



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

Tra le varie gran turismo Ferrari di grande successo la 250 SWB è tuttora una delle più apprezzate ed attuali, questo perchè oltre al fascino della linea di Pininfarina, la SWB a quasi 30 anni dalla nascita, continua ad essere imbattuta anche sulle piste, è infatti una delle più prestigiose e titolate auto che partecipano alle gare per vetture storiche. Costruita alla fine degli anni '50 come vettura da competizione adatta anche all'uso turistico, la 250 (secondo la dicitura Ferrari dell'epoca 250 era la cilindrata unitaria) era disponibile in due versioni: la "normale" e la SWB, (Short Wheel Base - passo corto) di gran lunga più famosa e titolata nelle competizioni. L'interno aveva la spartana razionalità dell'abitacolo di una vettura da competizione, ma era dotato di alcune comodità per renderlo adatto all'uso quotidiano; non mancava il volante in legno Nardi, distintivo di tutte le Ferrari dell'epoca. Il telaio era costituito da alcuni elementi tubolari di grande diametro integrati da strutture reticolari di rinforzo che supportavano la carrozzeria in alluminio ed ospitavano il motore in posizione anteriore, con una sospensione mista: avanti a ruote indipendenti e retrotreno ad assale rigido. Il punto di forza della 250 SWB era il motore a 12 cilindri a V di 60 gradi di 3000 cc, direttamente derivato dal motore impiegato sulle vetture di sport ed addirittura su alcune formula 1. Costruito completamente in lega leggera, utilizzava una distribuzione con un albero a camme per bancata, mosso da una catena tripla. L'albero motore era ricavato dal fondino pieno mediante fresatura e poggiava su 7 supporti di banco. La lubrificazione era a circolazione forzata con pompa ad ingranaggi; la potenza disponibile, molto elevata, passò dai 240 hp delle prime versioni fino ai 280 delle versioni meglio preparate. La 250 SWB ebbe un buon successo di vendita, ma un ancor maggiore successo nelle competizioni, dove venne utilizzata sia nelle corse per gran turismo che nelle gare di durata e perfino nei rally. La storia di successo continua a tutt'oggi, con le vittorie nelle gare per auto storiche.

Among the various long-distance touring Ferraris of great success the 250 SWB is still one of the most appreciated and of actual interest, this because, besides the fascination of the design by Pininfarina, the SWB, which is almost 30 years from its birth, continues to be unbeatable also on the race track and is in fact one of the most prestigious and titled cars that participate in the races for historical vehicles. Built at the end of the 1950's as a car for competition adapted also for a touristic use, the 250 (according to the wording Ferrari of that time 250 was the unitary cubic capacity) was available in two versions: the "normal" and the SWB (Short Wheel Base) above all more famous and titled in competitions. The inside had the spartan rationality of the cockpit of a competition car, but was equipped with some comforts to make it adaptable for daily use; not forgotten was the steering-wheel in Nardi wood, a distinctive mark of all the Ferraris of that time. The chassis consisted of some tubular elements of large diameter integrated by reticular structures of reinforcement that supported the car body in aluminium and held the engine in a fore position, with a mixed suspension: fore-carriage with independent wheels and back-carriage with a rigid drive axle. The point of strength of the 250 SWB was the twelve cylinder engine with a 60 degrees V of 3.000 cc., directly derived from the engine used on the sport vehicles and even on some Formula 1's. Built completely in light alloy, utilized a distributor circulation by a gear pump; the power available, extremely high, passed from 240 hp of the first versions to the 280 of the better prepared versions. The 250 SWB had a good success in sales but an even better success in competitions, where it was utilized either in long-distance races or in races of endurance and even in rallies. The history of success continues even today, with the victories in the races for historical cars.

Parmi les différentes Ferrari grand tourisme ayant connu un grand succès, la 250 SWB est encore à l'heure actuelle l'une des plus appréciées et actuelles car, mis à part le charme de la ligne Pininfarina, la SWB continue, à presque 30 ans de sa conception, d'être imbattable même sur les pistes. Elle est en effet l'une des voitures les plus prestigieuses et les plus titrées, qui participent aux courses d'automobiles historiques. Construite à la fin des années 50 comme voiture de course adaptée également à un usage touristique, la 250 (250 correspondait à la cylindrée unitaire selon le jargon Ferrari de l'époque) était disponible en deux versions, la "normale" et la SWB (Short Wheel Base - empattement court), version de loin la plus connue et la plus titrée dans le monde des courses. L'intérieur avait la rationalité spartiate de l'habitacle d'une voiture de course, mais était doté de confort pour le rendre adéquat à un usage quotidien; il ne manquait pas bien entendu le volant en bois Nardi, signe distinctif de toutes les Ferrari de l'époque. Le châssis était composé de quelques éléments tubulaires de grand diamètre, intégrés par des structures réticulaires de consolidation, qui supportaient la carrosserie en aluminium et logeaient le moteur en position avant, avec une suspension mixte: train avant à roues indépendantes et train arrière à axe rigide. Le point fort de la 250 SWB était le moteur à 12 cylindres en V à 60 degrés de 3000 cm3, dérivant directement du moteur utilisé sur les voitures de sport et même sur quelques formules 1. Entièrement construit en alliage léger, il utilisait une distribution avec un arbre à came par palier, mis en mouvement par une chaîne triple. L'arbre moteur était obtenu à partir du fondin plein par fraisage et s'appuyait sur 7 supports de banc. Le graissage était à circulation sous pression avec pompe à engrenages; la puissance disponible très élevée passa des 240 CV pour les premières versions aux 280 pour les versions les plus élaborées. La 250 SWB fut un bon succès commercial, mais elle connut un succès encore plus grand en compétition, où elle fut utilisée aussi bien pour les courses de grand tourisme que pour les courses de durée et même pour les rallyes. L'histoire de ce succès continue encore de nos jours avec les victoires dans les courses d'automobiles historiques.

