

Heller

LANCIA BETA MONTECARLO TURBO

80741



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

Français

En 1979 fait son apparition dans les compétitions de Championnat Mondial Marques la Béta Monte-Carlo, une voiture voulue par la Direction Lancia (notamment par M. Daniele Audetto) pour viser à la conquête du Championnat, depuis des années dominé par les Porsche 935. Pour obtenir cette nouvelle voilure, la "préparation" a été sévère: en premier lieu, le châssis monocarrosserie a été complété par un treillis tubulaire avec panneaux, pour obtenir une plus grande rigidité et un abaissement de la partie frontale ; le moteur a été porté à 1425 cc., pour pouvoir inscrire la Béta dans la classe "jusqu'à 2 litres" (le Championnat Mondial Marques est en effet structuré en deux classes, et on déclare gagnante la Maison qui obtient le score le plus élevé, indépendamment de la classe d'appartenance); suralimente par un turbocompresseur de la KKK (avec puissance de 450 HP à 1000 tours) le moteur est en outre monté en position centrale, avec une excellente distribution des poids et un évident avantage vis-à-vis des autres voitures de la classe "deux litres", toutes équipées de moteurs "antérieurs". Pour un meilleure assiette on a en outre adopté des jantes antérieures de 16 pouces et postérieures de 19. La mise au point de la voiture (soignée par M. Audelto) n'a pas résulté particulièrement longue, et déjà à la Coupe Florio 1979 l'équipage Patrese-Finotto remportait la victoire dans le groupe 5, conquérant les20 premiers points mondiaux pour la Lancia. A la fin de la saison 1979 la Lancia était première dans la classe "jusqu à deux litres", mais à cause du petit nombre de compétitions effectuées elle restait derrière la Porsche, première dans la classe de "plus de deux litres". En 1980la Lancia participait à toutes les compétitions avec une équipe de pilotes très forts: Patrese, Cheever, Heyer, Alboreto. Dans la première compétition du championnat, la 24 heures de Daytona, la victoire dans la classe "jusqu' à deux litres" est remportée par la Béta "privée" de Facetti-Finotto, un équipage qui portera à la Lancia des points précieux même à la 24 heures de le Mains. Les autres compétitions voient au contraire la domination des pilotes officiels qui remportent toutes les épreuves. En outre, pour arracher des points à la Porsche, qui domine la série supérieure, la Lancia inscrit une Béta dans la classe de "plus de deux litres" aux compétitions du Mugello et de Vallelunga ; dans les deux casles Porsche 935 sont battues par les petites mais plus maniables Béta, qui conquièrent ainsi le Championnat. La confirmation de la Beta fut ensuite confirmée par une voiture préparée par GS-Tuning Freiburg qui, avec Heyer au volant, remporta l'important championnat sportif allemand. La Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5, proposée par HELLER et portant le numéro 68, s'est classée 14ème au classement général des 24 Heures du Mans en 1981 avec les pilotes Martino Finotto, Giorgio Pianta et Giorgio Schön.

Longueur hors tout	4,60 m
Largeur	1,99 m
Hauteur	1,10 m
Empattement	2,30 m
Moteur	FIAT/ LANCIA 4 cylindres en ligne
Puissance	295 cv

Deutsch

1979 wurde anlässlich der Weltmeisterschaft erstmals der Beta Montecarlo vorgestellt, ein von der Lancia-Zentrale (und insbesondere von Daniele Audetto) entwickeltes Auto mit dem Ziel, die Meisterschaft zu erobern, die viele Jahre lang vom Porsche 935 dominiert wurde. Um dieses neue Auto zu realisieren, waren die Vorbereitungen sehr intensiv: Zunächst wurde der Monocoque-Chassis-Rahmen mit einem Gitterrohrrahmen mit Paneelen ergänzt, um eine höhere Steifigkeit und eine Absenkung der Frontpartie zu erreichen. Der Motor wurde auf 1425 ccm vergrößert, um mit dem Beta in der Klasse „bis 2 Liter“ antreten zu können (die Weltmeisterschaft war in zwei Klassen unterteilt und das Team mit der höchsten Punktzahl gewann, unabhängig von der Kategorie). Der von einem KKK-Turbo (mit einer Leistung von 450 PS bei 1000 Umdrehungen) angetriebene Motor wurde zusätzlich zentral eingebaut, was eine sehr gute Gewichtsverteilung und einen deutlichen Vorteil gegenüber anderen Fahrzeugen der Klasse „bis 2 Liter“ mit Heckmotoren ermöglichte. Für mehr Stabilität wurden 16-Zoll-Vorderräder und 19-Zoll-Hinterräder verwendet. Die Abstimmung des Fahrzeugs (die von Audetto persönlich durchgeführt wurde) dauerte nicht lange und bereits bei der Coppa Florio 1979 gewann das Team Patrese-Finotto die Gruppe 5 und holte damit die ersten 20 Weltmeisterschaftswertungen für den Lancia. Am Ende der Saison 1979 war der Lancia Erster in der Klasse „bis 2 Liter“. 1980 nahm der Lancia mit einem starken Fahrerteam an allen Rennen teil: Patrese, Cheever, Heyer und Alboreto. Beim ersten Austragungsort der Meisterschaft, dem 24-Stunden-Rennen von Daytona, ging der Sieg in der Klasse „bis 2 Liter“ an den privaten Beta von Facetti-Finotto, ein Team, das dem Lancia auch beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans wertvolle Punkte brachte. Andere Prüfungen hingegen wurden von offiziellen Fahrern dominiert, die alle Rennen gewannen. Um dem Porsche, der die Oberklasse dominierte, Punkte abzufragen, setzte Lancia außerdem in Mugello und Vallelunga ein Auto in der Klasse „über 2 Liter“ ein. In beiden Fällen unterlag der Porsche. So eroberte der kleinere, aber handlichere Beta, die Meisterschaft. Die Bestätigung des Beta wurde dann durch ein von GS-Tuning Freiburg vorbereitetes Auto bestätigt, das mit Heyer am Steuer die wichtige Deutsche Sportmeisterschaft gewann. Der von HELLER angebotene Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5 mit der Startnummer 68 belegte 1981 bei den 24 Stunden von Le Mans mit den Fahrern Martino Finotto, Giorgio Pianta und Giorgio Schön den 14. Gesamtplatz.

Longueur hors tout	4,60 m
Largeur	1,99 m
Hauteur	1,10 m
Empattement	2,30 m
Moteur	FIAT/ LANCIA 4 cylindres en ligne
Puissance	295 cv

English

In 1979, in occasion of World Championship, was for first time presented the Beta Montecarlo, a car studied by Lancia Head Quarters (and particularly by Daniele Audetto) in order to try to conquer the Championship, for many years dominated by the Porsche 935. In order to realize this new car, preparation has been very severe: first of all the mono-body chassis frame has been completed with a tubolare trellis with panels to get a greater stiffness and a lowering of front part. Engine was brought to 1425 cc to be able to enter the Beta on the class “up to 2 lite” (World Championship is in fact divided into two classes and winner is the Team having got best score, independently from category) overfeeded by a turbo-compressor by KKK (with power of 450 hp at 1000 revolutions) engine was in addition assembled in central position, with a very good distribution of weights and an evident advantage towards other cars of“up to 2 liter” class, all furnished with “back” engines. For a greater stability, front rims of 16" and back ones of 19” were adopted. The setting up of the car (followed personally by Audetto) did not prove to be too long and already at 1979 Coppa Florio, the Patrese-Finotto Team was winning in Group 5,getting so first 20 "world" scores for the Lancia. At the end of 1979 season the Lancia was first in the class “up to 2 liter”. In 1980, the Lancia did take part into all races, with a team of "strong" drivers: Patrese, Cheever, Heyer, Alboreto. At first trail the Championship, the Daytona 24 hour race, victory in the class “up to 2 liter” was for the “private” Beta of Facetti-Finotto, a team that will bring precious scores to the Lancia also in occasion of Le Mans 24 hour race. Other trials, on the contrary, are all dominated by official drivers, winning all races. In addition, in order to wring scores from the Porsche, dominating the upper class, the Lancia entered a car on “over 2 liter” class at Mugello and Vallelunga races in both cases the Porsche was defeated by the smaller but more manageable Beta, that was so conquering the Championship. Validity of the Beta is then reconfirmed car prepared by GS-Tuning Freiburg Sport Group that, driven by Heyer, will control the important German Sport Championship. The Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5 offered by HELLER, with starting number 68, finished 14th overall in the 24 Hours of Le Mans in 1981 with drivers Martino Finotto, Giorgio Pianta and Giorgio Schön.

