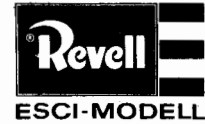


H-2269-0351

ZAKSPEED GR. 2



© BY REVELL INC.

Maßstab 1:24 · 1/24th Scale · Echelle 1/24ème

PRINTED IN GERMANY BY REVELL PLASTICS GMBH, BÜNDE



Der Name Erich Zakowski ist für alle Liebhaber des Autorennsports ein Inbegriff. Seine Werkstatt, besser bekannt als Zakspeed hat sich auf Tuning-Arbeiten an Fordfahrzeugen spezialisiert.

In den letzten Jahren bildete er die Rennabteilung der Deutschen Ford AG: Das Zakspeed Racing Team.

Der größte Erfolg der Zakspeed Tuning-Abteilung ist der Ford Escort für die Gruppe 2 der Tourenwagen-Europameisterschaft. Dieses Fahrzeug wurde so verbessert, daß es bei 1800 ccm eine Leistung von über 250 PS abgibt. In dieser Tourenwagen-Europameisterschaft wurden die größten Erfolge des Zakspeed-Teams errungen. Diese Meisterschaft wird in 2 Divisionen ausgefahren, d. h., es wird für jede Kategorie je nach Hubraum eine Klassifizierung vorgenommen. Jede Division wird pro Rennen separat bewertet, jedoch in der Europameisterschaftswertung zusammengefaßt. Damit ist die Möglichkeit gegeben, daß auch Fahrzeuge mit einem Hubraum unter 2000 ccm diese Meisterschaft gewinnen. 1979 nahm das Zakspeed-Team mit zwei Fahrzeugen an den Wertungsläufen teil.

Das 1. Rennen, das »4-Stunden-Rennen von Monza«, wurde unter denkbar ungünstigen Wetterverhältnissen von den Fahrern Heyer und Nussbaumer gewonnen. Zweiter wurde der andere Escort mit den Fahrern Niedzwiedz und Müller. Es folgte eine zweite Platzierung in Vallelunga. Weitere Siege wurden in Jarama, Mugello, Brands Hatch und in Brunn errungen. In allen Rennen fiel der direkte Vergleich zum ebenbürtigen BMW 320 zugunsten des Zakspeed Escort aus.

Jedoch beim »4-Stunden-Rennen« auf dem Nürburgring mußten sich die beiden Escorts dem BMW Junior Team geschlagen geben. In den anderen Rennen hatte das Ford-Team sehr viel Pech, z. B. in Pergusa, wo beide Fahrzeuge mit Kupplungsschaden ausfielen. Die gesamte Meisterschaft stand bis zum letzten Rennen in Nivelles auf des Messers Schneide. In diesem Rennen waren die Escorts hervorragend eingestellt und kämpften mit dem Fahrer Nussbaumer sogar um den Gesamtsieg beider Klassen. Jedoch bereitete ein Unfall diesem Traum ein Ende.

Auch in den nächsten Jahren werden alle Fans von Autorennen die Fahrzeuge des Zakspeed-Teams und deren Erfolge bei den Rennen bewundern können.

Il nome di Erich Zakowski può non dire molto al grande pubblico delle corse automobilistiche, ma il nome della sua officina: la Zakspeed, è ben noto ed apprezzato presso tutti gli appassionati delle "quattro ruote". La Zakspeed ha sempre "preparato" vetture Ford curando e sfruttando al massimo le loro caratteristiche e divenendo in pratica la squadra corse della Ford tedesca.

Tra le varie "elaborazioni" Zakspeed, la Escort per il Gruppo 2 (1800 cc. in grado di erogare oltre 250 hp.) è una delle grandi protagoniste del Campionato europeo turismo. Questo campionato è strutturato per "classi": viene cioè stilata una classifica per ogni categoria a seconda delle varie cilindrate e la vittoria è aggiudicata per il più alto punteggio conseguito tra le differenti categorie; anche una vettura di piccola cilindrata può quindi aggiudicarsi il Campionato.

La Zakspeed affronta il Campionato 1979 con due vetture ed un "Team" perfettamente organizzato. Nella prima gara, la Quattro ore di Monza, sotto un vero diluvio, la Escort di Heyer dà ottima prova di sé, comandando a tratti addirittura la classifica assoluta. A fine gara i primi due posti della classe 2000 sono della Escort di Heyer-Nussbaumer e Niedzwiedz-Müller. Mohr-Nussbaumer ottengono la vittoria di classe e la seconda posizione assoluta anche a Vallelunga.

Altre vittorie giungeranno al Jarama, al Mugello, a Brands Hatch e a Brno. La Escort Zakspeed sembra davvero imbattibile, ed i diretti avversari (le BMW 320, le Opel GTE, le Alfetta GTV) subiscono notevoli distacchi. Alle Quattro ore di Nurburgring le Escort sono però battute dalla BMW 320 di due "veterani" delle gare di turismo: Kelleners-Müller. A questo punto per la vittoria finale nel Campionato sono in lizza le Ford nella classe 2000, le Audi nella classe 1600 e le BMW nella "oltre 3000".

Le Ford incontrano gravi difficoltà; a Pergusa, per "rotture" e noie alla frizione devono di nuovo cedere alle BMW 320. Il risultato è ormai compromesso quando si corre l'ultima gara della stagione a Nivelles; le prestazioni delle Escort sono eccezionali e consentono a Nussbaumer di battagliare per la classifica assoluta addirittura con la BMW CSL di Xenceval-Van Hove, ma l'accanita lotta ha termine con una collisione che costringe al ritiro le due vetture.

Il Campionato si conclude con la vittoria della BMW e la sfortunata Ford deve così accontentarsi di un pur sempre onorevole terzo posto alle spalle della Audi.

Erich Zakowski's name may not mean much to the general car racing public, but the name of his garage: Zakspeed is well known and appreciated by all car fans. Zakspeed has always worked on the Ford cars exploiting their specifications to the utmost and in actual fact becoming the racing team of the German Fords.

