

Heller

KENWORTH K-123 CABOVER TRUCK

80793



Francais

Lorsque l'on évoque les camions américains, on pense aussitôt au transport sur longue distance, oubliant de fait qu'il existe également outre-Atlantique des transports de proximité et que tous les véhicules n'affichent pas à-bas des dimensions hors du commun. Mais il faut reconnaître que le transport «inter-état» qui, comme son nom l'indique, conduit un chauffeur à par-courir les routes de plusieurs états durant le même voyage, est emblématique. Presque tous les constructeurs présents aux États-Unis proposent un ou plusieurs modèles adaptés à ce type de transport, qui exige puissance, fiabilité et confort, mais deux marques émergent indéniablement du lot dans ce domaine, par le prestige dont elles sont auroolées: Kenworth et Peterbilt. Ces deux constructeurs appartiennent d'ailleurs tous deux au groupe américain Paccar (ex-Pacific cars & foundry), mais chaque marque s'adresse à une clientèle légèrement différente: celle de Peterbilt est plus classique et conservatrice, celle de Kenworth plus avant-gardiste, tout en gardant une même exigence de qualité. À l'instar de Peterbilt, Kenworth est spécialisé dans les véhicules de la classe 8, celle qui regroupe les véhicules de plus de 16 tonnes aux États-Unis. La marque propose une gamme comprenant des modèles à capot, les "conventionals", ainsi que des modèles à cabine avancée, les "cabovers", contraction de «cab over engine», c'est-à-dire «cabine au dessus du moteur». Ces derniers, qui sont généralement moins prisés des patrons-chauffeurs traditio-nalistes, sont principalement destinés aux grandes flottes de transport. Pourtant, le Kenworth K 100, le modèle-phare de chez Kenworth dans cette catégorie, a su s'at-tacher une clientèle de fidèles, grâce à sa fiabilité et à son esthétique inimitable englobant la fameuse calandre maison. Le K 100 est disponible en silhouettes 4 x 2 et 6 x 4 et en versions porteur et tracteur, mais c'est de loin le tracteur 6 x 4 qui connaît la plus grande diffusion, aux États-Unis mais aussi à l'exportation, en Australie, en Amérique du Sud et jusqu'en Europe. Le transporteur suisse Friderici est ainsi célèbre pour ses K 100, dont il a acquis presque toutes les versions. Introduit en 1966, le Kenworth K 100 est proposé en plusieurs sous-types, dont le K 123, avec une dizaine de types de moteurs, au choix du client: des Caterpillar à six et huit cylindres, des Cummins six cylindres et un Detroit Diesel à huit cylindres en V. Comme chez les concurrents, le futur propriétaire se voit également proposer plu-sieurs boîtes de vitesses et tandems arrière afin que la chaîne cinématique de son camion soit adaptée à son futur emploi, mais aussi à ses habitudes et à ses préférences. Sur le plan de la cabine, le Kenworth K 100 peut être doté de plusieurs cellules de longueurs différentes. Chacune d'entre elles se distingue par la distance séparant l'aplomb du pare-chocs de la paroi arrière de la cabine. Enfin, pour aménager l'espace de la cellule retenue par l'acheteur, la marque propose un large éventail de garnitures, coloris et équipements. Par ailleurs, le catalogue maison comprend de nombreux schémas de peintures avec des découpes et des assortiments de tons conçus pour répondre à tous les goûts. Tout ceci fait qu'un Kenworth n'est jamais totalement semblable à son frère... à moins que le client ait commandé plusieurs véhicules identiques.

English

When you talk about American trucks, you immediately think of long distance transportation and you tend to forget that you can also find short distance transportation in the United States and that the vehicles you see are not all huge. However, one must admit that the "inter state" transport – as is indicated by its name – which takes drivers along the roads of many states during one long trip, is emblematic. Nearly all the manufacturers who have a foothold on the US market offer one or several models, which are adapted to this kind of transport; i.e. powerful, reliable and comfortable. However, two manufacturers are unquestionably the best and stand out, thanks to their aura of prestige: Kenworth and Peterbilt. These two manufacturers are, moreover, both part of the American group Paccar (ex Pacific cars & foundry) even though each make is intended for slightly different customers: the Peterbilt customers are more classical and conservative, while the Kenworth customers are more avantgardist, even though they are still demanding top quality. Following the example of Peterbilt, Kenworth specialises in class 8 vehicles, which in the US concerns vehicles of over 16 tons. The brand offers a range, which includes models with protruding bonnet, known under the name of "conventionals", as well as models with advanced cabs called "cabovers", which is the contraction of "cab over engine". The latter, which are usually less valued by the traditionalist boss-drivers are chiefly intended for the big transportation fleets. However, the Kenworth K 100 leading light in its class, has managed to retain its own loyal enthusiasts, thanks to its inimitable fine-looking appearance, notably its famous radiator grill. The K 100 is available in the 4 x 2 et 6 x 4 versions and in the mono and articulated models, but the 6 x 4 articulated model is by far the most popular, in the States, but also for export to Australia, South America and even Europe. The Swiss road haulage contractor, Friderici, is thus known for his famous K 100, which he owns in almost every model. Launched in 1966, the Kenworth K100 was available in several sub versions, one of them being the K123, and the customer had the choice between ten or so different types of engines: six and eight cylinder Caterpillar, six-cylinder Cummings and a V eight Diesel. The future owner will then be offered several gear boxes and rear tandems so that the kinematics transmission of the truck is appropriate to its future use but also to the habits and preferences of the owner. As for the cab, the Kenworth K 100 can be equipped with one or several types with different lengths. Each unit can be distinguished from the overall length of the body shell. Finally, in order to fit out the space in the unit chosen by the buyer, the manufacturer offers a large range of interior trims, colours and equipment. Furthermore, the company catalogue includes many diagrams of paints, with cut-outs and various shades to meet every taste. All of this ensures that one Kenworth is never totally similar to another... unless the customer has ordered several identical vehicles.

Deutsch

Wenn man von amerikanischen Lastkraftwagen spricht, denkt man sofort an Langstreckentransporte und vergisst dabei, dass jenseits des Atlantiks auch Transporte über kurze Strecken stattfinden und dort nicht alle Fahrzeuge ungewöhnlich gross sind. Man muss allerdings zugeben, dass der «innerstaatliche» Transport, der wie sein Name schon sagt, einen Fahrer während derselben Fahrt über alle Straßen und durch mehrere Staaten führt, als Sinnbild angesehen werden kann. Fast alle in den Vereinigten Staaten gegenwärtigen Automobilhersteller bieten ein oder mehrere, für diese Transportart angepasste Modelle an, die Leistung, Zuverlässigkeit und Komfort verlangen. Auf unbestreitbare Weise rangen jedoch hier zwei Marken aufgrund ihres Prestiges, aus der Masse heraus: Kenworth und Peterbilt. Diese beiden Hersteller gehören im übrigen beide zur amerikanischen Gruppe Paccar (Ex-Pacific cars & foundry). Jede Marke wendet sich jedoch an eine andere Kundschaft: die von Peterbilt ist klassischer und konservativer als die eher avantgardistische von Kenworth, wobei beide derselben Qualitätsansprüche entsprechen. Nach dem Beispiel von Peterbilt, hat sich Kenworth auf Fahrzeuge der Klasse 8 spezialisiert, also die Klasse, die in den Vereinigten Staaten Fahrzeuge über 16 Tonnen herstellt. Die Marke bietet eine Skala von Modellen mit Hauben, die «conventionals», sowie Modelle mit nach vorn verlegter Kabine, die «cabovers», eine Kombination von «cab over engine», das heisst «Kabine über dem Motor» an. Die Letzteren, die im allgemeinen von den traditionalistischen Spediteur-Chefs weni-ger geschätzt werden, sind hauptsächlich für die großen Fuhrparks bestimmt. Trotzdem konnte der Kenworth K 100, das Leitmodell dieser Kategorie bei Kenworth, dank seiner Zuverlässigkeit und seiner unnachahmlichen, den bekannten Kühlerschutz des Hauses einbeziehenden Ästhetik, eine treue Kundschaft gewinnen. Der K 100 war in den Ausführungen 4 x 2 und 6 x 4 Lasten- und Zugfahrzeuge erhältlich, er war jedoch das Zugfahrzeug, das mit Abstand in den Vereinigten Staaten aber auch im Export nach Australien, Südamerika und bis nach Europa am meisten verkauft wurde. Der Schweizer Spediteur Friderici war sehr bekannt für seine K 100, denn er hat fast alle Versionen desselben erworben. 1966 auf den Markt gebracht, wurde der Kenworth K 100 in mehreren Unter-Typen, darunter der K 123, mit zehn Motorvarianten, nach Wahl des Kunden, angeboten: Caterpillar mit sechs und acht Zylindern, Cummins mit sechs Zylindern und ein Detroit Diesel mit acht V-Zylindern. Wie bei der Konkurrenz, wurden dem zukünfti-gen Besitzer mehrere Getriebe und hintere Tandems geboten, damit die Zusammenstellung des LKWs dem zukünftigen Einsatz, aber auch seinen Gewohnheiten und Vorlieben entsprach. Die Kabine betreffend, konnte der Kenworth K 100 mit mehreren Bereichen von verschiedener Länge ausgestattet werden. Jede von ihnen unterschied sich durch die Abmessungen zwischen den vorderen Stöbangan und der Rückwand der Kabine. Und schließlich bot die Marke zu der vom Käufer gewählten Bereiche eine weitläufige Palette an Verkleidungen, Farben und Ausstattungen an, um das Fahrerhaus individuell einzurichten. Im übrigen enthielt der Katalog des Hauses zahlreiche Lackier-Varianten mit Ausschnitten und farblichen Zusammenstellungen, um jedem Geschmack gerecht zu werden. Deshalb glich kein Kenworth seinem Bruder... ausgenommen, der Kunde hatte mehrere identische Fahrzeuge bestellt.

Español

Cuando se habla de los camiones americanos, pensamos inmediatamente en el transporte de larga distancia, olvidando que al otro lado del Atlántico también existen transportes de cercanías y que allí no todos los vehículos tienen dimensiones fuera de lo común. Pero hay que reconocer que el transporte "interestados" que, como su nombre indica, realiza un conductor recorriendo las carreteras de varios estados durante el mismo viaje, es emblemático. Casi todos los constructores presentes en Estados Unidos proponen uno o varios modelos adaptados a este tipo de transporte, que requiere potencia, fiabilidad y confort, pero en este ámbito dos marcas se distinguen de las demás por su presti-gio: Kenworth y Peterbilt. De hecho, estos dos constructores pertenecen al grupo americano Paccar (exPacific cars & foundry), pero cada marca está dirigida a una clientela un poco diferente: la de Peterbilt es más clásica y conservadora; la de Kenworth, más vanguardista, pero exige la misma calidad. Al igual que Peterbilt, Kenworth se ha especializado en los vehículos de la clase 8 que, en Estados Unidos, agrupa los vehículos de más de 16 toneladas. La marca propone una gama que incluye modelos con capó, los «conventionals», así como modelos de cabina avanzada, los «cabovers», contrac-ción de «cab over engine», es decir, "cabina por encima del motor". Estos últimos que, generalmente, aprecian menos los empresarios-conductores tradicionalistas, están destinados sobre todo a las grandes flotas de transporte. No obstante, el Kenworth K 100, el modelo estrella de la firma en esta categoría, ha sabido atraer a una fiel clientela, gracias a su fiabilidad y a su estética inimitable que incluye la famosa calandra de la casa. El K 100 está disponible en siluetas 4 x 2 y 6 x 4 y en versiones portador y cabeza tractora, pero es la cabeza tractora 6 x 4 la que, con mucha diferencia, tiene mayor difusión en Estados Unidos y en la exportación, en Australia, América del Sur y hasta en Europa. El transportista suizo Friderici es conocido por sus K 100, del que ha adquirido casi todas las versiones. Introducido en 1966, el Kenworth K 100 está disponible en varios subtipos, entre ellos el K 123, con diez tipos de motores para que el cliente pueda elegir: Caterpillar de seis y ocho cilindros, Cummins de seis cilindros y un Detroit Diesel de ocho cilindros en V. Al igual que en la competencia, el futuro propietario también puede optar entre varias cajas de cambios y tandems traseros, para que la cadena cinemática de su camión se adapte a su futuro destino, a sus hábitos y a su prefe-rencias. Por lo que se refiere a la cabina, el Kenworth K 100 puede equiparse con varias células de diferentes longitudes. Cada una de ellas se distingue por la distancia que separa la vertical del paragolpes de la pared trasera de la cabina. Por último, para acondicionar el espacio de la célula elegida por el comprador, la marca propone un amplio abanico de tapizados, colores y equipamientos. Además, el catálogo de la casa presenta algunos esquemas de pinturas con recortes y surti-dos de tonos elaborados para responder a los diferentes gustos. Todo esto hace que un Kenworth nunca sea completamente igual a su hermano... a menos que el clien-te haya encargado varios vehículos idénticos.

