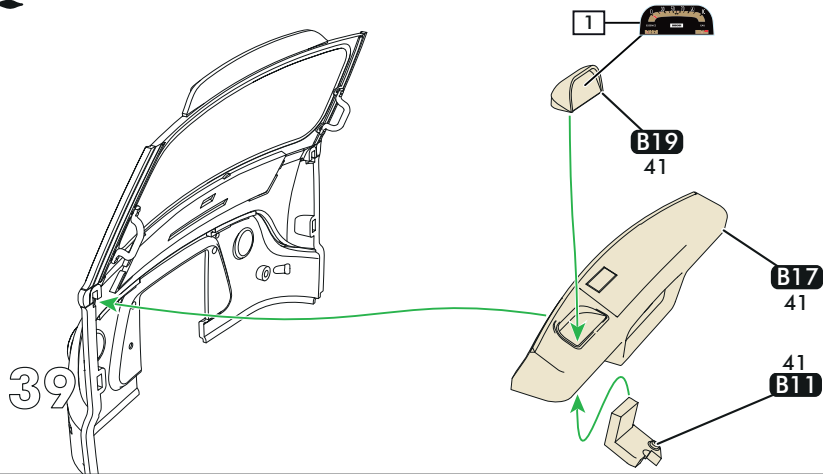
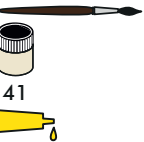
38



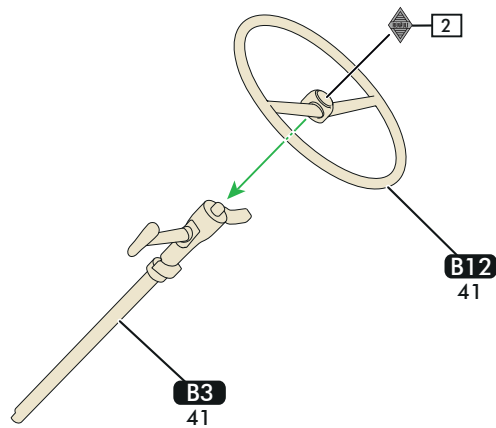
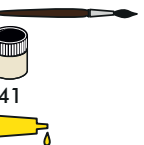
39



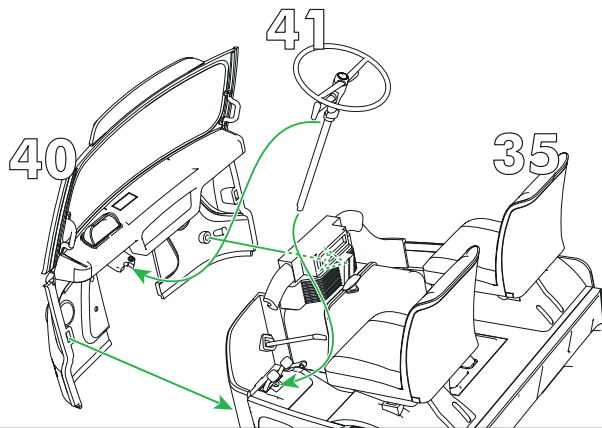
40



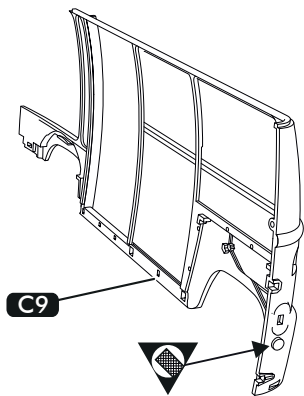
41



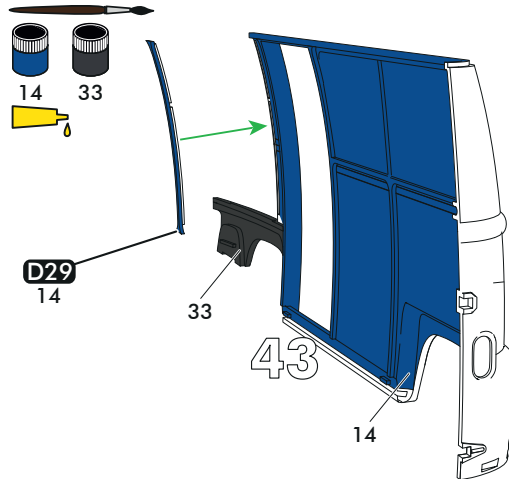
42 



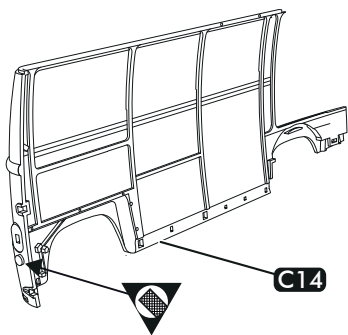
43 



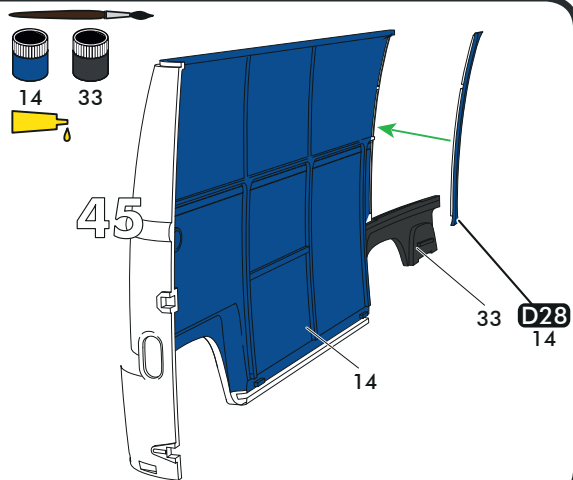
44 



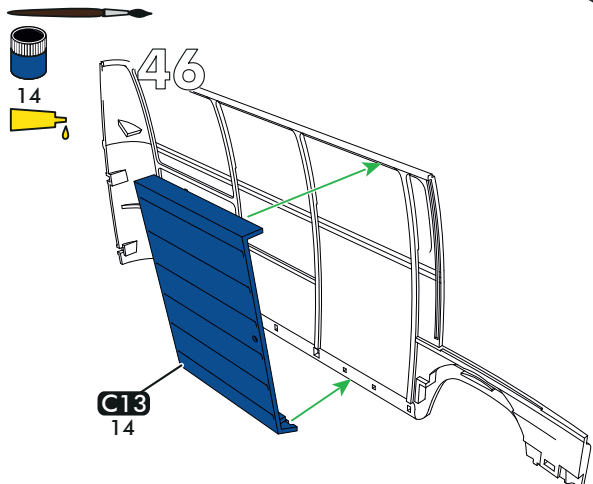
45 



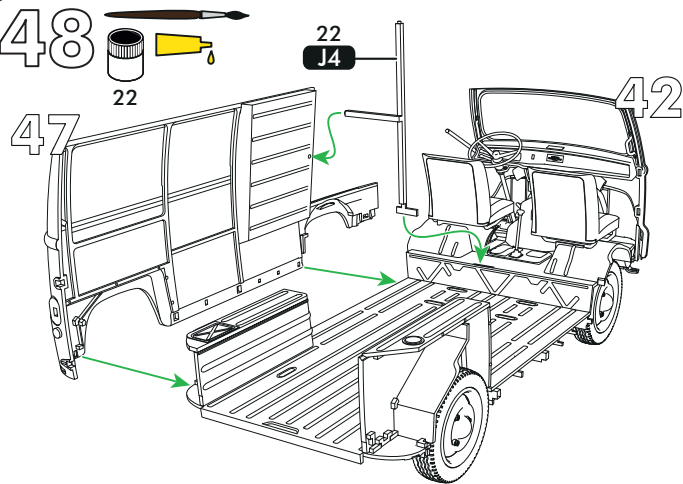
46 

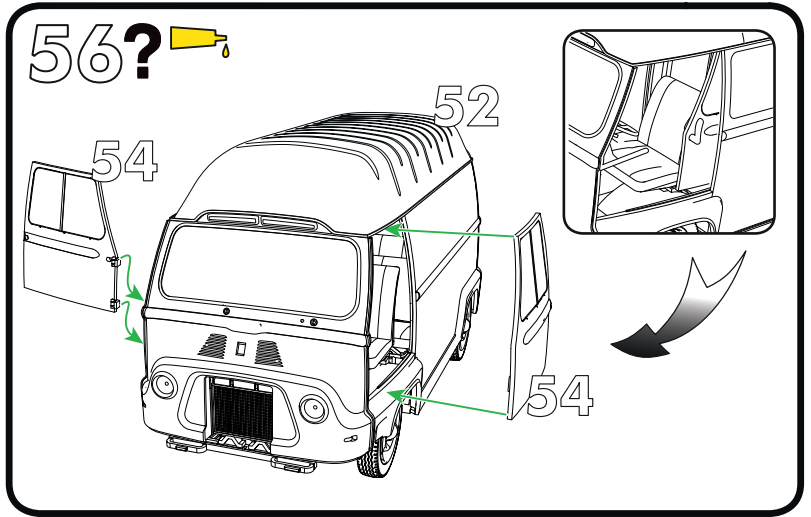
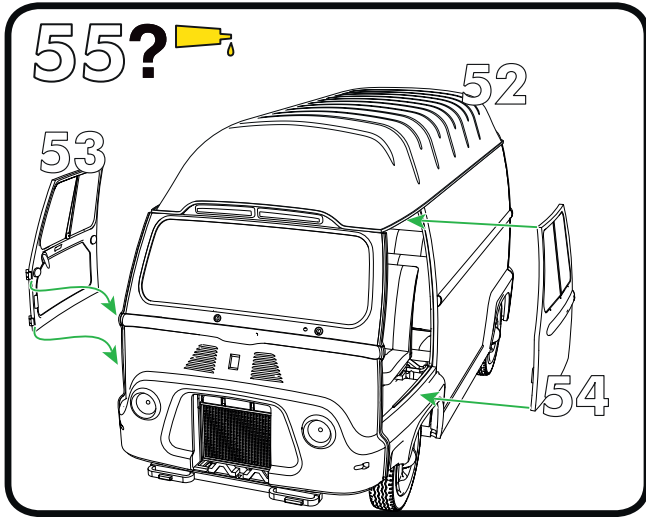
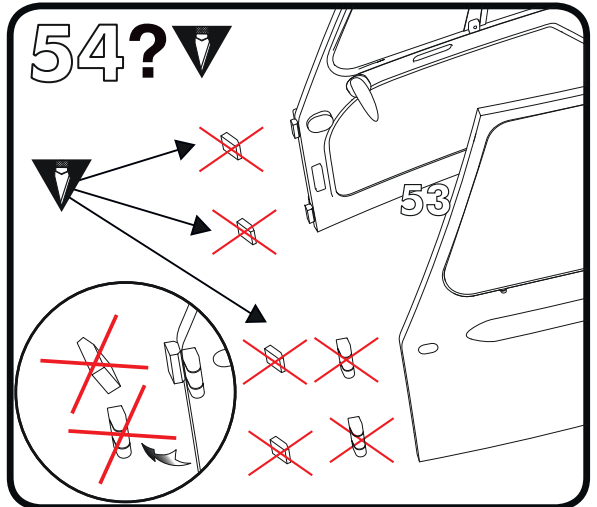
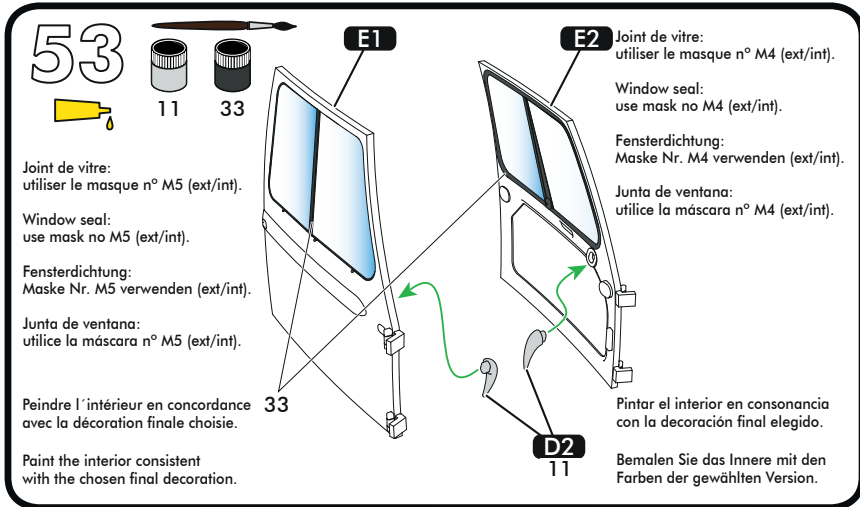
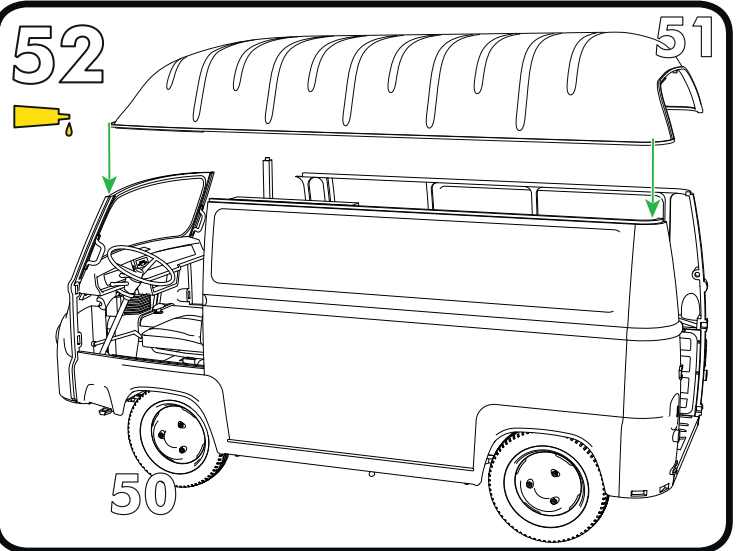
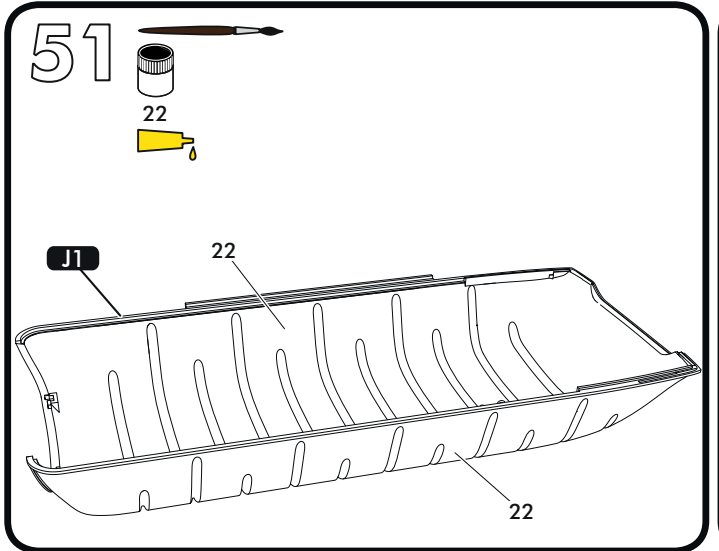
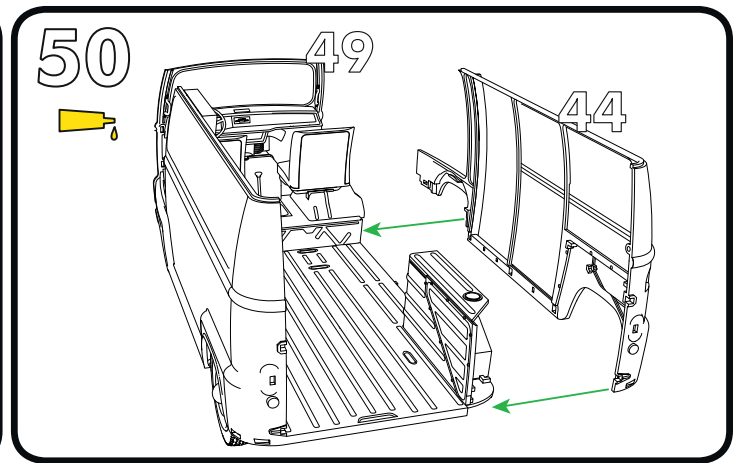
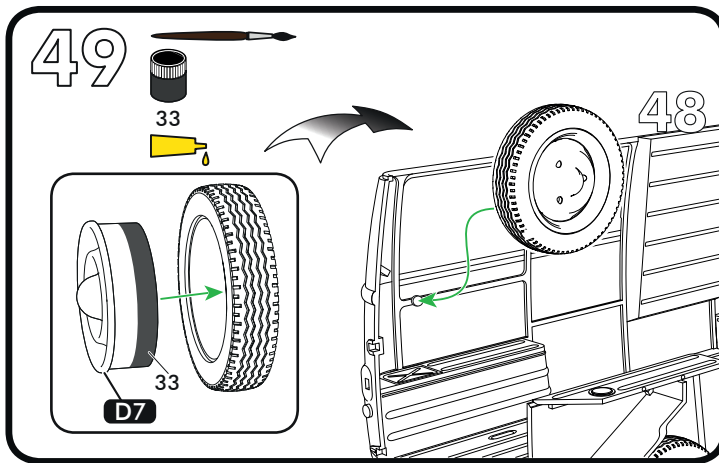


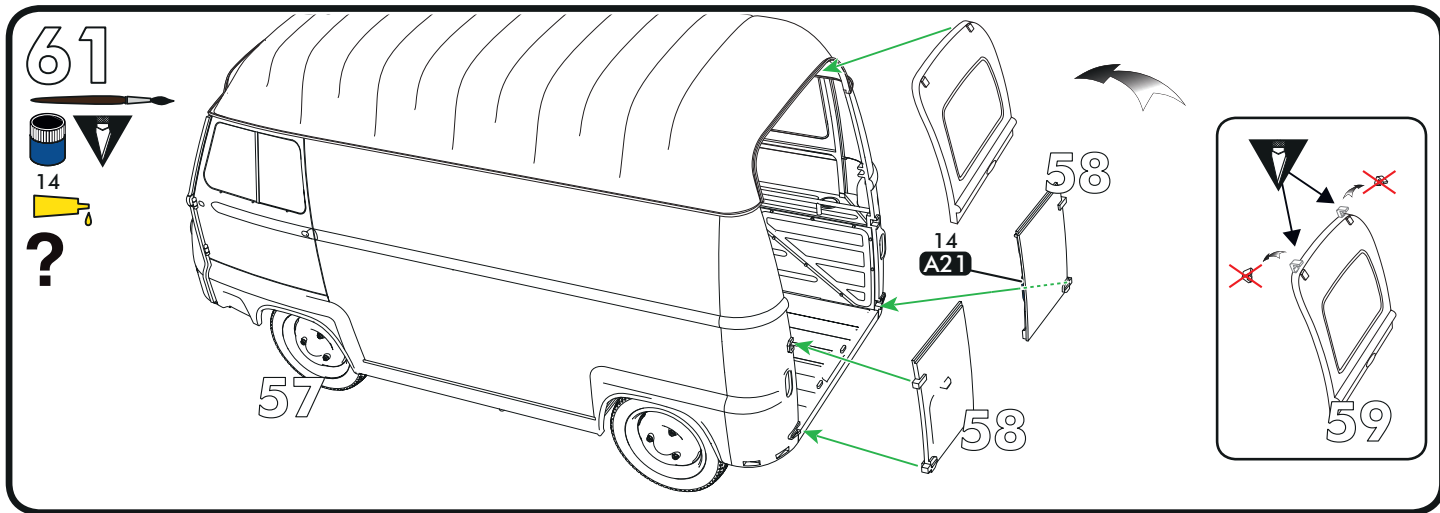
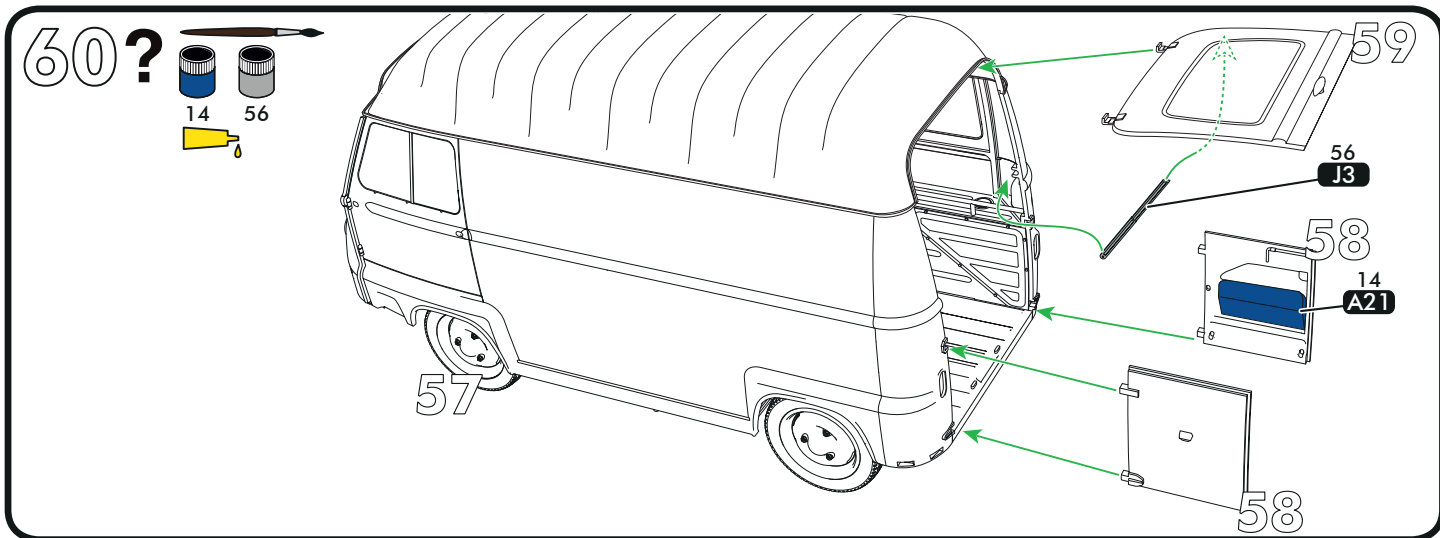
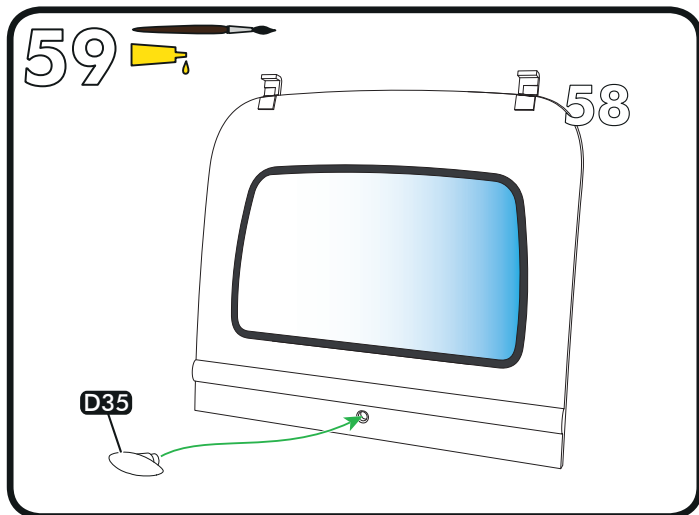
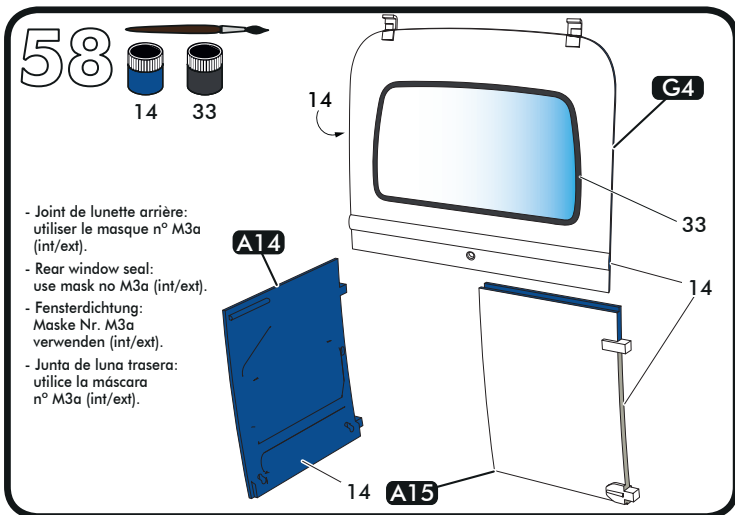
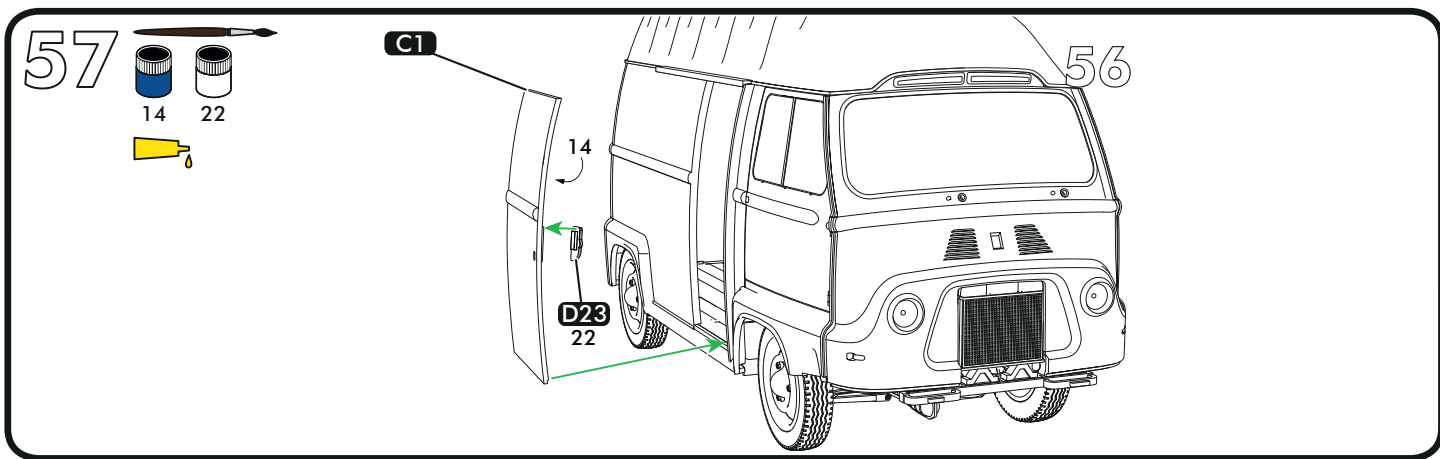
47 