One of Zakspeed's special jobs was the Escort for the Group 2 (1800 cc capable of delivering over 250 HP) which is one of the great protagonists of the European tourism championship. This championship is

split up into "classes": i.e. there is a classification for each class depending on the displacement and the winner is the one with the highest points in the various classes; as a result even a small car can win the championship. Zakspeed had two cars for the 1979 championship and a well organized team.

In the first race, the Monza Four Hours, under a real downpour, Heyer's Escort made a really good show for itself and a times was even in the lead in the general classification. At the end of the race the first two positions of the 2000 class had been won by Heyer-Nussbaumer and Niedezwiedz-Müller's Escorts. Mahr-Nussbaumer won the class victory and absolute second position again at Vallelunga.

There were other victories at Jarama, Mugello, Brands Hatch and Brno. The Zakspeed Escorts really seemed unbeatable and their direct competitors (the BMW 320, the Opel GTE, the Alfetta GTV) were left far behind. However, at the Nurburgring Four Hours the Escorts were beaten by the BMW 320 of the veterans of these races: Kelleners-Müller. At this point the Fords in the 2000 class, the Audis in the 1600 class and the BMWs in the "over 3000" class were competing for the final victory. However, the Fords encountered serious problems; at Pergusa because of "break downs" and clutch trouble they had to give in to the BMW 320.

By the time the last race of the season was held at Nivelles, the result was already compromised; the Escort performance is exceptional and allowed Nussbaumer to fight in the final classification even with Xenceval-Van Hove's BMW CSL but the fierce struggle ended in a collision which forced the two cars to withdraw.

The championship ended with the victory of the BMWs and the unlucky Ford had to be satisfied with a honourable third place behind Audi.

Le nom d'Erich Zakowski peut être inconnu du grand public des courses d'automobile, mais le nom de son atelier: la Zakspeed, est réputé et apprécié de tous les mordus des "quatre roues". La Zakspeed a toujours "préparé" des voitures Ford, soignant et exploitant au maximum leurs caractéristiques, devenant en pratique l'équipe courses de la Ford allemande. Parmi les différentes élaborations Zakspeed, l'Escort pour le Groupe 2 (1800 cc. en mesure de débiter plus de 250 hp) est une des plus grandes protagonistes du Championnat européen tourisme. Ce championnat est structuré par "classes": on dresse un classement pour chaque catégorie, selon les différentes cylindrées et la victoire est adjugée pour le plus haut score remporté entre les différentes catégories; une voiture de petite cylindrée peut donc aussi s'adjuger le Championnat. La Zakspeed affronte le Championnat 1979 avec deux voitures et un "Team" parfaitement organisé.

Dans la première compétition, la Quatre heures de Monza, sous un véritable déluge, l'Escort de Heyer fournit une excellente preuve de ses possibilités, commandant même, par moments, le classement absolu. A la fin de la course les deux premières places de la classe 2000 sont de l'Escort de Heyer-Nussbaumer et Niedezwiedz-Müller.

Mohr-Nussbaumer obtiennent la victoire de classe et la deuxième position absolue a Vallelunga aussi. D'autres victoires seront remportées au Jarama, au Mugello, à Brands Hatch et à Brno.

L'Escort Zakspeed semble vraiment imbattable, et ses adversaires directs (les BMW 320, les Opel GTE, les Alfetta GTV) subissent de remarquables retards. Aux Quatre heures de Nurburgring les Escort sont cependant battues par la BMW 320 de deux "vétérans" des compétitions de tourisme: Kelleners-Müller.

A ce point pour la victoire finale du Championnat sont en lice les Ford dans la classe 2000, les Audi dans la classe 1600 et les BMW dans celle de "plus de 3000". Les Ford se trouvent face à de graves difficultés; à Pergusa, pour "ruptures" et ennui à l'embrayage elles doivent de nouveau céder aux BMW 320.

Le résultat est désormais compromis quand on court la dernière compétition de la saison à Nivelles; les performances des Escort sont exceptionnelles et consentent à Nussbaumer de lutter pour le classement absolu même avec la BMW CSL de Xenceval-Van Howe, mais la lutte acharnée s'achève par une collision qui oblige les deux voitures à se retirer. Le Championnat se conclut par la victoire de la BMW et la malheureuse Ford doit ainsi se contenter d'une toujours honorable troisième place derrière l'Audi.

El nombre de Erich Zakowski no puede decir mucho al grande público de las carreras automovilísticas, pero en nombre de su taller: Zakspeed es muy conocido y apreciado en el mundo de los aficionados a las "cuatro ruedas". El talles Zakspeed ha siempre "preparado" automóviles Ford cuidando y explotando al máximo sus características y volviéndose, prácticamente, el equipo carreras de la Ford alemana.

Entre las varias "elaboraciones" Zakspeed, el Escort para el Grupo 2 (1800 cc. capaz de erogar más de 250 Hp) es una de las grandes protagonistas del Campeonato europeo turismo. Este campeonato es estructurado por "clases": es decir que existe una clasificación por cada categoría según las varias cilindradas y la victoria se adjudica por la más alta puntuación conseguida entre las diferentes categorías; también un automóvil de pequeña cilindrada puede por lo tanto adjudicarse el campeonato. Zakspeed se presenta al Campeonato 1979 con dos coches y un "Team" perfectamente organizado.

En la primera competición, las Cuatro Horas de Monza, bajo un verdadero diluvio, el Escort de Heyer cumple una prueba excelente, comandando, en algunos momentos, nada menos que la clasificación absoluta. Terminada la competición, los primeros dos lugares de la clase 2000 son del Escort de Heyer-Nussbaumer y Niedezwiedz-Müller. Mohr-Nussbaumer obtienen la victoria de clase y el segundo lugar absoluto también en Vallelunga. Otras victorias conseguirán en el Jarama, Mugello, Brands Hatch y Brno.

