



1/32 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

DENNIS FIRE ENGINE

In 1895 that the brothers John and Raymond Dennis opened a sports and cycle shop in High Street. The Speed King and Speed Queen bicycles that they manufactured at the time were so successful that within three years they had started experimenting with motorised tricycles and shortly afterwards with cars. Here again they met with great success. Mass-scale production of cars started in new premises in 1901 and went on until 1913. In the meantime, thought had been given to the manufacture of specialised commercial vehicles, and in 1908 that the first fire engine was introduced and taken into service by the City of London. The Dennis, which employed multi-stage centrifugal pump, was found to be far more efficient than the horse-drawn steam fire engines of the day, and within two years production had increased at the rate of some 30 a year. In 1915 the London Fire Brigade decided to convert all its appliances and purchased 68 Dennis's in that year alone. From this point the Company is said to have taken the lead in the fire engine field and up to, during and since the Second

World War. In 1895 que les frères John et Raymond Dennis ouvrirent un magasin d'articles de sport et de cycles dans la Grande Rue de Guildford. Les bicyclettes Speed King et Speed Queen qu'ils fabriquaient dans ce magasin eurent tant de succès que en moins de trois ans ils avaient lancé l'essai de tricycles à moteur et peu après de voitures. Ici aussi ils eurent un grand succès et la fabrication en série des voitures débuta au début de 1901 pour continuer jusqu'en 1913. Dans l'intervalle, l'idée était venue de fabriquer des véhicules commerciaux spécialisés, et en 1908 que la première pompe à incendie fut introduite pour entrer aussitôt en service à la Ville de Bradford. Les Dennis, qui utilisaient une pompe centrifuge à étages multiples, furent trouvés être de loin en avance sur les pompes à incendie à vapeur tirées par des chevaux. Les deux années qui suivirent la production s'éleva à la cadence de 30 par an. En 1915 le Corps des Pompiers de Londres décida d'adopter des engins à moteur et acheta 68 pompes pendant cette seule année. A partir de ce moment on peut dire que la Compagnie avait pris la tête du marché des pompes à incendie. Ensuite, pendant et après la Seconde Guerre


Weltkrieg 1895 eröffneten die Gebrüder John und Raymond Dennis in der Londoner High Street ein Geschäft für Sportartikel und Fahrräder. Sie stellten auch selbst Fahrräder her, die sich derart erfolgreich verkauften, daß die Brüder schon nach drei Jahren beginnen konnten, motorisierte Räder und bald darauf auch Autos zu bauen. Auch dabei erwiesen sie sich als besonders erfolgreich, weshalb sie Autos in großer Zahl herstellten, neue Fabriken bauten und die Produktion von 1901 bis 1913 auf eine hohe Zahl anwuchs. Inzwischen hatte sich der Gebrüder Interesse auf kommerzielle Nutzfahrzeuge gewendet und bereits 1908 kam das erste Feuerwehrfahrzeug zum Einsatz und zwar in der Stadt von Bradford. Diese Dennis-Wehren erwiesen sich durch ihre damals revolutionäre Mehrgang-Zentrifugalpumpen den alten, pferdegezogenen Dampfwehren weit überlegen. In den nächsten zwei Jahren wurde die Fertigungsrate auf über 30 Fahrzeuge pro Jahr gesteigert. Entschied sich auch die Londoner Feuerwehrbrigade auf Motorfahrzeuge umzurüsten und beschaffte allein in diesem Jahr 68 Dennis-Feuerwehrfahrzeuge. Von da an war Dennis der führende Hersteller auf dem Gebiet der Feuerbekämpfung. Bis zum und während des Zweiten Weltkrieges wurden Dennis-Wehren in steigenden Stückzahlen in England und

World War Dennis Fire Engines have been supplied to home and overseas Brigades in increasing quantities. The current range includes appliances powered by Rolls-Royce engines with automatic or conventional transmissions, and also high-performance engines fitted with pumps up to 1,000 g.p.m. output, and tanks of up to 1,000 gallons. In addition to being England's leading Fire Engine manufacturers, Dennis Bros. are manufacturers of an extensive range of municipal and commercial vehicles and lawn mowers. This model is based on the first motor appliance supplied to the City of Coventry Fire Brigade, which, having served in that City for over 44 years, including, of course, in the great fire of November 1940, has been restored by Dennis Bros. to nearly original condition and is now at the Guildford factory. It is fitted with a 9.1 litre petrol engine developing 75 b.h.p. at 1,150 r.p.m. and is still capable of pumping 500 g.p.m. of water. Its top speed is about 35 m.p.h. It weighs nearly 4½ tons.

Mondiale, les pompes à incendie Dennis ont été livrées dans le Pays et Outremer en quantités croissantes. La série en cours comporte un système propulsé par un moteur à essence Rolls-Royce à transmission automatique ou conventionnelle, et aussi de moteurs à haute performance montés sur des pompes débitant 4,500 litres à la minute avec des réservoirs de plus de 5,000 litres. En plus d'être le premier constructeur Anglais de Pompes à Incendie, les Dennis Bros. sont aussi les constructeurs d'une grande variété de véhicules municipaux, commerciaux et de tondeuses à gazon. Le modèle présenté ici est basé sur la première pompe à moteur fournie aux Pompiers de Coventry qui est restée en service 44 ans et qui lutta contre le grand incendie de Novembre 1940. Cette pompe a été restaurée par les Dennis Bros. dans son état d'origine et est conservée à l'usine de Guildford. Elle est équipée d'un moteur essence de 9,1 litres de 75 CV à 1150 tours minute et elle est encore capable de pomper 500 litres d'eau à la minute. La vitesse est d'environ 56 kmh, et son poids est de 4,500 kilos.

Übersee verkauft. Das gegenwärtige Fertigungsprogramm umfaßt Wehrfahrzeuge mit Rolls-Royce Benzinmotoren und automatischen oder herkömmlichen Kupplungen und Gussgräten. Daneben auch Hochleistungsfahrzeuge mit Dieselantrieb, deren Pumpen bis zu mehr als 4,500 Litern pro Minute leisten und deren Tanks eine ähnlich große Kapazität besitzen. Neben der Tatsache, der größte britische Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen zu sein, befaßt sich Dennis Bros. auch mit der Produktion von Spezialfahrzeugen für den gewerblichen städtischen Einsatz sowie von Rasenmähern. Unser Modell beruht auf einem der ersten Motorfahrzeuge, das an die Feuerwehrbrigade von Coventry geliefert wurde und dort 44 Jahre, natürlich auch in der Bombennacht vom November 1940, ununterbrochen im Einsatz war, jetzt aber durch die Dennis Bros. vollständig restauriert wurde und in seinem vollkommenen Originalzustand im Werk in Guildford ausgestellt ist. Der Wagen hat einen 9,1-Liter-Benzinmotor von 75 PS bei 1.150 U/Min und vermag noch heute eine Pumpenleistung von beinahe 2.450 Litern pro Minute aufzubringen. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 56 kmh, sein Gewicht bei rund 4,5 Tonnen.

