

Heller

DIORAMA SPLENDID HOTEL

50330



Français

Commencée en 1928, la fabrication de la C.4 dans ses différentes versions s'est poursuivie jusqu'en 1932. Quelquesvéhicules dits «fin de série» furent même encore vendus en 1933. D'une puissance fiscale de 9 CV la première année, elle est passée à 10 CV en 1930, sans être modifiée, puis a été ramenée à nouveau à 9 CV en 1931. En 1933, parallèlement à la C.41X, toujours d'une puissance fiscale de 9 CV, est apparue la C.4 G admise pour 10 CV, d'une cylindrée légèrement supérieure et livrée au choix équipée du moteur normal ou du moteur flottant, qui se retrouvera dans les séries suivantes. Conçue suivant une technique assez nouvelle pour l'époque et inspirée des techniques de construction américaines, les C.4 étaient des véhicules exceptionnellement robustes, tant du point de vue moteur que du point de vue carrosserie. Le nombre de carrosseries proposées par CITROËN était suffisamment vaste pour répondre à tous les besoins: berlines, limousines, 4 et 6 places, coupés, faux cabriolets, cabriolets, torpédos, torpédos commerciales, camionnettes, petits autobus/taxis, etc. ... Au cours des années, l'aspect général a peu changé et seules quelques modifications dans la disposition des chromes et des aménagements intérieurs permettent de reconnaître l'année de sortie des véhicules. Le modèle proposé par HELLER évoque un type de véhicule utilisé couramment entre les deux guerres par les établissements de luxe pour transporter la clientèle aisée entre la gare et l'hôtel.

Empattement	2,97 m
Voie AV / Voie AR	1,42 m
Châssis	acier embouti
Moteur	CITROËN 4 cylindres en ligne
Cylindrée / Puissance	1767 cm ³ / 32 ch
Carburation	carburateur SOLEX à starter
Embrayage	disque unique commandé par pantographe
Boîte de vitesses	3 vitesses + marche arrière non synchronisées
Transmission	arbre tubulaire avec pont banjo à couple différentiel
Suspension	ressorts à lames multiples et amortisseurs à friction
Freins	freins mécaniques avec servofrein à dépression
Vitesse maximum	90 km/h
Consommation	10 litres aux 100 km

English

First started in 1928, the C4 and its various iterations was manufactured up until 1932. Some of the «end-of-series» vehicles were even still being sold in 1933. It had a taxable power of 9 HP in its first year rising to 10 HP in 1930 without modification before being brought back down to 9 HP in 1931. In 1933, at the same time as the C41X and still with a taxable power of 9 HP, the C4G entered the market with its 10 HP slightly higher displacement and choice of standard or floating engine, which would be seen again in future series. Designed using a new technique at the time and inspired by American manufacturing processes the C4 was an exceptionally sturdy vehicle, both in terms of its engine and its bodywork. Citroën also made sure to offer enough different bodyworks so as to satisfy all requirements: 2-door and 4-door saloons, limousines, 4 and 6 seaters, hardtops, convertibles, runabouts, business cars, vans, minibuses, taxis... Over the years, its general appearance has hardly changed and the only way to recognise which year the vehicle was made is by the layout of the chrome and its interior fittings. Heller's model depicts the type of vehicles commonly used in the 20s and 30s by high-end establishment to carry their wealthy clients between the train station and the hotel.

Wheelbase	2.97 m
Front track / Rear track	1.42 m
Chassis	Pressed steel
Engine	4-cylinder, in-line
Capacity / Power	1767 cm ³ / 32 HP
Carburetion	Solex carburettor with starter
Clutch	single disc controlled by pantograph
Gearbox	3 gears + reverse (unsynchronised)
Transmission	tubular shaft equipped with banjo axle with differential torque
Suspension	multiple leaf springs and friction shock absorbers
Brakes	mechanical brakes with vacuum-operated brake booster
Max speed	90 km/h
Consumption	10 litres per 100 km

Deutsch

Die Produktion des C4 in seinen verschiedenen Ausführungen begann 1928 und dauerte bis 1932, wobei 1933 noch einige wenige sogenannte "End-of-Series"-Fahrzeuge verkauft wurden. Er hatte in seinem ersten Jahr eine Steuerleistung von 9 PS, die 1930 ohne Modifikation auf 10 PS anstieg, bevor sie 1931 wieder auf 9 PS gesenkt wurde. 1933, zeitgleich mit dem C41X und immer noch mit einer steuerpflichtigen Leistung von 9 PS, kam der C4G auf den Markt, mit 10 PS, etwas größerem Hubraum und wahlweise mit Standard- oder dem schwimmend gelagerten Motor, der auch in der nachfolgenden Serie zu finden war. Mit einer damals neuen Technik konstruiert und von amerikanischen Fertigungsverfahren inspiriert, war der C4 sowohl in Bezug auf den Motor, als auch auf die Karosserie, ein außergewöhnlich robustes Fahrzeug. Citroën achtete auch darauf, verschiedene Karosserien anzubieten, um allen Ansprüchen gerecht zu werden: 2-türige und 4-türige Limousinen, Limousinen 4- und 6-Sitzer, Hardtops, Cabrios, Kleintransporter, Kombis, Minibusse, Taxi... Das allgemeine Erscheinungsbild hatte sich im Laufe der Jahre kaum verändert und man erkannte das Baujahr des Fahrzeugs nur noch an der Anordnung des Chroms und der Innenausstattung. Das von HELLER angebotene Modell erinnert an einen Fahrzeugtyp, der häufig von Luxushotels zur Beförderung von wohlhabenden Kunden zwischen dem Bahnhof und dem Hotel verwendet wurde.

Radstand	2,97 m
Spur vorne / hinten	1,42 m
Rahmen	tiefgezogener Stahl
Motor	CITROËN 4 Zylinder in Reihe
Hubraum / Leistung	1767 cm ³ / 32 PS
Vergaser	SOLEX Vergaser
Kupplung	Einscheibenkupplung
Getriebe	3 Vorwärtsgänge + Rückwärtsgang nicht synchronisiert Rohrwell e mit Banjoachsen mit Differentialgetriebe
Aufhängung	Mehrblattfedern und Dämpfer
Bremsen	mechanische Bremsen mit Vakuum-Bremskraftverstärker
Max. Geschwindigkeit	90 km/h
Verbrauch	10 Liter auf 100 km

2

Español

La producción del C.4 en sus diversas versiones comenzó en 1928 y continuó hasta 1932, sin olvidar algunos de los llamados vehículos de «fin de serie», que todavía se vendieron en 1933. Con una potencia fiscal de 9 CV el primer año, subió a 10 CV en 1930 sin modificarse, y luego se redujo de nuevo a 9 CV en 1931. En 1933, paralelamente al C.41X, que mantenía una potencia fiscal de 9 CV, apareció el C.4 G admitido para 10 CV, con una cilindrada ligeramente mayor y equipado, según las preferencias, con el motor normal o con el motor flotante, que se encontraría en series posteriores. Diseñados con una técnica bastante nueva para la época e inspirados en las técnicas de construcción americanas, los C.4 eran vehículos excepcionalmente robustos, tanto desde el punto de vista del motor como de la carrocería. CITROËN disponía de carrocerías suficientes para satisfacer todas las necesidades: berlines, limusinas, 4 y 6 plazas, cupés, falsos descapotables, descapotables, torpedos, torpedos comerciales, furgonetas, pequeños autobuses/taxis, etc. Con el paso de los años, el aspecto general cambió poco, y solo algunos cambios en la disposición de los cromados y en el equipamiento interior permiten reconocer el año de salida de los vehículos. El modelo propuesto por HELLER evoca un tipo de vehículo comúnmente utilizado entre las dos guerras por los establecimientos de lujo para transportar a los clientes ricos entre la estación y el hotel.

Batalla	2,97 m
Vía delantera / trasera	1,42 m
Chasis	acero estampado
Motor	CITROËN de 4 cilindros en línea
Cilindrada / Potencia	1767 cm ³ / 32 CV
Carburación	carburador de arranque SOLEX
Embrague	disco único controlado por pantógrafo
Caja de cambios	3 velocidades + marcha atrás no sincronizadas
Transmisión	eje tubular con puente banjo de par diferencial
Suspensión	muelles multihoja y amortiguadores de fricción
Frenos	frenos mecánicos con servofreno de vacío
Velocidad máxima	90 km/h
Consumo	10 litros a los 100 km

Italiano

Avviata nel 1928, la produzione della C.4 nelle sue diverse versioni proseguì fino al 1932. Qualche veicolo “fine serie” fu venduto anche nel 1933. Con una potenza nominale di 9 CV al primo anno, passò a 10 CV nel 1930 senza modifiche meccaniche, quindi fu riportata di nuovo a 9 CV nel 1931. Nel 1933, parallelamente alla C.41X e sempre caratterizzata da una potenza nominale di 9 CV, apparse la C.4 G, con un cilindro leggermente superiore e proposta in due alternative, motore normale o motore flottante, entrambi disponibili anche nelle serie successive. Progettata con una tecnica assai innovativa per l'epoca e ispirata alle tecniche costruttive americane, la C.4 era un veicolo eccezionalmente robusto sia dal punto di vista meccanico che della carrozzeria. Il numero di allestimenti proposti da CITROËN era sufficientemente vasto per soddisfare tutte le esigenze: berline, limousine, 4 e 6 posti, coupé, decappotabili e cabriolet, mini-van commerciali, camioncini, piccoli autobus/taxi ecc. Nel corso degli anni l'aspetto generale ha subito alcune variazioni nella disposizione delle cromature e negli allestimenti interni, il che permette di riconoscere facilmente l'anno di uscita di ogni veicolo. Il modello proposto da HELLER evoca un tipo di veicolo impiegato fra le due guerre dagli hotel di lusso per trasportare i propri clienti dalle stazioni all'albergo.

Passo	2,97 m
Corsa anteriore / posteriore	1,42 m
Chassis	acciaio alleggerito
Motore	CITROËN 4 cilindri in linea
Cilindrata / Potenza	1767 cm ³ / 32 cv
Carburazione	carburatore SOLEX a starter
Frizione	disco unico comandato da pantografo
Cambio	3 velocità + marcia indietro non sincronizzati
Trasmissione	albero tubolare con ponte "banjo" con coppia differenziale
Sospensione	molle a lame multiple e ammortizzatore a frizione
Freni	freni meccanici con servofreno a depressione
Velocità massima	90 km/h
Consumo	10 litri a 100 km

Nederlands

De productie van de verschillende versies van de C.4 vond plaats tussen 1928 en 1932. Enkele “einde serie” voertuigen werden zelfs nog in 1933 verkocht. Met een fiscaal motorvermogen van 9 PK het eerste jaar, werd de motor in 1930 zonder enige aanpassing op 10 PK gezet, waarna deze in 1931 op 9 PK werd teruggebracht. In 1933, tegelijkertijd met de C.41X die nog steeds een fiscaal motorvermogen van 9 PK had, werd de C.4 G met 10 PK op de markt gebracht. Deze auto had een iets grotere cilinderinhoud en werd geleverd met een normale motor of een zwevende motor, die tevens in de volgende series terug te vinden was. De C.4, ontworpen volgens een heel nieuwe techniek voor die tijd en geïnspireerd op de Amerikaanse constructietechnieken, was een zeer robuust voertuig zowel voor wat betreft zijn motor als zijn carrosserie. Het aantal carrosserieën die door CITROËN werd aangeboden waren talrijk om aan de behoeften van iedereen te voldoen: berlines, limousines, 4 en 6 plaatsen, coupés, hardtops, cabriolets, allrounders, bedrijfswagens, bestelwagens, minibussen, taxi's, etc. In de loop der jaren werd er weinig aan het algemeen uiterlijk veranderd en slechts de enkele kleine aanpassingen aan het chroomwerk en de binneninrichting maakten het mogelijk om het precieze bouwjaar van het voertuig te weten te komen. Het model dat door HELLER wordt voorgesteld is een type voertuig dat gewoonlijk tussen beide oorlogen werd gebruikt door luxeuze etablissementen voor het vervoeren van welgestelde klanten tussen het station en het hotel.

Wielbasis	2,97 m
Spoorbreedte vooraan / achteraan	1,42 m
Chassis	geperst staal
Motor	CITROËN 4 cilinders in lijn
Cilinderinhoud / Vermogen	1767 cm ³ / 32 PK
Carburatie	SOLEX carburator met starter
Koppeling	enkele schijf bediend via stroomafnemer
Versnellingsbak	3 niet-gesynchroniseerde versnellingen + achteruit
Transmissie	buisvormige spil met banjo-as met differentiële koppel
Ophanging	meerdere bladveren en wrijvingsdempers
Remmen	vacuümbekrachtigde mechanische remmen
Maximum snelheid	90 km/u
Verbruik	10 liter/ 100 km

PEINTURES ESSENTIELLES / ESSENTIAL PAINTS



20

Bordeaux brillant
Crimson Gloss
Bordeauxrot glänzend



21

Noir brillant
Black Gloss
Schwarz glänzend



33

Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



53

Gris métallique
Gunmetal Metallic
Grau metallisch



71

Chêne satiné
Oak Satin
Eichengrün seidenmatt



98

Chocolat mat
Chocolate Matt
Schokolade matt

PEINTURES COMPLEMENTAIRES / ADDITIONAL PAINTS



11

Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch



12

Cuivre jaune métallique
Copper Metallic
Kupfer metallisch



19

Rouge vif brillant
Bright Red Gloss
Hellrot glänzend



30

Vert foncé mat
Dark Green Matt
Dunkelgrün matt



56

Aluminium métallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch



60

Ecarlate mat
Scarlet Matt
Scharlachrot matt



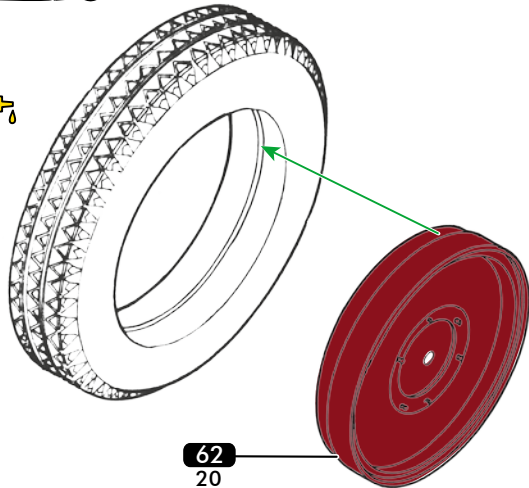
69

Jaune brillant
Yellow Gloss
Gelb glänzend

1



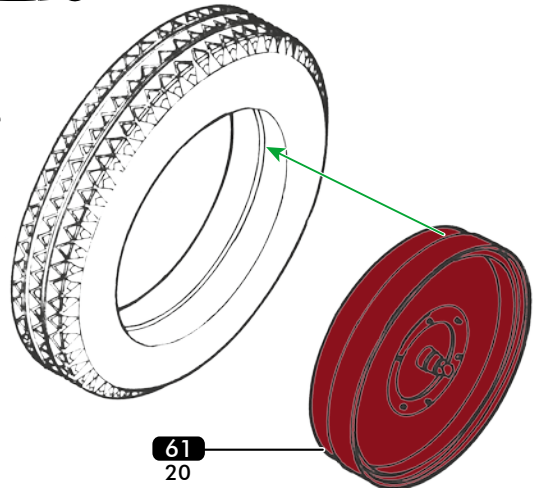
20



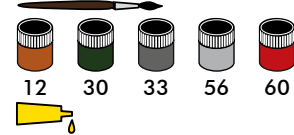
2



20



3



12

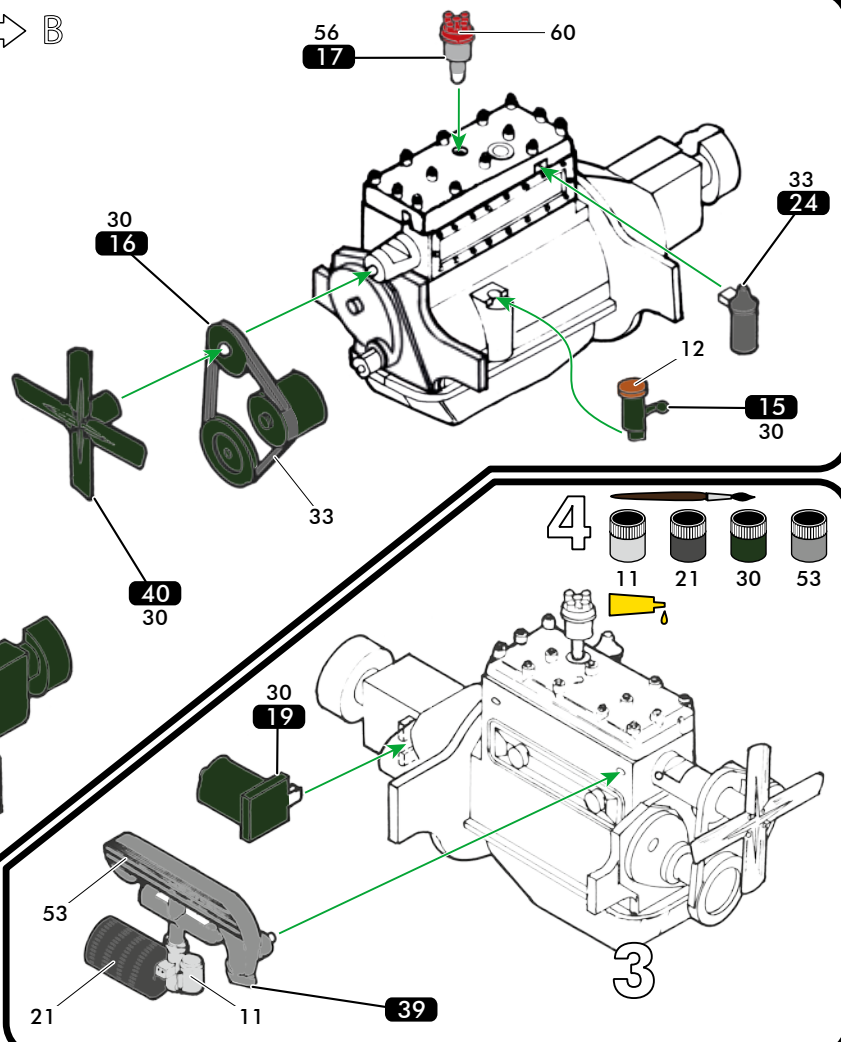
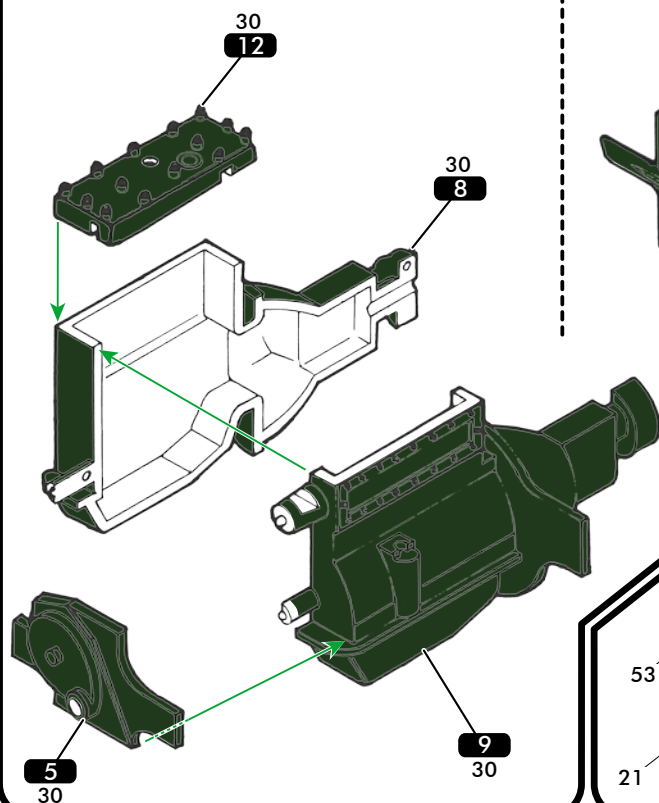
30

33

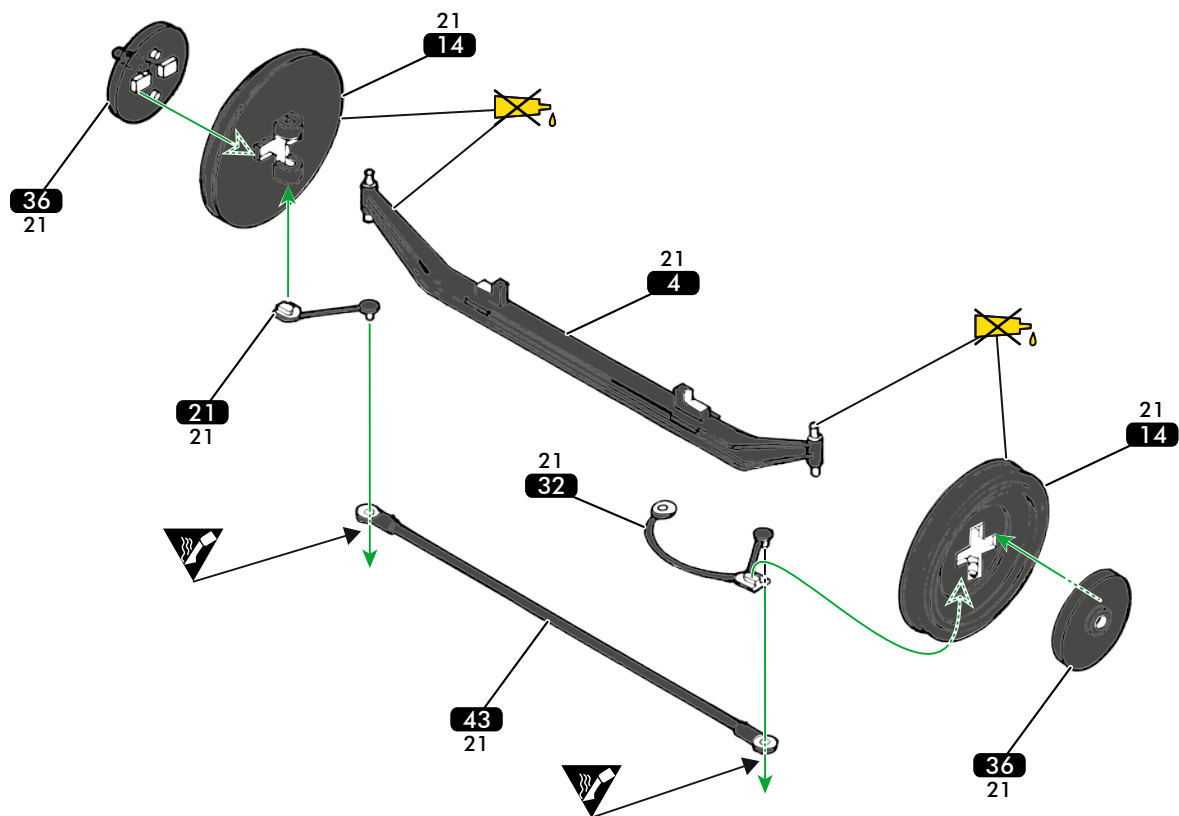
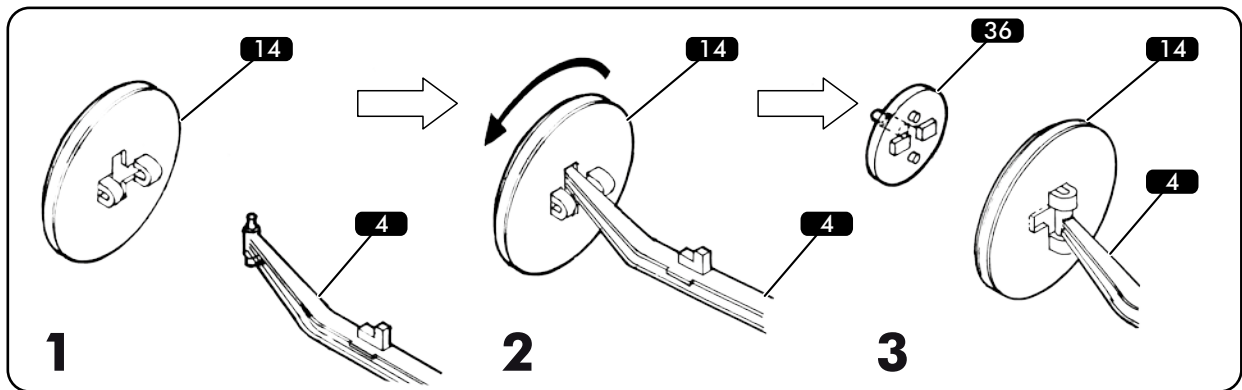
56