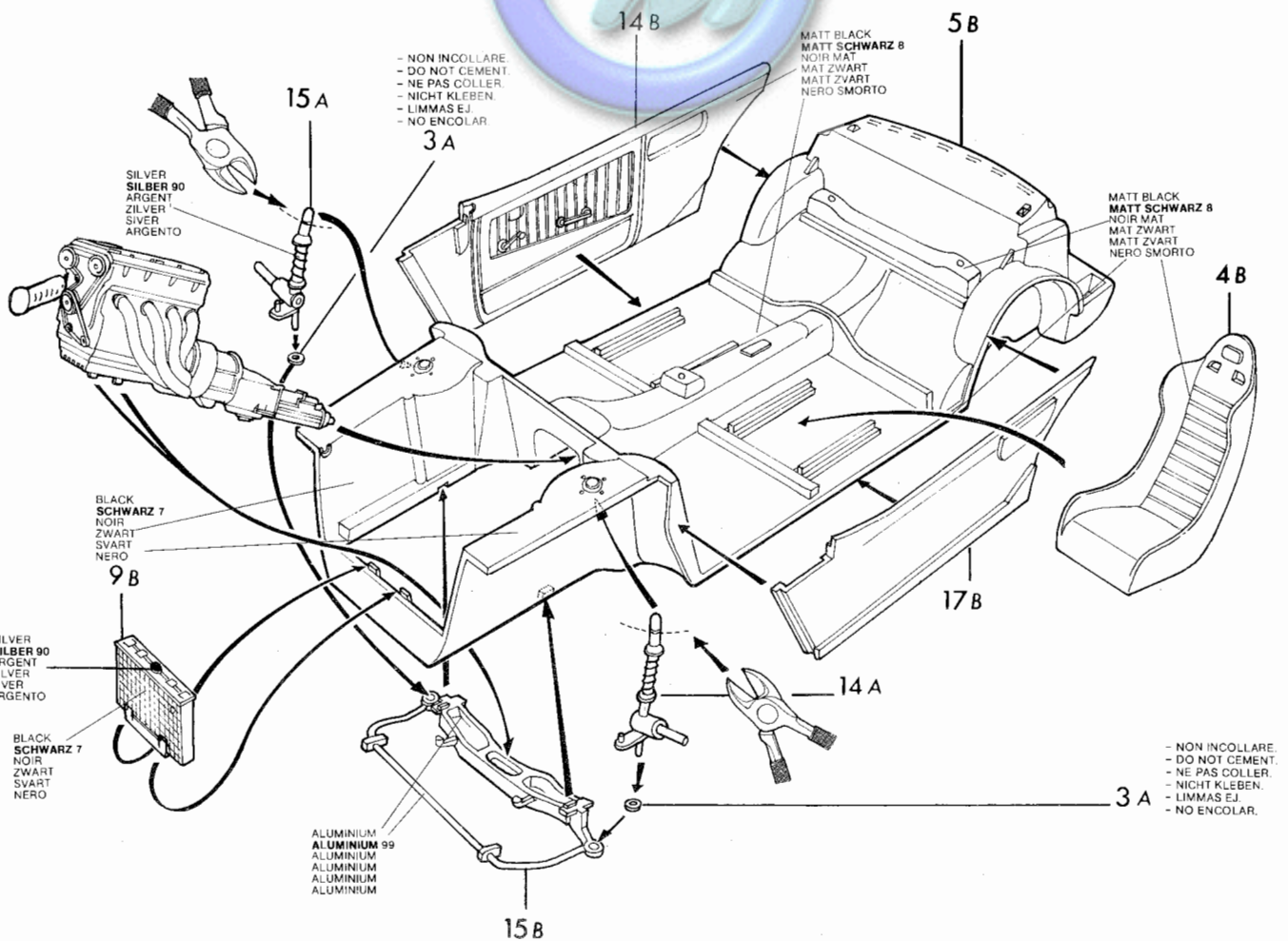
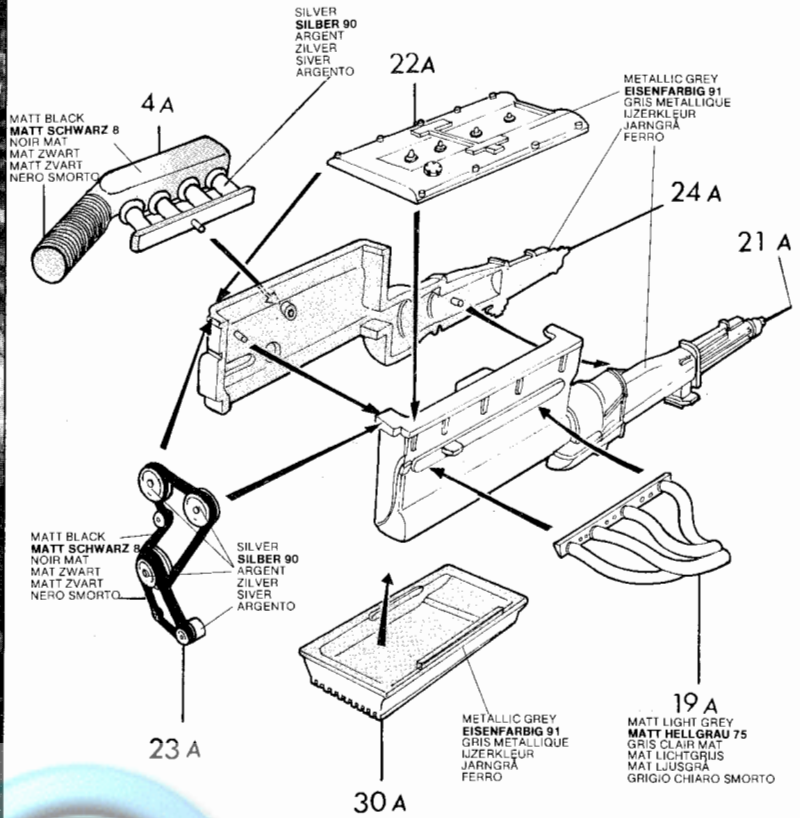
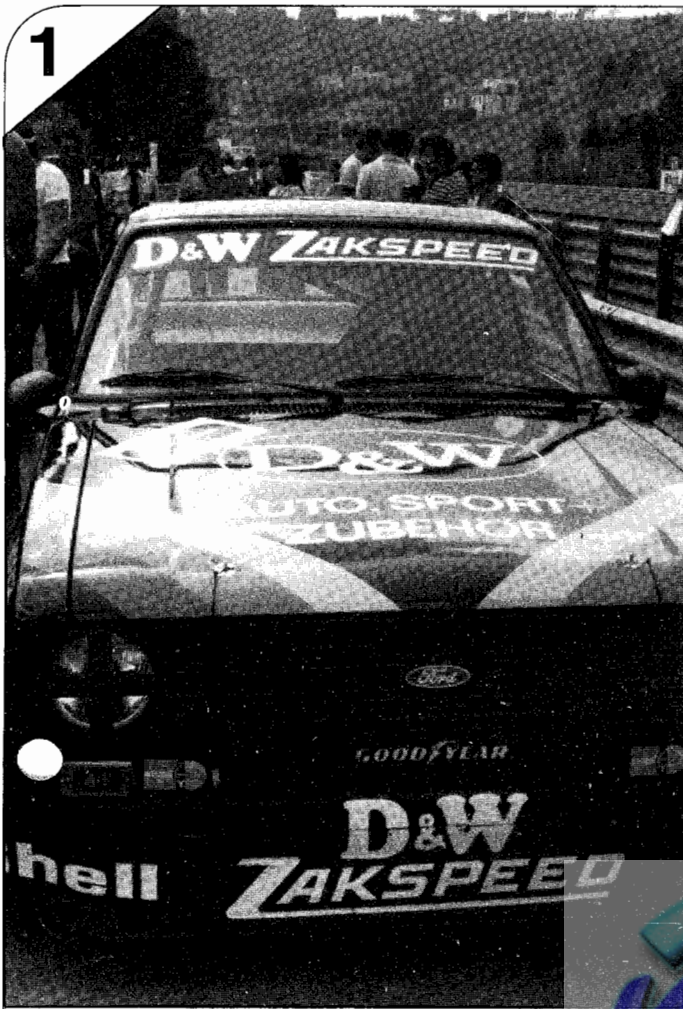
El Escort Zakspeed parece verdaderamente insuperable, y los directos adversarios (los BMW 320, los Opel GTE, los Alfette GTV) sufren notables retrasos. Sin embargo, en las Cuatro Horas de Nurburgring los Escort derrotados por el BMW 320 de dos "veteranos" de las carreras de turismo: Kelleners-Müller.