 CEMENT
COLLE
KLEBEN

 DO NOT CEMENT
NE PAS COLLER
NICHT KLEBEN

GENERAL INSTRUCTIONS

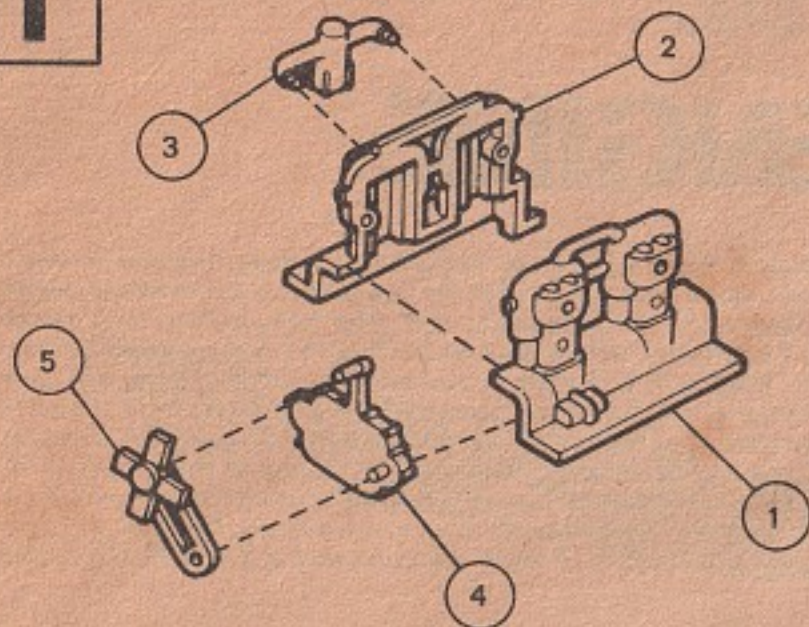
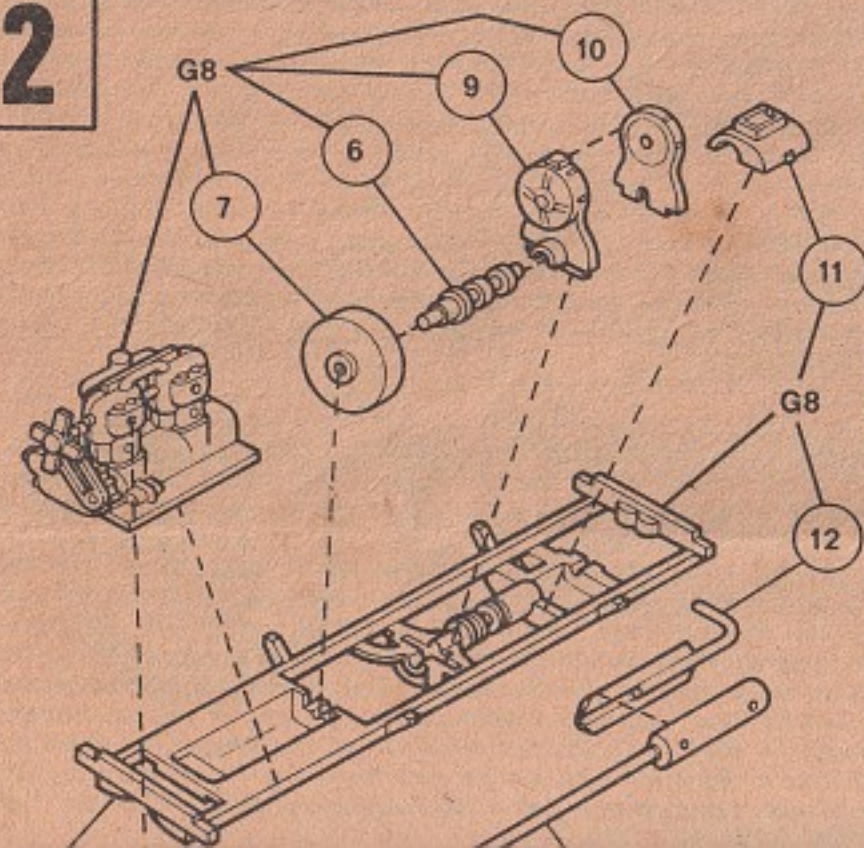
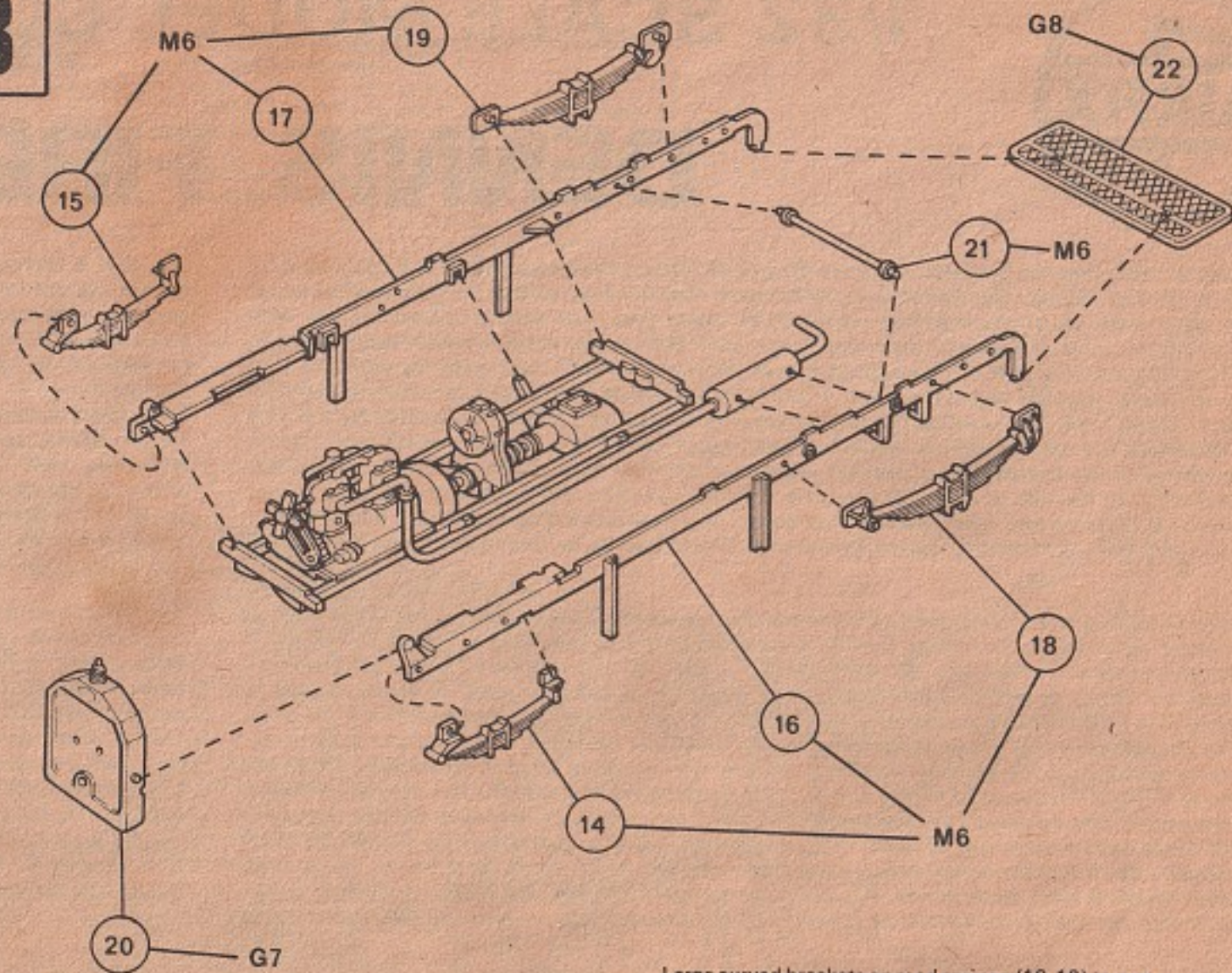
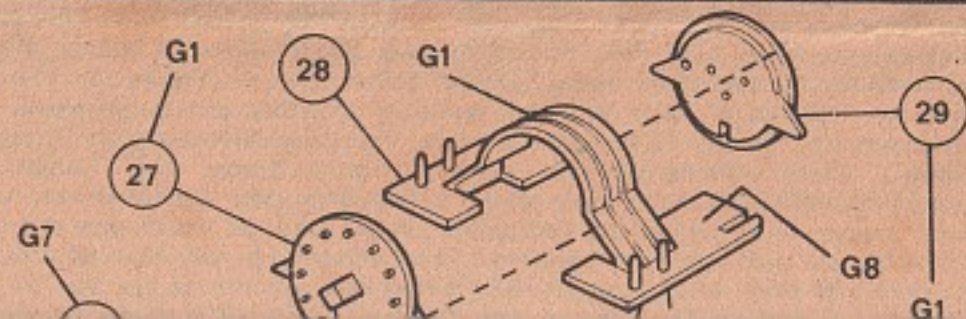
It is recommended that exploded views are studied and assembly sequence followed before cementing together. Note: small parts are best assembled before assembly. Parts should be as drawn and any moulded markings to parts removed before assembly. All parts are

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

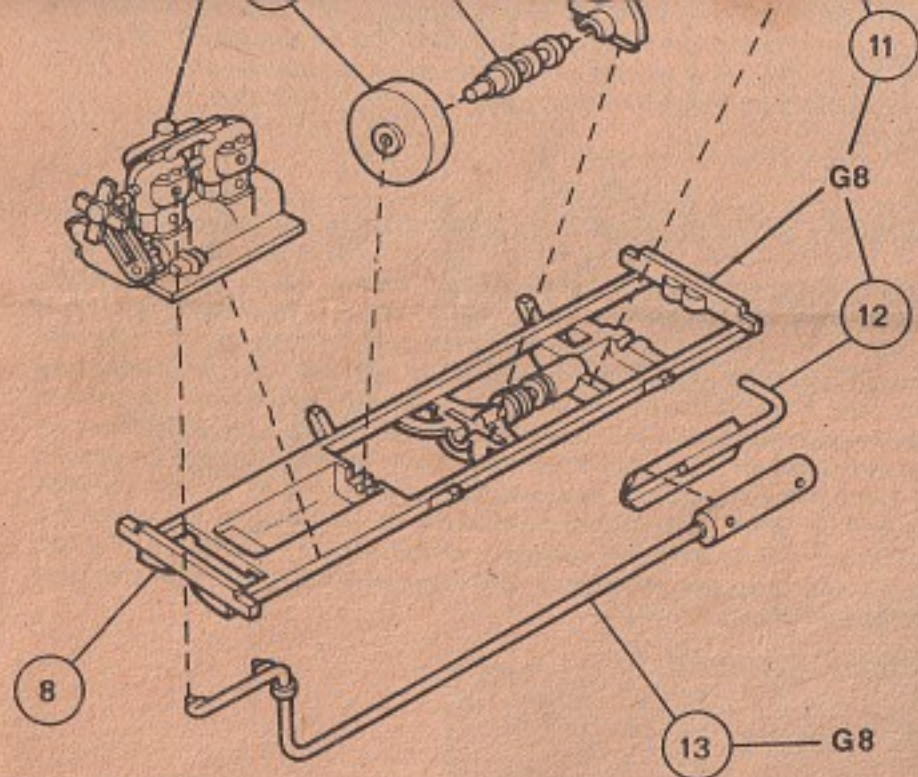
ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach den Explosionszeichnungen und Deckelbild überprüfen. Vor Beginn der Montage Gussgrate entfernen und Teilepassung überprüfen. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen trennen. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

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

Large curved brackets on road springs (18, 19) to rear.
 Les larges supports courbés sur les ressorts (18, 19) à l'arrière.
 Gebogene Flansche der Hinterachsfedern (18, 19) nach rückwärts.