Italiano

Quando si evocano i tir americani, si pensa subito al trasporto su lunga distanza, dimenticando di fatto che esistono anche oltre dono Atlantico trasporti a corto raggio e che laggiù tutti i veicoli non possie- dimensioni fuori dal comune. Tuttavia, bisogna riconoscere che il trasporto tra i vari Stati che, come indicato dal nome, porta un conducente a per-correre le strade di più stati durante lo stesso viaggio, è emblematico. Quasi tutti i costruttori operanti negli Stati Uniti propongono uno o più modelli adatti a questo tipo di trasporto che richiede potenza, affidabilità e confort. Due marche si distinguono dalle altre in questo campo, per il loro prestigio: Kenworth e Peterbilt. Questi due costruttori appartengono d'altronde entrambi al gruppo americano ex-Pacific cars & foundry. Tuttavia, ogni marchio si rivolge a una clientela leggermente diversa: quella di Peterbilt è più classica e conservatrice, quella di Kenworth più avanguardista, conserva tuttavia la stessa esigenza di qualità. Come Peterbilt, Kenworth si è specializzata nei veicoli di classe 8, quella che raggruppa i veicoli di oltre 16 tonnellate negli Stati Uniti. Il marchio propone una gamma che compren-de modelli con cofano, i cosiddetti "conventionals", nonché modelli con cabina avanzata, i "cabovers", contrazione di "cab over engine", cioè "cabina al di sopra del motore". Questi ultimi, generalmente meno apprezzati dai padroncini trasportatori tradizio-nalisti, sono principalmente destinati alle grandi flotte di trasporto. Però, il Kenworth K 100, il modello clou di Kenworth in questa categoria, ha saputo conquistare una clientela fedele, grazie alla sua affidabilità ed al suo design inimitabile che ingloba la famosa calandra fatta in casa. Il K 100 è disponibile in profili 4 x 2 e 6 x 4 ed in versioni portante e traente. Tuttavia è di gran lunga il trattore 6 x 4 a riscontrare la maggiore diffusione, negli Stati Uniti ma anche all'estero, in Australia, in America del Sud e persino in Europa. Il trasportatore svizzero Friderici è famoso per i suoi K 100, di cui ha comprato quasi tutte le versioni. Introdotto nel 1966, il Kenworth K 100 è disponibile in più sottotipi, tra cui i K 123, con una decina di modelli di motore, a scelta del cliente: Caterpillar a sei ed otto cilindri, Cummins sei cilindri ed un Detroit Diesel otto cilindri a V. Ugualmente alla concorrenza, i futuri proprietari possono scegliere tra più cambi velocità e tandem posteriori, per far sì che la catena cinematica del proprio tir sia adatta al futuro impiego dello stesso ma anche alle proprie abitudini e preferenze. Per quel che riguarda la cabina, il Kenworth K 100 può essere dotato di più celle di varie lun-ghezze. Ognuna di esse si distingue dalla distanza che separa l'appiombò del paraurti dalla parete posteriore della cabina. Infine, per sistemare lo spazio della cella scelta dall'acquirente, il marchio propone un'ampia gamma di rivestimenti, colori ed attrezzature. Inoltre, il catalogo della casa comprende numerosi schemi di vernici con ritagli ed assortimenti di tonalità progettati per rispondere a tutti i gusti. Tutto ciò fa che un tir Kenworth non sia mai del tutto simile ad un altro... a meno che un cliente abbia ordinato più veicoli identici.

Nederlands

Wanneer men het over Amerikaanse trucks heeft, roept dit onmid-dellijk transport over lange afstanden op en vergeet men dat ook aan en dat niet alle voertuigen er enorme of buitensporige afmetingen hebben. We moeten echter wel durven toegeven dat het "interstaten" transport nog steeds het meest tot de verbeelding blijft spreken. Zoals zijn naam het trouwens zelf aangeeft, brengt dit een chauffeur over de wegen van verschillende staten tijdens eenzelfde rit. Bijna alle constructeurs in de Verenigde Staten bieden één model of meerdere modellen aan die dit type van transport de baas kunnen. Het vereist vermogen, betrouwbaarheid en comfort. Er zijn echter twee merken die zich op dit vlak van de rest onderscheiden en dit is dan voornamelijk te wijten aan het prestige dat ze uit-s-tralen: Kenworth en Peterbilt. Deze twee constructeurs behoren trouwens beide tot de Amerikaanse Paccar-groep (ex-Pacific cars & foundry), maar elk merk richt zich tot een iets andere klanten-groep: de klanten van Peterbilt zijn iets klassieker en conservatiever, de klanten bij Kenworth zijn vooruitstrevender terwijl ze toch dezelfde kwaliteit blijven eisen. Net zoals Peterbilt is ook Kenworth gespecialiseerd in voertuigen van klasse 8. Deze klasse groepeer-t in de Verenigde Staten alle voertuigen van meer dan 16 ton. Het merk biedt u een zeer uitgebreid gamma gaande van modellen met motorkappen, de "conventionals", evenals modellen met een vooruitgeschoven cabine, de "cabovers", een samenrekking van "cab over engine", d.w.z. "cabine boven de motor" Deze laatste worden over het algemeen genomen door de traditionistische bazen-chauffeurs en zijn in hoofdzaak bestemd voor de grote transportvloten. De Kenworth K 100, het topmodel bij Kenworth in deze categorie, wist toch een trouwe klantenkring op te bouwen dankzij zijn betrouwbaarheid en zijn onnabootsbare look die het befaamde radiatorrooster van het huis omvat. De K 100 is verkrijgbaar in een uiterlijk 4 x 2 en 6 x 4 en in een platform- en trekversie, maar het is vooral de trekker in 6 x 4 die de grootste verspreidingsgraad heeft, zowel in de verenigde staten als voor de export: Australië, Zuid-Amerika tot zelfs Europa. De Zwitserse transportfirma Friderici is beroemd voor zijn K 100-trucks waarvan hij bijna alle ver-sies bezit. Voor het eerst geleendert in 1966 wordt de Kenworth K 100 aangeboden in ver-schillende subtypes, waaronder de K 123, met een tiental motortypes naar eigen keuze van de klant: een Caterpillar met zes of acht cilinders, een Cummins met zes cilinders en een Detroit Diesel met acht cilinders in V. Net zoals bij de concurrenten kan de toekomstige eigenaar kiezen uit verschillende versnellingsbakken en achter-tandems, opdat de kinematische ketting van zijn vrachtwagen aan zijn toekomstige gebruik aangepast zou zijn, maar ook aan de gewoonten en voorkeuren van de bestuurder. Wat de cabine dan betreft, kan de Kenworth K 100 uitgerust worden met cellen van een verschillende lengte. Elk van hen wordt gekenmerkt door de afstand tussen de loodrechte van de bumpers tot de achterwand van de cabine. En tenslot-t biedt het merk ook een hele waaier bekledingen en versieringen om de door de koper gekozen cel in te richten met kleuren en uitrustingen. De huiscatalogus bevat trouwens vele verschema's met doorsneden en tintassortimenten voor ieders smaak. Dit alles maakt dat een Kenworth nooit echt volledig identiek is met een broer- of zusterversie, tenzij de klant natuurlijk verschillende identieke voertuigen bestelde.

Moteurs	Cummins NTC 350 (maquette HELLER) ou 400, 350 ou 400 CV Cummins VT 903 Detroit diesel 8 V 71 T.
Embrayage	bidisque à sec de 15 1/2 pouces
Boîte de vitesses	Fuller RT 12515, 15 rapports avant
Essieu avant	Rockwell 5 444 kg (12 000 lbs)
Tandem arrière	Rockwell 17.240 kg (38.000 lbs)
Suspension	à lames, deux ressorts à l'avant, quatre à l'arrière
Pneumatiques	10.00 x 20 ou 11.00 x 20

Engines	Cummins NTC 350 (HELLER model) or 400, 350 or 400 HP Cummins VT 903 Detroit diesel 8 V 71 T.
Clutch	a 15 1/2- inch dry clutch plate
Gear box	Fuller RT 12515, 15 front gears
Front axle	Rockwell 5,444 kg (12,000 lbs)
Rear tandem	Rockwell 17,240 kg (38,000 lbs)
Suspensions	leaf, two front springs, four rear springs
Tyres	10.00 x 20 or 11.00 x 20

Motoren	Cummins NTC 350 (HELLER-Modell) oder 400, 350 oder 400 PS Cummins VT 903 Detroit Diesel 8 V 71 T.
Kupplung	Zwei Scheiben trocken von 15 1/2 Zoll.
Getriebe	Fuller RT 12515, 15 Vorwärtsgänge
Vorderachse	Rockwell 5.444 kg (12.000 lbs)
Tandem hinten	Rockwell 17.240 kg (38.000 lbs)
Federung	Blattfederung, zwei Federn vorne, vier hinten
Bereifung	10.00 x 20 oder 11.00 x 20

Motores	Cummins NTC 350 (maqueta HELLER) o 400, 350 o 400 CV. Cummins VT 903. Detroit diesel 8 V 71 t.
Embrague	Bidisco en seco de 15 1/2 pulgadas
Caja de cambios	Fuller RT 12515, 15 relaciones adelante
Eje delantero	Rockwell 5.444 kg (12.000 lbs)
Tándem trasero	Rockwell 17.240 kg (38.000 lbs)
Suspensión	De ballestas, dos muelles delante y cuatro detrás
Neumático	10.00 x 20 ó 11.00 x 20

Motori	Cummins NTC 350 (modellino HELLER) o 400, 350 o 400 CV Cummins VT 903 Detroit diesel 8 V 71 T.
Frizione	doppio disco a secco di 15 1/2 pollici
Cambio velocità	Fuller RT 12515, 15 rapporti anteriori
Assale anteriore	Rockwell 5.444 kg (12.000 lbs)
Tandem posteriore	Rockwell 17.240 kg (38.000 lbs)
Sospensione	a lame, due molle anteriori, quattro posteriori
Pneumatici	10.00 x 20 o 11.00 x 20

Motoren	Cummins NTC 350 (maquette HELLER) of 400, 350 of 400 PK Cummins VT 903 Detroit diesel 8 V 71 T.
Koppeling	twee droge schijven van 15 1/2 duim
Versnellingsbak	Fuller RT 12515, 15 versnellingen vooruit
Vooras	Rockwell 5.444 kg (12.000 lbs)
Achtertandem	Rockwell 17.240 kg (38.000 lbs)
Opanging	bladophanging, twee veren vooraan, vier achteraan
Banden	10.00 x 20 of 11.00 x 20

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

1/43 KENWORTH K-123 CABOVER TRUCK 80793



9
Marron clair brillant
Tan Gloss
Holz Braun glänzend



11
Argent métallique
Silver Metallic
Silber metallisch



19
Rouge vif brillant
Crimson Gloss
Bordeauxrot glänzend



22
Blanc brillant
White Gloss
Weiß glänzend



52
Bleu baltique métallique
Baltic Blue Metallic
Baltischblau metallisch



85
Noir de charbon satiné
Coal Black Satin
Kohlenschwarz seidenmatt



321
Rouge transparent
Red Transparent
Rot transparent



322
Orange transparent
Orange Transparent
Orange transparent

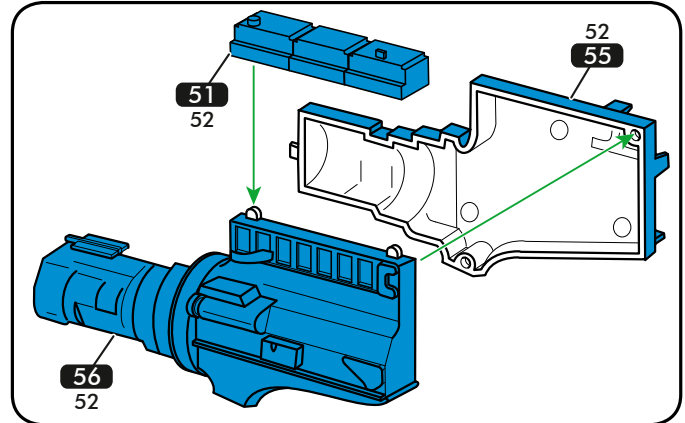
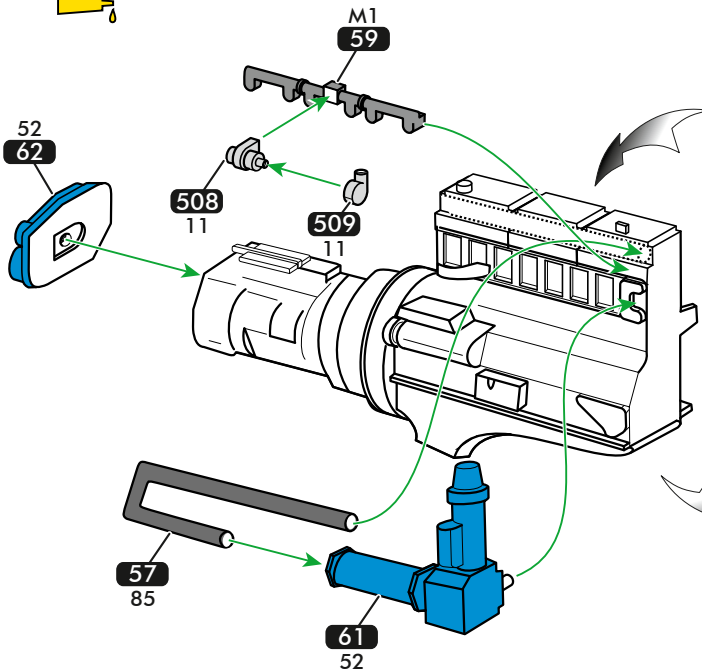
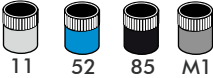