En este momento para la victoria final en el Campeonato combaten los Ford en la clase 2000, los Audi en la clase 1600 y los BMW en las "más de 3000". Los Ford encuentran notables dificultades; en Pergusa por "roturas" y desperfectos al embrague tienen que ceder de nuevo a los BMW 320. El resultado parece comprometido cuando se corre la última competición de la temporada en Nivelles; las prestaciones de los Escort son excepcionales y permiten a Nussbaumer de luchar para la clasificación absoluta nada menos que con lo BMW CSL de Xenceval-Van Howe pero la lucha encarnizada acaba con un choque que obliga los dos coches a retirarse.

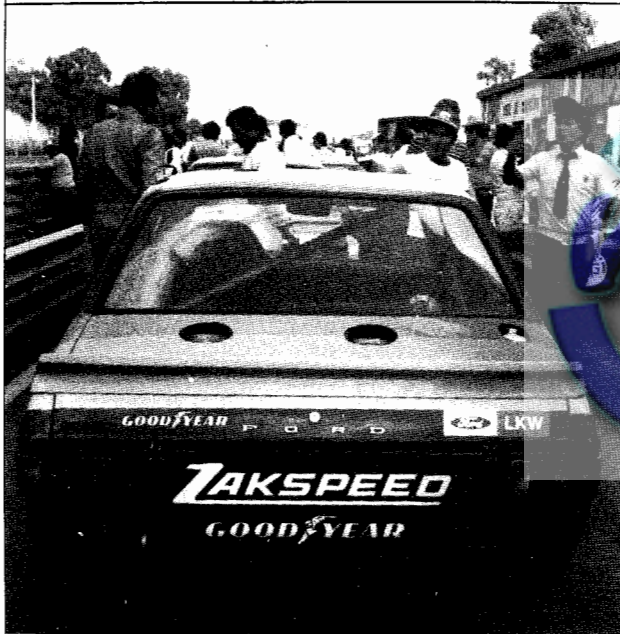
El Campeonato se concluye con la victoria del BMW y el desdichado Ford tiene que contentarse de un siempre honorable tercer lugar detrás del Audi.



