

LKW-MODELLE 1:18

Scania und Volvo –
Zugmaschinen aus
dem hohen Norden



RALLYE 1:43

Ohne Moos nix los:
Sponsoren im
Motorsport



6,50 € (D) · 8,50 CHF · 7,50 € (A+L)
www.caramini.de

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

12. Dezember
/2021



Minichamps: Archetyp des Land Rover

Minimalist



GT Spirit: Porsche

Flach auf der Brust

Leser-Aktion
„Erstes Modell“

DNA Collectibles: Saab

Der nie gebaute Sportcombi



AUTOart: Bugatti EB110

Als Klassiker ein wahrer Spätzünder



NOREV 1:18 – AUSTIN HEALEY
Ein Roadster wie aus dem Bilderbuch



PCX87: VOM VW GOLF ZUM ASTON MARTIN
Vier sportliche Limousinen im Quartett



WIKING WEIHNACHTSMODELL
Eine Tradition lebt wieder auf

Premium ClassiXXs®

Volvo FH16 XL Cab, 2018
Nr. 236566 149.95



BMW 3er (E36) Touring, 1995
Nr. 238358 59.95

1:18



BMW Alpina C2 2.7
Cabriolet, 1986
Nr. 250647 59.95



BMW 5er (E34), 1992
Nr. 238362 59.95



Land Rover Series I, 1957
Nr. 238385 59.95



Mercedes 280 S (W116), 1972
Nr. 238386 59.95



Opel Manta B Mattig, 1991
Nr. 220242 59.95

1:18



Exklusiv
Lincoln
Continental Mark III, 1970
Nr. 242429 169.95



Exklusiv
Ferrari 375 MM
Scaglietti Coupe, 1954
Nr. 239368 169.95



Exklusiv
Rolls Royce Phantom II
Boat Tail Tourer, 1932
Nr. 229572 169.95



Exklusiv
Mercedes 540 K Coupe, 1936
Nr. 240156 169.95



Exklusiv
Packard Super Eight
Coupe, 1936
Nr. 219208 169.95

1:18



Alpine Renault A110, 1973
Nr. 246532 69.95



MG Metro 6R4, 1986
Nr. 250776 69.95



Porsche 911
Carrera RS Gr.4, 1979
Nr. 231967 64.95



Subaru Impreza 555, 1995
Nr. 246528 69.95



Toyota Celica GT-Four
ST165, 1990
Nr. 251021 69.95

1:18



Buick Electra 225
4-Door, 1960
Nr. 228794 79.95



Ford Escort MkIV
RS Turbo, 1986
Nr. 185662 74.95



Ford P6 12M Limousine, 1966
Nr. 185479 74.95



Ford Taurus GXL, 1973
Nr. 228825 74.95



Lincoln Continental
Mark V, 1978
Nr. 176555 79.95

NEUE VORMERKUNGEN!
10% RABATT



Mercedes 609 D, 1990
Nr. 249861

ixo
MODELS
1:43

BMW 2000
(Typ 121), 1966
Nr. 252583



BMW 750i (E32), 1992
Nr. 238366

MODEL CAR
GROUP
1:18

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Weihnachten steht bald wieder vor der Tür. Ein Ereignis, auf das man sich auch nach über 2000 Jahren verlassen kann. Das christliche Fest ist ein wahrer Fels in der Brandung, durch die wir derzeit getrieben werden. Was morgen angesagt ist, das wissen wir mit Sicherheit erst morgen. Aber weil auf Weihnachten Verlass ist, treibt uns inzwischen die Sorge um, ob zum Fest der Feste auch auf dem Gabentisch steht, was wir uns wünschen. Es ist noch nicht lange her, da konnten wir uns über leere Regale in Lebensmittelläden und lange Schlangen vor Tankstellen in Großbritannien lustig machen. So weit ist es hierzulande noch nicht gekommen, aber auf so manches Wunschmodell werden wir in diesem Jahr verzichten müssen.

Darauf warten, bis es lieferbar ist – oder doch lieber etwas anderes kaufen?

Wir erwarten inzwischen auch immer öfter mit Spannung, was uns auf dem Redaktionstisch entgegen

rollt – und was noch nicht. Und

wir sehen auch mit Spannung, wie sich

das Angebot wandelt. Das kann nicht nur die Folge

von unterbrochenen Lieferketten sein. Der Maßstab 1:43, er lebt

derzeit vom Motorsport. Ob Königsklasse oder Rallyesport, die bunt dekorierten Fahrzeuge bringen Farbe in die Vitrine. Da fällt nicht gleich auf, dass wir es zu oft mit den immer gleichen Grundmodellen zu tun haben. Ob Hyundai i20 oder Lancia 037, den Reiz macht die bunte Werbung aus. Werbung, ohne die Motorsport gar nicht möglich wäre. Denn auch hier gilt der Grundsatz: Ohne Moos nix los. Ein Thema, das wir in dieser Ausgabe schwerpunktmäßig aufgegriffen haben – eben Rallye total, Servicefahrzeuge inklusive. Ein spannendes Thema und nicht nur tauglich als Lückenfüller, wenn das gewohnte Angebot stockt.

Wie hatten wir uns gewöhnt an Berichte über den monatlichen 911er – und plötzlich war er weg. Manche Leser werden das mit Erleichterung bemerkt haben, andere mit Enttäuschung: Kein 911er? Diesen Monat können wir wieder für Frohmut sorgen, denn es gibt Nachschub für die Porsche-Fans, großen und kleinen. Nehmen wir es, wie es kommt und zeigen uns offen für Neues, denn nichts währt ewig. Die Wiking-Freunde werden nach 100 Folgen Abschied nehmen müssen von der Serie der Verkehrs-Modelle, die stets Stoff für heiße Diskussionen bot und damit bewies, dass Sammeln mehr ist als nur die Türe der Vitrine zu öffnen, um Neues hineinzustellen. Wie es hier weitergeht, lesen Sie ab Seite 45.

Und wie es mit Caramini weitergeht, kündigen wir Ihnen auf Seite 12 an. Wir machen uns aus mancherlei Gründen im nächsten Jahr ein bisschen rarer – mit acht Ausgaben. Das entlastet uns, die wir uns alle Caramini auf die Arbeit draufgepackt haben, und lässt uns in diesen unberechenbaren Zeiten etwas entspannter arbeiten. Begleiten Sie uns auch weiterhin.

Ihr Hans-Joachim Gilbert



GESCHICHTE ERLEBEN MIT ALEXANDER F. STORZ

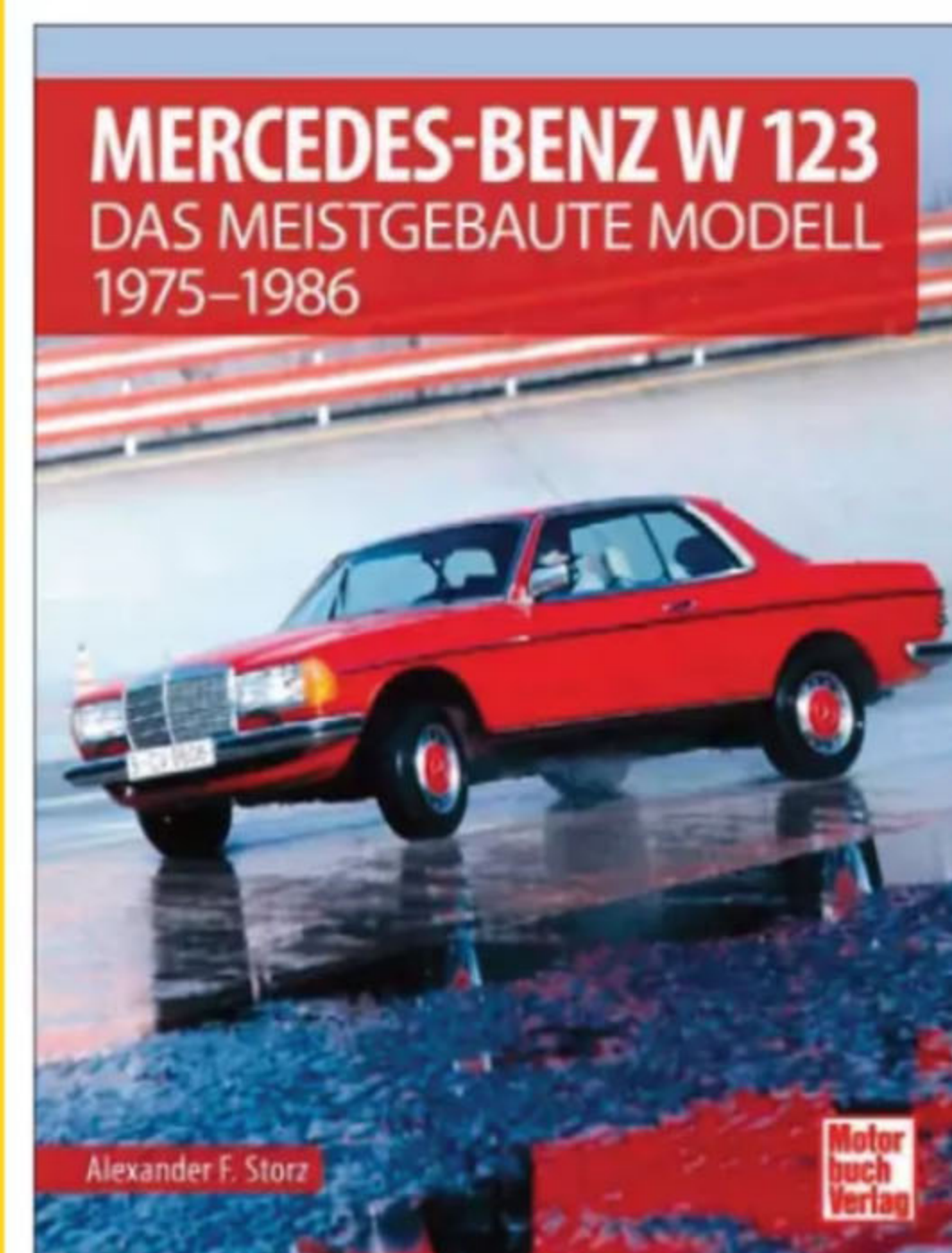


NEUERSCHEINUNG

Das erste Buch über den Lada Niva überhaupt. Ein Auto, das Geschichte schrieb, weil es das erste SUV überhaupt ist. Die UdSSR einmalig als automobiler Schrittmacher. Seit 44 Jahren in Produktion. Das Buch erklärt die Faszination rund um den kultigen Lada und lebt sie aus.

96 Seiten, 125 Abbildungen, 245 x 225 mm
ISBN 978-3-613-04317-6

€ 12,95



NEUERSCHEINUNG

144 Seiten, 259 Abbildungen, 215 x 285 mm
ISBN 978-3-613-04370-1

€ 19,95



224 Seiten, 300 Abbildungen, 238 x 271 mm
ISBN 978-3-613-04369-5

€ 29,90

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

**Motor
buch
Verlag**



1:87 Brekina:
Starker Sierra Seite 44



1:18 GT Spirit: Abts
persönlicher Wagen Seite 9



1:87 Rietze: Der T6 im
Rettungsdienst Seite 52



1:18 Kyosho: Klassiker im
Gelände Seite 39

Leser-Rubriken

- 3 Editorial**
- 12 Kurz & fündig**
- 98 Impressum/Vorschau**

1:18

AUTOart: Bugatti EB110 SS 1992

6 Spätzünder

Lange Zeit war er unterbewertet

GT Spirit: Audi Abt RS7-R 2020

9 Das Auto des Sohnes

Daniel Abts persönlicher Wagen

Solido: Pkw-Neuheiten

10 Potpourri

Von der großen Ente bis zum Mustang

GT Spirit: Porsche 911 Turbo 3.6

21 Flach auf der Brust

Der 964er in der Flachbauversion

Minichamps: Land Rover 80 Pickup

22 Berühmter „Go anywhere“

Virtuoses Ur-Modell von 1950

GT Spirit: Chevrolet Corvette Stingray

26 Die coolste Corvette

Ein nordamerikanisches Pace Car

1:18

GT Spirit: Ford FT Mk 2 2019

27 Track-Only-Supercar

Der hält sich an kein Reglement

MCG: Formel 1

28 Global Players

Drei Youngtimer der Königsklasse

Minichamps: BMW 1800 TI/SA 1965

30 Schnell in Spa, Pech in Spa

Für den Fachhandel kommt das Industriemodell im Rennttrimm

Kyosho: Rolls-Royce Phantom Series 1

32 In Pracht und Herrlichkeit

Das Modell ist so edel wie das Vorbild

Norev: Mercedes 300 CE-24 W124 1988

34 Konsequenter Schritt

Aus dem Cabrio entstand ein Coupé

Norev: Austin Healey 3000 BN7 1959

36 Der „Big Healey“

Der Zweisitzer ist ein Auto für harte Männer mit viel Charisma

Minichamps: BMW M6 GT3 24h

38 Der Ringkämpfer

In der Eifel war er 2020 ein Siegertyp

1:18

Kyosho: Toyota Land Cruiser J6

39 Euphorisierend

Ein klassischer Geländegänger

Sonic/Hachette: Opel-Sammlung

42 Die Limo und der Gokart

Weiter geht's mal seriös, mal fetzig

Premium Classixxs/MCG: Zugmaschinen

88 Trucks des Nordens

Volvo FH16 XL und Scania R143

DNA Collectibles: Saab 9-5 Sportcombi

92 Auf der Straße nie gesehen!

In der Serie wurde er nicht gebaut

Almost Real: Range Rover V8 1971/72

94 Die Lücke überwunden

Highend-Modell zur Panamericana

1:87

Brekina: Neuheiten

44 Gegensätzliches

Britisches und Französisches

PMS: Neue Serien

45 Bewährte Namen

Wandt und Deutsche Bundesbahn



1:43 Minichamps:
Mick Schumacher **Seite 85**



1:18 Almost Real: Bewährt auf
der Panamericana **Seite 94**

1:43 Ixo: Brüder aus
Bochum **Seite 70**



1:18 Norev: Der W124
als Coupé **Seite 34**



1:87 Wiking/PMS:
100 Ausgaben der
Verkehrs-Modelle,
hier die erste
Seite 46

1:87

Wiking: Sondermodelle

46 Ende zum Jahresende

Die 100. Ausgabe Verkehrs-Modelle

PCX87: Neuheiten

50 Quartetts im Quartett

Sportliche Limousinen, edle Cabrios

Rietze: Neuheiten

52 Bus und Blaulicht

Der VW T6 zeigt sich als junger Retter

Wiking: Serien-Neuheiten

54 Berliner zu Weihnachten

Eine Tradition lebt wieder auf

Schuco: Tatra-Lkw

59 Tatü, Ta-traah

Premiere als Kipper und Löschfahrzeug

AWM: Nutzfahrzeuge

60 Once again

Noch immer gibt das Lager was her

1:43

Kiosk-Serie: Rallye-Servicewagen

64 Im Schatten der Rallyeautos

Ohne die Mechaniker in ihren Autos ging manchmal nichts

Trofeu: Alpine-Renault A110 Bandama

69 Adieu Afrika

Sie hatte keine Chance auf dieser Piste

Ixo: Opel Kadett

70 Bochum-Kracher

Frisch aus Werkzeugen der Edition

Ixo: Škoda 100 L u. Felicia Super Cabrio

72 Devisenbringer

Das Cabrio ging meist in den Westen

Minichamps: Porsche

74 The dark Side

911 GT2 RS in tiefem Rabenschwarz und neue Cayman/Boxster-Versionen

Ixo: Lancia 037 Rallye EVO 2

75 Das doppelte Lottchen

Dekovarianten, die sich ähnlich sind

Raceland/Spark: Audi R8 LMS GT3 ADAC

76 Trio Infernale

Taufrisch: Die Originale traten 2021 bei der ADAC GT Masters-Rennserie an



1:43 Kiosk-Serie:
Servicefahrzeuge **Seite 64**

1:43

Präsentation: Sponsoren im Motorsport

78 Ohne Moos ist nix los

Die Gründe, warum Rallyeautos so bunt sind – und wer hier wirbt

Ixo: Mitsubishi Galant VR-4 RAC 1990

84 Flying Finns

Das Modell sammelt mehr Punkte

Minichamps: Haas F1 Team VF-20

85 Wie der Vater, so der Sohn

Mick Schumacher fuhr den F1-Renner bisher nur einmalig im Training

Ixo: Volvo 142 S Rallye 1000 Seen 1973

86 Auf Schwedenstahl

Zwei kunterbunte Papageien

1:64

Schuco: Paperbox-Edition

62 Zurück zur Pappgarage

Schuco hat die Schachtel entdeckt



Er heißt, wie er heißt, weil er anno 1991 ein Tribut an Ettore Bugattis 110. Geburtstag war. Und das SS für Super Sport konnte sich ein italienischer Wagen leisten. Wäre Bugatti damals schon das Kind einer deutschen Konzernmutter gewesen, hätte man sich ein anderes Kürzel ausgedacht.

Spätzünder

Der Bugatti EB110 ist als Klassiker ein Spätzünder. Und wie er zündet! Aber lange Zeit war er völlig unterbewertet. AUTOart nahm sich seiner an, ganz in der gewohnten Manier, und schuf ein edles Abbild des italienischsten und unfranzösischsten aller Bugattis.

Als er bei den Roten unter Vertrag kam, musste er den Gelben verkaufen. Es gehört wohl zur „Staatsraison“ eines jeden Autoherstellers und insbesondere eines Rennstalls, dass seine Athleten das eigene Produkt fördern und fahren müssen. Als Michael Schumacher 1996 von Benetton zu Ferrari wechselte, gab er seinen knallgelben Bugatti EB110 SS her, andere Quellen besagen, er habe den Wagen bis 2003 besessen. Der Schumacher-Bugatti ist einer von nur drei in Gelb. Einer dieser drei Gelben war erst jüngst Opfer des Hochwassers im Ahrtal, und gerüchteweise soll es das ehemalige Schumacher-Fahrzeug sein.

Roland Bugatti führte das Legat seines Vaters eher glücklos und hielt die Marke Bugatti mit Umbauten bis 1963 aufrecht.



Foto: AUTOart

In Giallo Bugatti gab es nur drei EB110 SS. Einer davon gehörte Michael Schumacher. Und einer davon ist jüngst abgesoffen.



Man kann ihn nicht mit heutigen Hypercars vergleichen, obgleich er eines der ersten Hypercars ist. Dennoch ist er 30 Jahre alt. Er ist modern und doch nicht modern. Ein Klassiker ist er auch nicht, dazu ist er zu modern. Es ist kein Wunder, dass es der EB110 schwer hatte. Nun hat er die schwierigen Jahre hinter sich.

Nichts war recht. Schlussendlich entschied sich Artioli für den Entwurf des Architekten Giampaolo Benedini, des Baumeisters der Fabbrica Blu und Mitglied der Familie Artioli. Dann war's endlich recht – vor allem, weil's in der Familie blieb.

Im Folgejahr 1992 debütierte neben dem EB110 GT auch der EB110 SS, leichter und stärker, 610 PS, Spurt auf Tempo 100 in 3,26 Sekunden, 351 km/h schnell und damit der Schnellste der Schnellen bis 1998, als er vom McLaren F1 geschlagen wurde. 1994 beteiligte sich ein EB110 SS am 24-Stunden-Rennen in Le Mans, Ausfall, und auch in Daytona war der Bugatti glücklos. Es gab also drei EB110-Typen, den normalen, den GT und den SS, die sich unterscheiden durch die Motorleistung und die Optik (Heckspoiler fest oder einfahrbar, Lufteinlässe an der Vorderachse, Anzahl der Entlüftungen im hinteren Teil (12 oder 6 oder 7) und natürlich die Felgen). Der Markt für Supersportwagen war Ende der 80er Jahre delikat und schwer

in Bewegung. Nach Enzo Ferraris Tod im Sommer 1988 war die Szene in Schockstarre. Gleichzeitig begann ein Höhenflug historischer Ferrari.

Die schöne, automobile Welt investierte damals in alte Ferrari und in deren Windschatten in alte Lambos und Maseratis, auch in alte Bugattis. Aber „man“ kaufte damals kaum einen fabrikneuen Supersportwagen. Das mag Artioli das Genick gebrochen haben. Die Fabrik in Campogalliano steht übrigens seit damals leer.

Zwischen 2001 und 2008 fertigte Jochen Dauer von Dauer-Racing den EB110, plus/minus zehn Exemplare entstanden unter seiner Ägide. Er hatte 1997 Artioli's Kon-

Fahrzeuge wurden seit 1956 nicht mehr produziert. Romano Artioli, Ferrari-Händler und Bugatti-Enthusiast aus Bozen, übernahm 1987 die Rechte an der Marke Bugatti und rief die Bugatti Automobili S.p.A. ins Leben. Der EB110 stammt aus dieser italienischen Zeit, bevor der Volkswagen-Konzern 1998 Bugatti ein drittes Mal neu gründete. Denn Artioli legte 1995 eine knallharte Pleite aufs Parkett. Seine Verluste glich er aus, indem er Lotus, ebenfalls in seinem Besitz, an den malaysischen Konzern Proton verkaufte. Unter Artioli's Ägide gab es vielfache Bugatti-Absichtserklärungen, letztendlich schaffte es nur der EB110 bis zur Serienreife, rund 130 Stück liefen im eigens für ihn errichteten Werk in Campogalliano vom Stapel. Er war damals das schnellste Serienfahrzeug der Welt, 560 PS und 342 km/h Topspeed, und er gehört sicherlich zu den Begründern des Genres der Hypersportwagen. Damals gab es noch nicht viel in der Art, den Porsche 959, den Ferrari F40 und natürlich den Lamborghini. Somit war ein EB110 natürlich das Richtige für Michael Schumacher, und der Kaufpreis von damals 690 000 D-Mark dürfte für ihn kein sonderliches Problem gewesen sein. Eine Überweisung vom Girokonto halt...

Schumacher hatte keinen normalen EB110, sondern einen EB110 SS, was für Super Sport steht, und von dem nur 30 Exemplare entstanden. Vor knapp drei Jahren versteigerte Sotheby's ein Exemplar mit gerade mal 916 km auf der Uhr für 2,03 Millionen Euro. Viel Geld, aber immerhin weniger als ein aktueller Chiron kostet. Diese hohen EB110-Preise sind eine Entwicklung der jüngsten Vergangenheit. Bis vor rund zehn Jahren war der EB110 total unterbewertet. Damals interessierte sich die Bugatti-Szene entweder für den aktuellen Veyron oder eben für die echten Bugattis, die Klassiker. Aber der EB110 wurde als Vertreter der Artioli-Ägide nicht ernst genommen, Artioli als Parvenü bewertet und „sein“ Fahrzeug war für die Bugattisti weder Fisch noch Fleisch. Überdies sahen sie in ihm (zu recht!) ein italienisches Auto. Doch ein Bugatti muss aus dem Elsass kommen. Jeder andere Supersportwagen darf,

soll und muss italienisch sein. Nicht aber ein Bugatti. Und wenn der alte Ettore noch so viele italienische Gene in sich trug...

Im völlig neu gebauten Werk in Campogalliano, der „Fabbrica Blu“, baute Artioli den EB110, angetrieben von einem V12 mit fünf Ventilen pro Brennraum, vier Turboladern, 560 PS aus eher bescheidenen 3,5 Litern. Dazu Allradantrieb mit Visco-Sperre (damals das gelbste Gelbe vom Ei) und Sechsgang-Schaltung.

Trendsetter war Bugatti beim Carbon-Monocoque, dann noch Magnesiumräder und Brembo-Bremsen. Klingt heute ganz normal in diesen Sphären der Supersportwagen, war damals allerdings unerhört. Der Gipfel: Das Design sollte vom begnadeten Marcello Gandini kommen, Mister Miura, Mister Countach, Mister Stratos, Mister Diablo und Espada. Und dann noch Mister EB110? Nein, Artioli war mit Gandini's Entwürfen nicht zufrieden, konsultierte noch Bertone, dann Giugiaro, dann Paolo Martin.

Vor ca. drei Jahren versteigerte Sotheby's ein Exemplar mit gerade mal 916 km auf der Uhr für 2,03 Millionen Euro.

Die Motorklappe wird von einer manuellen Haltestange hochgehalten, was dem Vorbild entspricht.

Kofferraum? Fehlanzeige. Unter der vorderen Haube steckt ausschließlich Versorgungstechnik, da ist kein Platz für einen Golfbag oder eine Handtasche.



Alles an ihm war angelegt, um Ferrari zu ärgern. Auch die Produktionsstätte in der Emilia Romagna. Zwischen Campogalliano und Maranello liegen nur 30 Kilometer. Aber er kam zur falschen Zeit. 1992 erlebte Europa eine Wirtschaftskrise (nur nicht Deutschland), das britische Pfund im freien Fall, das Europäische Währungssystem zusammengebrochen, Bankenkrise in Skandinavien, Kosovo-Krieg. Keine gute Zeiten für Supersportwagen! Der EB110 hätte fünf Jahre früher kommen müssen, um mehr Erfolg zu haben.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

kursmasse, aber nicht die Markenrechte, gekauft. Optisch unverändert baute er den Wagen als Dauer EB110 SS. Die Wagen verkaufte Dauer vorwiegend in den USA, die Bugattisti akzeptierten den „Bastard“ nicht. Die heute noch existenten Lagerbestände und Ersatzteile gehören nunmehr der Firma Toscana Motors in Kaiserslautern.

Ein automobiles Faszinosum also, der EB 110, vor allem in seiner Topversion EB110 SS, das lange Zeit unterbewertet war, nun aber von der Szene angemessen gewürdigt wird. Er ist, so oder so, ein Bugatti, denn er heißt nun mal so und das zu recht. Und Supersportwagen sind derzeit in gewissen Kreisen absolut in – vor allem solche, die einen Wertzuwachs garantieren. Das tun Sparguthaben nicht, und ein Supersportwagen hat gegenüber dem Betongold den unschätzbaren Vorteil, dass er an keinen Ort gebunden ist, und gegenüber Kunstwerken denjenigen, dass es keine dubiosen Herkunftsketten gibt. Als Modellauto wurde der EB110 stets gut behandelt. Nur bei Matchbox blieb das Projekt stecken, obgleich es bereits Pre-Production-Status erreicht hatte. In 1:43 werden die Sammler von Minichamps bedient, jüngst Neuauflage in der Maxichamps-Serie. Die Varianten der Rennausführungen gab es von Norev, Revell und Bburago (in 1:18 und 1:25), und die 1:18-Industrie nutzt den derzei-

So unfranzösisch gerade dieser Bugatti ist, so sehr steht ihm das traditionelle Französischblau (oder: Bugatti-Blau).

tigen Hype um den Wagen, nach BoS und Mattel nun auch AUTOart mit einem EB110 SS. Einen EB110 GT gab es bereits bei AUTOart, werksseitig ausverkauft (Rosso Scuro, Grigio Metallizzato, Blu Bugatti und Bianco Monaco). Der EB110 SS steht nun in den Startlöchern, zunächst in Französischblau (# 70917, unser Fotomuster), danach in Giallo Bugatti (# 70918), Grigio Metallizzato (# 70916) und Nero Vernice (#70919). Ebenfalls angekündigt: der EB110 LM als Teilnehmer der 24 Stunden von Le Mans 1994 (# 89417).

AUTOart ist einmal mehr ein vorbildlich geschaffenes Miniaturauto von hoher Güte gelungen, das dem Vorbild in jeder Hinsicht gerecht wird. So unfranzösisch gerade dieser Bugatti ist, so sehr steht ihm das traditionelle Französischblau (oder: Bugatti-Blau, und beide Farbtöne sind durch nichts als Tradition definiert), weswegen wir für unser Muster dafür votierten. Die Spezifika des Super Sport stehen sofort ins Auge, die Zahl der Entlüftungen hinter den Seitenscheiben und entlang der Heckscheibe, die Entlüftungen direkt hinter den vorderen Radausschnitten, natürlich die Felgen und der charakteristische Heckspoiler, der beim Modell unbeweglich ist. Trotzdem bewegt sich einiges am Modell, neben dem Modell selbst, wenn man es anschiebt und lenkt: Türen, Motorklappe und vordere Haube, also all open.

Unter der vorderen Haube ist ausschließlich Versorgungstechnik, kein Platz für einen Golfbag oder eine Handtasche. Man könnte allenfalls zwischen dem Rahmen und der Batterie ein paar Tütchen Koks verschwinden lassen. Die Türen, typische AUTOart-Türen, schwingen nach vorne oben und halten mit einem Gasdruckdämpfer auf, die Motorklappe hingegen bedarf dazu einer manuellen Haltestange, was dem Vorbild entspricht. Darunter Hightech vom Feinsten, ein herrlich miniaturisierter Zwölfzylinder mit vielen farblichen Akzenten, vier Turboladern und eingebettet in geriffelte Aluverkleidungen. Innen findet sich im Gegensatz zum früheren AUTOart EB110 GT kein Teppichboden, weil im gewichtsreduzierten SS auch in Echt keiner ist. Dennoch beste Detaillierung und Dekoration, blaue Stoffgurte, Schalensitze, denen man die Nachbildung der Originalhaptik ansieht, überhaupt eine meisterliche Oberflächengestaltung der unterschiedlichen Werkstoffe im Inneren.

Der Bugatti EB110 ist ein Wegbereiter, eine Vorhut, markiert den Übergang vom Supersportwagen zum Hypersportwagen und führte dennoch bis vor Kurzem ein Schattendasein. Das hat er nicht verdient, und gut ist, dass er den Schatten hinter sich ließ. Auch gut für die Modellautosammler, die dadurch in den Genuss solcher Pretiosen wie dem EB110 SS von AUTOart kommen.

● **70917** Bugatti EB110 SS 1992 Französischblau. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 257,95 €.

Alexander F. Storz



Industrie-Look oder Spinnen-Look? Jedenfalls macht Daniel Abts RS7-R ganz schön was her, in 1:echt ebenso wie in 1:GT Spirit. Einziger Kritikpunkt: Aufgedruckte Rückfahrleuchten sind ein No-Go! Und das, wo sich GT Spirit sonst so viel Mühe mit den Leuchten gibt...



Fotos: Alexander F. Storz



Das Auto des Sohnes

Im Industrie- oder Spinnen-Look präsentiert sich Daniel Abts persönlicher Abt RS7-R. Das Original nur foliert, das Modell von GT Spirit hat eine aufwändigere Oberflächengestaltung: Es ist nach alter Väter Sitte lackiert, die schwarzen Graphikstriche sind aufgedruckt.

Der Vater ist Hans-Jürgen Abt, ehemaliger Rennfahrer, heute Unternehmer und Rennstallbesitzer, gelernter Speditionskaufmann und Automechaniker, er ist der Chef von Abt Sportsline. Der Sohn ist Daniel Abt, 1992 geboren. Er startete seine Karriere klassisch im Gokart, danach als Rennfahrer, vorwiegend in des Vaters Team. Als Pilot erzielte er beachtliche Ergebnisse, zunächst in der ADAC Formel Masters, und arbeitete sich in der Motorsport-Hierarchie hoch (Formel 3, GP2, Formel E, stets ein Audi-Mann). Dann ein vermeintlicher Eklat, dabei nur eine spielerische Täuschung bei einem karitativen Formel-E-Videospiel während der Corona-Zwangspause, das Ende 2020 zum Rausschmiss aus dem Team Audi Sport führte. Nach wie vor aktiv ist Daniel Abt als Youtuber. In Filmchen präsentiert er sich selber als Rennfahrer und nach dem Rauswurf erklärte er sich in Bezug auf das „Skandalchen“. Seitdem sieht es laut Szenekennern so aus, als ob Audi seinen Fahrer hätte loswerden wollen und aus einer Mücke einen Elefanten gemacht hätte, um einen Grund für eine vorzeitige Kündigung zu finden.

Jedenfalls steht Audi in der „Causa Abt“ in der allgemeinen Wahrnehmung schlechter da als Daniel Abt selbst. Zudem saß Abt Junior zwischenzeitlich wieder im Cockpit, allerdings eines chinesischen NIO 333 statt ei-

nes Ingolstädter Audi. In der Saison 2021 hingegen fuhr er nicht, sondern betätigte sich für den Privat-TV-Sender Sat.1 als Experte und Co-Kommentator bei den Elektrorennen. Außerdem ist er Markenbotschafter von Cupra in Deutschland. Cupra? Nie gehört? Das ist eine sportliche Unter Marke von Seat, quasi der Nachfolger von Seat-Sport, und seit 2018 die Marke für sportliche Seat-Wagen. Aus dem Seat Leon Cupra wurde also der Cupra Leon.

In seinen Youtube-Filmchen wirbt Daniel Abt auch für die Produkte der Firma Abt. Darin sieht man ihn häufig, wie er spektakulär durchs Allgäu donnert, und sein Privatwagen ist genau jener Abt RS7-R, den GT Spirit nun miniaturisiert. Basis ist der Audi A7 (C8) seit 2018, den es seit Ende 2019 auch als RS7 gibt (V8-Biturbo, 3996 cm³, 600 PS). Darin sah Abt ein gewaltiges Potenzial nach oben und kreierte den Abt RS7-R, von dem nur 125 Exemplare gebaut werden. Das Abt-Performance-Upgrade bringt 140 Mehr-PS, also deren 740, Vierrohr-Abgasanlage, Gewindefahrwerk und viel Carbon für die Optik. Da konnte sich GT Spirit so richtig austoben: vorne Aufsätze für Grill und Lippe, hinten für die Heckschürze, dazu ein Spoiler, prägnante Entlüftungskienen

hinter den vorderen Radläufen, etliche rote Akzente und unzählige „RS7-R“-Logos außen und innen. Und natürlich ultrafette 22-Zöller, hauseigene Performance-HR-Felgen in Glanzschwarz, riesengroß wie die Räder von Kutschwagen, durch deren Speichen hindurch die Bremsanlage hervorragend zu sehen ist. GT Spirit zeichnete auch die roten

„RS7-R“-Logos auf den Sitzen nach, dazu viele Carbon- und Silberapplikationen am Armaturenbrett. Zum Abt RS7-R wird ein Audi RS7 für 70 000 Euro, das Kom-

plettfahrzeug kommt also auf 210 000 Euro. Und Daniel Abt ließ sich seinen speziellen RS7-R zum Unikat gestalten, Daytonagrau Metallic und eine Folierung. Diese macht die Optik so unruhig wie den kompletten Charakter des Wagens, und der Betrachter weiß nicht, ob die graphischen Muster nun eher einem Spinnennetz oder einem Industrie-Look gleichen. Jedenfalls relativiert die Folierung das Logo an den seitlichen Kiemen, worauf rot aufgedruckt ist „1 of 125“ (was GT Spirit sehr schön gemacht hat). Daniel Abts RS7-R ist nicht 1 of 125, sondern ein Unikat.

● **GT293** (Audi) Abt RS7-R 2020. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 120 €. **Alexander F. Storz**

Die grafische Folierung macht die Optik so unruhig wie den kompletten Charakter des Wagens.



Der 964 ist der Nachfolger des Porsche G-Modells und optisch noch sehr nahe am Ur-Elfer, technisch aber ein modernes Auto mit modernem Fahrwerk.



Einfach süß und nett, die Solido Dyane, und die Farbe Rot steht dem kleinen Citroën.

Potpourri

Vier Neue in neuen Farben, vier sehr unterschiedliche Modelle, ein buntes Potpourri von Solido in 1:18. Es reicht von der Luxus-Ente Dyane über ein zum Fachhandel gewechseltes Mercedes-Industriemodell bis hin zum klassischen Elfer 964 und dem fetten Shelby Mustang.



Wilder Mustang, innen sieht es sehr Muscle-Car-like aus mit Recaros und sauber bedruckten weißen Akzenten.

Gute Hausmannskost macht Solido, keine Gourmetmenues. Lenkbar, rollbar, Türen zum Öffnen, die den Blick auf eher einfach gehaltene Interieurs freigeben. Es gibt Sammler, die sich von Solido, eben wegen der einfachen Innengestaltung, lieber sealed-Modelle wünschen, die dann keine Türspalte hätten. Darüber zu diskutieren oder zu lamentieren, ist aber rein akademisch. Das ist die Solido-Machart. Wer in der Discount-Preisklasse unterwegs ist, ist mit Solido-Modellen gut bedient. Der Formenbau ist, mit wenigen Ausnahmen, sehr gut, denn er kommt von Z-Models, und ein Solido-Modell wird mit den gleichen Computerdaten konstruiert wie die gehobenen Resine-Modelle aus diesem Hause, GT Spirit und Ottomobile. Und oftmals gibt es die gleichen Vorbilder sowohl von Solido als auch aus Resine, wie beispielsweise den Elfer Typ 964.

Der Porsche 911 (Typ 964) erscheint nach Speedgelb (als Carrera 3.8 RS), Blaumetallic und Indischrot (jeweils als Turbo 3.6) erneut als 1993er Turbo 3.6 in Schwarz L741. Wie bei seinen Vorgängern gilt auch für ihn, dass er ein gut gelungenes Modell mit bemerkenswert schön gemachten Felgen ist, dem nur der Heckscheibenwischer fehlt.

Nach dem deutschen Traum der „american dream“, der Shelby Mustang GT500, der mit Carbon Track Package am meisten Mustangkaracho bietet: 5,2-Liter-Kompressor-V8 mit 771 PS, im Flat Rock Assembly Plant in Michigan von Hand gebauter Motor. Das Carbon Track Package besticht durch noch aggressivere Splitter, einen

Wem es gleichgültig ist, ob sein Modell Solido heißt und in einer Solido-Packung ausgeliefert wird oder Z-Models heißt und in einer Daimler-Verpackung kommt, der kann beim GLA satte 20 Euro sparen: 40 statt 60 Euro. Das gleiche war jüngst auch beim CLA Coupé C118 der Fall.

GT4-Heckflügel und 20-Zöller aus Carbon, hinten modifizierter Diffusor und innen ist die Rücksitzbank rausgeflogen. Ansonsten: höherer und breiterer Grill mit Darstellung einer aufrechten Cobra, sehr breite Backen. Nach Racing Red mit weißen und Oxford White mit blauen Streifen nun in Ford Performance Blue, einem mitteldunklen Blaumetallic, mit weißen Streifen. Sieht gut und klassisch aus.

Die neue Generation des frontgetriebenen Mercedes-Compact-SUV heißt intern H247, das Publikum spricht vom Mercedes GLA, Verkaufsstart im Februar 2020. Sehr zeitnah bekam Daimler das Industriemodell von Z-Models, bis heute lieferbar in zwei Farben (Iridiumsüber und Mountain-grau Magno), bei Daimler für 59,90 Euro zu haben. Schnäppchenjäger kaufen das Modell lieber beim Fachhändler, denn die identische Miniatur, jedoch unter dem Label Solido, kostet dort in Denimblau Metallic 20 Euro weniger, also 40 Euro. Der Mercedes ist in der Ausstattungslinie AMG Line gehalten, hat schwarze AMG-Alus mit rotem Felgenreif, trägt ein Panoramadach, lenkbar, Vordertüren zu öffnen.



Fotos: Alexander F. Storz

Nicht vergleichbar mit den Dreien, dafür die absolute Charme-Offensive: Das Dyänenchen in Rouge Corsaire. Und auch bei der Citroën Dyane schafft Solido nicht nur dröge Farbvarianten, sondern geht ins Detail. Die meisten bisherigen Versionen stellten das 1974er Modell dar, die rote Dyane ist eine ganz frühe (Präsentation 29. August 1967), ein '68er also, als das Verdeck noch schwarz und nicht in Wagenfarbe war. Das Baujahr sieht man am Kühlergrill und an den verchromten statt mattgrau lackierten Stoßstangen. Die Solido Dyane ist ein wirklich hübsch gemachtes Modell, wir lobten sie schon mehrfach, und das Rot in Kombination mit hellen Sitzen in schwarzer Innenraumumgebung sieht gut aus.

- **S1800307** Citroën Dyane 6 1974 rot,
- **S1805901** Ford Shelby (Mustang) GT500 Carbon Track Package 2020 dunkelblau-metallic,
- **S1803404** Porsche 911 Turbo 3.6 Coupé (Typ 964) 1993 schwarz und
- **S1805203** Mercedes GLA H247 2020 Denimblau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 39,95 €.

Alexander F. Storz



M-205 CMC Mercedes-Benz 600
Pullman Landaulet, 1965–1981

CMC Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet, 1965–1981

Sehen und gesehen werden



Das Pullman Landaulet war die repräsentativste Art, einen Mercedes-Benz 600 zu fahren beziehungsweise sich fahren zu lassen und sich dabei dem Publikum zu zeigen.

CMC GmbH & Co. KG Classic Model Cars
Stuttgarter Straße 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de · www.cmc-modelcars.de

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Stories zu den Fahrzeugen und Webshop auf www.cmc-modelcars.de

Kurz & fündig

Liebe Leserinnen und Leser,

seit Oktober 2015 erscheint Caramini Monat für Monat und vielen von Ihnen ist unser Magazin sehr ans Herz gewachsen. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Regelmäßig, das bedeutet bisher: Monat für Monat. Mit dem kommenden Jahr ändert sich aber unsere Erscheinungsweise. Caramini wird ab dem Jahrgang 2022 mit vier Doppelnummern ausgeliefert, so dass sich die Auslieferungstermine von bislang 12 auf nunmehr 8 pro Jahrgang konzentrieren. Wir bleiben damit aktueller als bei einer zweimonatlichen Erscheinungsweise, und obendrein bieten die Doppelausgaben Potenzial für thematische Erweiterungen, soweit dies vom Anzeigenumfang mitgetragen wird. Unsere Redaktion gewinnt durch die Erweiterung der Produktionszeiträume jedenfalls mehr Flexibilität, vor allem angesichts der in jüngster Zeit sehr unregelmäßigen Auslieferungen von Neuheiten, die unsere Themenplanung beeinflussen.

Für unsere Abonnenten senkt sich bei acht Ausgaben der Preis für das Jahresabo, das künftig 49,50 € kostet – und zwar

generell, im Inland wie im Ausland. Für die Zusendung an eine ausländische Bezugsadresse erheben wir einen separat ausgewiesenen Portozuschlag. Im Einzelverkauf passen wir die länderspezifischen Verkaufspreise ab Ausgabe 1-2/2022 etwas an. Diese Anhebung deckt vor allem die stark gestiegenen Papierpreise ab, welche maßgeblich dazu beitragen, dass sich jüngst der Druck eines einzelnen Heftes um rund 20 Cent verteuert hat.

Die Umstellung im Rhythmus erfordert gewiss eine Eingewöhnung, weil Caramini nun nicht mehr stets zum Monatswechsel, sondern im zeitlichen Abstand von etwa 6 bis 7 Wochen ausgeliefert wird – mit Ausnahme der beiden Ausgaben, die zwischen der Spielwarenmesse und Ostern in einem kürzeren Intervall erscheinen, um die Neuheitenankündigungen des Jahres zu reflektieren. Den jeweils nächsten Erscheinungstermin finden Sie – wie eh und je – in der Themenvorschau auf der letzten redaktionellen Seite sowie auf unserer Website www.caramini.de.

Verlag und Redaktion

Das Vorbild ist das selbe, das Modell hingegen nur das gleiche. Das Vorbild ist ein Auto, das im Laufe seines Lebens umlackiert wurde, weil das Rallye-Team gewechselt hatte. Das Ixo-Modell sind deren zwei. Zuerst erschien der lange Ford Transit Transporter in Diensten von Ford Motorsport, dem britischen Ford-Rallye-Team und war in Diensten des legendären Escort RS1800. Das ging bis 1979, als Ford erreichte, was man erreichen konnte: Die Meisterschaft mit den Fahrern Hannu Mikkola, Björn Waldegård und Ari Vatanen. Dann zog sich Ford zurück. Die Ford-Mannschaft aber machte

1:18 Mit Deko zur Ikone

Der Ford Transit ist als Rallye-Servicefahrzeug ein Serienstar. Ixo hat sich nun das Team „David Sutton Motor Sport/Rothmans“ vorgenommen und bildet den Transporter der Rennsaison 1980 nach.

im Rothmans-Rallyeteam von David Sutton weiter, Vatanen gewann zusammen mit David Richards auch die 1981er Meisterschaft im Escort RS1800, aber eben kein offizielles Ford-Werksauto, sondern ein Sutton-Fahrzeug im Rothmans-Livree – und es schlug den damaligen Allrad-Shooting-Star, den

Audi Quattro. Sutton, übrigens jüngst, im April 2021, 81jährig verstorben, war der erste, der ein Privatteam zur Rallye-Meisterschaft führte. Rothmans war Suttons Hauptsponsor. Sutton wechselte 1981 zu Audi-England und stellte Autos für Hannu Mikkola, Stig Blomqvist und Michèle Mouton, sowohl für die britische Meisterschaft als auch für die ganze Welt. Zusammen mit den Fahrern und den Rallye-Escort wechselten zur Saison 1980 auch die Rallye-Begleitfahrzeuge von Ford-

Motorsport zu David Sutton/Rothmans, und Ixo bietet seinen bekannten, langen Transit nun in Rothmans-Farben an.

Den großen Ixo-Transit lobten wir schon mehrmals, neu ist die Dekoration und die Tatsache, dass auf dem Gepäckträger sechs Kompletträder für den Escort RS1800 lagern, Minilyte-Felgen. Die Dekoration, eine Kombination aus Lack (die dunkelblauen Partien) und Druck (der Rest), ist hervorragend ausgeführt, und der Service-Transporter trägt auf der Stoßstange zwei Zusatzscheinwerfer. Klasse Modell für Rallye- und Ford-Fans, ein ikonischer Transporter aus einer wilden Zeit, die vielen in Erinnerung blieb.

● **Ixo 18RRMC057XE** Ford Transit LWB Transporter Rallye-Service „David Sutton Motor Sport/Rothmans“ 1980. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 84,95 €. **afs**



Es gibt Rallye-Outfits, die sind attraktiv oder aggressiv oder progressiv oder suggestiv. Rothmans nicht. Rothmans ist ikonisch. Rothmans hat mindestens solch einen Erkennungswert wie Jägermeister oder Gulf oder Olia Fiat oder Marlboro. Auf diesem-Transit müsste weder „Rothmans“ noch „David Sutton“ stehen, und man würde ihn dennoch sofort erkennen.

Gebaut wurde das Vorbild nicht in England, sondern in Deutschland. Crayford vergab den Umbau-Auftrag an das Karosseriewerk Karl Deutsch in Köln-Ehrenfeld.



Fotos: Stefan Schwiertz (1),
Hans-Joachim Gilbert (1),
Alexander F. Storz (3)

Die beiden von Busch für Walthers gefertigten landwirtschaftlichen Anhänger, die es aber auch im aktuellen Programm von Busch noch gibt.



1:87 Walthers: Heu als Transportgut

Zwei von Walthers USA angekündigte Bausätze mit Modellen aus der Landwirtschaft entpuppen sich nach der Auslieferung als Überraschung. Statt erwarteter Bausätze gab es Fertigmodelle aus der Produktion von Busch. Beide Modelle sind auch im aktuellen Sortiment von Busch erhältlich: der Heurollentransport unter der Artikelnummer 44930 und der rote Gummiwagen – ohne Drucke – unter der Artikelnummer 59948. Die für Walthers gefertigten Modelle unterscheiden sich von denen des Busch-Sortiments nur durch ihre Verpackung. Walthers nutzt seinen speziell für die Serie Walthers SceneMaster entworfenen, dunkelblauen Einleger.