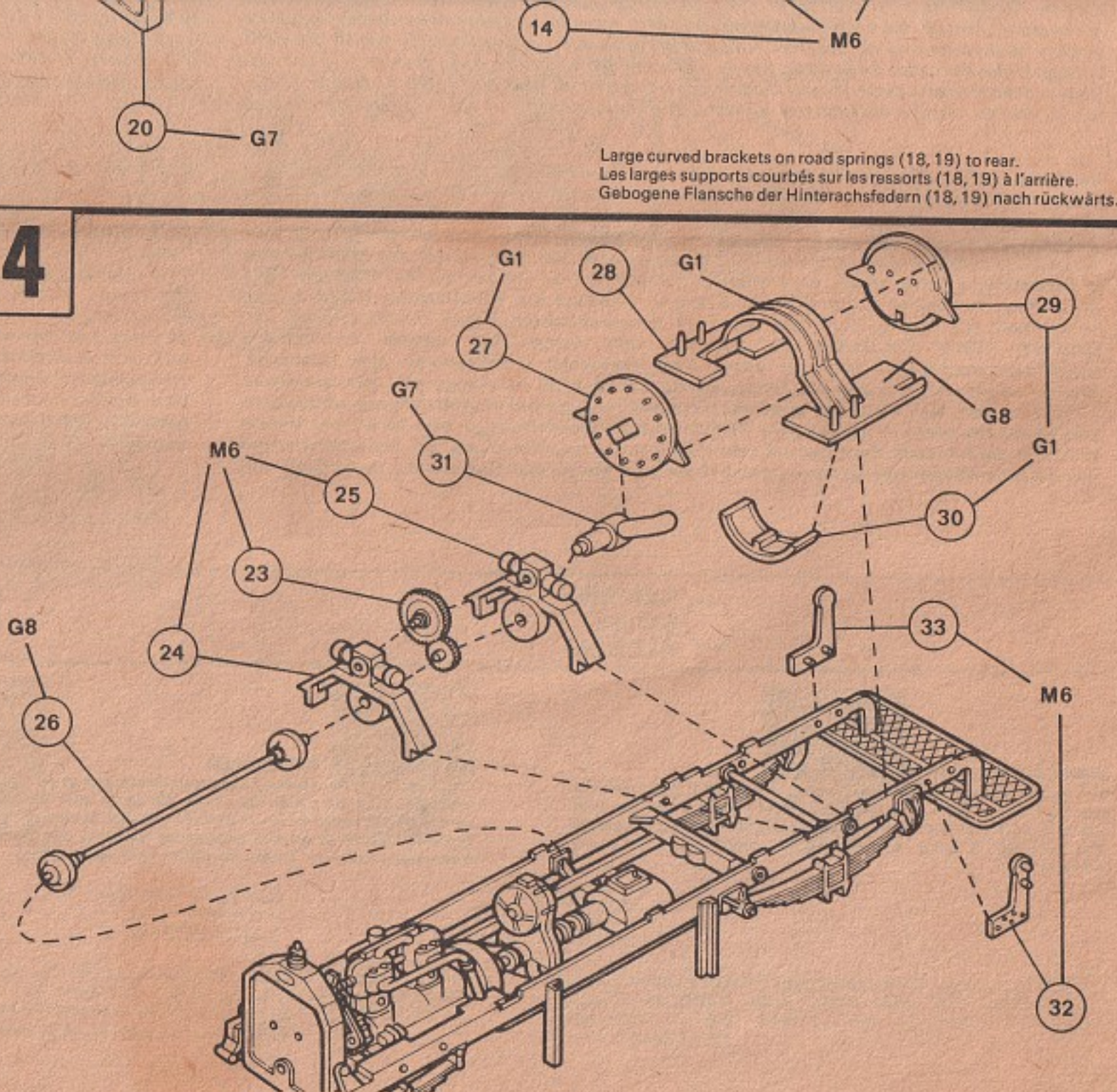
4



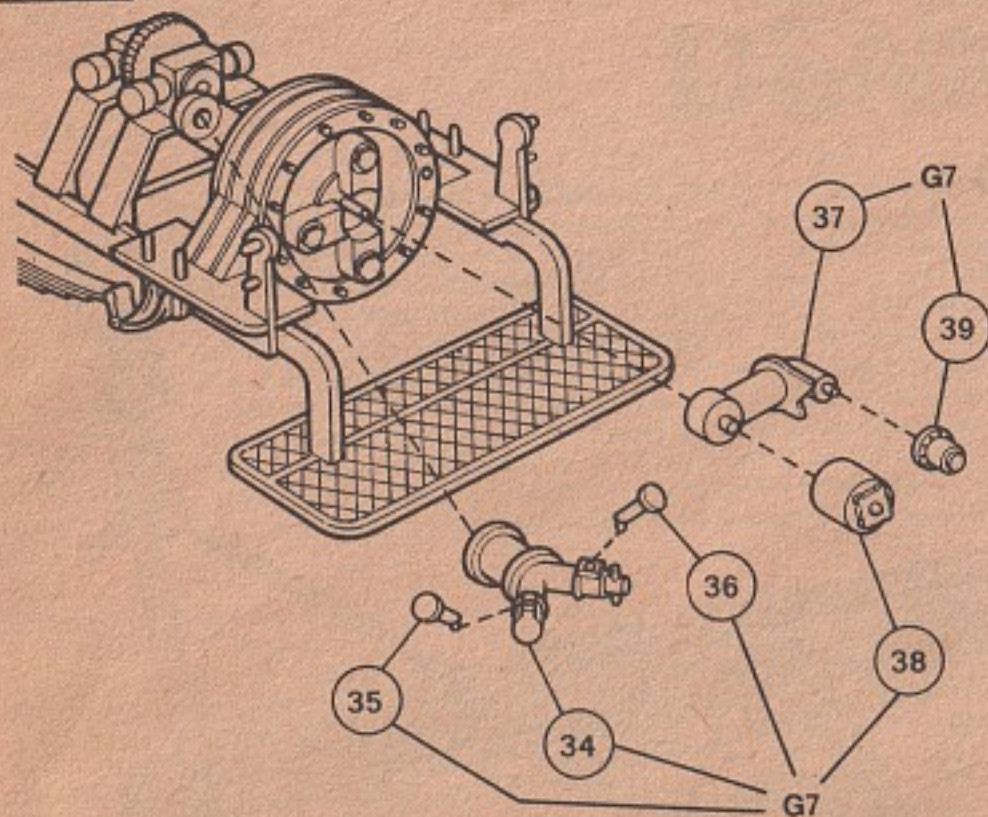
Assemble 23-26, cement to chassis. Assemble pump 27-31. Cement trunnions 32, 33 to chassis. Slide cutouts in pump base over sides of trunnions, and cement base onto chassis, and front of pump to rear of part 25.

Assembler 23-26, coller au chassis. Assembler la pompe 27-31. Coller 32, 33 au chassis. Glisser les entailles de la base de la pompe sur les côtes des tourillons, et coller la base sur le chassis, et l'avant de la pompe à l'arrière de la pièce 25.

Kompressorgetriebe (23-26) zusammenbauen und am Chassis montieren. Pumpe (27-31) zusammensetzen, Zapfenlager (32, 33) an Chassis kleben, dabei Ausschnitte im Pumpenboden über Zapfenseiten schieben, Boden an Chassis kleben und Pumpenfront rückwärts an Teil 25.