Unter den verschiedenen Sportwagen Ferrari groessten Erfolges, ist der 250 SWB heute noch eins der geschaeztztesten und aktuellen Modelle. Der grund weshalb ist ausser der zauberhaften Linie des Designers Pininfarina auch darin zu sehen, als das der Wagen SWB nach 30 Jahren seiner Geburt immer noch auf den Rennbahnen ungeschlagen ist und deshalb einer der siegreichsten Wagen voller Prestige ist der an den Rennen fuer historische Autos teil nimmt. Gebaut am Ende der 50er Jahre als Rennwagen, aber auch fuer den Gebrauch als Sportwagen vorgesehen, ist der 250 (laut Angabe von Ferrari zu der Zeit war 250 der einhaetliche Zylinderhub) wurde er in zwei Versionen hergestellt: das Modell "normale" und SWB (short Wheel Base) - Kurzgang, das beruehmtere und siegreichste Modell in den Autorennen. Die Innenausruerung wurde spartan rationell gehalten gleich wie ein Rennwagen, jedoch mit einigen Benquemlichkeiten um den Wagen fuer den taeglichen Gebrauch zu gestalten; er wurde mit dem Holzsteuer Nardi ausgeruestet, ein Sonderzeichen aller Ferrari Wagen der Zeit. Der Rahmen bestand aus einigen Rohrteilen grossen Durchmessers und mit einer Netzstruktur versehen als Verstaerkung und die als traeger der Alukarosserie dient und den Vordermotor mit gemischter Federung enthielt. Vorderteil mit unabhagigen Raedern - Heckteil mit fester Achse. Die Staerke des Modells 250 SWB war der 12 V Zylindermotor 60 Grad - 3000 cc, Direktabstammung der Motore die fuer Rennwagen und sogar Formel 1 eingesetzt wurden. Vollkommen aus Leichtmetallegerung gebaut mit einem Verteiler ueber Nockenwelle angetrieben durch 3-fache Kette. Motorwelle aus vollem Rundeseisen gefraest, auf 7 Traeger gesetzt, Druckoelverteilung durch Zahnradangetriebene Oelpumpe. Die zur Verfuegung stehende sehr hohe PS, ging von 240 PS der ersten Versionen bis zu 280 PS der besser ausgearbeiteten Versionen. Das 250 SWB Modell hatte einen guten Verkaufserfolg, aber einen noch besseren Erfolg in den Rennen wo dieser Wagen, sei es als Sportwagen, sowie langstrecken Wagen und sogar fuer Rally eingesetzt wurde. Die geschichte der Erfolge setzt sich bis heute fort, mit den Siegen der rennan historischer Autos.

La 250 SWB es la Ferrari de turismo de más éxito, siendo todavía de actualidad y una de las más apreciadas, ya que además del atractivo de su línea de Pininfarina, la SWB después de casi 30 años de su nacimiento, continua a ser invencible en las pistas, es efectivamente una de las más prestigiosas y célebres auto que participan en las competencias de coches antiguos. Construida al final de los años 50 como coche de competencia es también adecuada para el turismo, la 250 (según la locución Ferrari de la época 250 era el cilindraje) era disponible en dos versiones la "normal" y la SWB (Short Wheel Base - paso corto) mucho más famosa y célebre en las competencias. A pesar de que el interno tenía la espartana racionalidad del habitáculo de un coche de competencia, estaba dotada de algunas comodidades para hacerla adecuada al uso cotidiano; no faltaba el volante Nardi, distintivo de todas las Ferrari de la época. El chasis estaba formado por algunos elementos tubulares de diámetro grande unidos por estructuras reticulares de refuerzo que sostenían la carrocería de aluminio y almacenaban el motor en posición anterior con una suspensión mixta: la parte delantera con ruedas independientes y la parte trasera con un eje rígido. La parte más importante de la 250 SWB era el motor de 12 cilindros en V de 60 grados de 3000 cc, derivado directamente del motor empleado en los coches deportivos e incluso en algunas formula 1. Construido completamente de aleación ligera utilizaba una distribución con un cigüeñal por carter, movido por una cadena triple. El cigüeñal era sacado del bocel lleno mediante fresado y se apoyaba sobre 7 soportes de banco. La lubricación era de circulación forzada con bomba de engranajes; la potencia disponible, muy alta, pasó de 240 hp de las primeras versiones hasta los 280 de las versiones mejor preparadas. La 250 SWB tuvo un buen éxito de venta, y aún un mayor éxito en las competencias, siendo utilizada en las carreras de turismo, en las carreras de larga duración e incluso en los rally. La historia del éxito continua aún hoy, con las victorias en las competencias para autos antiguos.