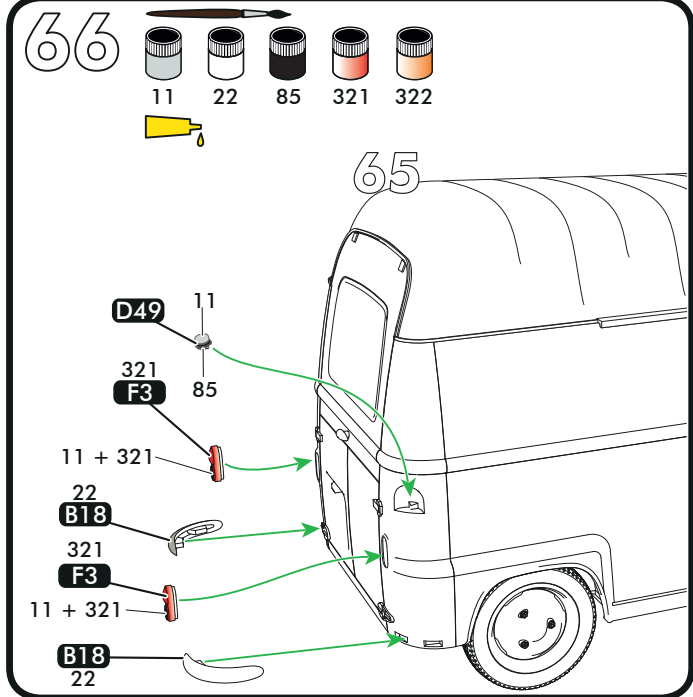
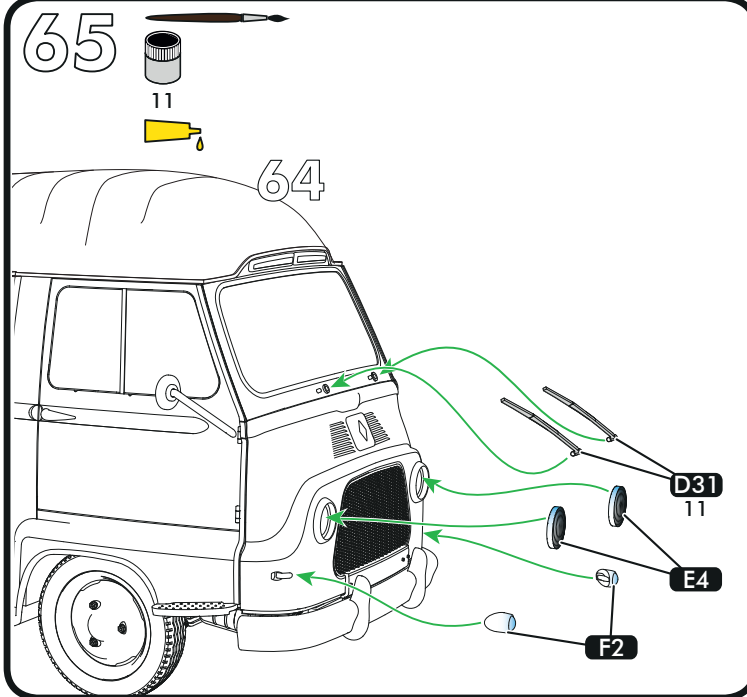
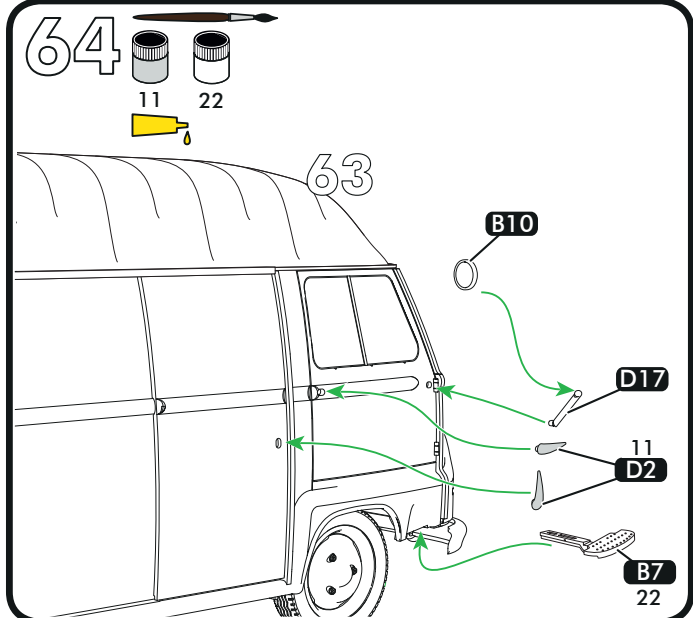
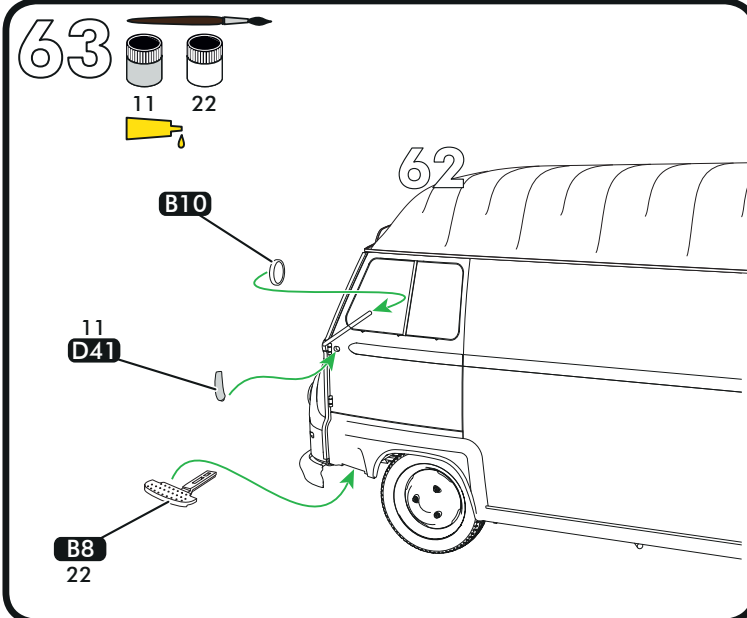
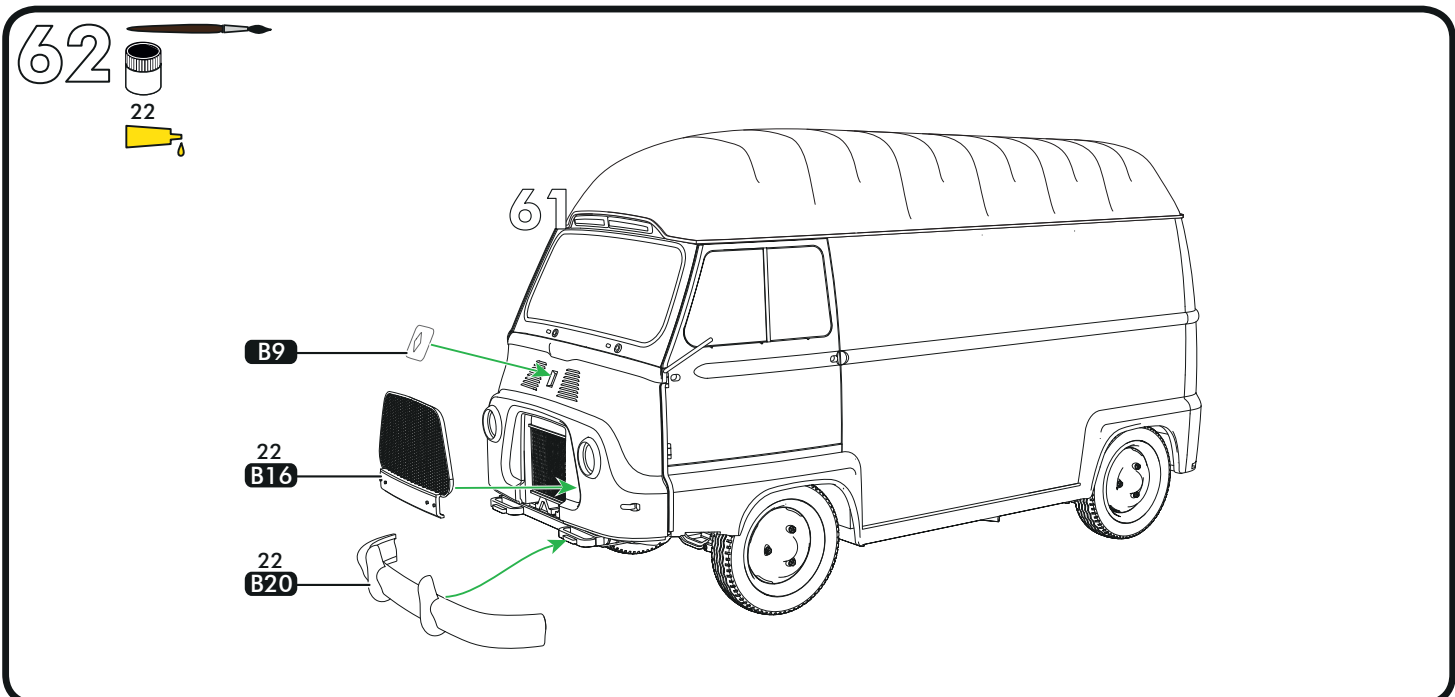


48 

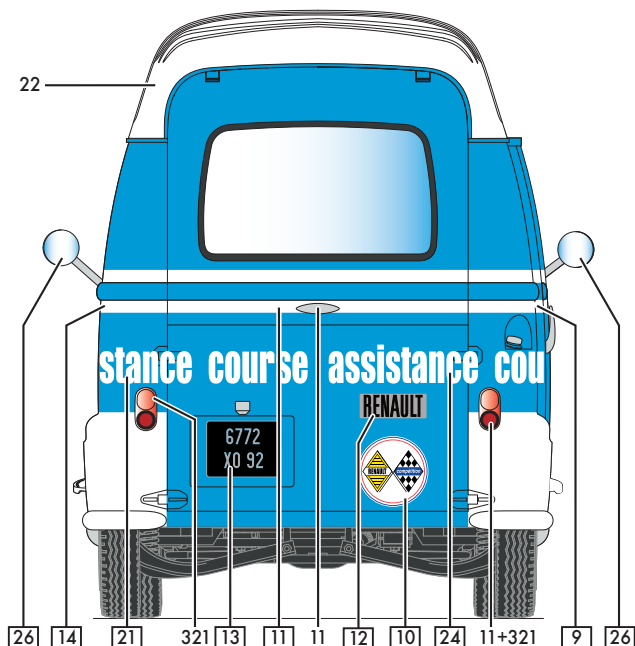
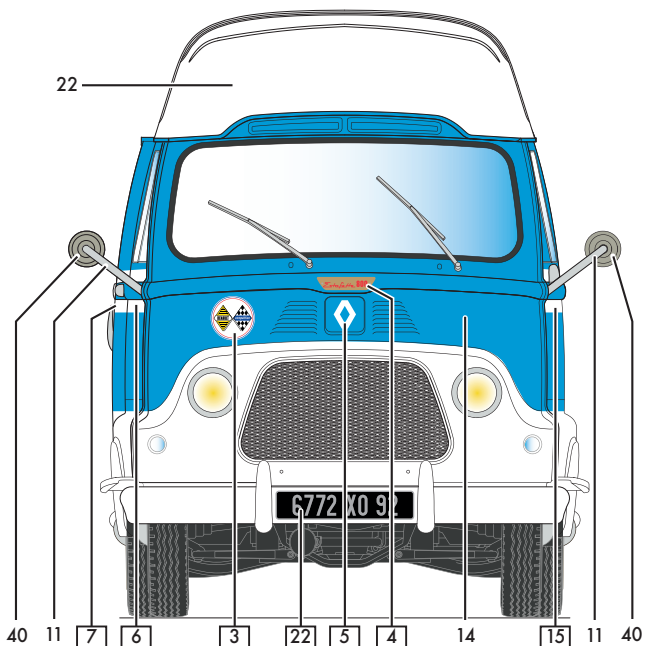
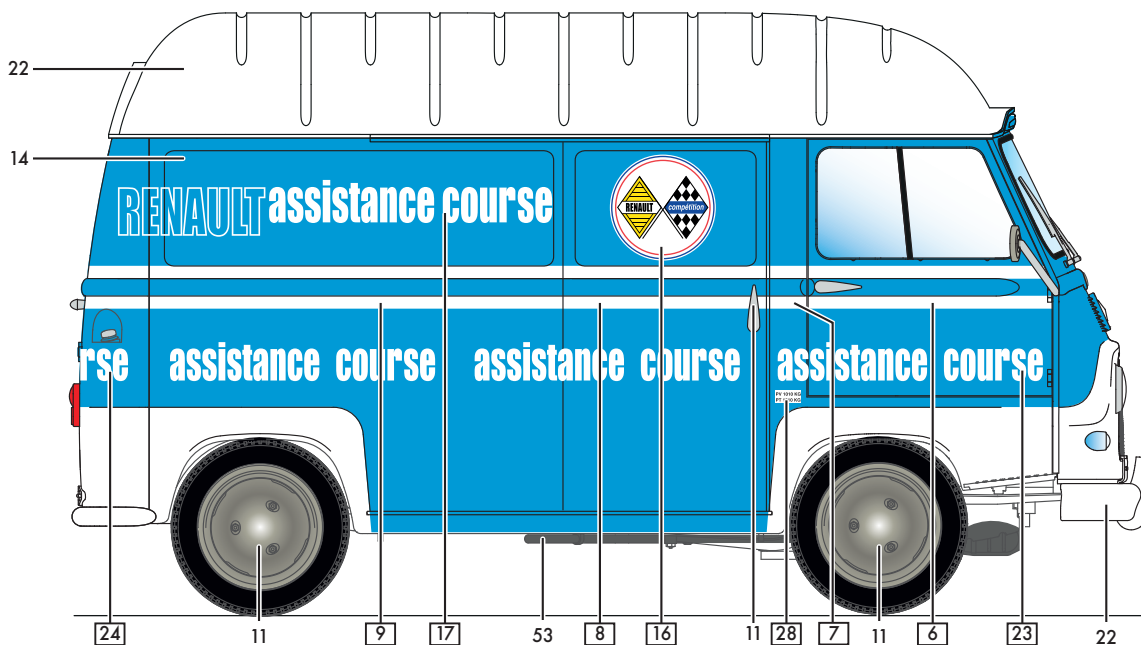
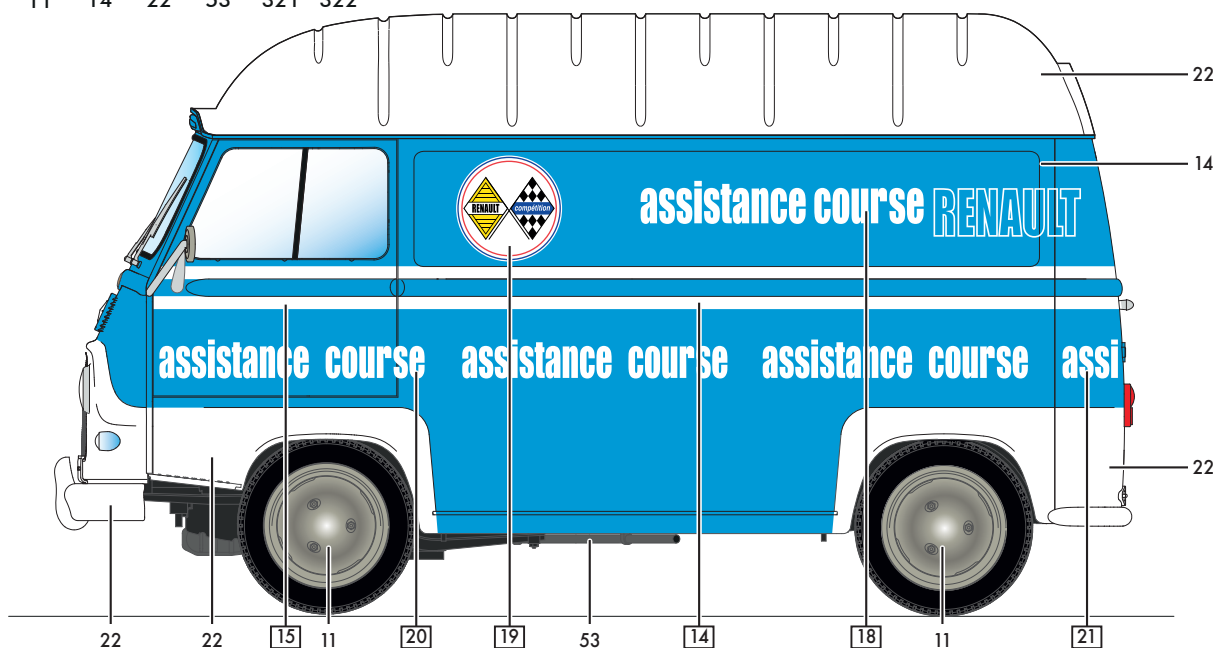
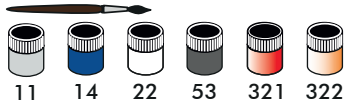








67



UTILISATION DES MASQUES

Masques destinés à protéger les vitres lors des opérations de peinture.

Utilisation:

- 1 Découper avec précision
- 2 Coller temporairement sur la vitre indiquée avec de la colle blanche.
- 3 Ôter simplement le masque lorsque la peinture autour est bien sèche.

Masks provided to protect the windows during painting operations.

Use:

- 1 Cut with precision
- 2 Glue temporarily with PVA glue to the indicated window.
- 3 Simply remove the mask when the paint around is dry.

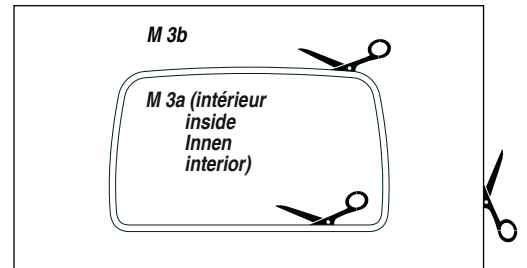
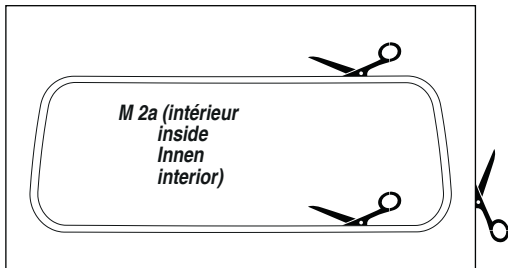
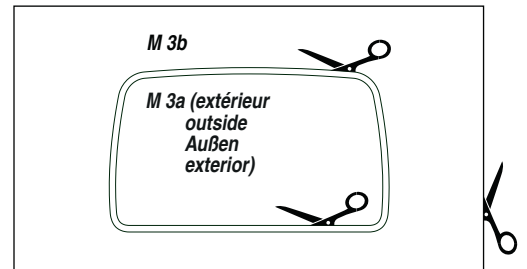
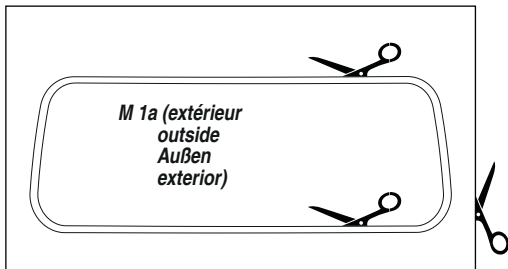
Masken zum Schutz der Fenster beim Lackieren. Benutzen:

- 1 Präzises Schneiden
- 2 Mit PVA-Kleber (Weißbleim) vorübergehend auf das angegebene Fenster kleben.
- 3 Entfernen Sie einfach die Maske, wenn die Farbe trocken ist.

Máscaras proporcionadas para proteger las ventanas durante las operaciones de pintura.

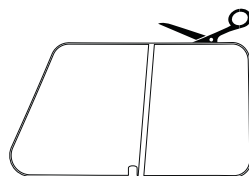
Usar:

- 1 Corte con precisión
- 2 Pegar temporalmente con cola de PVA a la ventana indicada.
- 3 Simplemente retire la máscara cuando la pintura alrededor esté seca.