Overall length	4,60 m
Width	1,99 m
Height	1,10 m
Wheelbase	2,30 m
Engine	4 - cylinders FIAT/ LANCIA
Power	295 hp

Español

En 1979, con ocasión del Campeonato del Mundo, se presentó por primera vez el Beta Montecarlo, un coche desarrollado por la central de Lancia (y en particular por Daniele Audetto) con el objetivo de conquistar el campeonato, dominado durante muchos años por el Porsche 935. Para realizar este nuevo coche, los preparativos fueron muy intensos: en primer lugar, el bastidor del chasis monocasco se completó con un bastidor tubular con paneles para lograr una mayor rigidez y rebajar la parte delantera. El motor se amplió a 1.425 cc para que el Beta pudiera competir en la categoría de «hasta 2 litros» (el Campeonato del Mundo se dividía en dos clases y ganaba el equipo con mayor número de puntos, independientemente de la categoría). El motor, alimentado por un turbo KKK (con una potencia de 450 CV a 1.000 rpm), también estaba instalado en posición central, lo que permitía una muy buena distribución del peso y una clara ventaja sobre otros vehículos de la clase «hasta 2 litros» con motores traseros. Para una mayor estabilidad, se utilizaron llantas delanteras de 16 pulgadas y traseras de 19 pulgadas. La puesta a punto del coche (realizada por el propio Audetto) no tardó mucho y, en la Coppa Florio de 1979, el equipo Patrese-Finotto ya había ganado el Grupo 5, consiguiendo los primeros 20 títulos mundiales para Lancia. Al final de la temporada de 1979, el Lancia fue primero en la clase «hasta 2 litros». En 1980, Lancia participó en todas las carreras con un potente equipo de pilotos: Patrese, Cheever, Heyer y Alboreto. En la primera sede del campeonato, las 24 Horas de Daytona, la victoria en la categoría «hasta 2 litros» fue para el Beta privado de Facetti-Finotto, equipo que también aportó a Lancia valiosos puntos en las 24 Horas de Le Mans. Otras etapas, sin embargo, fueron dominadas por los pilotos oficiales, que ganaron todas las carreras. Lancia también inscribió un coche en la categoría de «más de 2 litros» en Mugello y Vallelunga para restar puntos a Porsche, que dominaba la categoría superior. En ambos casos, el Porsche fue derrotado. Como resultado, el Beta, más pequeño pero más manejable, se hizo con el campeonato. A continuación, el Beta fue confirmado por un coche preparado por GS-Tuning Freiburg, que ganó el importante Campeonato Alemán de Deportes con Heyer al volante. El Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5 con número de salida 68 ofrecido por HELLER terminó 14º en la general de las 24 Horas de Le Mans de 1981 con los pilotos Martino Finotto, Giorgio Pianta y Giorgio Schön.

Overall length	4,60 m
Width	1,99 m
Height	1,10 m
Wheelbase	2,30 m
Engine	4 - cylinders FIAT/ LANCIA
Power	295 hp

Italiano

Nel 1979, in occasione del Campionato del Mondo, venne presentata per la prima volta la Beta Montecarlo, una vettura sviluppata dalla sede Lancia (e in particolare da Daniele Audetto) con l'obiettivo di conquistare il campionato, che per molti anni era stato dominato dalla Porsche 935. Per realizzare questa nuova vettura, i preparativi furono molto intensi: innanzitutto, il telaio monoscocca fu integrato con un telaio tubolare a pannelli per ottenere una maggiore rigidità e abbassare il frontale. Il motore fu portato a 1425 cc, in modo che la Beta potesse competere nella classe "fino a 2 litri" (il campionato mondiale era diviso in due classi e vinceva la squadra con il maggior numero di punti, indipendentemente dalla categoria). Il motore, alimentato da un turbo KKK (con una potenza di 450 CV a 1000 giri/min), era inoltre installato centralmente, il che consentiva un'ottima distribuzione dei pesi e un chiaro vantaggio rispetto agli altri veicoli della classe "fino a 2 litri" con motore posteriore. Per una maggiore stabilità, sono state utilizzate ruote anteriori da 16 pollici e posteriori da 19 pollici. Non ci volle molto per la messa a punto della vettura (eseguita dallo stesso Audetto) e alla Coppa Florio del 1979 il team Patrese-Finotto aveva già vinto il Gruppo 5, conquistando i primi 20 titoli mondiali per la Lancia. Alla fine della stagione 1979, la Lancia era prima nella classe "fino a 2 litri". Nel 1980, la Lancia partecipò a tutte le gare con una forte squadra di piloti: Patrese, Cheever, Heyer e Alboreto. Nella prima tappa del campionato, la 24 Ore di Daytona, la vittoria nella classe "fino a 2 litri" andò alla Beta privata di Facetti-Finotto, un team che portò alla Lancia punti preziosi anche alla 24 Ore di Le Mans. Le altre tappe, invece, furono dominate dai piloti ufficiali, che vinsero tutte le gare. La Lancia iscrisse anche una vettura nella classe "oltre 2 litri" al Mugello e a Vallelunga per sottrarre punti alla Porsche, che dominava la classe superiore. In entrambi i casi, la Porsche fu sconfitta. Di conseguenza, la Beta, più piccola ma più maneggevole, si aggiudicò il campionato. La Beta fu poi confermata da una vettura preparata da GS-Tuning Freiburg, che vinse l'importante Campionato Tedesco Sport con Heyer al volante. La Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5 con numero di partenza 68 offerta da HELLER si classificò al 14° posto assoluto nella 24 Ore di Le Mans del 1981 con i piloti Martino Finotto, Giorgio Pianta e Giorgio Schön.

Longueur hors tout	4,60 m
Largeur	1,99 m
Hauteur	1,10 m
Empattement	2,30 m
Moteur	FIAT/ LANCIA 4 cylindres en ligne
Puissance	295 cv

Nederlands

In 1979 werd ter gelegenheid van het wereldkampioenschap voor het eerst de Beta Montecarlo gepresenteerd, een auto die was ontwikkeld door het hoofdkantoor van Lancia (en met name door Daniele Audetto) met als doel het kampioenschap, dat jarenlang was gedomineerd door de Porsche 935, te veroveren. Om deze nieuwe auto te realiseren, waren de voorbereidingen zeer intensief: allereerst werd het monocoque chassisframe aangevuld met een buizenframe met panelen om een grotere stijfheid te bereiken en de voorkant te verlagen. De motor werd vergroot tot 1425 cc zodat de Beta mee kon doen in de "tot 2 liter" klasse (het wereldkampioenschap was verdeeld in twee klassen en het team met het hoogste aantal punten won, ongeacht de categorie). De motor, aangedreven door een KKK-turbo (met een vermogen van 450 pk bij 1000 tpm), werd ook centraal geïnstalleerd, wat een zeer goede gewichtsverdeling mogelijk maakte en een duidelijk voordeel opleverde ten opzichte van andere voertuigen in de klasse "tot 2 liter" met achterin geplaatste motoren. Voor meer stabiliteit werden 16-inch voorwielen en 19-inch achterwielen gebruikt. Het kostte niet veel tijd om de auto af te stellen (wat door Audetto zelf werd gedaan) en tijdens de Coppa Florio van 1979 had het Patrese-Finotto team Groep 5 al gewonnen en daarmee de eerste 20 wereldtitels voor Lancia binnengehaald. Aan het einde van het seizoen 1979 stond de Lancia eerste in de klasse "tot 2 liter". In 1980 nam Lancia deel aan alle races met een sterk team coureurs: Patrese, Cheever, Heyer en Alboreto. Op de eerste locatie van het kampioenschap, de 24 uur van Daytona, ging de overwinning in de klasse "tot 2 liter" naar de privé-Beta van Facetti-Finotto, een team dat de Lancia ook waardevolle punten had opgeleverd tijdens de 24 uur van Le Mans. Andere etappes werden echter gedomineerd door officiële coureurs, die alle races wonnen. Lancia reed ook met een auto in de "meer dan 2 liter" klasse op Mugello en Vallelunga om punten af te snoepen van de Porsche, die de hogere klasse domineerde. In beide gevallen werd de Porsche verslagen. Het resultaat was dat de kleinere maar wendbaardere Beta het kampioenschap won. De Beta werd vervolgens bevestigd door een door GS-Tuning Freiburg geprepareerde auto, die het belangrijke Duitse sportkampioenschap won met Heyer achter het stuur. De Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr.5 met startnummer 68, aangeboden door HELLER, eindigde als 14e algemeen in de 24 uur van Le Mans van 1981 met de coureurs Martino Finotto, Giorgio Pianta en Giorgio Schön.