### IMPORTANTE

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

### WARNING

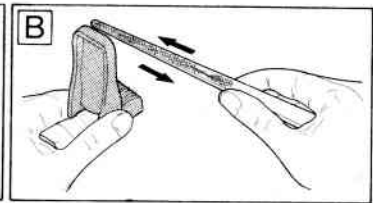
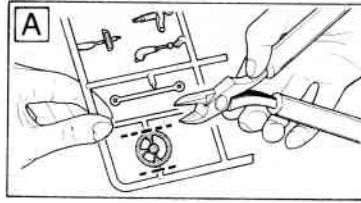
Before starting to assemble the model, carefully examine the various assembly phases indicated in the drawings. A) Carefully remove the parts from the sprues using a razor blade or emery paper. B) Eliminate any burrs, check the fit of each piece before cementing in place. Before assembly, paint any internal parts of the model or parts which are difficult to get at once assembly has been made. Always follow the assembly order indicated on the tables and, in the case of alternative parts which make it possible to obtain different versions, always choose the version you prefer before assembly.

### IMPORTANT

Avant de procéder au montage du modèle, étudier attentivement les différentes phases d'assemblage indiquées sur le dessin. A) Détacher avec soin les pièces des montants. B) Éliminer avec une petite lime ou avec du papier de verre à grain fin les bavures éventuelles, contrôler que chaque pièce soit bien conforme avant de la coller à sa place. Peindre, avant de les assembler les éventuels détails internes du modèle ou les pièces difficiles à atteindre une fois l'assemblage effectué. Suivre toujours scrupuleusement l'ordre de montage illustré sur les 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.

### WICHTIG

Vor der Montage des Modells Aufmerksam die Verschiedenen Phasen der auf den Zeichnungen Angegebenen Zusammensetzung Beachten und Durchlesen. A) Sorgfältig die Einzelteile Abnehmen. B) Mit einer Kleinen Feile oder mit Sandpapier Eventuelle Unregelmäßigkeiten Beseitigen, die Teile vor dem Verkleben ungeleimt zusammenhalten, um ihren Passitz zu prüfen. Vor der Zusammensetzung Eventuelle Innere Teile, die nach der Zusammensetzung Schlecht zu Erreichen sind, Lacken. Immer die Reihenfolge der Illustrierten Montage Beachten. Im Fall von Alternativen Teilen, die für die Verschiedenen Versionen Vorgesehen sind, von der Zusammensetzung die Gewünschte Version Wählen.



### IMPORTANTE

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

### BELANGRIJK

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

### VIKTIG

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

PER LA REALIZZAZIONE DI MODELLI PIU' REALISTICI SI CONSIGLIA DI UTILIZZARE LE VERNICI HUMBROL.

TO OBTAIN THE BEST RESULTS WHEN COMPLETING THIS KIT, ALWAYS USE HUMBROL ENAMELS.

POUR LA REALISATION DE MAQUETTES PLUS PROCHES DE LA REALITE ON CONSEILLE D'UTILISER LES VERNIS HUMBROL.

FÜR DEN BAU WIRKLICHKEITSGETREUERER MODELLE WIRD EMPFOHLEN DIE HUMBROL-LACKE ZU VERWENDEN.

PARA LA REALIZACION DE MODELOS MAS REALISTAS SE ACONSEJA UTILIZAR LOS BARNICES HUMBROL.

OM HET BESTE RESULTAAT BIJ HET SAMENBOUWEN TE KRIJGEN, GEBRUIKT U HUMBROL VERNEN.

FÖR UTFÖRANDET AV MER REALISTISKA MODELLER REKOMMENDERAS HUMBROL LACKFÄRGER.

### COLORI COLOURS

### COULEURS

### FARBEN

### COLORES

### VERFKLEUREN

### FÄRGERNA

A	GLOSS	BLACK 21 BLACK NOIR SCHWARZ SCHWARZ 7 ZWART SWART NEGRO NERO FS - 17038
	LUCIDO	

B	GLOSS	SILVER 11 SILVER FOX ARGENT SILBER SILBER 90 ZILVER SILVER PLATA ARGENTO
	MATT	

C	MATT	BLACK 33 BLACK NOIR SCHWARZ MAT ZWART SWART NEGRO NERO FS - 37038
	OPACO	

D	GLOSS	ALUMINIUM - 56 ALUMINIUM - ALUMINIUM - ALUMINIUM - ALUMINIUM 99 - ALUMINIUM - ALUMINIUM - ALUMINIUM - ALUMINIUM - FS - 17178
	LUCIDO	

E	GLOSS	BURNISHED METAL - 53 GUN METAL - METAL BRUNI - BRUNIERTE METALLE - EINSENFARBIG 91 - L'ZERKLEUR - OXIDERAD METALL - METAL BRUNIDO - METALLO BRUNITO
	LUCIDO	