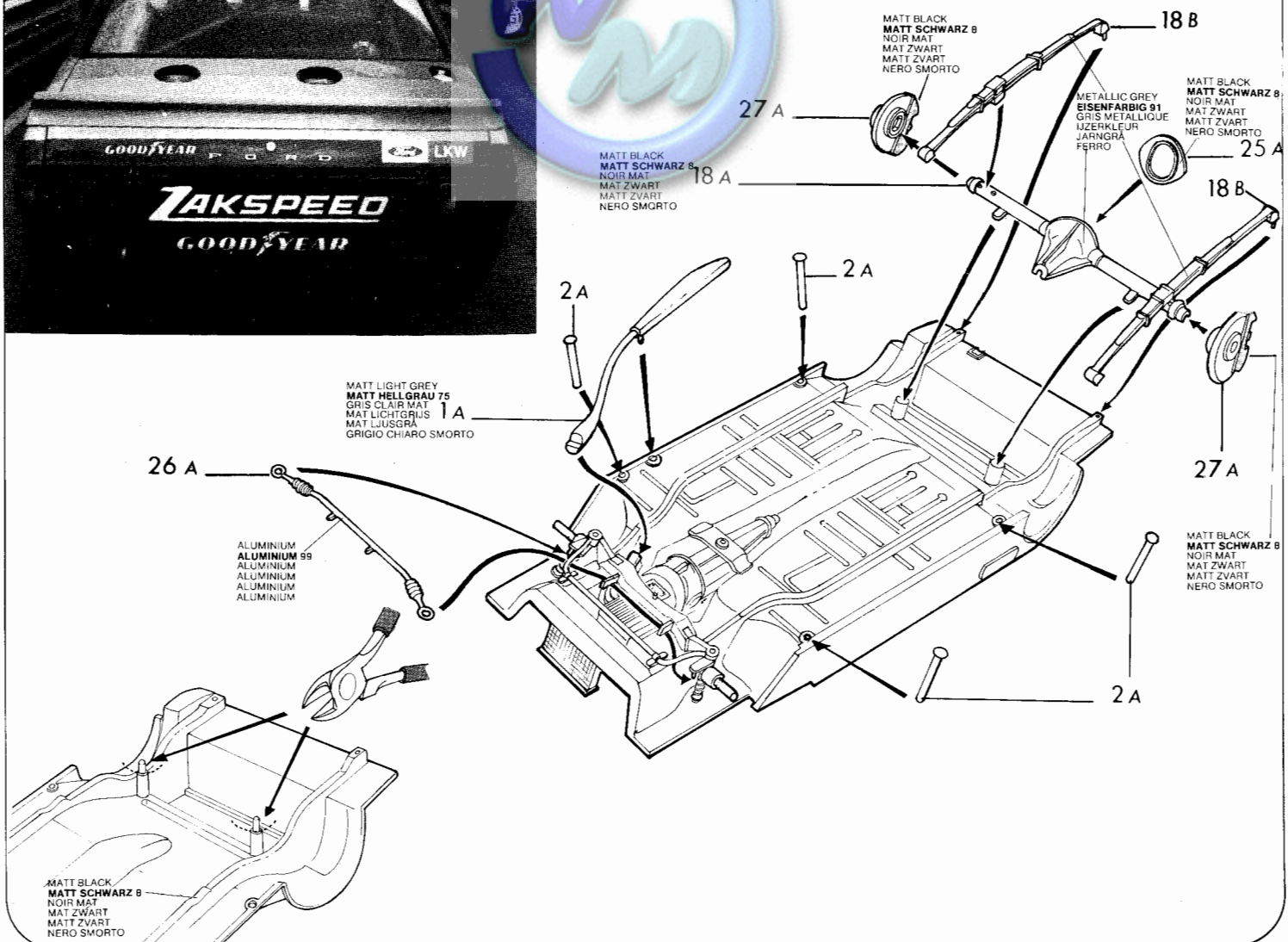
1



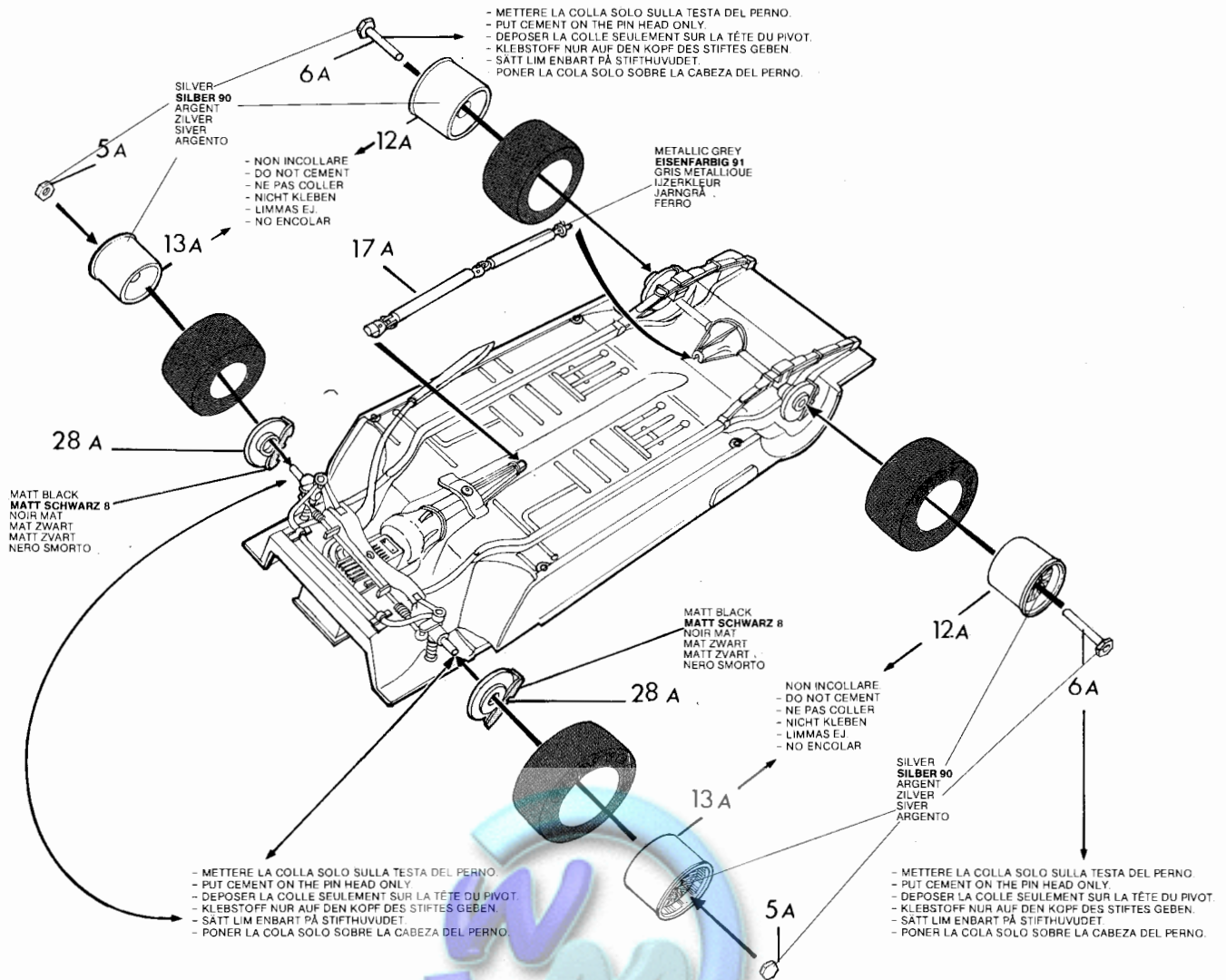
2