60

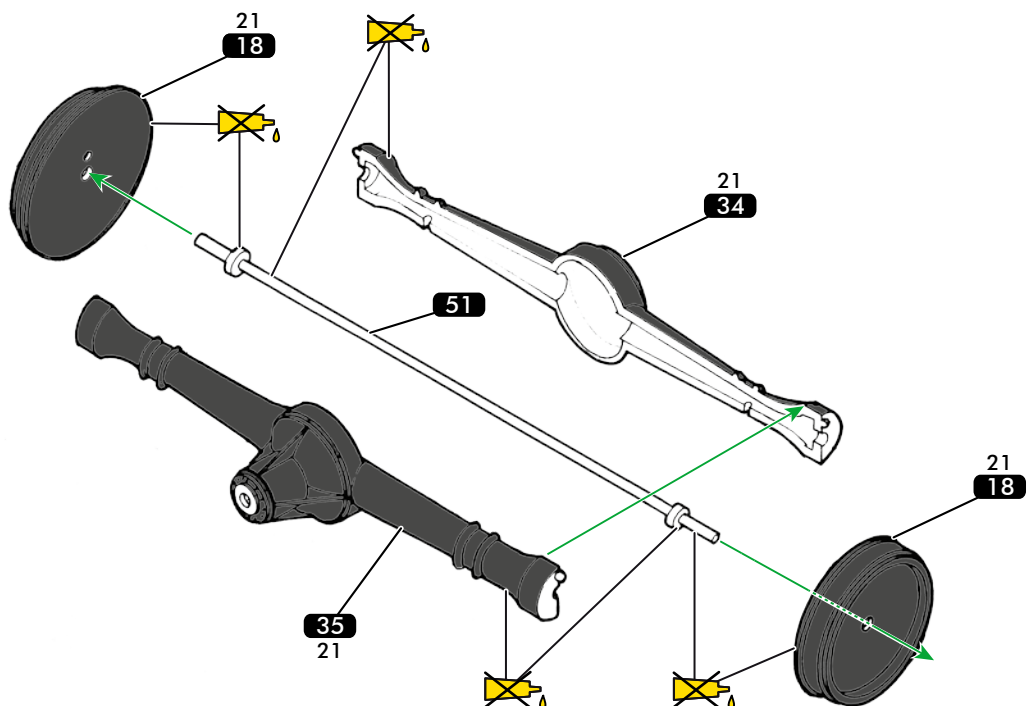
A → B



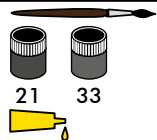
5



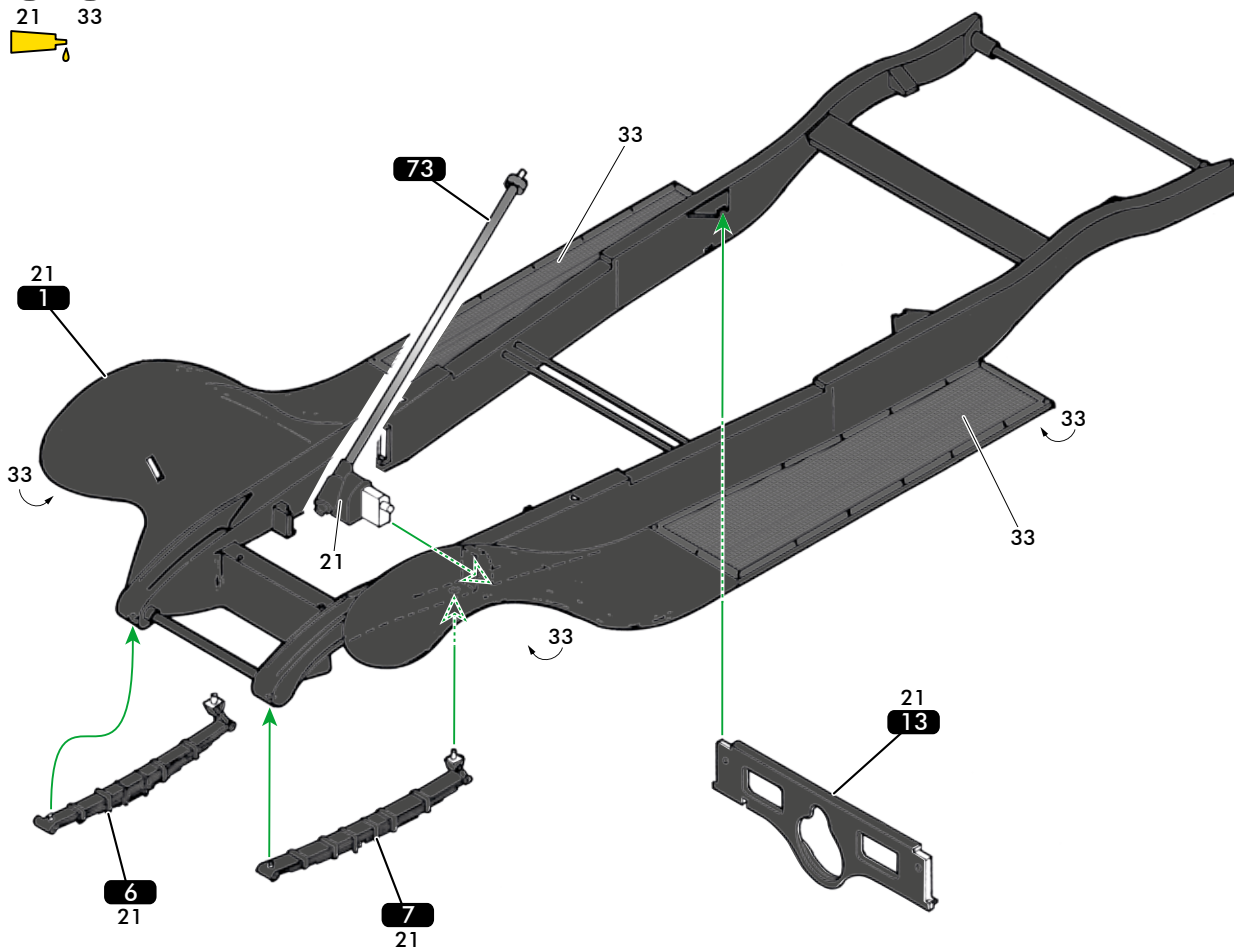
6



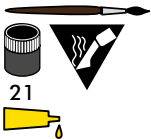
7



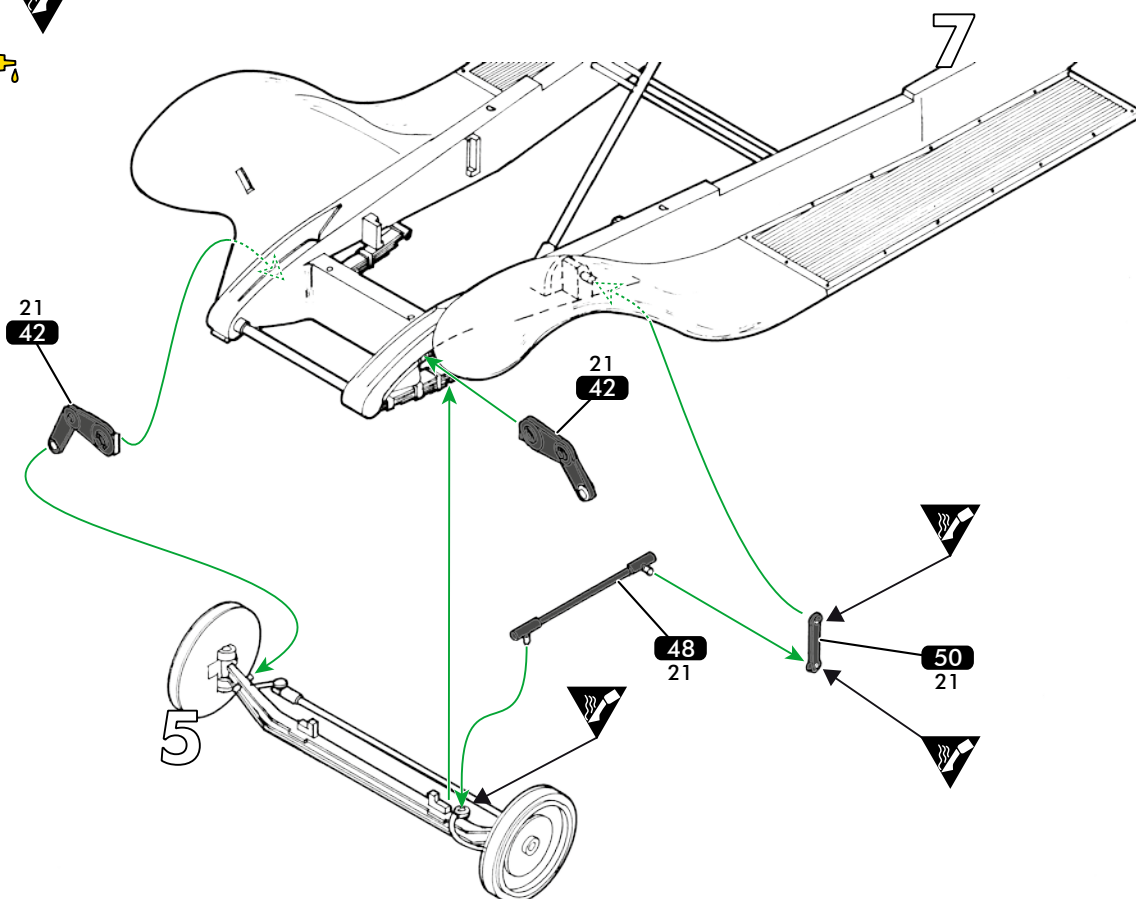
21 33



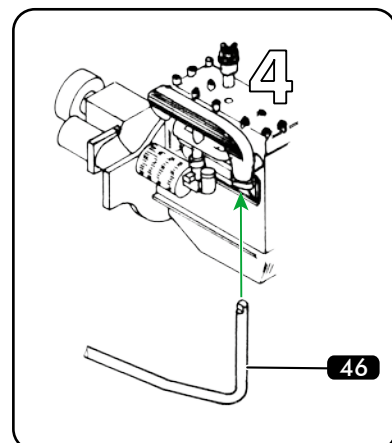
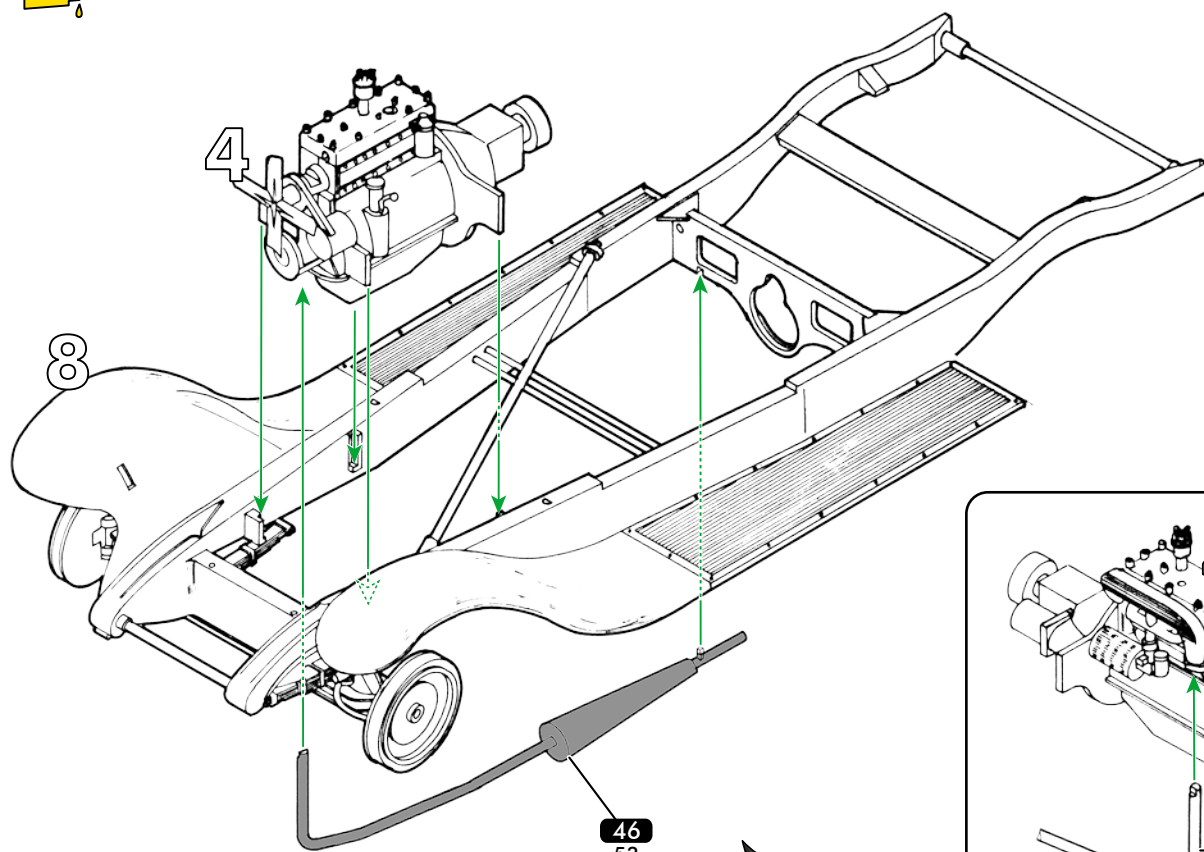
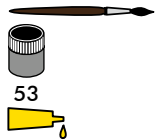
8



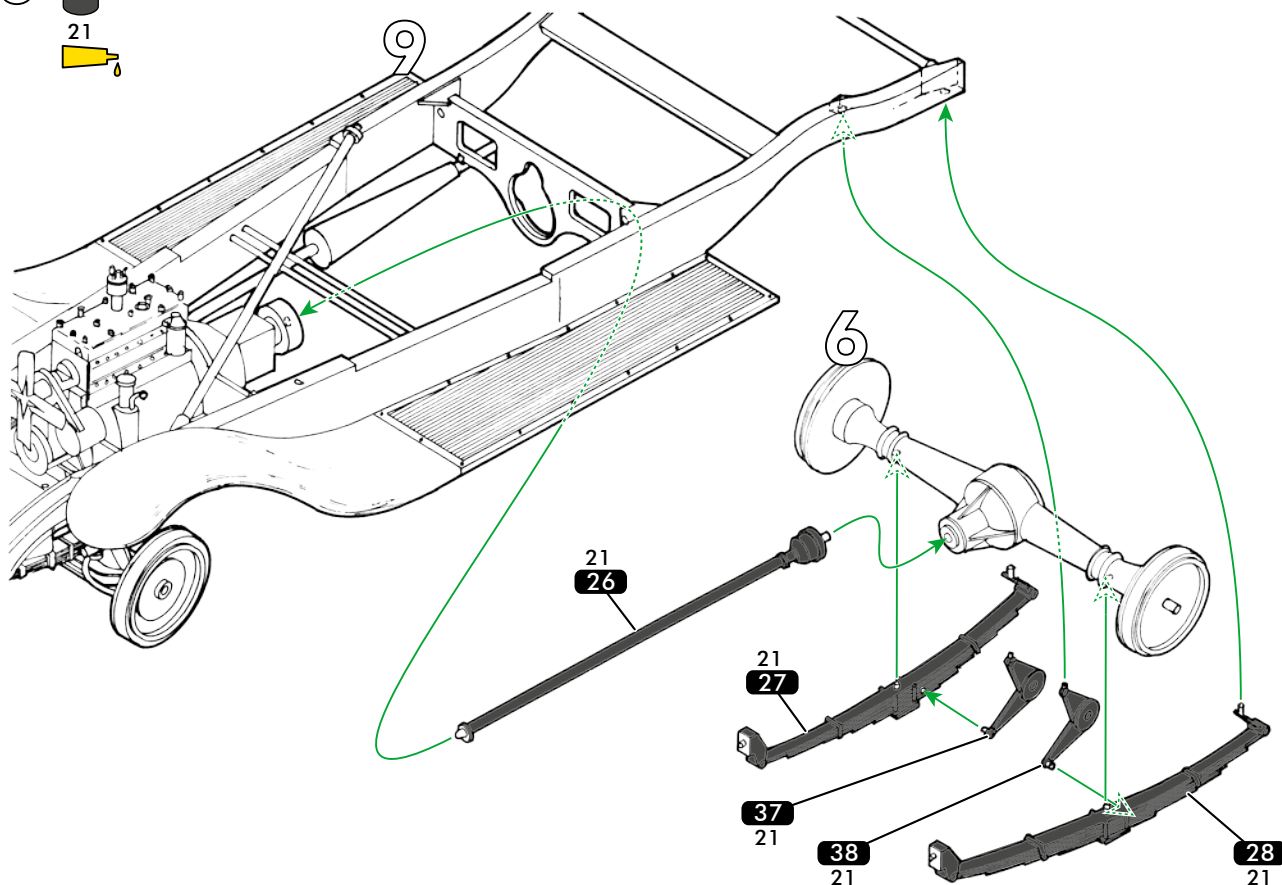
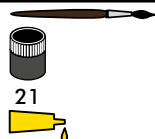
21



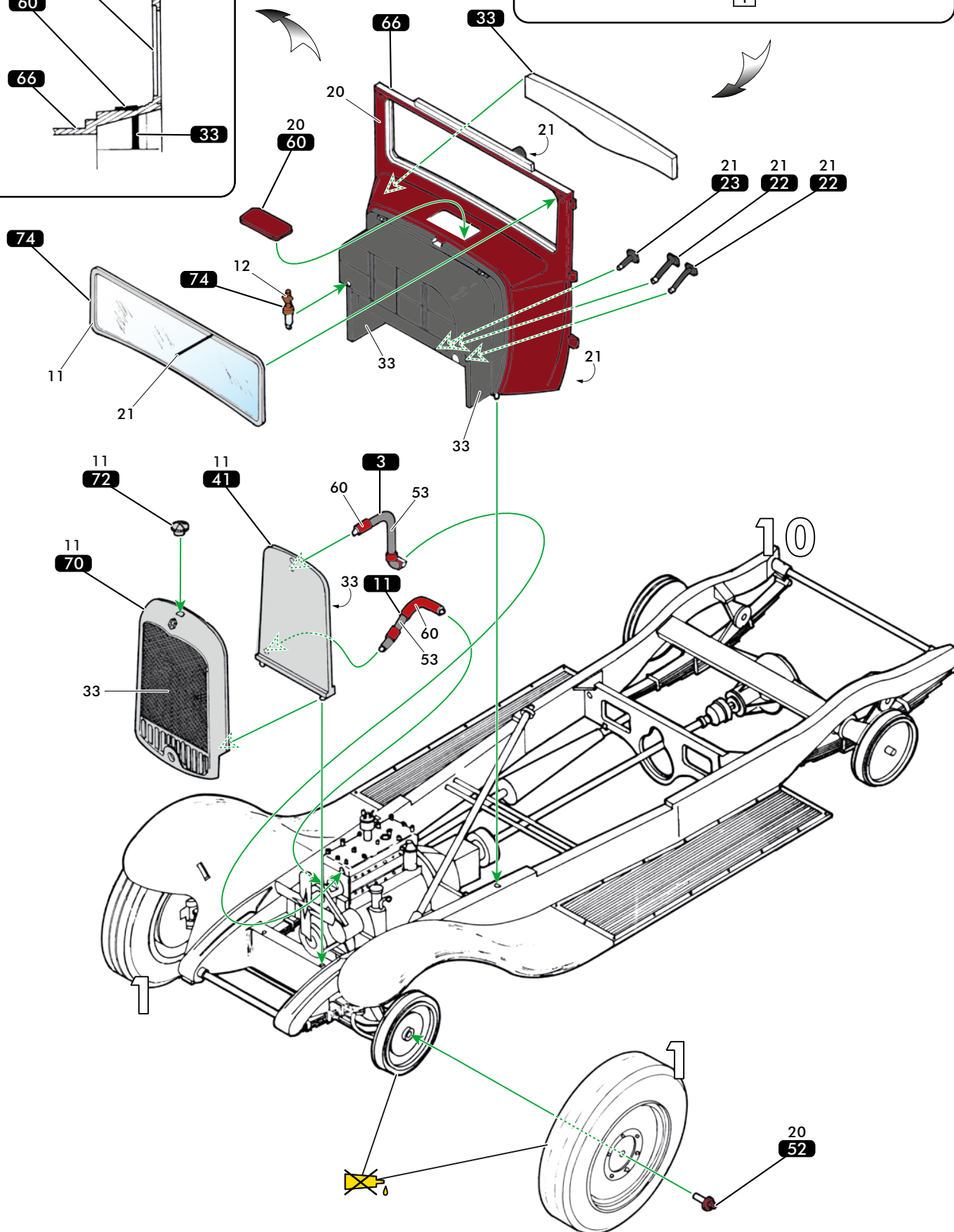
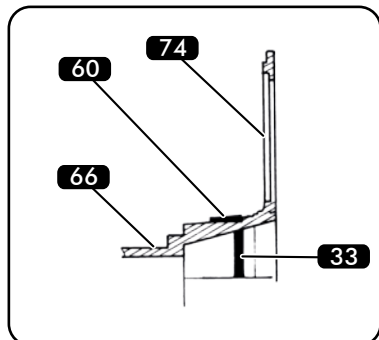
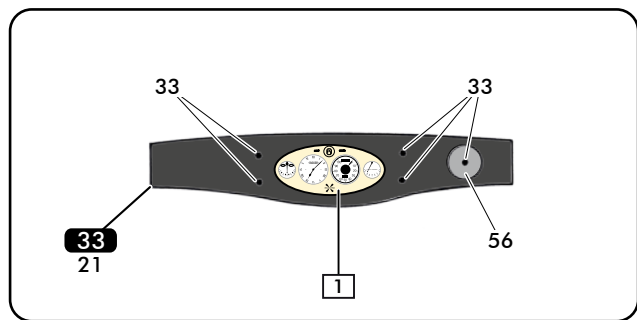
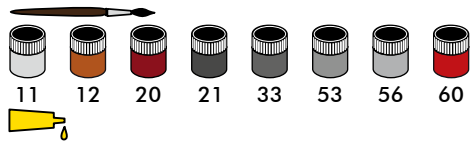
9