● **Walthers 949-4192** Lasthänger 2A Flachpritsche, Heutransport. Pritsche braun (Laser-cut), Ladung: zehn gerollte Heuballen. Preis 19,99 \$USD.

● **Walthers 949-1493** Lasthänger 2A mit Flachpritsche („Gummiwagen“) 1958. Pritsche rot. Preis 14,98 \$USD. **schw**

1:43 Oxford Diecast: Der konsequente Schritt

Nachdem Oxford Diecast ein Ford Cortina Mk II Cabriolet mit Crayford-Karosserie kreierte, ist es ein konsequenter Schritt, daraus eine Lotus-Version zu machen. Denn unter den rund 400 Crayford-Umbauten auf Basis des 1966er Ford Cortina befanden sich auch 40 Lotus-Versionen. Das Modell als Formneuheit stellten wir in Caramini 5/2021 vor, und Oxford lackiert das Modell nun in den Farben des Cortina Lotus Cremeweiß mit grünem Streifen an den Flanken und grünem Heckabschlussblech. Sportfelgen bekam er nicht, es bleibt bei den Serien-Stahlfelgen mit Chromradkappen, obgleich einem Cortina Lotus Minilytes schon gut stehen würden (aber sie sind nicht zwingend). Modellbauerisch sind Oxford-Miniaturen keine Highlights, sondern solide Hausmannskost ohne Stärken, aber auch ohne Schwächen. In Relation zum Preis sind sie ihren Preis wert, und Oxford findet immerhin nach wie vor Vorbilder, derer sich sonst niemand annimmt. Insofern sind die Modelle konkurrenzlos. An seiner Lackoberflächenqualität sollte Oxford allerdings noch arbeiten, da ist viel Luft nach oben. Im Gegensatz zum ersten Cortina Lotus, der bei Lotus entstand, wurde die zweite Cortina-Lotus-Generation (1967 bis 1970) bei Ford in Dagenham gebaut. Es blieb beim 1557-cm³-Lotus-Twin-Cam-Motor, mit 111 PS etwas stärker als im Vorgänger, und die charakteristischen, grünen Seitenstreifen waren weder serienmäßig noch werksseitig vorgesehen. Sie mussten individuell von jedem Ford-Händler aufgebracht werden. Das heißt, jeder Neuwagen wurde vor der Auslieferung zum Lackierer vor Ort geschickt. In Kontinentaleuropa hieß der Mk II nicht Cortina Lotus, sondern Cortina Twin Cam. Als Ford-Motorsportgerät wurde er 1969/70 vom kurzlebigen Escort Twin Cam, auch mit dem Lotus-Motor, abgelöst, aber zum Siegen trat der Escort nicht mit dem Lotus-, sondern mit dem Cosworth-BDA-Motor als RS1600 an.

● **Oxford Diecast 43CCC002** Ford Cortina Lotus Mk II Convertible (Crayford) 1967. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Preis 32,95 €. **afs**

1:18 Solido: Discount-McLaren

Man kann einen McLaren in 1:18 von AUTOart kaufen. Rund 250 Euro für den absoluten Highender, bei dem das Auge stets aufs Neue auf Entdeckungsreise gehen kann. Man kann aber auch deutlich weniger Geld ausgeben und sich für ein Solido-Modell zum Preis von rund 40 Euro entscheiden, gleiche Größe, und der Solido kann sogar das Kern-Akrobatenstück einer McLaren-Miniatur, nämlich die Schmetterlingstüre nach oben-offen schwingen (allerdings fällt sie, der Schwerkraft gehorchend, anschließend wieder zu). Mit drei Metern Abstand zwischen Auge und Vitrine oder einer Sehschwäche von Minus 6 Dioptrien sehen ein AUTOart- und ein Solido-Modell fast gleich aus. Für einen Unbedarften sowieso. Solido bietet wirklich schön gemachte McLaren 600LT Coupés von 2018, wahlweise im typischen McLaren Orange oder im schauderhaft schönen Lantana Purple, einem dunklen Violettmetallic. Die Dekoration unterschiedlich, schwarz beim orangefarbenen, mausgrau beim violettfarbenen, ebenso die Räder in verschiedener Farbe, das Dach entweder Wagenfarbe oder schwarz, rollt gut, lenkt gut. Die Türen gehen auf, aber halten kaum oder nicht auf, die Innenraumdekoration ist okay, das Plastik sieht nach solchem aus. Die Außenspiegel liegen zur Selbstmontage bei, wir waren zu faul zum Befestigen. Generell schön gemachte McLaren, die gewaltig was hermachen in der Vitrine. Eindeutig ein Fall für: mehr Schein als Sein, aber, wie der britische Sammler sagt: much value for money.

● **Solido S1804501** McLaren 600LT 2018 McLaren Orange und
● **S1804502** dito Lantana Purple. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 39,95 €. **afs**

Den Solido McLaren kauft, wer ihn mag, aber kein absoluter Fan ist, wer seinem Nachbarn zeigen will, dass auch er einen McLaren in der Vitrine hat, wer seinen Sohn zum Modellautossammeln animieren möchte, wer einem Freund etwas Nettes schenken möchte oder wer einfach an einem Solido McLaren Freude hat.



Foto: Hans-Joachim Gilbert (3),
Kurt Richter (2), Alexander F. Storz (1)

Macht noch einen sehr provisorischen Eindruck: Vorserienmuster des Ixo Mercedes R107. In der Serie wird er sich der Qualität der bisher erschienenen Ixo-R107 angleichen, und die ist Ixo-üblich und somit sammelwürdig.



1:43 Ixo: Bronzepokal in der Top-Ten-Liste

In der Top-Ten-Liste der Fahrzeuge, die in Deutschland mit H-Kennzeichen unterwegs sind, rangiert der Mercedes R107, also der SL zwischen 1971 und 1989, auf Rang Drei (hinter dem Käfer und dem Mercedes W123). Und es werden immer mehr, die als automobiles Kulturgut zugelassen sind: Waren es 2019 noch 19 046 Exemplare, so lautet die 2020er Zahl 21 320. Insgesamt wurden übrigens 237 287 SL hergestellt (ohne SLC Coupé). Es ist also nie ein Fehler, einen R107 zu bringen, in keinem Maßstab, und Ixo macht es nun in 1:43. Kein neues Modell, sattsam bekannt aus diversen Kiosk- und Fachhandelsserien, selbst unter fremden Marken (Solido, Triple 9) gab es dieses Modell bereits. Wir wissen, es taugt etwas. Deshalb betrachten wir unser Vorserienmodell nicht kritisch und sehen ihm all seine Defizite nach. Es ist schlecht lackiert, die Scheibenwischer sind völlig falsch angebracht, der Heckschriftzug ist viel zu klein aufgedruckt und die Felgen sind einfarbig silbern gehalten. Die Scheibenwischer werden in der Serie korrekt sein, die Felgen verchromt, deren Inlett in Wagenfarbe mit Chromstern, und die Lackierung wird auch gut – wie üblich eben. Das ist die Crux von Vorserienmodellen: Sie machen Appetit auf das Kommende, aber manchmal schrecken sie wegen ihrer Unvollkommenheit auch ab. Es hängt natürlich immer davon ab, in welchem Entwicklungsstadium sich ein derartiges „Deco Sample“ befindet. Der konkrete SL ist in einem sehr frühen. **● Ixo CLC379N Mercedes 280 SL R107 rot. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 22,95 €. Demnächst lieferbar. afs**

1:25 White Box: Wir fordern Mut zur Farbe!

347 Exemplare wurden gebaut. Für diese standen 14 Außenlackierungen zur Auswahl, kombinierbar mit fünf Innenraumfarben, dazu optional das Vinyl Dach, ebenfalls in mehreren Farben. Das Opel Diplomat A Coupé war also wahrlich ein bunter Vogel. Der Erstling erschien im Rahmen der Opel-Sammlung in der denkbar langweiligsten Farbkombination (Chamonixweiß mit schwarzem Dach und ebensolchem Interieur, vorgestellt in Caramini 5/2021). Nun kommt die erste Variante des Modells, nicht am Kiosk oder im Abo, sondern im Fachhandel erhältlich, von White Box: Silbermetall, Vinyl Dach ebenfalls schwarz, innen dunkelrot. Ja, das ist edler, das ist schöner, das ist adäquater für das Auto. Aber ein Kracher ist es wahrlich nicht. Wir fordern Mut zur Farbe und den Diplomat in neuer Lackierung, beispielsweise in Kristalltürkis, Pistaziengrün oder Airoblau, und das Vinyl Dach darf ruhig beige sein. Das Modell selbst ist ohne Frage wunderschön gemacht, und wer dafür 26 Euro bezahlt, hat garantiert einen besseren Gegenwert, als wer für ein Diplomat Coupé von Schuco in 1:18 aus Resine mit einer krumm gegossenen Karosserie und je einem Decal als Kühlergrill und Heckzier (!) rund 180 Euro bezahlt. Und trotz der silbernen Lackierung schaffte es Sonic sogar, dem White-Box-Modell sichtbare Silberdrucke zu verpassen – alles schön also, ein klasse Modell. Aber musste es ausgerechnet dröges Silber sein? In diesem Modellauto steckt so viel Potenzial. Warum nützt es niemand aus?

● White Box WB124082 Opel Diplomat A V8 Coupé 1965. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP 25,95 €. Demnächst lieferbar. afs



Edle Farbkombination, Silber mit schwarzem Kunstlederdach und dunkelrotem Interieur. Aber auch ein bisschen langweilig. Die Spaltmaße an den Türen sind an unserem Vorserienexemplar größer als sie es in Serie sein werden, bei geöffneter Tür fällt das aber nicht auf.



1:87 Polizeimodelle-Shop: Special Forces

Alles, was entweder groß und schnell oder groß und geländegängig ist, wird vom Polizeimodelle-Shop aus Hamburg in die Edition „Special Forces“ aufgenommen. Diesmal hat der Ford Ranger Pickup die Ehre, Teil dieser Polizeieinheit zu werden, und gleich in zweifacher Version. Busch hat ein Modell komplett in Schwarz, das andere in Silbermetall mit blauem „Polizei“- (Magnet-) Schild gefertigt. Ansonsten sind die editionstypischen Features beider Polizeiminiaturen identisch: Dachträger mit fünf Zusatzscheinwerfern, blaugrünes Rundumlicht, vierfach Frontblitzer, Windschutzscheiben-Blaulicht und Blitzleuchten in der Heckklappe. Somit ist das schwarze Fahrzeug für alle denkbaren Spezialeinheiten einsetzbar, die sich in schwieriges Gelände begeben und dabei auf der

Pritsche die notwendige Ausrüstung mitführen können. Damit diese Gerätschaften sicher verstaut werden können, bietet der Polizeimodelle-Shop in 3D-Druck von Mickon hergestellte Geräteboxen an, die einfach auf die Pritsche aufgesteckt werden.

● 52800-100 Ford Ranger Polizei/Zoll/SEK. Auflage 300 Stück. Karosserie, IA und Felgen schwarz. Ein blaugrünes Warnlicht. UVP 30,95 €.

● 52800-101 Ford Ranger Polizei/SEK „Polizei“. Aufbau silbermetall. IA und Felgen schwarz. Ein blaugrünes Warnlicht. Auflage 230 Stück. UVP 30,95 €.

● 90072 Gerätebox silbermetall. Auflage 150 Stück. UVP 8,95 €.

● 90073 Gerätebox schwarz. Auflage 200 Stück. UVP 8,95 €. kr



1:43 Wiking: Rosenbauer Panther

Der Rosenbauer Panther ist eines der erfolgreichsten, effizientesten und variabelsten Flughafenlöschfahrzeuge weltweit. Wiking legt das weitgehend in Handarbeit hergestellte Modell nun in einer neutralen Farbversion ohne regionalen Bezug auf. Alle bisher erschienenen Panther-Miniaturen weisen eine lenkbare Vorderachse und einen beweglichen Dachmonitor auf. Durch die großzügige Verglasung der Kabine kann die detaillierte Inneneinrichtung genau betrachtet werden.

● **Wiking 0430 48** Rosenbauer FLF Panther 6x6 neutral. Aufbau rot und basaltgrau mit gelben Zierlinien. Metallmodell mit Kunststoffteilen. UVP 79,95 €. **kr**

Ixo scheint diesen Maßstab am Leben erhalten zu wollen und setzt mit dem Stratos ein Ausrufezeichen in 1:24. Ein schön umgesetztes Modell, reich an Details und prima verarbeitet – und das für kleines Geld.



1:24 Ixo: Eine Ära beginnt

Mit dem Auftauchen des Stratos begann eine Zeitwende im internationalen Rallye-Sport. Zum ersten Mal wurde ein Auto für den Rallye-Einsatz konsequent geplant, konstruiert, gebaut, und er wurde für einen gewissen Zeitraum der Wagen, den es zu schlagen galt. Das weiß auch Ixo und bringt den Stratos nun im Maßstab 1:24 in die Schaufenster der Händler. Natürlich hat man sich die 76er Monte-Version in den Alitalia-Farben zum Vorbild genommen, quasi ein Synonym für den damaligen Rallye-Sport. Die 76er Monte war eine Demonstration, ein Schaulaufen, das aufzeigte, wohin zukünftig in puncto Leistung und Professionalität die Reise ging. Am Ende dieser denkwürdigen Monte-Carlo-Rallye standen drei Stratos auf den ersten drei Plätzen, ein überwältigender Erfolg für die Italiener. Munari/Maiga, die im Vorbild des Ixo-Modells saßen, belegten den ersten Rang. Die 24-fache Verkleinerung gefällt aus allen Blickwinkeln, präsentiert sich mit guter Umsetzung, feinen Gravuren und tadelloser Lackierung. Gute Felgen, sehenswerte Kleinteile, wie Antenne, Zusatzscheinwerfer und Schmutzlappen belegen sehr klar die Kompetenz von Ixo in Sachen Rallye. Schön, dass die 24er Reihe noch lebt und – so wie es aussieht – auch weiterhin fortgesetzt wird.

Der V6-Viertürer mit knapp 2,5 Liter Hubraum war mit zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderbank ausgestattet und wurde von drei Weber-Doppelvergäsern mit Sprit versorgt. Die Leistung betrug gut 300 PS, die Höchstgeschwindigkeit, je nach Getriebeübersetzung, bis zu 220 km/h.

● **Ixo 24RAL009A** Lancia Stratos HF, # 10, S. Munari/S. Maiga, Sieger Rallye Monte Carlo 1976, Diecast, ca. 37 €. **wr**

Wiking 1:87

Büssing D2U „Jägermeister“	45,00 €
Set „Made in Germany in den 70er Jahren“	79,90 €
BiGPack 1290 VC mit BaleCollect	29,99 €
Henschel HS 165 T Baustoffwagen rotorange/quarzgrau	34,50 €

Herpa- (inkl. Länderserien), Brekina-, PCX87-, BoS-, Schuco-, Norev-Modelle und viele andere gibt's in unserem Online-Shop.

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

Modellsportwaren Schreiner

Effeltricher Straße 2
90411 Nürnberg
Tel. 0911/5 216 215
Fax 0911/5 216 217
E-Mail:
schreiner-nuernberg@t-online.de
www.modellsportwaren-schreiner.de

Versand ab 75,- € portofrei!

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211 . 385 91 45 • fax 0211 . 37 30 90



Ihr Fachpartner für Modellautos, Modellsportwaren, Modellbahnzubehör & Sondermodelle in 95326 Kulmbach, Albert-Rückdeschel-Str. 14, Tel. +49 (0)9221 8276160
info@modellauto-stuebla.de | www.modellauto-stuebla.de

LE GRAND Edition 1/87 Neuheiten 2021

LE87310 Rennwagen-Schnelltransporter

„Blaues Wunder“, mit MB 300 SRL

LE87302 MB 300 SLR #722 „Moss“ – LE87300 MB 300 SLR „Uhlenhaut“



les classiques
HO/1.87

114 rue du Bussoy
F 45290 Varennes Changy

www.sai-collections.fr

Auswahl unserer Heiratswagen



6176

6115

6025

6216

2333



Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!

www.tpi-modellautos.ch

LECHTOYS Sondermodelle

Edition 59 Set "Made in Germany" in den 70er Jahren

WIKING.



Preis + Weihnachtsgabe
76,50 € pro Bestellung



info@lechtoys.de • www.lechtoys.de

1:87 ACC/Brekina: Alpenländische Limonade

Modellautos mit österreichischem Bezug, das ist die Spezialität der Austrian Car Collection. Kommt auch noch Historie dazu, dann ist Brekina der passende Partner für Sondermodelle. Zum 65. Geburtstag der Keli-Limonade wird es von ACC zwei limitierte Miniaturen geben, von denen das erste jetzt lieferbar ist. Der VW T1 mit Getränkeaufbau und mächtigem Dachschild zeigt sich in zeitgenössischem, limonadig-frischem Outfit und ist rundum mit dem „Keli“-Logo bedruckt. Walter Kesterzanek stieß 1956 während eines Aufenthalts in Meran auf Fruchtextrakte aus Ananas und Orangen und produzierte bald daraus in Linz seine Ke-Li Limonade. Der Erfolg ließ wohl nicht lange auf sich warten, ab 1960 wurden der Handel und die Gastronomie beliefert und das Angebot um die Geschmacksrichtung Zitrone erweitert. Ein Jahr später erfolgte die Anmeldung der Marke „Keli“ beim Patentamt. Die im Jahr 1976 eingeführten Werbeslogans „zisch-frisch Keli“ und „zisch dir ein Keli“ haben bis heute Bestand.

● **ACCB202106** VW T1 Pritsche mit Getränkeaufbau „Keli“. Karosserie gelb. Dach, Dachschild und Werbeschild mit Seitenflächen weiß. FG und Stoßstangen azurblau. Auflage 250 Stück. UVP 22,95 €. **kr**



Farblich ein klasse Paar, und CX geht immer. Mit diesem Modell macht Maxichamps nicht nur den deutschen, sondern vor allem den französischen Sammlern eine Freude. Denn Norev hat so etwas nicht zu bieten...

1:43 Maxichamps: Die Sänfte als Raumwunder

Was der französische Platzhirsch aus welchen Gründen auch immer nicht schaffte, erledigte Minichamps im Jahre 2007 und schuf einen Citroën CX Break in 1:43. Norev hat bis heute keinen im Angebot. Nun erscheint er in zwei hocheleganten Farben erneut unter der Marke Maxichamps, gleiche Qualität wie zuvor, aber einfarbig schwarzes Interieur. Das Modell stellt die erste Serie dar, den „Chrom-CX“ mit Metallstoßstangen (September 1975 bis Juni 1985). Dazu will der Heckschriftzug des Modells, „CX 25 TRI“ nicht passen, den es erst bei der Serie II mit Kunststoffstoßfängern ab Juli 1985 gab. Der Break stellt die letzte Produktionsserie des Chrom-Modells dar, kenntlich an den ausgestellten Vorderkotflügeln mit Seitenblinkern hinter den Radausschnitten, die Maxichamps-Jahrgangsbezeichnung 1980 ist also richtig, und die Vollchromradkappen (die dem Modell ver-

chromt besser stünden als silbern lackiert) indizieren eine gehobene Ausstattung. Dazu passen die beiden tief glänzenden Metalltöne Hellblau und Dunkelrot, wobei das dunkle Rot rattenscharf aussieht, fast schon wie ein moderner Tuninglack. Minichamps machte seinerzeit einen guten Job, klasse Details, nur die seitliche Krümmung der Motorhaube und der Kotflügel ist ein wenig übertrieben. Das sieht man aber nur direkt im Profil. Ein schöner Break mit Glasausstelldach, Heckscheibenwischer, Dachantenne, Nebelscheinwerfern, und sogar das Auspuffrohr hat den richtigen, CX-typischen Schwung.

● **Maxichamps 04011410** Citroën CX Break 1980 dunkelrot-metallic und

● **Maxichamps 94011411** dito hellblau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 32,95 €. **afs**

1:87 BoS: Wohnmobil von Fiat

Das kürzlich von BoS ausgelieferte Wohnmobil auf Basis des Peugeot J5 Wohnmobil mit Tabbert-Alkoven ist jetzt auch in der Variante als Fiat Ducato erhältlich. In dieser Ausführung war es auf unseren Straßen sehr häufig zu sehen, fast immer in der von BoS gewählten Farbgebung. Einige dieser Fahrzeuge haben sich in die heutige Zeit herübergerettet und dienen immer noch als fahrendes Ferienappartement.

● **BOS87735** Fiat Ducato Wohnmobil, Bj. 1985. FH und Alkoven-Aufbau cremeweiß mit braunen Streifen. IA grau. Resine-Fertigmodell. UVP 34,95 €. **kr**



Fiat Ducato Camper

1:87 Herpa: Messemodell Friedrichshafen

Vom 5. bis 7. November fand in Friedrichshafen die Messe „Faszination Modellbau“ statt, trotz steigender Corona-Zahlen. Doch die Sicherheits- und Hygienemaßnahmen waren streng organisiert, wie sich der Verfasser selbst überzeugen konnte. Nach der langen Abstinenz trieb es ihn in die Hallen, gefüllt mit Autos, Eisenbahnen, Flugzeugen und Schiffen. Und wie von jeder Messe nahm er sich ein Mitbringsel mit nach Hause, einen Herpa Mercedes-Benz Sprinter des Baujahres 2018 mit bunter Bedruckung. Der fränkische Hersteller war der einzige der „Großen“, der in Friedrichshafen vertreten war.

● **Herpa 944489** Mercedes-Benz Sprinter '18

Kastenwagen mit Hochdach „Herpa – Faszination Modellbau“. Karosserie weiß.

Seitenflächen mit Messe- und Weihnachtsmotiven bedruckt. Beiliegende Seitenspiegel. Mes-

sepreis 10 €. **kr**



1:43 Grand Hand mit Vieren?

Würde der Autor die vier Buben beim Grand-Hand-Skat mit den vier neuen Ixo-Varianten vergleichen, würden wir das Spiel ganz klar verlieren. Das meint zumindest der Verfasser dieser Zeilen, denn es sind nur Deko-Varianten von Vorbildern, deren Modelle Ixo schon -zigfach auf den Markt gebracht hat. Können diese Trümpfe noch lange stechen?

Klar, teure Formen müssen sich amortisieren, Franzosen, Deutsche, Finnen oder Schweden lieben und sehen gerne die Namen ihrer Lieblinge auf den Türen. Aber der Varianten-Bogen ist schnell überdehnt, sprich die Sammler, die ja nun mal auch die Käufer sind, werden der Varianten-Reiterei allmählich überdrüssig. Und das dürfte hier bald der Fall sein, denn VW Polo GTI R5, Škoda Fabia Rallye EVO oder Hyundai i20 Coupé WRC, alle diese Miniaturen stehen schon in den Vitrinen der Sammler, die wohl noch nicht satt sind. Dabei sind im Bereich der Rallyefahrzeuge etliche echte Lücken zu schließen. Wo bleiben die Mercedes-Benz Pagode von Lüttich-Rom-Lüttich, die vielen, noch fehlenden Vorbilder der Carrera Panamericana oder der Alpen-Rallye – nur zwei Beispiele von vielen. Es wäre sinnvoll und vielleicht sogar kommerziell lukrativer, jedes Jahr auf zwei, drei Varianten zu verzichten und dafür eine ersehnte Formneuheit auf den Markt zu bringen.

Aber nun genug des Gejamers, stellen wir die Neuheiten vor. Zwei Polo GTI R5 sind dabei, beide starteten 2021 in der Rallye Monte Carlo. Das Vorbild mit der # 52, Burri/Levrati, belegte den 18. Gesamtrang, der zweite Polo mit Gryazin/Aleksandrov kam auf den zwölften Gesamtrang, und der Škoda Fabia Rallye Evo mit Eouzan/Eouzan im Auto schaffte es auf den 36. Gesamt-

rang. Der Hyundai i20 WRC mit der Crew Tärnak/Järveoja ging in Finnland auf die Jagd nach dem Sieg und schaffte es auch, sie gewannen die Arktik-Rallye 2021. Alle Miniaturen sind trotz des Vorserienstadiums bis auf die etwas schwächeren Innenräume prima umgesetzt, da gibt es keinen Grund zur Klage. Nur, wer kauft sich den x-ten Fabia, der nur 36. geworden ist?

● **Ixo RAM 798** Škoda Fabia Rallye2 EVO, # 53, Eouzan/Eouzan, Rallye Monte Carlo 2021, Diecast, ca. 33 €.

● **IXO RAM 790** Hyundai i20 Coupe WRC, #8, O. Tärnak/M. Järveoja, Sieger Arctic Rally 2021, Diecast, ca. 33 €.

● **IXO RAM 795 LO** VW Polo GTI R5, # 52, Burru/Levratti, Rallye Monte Carlo 2021, Diecast, ca. 33 €.

● **IXO RAM 793LO** VW Polo GTI R5, #21, Gryazin/Aleksandrov, Rallye Monte Carlo 2021, Diecast, ca. 33 €. **WR**



Fotos: Kurt Richter (4),
Alexander F. Storz (1),
Hans-Joachim Gilbert (1)

Keine Frage, es sind gut gemachte, farbenfrohe Rallye-Modelle. Aber allmählich verlieren diese kleinen Autos ihren Reiz, die Varianten nehmen langsam aber sicher Überhand. Vielleicht sind es die Dekorationen, die den Reiz ausüben.

1:87 Tuktuk aus China

Das Stöbern im Internet und speziell auf der Auktionsplattform eBay bringt für unser Hobby manchmal erstaunliche Ergebnisse. So fanden sich bei einem Händler in Hong Kong sehr schön gemachte Modelle dreirädriger Motor-Rikschas mit Kasten Aufbau im Maßstab 1:87, allgemein unter der Bezeichnung „Tuktuk“ bekannt. Hersteller ist laut Verpackung eine Firma namens „TC-Hobby“. Zwar sind die putzigen Modelle nicht rollfähig, aber sehr sauber aus Kunststoff gefertigt. Auch die Bedruckung kann verwöhnte europäische Modellautosammler überzeugen. Es sind drei Farbvarianten mit passenden Fahrerfiguren verfügbar, die je 16 USD kosten. Allerdings kommen noch Porto und Mehrwertsteuer dazu, die eBay gleich einkassiert. Obwohl dies auf dem Paketaufkleber vermerkt war, zog der deutsche Zoll erneut die Mehrwertsteuer ein, und die Post erfreute den Käufer nochmals mit 6 Euro Bearbeitungsgebühr. Jetzt stellt sich

die Frage, was ist mit der zu viel gezahlten Mehrwertsteuer passiert? Party bei eBay? Wir wissen es nicht, erfreuen uns aber trotzdem an den ungewöhnlichen H0-Modellen.

● **10001** Motor-Rikscha Kurierfahrzeug „SF Express“. Aufbau schwarz. Sitzbank dunkelbraun.

● **10002** Motor-Rikscha Kurierfahrzeug „JD Courier“. Aufbau rot. Sitzbank dunkelbraun.

● **10003** Motor-Rikscha Kurierfahrzeug „ZTO Courier“. Aufbau blau. Sitzbank dunkelbraun. **kr**



Fotos: Alexander F. Storz (1), Wolfgang Rüppel (1), Mc Klein Photography (1), Hans-Joachim Gilbert (2), Stefan Schwietz (1)

Viel Früh-70er-Jahre-Flair, beim grünen Modell auch farblich, strahlt der Maxichamps Ford Taunus TC1 aus, viel Blech und letzte Ansätze der damals auslaufenden Coke-Bottle-Style-Mode.



1:43 Maxichamps: Es ist Ford-Taunus-Zeit

Es mag Zufall sein, dass der Ford Taunus TC1 momentan hohe Wertschätzung seitens der Modellauto-industrie erfährt. Jüngst erschien von Neo ein Resine-43er, ein viertüriger GXL (Caramini 10/2021), in den Startlöchern stehen zwei Farbvarianten des Herpa-Coupés in 1:87 (für Anfang kommenden Jahres), und gerade ausgeliefert wurden die zweiten zwei Farben des Maxichamps-Taunus, der seinerseits eine Reedition des Minichamps-Modells von 2003 ist. Das erste Maxichamps-Duo erschien Ende 2016 und gehörte zu den Erstlingen dieser Serie, nun kommt der zweitürige Taunus L von Maxichamps in saftig-frühlingshaftem Grün und in sehr dunklem Blau. Laut Heckschriftzug ist das Modell ein Basis-Taunus, kein L-Modell, und diese beiden teilten sich anfangs auch die runden Scheinwerfer. Die kleine Mittelkonsole war für Basis- und L-Modell ein aufpreispflichtiges Zubehör. Während der ersten Jahre gab es wenige Veränderungen, ein Facelift macht das 1974er Modell identifizierbar. Dennoch belegen die Radkappen, dass die Miniatur dem Modelljahrgang 1972/73 angehört. Der Zweitürer ist formal prima getroffen, die Machart ist Mini- = Maxichamps-typisch, schöne Dekoration. Lediglich das Wappen mit Hubraumangabe auf den Vorderkotflügeln hinter den Radausschnitten ist etwas zu hoch angebracht.



● Maxichamps 940081302 Ford Taunus L TC1 1972 dunkelblau und
● Maxichamps 9140081304 dito grün. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 32,95 €. afs

Es ist ein schönes Modell geworden, mit stimmiger Umsetzung, sauberen Gravuren und ebenso gut sind Lackierung wie auch Deko geraten. Die Kleinteile, wie Zusatzscheinwerfer, Antenne, Spiegel und der Prallschutz für den Motor, schlagen in die gleiche Kerbe. Leichte Abstriche müssen beim Innenraum gemacht werden, nichts Neues bei Trofeu. Die Felgen sind in Ordnung, die Schmutzlappen fehlen nicht, und die beiden Endrohre der Auspuffanlage sind hohlgebohrt. Gesamt betrachtet, immer noch ein gutes, sammelenswertes Modell.

Walter Röhrl und die Monte, das gehört zusammen wie Topf und Deckel. Bei allen vier Monte-Siegen saß sein langjähriger Co Christian Geistdörfer auf dem heißen Sitz neben dem Ausnahme-Fahrer. Anders 1976, als Röhrl mit dem Kadett C GT/E die Monte in Angriff nahm, hier las Jochen Berger die Gebetbuch-Ansagen. Und das mit großem Erfolg, denn als am Ende abgerechnet wurde, hatten Röhrl/Berger mit der # 16 einen exzellenten, vierten Gesamtrang herausgefahren; vor dem Duo kamen nur die Lancia Stratos, angeführt von Munari/Maiga, ins Ziel. Ein tolles Ergebnis, denn der C GT/E war 1975 erstmalig in der Sanremo eingesetzt worden. Bei der 76er Monte fuhr Röhrl die 2,0 Liter-Maschine – ein Acht-

1:43 Kadettenanstalt

Trofeu, äußerst rührig in Sachen Rallye-Miniaturen, hat einen Kadett C GT/E auf den Markt gebracht. Vorbild ist das Auto von Walter Röhrl, mit dem er 1976 die Monte bestritt.

ventiler – mit einer Leistung von um die 175, 180 PS, bei der später im Jahr stattfindenden Rallye Portugal wurden 16-Ventiler eingesetzt, die gut 225 PS auf die Kurbelwelle packten.

Am Ende des Jahres konnten die Opel-Mannen recht zufrieden sein, sie belegten den zweiten Rang hinter Lancia in der Konstrukteurs-Wertung. 1977 war dann kein gutes Jahr für den Regensburger, denn er trat bei fünf Rallye-WM-Läufen an und verzeichnete nur Ausfälle. Als Ausgleich fuhr er etliche, kleinere und nicht zur WM zählende Rallyes mit einem privaten 911er Porsche und griff auch ans Steuer eines 2002 Turbo in der DRM. Aber mittlerweile

stand Röhrl schon im Notizbuch von Danielo Audetto, seines Zeichens Teamchef von Fiat, und bot ihm an, die italienische, zur Rallye-EM zählende „Rallye San Martino di Castrozza“ auf einem Werks Fiat 131 Abarth Rally zu bestreiten; Co wurde Christian Geistdörfer. Kurz vorm Ziel lagen nur zwei Stratos vor den beiden, als Röhrl 500 Meter vor der Ziellinie anhielt. Er wartete, bis Maurizio Verini, ebenfalls auf einem 131 Abarth unterwegs, an ihm vorbeigezogen war, denn Röhrl wusste, Verini brauchte die EM-Punkte. Standing Ovations der Zuschauer, die von der fairen Art des Deutschen begeistert waren. Zudem hatte das Publikum erst gedacht, der



gute Walter hätte Probleme und versuchte, den Fiat über die Ziellinie zu schieben. Zitat Röhrl: „Ich stand auf den Bremsen, und die Fans schoben das Auto mit vier blockierenden Rädern voran.“ Weiter sagt er: „Und als sie hörten, warum ich da stand, liebten sie mich auch.“ Im gleichen Jahr fuhr das Duo noch den WM-Lauf in Kanada mit einem Fiat Abarth Rallye, danach erfüllte der Regensburger seine vertraglichen Pflichten und stand ab 1978 auf der Gehaltsliste von Fiat.

● Trofeu dsn 1:43-06 Opel Kadett GT/E, Walter Röhrl/Jochen Berger, 4. Platz Monte Carlo Rally 1976, Diecast, limitiert auf 250 Exemplare, ca. 67 €. wr



1:87 Athearn: Der Kenworth ist wieder da

Bereits Anfang 2019 angekündigt, befindet sich der Kenworth W900 von Athearn nun endlich in der Auslieferung mit vier neuen Beschriftungsvarianten von bekannten US-Bahngesellschaften. 1994 erschien die Sattelzugmaschine bei Athearn erstmalig im Sortiment der Modellbahnen. Damals noch üblich, bot Athearn einen einfachen Bausatz ohne Sleeper an, mit nur einem Auspuff, ohne Inneneinrichtung, ohne Außenspiegel und nur einer einzigen Fanfare ausgestattet. Erst 1996 folgte die UP-Variante. 2005 präsentierte Athearn ein modifiziertes Modell mit Inneneinrichtung, Doppelauspuff, Sleeper und zwei Fanfaren, Außenspiegel und Sonnenblende, und seither nicht mehr als Bausatz, sondern als Fertigmodell.

Die vier neuen Varianten stehen Pate für Union Pacific im Design der 70er bis 80er Jahre in Maisgelb, ab den 90er Jahren in Weiß sowie Burlington Northern in Grün und Canadian National in Schwarz/Rot. Alle Modelle weisen eine perfekte Bedruckung und sehr saubere Beschriftung auf. Diese vier Kenworth-W900-Varianten und noch etliche US-Trucks mehr von Athearn werden über den Modellbahnausstatter Noch als internationaler Distributions-Partner in Europa vertrieben.

● **Athearn 41064** Kenworth W900 Flat Sleeper Zugmaschine 3a – Burlington Northern. Karosserie grün. IA beige.

● **Athearn 41065** dito Canadian National. Karosserie im Zweiton-Farbschema schwarz/rot. IA beige.

● **Athearn 41066** dito Union Pacific (1970–1980). Karosserie maisgelb. IA beige.

● **Athearn 41067** dito Union Pacific (ab 90er). Karosserie weiß. IA beige. schw

1:43 Ixo: Kaum motzt man 'rum...

Fehler machen darf man. Sie zuzugeben, zeugt von Größe. Sie rechtzeitig zu beheben, von Professionalität. So geschehen bei Ixo. Wir motzten, rieben Ixo am Vorserienmodell die falschen (Elefantenfuß-)Rückleuchten unter die Nase, die an einem VW Käfer 1302 nichts zu suchen haben, sondern ein 1303-Attribut sind, und bekamen nun die revidierte Version, wieder ein Vorserienmodell. Und es trägt die korrekten Schlussleuchten. So soll das sein. Die aktuelle Version der „Salzburger Rallyekugel“ ist der silberne 1302 S mit mattschwarzen Hauben von Herbert Grünsteidl/Georg Hopf, gestartet bei der Rallye Portugal 1973, aber wegen eines Unfalls nicht ins Ziel gekommen. Ein Käfer schaffte es bei dieser Rallye, kein 1302, sondern ein 1303, Helmut Doppelreiter und Oswald Schurek fuhren ihren Wagen des Teams Porsche-Neustadt auf Platz 19. Sechs Käfer fielen aus, darunter die drei „Werkswagen“ des österreichischen VW-Importeurs VW-Porsche Austria. Diesmal sind wir mit dem Rallye-Käfer sehr zu-



frieden, tief geschüsselte Stahlfelgen ohne Radkappen, die korrekten „Bügeleisen“-Heckleuchten, vier Bosch-Zusatzscheinwerfer, das geschlitzte Frontblech, passend die damals schwarzen österreichischen Kennzeichen in ihrem speziellen Format, eine authentische Dekoration – diesem Modell sieht man seinen Vorserienstatus nicht an. Wenn es genau so kommt, ist es gut. Neben # 36 (Grünsteidl/Hopf) werden zeitgleich ausgeliefert die # 10 (Källström/Billstam) und der Wagen von Grünsteidl/Hopf bei der Rallye Elba 1973 (# 8, ebenfalls ausgefallen).
● **Ixo RAC360C** Volkswagen 1302 S, Rallye Portugal 1973 (Grünsteidl/Hopf). Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:43. UVP 36,95 €. afs

WIKING

Präzisionsmodellbau mit der legendären Detailkraft von WIKING – die Miniaturtraditionalisten machen es möglich. Im Maßstab 1:87 präsentiert sich die imposante Modellwelt von gestern bis heute, im Filigranmaßstab 1:32 entstehenden atemberaubende Großmodelle. Das ist WIKING-Faszination pur!

METAL
PLASTIC PARTS
1:32
14+



0778 59 John Deere 8R 410



0398 01 Normag Faktor I



0036 97 Audi 50



0864 44 Polizei – MB 240 D



0789 07 VW T1 Doppelkabine



0612 99 Feuerwehr – Rosenbauer AT LF (MAN TGM Euro 6)

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG · Schlittenbacher Str. 60 · 58511 Lüdenscheid · info@wiking.de · www.wiking.de

1:43 Herpa: EQB = Elektro-GLB

Der Mercedes EQB ist die Elektro-Version des GLB, und der GLB wiederum ist die SUV-Version der B-Klasse, seit Juli 2019 am Markt. Ende 2021 ging die Elektroversion als Modell '22 an den Start, produziert in der ungarischen Mercedes-Fabrik in Kecskemét (und parallel in China) als Front- oder Allradler (letzteres Standard in der Europaversion), als Fünf- oder Siebensitzer. Er ist quasi die Langversion des EQA, um Platz für eine dritte Sitzreihe zu bieten. Die Europaversion wurde auf der Münchner IAA im September vorgestellt, nachdem die Weltpremiere auf der Auto-Shanghai bereits im April stattgefunden hatte. Herpa macht dazu das Industriemodell der europäischen Premierenversion, also des EQB 300 und EQB 350, jeweils als 4Matic. Herpa lieferte, wie üblich und nötig bei Industriemodellen, einen prima Job



ab. Nach wie vor befremdlich wirkt der geschlossene Kühlergrill, im Mercedes-Duktus „Black Panell Grill mit Zentralstern“ genannt, und Herpa miniaturisiert vorbildlich die spezielle Leuchttechnik, die den EQB auf den ersten Blick vom GLB unterscheidet: Die Tagfahrleuchten vorne und die LED-Rückleuchten sind jeweils über ein LED-Lichtband miteinander verbunden, weswegen das hintere Kennzeichen nach unten in die Schürze versetzt wurde. Schön gemacht sind auch die für den EQB speziellen Alus, sehr filigran nachgebildet ist die Dachreling. Weil der EQB ein, im Vergleich zum Verbrenner, eher unspektakuläres Fahrzeug ist, das sich nicht auf Teufel komm' raus unterscheidet, kann man die Miniatur auch gut zu den konventionellen, modernen Mercedes-Modellen in die Vitrine stellen. Die beiden Erstlinge für Daimler werden in Digitalweiß und in Roségold Metallic ausgeliefert.

● Herpa B6 696 1277 und B6 696 1278 (Daimler-Bestellnummern) Mercedes EQB (X243) 2021 weiß und goldmetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Lieferbar demnächst über die Mercedes-Accessoire-Schiene. Der Preis wurde noch nicht bekannt gegeben, dürfte aber je 34,90 € betragen. **afs**

1:32 Wiking: Halfpipe für Landwirte

Im Landwirtschaftsmaßstab 1:32 präsentiert sich Wiking nach wie vor extrem breit aufgestellt. Während viele Mitbewerber ihr Programm hauptsächlich mit Zugmaschinen bestücken, bietet Wiking auch eine umfangreiche Palette an landwirtschaftlichen Aufbau-geräten und Anhängern. Diese Vielfalt wird geschätzt – die neue Krampe-Halfpipe wird sich rasch verbreiten.

Krampe-Anhänger sind, mit Ausnahme einer schwarz gehaltenen Sonderserie, am typischen roten Farbauftritt in RAL 3002 gut zu erkennen. Wiking hat bereits drei verschiedene Krampe-Kipper im Angebot. Nun folgt mit dem HP 20 das vierte Modell. Das ca. 580 Gramm schwere Wiking-Modell kommt in gewohnt hochwertiger Qualität aus seiner Styropor-Verpackung. Die Deichsel ist höhenverstellbar und besitzt eine ausfahrbare Abstützung, um den Wannenkipper auch ohne Traktor abzustellen. Eine vierfach ausziehbare Nachbildung der Hydraulikzylinder ermöglicht das stufenlose Aufstellen der Kippmulde. Die Pendel-Heckklappe wird hydraulisch betätigt. Eine Besonderheit ist das Pendelfahrwerk des Halfpipe-Kippers: Beide Räder einer Seite sind über ein Rohr verbunden, welches mittig am Fahrgestellrahmen befestigt ist. Dies ergibt eine erstaunliche Bodenhaftung der vier Räder auf unebenem Grund.

● Wiking 0778 54 Krampe Tandem-Halfpipemulde HP 20. Diecast, Maßstab 1:32, UVP 69,95€. **js**

Krampe HP 20 Kipper mit aufgestellter Halfpipe.



Fotos:
Alexander F. Storz (1),
Johannes Schwörzer (1),
AutoMobilia (1)



1:87 AutoMobilia: Mini-Moke aus der Filmdose

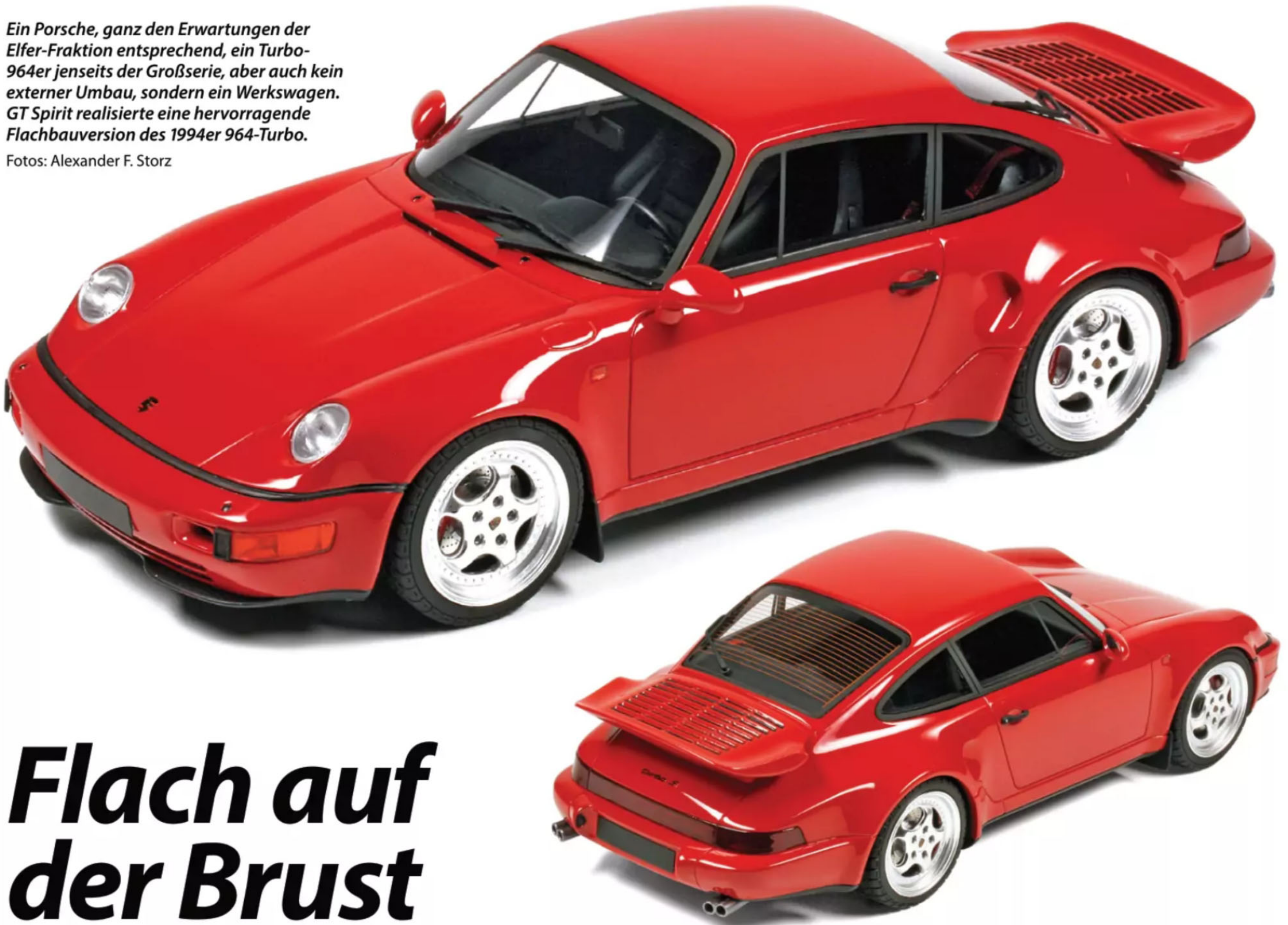
Warum sollte man eine Kleinbild-Filmdose zur Hand nehmen, wenn man eine Digitalkamera hat? 100 ASA, 400 ASA? Die Frage nach der Filmempfindlichkeit stellt sich nicht, wenn die Filmdose von Auto-Mobilia aus dem fränkischen Kirchensittenbach (www.automobilia.de) geliefert wird. Da ist kein Kleinbilddfilm drin, sondern alle Teile für einen 1:87-Bausatz des Mini-Moke in seiner Ur-Version von 1964.