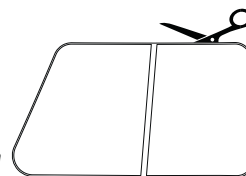
Pare-brise
Windshield
Windschutzscheibe
Parabrisas

Vitre arrière
Cargo Window
Fenster Heckklappe
Ventana trasera

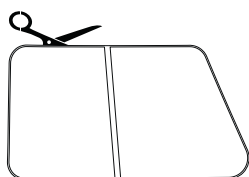


Gauche
Left
Links
Izquierda

M 4 (intérieur
inside
Innen
interior)

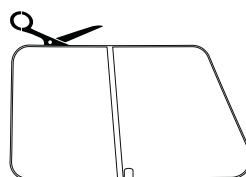


M 4 (extérieur
outside
Außen
exterior)

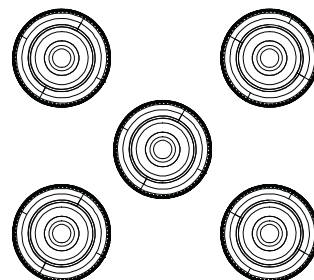
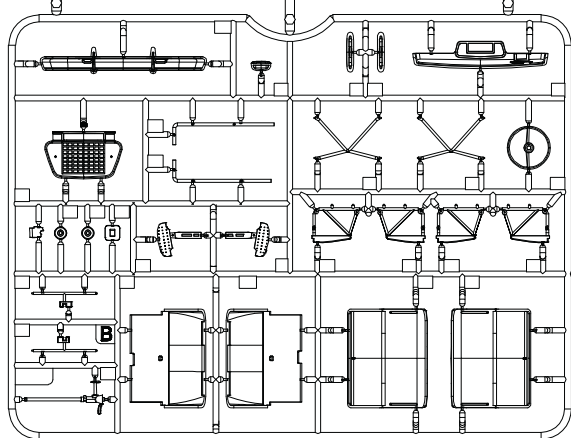
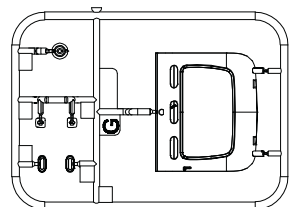
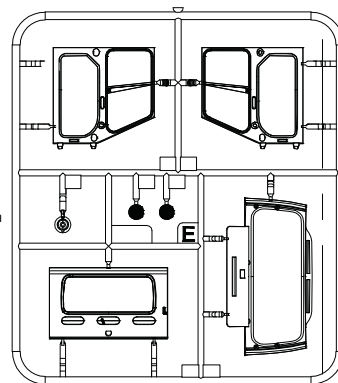
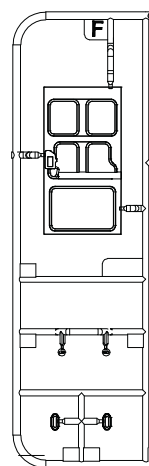
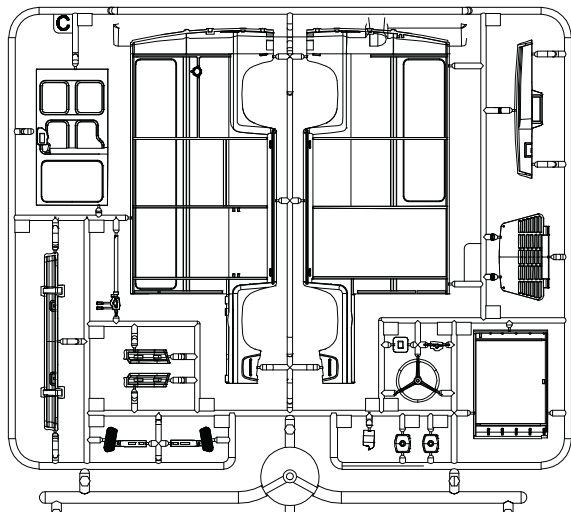
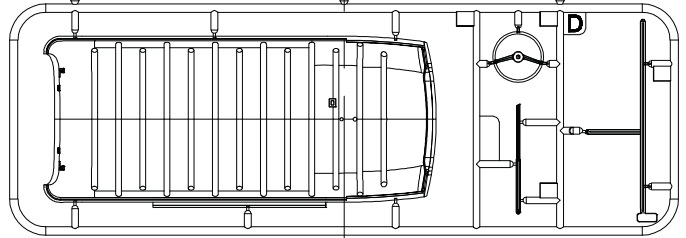
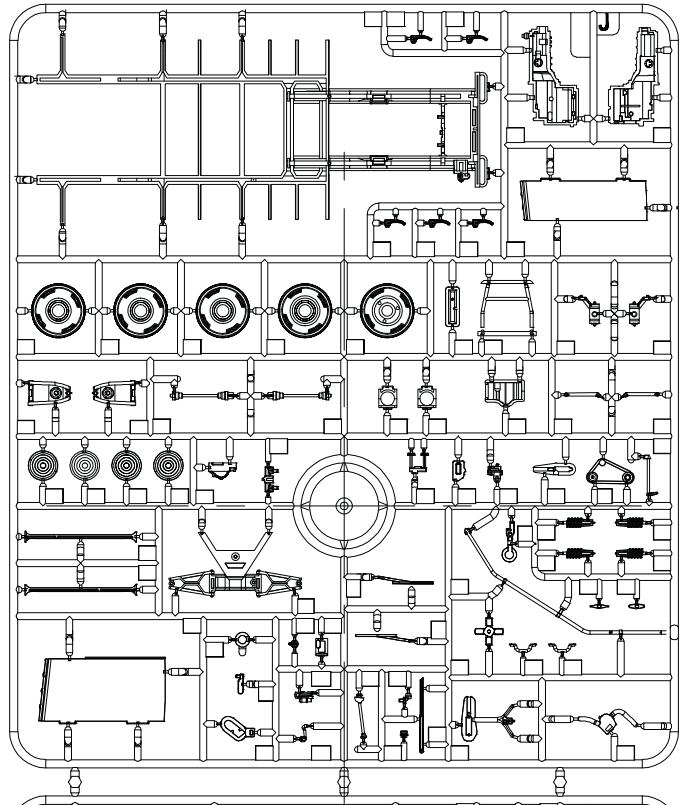
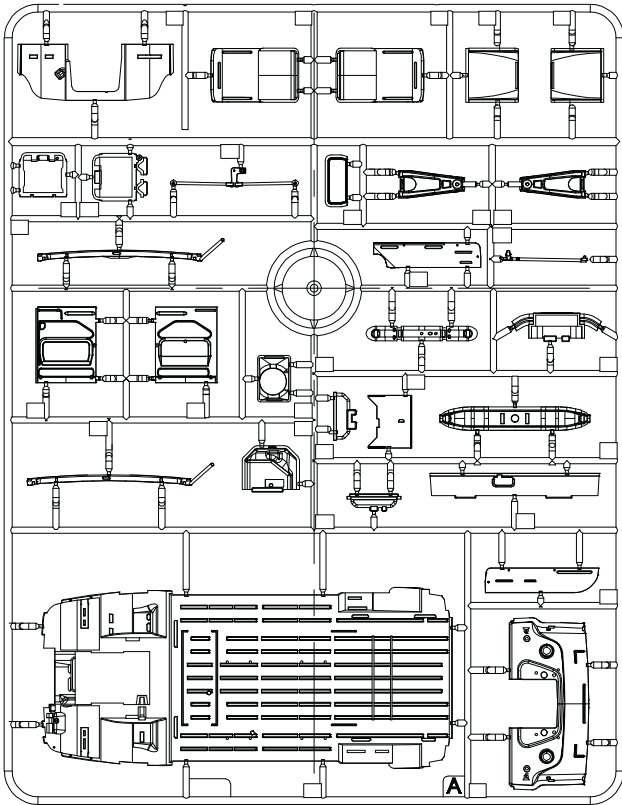


Droite
Right
Rechts
Derecha

M 5 (extérieur
outside
Außen
exterior)



M 5 (intérieur
inside
Innen
interior)



Français

La Régie Renault lance en 1962 la Renault 8 qui sera, avec la R10, la dernière voiture avec un moteur placé à l'arrière jusqu'à l'apparition de la Twingo III en 2014. Il faudra attendre le salon de Paris 1964 pour découvrir le modèle R8 Gordini (TYPE R1134). Elle sera très vite reconnaissable dans sa robe Bleu France 418 et sa double bande blanche courant sur toute la longueur de la voiture. Première voiture offrant des performances sportives accessible avec un budget de voiture de série, son comportement survireur (elle dérive de l'arrière) dû au moteur placé en porte à faux arrière en fera une référence de conduite sportive pour les pilotes expérimentés mais aussi pour tous les amateurs de dérapage. 981 pour la seule version 1300. Véritable icône d'une génération la Gorde s'arrache aujourd'hui à des prix de grandes sportives truffées de technologies. Ses performances restent cependant intactes.

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne, 8 soupapes, 1 arbre à cames latéral
Position	Transversal porte-à-faux AR
Alimentation	carburateur double corps horizontaux Solex C40 PHH

TRANSMISSION, Arrière

Boîte de vitesses	Manuelle 4/5 rapports
--------------------------	-----------------------

POIDS

Données constructeur	795 kg
-----------------------------	--------

Rapport poids/puissance en kg/ch SAE	8,36
---	------

DIMENSIONS

Longueuren kg/ch SAE	3990 mm
-----------------------------	---------

Largeur	1490 mm
----------------	---------

Hauteur	1400mm
----------------	--------

ROUES

Freins AV & AR	disques 260 x 40 mm
---------------------------	---------------------

Pneus AV et AR	1 365 x 380
-----------------------	-------------

Deutsch

1962 brachte Renault den Renault 8 auf den Markt, der bis zum Erscheinen des Twingo III im Jahr 2014, zusammen mit dem R10 das letzte Auto mit Heckmotor war. Vorgestellt wurde der R8 Gordini (Typ R1134) erst auf dem Pariser Autosalon 1964. Schon bald erkannte man ihn an seiner blauen Lackierung in „Bleu France 418“ und den durchgehenden weißen Doppelstreifen über die gesamte Länge des Fahrzeugs. Es war das erste Auto mit sportlicher Leistung zum erschwinglichen Preis eines Serienwagens. Sein Übersteuerungsverhalten (es bricht hinten aus) aufgrund des Motors mit Hecküberhang, machte den Gordini zu einer Besonderheit für sportliches Fahren, für erfahrene Fahrer aber auch für Amateure. Insgesamt wurden 11.607 Renault Gordini produziert, davon allein 8.981 in der 1300er Version. Als wahre Ikone einer Generation muss man für den "Gorde" heute so viel bezahlen, wie für einen Sportwagen voller Technik.

MOTOR

Typ	4 Zylinder in Reihe, 8 Ventile, 1 seitliche Nockenwelle
------------	---

Lage	Quer mit Hecküberhang
-------------	-----------------------

Gemischbildung	horizontaler Doppelvergaser Solex C40 PHH.
-----------------------	--

ANTRIEB , Heck

Boîte de vitesses	4/5-Gang-Schaltgetriebe
--------------------------	-------------------------

GEWICHT

Herstellerangaben	795 kg
--------------------------	--------

Gewichts-/ Leistungs-verhältnis in kg/PS SAE	8,36
---	------

ABMESSUNGEN

Länge	3990 mm
--------------	---------

Breite	1490 mm
---------------	---------

Höhe	1400mm
-------------	--------

RÄDER

Bremsen vorne und hinten	260 x 40 mm Scheiben
---------------------------------	----------------------

Reifen vorne und hinten	1 365 x 380
--------------------------------	-------------

English

In 1962, the Régie Renault launched the Renault 8 which, along with the R10, was the last car with an engine placed at the rear until the appearance of the Twingo III in 2014. It was not until the 1964 Paris Motor Show that the R8 Gordini (TYPE R1134) was introduced. It will very quickly be recognisable in its Bleu France 418 dress and its double white stripe running the length of the car. The first car offering sporty performance accessible with a production car budget, its oversteer behaviour (it drifts from the rear) due to the engine placed in rear overhang will make it a reference of sporty driving for experienced drivers but also for all skidding amateurs. A total of 11607 Renault Gordini were produced, including 8981 for the 1300 version alone. A true icon of a generation, the "Gorde" is today a true icon of a generation, and is now competing at the price of great sports cars full of technology. Its performance remains intact, however.

ENGINE

Type	4 in-line cylinders, 8 valves, 1 lateral camshaft
Position	transversal rear overhang
Feed	Solex C40 PHH horizontal double-barrel carburetors

TRANSMISSION, Rear-wheel drive

Gearbox	Manual 4/5 speeds
----------------	-------------------

WEIGHT

Automaker's data	795 kg
-------------------------	--------

Weight-to-power ratio in kg/SAE hp	8,36
---	------

DIMENSIONS

Length	3990 mm
---------------	---------

Width	1490 mm
--------------	---------

Height	1400mm
---------------	--------

WHEELS

Front and rear brakes	260 x 40 mm discs
------------------------------	-------------------

Front and rear tyres	1 365 x 380
-----------------------------	-------------

Español

La administración de Renault lanzó en 1962 el Renault 8, que sería, con el R10, el último automóvil con un motor colocado en la parte trasera hasta la aparición del Twingo III en 2014. Hubo que esperar al Salón de París de 1964 para descubrir el modelo R8 Gordini (TIPO R1134). En seguida se reconocería por su atuendo azul Francia 418 y su doble banda blanca a lo largo del automóvil. Como primer automóvil que ofrecía un rendimiento deportivo accesible con un presupuesto estándar para coches de serie, su comportamiento de sobre viraje (derivado de la parte trasera) debido al motor colocado en el voladizo trasero lo convertiría en una referencia de conducción deportiva no solo para los pilotos experimentados, sino también para todos los amantes del derrape. Se produjeron un total de 11.607 Renault Gordini, 8981 de los cuales correspondían a la versión 1300. Un verdadero icono de una generación, el "Gorde" se desvincula actualmente de los precios de los grandes deportivos cargados de tecnología. No obstante, su rendimiento permanece intacto.

MOTOR

Tipo	4 cilindros en línea, 8 válvulas, 1 árbol de levas lateral
-------------	--

Posición	transversal, voladizo trasero
-----------------	-------------------------------

Alimentación	carburador horizontal Solex C40 PHH de doble cuerpo
---------------------	---

TRANSMISIÓN , Trasera

Caja de cambios	manual, 4/5 marchas
------------------------	---------------------

PESO

Datos del fabricante	795 kg
-----------------------------	--------

Relación peso/potencia en kg/CV SAE:	8,36
---	------

DIMENSIONES

Longitud	3990 mm
-----------------	---------

Anchura	1490 mm
----------------	---------

Altura	1400mm
---------------	--------

RUEDAS

Frenos delanteros y traseros	de disco, 260 x 40 mm
-------------------------------------	-----------------------

Neumáticos delanteros y traseros	1 365 x 380
---	-------------

Italiano

Nel 1962 la Renault lancia la R8, che sarà insieme alla R10 l'ultima autovettura con motore posteriore fino alla comparsa della Twingo III nel 2014. Sarà necessario attendere il salone di Parigi del 1964 per l'arrivo del modello R8 Gordini (TYPE R1134). Diventerà molto presto riconoscibile grazie alla livrea "Blu Francia 418" e alla doppia banda bianca su tutta la lunghezza. Prima autovettura a offrire prestazioni sportive a un budget accessibile, il servofreno e il motore posizionato sullo sbalzo posteriore la renderanno un riferimento di guida sportiva non solo per i piloti esperti, ma anche per tutti gli amanti delle derivate. In totale sono state prodotte 11607 Renault Gordini, di cui 8981 solo in versione 1300. Vera icona di una generazione, la "Gorde" si avvicina oggi ai prezzi delle automobili sportive più tecnologiche. Le sue prestazioni rimangono quindi intatte.

MOTORE

Tipo	4 cilindri in linea, 8 valvole, 1 albero a camme laterale
Posizione	trasversale sullo sbalzo posteriore
Alimentazione	carburatore doppio corpo orizzontale Solex C40 PHH

MOTORE, Posteriore

Cambio	manuale 4/5 marce
---------------	-------------------

PESO

Dati del costruttore	795 kg
-----------------------------	--------

Rapporto peso/potenza in kg/CV SAE:	8,36
--	------

DIMENSIONI

Lunghezza	3990 mm
------------------	---------

Larghezza	1490 mm
------------------	---------

Altezza	1400mm
----------------	--------

RUOTE

Freni anteriori e posteriori	dischi 260 x 40 mm
-------------------------------------	--------------------

Pneumatici anteriori e posteriori	1 365 x 380
--	-------------

Nederlands

Het staatsbedrijf Renault bracht in 1962 de Renault 8 op de markt, die samen met de R10, de laatste auto met een motor achteraan zou zijn tot de verschijning van de Twingo III in 2014. Men diende te wachten tot het salon van Parijs in 1964 om kennis te maken met het model R8 Gordini (TYPE R1134). De auto werd al snel herkenbaar met zijn "Blue France 418" blauwe kleur en zijn dubbele witte strook over de volledige lengte. De eerste auto die sportprestaties levert met het prijskaartje van een serie geproduceerd voertuig. Zijn oversturend rijgedrag (slipt aan de achterkant), door de motor die in de achterovergang is geplaatst, zorgde voor een sportief rijden voor zowel ervaren piloten als alle bestuurders die eens graag slippen. Er werden in totaal 11607 Renault Gordini gemaakt, waarvan 8981 voor alleen de versie 1300. De "Gorde", een echt icoon van een generatie, wordt vandaag de dag verkocht aan een prijs die u voor een luxe sportauto vol technologie zou betalen. Zijn prestaties blijven echter intact.

MOTOR

Type	4 cilinders in lijn, 8 kleppen, 1 laterale nokkenas
Positie	transversale achteroverhang
Voeding	Solex C40 PHH horizontale carburator met dubbele behuizing

OVERBRENGING, Achterwielaandrijving

Versnellingsbak	Handmatig 4/5 versnellingen
------------------------	-----------------------------

GEWICHT

Gegevens van fabrikant	795 kg
-------------------------------	--------

Verhouding tussen gewicht en vermogen in kg/SAE PK gewicht en vermogen in kg/SAE PK:	8,36
---	------

AFMETINGEN

Lengte	3990 mm
---------------	---------

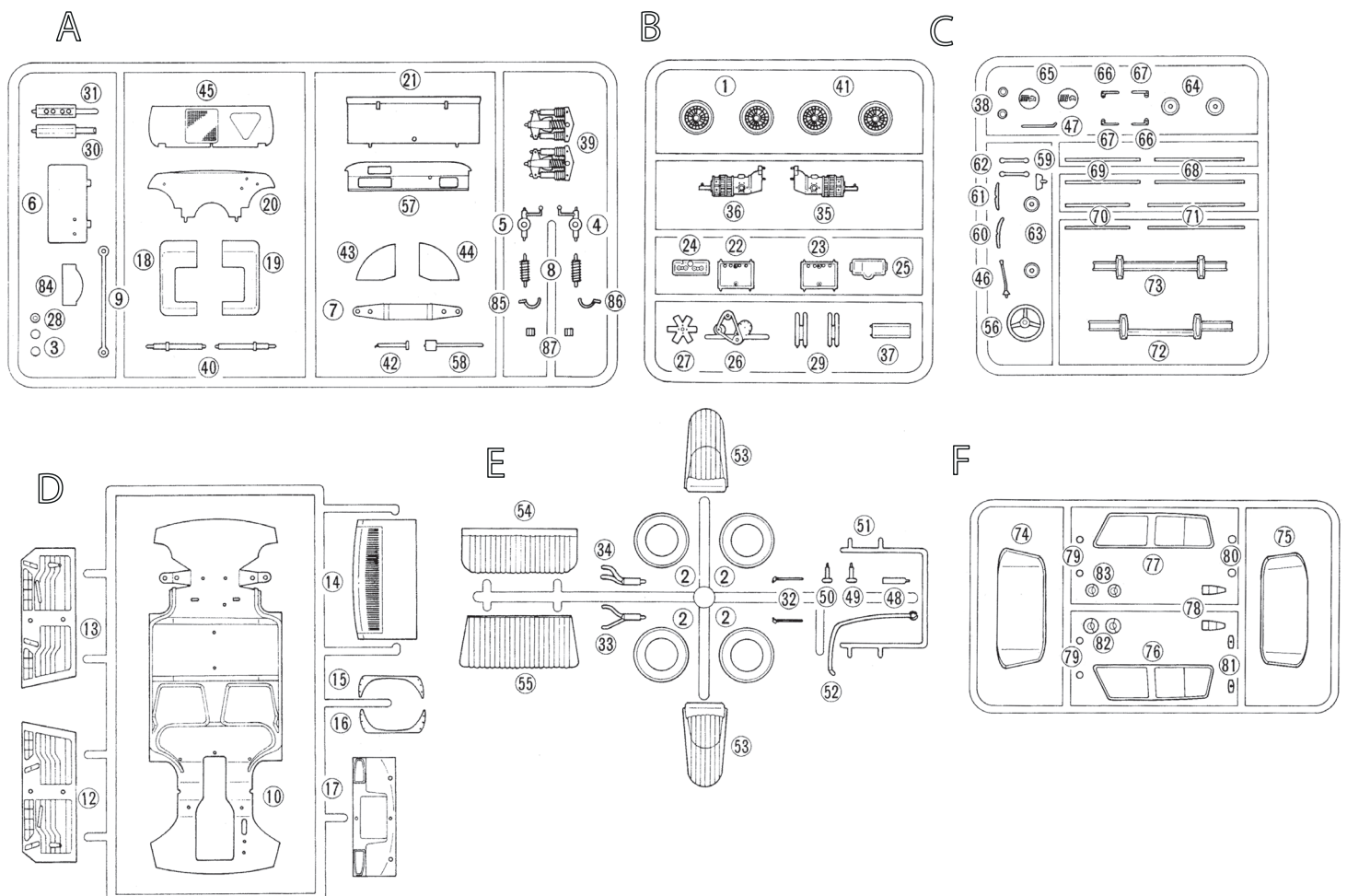
Breedte	1490 mm
----------------	---------














Hoogte	1400mm
---------------	--------

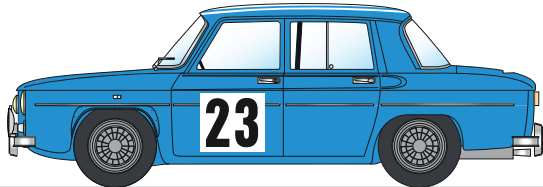
WIELEN

Voor- en achterremmen	260 x 40 mm schijven
------------------------------	----------------------

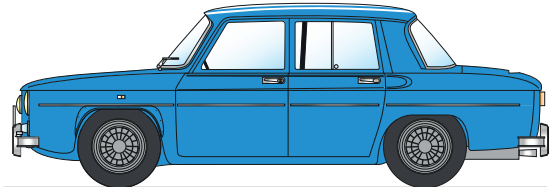
Voor- en achterbanden	1 365 x 380
------------------------------	-------------



- | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|
| 
11
Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch | 
14
Bleu de france brillant
French Blue Gloss
Französischblau glänzend | 
30
Vert force mat
Dark Green Matt
Dunkelgrün matt | 
33
Noir mat
Black Matt
Schwarz matt | 
56
Aluminium métallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch | 
64
Gris clair mat
Light Grey Matt
Hellgrau matt | 
69
Jaune brillant
Yellow Gloss
Gelb glänzend |
| 
85
Noir de charbon satiné
Coal Black Satin
Kohlenschwarz seidenmatt | 
92
Gris fer mat
Iron Grey Matt
Eisengrau matt | 
101
Vert moyen mat
Mid Green Matt
Mittelgrün matt | 
130
Blanc satiné
White Satin
Weiß seidenmatt | 
321
Rouge transparent
Red Transparent
Rot transparent | 
322
Orange transparent
Orange Transparent
Orange transparent | |



a N° 23 - 7ème - Jean-François PIOT/Michel KARAKY - Rallye Monte Carlo 1967



b Renault R8 Gordini, Street, 1967

1

Perçer
To drill
Bohren
Taladro

Ø 0.6 mm

Ø 0.5 mm

Fil de laiton ou de vinyle
Thread of brass or of vinyl
Messingdraht oder Vinyl
Hilo de latón o de vinilo

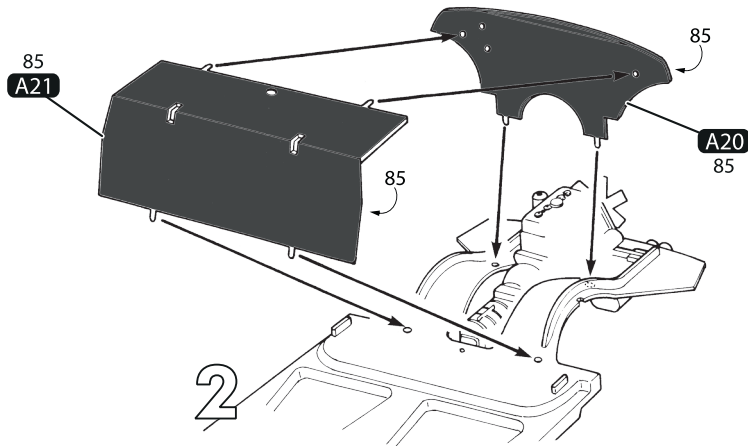
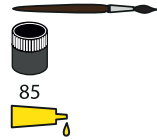
A → **B**