Overall length	4,60 m
Width	1,99 m
Height	1,10 m
Wheelbase	2,30 m
Engine	4 - cylinders FIAT/ LANCIA
Power	295 hp

1/24 LANCIA BETA MONTECARLO TURBO GR. 5 80741



11
Argent metallique
Silver Metallic
Silber metallisch



14
Bleu de france brillant
French Blue Gloss
Französischblau glänzend



16
Or metallique
Gold Metallic
Gold metallisch



18
Orange brillant
Orange Gloss
Orange glänzend



19
Rouge vif brillant
Crimson Gloss
Bordeuxrot glänzend



21
Noir brillant
Black Gloss
Schwarz glänzend



22
Blanc brillant
White Gloss
Weiß glänzend



33
Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



56
Aluminium metallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch



71
Chene satine
Oak Satin
Eichengrün seidenmatt



85
Noir de charbon satine
Coal Black Satin
Kohlenschwarz seidenmatt



321
Rouge transparent
Red Transparent
Rot transparent



322
Orange transparent
Orange Transparent
Orange transparent

2

Numéro de phase
Step number
Schrittnummer
Número de fase

56

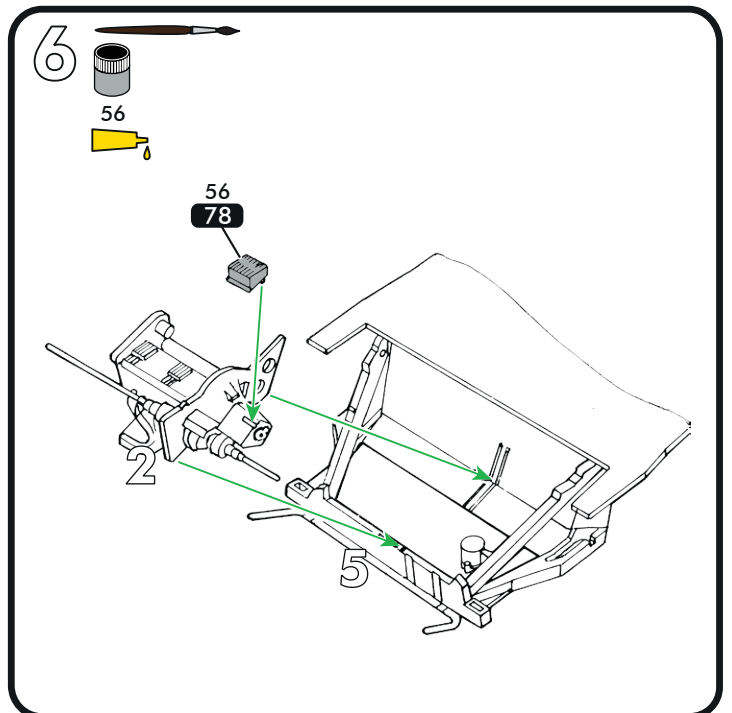
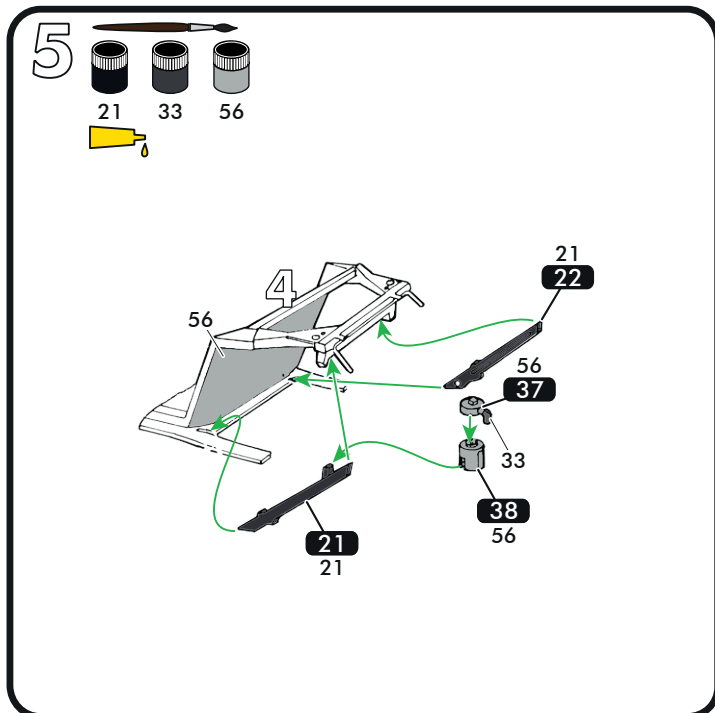
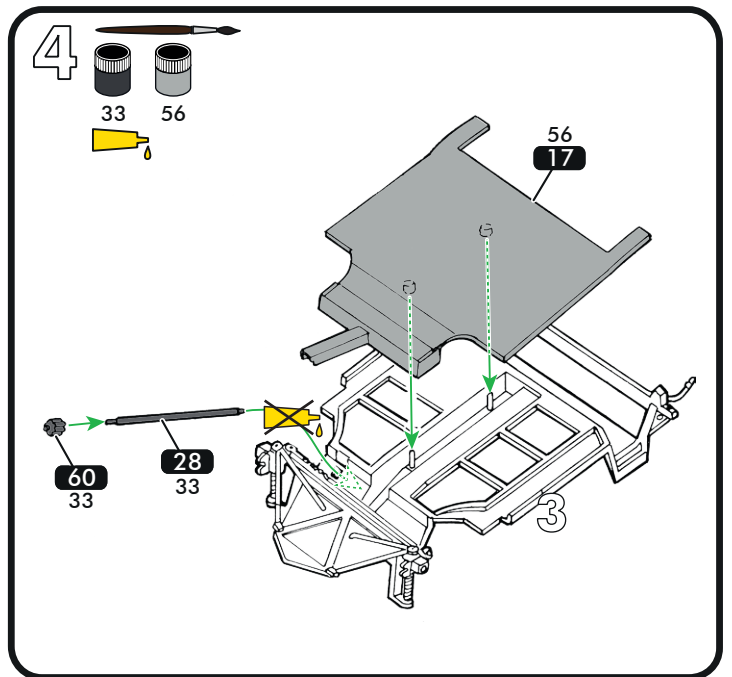
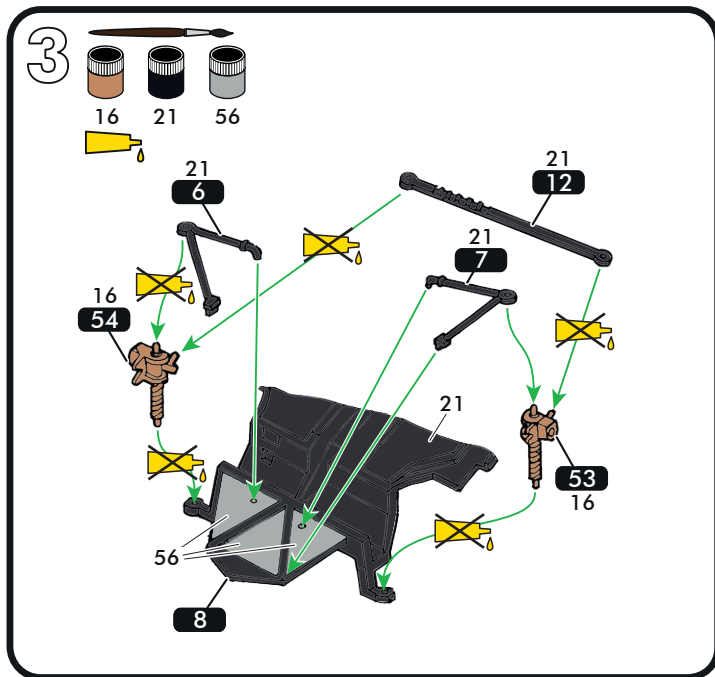
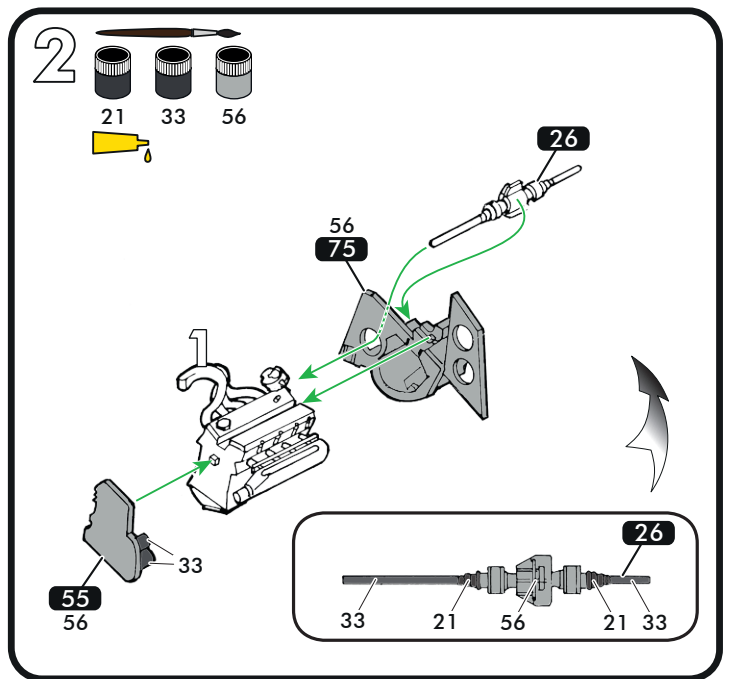
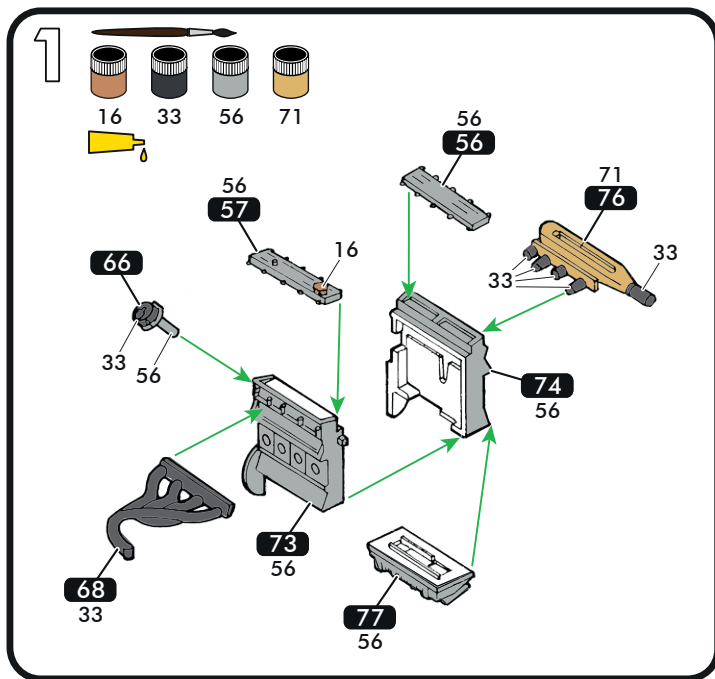
Référence de couleur
Colour reference no
Farbangabe
Referencia de color