5

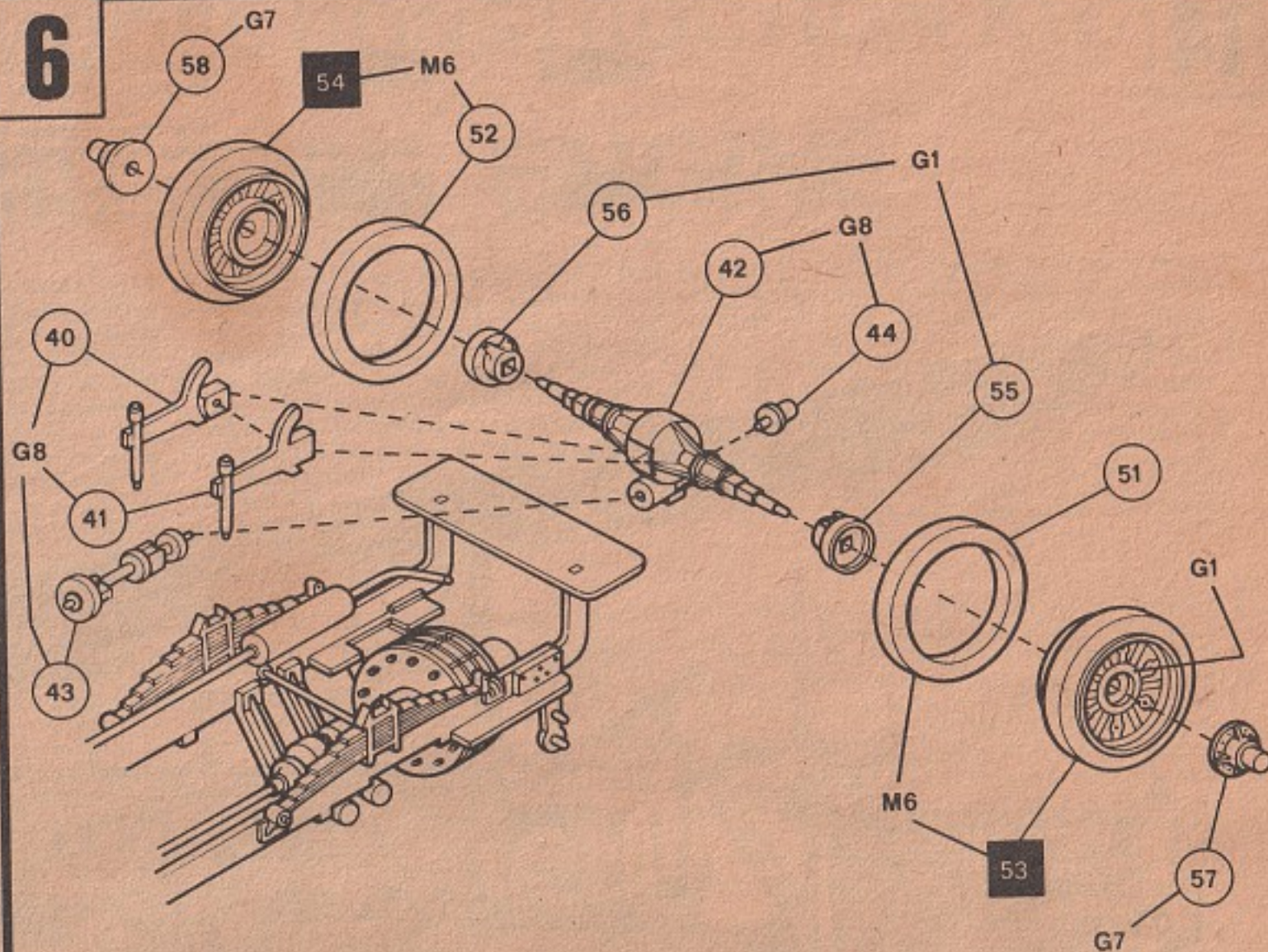


It is recommended that parts 35 and 36 are left until after section 11, to avoid damage during construction of model.

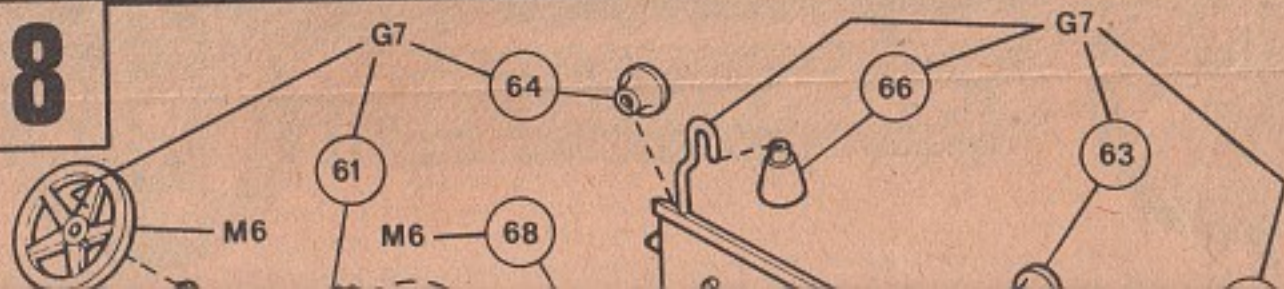
Il est recommandé que les pièces 35 et 36 soient laissées de côté jusqu'à la section 11, pour éviter de les abîmer pendant la construction du modèle.

Teile 35, 36 am besten solange weglassen, bis Bauabschnitt 11 fertiggestellt ist. Dadurch wird eine Beschädigung beim Weiterbau vermieden.

6



8



7

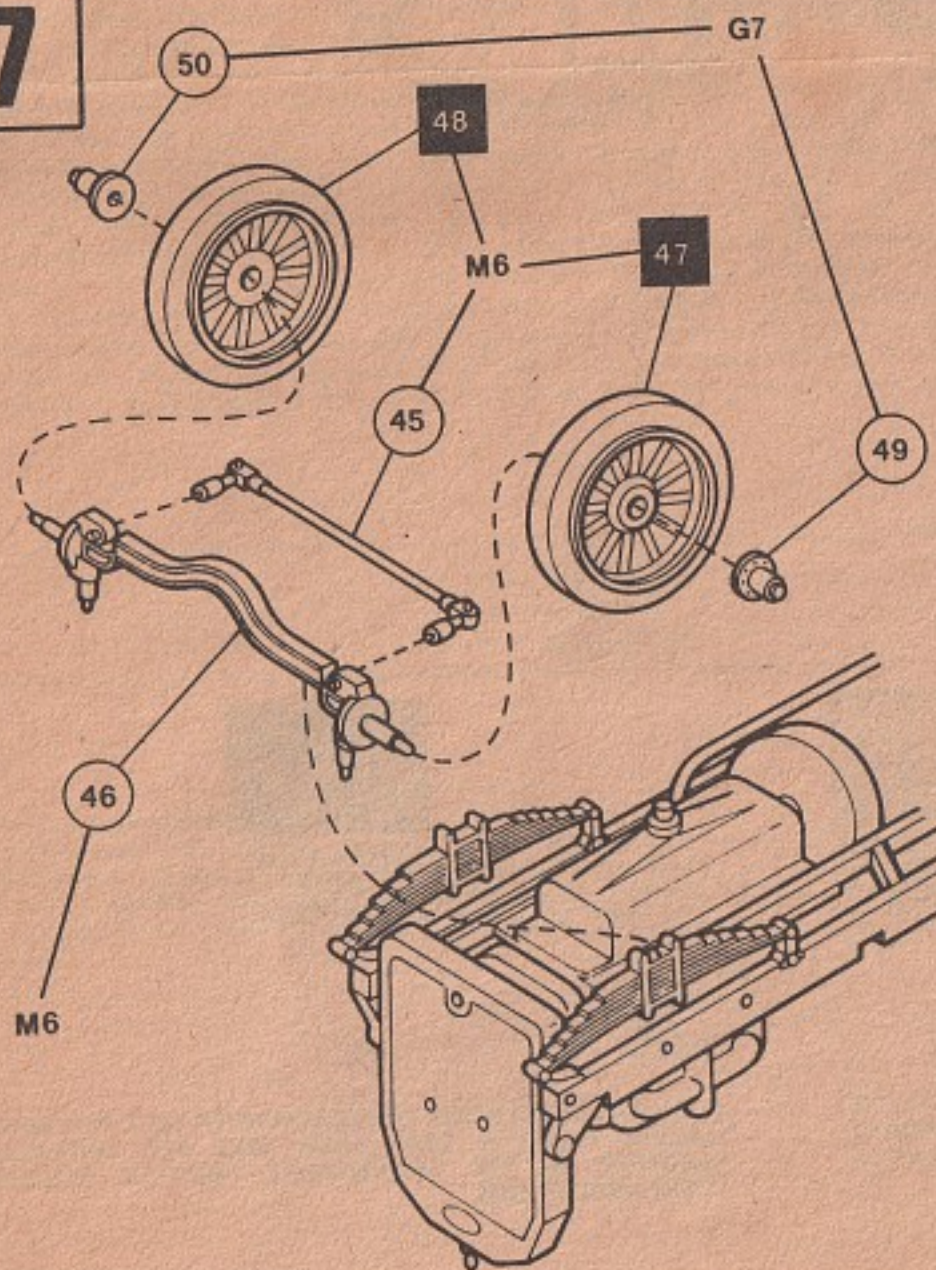


It is recommended that parts 35 and 36 are left until after section 11, to avoid damage during construction of model.

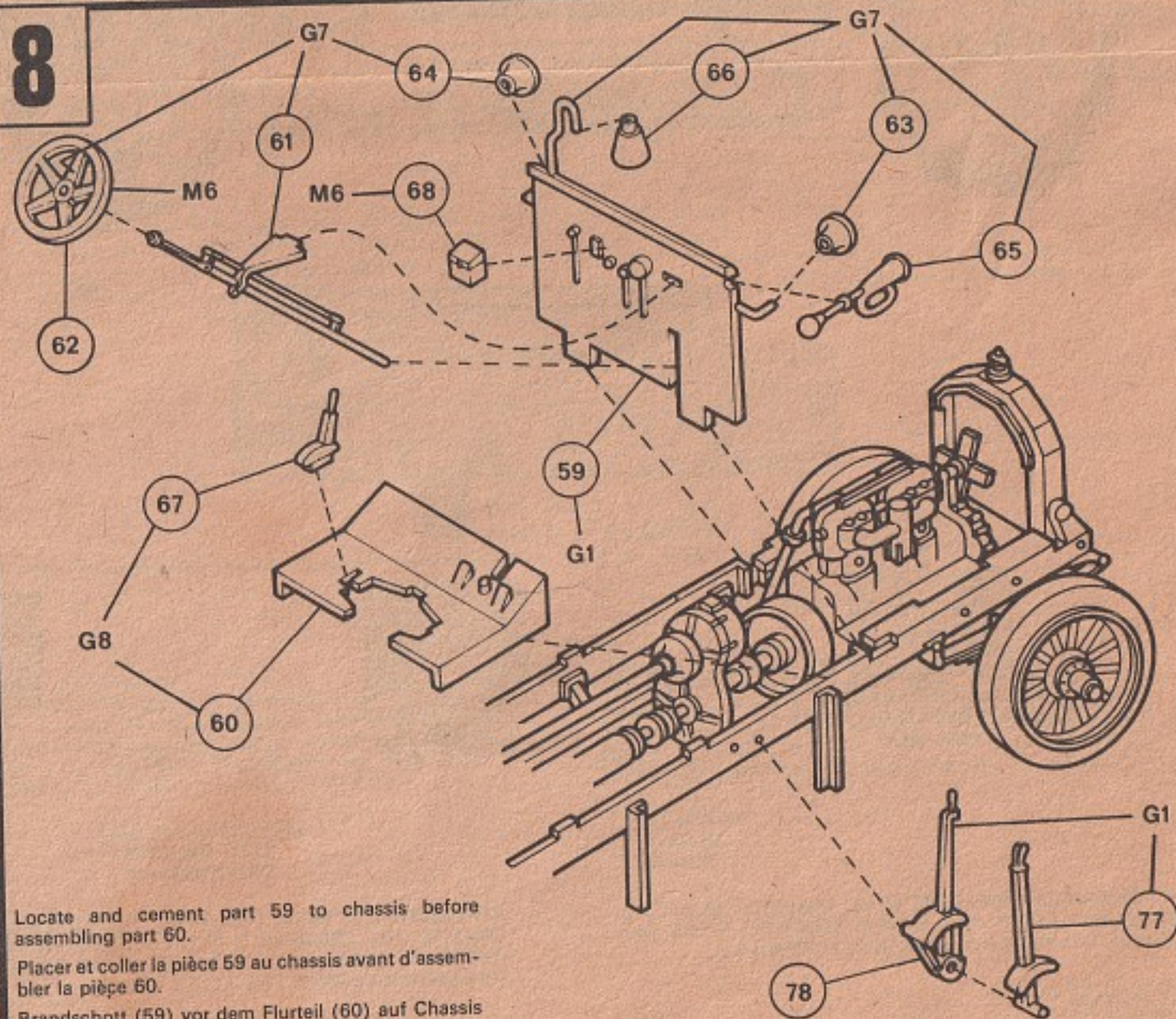
Il est recommandé que les pièces 35 et 36 soient laissées de côté jusqu'à la section 11, pour éviter de les abîmer pendant la construction du modèle.