„Wir haben lange getüftelt, um einen hochdetaillierten Modell-Kit auf die Räder zu stellen. Der Body mit angegossenen Rädern, ebenso wie Sitze und Verdeck sind ein extrem feiner 3D-Druck“, beschreiben die Hersteller ihren Bausatz, der sich nicht aus vier, fünf lackierten Plastikteilen zusammenstecken lässt. Hier werden anspruchsvolle Modellbauer angesprochen, die mit ihrer ruhigen Hand und scharfem Blick kleinste Ätzteile mit der Pinzette korrekt platzieren können. So wird die Rohkarosserie mit einem filigranen Scheibenrahmen, einem Verdeckgestänge, Lenkrad, Pedalerie, Schalthebel und einem Handbremshebel aus Ätzteilen bestückt. Und das als Draht beiliegende Auspuffrohr muss an der richtigen Stelle den passenden Knick erhalten. Gummireifen und echte Glasscheinwerfer, wie sie anderen AutoMobilia-Transkit bekannt sind, runden das Modell ab. Für das Lackieren muss der Modellbauer selbst sorgen – und bis das geätzte Nummernschildteil helle Zeichen auf schwarzem Grund zeigt, vergeht die Zeit. Ein kleiner Kit für lange Winterabende bei gutem Licht.

● AutoMobilia 5 87 0201 Mini-Moke 1964–1968. Kit aus 3D-Druck mit Metall-Ätzteilen. Maßstab 1:87, UVP 22,90 € plus Versand. **gil**

Ein Porsche, ganz den Erwartungen der Elfer-Fraktion entsprechend, ein Turbo-964er jenseits der Großserie, aber auch kein externer Umbau, sondern ein Werkswagen. GT Spirit realisierte eine hervorragende Flachbauversion des 1994er 964-Turbo.

Fotos: Alexander F. Storz



Flach auf der Brust

Flach auf der Brust ist ein Porsche 911 Turbo nie, aber flach an der Front, wenn es sich um einen werksseitigen Flachbau handelt. GT Spirit bringt den 964er Turbo in Flachbauversion des Jahrgangs 1994, schön flach, schön porschig und mit herrlichen Speedline-Felgen.

Es gab Zeiten, da berichtete *Caramini* monatlich über mindestens zwei neue Porsche 911 in 1:18, und meistens noch einen zusätzlichen in 1:43. Der Markt ist sicherlich noch lange nicht satt, aber offenbar nicht mehr gar so hungrig. Die Elfer-Berichterstattung ist auf ein vernünftiges (oder soll man sagen: erträgliches?) Maß zurückgegangen. Die Elfer-Fraktion mag das bedauern, alle anderen freut es. Aber jetzt haben wir wieder einen, so ein richtig schönes Nischen-Teil mit hohem Faszinationseffekt, und er trägt die typische Porsche-Klischeefarbe Rot, im deutschen Sprachraum Indischrot, im internationalen Duktus Guards Red, so wie ein Porsche-Flachbau im internationalen Porsche-Sprech „Slantnose“ genannt wird.

Das Vorbild ist ein echter Porsche, made in Zuffenhausen, ein Werksumbau von Porsche-Exclusive auf Basis des Turbo 3.6 von 1994. Und dann ging die Individualbestelle-

rei los, die zum Flachbau führte und folgendes beinhaltete, sofern der Kunde für Döner mit Allem votierte: Der Turbo-S-Motor mit 385 PS, der Exclusive-Frontspoiler, frontaler Karosserieumbau mit den Klappscheinwerfern des Porsche 968, der Exclusive-Heckspoiler, Lufteinlassschächte an den hinteren Kotflügeln, vordere Lufteinlässe mit Nebelleuchten, und am Heck wurde, aber wohl nicht immer, das

Mittelteil mit der Kennzeichenausparung des Carrera RS verbaut. Insgesamt sollen 76 derartige Umbauten entstanden sein (wobei sich die Porsche-Gelehrten, wie immer, über die Zahl streiten), und die teilten sich auf drei Subtypen auf, die Europa-, die USA- und die Japan-Version. Ein Japaner ist das GT-Spirit-Modell definitiv nicht, und die USA- und Europa-Versionen unterscheiden sich nicht signifikant. Die US-Autos trugen die reguläre Heckstoßstange und hatten vorne die Lufteinlässe des Carrera RS 3.8

mit Blindgittern anstelle der Nebelleuchten. Das GT-Spirit-Modell, das wohl als Vorbild einen Wagen aus dem Porsche-Museum aufweist, ist eine Europa-Version.

Das Modell ist absolut gelungen und vorbildlich recherchiert. Der einzige (und wirklich winzige) Kritikpunkt, den wir fanden, sind die rechts und links gleich großen Lufteinlässe vor den Hinterrädern. Im Original müsste der fahrerseitige Einlass etwas größer sein, weil auf der Beifahrerseite der Ölkühler Platz wegnimmt. Geschenkt! Das Modell ist klasse gemacht, auch der Heckschriftzug „Turbo S“ stimmt, wenngleich einige Wagen „Turbo 3.6“ trugen, prima umgesetzt die Vierrohr-Auspuffanlage und die 18-Zoll-Speedline-Felgen, die zu betrachten ein Genuss ist. Dieser rote GT-Spirit-Porsche ist ein würdiger Vertreter seiner Art, ein gelungenes Modell, das sich gut und gerne in die Reihe der 964er-Spezialtypen einreicht. **GT328** Porsche 911 (Typ 964) Turbo 3.6 Flachbau 1994. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 120 €. **Alexander F. Storz/Günter Weirich**

Jetzt haben wir wieder einen 911, so ein richtig schönes Nischen-Teil mit hohem Faszinationseffekt.



Sehr schön gemachter, altertümlich anmutender Vierzylinder aus dem Rover P4 („Tantchen“), ein 1,6-Liter mit 50 PS.



Angezogen: Land Rover mit aufgeklappter Windschutzscheibe, eingesteckten Seitenfenstern, Planenverdeck und dem Reserverad auf der Motorhaube.

Modellfotos: Alexander F. Storz

Berühmter „Go anywhere“

Die letzte Inkarnation des klassischen Land Rover, die kurzen und langen Versionen von Almost Real, sind häufiger Gast in der Caramini-Redaktion. Zu den letzten gesellt sich nun der erste Land Rover, das Modell von 1950. Ihn macht Minichamps, eine virtuose Miniatur ohne Fehl und Tadel.

Generell sieht man dem Land Rover sein Alter kaum an. Es gibt einen sichtbaren Unterschied zwischen dem Ur-Landy und der Serie II ab 1958, aber danach tat sich zwar viel im Detail und auf technischer Ebene, aber auf den ersten Blick nicht. Minichamps macht den Archetypus, den allerersten. Im kriegsgeschädigten England der frühen Nachkriegszeit war das Bedürfnis, Limousinen der gehobenen Mittelklasse zu kaufen, verständlicherweise gering. Rover baute vor dem Großen Krieg erfolgreich Limousinen. Die wollte in den späten Vierzigern aber niemand haben. Dafür war der Bedarf an landwirtschaftlichem Gerät groß. Den amerikanischen Willys Jeep vor Augen, entschloss sich Rover-Boss Maurice Wilks, dem britischen

Der älteste, erhaltene Land Rover von 1948. HUE 166 trägt noch Winker beidseits des Windschutzscheibenrahmens und der Grill bedeckt auch die Scheinwerfer.



1950er Modell mit Blinkern und freien Scheinwerfern, die Vorlage. Der Herr mit der Zigarre ist kein Geringerer als Sir Winston Churchill himself. In dieser Zeit, 1950, war er nicht Premierminister, sondern Oppositionsführer. Doch 1951 waren die Konservativen und somit Churchill wieder an der Macht.



Ausgezogen: Alles ist weg, was weg kann. Dann muss das Reserverad in die Vertiefung hinter den Sitzen.

Farmer ein dem Jeep vergleichbares Fahrzeug anzubieten.

Binnen weniger Wochen war der erste Prototyp in Solihull fertiggestellt, denn die Vorgaben waren klar: So einfach wie möglich sollte der Land Rover konstruiert werden und so viele bereits in den Rover-Regalen vorhandene Teile wie möglich sollten einfließen. Mangels Erfahrung mit Geländewagen-Fahrgeräten nahmen die Rover-Leute ganz einfach eine Bodengruppe vom Willys Jeep (preiswert auf den Schrott erstanden), bauten den 1,4 Liter-Vierzylindermotor aus dem Rover Special Ten, Getriebe und Bremsen vom Rover P2 und weitere Teile aus anderen aktuellen oder bereits ausgelaufenen Rover-Fahrzeugen ein. Eine Neukonstruktion war für das Untersetzungsgetriebe nötig, denn so etwas gab es bei der auf Limousinen spezialisierten Autofirma nicht. Der Land Rover hatte permanenten Vierradantrieb und einen Freilauf an der Vorderachse. Damit konnte man per Hebel am Armaturenbrett den Vorderradantrieb zeitweise abschalten, um Verspannungen im Antriebsstrang vorzubeugen. Die Karosserie wurde aus Aluminium grob gedengelt. Um sowohl im Heimatmarkt als auch im Export gute Chancen zu haben, bekam der Prototyp Mittellenkung und deshalb keinen Steg in der Mitte der Windschutzscheibe. Er war im Herbst 1947 fertig.

Die ersten Serien-Landys hatten kein Jeep-Chassis mehr, sondern ein in Solihull konstruiertes, einen stärkeren Motor mit 1,6 Litern Hubraum aus dem Rover P3 Sixty und konventionelle Rechtslenkung. Weltpremiere war der Automobilsalon in Amsterdam im April 1948. Rover hatte nicht viel Geld in die Entwicklung gesteckt, denn ursprünglich war der Land Rover als Lückenbüsser gedacht, bis die Herren in Solihull wieder ihrem traditionellen Business nachgehen konnten. Ein landwirtschaftliches Fahrzeug passte überhaupt nicht zum Image von Rover. Landys Erfolg hatte niemand vorausgesehen.

Die Konstrukteure hatten ihr Ei gelegt. Der Landy war fertig. Sie waren fortan damit beschäftigt, anderes zu schaffen.

Der erste Serien-Land Rover ab Juli 1948 war ein offener Pickup, ein Land Rover Typ 80. Die Zahl markiert den Radstand, gemessen in Inch. Ein Inch sind 2,54 Zentimeter. Der Ur-Landy kostete 450 Pfund. Das war recht günstig, denn er galt als landwirtschaftliches Fahrzeug und unterlag somit nicht der hohen britischen Mehrwertsteuer. Wesentliche Unterschiede der Serienmodelle gegenüber der Vorserie: Kein verzinktes Chassis, sondern Hohlraumkonservierung und die Verwendung von Birmabright-Aluminium anstelle von Duraluminium. Letzteres korrodierte nämlich in Verbindung mit bestimmten Düngersorten, was Praxistests den erstaunten Rover-Konstrukteuren bewies.

Die Konstrukteure hatten ihr Ei gelegt. Der Land Rover war fertig. Sie waren fortan damit beschäftigt, anderes zu schaffen. Einzig Tom Barton, bei der Land Rover-Entwicklung für das Thema Antriebsstrang zuständig, blieb Landys Pate. Ihm wurde übertragen, das Frischgeborene zu säugen,

zu pflegen und großzuziehen. Er war fortan für die Weiterentwicklung zuständig. Die Pickups gingen weg wie warme Semmeln, sowohl auf der Insel als auch auf der weiten Welt: Schon im Oktober 1948 exportierte Rover in 68 Länder. Obgleich Rover Ende der Vierziger Jahre mit dem P3 wieder Fuß am angestammten Limousinenmarkt fassen konnte, dachte kein Mensch in Solihull an das Ende der Land Rover-Fertigung: stete Produktionsausweitung im zivilen Bereich und eine Großbestellung der britischen Streitkräfte.

Anfang der Fünfziger Jahre wurde der Land Rover 80 Serie I erstmals überarbeitet: Als Extra gab es ein Hardtop, die Winker wurden durch Blinker ersetzt und die Scheinwerfer verloren ihre schützende Gitterabdeckung. Der anfällige Freilauf wurde auch ersetzt. In der Geländeuntersetzung waren fortan alle Räder angetrieben, in der Straßenübersetzung nur die hinteren, der Vorderradantrieb war zuschaltbar. Anfang 1954 wurden zwei neue Karosserieversionen angeboten: zum einen der Land Rover 86



Wann kippt er um? 45 Grad schafft der Landy. Aber dann darf ihn niemand auch nur antippen.



Frühe Fertigung anno 1949/50 im Werk Solihull. Fast fertige Fahrzeuge, noch ohne Grill und ohne Sitze.

Vorbildfotos: Jaguar Land Rover Ltd (4)

mit verlängertem Radstand und Heck und außerdem der Typ 107. Das war nun der erste Landy mit geschlossenem Fahrerhaus. Pickup-Piloten, die nicht Wind und Wetter ausgesetzt sein wollten, die genug hatten von einem zugigen Stoffverdeck und Einsteckscheiben, bekamen nun einen wesentlich verbesserten Landy mit einem Hauch Luxus. Und Farbe kam ins Programm: Rover bot neben dem standardisierten Olivgrün jetzt auch Blau oder Grau an. Und einen viertürigen Station Wagon mit einem nach vorne abgeflachten Dach sowie rechts und links einem Dachrandfenster. Zwei Jahre später erfolgte bei beiden Typen, dem 86 und dem 107, eine weitere Radstandverlängerung. Es entstanden die Typen 88 und 109. Mittlerweile exportierte Rover 70 Prozent seines Offroaders in 150 Länder. 1958 feierte der Land Rover seinen zehnten Geburtstag, und über 200 000 Exemplare waren mittlerweile gebaut worden. Grund für die Rover Company, die Serie II auf den Markt zu bringen. Das war das Ende des Ur-Landy, der Minichamps-Neuheit.

Kein Ur-Landy, wie suggeriert

Wie ur-ig ist der Minichamps-Landy wirklich? Es ist kein Ur-Landy, kein 1948er Modell (wie es die Verpackung suggeriert). Er hat keine Winker am Windschutzscheibenrahmen, sondern Blinker in den vorderen Kotflügeln, und das Kühlergitter bedeckt auch nicht die Scheinwerfer, sondern lässt sie frei strahlen. Darüber hinaus endet der Auspuff hinten und nicht unter der Beifahrertüre. Also ein Modell ab Mai 1950. Die Motorhaube, die an der Miniatur abnehmbar ist: Am Original ist sie an außen liegenden Scharnieren konventionell zu öffnen, Minichamps zeichnet die Scharniere erhaben nach. Man kann die Scharniere allerdings mit wenig



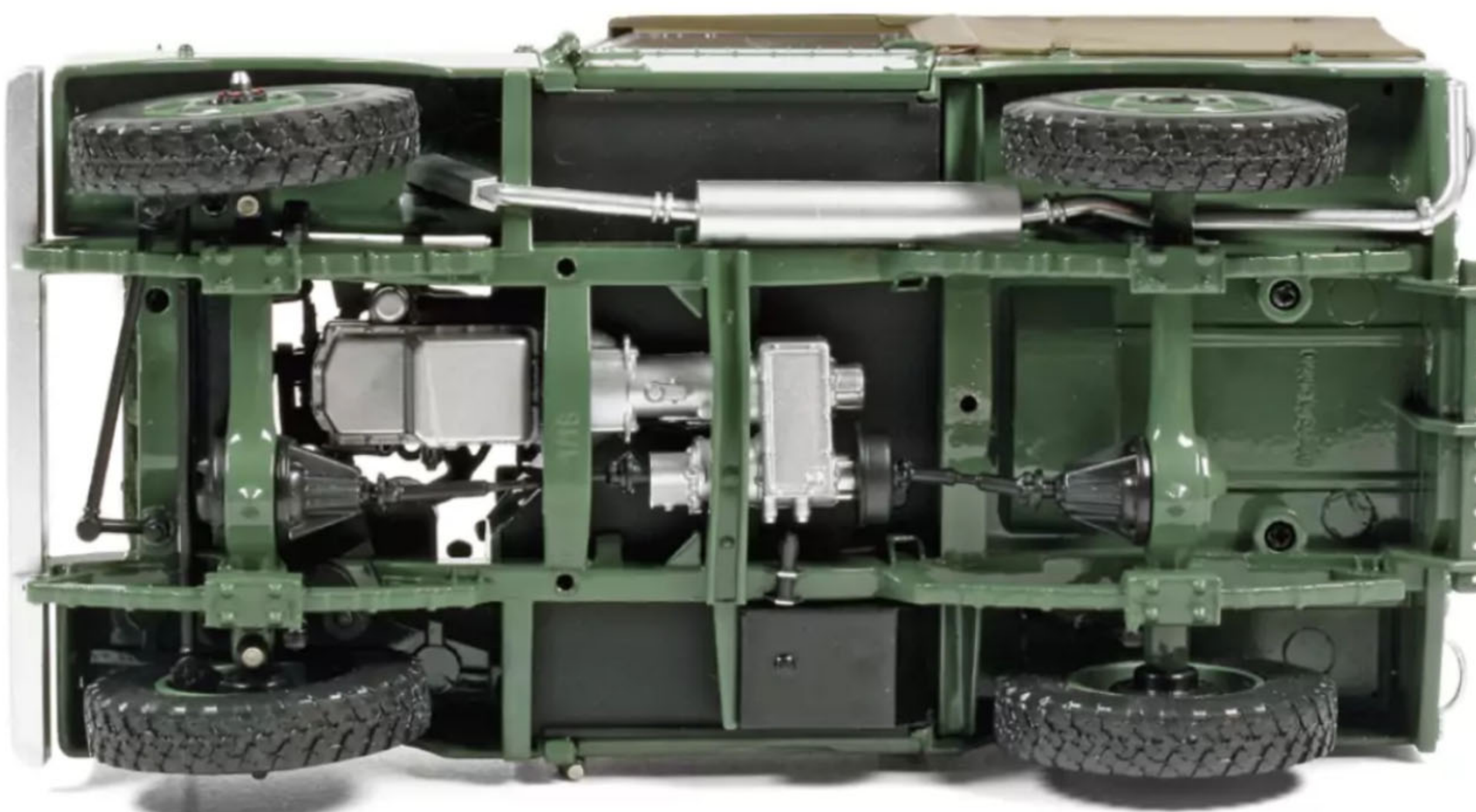
Aufwand abschrauben, beispielsweise, um in der Werkstatt den Motor auszubauen. Wahrscheinlich entschied sich Minichamps für die abnehmbare Lösung, weil sonst die Scharniere dem Umklappen der Windschutzscheibe im Wege gestanden hätten.

Das Modell ist nämlich ein absoluter Exhibitionist und wirft nahezu seine komplette Kleidung von sich, er kann sich richtig ducken und niedrig machen: Die Plane ist abnehmbar, die Windschutzscheibe klappt nach vorne, die Seitenscheiben sind nur gesteckt. Die Motorhaube kann, wie erwähnt, abgenommen aber nicht aufgeklappt werden. Und das Reserverad auf ihr ist auch nicht befestigt. Denn wenn die Windschutzscheibe nach vorne geklappt wird, wäre es ihr im Wege. In diesem Fall muss es in die Ausbuchtung hinter den Sitzen. Dort ist es deshalb nicht stets untergebracht, weil es eben Laderaum in Anspruch nimmt, der anderweitig genutzt werden soll.



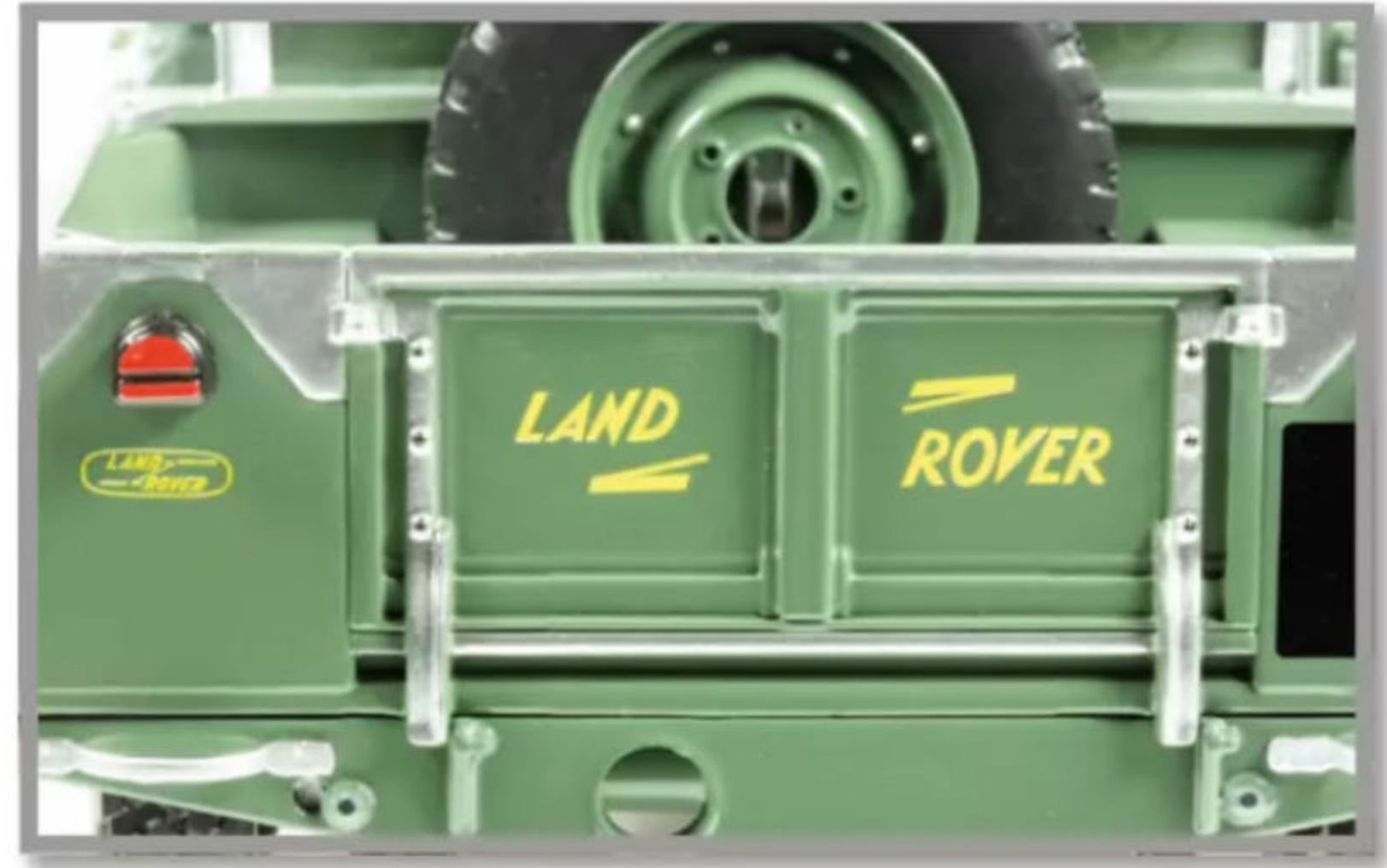
Nichts drin, aber dieses Nichts ist perfekt wiedergegeben: ein paar Armaturen und ein paar Hebel und Knöpfe. Das war's.

Der Minichamps-Land-Rover ist eine Freude fürs Auge und animiert die Finger, ihn zu befummeln. Denn man kann ihn so schön umbauen, verändern, was seine Charakteristik komplett verändert: Aufgetakelt mit allem dran ist er ein Landy, wie man ihn sich vorstellt, und abgetakelt mit allem weg und umgeklappter Scheibe ist er niedrig, wirkt fast gar nicht wie ein konventionelles Automobil. Die Türen öffnen sich vorbildgerecht im 180-Grad-Winkel, und all die Kleinigkeiten, die einen rustikalen Geländewagen ausmachen, sind dran, von der Freilaufnabe an den Vorderrädern über Schnellverschlüsse aus Gummi für die Motorhaube, alle Beschläge sind silbern hervorgehoben, die Rücklichter korrekt, die hintere Ladeklappe mit einem gelben Schriftzug versehen und die Plane weist einen vorbildlichen Faltenwurf auf. Innen ist die ganze Kargheit dieses Nutzfahrzeugs wundervoll wiedergegeben, die drei dürr bezogenen Sitze, die wenigen, mittig angeordneten Instrumente und Hebel, dazu



Hier kann man auf Entdeckungsreise gehen und erkennt alles, was ein Auto braucht, um querfeldein fahren zu können. Die Minichamps-Konstrukteure haben ein Meisterstück abgeliefert.

Omas Teesieb bedeckt beim 1950er Modell nur noch den Kühllufteinlass, schützt aber nicht mehr die Scheinwerfer. Ganz nach Vorbild sind auch die aufgemalten Schriftzüge beim Original, beim Modell natürlich als Drucke umgesetzt.



das fast schon luxuriöse Steuerrad, das Rover einer Limousine entlieh. Wahrlich grandios ist der Minichamps-Land-Rover aber von unten, ein Detailfeuerwerk für Technikverliebte, an dem man sieht, dass die Modellkonstrukteure Freude an ihrer Arbeit hatten: Rahmen mit zwei Starrachsen an Blattfedern, Motor, Getriebe mit Verteilergetriebe, davon abgehend zwei Kardanwellen nach vorne und hinten, dazu herrlich schmale und gut profilierte Geländewagenreifen im Format 7.00 x 16 auf Stahlfelgen, die vorderen Räder mit Freilaufnabe. Auch unter der Haube Freude für Detailfetischisten: ein richtig schön altmodisch aussehender Vierzylinder mit Solex-Vergaser, der Block hellblau lackiert, Kopf und

Anbauteile silbern, Verkabelungen sind zu sehen, ein mehrteilig zusammengefügt, kleines Kunstwerk.

Vidal & Sohn, der Hamburger Hersteller der Tempo-Dreiräder und des Vierrad-Transporters Matador, montierte für den Bundesgrenzschutz 250 in Einzelteilen in Kisten angelieferte Land Rover und hatte so den Fuß in der Türe: Danach montierte Vidal & Sohn weitere Land Rover für den zivilen deutschen Markt, nicht aber im eigenen Werk, sondern im Vidal-Anhängerwerk von Oscar Vidals Bruder Herbert Vidal, ebenfalls in Hamburg. Montage bis 1955,

danach hatte Vidal zehn Jahre lang den Land-Rover-Import in die Bundesrepublik Deutschland inne.

Neben unserem grünen Fotomuster ist der Land Rover auch in Mausgrau erschienen, die Farbe sieht nach britischer Armee aus. Das grüne und das graue Modell sind unlimitiert. Es werden noch weitere, limitierte Farbvarianten folgen:

Dunkelgrün (720 Stück), Hellblau (504 Exemplare). Die Preise sind jeweils identisch. **150968112** Land Rover 80 Pickup 1950 grün. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 149,95 €. **Alexander F. Storz**

Wahrlich grandios ist der kleine Land-Rover aber von unten, ein Detailfeuerwerk für Technikverliebte.

LESENSWERTES

Deutsche Lieferwagen und Transporter seit 1898

Wolfgang Gebhardt, Stuttgart (Motorbuch-Verlag) 2021. ISBN 978-3-613-04414-2. 320 Seiten. Preis 49,90 €.

Über Elfer, E-Types, Flügeltürer-SL und Käfer gibt es mehr Bücher als über deutsche Lieferwagen und Transporter. Aber es gibt auch mehr Fans und somit mehr Interessenten dafür. Wer sich nicht für Elfer & Co interessiert oder schon (vermeintlich) alles darüber weiß, sollte sich Gebhardts Lieferwagen und Transporter reinziehen. Während kaum ein neues Käfer-Buch Neues über den Käfer vermittelt, steht in Gebhardts Lieferwagen-Bibel und -Fibel garantiert etwas drin, das kaum jemand bisher wusste. Natürlich gibt es Abhandlungen über VW Bullis, Ford Transit und Tempo Matador aller Generationen. Darüber gibt es sogar Monographien für die Hardcore-Interessenten. Aber das behandelt Gebhardt nur, weil er muss. Das andere, weil er will. Das Titelbild mit den Mercedes-Transportern vieler Generationen führt in die Irre, aber es ist titelbildgeeignet, eben weil es alte und neue Transporter auf einen Blick zeigt. Gebhardt bringt uns die Außenseiter näher, das Farmobil, den Manderbach, den Gutbrod Atlas, den Bergmann Elektro-Lieferwagen, den Steigboy und die DDR-Leckerli, die über den Barkas und Framo hinausgehen. Fahrzeuge in kleinster Serie, teilweise nur mit lokaler Bedeutung und Verbreitung, Dreiräder, von deren Existenz man nie zuvor gehört hatte, Lieferwagenversionen von Pkws, denen man nie einen Lieferwagen zugetraut hätte, Prototypen und Absichtserklärungen, zerschlagene Hoffnungen und Wünsche, vermeintlich geniale Ideen von irre geleiteten Ingenieuren, Bestseller und Flops – das

alles hat er zusammengetragen, erläutert es sachlich und nüchtern, reiht es in die Historie ein, gibt Angaben über Firmenhintergründe und -zusammenschlüsse, über Menschen hinter den Herstellern, deren Existenzdauer und manchmal auch eine Tabelle mit technischen Daten – sofern erforschbar. Teilweise Fotos übelster Qualität, aber wenn es sich um das einzige noch existente Foto des in Realität nicht mehr existenten dreirädrigen Knicklasters von Stahlbau München handelt, dann ist ein übles Foto tausend Mal besser als keines. Von Aufnahmen restaurierter „Oldtimer“ verschont uns Gebhardt glücklicherweise, wenngleich der Verlag das ein oder andere hineingeschmuggelt hat, weil die Leser eben so gerne Farbbilder sehen. Was Gebhardt beisteuerte, ist schwarzweiß und zeitgenössisch – und somit authentisch. Gegenüber der Erstauflage von 1998 ist das Buch schwer erweitert und überarbeitet – man kann von einem neuen Buch sprechen, das die gesamte Bandbreite vom Lastenmotorrad bis zum Anderthalbtonner abhandelt. Das ist ein Werk für eingefleischte Historiker, denen ein Lieferwagen oder Transporter so viel wert ist wie ein Sportler mit Wespentaille. Es ist schier unglaublich, was sich auf Deutschlands Straßen während der vergangenen 120 Jahre an Lieferfahrzeugen tummelte. Und sie waren es, die den Wohlstand ermöglichten, mit ihnen hatte man Geld verdient, sie brachten die Waren von einem Ort zum anderen, sie parkten am Straßenrand. Die ganzen Elfer hingegen haben zwar ihren Hersteller zu Wohlstand gebracht, aber ihre Besitzer eher selten. Vielmehr mussten sie einen Teil des Wohlstands opfern, um einen Elfer zu erwerben. **afs**



Es gab Zeiten, da waren Hersteller stolz darauf, wie viele Kaufverträge auf der Messe, wo sich die Neuheit präsentierte, während der ersten 24 Stunden unterschrieben wurden. Heute werden andere Parameter kommuniziert...



... Chevrolet betont, während der ersten 72 Stunden nach der Premiere sei die Corvette-Website 750 000 Mal aufgerufen worden, und im ersten Monat nach der Premiere habe es sogar 2,4 Millionen Zugriffe gegeben. Die Zeiten ändern sich.

Fotos: Alexander F. Storz

Die coolste Corvette

Über ein Jahr mussten deutsche C8-Fans warten, bis sie die Mittelmotor-Corvette offiziell kaufen konnten. Seit Spätsommer 2021 ist es so weit. GT Spirit bringt bereits Varianten ihrer C8, nunmehr das Pace Car der nordamerikanischen Endurance Championship.

Es bedeutet stets Ruhm und Ehre für einen Hersteller, das Pace Car (oder: Safety Car) einer populären Rennserie zu stellen. Es kostet nicht allzu viel Geld, aber der Werbeeffekt ist immens. Und es kompensiert sogar manchmal das nicht so gute Abschneiden der eigenen Marke bei eben dieser Rennserie. Das Pace Car fährt in der Safety-Car-Phase voraus, ist im Blickfeld, ist auf Sendung, wird millionenfach am TV-Bildschirm gesehen. Chevrolet schaffte es, das Pace Car bei der Endurance Championship in North America der IMSA (International Motor Sports Association) zu stellen. Zwischen Pace Car und Safety Car gibt es keinen inhaltlichen Unterschied. Safety Car ist die europäische, Pace Car die amerikanische Bezeichnung für dasselbe: Die Einführungsrunde findet hinter dem Pace/Safety Car statt und im Falle eines Unfalls oder widrigen Wetters setzt sich das Pace/Safety Car vor das Rennfeld, um die Sicherheit zu gewährleisten. Rennsport-Kommentatoren thematisieren das natürlich, den Typ des Pace Cars, dessen Fahrer – eine wunderbare Werbung für den Hersteller, der lediglich ein speziell lackiertes Fahrzeug stellen muss. Darauf ist jeder scharf!

2021 setzt Chevrolet eine offene Corvette ein, 2020 war es die geschlossene Version, die GT-Spirit-Neuheit. Lackiert ist der Wagen in Arctic White, und er trägt einige auffällige schwarze und rote Akzente. Man könnte das auch „Kriegsbemalung“ nen-

nen, aber im Autosektor ist diese Bezeichnung altmodisch. Das Modewort für jeden Farbkleck sind die „Akzente“. Technische Besonderheiten gibt es kaum, ein paar zusätzliche LED-Blitzer in den Scheinwerfern, am Modell nicht umsetzbar. Innen ist das Modell rabenschwarz. Beim Indi-Race, quasi dem Nationalfeiertag des motorsportbegeisterten Amerika, war das Pace Car in Torch Red lackiert, bei der Endurance Serie (IMSA GTLM) ist es Arctic White. Das Dach ist mattschwarz mit grafisch dargestelltem Chevy-Logo und das Mattschwarz läuft quasi in der Windschutzscheibe weiter nach vorne, um pfeilartig an der Wagenfront zu stoppen. Das Pace Car verfügt über ein spezielles Aerodynamik-Paket mit Frontsplittern und seitlichen Schürzen. Damit und mit den roten Akzenten hat das Pace Car viel Ähnlichkeit mit dem tatsächlichen Corvette-Rennwagen, dem C8.R. Und letztlich war das Pace Car eine Art Appetizer für die neue Version der Corvette, die erst 2021 erscheinen sollte, das Stingray-R-Package. Damit werden C8-Käufer befriedigt, die 2020 in die Röhre geguckt hatten. Damals konnte Chevrolet nämlich den hoch gestellten Heckspoiler ebenso wenig liefern wie die Frontsplitter. Grund: Chevy hatte den Bedarf zu gering einge-

schätzt und beim Zulieferer zu wenige Carboneile bestellt. Das wird auch die Besitzer der 2020er Modelle beruhigen. Denn die Carbon-Teile sind nachrüstbar – sofern Chevrolet genügend Vorräte hat.

GT Spirit jedenfalls schaffte es, eine faszinierende Version der Corvette C8 zu liefern, einen Hingucker, formal wie farblich. Unter der Heckscheibe ist die rote 482-PS-Maschine bestens zu sehen, die hochglanzschwarz lackierten Felgen verbergen die roten Sättel und die großen Bremscheiben nicht, und die Dekoration ist GT-Spirit-üblich hervorragend ausgeführt.

Übrigens: Die IMSA GTLM-Kategorie ist tot. Ab der Saison 2022 wird es eine Serie namens GTD Pro geben. Darin treten Fahrzeuge auf Basis des FIA-GT3-Reglements gegeneinander an, Werks- ebenso wie Kundenteams.

GT370 Chevrolet Corvette Stingray C8 IMSA Pace Car 2020. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €.

Alexander F. Storz



Track-Only-Supercar



In Goodwood, bei der Präsentation, gewann Scott Maxwell mit dem GT Mk 2 das Shootout in der Supercar-Klasse. Er leistet mit 700 PS glatte 200 Pferde mehr als die reglements-konformen, offiziellen Rennversionen. Das ist ein durchaus faszinierendes Gerät, und GT Spirit schuf eine faszinierende Miniatur davon.

Fotos: Alexander F. Storz

Jenseits des Reglements-Korsetts: Der Ford GT Mk 2 ist eine reine Trackday-Angelegenheit, der technisch bestmögliche Ford GT, der sich an keinerlei Motorsport-reglements halten muss. Geschaffen just for fun für 45 fröhliche und geldige Eigentümer. Über die GT-Spirit-Neuheit freuen sich viel mehr, nämlich 999 Fans des GT Mk 2.

könnten müssen revitalisiert werden, wenn es an neuen Ideen fehlt. Ford baute zwischen 2004 und 2006 einen neuen Ford GT, eine Retroausgabe des 60er-Jahre-Klassikers GT40, des Le-Mans-Gewinners 1966. Und Anfang 2017 kam, nach zehnjähriger Unterbrechung, der Nachfolger, von dem bis 2022 insgesamt 1350 Stück gebaut werden sollen und der auch optisch ein völlig eigenständiges Supercar ist. Und auf seiner Basis gibt es den GT Mk 2, ein reiner Rennwagen ohne Straßenzulassung. Dafür eine optische Schönheit und mit nur 45 gebauten Exemplaren extrem selten. Entwickelt wurde er gemeinsam von Ford-Performance und Multimatic-Motorsports in Ontario/Kanada, wo der GT Mk 2 gebaut wird – 45 Mal seit Ende 2019, Basispreis 1,2 Millionen Dollar (doppelt so teuer wie der Straßen-GT), ein reiner Kunden-Rennwagen. Der GT Mk 2 basiert auf den Erkenntnissen, die Ford mit dem GT im Rahmen der FIA World Endurance Championship und den IMSA Weather Tech Sports Car Championships gewonnen hatte, Antrieb ist der 3,5-Liter-EcoBoost-V6-Biturbo mit 700 PS. Das Auto wurde komplett unabhängig von Straßenzulassungsverordnungen und Wettbewerbs-Reglements konstruiert, also ein reinrassiger Renner ohne jedwede Einschränkungen, somit mit ziemlich spektakulären Fahreigenschaften und -leistungen – schlichtweg der Hardcore-GT, „Track only“, wie das so schön im Englischen heißt. Was macht man mit einem Rennwa-

gen, der keinem Reglement entspricht? Man kann bei keiner Motorsportveranstaltung starten, denn überall gibt es Reglements. Das ist also ein Auto, das lediglich für die Trackdays geschaffen wurde. Das sind organisierte Motorsportveranstaltungen auf Rennstrecken oder stillgelegten Flughafen-Rollfeldern, wo jeder mitfahren kann, also „Freies Fahren“, ohne Zeitnahme, just for fun. Der Transport dorthin muss auf dem Transporter erfolgen, denn der GT Mk 2 darf nicht auf öffentliche Straßen.

Seine Hauptmerkmale teilt der GT Mk 2 mit dem Straßen-GT (der auch bei Multimatic in Ontario gefertigt wird). Speziell sind der monströse, fest stehende Heckflügel, gehalten von zwei Schwanenhälsen, die Splitter und Flaps, der Diffusor mit sieben vertikalen Blechen und ausgeprägten Außenkanten, die Kotflügel und die Lufteinlässe, dazu ein großer Dachschnorchel, also quasi die komplette Aerodynamik. GT Spirit ahmt diese Veränderungen minutiös nach, auch die Innereien (Sparco-Rennsitz mit

6-Punkt-Renngurt, das Modell weist den optionalen Beifahrersitz auf). Klasse gemacht, wie üblich bei GT Spirit, die Räder, 19-Zoll-Alus mit flankenbeschrifteten Michelin Pilot Sport GT-Reifen, zwischen den Speichen gut zu sehen die Carbon-Keramik-Bremsen von Brembo.

Präsentiert wurde der Ford GT Mk 2 am 4. Juli 2019 auf dem Goodwood Festival of Speed (bis zum 31. August waren alle 45 verkauft), und GT Spirit zeichnet genau diese Präsentationsversion nach: weiße Grundfarbe, dazu inspirierte Graphiken in Mittelblau, Dunkelblau und Ockergelb, großflächige Eigenwerbung von Ford-Performance und Multimatic, dazu vor den Hinterrädern ein stilisierter menschlicher Athlet. Lackierung und Bedruckung waren sicherlich eine Herausforderung, die GT Spirit mit Bravour meisterte.

● **GT290** Ford GT Mk 2 2019 (Präsentationsfahrzeug). Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 120 €.

Alexander F. Storz





Tyrrell 005, Sieger G.P. Monaco 1976, Jackie Stewart: Gut gelungenes, ordentliches Modell in 1:18 zu einem fairen Preis. Stewart siegte in Monaco und wurde 1973 zum dritten Mal Formel-1-Weltmeister.

Fotos: Wolfgang Rüppel

Zu ihrer Zeit gehörten diese F1-Rennställe eindeutig zu den Großen, waren wichtige Mitglieder in der Formula 1 Constructor's Association, einer Vereinigung der Rennteams und Gegengewicht zur CSI. Die Constructor's lag häufig im Clinch mit der CSI, die eifersüchtig und oftmals inkompetent ihre sporthoheitlichen Rechte wahrte und diese, selbst wider jede Vernunft, sehr häufig auf Biegen und Brechendurchsetzen wollte – das zum Background. Sportlich wurde die 73er Saison von zwei Namen beherrscht, von Tyrrell und von Stewart. Ken Tyrrell stieg schon 1968 in die Formel 1 ein, vergrößerte sukzessive sein Team, blieb 30 Jahre in der Formel 1 und gewann drei Konstrukteurs-Weltmeisterschaften; sein Fahrer Jackie Stewart gewann dreimal unter der Regie von Tyrrell den Titel eines Fahrerweltmeisters.

1973 war klar, dass Stewart zum Ende der Saison seinen Helm an den bekannten Nagel hängen wollte. Die Fahrer-Weltmeisterschaft hatte er schon 1969 und 1971 gewonnen, in seinem Abschiedsjahr wollte er es noch einmal wissen. Zweiter Mann im Team war der Franzose Francois Cevert, ein höchst talentierter, junger Fahrer. Die Tyrrell 06 fuhren mit Ford Cosworth-Motoren, deren Leistung um die 460 PS betrug; die Motoren hatten eindeutig 1973 eine Vorrangstellung in der Formel 1. Am Ende der Saison konnte sich Stewart die dritte Formel-1-Krone aufsetzen, er hatte es geschafft. Aber ein

Global Players

MCG stellt auf einen Schlag drei Formel-1-Neuheiten in die Schaufenster der Händler. Und Caramini bleibt dran, sie schnellstmöglich vorzustellen. Die Bandbreite reicht vom Tyrrell 1973 über den Lotus 1978 bis hin zum McLaren 1985. Alle drei Racer sind im Maßstab 1:18 gehalten.

Schatten fiel über seinen Triumph, sein Teamkollege und Francois Cevert verunglückte im letzten Rennen, dem Grand Prix von Kanada, während des Trainings tödlich.

Hübsches Erstlingswerk

Als erstes Modell steht der Tyrrell 06 im Fokus von Caramini, der große Bruder startete 1973 in Monaco, den Stewart als Sieger beendete. Das Modell, quasi das Erstlingswerk von MCG, gefällt. Gute Karosserieumsetzung samt sauberen Gravuren, die authentischen Felgen sind mit Goodyear-Renn gummis bestückt, und Lackierung wie Deko können sich ebenfalls sehen lassen. Ein Lob gebührt dem Heck mit Heckflügel-Halterung, Auspuff und Fahrwerksteilen. Der fest angegurte Mini-Stewart im Cockpit trägt den Helm im auffälligen Schottenkaro und hält das Lenkrad fest in seinen von Handschuhen geschützten Händen.

● **18600F** Tyrrell Ford 006, #5, J. Stewart, Sieger G.P. Monaco 1973, Diecast, ca. 60 €.

1978 war ein Lotus-Jahr. Nummer-Eins-Fahrer Mario Andretti holte sich den Fahrer-WM-Titel, der Schwede Ronnie Peterson, ebenfalls in einem Lotus unterwegs, wurde Zweiter. Der Dreiliter-Ford-Cosworth-Motor war in diesem Jahr bei einer Leistung von um die 490 PS angekommen. Die Ferrari hatten gut 10, 20 PS mehr, aber gegen die „Chapman-Lotusblüten“ namens Lotus-Ford 79/JPS 21 war kein Kraut gewachsen. Das Modell ist in der gleichen Machart gestrickt wie der Tyrrell. Linien, Formen und Proportionen der Karosserie werden gut wiedergegeben, die Felgen plus Rennreifen sind ebenfalls nicht zu beanstanden, und Lackierung wie Deko spielen in der oberen Liga. Ein kleiner Andretti im Cockpit, aerodynamisch geformte Spiegel oder die gro-



Lotus Ford 79: Mit dem Vorbild gewann der Amerikaner Mario Andretti den G.P. Belgien, und auch er war am Saisonende Formel-1-Weltmeister. Der Lotus 79 gefällt ebenso wie der Tyrrell, akkurate Umsetzung, schöne Kleinteile und eine makellose Deko machen Freude.

McLaren TAG Heuer MP 4/2B, Sieger G.P. Monaco, Alain Prost: Mit dem von Porsche entwickelt Sechszylinder-Turbomotor, Hubraum 1,5 Liter, war die Konkurrenz machtlos. Eine Leistung von 625 bis 650 PS im Rennen – im Qualifying sprachen die Fachleute von gut 950 PS – und der Zuverlässigkeit des Autos, da waren alle anderen Teams chancenlos. Logische Folgerung, der Franzose holte sich zum Ende der Saison seine erste Fahrer-Weltmeisterschaft, drei weitere sollten noch folgen. Die Miniatur ist sauber umgesetzt, authentisch, hat schöne Kleinteile und Lackierung, Felgen oder Deko spielen auch mit.



Ben Luftein- und Auslasskanäle beeindruckend – eine überzeugende Miniatur. Vorbild ist das Auto, mit dem der Amerikaner 1978 den Grand Prix von Belgien gewonnen hat. **18604F** Lotus Ford 79, #5, Mario Andretti, Sieger Grand Prix Belgien 1978, Fertigmodell Diecast, ca. 60 €.

Last, but not least, steht der 85er McLaren auf dem Prüfstand, und auch er besteht die kritische Prüfung mit Bravour. Alles passt, saubere Kleinteile wie Radaufhängungen, Lenkrad und Alain Prost im Cockpit belegen, MCG hat sich bei seinen F1-Modellen viel Mühe gegeben. Ebenso einwandfrei

sind Lackierung und Dekoration (Marlboro-Decals liegen bei), die Felgen und der große Heckflügel. Der Grand Prix von Monaco wurde eine sichere Beute des Franzosen Alain Prost, der sich am Ende der Saison seinen ersten Weltmeister-Titel holte; 1986, 1989 und 1993 folgten die nächsten. Der Sechszylinder-V-Motor im McLaren war eine Fremdentwicklung von Porsche für TAG, hatte einen Hubraum von 1,5 Liter, Turboaufladung sowie eine Leistung von 825 PS; die Höchstgeschwindigkeit betrug 340 km/h. **18606F** McLaren TAG Heuer MP/2B, #2, Alain Prost, Sieger Grand Prix Monaco 1985, Fertigmodell Diecast, ca. 60 €.