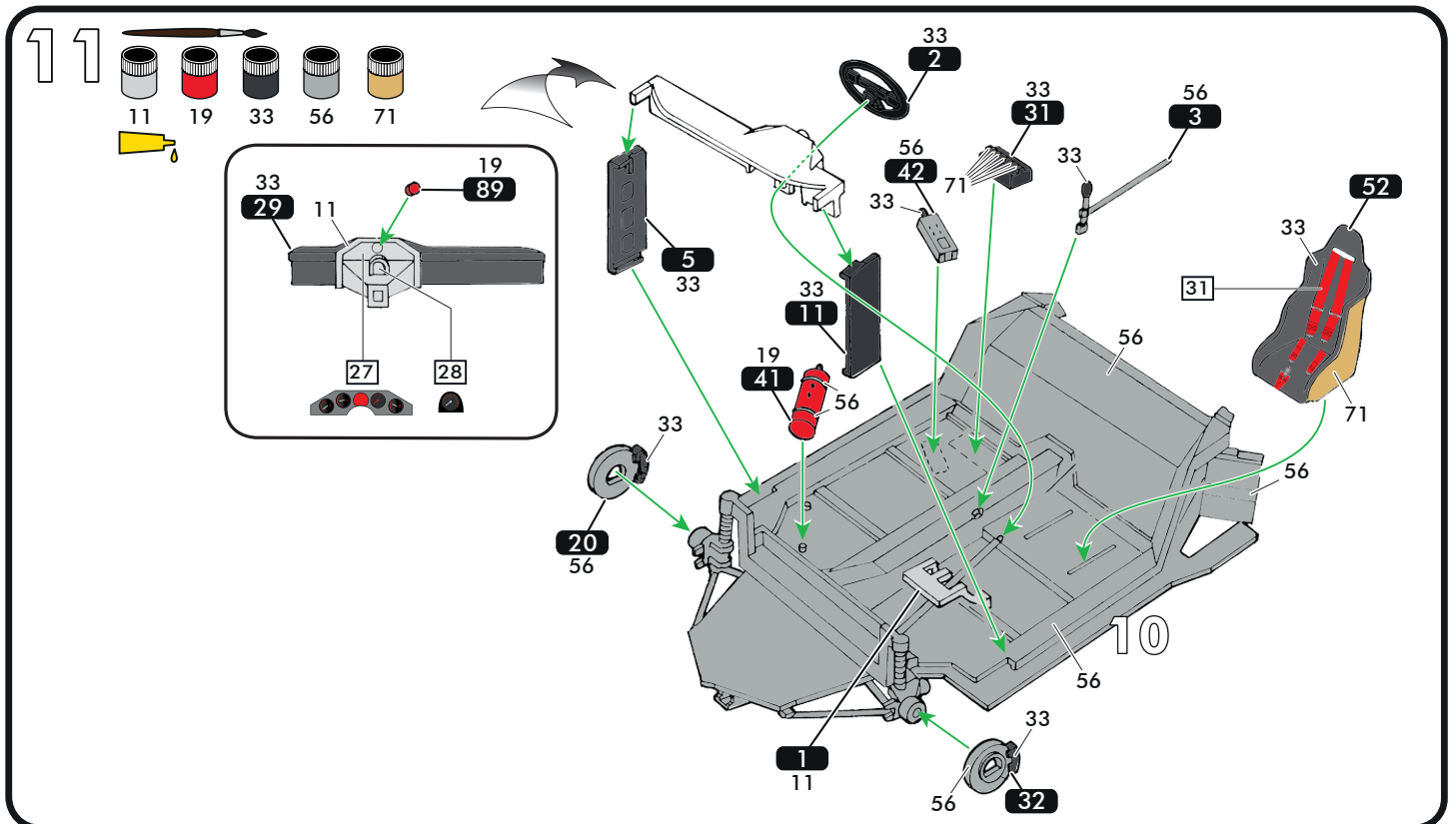
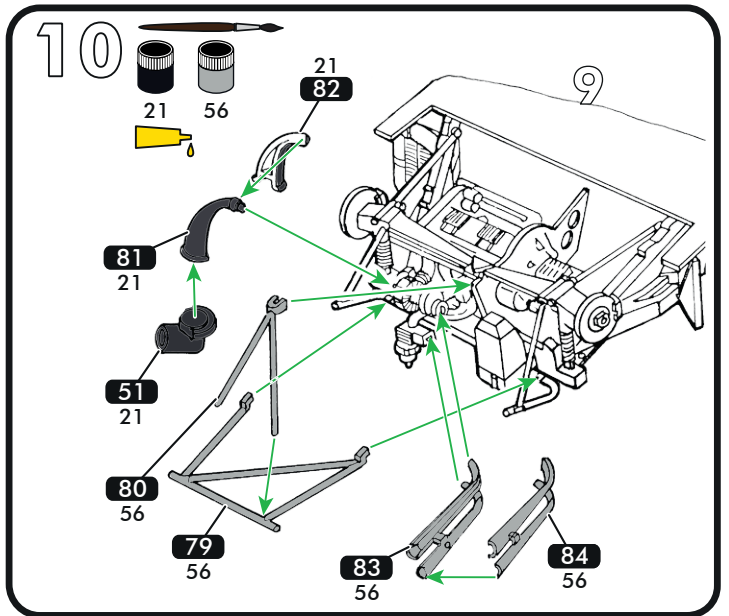
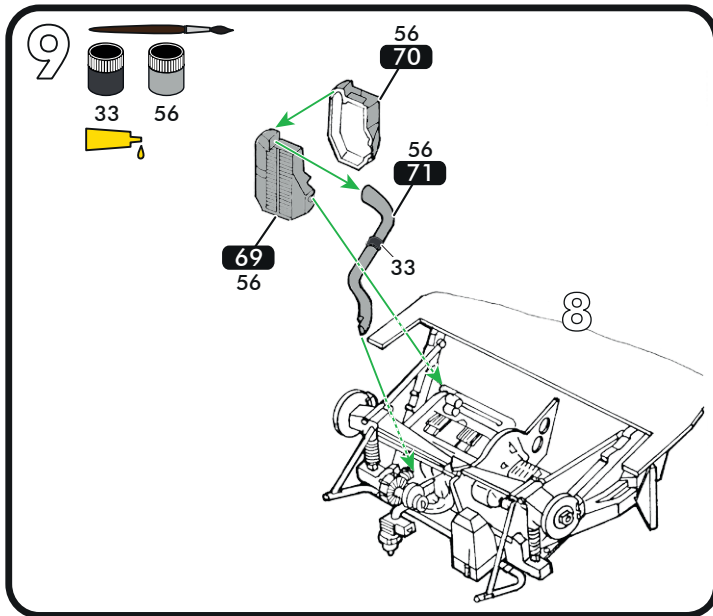
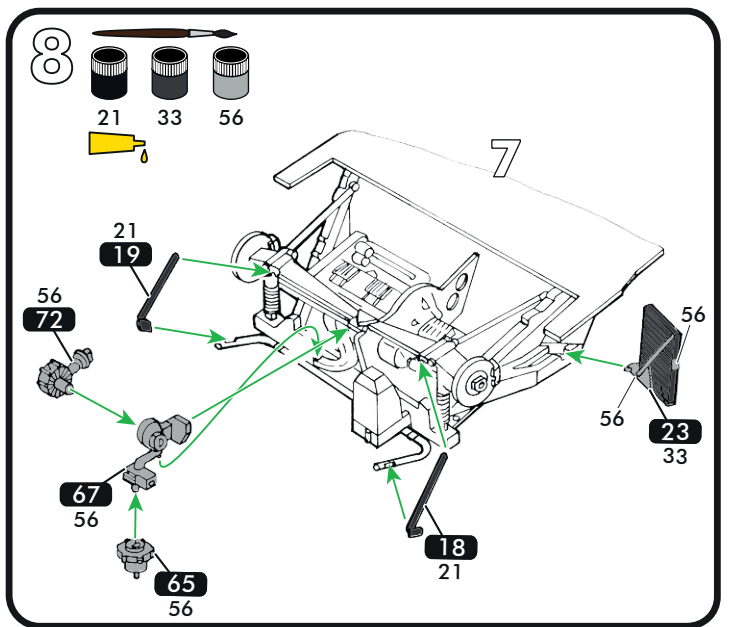
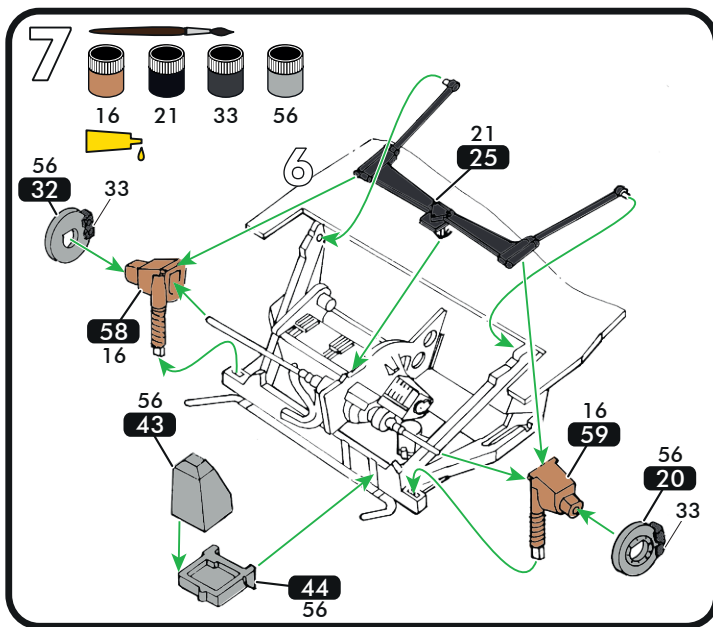
37