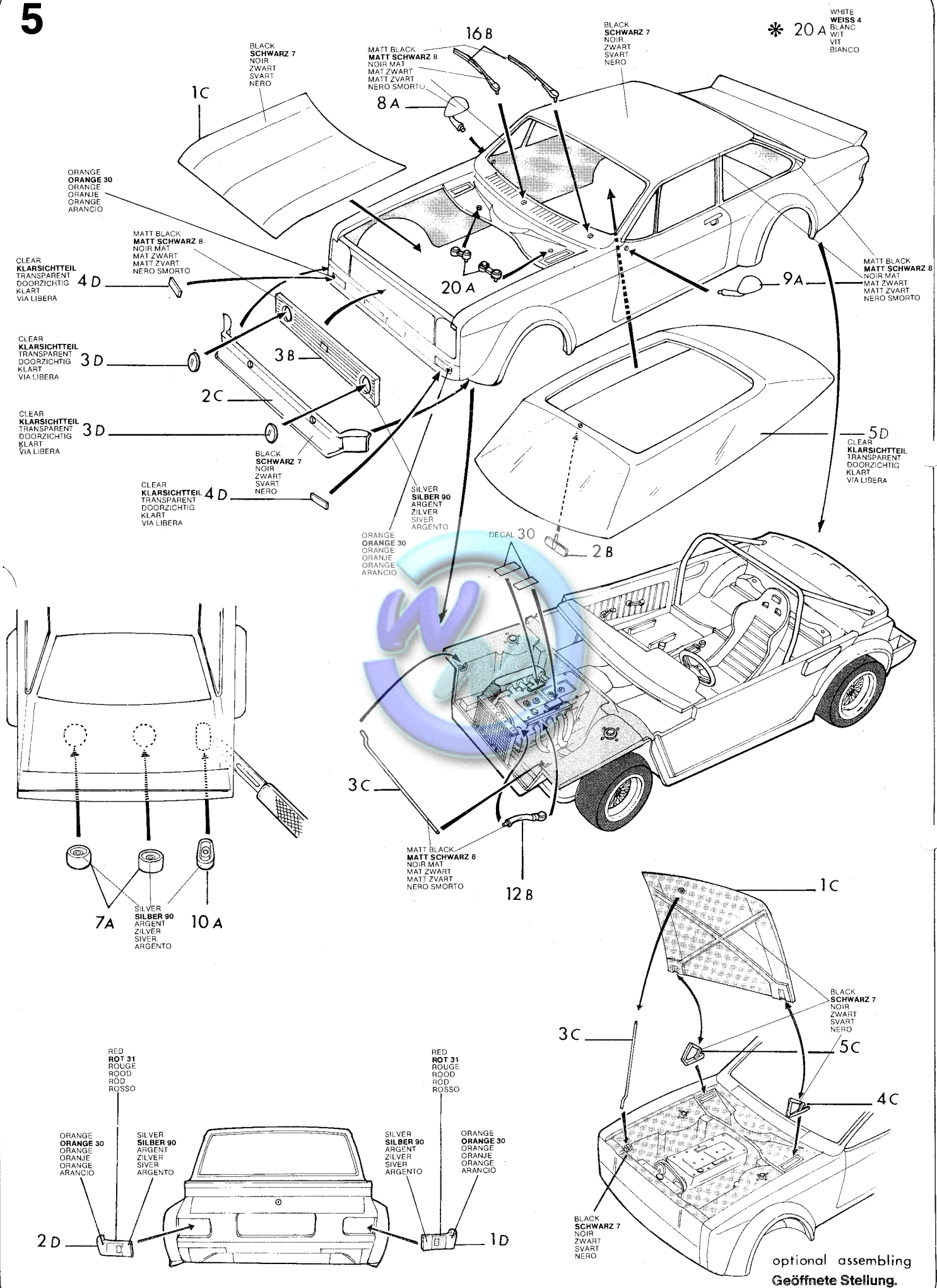
3

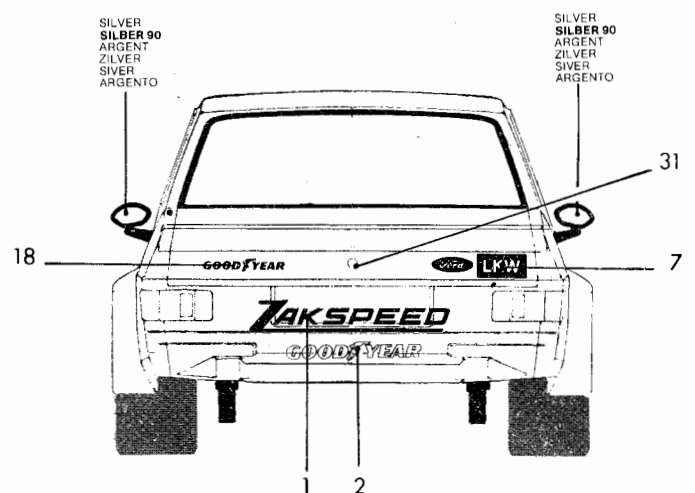
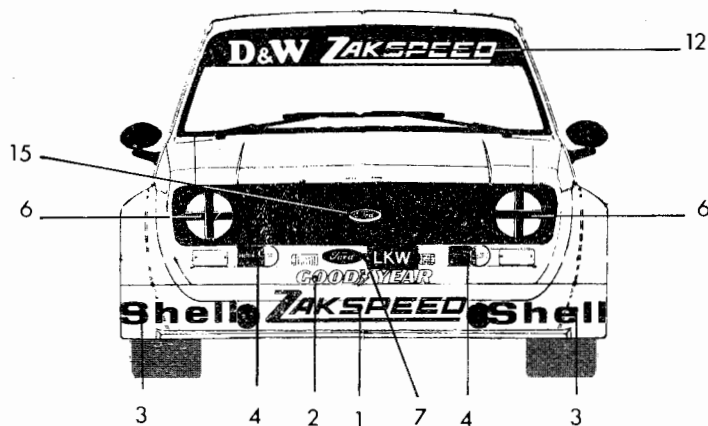