2

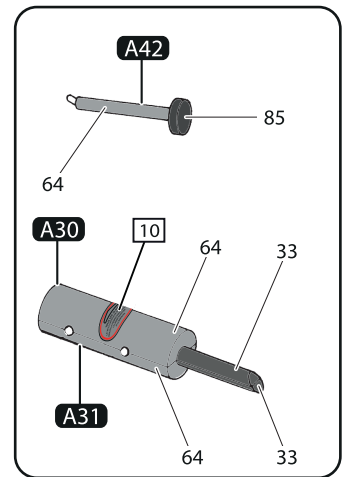
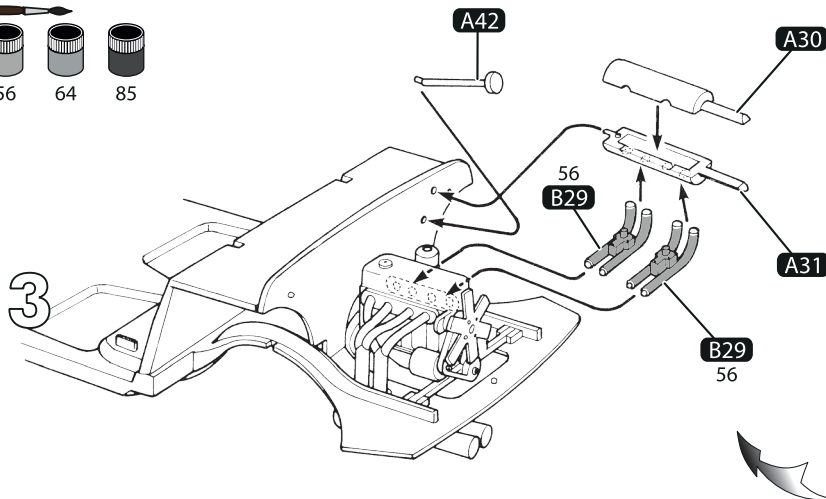
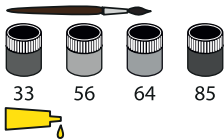
A → **B**

E33 → **E34**

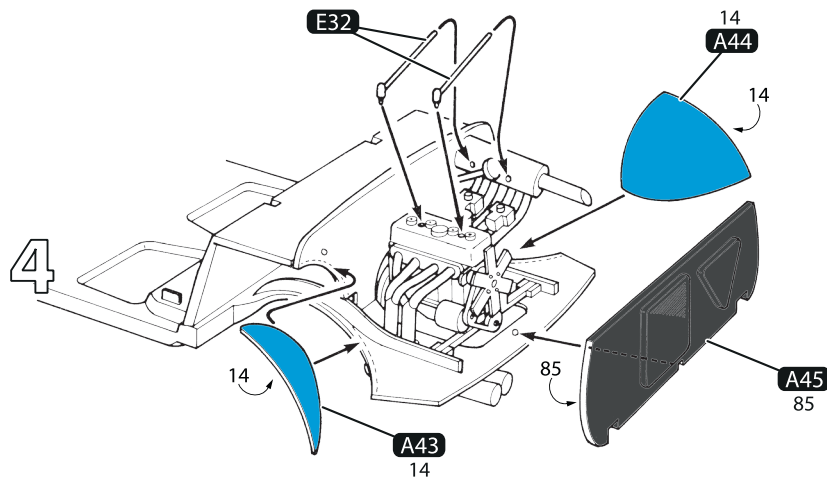
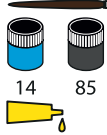
3



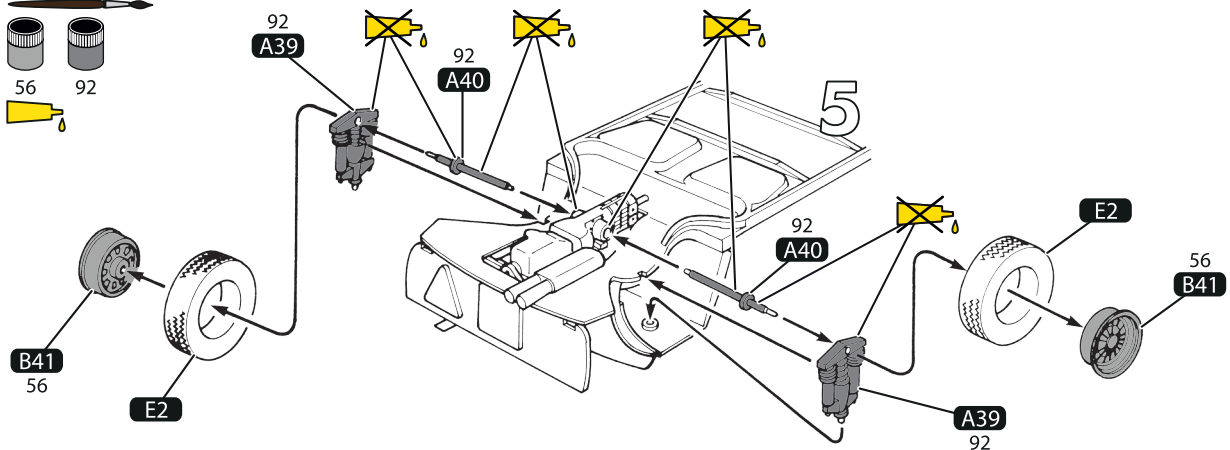
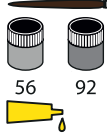
4



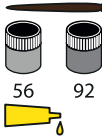
5



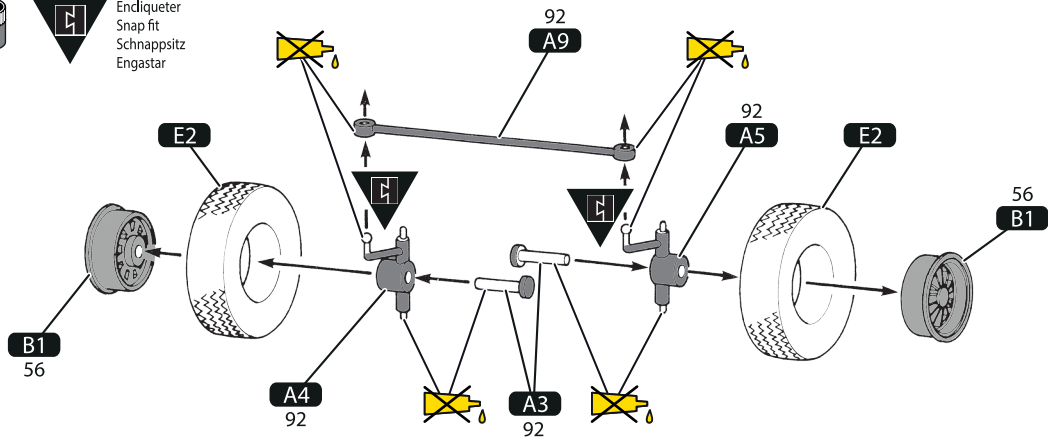
6



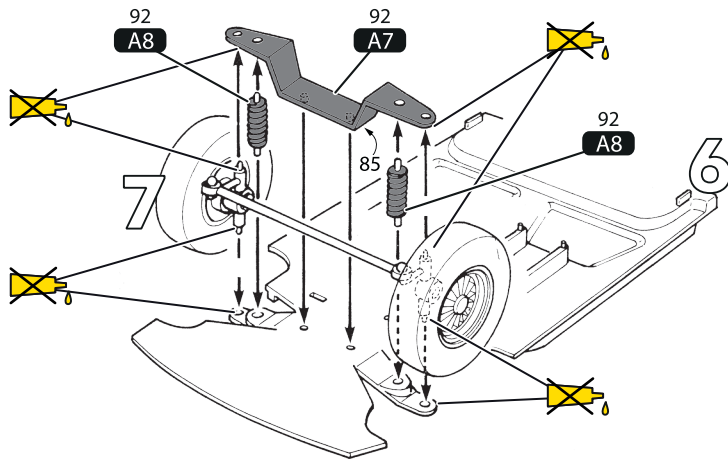
7



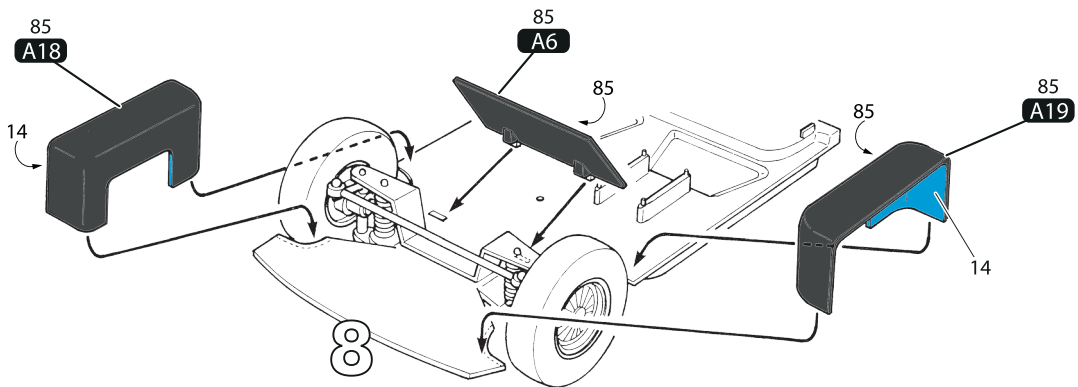
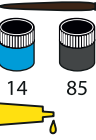
Endiqueter
Snap fit
Schnappstz
Engastar



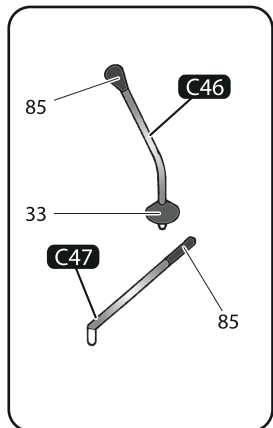
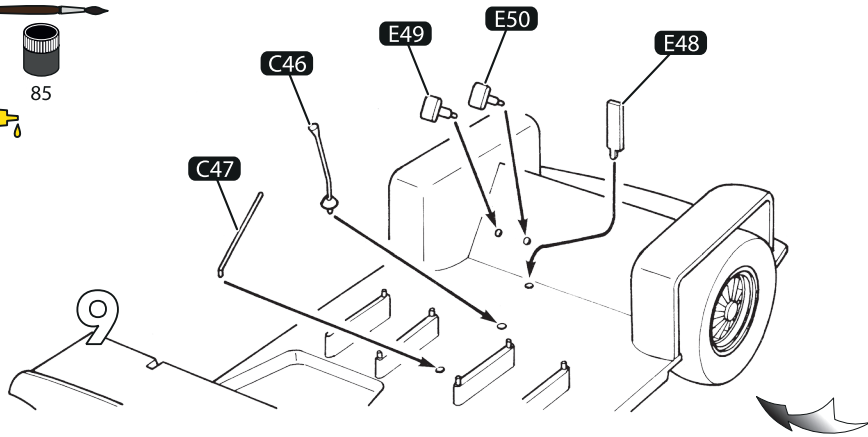
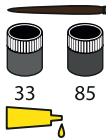
8

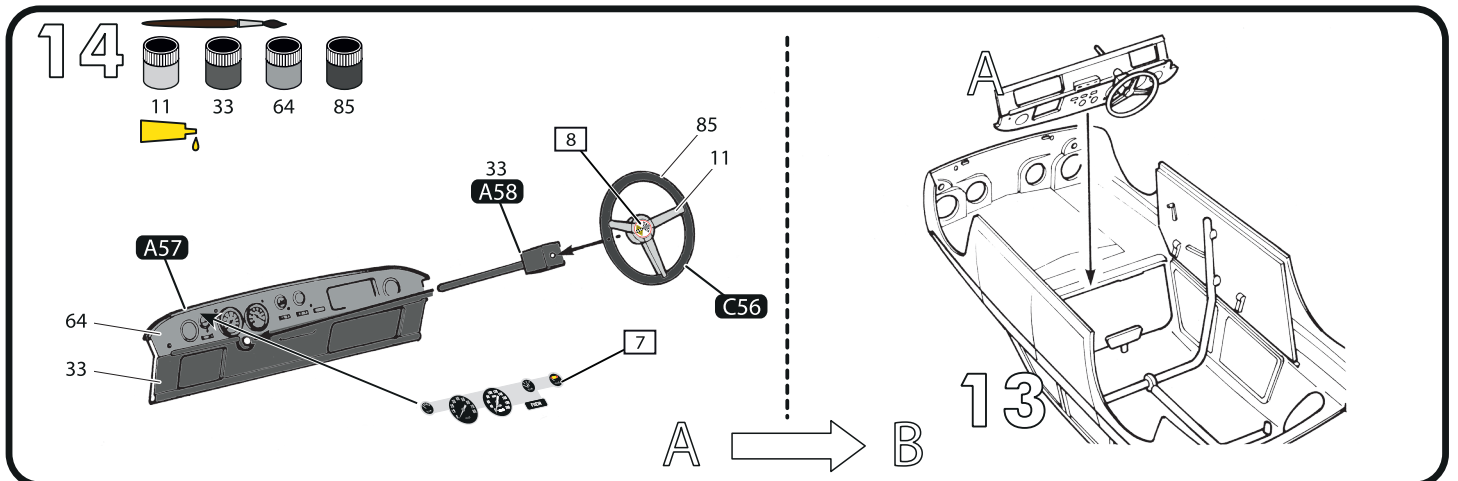
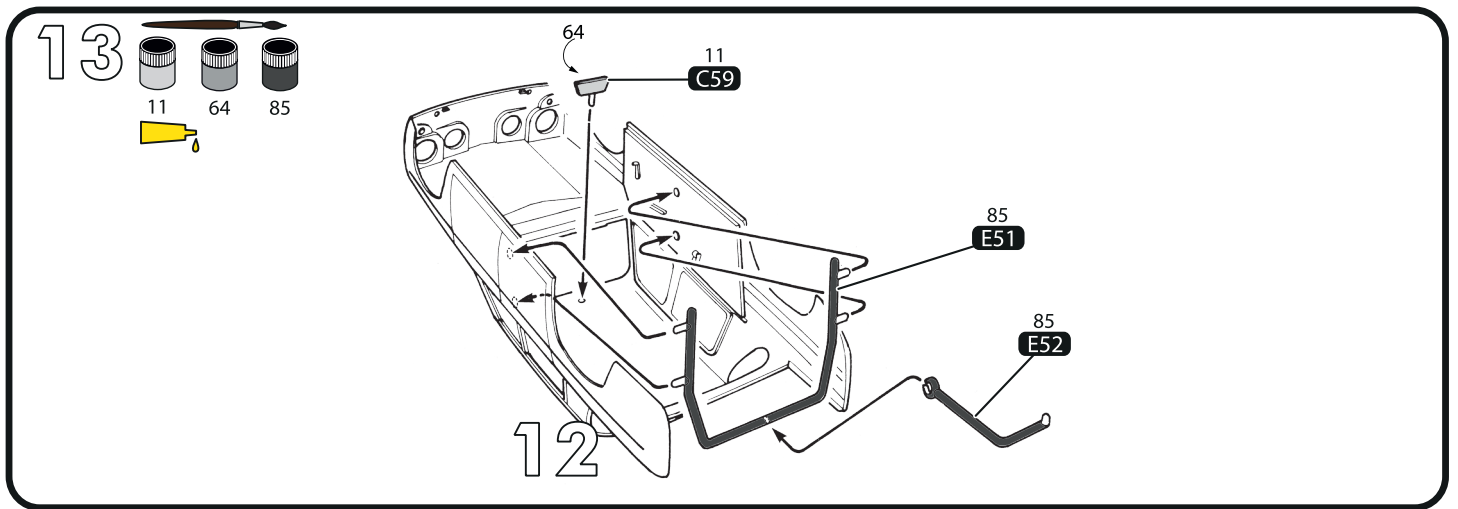
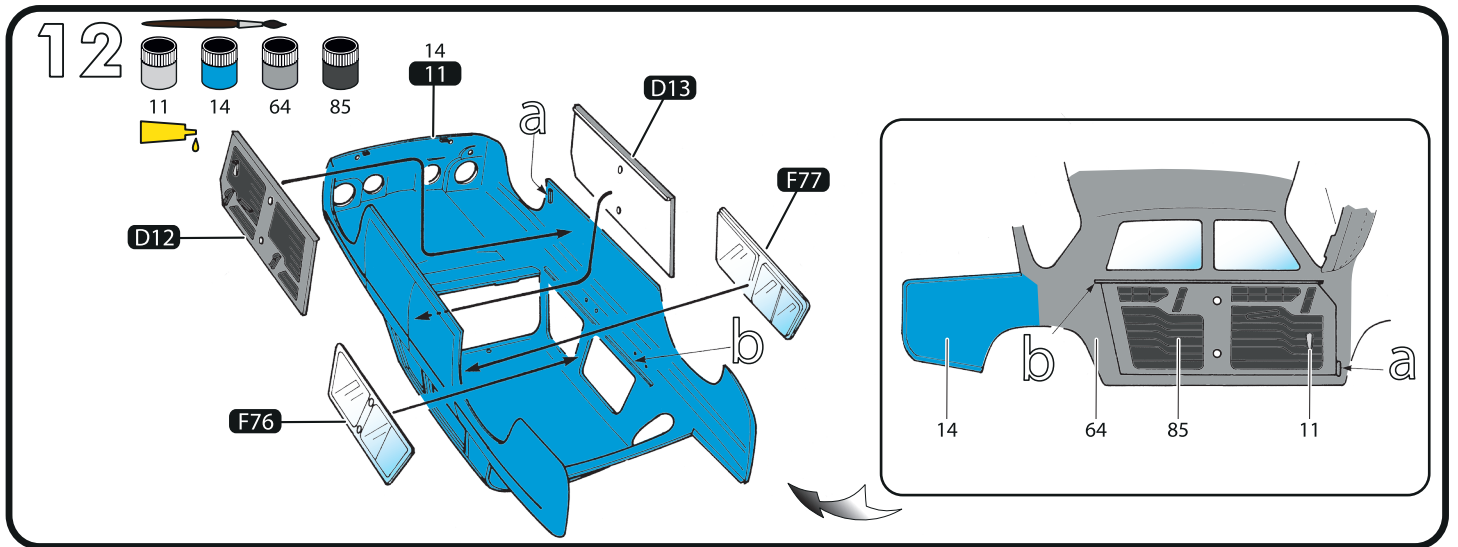
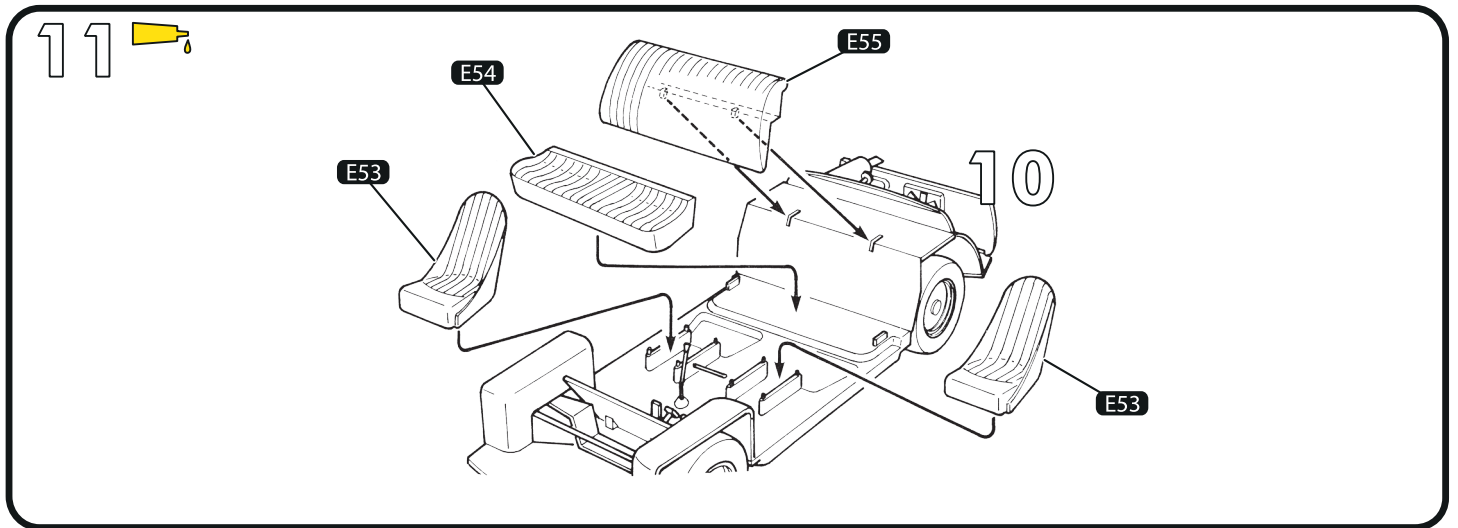


9

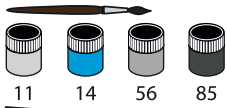


10

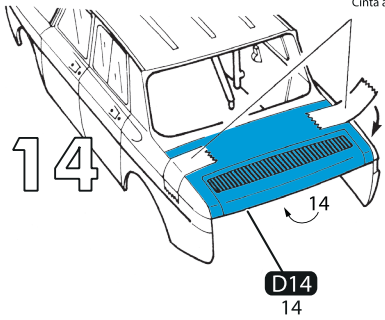




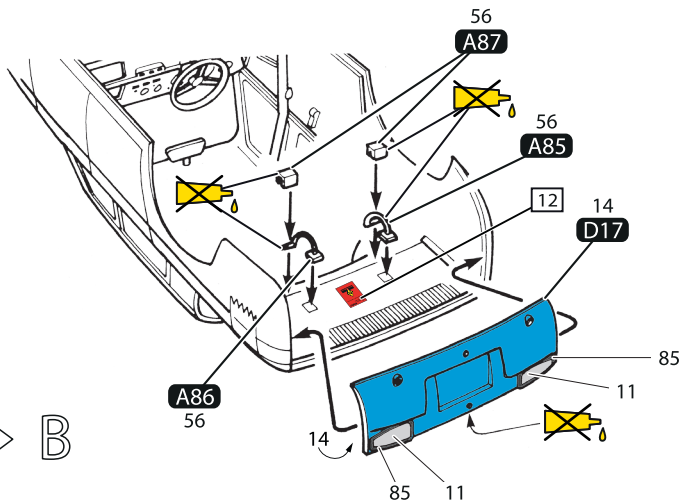
15



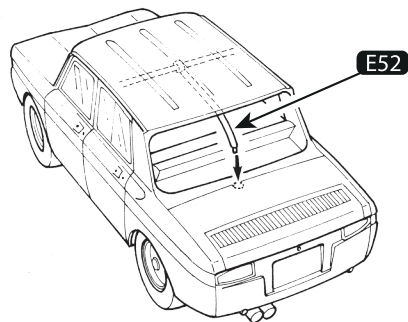
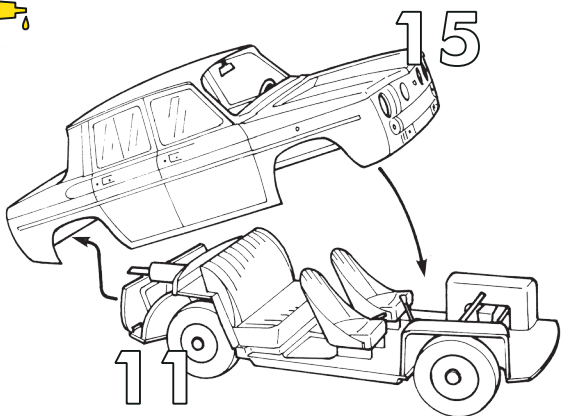
Ruban adhésif
Adhesive tape
Klebeband
Cinta adhesiva



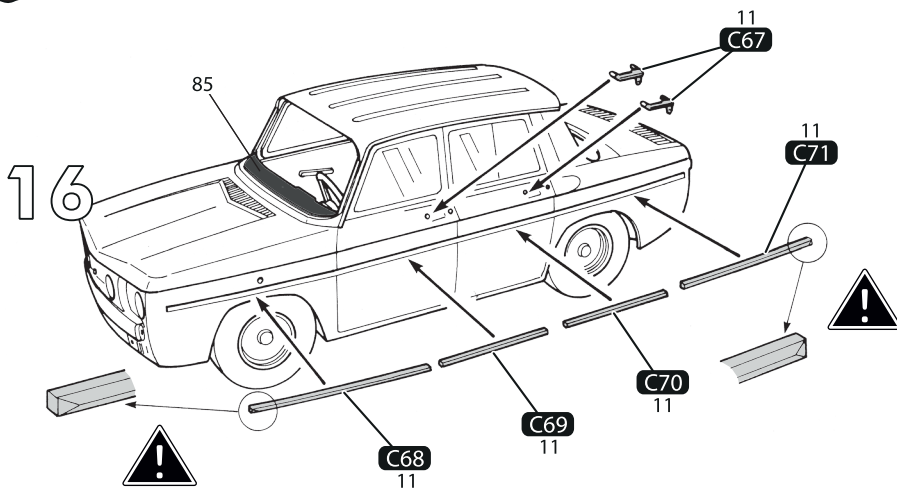
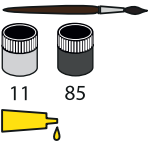
A → B