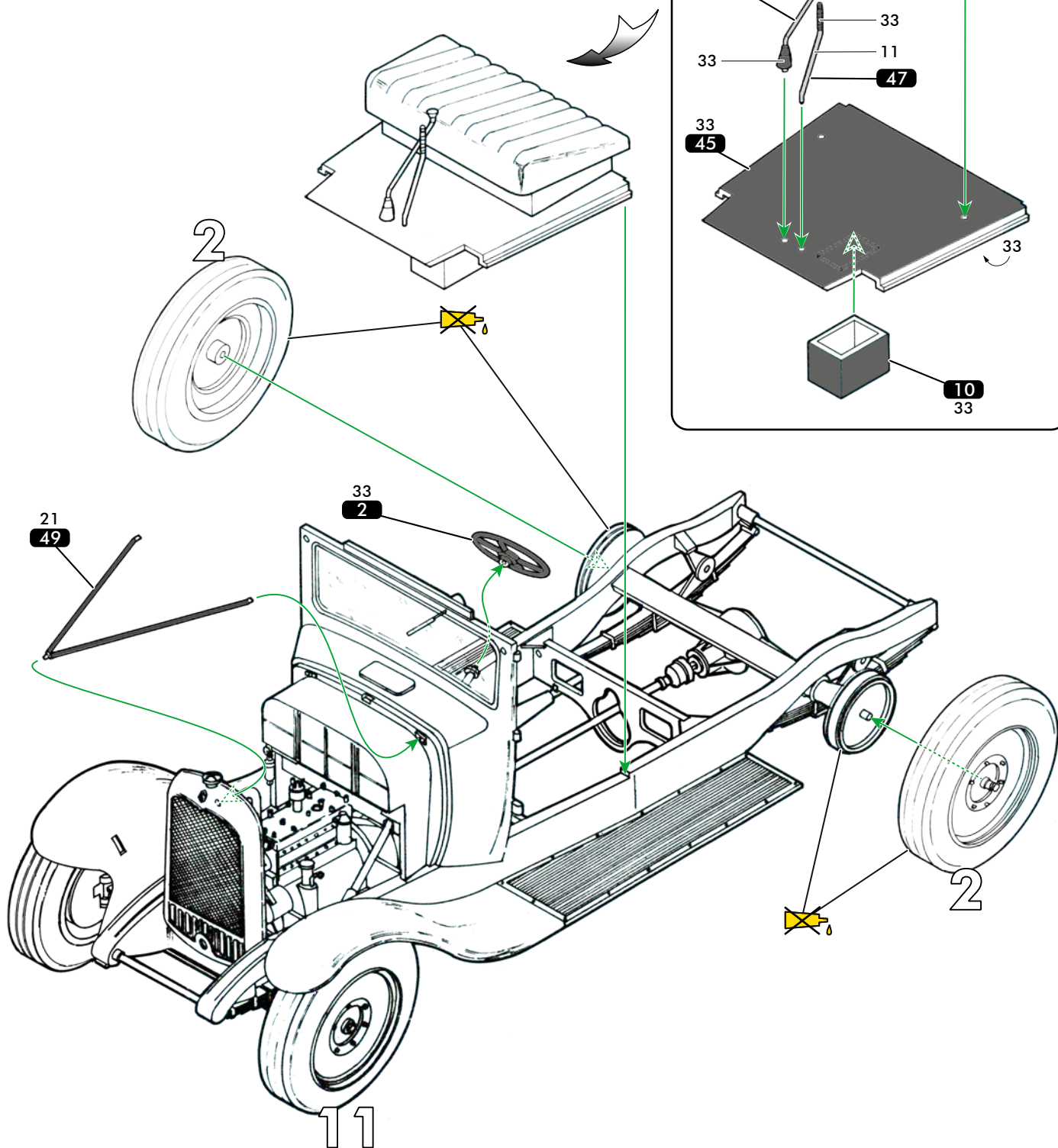
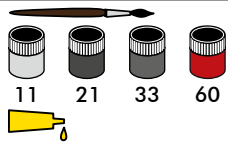
10

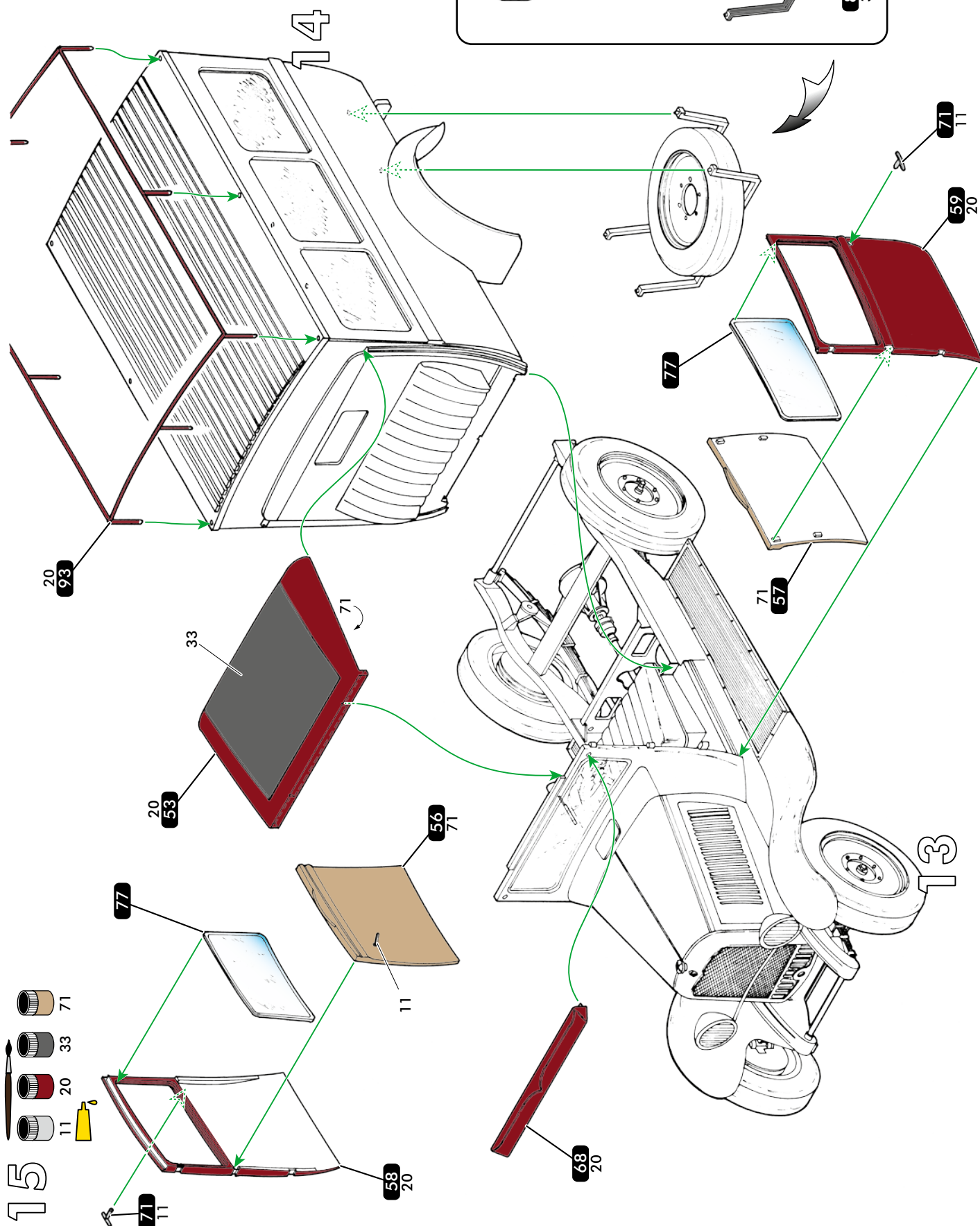


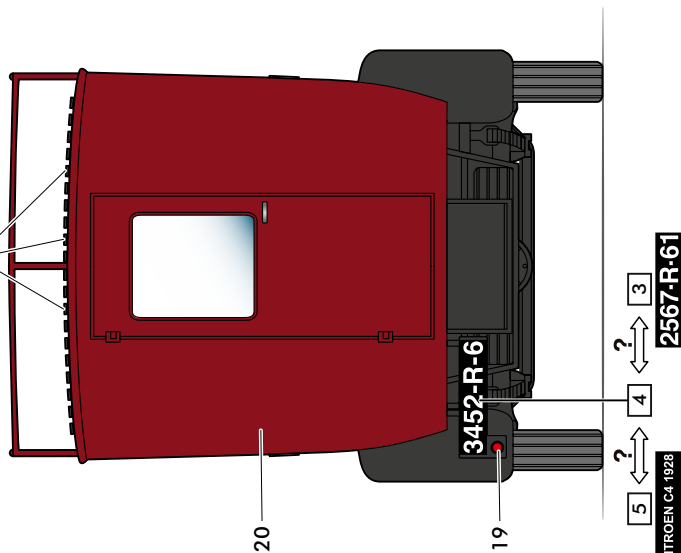
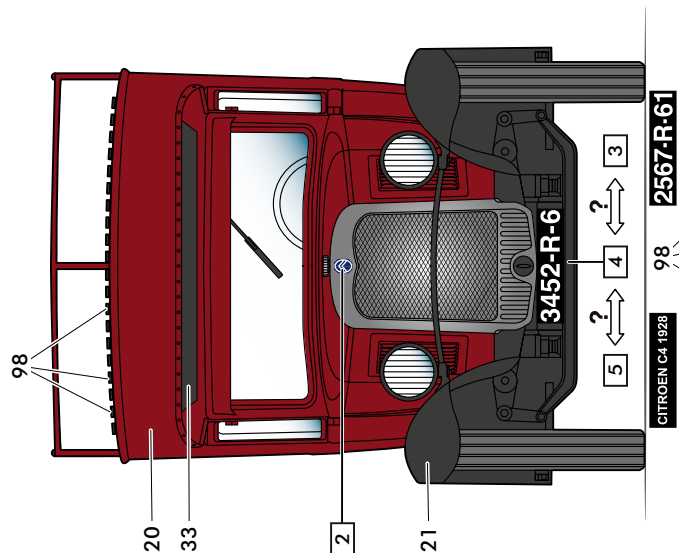
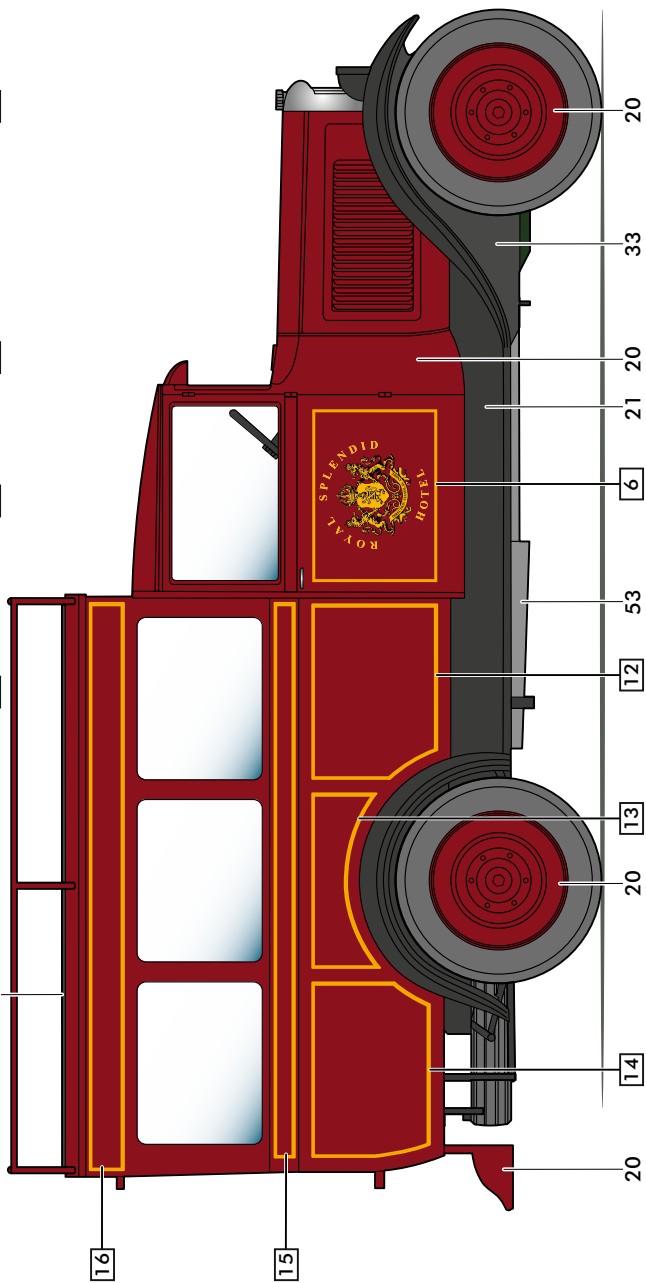
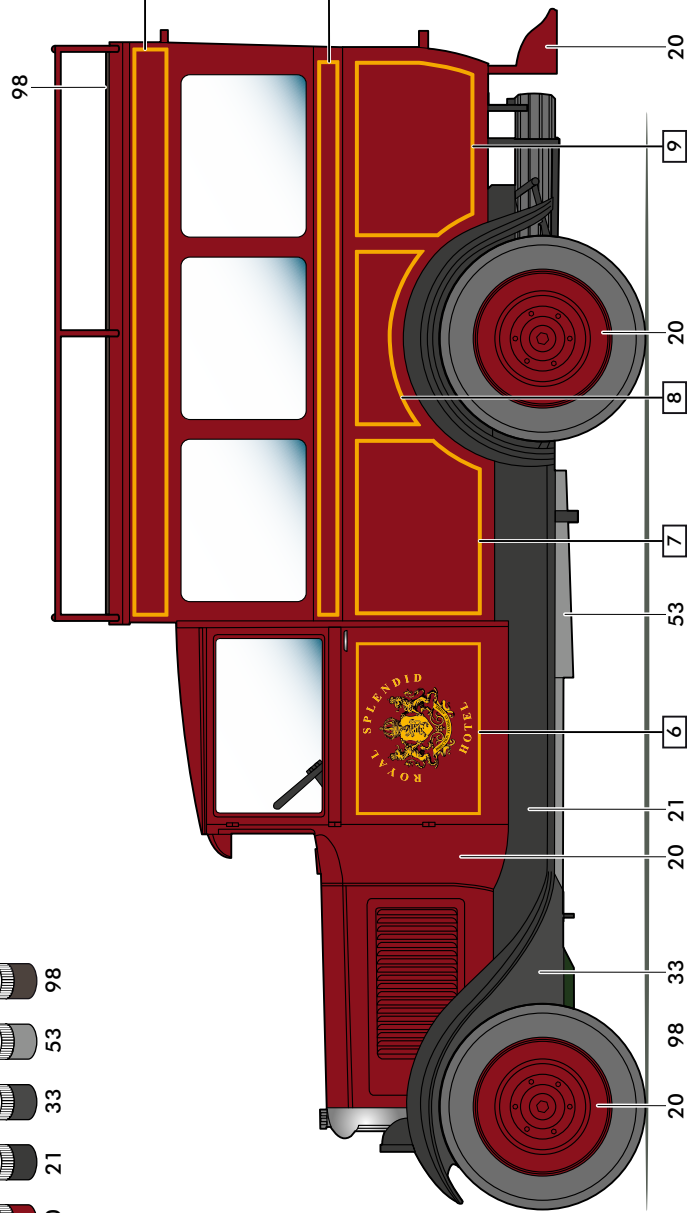
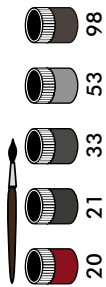
1 1



12







Français

André Citroën veut produire un véhicule simple de conception, bon marché, allégé, sans compromettre sa robustesse. Après la type A, sort la B2, puis un modèle plus petit. Ce sera la 5cv Torpédo deux places, généralement peinte en jaune, ce qui lui vaudra le surnom de « petit citron ». Vint ensuite la Torpédo trois places, la position des passagers évoquant la forme d'un trèfle, elle fut surnommée ainsi pour cette raison.

La carrosserie du véhicule était en bois sur laquelle était clouée la tôle préformée. Les marchepieds étaient en aluminium et le sol de l'habitable était recouvert d'un tapis brosse noir. La Citroën avait une seule porte du côté droit, le siège du conducteur était fixe alors que du passager était coulissant sur rails. La capote étanche s'appuyait sur des arceaux en frêne et son moteur de 850 cm3 pouvait propulser la voiture jusqu'à 60 km/h. 80250 exemplaires furent produits de 1922 à 1926.

Empattement	235 cm
Voie avant et arrière	118 cm
Longueur	325 cm
Largeur	134 cm
Poids	590 kg
Puissance	11 cv à 2100 t/mn

Deutsch

André Citroën wollte ein Fahrzeug mit einfacher Konzeption produzieren, das günstig und leicht wäre, ohne dabei die Robustheit zu kompromittieren. Nach dem Typ A erschien der B2 und danach ein kleineres Modell: Der zweisitzige Torpedo 5 CV, der normalerweise gelb lackiert war, wodurch er den Spitznamen „kleine Zitrone“ erhielt. Es folgte der Torpedo mit drei Sitzen, bei dem die Anordnung der Insassen an ein Kleeblatt erinnerte, und so erhielt er dieses als neuen Beinamen.

Die Fahrzeugkarosserie bestand aus Holz, auf dem das vorgeformte Blech aufgenagelt wurde. Die Pedale waren aus Aluminium und der Innenraumboden war mit einer schwarzen Fußmatte verkleidet. Der Citroën hatte nur eine Tür auf der rechten Seite, der Fahrersitz war festgestellt, der Beifahrersitz konnte jedoch auf Schienen verschoben werden. Das wasserdichte Verdeck stützte sich auf Eschensäulen und der Motor von 850 cm³ konnte das Auto auf bis zu 60 km/h beschleunigen. Von 1922 bis 1926 wurden 80.250 Exemplare produziert.

Radstand	235 cm
Spur vorne und hinten	118 cm
Länge	325 cm
Breite	134 cm
Gewicht	590 kg
Stärke	11 PS bei 2100 U/min.

Italiano

André Citroën volle produrre un veicolo di semplice concezione, a buon mercato, leggero, senza però compromettere la robustezza. Dopo la type A, esce la B2, quindi un modello più piccolo: la 5CV Torpedo a due posti, solitamente di colore giallo, caratteristica che le valse il soprannome di “petit citron” (piccolo limone). Venne quindi la Torpedo a tre posti, soprannominata “Trefle” (trifoglio) perché la posizione dei passeggeri ricordava la forma di un trifoglio. La carrozzeria del veicolo era in legno, su cui era inchiodata la lamiera preformata. I predellini erano in alluminio e il pavimento dell'abitacolo era ricoperto da uno zerbino nero. La Citroën era dotata di una sola porta dal lato destro; il sedile del guidatore era fisso, mentre quello del passeggero scorreva su binari. La capote impermeabile poggiava su archetti in frassino e il suo motore da 850 cc era in grado di portare la vettura fino a 60 km/h. Dal 1922 al 1926 furono prodotti 80 250 esemplari.

Interasse	235 cm
Carreggiata anteriore e posteriore	118 cm
Lunghezza	325 cm
Larghezza	134 cm
Peso	590 kg
Potenza	11 CV a 2100 giri/min.

12

English

André Citroën wanted to produce a vehicle that was simply designed, low-priced and lightened, without compromising its sturdiness. After the type A, the B2 was launched, followed by a smaller model: the 5CV two-seat Torpedo, which was generally painted yellow, earning it the nickname of “little lemon”. Then came the three-seat Torpedo, nicknamed the “cloverleaf” due to the shape of the passenger seating.

The car body was made of wood on which was nailed preformed sheet metal. The running boards were made of aluminium and the car's floor was covered by a black mat. The Citroën had a single door on the right side. The driver's seat was fixed in place while the passenger's seat slid on rails. The waterproof hood rested on ash wood hoops and its 850 cc engine powered the car to a top speed of 60 km/hr. From 1922 to 1926, 80,250 units were produced.

Wheelbase	235 cm
Front and rear track	118 cm
Length	325 cm
Width	134 cm
Weight	590 kg
Power	11 HP at 2,100 rpm

Español

Firme a sus convicciones, André Citroën se propone producir un vehículo de diseño sencillo, barato, ligero y a la vez robusto. Después de la serie A, vendría la B2 y, más tarde, un modelo más pequeño. Este sería el Torpedo biplaza de 5 CV; generalmente disponible en color amarillo, lo que le valió el apodo de “limoncito”. Con posterioridad se produciría el torpedo tres plazas; en la que las plazas de asiento de los pasajeros recordaban la forma de un trébol y apodándose así por dicho motivo.

El bastidor del vehículo era de madera, sobre el que iban clavados los paneles preformados de la carrocería. Los estribos eran de aluminio y el piso del habitáculo estaba recubierto de una moqueta negra. Este Citroën poseía una sola puerta en el lado derecho. El asiento del conductor era fijo mientras que el del pasajero estaba montado sobre correderas. La capota impermeable descansaba sobre arcos de madera de fresno y su motor de 850 cm³ permitirá al vehículo alcanzar una velocidad de hasta 60 km/h. Llegarían a fabricarse 80 250 unidades entre 1922 y 1926.