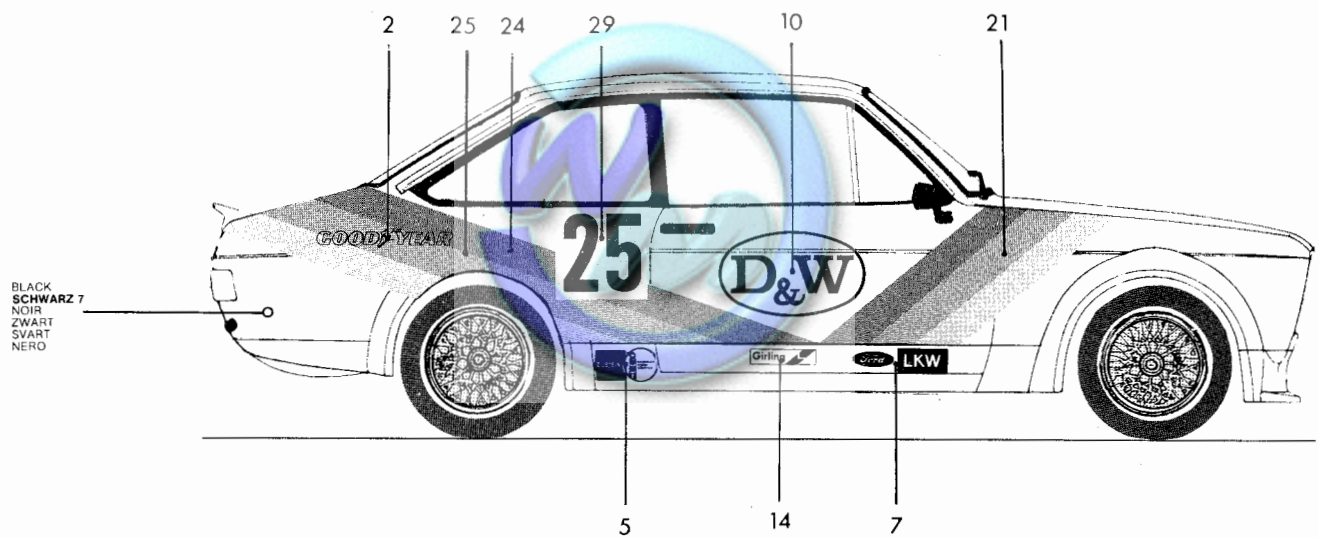
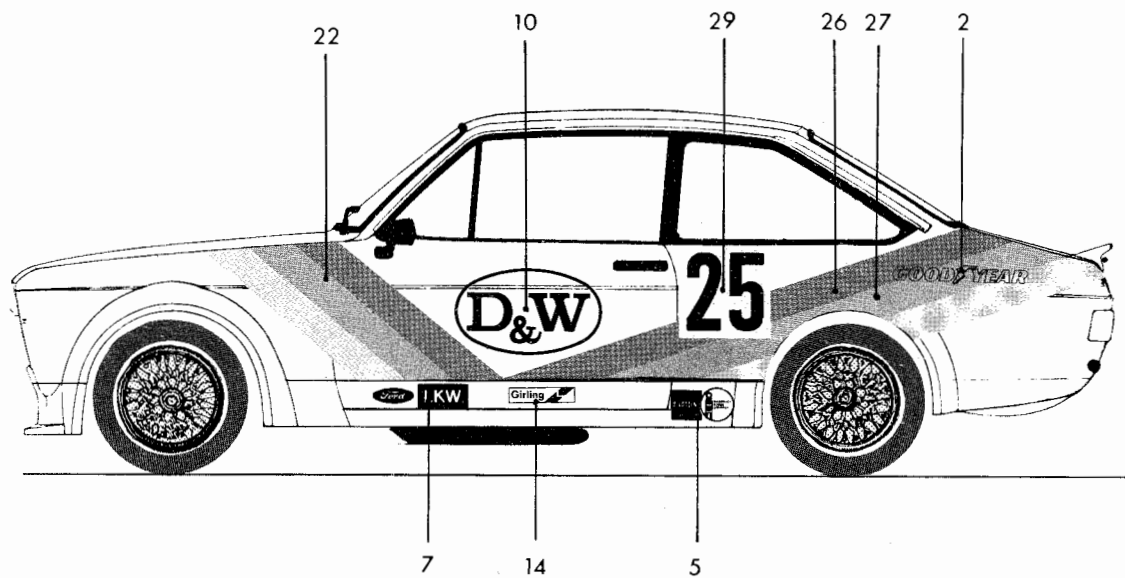