F	GLOSS	RED 19 BRIGHT RED ROUGE ROT ROT 31 ROOD ROD ROJO ROSSO FS - 11105
	LUCIDO	

G	GLOSS	ORANGE 18 ORANGE ORANGE ORANGE ORANGE 30 ORANJE ORANGE NARANJADO ARANCIONE FS - 12246
	LUCIDO	

H	MATT	BROWN H9 TAN MARRON BRAUN HOLZBRAUN 382 HOUTBRUIN BRUN MARRON MARRONE FS - 30219
	OPACO	

J	GLOSS	WHITE 22 GLOSS WHITE BLANC WEISS WEISS 4 WIT BLANCO BIANCO FS - 17875
	LUCIDO	

### ISTRUZIONI PER APPLICARE CORRETTAMENTE LE ADESIVE.

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

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

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

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

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

### ANLEITUNG FÜR DAS RICHTIGE ANBRINGEN DER ABZIEHBILDER.

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

### INSTRUCTIVO PARA APLICAR CORRECTAMENTE LOS ADHESIVOS.

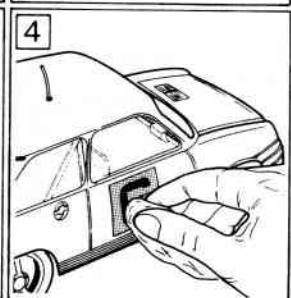
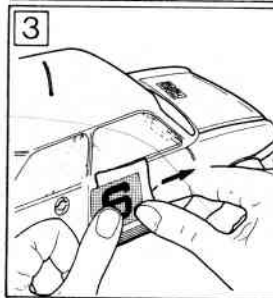
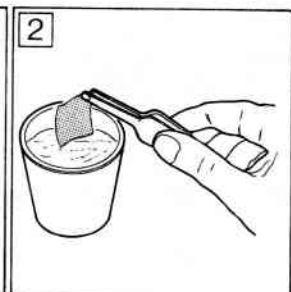
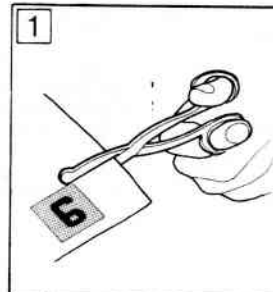
1) Recortar con cuidado el sujeto escogido siguiendo la silueta. 2) Sumirlo en agua tibia. 3) Quitarlo de su soporte. 4) Situar el adhesivo en su lugar. Secarlo con un pedazo de tela. Desinflar las eventuales burbujas de aire empujandolas hacia la orilla.