M1
11 + 85

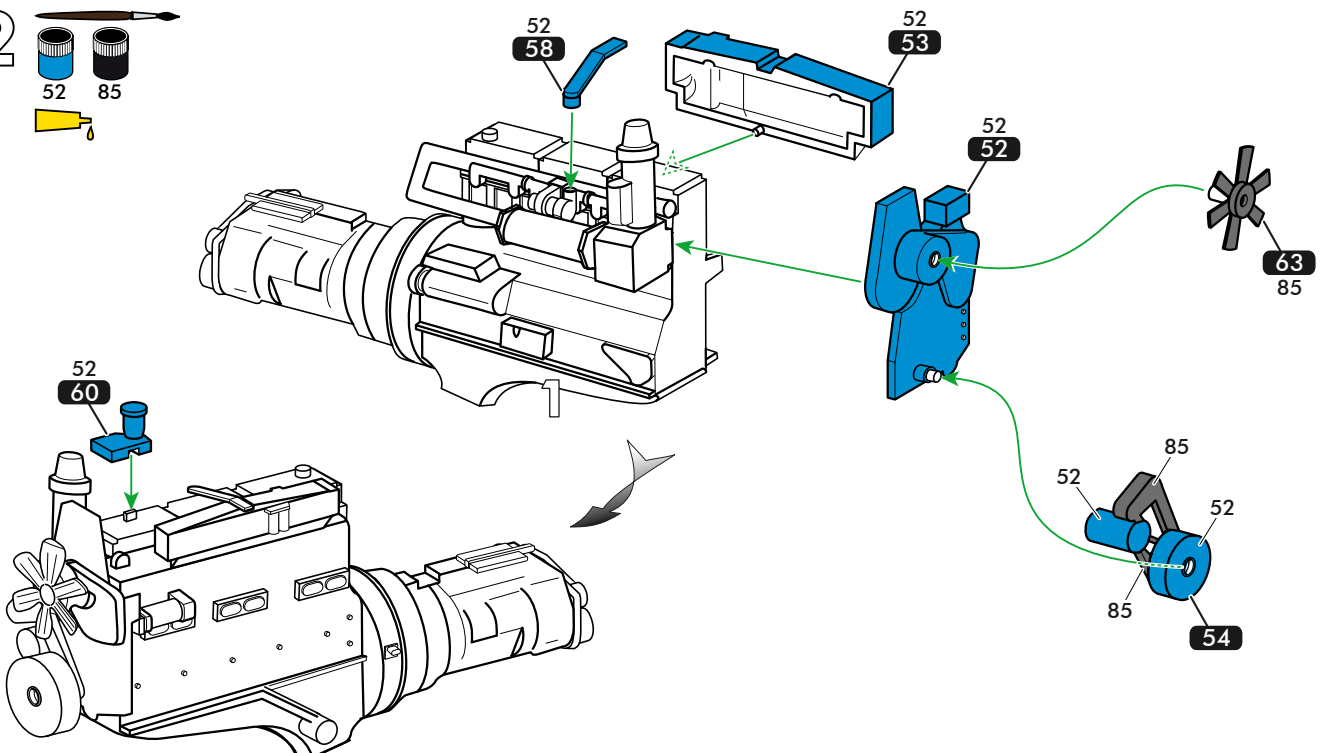


M2
11 + 52

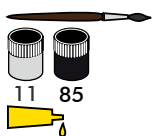
1



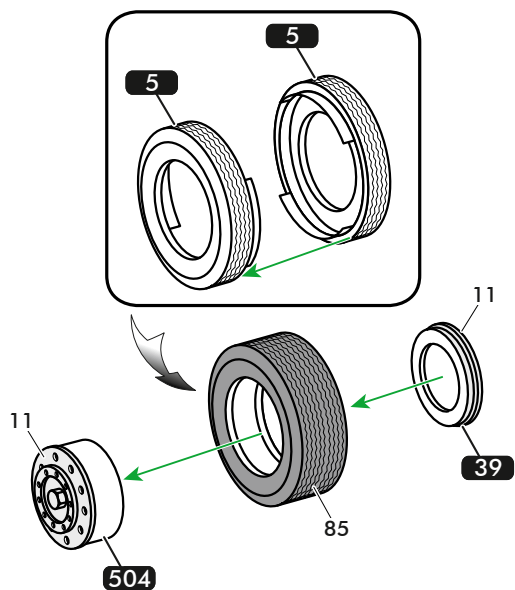
2



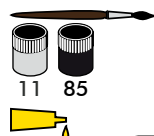
3



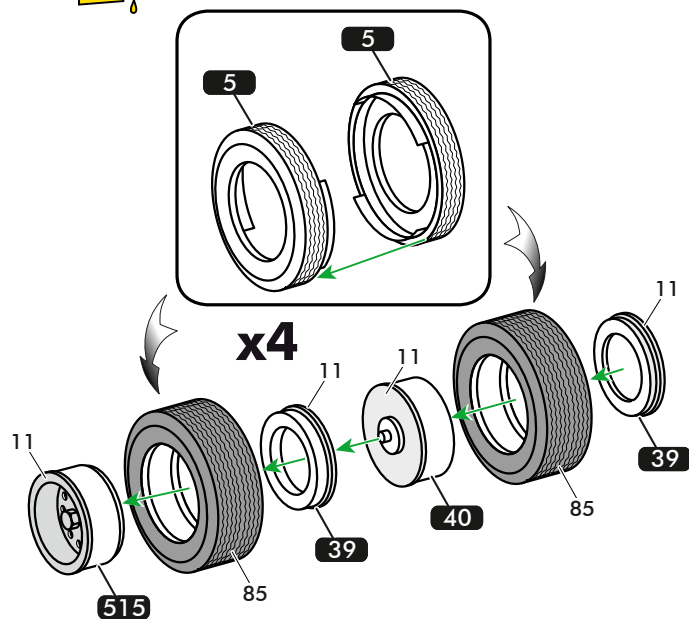
x2



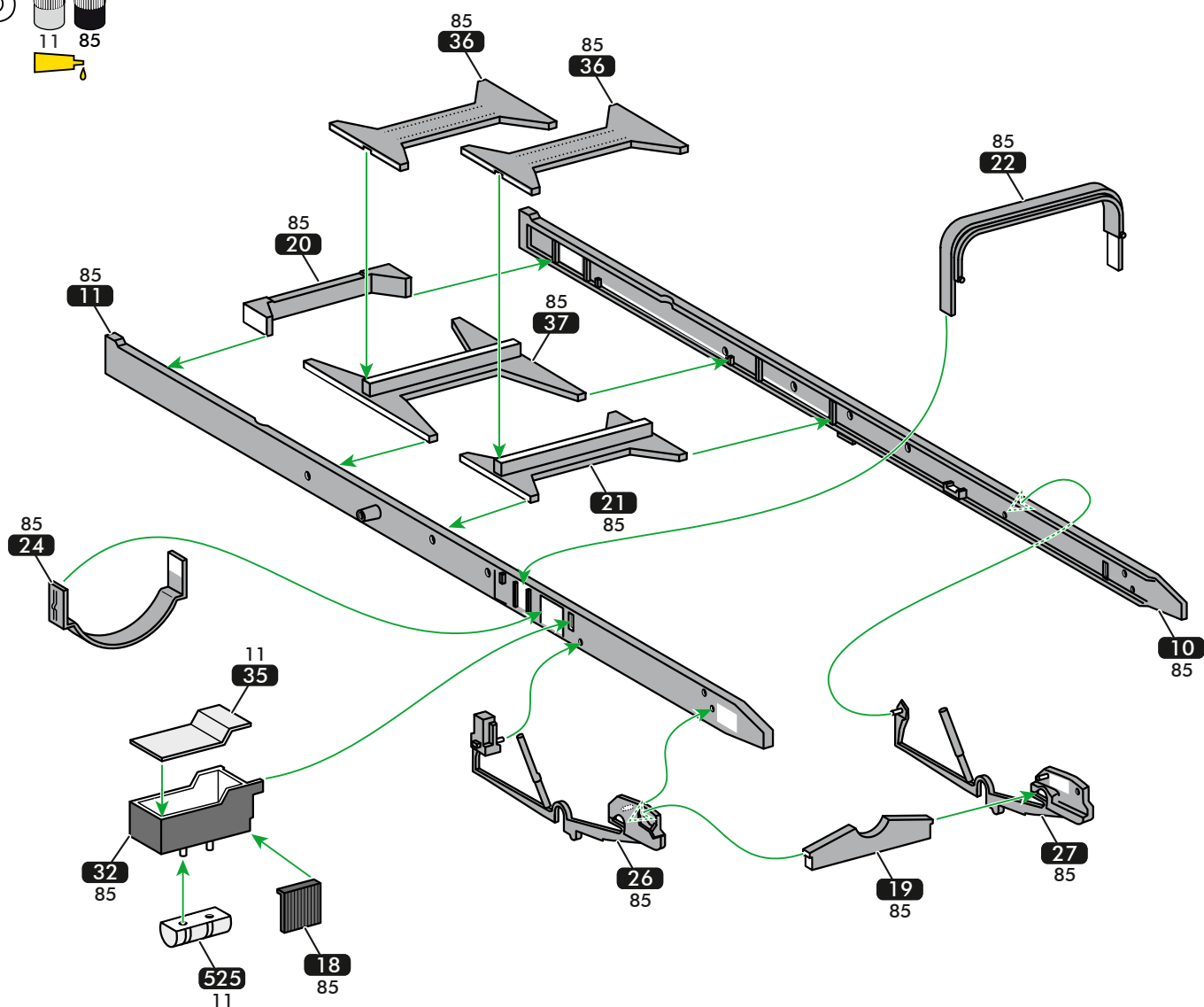
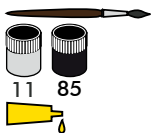
4



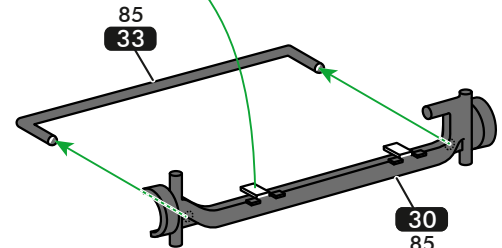
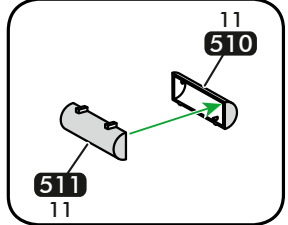
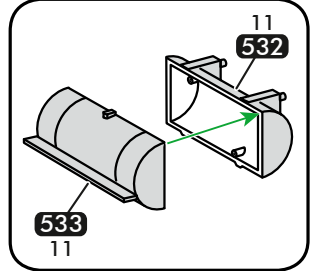
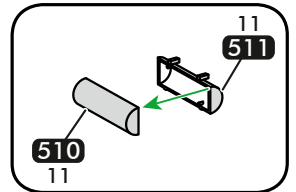
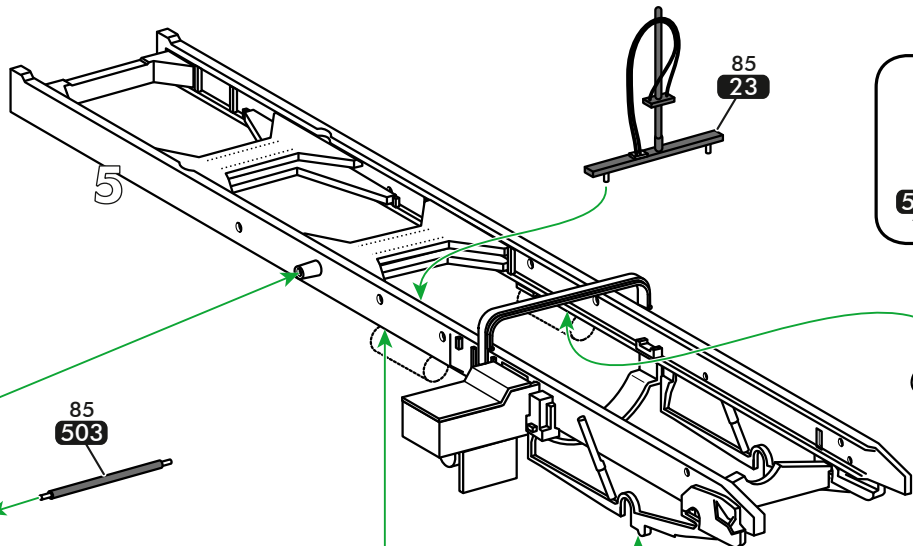
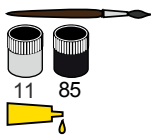
x8