Teile 35, 36 am besten solange weglassen, bis Bauabschnitt 11 fertiggestellt ist. Dadurch wird eine Beschädigung beim Weiterbau vermieden.

7



8

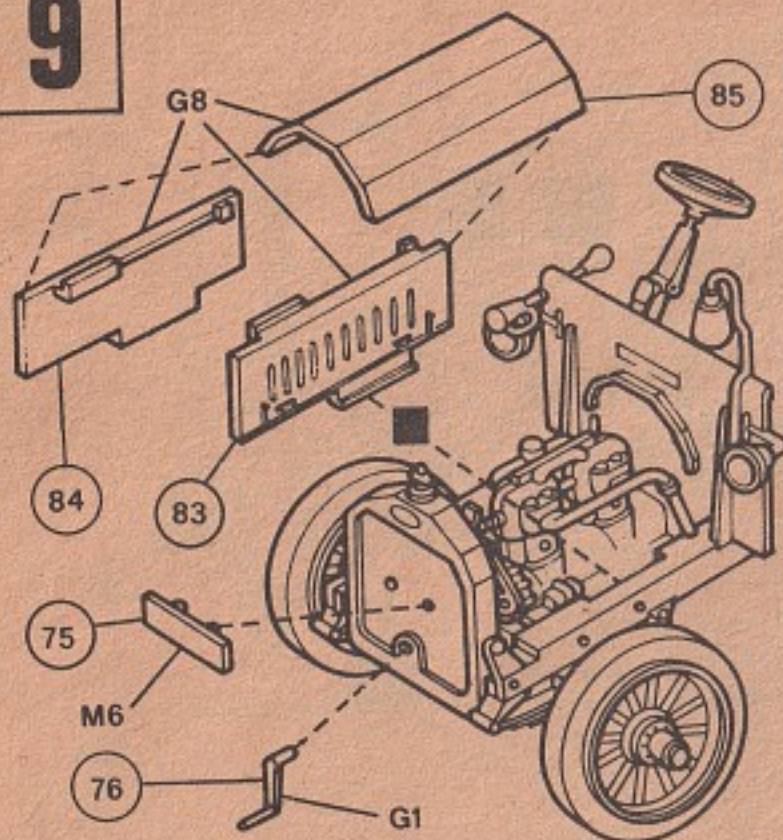


Locate and cement part 59 to chassis before assembling part 60.

Placer et coller la pièce 59 au chassis avant d'assembler la pièce 60.

Brandschott (59) vor dem Flurteil (60) auf Chassis befestigen.

9

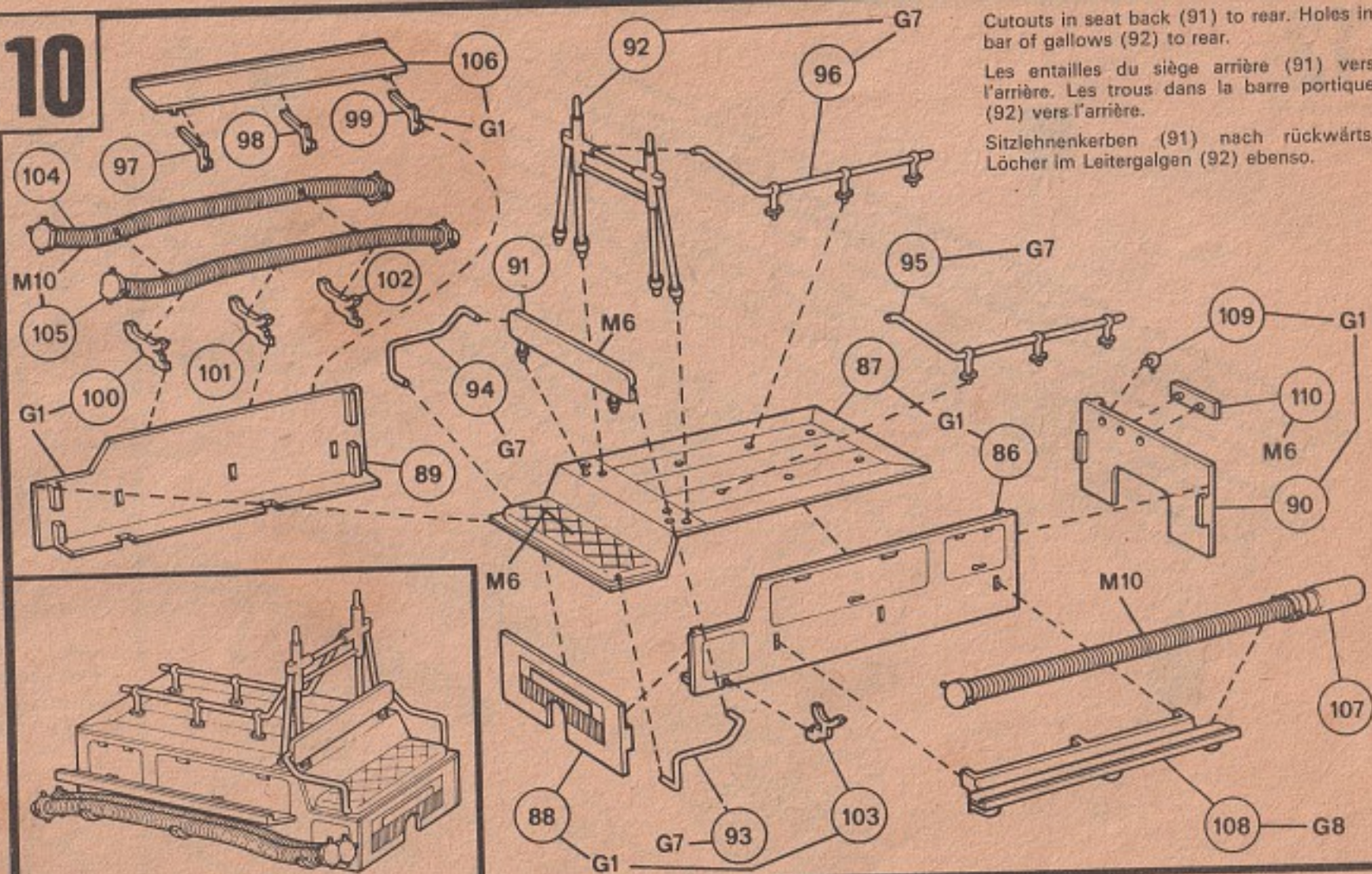


The completed bonnet assembly is a separate unit, enabling the engine to be displayed: do not cement.

Le capot assemblé et terminé est une unité séparée, permettant de voir le moteur: ne pas coller.

Die fertige Motorhaube stellt eine eigene Baugruppe dar und kann abgenommen werden, um den Motor zu zeigen, deshalb nicht ankleben.

10



Cutouts in seat back (91) to rear. Holes in bar of galleys (92) to rear.

Les entailles du siège arrière (91) vers l'arrière. Les trous dans la barre portique (92) vers l'arrière.

Sitzlehnenkerben (91) nach rückwärts, Löcher im Leitergalgen (92) ebenso.

11

The body is a separate unit enabling the chassis to be displayed showing internal details: do not cement.

La carrosserie est une unité séparée permettant au chassis d'être enlevé pour montrer les détails intérieurs:

ne pas coller.

Der Karosserieaufbau ist ebenfalls als ganze Baugruppe abnehmbar. Nicht ankleben, um Innendetails und Chassis zeigen zu können.