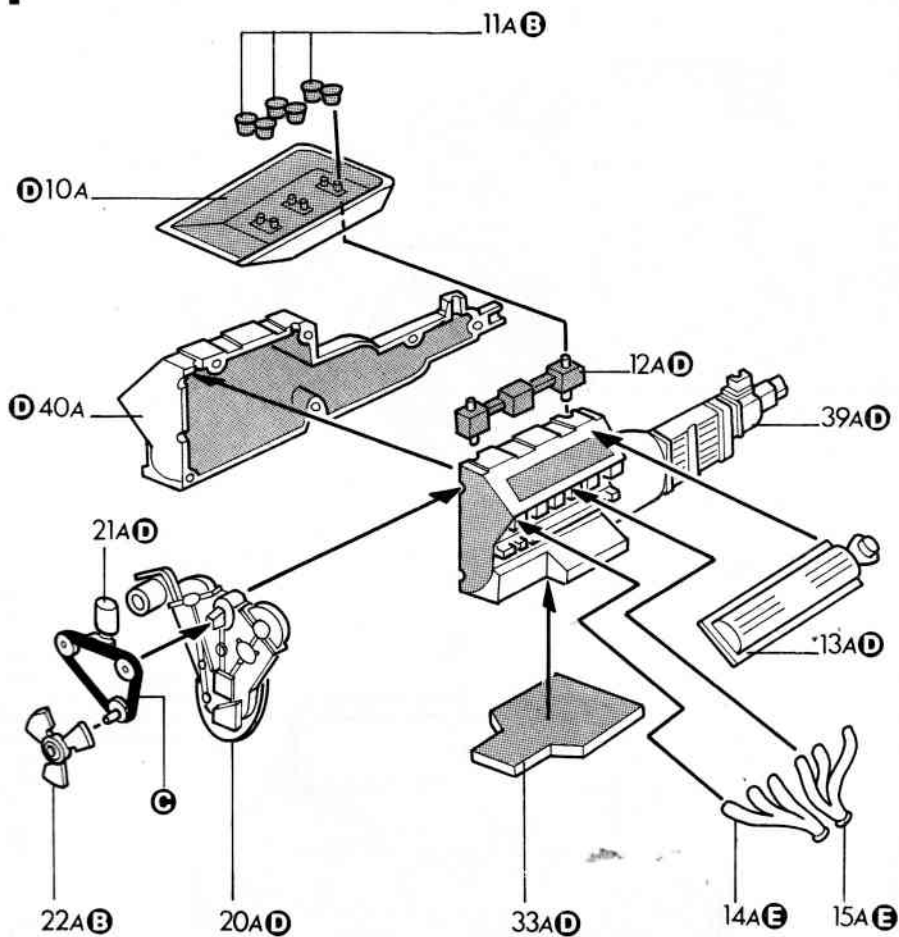
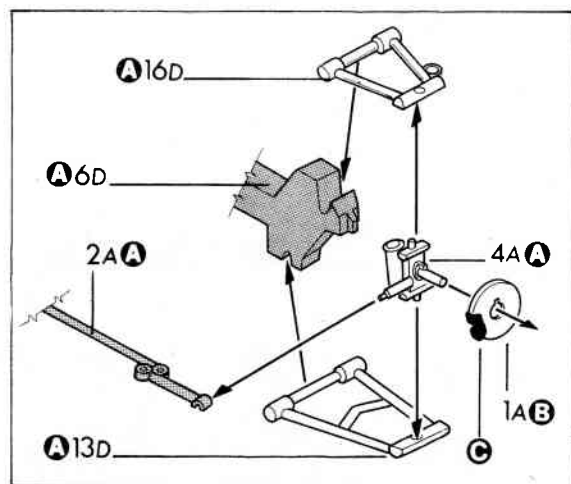
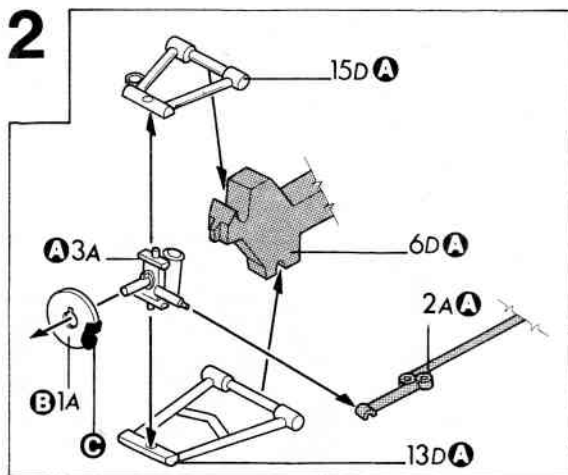
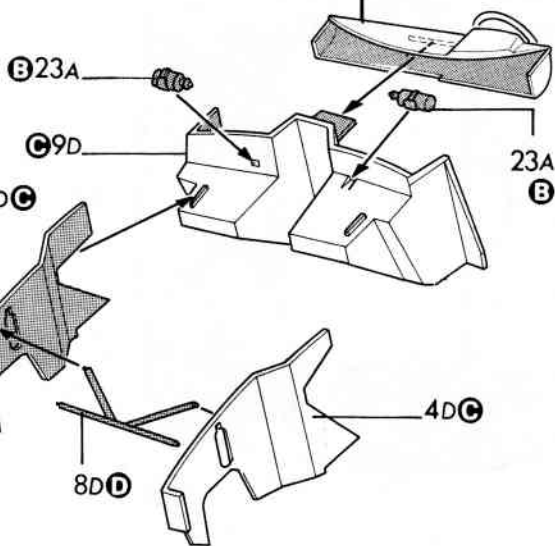
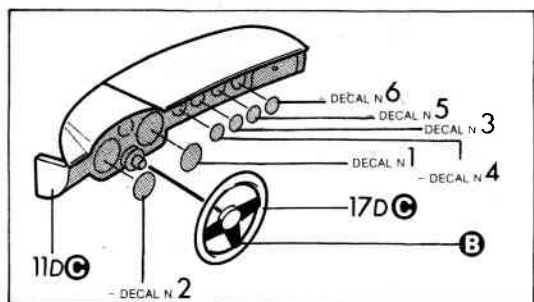
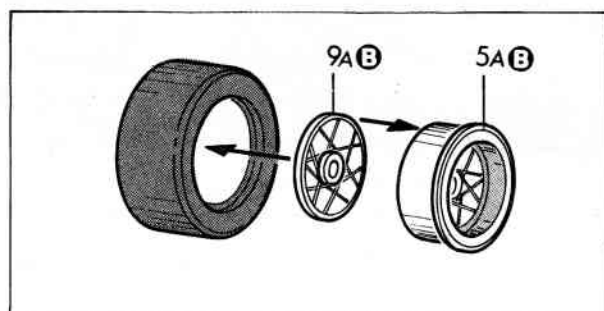
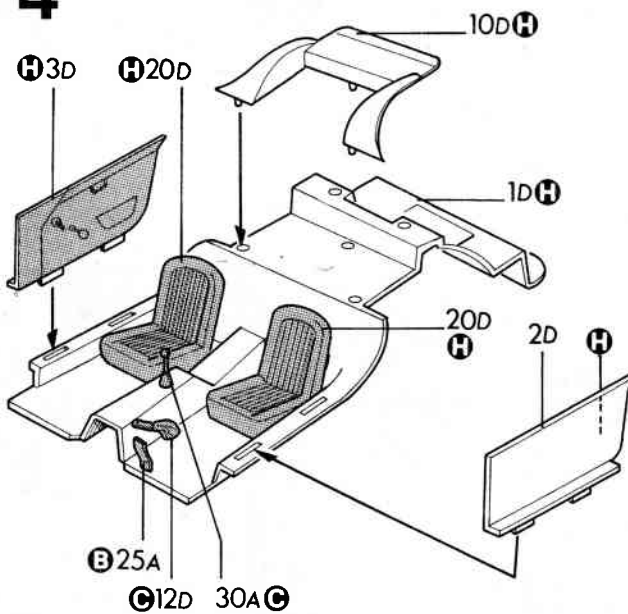
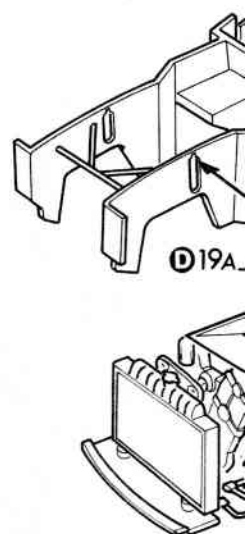
### INSTRUKTIES TOT HET KORREKT AANBRENGEN VAN DE TRANSFERS.