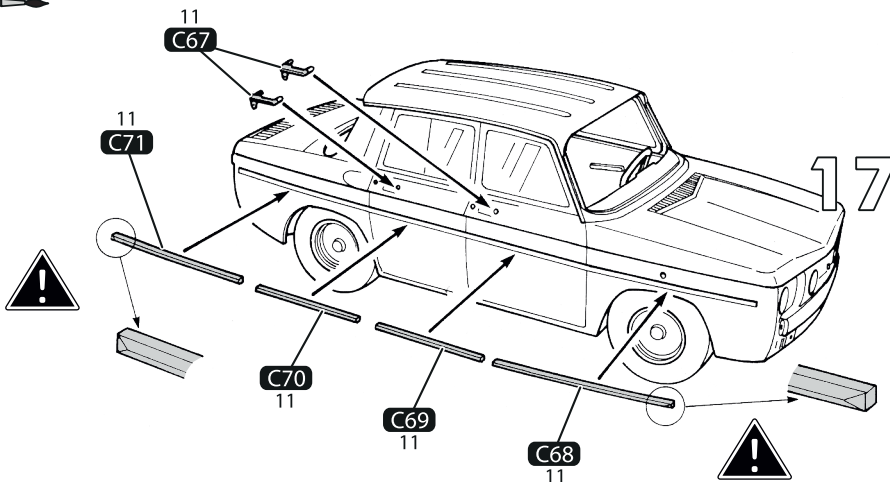
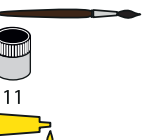
16

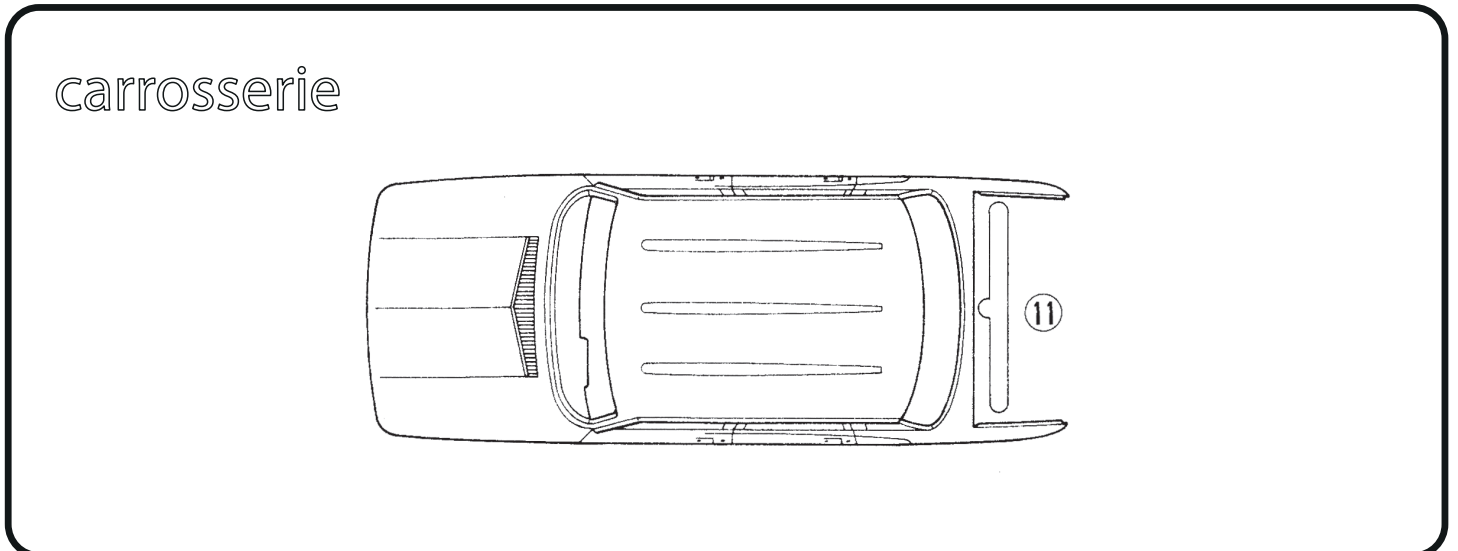
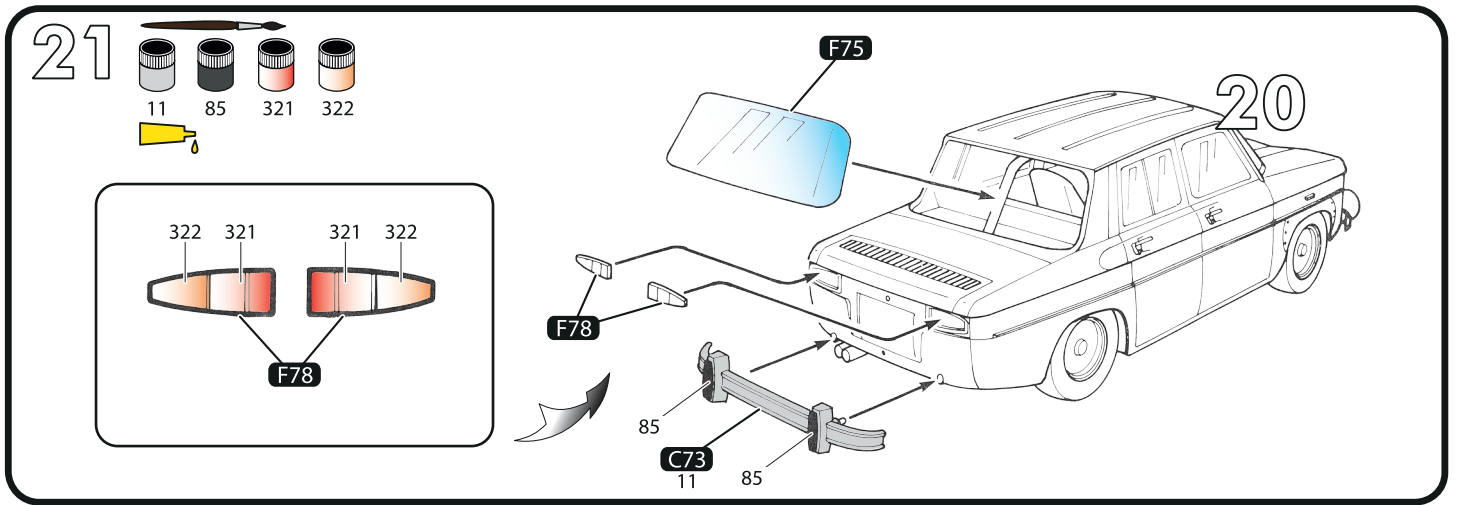
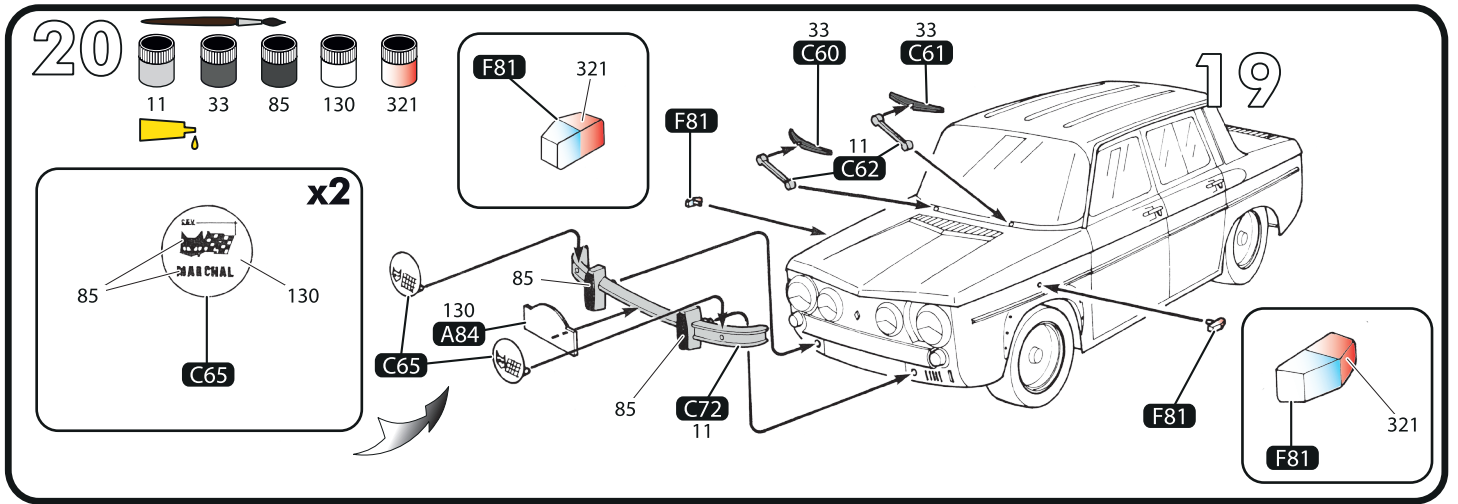
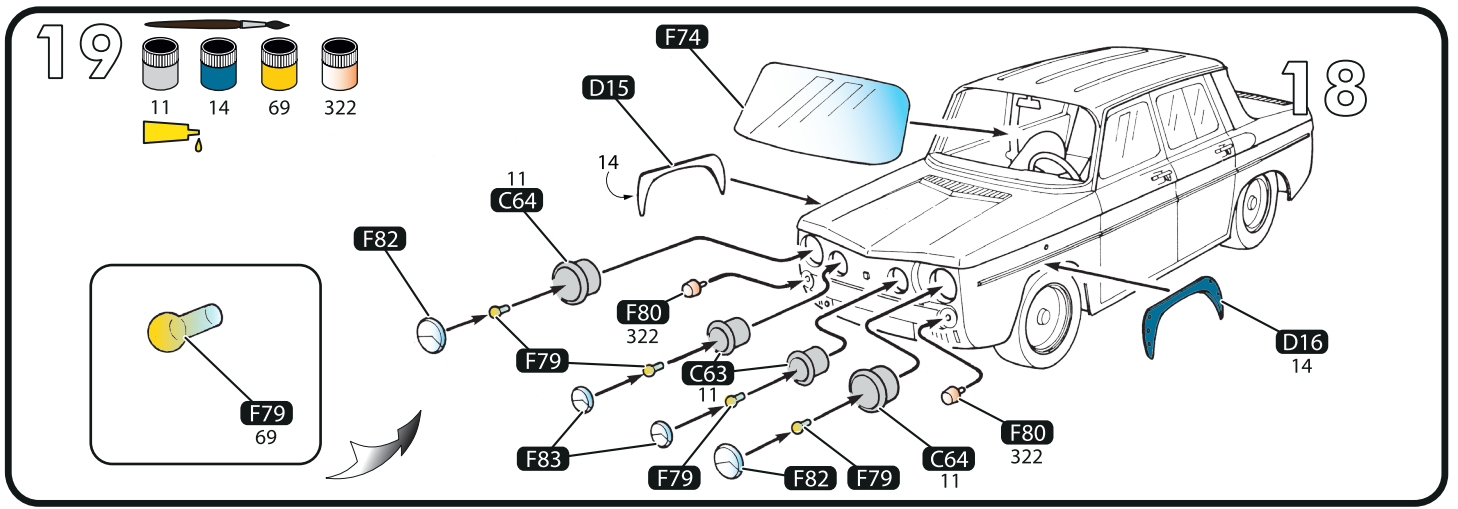


17

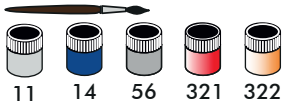


18

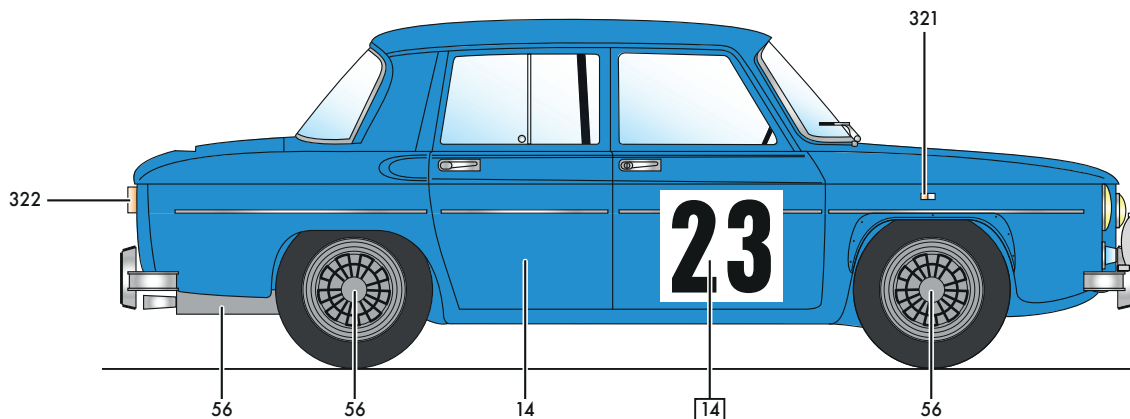
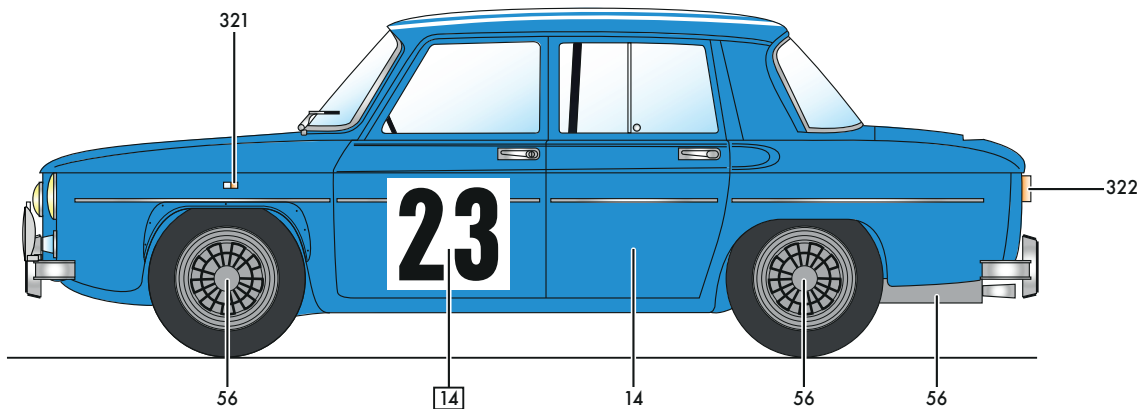
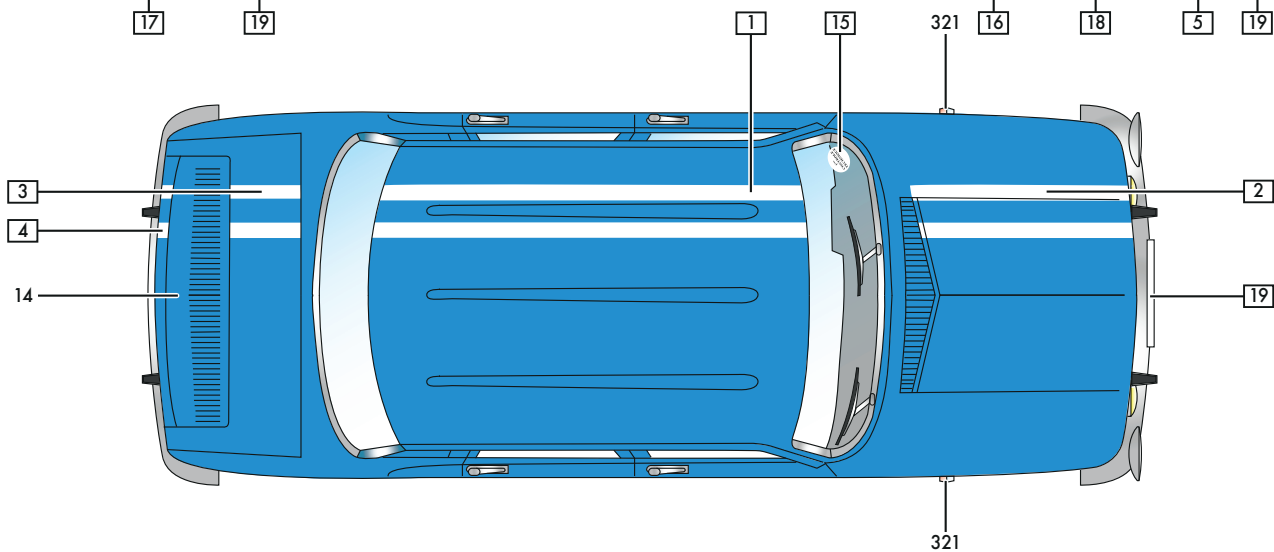
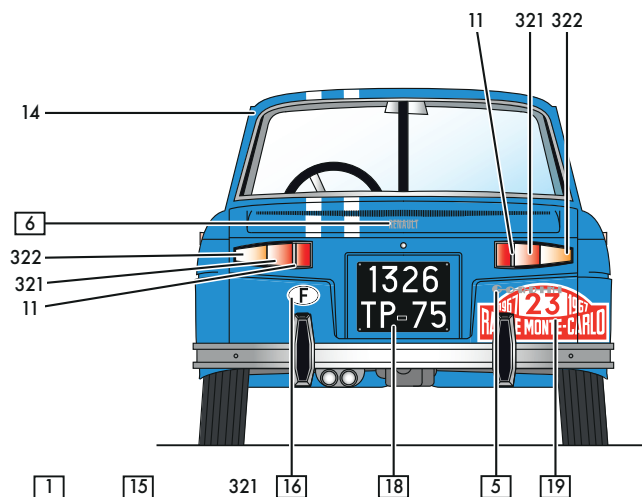
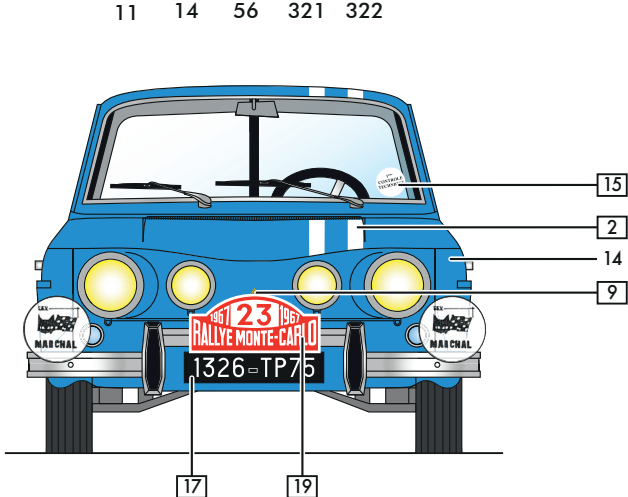




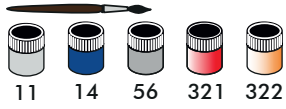
22



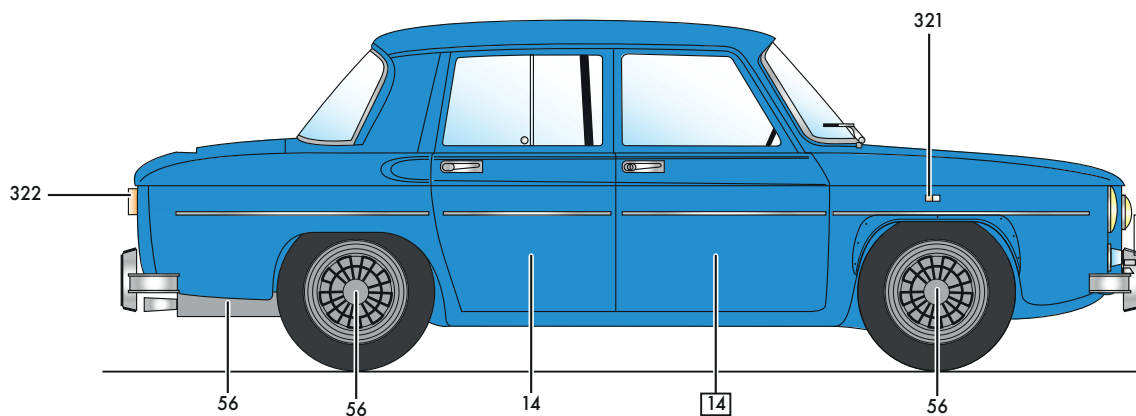
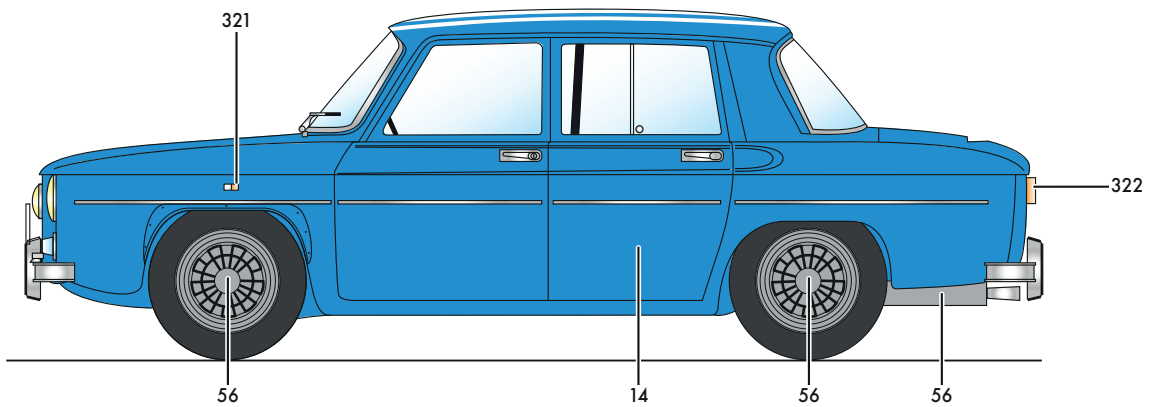
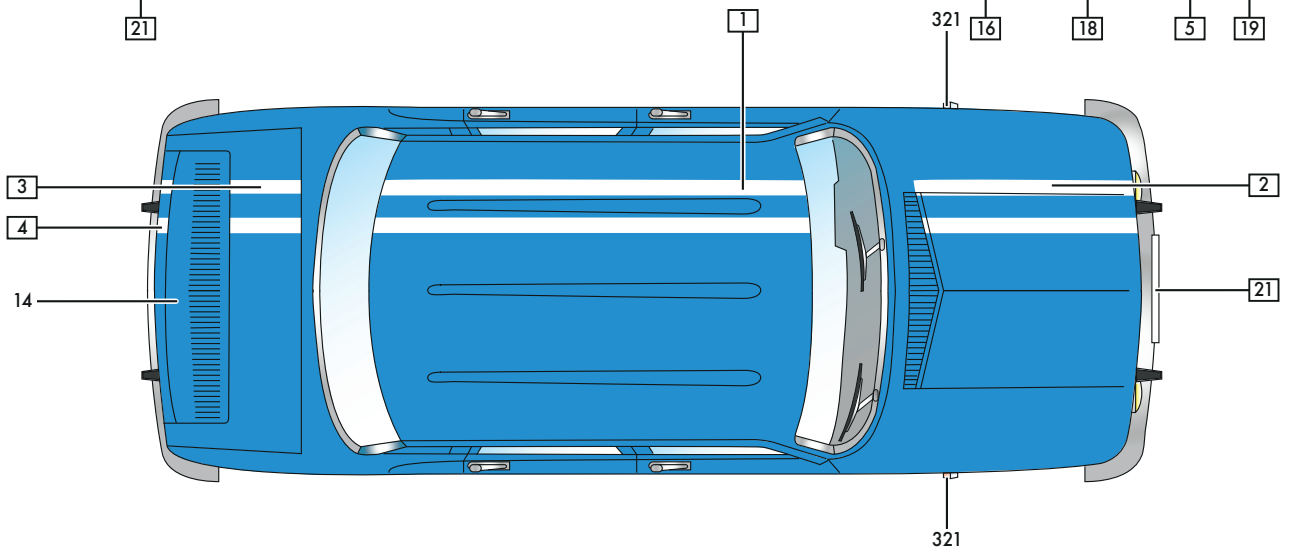
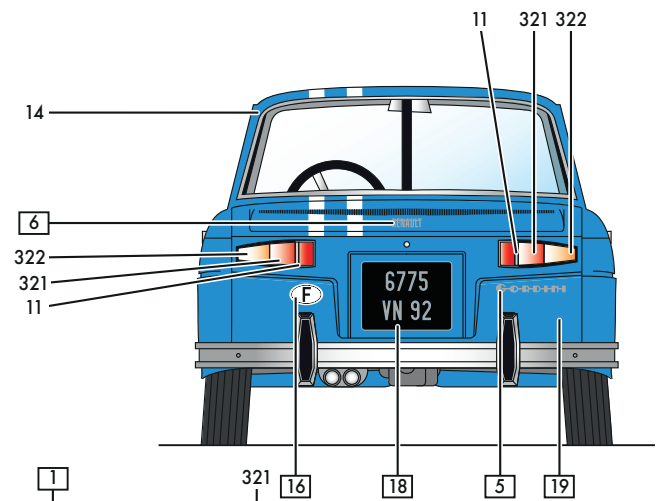
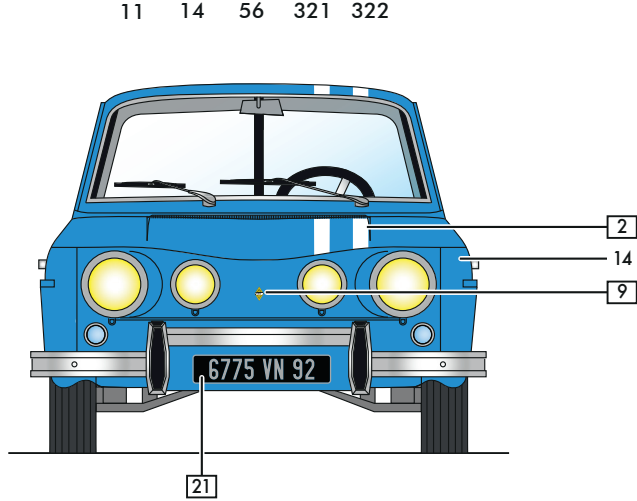
a N° 23 - 7ème - Jean-François PIOT/Michel KARAKY - Rallye Monte Carlo 1967



22



b Renault R8 Gordini, Street, 1967



Français

De nombreux secteurs utilisent les remorques de transport à deux ou quatre roues, car elles sont devenues un instrument irremplaçable pour le transport de véhicules. Elles sont utilisées lorsque les véhicules eux-mêmes ne peuvent ou ne doivent pas circuler sur la route. Elles sont par exemple amenées à l'atelier, chez le concessionnaire, chez le client ou sur le lieu de la course ou du rallye. Certaines remorques sont équipées d'un treuil. Des rampes d'accès et le treuil permettent d'organiser le chargement de manière confortable.