Numéro de pièce
Part number
Teilenummer
Número de pieza

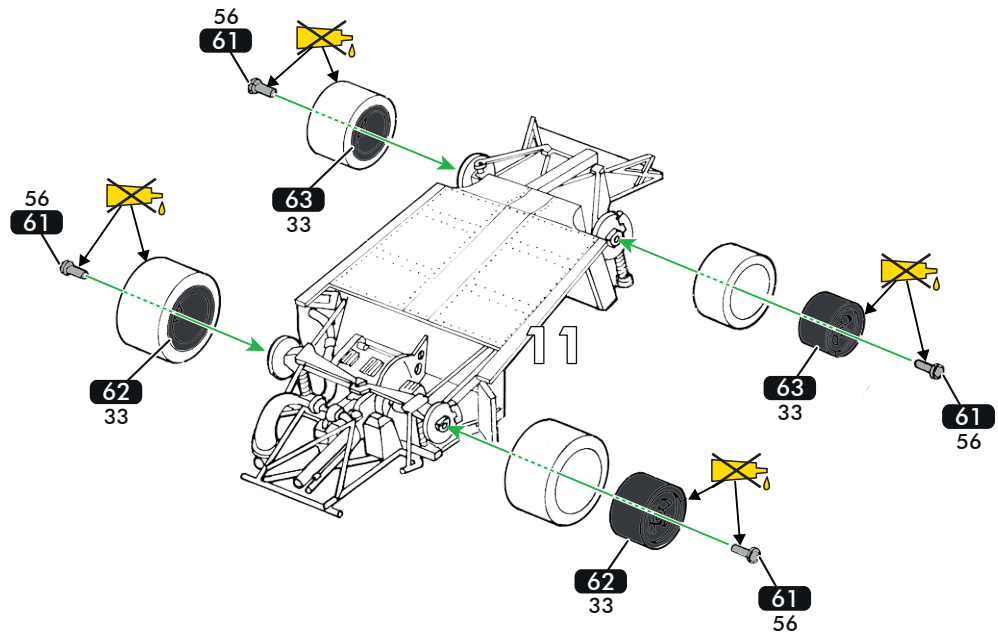
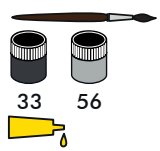
6

Numéro de decal
Decal number
Abziehbildnummer
Número de calcomanía

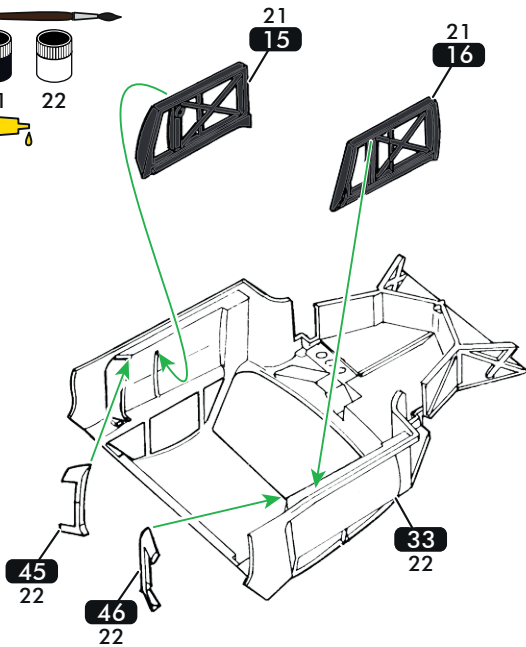
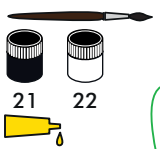




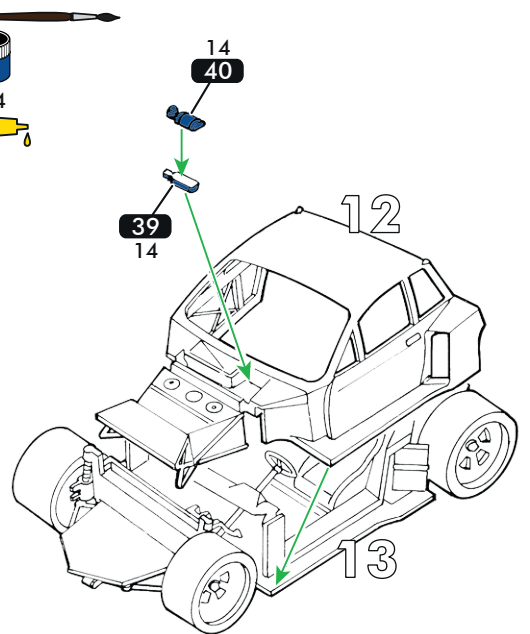
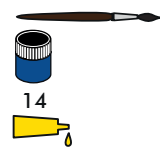
12



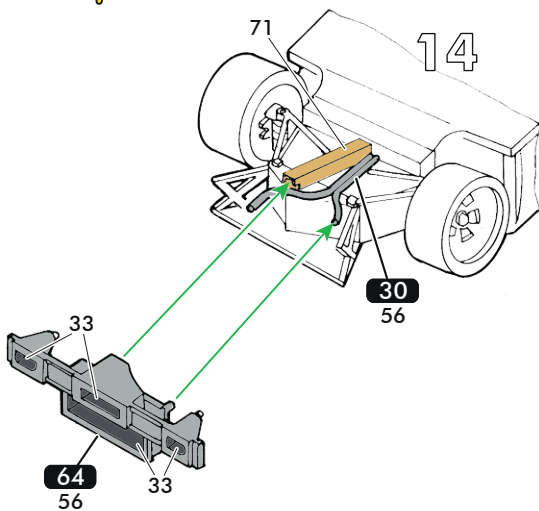
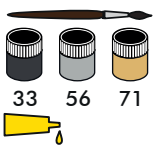
13



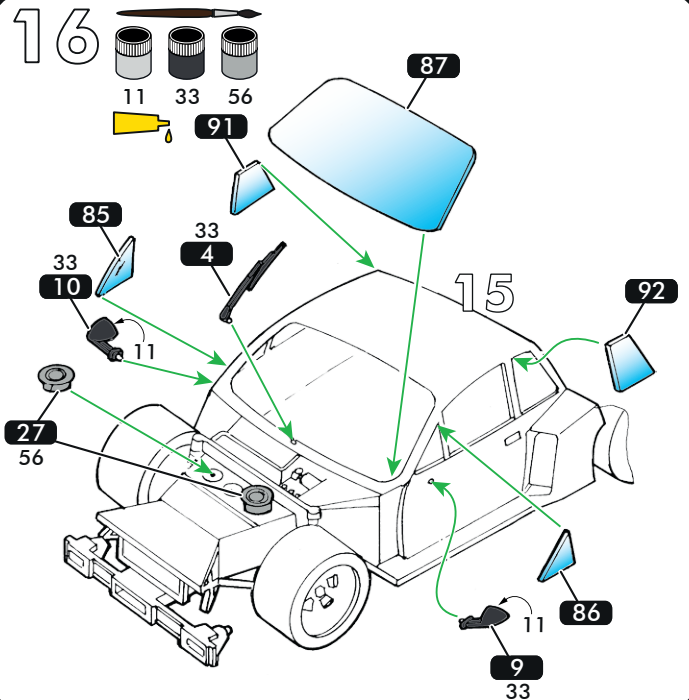
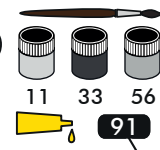
14