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

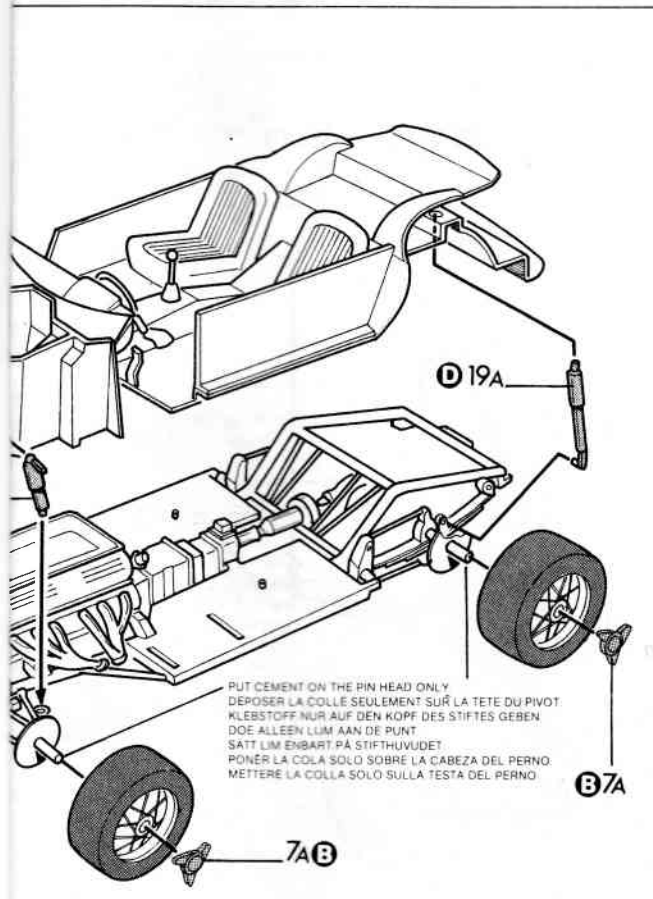
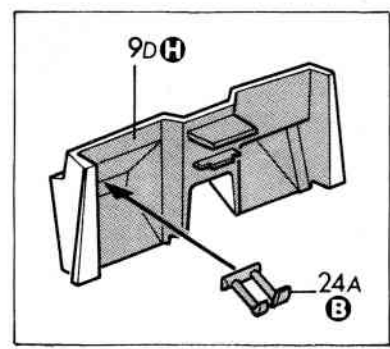
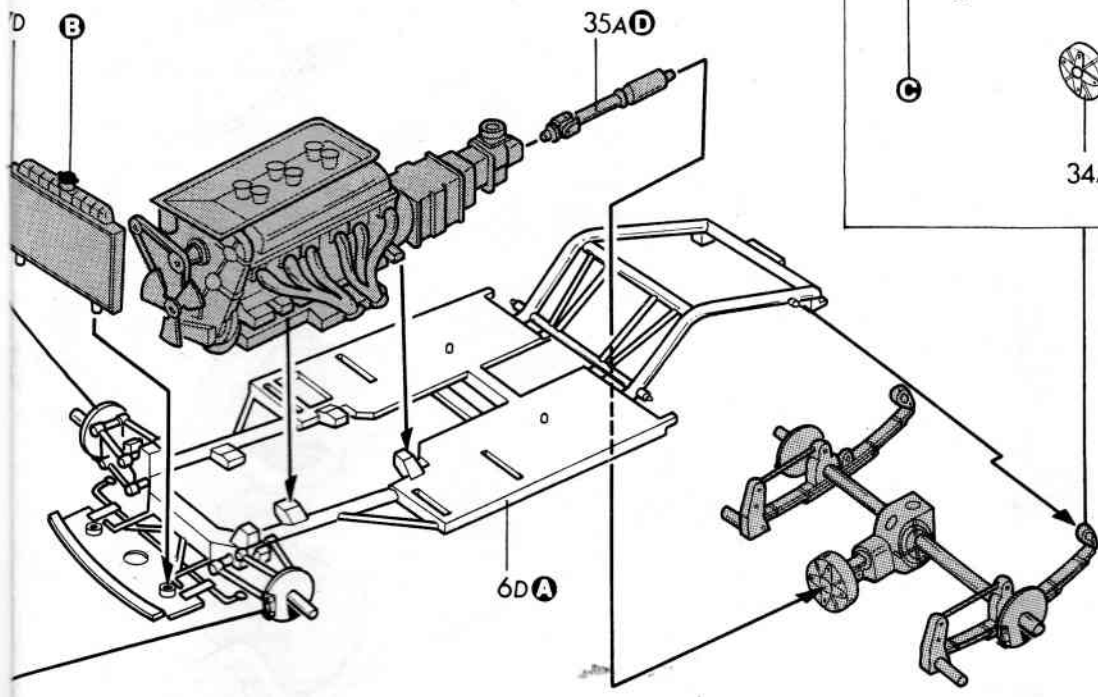
### INSTRUKTIONER FÖR KORREKT PSÄTTNING AV ADHESIVNA.

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



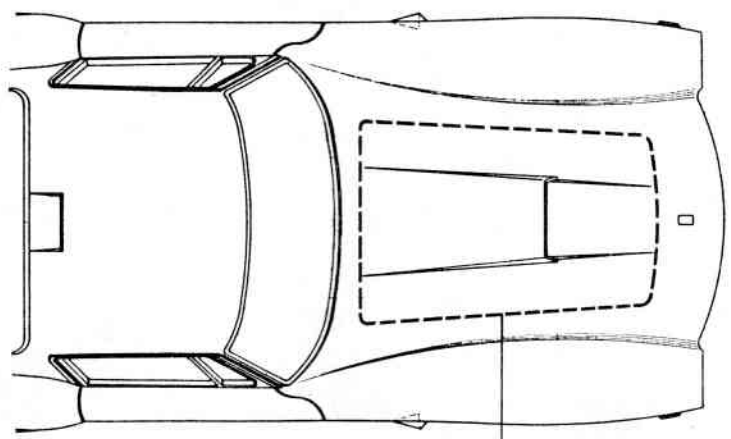
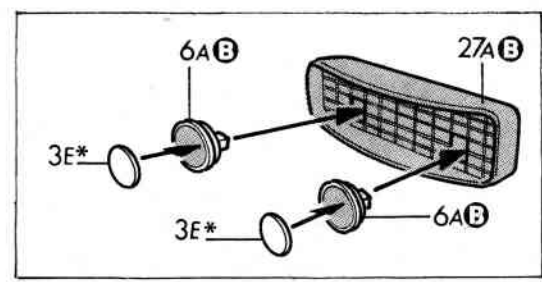
**1****2****3****4****5**