Das Resümee der drei Modelle zeigt, MCG hat einen insgesamt guten Job gemacht. Verbessert werden könnten die Cockpits, Unterböden und einige Kleinteile – so ist zum Beispiel beim McLaren der Verstellmechanismus für den zweiteiligen Heckflügel ein wenig grob geraten. Generell aber muss der MCG-Einstieg in die Formel 1 als sehr gelungen betrachtet werden, vor allen Dingen, wenn der Verkaufspreis in die Betrachtung einbezogen wird. MCG will nicht mit Minichamps oder Spark konkurrieren, sondern ordentliche Miniaturen zu einem erschwinglichen Preis anbieten. Was zu gelingen scheint. **Wolfgang Rüppel**

Das Abo, das Plus bietet!

Ihr Plus: Ab 2022 acht Hefte im Jahr voller topaktueller Informationen für Ihr Hobby. So macht Sammeln Spaß!

Profitieren Sie als Abonnent dauerhaft von diesen Vorteilen:

- Sie sparen gegenüber dem Einzelkauf in Deutschland ca. 70 Cent* pro Ausgabe.
- Sie erhalten das Heft kostenfrei und bequem nach Hause geliefert*.
- Das Heft erreicht sie meist 2 bis 3 Tage früher als es am Kiosk erhältlich ist.

* Preisvorteil ab 2022 pro Heftausgabe. Ab 2022 kostet das Jahresabonnement 49,50 €, in D inklusive Versandkosten. Bei Zusendung ins Ausland (Europa/Welt) zzgl. Versandkostenanteil. Das Abonnement kann nach dem 1. Bezugsjahr jederzeit gekündigt werden. Jetzt informieren und bestellen unter: www.caramini.de (oder einfach den QR-Code scannen).





Eine reine Sportversion war der BMW 1800 TI/SA, 200 Exemplare als Homologation für den Motorsport, im Jahre 1965 gebaut. „SA“ steht für Sportausführung. Otto Normalverbraucher bekam keinen TI/SA, sondern nur lizenzierte Rennfahrer.

Fotos: Alexander F Storz

Schnell in Spa, Pech in Spa

Minichamps bringt die Neue Klasse, den Wettbewerbs-BMW 1800 TI/SA, als Achtzehner in den Fachhandel, nachdem er seinen Vorlauf als BMW-Industriemodell abgesehen hat. Ein heißer Silberling aus der besten Zeit des Tourenwagensports.

Es war mal eine Zeit, noch nicht so lang ist's her, da suchte nahezu jeder Hersteller sein Heil im Werkstoff Resine. Dadurch konnten kleinere Auflagen aufgrund geringerer Formenkosten realisiert werden. Manche Hersteller blieben dem Werkstoff treu, andere setzten wieder auf Zinkdruckguss, schafften heute aber vorwiegend Modelle ohne zu öffnende Teile. Auch Minichamps hatte seine Resine-Zeit, und die Hochphase war um 2015. Damals kamen, mit ganz wenigen Ausnahmen, herrliche 1:18-Resiner aus Aachen, qualitativ deutlich über dem GT-Spirit- und Ottomobile-Niveau, preislich aber auch. Diese Linie wurde in der Sammlerszene kontrovers diskutiert, und Minichamps verabschiedete sich davon zugunsten von Neuentwicklungen aus Zinkdruckguss, vorwiegend ohne zu öffnende Teile. Etliche bestehende Resine-Typen wurden sogar aus neuen Formen erneut aus Diecast geschaffen,

Der BMW schaffte es nicht, sich nach dem Abklingen der Resine-Phase einen Platz im Diecast-Programm zu erobern.

darunter der Steinmetz-Commodore A, der Capri RS 2600, der Porsche 911 Carrera RS 2.7. Zu den damaligen Minichamps-Resine-Modellen gehörte auch die „Neue Klasse“, der BMW 1800 als ziviles und als Rennsportfahrzeug (besprochen in Caramini 8/2016 als Renner und 1/2017 als Straßenauto). Der BMW schaffte es nicht, wie so manch anderer, sich nach Abklingen der Resine-Phase eine Position im Minichamps-Diecast-Programm zu erobern.

Dazu bedurfte es erst etliche Jahre später eines BMW-Industrieauftrags. Anfang 2021 war das Rennsportmodell in speziellen Versionen bei BMW lieferbar (zum Beispiel als

Spa-Gewinner 1965). Das freute alle, die den längst ausverkauften AUTOart-all-open-Diecast nicht haben und Resine nicht leiden können. Jedenfalls kam das Auto nach Diecast all open und Resine nun in der dritten Machart, Diecast sealed. Minichamps macht keinen Straßen-BMW, sondern die Rennsportausführung, zunächst kommen die beiden Teilnehmer des 24-stündigen Tourenwagenrennens von Spa-Francorchamps 1965, die Wagen von Dieter Glemser/Jackie Ickx (# 3) und von Hubert Hahne/Willy Mairesse (# 5), angekündigt ist das Fahrzeug von Heinz Eppelein/Gino Munaron (# 6), die alle silbern lackiert sind, sich aber in der Dekoration unterscheiden. Unser Muster ist der Wagen von Hahne/Mairesse.

Unter der Haube: Höhere Verdichtung, zwei Doppelvergaser, Sportnockenwelle, spezielle Kurbelwelle, größere Ventile – das ist klassisches Motortuning, und der TI/SA erzielte mindestens 130 PS (eher deren 150) und war an die 190 km/h schnell.





Keiner dieser Wagen kam ins Ziel, überhaupt schieden sechs BMW 1800 TI/SA aus, aber die beiden verbliebenen sorgten für Furore: Sieger Pascal Ickx/Gérard Langlois van Ophem (# 4), Zehnter J. P. Blais/Philippe de Barsey (# 9). Hahne hatte die Pole Position, Mairesse die schnellste Runde. Die ersten fünf Runden lagen Hahne/Mairesse in Führung, dann überholt von Pinto/Galimberti im Alfa Giulia TI Super (ebenfalls ausgefallen). Rasch starben zwei Werks-BMW an Überhitzung (Munaron und Jackie Ickx). Hahne/Mairesse kämpften sich wieder nach vorne, litten aber unter Temperaturproblemen. Zur Halbzeit führten Hahne/Mairesse nach wie vor das Feld an, gefolgt vom brüderlichen BMW von Pascal Ickx. Doch Mairesse brachte seinen BMW nach einem Pit Stop nicht mehr zum Laufen, der Anlasser streikte. Nun führten Pascal Ickx/Langlois komfortabel bis zum Schluss. Pascal Ickx ist übrigens der ältere Bruder von Jackie Ickx.

Einen schönen BMW hat Minichamps geschaffen, an dem formal nichts auszusetzen ist und der seine Rennsportattribute mit Stolz trägt. Richtig stark sehen die tief gesch sselten Stahlfelgen aus, und innen gab sich Minichamps mit holzbekranztem Lenkrad, mehrfarbigen Stoffen und Holz am Armaturenbrett viel Mühe. Das Modell trägt die Renn-Schalensitze, typisch für

den TI/SA, sowie den prominent auf das Armaturenbrett gepflanzten Drehzahlmesser und den unter der Fahrert re endenden Rennauspuff. Wie es sich für einen BMW-Motorsportler gehört, verzichtet die Wettbewerbsversion aus Gewichtsgründen auf Stoßstangen und Radkappen, sie trägt dafür vier Zusatzscheinwerfer und eine wie ein Schild ans Heck gehängte Startnummer (und obendrein Schnellverschlüsse für den Kofferraumdeckel).

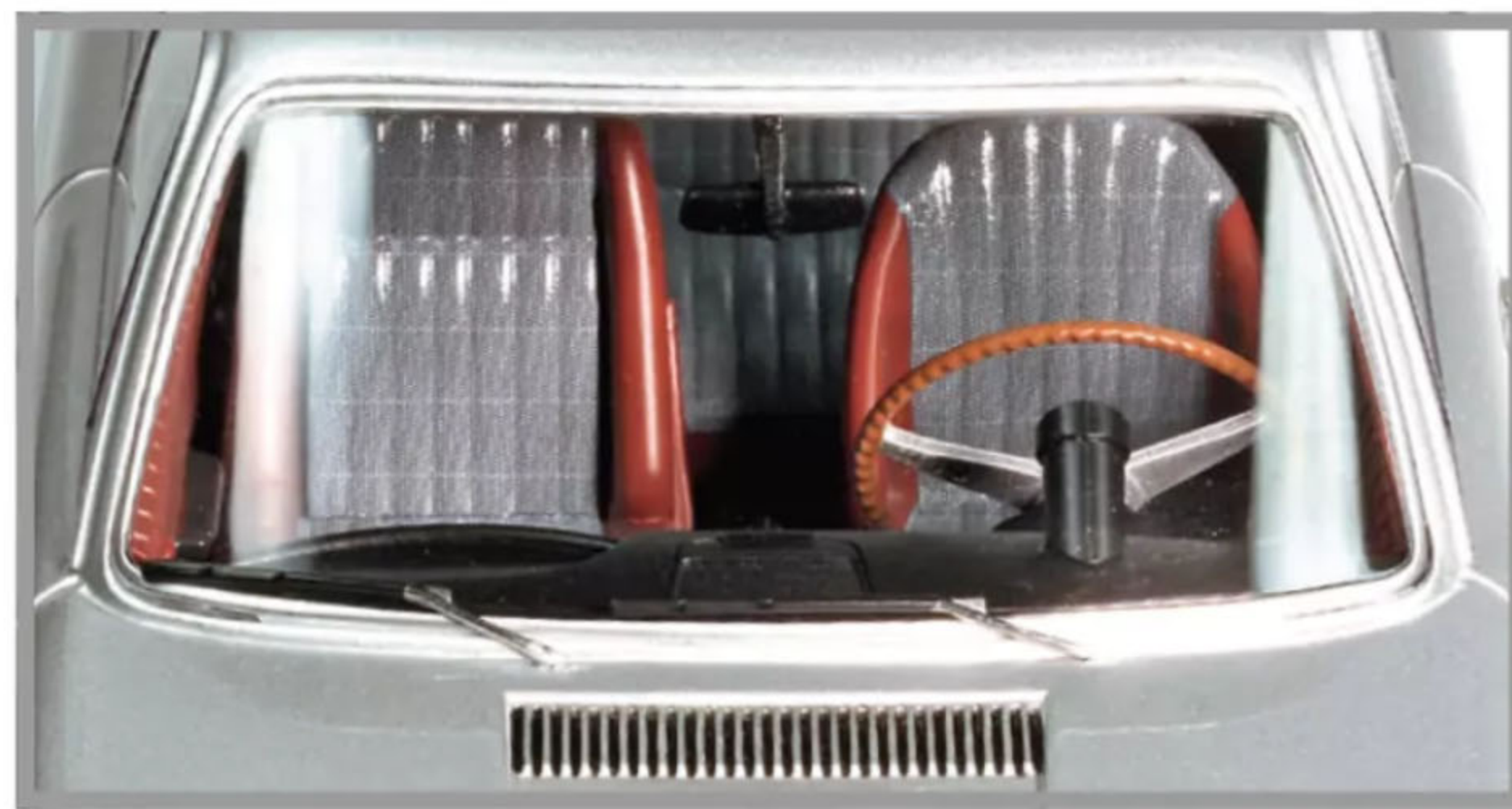
Ein schicker Wettbewerbs-BMW aus den Mitt-60ern also, macht gewaltig was her. Weit preiswerter als seinerzeit die Resine-Interpretation von Minichamps (die kostete vor sechs Jahren schon 160 Euro) und der preislich abgehobene AUTOart-TI/SA, der,

Immer ganz vorne dabei: Der BMW 1800 TI/SA, hier bei den „Sechs Stunden vom Nürburgring“, dem Großen Preis der Tourenwagen am 1. August 1965 im Rahmen des GP von Deutschland. Unschlagbar die Lotus Cortina von Alan Mann Racing, doch Vierter und Fünfter wurden zwei BMW 1800 TI/SA (Sch tz/Emde vor Bialas/Ott). Das Pace Car ist ein Mercedes 250 SE W111 Cabriolet.

etwas aus der Art fallend, formal nicht ganz perfekt ist. Mit dem sealed-Minichamps-Modell schließt sich also so manche Lücke.
  155652903 BMW 1800 TI/SA Glemser/Ickx 24h Spa 1965 und
  155652905 dito Hahne/Mairesse. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage je 336 Exemplare. UVP je 119,95  .

Alexander F. Storz

Zweifarbiges Interieur, Rennschalensitz nur auf der Fahrerseite, schönes Lenkrad mit Holzkranz und ein nachträglich auf dem Armaturenbrett platzierter Drehzahlmesser – Minichamps kümmerte sich um die Besonderheiten der Rennsportversion.



Ein Steinway-Flügel kann nicht tiefer glänzen als dieser Kyosho Rolls-Royce, und am Vorbild ist die golden lackierte Coachline nicht feiner angebracht. Ein Modellauto der Superlative.

Fotos: Alexander F. Storz



In Pracht und Herrlichkeit

In höchsten Sphären, in Vorbild und Modell, bewegt sich Kyosho mit dem Rolls-Royce Phantom Extended Wheel Base. Das Modell ist so edel, dass den Betrachter fast ein ehrenvoller Schauer erfasst.

Respekt gebührt Personen, nicht Sachen. Einem Auto gebührt kein Respekt, auch keinem Modellauto. Aber den Personen, die dahinter stecken, den Konstrukteuren, durchaus. Und den zollen wir den Kyosho-Gestaltern für den Rolls-Royce Phantom Series 1 Extended Wheelbase von 2006. Das Vorbild ist 18 Jahre alt, kam 2003 auf den Markt, 2006 folgte die verlängerte Version, und wurde bis 2017 gebaut. Das Modell von Kyosho erschien erst viel später. Und dass es erschien, war damals für die Sammler eine ziemliche Sensation. Nachdem BMW 2003 Eigentümer von Rolls-Royce geworden war und mit dem völlig neu konstruierten Phantom in einer

völlig neu gebauten Fabrik in Goodwood einen völligen Neustart wagte, untersagte BMW zunächst jedwede Verkleinerung von Rolls-Royce-Fahrzeugen – neuen wie alten.

Es folgten Guerillajahre für den Sammler. Die etablierten Modellautoproduzenten hielten sich an das Verbot, sie bekamen keine Lizenzen. Die Chinesen scherte das gar nicht und sie produzierten, vor allem in 1:43, Rolls-Royce-Modelle ohne Angabe eines Markennamens, alte und neue, vorzüglich aus Resine, so mancher Seraph entstand auch als Diecast-Miniatur. Über die offiziellen Vertriebswege bekam man

diese Modelle nicht, kein oder kaum ein Fachhändler führte sie, denn sie waren un-lizenziert und somit weitgehend illegal. Wer sie wollte, musste direkt in China bestellen – mit all den Risiken, die damals damit behaftet waren, denn die Chinesen boten die Modelle selten über Ebay an, nur direkt.

Bei BMW erfolgte ein Umdenken. BMW sah die schönen Bentleys, die Kyosho und Minichamps damals in 1:18 und 1:43 fertigten, und erteilte dann auch Lizenzen für Rolls-Royce-Modelle – aber nur an ausgewählte Hersteller, denen BMW zutraute, dass die Qualität der Modelle mit jener des Vorbildes auf Augenhöhe ist. So erschienen um das Jahr 2009 die ersten Rolls-Royce von Kyosho und Minichamps „under license“, also offiziell abgesegnet. Kyosho, ohnehin schon damals gut im Geschäft mit BMW-Industriemodellen, machte seither fast alle aktuellen Rolls-Royce in 1:18 und in 1:43, und auch einige historische – wohingegen sich Minichamps damals eher dem geflügelten Bentley-„B“ zuwandte, und weil den Bentley-Auftraggebern missfiel, wenn „ihr“ Modellautoproduzent auch Rolls-Royce miniaturisierte, hielt sich Minichamps damit eher zurück.

Zu dieser Zeit, nachdem 2006 der Phantom als verlängerter EWB (= Extended Wheel Base) erschien, widmete sich Kyosho der 1:18-Verkleinerung und schuf ein wahres Prachtstück. Ende 2020 legte Kyosho den Rolls-Royce erneut auf, und zwar gleich in einem Feuerwerk an Farbvarianten: Brooke Lace Green, English White, Twilight Purple, Deep Garnet (Dunkelrot), Arizona Sun

Das ist am Original so und das ist am Kyosho-Modell so: In jeder hinteren Tür steckt ein „Umbrella“, denn ein Rolls-Royce ist in erster Linie für britisches Wetter gemacht. Der texanische Käufer hat nichts vom Regenschirm. Aber er findet die Idee, ihn mitzuliefern und derart zu verstauen, sicherlich auch genial, denn er liegt nicht herum.

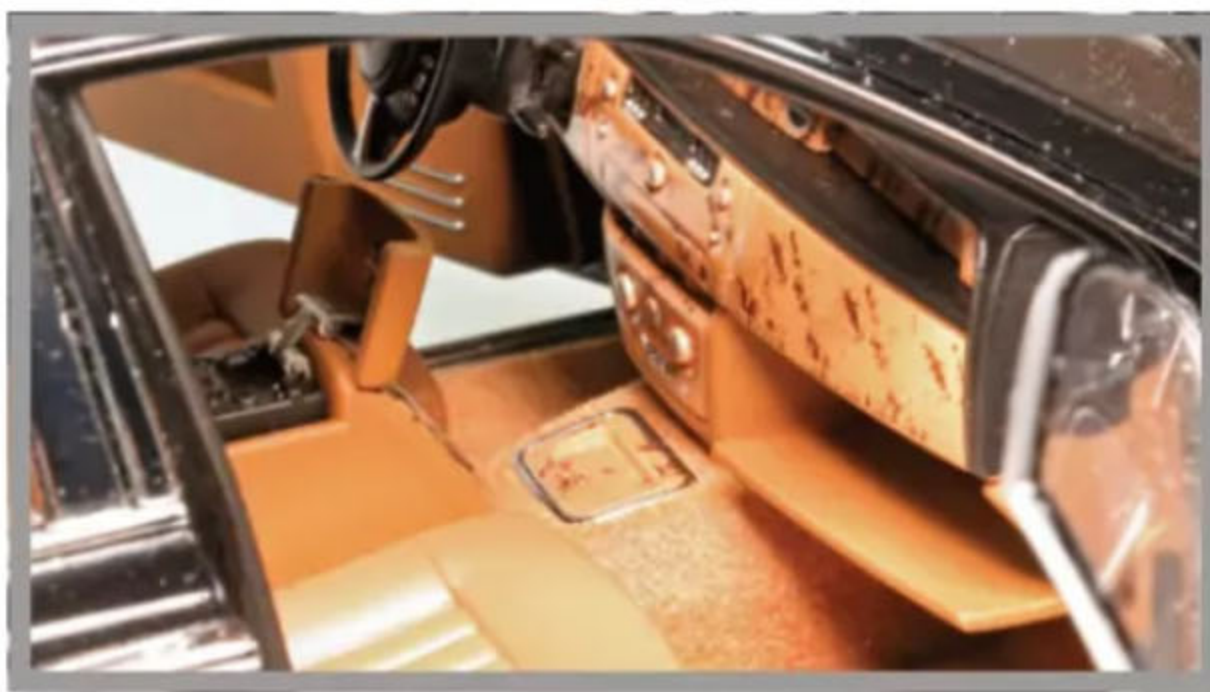


Jeder Zoll, jedes Inch an diesem Ausnahme-Modell legt Zeugnis ab von der konstruktiven Sorgfalt, die ihm angediehen ist, und von der Aufmerksamkeit, mit der es montiert wurde.

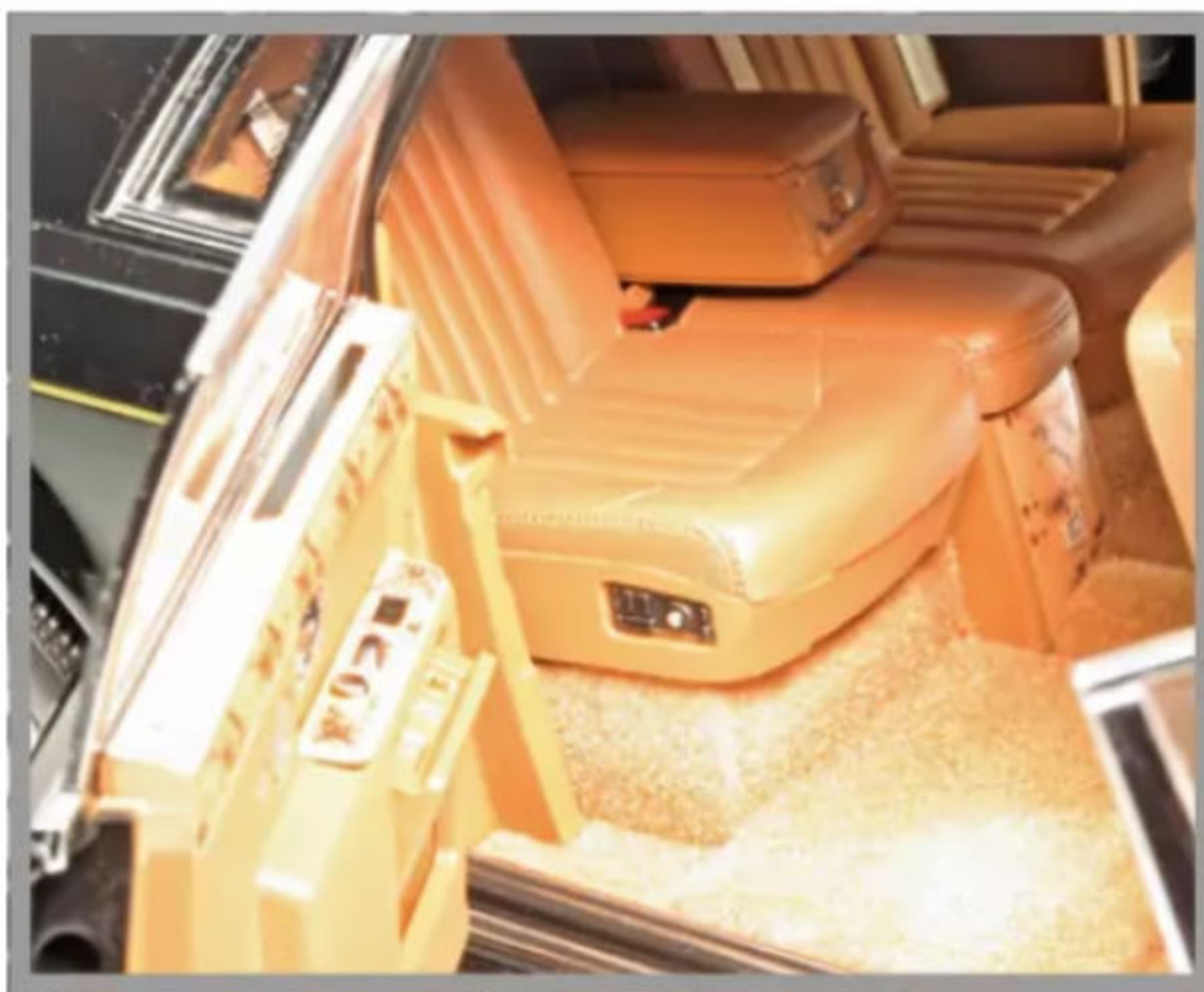


Aufwertung: Wenn ein Modellauto eine Bedienungsanleitung nötig hat, und sei es nur ein DIN-A-4-Blatt, so unterstreicht das seine Wertigkeit. Und es hilft dem Sammler, hinter des Rolls-Royce' Geheimnisse zu kommen.

(Goldmetallic), English White/Gold, Diamond Black/Gold und Diamond Black (unser Fotomodell). Mit der Verzögerung von fast einem Jahr erreichen die Modelle Europa, und Minichamps als Importeur kann einige davon anbieten, derzeit die Farben Dunkelrot, Schwarz und Grün. Der Erstling von Kyosho war Silbermetallic, 2013 erschien das Modell erneut, damals in Schwarz und in Weiß, 2015 in Carrara White (einem dunklen



Ein paar Nettigkeiten im Inneren, deren mehrere zu finden sind: aufklappbares Handschuhfach und zweiteilige zu öffnende Box in der Mittelkonsole mit aufwändigem Öffnungsmechanismus.



Blick ins Separée: natürlich feiner Teppichboden, natürlich schön gemasertes Holz und reichhaltige Dekoration aller Details. Aber ungewöhnlich sind die ausklappbare Mittelarmlehne und die bewegliche Schalterkonsole in der Türverkleidung.

Weiß), 2018 in Metropolitan Blue und 2019 in Dark Red/Silver sowie in sportlich-feurigem Light Red. Konzeptionell oder formal verändert hat sich das Modell während der Jahre nicht. Das ist positiv gemeint! Es gab glücklicherweise keine Vereinfachungen und auch keine Verschlimmbesserungen. Die aktuellen Phantom sind so gut wie alle zuvor. Nur teurer sind sie geworden. Aber was ist nicht teurer geworden?! Der Phantom bis zum Jahre 2017, also das Vorbild des Kyosho-Modells, kostete zuletzt rund 420 000 Euro, sein aktueller Nachfolger liegt bei rund 620 000 Euro. Dagegen sind die knapp 300 Euro für das Modell wahrlich nur „Peanuts“. Und Kyosho bietet für dieses Geld weit mehr als so manch anderer, der sich in denselben Preisregionen tummelt und dafür Resinmodelle ohne jegliche Funktion und mit null Spielwert offeriert.

Der Spielwert der Kyosho-Miniatur ist hoch. Es gibt so viele Funktionen, dass Kyosho nebst einem schwarzen Poliertüchlein mit Rolls-Royce-Markenzeichen auch eine Bedienungsanleitung beilegt. Das ist hochloblich, denn wir haben schon öfters erlebt, dass Modelle versteckte Funktionen haben, auf die der Hersteller nicht hinweist und auf die man teilweise nur durch Zufall stößt. Nicht hier. Der Rolls-Royce kann Folgendes, was über die normalen Öffnungsfunktionen eines lenkbaren und gefederten all-open-Modells hinausgeht: Die Außenrückspiegel sind einklappbar. Das Handschuhfach lässt sich öffnen, ebenso die zweiteilige Abdeckung der Box in der Mittelkonsole. Die Mittelarmlehne an der Rücksitzlehne ist ausklappbar. Die Vordersitze sind längsverstellbar. Die Schalterkonsole in der hinteren Türverkleidung klappt aus. Als besonderer Gag steckt in jeder hinteren Türinnenverkleidung ein Schirm, den man mit einer Pinzette herausnehmen kann. Kaum erwähnenswert, aber auch ein Mechanismus, ist die Druckfunktion am Wagenboden, mittels derer die Motorhaube quasi entriegelt wird, und offen hält sie durch zwei parallele Gasdruckdämpfer. Wie beim Vorbild, sind die Nabenabdeckungen der Räder nicht beweglich, sodass das Rolls-Royce-Emblem stets aufrecht steht und lesbar ist. Alleine diese kon-

Natürlich ist der Spirit of Ecstasy, von Banausen „Emily“ genannt, aus Kunststoff und kein 585er-Goldstückchen.



Eine reine BMW-Konstruktion, und der Motor hat auch eine BMW-Bezeichnung, er heißt BMW N73: V12, 6749 cm³, 460 PS. Unter der BMW-Ägide waren die Zeiten längst passé, als es bei Rolls-Royce auf die Frage nach Leistung lapidar hieß, sie sei „ausreichend“.

strukturellen Besonderheiten begründen den vermeintlich hohen Preis, der bei näherem Hinsehen mehr als gerechtfertigt ist. Dazu kommen nämlich noch Teppichböden im Interieur und Kofferraum und herrlich gemasertes Holz im Inneren, dazu satter Chromauftrag, makelloser Lack, eine Verarbeitungsqualität erster Güte und eine güld'ne Kühlerfigur. Natürlich ist der Spirit of Ecstasy, der von Banausen

„Emily“ genannt wird, aus Kunststoff und kein 585er-Goldstückchen, aber eben golden verchromt. Der Innenraum verströmt all das, was die Briten so schön „Craftmanship“ nennen und was man mit Handwerkskunst übersetzen kann, ohne dem Begriffsinhalt wirklich gerecht zu werden. Denn in „Craftmanship“ steckt zusätzlich zum handwerklichen Können eine gehörige Portion Kunstfertigkeit und eben jene schöpferische Eigenleistung, die, um Friedrich Peltzer zu zitieren, über den „sklavischen Nachbau“ hinausgeht und dort eine Eigenleistung verlangt, wo dies der Größe des Modells, also dem Maßstab, geschuldet ist. Nur so wirkt ein Modell „wie in echt“, es hat also Wirkung und ist nicht nur eine tote Skulptur, mittels Computer achtzehnmal herunter gezirkelt. Genau das ist den Kyosho-Konstrukteuren beim Rolls-Royce Phantom EWB gelungen. **08841DBK** Rolls-Royce Phantom Series 1 EWB 2003 Diamantschwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Preis ca. 280 €.

Alexander F. Storz



Modellfotos:
Alexander F. Storz



Einfach nur konsequent: Norev lässt dem W124 Cabriolet das Coupé folgen, profitiert von einigen vorhandenen Bestandteilen und macht vieles neu. Und schafft dadurch eine von Mercedes-Fans ersehnte Version.

Konsequenter Schritt

Normalerweise läuft es umgekehrt: Einem Coupé wird das Dach abgeschnitten, so wird ein Cabriolet geboren. Norev machte es umkehrt und schuf aus dem Bestands-Cabriolet ein Coupé: den Mercedes W124 in 1:18. Klasse Modell, passt hervorragend zu den anderen Norev-Mercedessen.

Manchmal hat man es schwer und manchmal leichter. Norev hat es diesmal leicht, denn ein Mercedes W124 Cabriolet ist im Formenbestand, und daraus wird nun ein Coupé geschaffen. Die Cabriolet-Teile konnten übernommen werden, nur die Coupé-spezifischen Formwerkzeuge sind neu. Dazu gehört natürlich das Größte, die Karosserie. Aber wenn man

auf vieles andere zurückgreifen kann, macht es die Entscheidung einfach, ein neues Auto zu schaffen, das gut in den Norev-Mercedes-Kosmos passt und das mit Sicherheit den Sammlern Freude bereitet.

Während es von der W124-Limousine drei Versionen, weil



Keine B-Säule, voll versenkbare Seitenscheiben ohne Fensterrahmen – das nennt man Hardtop-Bauweise. Und ein Gurtbringer. Das nennt man dienstbereit.

zwei Facelifts, gibt, existieren vom Coupé nur deren zwei, da es bei seiner Präsentation im März 1987 (als 230 CE und 300 CE, ein Jahr später als 300 CE-24) bereits das erste, 1990er Facelift der Limousine vorwegnahm und ab Serienstart glattflächige Flankenverkleidungen trug, die farblich mit der Lackierung harmonisierten und seidenmatt schienen, ebenso wie die modifizierten Bug- und Heckschürzen mit spoilerartigem unterem Abschluss. Im Juni 1993, also zum Modelljahr 1994, erfolgte die zweite Modellpflege und gleichzeitig wurde der Begriff E-Klasse geboren. Die W124-Baureihe verlor ihren



Die erste Generation des Coupés entsprach bereits der zweiten der Limousine. Foto von 1987, als das Coupé vorgestellt wurde und es noch keinen 300 CE-24 gab.

separat stehenden Kühlergrill. Ein neuer, sogenannter Plakettengrill hielt Einzug, er wurde von der Motorhaube umrahmt. Der Mercedes-Stern war nun nicht mehr auf dem Kühlergrill montiert, sondern auf der Haube. Neu war auch die Farbgebung. Während bisher die Karosserieanbauteile aus Kunststoff (Front- und Heckschürze, Flankenverkleidungen) in ungefähr demselben Farbton wie die Karosserie, aber seidenmatt, lackiert waren, gab es nun Unterschiede in der Farbhelligkeit, und ein Tribut an den Zeitgeschmack waren weiße vordere Blinkerläser. Das W124 Coupé machte diese Veränderungen mit. Ab Oktober 1992 ersetzten der 220 CE und der 320 E die drei bisherigen Motorisierungen, Ende 1994 ergänzte der 200 CE das Programm nach unten. Produktionsauslauf im März 1996 nach 141 498 Fahrzeugen.

Norev kann und wird, wie beim Cabriolet, auch beim Coupé beide Versionen machen, das 1987er Modell ebenso wie das 1994er. Parallel hat Norev für das Fahrzeug AMG-Felgen entwickelt, was sportliche Versionen erwarten lässt. Der Erstling wird ein frühes Coupé sein, das *Caramini* als Vorserienmuster zeigen kann. Qualitativ ist das Modell auf Norev-üblichem Niveau, wir sehen nichts, was für die Serie noch verbessert werden könnte. Aufgrund der momentanen wirtschaftlichen Unwägbarkeiten macht Norev keine Hoffnungen, das Modell vor Sommer 2022 in den Fachhandel bringen zu können, obgleich die Werkzeuge fix und fertig sind.

Das silberne Coupé ist ein 300 CE-24, also ein 1988er Modell, gebaut bis 1993. Es trug einen damals völlig neuen Motor mit Vierventiltechnik, der sein Debüt kurz zuvor im 300 SL-24 gefeiert hatte, 40 Mehr-PS gegenüber dem konventionellen 3-Liter-Sechszylinder mit Zweiventiltechnik. Er hatte eine sportlich-drehzahlfreudige Charakteristik, und diese Fahrfreude ließ sich Daimler-Benz mit 7500 D-Mark Aufpreis



Holz und Teppichboden: Der Luxusgrad der Miniatur orientiert sich am Original. Es ist ein Automatikwagen. Das Pedal links ist mitnichten ein Kupplungspedal. Der Mercedes-Fahrer betätigt damit die Handbremse, die somit keine solche ist, sondern ein Fußbremse. Aber so heißt ja schon die „normale“ Bremse. Also sagt man Feststellbremse und lässt Hände und Füße völlig außen vor. Und überhaupt: Wer einen Automatikwagen fährt, braucht keine Feststellbremse – außer für die TÜV-Vorführung. Der Vierventil-Dreiliter im 300 CE-24: Dreht gerne hoch, ist sportlich. Aber sonderlich beliebt ist er nicht. Es gibt bessere Mercedes-Motoren als diesen, auch welche, die schöner klingen. Feines Dekorationsniveau eines etwas zweidimensional wirkenden Motors.

bezahlen. Generell teilte das Coupé mit der Limousine weniger, als man denken mag, nur Vorbau und Rücklichter, alles andere war komplett neu oder zumindest anders. Der Radstand ist 8,5 Zentimeter kürzer als beim Viertürer, die rahmenlosen Seitenscheiben lassen sich voll versenken und gewähren eine Portion Cabrio-Feeling dank fehlender B-Säulen. Das Coupé ist ein reiner Viersitzer und wesentlich besser ausgestattet als die Limousinen, und die vorne Sitzenden freuen sich über einen Gurtbringer.

Das Norev-Modell ist, wie (fast) alle Mercedesse dieses Herstellers, eine all-open-

Miniatur, sie lenkt und sie federt (vorne federt sie tiefer ein als hinten). Ein Modell ganz nach Wunsch, ohne Kritikpunkte. Die Form passt, die Gullideckel-Alus (übrigens eine Fertigung aus dem Hause Fuchs nach Mercedes-Design) sind prima getroffen und die Reifen haben ein passendes Profil, die Details sind auf dem gewohnten Niveau, außen und innen, der Mercedes ist teppichbodenbewehrt, auch im Kofferraum, innen schönes Holzdekor, an der Kofferraumdeckelinnenseite das obligatorische Warndreieck, der Stern wie gewohnt ein Fotoätzteil und der Motor ist so, wie ihn Norev immer macht: das Auge ist zufrieden, und der Sammler weiß, dass ein einzeln eingesetzter, dreidimensionaler Motor ein Wunschtraum ist, der nur durch einen

deutlich höheren Verkaufspreis gerechtfertigt wäre. Wir müssen mit den etwas zweidimensionalen Norev-Motoren leben, wenn wir nicht bereit sind, dreistellig zu zahlen. Man kann damit auch gut leben, denn ein solcher Motor ist tausend Mal besser als eine geschlossene Haube.

Nun hat Norev sein W124-Programm gewaltig ertüchtigt, dem Cabriolet folgt bald das Coupé. Noch fehlt die Viertürer-Limousine und das T-Modell. Erstere war dereinst von AUTOart lieferbar und wird mit Gold aufgewogen, einen Kombi gab es von BoS aus Resine, wie auch Ottomobile diverse W124-Sportvarianten, Limousine und Kombi, machte. Sie alle harren einer Ergänzung von Norev, der Vier- und der Fünftürer, und Norev ist nach wie vor dran, die Mercedes-Geschichte in achtzehnfacher Verkleinerung aufzuarbeiten. Wer weiß, womöglich wird aus dem W124-Duo dereinst ein -Quartett.

Alexander F. Storz





Ein britischer Roadster, der dem Bilderbuch entsprang, prototypisch schön, im gleichen Stil wie der Jaguar XK120, der MG A und frühe Triumph TR, sinnlich geschwungene Linien, ein langes, abfallendes Heck – der Zweisitzer-Big-Healey ist begehrt und purer als der 2+2-Sitzer, aber von letzterem gibt es eben viel mehr, weil ihn die Amerikaner liebten.

Der „Big Healey“

Ein Auto für harte Männer mit viel Charisma, ein Roadster mit Brutalo-Charakter, aber mit einer begnadet gezeichneten Karosserie. Norev bringt den Austin-Healey 3000 als Zweisitzer in 1:18.

Kernig, bullig, dabei grazil gezeichnet: der Austin-Healey 3000. Richtig schön nur als Zweisitzer. So bringt ihn Norev. Eigentlich hätte er bis Weihnachten im Handel sein sollen. Aber die momentane Situation, von unterbrochenen Lieferketten über unbezahlbare Containerfrachtkosten bis hin zu Stromkontingentierungen in chinesischen Fabriken, verzögert die Produktion und somit die Auslieferung. Mit Weihnachten wird es nichts, sagt Norev-Produktmanager Sascha Voss. Vielleicht zu Ostern. Oder vielleicht nach Ostern... Sicher ist: Irgendwann stimmt Norev Le Anderson und Caterina Valente an: „Ein Schiff wird kommen, und das bringt mir den Healey...“

Den US-Markt im Blick, wo britische Roadster Bestseller waren, baute Donald Healey ab 1953 den Austin-Healey 100, Design Gerry Coker, Vierzylinder-Motor aus dem Austin A90 Atlantic (2,7 Liter, 90 PS), Produktion in der Austin-Fabrik in Longbridge, die Karosserie kam als Zulieferteil von Jensen in West Bromwich. Ab 1955 Typ 100 M mit 110 PS und Typ 100 S mit 132 PS. Das waren die Typen BN1 und BN2. 1956 kam der BN4, der Austin-Healey 100-Six mit längerem Radstand als 2+2-Sitzer, 2,6-Liter-Reihensechszylinder, 101 PS, 1957 überarbeitet und 117 PS stark. Die Kunden wollten weiterhin einen knackigen Zweisitzer, und so kam im Folgejahr erneut ein Zweisitzer, der BN6, jedoch mit dem längeren Radstand des 2+2-Sitzers. Produktion nun im MG-Werk in

Abington. 1959 erschien der Austin-Healey 3000, die Norev-Neuheit, und blieb bis 1967 im Programm, einen Nachfolger gab es nie.

Weiterhin offerierte Austin einen Zweisitzer (Typ BN7), und einen 2+2-Sitzer, also mit hinteren Notsitzen, Typ BT7, nunmehr 3 Liter Hubraum, 124 PS stark und 186 km/h schnell. Nach zwei Jahren kam der Mk II mit 132 PS dank drei statt zwei Vergasern, der Kühlergrill nun mit vertikalen Streben. Der 2+2-Sitzer verkaufte sich in den USA fast vier



Schönes Detail: Rot ausgelegtes Emblem als Fotoätzteil. Die Zusatzscheinwerfer trägt nur das grüne Modell, ein Mark I mit horizontalen Kühlergrillstreben.

Sehr früher Austin-Healey 100, also offener Zweisitzer mit kurzem Radstand, in Rom im Mai 1956 am Straßenrand geparkt. Bemerkenswert ist die rennmäßig zurück geklappte Windschutzscheibe.



Vorbildfoto: Archiv afs



Ein rundweg schönes Modell erwartet uns 2022 von Norev, die schönste Version des Big Healey. In Schwarz mit roten Seitenflächen und Chromspeichenfelgen wirkt er sehr amerikanisch. Das einfarbige Spruce Green mit Stahlfelgen hingegen entspricht dem britischen Stil.

Mal so gut wie der Zweisitzer, und so musste letzterer 1962 sterben. 1964 der Mk III Typ BJ8, kein Holz mehr am Armaturenbrett.

Der Austin-Healey 3000, dessen Produktion zu 80 % in die USA ging, konnte die 1968 eingeführten, dortigen Abgasnormen nicht mehr erfüllen, und so endete die Produktion im Herbst 1967. Er war auch völlig aus der Mode und

konstruktiv veraltet: Leiterraum, hintere Starrachse an Blattfedern und Hebelstoßdämpfer, und sein Sechszylinder war ein Graugussbrocken aus den 50ern. Was blieb und nach wie vor attraktiv war: Das herrliche Design von Gerry Coker, dieser absolut ausgewogen gezeichnete Roadster, an dem jede Proportion und jede Rundung schlichtweg stimmte, ein Entwurf von einem Menschen, der das nicht gelernt hatte, sondern Ingenieur war. Er hatte es eben in den Genen, womöglich ist hier der Begriff „begnadet“ der richtige. Von ihm stammt übrigens auch das Design des Austin-Healey Sprite, also des „Froschauges“ (wobei gerade die Froschaugen nicht auf seinem Reißbrett entstanden sind, sondern von den US-Behörden gefordert wurden). Coker verließ England 1957 und arbeitete in den USA bei Chrysler, dann bei Ford, wo er die berühmte, horizontal geteilte Heckklappe für Station Wagons entwarf (wie wir sie vom Range Rover bis heute kennen). Eine Karosserie allerdings zeichnete er nicht mehr.

Unter Big-Healey-Liebhabern gibt es etliche Fraktionen, denn der Fahr- und Ausstattungscharakter der verschiedenen Serien ist unterschiedlich. Zu den begehrtesten Modellen zählt jedenfalls der Austin-Healey 3000 als Zweisitzer, also der BN7, und genau den macht nun Norev als Achtzehner, nichts zu öffnen, lenkbar. Big Healeys in 1:18 sind kein unbestelltes Feld, und alles orientiert sich an den schönen Modellen von AUTOart und Kyosho, aber das sind eben all-open-Interpretationen, die antiquarisch ziemlich hoch gehandelt werden. Ein Billigheimer von Ertl ist nicht mal ein Kompromiss. Und obendrein ist es

eben so, dass vielen Sammlern der 2+2-Sitzer rein optisch als die weniger ausgewogene Variante erscheint – womit sie ja letztlich recht haben, denn das ist eine nachträglich geschaffene Version, an deren Styling herumgedoktert wurde. Der Norev-Zweisitzer ist also eine hoch willkommene Version.

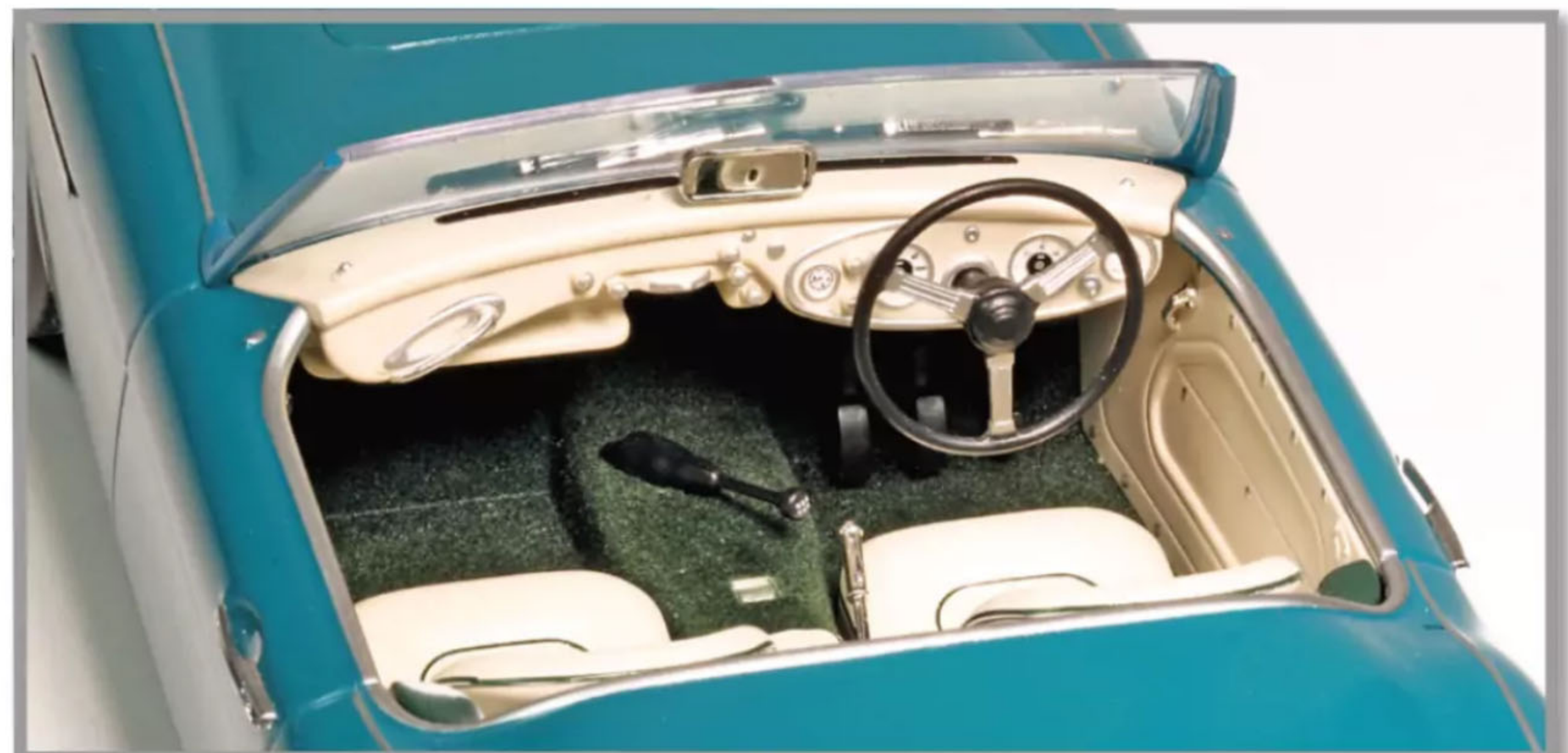
Nun ist für den Big Healey die Zweifarbenlackierung charakteristisch, aber mitnichten obligatorisch, und auch wenn der Wagen mit Chromspeichenfelgen in Erinnerung ist, so sind auch diese kein Muss. Es gibt genügend

Menschen, die hübsche Stahlfelgen mit Chromradkappen schöner finden. Schon zu Beginn bedient Norev beide Geschmäcker, das Modell kommt als Mk I in typischem Grün (das ausnahmsweise nicht British Racing Green heißt, sondern Spruce Green GN-13) mit Stahlfelgen und Zusatzscheinwerfern vor dem Ursprungsgrill und als Mk II mit dem vertikal bestreuten Grill in Schwarz mit roten Seitenflächen (Colorado Red RD-2) und Chromspeichenfelgen. Als

Muster liegt uns ein Vorserienexemplar des grünen Healey mit hellem Innenraum vor. Gemeinsam ist beiden die schöne und Norev-typische Machart mit viel Chrom. Besonders sehenswert ist das Interieur mit schwarzem Teppich und Sitzen in hellem Beige, die Sitznähte farblich abgesetzt, und hinter den Sitzen gut sichtbar ist das verdeckt angebrachte Reserverad. Die Windschutzscheibe ist einteilig ausgeführt, die Seitenstege in Karosseriefarbe lackiert. Alles in allem ein Fahrzeug, das im 1:18-Kosmos in seiner Zweisitzerversion bislang gefehlt hat. Norev gelang ein wichtiger Lückenschluss. **182600** Austin-Healey 3000 BN7 1959 grün. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,90 €. Lieferbar 2022.