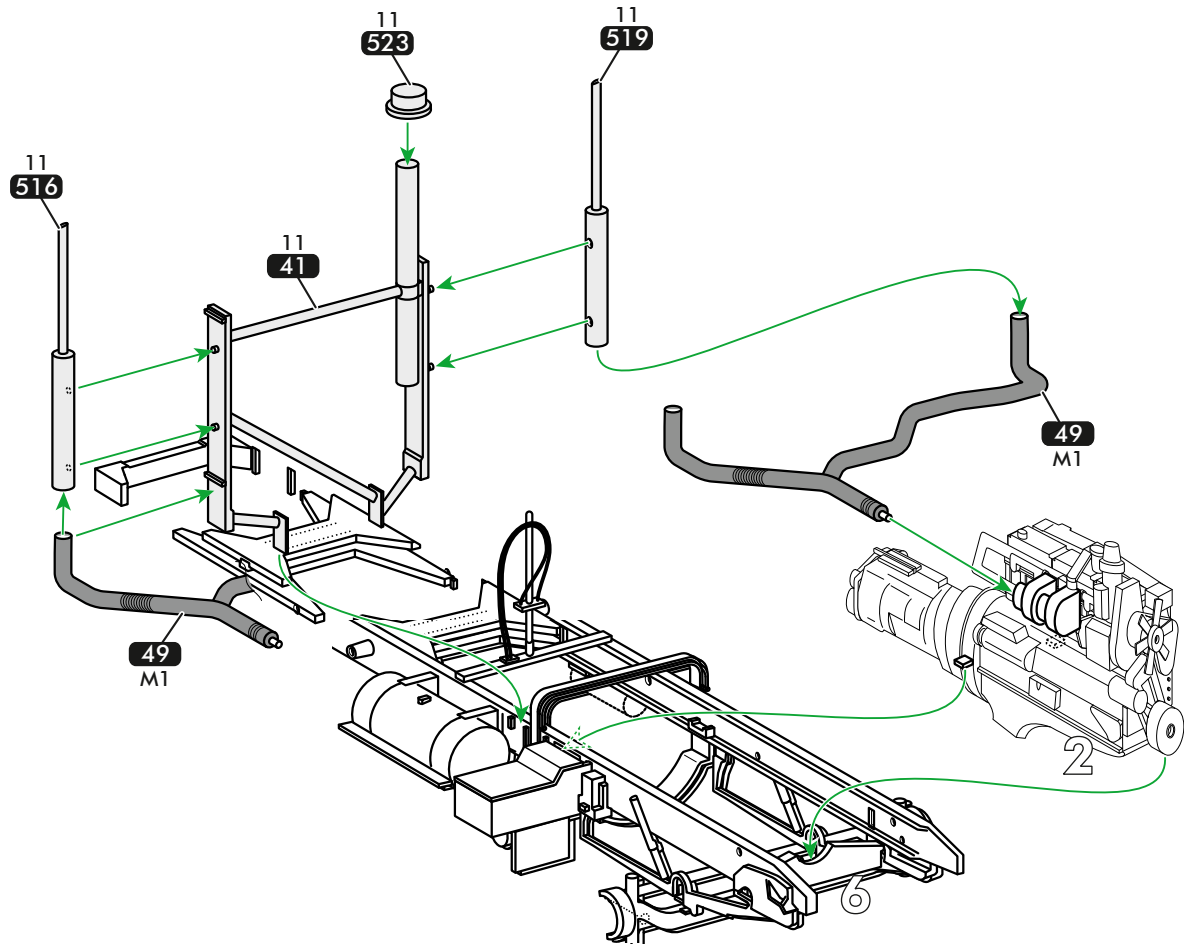
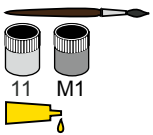
5

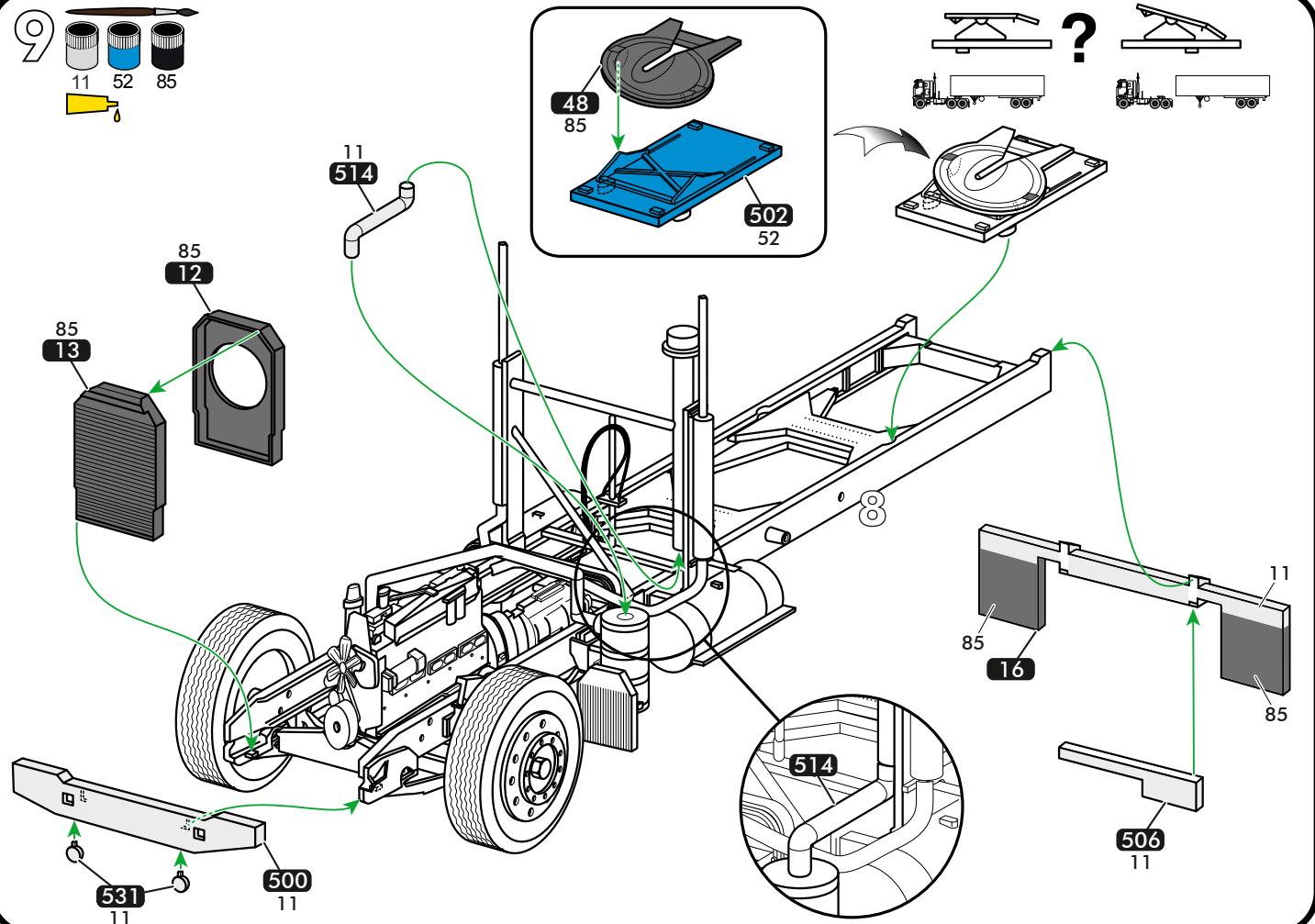
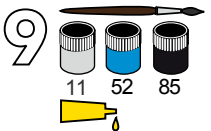
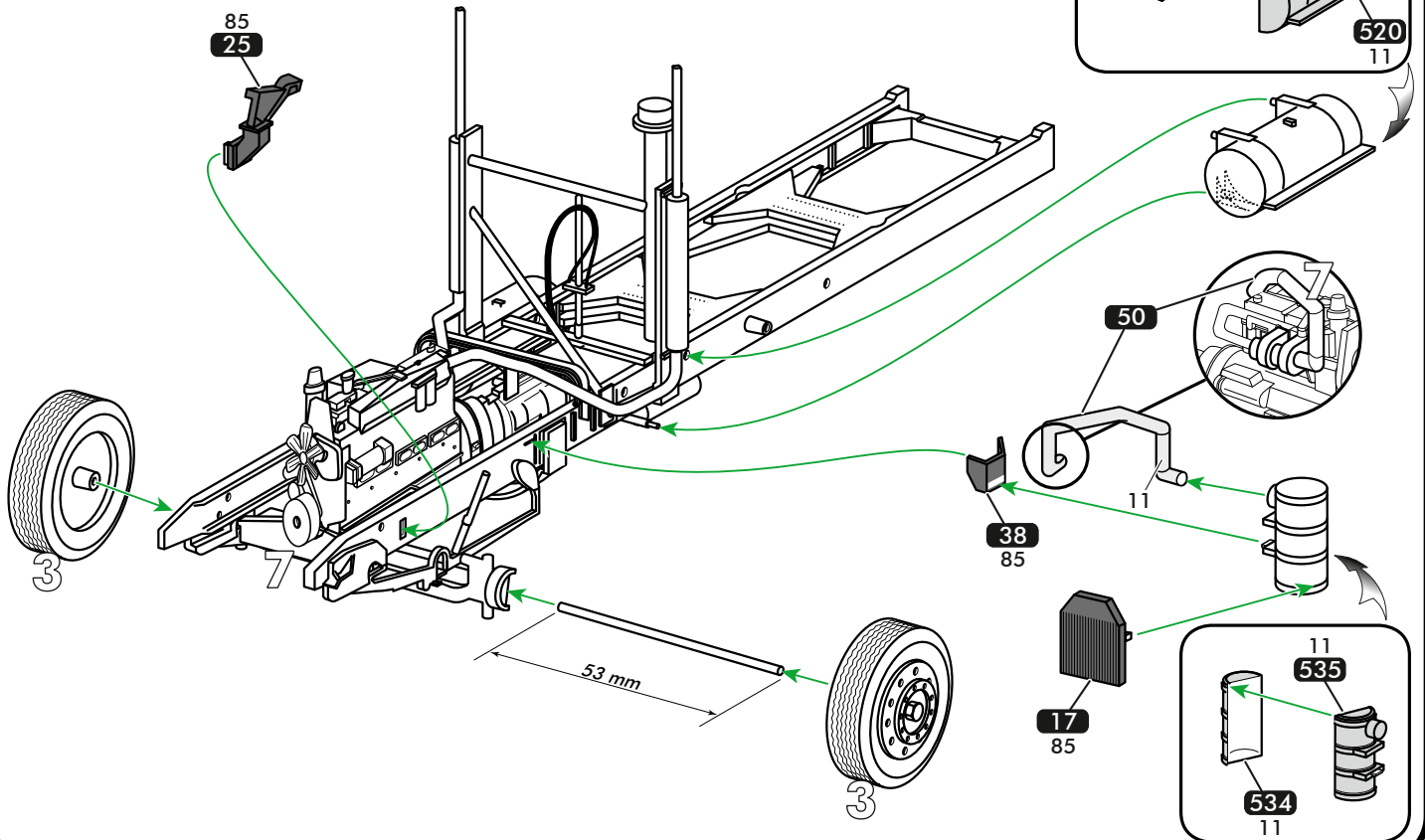
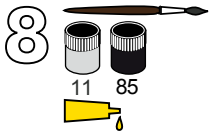


6

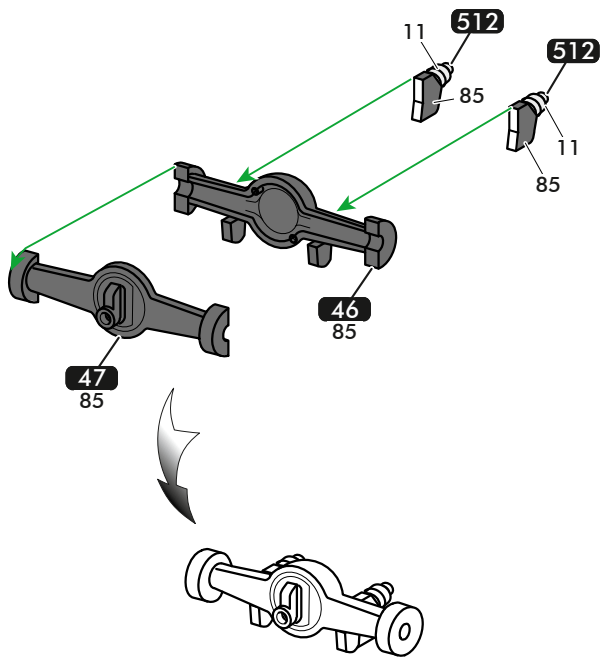
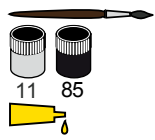