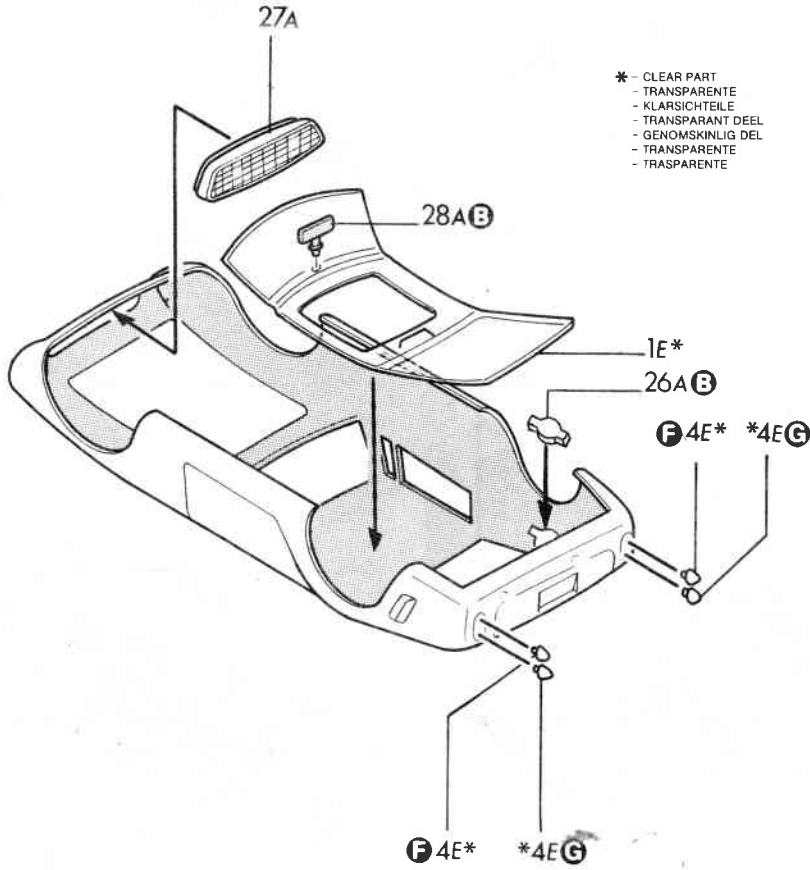
PUT CEMENT ON THE PIN HEAD ONLY  
 DEPOSER LA COLLE SEULEMENT SUR LA TÊTE DU PIVOT  
 KLEBSTOFF NUR AUF DEN KOPF DES STIFTES GEBEN  
 DOE ALLEEN LIJM AAN DE PUNT  
 SATT LIM ENBART PÅ STIFTHUVUDET  
 PONER LA COLA SOLO SOBRE LA CABEZA DEL PERNO  
 METTERE LA COLLA SOLO SULLA TESTA DEL PERNO

# 6



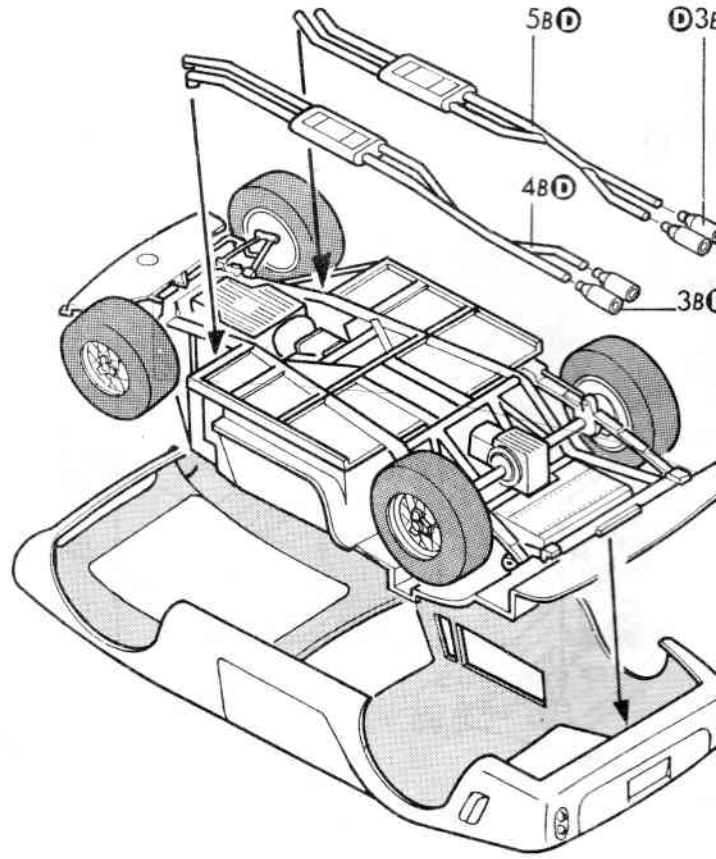
CUT BY SUITABLE TOOL  
 COUPER AVEC OUTIL PROPORTIONNE  
 MIT GEEIGNETE WERKZEUG SCHNEIDEN  
 SNIJDEN MET PASSEND TOESTEL  
 KLIPP MED LAMPLIGT VERKTYG  
 CORTAR PER MEDIO DE UTENSILIO CONVENIENTE  
 TAGLIARE CON UTENSILE ADEGUATO