Distancia entre ejes	235 cm
Distancia entre ruedas delante y atrás	118 cm
Longitud	325 cm
Ancho	134 cm
Peso	590 kg
Potencia	11 CV a 2100 r.p.m.

Nederlands

André Citroën wilde een voertuig bouwen met een eenvoudig ontwerp, die betaalbaar was en een verlaagd chassis had, en zonder hierbij aan stevigheid in te boeten. Na het type A, kwam er de B2, die kleiner was. Het was de 5cv Torpédo met twee plaatsen, die over het algemeen geel was geverfd, die de roepnaam “kleine citroen” kreeg. Vervolgens kwam de Torpédo met drie plaatsen op de markt. De positie van de inzittenden deed denken aan een klaverblad, waardoor de auto deze roepnaam kreeg toegewezen.

De carrosserie van de wagen was van hout waarop het voorgevormde dak werd vastgespijkerd. De opstapjes waren van aluminium en de vloer binnenin het voertuig was bedekt met een zwarte borstelmat. De Citroën was slechts voorzien van één portier aan de rechterkant en de stoel van de bestuurder zat vast zodat de stoel van de passagier op stangen verschuifbaar was. De waterdichte motorkap rustte op bogen van essenhout en de motor van 850 cc kon de wagen tot een snelheid van 60 km/u voortstuwen. Tussen 1922 en 1926 werden er 80250 stuks van dit model gebouwd.

Wielbasis	235 cm
Voor en achter spoor	118 cm
Lengte	325 cm
Breedte	134 cm
Gewicht	590 kg
Vermogen	11 PK tot 2100 omw/mn

PEINTURES ESSENTIELLES / ESSENTIAL PAINTS



5

Gris fonce brillant
Dark Admiralty Grey Gloss
Dunkelgrau glänzend



11

Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch



14

Bleu de France brillant
French Blue Gloss
Französischblau glänzend



21

Noir brillant
Black Gloss
Schwarz glänzend



33

Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



56

Aluminium métallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch

PEINTURES COMPLÉMENTAIRES / ADDITIONAL PAINTS

Disponibles séparément chez votre revendeur de maquettes. / Available separately at your local hobby shop.



10

Marron armée brillant
Service Brown Gloss
Dunkelbraun glänzend



19

Rouge vif brillant
Bright Red Gloss
Hellrot glänzend



34

Blanc mat
White Matt
Weiß matt



53

Gris métallique
Gunmetal Metallic
Grau metallisch



69

Jaune brillant
Yellow Gloss
Gelb glänzend



110

Bois naturel mat
Natural Wood Matt
Naturholz matt

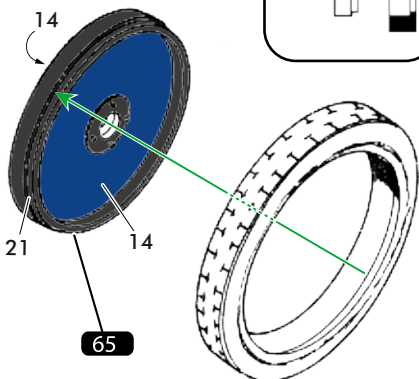
1 x2



14



21



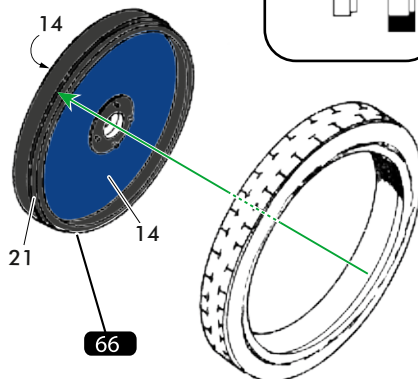
2 x2



14



21



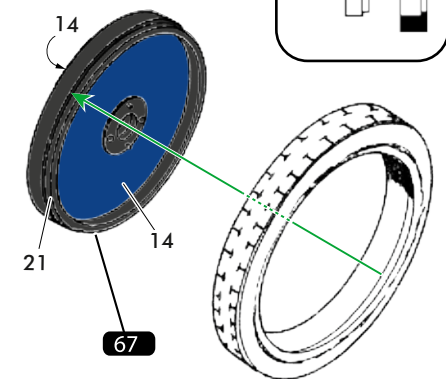
3 x2



14



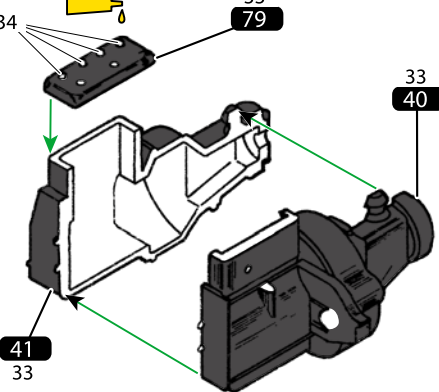
21



4

33

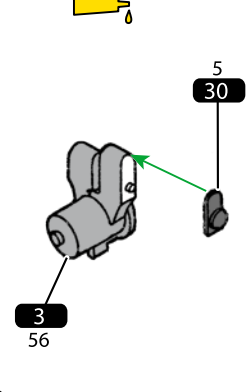
34



5

5

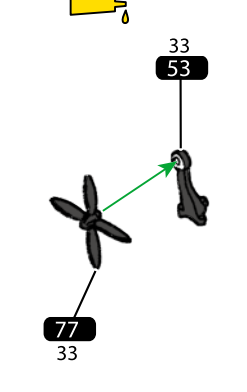
56



6

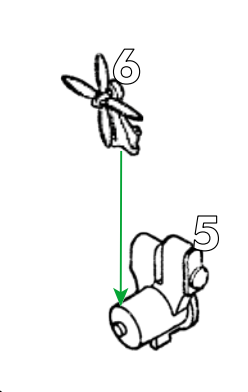
33

53



7

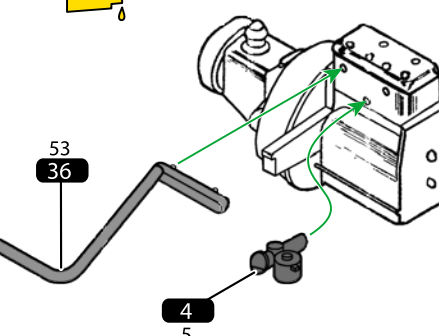
6



8

5

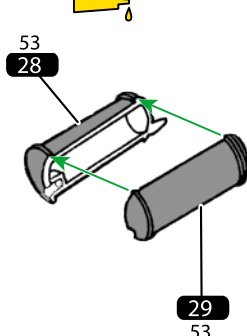
53



9

53

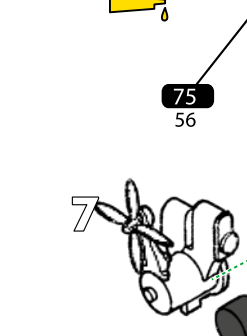
28

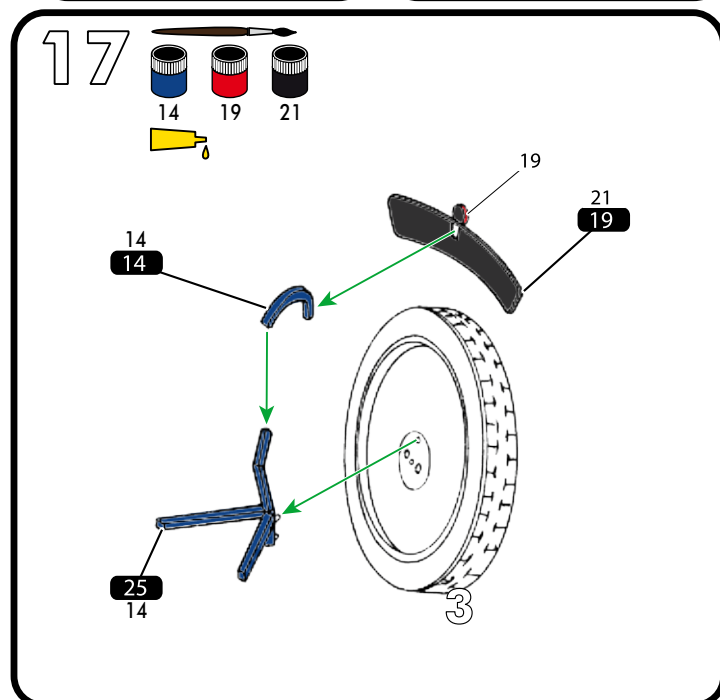
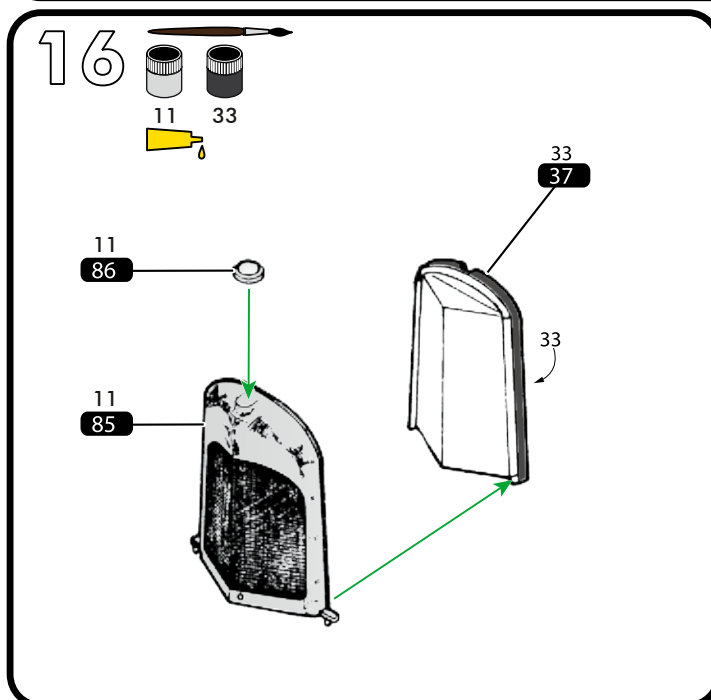
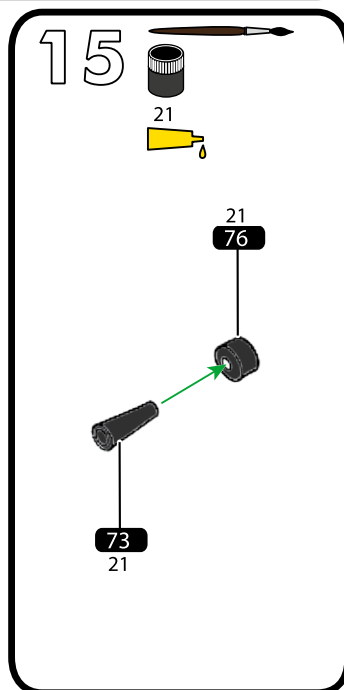
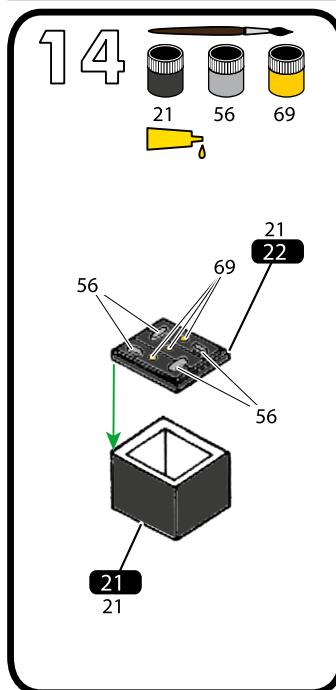
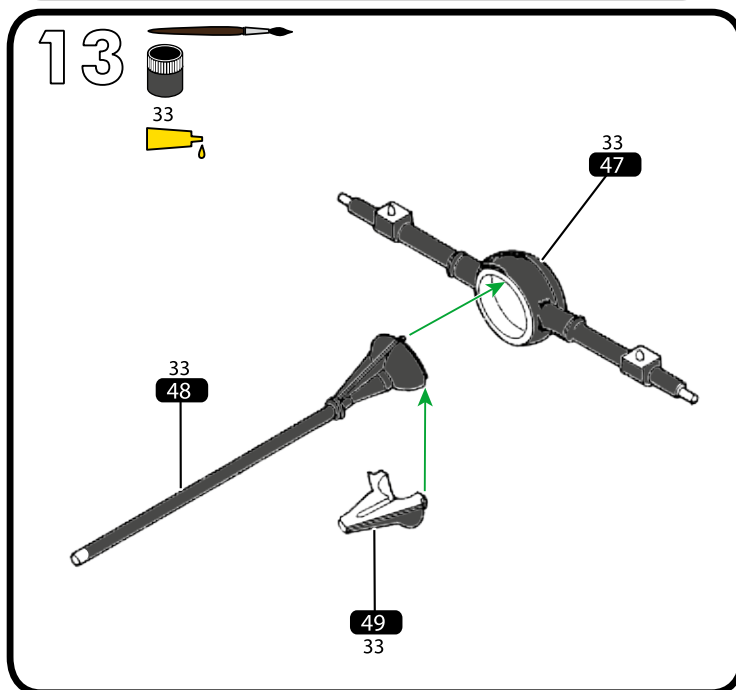
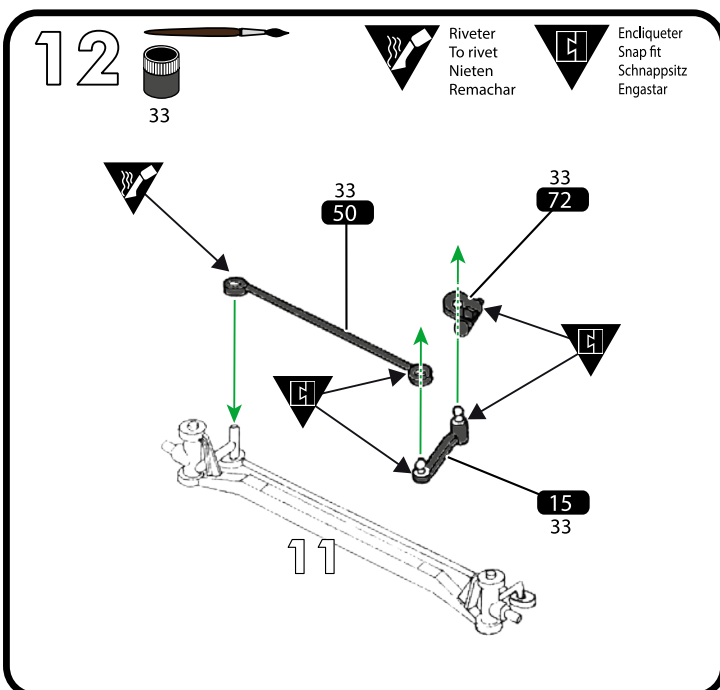
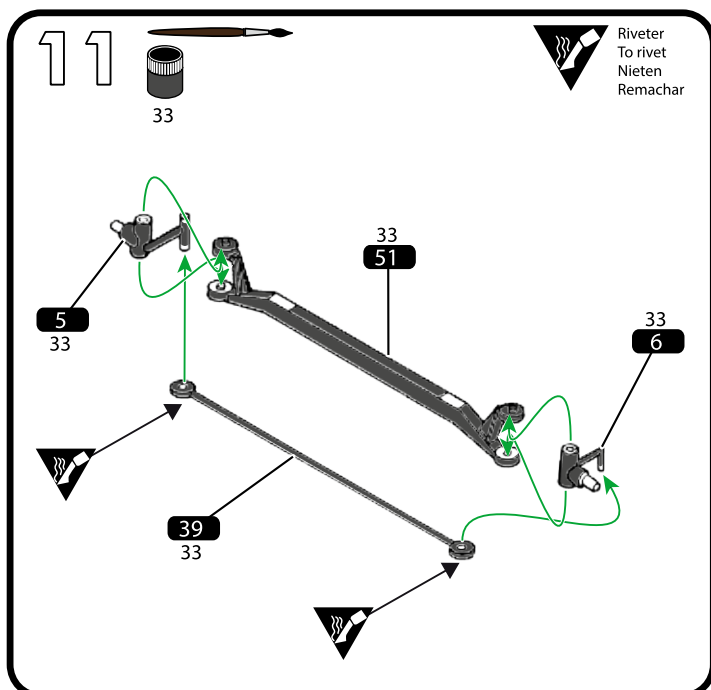


10

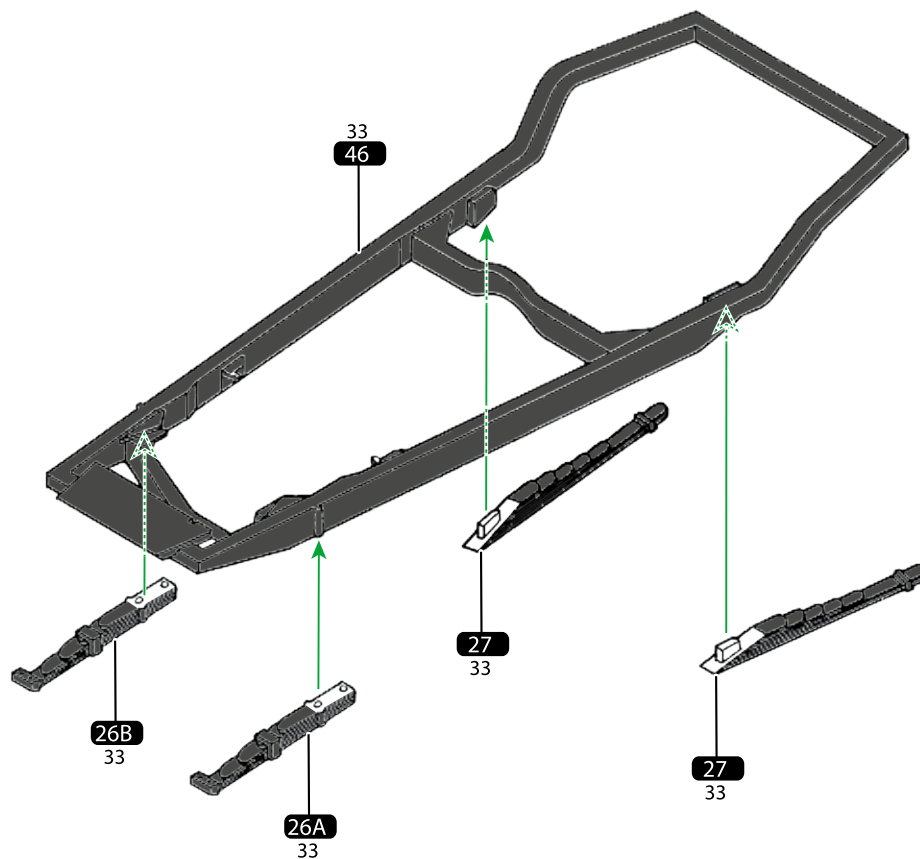
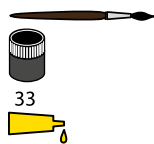
33

56

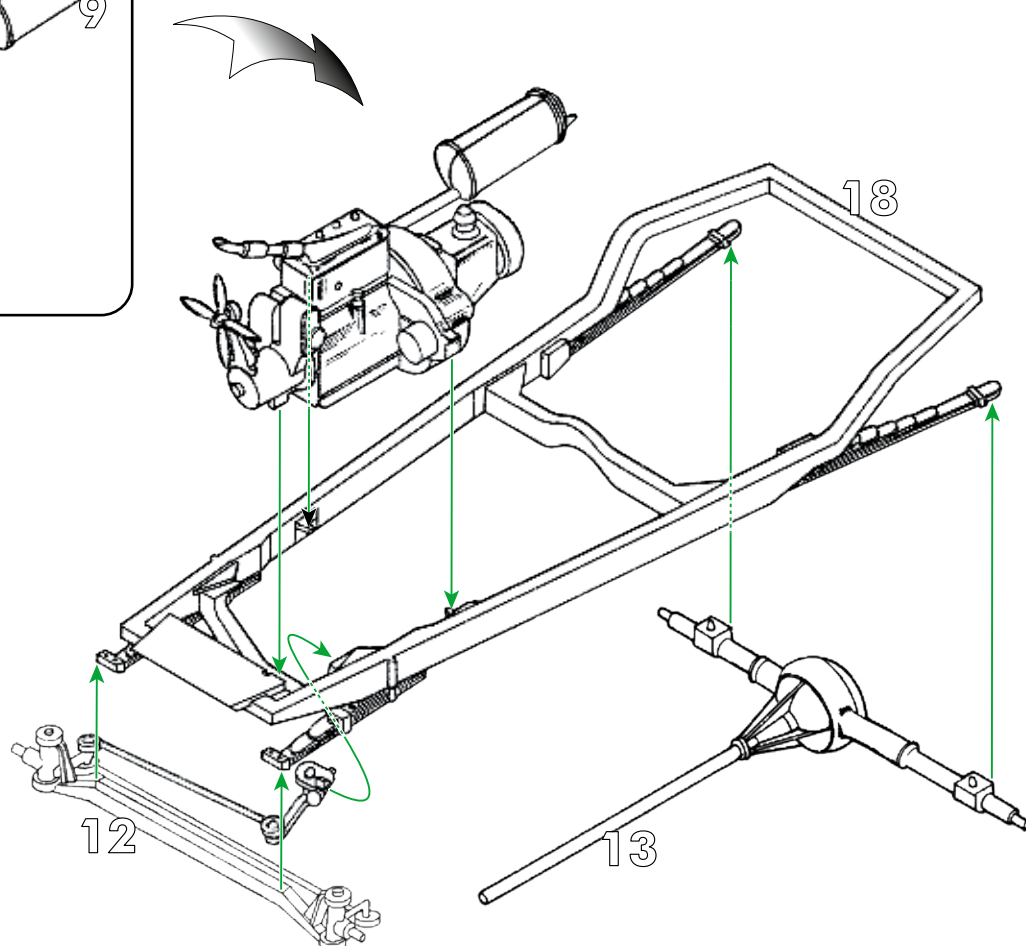
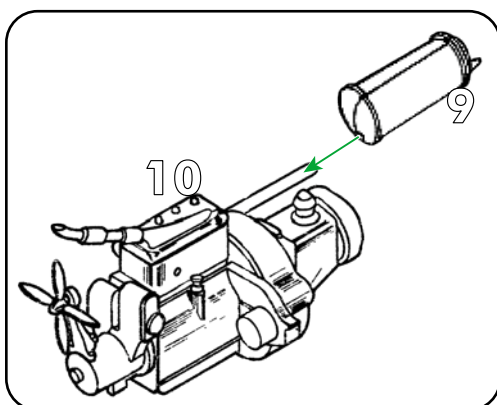