7

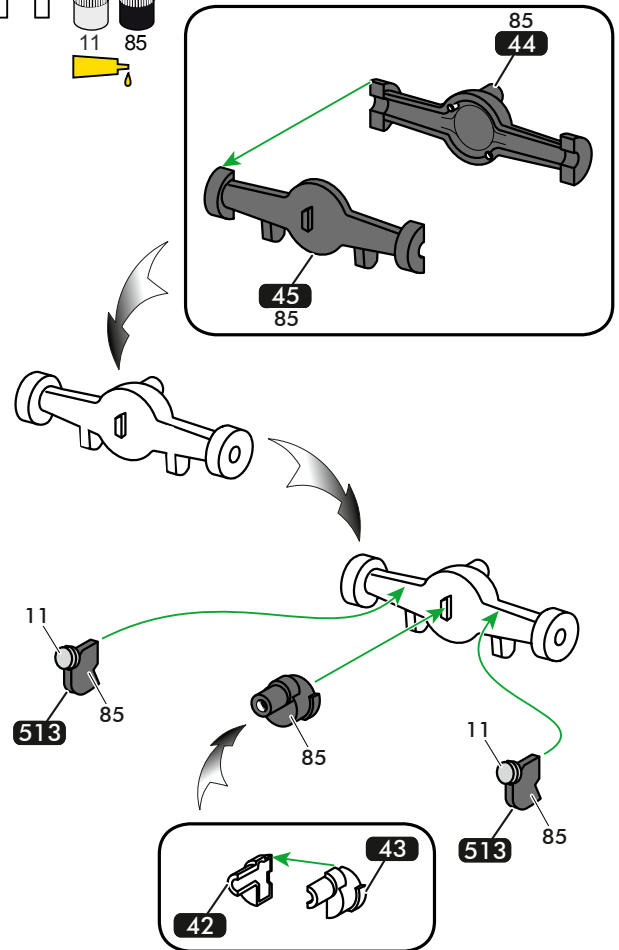
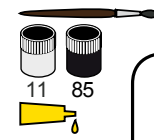




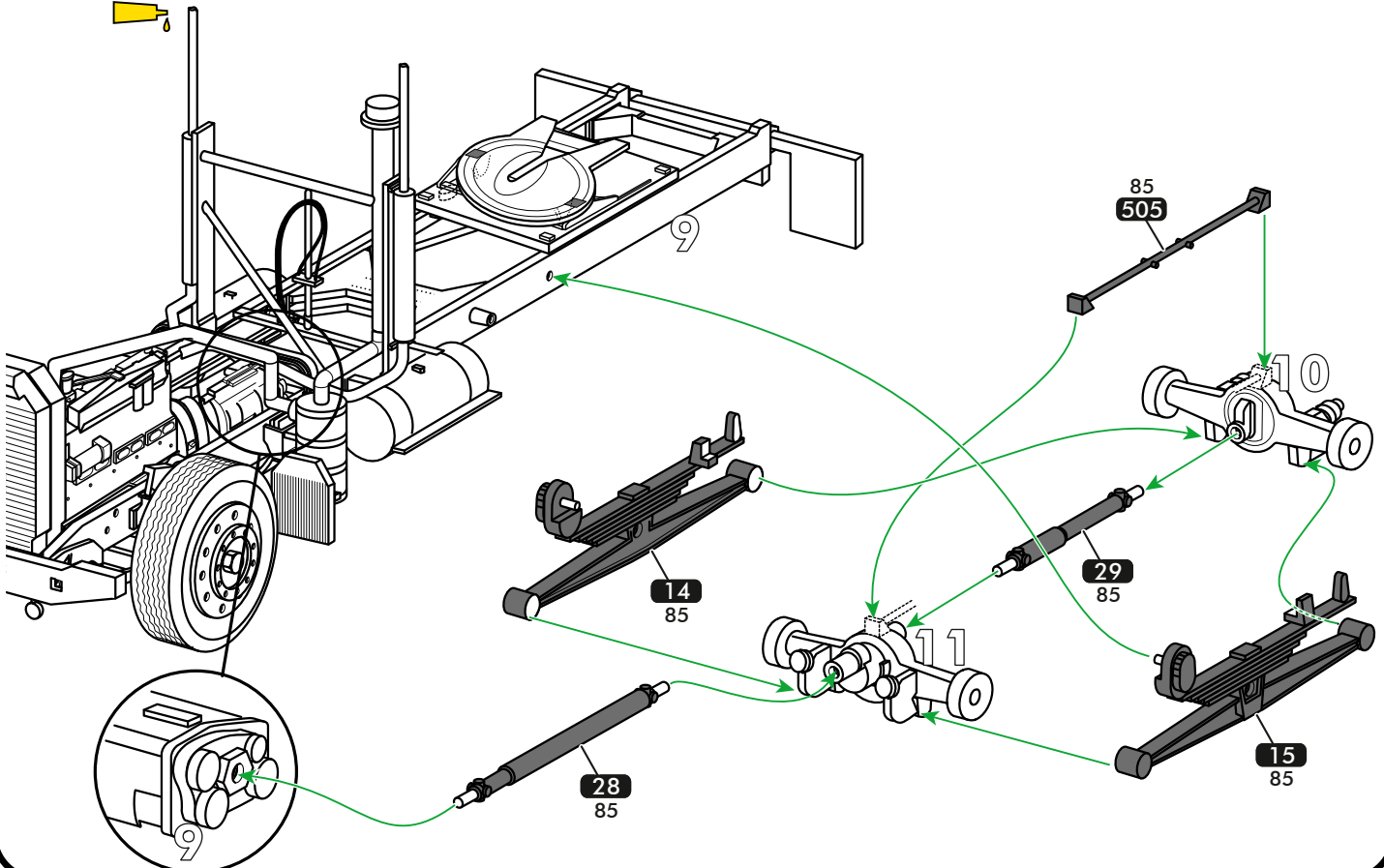
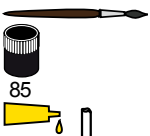
10



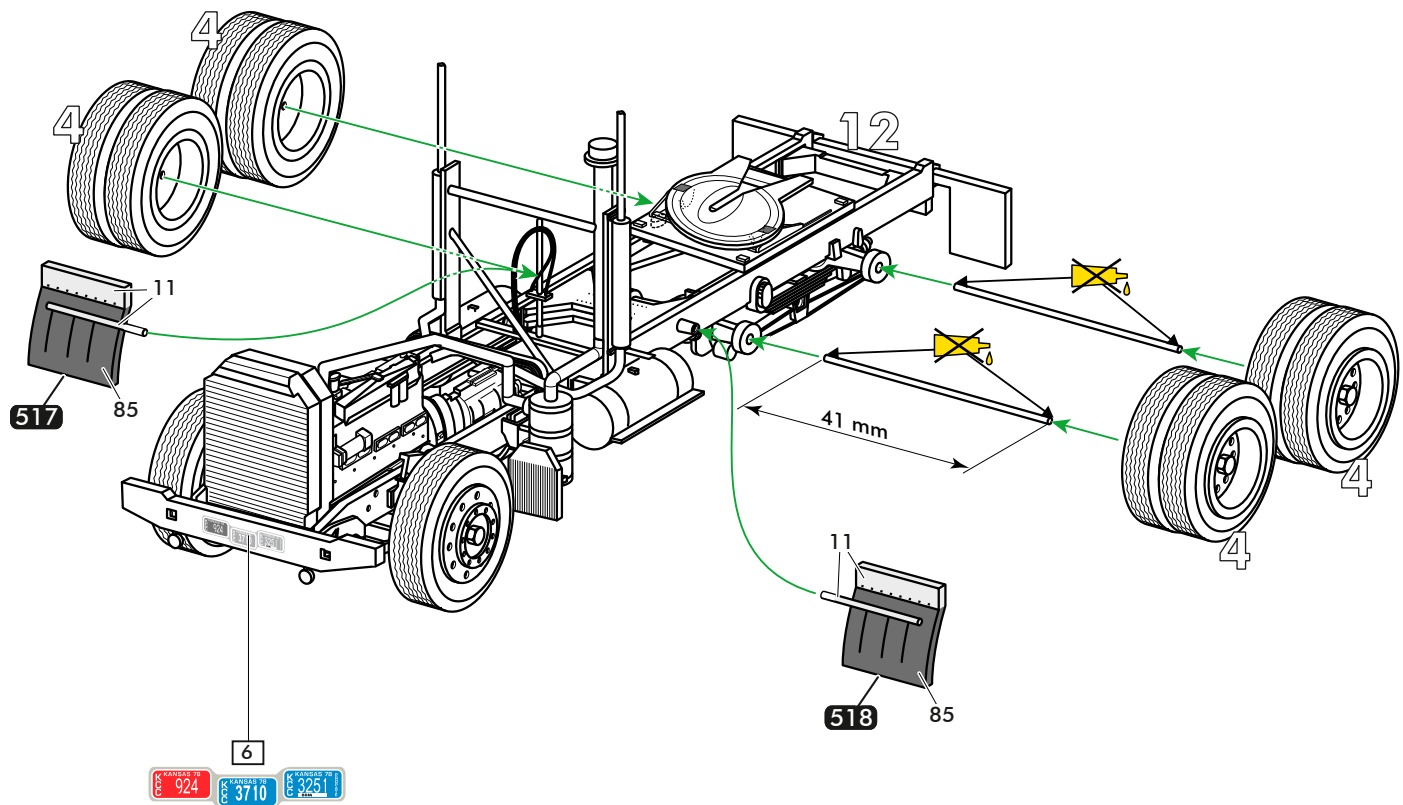
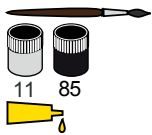
11



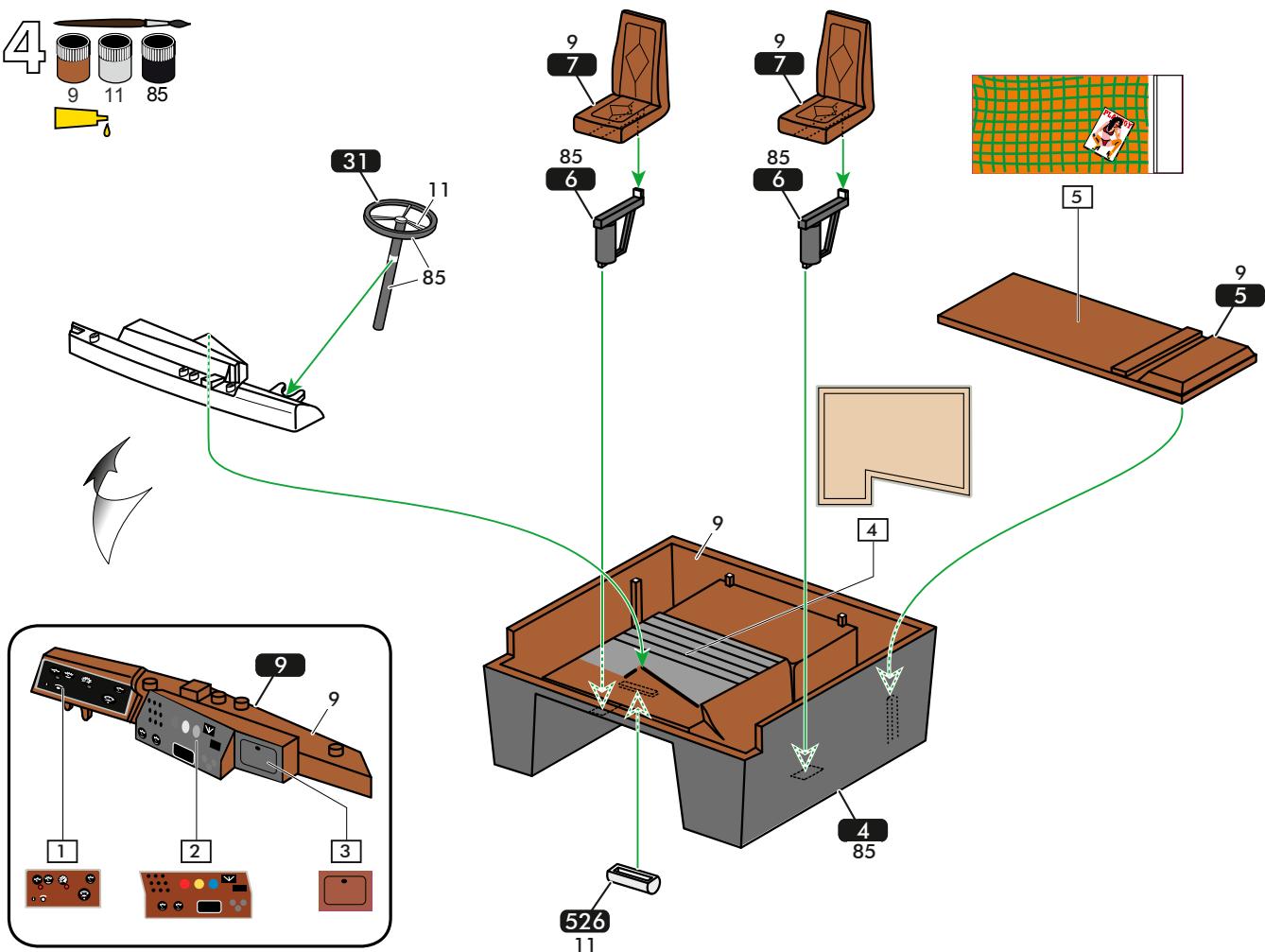
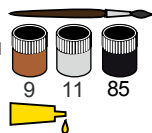
12