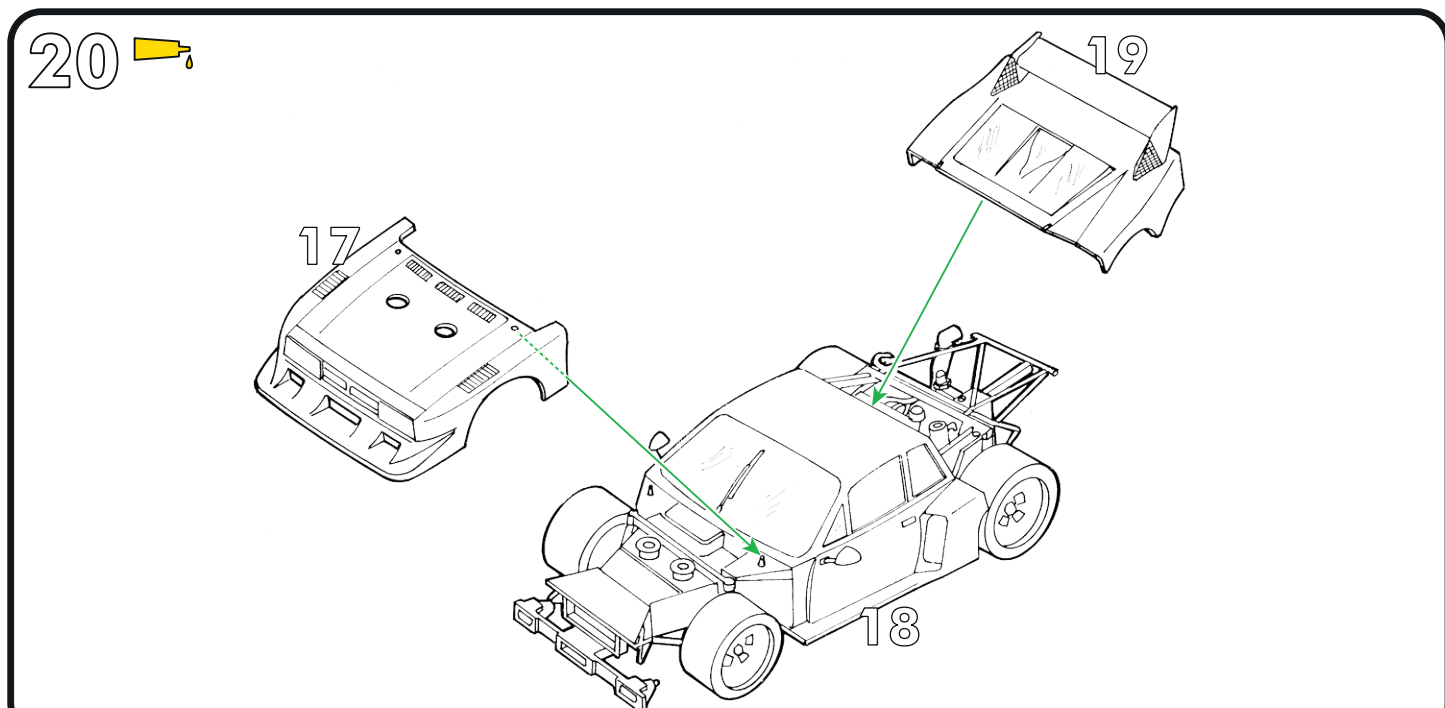
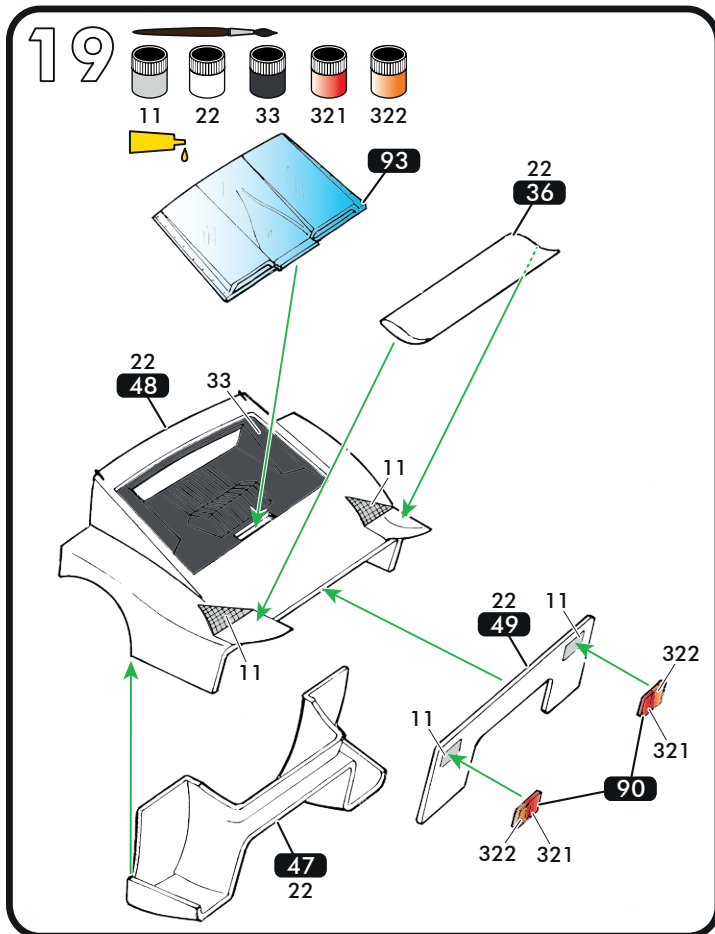
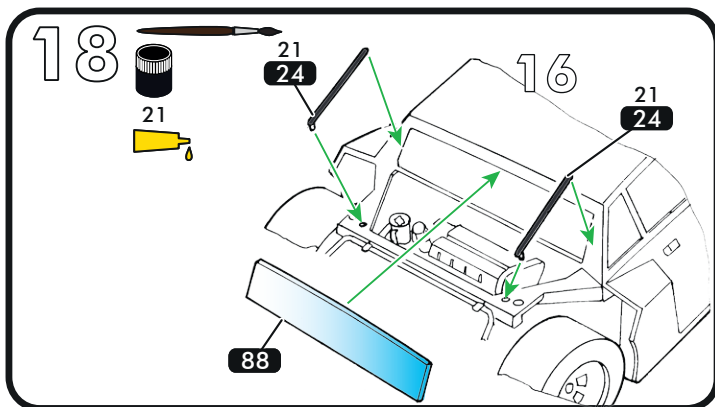
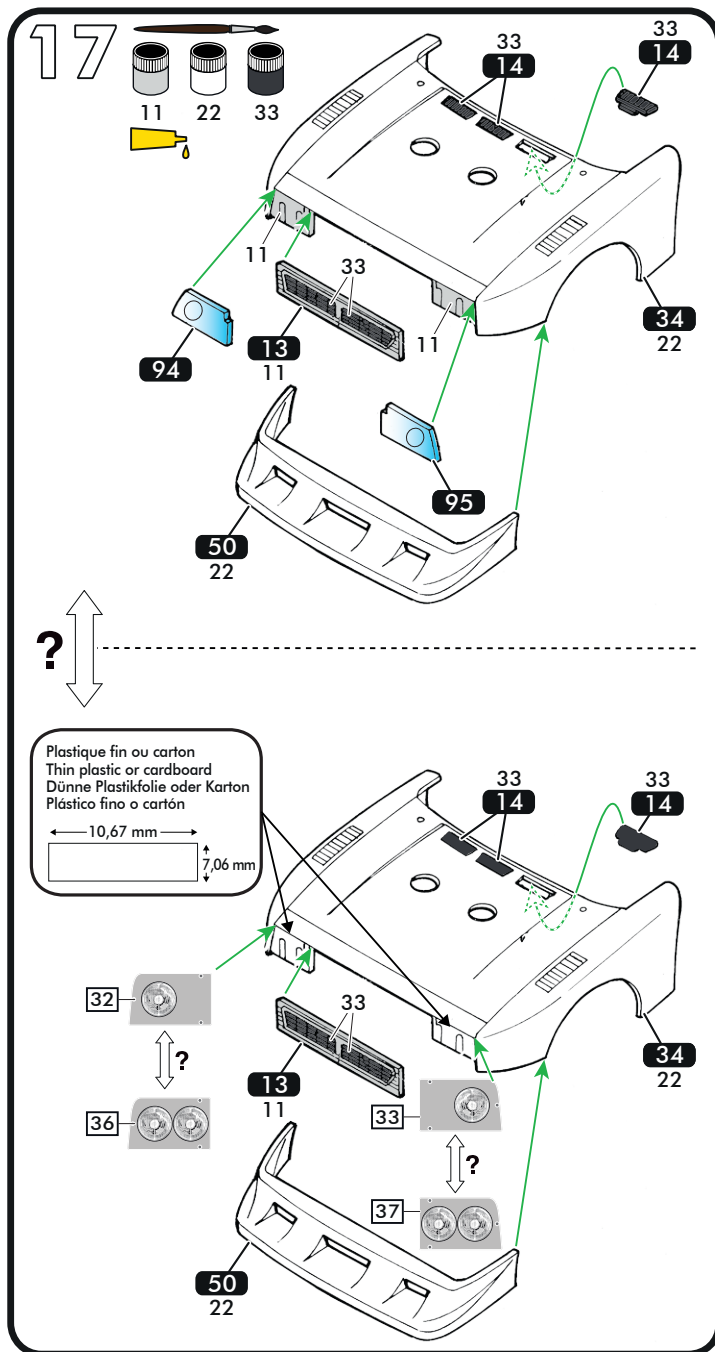