Alexander F. Storz

Zu den begehrtesten Modellen unter Big-Healey-Liebhabern zählt jedenfalls der Austin-Healey 3000 als Zweisitzer.



Feines Armaturenbrett, Teppichboden, interessant positionierter Schaltknüppel und keine Fensterkurbeln. Ein Healey ist ein Roadster!

Modellfotos:
Alexander F. Storz

Das Reserverad zu bergen, muss ein Gefummel gewesen sein. Schön nachgebildet ist es, vorbildgetreu verpackt. Und die Sitze tragen farbige Nähte.



Ein ganz exzellentes Modell, wirklich super. Hier stimmt jedes Detail, jede Kleinigkeit. Dies ist eine der Miniaturen, die sehr anschaulich zeigt, warum wir Modellautos sammeln – mehr muss dazu nicht gesagt werden. Das Vorbild rannte 2020 die 24 Stunden auf dem Ring und fuhr einen ungefährdeten Sieg nach Hause.

Fotos: Wolfgang Rüppel



Vierundzwanzig Stunden auf dem Nürburgring, eine Tortur für Menschen und Maschinen. Das war auch 2020 so, frei nach dem Motto „The same procedure as last year“, allerdings bedingt durch die Corona-Pandemie, fand das Rennen nicht im Mai statt, sondern erst im September. Nach langem Kampf mit den Behörden durften 5000 Zuschauer dabei sein, eine klägliche Zahl, gemessen an den früheren Zuschauermassen. Aber auch die Anzahl der Starter wurde durch Corona ausgedünnt, nur 97 Teilnehmer traten an, darunter das Rowe-Team. Deren stärkster Konkurrent, „Manthey Racing“, bekannt durch den „Grello“, wurde, wie auch alle Porsche-Werksfahrer, bedingt durch Corona zurückgezogen. Doch die Zuffenhausener reaktivierten in Windeseile die ehemaligen Werksfahrer Bergmeister und Bernhardt, um diese Ausfälle einigermaßen zu ersetzen; was aber nicht so ganz gelang.

Interessant war auch der Auftritt des Teams „Giti Tyre Motorsport by WS Racing“, eine reine Damen-Crew, von den Pilotinnen über die Ingenieurinnen bis hin zu den Mechanikerinnen, die trotz eines veritablen Crashes, noch den dritten Rang in ihrer Gruppe belegten. Gesamtsieger wurde aber ein BMW M6 GT3, eingesetzt vom „Rowe-Team“. Rowe produziert Öle, Fette, Chemieprodukte und Bremsflüssigkeiten für Autos, stationäre Großmotoren und Schiffe, aber auch Getriebe-, Agrar- und Baumaschinenöle sind im Programm. Nach 24 Stunden hatte die #99 mit der niederländisch-britischen Crew Catsburg/Sims/Yelloly, die Nase ganz vorne, den zweiten Platz belegte ein Audi R8 LMS GT3 mit minimalem Rückstand, beide Autos hatten die gleiche Rundenzahl gefahren.

Der M6 GT3 ist für alle europäischen Rennserien zugelassen, ebenso in Asien und Nordamerika. Er ist seit 2016 im Einsatz, bekam 2018 ein Evo-Paket.

Der Ringkämpfer

Das Rowe-Team ist neben Manthey Racing wohl eines der stärksten Teams auf dem Nürburgring. Von Minichamps kommt jetzt eine starke Umsetzung des BMW M6 GT3.

Der knapp 4,4 Liter große V8 leistet, je nach Einstufung, bis zu 585 PS und wird unter Druck gesetzt von der sogenannten MTwin-power Turbotechnologie, also einem Bi-Turbolader. Selbsttragende Stahlkarosserie mit Crashstrukturen an Front und Heck, dazu kommt eine eingeschweißte Sicherheitszelle gemäß FIA-Norm und die Hülle besteht aus kohlestoffaserverstärktem Kunststoff. Für die Kraftübertragung ist ein Transaxle-Getriebe verantwortlich, es gibt Motorsport ABS und Traktionskontrolle, gebremst wird mit Kolben-Festsattel Scheibenbremsen. Für seine Größe hat das Auto ein recht niedriges Leergewicht, es liegt knapp unter 1300 kg.

Die Aachener haben nun diesen „Ring-Kämpfer“ vom Rowe-Team im Maßstab 1:18 umgesetzt. Ein gewaltiges Modell, schließlich hat der große Bruder einen Radstand von knapp über 2,9 Meter vorzuweisen. Und so wirkt auch die 1:18-Miniatur bullig-aggressiv und voller Power. Die Umsetzung der Außenhaut stimmt auf den Millimeter,

die Gravuren sitzen punktgenau, und die Lackierung ist ebenfalls in keinsten Weise zu beanstanden. Ein anderes Highlight sind die Felgen mit ihren unterschiedlich großen Scheiben; Sättel und Zentralmuttern wurden ebenfalls nicht vergessen. Die Michelin-Walzen sind unterschiedlich groß, der Heckdiffusor, die Spoilerlippe samt Flaps an der Wagenfront, die authentischen Wischer – einfach klasse. Auf dem gleichen, hohen Niveau liegt der – wie beim Vorbild – ausgeräumte Innenraum mit seinem verstellbaren Käf, dem Rennsitz plus Schutzgitter für den Fahrer oder das etwas schräg zum Piloten hingewandte Dashboard. Perfekt eingesetzte Glasteile, eine über jeden Zweifel erhabene Deko und leicht einschlagbare Vorderräder komplettieren eine Miniatur, die einfach hervorragend gelungen ist.

Keine Kritikpunkte, nichts zu maulen? Doch, einen kleinen „Peanuts-Fehler“ hat der Verfasser gefunden. Schön wäre es, wenn die Aachener ihre Umkartons zwei Millimeter größer machen würden. Das Modell auf seiner Bodenplatte passt nur sehr stramm in den Umkarton, dessen weiche Pappe relativ schnell einreißt, was für jeden Sammler, der Mint Box sammelt, sehr ärgerlich ist. Vielleicht kann Minichamps hier einmal Abhilfe schaffen.

● 155 202699 BMW M6 GT3, ROWE-Racing Sims/Catsburg/Yelloly, Sieger 24 h Nürburgring 2020, limitiert auf 882 Exemplare, Diecast, ca. 120 €. Wolfgang Rüppel





Dreidimensionale Scheinwerfer, eine Verarbeitungsqualität, die derjenigen von Toyota selber zur Ehre gereicht. Den Kyosho Land Cruiser sieht man, nimmt man in die Hand und ist euphorisiert.



Ein großer Kombi mit ausgewogenen Proportionen, dazu ein Alleskönner im Gelände. Der Toyota Land Cruiser J6 war so eine Art Eier legende Wollmilchsau in seiner Ära. Höchste Zeit wurde es, dass er als guter 18er kommt, und Kyosho bescherte ihn uns in der prächtigsten Form: Diecast, all open.

Seit 40 Jahren streiten sie um die Krone im Sektor der Luxus-Geländewagen: Die Mercedes G-Klasse und der Toyota Land Cruiser. 1980 emanzipierte sich Toyota mit dem J6 vom Image des rustikalen Offroaders und schuf einen luxuriösen Station Wagon im amerikanischen Stil. Seither ist er das Maß der Land Cruiser, an ihm haben sich die Nachfolger orientiert.

Die Amme hieß Willys Jeep, ebenso wie beim ewigen Konkurrenten Nissan Patrol. Sie nährte beide, war sogar für beider Dasein maßgeblich verantwortlich. Denn beide waren Kinder ihrer Zeit, der frühen Nachkriegsjahre im von den Alliierten besiegten Japan. Und beide waren zunächst Verlierer. Denn der Jeep, von Mitsubishi in Lizenz gebaut, machte das Rennen um die Gunst des zaghaft wiederbewehrten Landes Nippon. Damals war Toyota noch jung, denn das Automobilwerk war erst 1937 von Kiichiro Toyoda gegründet worden. Im Jahr 1951 begann die Serienproduktion des Allrad-Toyota BJ, die erhofften Militäraufträge blieben zwar aus, dafür orderten die Polizei und Forstverwaltungen kräftig. Offiziell hieß er ab 1954 Land Cruiser. Zum Jahreswechsel 1960/61 schlug die Geburtsstunde des legendären J4, der sich äußerlich nur marginal von den Vorgängern unterschied, nämlich durch die so genannte Brille rund um die Kühleröffnung. Sie umfasste neben den Kühlerschlitz auch die Scheinwerfer und gab mit ihrer stets weißen Lackierung dem Land Cruiser ein willkommenes Charakteristikum. Aber wichtiger waren die Veränderungen unterm Blech. Durch die separate Geländeuntersetzung wurde der Land Cruiser jetzt zum echten Off Road. Er hatte drei Gänge (der erste ohne Syn-

Euphorisierend

Ein klassischer Geländegänger der 80er Jahre, der große Toyota Land Cruiser J6 Station Wagon. In guter Erinnerung ist er in unseren Köpfen, aber in unseren Vitrinen fehlte er. Bis jetzt. Ein klasse Modell von Kyosho, eine Neukonstruktion, ganz in der Alten Schule.

chronisation) und ein zusätzliches Zwischengetriebe mit Untersetzung von 1,00 für die Straße und 2,31 für abseits. Manuelle Freilaufnaben an den Radnaben sorgten für Stilllegung der vorderen Antriebswellen und des Ausgleichsgetriebes und damit für erhöhte Wirtschaftlichkeit. Der Land Cruiser J4 wurde in den USA populär und zum Wegbereiter für Toyota ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Im Jahr 1967 komplet-



Etwas geringer Öffnungswinkel, aber ein hervorragender 3,6-Liter-Saugdiesel mit 90 Pferden, verkabelt, mit den nötigen Anbauteilen versehen, auch eine sehenswerte Spritzwand und eine Haltestange, damit die schwere Haube offen hält.

tierte ein werkseitig angebotener großer Station Wagon die Land-Cruiser-Familie. Der Riese hörte auf den Namen J5 und hatte eine völlig eigenständige Karosserie. Die beiden Land-Cruiser-Aggregate waren ein 3,9-Liter-Sechszylinder-Benziner und ab 1972 ein 3,6-Liter-Diesel mit 86 PS. Der Ottomotor wurde 1975 ersetzt, nunmehr 4,2 Liter und bärenstarke 135 PS. Diese beiden, J4 und J5, wurden in den 70ern auch nach Europa importiert. Ihre Zeit war 1981 beziehungsweise 1984 zu Ende. Der Kurze wurde später ersetzt, nach 34 Produktionsjahren kam Ende 1984 der J7.

Der große Station Wagon, die Kyosho-Neuheit, erhielt das Kürzel J6 und debütierte 1981. Er hatte mit den Jeep-Anmutungen des Vorgängers nichts mehr gemein, war nach amerikanischem Geschmack flächig gestaltet und innen betont luxuriös. Der 4,2 Liter-Benziner wurde beibehalten, neu war ein Vierliter-Sechszylinder-Diesel. In den USA verkaufte er sich prächtig, der Benziner gerne mit Automatik kombiniert. Mit dem J6 driftete Toyota ein wenig in Richtung Luxus-Offroader, Standard waren eine wirksame Heizung, ein nicht mehr gar zu rustikales



Genau so hätte er auch 2005 erscheinen können, denn damals war diese Machart Usus: Ein Metallmodell, lenkbar, gefedert, alles zu öffnen, Teppichboden, mehrfarbiges Interieur. Das ist des Achtzehners Herzenswunsch.

„Barnddoors“ nennt man diese Art Schranktüren im internationalen Autojargon, also „Scheunentüren“.

Interieur, Klimaanlage hauptsächlich für den US-Markt, ebenfalls lieferbar war eine dritte Sitzbank, um aus dem Fünf- einen Achtsitzer zu machen. Für einige Märkte gab es einen kleinvolumigeren Vierzylinder-Diesel mit 3,4 Litern Hubraum, 1985 Turbodiesel mit Direkteinspritzung (136 PS), 1988 zusätzlich ein 4-Liter-Benziner (Vergaser oder Einspritzung), ab 1986 erfolgte die Zuschaltung des Vorderradantriebs sowie der Sperren elektropneumatisch über Schalter. 1988 kam ein Facelift mit Doppelscheinwerfern und Metallic-Zweifarbblackierungen, die damals in den USA sehr in Mode waren. Das Kyosho-Modell stellt die Ursprungsversion vor dem Facelift dar, also Baujahr 1981 bis 1987. Bis Ende 1989 war der J6 Station Wagon im Programm und wurde dann nach 406 700 Exemplaren vom J8 abgelöst.

Ebenso wie der gleichzeitige Nissan Patrol 160 ist der Land Cruiser J6 vielen in guter Erinnerung. Er gehörte zu jenen Fahrzeugen, die in Westeuropa den beginnenden Allrad-Boom begleiteten, und beide sahen,

im Gegensatz zum Urviech Land Rover, zivilisiert aus und fuhren sich auch so. Beim J6 verzichtete Toyota erstmals auf frei stehende Vorderkotflügel, was dem Wagen ein breite und bullige Front verlieh, und der charakteristische Schwung in den Vorderkotflügeln seitlich lockerte die Flanke auf, machte den J6 unverwechselbar und ließ ihn optisch weniger schwer wirken als den Nissan Patrol. Ihn kauften nicht nur Geländewagenfetischisten, sondern auch Menschen, die ganz einfach ein kräftiges Zugfahrzeug zum Straßentransport ihres Bootes oder ihres Pferdeanhängers benötigten. Der Wagen ist international nach wie vor populär, vielleicht neben dem ursprünglichen J4 der populärste aller Toyota Land Cruiser.

Somit war es eine sehr gute Entscheidung Kyoshos, eben dieses Auto als Achtzehner zu miniaturisieren (und alle hoffen nun auf den parallelen Nissan Patrol von Kyosho). Das wäre auch ein Auto gewesen für AUTOart in den frühen



Jahren, denn AUTOart konzentrierte sich bekanntlich in seiner Anfangszeit (1999 bis circa 2003) auf Geländewagen. Nun macht ihn also Kyosho, ganz in der Kyosho-Qualität, ganz so, wie die Traditionalisten unter den 18ern es mögen, ein Metallauto, an dem alles zu öffnen ist, das lenkt und rollt.

Dass eine Kyosho-Neuentwicklung formal fehlerfrei ist, setzen wir als selbstverständlich voraus. Und es trifft vollinhaltlich zu. Zudem ist ein großer Kombi à la J6 mit vielen Ecken und Kanten, aber wenigen Rundungen, einfacher zu miniaturisieren als ein Jaguar E-Type oder VW Käfer. Natürlich kann man selbst bei der verkleinerten Darstellung eines Schuhkartons Fehler machen. Kyosho machte keine. Ein Auto, das die schiere Masse und Massivität des Vorbilds à point wiedergibt, ein eindrucksvolles Modellauto, das den Betrachter – sofern er große Kombis mag – euphorisiert aufgrund seines Gesamteindrucks und der vielen Details, die Kyosho gekonnt achtzehn Mal nach unten zirkelt. Und froh sind wir, dass der Land Cruiser J6 seine serienmäßigen Stahlfelgen in mattem Hellgrau (mit vorderen Freilaufnaben) trägt und nicht irgendwelche after-market-Geländesportfelgen. Denn die



Die Scharniere wirken grobschlächtig, sind aber nichts anderes als vorbildkonform. Ein Land Cruiser ist ein Geländewagen, keine Luxuslimousine. Toll gemachte Schriftzüge, viele Details, auch Riffelblech auf der Stoßstange.



würden ihn in keinsten Form aufwerten, sondern verliehen ihm allenfalls einen dubiosen Eindruck.

Unter der riesigen Motorhaube steckt ein 3,6-Liter-Dieselmotor in bester Machart, und die Haube hält mit einer feinen Stange auf. Der Öffnungswinkel erscheint uns zu gering. Dennoch ist ein guter Blick möglich, ein hervorragender, extra eingesetzter Motor, dessen Fortsetzung sich beim Umdrehen des Autos offenbart. Alles dran, was ein Diesel haben muss, selbst die Einspritzdüse. Der Motor besteht aus etlichen Einzelteilen, manches unter der Haube ist farblich abgesetzt. Ein Motor nach der alten und besten Schule des 1:18-Modellbaus. Und dieser Eindruck setzt sich im Innenraum fort. Mehrfarbige Ausführung, die Sitzflächen nicht nur fein strukturiert, sondern auch mit einem Decal versehen, das einen feinen Karostoff nachbildet. Rechtsgelenktes Armaturenbrett, denn der Toyota stellt die japanische Inlandsversion dar, weswegen die Außenspiegel auch anders als bei Europa-Autos positioniert sind. Der Wagen lenkt via Lenkrad, Fußboden und Laderaum sind mit Teppichboden ausgelegt. Die Rücksitzbank lässt sich nicht umklappen, die Vordersitze weisen separate Anschnallgurte auf, und selbst der Dachhimmel ist vorbildlich gestaltet, inklusive der Haltegriffe, Sonnenblenden und der Innenraumbeleuchtung. Die Türen schließen mit sonorem Klang, die mit „Toyota“-Schriftzug bedruckten Schmutzlappen sind aus Gummi und somit weich und beweglich. Von hinten: eine zweiflügelige Türe à la Kleiderschrank, an je zwei groben Scharnieren befestigt, die im Vergleich mit dem Original garantiert nicht so klobig sind wie diejenigen, die Toyota beim Eins zu Einser verwendet. Die rechte Schranktüre muss zuerst geöffnet werden, denn sie überlappt die linke. Detailgenauigkeit bis ins letzte Eckchen: Türen mit Innenverkleidung, diese rechts mit Griff versehen, Gummidichtung rund um die Hecköffnung, Riffelblech auf der hinteren Stoßstange. Man kann tatsächlich mit dem Auge wandern gehen und hat bei jedem Etappenziel einen wunderschönen Ausblick.

Selbst von unten. Geländewagentechnik pur. Nein, nicht auf Almost-Real-Niveau, aber der Preis ist auch nicht auf diesem. Was Kyosho unten liefert, ist Premium pur, und

nur, wer einen Almost-Real-Geländewagenbauch kennt, wird am Toyota Abstriche finden. Die ganze Technik, die man sucht, findet man. Der Abstrich ist lediglich darin begründet, dass Almost Real jedes Plastikteil mit spezifischer Oberfläche versieht oder lackiert, Kyosho hingegen macht die Blattfedern und die Kardanwellen und die Achsen aus dem gleichen Plastik mit der gleichen Oberfläche und Farbe. Einzig die silbern lackierte Auspuffanlage ist ein Farblecks und das Reserverad, das Kyosho genauso befestigt hat wie Toyota es befestigt.

Wer schon länger dabei ist und ein Faible für klassische Offroader hat, bei dem sind in den vergangenen 20 Jahren so einige Geländewagen eingezogen. Nicht nur aktuelle Almost-Real-Fahrzeuge, sondern auch Etliches aus der AUTOart-Frühzeit. Auch Minichamps hatte so manchen echten Geländegänger im Programm, so den 1999er Ford Ranger Pickup in Europa-Version, die verblichene Firma UT machte einige Amis (u.a. 1996er Ford Expedition), ganz zu schweigen vom Hummer von Exoto-Thunder-Trac – es gibt also eine Menge an guten Offroad-Klassikern in Diecast all open, und der Toyota Land Cruiser J6 von Kyosho passt hervorragend dazu.

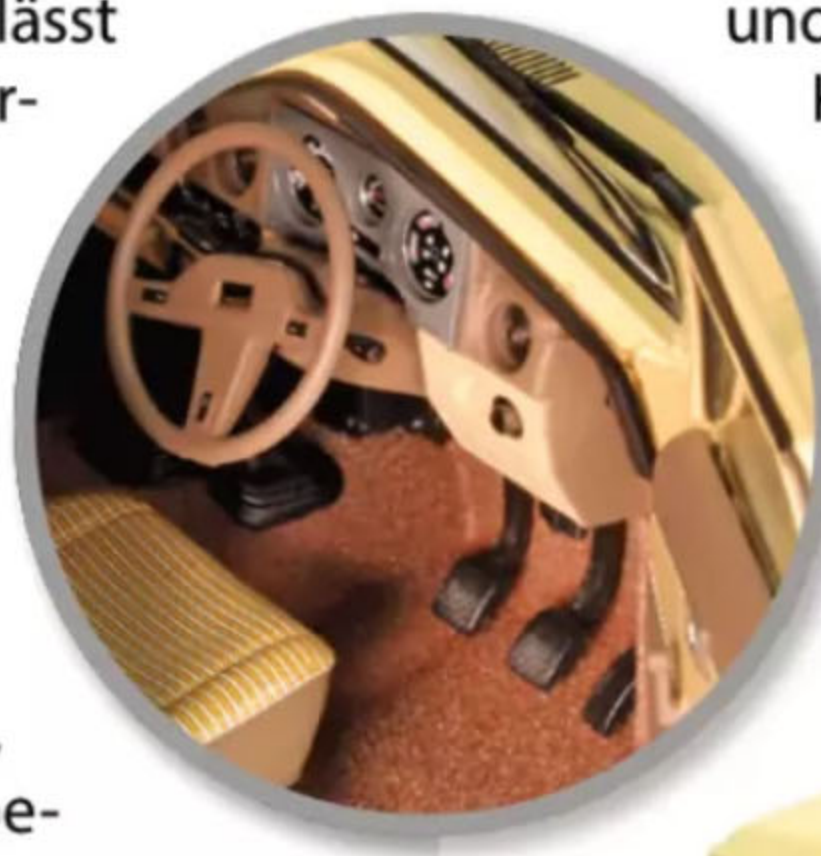
Lieferbare Farben in 1:echt für den J6 vor seinem 1988er



Rost war ein großer Feind des Land Cruiser in den 80er Jahren. Umso seltener sind gut erhaltene Exemplare, die tatsächlich bewegt werden. Der Dachgepäckträger und die Zusatzscheinwerfer stehen ihm gut, die Felgen sind Geschmackssache.

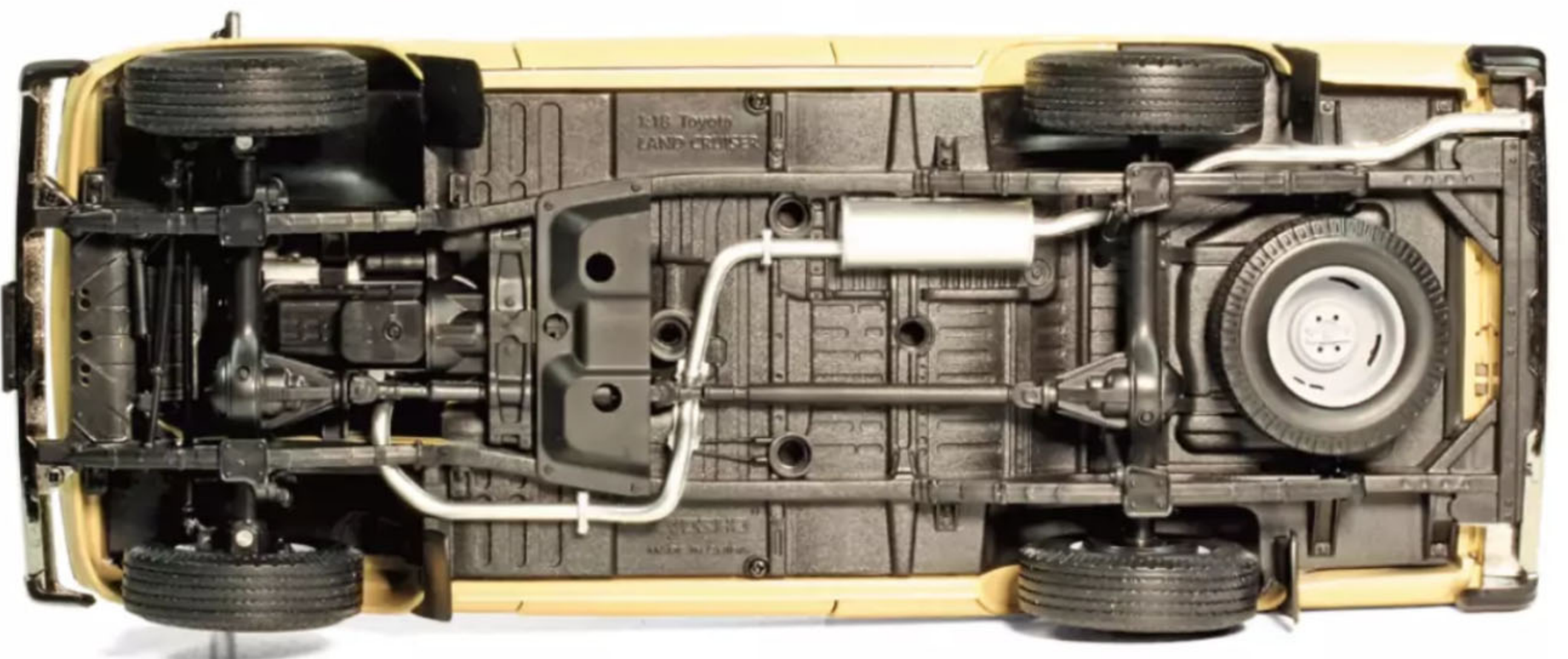
Facelift waren Alpine White, Brown, Desert Beige, Freeborn Red, Royal Blue sowie die Metalltöne Charcoal Grey, Cognac, Gray-Blue, Rootbeer, Sky Blue und Stardust Silver. Kyosho hat bisher vier Unifarben ausgewählt, die alle seitens des Herstellers noch lieferbar sind, nämlich Weiß, Blau sowie unsere beiden Fotomuster in Beige und Rot. Da ist also im Laufe der Zeit noch so einiges möglich. Und generell gilt ja bei Toyota: Nichts ist unmöglich.

● 8956 Toyota Land Cruiser J6 Station Wagon 1981. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP des Importeurs Minichamps 219,95 €. **Alexander F. Storz**



Was ihr wollt und wie ihr's wollt: So muss ein Innenraum bei einem Achtzehner aussehen. Und keinen Deut anders. Alles andere ist ein Kompromiss.

Fotos: Alexander F. Storz



Ein Boden, der jedem Technikbegeisterten Freude bereitet. Die Federung: Klasse, dass es sie gibt. Das Modell federt mit gut versteckten Schraubenfedern. Die originalen Blattfedern des Vorbilds sind natürlich nachgebildet, aber funktionslos. Rein technisch gesehen ist das reines Absurdistan: Ein Auto mit vier Blattfedern federt im Modell dank vier Schraubenfedern.

Schöne Alus am Sonic-Modell. Nur das Grundmodell trug Stahlfelgen. In Erinnerung blieb der Senator mit den werksseitigen Ronal-Alufelgen, denn das Grundmodell kaufte kaum jemand. Wenn schon, denn schon. Man gönnte sich ja sonst nichts.



Fotos:
Alexander F. Storz

Die Limo und der Gokart

Eine hochseriöse Limousine und einen fetzigen Roadster, den niemand Opel je zugetraut hatte, bereichern die Opel-Sammlung in 1:25. Vor allem der Senator A1 dürfte viele Opel-Enthusiasten in Verückung versetzen.

Ein Senator in 1:25 gab es schon mal, den A1 und den A2, beide von Gama als zeitgenössische Industriemodelle für Opel gemacht und auch im Fachhandel erhältlich (zusammen mit seiner Coupé-Schwester, dem Monza). Das waren schöne Modelle in ihrer Zeit, ohne Frage, und dennoch passt der neue Senator im Rahmen der Kioskserie „Opel-Sammlung“ natürlich viel besser zu den anderen Miniaturen der Kollektion. Erneut gehen die Türen auf, und wie gewohnt ist der Senator ein hervorragend umgesetztes Modell, an dem es nichts zu kritisieren gibt. Vom Scheitel bis zur Sohle schön gemacht, Silbermetall mit blauem Plüschinterieur ist eine typische Farbe für den Wagen, der Innenraum ist klasse umgesetzt und reich dekoriert (Holz an den Innenverkleidungen und am Armaturenbrett), das Blau ist nicht durchgefärbtes Plastik, sondern lackiert. Interessant, dass es bei der Kioskserie kalkulatorisch möglich ist, einen Innenraum zu lackieren, während so manches 1:18-Modell zum dreifachen Preis mit einer unlackierten und undekorierten Plastikwüste im Inneren leben muss.

Der Senator ist ein Topmodell, ein 3.0 E in CD-Ausstattung. Er hatte die stärkste Motorisierung serienmäßig und auch sonst alles, was das Fahren angenehm machte, von Automatik (das Modell verfügt über einen Automatik-Wählhebel) über heizbare Veloursitze, Tempomat, Schiebedach und

Der Senator ist ein Topmodell, ein 3.0 E in CD-Ausstattung. Er hatte die stärkste Motorisierung serienmäßig und auch sonst alles, was das Fahren angenehm machte, von Automatik (das Modell verfügt über einen Automatik-Wählhebel) über heizbare Veloursitze, Tempomat, Schiebedach und



Typische Farben für die ersten Senatoren waren Silber sowie ein mit etwas Blau vermisches Silber (Aquamarinblau) und mit etwas Grün vermisches Silber (Opalgrün, Foto). Diese „Variationen des Silbers“ waren Ende der 70er Jahre der Inbegriff einer edlen Farbgebung. Ganz im Trend war die „Coach Line“, wie die Briten jenen feinen (Doppel-) Streifen nennen, der die Flanken ebenso ziert wie streckt. Das stammt aus der Kutschenbauzeit, und früher wurde die Coach Line von einem Kunstmaler von Hand aufgebracht. Opel verwendete dazu Klebestreifen.

Am Armaturenbrett jedes Speedster prangt auf der Beifahrerseite ein Emblem mit seiner individuellen Produktionsnummer, also Individualität pur. Der Opel Speedster kostete 32 500 Euro. Es gab allerlei Zubehör, womit der Fan den Kaufpreis locker um 5000 Euro nach oben schrauben konnte: Ledersitze, Hardtop, Metalliclackierung, zusätzliches Alu-Dekor.

Sperrdifferential bis hin zur Klimaanlage. Sein optisches Charakteristikum waren die zweifarbigen Leichtmetallfelgen, den Farbstreifen entlang der Gürtellinie hatte auch das C-Modell. Verglichen mit der Original-Ausstattung stellen wir fest, dass Sonic geschludert hat: weder ein Schiebedach ist vorhanden noch ist der feine Flankenlängsstreifen aufgedruckt, und die Felgen sind auch nicht zweifarbig. Also doch kein Senator CD, sondern ein Senator C, der eben CD-Schriftzüge trägt (der Senator C ist oberhalb des Basis-Senator angesiedelt, also das Luxusmodell, und der CD ist das Super-Luxusmodell). Aber dieses Defizit tut der Qualität dieses hervorragenden Modellautos keinen Abbruch.

Zweiter im Bunde ist der Opel Speedster, und der unterscheidet sich vom Rest der Serie dadurch, dass die Türen nicht zu öffnen sind. Er ist eine absolut emotionsgeladene Zweisitzer-Mittelmotor-Fahrmaschine, ein pures Lust-Objekt, kein Gramm zuviel auf den Rippen. Für Opel war das Nischenfahrzeug Speedster nichts als die Hoffnung auf Imagegewinn. Er wurde im Lohnauftrag bei Lotus im englischen Norwich hergestellt. Der Sportwagenhersteller, einst von Colin Chapman gegründet, gehörte ab Januar 1986 zum GM-Konzern und wurde Ende 1996 von Proton in Malaysia gekauft. Die Bande dauerten aber fort, und der Speedster sicherte Lotus in Krisenzeiten neben dem eigenen Gewächs Elise das Überleben.

Die Speedster-Fiberglaskarosserie (Design: Martin Smith) wurde über ein Aluminium-Strangpressprofilchassis gestülpt. Das machte den Roadster besonders leicht (leer

870 Kilo) und fahraktiv (Leistungsgewicht 5,9 Kilo pro PS). Er war absolut minimalistisch und verfügte über keinerlei Komfort – dafür aber über Power pur. Puristen waren begeistert. Ihnen war wichtig, beim Beschleunigen in die Schalensitze gepresst zu werden, auf engen Landstraßen durch Serpentinaugen zu brettern, gepflegte Drifts hinzulegen und den Fahrspaß mit Bikern zu teilen. Opel begab sich mit dem Speedster auf dünnes Eis. Es war ein ideologischer Spagat, einerseits mit dem Corsa Eco auf grünen Spritsparern zu ma-

chen, andererseits ein Gerät anzubieten, das sämtliche Grundsätze der Vernunft und politischen Korrektheit über den Haufen wirft und Spaß macht. Der Speedster erregte Aufsehen, war aber im Straßenverkehr kaum zu sehen. Opel-Verkäufer erschrecken teilweise, wenn ein Kunde einen Prospekt wollte. Oft bekam er keinen, weil nur rund 300 deutsche Händler für Vertrieb und Wartung geschult waren. Zeitlebens litt der Opel Speedster unter der etwas nonchalanten Verarbeitungsqualität. Er bewegte sich eben auf dem Niveau eines Kleinserienfahrzeugs, und von Opel erwartet der Kunde Großserienperfektion. Das

passte aus Opels Sicht nicht zusammen. Aber dem Speedster verziehen es seine Freunde. Und jeder Speedster-Kunde war ein Speedster-Fan. Keiner jammerte über das Auto. Jeder genoss es. Viele sind noch heute in erster Hand und werden es bleiben. Der Verkauf des Opel Speedster und seines englischen Pendant Vauxhall VX 220 verlief nicht erwartungsgemäß. In Deutschland wurden nur rund 1700 Fahrzeuge neu zugelassen, darunter etliche Vorführwagen und Pressefahrzeuge. Im national gesonnenen England wurde der Vauxhall als Opel-Derivat gesehen. Die Engländer bevorzugten den originalen Lotus statt einem umgebadigten Opel.

Das Sonic-Modell, hotter than hot und noch hotter als alles andere Opel, fängt die Emotionsausstrahlung des Vorbildes ein, ein klasse Modell, wie der Senator ohne Kritikpunkte. Er gehört eindeutig in die Opel-Sammlung, weil er ein Opel ist, aber er wird stets ein Außenseiter bleiben, weil er in keine Opel-Reihe passt und keine Opel-DNA hat.

● **Opel-Sammlung Nr. 20** Opel Senator A1 3.0 C 1978 und

● **Opel-Sammlung Nr. 21** Opel Speedster 2000. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP am Kiosk 34,99 €, im Abonnement 29,99 €. **Alexander F. Storz**



Der Speedster gehört eindeutig in die Opel-Sammlung, weil er ein Opel ist, aber er wird ein Außenseiter bleiben.

Frohe Weihnachten und ein glückliches Jahr 2022!

Caramini wünscht allen seinen Lesern ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest sowie einen festlichen Jahreswechsel. Dazu jede Menge Modellautos unterm Tannenbaum, zusammen mit all' den Sachen, die Sie, liebe Leser, sich schon sehnlichst gewünscht haben.

Die Redaktion bedankt sich herzlich für die Treue, die Sie uns in den gut sechs Jahren, die Caramini schon auf dem Markt ist, gehalten haben. Mittlerweile sind wir eine bekannte Größe, und das verdanken wir hauptsächlich Ihnen, unseren Lesern und auch unseren Werbepartnern.





So rollten Waren im Frankreich der 50er und 60er Jahre: Renault Goélette Kastenwagen



Gegensätzliches

Ein englischer Krawallmacher aus Belgien und ein altgedienter Lastesel aus Frankreich – gegensätzlicher können die aktuellen Formneuheiten nicht sein. Brekina hat den Ford Sierra RS 500 Cosworth und den Renault Goélette (Renault 1000 kg) auf die Reise zu den Sammlern geschickt.

Jedes Jahrzehnt hat seine automobilen Ikonen, und eine der 1980er Jahre war der Ford Sierra RS Cosworth, liebevoll „Cossie“ genannt. In seiner letzten Entwicklungsstufe als Sierra RS 500 Cosworth war die britische Rennsemmel das absolute Spitzenmodell der Sierra-Baureihe, auf 500 Stück limitiert. Seine Geburt liegt im Jahr 1987, und seine Eltern legten ihm 224 PS mit in die Wiege, erzeugt von einem längs eingebauten Reihensechszylinder-Motor. Dieser sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 247 km/h, und damit er nicht wie ein Flugzeug abhob, drückte ihn der imposante Spoiler auf den Asphalt.

Ford Motorsport setzte sich mit dem Projekt des Sierra RS Cosworth das Ziel, ein Siegerfahrzeug für die Gruppe-A-Rennen in Europa zu entwickeln. Da 5000 Fahrzeuge zur Homologation dafür produziert werden mussten, startete Ford eine Umfrage unter seinen Händlern, wie diese die Verkaufschancen einschätzten. Das Feedback waren 1500 Stück, zunächst wenig ermutigend. Dennoch präsentierte Ford den Sierra RS Cosworth auf dem Genfer Autosalon 1985. Der Verkauf startete schließlich 1986 mit einer Produktionszahl von 5545 Fahrzeugen. Die gesamte Produktion erfolgte bei Ford in

Belgien in Genk. Davon wurden 500 Exemplare zu Aston Martin Tickford geschickt, um dort zum Sierra RS 500 Cosworth umgebaut zu werden. Es gab nur rechtsgesteuerte RS Cosworth, und diese auch nur in drei Farben, Weiß, Schwarz und Metallicblau. Der Verkauf fand nur in Großbritannien statt, dort gab es einen Markt für diese Art von Rennfahrzeugen. Einige „normale“ RS Cosworth Fahrzeuge wurden von kontinentaleuropäischen Autotunern, zum Beispiel Wolf Racing, auf Linkssteuerung umgebaut, mit den technischen Spezifikationen des RS 500 Cosworth versehen und in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft eingesetzt.

Eines dieser umgebauten Ford Sierra RS 500 Cosworth war sicher das Vorbild des neuen PCX87-Modells, denn bei diesem sitzt das Lenkrad auf der linken Seite. PCX87 ist es gelungen, die Power des großen Vorbilds perfekt in den Maßstab 1:87 zu transferieren. Formgebung, Lackierung, Bedruckung – alles im grünen Bereich. Neben den von uns gezeigten Farbvarianten liefert Brekina noch eine weiße Ausführung.

● **19251** Ford Sierra RS 500 Cosworth. Karosserie schwarz. IA grau. UVP 17,95 €.

● **19252** dito. Karosserie hellblau-metallic. IA grau. UVP 17,95 €.

Wenden wir uns dem alten Lastesel aus Frankreich zu. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste auch in Frankreich die Wirtschaft wieder aufgebaut werden. Der „Pons“-Plan der provisorischen Regierung sah die Entwicklung von unterschiedlichen Fahrzeugen bei den verschiedenen Herstellern vor. Renault wurde mit der Entwicklung eines kostengünstigen Kleintransporters beauftragt. Schon im Mai 1945 begann die Produktion des Renault 1000 kg, der zunächst für das Militär gedacht war, aber dann allgemein angeboten wurde. Erst im Jahr 1956 erhielt er die Bezeichnung „Goélette“. Bis 1965 verließen eine Viertelmillion Fahrzeuge die Werkhallen von Renault. Damit war der Renault ein vertrauter Anblick auf Frankreichs Straßen. Brekina hat hier ein tolles Modell auf die Räder gestellt, alles ist nahezu perfekt umgesetzt. Besonders die Frontpartie gefällt uns sehr gut. Diese kommt beim Renault-Servicewagen besonders gut zur Geltung, da der Bereich des Kühlergrills dort weiß abgesetzt ist. Die Postversion „Postes“ wird sicher nicht das einzige Behördenfahrzeug bleiben, wir werden uns auch auf Blaulichtfahrzeuge freuen dürfen. Der Ausschnitt für das Blaulicht im Tiefziehteil ist schon vorhanden.

● **14650** Renault Goélette Kastenwagen. Karosserie blau. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 15,95 €.

● **14652** dito. Karosserie oben weiß, unten azurblau. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

● **14653** Renault Goélette Kastenwagen „Postes“. Karosserie dunkelgrün. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

● **14654** Renault Goélette Kastenwagen „Renault“. Karosserie orange. Dach und Kühlergrill weiß. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

Kurt Richter



Zwei Farben stehen zur Wahl, der Heckflügel ist immer dran: Ford Sierra RS 500 Cosworth, bei Brekina mit Linkslenkung.

Fotos:
Kurt Richter

Beispiel eines früher erschienenen Wandt-Modells, ein Pritschensattelzug mit Magirus-Kabine.



Fotos: Kurt Richter (3), MCG (1)

Man soll aufhören, wenn es am schönsten ist, sagt man. 100 schöne Folgen mit Wiking-Modellen in nostalgischer Anmutung hat der Post Museums Shop (PMS) innerhalb eines Jahrzehnts zusammengestellt und als „Wiking Verkehrs Modelle“ (WVM) zu den Sammlern gebracht. Nun hat der in die Model Car World-Gruppe eingegliederte PMS einen Schlussstrich unter diese Reihe gezogen. Die WVM-Reihe hatte es sich zu eigen gemacht, die Wiking-Welt der 60er Jahre Revue passieren zu lassen – stolze 100 Folgen sind daraus in zehn Jahren entstanden, mit stets neuen Ideen zu Kompositionen und Farbvariationen. „Sich aus diesem Fundus über eine so lange Zeit bedienen zu können, das war ein wahrer Glücksfall, ist aber zunehmend schwieriger geworden“, resümiert der zuständige Produktmanager Werner Gebeßler im Gespräch mit *Caramini*. Denn auch die 60er Jahre dauerten nur zehn Jahre an. „Wir wollten, dass die Sammler die Verkehrs-Modelle in positiver Erinnerung behalten und haben wohl alle attraktiven Möglichkeiten genutzt.“

So stellt sich die Frage, was sich der Post Museums Shop Neues einfallen lässt. Oder bereits einfallen ließ, denn die Edition Nr. 1 einer neuen Serie ist bereits erschienen (siehe Bericht über Wiking Sondermodelle). Es ist keine neue Zeitschienen-Serie à la WVM. Es sind vor allem zwei Themenreihen mit Einzelmodellen, die künftig im Fokus des Post Museums Shop stehen werden: „Edition Wandt – eine Spedition im Wandel der Zeit“ ist die eine, die „Bahn auf der Straße“ die andere Reihe.

Bewährte Namen

Wenn es um Wiking Sondermodelle geht, dann ist der Post Museums Shop längst zur zentralen Größe geworden. Nach dem Ende der WVM-Serie geht's weiter, mit Wandt und Bahn.



Werner Gebeßler

Dass sich der PMS intensiver der Braunschweiger Spedition Wandt zuwenden wird, verwundert nicht. Sind es doch immer wieder die Modelle im grünen Livree des Transportunternehmens gewesen, die in der Vergangenheit schnell ausverkauft waren. Angesichts der bereits aus Wiking-Formen erstellten Wandt-Modelle drängt sich die Frage auf: Bleibt da noch genügend Stoff für Neues? Gibt das Thema Wandt das her? Für Anregungen zu sorgen, das wird der Seniorchef der Spedition, Gerhard Wandt, persönlich übernehmen und die neue Serie kommentieren. Zugegeben, nicht alles das, was in der neuen Edition Wandt erschei-

nen soll, zählte und zählt zum Fuhrpark des Unternehmens. Aber es sind Modelle, von denen man sich vorstellen kann, dass sie dazugehören könnten oder konnten, weit über die Fahrzeugmarke Büssing hinaus, mit der Wandt stark verbandelt war. Und wer könnte diesen Part besser ausüben als der Unternehmer selbst, der seit einem halben Jahrhundert hinter seiner Spedition steht und sich dem Thema Wiking-Modelle gegenüber aufgeschlossen zeigt. „Das ist ihm ein Herzensanliegen“, gibt sich Werner Gebeßler optimistisch für die neue Reihe. Und räumt ein: „Es werden vielleicht keine 100 Folgen.“

Den zweiten Schwerpunkt werden die Straßenfahrzeuge der Bundesbahn bilden, ein früher von Brekina gern genutztes Thema, erweitert sich damit doch der Kundenkreis um die H0-Modellbahner. Ein Magirus Saturn Eckhauber als Pritschensattelzug ist bereits erschienen, und hier wird sich der geschichtliche Bogen von der Epoche II bis in die Neuzeit spannen – Busse, Schwer- und Stückguttransporte, Feuerwehren, Transporter und Pkw-Modelle, Stoff bietet sich genug. Ein schier unendliches Thema – zumindest solange die Sammler daran Interesse zeigen. **Hans-Joachim Gilbert**

Ob Wandt oder Bahn, an Lkws führt kein Weg vorbei. Aber es werden nicht nur Lkw kommen, vor allem nicht in der Bahn-Edition.





Der kleine Wiking-Laden:
Mercedes-Benz Flachpritschenzug
und Gabelstapler mit Paletten.

Ende zum Jahresende

Zum Ende des Jahres steigt die Zahl der Wiking-Sondermodelle wieder etwas an. Zwar beschließt der Post Museums Shop mit der Nummer 100 seine Wiking-Verkehrs-Modelle-Reihe, hat dafür aber schon andere Eisen im Feuer. Feste Größen in diesem Segment bleiben „Der kleine Wiking-Laden“, Rosenbauer und Vedes.

Auch für den Monat Dezember dürfen wir uns auf schöne Modelle und Themenpackungen freuen. Es geht also weiter mit den exklusiven Wiking-Editionen, wenn auch in gebremster Form. Im Gegenzug lassen sich die Auftraggeber noch interessantere und attraktivere Modellkombinationen einfallen.

Der kleine Wiking-Laden von Michi Bloeiß

● 8997 25 Mercedes-Benz L 1413 Flachpritschen-Lkw mit Anhänger und ME DG2 Gabelstapler. Auflage 1000 Stück. UVP 44,03 €.

– (0436) Lkw: FH und Flachpritsche moosgrün. IA graubeige. FG, Kühlergrill und Trillex-Felgen purpurrot. Rundholzladung von Ladegüter-Bauer.

– (0384) Anhänger: Flachpritsche und zwei Aufsätze moosgrün. FG und Trillex-Felgen purpurrot.