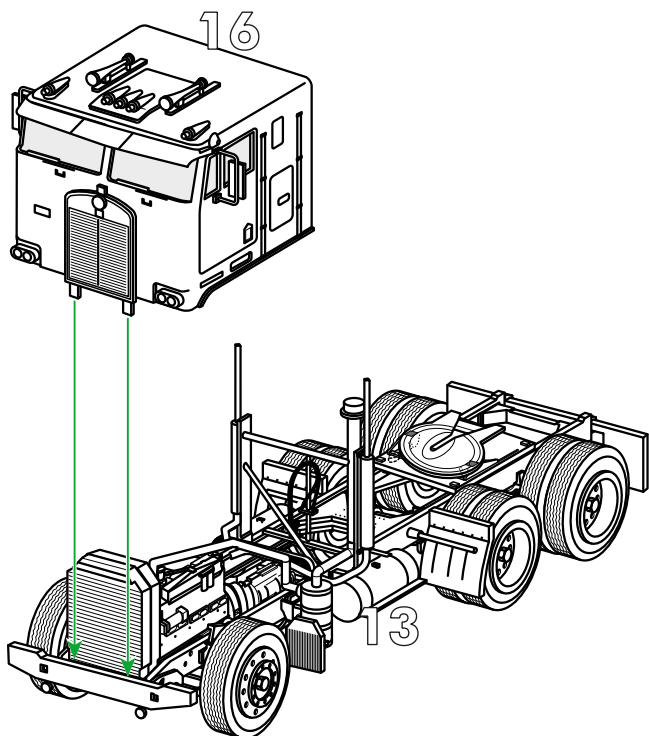
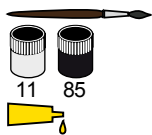
13



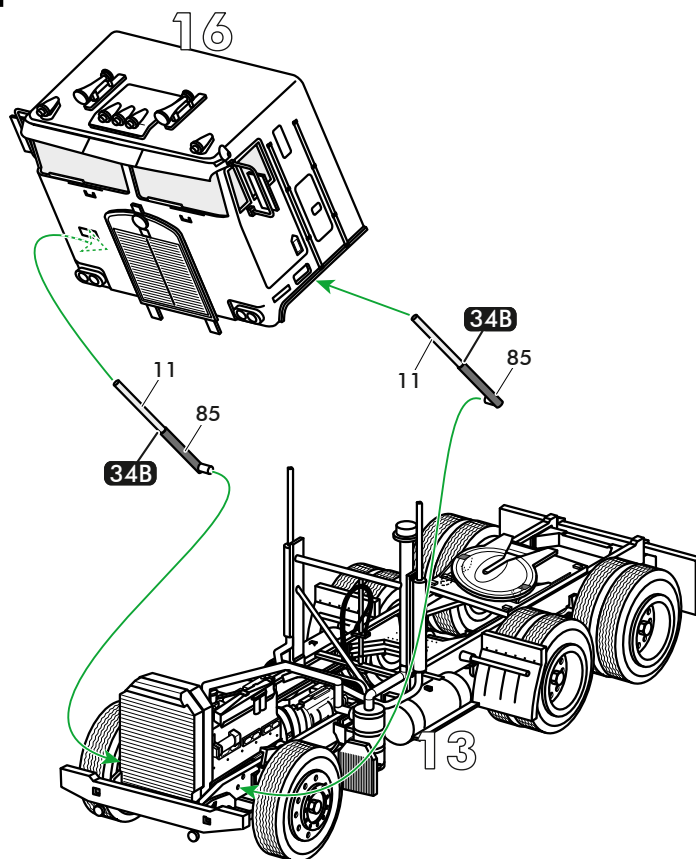
14



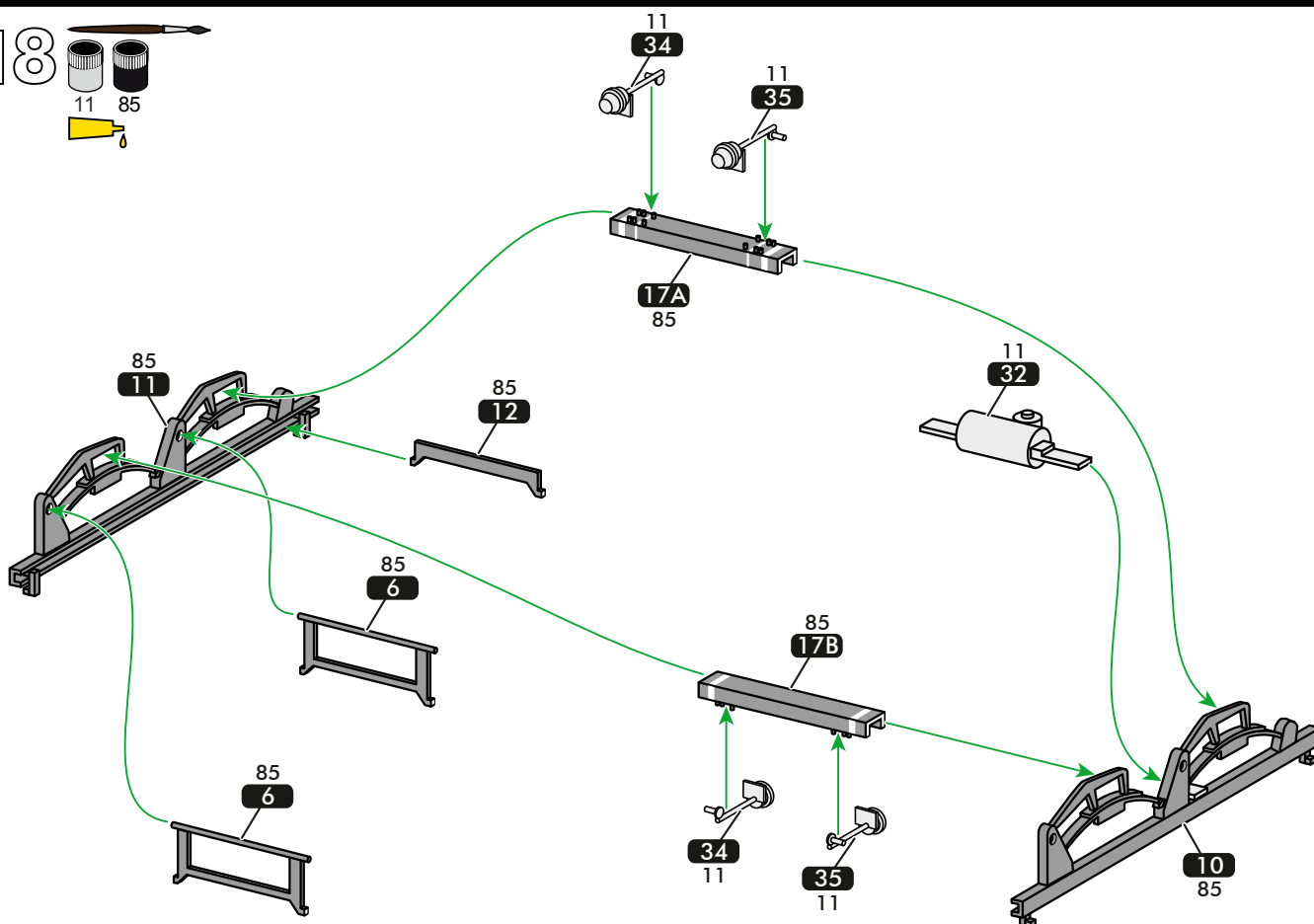
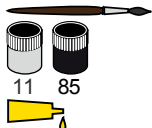
17



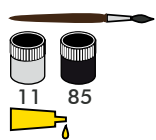
?