English

Two- or four-wheel trailers have become an indispensable means of transporting vehicles in many sectors. They are used when it is not possible or not allowed for the vehicles themselves to travel on the road. For example, they are transported to the garage, to the dealer, to the customer or to the race or rally track. Some of the trailers are equipped with winch. The loading ramps and the cable winch make loading uncomplicated.

Deutsch

Zwei- oder vierrädrige Transportanhänger werden in vielen Branchen eingesetzt, da sie zu einem unersetzlichen Hilfsmittel für den Transport von Fahrzeugen geworden sind. Wenn die Fahrzeuge selbst nicht auf der Straße fahren können oder dürfen, kommen sie zum Einsatz. Sie werden beispielsweise zur Werkstatt, zum Händler, zum Kunden oder zum Renn- oder Rallyeeinsatzort gebracht. Einige Anhänger sind mit einer Seilwinde ausgestattet. Durch Auffahrrampen und die Seilwinde, lässt sich das Verladen unkompliziert durchführen.

Español

Muchos sectores utilizan los remolques de transporte de dos o cuatro ruedas, ya que se han convertido en una herramienta insustituible para el transporte de vehículos. Se utilizan cuando los vehículos no pueden o no deben circular por la carretera. Por ejemplo, para llevarlos al taller, al concesionario, al cliente o al escenario de una carrera o un rally. Algunos remolques están equipados con un cabrestante. Las rampas de acceso y el cabrestante permiten acomodar la carga de forma cómoda.

Italiano

I rimorchi per il trasporto a due o quattro ruote sono utilizzati in molti settori in quanto sono diventati uno strumento insostituibile per il trasporto di autoveicoli. Sono utilizzati quando i veicoli stessi non possono o non devono circolare su strada. Ad esempio per il trasporto in officina, presso il concessionario, presso il cliente o sul luogo della gara o del rally. Alcuni rimorchi sono dotati di verricello. Le rampe di accesso e il verricello consentono di organizzare con facilità il carico.

Nederlands

Tal van sectoren maken gebruik van twee- of vierwielige transporttrailers, omdat ze een onvervangbaar hulpmiddel zijn geworden voor het vervoeren van voertuigen. Ze worden gebruikt wanneer de voertuigen zelf niet op de weg kunnen of mogen rijden. Ze worden bijvoorbeeld naar de werkplaats, de dealer, de klant of de race- of rallylocatie gebracht. Sommige aanhangers zijn uitgerust met een lier. Toegangshellingen en een lier maken het gemakkelijk om het laden te organiseren.

1/24

CAR TRANSPORTER TRAILER

80774



11
Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch



33
Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



56
Aluminium métallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch



87
Gris acier mat
Steel Grey Matt
Stahlgrau matt



321
Rouge transparent
Red Transparent
Rot transparent



322
Orange transparent
Orange Transparent
Orange transparent

2

Numéro de phase
Step number
Schrittnummer
Número de fase

56

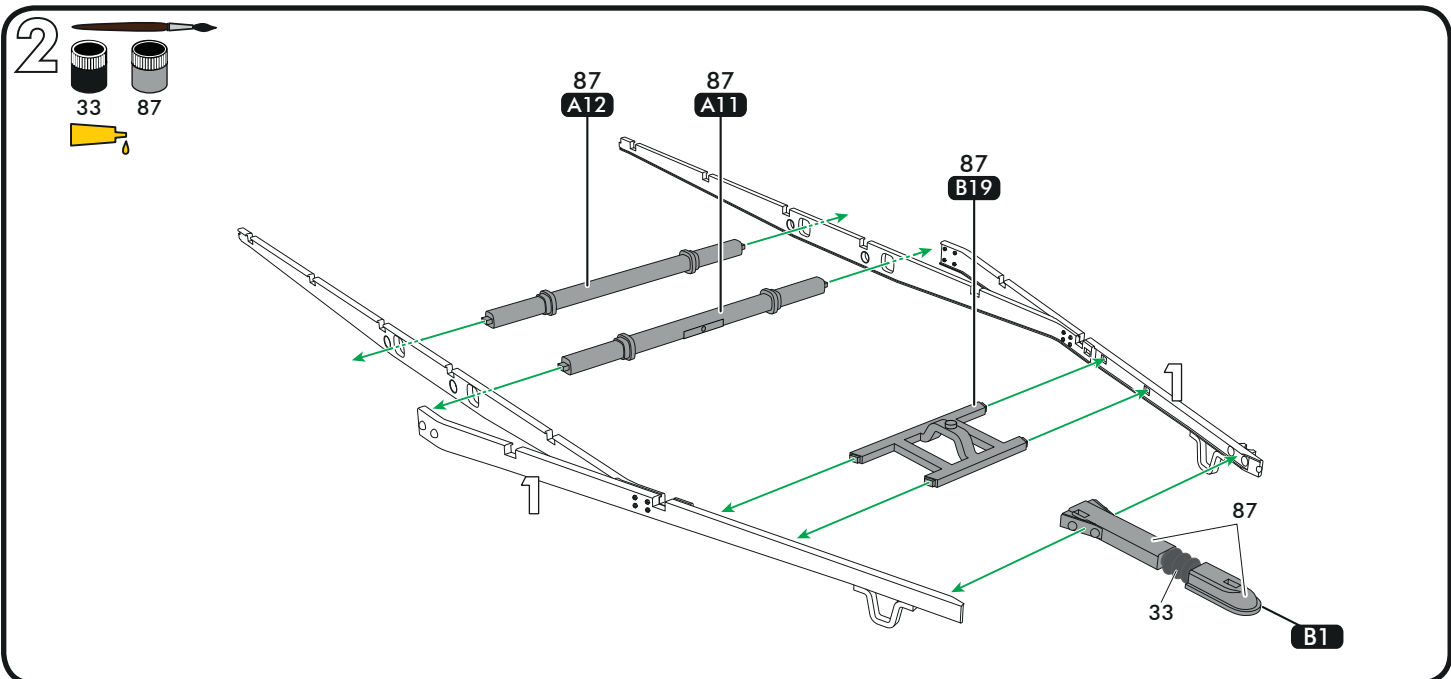
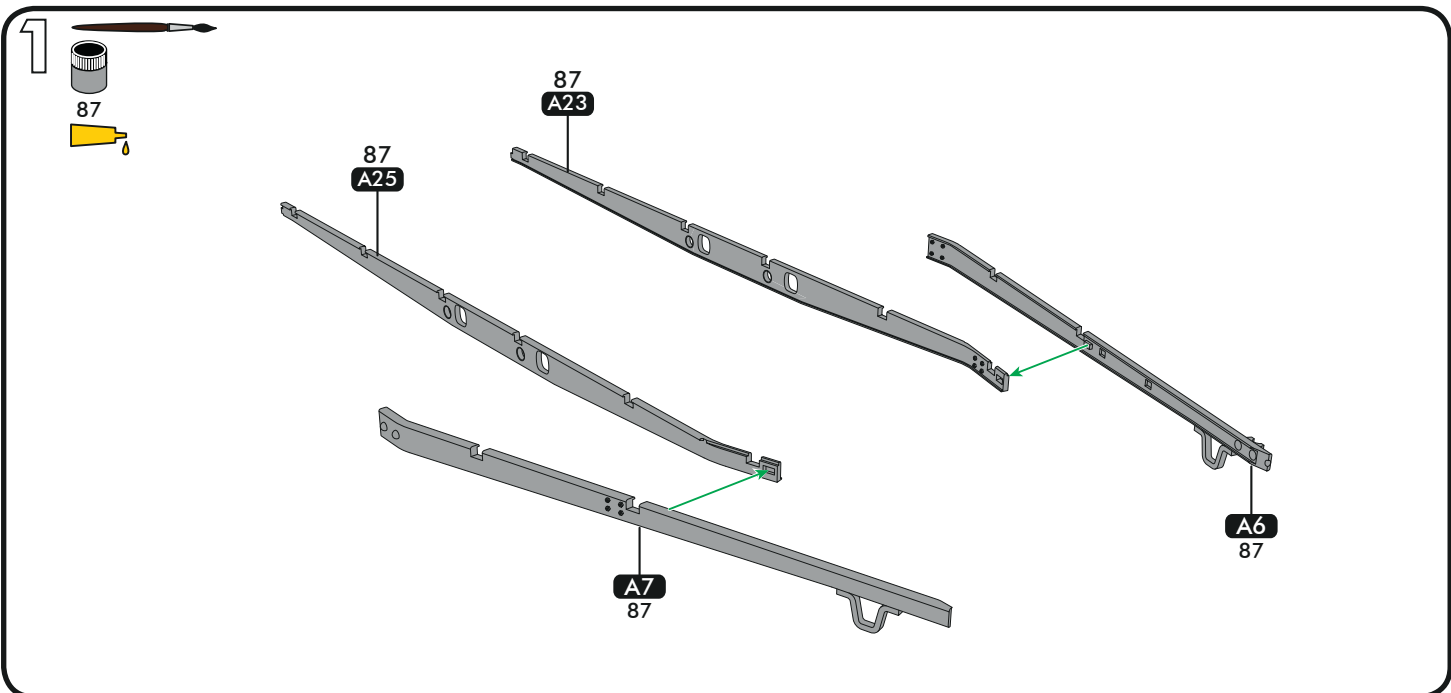
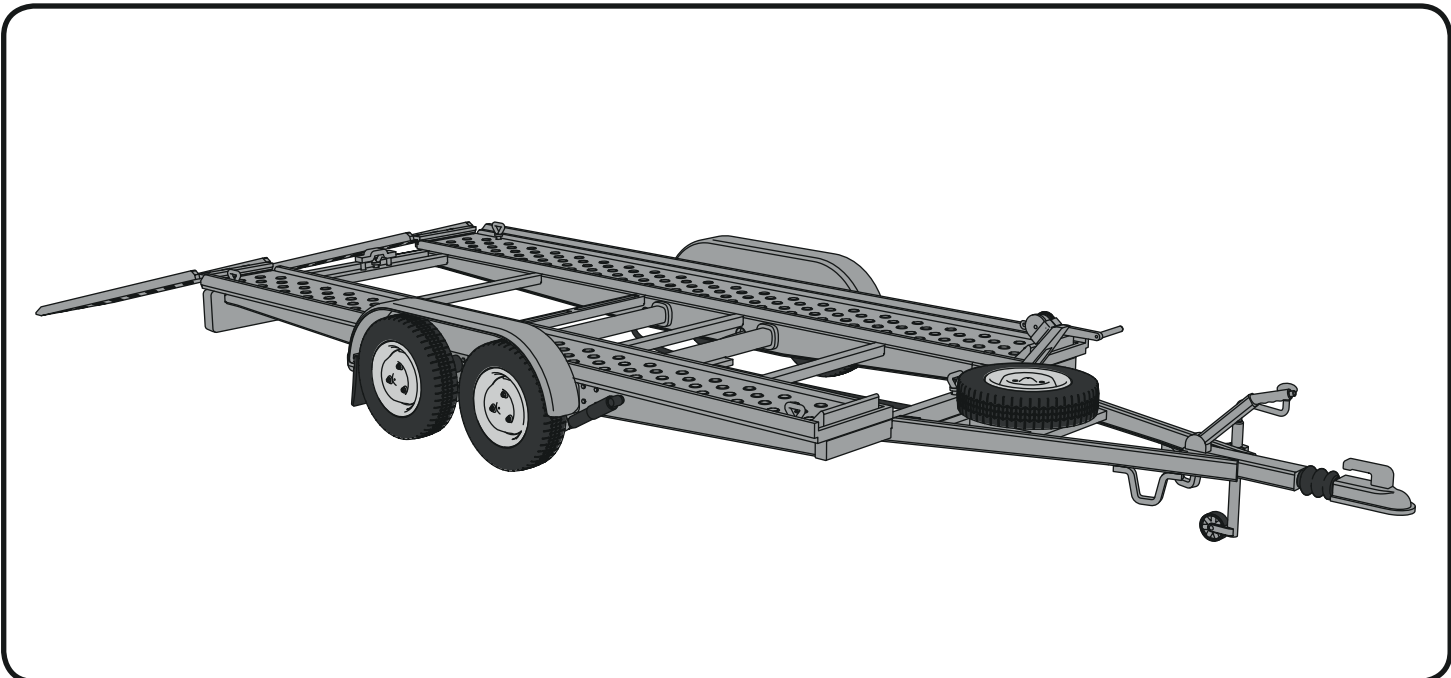
Référence de couleur
Colour reference no
Farbangabe
Referencia de color

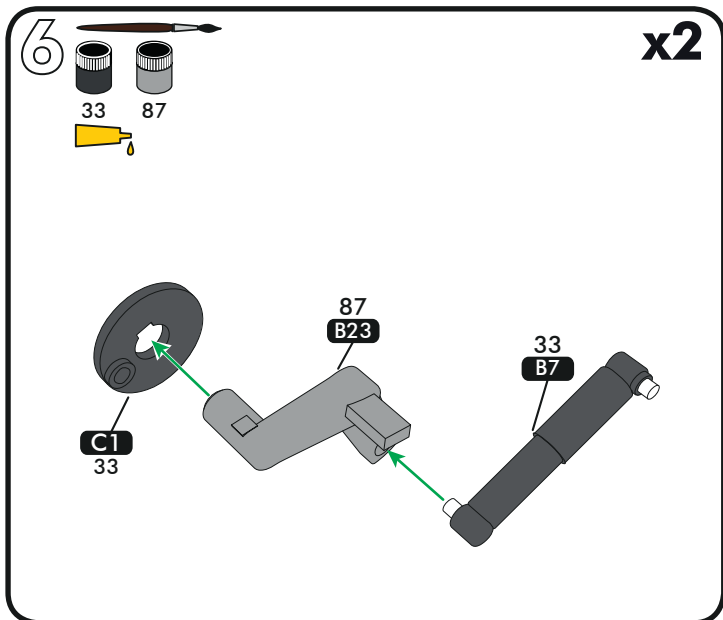
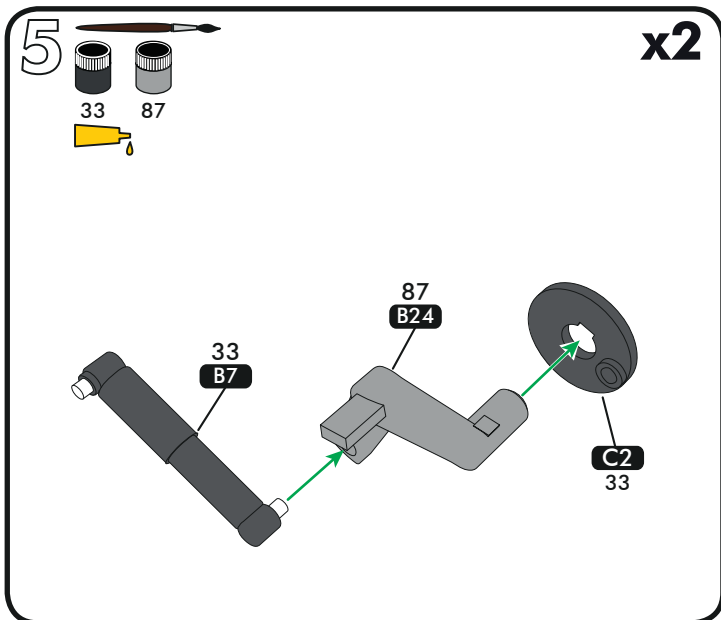
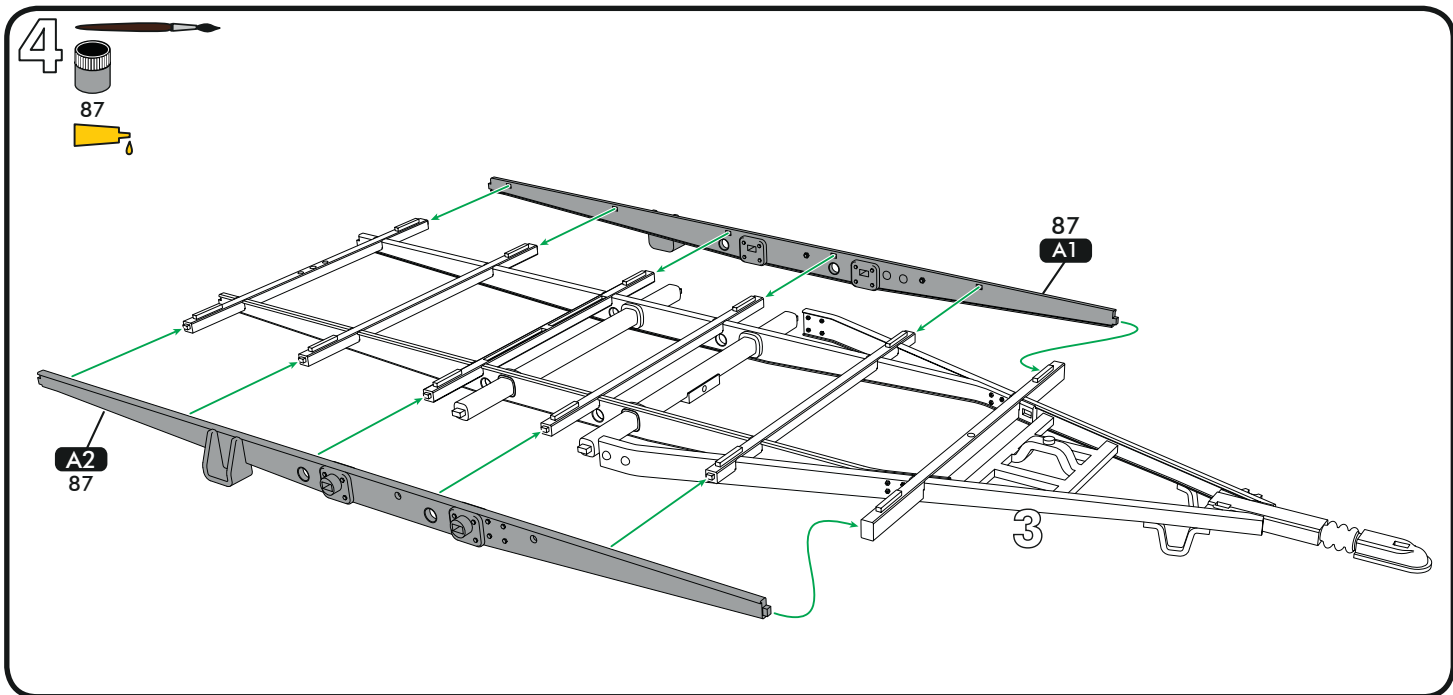
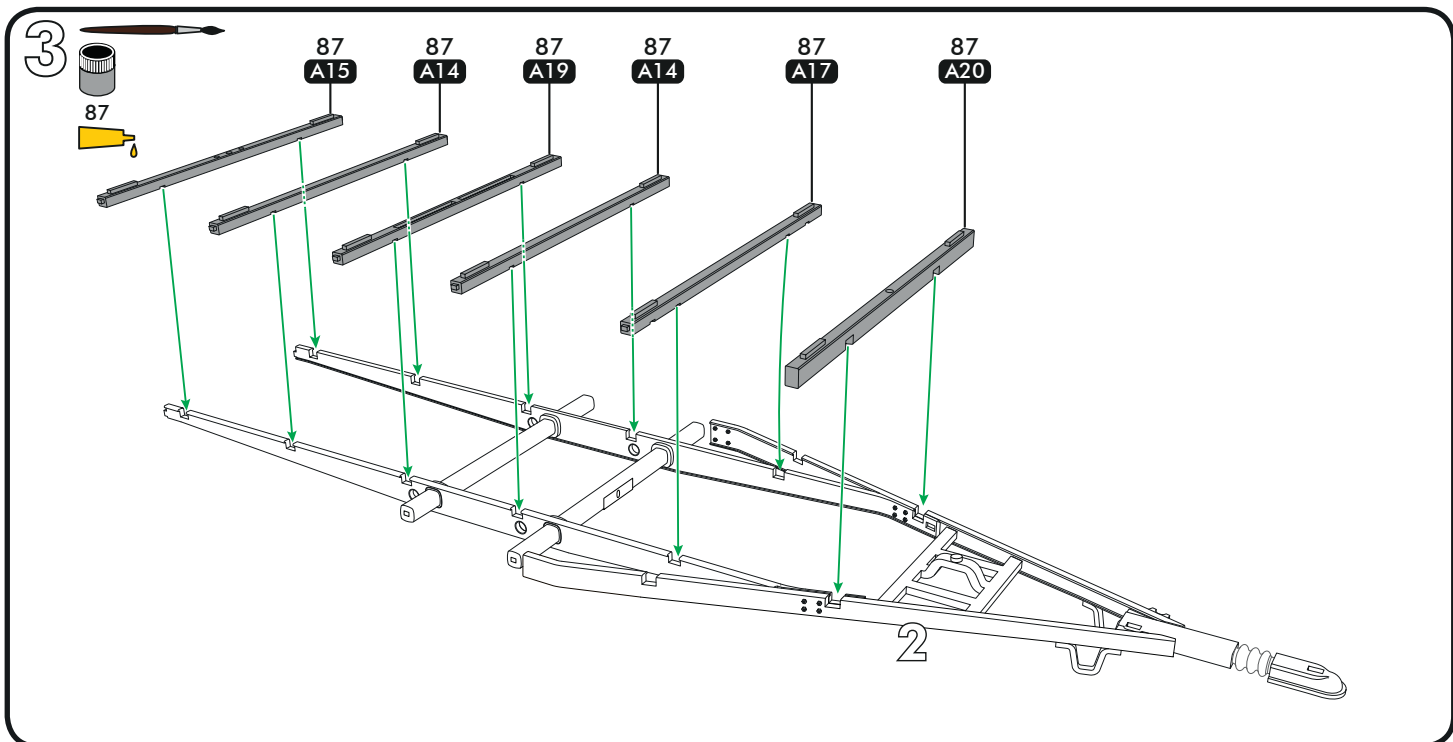
37