M27

111

112

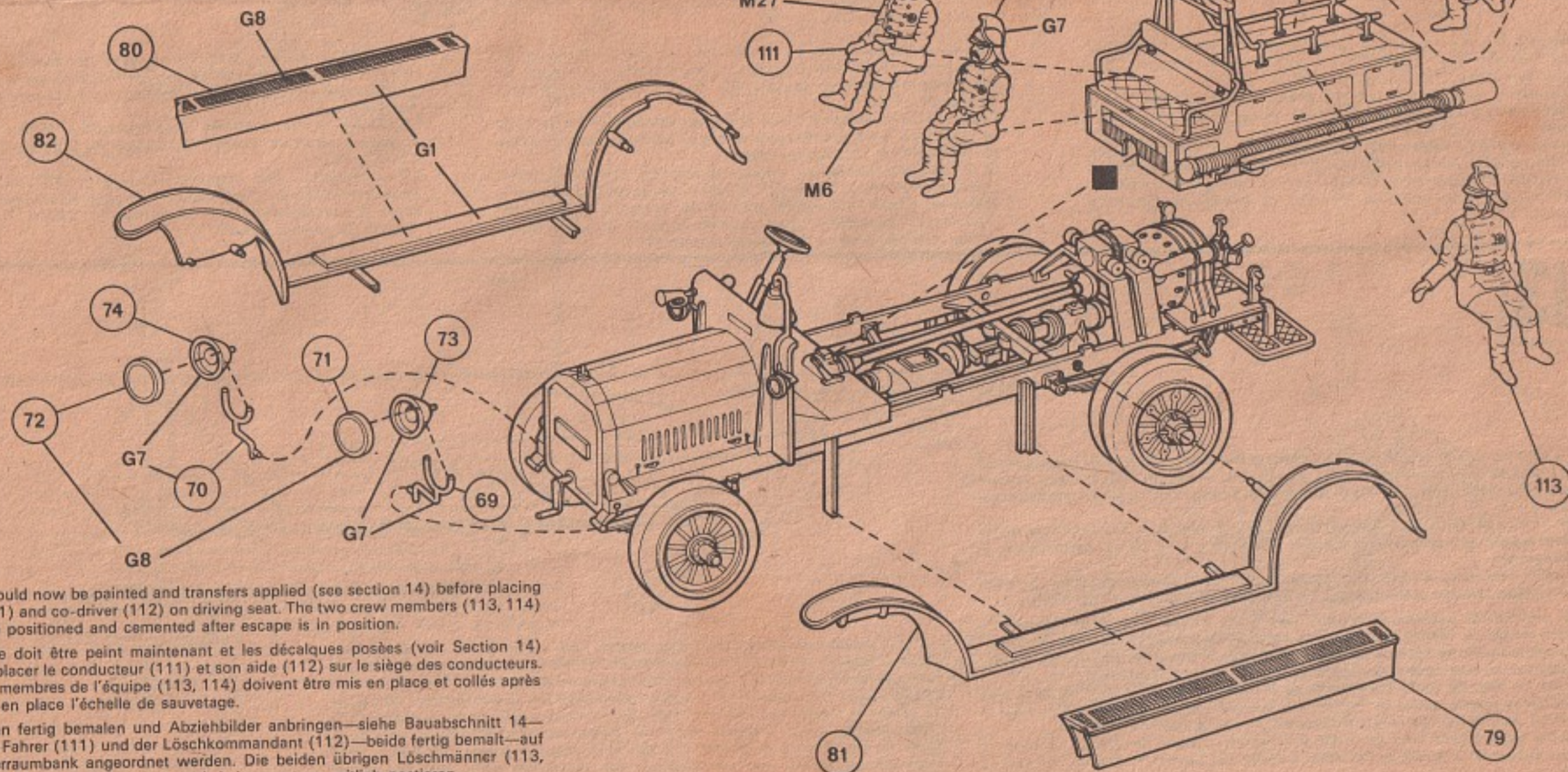
G7

114

Die fertige Motorhaube stellt eine eigene Baugruppe dar und kann abgenommen werden, um den Motor zu zeigen, deshalb nicht ankleben.

11

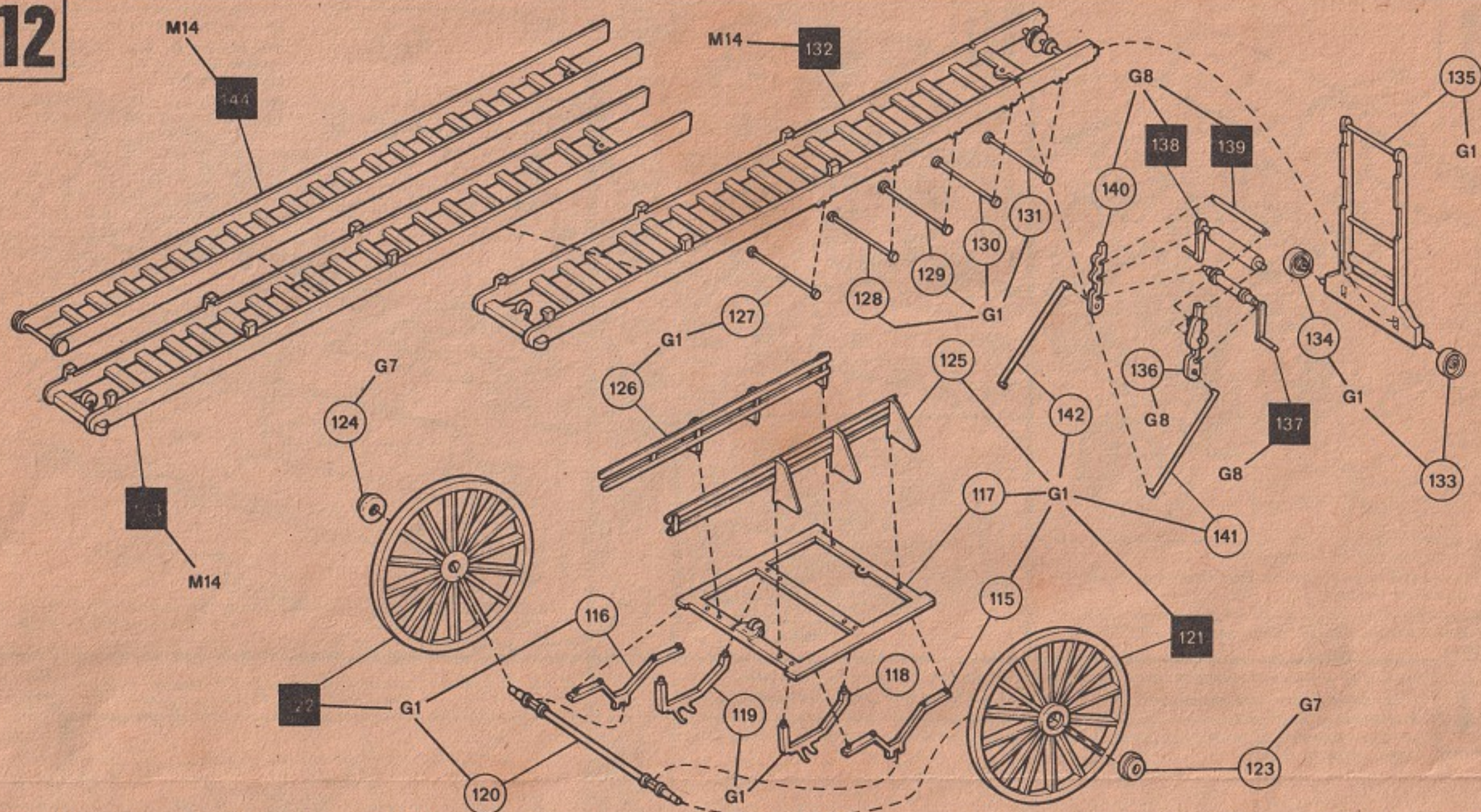
The body is a separate unit enabling the chassis to be displayed showing internal details : do not cement.
La carrosserie est une unité séparée permettant au chassis d'être enlevé pour montrer les détails intérieurs : ne pas coller.
Der Karosserieaufbau ist ebenfalls als ganze Baugruppe abnehmbar. Nicht ankleben, um Innendetails und Chassis zeigen zu können.



Model should now be painted and transfers applied (see section 14) before placing driver (111) and co-driver (112) on driving seat. The two crew members (113, 114) should be positioned and cemented after escape is in position.

Le modèle doit être peint maintenant et les décalques posés (voir Section 14) avant de placer le conducteur (111) et son aide (112) sur le siège des conducteurs. Les deux membres de l'équipe (113, 114) doivent être mis en place et collés après avoir mis en place l'échelle de sauvetage.

Modell nun fertig bemalen und Abziehbilder anbringen—siehe Bauabschnitt 14—bevor der Fahrer (111) und der Löschkommandant (112)—beide fertig bemalt—auf der Führerraumbank angeordnet werden. Die beiden übrigen Löschmänner (113, 114) fertig bemalen, jedoch erst nach Leitermontage seitlich postieren.



Assemble in number sequence. Insert handle of small roller (137) in bottom recess (NOT LOCATING HOLE) in pulley bracket (136) before cementing to escape frame (135).

Slide middle ladder (143) between sides of bottom ladder (132) under retaining lugs. Repeat with top ladder (144) and middle ladder.

If a non-working ladder is required: engage first pair of ladder guide wheels beneath bottom ladder between carriage guide rails and

Assembler suivant l'ordre du numérotage. Introduire la poignée du petit rouleau (137) dans la fente du fond (pas d'emplacement de trou) dans le support de poulie (136) avant de le coller au chassis de l'échelle (135).

Glisser l'échelle du milieu (143) entre les montants de l'échelle du bas (132) sur les ergots de retenue. Même opération avec l'échelle du haut (144) et l'échelle du milieu.