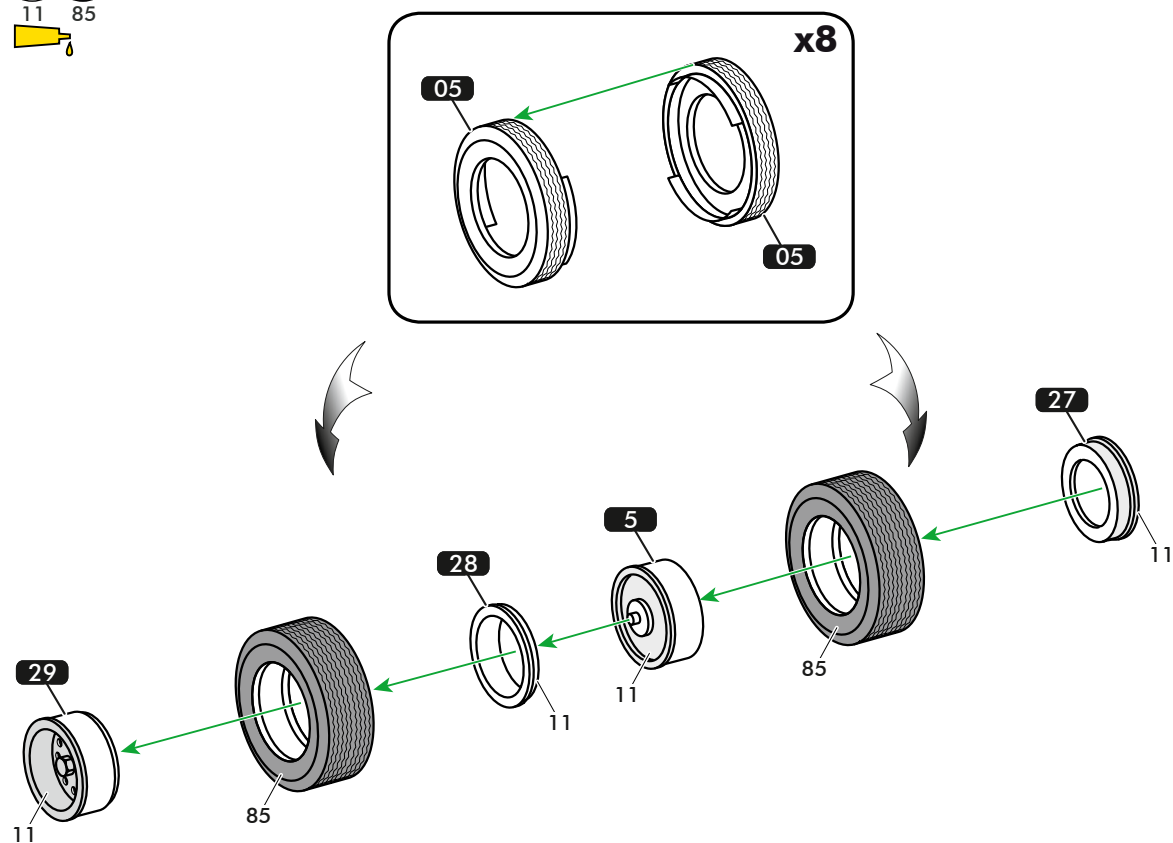
18



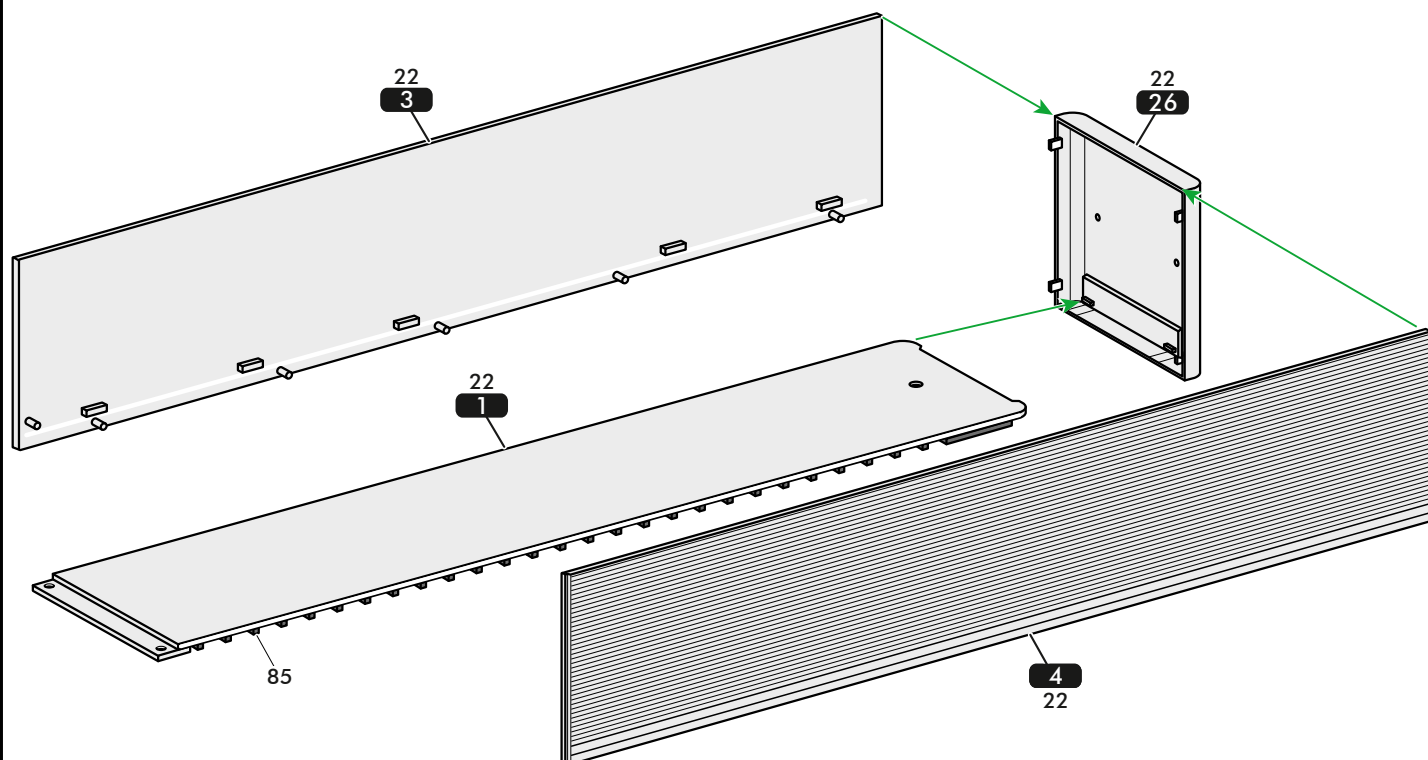
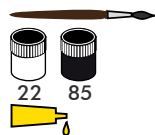
19



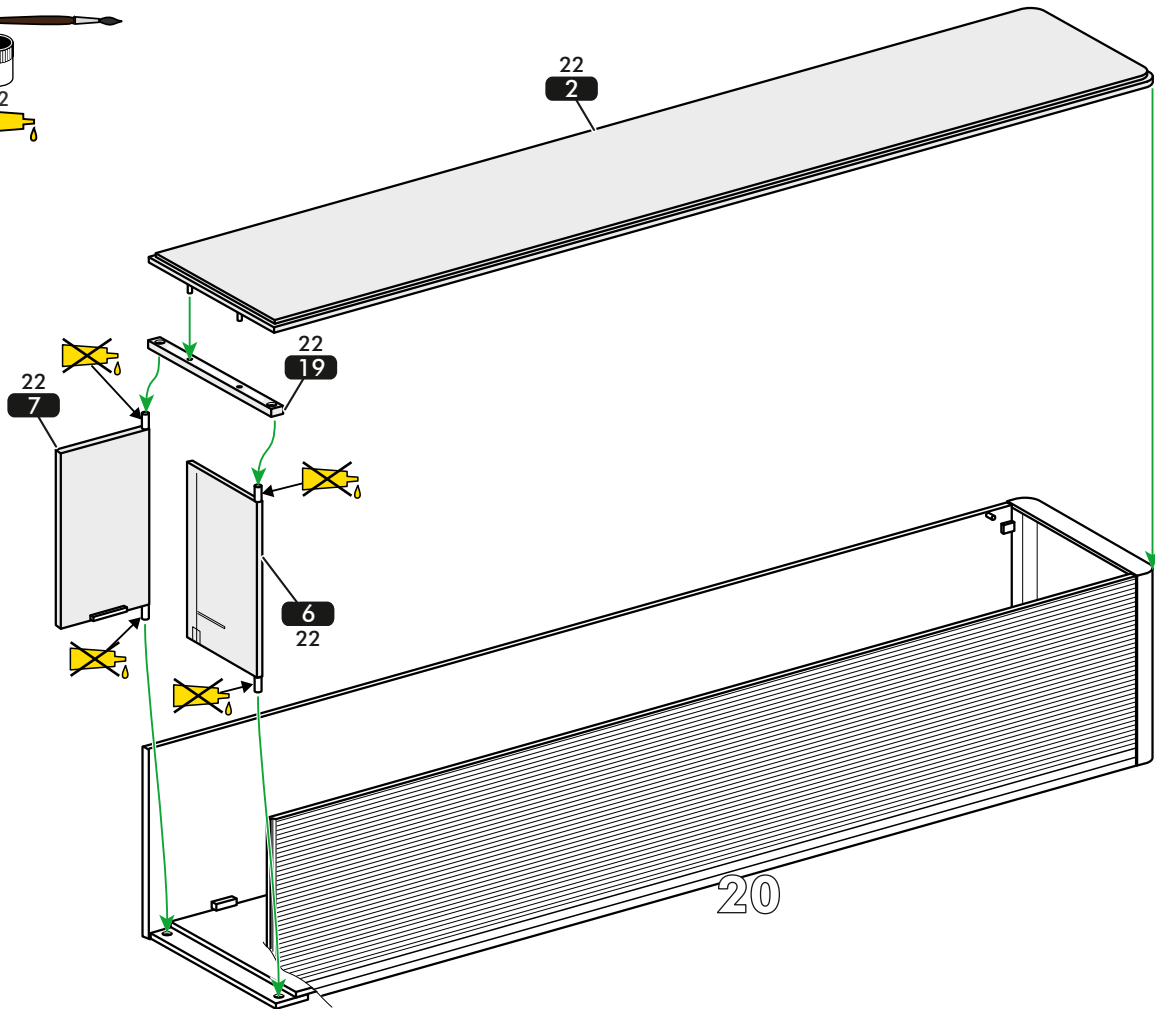
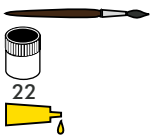
x4



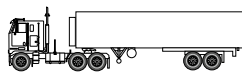
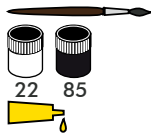
20



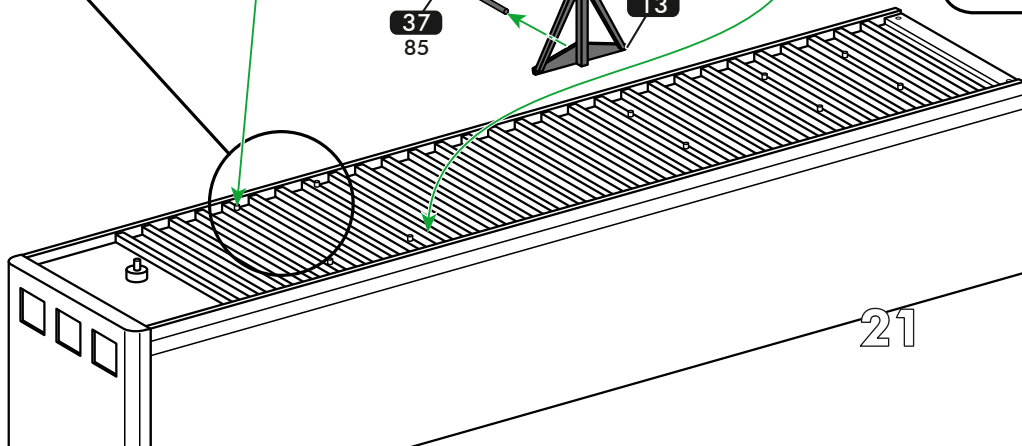
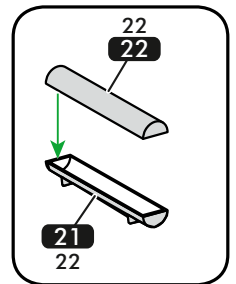
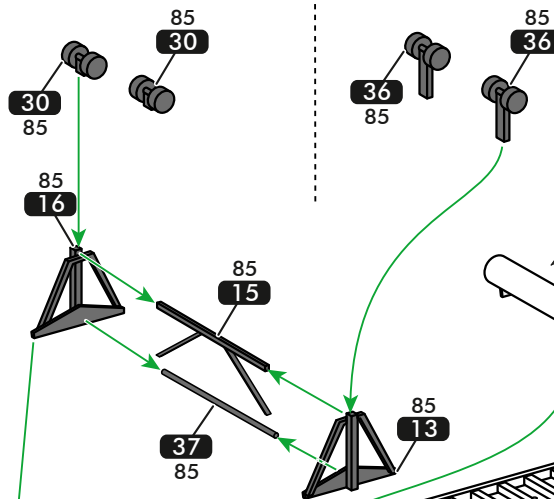
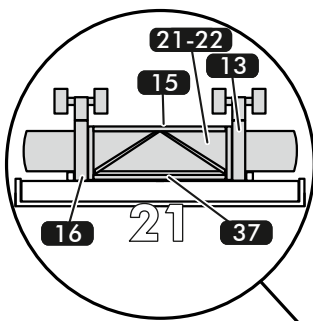
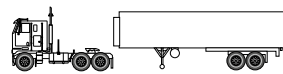
21



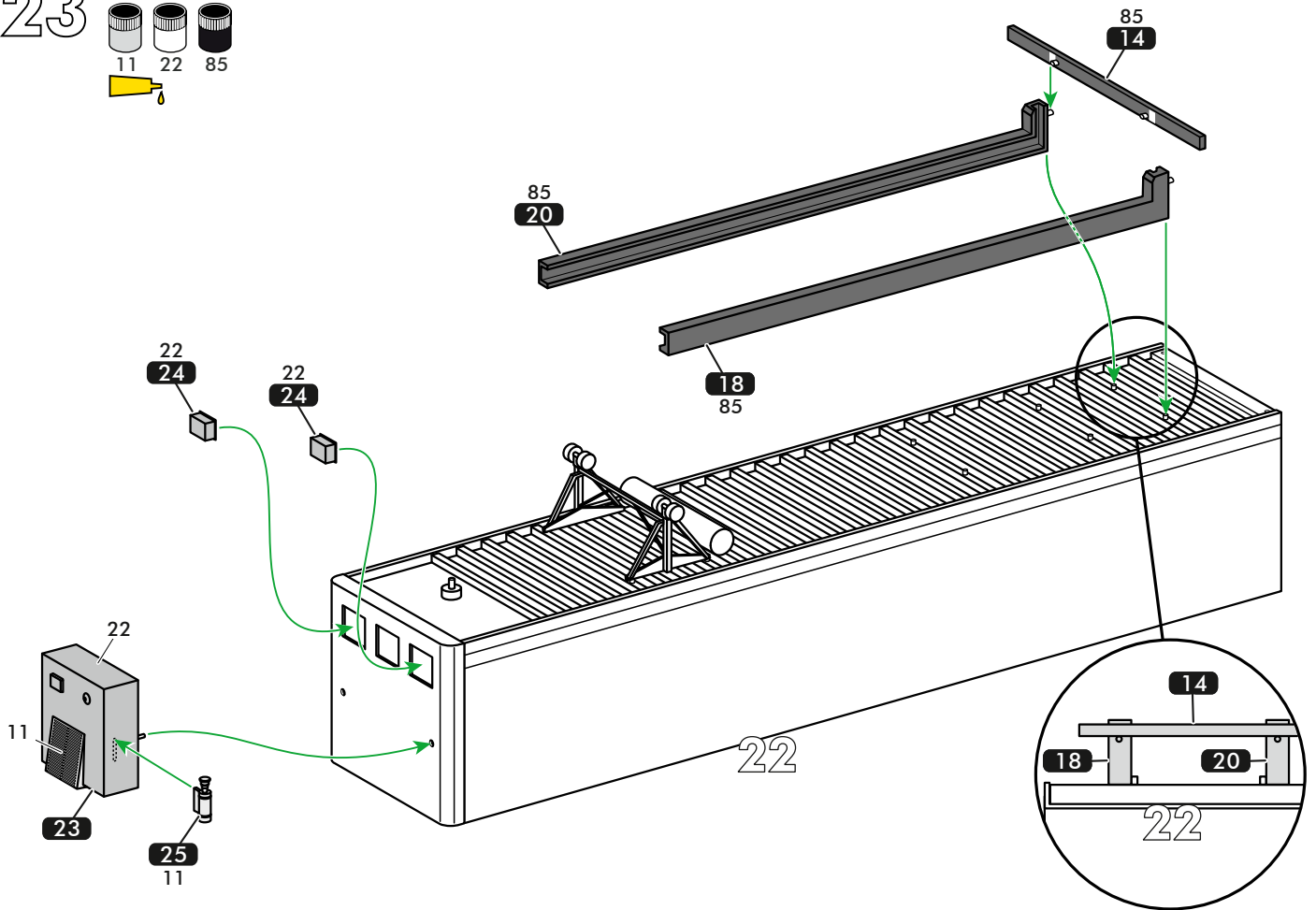
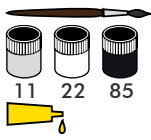
22