Numéro de pièce
Part number
Teilenummer
Número de pieza

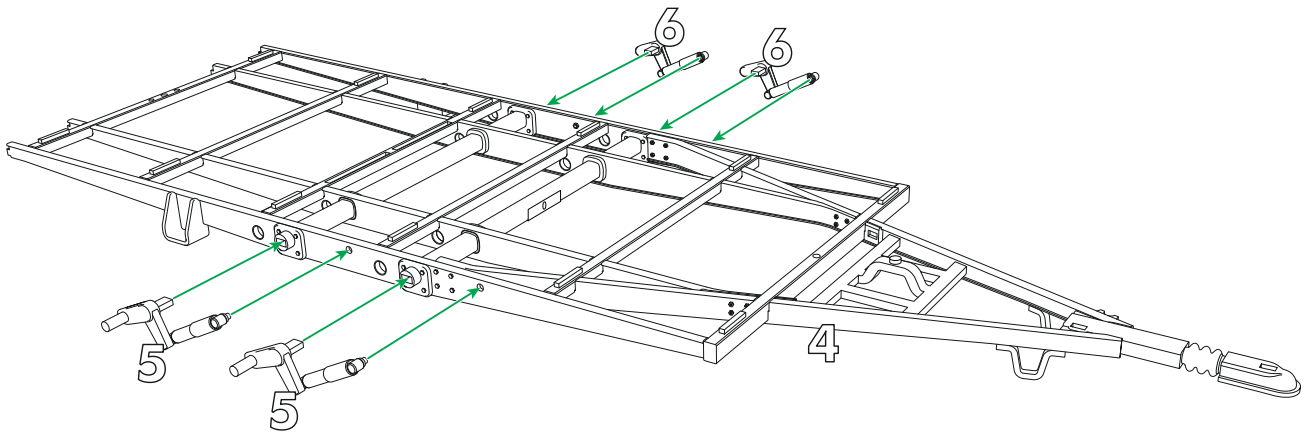
6



Numéro de decal
Decal number
Abziehbildnummer
Número de calcomanía



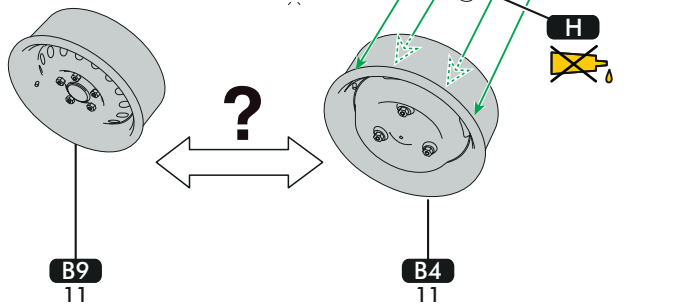


7 

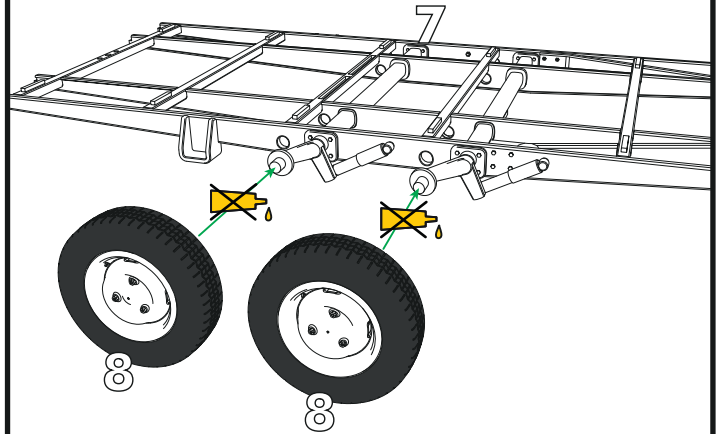


8  
11 33

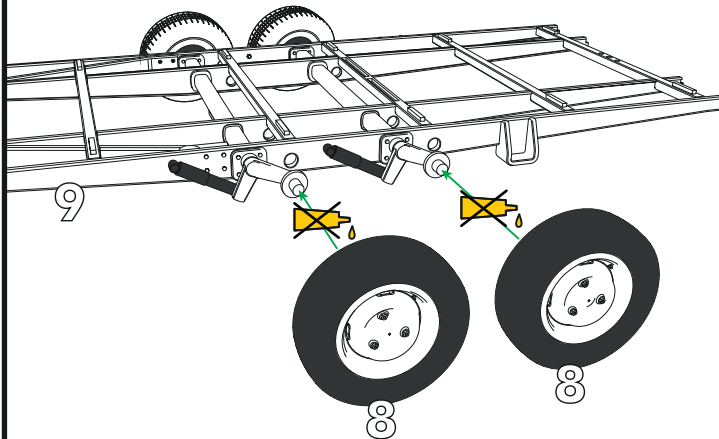
H
couper de moitié
cut in half
in Hälften schneiden



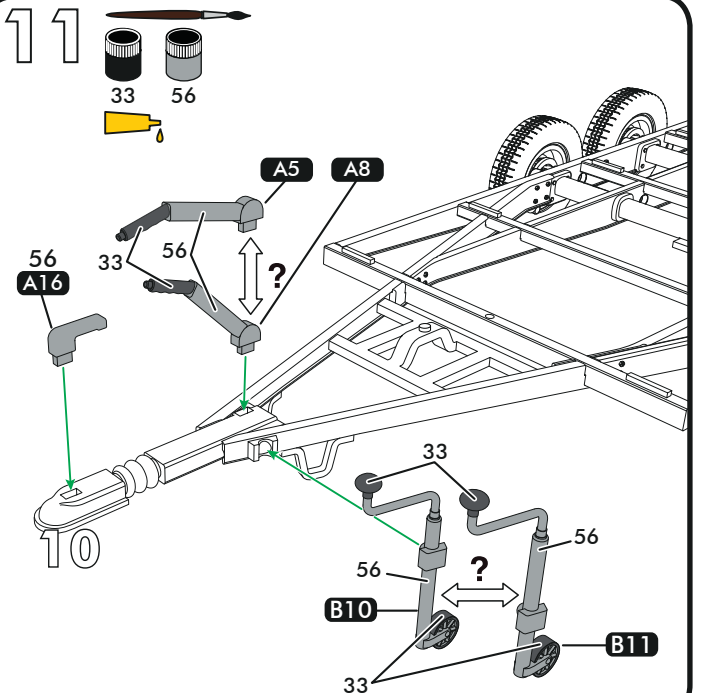
9



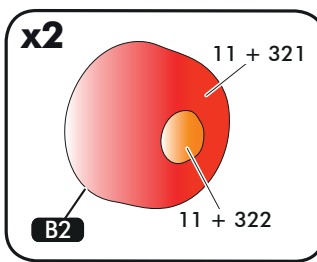
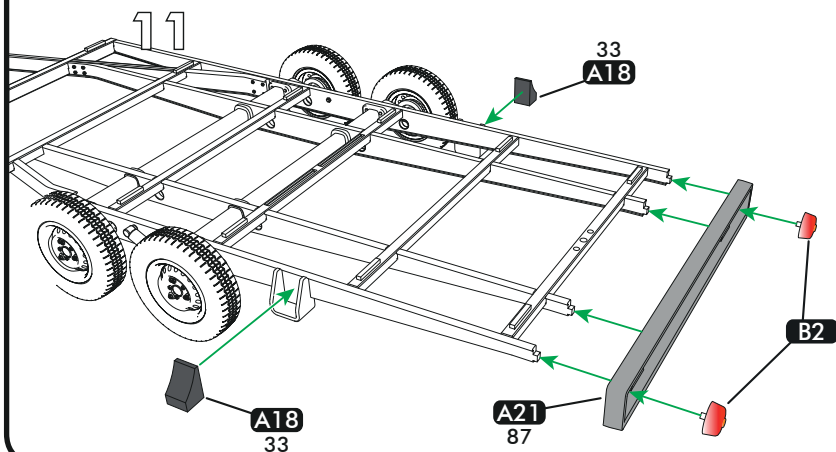
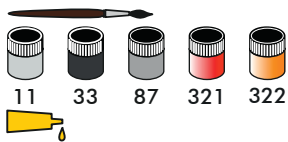
10



11



12

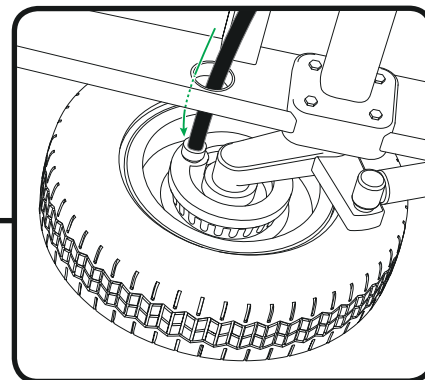
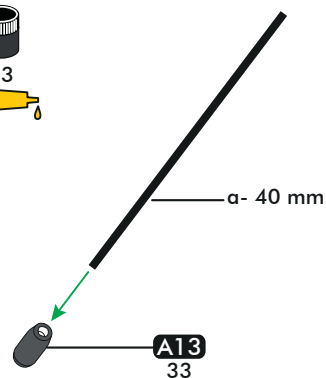
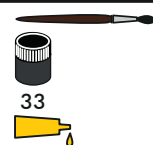


13

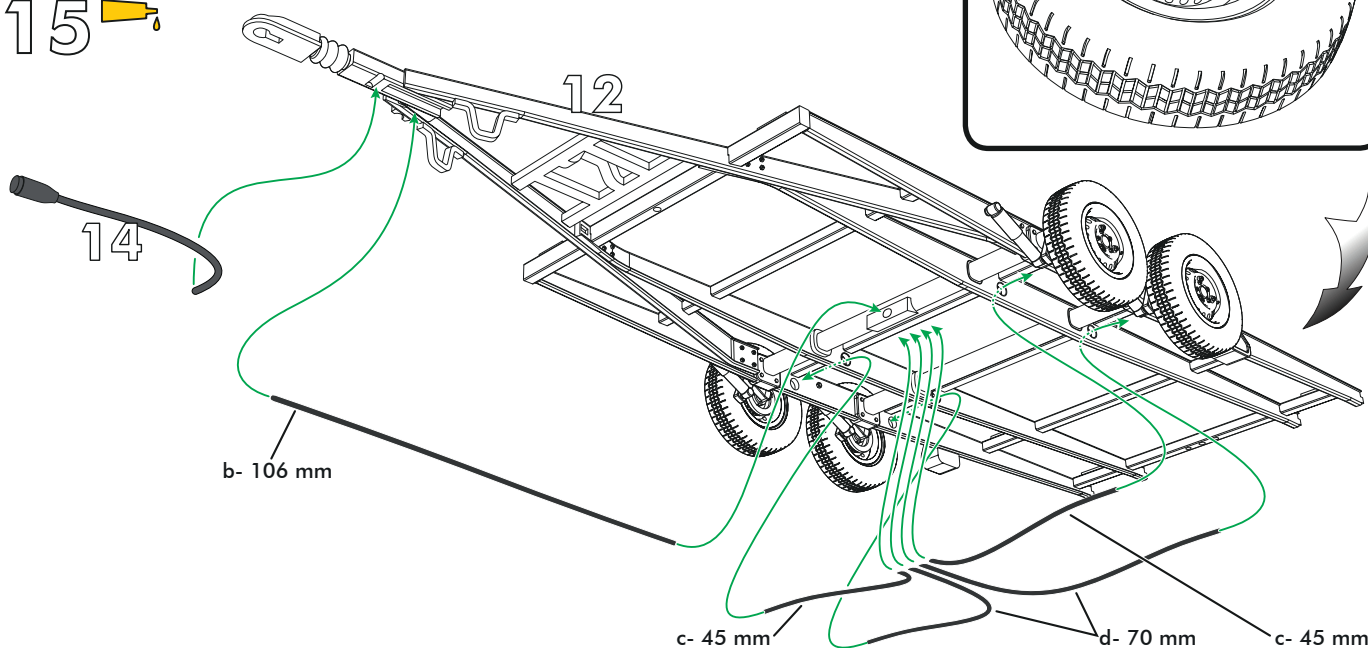
câble noir
black cable
schwarzes Kabel

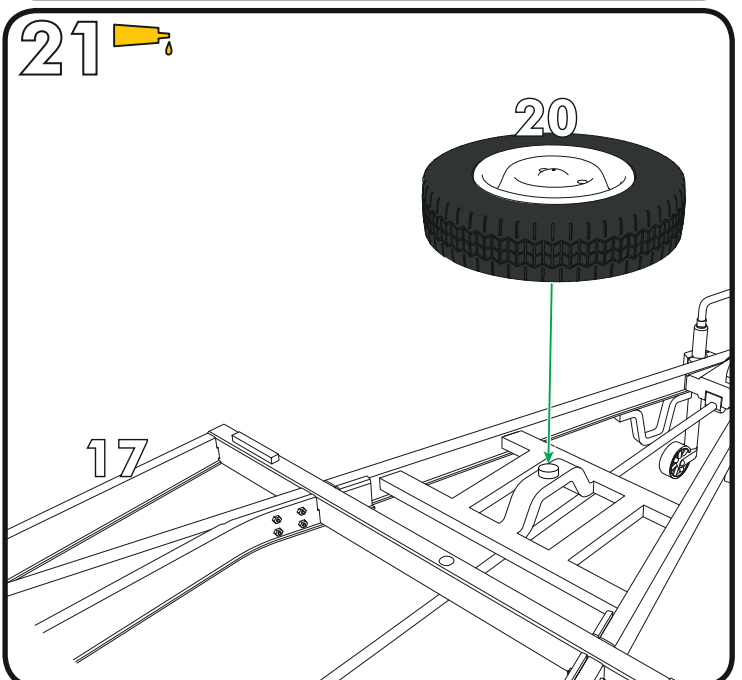
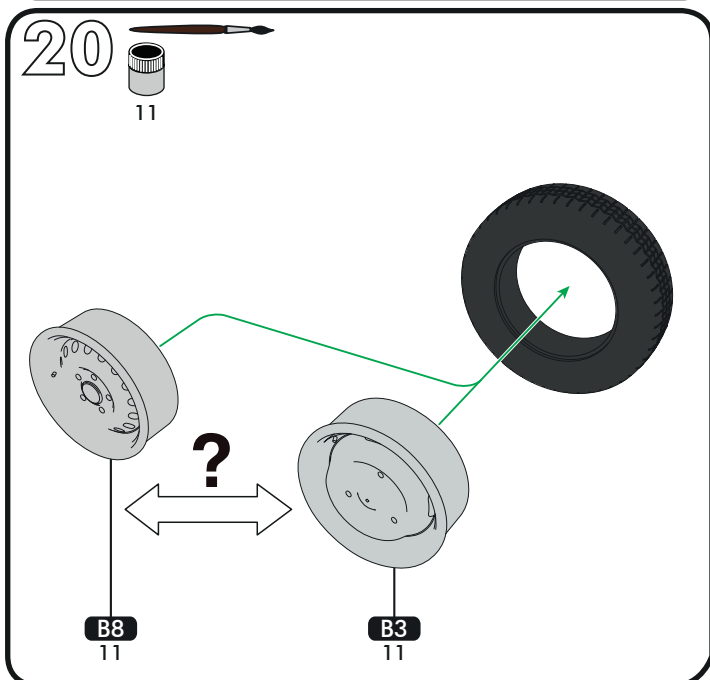
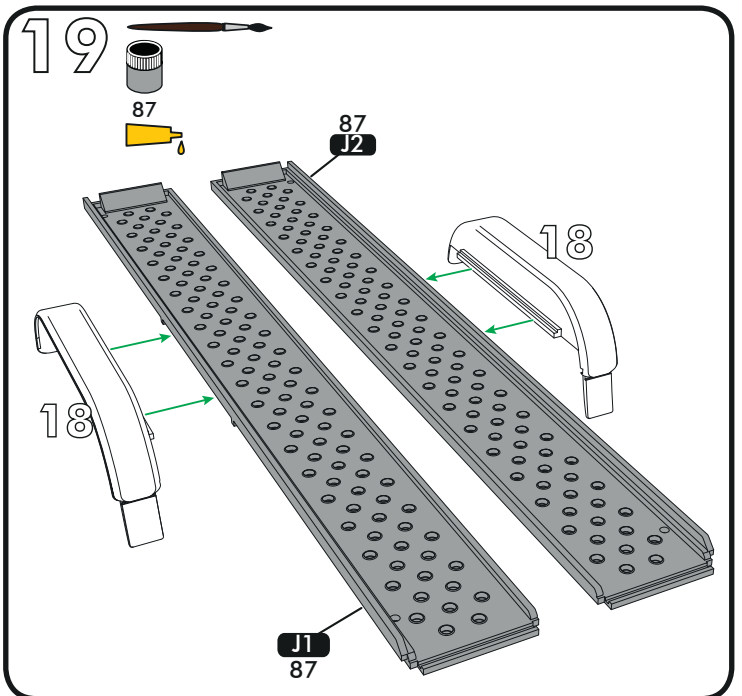
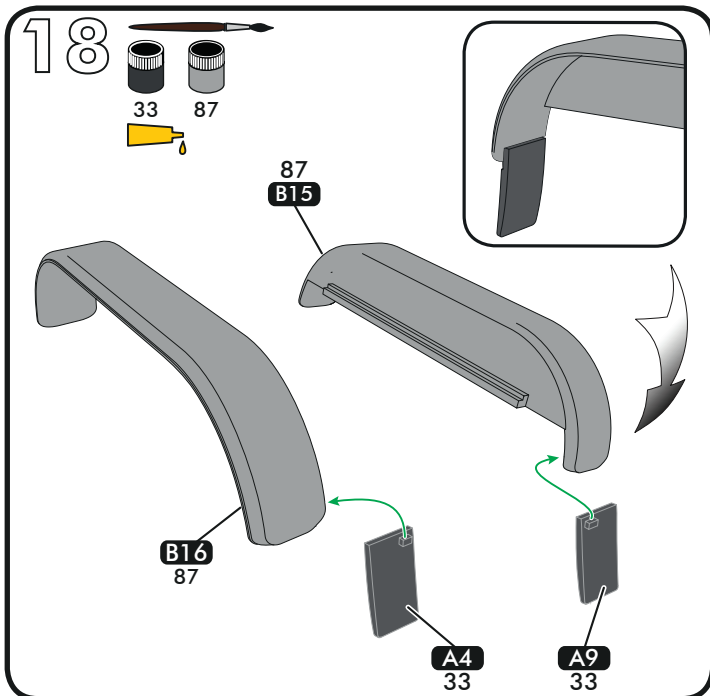
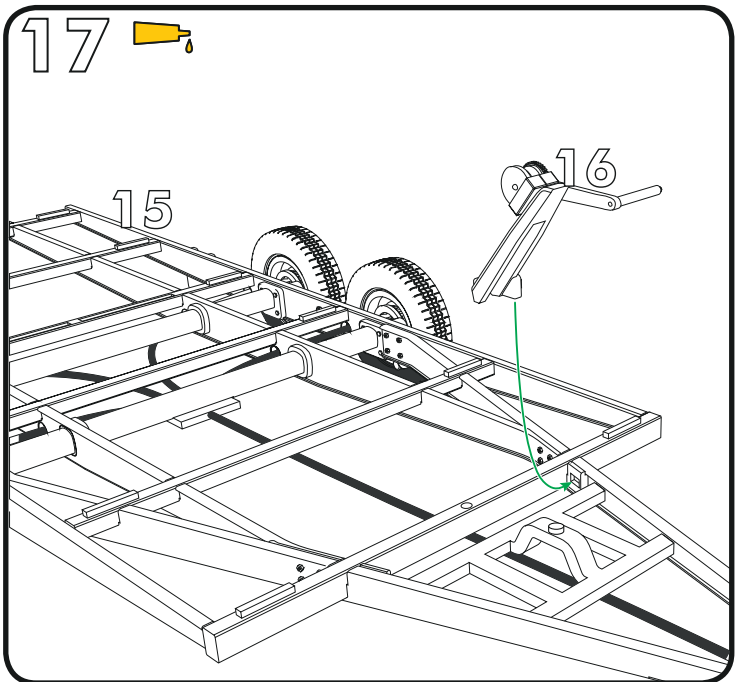
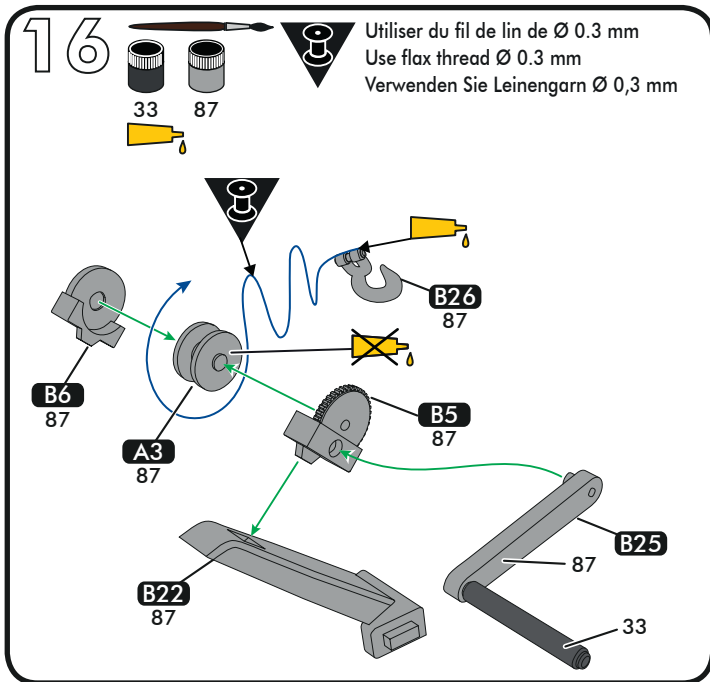