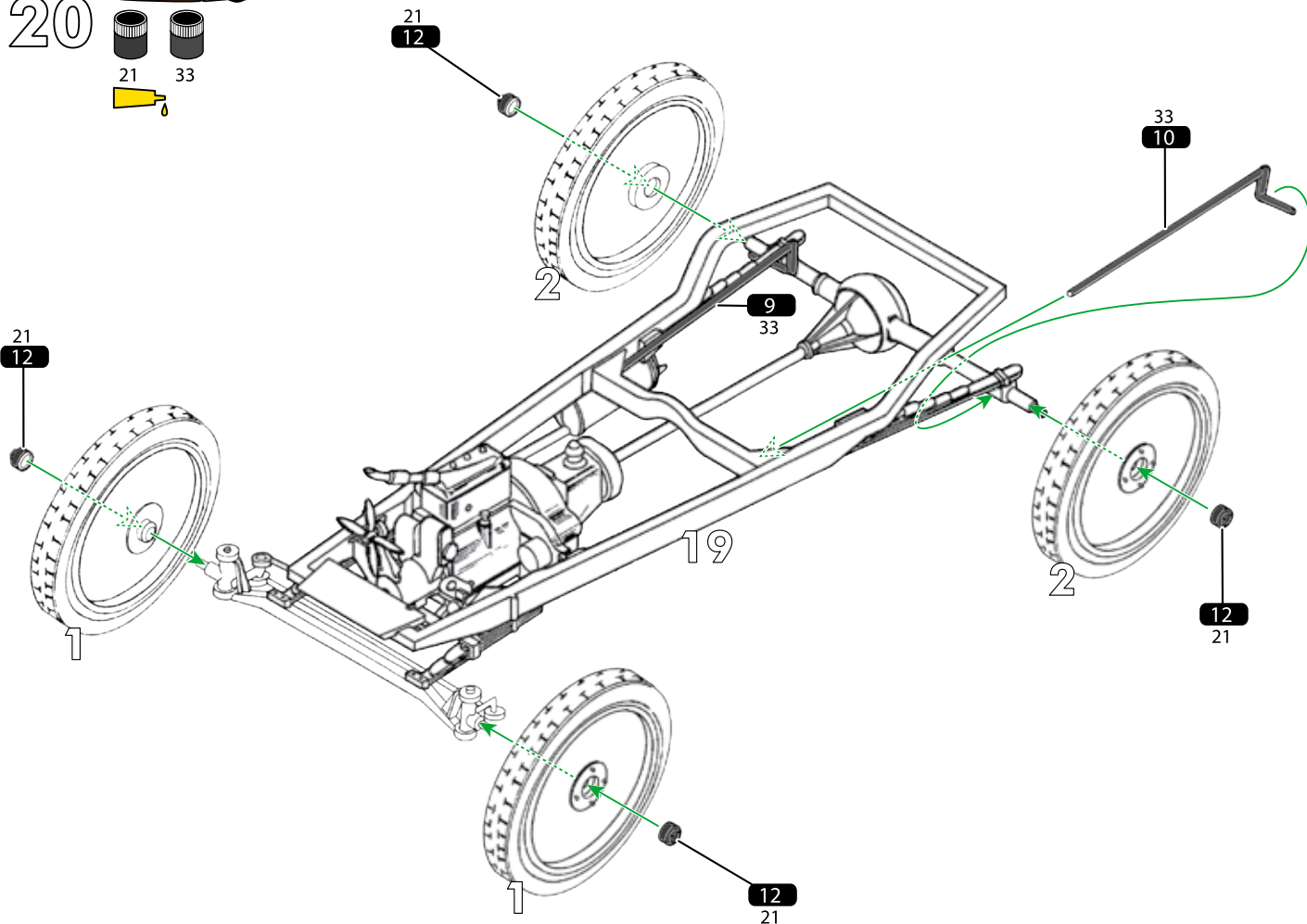
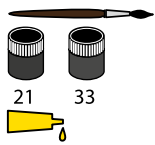
18



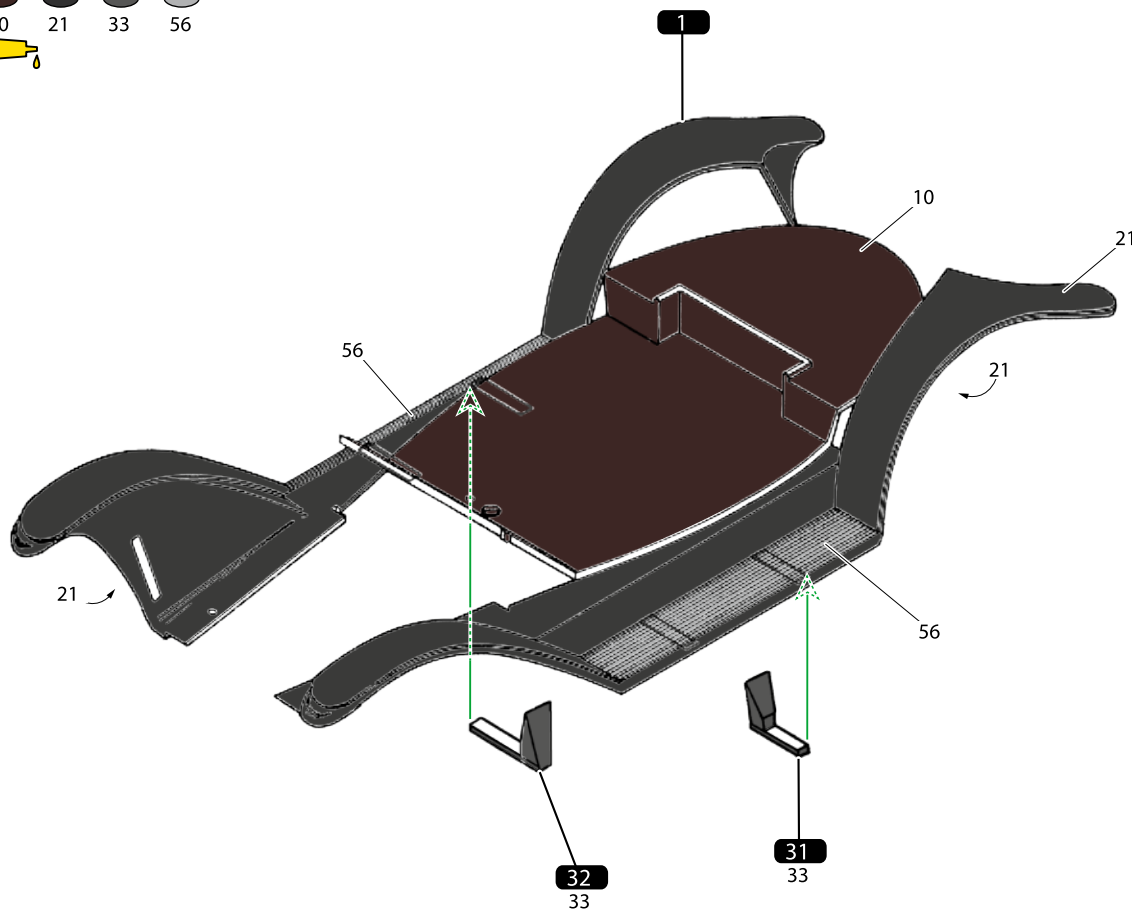
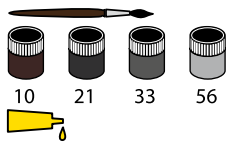
19



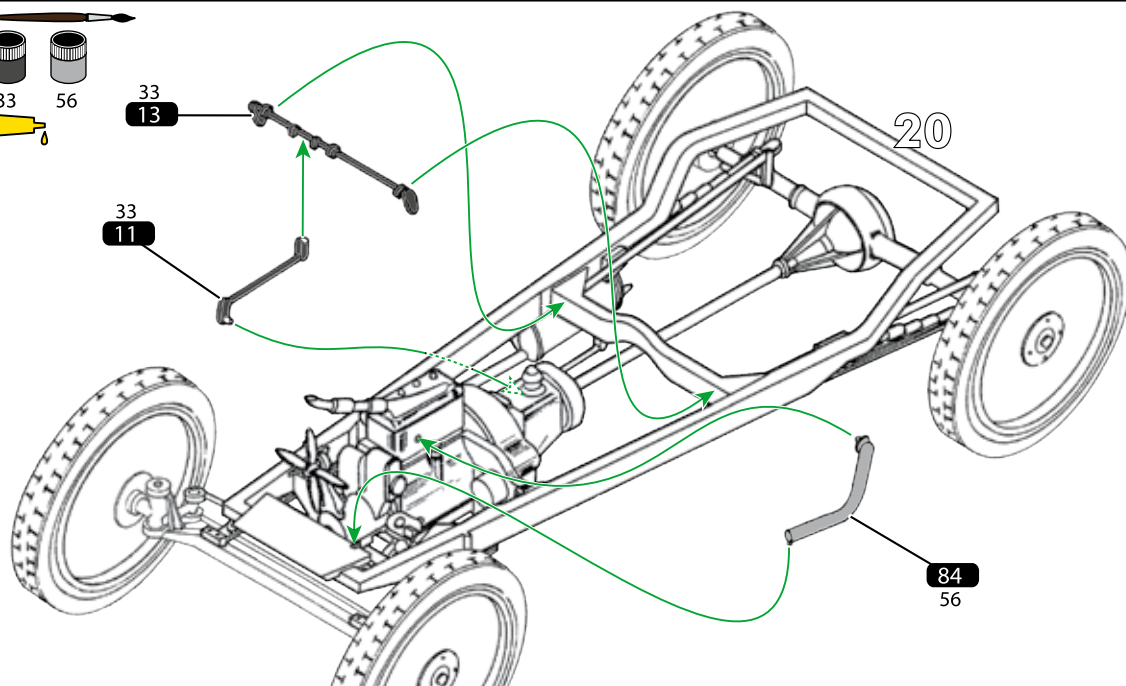
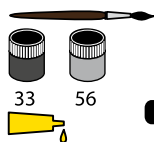
20



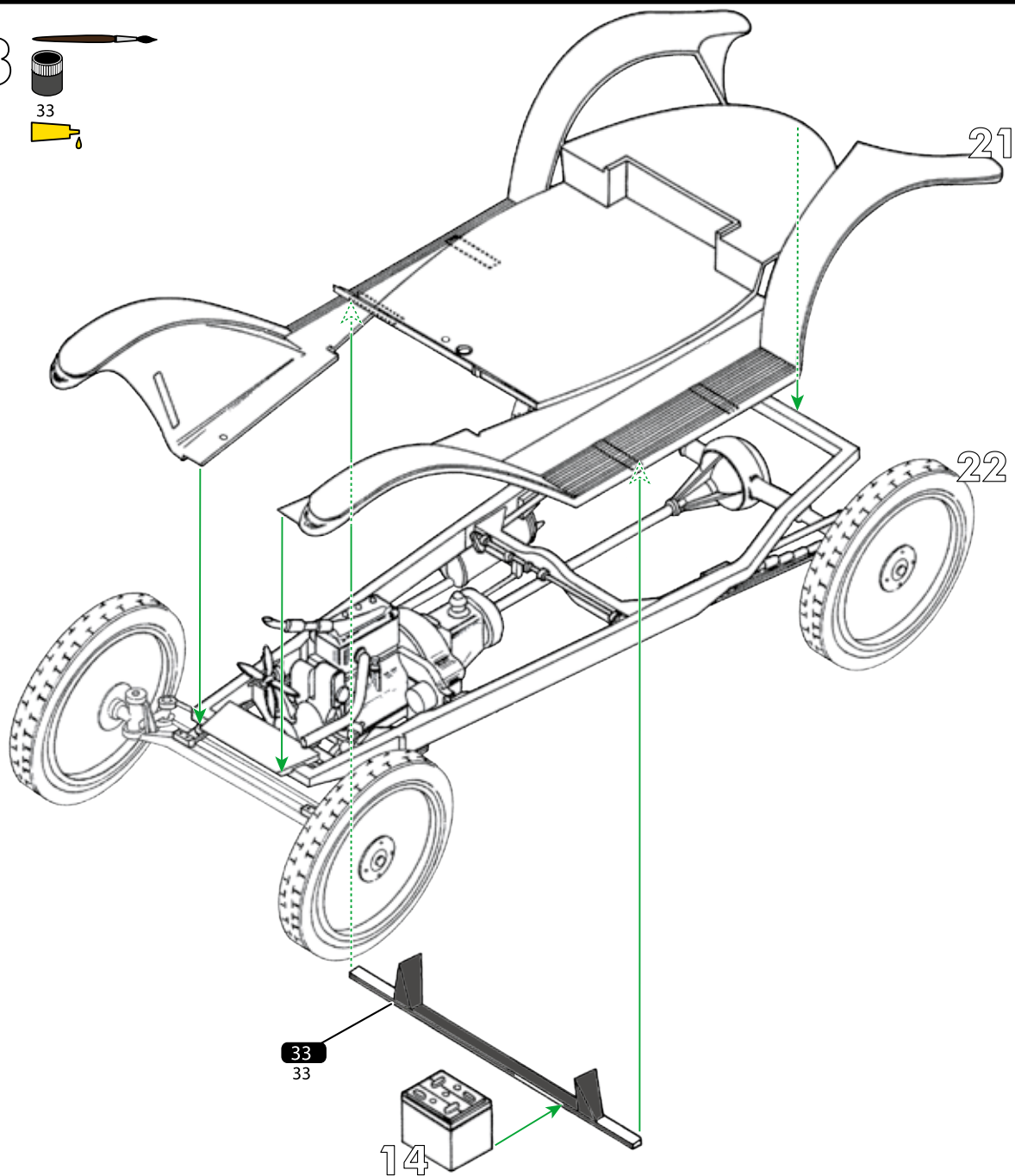
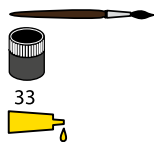
21



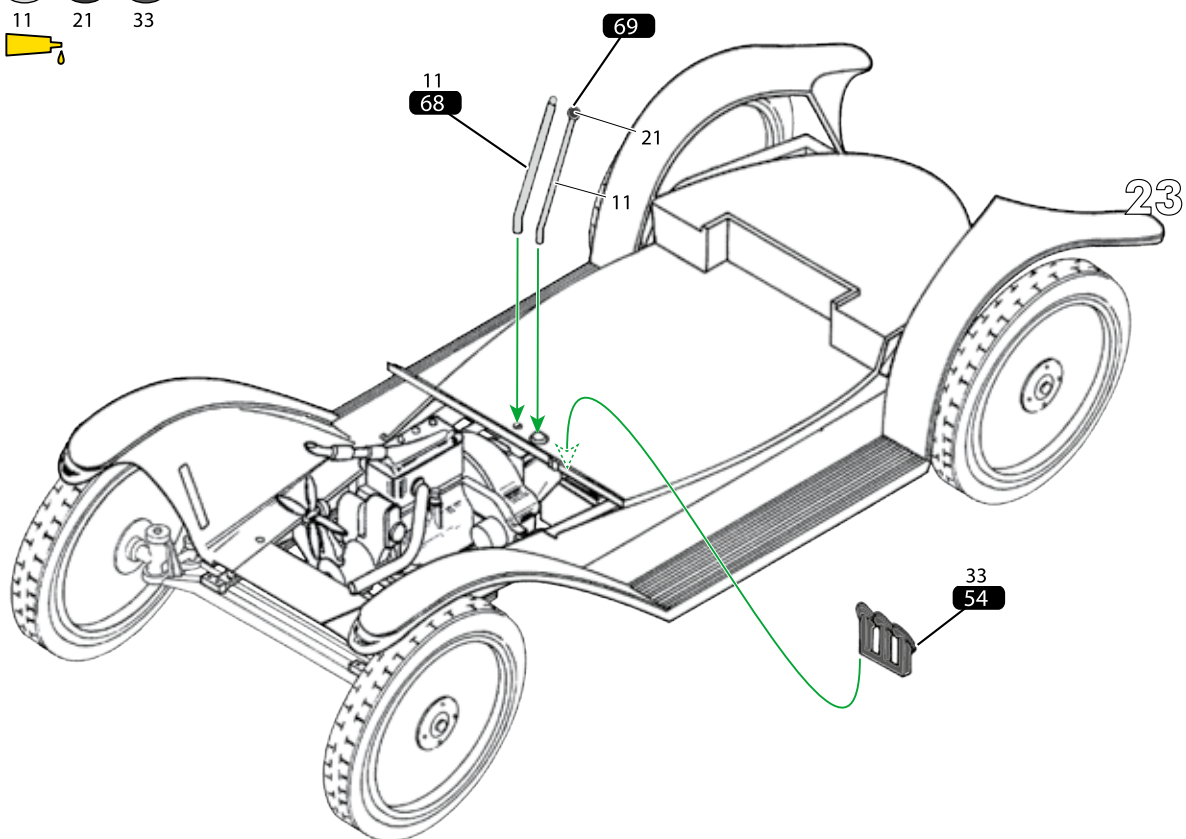
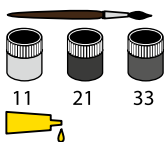
22



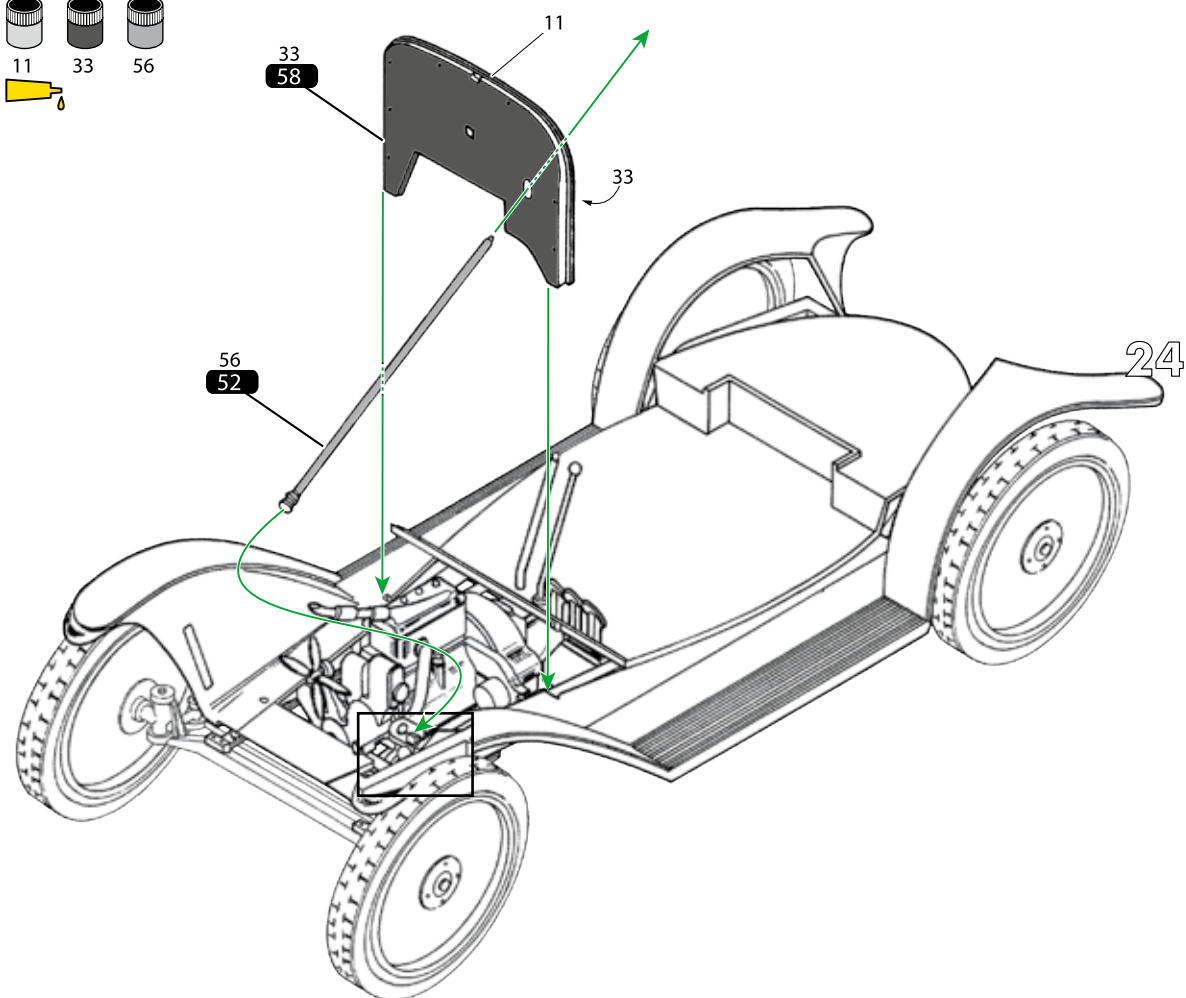
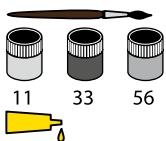
23