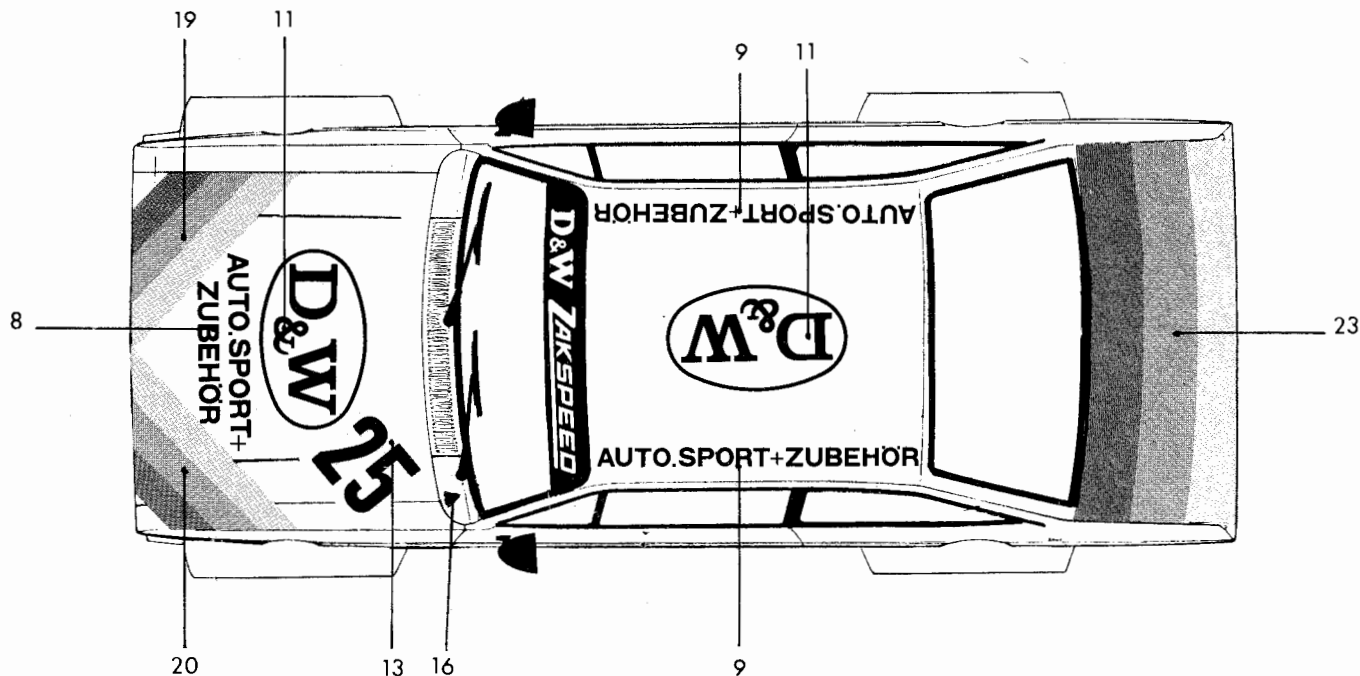
4



5





**IMPORTANTE**

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

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

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

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

WARNING

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

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

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

All modellers should exercise care in the use of heat or naked flames when modelling and that the practice should not be attempted by young persons under any circumstances. Even if the above can appear an evident precaution, we kindly ask you not to disregard our advice. Thank you..... and have a good time!

IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin en repérant, avant de coller, l'emplacement exact de chacune des pièces. Détacher

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

Attention! Les outils et les matériaux habituellement conseillés et employés pour la réalisation des modèles (coupe-balsa, lames, épingles, colle, vernis, solvants, allumettes, etc.), peuvent clairement représenter un danger, si confiés, sans un opportun contrôle de la part des adultes, à des enfants en bas âge! Bien que tout cela puisse sembler évident, nous vous invitons à ne pas négliger notre recommandation. Merci et..... bon amusement.

IMPORTANTE

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

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

Atención!

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

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

WICHTIG! - ERST LESEN, DANN BAUEN!

Legen Sie bitte zunächst folgende Werkzeuge bereit: Messer und Feilm. Zum Entfernen der Teile. Pinzette: Zum Halten der Teile beim Bemalen. Pinsel bzw. Zahntocher: Zum Auftragen des Klebstoffs. Gummiband, Klebeband und Wäscheclammern: Zum Zusammenhalten der Teile nach dem Kleben. Feines Sandpapier: Zum Beseitigen von eventuellen Graten und Unregelmäßigkeiten.

Wenn mehrere Versionen des Modells zur Auswahl stehen, bitte die gewünschte Version auswählen und die entsprechend benötigten Bauteile beim Zusammenbau beachten.

1. Zur besseren Erkennung der einzelnen Teile wurden diese nummeriert bzw. mit in unmittelbarer Nähe eingravierten Zahlen versehen. In der Reihenfolge der Montage immer nur das jeweils benötigte Teil entfernen.

2. Vor dem Ankleben prüfen, ob die Teile passen, und überflüssiges Plastikmaterial entfernen.

3. Den Klebstoff sparsam verwenden, denn jeder heruntergelassene Tropfen beschädigt das Modell. Nur REVELL-Leim oder speziell für Kunststoffe hergestellte Klebstoffe verwenden.

4. Wenn Sie Ihr Modell anmalen möchten, bitte die entsprechenden Farbvorschläge beachten. Keine Teile anmalen, bevor diese vom Spritzling entfernt werden. Farbe an den zu verklebenden Stellen abkratzen. Klebstoff hält nicht auf bemalten Teilen.

5. Wenn Sie beim Bau Ihres Modells eine Pause einlegen möchten, dann nur am Ende einer Baustufe.

ABZIEHBILDER

wie folgt anbringen: Das entsprechende Abziehbild ausschneiden und einige Sekunden in warmes Wasser tauchen. Vorsichtig aus dem Wasser ziehen und das Bild ein wenig vom Papier schieben. Einen kleinen Pinsel benutzen, um das Modell anzufeuchten. Das Abziehbild auf die bezeichnete Stelle bringen, ohne es mit den Fingern zu berühren. Die Papierunterlage wegschieben und das Bild mit Löschpapier andrücken.

ACHTUNG!

Die für den Zusammenbau des Modells benötigten Werkzeuge und Materialien (Messer, Feilen, Stecknadeln, Klebstoff, Lacke, Lösungsmittel, Streichhölzer etc.) können eine Gefahr darstellen, sofern sie nicht ohne Kontrolle eines Erwachsenen kleinen Kindern anvertraut werden. Wir bitten daher um vorsichtigen Umgang mit diesen Werkzeugen.

Danke... und viel Vergnügen beim Zusammenbau.

Dati tecnici

cilindrata	1800 cc
potenza	circa 250 hp a 8000 giri
regime max	9000 giri
coppia	circa 22 kgm a 7000 giri
peso	circa 850 kg
velocità max	oltre 240 kmh

Technical data

Displacement	1800 cc
Power	about 250 HP at 8000 rpm
Maximum speed rpm	9000 rpm
Torque	about 22 kgm at 7000 rpm
Weight	about 850 kg
Maximum speed	over 240 kmh

Données techniques

cylindrée	1800 cc
puissance	environ 250 hp à 8000 tours
regime max	9000 tours
couple	environ 22 kgm à 7000 tours
poids	environ 850
vitesse max	plus de 240 kmh