14

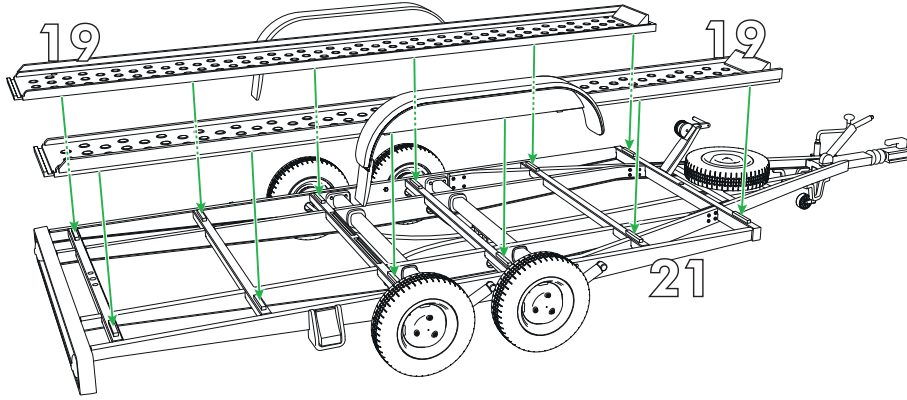




15

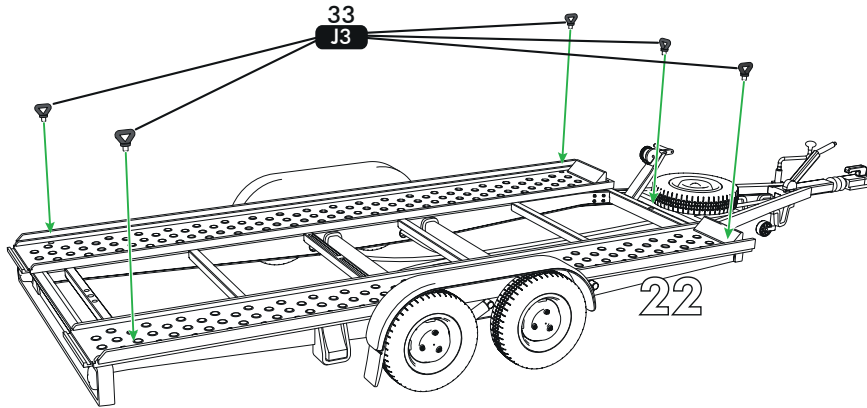






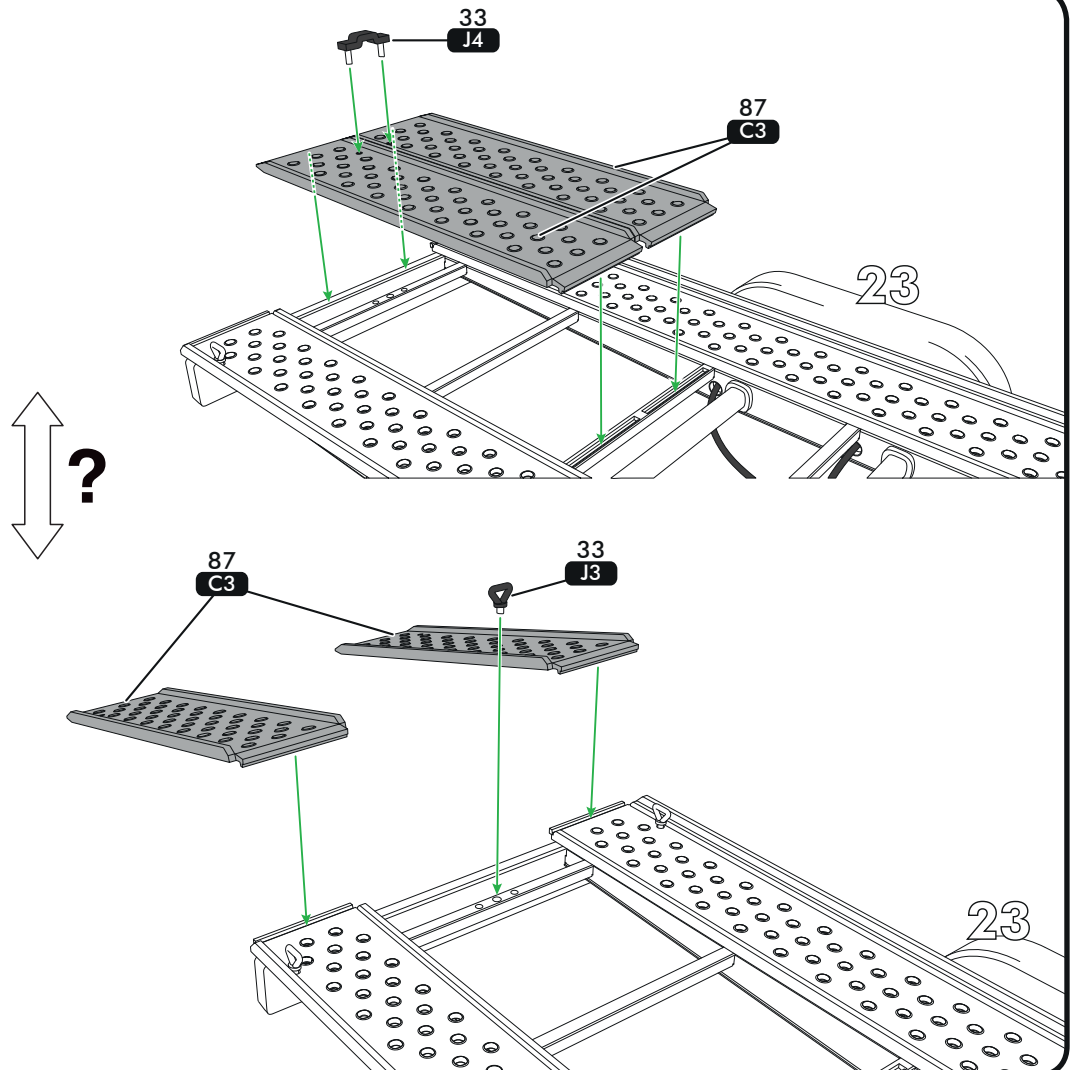
22 



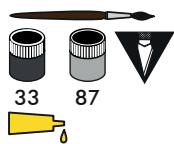
23 
33 



24 
33 87 



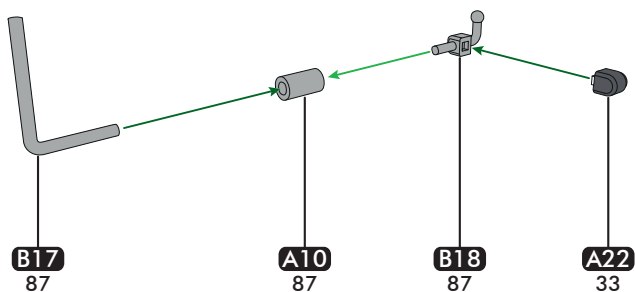
25



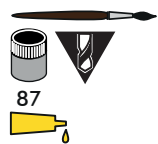
ATTELAGE GÉNERIQUE
 GENERIC HOOK
 ALLGEMEINE ANHÄNGERKUPPLUNG

33 87

Couper les pièces B17, A10, B18 à la taille désirée.
 Cut parts B17, A10, B18 to desired dimensions.
 Teile B17, A10, B18 auf das gewünschte Maß zuschneiden.

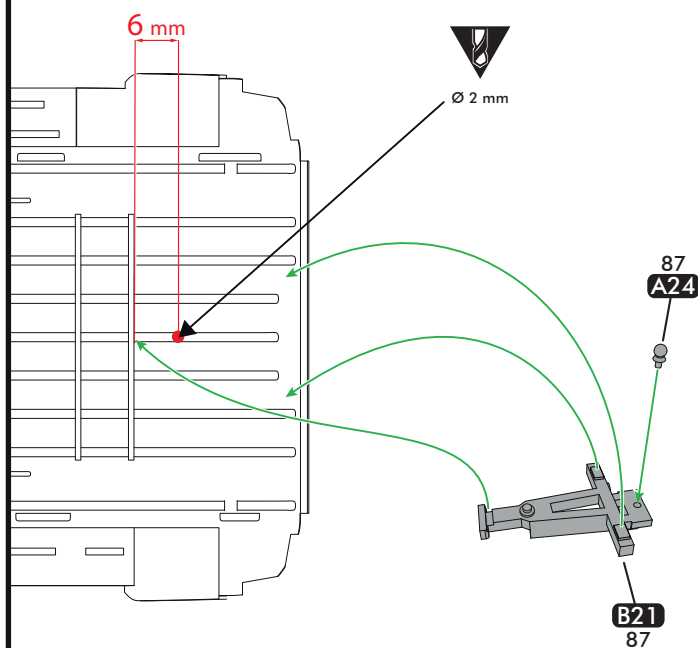


26



ATTELAGE ESTAFETTE
 ESTAFETTE HOOK
 ESTAFETTE ANHÄNGERKUPPLUNG

87

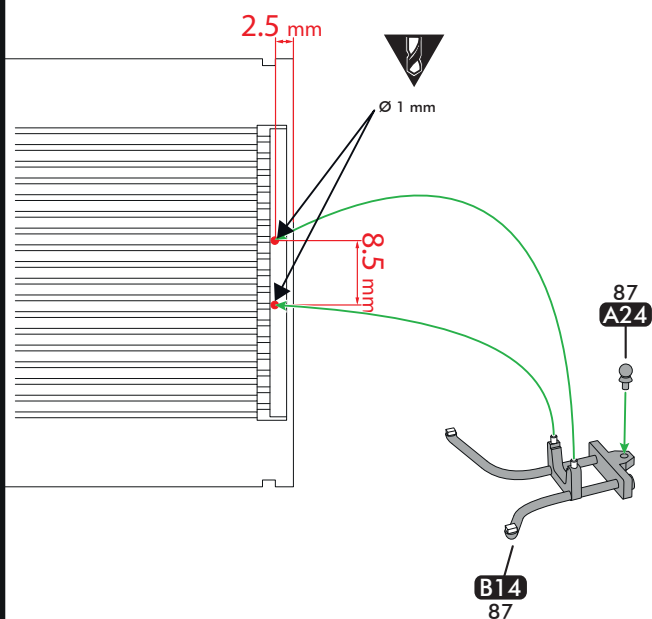


27

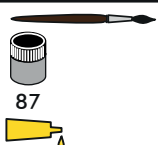


ATTELAGE CITROËN HY
 CITROËN HY HOOK
 CITROËN HY ANHÄNGERKUPPLUNG

87

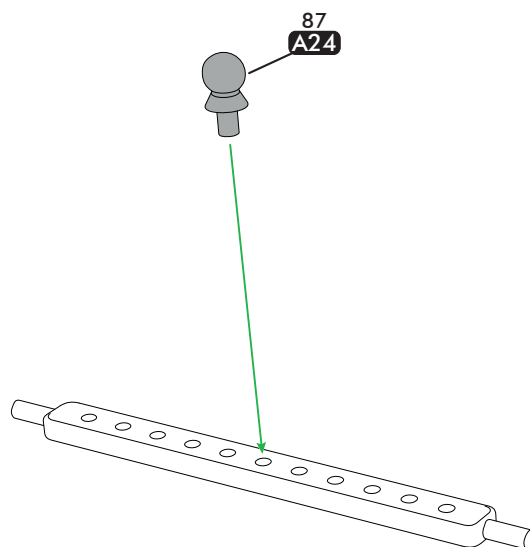


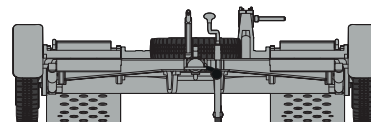
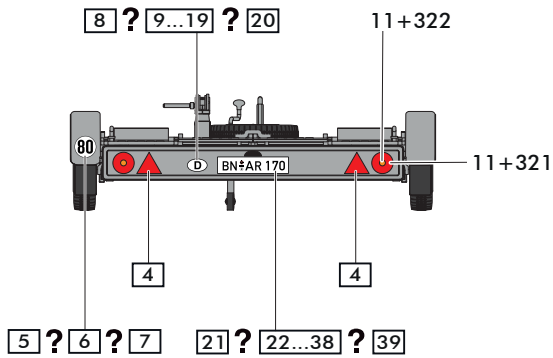
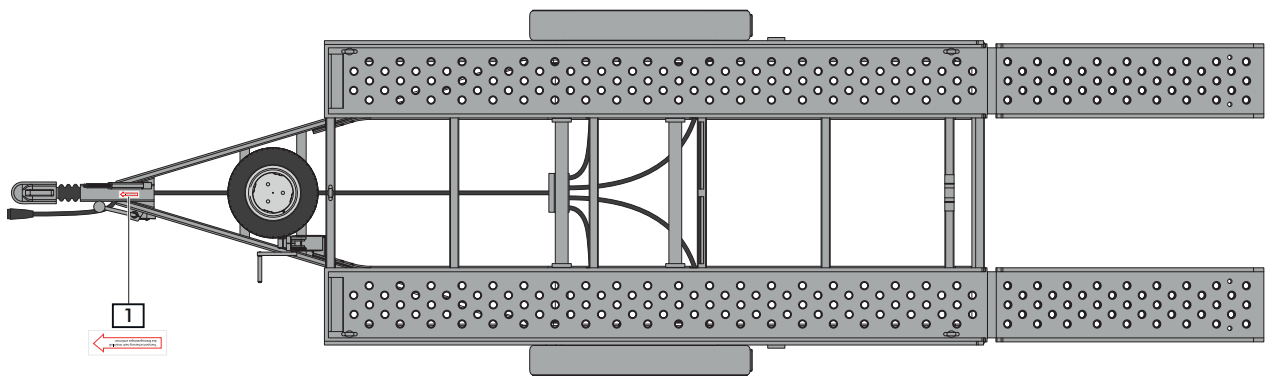
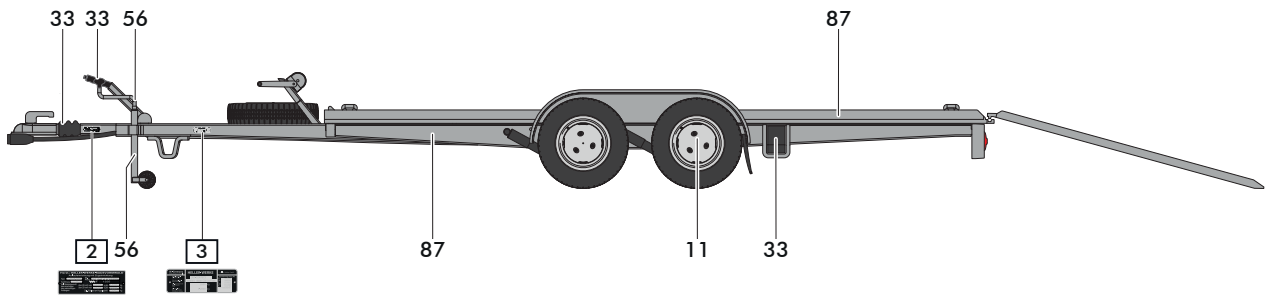
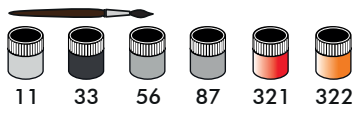
28

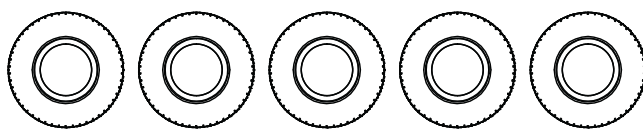
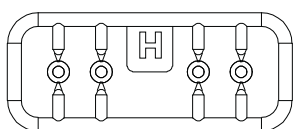
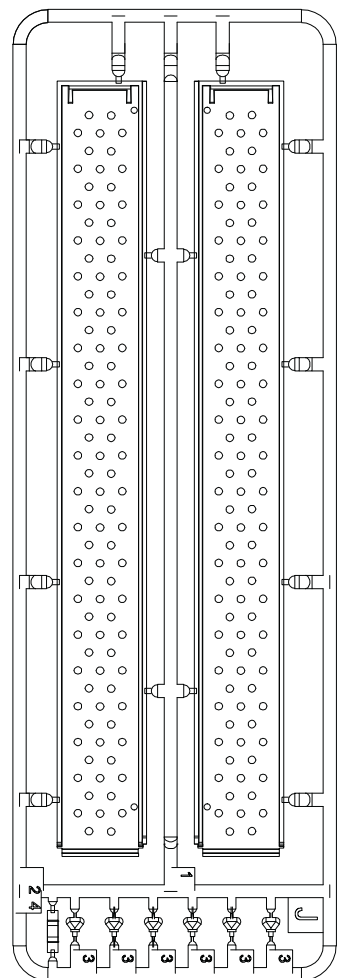
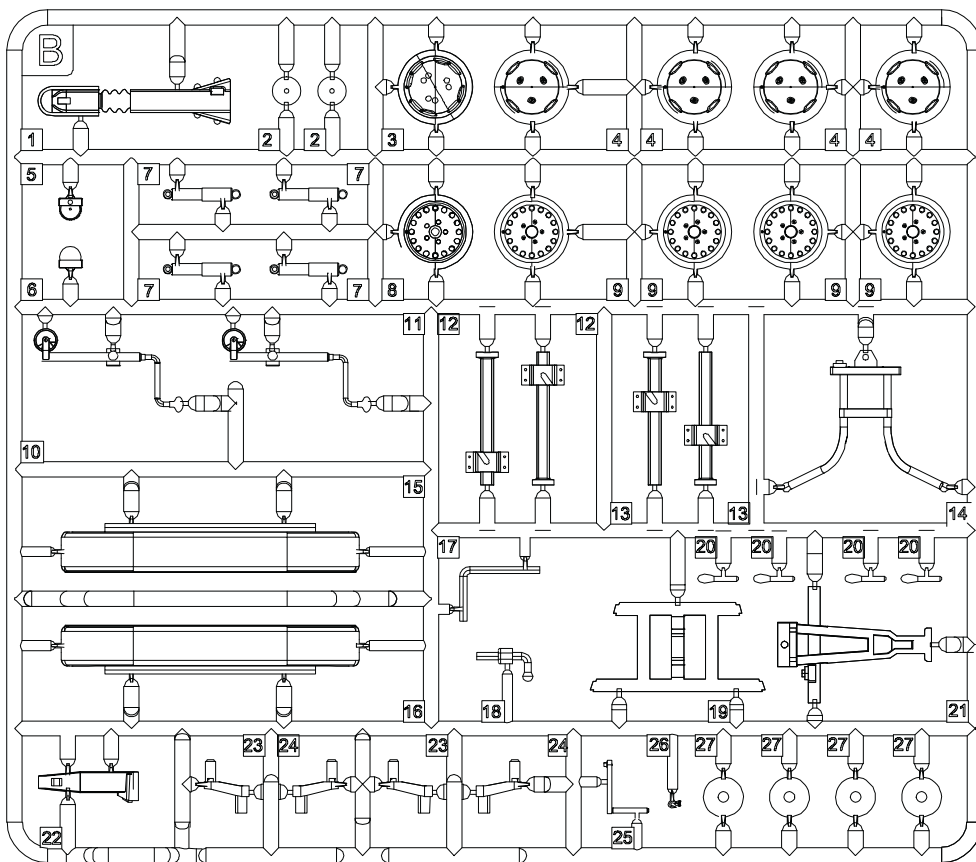
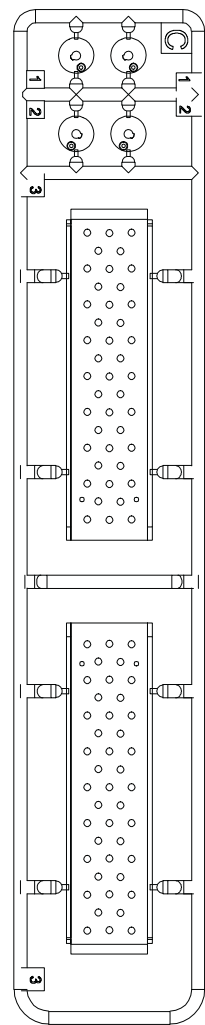
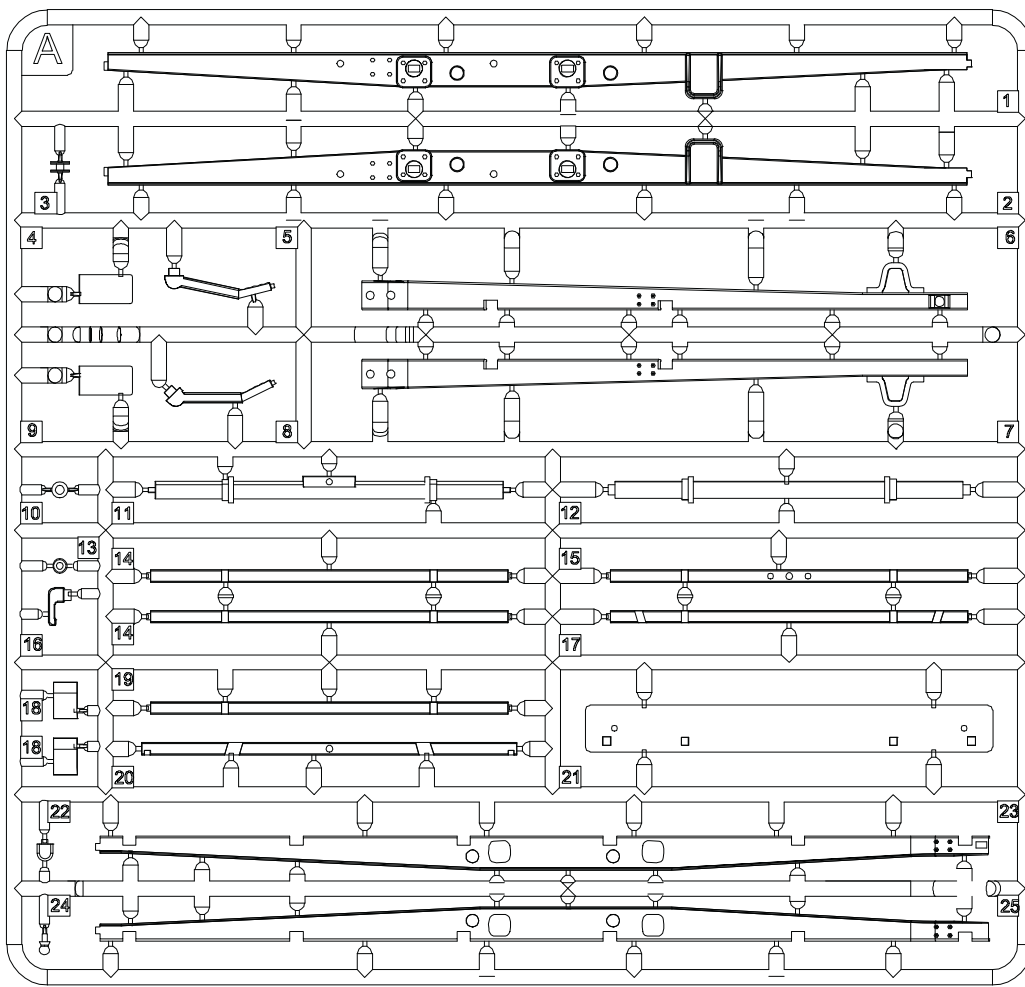


ATTELAGE TRACTEUR
 TRACTOR HOOK
 TRAKTOR ANHÄNGERKUPPLUNG

87







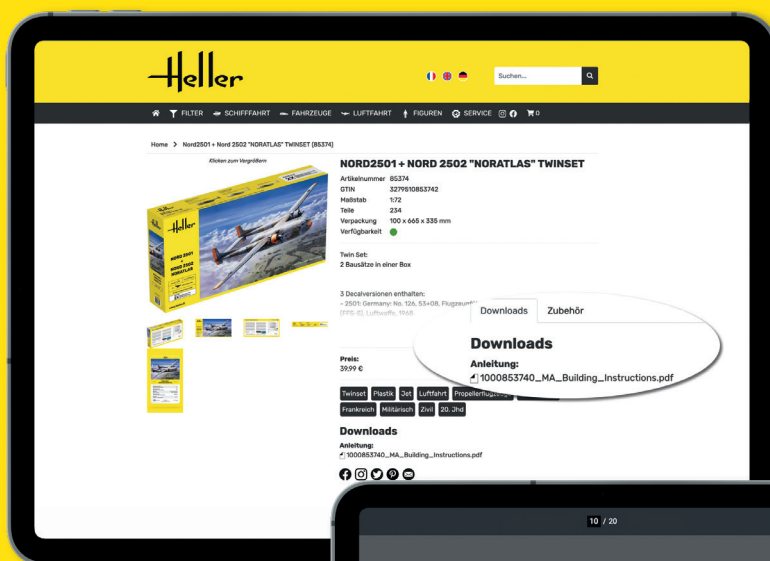
VISITEZ-NOUS EN LIGNE !

VISIT US DIGITALLY!
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

 www.heller.fr

 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)

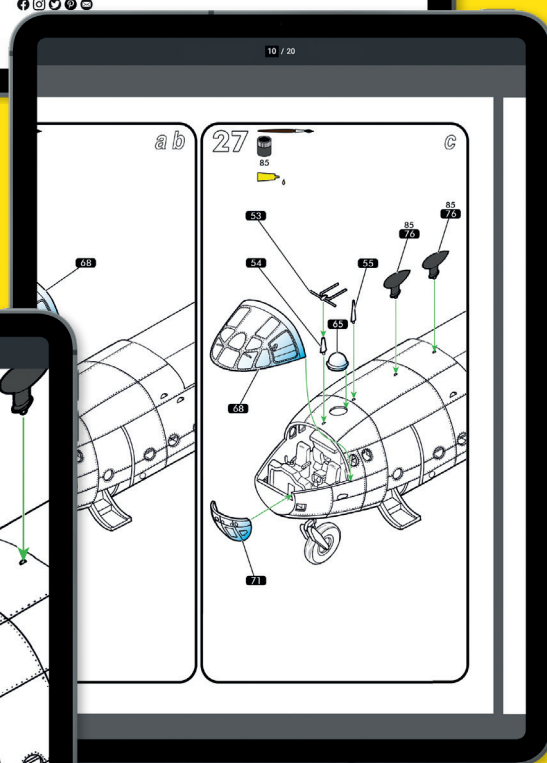
 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article désiré et téléchargez la notice de montage.

Choose your desired article and download the instructions.

Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



Download all instructions!

Grossissement des instructions pour une vue détaillée.

Enlarge the instructions for a more detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine detailliertere Ansicht.

Service consommateurs
Pour toute demande de SAV, connectez-vous sur notre site www.heller.fr.

Customer Service
For after-sales service requests, please contact us through our website www.heller.fr.

Endverbraucherservice
Bitte besuchen Sie uns auf www.heller.fr für alle Ersatzteilanfragen.

Heller Hobby GmbH
Erlenbacher Str. 3 • 42477 Radevormwald • GERMANY
☎ +49 (0) 2195-92773-0 ✉ info@heller.fr