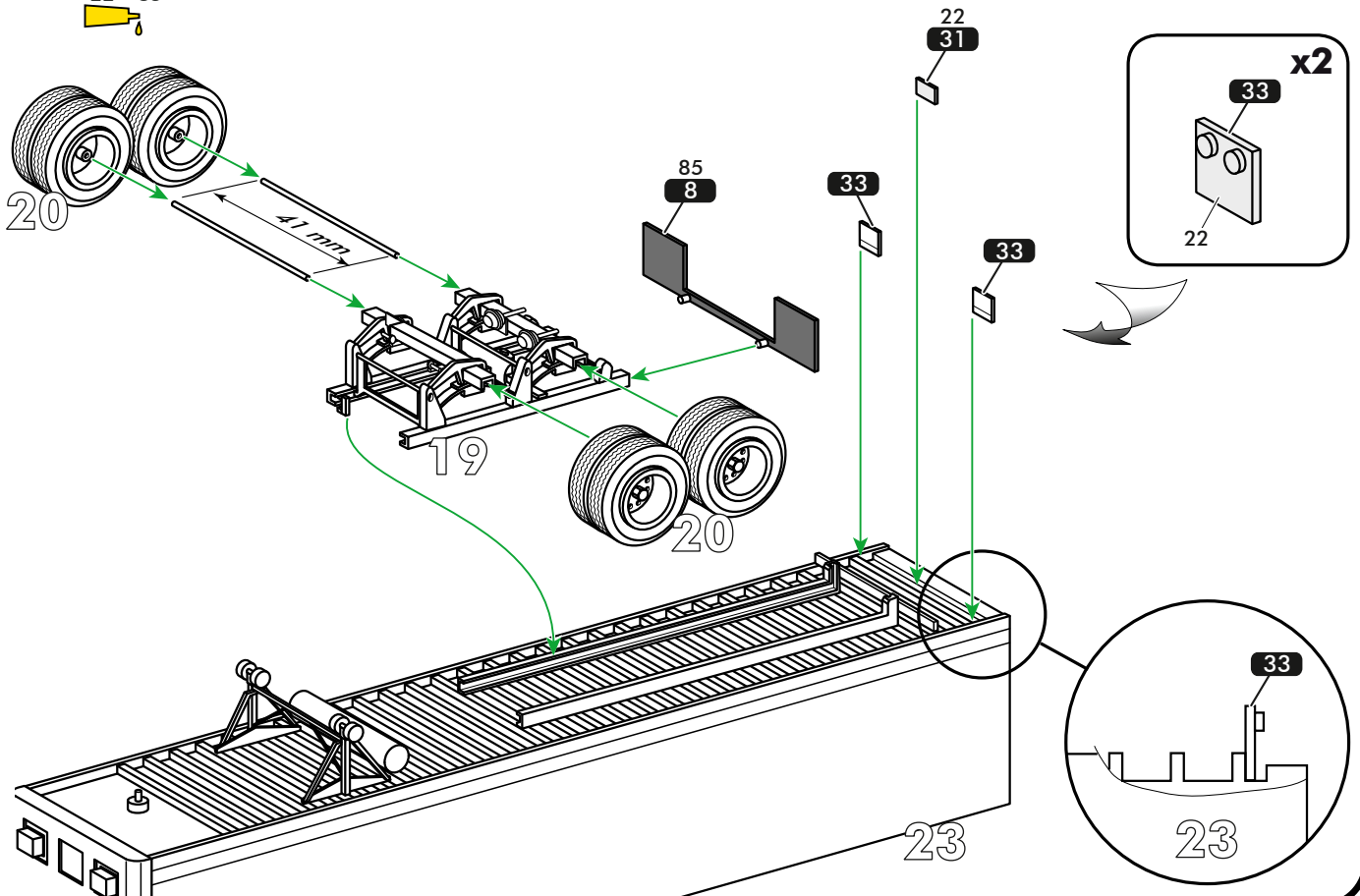
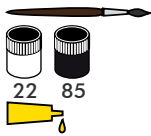
?



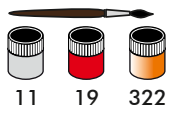
23



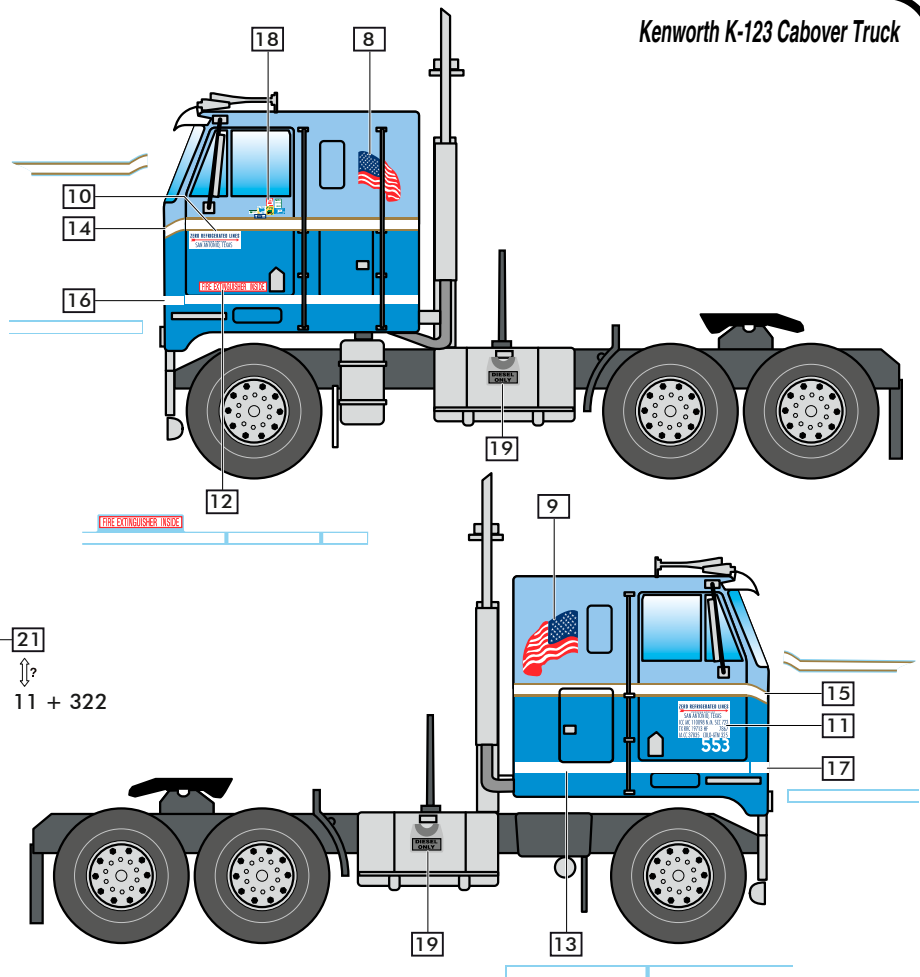
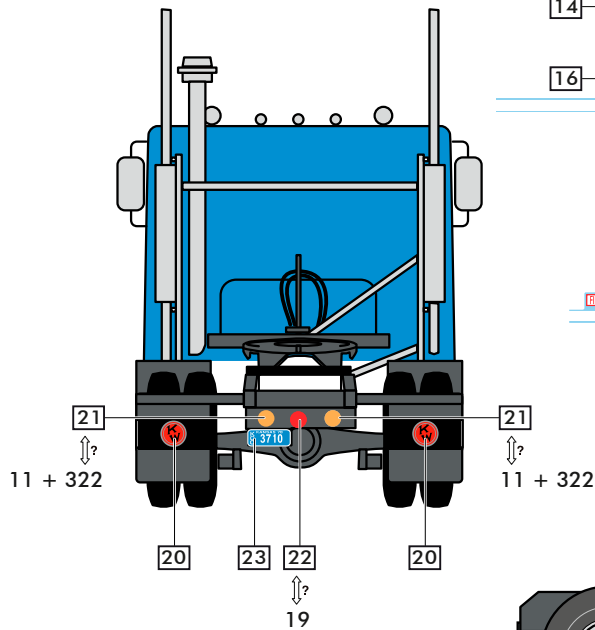
24



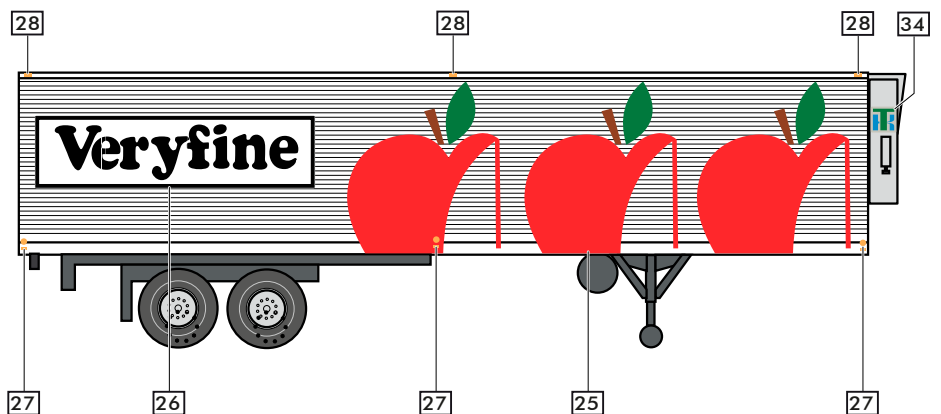
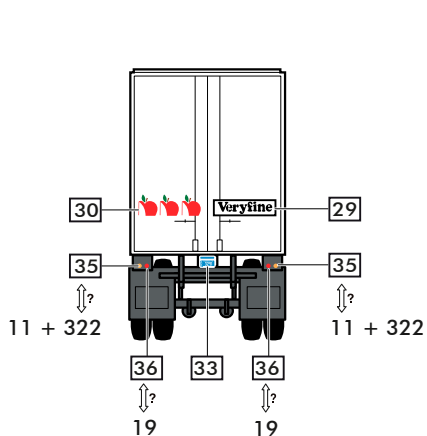
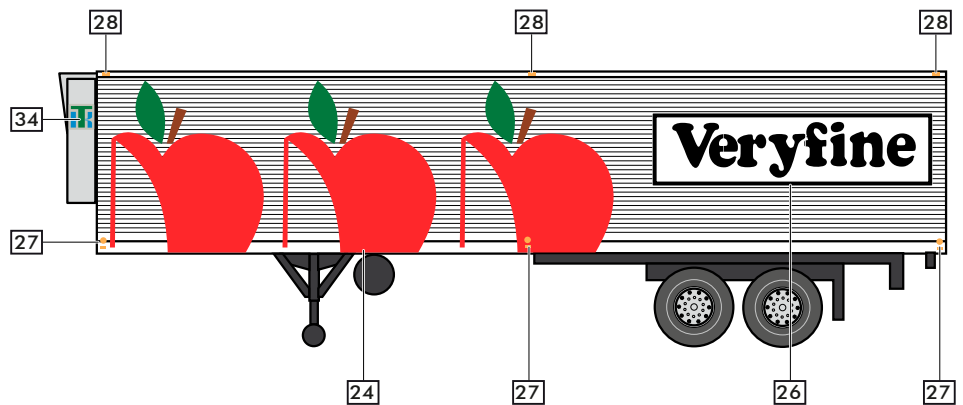
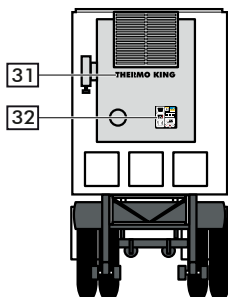
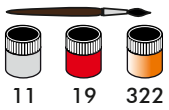
25



Kenworth K-123 Cabover Truck



26



VISITEZ NOTRE SITE WEB ET NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE !

VISIT OUR WEBSITE AND ONLINESHOP!

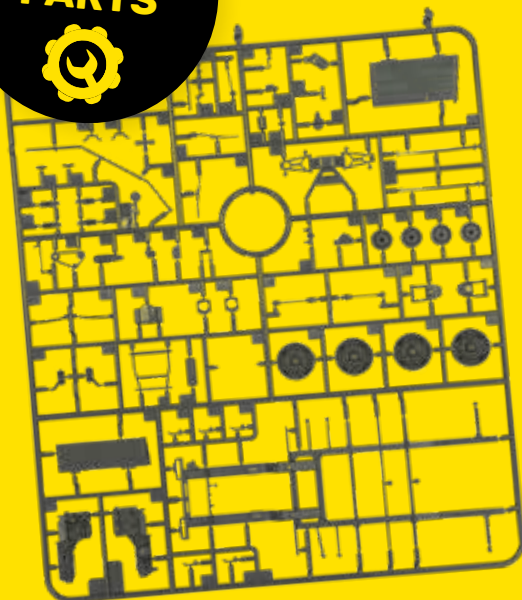
BESUCHE UNSERE WEBSITE UND ONLINESHOP!



**DOWNLOAD
INSTRUCTIONS**



**ORDER
SPARE
PARTS**



**SHOP
ONLINE**



V-140725

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)