– (1170) Gabelstapler: Aufbau und Hydraulik purpurrot. Schutzkäfig, Gabeln und Lenk-rad umbragrau. Beiliegend zehn Paletten in Rotelfenbein.

Die 13. Edition von Michi Bloeiß, quasi das Weihnachtsmodell, wendet sich wieder dem beliebten Thema Forst- und Holzwirtschaft zu. Und auch dieses Sonderset regt den Spieltrieb im Manne an, den es besteht aus mehreren Komponenten, die sich genial kombinieren lassen. Der Mercedes-Benz



Die Miniatur-Modelle maßstäblicher Wirklichkeit und wichtiger, gegenseitiger Größen-Verhältnisse

Mit der 100. Ausgabe beendet der Post Museums Shop seine 2011 begonnene Reihe der „Wiking Verkehrs Modelle“. 100 Sets plus acht Sonderthemen wurden im Stil alter Modelle zusammengestellt.

Kurzhauber mit Flachpritsche verdient sein Brot nicht im Wald (dafür ist er nur wenig geeignet), sondern im Sägewerk des fiktiven Forstbetriebs. Dort transportiert er Rundholz oder bringt mit dem Hochbord-anhänger Sägespäne ins Hackschnitzel-Kraftwerk. Werden die Pritschenaufsätze auf Zugwagen und Anhänger verteilt, kann das Gespann zudem als normaler Lastzug

eingesetzt werden. Der Forstbetrieb besitzt auch einen Gabelstapler, mit dem die dort produzierten Paletten verladen werden können. Es gibt also immer was zu tun – und zu spielen. Wer sich fragt, woher die Räder des Gabelstaplers stammen, sie werden vom Still RX 70 zugeliefert. Verkaufsstart für das Set ist der 5. Dezember 2021. Bezug über www.wiking-laden.de.

RANDNOTIZ

Wiking-Verkehrs-Modelle vom PMS – geliebt und heiß diskutiert

Im Jahr 2011 hatte der Post Museums Shop eine geniale Idee: Eine Serie von Sets, deren Inhalte Wiederauflagen von Modellen aus historischen Formen sein sollten. Die Ausgabe Nummer 1 startete mit einem Ford FK 2500 Pritschenwagen, einem Mercedes-Benz L 5000 Koffer-Lkw und einem Büssing Trambus. Verpackt in einer langen Faltschachtel mit historisch angehauchtem Papier einleger, die Modelle in Farben abgespritzt, die nicht die Originale imitierten, sondern durchaus eigenständig waren, das machte schon was her. Der PMS orientierte sich an der Ausstattung von Wiking-Modellen der frühen 60er-Jahre: Keine Inneneinrichtung und dunkel getönte Verglasungen. Nur bei Cabrio-Modellen mussten die Sitze natürlich eingebaut werden, aber die Frontscheiben waren fast bis zum Schluss konsequent dunkel getönt, was nicht einer gewissen Komik entbehrte.

Zunächst miniaturisierte der PMS wirklich nur Modellfahrzeuge aus historischen Formen der 60er Jahre. Der Formenfundus bei Wiking ist zwar groß, aber nicht unendlich. Da kam es den Machern beim PMS zugute, dass die Lüdenscheider in zunehmendem Maße scheinbar verlorengegangene Modelle wiederaufleben ließen, so MAN Pausbacke, Henschel HS 14/16, Magirus 3500 und Sirius, Büssing 4500 und einige mehr. Das sicherte die Modellvielfalt der WVM-Reihe. Als dann Modelle aus neuen Formen in den langen Faltschachteln ihren Platz beanspruchten, schieden sich die Geister der Wiking-Sammler. Diejenigen, die schon von Beginn an diesem



Oben Sets mit Modellen aus historischen Formen, darunter ein Beispiel-Set aus neuen Formen.



Den Machern beim PMS kam zugute, dass die Lüdenscheider scheinbar verlorengegangene Modelle wieder aufleben ließen.

Projekt skeptisch gegenüberstanden, taten im Forum „Der Wiking-Treffpunkt“ offen ihre Ablehnung kund. Auf der anderen Seite gab es die Wiking-Freunde, die sich über jede neue Modellvariante freuten und regelmäßig die WVM-Sets kauften. Mittlerweile erreichten die Ausgaben, die schnell ausverkauft waren, durchaus hohe Preise auf dem Second-Hand-Markt. So wie die Nummer 26, die kurz nach ihrem Erscheinen zum Teil für über 200 Euro angeboten und auch verkauft wurde. Wer alle 100 regulären WVM-Ausgaben plus die zwei Ergänzungssets plus die acht Themensets besitzt, kann stolz auf seine Sammlung sein. Und diese hat mit dem letzten Set mit der Nummer 100 einen würdigen Abschluss gefunden. Es fehlt jetzt nicht nur die monatliche Vorfreude auf diese Modelle, sondern auch die Diskussion darüber. Irgendwie schade. Aber der PMS hat schon neue Ideen. **kr**

Drei Beispiele der acht Themensets, welche die 100 WVM-Ausgaben ergänzten.



Serie 800: Der Post Museums Shop kreiert eine neue Serie „Bahn auf der Straße“. Die Ausgabe Nr. 1 beinhaltet einen Magirus Saturn 145 S als Pritschensattelzug „Deutsche Bundesbahn“.



Fotos: Kurt Richter



Der Post Museums Shop schickt in der Serie 800 zwei Magirus Deutz Kipper für die fiktive Baufirma „Wimo Bau“ auf die Sammler-Baustellen.



Post Museums Shop

● **251108** Wiking-Verkehrs-Modelle Ausgabe Nr. 100. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 99,95 €. In der Schiebeschachtel mit Sichtfenster sind folgende sechs Modelle enthalten:

- **(0260)** Mercedes-Benz O 319 Panorama-bus „WM“. Karosserie beige. FG und Kühlergrill rot. Getönte Verglasung.
- **(0344)** Hanomag Kurier Kastenwagen „WM Service“. FH, Kastenunterteil und –dach platingrau, Kastenoberteil und FG rot. Verglasung getönt.
- **(0366)** Unimog S Werkstattwagen. FH und Pritsche gelborange. FG und Kraneinsatz silbern. Schwarzgrauer Stapelkasten mit silberfarbenem Fass. Ein orangetransparentes Warnlicht. Metallhaken. Verglasung getönt.

– **(0560)** Mercedes-Benz L 3500 Getränke-wagen „Wimo Sip“. FH, Aufbau und FG leuchtorange. Flaschenkästen hellbeige mit silberfarbenen Kronkorken. Verglasung getönt.

– **(0513)** Mercedes-Benz LPS 334 Koffer-sattelzug „Wiking“. FH, Kofferober- und –türen cremefarben. Kofferunterteil, FG, Sattelplatte und Aufliegerstütze blau. Kofferdach silbergrau. Verglasung getönt.

– **(0540/0501)** Mercedes-Benz LPS 312 Möbellastzug „Ferntransporte A.G.“. Aufbauten und Türen rotelfenbein. Dächer resedagrün. FG silbern. Verglasung getönt.

Nun ist es soweit, aus und vorbei. Es gibt keine weiteren Ausgaben der Wiking-Verkehrs-Modelle vom PMS mehr. 100 Sets (plus acht Sonderthemen) und Ende.

Eigentlich schade, man hatte sich irgendwie daran gewöhnt. Eine Würdigung dieses Mammutprojekts finden Sie in unserer Randnotiz. Für die finale Ausgabe hat sich der PMS etwas Besonderes einfallen lassen, nicht drei, sondern sechs Modelle, keine lange Faltschachtel, sondern eine große Schiebeschachtel mit Sichtfenster. Das hat natürlich auch den doppelten Preis zu Folge. Doch den ist das Set mehr als wert, denn der PMS hat sich sechs wirkliche Klassiker aus der Wiking-Historie herausgesucht und diese farblich so gestaltet, wie es auch vor 60 Jahren hätte sein können. Auch die Bedruckungen lehnen sich stark an frühere Wiking-Modelle an.

Dank Rosenbauer repräsentiert Wiking die moderne Feuerwehr: RB-VI1429 MAN TGM Rosenbauer AT „2020“ auf MAN-Fahrgestell.



● **251261** Serie 800 „Bahn auf der Straße“ Ausgabe Nr. 1. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 32,95 €.

– **(0510)** Magirus Saturn 145 S Pritschensattelzug „Deutsche Bundesbahn“. FH, Pritsche, Pritscheneinlage und Felgen eisengrau. FG, Kotflügel und IA schwarz. Plane platingrau. Sattelplatte silbern.

„Wir fahren immer“, lautete ein Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn. „Wir fahren jetzt auf die Deutsche Bundesbahn ab“, so lautet das Motto der neuen Modellreihe des PMS nach Vorbildfahrzeugen der früheren DB. Den Beginn macht ein Magirus Eckhauber Pritschensattelzug mit Plane, und mit edler goldfarbener Bedruckung. Der PMS liefert dieses Modell in einem helleren Grau aus als das Schwarzgrau, das die Originalfahrzeuge trugen. Auch die Modellbahnhersteller lackierten die DB-Elektro- und Dieselloks in aufgehellten Farben, weil dies im Verkleinerungsmaßstab realistischer wirkte. Nach der Meinung des Verfassers gilt dies auch für Modellautos, manche Sammler mögen das anders sehen.

● **251584** Serie 800 Set „Wimo-Bau“ Ausgabe 4. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 49,95 €.

– **(0424)** Magirus Deutz 126 D 11 AK Kipper. FH und Kipp-Pritsche kieselgrau. IA braun. Lenkrad schwarz. FG, Kotflügel und Felgen rot. Kühlergrill schwarz. Beiliegende Peilstangen und Seitenspiegel.

– **(0424)** Magirus Deutz 120 AK Kipper. Von den November-Neuheiten des PMS können wir schon das Magirus Kipper-Doppelset zeigen. Die Fahrzeuge sind im „Wimo-Bau“-Design gestaltet, und dieses steht ihnen sehr gut. Warten wir ab, ob es vom PMS noch weitere Editionen dieser Reihe geben wird.

Die zweite November-Neuheit, ein Unimog U401 mit zwei Kiesanhängern in Wandt-Farben, zeigen wir im ersten Heft des neuen Jahres. Bezug aller Modelle über www.post-museums-shop.de.

Rosenbauer

● **(0612)** RB-VI1429 MAN TGM Rosenbauer AT „2020“. FH, Aufbau und Kotflügel rot. FG, IA, Dach und Jalousien anthrazitgrau. Leiter, Dachmonitor, Fanfaren und Felgen silbern. Vier blautransparente Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 39,90 €.

Vor einem Jahr beging der Feuerwehrspezialist Rosenbauer sein 25-jähriges Jubiläum. Im Februar 2020 kündigte Wiking auf der Spielwarenmesse ein Modell des im Original runderneuerten Löschfahrzeugs der AT-Baureihe an. Dieses ist jetzt lieferbar, zunächst im Maßstab 1:87. Auf den seitlichen Jalousien trägt es stolz sein Geburtsjahr 2020. Nicht nur das Fahrerhaus mit Fahrgestell, auch der Aufbau wurde vollkommen überarbeitet. Rosenbauer hat das Modell

bei Wiking in einer neutralen Version als Vorführfahrzeug bestellt, ohne regionalen Bezug. Bezug über www.fanshop.rosenbauer.com/fanshop/kategorie/modelle/.

Vedes

● **8797 06** VW e-Bulli T1 Samba-Karosserieoberteil und Stoßstangen Golden Sand Metallic. Karosserieunterteil Energetic Orange Metallic. IA und Faltdach cremeweiß. Lenkrad schwarz. FG schwarz. Weißwandreifen. Felgen chromsilbern. Kennzeichen „H-VW 251 E“. Auflage 1000 Stück. UVP 33,99 €.

Da hat sich der Fachhandelsverband Vedes ein ganz besonderes Weihnachtspräsent für die Wiking-Sammler auserkoren, auch wenn sie sich dieses selbst kaufen müssen. Doch die Geschenke, die man sich selbst macht, sind ja bekanntlich die schönsten. Aber der Reihe nach. Anfang 2019 ging VW Nutzfahrzeuge zusammen mit der Firma E-Classics aus Renningen eine ganz besondere Projekt an. E-Classics hatte schon alte VW Käfer mit dem Elektroantrieb aus dem VW E-Up umgebaut, doch diesmal sollte es ein Sambabus sein. Gebaut 1965 in Hannover, 1996 von Emden nach Los Angeles verschifft und schließlich wieder zurückgeholt, das war die Basis für diesen ungewöhnlichen Umbau. Und diese Basis war fast eine Ruine, ein halbes Jahr dauerte die Restaurierung der Karosserie und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Denn die Designer bei VW spendierten dem Fahrzeug eine spezielle Lackierung: Energetic-Orange-Perleffekt unten und Golden-Sand-Metallic oben. Die Innenausstattung wurde als Achtsitzer konzipiert. Auf der Technik-Seite wurde dem Sambabus nicht nur ein 61 kW starker Synchronmotor eingepflanzt (weshalb das Fahrgestell verstärkt werden musste), das Fahrzeug erhielt Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieckslenkern, Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, LED-Scheinwerfer und natürlich eine leistungsfähige Batterie. Spitzengeschwindigkeit 130 Stundenkilometer.

Die Corona-Pandemie machte die Premiere des e-Bullis auf der Techno-Classica 2020 zunichte. Dank Vedes und Wiking kann sich nun jeder interessierte Sammler diesen außergewöhnlichen Sambabus in die Vitrine stellen. Vor uns steht und rollt der schönste VW T1, den Wiking nach originalem Vorbild je produziert hat. Schimmernde La-

LESENSWERTES

Wiking Magazin 2021

52 Seiten. Bestellnummer 0006 28. Preis 12 €. Erhältlich im Fachhandel.

Die Herbst- und Wintermonate sind genau der richtige Zeitpunkt, sich auf dem Sofa in seine Decke zu kuscheln und zu lesen. Da kommt das neue Wiking Magazin gerade recht. Der Autor Ulrich Biene berichtet in seinem unverkennbaren Schreibstil über Altes und Neues, über Gestriges und Zukünftiges aus dem facettenreichen Wiking-Modellkosmos. Große Vorfreude erzeugen die Artikel über die kommenden und ersehnten Neuheiten in Gestalt der Faun F 610/36 Zugmaschine, des Clark Gabelstaplers, des Normag Faktor I Traktors und der Henschel HS 140 Zugmaschine. Das 100-jährige Jubiläum der Firma Sieper, zu der Wiking seit 37 Jahren gehört, wird mit einer Zeitschiene gewürdigt. Weitere Themen sind die kurzen Magirus Kipper, das neue Rosenbauer RT Löschfahrzeug, die Spedition „Transit Transport Flensburg“ sowie die große Auswahl an Wohnwagen und Wohnmobilen bei Wiking. Die obligatorischen Rückblicke auf die Neuheiten vor 25 und 50 Jahren fehlen natürlich nicht und zeigen einem, wie alt man geworden ist. Auch das Modelljahr 2020 wird mit vielen Fotos minutiös dargestellt. Das ist längst noch nicht alles, aber wir wollen ja nicht zu viel verraten, ein bisschen Überraschung muss schon sein. Viel Spaß beim Lesen in der warmen Stube. **kr**



ckierung, Bedruckung (mit authentischem Kennzeichen), alles perfekt. Ein Highlight der Wiking-Modellgeschichte. Da sieht man gerne darüber weg, dass der Wiking-Bulli sein Auspuffrohr behalten durfte. Das trägt der e-Bulli nämlich nicht mehr. Bezug über Vedes-Fachgeschäfte. **Kurt Richter**



Vedes hat den vielleicht schönsten Bulli im Angebot. Auf jeden Fall den ersten e-Bulli.



Die feine britische Art: Egal in welcher der vier Farben, PCX87 liefert den Aston Martin DB7 Volante als Rechtslenker aus.



Quartetts im Quartett

Model Car World läutet bei seinem H0-Label PCX87 die nächste Vierer-Runde ein. Zwei der vier formneuen Pkw-Miniaturen sind Caramini-Lesern bereits aus dem Oktober-Heft bekannt: der VW Rallye-Golf und der BMW M535i. Gänzlich neu sind Ferrari 365 GT4 2+2 und der Aston Martin DB7 Volante. Letzterer stößt bei PCX87 in eine jüngere Vorbildepoche vor.



Vier Mal Rallye-Golf II: Der schwarze Streifen kommt auf dem roten Modell natürlich am besten zur Geltung. Alle Farbvarianten tragen die gleichen Felgen.

Die beiden zum 20-jährigen Bestehen von Model Car World exklusiv für diesen Modellauto-Versandhändler aufgelegten PCX87-Miniaturen des VW Rallye Golf und des BMW M535i waren in kürzester Zeit ausverkauft. Wer leer ausgegangen ist, kann jetzt aus dem Vollen schöpfen, je vier neue Farbversionen sind verfügbar. Da wir über die Vorbilder dieser beiden Fahrzeuge schon berichtet haben, wollen wir uns an dieser Stelle nicht wiederholen. Auffallend ist, dass der schwarze BMW M535i keinen typischen, dreifarbigen BMW-M-Streifen aufweist, im Gegensatz zu allen anderen Farbausführungen. Absicht? Dabei hätten die M-Zierstreifen auch ihm gut gestanden.

● **PCX870084** VW Rallye Golf. Karosserie dunkelgrünmetalllic. IA schwarz.

● **PCX870085** VW Rallye Golf. Karosserie dunkelblauetalllic. IA schwarz.

● **PCX870086** VW Rallye Golf. Karosserie schwarz. IA schwarz.

● **PCX870087** VW Rallye Golf. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870092** BMW M535i (E12). Karosserie weiß mit Dekorstreifen. IA schwarz.

● **PCX870093** BMW M535i (E12). Karosserie silbermetalllic mit Dekorstreifen. IA schwarz.

● **PCX870094** BMW M535i (E12). Karosserie dunkelblauetalllic mit Dekorstreifen. IA schwarz.

● **PCX870095** BMW M535i (E12). Karosserie schwarz. IA beige.

Ferrari präsentierte den 365 GT4 2+2 als Gran-Turismo-Coupé im Jahr 1972 auf dem Pariser Autosalon am Stand von Charles Pozzi, dem Importeur von Ferrari in Frankreich. Paolo Martin, ein Designer bei Pininfarina, zeichnete für die klassische, schlicht gestaltete Linienführung verantwortlich. Eine Sicke, die sich um die ganze Karosserie zog, trennte deren Ober- und Unterteile deutlich und sorgte für ein elegantes und dynamisches Auftreten. Als Viersitzer sprach der Ferrari 365 GT4 2+2 einen anderen Kundenkreis als den der Sportwagen an. Das eher diskrete Erscheinungsbild war etwas

für Geschäftsleute, die bei ihren Geschäftspartnern nicht mit einem aufdringlichen Fahrzeug protzen wollten. Der klassische Ferrari-Sportwagenfahrer konnte mit diesem Fahrzeug allerdings nur wenig anfangen. Der V12-Motor mit einem Hubraum von 4390 cm³ leistete 325 PS. Im Produktionszeitraum von 1972 bis 1976 entstanden ungefähr 470 Fahrzeuge.



Auch beim Ferrari 365 GT4 2+2 herrscht Einigkeit bei den Felgen, als Lackierung stehen drei dezente und eine feurige Farbe zur Auswahl.



Das neue PCX87-Modell zeichnet die elegante Linienführung des Vorbilds gekonnt nach. Die erwähnte Sicke („Pininfarina“-Sicke) ist deutlich zu erkennen. Feine Gravuren, eine saubere Lackierung und die vorbildgerechten Fünfarm-Felgen runden den makellosen Gesamteindruck ab. Um wie viel ärmer wäre der H0-Pkw-Kosmos ohne die schönen Fahrzeugminiaturen von PCX87,

und es sind ja schon weitere interessante Modelle im Anrollen.

● **PCX870132** Ferrari 365 GT4 2+2. Karosserie hellblau-metallic. IA braun.

● **PCX870133** Ferrari 365 GT4 2+2. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870134** Ferrari 365 GT4 2+2. Karosserie silber-metallic. IA schwarz.

● **PCX870135** Ferrari 365 GT4 2+2. Karosserie schwarz. IA beige.

Dass das Modell des Aston Martin DB7 Volante die gleichen Qualitäten wie der Ferrari 365 GT4 2+2 besitzt, braucht nicht nochmals erwähnt werden. PCX87 kann bei diesem offenen Cabrio seine Modellbaukunst viel stärker unter Beweis stellen, denn die Verkleinerung des Innenraums ist bestens gelungen. Dies kommt beim silberfarbenen Modell mit schwarzen Sitzen nicht so zur Geltung, bei den anderen dagegen umso mehr. Einfach toll gemacht.

Aston Martin baute den DB7 zehn Jahre lang von 1994 bis 2004. Seine Präsentation erfolgte 1993 auf dem Genfer Autosalon, allerdings nur als nicht fahrfähiges Ausstellungsstück, Motor und Getriebe fehlten noch. Die Bodengruppe des DB7 wurde vom Jaguar XJS übernommen, und dieser erhielt

sie vom Jaguar XJ MK I, eine Ahnentafel, die bis in die 60er Jahre zurückreicht. Für den DB7 wurde sie komplett überarbeitet. Als Antrieb fungierte ein Sechszylinder-Ottomotor mit 3,2 Litern Hubraum mit 24 Ventilen und einer Leistung von 340 PS, der auf dem AJ6-Motor von Jaguar fußt. Aufgeladen von einem Eaton-Kompressor, brachte es der DB7 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h. Das von PCX87 miniaturisierte Cabrio erschien im Jahr 1995, im Aston Martin Jargon als „Volante“ bezeichnet. Die selbsttragenden Stahlkarosserien mit Kompositkotflügeln wurden zu Beginn der Produktion bei Rolls Royce lackiert. Coupés und Cabrios zusammengerechnet ergab eine Produktionszahl von mehr als 7000 Exemplaren.

● **PCX870144** Aston Martin DB7 Volante. Karosserie hellgrün-metallic. IA schwarz mit beigefarbenen Sitzen. Verdeck schwarz.

● **PCX870145** dito, Karosserie silber-metallic. IA und Verdeck schwarz.

● **PCX870146** dito, Karosserie dunkelrot-metallic. IA und Verdeck hellelfenbein.

● **PCX870147** dito, Karosserie dunkelblau-metallic. IA weinrot. Verdeck schwarz.

Alle Modelle haben weiterhin eine UVP von 19,95 €.

Kurt Richter

Nachschub gibt's auch für den nachgefragten 535i. Die bunten M-Streifen zieren nur das schwarze Modell nicht, den Heckspoiler tragen dagegen alle.



Fotos:
Kurt Richter



Der Postbus gehört in der Schweiz nach wie vor zum Nahverkehrsangebot: Mercedes-Benz O 405 G der „PTT“.

Beginnen wir mit vier interessanten und attraktiven Modellen der Blaulichtfraktion. Der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. Regionalverband Südbrandenburg freute sich im Februar 2018 über ein neues Führungsfahrzeug für den Organisatorischen Leiter Rettungsdienst und den Leitenden Notarzt. Zum Einsatz kam ein VW T6 mit langem Radstand, der von der Firma Ambulanz Mobile aufgebaut wurde. Rietze hat die vielen Beschriftungen des Vorbildfahrzeugs sehr schön ins Modell übertragen.

● **53752** VW T6 RTW „Die Johanniter Rettungsdienst Dahme-Spreewald“. Karosserie neongelb mit leuchtroter Bauchbinde. Ein blautransparenter Dachbalken und eine transparente Warnleuchte. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 19,90 €.

Bei der Freiwilligen Feuerwehr der tschechischen Stadt Borohrádek (deutsch Heideburg) steht ebenfalls ein VW T6 mit langem Radstand und mittelhohem Dach als Mannschaftstransportwagen im Einsatz. Borohrádek liegt 22 Kilometer südöstlich des Stadtzentrums von Hradec Králové (deutsch Königgrätz) an der Stillen Adler. Der kleine

Bus und Blaulicht

B & B, das bedeutet im Fall Rietze nicht Bed & Breakfast, sondern Bus und Blaulicht. Das sind die Kernkompetenzen des fränkischen Modellautoherstellers, und diese stellt er immer wieder erneut unter Beweis.

Flughafen von Hradec Králové liegt wenige Kilometer außerhalb des Stadtzentrums. Die Freiwillige Feuerwehr von Borohrádek ist ein Teil der Flughafenfeuerwehr dieses Flughafens. Es ist sehr erfreulich, dass sich Rietze auch ungewöhnlicher Vorbilder aus Europa annimmt.

● **53822** VW T6 Bus „Hasiči“ (CZ). Karosserie rot mit weißer Bauchbinde. Zwei blautransparente Dachbalken. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 19,90 €.

Beim Deutschen Roten Kreuz Hameln-Pyrmont ist ein sehr auffällig gestalteter Intensivtransport-Rettungswagen beheimatet, der seinen Standort in der Rettungs-

wache Emmenthal hat. Falls notwendig, kann er auch als normaler Rettungswagen eingesetzt werden. Im Rahmen seiner Einsatzserie 1:87 liefert Rietze ein toll gestaltetes Modell dieses Rettungswagens, bei dem die Verlaufs-lackierung sehr authentisch nachgezeichnet wurde. Alle Schriften des Originals sind vorhanden und die Seitenspiegel sind bereits am Modell angebracht.

● **76257** Einsatzserie GSF RTW '18 „DRK Hameln-Pyrmont Intensivtransport“. FH und Aufbau weiß mit ineinander verlaufenden Farbflächen in Gelb und Grün. Ein blautransparenter Dachbalken und zwei blautransparente Warnlichter. Kennzeichen „HM-O 1917“. UVP 24,90 €.

Über das Vorbild dieses Modells brauchen keine Worte mehr verloren werden, die Impfbusse, nicht nur aus Bayern, sind in allen Medien vertreten, oft im Zusammenhang mit einem Aufruf, sich gegen das Corona-Virus impfen zu lassen. Vielleicht will Rietze mit diesem Modell auch einen kleinen Appell an die noch nicht geimpften Modellautosammler richten, dies nachzuholen.

● **69911** Einsatzserie Mercedes-Benz Citaro 06 „Malteser Impfbus Bayern“. Aufbau weiß, im hinteren Bereich rot abgesetzt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 32,90 €.

Seit Anfang 2021 wurde der Doppeldeckerbus der BVG mit der Wagennummer 3441 mit einer Ganzkörperwerbung für das bekannte Berliner Kaufhaus KaDeWe versehen, im Gegensatz zu anderen Fahrzeugen ohne spezielles Thema. Stationiert ist das Fahrzeug im Betriebshof Cicerostraße.



VW T6 RTW „Die Johanniter Rettungsdienst Dahme-Spreewald“



VW T6 Bus „Hasiči“ (CZ)

Einsatzserie GSF RTW '18 „DRK Hameln-Pyrmont Intensivtransport“





Corona schafft auch im Busbereich neue Motive für Rietze: Mercedes-Benz Citaro '06 „Malteser Impfbus Bayern“ als Modell der Einsatzserie.



Berlin fährt doppelstöckig, und zu Berlin gehört das Kaufhaus des Westens: MAN Lion's City DL07 „BVG KaDeWe“.

Fotos:
Kurt Richter

Seinen Dienst versieht der Bus auf der Linie M19 zur S-Bahn-Station Grunewald. Mit Ausnahme von Front und Dach hat Rietze das Modell in Schokobraun lackiert und mit dem unübersehbaren „KaDeWe“-Schriftzug versehen.

● **67790** MAN Lion's City DL07 „BVG KaDeWe“. Aufbau schokobraun mit gelber Front. Dach weiß. IA dunkelgrau. Linie „M19 S Grunewald“. Wagenummer 3441. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 36,90 €.

Die Hochflur-Stadtversionen des Mercedes-Benz O 305 G Gelenkbusse der PTT (Schweizerische Post/Post-, Telefon- und Telegrafenebetriebe) bestimmten in den 80er und 90er Jahren das Stadtbild vieler Schweizer Städte. Der Verfasser kann sich noch gut an Ausflüge nach St. Gallen erinnern, wo auf dem Bahnhofsvorplatz immer diese Fahrzeuge zu sehen waren. Vielleicht war auch der von Rietze verkleinerte PTT-Gelenkbus mit dem Ziel „Arbon“ dabei. Diese in den klassischen Farben der PTT lackierten Modelle sind immer ein Grund zur Freude.

● **69843** Mercedes-Benz O 405 G „PTT“ (CH). Aufbau oben weiß, unten gelb, mit roter Zierlinie. IA braun. Linie „51 Arbon“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Kurt Richter



PCX87 1:87



Aston Martin DB7
Volante, 1994
Nr. 245877 19.95



BMW M535i (E12), 1980
Nr. 245830 19.95



Ferrari 365 GT4 2+2, 1972
Nr. 245863 19.95



Ferrari Dino 246 GT, 1969
Nr. 246555 19.95



VW Passat B1, 1977
Nr. 251061 19.95



VW Rallye Golf, 1989
Nr. 245833 19.95



Saab 900 Cabriolet, 1986
Nr. 245755 19.95

BREKINA
AUTOMODELLE

1:87



DAF 66, 1972
Nr. 250818 14.95



Checker Cab, 1974
Nr. 246099 15.95



Ford Sierra RS 500
Cosworth, 1986
Nr. 251503 17.95



Mercedes L 322
Müllwagen, 1960
Nr. 252452 14.95



Fiat 691, 1970
Nr. 250625 39.95



Renault Goelette, 1950
Nr. 250944 16.95



Faun F 24 LF 8, 1960
Nr. 250750 24.95



Die Tradition der Weihnachtsmodelle bei Wiking lebt nach vielen Jahren wieder auf – fortgeführt wird sie mit dem T1c Samba-Bus.

Berliner zu Weihnachten

Im Herbst berlinerte es bei Wiking, ist ja auch kein Wunder. Harry W. Hamacher, C. Bolle und der Bluna-Doppeldeckerbus der BVG, alles echte Berliner. Dazu kommen noch weitere Modelle, die ihre Heimat u.a. in Hannover, Braunschweig, Schweden und sogar am Nordpol haben.

Manchmal ist Neues wirklich winzig: Die Wahl zum neuen Bauteil der Oktober-Neuheiten fiel auf den face-lifteten Kühlergrill des Lada Niva, dessen Name jetzt Lada Niva 4x4 lautet. Okay, es gab nur ein neues Bauteil, doch das erwartete Weihnachtspaket von Wiking dürfte die eine oder andere ausstehende Formneuheit beinhalten.

Lastwagen und Busse

0433 08 Volvo F89 Pritschenhängerzug „ASG transport spedition“. FH, FG, Kotflügel, Stoßstange, Luftansaugstutzen, Dachschild und Felgen melonengelb. Pritschen, Planen und Dachträger saphirblau. IA basaltgrau. Pritscheneinlagen silbergrau. Kühlergrill schwarz. UVP 36,49 €.

Wiking kombiniert das neue dreiachsige Fahrgestell des Volvo F88/89 mit der

langen Hochbordpritsche des klassischen Kabeltrommel-Lastwagens (43d/433) und kreiert damit eine Formneuheit. Auch der dreiachsige Anhänger erhält diese Pritsche und ergänzt das Zugfahrzeug zu einem für Skandinavien typischen sechsachsigen Fernlastzug. Da war die Gestaltung in ASG-Farben mehr als logisch. Das Fahrerhaus ist diesmal gelb und trägt eine saphirblaue Bauchbinde. Auf dem Dach findet sich neben dem obligatorischen ASG-Schild ein Gepäckträger. Ein imposantes Gespann.

0856 02 Büsing 8000 Milch-Behelfstankzug „Meierei C. Bolle“. FH, Flachpritschen, FG und Trilex-Felgen dunkelgrün. IA eisengrau. Tanks silbern. UVP 32,99 €.

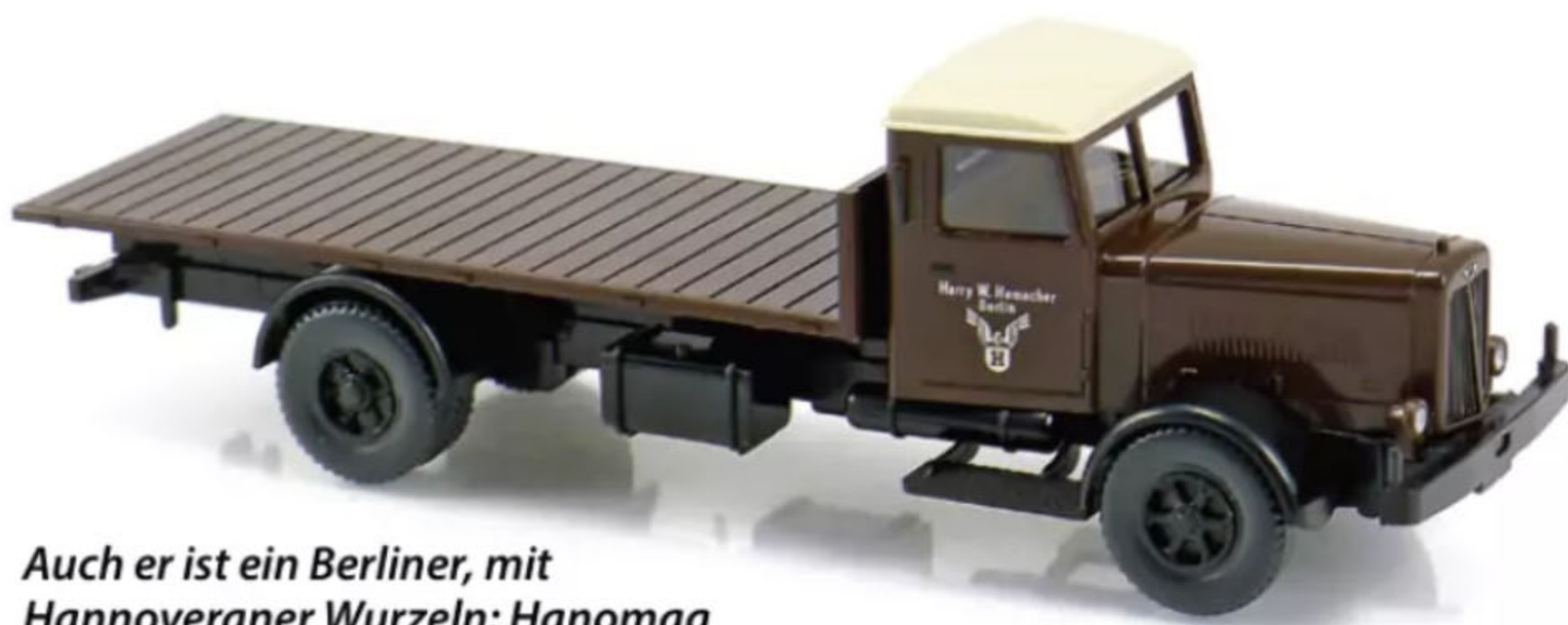
Älteren Einwohnern von Berlin ist die Meierei C. Bolle sicher noch ein Begriff. Das 1879 in Berlin gegründete Unternehmen begann in diesem Jahr mit der Belieferung der Stadt mit Milch und Milchprodukten. Dazu hielt C. Bolle eigene Kühe, die für den stetigen Nachschub sorgten. Die Milch wurde in Milchbars verkauft, später mit Handwa-



Büsing 8000 Behelfstankzug für die Berliner „Meierei C. Bolle“



Umfangreich bestückt ist das Fahrerhaus der sechs-achsige Volvo Fernlastzugs für die bei Wiking-Sammlern beliebte Spedition ASG unterwegs.



Auch er ist ein Berliner, mit Hannoveraner Wurzeln: Hanomag Flachprianschen-Lkw „Harry W. Hamacher“.

Ein starker Helfer für die Wiking-Baufirma „Emil Bölling“: Mercedes-Benz LPK 2223 Hochbordkipper.



Für Limonade führen diese beiden Büssing D2U Doppeldeckerbusse der Berliner BVG Reklame: Designs „Bluna“ und „Florida Boy“.



gen, die sogenannte Milchmädchen durch die Stadt zogen, bis 1881 Pferdegespanne eingeführt wurden. In diesen und den folgenden Jahren entwickelte sich Bolle zum größten Milchproduzenten. Wiking hat sich ein Vorbildfahrzeug aus den 50er Jahren ausgesucht, einen Büssing 8000, der auf seinen Flachprianschen behelfsmäßige Milchtanks transportiert.

● **0846 02** Hanomag HD5N Flachprianschen-Lkw „Harry W. Hamacher“. FH und Flachpriansche schokobraun. FH-Dach perlweiß. IA olivbraun. FG und Trilex-Felgen schwarz. UVP 20,49 €.

Eine weitere Miniatur aus dem Fuhrpark des Berliner Fuhrunternehmens „Harry W. Hamacher“. Der Hanomag HD5N erhielt eine Flachpriansche aufgesetzt und konnte damit zum Beispiel Holzkisten befördern. Diese gibt es ja von vielen Modellherstellern als Zubehör für die Modellbahn.

● **0722 05** Büssing D2U Doppeldeckerbus „BVG Bluna“. Aufbau beige. Dach grün. IA moosgrün. FG und Lenkrad schwarzgrau. Trilex-Felgen rehbraun. Linie „86 Steglitz“. UVP 23,99 €.

Im Jahr 1976 erhielt der Berliner Büssing D2U mit der Wagennummer 1415 seine „Bluna“-Komplettwerbung, nachdem er zuvor für Doornkaat und Stiller-Schuhe schon Reklame fuhr. Bis zu seinem Ruhestand sammelte er 1,1 Millionen Kilometer auf den Straßen von Berlin. 1978 wurde er an die Wuppertaler Gefa-Bank abgegeben, die ihn als mobiles Beratungsbüro einsetzte. Nach seiner Ausmusterung stand er dort bis 2016, bis er zum „Berliner Traditionsbusverein“ gelangte, allerdings ohne Inneneinrichtung. Heute ist das Fahrzeug als fahrendes Café im Raum Münster unterwegs und kann

dort unter anderem auf Wochenmärkten angetroffen werden. Man muss nur nach dem „Cafe Doppeldecker“ im blau-weißen Outfit Ausschau halten. Wiking hat die allseitige Werbegestaltung sehr authentisch umgesetzt. In den 90er-Jahren bot das Berliner Modellauto-Urgestein Stettinisch Decalbögen mit Werbeschriften für die Wiking Doppeldeckerbusse an, darunter auch Bluna und Florida Boy.

Bau- und Kommunalfahrzeuge

● **0673 10** Mercedes-Benz LPK 2223 Hochbordkipper „Emil Bölling“. FH und Kipp-Priansche narzissengelb. FG, Kotflügel, Stoßstange, Kühlergrill und Felgen karminrot. IA olivbraun. UVP 17,99 €.

Wieder Zuwachs für die historische Flotte der Bauunternehmung Emil Bölling, diesmal Form eines Hochbordkippers mit kubischen Mercedes-Benz Fahrerhaus. Und dieses ist einfach wie geschaffen für diesen Zweck, ein sehr harmonisches Modell.

● **0645 03** Mercedes-Benz LPK 2223 Schuttwagen „Edelhoff“. Alle Bauteile weiß. IA schwarz. UVP 17,49 €.

Als die Stadt Iserlohn nicht mehr bereit war, die Fäkalienentsorgung der umliegenden

den Gemeinden zu übernehmen, machte sich Gustav Edelhoff 1952 in diesem Bereich selbstständig. Später wurde das Unternehmen um eine Müllabfuhr erweitert. Schon 1965 sammelte Edelhoff den Abfall von einer Million Menschen. Er war maßgeblich an der Entwicklung des Müllgroßbehälters MGB 240 beteiligt, den heute jeder kennt. Die Fahrzeuge, die Edelhoff zur Müllentsorgung einsetzte, waren ganz in Weiß lackiert, versehen mit dem blauen Firmenlogo. Von Wiking kennen wir den Pressmüllwagen und die Straßenkehrmaschine in dieser Gestaltung, beide mit Mercedes-Benz NG-Fahrerhaus bestückt. Das neue Modell zeichnet einen Schuttwagen mit Absetzmulde nach, natürlich mit kubischer Mercedes-Benz-Kabine (die übrigens sehr gut vor diesen Aufbau passt). Die Mulde ist mit einer Abdeckung versehen. Doch halt, woher kommt diese Abdeckung? Ein neues Formteil? Wir haben dieses Bauteil doch schon früher gesehen, nur wo? Bei genauerer Betrachtung löst sich das Rätsel: Es handelt sich um das Dach des Koffers der alten Post-Lkw und deren Anhänger. Was erstaunt ist die Tatsache, dass es perfekt auf die Absetzmulde passt. Wer da bei Wiking gebastelt hat, der hat einen Glücksgriff in die Teilekiste getan. Perspektiven eröffnen sich für weitere interessante Modelle.

Einsatzfahrzeuge

● **0863 63** Magirus 150 D 10 Feuerwehrlöschfahrzeug LF 16 „Bahnfeuerwehr AW Hannover“. FH, Aufbau und Schlauchhaspel karminrot. IA, Laufstege und Leitern rehbraun. Kotflügel und Scheinwerfer weiß. Trittbretter silbern. FG, Felgen und Arbeits-



Die nun abgedeckte Absetzmulde passte nicht nur hinter die Henschel-Kabine, sondern sie passt auch hinter das große kubische Mercedes-Fahrerhaus.



Hintergrund: Kein Kriegs- und kein Bundeswehr-Käfer

Wiking macht einen militärisch anmutenden Brezel-Käfer aus der frühesten Nachkriegszeit – aus jener dunklen Epoche vor der Währungsreform. Dieser Käfer stammt aus der Ära der „Wolfsburg Motor Works“, als die Briten das Zepter schwangen.

Ein vermeintlich militärischer Käfer ist die neue Farbvariante des Wiking-Brezels. Was stellt das dar? Einen Bundeswehr-Käfer sicher nicht, denn die Bundeswehr gibt es erst seit 1956, und das Brezelfenster wich bereits 1953 der ovalen Scheibe. Ein Wehrmachts-Käfer ist es auch nicht, denn die Wehrmacht hatte zwar Kübel- und Schwimmwagen, aber keine Käfer in ziviler Form – wenngleich es ab 1938 natürlich zivile Volkswagen gab, die damals noch KdF-Wagen hießen. Also muss es etwas anderes sein, was Wiking neu bringt.

Eine Nachfrage bei Wiking erbrachte zwar die Erkenntnis, dass sich Wiking an einem restaurierten Fahrzeug bei der Farbgebung orientierte. Aber vorbildlos ist das Modell deshalb noch lange nicht, wenngleich die ins Orangefarbene gehenden Felgen mehr als fragwürdig sind. Doch die ersten Nachkriegs-Käfer waren durchaus in derart matten Tönen lackiert, wie die Wiking-Neuheit. Sie stammen aus der „schlechten Zeit“, aus den Jahren unmittelbar nach Kriegsende bis kurz vor der Währungsreform, also aus der Zeit, als das Volkswagen-Werk ein britischer Regiebetrieb war.

Das Werk hatte zu Kriegszeiten Kübel- und Schwimmwagen gebaut, zivile Käfer nur in Kleinstserie. Nach Kriegsende besetzten die Amerikaner das Werk, richteten dort einen Reparaturbetrieb für ihre Jeeps ein und ließen aus Restbeständen etliche Kübelwagen für die US-Army montieren. Kurz darauf fiel Niedersachsen und somit das Werk laut Besatzungsaufteilung



Während der „schlechten Zeit zwischen Kriegsende und Währungsreform“: Die Ära der „Wolfsburg Motor Works“ 1945 bis 1947.

den Briten zu, und zu diesem Zeitpunkt war das Volkswagen-Werk bereits wieder ein wichtiger Betrieb. Die Briten verwalteten es treuhänderisch, denn es befand sich nach wie vor im deutschen Staatsbesitz. Die Verwaltung oblag ab August 1945 dem 29-jährigen Techniker und Geschäftsmann Major Ivan Hirst. Die technische Führung hatte Colonel Charles R. Radclyffe inne, im zivilen Leben Auto-Ingenieur. Auf der Grundlage der Kriegsproduktion kurbelte der Senior Resident Officer, Major Ivan Hirst, ein ziviles VW-Programm und, wegen des britischen Devisenmangels, das Exportgeschäft an. Doch er schaffte mehr: Hirst leitete eine Demokratisierung in der deutschen Industrie ein, stand im Dialog mit den Arbeitnehmern, unterstützte die Aufstellung eines Betriebsrates und zeigte sich kooperativ. Zwar waren die Hallen durch

Bombardements in Mitleidenschaft gezogen worden, aber der Maschinenpark hatte dank Auslagerung weitgehend überlebt. Das Werk wurde zum britischen Regiebetrieb.

Die Leitung entschied im August 1945, den als Käfer bekannt gewordenen Wagen zu bauen. Die erste Zeit danach war von dauernder Improvisationskunst geprägt. Es mangelte nicht nur an Material. Auch Arbeitskräfte waren selten, sie waren demotiviert, hatten keine Wohnung und nichts zu essen, ihnen war kalt – damals schwebten die Deutschen völlig in der Luft; sie wussten nicht, wie die Kriegssieger mit ihnen verfahren würden.

1945/46 entstanden in Wolfsburg wüste Zwitter. Man nahm, was man hatte. So gab es zwar ausreichend Kübelwagen-Fahrgestelle, aber keine Karosseriewerkzeuge. Diese standen für den Käfer-Aufbau zur Verfügung. Also schraubten die VW-Werker bis Jahresende 1945 insgesamt 669 hochbeinige und geländetaugliche Käfer zusammen. Im März 1946 feierte die Belegschaft den tausendsten Nachkriegs-Käfer, im folgenden Oktober den zehntausendsten, aber es sollte noch Jahre dauern, bis Privatkunden einen Volkswagen (auf Bezugsschein) erwerben konnten. Zulieferer erhielten kleine Kontingente als Kompensationsgeschäfte, aber der komplette Fließband-Ausstoß war für die Besatzer als Reparationsleistung reserviert. Aus dieser Zeit stammt der Wiking-Käfer, in dunklem Mattoliv lackiert, ein Fahrzeug als Reparationsleistung für die Besatzungsmächte.

Sehr früher Nachkriegs-Käfer auf den Straßen von London im Jahre 1947.



Abtransport 1947. Fabrikneue Volkswagen auf dem Weg zum Kunden. Das war damals kein Privatmann – und wenn, dann nach großer Prozedur auf Berechtigungsschein. Der Großteil der Produktion ging an die Besatzungsmächte, vornehmlich an die britische Rheinarmee. Das waren Reparationsleistungen, also eine Wiedergutmachung der Deutschen für die Aufwendungen, welche die Kriegsgegner wegen des Krieges hatten. Solche Käfer sind die Vorbilder der Wiking-Neuheit, wenngleich sie keine orangefarbenen Felgen tragen.

Foto: Archiv afs (2)



Foto: Volkswagen-Archiv (2)

Kleine Feierstunde: Der 1000. VW im März 1946, die Einheitsscheinwerfer der Wehrmacht stammen aus Restbeständen, am Steuer Ivan Hirst.