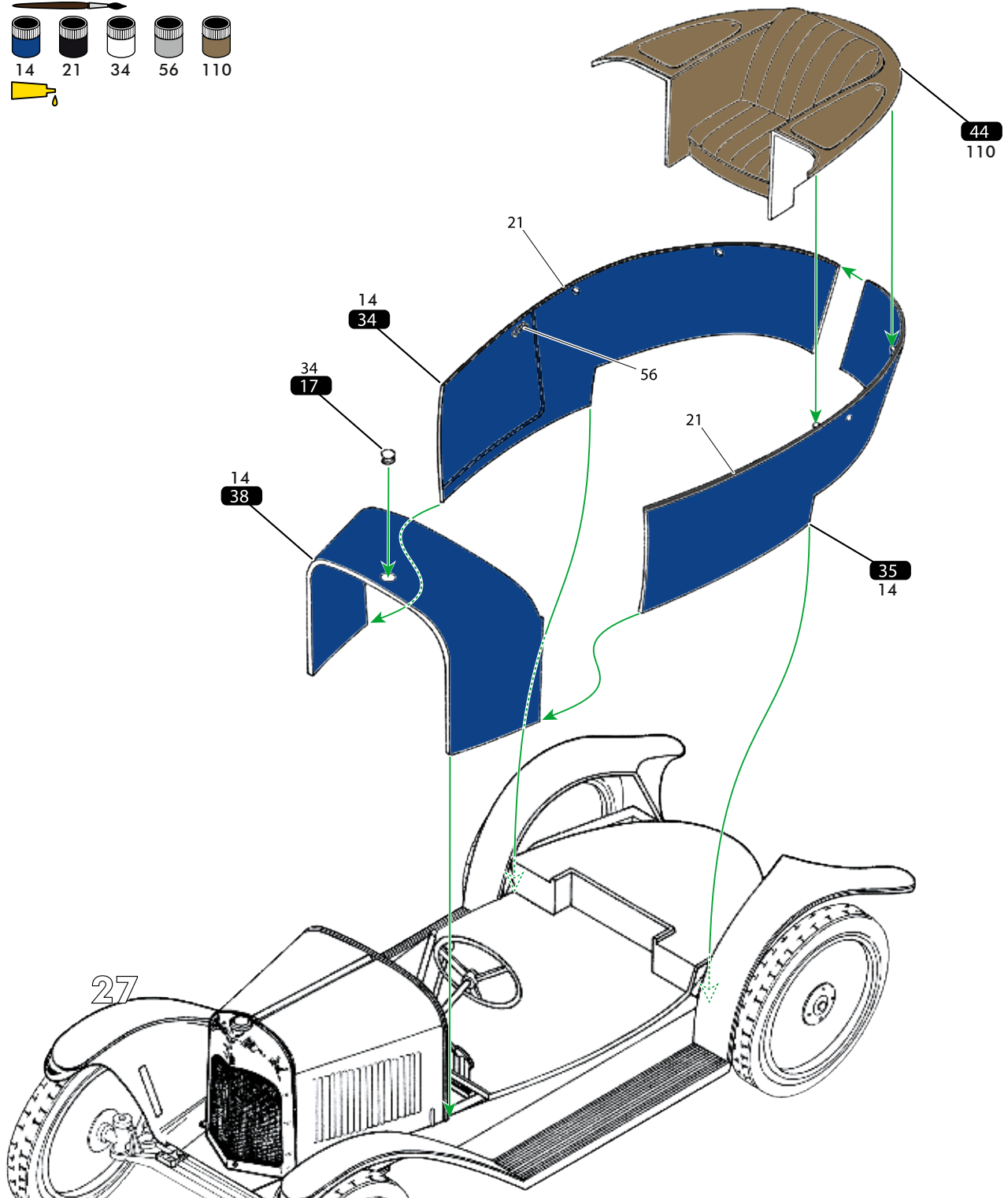
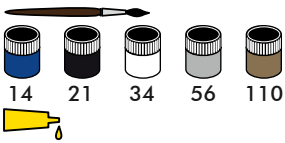
24



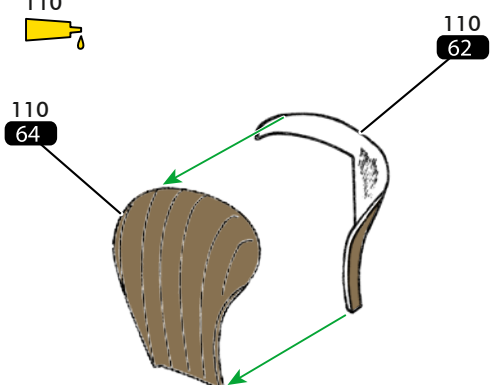
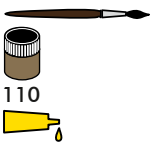
25



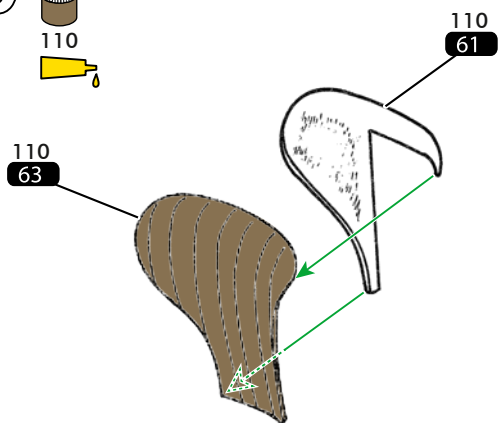
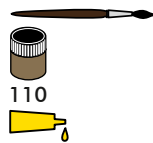
28



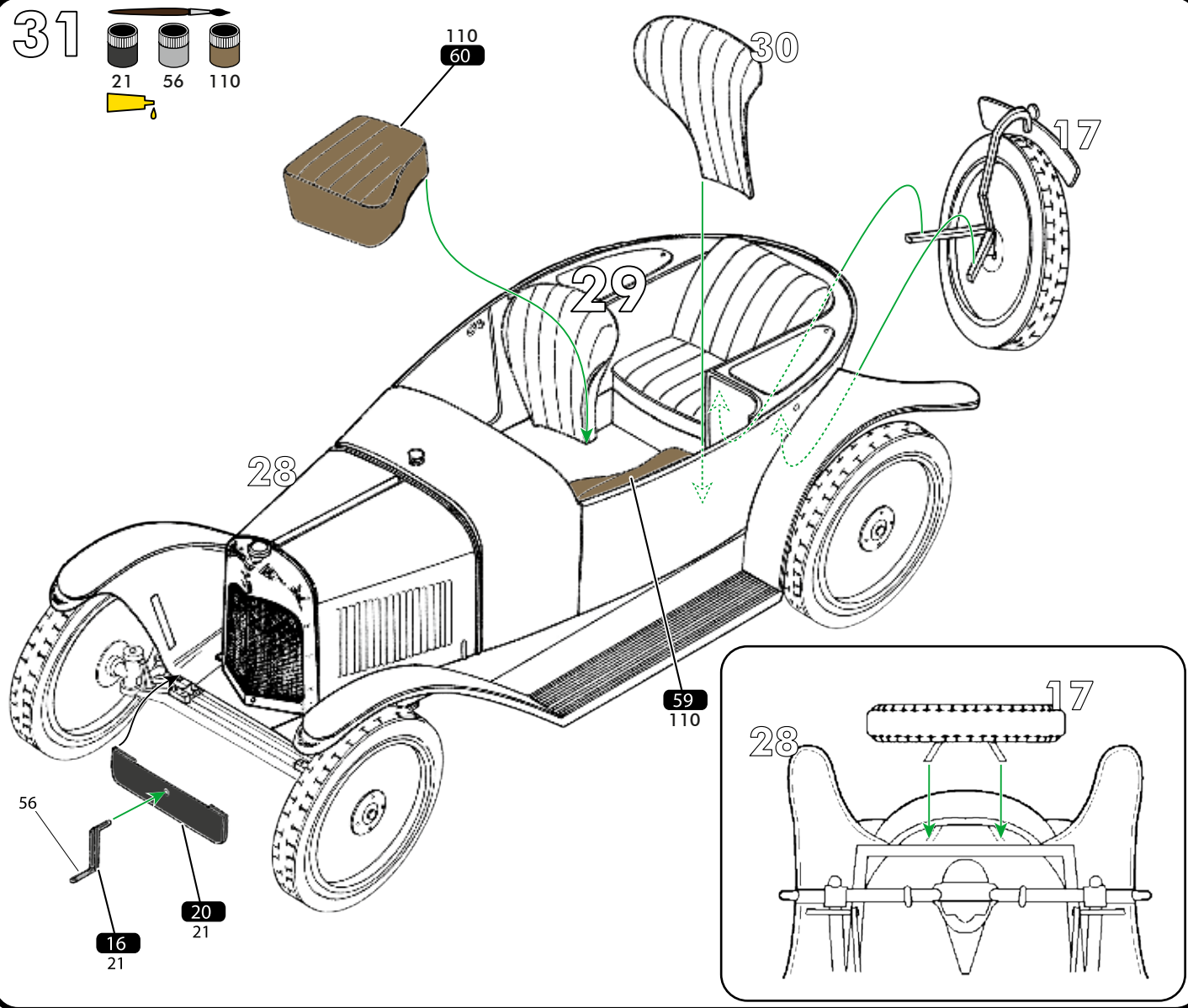
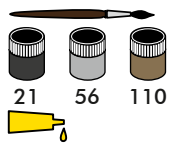
29



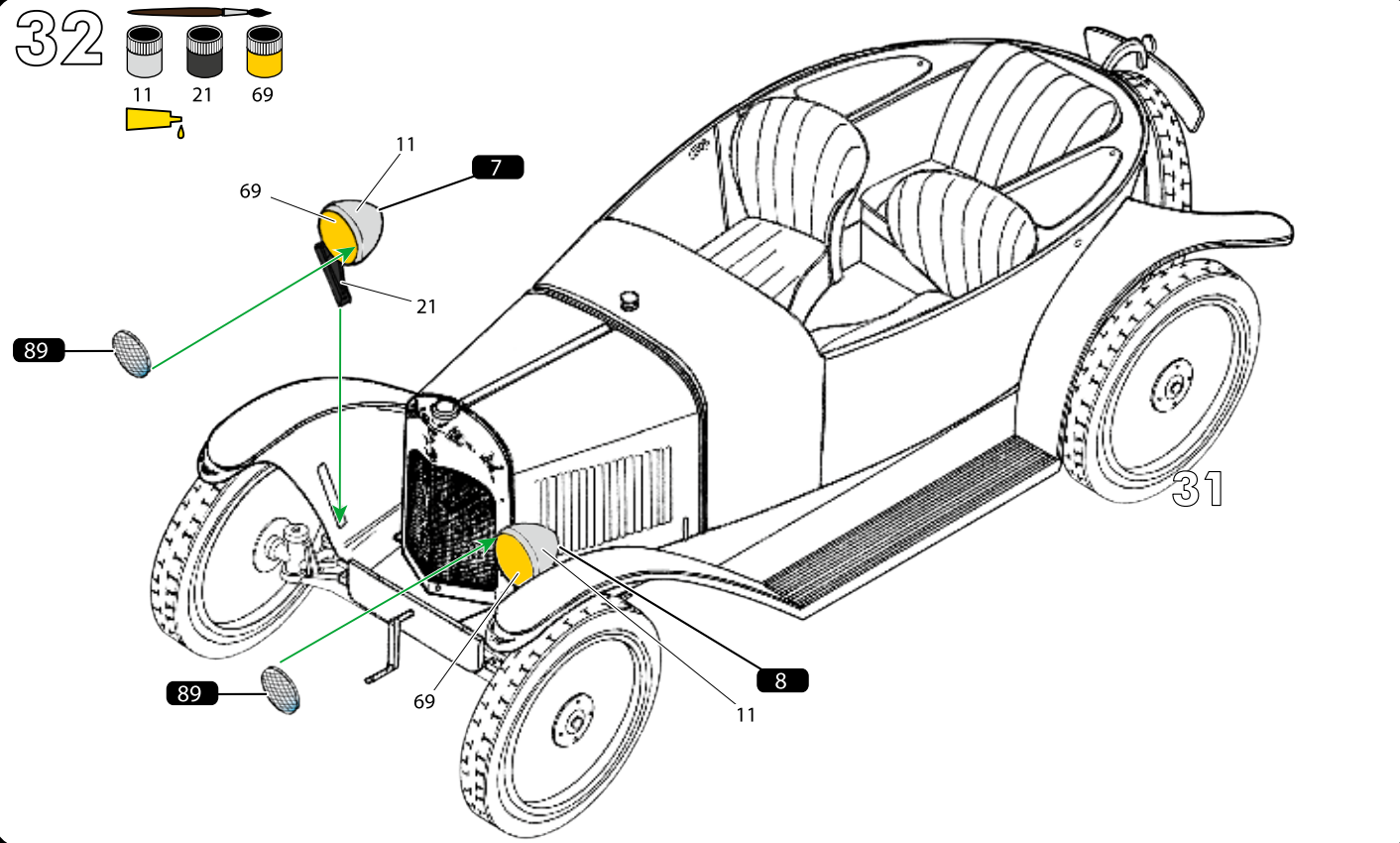
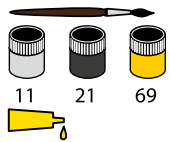
30



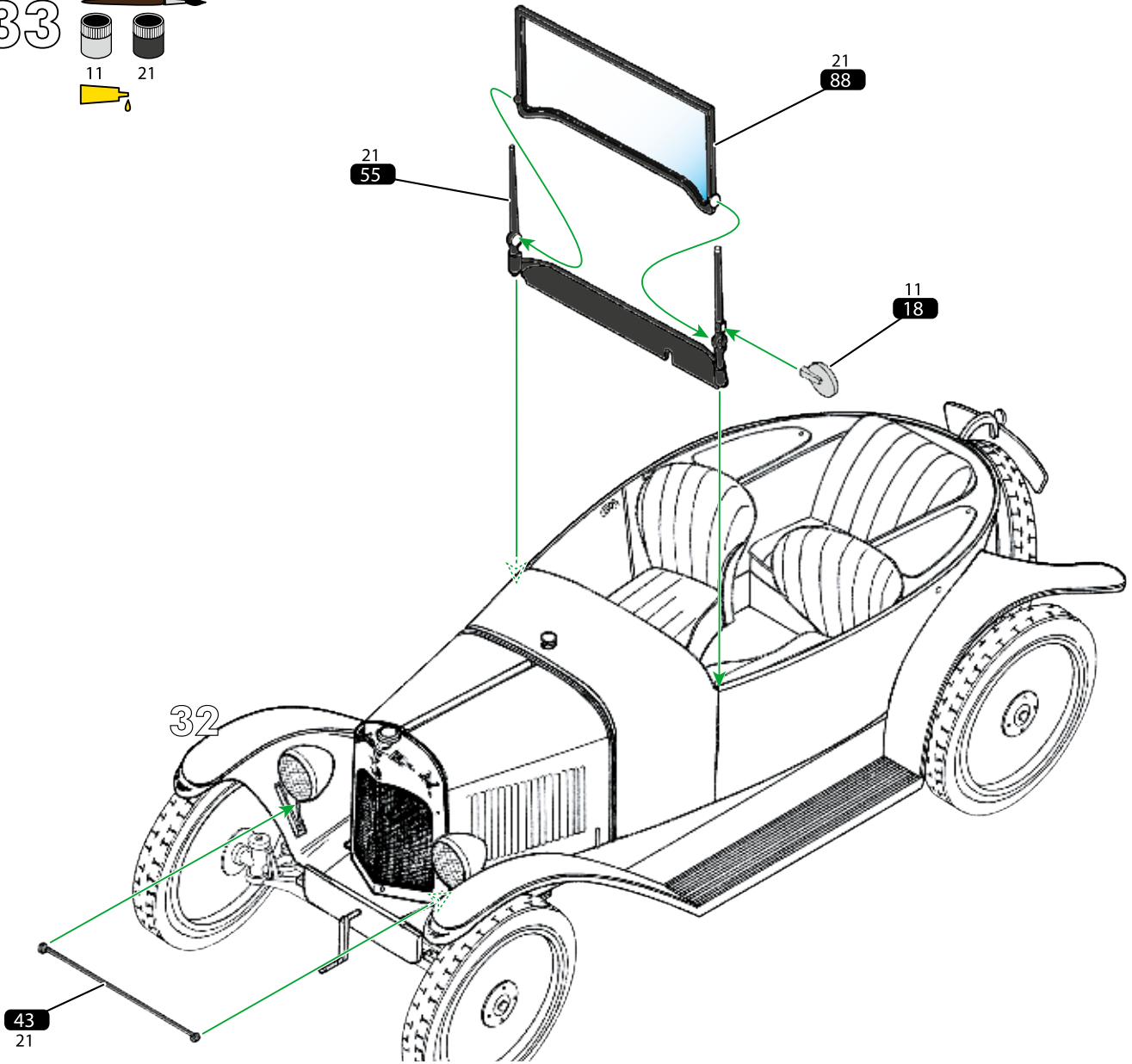
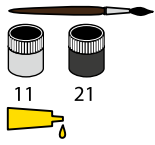
31



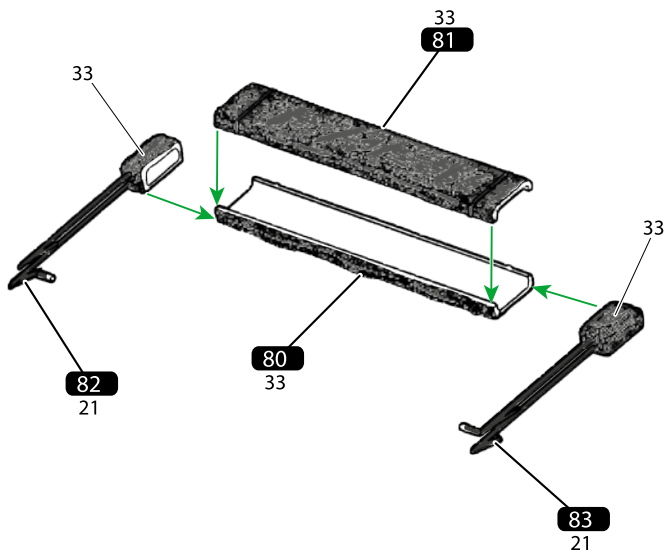
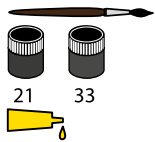
32



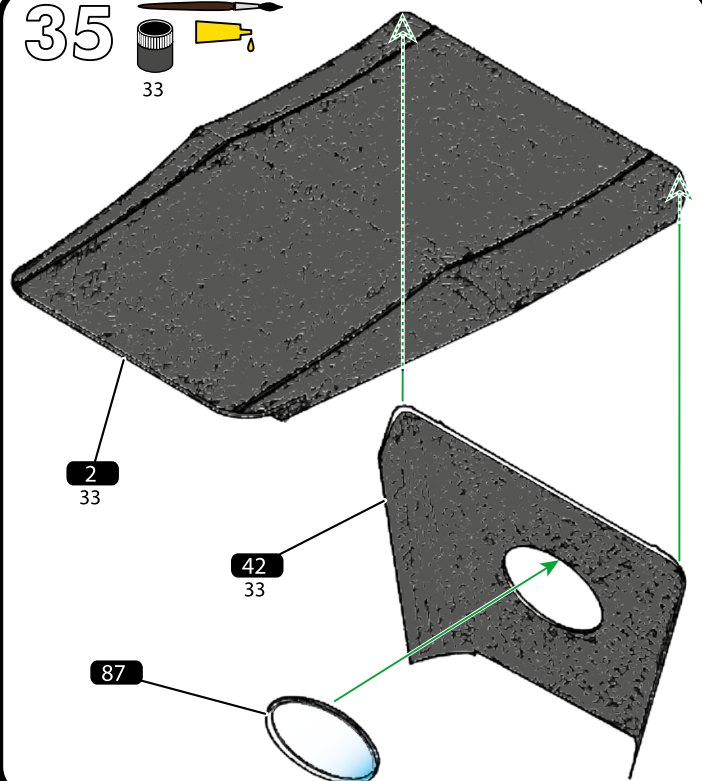
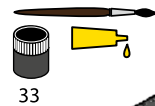
33



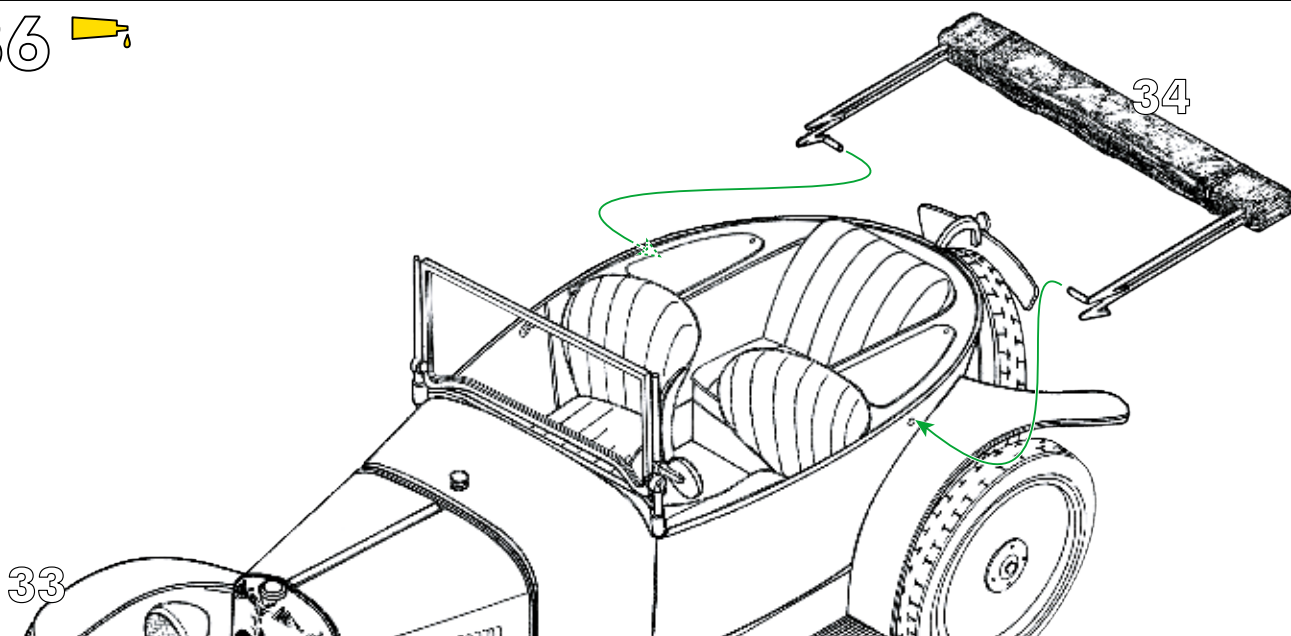
34



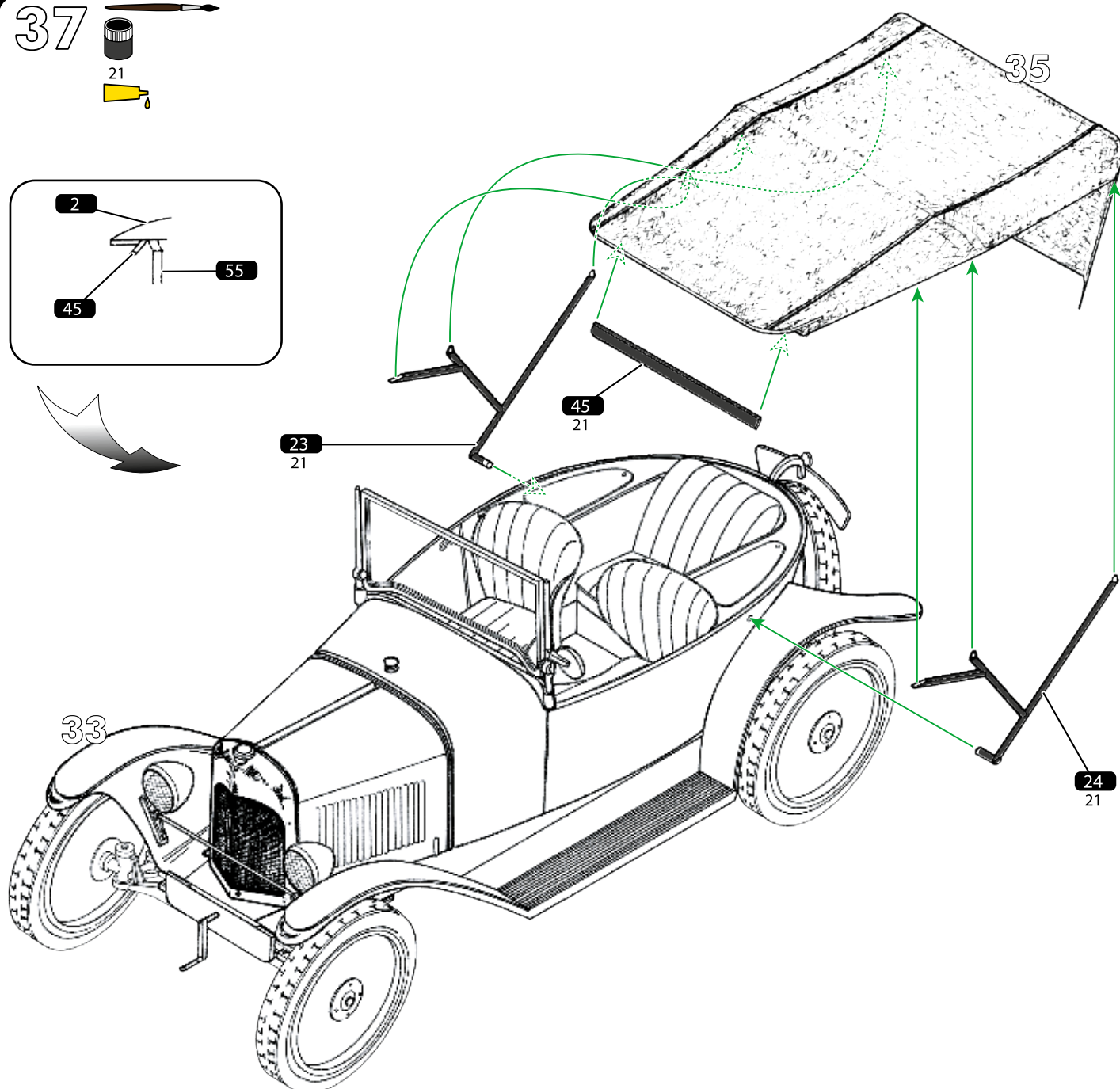
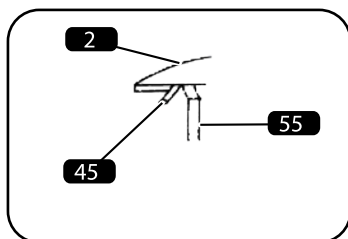
35