15

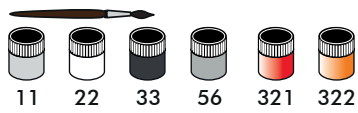


16

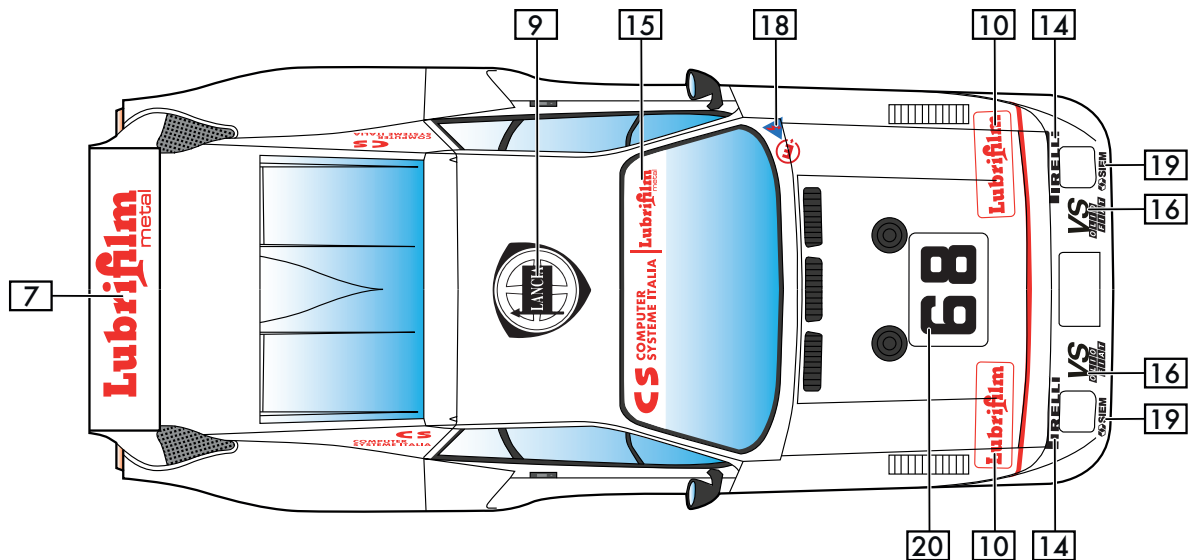
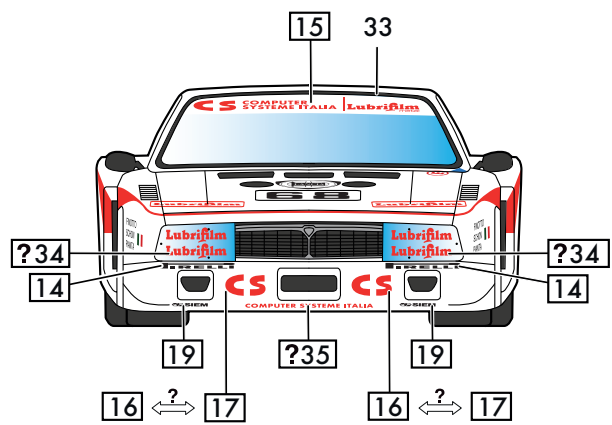
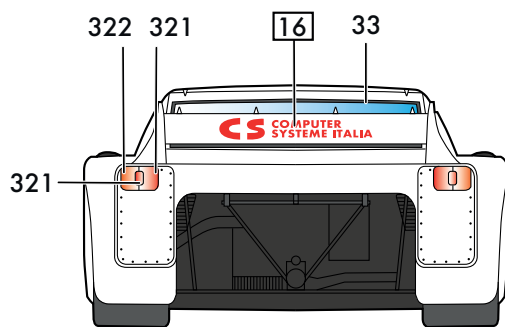
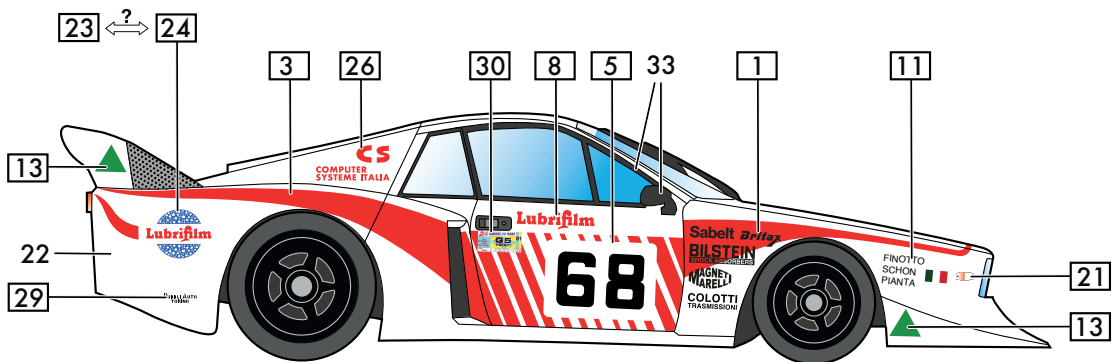
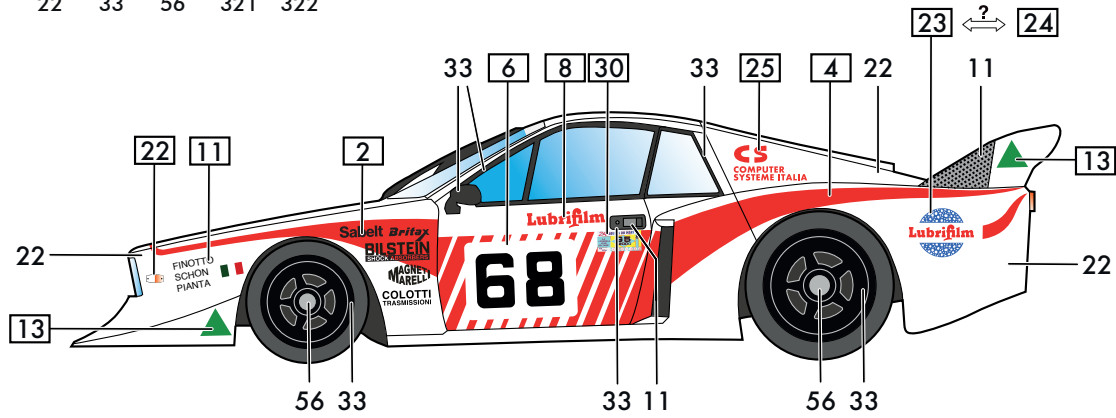