Im Dezember 1947 waren die schlimmsten Materialengpässe überwunden und endlich konnte die Ausfuhr zaghaft beginnen, zunächst nach Holland. Parallel zum Aufbau einer Export-Organisation stellte VW sein Produkt im Herbst 1947 auf der Hannover-Messe, der ersten Leistungsschau der deutschen Industrie nach dem Kriege, aus. Im Oktober präsentierten Hirst und Radclyffe den VW auf dem Pariser Salon, wo er erstmals international gezeigt wurde. Mittlerweile gab es zusätzlich zum Standard-VW ein Export-Modell mit wohnlicherer Innenausstattung, mehr Chrom und einer Glanzlackierung. Der in Deutschland ausschließlich erhältliche Standard-Volkswagen war in stumpfen Lacken in den Tönen Mausgrau, Dunkelblau und Schwarz erhältlich.

Am 1. Januar 1948 übernahm Heinrich Nordhoff sein Amt und gab es bis zu seinem Tode 1968 nicht mehr aus der Hand. Der Patriarch orientierte sich mit seiner Stab-Linien-Organisation mit zentralisiertem Management an US-Vorbildern und duldet nichts und niemanden neben sich. Hirst und Radclyffe übertrugen die Kontrolle über das Werk im September 1949 dem Land Niedersachsen und gingen nach England zurück. Nordhoff machte in seinen 20 Volkswagen-Jahren den Käfer groß. Aber Hirst war es, der die Saat auswarf, die Nordhoff später erntete. Nordhoffs patriarchalischer Führungsstil bedeutete gegenüber der Regentschaft unter Hirst einen Rückschritt. Kein Wunder: Er war zuvor Leiter des Opel-Werkes in Brandenburg an der Havel gewesen, das für die Wehrmacht den Opel Blitz produziert hatte. Das machte ihn nach dem Krieg für die Amerikaner untragbar, weshalb er nicht Opel-Generaldirektor wurde. Aber für die Briten schien das kein Problem gewesen zu sein. Die Briten führten die Entnazifizierung lange nicht so konsequent durch wie die Amerikaner. **afs**



Das Thema Bahn gibt immer wieder interessante Modelle her: Magirus Eckhauber als LF16 der Bahnhoffeuerwehr im Ausbesserungswerk (AW) Hannover.



scheinwerfer schwarz. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegende Peilstangen und Seitenspiegel. UVP 23,99 €.

Nein, das Modell ist kein TLF 16, wie es die Beschriftung der Verpackung suggeriert, sondern ein LF 16. Diese standen im Original nicht nur bei vielen Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren im Einsatz, sondern auch bei der Deutschen Bundesbahn als hauseigene Feuerwehr („Bahnhoffeuerwehr“). Dort waren sie den größeren Ausbesserungswerken zugeordnet. Das Wiking-Modell war laut Aufschrift in Hannover beheimatet. Heute werden die Fahrzeuge als „Werkfeuerwehr Bahn“ bezeichnet. Durch die authentische weiße Bauchbinde gewinnt das Wiking-Modell des Magirus 150 D 10 LF 18 ungemein. Zusammen mit den weißen Kotflügeln ergibt das ein tolles Modell.

Personenwagen und Kleintransporter

0830 18 VW 1200 Brezelkäfer. Karosserie, FG und Radkappen dunkelmattgrün. IA und Felgen lachsrot. Stoßstangen mit lachsroten Zierstreifen. UVP 13,49 €.

Der VW 1200 Brezelkäfer erscheint in einer Farbgestaltung, wie sie die ersten Fahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg besaßen. Eine umfassende Betrachtung der ersten

Produktionsjahre des Brezelkäfers lesen Sie im Hintergrund-Bericht (links) von Alexander F. Storz. Da keine Farbfotos dieser ersten Brezelkäfer vorhanden sind, hat sich Wiking ein restauriertes Fahrzeug zum Vorbild genommen. Daher auch die lachsroten Felgen und Linien auf den Stoßstangen, die auch auf Fotos von restaurierten Fahrzeugen im Internet zu finden sind.

0099 06 Fiat 600 mit offenem Faltdach. Karosserie brilliantblau. IA blau. Lenkrad perlweiß. faltverdeck schwarz. FG schwarzgrau. Stoßstangen und Felgen silbern. UVP 12,99 €.

Eine neue Farbe für den putzigen Fiat 600. Durch das offene Faltdach lässt sich die Inneneinrichtung eingehend betrachten. Sehr schön gestaltet ist die Frontpartie mit dem feinen Fiat-Logo.

0208 03 Lada Niva. Karosserie und Felgen silbermetallic. FG, IA, Kühlergrill und Stoßstangen schwarz, UVP 14,99 €. Lange haben wir auf ihn gewartet, auf den Lada Niva 4x4 des Baujahrs 2014 nach dem einzigen großen Facelift. Besonders fällt



Lachsrote Felgen und dunkelmattgrüne Karosserie – eine Farbgebung aus der unmittelbaren Nachkriegszeit, die dieser Brezelkäfer zeigt – bevor man in Deutschland den großen „Brezel“ kaufen konnte.



Im Fiat 600 ließ sich die Sonne Italiens durch das offene Faltdach bestens bewundern.



Wiking gönnt dem Lada Niva 4x4 ein Facelift – mit einem neuen Kühlergrill-Formteil.



Auch Wiking hat einen Volvo-Kombi, den 850, der nun in Saffron Pearl Metallic lackiert ist.



der neue Kühlergrill mit dem veränderten Lada-Emblem auf, aber auch andere kleine Details wurden verändert. Am Fahrzeug war kein Chrom mehr zu sehen, die schwarze Zierleiste entfiel. Die Blinker-/Standlichteinheit wurde verändert. Und es gab zum ersten Mal Metalllackierungen, natürlich gegen Aufpreis. Der Lada Niva wandelt sich vom Nutzfahrzeug zum schicken Offroader. Den kann man sich jetzt auch in 1 zu 87 in die Sammlung stellen, Wiking sei Dank. Die

Lüdenscheider haben dem Modell eine Anhängerkupplung spendiert, damit die Yacht des Besitzers angehängt werden kann.

0264 07 Volvo 850 Kombi. Karosserie Saffron Pearl Metallic lackiert. IA lichtgrau. FG und Lenkrad schwarz. Felgen silbern. UVP 21,49 €.

Volvo produzierte den 850 im Original von 1991 bis 1996, Wiking im Modell von 1996 bis 2003. Nach 18 Jahren ziehen die Lüdenscheider Modellentwickler die Form wieder aus dem Regal und stellen ein toll lackiertes Modell auf die Räder. So toll, dass das Modell schon nach kurzer Zeit ab Werk ausverkauft war, zu einem Zeitpunkt, als es noch gar nicht verfügbar war. Denn die Auslieferung wurde von August auf Oktober verschoben. Wer noch keines in seiner Sammlung hat, sollte sich bald um ein Exemplar bemühen. Die feinen schwarzen Fensterrahmen tragen sehr viel zum Gesamteindruck bei, und perfekte Metalllackierungen beherrscht Wiking sowieso.

0334 04 DKW Schnellaster Lastenwagen „Büssing Kundendienst“. Karosserie und Radkappen hellorange. Dach und Felgen kobaltblau. IA kieselgrau. FG, Stoßstangen, Kotflügel und Lenkrad schwarz. UVP 15,99 €.



Komplettiert den Sieper Jubiläumsreigen: VW T2a in den alten Wiking Hausfarben.

Dieser in den typischen Büssing-Farben gehaltene DKW Schnellaster Kastenwagen ist für den hauseigenen Kundendienst unterwegs. Oft zogen diese Kleintransporter noch einen Pritschenanhänger zum Transport größerer Ersatzteile.

0334 05 DKW Schnellaster Bus. Karosserie rubinrot mit hellelfenbeinfarbenen Heck- und Seitenflächen. IA und Felgen cremeweiß. FG rubinrot. Radkappen silbern. UVP 15,99 €.

Ein dunkles Rot, gepaart mit einem Cremeweiß, diese Farbkombination geht immer und steht auch den DKW Schnellaster Bus ausgesprochen gut. Ein Schmuckstück für die Sammlung. Zum Modell gibt es auch ein restauriertes Vorbild, das seit 2015 in der Sammlung von Audi Tradition steht.

0797 28 VW T1 Sambabus Weihnachtsmodell. Karosserieoberteil, Lenkrad und Felgen weiß. Karosserieunterteil und IA verkehrsrot. Geschlossenes Faltdach baltgrau. FG schwarz. Exportstoßstangen silbern. UVP 20,49 €.

Weihnachten steht vor der Tür. Grund genug für Wiking, die frühere Tradition der Weihnachtsmodelle nach vielen Jahren wieder aufleben zu lassen. Was eignet sich dafür besser als ein VW T1 Sambabus, der rundum mit Weihnachtsbäumen und Sternen bedruckt ist. „O Tannenbaum, o Tannenbaum...“

100 Jahre Sieper

0315 03 VW T2 Bus. Karosserie und Radkappen orange. Dach, FG, IA und Felgen cremeweiß. Lenkrad schwarz. UVP 12,99 €.

Mit dem VW T2 Bus ist das Modellquartett zum 100-jährigen Jubiläum der Firma Sieper komplett. Eine kleine, aber feine Modellreihe in den Farben des früheren Wiking-Logos.

Kurt Richter



Den DKW Schnellaster, wie er hieß, gab es nicht nur als Kastenwagen, sondern auch als Bus. Damit waren der Büssing Kundendienst und eine kleine Reisegesellschaft unterwegs.



Modellfotos: Kurt Richter

Das typische Führerhaus des T138 mit seinen runden Pausbacken wurde im Zeitraum von 1959 bis 1972 gebaut. Der Grill ist bei diesem Bautyp wie ein liegender Halbmond geformt.



Tatra ist einer der ältesten Automobilhersteller und bekannt durch die Entwicklung des Zentralrohrrahmens sowie besonders durch aerodynamische Modelle wie den Tatra 77 und den Tatra 87 mit luftgeköhltem Heckmotoren. Schuco bringt Versionen des Tatra T138 (Dreiseitenkipper) sowie des T148 (GTLF32 und Pritsche/Plane). Der T148 wurde von 1972 bis 1982 gebaut. Die charakteristische Form der Nachfolgerkabine des 138 ist etwas eckiger, und wurde in 1:87 sehr gut umgesetzt.

Der aus Kunststoff bestehende Tankaufbau stellt die frühere Bauform dar, welche im vorderen Bereich nur halbhohe Gerätefächer aufwies und bei dem der obere Tankbereich noch nicht geglättet ist. Auf dem Dachbereich des Tanks befinden sich zwei Wasserwerfer sowie angegedeutete Luken und notwendige Gerätschaften. Die vorderen Kotflügel verzieren separat angebrachte Peilstangen, kleine Boxen mit den Blinkern. Drei Rundumleuchten machen den Tatra einsatzbereit.

Zumindest bis zum Jahr 2012 gab es in Deutschland noch im Einsatz befindliche T148 GTLF32 bei den Feuerwehren Birkenwerder bei Berlin und der FF Altlandsberg – welches auch den von Schuco ausgewählten Tankaufbau aufweist. Die seitlich angebrachten Sirenen an der vorderen, linken Peilstange waren zumindest in den 80er Jahren Standard. Die Lackierung ist gewohnt sauber ausgeführt und lässt keine Wünsche übrig.

Der Tatra T138 Kipper weist zwar auch eine gute Verarbeitung aus, aber die Kombination der Fahrkabine mit dem Kipper wirkt ungewöhnlich. Die Kippmulde stellt die sogenannte S3 oder S3M-Ausführung (erhöhte Bordwand) dar und ist nach hinten kippbar. Die Heckklappe der Kippmulde lässt sich ebenso bewegen. Das typische Führerhaus des T138 mit seinen runden Pausbacken wurde im Zeitraum von 1959 bis 1972 gebaut. Der Grill ist bei diesem

Tatü, Ta-traah

Mit der aktuellen Auslieferung bringt Schuco einige Formneuheiten in den Fachhandel. Mit drei unterschiedlichen Tatra-Modellen gibt es nun auch in 1:87 tschechische Nutzfahrzeuge bei Schuco.



Großtanklöschfahrzeug GTLF 32 auf Basis des Tatra T148. Auf den vorderen Kotflügeln befinden sich hinter den Peilstangen kleine Boxen mit Blinkern und darüber Rundumleuchten.

● **26629** Tatra T138 Dreiseitenkipper, Karosserie in Zweitön-Farbe türkisgrün/dunkelblau. Inneneinrichtung türkisgrün; Kippmulde nach hinten klappbar. Preis 17,99 €.

● **26632** Tatra T148 GTLF32, Feuerwehr. Karosserie, Inneneinrichtung und Tankaufbau in Feuerwehrrot. Zwei bewegliche Wasserwerfer (Silber). Preis 19,99 €.



Eine Farbvariante gibt es beim VW T3b Camper mit Dachaufbau von Westfalia. Das Modell ist nun in Dunkelbraun lackiert und trägt ein geöffnetes Hubdach.

● **26606** VW T3b Camper mit geöffneten Hubdach, Karosserie in Dunkelbraun. Inneneinrichtung schwarz. Dachaufbau weiß, Seiten hellbeige. Preis 9,99 €.

Stefan Schwiertz

Neue Farbvariante des VW T3b Campers mit geöffnetem Westfalia-Hubdach.



Bautyp wie ein liegender Halbmond geformt. Jedoch scheint die Form des Kippers, welcher bis zum Fahrerhaus führt und das Chassis mit dem schräg stehenden Reserverad eher zur späteren Version des Tatra T148 zu gehören. Beim T138 führt die Pritsche nicht bis zum Führerhaus, da sich üblicherweise dahinter die Aufhängung des Reserverads befand (siehe Rietze-Modell). Zumindest sind dem Autor keine entsprechenden Vorbildfotos bekannt. Der hier vorgestellte Aufbau auf einem Chassis mit schräg hängenden Reserverad unterhalb der Mulde gehört eigentlich zu einem Tatra 148 Super. Ein Vergleich mit bereits vorhandenen Kunststoffmodellen wie jene von Rietze, Igra oder SDV verbietet sich an dieser Stelle, da die Werkstoffe eben sehr unterschiedlich sind.



Der Keller-HZ trägt die seltenen CB-Wechselboxen.

Fotos: Johannes Schwörzer

Once again

AWM hat wieder in seiner Produktionsgeschichte geforscht und aus den Regalen alte Lkw-Modelle hervorgeholt.

Bunt, kontrastreich und nur selten mit einem Aeropaket versehen – so rollen die AWM-Lkw dieser Youngtimer-Auslieferung vor. Man merkt deutlich, dass die seinerzeitigen Lkw als Eyecatcher für die jeweiligen Speditionen unterwegs waren. Im folgenden „Neuheiten“-Paket wird es dann ausschließlich recycelte Busse geben.

● **75879** MB Actros L (H) Tank-SZ „Luible“. UVP 29,95 €.

Vor über 65 Jahren wurde das Unternehmen von Alfred Luible gegründet. Es hatte ursprünglich seinen Sitz in Günzburg an der Donau. 2015 wurde unter dem Namen Luible Logistik das Unternehmen und drei weitere akquirierte Speditionen in Leipheim zentriert. 2019 übernahm die in Mannheim residierende Raben Group die Spedition im bayrischen Schwaben. Das AWM-Modell bildet ein Vorbild der Luible Spedition ab, das noch in Günzburg beheimatet war. Tank und Felgen sind verchromt.

● **75880** MAN F90/HD Schiebeplanenkoffer-SZ „Schnitz Cargobull“. UVP 29,95 €

Schnitz Cargobull betont den großen Wert der Marke. Die Anhängerspezialisten stellen im Jahr über 45 000 Trailer her. Da das Wort Anhänger dank des Umlautes in anderen Sprachen schwer zu sprechen ist, wurde der Begriff Cargobull gewählt und mit einem blauen Elefanten als Markenbezeichnung kreiert. Das AWM-Modell trägt die Schriftzüge in der Manier eines Werbemodells. Daher wird auch das Dach flächig bedruckt. Um die Zugmaschine geht es nicht. Folglich ist sie schlicht in Blau gehalten und weist nur die Typen Kennungen als zusätzliche Veredelung auf.

● **75883** MB SK Koffer-HZ „Radeberger Pilsener“. UVP 31,95 €.

Weit in die Anfänge von AWM (oder besser von AMW) führt uns dieses Brauereimodell zurück. Farbenfreude wo man hinschaut: Rote Stoßstangen, grünes Chassis, bronzefarbener Unterfahrschutz, Hinterkot-



Der Luible (H) Tankzug war ursprünglich in Günzburg an der Donau stationiert.



Schnitz Eurocargo – der Spezialist für Trailer stellt über 45 000 Auflieger im Jahr her.



Schön bunt – der Radeberger Pilsener zeigt freudig Kontrastfarben.

flügel in Rot, beim Anhänger in der Farbe des Chassis. Kontraste waren angesagt. Wer meint, es gäbe zudem ein Déjà-vu, der liegt richtig. Ja, bei Albedo gab es diesen Hängerzug auch. Immerhin unterscheiden sich die Spiegel-Spritzlinge.

● **75884** MB Actros L mit Aeropaket Schiebeleplanenkoffer-SZ Spedition Kerkemeier“. UVP 29,95 €.

Das schon über 100-jährige Unternehmen ist insgesamt dreimal innerhalb Hattingens umgezogen. Zurzeit werden ca. 50 Lkw im Fuhrpark eingesetzt. Dabei setzt Kerkemeier immer noch auf den pinkfarbenen Doppel-Looping-Pfeil auf den gelben Gardinenplanen, die an psychedelische Zeiten erinnern. Die AWM-Zugmaschine ist korrekt in dunklem Grün gehalten, welches auch heute noch Verwendung findet.

● **75885** MAN F90/HD CB-Wechselkoffer-HZ „Keller Spedition GmbH“. UVP 31,95 €.

Das Unternehmen wurde 1925 gegründet und hält 19 Lkw vorrätig. Das AWM-Modell trägt die seltenen CB-Koffer. Die Keller Schriftzüge sind zeitlos aktuell.

● **75886** Volvo FH Globetrotter mit Aeropaket Pritschen-SZ „Layer & Wittwer“. UVP 29,95 €.

Das Unternehmen wurde 1988 gegründet. Seit 2015 ist es unter dem Namen Edelstahllager Wittwer GmbH unterwegs und besitzt zur Auslieferung der eigenen Rohre vier Lkw. Das AWM-Modell firmiert noch unter Layer & Wittwer. Prägnant wird mit der pinkfarbenen Zugmaschine Aufmerksamkeit erzeugt. Der komplett schwarze Auflieger trägt natürlich auch eine schwarze Plane. Selbstverständlich darf als Kontrast Pink nicht fehlen, und gibt so den Namen und die Anschrift preis.

● **75887** MB SK Pritschen-HZ Malteser Warendorf“. UVP 31,95 €.

Das Modell wurde seinerzeit in einer Auflage von 400 Stück herausgebracht und war im Fachhandel ausverkauft. Der Windabweiser für das Dach ist beigelegt. Der SK kann somit ohne jegliches Aeropaket bewegt werden.

Fast ohne aerodynamische Verbesserungen – der Malteser-SK kann wahlweise mit dem Dachspoiler versehen werden.



Layer & Wittwer – der pinkfarbene Volvo darf eine schwarze Pritsche samt schwarzer Plane ziehen.

● **75888** MB Actros LH mit Aeropaket Koffer-Sattelzug „KleemannTransporte“. UVP 29,95 €.

Die in Nordheim beim Heibronn vertorten Logistiker verfügen zusätzlich über einen eigenen Getränkemarkt. Das Unternehmen selbst besteht seit 65 Jahren. Selbstverständlich werden die Kleemann-Auflieger jetzt von aktuellen Actros-Zugmaschinen gezogen. Die seitlichen Streifen auf den Kabinenseiten sind jedoch immer noch aktuell. Auch die voll verchromten Felgen finden sich entsprechend an den aktuellen Fahrzeugen von Kleemann.

● **75890** Renault Magnum Koffer-SZ „Endress & Hauser“. UVP 29,95€.

Das AWM-Modell stellt kein Speditionsmodell dar, sondern steht für den aus der Schweiz stammenden Anbieter für Prozess- und Labortechnik. Das Leitmotiv der Firma lautet immer noch „People for Process Automation“ und ist daher groß auf den Seitenflächen des vollverkleideten Aufliegers zu finden. Eine Vielzahl von Abbildungen, technischen Aggregaten und Anwendungssymbolen gibt einen Vorgeschmack auf die riesige Vielfalt dieses Technikspezialisten.

Johannes Schwörzer



Der Doppelpfeil mit Doppel-Looping ist bei Kerkemeier auch heute noch im Einsatz.



Der Kleemann trägt, wie die aktuellen Vorbilder, verchromte Felgen.



Schweizer Eigenwerbung für Prozess- und Labortechnik - Endress + Hauser

Die ersten fünf Paperbox-Varianten sind ein BMW 2002, ein Citroën 2CV, ein Land Rover Defender, ein Mercedes-Benz /8 und ein Mercedes-Benz 300 SL.



Zurück zur Pappgarage

Auspacken soll Freude machen, und das nicht nur in der Weihnachtszeit. Mit der neuen „1:64 Paperbox-Edition“ lässt Schuco Erinnerungen an die Zeit der Matchbox-Modelle in ihren kleinen Pappschachteln aufkommen. Insgesamt zehn Modelle werden angeboten.

Die im Februar angekündigte, limitierte 1:64 Paperbox-Edition von Schuco ist jetzt bei den Händlern eingetroffen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um neue Farben bestehender Modelle, die nur mal ganz anders verpackt wurden – in Kartonschachteln im Stil der 1970er Jahre mit attraktiven, an die damalige Zeit erinnernden Motiven bedruckt. Das Modell selbst ist in Seidenpapier eingewickelt – Kunststoffolie oder Blisterpackung haben hier ausgedient. In einer Zeit, in der die Ver-

wendung von Plastikverpackungen in diesem Maßstab gang und gäbe ist, beispielsweise bei den aktuellen Hot Wheels- und Matchbox-Modellen, ist es erfrischend, eine dieser Miniaturen in die Hand zu nehmen und das Gefühl zu haben, dass es schon einmal in die Hand genommen wurde, um sorgfältig in Seidenpapier gewickelt zu werden. Man selbst darf es nun auswickeln und sehen, dass da – passend zur Pappschachtel alten Stils – auch ein Modell alten Stils geliefert wird.

Sowohl die Karosserie als auch die Grundplatte sind aus Druckguss gefertigt, was den

Charakter der Schuco-Reihe unterstreicht. Jedes Modell verfügt über originalgetreu nachgebildete Räder, jeweils den Rädern der echten Autos nachempfunden. Die Lackierungen sind sehr sauber ausgeführt, die Beschriftung recht fein und teils auch gut lesbar. Alles Editionmodelle werden zu einem UVP von 9,99 € angeboten.

● 45-203-0600 Mercedes Benz /8 (200D Limousine) 1971 – Paperbox 04. Karosserie pastellgrün. IA schwarz.

● 45-203-0700 Land Rover Defender 90 County Station-Wagon (CSW) 2013 – Paperbox 03. Karosserie dunkelrot. IA schwarz.

Die Paperbox-Varianten 6 bis 10: Austin Mini, Porsche Turbo 930, VW Golf I (Grundmodell GTi ohne die für ihn typischen Details wie der rote Grillrahmen), VW Käfer in Zweittonfarbe sowie VW T1b Kombi – auch in Zweittonfarbe.





Fotos: Stefan Schwiertz

● **45-203-0800** Citroën 2 CV – Paperbox 02 von 1978. Karosserie orange. IA schwarz. Faltdach dunkelgrau.

● **45-203-0900** Volkswagen T1b Kombi – Paperbox 10. Karosserie beige-blau. IA schwarz.

● **45-203-1000** BMW 2002 (Typ 114) 1966 – Paperbox 01. Karosserie blaumetallic. IA schwarz.

● **45-203-1100** Mercedes Benz 300 SL Flügeltürer Coupé 1954 – Paperbox 01. Karosserie rotorange. IA beige.

● **45-203-1200** Austin Mini Cooper MK II 1964 – Paperbox 06. Karosserie gelb mit schwarzer Fronthaube. IA schwarz.

● **45-203-1300** Porsche 911 Turbo (930) – Paperbox 07. Karosserie weiß mit schwarzen Negativdruck an den Seiten. IA schwarz.

● **45-203-1400** Volkswagen Golf I 1976 – Paperbox 08. Karosserie grünmetallic. IA schwarz.

● **45-203-1900** Volkswagen Käfer 1600 – Paperbox 09. Karosserie blau-weiß. IA hellgrau.

Design Tarmac Works

Weitere Modelle fertigt Schuco nun auch regelmäßig für Tarmac Works. Das Unternehmen wurde 2014 mit Sitz in Hongkong gegründet und beschreibt sich als Team von Auto- und Modellauto-Enthusiasten, die nur mit gleichgesinnten Lieferanten und Marken zusammenarbeiten. Und Schuco gehört seit Kurzem auch zu diesem Kreis. Spaß und Spannung wollen die Asiaten mit ihren Produkten erzeugen und das spiegelt sich auch in ihrem Branding und ihrem Verpackungsdesign wider. Das Hauptaugenmerk liegt auf hochwertigen Nachbildungen von Modellautos im Maßstab 1:64, einige auch im Maßstab 1:43. Auch für diese Modelle wurde eine neue Außenverpackung kreiert. Zwar ist sie aus Kunststoff, jedoch ist sie gegenüber den vorherigen Blisterverpackungen nicht mehr verschweißbar, sondern wieder

verschließbar – man kommt nun also an die Modelle, ohne dass man die Außenverpackung mit Messer oder Schere zerstören muss. Allein dies ist schon ein Pluspunkt.

Die aktuellen VW-Modelle selber basieren auf den neuen Lowrider-Varianten des VW Käfer und VW T1b Kasten. Drei der Modelle sind mit einem zusätzlichen Pappkarton im Form und Bedruckung eines Containers bestückt. Ein Modell, der VW T1b Kasten Lowrider „Mean Streets“, ist gar in einer exquisiten Verpackung untergebracht: Das Modell

Die vielen Verpackungen erinnern an eine russische Madroska-Holzpuppe: im Innersten steckt dann das Modell.

selbst ist in einer kleinen Pappschachtel mit Magnetdeckel eingebettet, die ihrerseits in einer Blechdose in Form eines Ölkanisters steckt. Dieser Ölkanister ist in einer Folie eingeschlagen und letztendlich steckt das Ganze in einem großen Pappkarton – und dann haben wir sie wieder, die aufwändige Verpackungsorgie. Weitere Modelle sollen zeitnah folgen.

● **45-202-6300** Volkswagen T1b Kasten Lowrider – Jägermeister. Druckguss-Karosserie in dunkelgrün/orange. IA hellgrau. Orangefarbener Pappkarton in Form eines Containers Kennzeichen: PI - AT 53. UVP ab 19,99 €.

● **45-202-6500** Volkswagen Käfer 1600 Lowrider – Gulf Racing Druckguss-Karosserie gulfblau. IA schwarz. Startnummer 20. Gulfblauer Pappkarton in Form eines Containers. UVP ab 19,99 €.

● **45-203-1700** Volkswagen Käfer 1600 Lowrider – Mooneyes. Druckguss-Karosserie gelb. IA hellgrau. Gelber Pappkarton in Form eines Containers. UVP ab 19,99 €.

● **45-203-2200** Volkswagen T1b Kasten Lowrider – Mean Streets. Druckguss-Karosserie mittelgrau. IA hellgrau. Mittelgrauer Magnetkarton und Blechdose in Form eines Ölkanisters. UVP ab 44,99 €.

Stefan Schwiertz



Tief gelegt: VW T1b Kasten in den Farben von Jägermeister.

VW Käfer 1600 in den Farben von Gulf-Racing mit der Startnummer 20 sowie von Mooneyes; Letzterer mit Dachbrücke und Koffern.



Mit Sicherheit der schnellste Rallyeservicewagen, der 1979er Porsche 911 SC des Teams Alméras. Er war zuvor selbst ein Rallyewagen gewesen. Für Elfer-Sammler ein absolutes Muss. Ein ehemaliger Rallyewagen als nachmaliger Rallyeservicewagen ist eine ziemlich einzigartige Erscheinung.

Fotos: Alexander F. Storz



PORSCHE 911 SC Gr.4 Chase Car
Team Alméras (1980)

Im Schatten der Rallyeautos

Alle zwei Wochen ein Rallyeservice-Fahrzeug von Ixo am Kiosk für 15 Euro. Klingt wie ein Traum, ist in Frankreich und Belgien Wirklichkeit. Um ein wenig mitzut  umen, importierten wir erneut ein paar Exemplare über den Rhein. Das Spektrum dessen, was als Servicefahrzeug fungiert, ist breit: vom Porsche 911 bis zum Hochdach-Transporter.

Das Trendthema Rallyeservice-Transporter geht in die Verlängerung. Die mit Sonic-Modellen bestückte Kioskserie „Véhicules d'Assistance Rallye“ aus Frankreich und Belgien ist bei Nummer 30 angelangt und dürfte wohl Halbzeit haben. Denn in der Regel werden solche Serien auf 60 Modelle angelegt, bei großem Erfolg geht es in die Verlängerung.   ber die ersten Modelle berichteten wir in *Caramini* 1/2021. Nun, ein Dreivierteljahr später, kam wieder ein Schwung über den Rhein zu uns, 13 neue Rallyetransporter. Das sind nicht alle je erschienenen, denn die Serie wird im Zwei-Wochen-Rhythmus fortgesetzt. Da wir aber nicht alle 14 Tage nach Frankreich fahren, um dort am Kiosk für 14,99 Euro das neueste Modell abzuholen, sind wir auf andere Vertriebswege angewiesen. Abonnieren kann man die Serie nur, wenn man in Frankreich oder Belgien lebt, keine Chance mit deutschem Wohnsitz. Aber es gibt den französischen Zeitschriftenversender journaux.fr, der via Internet alle dortigen Zeitschriften anbietet, somit auch Kiosk-Modellauto-Serien. Man kann dort zum regulären Preis bestellen, allerdings sind die Portokosten spürbar. Und journaux.fr hat eben nicht alle Ausgaben auf ewig im Be-

stand. Was ausverkauft ist, ist ausverkauft. Und wer, wie wir, ein Dreivierteljahr mit der Bestellung wartet, muss eben damit leben, nicht alle Modelle zu bekommen. Aber einige, und die sind interessant.

Denn diesmal beinhaltet die Lieferung nicht nur reine Rallyeservice-Transporter, also Lieferwagen in Diensten und im Livrée der Rallye-Teams, sondern auch einige Personenwagen, die als schneller Eingreifer den Rallyeboliden hinterher fahren und somit viel rascher zur Stelle sind als die mobilen Werkstätten. Einen Renault 30 TS, einen Simca 1501 Break, eine Citro  n ID19 Break und einen Fiat 131 Panorama hat die Serie nun im Angebot (einen R16 haben wir

leider verpasst), und der schnellste, der den Rallyewagen hinterher rennt, war selbst mal ein Rallyewagen, ein veritabler Porsche 911 als Begleitwagen. Das leistete sich das Team Alméras.

Team Alméras

Und mit ihm beginnen wir, um uns vom Porsche über die Pkw-Kombis zu den Transportern vorzuarbeiten. Der 1979er Porsche 911 SC ist ein ex-Gruppe-4-Rallyewagen des Teams Alméras, der schon etliche Rallyes hinter sich hatte: Juan Fern  ndez Garcia/Juan Aymami führen die Rallye 2000 Viratges in Spanien 1979, Francis Vincent in Antibes 1980, Alain Coppier bewältigte

Farblich ein sehr attraktiver Servicewagen, der Renault 30 TS. Und er kommt dem Betrachter so bekannt vor. Denn ziemlich genau so sah der Renault 20 aus, mit dem die Gebrüder Marreau 1982 die Rallye Paris-Dakar gewannen. Davon gibt es auch ein 1:43-Modell, aber nicht von Ixo, sondern von Norev.



RENAULT 30 TS
Renault Sport (1981)

die Tour de Corse 1980, Philippe Touren den Critérium des Cévennes, und Jacques Alméras selbst steuerte den Porsche bei der Monte 1981. Später im gleichen Jahr bekam der Wagen eine andere Aufgabe: Er rannte den Rallyeautos hinterher, eine Art Notdienst. Der 180-PS-3-Liter-Porsche behielt sein komplettes Rallye-Equipment inklusive der Zusatzscheinwerfer, bekam aber einen Dachgepäckträger aufgesattelt, der vier Ersatzräder tragen konnte.

Im Team Alméras starteten drei Porsche 911 SC in der Saison 1982 (Alain Coppier/Josépha Lalo, Jacques Alméras/Christian Gilbert, Hannu Mikkola/Arne Hertz), und der Service-Porsche war der Vierte im Bunde.

Bruno Saby wurde 1980 als zweiter Mann neben Jean Ragnotti von Renault verpflichtet, den neuen R5 Turbo zu pilotieren. Neben den üblichen Rallyeservice-Wagen, deren in der Serie schon einige miniaturisiert wurden, assistierte dem Werksteam ein Renault 30 TS als schneller Eingreifer, sozusagen die gleiche Aufgabe wie der Porsche 911 im Team Alméras. Eine phantastisch gemachte Miniatur in den Renault-Motorsportfarben, gelbe Karosserie mit weiß/schwarzen Streifen, die Motorhaube mattschwarz, auf dem Dach eine Galerie mit neun Ersatzrädern und drei Reservekanistern, der R30 trägt eine Anhängerkupplung.

ID Break für Citroën

Wenn eine DS irgendwie hineinpasst, darf die DS in einer für den französischen Markt gefertigten Serie nicht fehlen. Und, voilà, sie fehlt nicht: konkret eine ID19 Break in Bleu Angora AC 624 mit dem üblichen hellgrauen Dach. Das Modell, die DS in Letzt Ausführung mit den doppelten Scheinwerfern unter gemeinsamem Glas, ist aus Partwork- und Ixo-Fachhandelsserien sattem bekannt, für die Rallyeservice-Serie allerdings aufgewertet durch Cibié-Zusatzscheinwerfer, zwei Reifen (ohne Felgen) auf dem serienmäßigen Dachgepäckträger und entsprechende Dekoration. Citroën hatte damals als Servicewagen natürlich die Wellblech-Camionnette (die sicherlich in dieser Serie noch erscheinen wird), aber zur schnellen Inter-



Eine Partwork-Serie in Frankreich ist ohne Beteiligung einer Citroën DS nahezu nicht denkbar. Auch nicht die Serie Voitures d'Assistance Rallye, und so ist ein ID19 Break schlichtweg obligatorisch. Die Frage war nicht, ob er in dieser Serie kommt, sondern wann.

vention eben auch eine ID Break, die dank ihrer Hydropneumatik und dem damit einhergehenden höhenverstellbaren Fahrwerk durchaus geeignet war, eine Rallyepiste zu bewältigen. So ganz korrekt ist die Jahrgangsangabe 1970 nicht, denn bereits 1969 wurde aus der ID19 das Modell D Spécial und die ID20 hieß dann D Super. Es handelt sich also eher um ein 1969er Modell.

Simca Rallye Team

Auch Simca hatte sein Rallye-Team, vor und nach der Übernahme durch Chrysler, und es war beileibe nicht nur der 1000er Rallye, der für Simca rannte. Es gab den Simca CG, es gab die Matras, und zu den Stammfahrern des Simca-Werksteams gehörte zuallererst Bernard Fiorentino. Chappe & Gessalin (CG) baute Anfang der 70er einen Prototyp aus Komponenten des Simca 1000 und dem Aggregat des Chrysler 180 als Mittelmotor, das Chassis steuerte Matra bei, die Coupé-Karosserie von CG war aus Kunststoff. Der Servicewagen damals war ein Simca 1501 GLS Break in den Farben der Hauptsponsoren Radio Monte Carlo und Pam-Pam (eine Orangenlimonade für Kinder aus einer Blechbüchse, später aus Flaschen als Konkurrenz zu Orangina): weiße Karosserie mit Flankenunterseite in Rot, ein völlig serienmäßiges Fahrzeug mit Dachgalerie und sehr vielen Ersatzrädern (wir zählen deren 21) plus zwei Reservekanistern. Der formal sehr schön gemachte Simca Kombi war bisher nur ein Mal lieferbar, und zwar in

der Simca-Partworkserie, erschienen im Januar 2008, und seither nie wieder. Schön, ihn nun erneut zu sehen!

Fiat Rallye Team

Den Fiat 131 CL Panorama, also den Kombi, als Rallye-Servicewagen hatten wir als Ixo-Fachhandelsmodell bereits drei Mal, nämlich als Tre Gazzelle/West 1981 in Rot/Weiß, als Fiat-Alitalia 1978 in Weiß/Dunkelgrün und als Olio-Fiat 1974 in Dunkelblau/Gelb. Und so ähnlich erscheint er nun auch in der Partwork-Serie, zumindest in derselben Farbkombination im Olio-Fiat-Look, wenngleich im Detail etwas anders. Er stellt nun eine etwas neuere Version dar, Saison 1977, als Markku Alén den damals brandneuen 131 Abarth Rally über die Pisten prügelte. Nun hatte der 131 Kombi als Fließbandauto zwar nicht allzu viel gemein mit dem 131 Abarth Rally, nicht den Motor und nicht mal das Fahrwerk, aber zumindest eine optische Ähnlichkeit war vorhanden, und das machte sich natürlich gut. Sah man den Boliden neben dem Servicewagen, so drängte sich dem gutgläubigen Betrachter die Meinung auf, Fiat fahre mit den gleichen Autos Rallyes, die er beim Fiat-Händler kaufen könne. Genau das wertete das Serienfabrikat ungemein auf. Das Partwork-Modell entspricht bis auf wenige Details dem Fachhandelsmodell. Als Extra diesem gegen-

Kennen wir schon: Den Fiat 131 Panorama im Olio-Fiat-Design gab es bereits als Fachhandelsmodell, die Unterschiede sind marginal.



Über einen Simca freut man sich immer, völlig unterrepräsentierte Marke in 1:x und in 1:echt. Und der Simca 1501 Break war ohnehin ein ungemein hübscher und patenter Kerl. Alleine die Tatsache, dass sein Laderaumboden ein herausnehmbarer und aufklappbarer Campingtisch ist, war eine so geniale Idee, dass man sich fragt, warum sie bis heute niemand kopierte. Simca in Diensten des hauseigenen Rallye-Teams 1973.

Ein Transit in Renault-Diensten – aber nicht offiziell und werksmäßig, sondern für ein lokales Renault-Team aus Compiègne (wo der legendäre Eisenbahnwaggon stand, in dem die beiden Waffenstillstände 1918 und 1940 unterzeichnet wurden). Hauptsponsor ist Philips, und geworben wird für Elektrorasierer.

über weist der Kiosk-Fiat zwei Zusatzscheinwerfer auf der Vorderstoßstange auf, der Dachgepäckträger ist niedriger und anders beladen. Ansonsten sind die Modelle identisch, und somit ist der Olio-Fiat-131-Panorama nicht unbedingt eine Bereicherung der Sammlung.

Renault-Team Compiègne / Rothmans

Zwei Ford Transit Transporter mit langem Radstand, generell die gleichen, die es in anderem Livrée bereits als Fachhandelsmodelle gibt oder gab, und doch recht unterschiedlich in Dekoration und Ausstattung. Der eine ohne jedwede Motorsport-Accessoires und mit Stoßstangen ohne Hörner, der andere mit Hörnern, mit Zusatzscheinwerfern auf den Stoßstangen und mit einem Dachgepäckträger, auf dem sechs auffallend dünn bereifte Ersatzräder gelagert sind. Der weniger gut ausgestattete gehört keinem Werksteam, wenngleich er in Renault-Diensten steht. Er vertritt das Renault-Team Compiègne, also ein lokales Renault-Team, Fahrer war François Chatriot auf einem R5 Turbo. Das Team ergatterte Philips als Hauptsponsor, Hersteller von Autoradios und Elektrorasierern, und so ist auch „Rasoirs Philips“ auf dem dunkelblauen Transit mit dunkelroten und weißen Akzenten zu lesen. Der Transit diente dem Renault-Team Compiègne 1981, als sich Chatriot erstmals an der Monte beteiligte, und danach machte der Pilot zwischen 1982 und 1987 eine Karriere als Renault-Werksfahrer. Weit dekorativer ist der zweite Transit im Rothmans-Outfit. Nach fünf Fachhandels-Versionen dieses Transit und der derzeitigen, allgemeinen Rothmans-Begeisterung meint man, ihn

bereits als Rothmans zu haben. Stimmt aber nicht. Nachdem sich Ford-England 1979 aus der Rallyeweltmeisterschaft zurückgezogen hatte, wurde das Rothmans Rallye-Team unter David Sutton quasi zum Semi-Werksteam, und die Ford-Helden wie Ari Vatanen wechselten, zusammen mit ihren Escort II RS 1800, zu Rothmans. Und nicht nur die Escort gingen mit, auch die Transit Begleitfahrzeuge. Sie waren, wie die für die britischen Rettungsorganisationen und die Polizei gelieferten Exemplare, mit dem 3-Liter-Essex-Motor mit 138 PS aus dem Granada ausgestattet, also recht potente Transporter. Dieses Sonic-Modell profitiert natürlich von der ebenso populären wie attraktiven Lackierung.

Porsche Rallye Team

Und das gilt auch für den VW LT Hochdachtransporter des Porsche Rallye Teams von 1984, gleicher Hauptsponsor, somit gleiche Grundfarben, wenn auch anders angeordnet. Der LT ist oben weiß und unten dunkelblau, abgetrennt durch den roten und goldenen Streifen, typisch Rothmans eben. 1984 startete Henri Toivonen für das Porsche Rallye Team auf einem 911 SC/RS bei der Rallye-Europameis-

terschaft und erzielte beste Ergebnisse: Sieg bei der Costa Smeralda, in Ypres, bei der 1000 Pistes und bei der Vinho de Madeira. Es ist noch nicht lange her, da erschien der VW LT in exakt der gleichen Aufmachung als Fachhandelsmodell (Preis: 36,95 Euro im Gegensatz zu 14,99 Euro für das Kioskmodell, siehe Caramini 2/2021). Zwar sind die Kioskmodelle auf Frankreich und Belgien beschränkt, aber so etwas spricht sich herum. Ob das dem Sammler Freude macht? Ob das die richtige Firmenpolitik ist?

Tre Gazzelle auf Lancia

Carlo Capone, durchaus eine Hausnummer in der italienischen Rallyemeisterschaft in den frühen 80ern, war bei Jolly Club unter Vertrag und startete auf Fiat Ritmo Abarth 125 TC, 1983 ließ er einen ehemaligen Lancia 037-Werkswagen fliegen, den Jolly Club nun bewegte. 1984 wechselte er zum Team Tre Gazzelle, wo er genau den gleichen Dienst-

Rothmans ist immer attraktiv. Rothmans geht immer. Und momentan scheint es geradezu einen Rothmans-Hype zu geben. Kein Wunder. Die Autos in diesem Livrée sehen einfach schön aus.



Eine Enttäuschung, denn ihn haben wir schon: VW LT Hochdach-Transporter des Porsche Rallye Teams von 1984, Hauptsponsor Rothmans. Schön ist er trotzdem.



Mit der Haube alleine gab sich Sonic so viel Mühe wie mit jedem kompletten Auto. Sie ist vollständig aus Plastik und hervorragend detailliert. Einfach nur nett: komplette Vorderhaube eines Lancia 037 Rally auf der Dachgalerie des Fiat 242 E vom Team Tre Gazzelle.



wagen bekam. Tre Gazzelle hatte als Rallyeservice-Transporter einen Fiat 242 E, der weder im Rahmen der Partworkserie noch im Programm von Ixo etwas Besonderes darstellt, weil er schon öfters in Erscheinung trat – wobei die Lackierung sehr dekorativ ist, und das Modell trägt, wie seine Brüder, Zusatzscheinwerfer auf der Stoßstange und einen großen Dachgepäckträger. Außergewöhnlich und sehr nett hingegen ist dessen Beladung. Neben vier 037-Komplettträgern transportiert der Rallyeservice-Transporter die komplette Vorderhaube eines Lancia 037 Rally. Das automobile Fragment gestaltete Sonic sehr schön, vollständige Dekoration inklusive Zusatzscheinwerfern, und lackiert natürlich in den Tre-Gazzelle-Teamfarben.

Zwei Renault-Teams

Einen Saviem SG2 Transporter hatten wir schon einmal in der Partwork-Serie, ziemlich am Anfang. Aber dieser war ein Transporter mit langem Radstand und in den 1978er-Renault-Motorsportfarben Gelb/Schwarz. Das nun erschienene Modell ist älter, trägt die Renault-Farben der frühen 70er (Blau/Weiß mit rotem Schrägstreifen und angedeutetem Renault-Rhombus) und ist ein SG2 mit kurzem Radstand. Er war 1973 im Einsatz, als die Alpine A110 das zweite Mal Rallye-Weltmeister wurde, und beschriftet ist er somit auch mit „Alpine Renault Elf“ (der Mineralölkonzern Elf Aquitaine war damals Renault-Hauptsponsor). Das war die Hochphase des Jean-Luc Thérier mit seinem Co Marcel Callewaert und von Jean-Claude Andruet mit Co Michèle Espinossi-Petit auf der flotten Alpine. Um mithalten zu können, tunkten die Mechaniker auch den Motor des Transporters, serienmäßig 73 PS aus 2552 cm³, ein Vierzylinder-Benziner. Wie viele zusätzliche PS sie aus ihm kitzelten, ist nicht überliefert. Aber es muss merklich gewesen sein.

Formal grundsätzlich gleich, aber doch ein wenig anders ist der zweite Saviem SG2 des marokkanischen Teams Renault, eingesetzt 1968 und erneut andere Renault-Motorsportfarben – nämlich Rotorange

Ein Klassiker, der Klassiker betreut: 1971 und 1973 wurde die Alpine A110 Rallye-Weltmeister, und der Saviem SG2 in Renault-Motorsportfarben leistete dabei wertvolle Dienste.



mit weißem Dach und gelben Felgen. Und natürlich Beschriftung in arabischen Schriftzeichen. 1968 waren die offiziellen Renault-Motorsportfarben ebenso Blau/Weiß wie 1973, das Orange hingegen war die Hausfarbe der marokkanischen Renault-Filiale in Ain Sebaa bei Casablanca (die nicht nur Importeur war, sondern seit 1966 auch einen Montagebetrieb unterhielt). Renault du Maroc betreute das Renault-Team logischerweise bei der Rallye du Maroc, und 1968 startete und siegte Renault noch mit dem R8 Gordini (Sieger Jean-Pierre Nicolas/Jean de Alexandris). Unterschiede zwischen beiden Modellautos: Der Blaue hat Fenster

in beiden hinteren Türen, beim Orangefarbenen sind sie mit einer aufgesetzten, weiß lackierten Platte geschlossen.