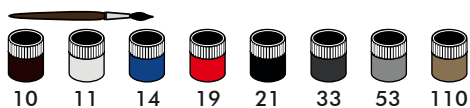
36 



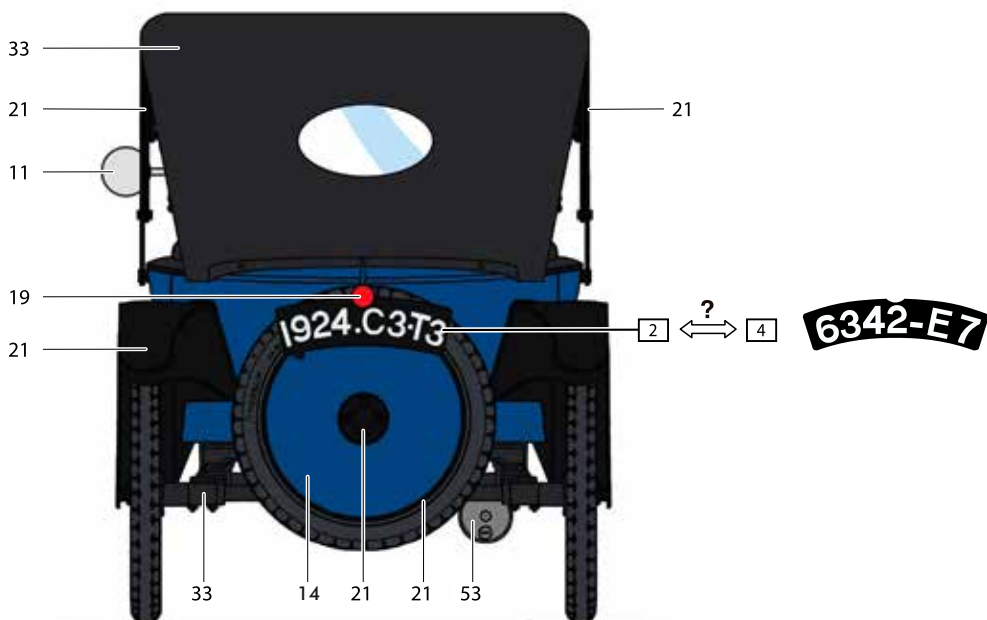
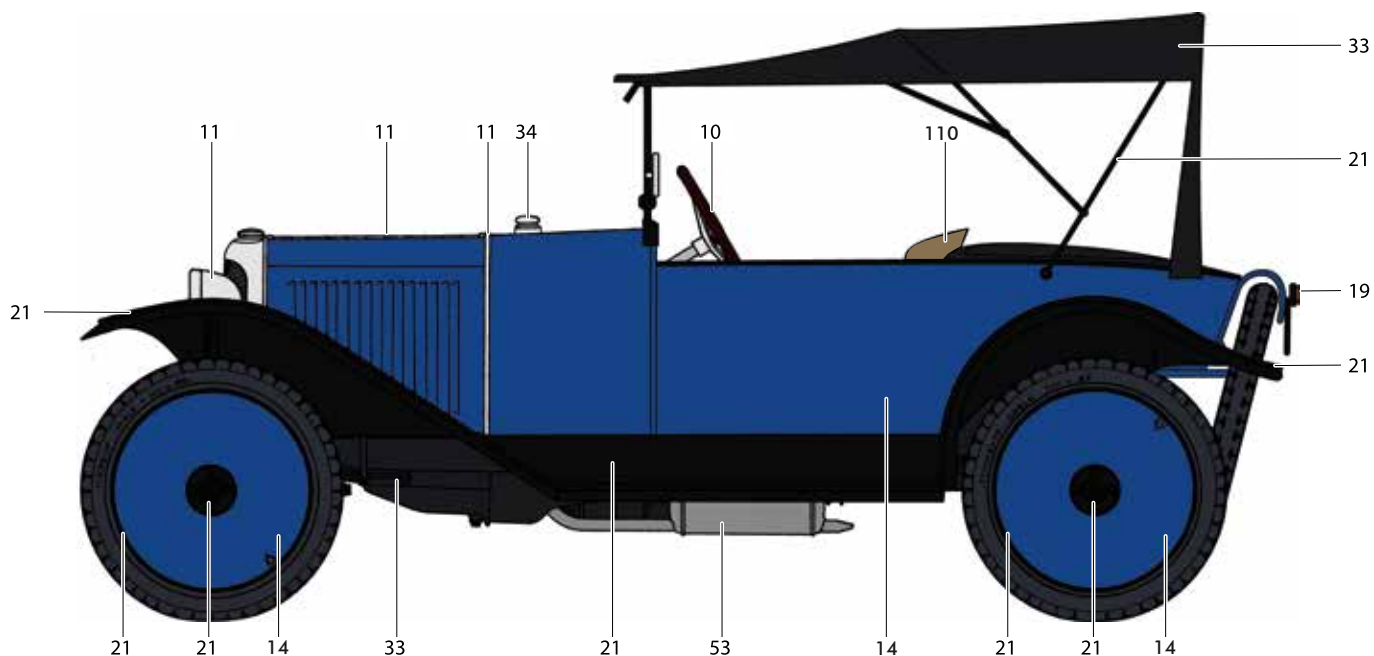
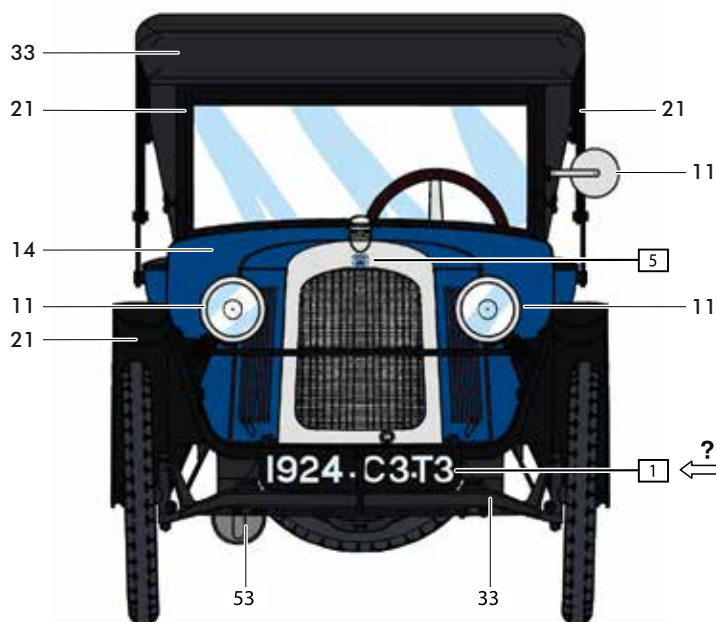
37 



38



Citroën 5CV Trèfle 1924



Français

Diorama Splendid Hotel - Peint et patiné, éventuellement complété par des éléments de décoration, cet accessoire vous permet de créer, avec un minimum de travail, une scène de présentation idéale pour vos modèles. Vous avez la possibilité d'aménager la façade de la maison en un "Splendid Hotel", avec vue sur le hall d'entrée.

Les décors fournis permettent de placer l'hôtel dans des villes célèbres, telles que villes européennes comme Cologne, Paris, Londres ou Barcelone.

Deutsch

Diorama Splendid Hotel - Bemalt und patiniert, möglicherweise mit Dekorelementen erweitert können Sie mit diesem Zubehör und einem Minimum an Arbeit, eine ideale Präsentationsszenerie für Ihre Modelle gestalten. Sie haben die Möglichkeit zur Gestaltung der Häuserfront in ein „Splendid Hotel“, mit Blick in die Eingangshalle.

Mit den mitgelieferten Kulissen können Sie das Hotel in bekannte europäische Städte wie Köln, Paris, London oder Barcelona versetzen.

Italiano

Diorama Splendid Hotel - Dipinto e patinato, eventualmente completato da elementi decorativi, questo accessorio permette di creare, con poco lavoro, un allestimento ideale per presentare i vostri modelli. Avrete la possibilità di trasformare la facciata della casa in uno "Splendid Hotel", con vista sulla hall.

Con gli sfondi inclusi, è possibile trasferire l'hotel in famose città europee come Colonia, Parigi, Londra o Barcellona.

English

Diorama Splendid Hotel - Painted and patinated, and possibly enhanced with decorative elements, with these accessories you can create an ideal presentation setting for your models with a minimum of work. You have the possibility to design the front of the house into a "Splendid Hotel", with a view into the entrance hall.

With the included backdrops, you can relocate the hotel to well-known European cities such as Cologne, Paris, London or Barcelona.

Español

Diorama Splendid Hotel - Pintado y barnizado, y con la posibilidad de añadir elementos decorativos, este accesorio te permitirá crear el escenario de presentación ideal para tus maquetas con el mínimo esfuerzo. Tienes la posibilidad de convertir la fachada de la casa en un «Splendid Hotel», con vistas al recibidor.

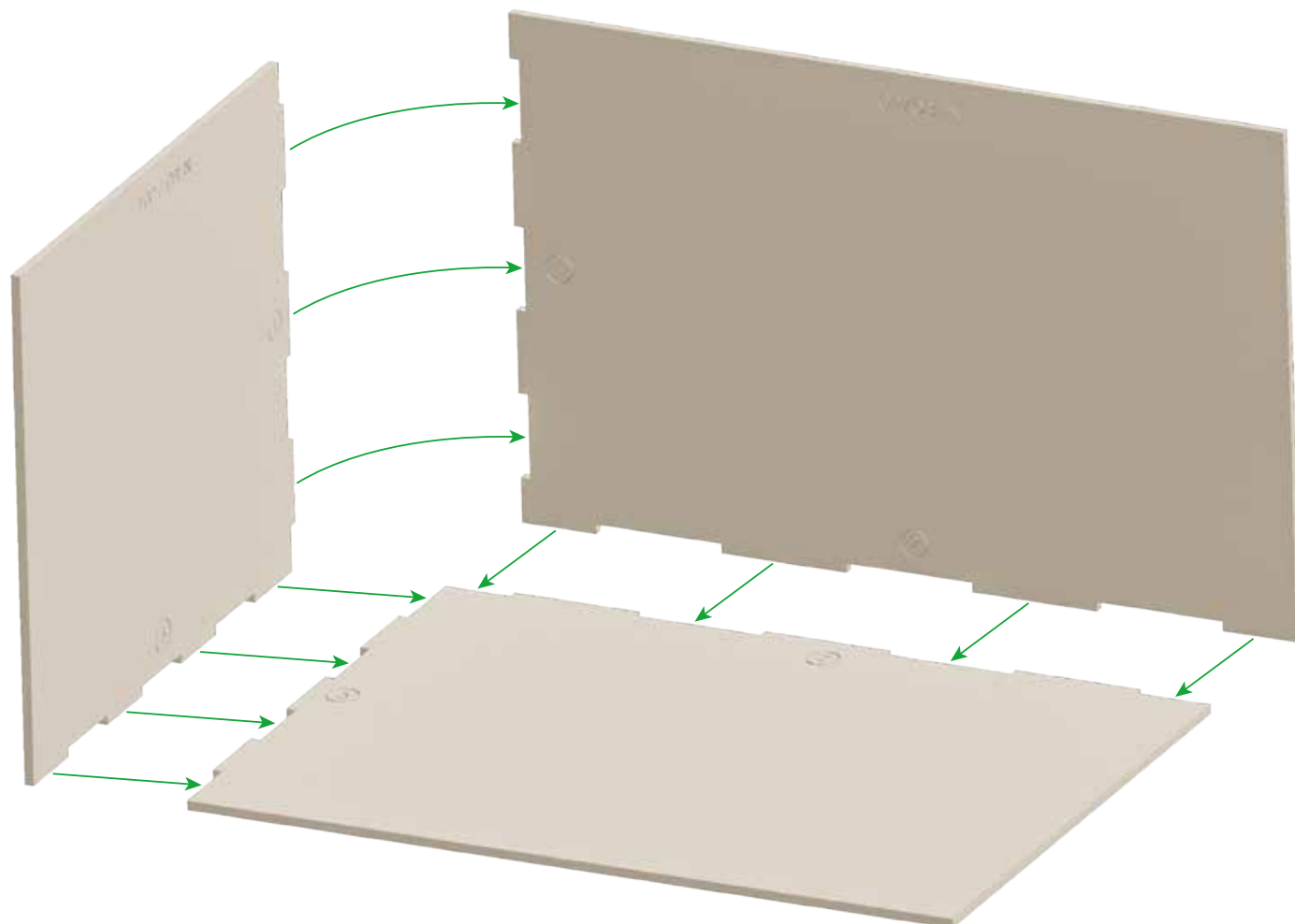
Con los telones de fondo incluidos, puede trasladar el hotel a conocidas ciudades europeas como Colonia, París, Londres o Barcelona.

Nederlands

Diorama Splendid Hotel - Met dit geschilderde en verweerde accessoire, waaraan decoratieve elementen kunnen worden toegevoegd, creëert u in een handomdraai de perfecte achtergrond voor uw modellen. U heeft de mogelijkheid om de gevel van de woning om te bouwen tot een "Splendid Hotel", met uitzicht op de inkomhal.

Met de meegeleverde achtergronden kun je het hotel verplaatsen naar bekende Europese steden zoals Keulen, Parijs, Londen of Barcelona.

Assemblée | Assembly | Zusammenbau | Montaje | Asambléa | Assemblage





Paris



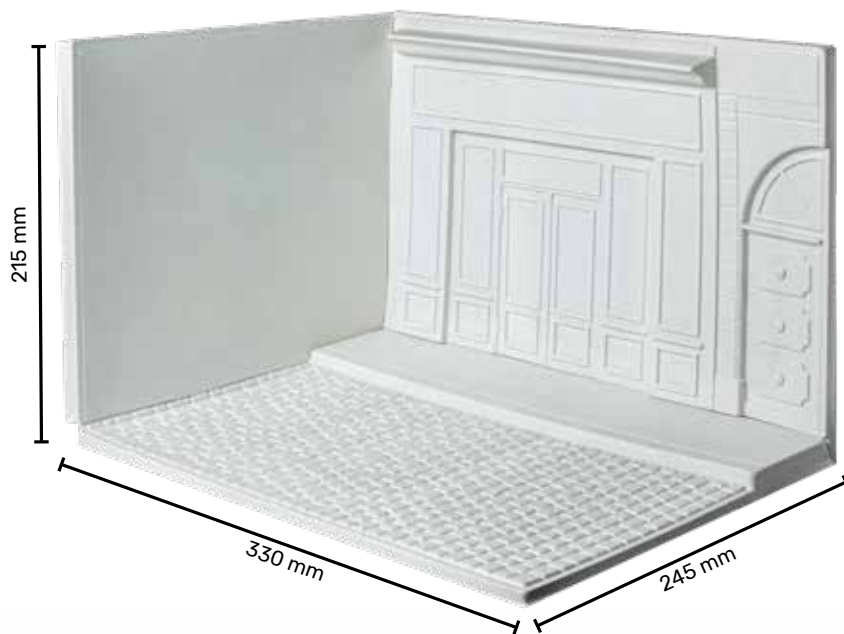
Barcelona



Cologne



London



Français

Vous pouvez laisser libre cours à votre créativité dans la conception des dessins joints ou réaliser vous-même des commerces, par exemple un casino, un cinéma, un restaurant, etc. dans le décor, ou représenter votre ville natale. Vous pouvez aussi peindre directement quelque chose. Laissez libre cours à vos idées.

Deutsch

Sie können Ihren eigenen kreativen Ideen in der Gestaltung der beigelegten Zeichnungen freien Lauf lassen oder selber Geschäfte z.B. Casino, Kino, Restaurant usw. an der Kulisse verwirklichen, oder Ihre Heimatstadt darstellen. Sie können auch direkt etwas aufmalen. Lassen Sie Ihren Ideen freien Lauf.

Italiano

Potete dare libero sfogo alle vostre idee creative quando progettate i disegni allegati o creare la vostra attività, ad esempio un casinò, un cinema, un ristorante, ecc. sullo sfondo, o raffigurare la vostra città. Potete anche colorare direttamente qualcosa. Date libero sfogo alle vostre idee.

English

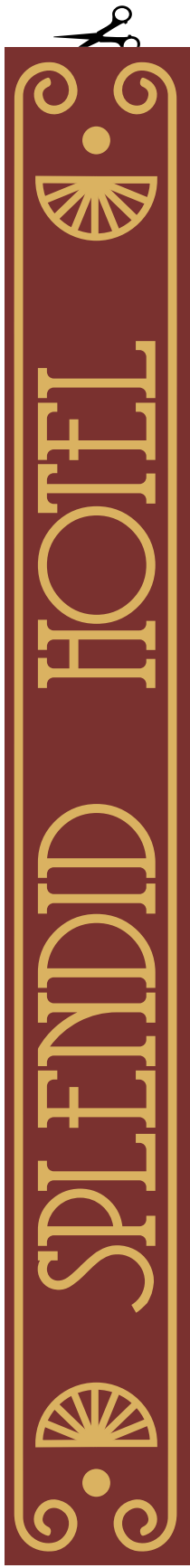
You can give free rein to your own creative ideas in the design of the enclosed drawings or create your own business, e.g. casino, cinema, restaurant, etc. on the backdrop, or represent your home town. You can also colour something in directly. Let your ideas run free.

Español

Puede dar rienda suelta a sus propias ideas creativas en el diseño de los dibujos adjuntos o crea tu propio negocio, por ejemplo, un casino, un cine, un restaurante, etc. en el telón de fondo, o representa tu ciudad natal. También puedes colorear algo directamente. Da rienda suelta a tus ideas.

Nederlands

Je kunt je eigen creatieve ideeën de vrije loop laten bij het ontwerpen van de bijgevoegde tekeningen of maak je eigen bedrijf, bijv. casino, bioscoop, restaurant, enz. op de achtergrond, of stel je eigen stad voor. Je kunt ook direct iets inkleuren. Laat je ideeën de vrije loop.