7

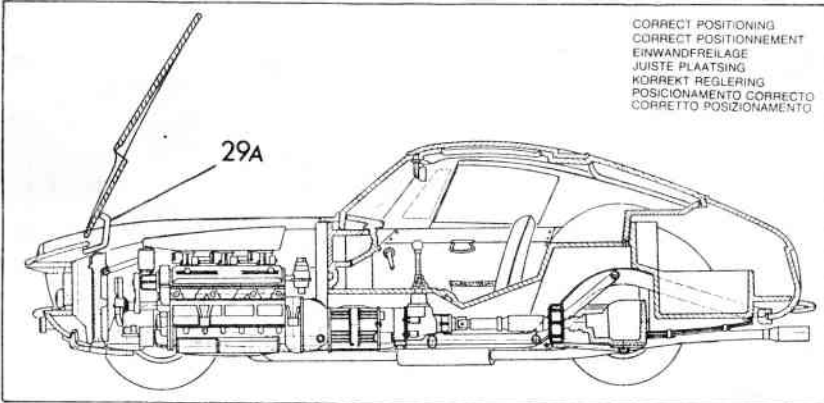


- \* - CLEAR PART
- TRANSPARENTE
- KLARSICHTEILE
- TRANSPARENT DEEL
- GENOMSKINLIG DEL
- TRANSPARENTE
- TRASPARENTE

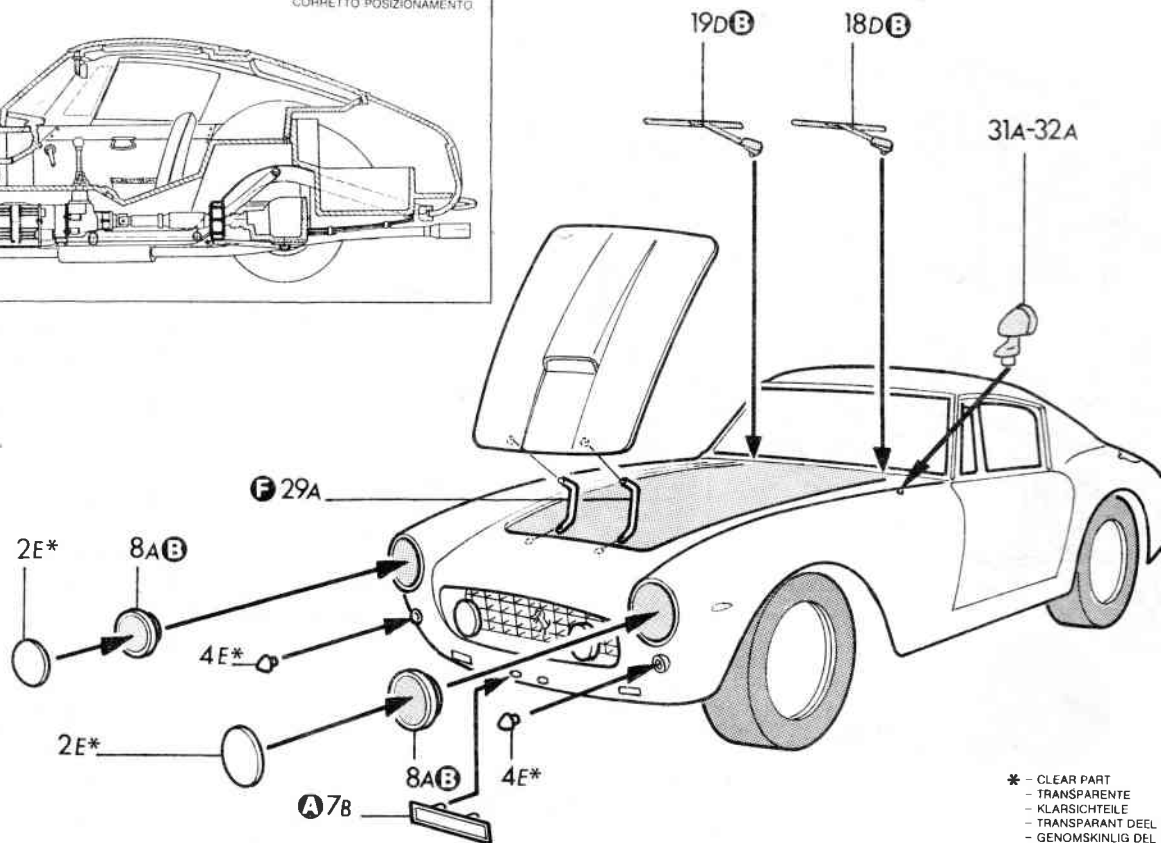
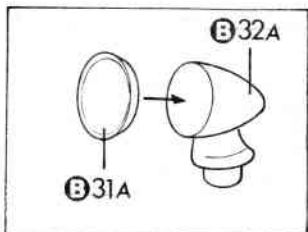
8



9



CORRECT POSITIONING  
CORRECT POSITIONNEMENT  
EINWANDFREILAGE  
JUISTE PLAATSING  
KORREKT REGLERING  
POSIZIONAMENTO CORRETTO  
CORRETTO POSIZIONAMENTO



- \* - CLEAR PART
- TRANSPARENTE
- KLARSICHTEILE
- TRANSPARENT DEEL
- GENOMSKINLIG DEL
- TRANSPARENTE
- TRASPARENTE