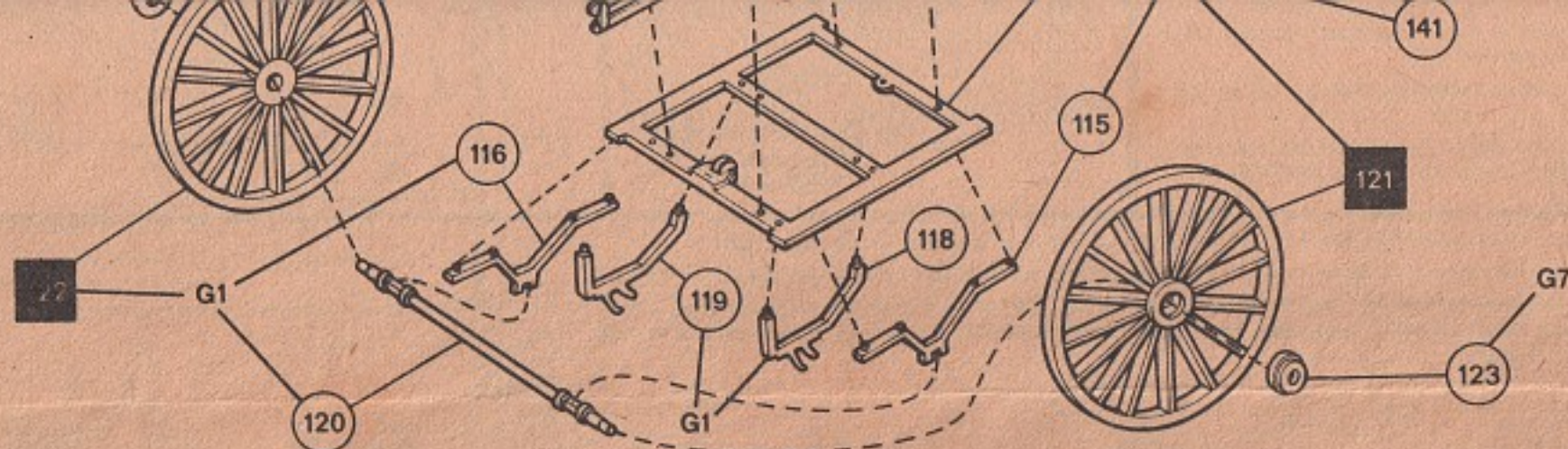
Si on veut une échelle fixe: engager la première paire de roulettes

In der Nummernfolge weiterbauen. Griff der kleinen Kurbelrolle (137) in passende Aussparung, nicht in Halte Loch der Windensperre (136) ungeleimt und drehbar einsetzen, ehe der Leiterraum (135) befestigt wird.

Mittelleiter (143) zwischen Unterleitenseiten (132) und deren Klammern schieben. Ebenso mit Mittelleiter (143) und Oberleiter (144) verfahren.

Wie eine starre Leiter vorziehen, zuerst die Führungsrollen der

M14



Assemble in number sequence. Insert handle of small roller (137) in bottom recess (NOT LOCATING HOLE) in pulley bracket (136) before cementing to escape frame (135).

Slide middle ladder (143) between sides of bottom ladder (132) under retaining lugs. Repeat with top ladder (144) and middle ladder.

If a non-working ladder is required: engage first pair of ladder guide wheels beneath bottom ladder between carriage guide rails and slide ladder into position on carriage. Escape can now be clipped in position on engine trunnions by clips on bottom of mounting bracket.

Assembler suivant l'ordre du numérotage. Introduire la poignée du petit rouleau (137) dans la fente du fond (pas d'emplacement de trou) dans le support de poulie (136) avant de le coller au chassis de l'échelle (135).

Glisser l'échelle du milieu (143) entre les montants de l'échelle du bas (132) sur les ergots de retenue. Même opération avec l'échelle du haut (144) et l'échelle du milieu.

Si on veut une échelle fixe: engager la première paire de roulettes guides d'échelle sous le bas de l'échelle entre les rails guides de la voiture et glisser l'échelle en position de transport. L'échelle de secours peut maintenant être montée en place sur les tourillons du moteur avec les attaches du dessous du support.

In der Nummernfolge weiterbauen. Griff der kleinen Kurbelrolle (137) in passende Aussparung, nicht in Halteloch der Windsperre (136) ungeleimt und drehbar einsetzen, ehe der Leiterraum (135) befestigt wird.

Mittelleiter (143) zwischen Unterleitenseiten (132) und deren Klammern schieben. Ebenso mit Mittelleiter (143) und Oberleiter (144) verfahren.

Wir eine starre Leiter vorgezogen, zuerst die Führungsrollen der Unterleiter zwischen Gleitbalken des Auflagerahmens schieben und dann Gestellklammern auf Chassiszapfen setzen. Leiter kann danach eingehängt werden.

13

For a working version of the escape use strong thread then knot and secure one end with a drop of cement to middle roller, around small pulley on bottom ladder, around pulley on carriage frame. Take back and secure to centre hole in lug on crossmember frame.

Take a piece of thread and similarly secure to top roller then around larger pulley bottom ladder, around pulley at top and secure to hole in lug on bottom rung of middle ladder.

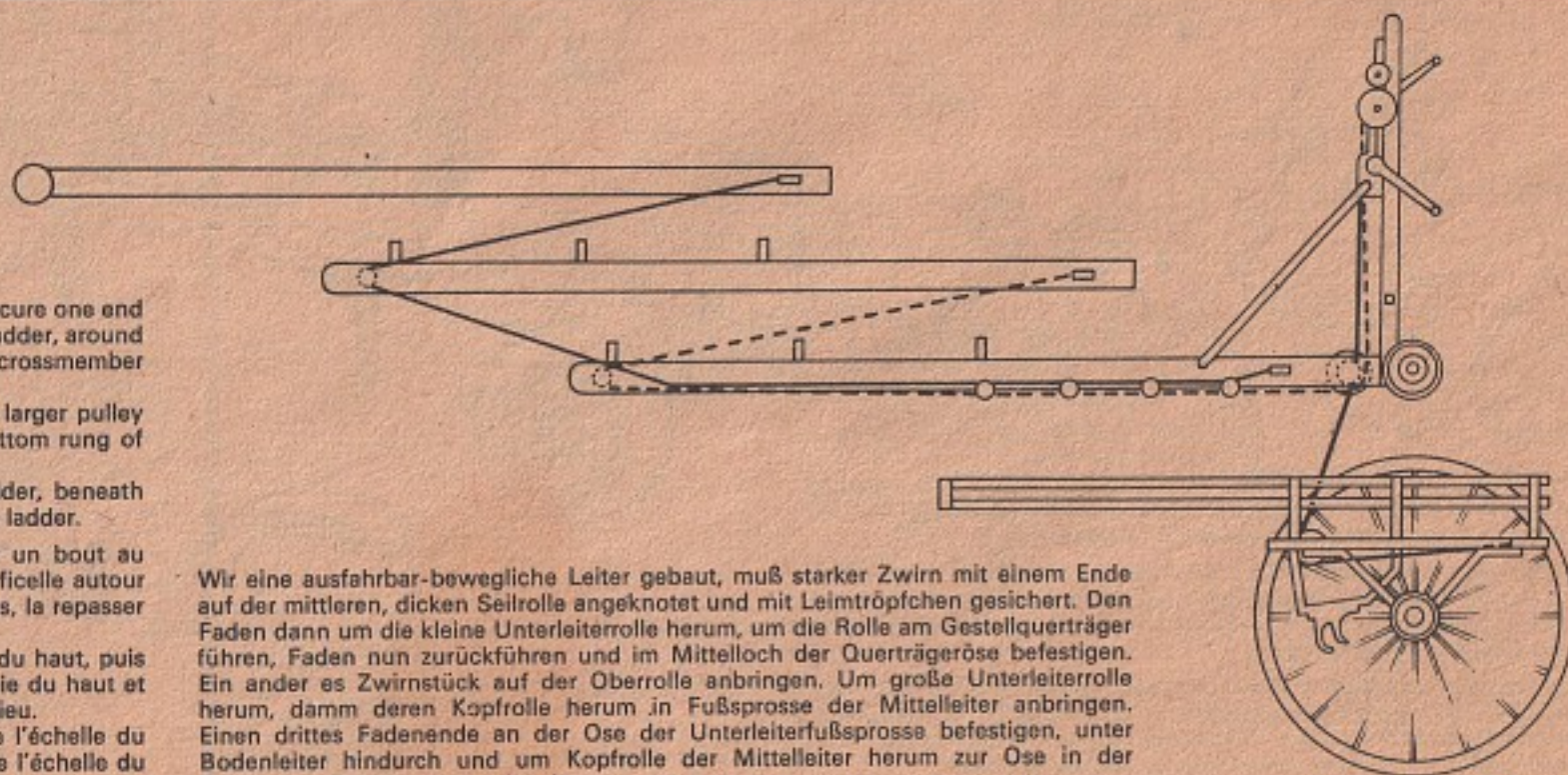
Secure a third piece of thread to lug on bottom rung of bottom ladder, beneath middle ladder, around pulley and secure to lug on bottom rung of top ladder.

Pour une échelle coulissante prendre une ficelle solide, puis nouer un bout au rouleau du milieu. Mettre une goutte de colle sur le noeud, passer la ficelle autour de la petite poulie de l'échelle du bas et autour de la poulie du chassis, la repasser et l'attacher au trou central de l'ergot de la pièce croisée du chassis.

Prendre un bout de ficelle et l'attacher de la même façon au rouleau du haut, puis autour de la grande poulie de l'échelle du bas, puis autour de la poulie du haut et l'attacher dans le trou de l'ergot du barreau du bas de l'échelle du milieu.