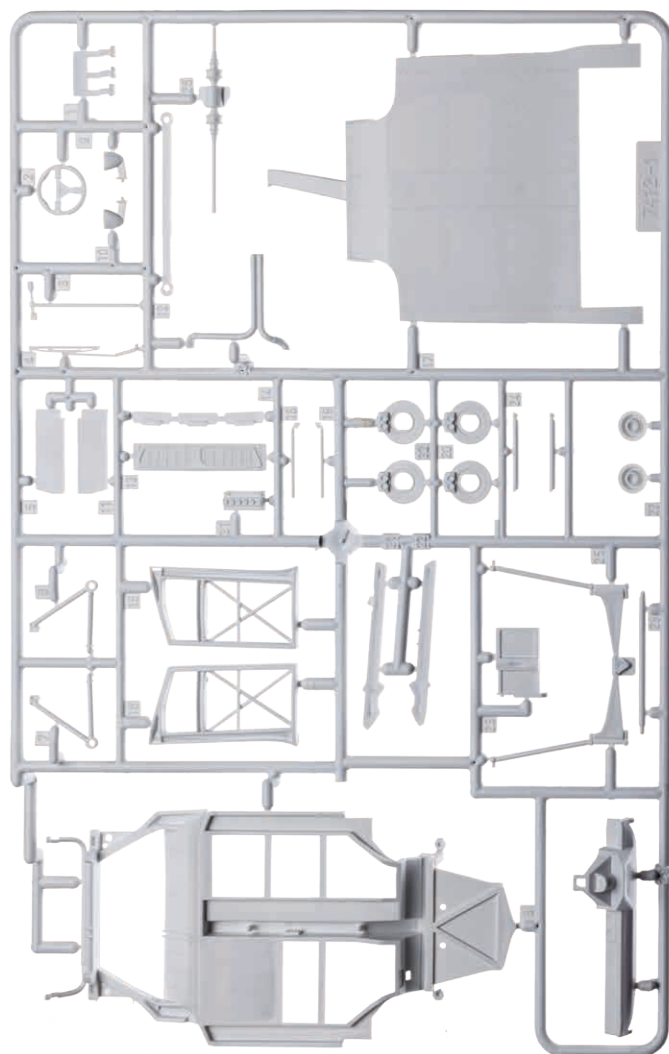
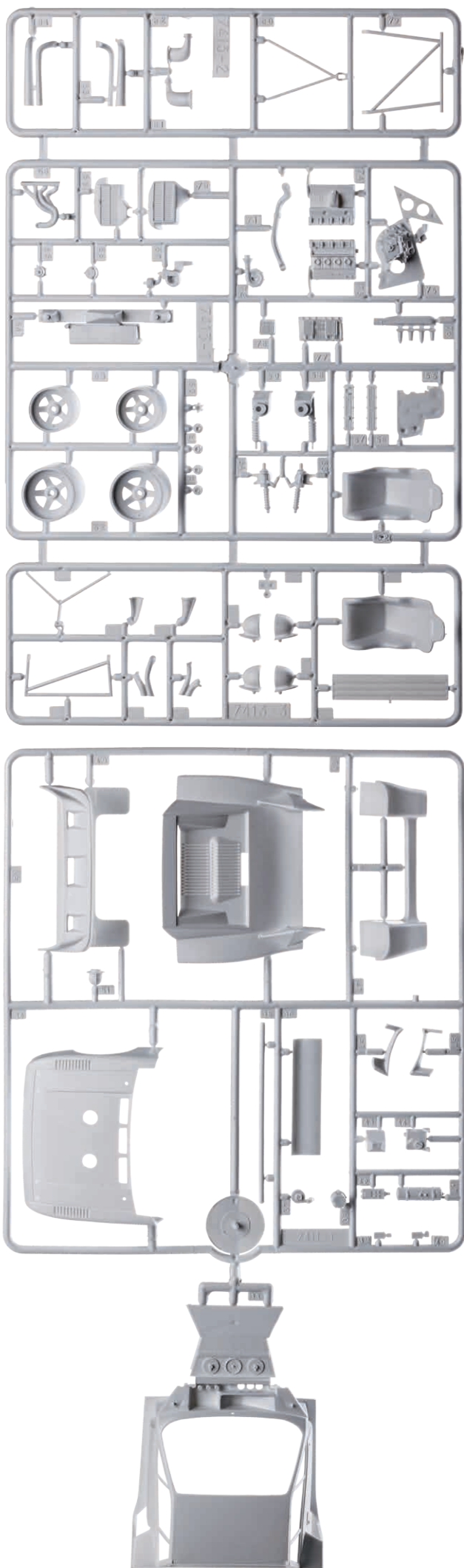


21



Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr. 5
No. 68, M. Finotto, G. Pianta, G. Schon, LM 24h, 1981





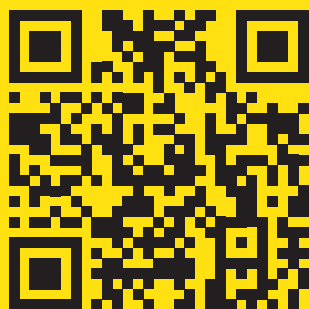
X2



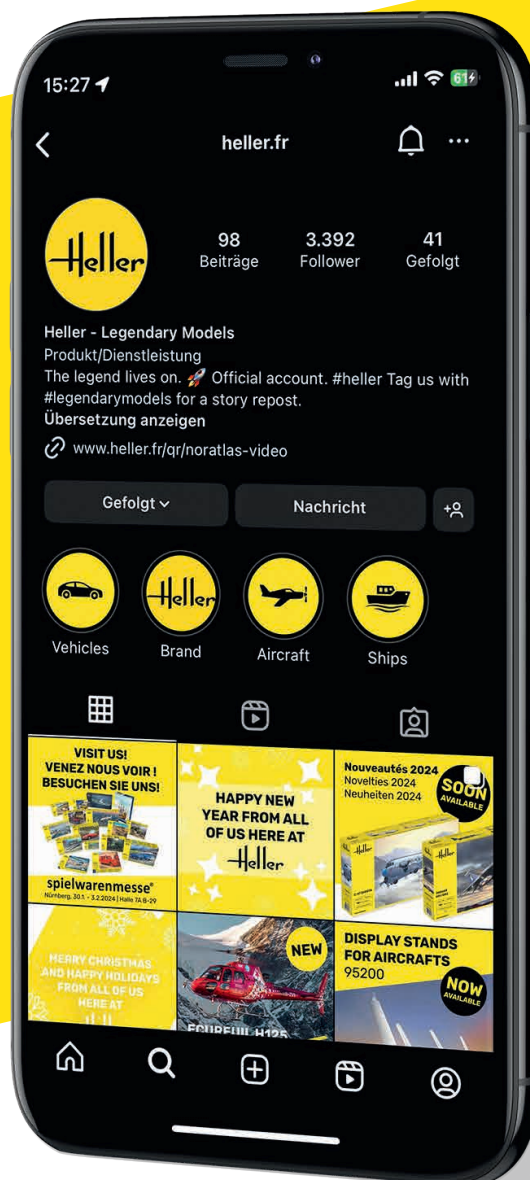
X2

VISITEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

VISIT US ON SOCIAL MEDIA!
BESUCHE UNS AUF SOCIAL MEDIA!



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



VISITEZ NOTRE SITE WEB ET NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE !

VISIT OUR WEBSITE AND ONLINESHOP!

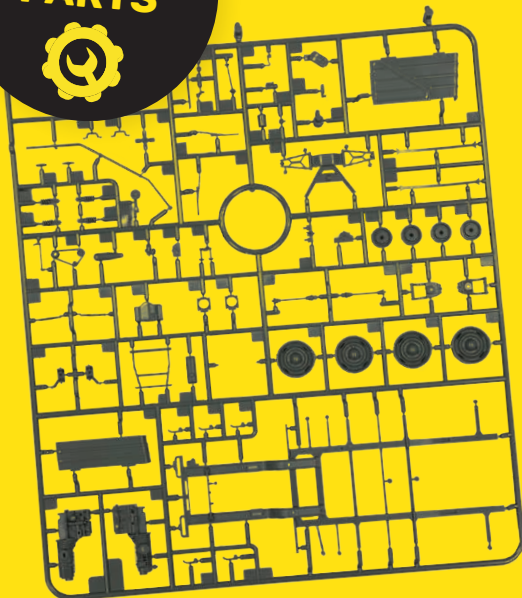
BESUCHE UNSERE WEBSITE UND ONLINESHOP!



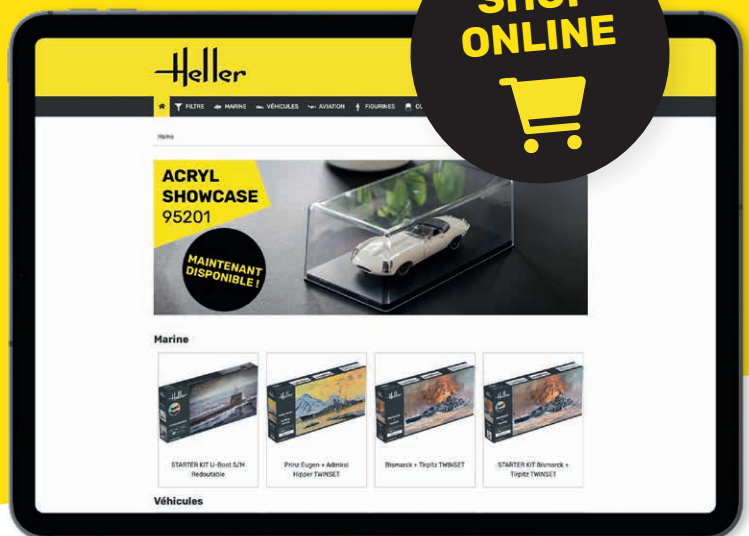
DOWNLOAD
INSTRUCTIONS



ORDER
SPARE
PARTS



SHOP
ONLINE



V-050925

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)