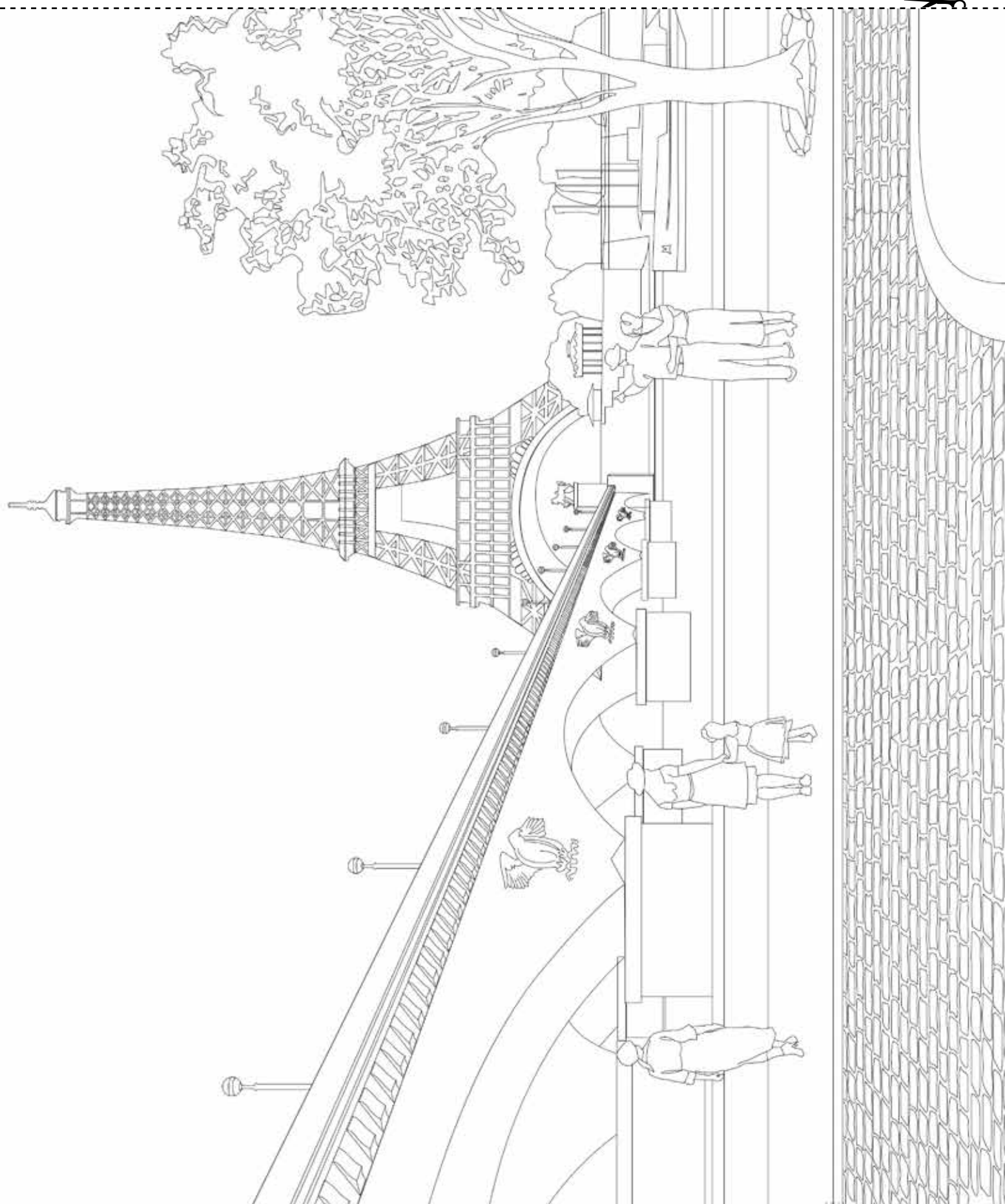






Paris

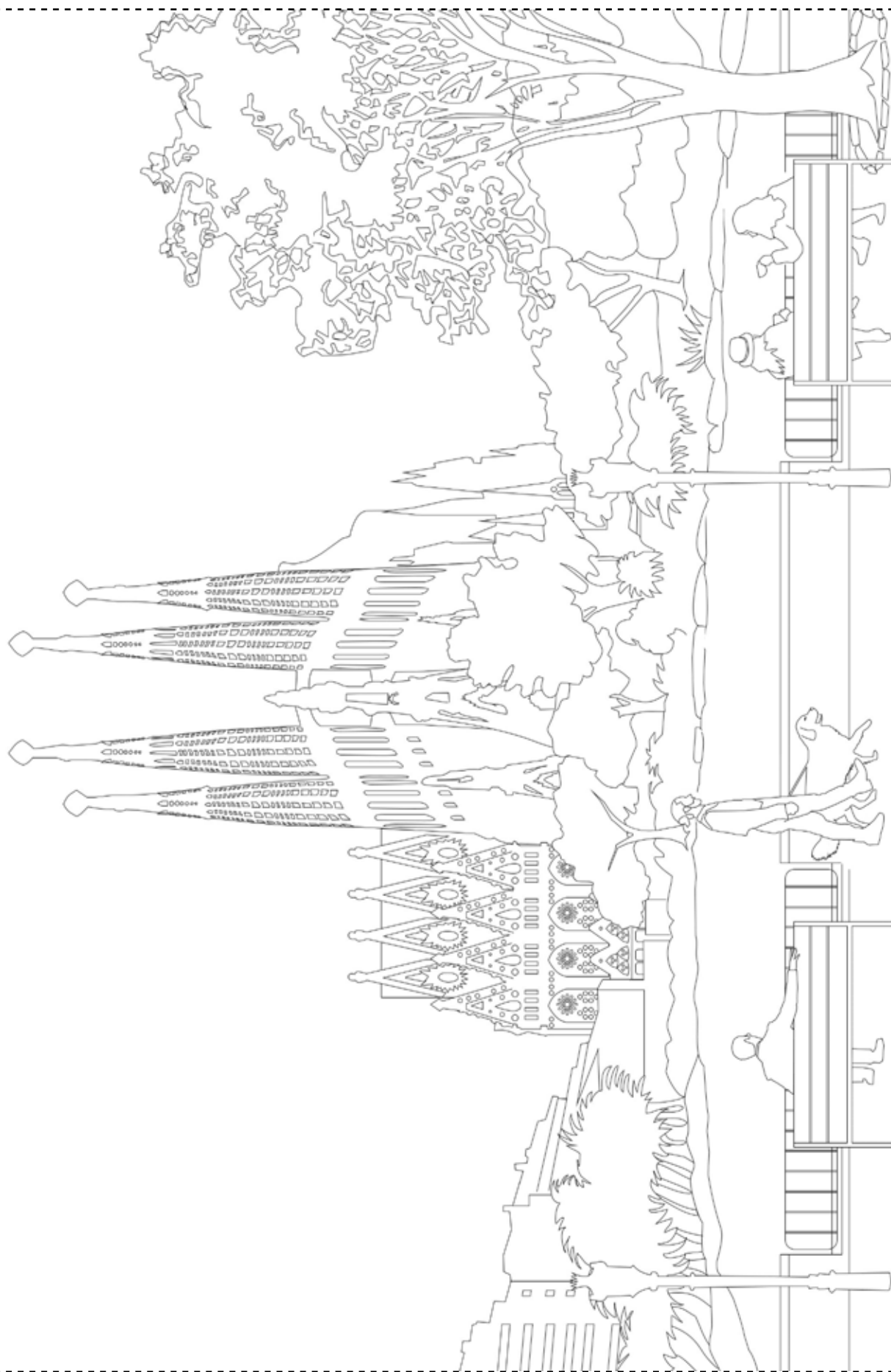
Colorer soi-même | Colour it yourself | Selber ausmalen | Color en ti mismo | Colore in sé | Kleur in jezelf

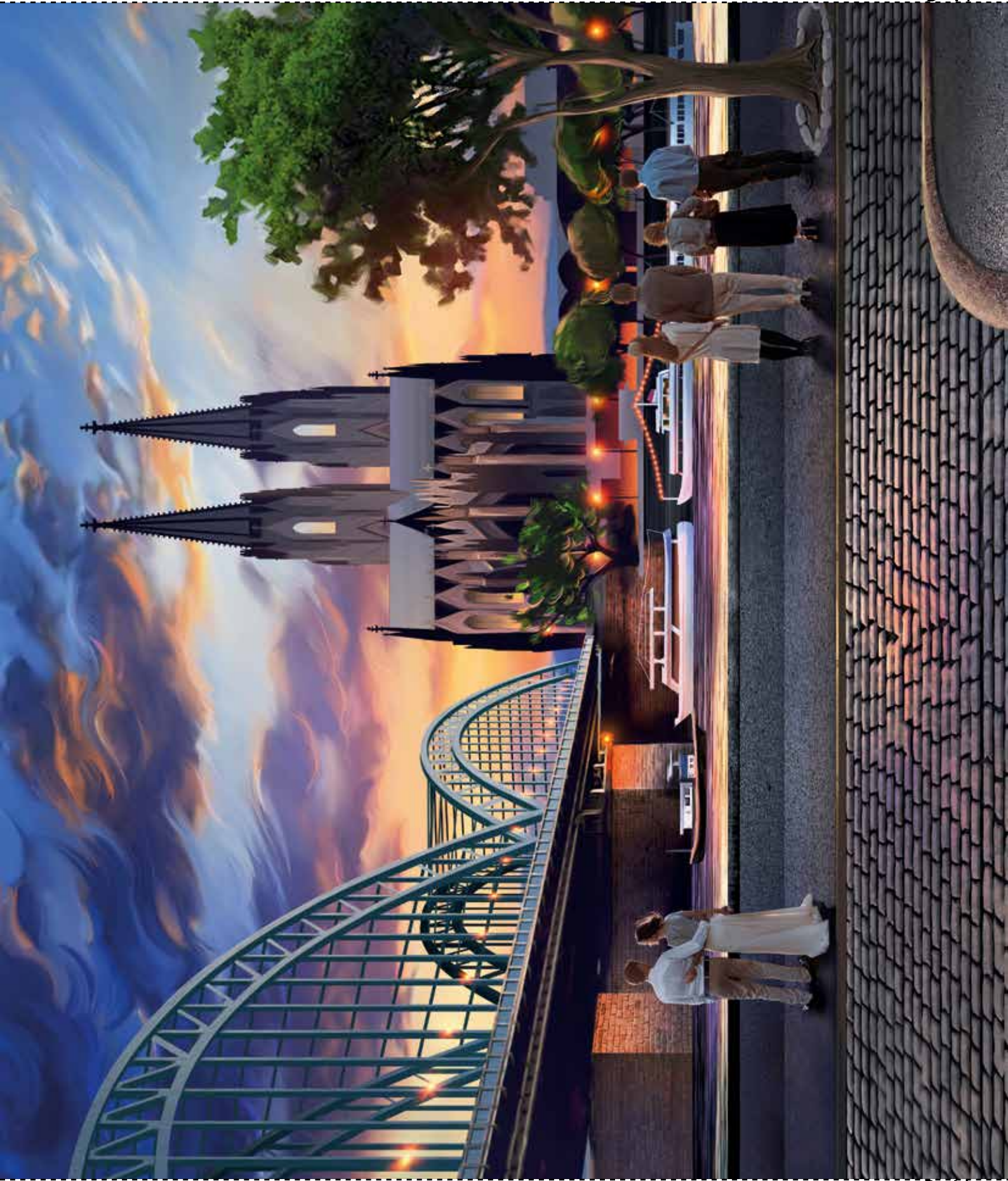




Barcelona

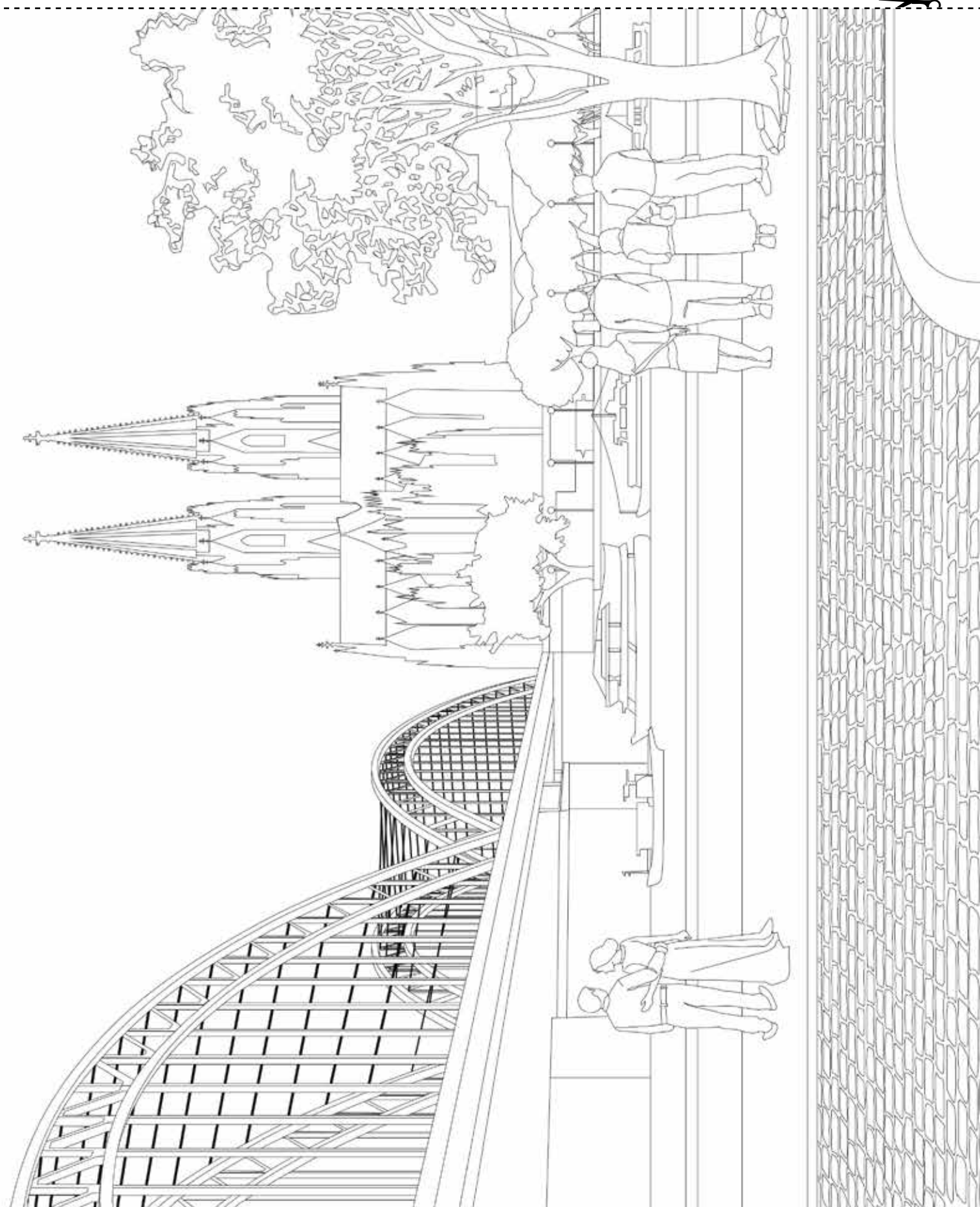
Colorer soi-même | Colour it yourself | Selber ausmalen | Color en ti mismo | Colore in sé | Kleur in jezelf

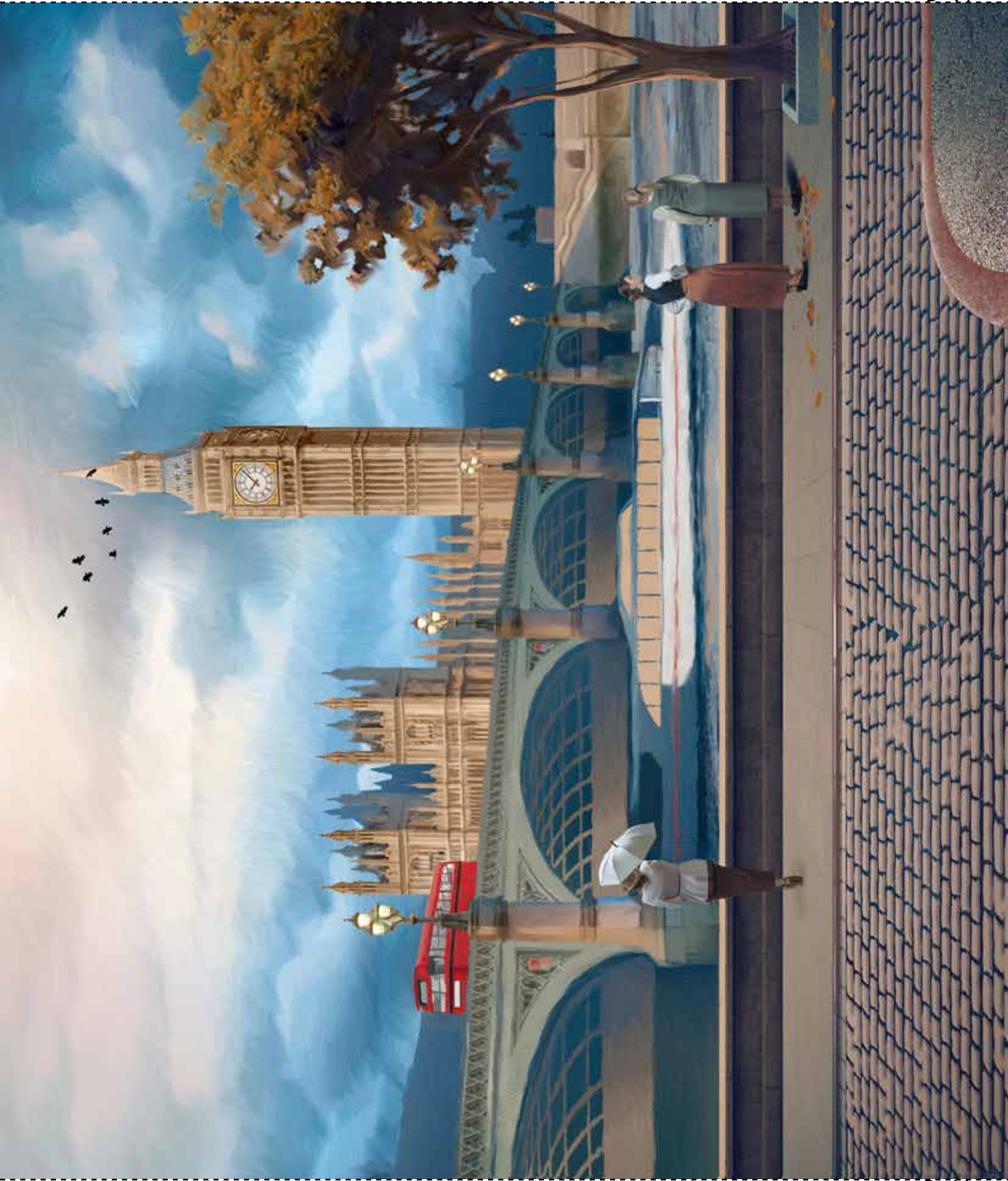




Cologne

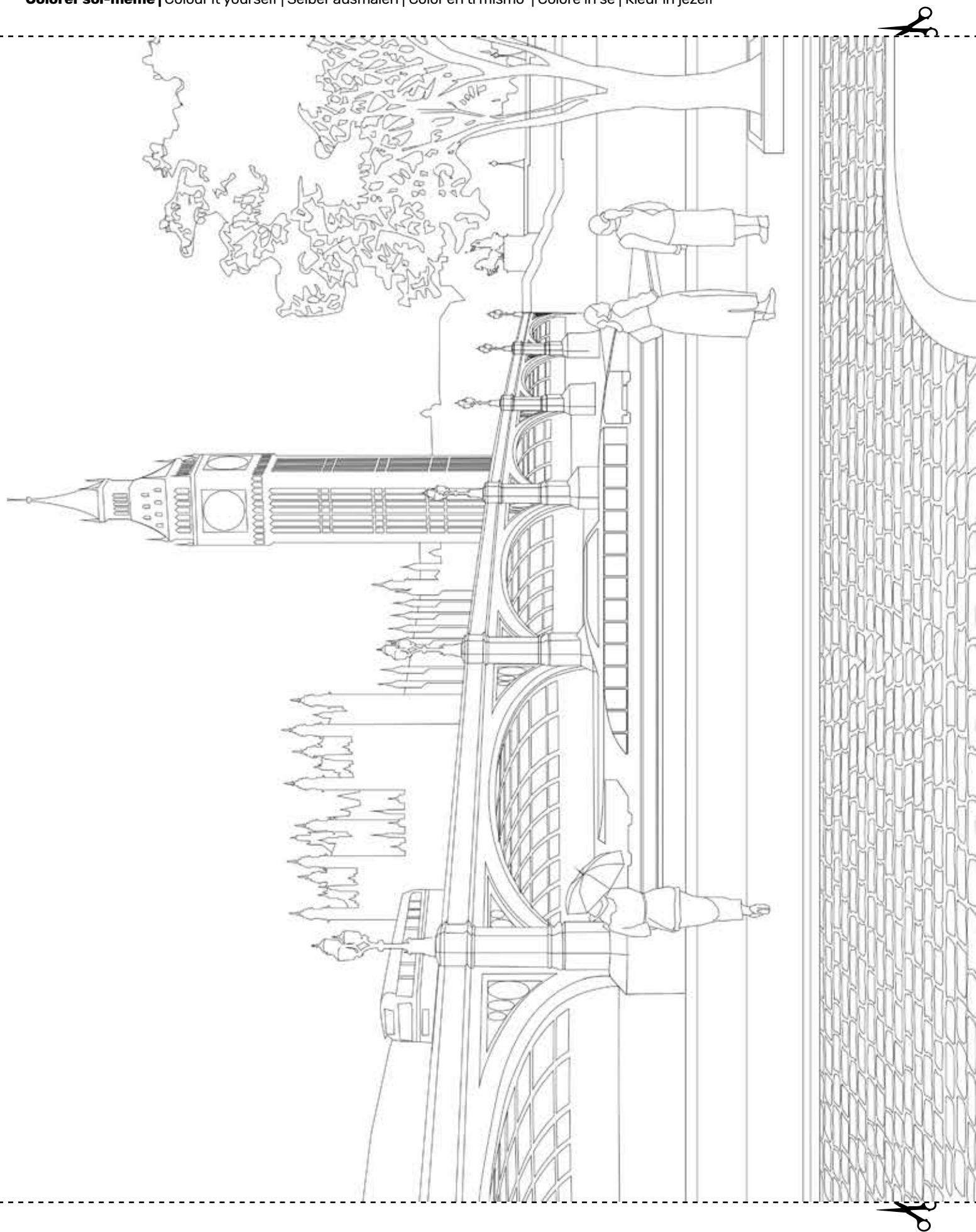
Colorer soi-même | Colour it yourself | Selber ausmalen | Color en ti mismo | Colore in sé | Kleur in jezelf





London

Colorer soi-même | Colour it yourself | Selber ausmalen | Color en ti mismo | Colore in sé | Kleur in jezelf



DÉCOUVREZ LE MONDE DES PEINTURES ACRYLIQUES HELLER !

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



- 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

VISITEZ NOTRE SITE WEB ET NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE !

VISIT OUR WEBSITE AND ONLINESHOP!

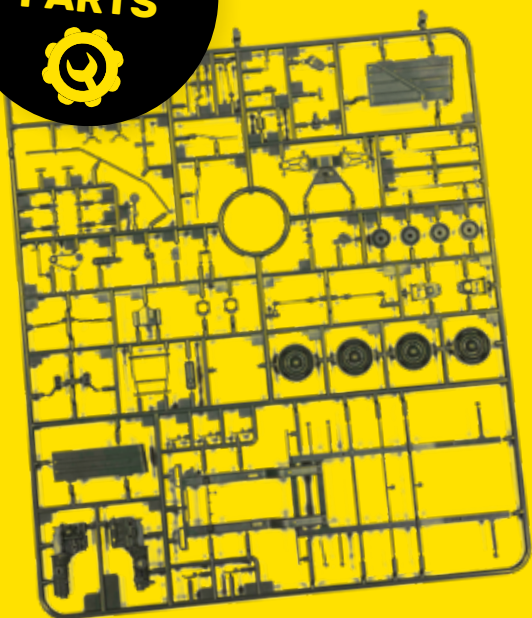
BESUCHE UNSERE WEBSITE UND ONLINESHOP!



**DOWNLOAD
INSTRUCTIONS**



**ORDER
SPARE
PARTS**



**SHOP
ONLINE**



V-1 210624

Heller Hobby GmbH | Erlenbacher Str. 3 | 42477 Radevormwald | Germany

☎ +49 (0) 2195-92773-0 | 🌐 www.heller.fr | ✉ info@heller.fr

📷 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr) | 📘 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)