Attacher un troisième bout de ficelle à l'ergot du barreau du bas de l'échelle du milieu, autour de la poulie et l'attacher à l'ergot du barreau du bas de l'échelle du haut.

Wir eine ausfahrbar-bewegliche Leiter gebaut, muß starker Zwirn mit einem Ende auf der mittleren, dicken Seilrolle angeknotet und mit Leimtröpfchen gesichert. Den Faden dann um die kleine Unterleiterrolle herum, um die Rolle am Gestellquerträger führen, Faden nun zurückführen und im Mittelloch der Querträgeröse befestigen. Ein anderes Zwirnstück auf der Oberrolle anbringen. Um große Unterleiterrolle herum, dann deren Kopfrolle herum in Fußsprosse der Mittelleiter anbringen. Einen dritten Fadenende an der Ose der Unterleiterfußsprosse befestigen, unter Bodenleiter hindurch und um Kopfrolle der Mittelleiter herum zur Ose in der Fußsprosse der Oberleiter ziehen.



DU 179

LF 1914

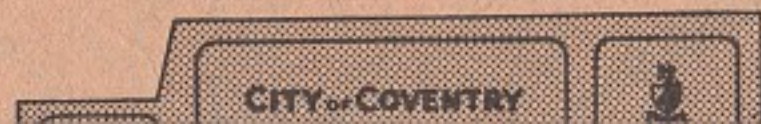
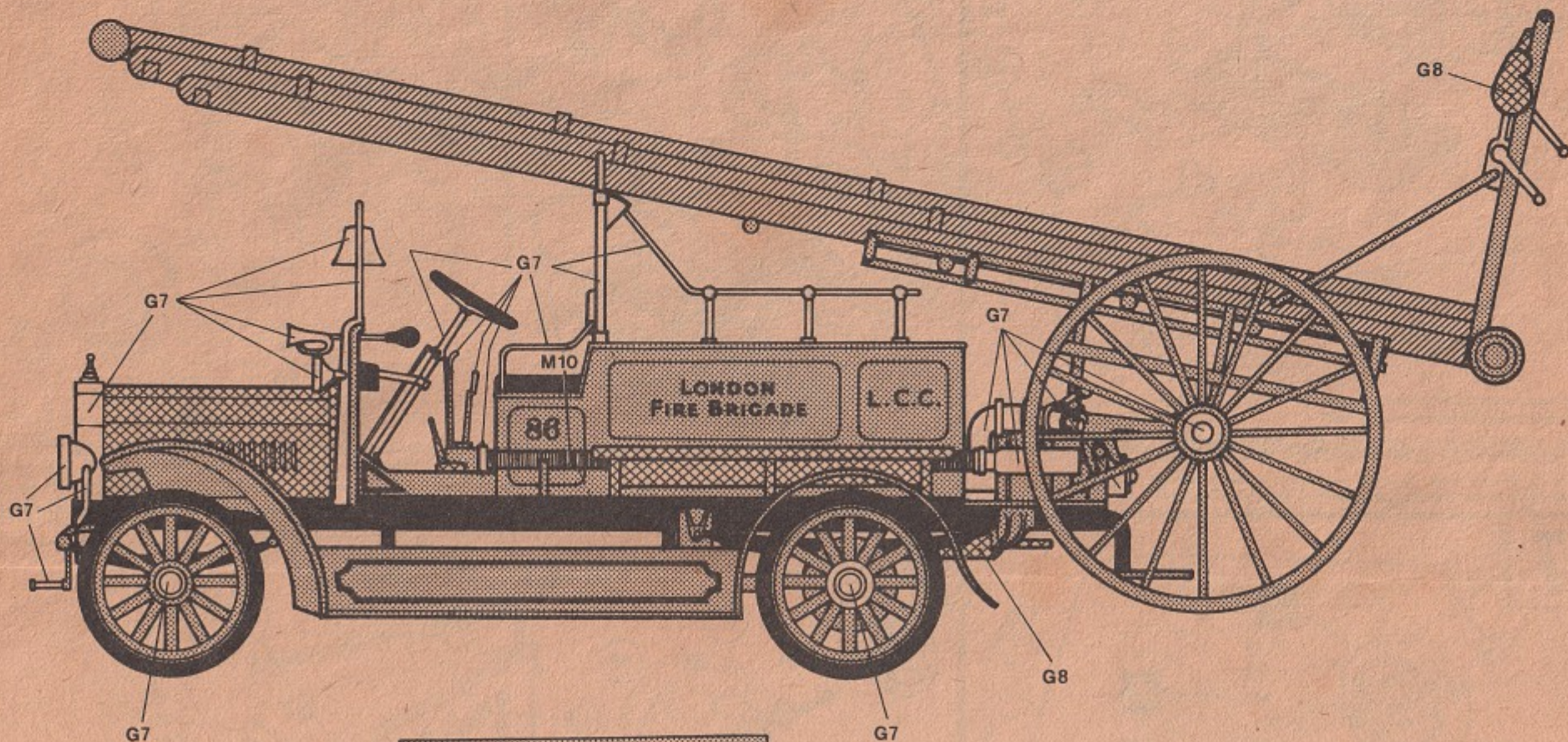
Cut out printed registration numbers and cement
in position on plates.

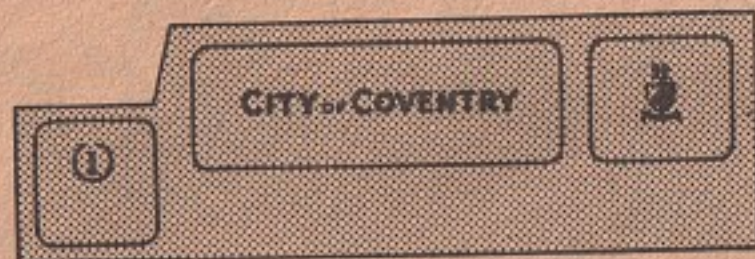
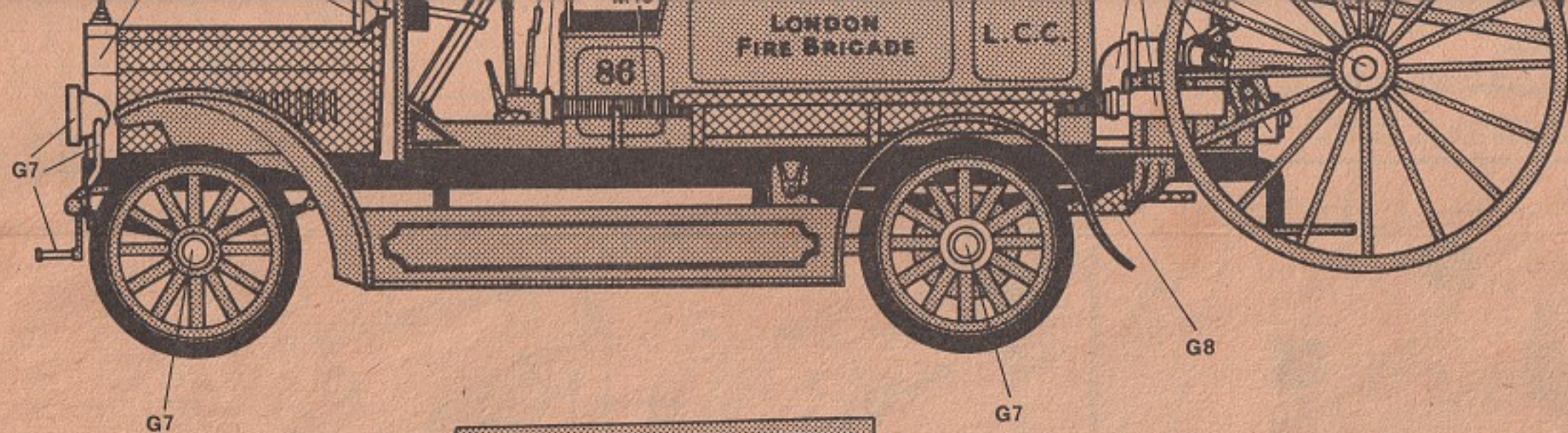
DU 179

LF 1914

Couper les numéros matricules et les coller en
place sur les plaques.

Gedruckte Nummernschilder ausschneiden und
aufkleben.





POST OFFICE RED G1
ROUGE BUREAU DE POSTE
POSTROT



BUFF M14
CHAMOIS
LEDERBRAUN



SILVER G8
ARGENT
SILBER



BLACK M6
NOIR
SCHWARZ

WHITE M10
BLANC
WEISS

OXFORD BLUE M27
BLEU OXFORD
OXFORDBLAU

GOLD G7
OR
GOLD

APPLY TRANSFERS. SEPARATE INTO REQUIRED SUBJECTS
DIP IN WARM WATER FOR A FEW SECONDS. SLIDE OFF
BACKING INTO POSITION SHOWN IN ILLUSTRATION.

APPLIQUER LES DÉCALCOMANIES. DÉCOURPER LES SUJETS
VOULUS. LES TREMPER DANS DE L'EAU TIÈDE PENDANT
QUELQUES SECONDES. METTRE EN PLACE ET DÉCOLLER LE
DOS COMME LE MONTRE L'ILLUSTRATION.

DEKALS AUSSORTIEREN. EINIGE SEKUNDEN LANG IN WARMES
WASSER TAUCHEN UND DANN VON DER UNTERLAGE
HERUNTER IN DIE GEWÜNSCHTE POSITION SCHIEBEN
(SIEHE ABBILDUNG).