Französisches Lancia-Team

Chardonnet war der französische Lancia-Importeur, sehr rege und erfolgreich, und er brachte auch Maserati, Autobianchi sowie die Lizenz-Fiat von Seat, Polski-Fiat und Zastava nach Frankreich. André Chardonnet war begeisterter Motorsportler, gründete den A112-Cup in Frankreich, ja sogar ein eigenes Rallye-Team mit Lancia Stratos. Stars wie Michèle Mouton oder Bruno Saby waren bei ihm unter Vertrag. Chardonnet Compé-



Arabische Schriftzeichen, exotische Erscheinung: Saviem SG2 der marokkanischen Renault-Filiale als Servicewagen bei der Rallye du Maroc.



**SOS
KINDERDORF**



Glück teilen und Freude schenken: Mit einer Ge- schenkspende helfen Sie benachteiligten Kindern an Weihnachten.

SOS-Kinderdorf unter-
stützt benachteiligte
Familien mit offenen und
ambulanten Angeboten
langfristig und nachhaltig.

**Jetzt helfen:
sos-kinderdorf.de**



Chardonnet, der französische Importeur, unterhielt sein eigenes Motorsportteam und kann sich des Monte-Siegs 1979 rühmen. Chardonnet stellte auch Alain Delon die Filmautos in den 80ern. Deshalb, und nur deshalb, fuhr Alain Delon damals ausschließlich Lancia. Und Chardonnet wurde im Abspann jedes Films genannt.

tition fuhr zwei Rallye-Weltmeisterschafts-siege ein und brachte zwei französische und zwei europäische Meistertitel nach Hause. Unvergessen bleibt der Monte-Sieg 1979 des Lancia Stratos Chardonnet von Bernard Darniche und Alain Mahé. Aus dieser Zeit stammt der Citroën-C35-Servicewagen, ziemlich serienmäßig, Sonic spendierte ihm Nebelscheinwerfer auf der Stoßstange und eine in Wagenfarbe lackierte Dachgalerie, die aber leider leer bleiben musste. Dafür ist die Bedruckung schön und auch aufschlussreich, denn Chardonnet verweist auf den Flanken auf seine Erfolge: Europameister 1976-1977, französischer Rallyemeister 1976-1977 auf Lancia sowie, mit dem Autobianchi A112, die jüngsten Klassenerfolge bei populären Rallyes.

Lavabre-Cadet-Team

Weniger wie ein Rallyeservice-Wagen, sondern eher wie ein Auslieferungswagen für Modeartikel sieht der Peugeot J7 des Lavabre-Cadet-Teams aus, und außer der Lackierung in Dunkelrot mit Weiß unterscheidet das Modell auch rein gar nichts von einem Serien-Transporter. Also eher langweilig, aber hübsch lackiert und bedruckt. Didier Auriol, der erste französische Rallyeweltmeister 1994, fing auch mal klein an und startete Anfang der 80er Jahre als

Privatier. Als Sponsor fand er den 1946 gegründeten Handschuhfabrikanten Lavabre Cadet aus dem südfranzösischen Millau. Lavabre Cadet stellte Didier Auriol einen Firmenlieferwagen zur Verfügung, eben jenen Peugeot J7 von 1980, und statt Handschuhen aus feinem Leder beherbergte er eine mobile Autowerkstatt. Und er fuhr Auriol bei Rallyes hinterher. Doch er gibt kaum einen Hinweis auf seine wahre Tätigkeit, außer der kleinen Beschriftung „Assistance Course“ über dem Kühlergrill. Vor uns steht schlichtweg der edel lackierte Lieferwagen eines edlen Lederhandschuhfabrikanten. Die einen Sammler mögen das als Enttäuschung betrachten, weil das Modell zugegebenermaßen mit Rallyeservice optisch nichts zu tun hat. Andere finden es klasse, auch mal ein derartiges Nischenfahrzeug dazustellen zu können. Jedenfalls muss man seinem Sammlerfreund, dem man die Vitrine mit den Servicefahrzeugen zeigt, erklären, warum sich der Handschuhtransporter dazu gesellt, und dass er die Erste Hilfe für Auriol war, als ihn noch niemand kannte und er Simca Rallye 2, Kadett C GT/E oder Escort RS 2000 fuhr. Die Familie Auriol hatte wohl persönliche Kontakte zu Lavabre Cadet, denn sie wohnte in derselben Stadt. Millau hat 20 000 Einwohner. Da kennt man sich persönlich... **Alexander F. Storz**

Das Handschuh-Auto: Lavabre Cadet sponserte Didier Auriol in jungen Jahren und stellte einen Lieferwagen in Firmenfarben zur Verfügung. Der einzige Rallyeservice-Wagen, der für feine Lederhandschuhe statt für ein Rallyeteam wirbt.



Adieu Afrika

Null Punkte waren das Resümee der Franzosen Michel Le Gall/Yves Le Gall, als sie bei der Bandama Rallye 1977 nur durch einen Ausfall. Ihr Auto, ein Alpine Renault 110, war allerdings auch das denkbar schlechteste Arbeitsgerät für diese knüppelharte, materialmordende afrikanische Rallye. Trofeu bringt die Miniatur dieses Wagens nun in 1:43 an die Ladentheke.



Ein eher mittelmäßiges Modell, es gibt bessere A 110. Zu stark gesilberte, protzig wirkende Scheibenrahmen, kein Decal fürs Dashboard, aber Kleinteile, Lackierung, Deko und Gravuren sind ordentlich. Der große Bruder, pilotiert und gebetet von einem reinen Privatteam, hatte mit der zierlichen, materialmordende Strecken hassende Mademoiselle nicht den Hauch einer Chance.

Fotos: Wolfgang Rüppel

An der Elfenbeinküste hatten 1977 die Japaner das Sagen, zwei Mitsubishi Colt Lancer belegten die Ränge Eins und Zwei, angeführt von Cowan/Syer, auf dem zweithöchsten Treppchen standen Singh/Doughty und bis zum letzten Platz – nur neun Autos wurden gewertet – tummelten sich neben zwei Datsun sowie noch einem Colt Lancer nur noch Peugeot. Aber auch die Franzosen mussten gewaltige Prügel einstecken, denn von ihren vier gemeldeten 504 V6 Coupés, als Favoriten gehandelt, sah kein Einziges das Ziel. Zwei starben durch technische Defekte – Differentialschaden bei der #1, Motorschaden bei der #6; die beiden letzten Coupés wurden durch Unfälle eliminiert. Aber mit einer A 110 in Afrika zu starten, das war schon ausgesprochen mutig und ambitioniert, vor allen Dingen als Privatteam. Da glänzten Werkteams mit entsprechender Logistik, Service vom Feinsten, kurz mit einem rundum Wohlfühl-Paket für die Crew an Bord und man kann die Galls nur für ihr Engagement nur bewundern. Die Bandama, auch Ral-

lye Elfenbeinküste genannt, war eine der schwersten überhaupt. Bestes Beispiel ist das Jahr 1972, als kein einziges Team in Wertung den Zielstrich überfuhr – es gab keinen Sieger und keine Platzierten.

Diese Trofeu-Miniatur ist von recht durchschnittlicher Qualität, was dem Alter der Form geschuldet ist. Im Gegensatz zu einem guten Whisky, der mit zunehmendem Alter immer besser wird, tritt bei in die Jahre gekommenen Modellautoformen das Gegenteil ein. Damit kein Missverständnis aufkommt, das Modell ist keineswegs schlecht, aber auch nicht mehr State of the Art. Das Verhältnis von Höhe zu Länge haut nicht so ganz hin. Genauer gesagt, das Dach hätte bei der Länge der Minatur um etwa 1,5 mm höher bauen müssen. Es ist nichts Dramatisches, fällt beim genauen Vergleich mit Vorbildfotos aber doch auf. Das Interieur ist durchwachsen, die Türgriffe sind auch nicht berauschend,

Die Miniatur ist wohl überwiegend interessant für reine Alpine-Fans und Rallye-Hardcore-Sammler.

aber dafür stimmen Lackierung, Deko und Gravuren. Die Felgen sind in Ordnung und die Kleinteile machen Freude. Zusatzscheinwerfer, originelle, authentische Schmutzfänger an den Vorderrädern sowie ein exakt eingesetztes Glasteil machen Freude. Ein wenig seltsam mutet den Verfasser der senkrecht stehende Außenspiegel an, theoretisch möglich, aber leider ohne Verifizierung durch ein Originalfoto. Was bleibt unterm Strich? Ein kleines Auto mit Licht und Schatten, mit interessanter Vorbildwahl. Eine Miniatur, wohl überwiegend interessant für Alpine-Fans und Rallye-Hardcore-Sammler. Ein wenig entschädigen dürfte ebenfalls die geringe Auflage von 150 Exemplaren, verbunden mit einer sehr sorgfältigen Verarbeitung.

● **RR. ci 05** Alpine-Renault A 110, Bandama Rallye 1977, Michel Le Gall/Yves Le Gall, Diecast, limitiert 150 Exemplare, ca. 65 €.

Wolfgang Rüppel



Das Modell hat über der hinteren, rechten Stoßstangenecke ein Art Wulst. Nach Vermutung des Verfassers diente dieses Teil beim großen Bruder zum „Herausschaukeln“ aus Schlammflöchern. Der Co kniete auf der Stoßstange, belastete mit seinem Gewicht das Heck und schob, während der Fahrer dosiert Gas gab.

Die Farbkombination ist einfach der Kracher: oben Brillantgelb, unten tiefstes Schwarz, dazu die Fuchs-Alus. Der GT/E stahl dem bisherigen Kadett SR ganz schnell die Schau und machte ihn überflüssig.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Die Abbildung zeigt ein Vorserienmuster mit kleinen Beschädigungen (fehlender Vorderblinker und verdrehter Scheibenwischer links).

Der Kadett C GT/E war seinerzeit der heißeste, und wer ihn fuhr, hatte das heißeste Girl neben sich. Im Gegensatz zum Golf GTI war der Antrieb bei ihm dort, wo er hingehört, nämlich hinten. Der magische Buchstabe lautete E, alternativ I. Das steht für Einspritzung respektive Injection. Eine Benzineinspritzung statt der guten alten Gasfabrik bedeutete in den 70er Jahren Sportlichkeit pur. In der Erinnerung steht GTI für das neue technische Layout Frontmotor mit Frontantrieb (obwohl es Ausnahmen gab), während GT/E eher für die herkömmliche Variante mit Heckantrieb steht, und so war der Hauptkonkurrent des Kadett GT/E auch nicht der Golf GTI, sondern eher der Ford Escort RS 2000. Beide, Opel und Ford, waren nach demselben Muster gestrickt: Eine sportlich aufgemotzte Version eines technisch simplen Großserienwagens der unteren Mittelklasse. Opel wählte die ohnehin sportliche Coupékarosserie. Innen dominierte die Farbe Schwarz, ein paar Zusatzinstrumente mussten rein, ein Sportlenkrad und Sitze mit besonderem

Bochum-Kracher

Nach Auslaufen der Opel-Collection im Maßstab 1:43 hielt sich Ixo, trotz immensem Formenfundus, mit Opel-Fachhandelsmodellen zurück. Denn der Markt war ziemlich satt. Seither sind gut sechs Jahre vergangen, und nun werden die Werkzeuge wieder entstaubt. Zwei Bochumer Kracher feiern ein Wiedersehen, das Kadett C GT/E Coupé und der Kadett D GTE.

Eine sportlich aufgemotzte Version eines technisch simplen Großserienwagens der unteren Mittelklasse.



Damals der Traum junger Männer, und stets ein Hingucker aufgrund der aggressiven Lackierung. Auch heute noch zieht ein gelb-schwarzer GT/E das Auge magisch an, in 1:echt ebenso wie in 1:43.

Seitenhalt. Das Fahrwerk wurde härter und damit sportlicher, Alus mit breiten Reifen gehörten zum Standard, und die optische Sportlichkeit wurde von einer auffälligen Lackierung und ein paar aerodynamischen Gummilippen unterstrichen. Fertig waren der GT/E respektive RS 2000 und auch GTI. Im August 1975 präsentierte Opel den Kadett C GT/E, ein recht potentes Kerlchen: 184 km/h schnell, Spurt auf Tempo 100 in 9,5 Sekunden, 105 PS bei einem Leergewicht von nur 900 Kilo. Er war knallig gelb (Brillantgelb) bis zur Gürtellinie, darunter tiefschwarz, und wurde bis zu den Werksferien 1977 gebaut, dann folgte der modifizierte Nachfolger, weniger auffallend in Polarweiß/Brillantgelb lackiert. Ixo bringt das gelb-schwarze Coupé mit geschmiedeten Fuchs-Alufelgen. Man sagt, diese „Füchse“ habe Opel für die Manta-A-Sonderserie Black Magic geordert, sie dann aber aus Kostengründen hierfür nicht verwendet, sondern den Bestand am Kadett C GT/E verbaut.

Radikaler Systemwechsel im Herbst 1979: Aus dem Kadett C wurde der Kadett D, aus einem Hecktriebler eine Golf-Kopie. Und der

Kadett GTE war somit eine Kopie des Golf GTI. Dieser Wagen war so wegweisend, dass ihn Opel nur kopieren konnte. Selbst sein Charakteristikum, die mattschwarze Heckscheibeneinfassung, übernahm der Kadett GTE ab Januar 1983, und den beim Golf rot umrandeten Kühlergrill fasste Opel in Weiß ein. 115 PS leistete der 1,8-Liter-ohc-Motor mit LE-Jetronic und Schubabschaltung, gut für 187 km/h Topspeed und eine Beschleunigungszeit von 9,5 Sekunden auf Tempo 100. Die Füße des GTE trugen ebenfalls Sportschuhe: breite Niederquerschnittreifen auf Leichtmetallfelgen (bekannt vom Ascona C SR, beim weißen Auto weiß, sonst silbern lackiert), dazu innen belüftete Scheibenbremsen vorne. Der GTE trug nicht nur einen Front- und Heckspoiler, sondern auch noch Seitenschwellerverbreiterungen, und all diese Kunststoffteile waren in Schwarz, und beim polarweißen Fahrzeug in Wagenfarbe lackiert, ebenso wie die sportlichen Außenrückspiegel. Den GTE gab es nur ein gutes Jahr lang, ausschließlich in Polarweiß, Karminrot, Silber und Schwarz. Dass die Rüsselsheimer mit ihrem GTE auf den VW Golf GTI reagierten, zeigt die fast schon entschuldigende Aussage im Kadett-Prospekt vom August 1983: „Eine starke Erscheinung im Kreis der etablierten Sportlimousinen.“

*Kadett-Prospekt vom August 1983:
„Eine starke Erscheinung im Kreis
der etablierten Sportlimousinen.“*

Nur vermeintlich sind beide Modelle aus der Opel-Collection bekannt. Alle hierin angebotenen Kadett C GT/E Coupés waren Facelift-Modelle mit den Blinkern neben den Scheinwerfern. Aber das nun vorliegende Modell ist auch keine Neuentwicklung, sondern erschien in anderen Kioskserien, vorzüglich in Rallye-Kollektionen. Der Kadett D GTE hingegen stammt aus der Opel-Collection, im Februar 2012 in Schwarz und erneut im März 2014 in Weiß erschienen. In Karminrot gab es ihn noch nie. Das Kadett C GT/E Coupé hat der Hardcore-Opelist bereits von Minichamps, dortselbst im Juli 2000 lanciert und gerade in der gelb-schwarzen Version mittlerweile nicht mehr häufig im Gebrauchtwagen-Angebot und recht teuer gehandelt. Da hat ein Ixo zu einem wohlfeilen Preis also durchaus seine Daseinsberechtigung. Unser Vorserienexemplar hat schon ein wenig gelitten, der linke Vorderblinker fehlt, die Scheibenwischer mussten wir ankleben und

die Lackierung und Bedruckung sind noch nicht auf dem späteren Serienniveau, der Innenraum ist einfarbig schwarz ohne die gelben Karomuster auf den Sitzflächen. Aber das Modell lässt bereits einen Vorgeschmack auf die spätere Serie aufkommen. In einem späteren Vorserienstadium befindet sich unser rotes Kadett-D-GTE-Muster, das schon ziemlich endgültig aussieht. Ixo berücksichtigte alle GTE-Features, Schürzen und Spoiler formintegriert (das Modell kam also als GTE zur Welt), der Grill mit weißen Akzenten, die Heckscheibe schwarz umrahmt, und das Modell ist ein eher seltener Viertürer. Auch er ist innen in einheitlichem Schwarz gehalten, vorbildgetreu sind schiefergraue Sitze mit speziellem Muster. Sportliche Opel gehen immer, und wenn sie preislich so sympathisch kalkuliert sind wie die Ixo-Modelle aus ehemaligen Kioskserien, dann erst recht.

● **CLC383N** Opel Kadett C GT/E Coupé 1975 gelb-schwarz und
 ● **CLC382N** Opel Kadett D GTE 1983 rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 22,95 €. Demnächst lieferbar.

Alexander F. Storz



Mit 115 PS aus 1,8 Litern war der Kadett D GTE genau auf dem Niveau seines Wolfsburger Rivalen. Die Schürzen und Schweller sollten mattschwarz lackiert sein. Nur beim polarweißen GTE waren sie in Wagenfarbe lackiert.



Den Kadett D GTE gab es in GB als Vauxhall Astra GTE. Nettes Detail: Er besaß nicht die für den deutschen GTE typischen Engelmann-Außen Spiegel, sondern die Serienspiegel der zahmen Kadett-D-Versionen. Das lag im Vauxhall-Marketing begründet. Denn der GTE-Konkurrent des dortigen Marktführers Ford, der Escort XR3, verfügte serienmäßig über von innen verstellbare Außenspiegel, und Vauxhall wollte sich keine Blöße geben.

Auch ein Škoda kann unheimlich charmant sein, besonders ein Felicia. Von wegen olle Ostblock-Schüssel! Aber ein Felicia war ein reiner Exportartikel in das nicht-sozialistische, also kapitalistische Ausland.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Es gibt Škodas, die „riechen“ nach Osten und welche, die „riechen“ nach Westen. Denn der Škoda war, bevor der Lada kam, das einzige Ostblockfahrzeug, das in nennenswerten Stückzahlen im Westen verkauft wurde. Und die West-Kunden bekamen andere Škodas als der Heimatmarkt. Um im Westen bestehen zu können, war eine andere Verarbeitungsgüte gefragt, als sie die Firma in Mladá Boleslav (deutsch: Jungbunzlau) den Käufern in der Heimat und im Ostblock-Export bot. Škodas für den Westen wurden von speziell geschulten Mitarbeitern sorgsamer als üblich montiert, und sie bekamen ein paar Extras, die der ČSSR-Kunde nicht oder nur umständlich bekam. Denn die West-Škodas brachten nicht tschechische Kronen ein, sondern sie verdienten Valuta, Westgeld, das die Ostblockstaaten dringend brauchten. Der orangefarbene Škoda 100 L von Ixo sieht sehr nach Heimatmarkt aus, typische Ost-

Devisenbringer

Zwei Škodas mit unterschiedlichem Charakter und mit unvergleichlichen Aufgaben bringt Ixo als 43er: Der Škoda 100 L sollte die Tschechen mobil machen, während ihnen das schicke Felicia Cabriolet Devisen bringen sollte. Das soll es nun, 60 Jahre später, für die Firma Sonic erneut tun.

block-Farbe. Das schicke Felicia Cabriolet hingegen in seinem edlen Burgunderrot mit weißer Innenausstattung dürfte wohl nie in der tschechischen Provinz unterwegs gewesen sein, wohl auch nicht in der Kapitale Prag. Das sieht schon sehr nach West-Export aus.

Wer kaufte in Westdeutschland Škodas und wo kaufte man sie? Käufer waren in

den 50er und 60er Jahren hauptsächlich ehemalige Flüchtlinge aus Böhmen und Mähren, die vor den Beneš-Dekreten, also vor den Kommunisten, geflohen waren. Sie betrachteten ihn als „ihr“ Heimatauto. Und dann natürlich die Kommunisten selber, die gerne ein Ostblockauto fuhren, als Demonstration ihrer Ideologie – eine kuriose Käuferkonstellation also. Dann mag es noch ein paar Pragmatiker gegeben haben, die im Škoda schlichtweg einen preiswerten Wagen der unteren Mittelklasse sahen. Aber sie wären mit einem gebrauchten VW Stufenheck oder Ford 12m wohl besser bedient gewesen. Einen Škoda erwarb man nicht im repräsentativen Autohaus. Für die Marke Škoda alleine rentierte sich ein Autohaus nicht, und Mehrfachvertretungen waren damals absolut tabu. Nein, einen Škoda kaufte man an Tankstellen und in mechanischen Hinterhofwerkstätten, deren Inhaber sich damit ein Zubrot verdienten. Sie reparierten alle Marken, und nebenher verkauften sie den Škoda. Von ihm musste der Kunde nämlich nicht von psychologisch geschulten Verkäufern mit Krawatte überzeugt werden. Wer zum Škoda-Händler kam, wusste genau, was er wollte. Ihm ging es allenfalls



Man darf den 50er-Jahre-Škoda nicht unterschätzen. Ein Octavia, also das geschlossene Pendant zum Felicia, errang 1961 einen Klassensieg bei der Monte Carlo. Wenn etwas ein Auto adelt, dann das!

um die Farbe und die Frage, ob ein Autoradio werksseitig lieferbar war. Ganz anders in der DDR: Dort bekam man den Škoda in Ost-Qualität, und er war sehr beliebt wegen seiner technischen Robustheit und seiner verhältnismäßig guten Verarbeitung (in Relation zu anderen Ostblock-Autos wie dem Dacia oder Polski-Fiat), er strahlte einen Hauch von Individualität aus, zumindest trug er ein eigenes Gesicht. Rund zehn Prozent des gesamten DDR-Personenwagenbestandes waren Škodas.

Bekannte Gesichter vom Kiosk

Die beiden neuen Škodas von Ixo sind alte Bekannte aus Ostblock-Kioskserien, die in Deutschland nie erhältlich waren. Formal sind beide bestens getroffen, preislich sind sie ohnehin unerreichbar (23 Euro pro Škoda), und dafür bekommt man schön gemachte Modelle mit sauberer Bedruckung, das Cabriolet sogar mit Weißwandreifen, und seine Farbkombination des Rotwein-Lackes mit weißem Interieur ist für einen Škoda fast schon zu schick.

Der Škoda 100 und 110 ist der 1969 eingeführte Nachfolger des 1964 erschienenen 1000 MB, technisch identisch, also ein Heckmotor-Wagen. Die Fahrgastzelle blieb unberührt. Front- und Heckpartie glänzten in neuem, kantigem, nüchternem Stil, vorne keine erhabenen Kotflügelausbuchtungen mehr, hinten keine Peilstege, dafür waagerechte, große Rückleuchten. Innen ein neues Armaturenbrett und kleinere vordere Radkästen, somit mehr Fußraum. Zwei Typen: Škoda 100 mit 1 Liter und 48 PS, Škoda 110 mit 1,1 Litern und 53 PS, beide in Standard-, der 110 auch in Deluxe-Version, später auch 110 LS mit vier Rundscheinwerfern und 62 PS dank Doppelvergaseranlage. Das Ixo-Modell ist ein 100L, also die Luxusversion, ein gut gemachtes Modell, dem man nur seine etwas klobigen Scheibenwischer anlasten kann.

Das Felicia Cabriolet ist eine Variante des Škoda 440, der ersten Nachkriegs-Neukons-

truktion ab 1955, die in Varianten bis 1971 im Programm blieb. Das Cabriolet Felicia kam 1959 (1089 cm³, 50 PS, Doppelfallstromvergaser). Diese Škoda-Generation hatte noch den Motor unter der Vorderhaube. Bis 1964 gab es das Cabriolet, im Werk Kvasiny hergestellt, ein Exportschlag-

ger, auch in Übersee, in der Heimat hingegen eine absolute Rarität. 1961 leichtes Facelift mit neuem Kühlergrill und überarbeiteten

hinteren Kotflügeln, die in angedeuteten Heckflossen mündeten, nunmehr Mittelstatt Lenkradschaltung. Im Folgejahr wurde das Cabriolet vom Felicia Super mit 1,2 Litern und 55 PS ergänzt, insgesamt 14 863 Felicia und Felicia Super. Die Endausführung ist das Vorbild zum Ixo-Modell, und wenn man in alten Auto-Bild-Klassik-Ausgaben blättert, so findet man in einer Ausgabe von 2014 einen in Annaberg-Buchholz, also im Erzgebirgskreis, zugelassenen, schön restaurierten Wagen in genau diesem Rot mit weißem Interieur und Weißwandreifen. Den hatte der Produktmanager von Sonic wohl auch entdeckt und beschlossen: „Der ist schön, den machen wir!“

● **CLC387N** Škoda 100 L (Typ 717) 1969 orange und

● **CLC388N** Škoda Felicia Super (Typ 996) Cabriolet 1961 rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Demnächst lieferbar.

Alexander F. Storz



In diesem Orange ist er typisch für die ČSSR, aber auch für die DDR, wohin über 140 000 Škoda 100 und 110 importiert wurden. Er war dort etwas preiswerter als der Wartburg.

Derzeit läuft in Tschechien als wohl letztem, ehemaligem Ostblockland eine Sonic-Kioskserie, die sich naturgemäß hauptsächlich aus Škodas speist. Also sind die Škoda-Produktionswerkzeuge bei Sonic gerade aktiv, und so fallen eben einige Fachhandelsversionen ab.





Die Schaltzentrale, im offenen Boxster besonders gut zu sehen. Minichamps unterscheidet die Oberflächenstrukturen und bildet zum Beispiel die Alcantara-Flächen rau nach.



Für jeden etwas: Porsche diversifiziert sein Programm und bietet jedem Interessenten genau die auf ihn zugeschnittene Version. Es werden immer mehr in der 718 Boxster/Cayman-Modellreihe. Die Basis bilden Cayman und Boxster, darüber rangieren die T-Modelle, über diesen der Cayman und Boxster S. Dann sind wir schon weit oben angelangt bei den Modellen Cayman und Boxster GTS, die getoppt werden vom Cayman GT4 respektive 718 Spyder. Zwischen den S-Modellen und dem GT4/Spyder, sah Porsche Platz für eine weitere Modellreihe (Fachdeutsch: „Line Extension“), den GTS als Boxster und Cayman. Er ist also der stärkste Vierzylinder in der Porsche-718-Baureihe und wurde zwischen Dezember 2017 und Juni 2020 gebaut (2,5-Liter-Boxer-Vierzylinder-Turbo mit 365 PS). Neu seit Sommer 2020 ist der GTS 4.0, in der Hierarchiereihe ganz oben, denn er verfügt über einen vom Elfer abgeleiteten 4-Liter-Sechszylinderboxer mit 400 PS. Der bisherige GTS hingegen hatte nur vier Töpfe, aber Turbo. Neu von Minichamps ist das Duo Boxster GTS/Cayman GTS 4.0 des Modelljahrs 2020, der Offene in Achatgrau-metallic M7S, das Coupé in Schwarz 741. Bei beiden ist das Sport-Design-Paket serienmäßig verbaut und beide tragen die korrekten 718-Sport-Räder, in Serie schwarz lackiert. Beider Qualität ist untadelig, dem Hersteller Minichamps ebenso geschuldet wie dem Industrieabnehmer Porsche, für jeden ist

The dark Side

Schwärzer geht nicht an einem Porsche 911 GT2 RS als die beiden Minichamps-Farbvarianten, die sich in der Felgenfarbe unterscheiden. Spannender sind zwei bisher nicht miniaturisierte Versionen der 718 Cayman/Boxster-Reihe: die 4-Liter-Version GTS 4.0 mit dem legendären Sechszylinder-Boxer des Elfers.

dies Ehrensache. Die 4-Liter-Versionen von Cayman und Boxster erscheinen in der regulären Minichamps-Fachhandelsserie, also Dekoration auf höchstem Niveau, was am Innenraum des offenen Boxster besonders gut zu sehen ist, obgleich es „nur“ schwarz ist – aber eben nicht nacktes Plastik, sondern schwarz lackiert, und Minichamps hat die unterschiedlichen Oberflächen der jeweiligen Materialien wunderbar nachgebildet.

Während der 718 Boxster und Cayman GTS neue Varianten eines bestehenden Themas sind, lanciert Minichamps mit zwei schwarzen 911 GT2 RS eine attraktive Farbvariante in zwei Nuancen. Das Topmodell der Baureihe 991/II, lose basierend auf dem Turbo S, kommt mit dem optionalen Weissach-Paket, der eine trägt seine Felgen in Schwarz, der andere „naturell“ in Weißgold-metallic. Durch das Weissach-Paket wird ein

911 GT2 RS mit Clubsportpaket um 30 Kilo erleichtert. Nach außen demonstriert „Black Beauty“ dies durch Frontdeckel und Dach aus Sichtcarbon mit lackiertem Dekorstreifen in Wagenfarbe und auf dem Heckflügel ist groß und breit „Porsche“ geschrieben. Innen trägt der Minichamps-Elfer einen Überrollkäfig. Manches im Inneren kann Minichamps nicht nachbilden (können wohl schon, aber es wäre nicht zu sehen), so Lenkradblenden und Schaltpaddies aus Sichtcarbon oder ein gesticktes „Weissach-Paket“-Logo auf den Kopfstützen. Für solche Details ist 1:43 schlichtweg zu klein. Klasse gemacht sind die 20-/21-Zoll Magnesium-Schmiederäder speziell für den GT2 RS. Sie würden wir an einem Achtzehner loben, an einem Dreiundvierziger ist das schlichtweg der Gipfel der Handwerkskunst.

● 69100 Porsche 718 Boxster (Typ 982) GTS 4.0 2020 und

● 69000 Porsche 718 Cayman GTS 4.0 2020,

● 67290 Porsche 911 GT2 RS (Typ 991/II) mit Weissach-Paket 2018 schwarz mit schwarzen Felgen, Auflage 252 Exemplare

● 67291 dito mit goldenen Felgen. Typ 718, Auflage 504 Exemplare. UVP je 49,95 €.

Alexander F. Storz/Günter Weirich

Schwärzer geht nimmer: 911 GT2 RS in tiefstem Rabenschwarz. Während der eine tatsächlich ein Rabe oder eine Krähe ist, nämlich komplett Schwarz, ist der andere eher eine Alpendohle oder eine Drossel. Das sind zwar auch schwarze Rabenvögel, sie haben aber einen gelben Schnabel.



Fotos: Alexander F. Storz



Das doppelte Lottchen

Die Erinnerung an dieses Kinderbuch von Erich Kästner wird wach, wenn der Blick auf zwei neue Vorserienmodelle von Ixo fällt, beides Lancia 037 Rally. Es handelt sich nicht um Formneuheiten, sondern um Deko-Varianten, die eher Unbekanntes an den Tag bringen.

Die Macher von Ixo haben sich interessante Vorbilder gesucht, die in zweitklassigen Rallyes starteten. Das ist keineswegs abwertend gemeint, denn so kommen nicht nur die Miniaturen nach Vorbildern des Werkteams in den Handel, sondern auch relativ unbekannte Modelle. Obwohl noch im Vorserienstadium, können die beiden Italiener überzeugen. Die 43er Lancia Rallye 037 von Ixo sind bekanntermaßen sehr gut gelungen, sie überzeugen mit stimmiger Umsetzung, sauberen Gravuren und sehr schönen Kleinteilen. Hierbei besonders auffällig sind die sichtbaren Motorteile unter der gläsernen Heckhaube, die unterm Heck hervorlugenden Getriebe- und Aufhängungsteile, aber auch Zusatzscheinwerfer, Spiegel und Schmutzlappen sprechen für sich. Stiefkind ist, wie fast immer bei Ixo, der Innenraum, aber das lässt sich verschmerzen, alles Nötige ist vorhanden. Schön wäre es auch, wenn die Motorteile farblich behandelt wären, aber bei diesen Verkaufspreis dürfte das unmöglich sein. Kleines Manko zusätzlich ist das

falsche Kennzeichen beim Ypres-Auto, denn das Original trug die Nummer TO09008D, das Modell dagegen hat die Nummer TO 090080. Trotzdem, die subjektive Feststellung des Verfassers lautet: In diesem Preis-Leistungssegment gibt es keinen besseren Lancia 037 Rally.

Der Lancia 037 Rally EVO 2 rannte 1984 in der Rallye d'Antibes, im Auto mit der #6 saß die italienisch-amerikanische Paarung Capone/Cresto, gemeldet war das Auto vom West Rally Team. Die beiden hatten am Ende die Nase ganz vorne, sie siegten mit einem Vorsprung von 33 Sekunden vor einem BMW M1 mit den Franzosen Beguin/Lenne.

Der zweite Rally EVO 2, ebenfalls vom West Rally Team gesponsert und eingesetzt, trat 1985 bei den 24 Stunden von Ypres an. Am Lenkrad kurbelte der Italiener Zanussi, Co war wiederum der Amerikaner Sergio Cresto. Das Team agierte recht unglücklich, musste schon sehr früh mit einem kapitalen Differenzialschaden die Segel streichen – nichts ging mehr, die #4 war raus dem Spiel.

Der große Bruder dagegen war in der Rallye-WM sehr erfolgreich. Ab 1984 hatte der Reihen-Vierzylinder einen Hubraum von gut 2,1 Litern, vier Ventile pro Zylinder, Elektronik von Marelli und unter Druck gesetzt von einem volumetrischen Kompressor, eine Leistung von 325 PS. Zu beachten ist allerdings, dass es sich bei den Vorbildern der Modelle um ältere Werkswagen gehandelt haben könnte, die nur knapp 2,0 Liter Hubraum sowie eine Leistung von 310 PS hatten.

● **RAC 339LO** Lancia 037 Rally EVO 2, #6, C. Capone/S. Cresto, Rallye d'Antibes 1984, Diecast, ca. 33 €.

● **RAC 338LO** Lancia 037 Rally EVO 2, #4, A. Zanussi/S. Cresto, Rally 24h Ypres 1985, Diecast, ca. 33 €. **Wolfgang Ruppel**

Ein hübsches Duo, gut gelungen. Wie fast immer, schwächelt nur der Innenraum ein wenig, dafür gibt es, gemessen am Preis-Leistungsverhältnis, überzeugende Kleinteile. Das Vorbild mit der #6 gewann 1986 die Rallye d'Antibes, die #4 hatte kein Glück, der 037 Rallye fiel mit Differenzialschaden aus.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Audi R8 LMS GT3, #54,
Yaco Racing Veedol

Ganz einfach fantastische Modellautos, eines wie das andere. Eyecatcher natürlich das Veedol-Auto mit dem Veedol-Girl – super Dekoration! Aber auch alles andere ist mehr als überzeugend gelungen, ob Formumsetzung, Gravuren, Interieur, Felgen oder Kleinteile. Alle drei R8 LMS GT3 rannten in der ADAC GT Masters Serie 2021; alle drei in Oschersleben. Die dort vom Trio erzielten Erfolge waren zwar nicht gerade glorreich, aber dafür entschädigte die Deko.



Auf den ersten Blick auffällig sind die Verpackungen, deren Umkartons in den Farben und mit den Signets der die Vorbilder einsetzenden Teams bedruckt sind. Eine schlaue Idee, denn die Verpackungen wirken sofort schöner. Aber bekanntlich ist ja der Inhalt entscheidend und da kann der Verfasser nach gut zehn Minuten genauesten Betrachtens nur sagen: „Hut ab“. Die Teamarbeit „Raceland“/Spark hat sich definitiv gelohnt, denn das Ergebnis sind drei Modelle vom Feinsten.

Über Umsetzung und Gravuren, müssen wir hier nicht diskutieren, die sind bei Spark praktisch eine Bank. Das große Staunen beginnt bei den Kleinteilen. Die sichtbaren Motorteile unter der Heckhaube, die filigranen Halterungen der Heckhaube, der Innenraum mit seinem Wahnsinns-Überrollkäfig, die Felgen mit ihren Scheiben und Zangen, die an den Flanken beschrifteten Pirelli-Renngummis, die „Chinese Eyes“-Scheinwerfer, die Aerodynamik-Teile – einfach fantastisch, ebenso wie die Rückleuchten und Diffusoren.

Ein weiteres Highlight sind die Dekorationen und da ragt besonders das „Veedol

Trio Infernale

Der Modellauto-Versender „Raceland“ ist bekannt durch seine mehr oder weniger regelmäßig erscheinenden Sondermodelle, von Spark in kleiner Auflage gefertigt. Nun schiebt „Raceland“ ein Trio von drei Audi R8 LMS GT3 an die Startlinie, die 2021 in Oschersleben im Rahmen der ADAC GT Masters-Rennserie starteten.

Mädchen“ heraus – ein Relikt aus vergangenen Zeiten, aber damals, in den 50er Jahren, so erotisch wie heute ein Playboy Girl. Langbeinig, leicht bekleidet, warb es für „Veedol Motorenöl“, wurde geschaffen vom deutschen Grafiker Heinz Fehling und war weltweit die erste Werbung, auf der das zu bewerbende Produkt, das Motoröl, überhaupt nicht mehr zu sehen war. Heute ist das „Veedol Mädchen“ quasi das Maskottchen des vom „Yaco Racing Team Veedol“ eingesetzten Audi R8 LMS GT3, #54. Wunderschön auch die # 33,

Der Vergleich zu einem BBR-Modell zeigt, das bedeutend teurere Miniaturen nicht automatisch besser sein müssen.

die in den blau-silbernen Farben von „Rutronik Racing by TECE“ an den Start ging. Der zweite „Rutronik Racing bei TECE“ Audi mit der #11 fährt in Silber/Gelb mit schwarzen Applikationen vor, was ebenfalls einfach super aussieht. Klar ist aber auch, diese Dekos waren nicht gerade einfach anzubringen, man muss sich nur einmal genauer die zweifarbigten Außenspiegel der beiden „Rutronik“-Autos ansehen, aber bei allen drei Miniaturen sitzt die Dekoration punktgenau.

Erstaunlich ist auch, in welcher kurzen Zeit die drei kleinen Autos fertiggestellt wurden, denn das Rennen in Oschersleben fand erst im Mai 2021 statt. Jedenfalls sind das Modelle, die einfach faszinieren und anschaulich demonstrieren, warum wir überhaupt Modellautos sammeln. Nachdem der Verfasser sich nach längerer Zeit an den kleinen Schätzchen erfreut hatte, sollten sie eigentlich bis zur Fotostrecke wieder verpackt werden. Aber zuerst wurden sie mit einem BBR-Modell, Baujahr 2020, verglichen. Und dieser Vergleich stimmte sehr nachdenklich, denn diese Miniatur war um keinen Jota besser als die drei Spark-Audi. Das zeigte wieder einmal, dass bedeutend teurere Miniaturen nicht automatisch besser sein müssen, als die preiswerte. Und auch das Argument der kleineren Auflage zieht nicht



Fotos: Wolfgang Rüppel

immer, was die auf 400 Exemplare limitierte Auflage dieser drei kleinen Schmuckstücke deutlich zeigt. Das ist natürlich eine subjektive Meinung, und keineswegs sollten sich BBR-Sammler auf den Schlipps getreten fühlen – der Verfasser hat selbst etliche in seiner Sammlung –, aber er besitzt auch gut gemachte Modelle von Altaga.

Die Technik des Originals

Betrachten wir die Technik des Vorbilds, den Audi R8 LMS GT3. Der eingebaute V 10 mit Vierventil-Technik, direkter Einspritzung und frei saugend, hat einen Hubraum von 5,2 Liter, die Leistung beträgt 585 PS, festgelegt durch die Balance of Power (BoP) der Serienveranstalter. Dazu kommen Heckantrieb, ein sequenzielles Sechsgang-Sportgetriebe, welches über Schaltwippen betätigt wird, sowie ein Gewicht von 1235 kg und der Tank ist nach 120 Litern randvoll. Das sogenannte „Audi Space Frame“ ist eine selbsttragende Karosserie, gefertigt in Hybrid-Bauweise aus Alu und carbonfaserverstärktem Kunststoff, die Sicherheitszelle, früher Überrollkäfig genannt, besteht aus hochfestem Stahl. Dazu kommen noch Goodies wie zwei Renn-Katalysatoren, Einzerradaufhängungen vorne und hinten mit Doppelquerlenkern, Federbeinen plus einstellbaren Stabis und Stoßdämpfern.

Die Vorbilder aller drei Miniaturen traten vom 14. bis 16. Mai 2021 in der Motorsportarena Oschersleben in Sachsen-Anhalt an. Das „Veetol-Auto“ teilten sich die Österreicher Reicher/Siedler. Aber das erste Rennen konnten das Duo vergessen, denn trotz angestrengter Arbeit der Mechaniker, gab sich das „Veetol-Mädchen“ kapriziös und launenhaft, so reichte es am Ende nur zu

einem enttäuschenden, vorletzten Platz. Dagegen lag im zweiten Rennen eine Sensation in der Luft, der Audi mit der #54 hätte das Rennen gewinnen können. Von Platz 24 mit Regenreifen gestartet, mussten zur Halbzeit Slicks montiert werden. Was folgte, war ein chaotischer Boxenstopp mit einem Zeitverlust von gut 20 Sekunden, dazu kamen noch einmal 20 Sekunden wegen zu schnellen Fahrens in einer Gelbphase dazu. So war das Ende vom Lied nur ein enttäuschender elfter Gesamtrang. Zieht man die 40 Sekunden von der Gesamtzeit des Sieger ab, hätten die Österreicher auf dem Treppchen gestanden.

Und wie sah es für die beiden Audi von Rutronik Racing by TECE aus? Die #33 mit der Crew Marschall/Schramm holte sich einen guten, sechsten Gesamtrang und die #11, Erhart/Kaffer, fiel aus. Im zweiten Rennen erreichten Erhart/Kaffer den 19. Gesamtrang, dafür gab es es für Marschall/Schramm einen Ausfall. Für den Sammler bestimmt nicht ganz so wichtig, denn eindeutig gehörten diese drei Audi zu den schönsten Autos im gesamten Starterfeld, wobei dem „Veetol-Mädchen“ die Krone gebührt – zumindest nach dem subjektiven Empfinden des Autors.

● **20-92003** Audi R8 LMS GT3 Rutronik Racing by TECE, Elia Erhart/Pierre Kaffer, #11, ADAC GT Masters 2021.

● **20-92004** Audi R8 LMS GT3 Rutronik Racing by TECE, Dennis Marschall/Kim-Luis Schramm, #33, ADAC GT Masters 2021.

● **20-92005** Audi R8 LMS GT3 Yaco Racing Veetol #54, ADAC GT Masters 2021.

Alle Modelle sind aus Resine, limitiert auf 300 Exemplare und kosten jeweils 79,95 €.

Wolfgang Rüppel



Audi R8 LMS GT3, # 11,
Rutronik Racing by TECE,
Elia Erhart/Pierre Kaffer,
ADAC GT Masters 2021.



Audi R8 LMS GT3, # 33,
Rutronik Racing by TECE
Dennis Marschall/
Kim-Luis Schramm,
ADAC GT Masters 2021.

RANDNOTIZ

Serie der Supersportler

Die ADAC Masters Serie ist eine der weltweit führenden Serien im GT-Sport, an der regelmäßig die „Supersportwagen“ teilnehmen. Angefangen von Audi über Corvette, Porsche, Lamborghini, Mercedes-Benz AMG bis hin zu Aston Martin, die Creme de la Creme des Automobilsports ist hier zahlreich, aber nicht vollständig vertreten, um sich einem strengen Reglement zu unterwerfen. Zur Rennmitte der eine Stunde dauernden Rennen gibt es einen Fahrerwechsel, zwei Piloten teilen sich also ein Auto. Alle teilnehmenden Wagen sind von Pirelli bereift, einem Exklusivpartner dieser Serie, und müssen nach dem GT3-Reglement aufgebaut sein, wie auch die FIA gültige Homologationspapiere verlangt. Gefahren werden

Nach jedem Rennen erhalten die drei Erstplatzierten Zusatzgewichte zwischen 10 und 30 kg aufgepackt.

die Autos von Profi- und Amateurpiloten, an jedem Rennwochenende werden zwei Rennen à 60 Minuten gefahren. Nach jedem Rennen erhalten die drei Erstplatzierten Zusatzgewichte zwischen 10 und 30 Kilogramm aufgepackt, und beim Boxenstopp dürfen die Wagen nicht betankt werden, auch Reifen dürfen nicht gewechselt werden; es sei denn, der Reifen ist beschädigt oder es müssen Regenreifen auf die Felgen. Dieser Stopp muss samt Fahrerwechsel zwischen der 25. und 35. Minute erfolgen, nur zwei Leute am Wagen sind erlaubt. Das soll verhindern, dass die Boxenstopps rennentscheidend werden. Außerdem gibt es, je nach Rennen, eine Mindestzeit für die Stopps. **wr**



Der 037 Rally im korsischen Kurvenge-
schlängel. Wie deutlich
erkennbar, kann hier
jeder noch so kleine
Fahrfehler für Publikum
und Fotografen
tödlich sein.

Foto: Mc Klein Photography

Ohne Moos ist nix los

Sponsoren im Motorsport, das ist eine Sache für sich und die Meinungen der Fans gehen da weit auseinander. Fakt ist allerdings, dass ohne Sponsoren die Privatteams bei größeren Wettbewerben gar nicht antreten könnten – Rennsport ab einem gewissen Level erfordert einfach eine Menge Cash, und die Preise steigen von Jahr zu Jahr. Caramini will hier nun eine kleine Geschichte des Sponsorings erzählen und das anhand von kleinen Autos im Maßstab 1:43, mit bunter Sponsoren-Deko bepflastert.

Sponsoring – das gilt auch für die Werkteams, die ständig auf höchstem, technischen Niveau fahren müssen, bei großen Rennen, wie zum Beispiel in Le Mans, mehrere Autos einsetzen und natürlich auch ihre Topp-Piloten entsprechend honorieren. Mäzene gab es schon immer, aber als 1969 die Werbung auf Wettbewerbswagen freigegeben wurde, da schlug die

Stunde der Sponsoren. Sie buchten einfach Werbefläche auf rasenden Litfaßsäulen und wollten dafür natürlich auch einen realen Gegenwert erhalten, sprich einen höheren Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit; Siege oder zumindest ein Platz auf dem Treppchen waren bestens dafür geeignet.

Es begann mit der Automobil-Zubehörindustrie, aber ganz schnell kamen eben-

falls branchenfremde Firmen auf die Idee, hier zuzuschlagen. Ein wenig seltsam mutet dagegen an, dass bis zum Beginn der 80er Jahre, die Big Player wie beispielsweise Marlboro, zögerten. Grund war wohl, dass das Fernsehen eher selten Rennen übertrug. Eine Änderung zeigte sich erst 1985 mit dem Start von Sat 1, bis dahin gab es in Deutschland nur drei Programme. Die Gefahr bestand allerdings, dass einige der Werbetreibenden Einfluss auf die Teams nehmen wollten, aber das hatte sehr schnell ein Ende, und nur die seriösen Sponsoren überlebten. Als Beispiel sei hier nur Porsche genannt, deren unzählige Siege in Martini-Farben noch heute legendär sind.

Beginnen wir mit einem Lancia, dem 037 Rally, der 1984 auf Korsika antrat. Gemeldet war das Auto vom französischen Lancia-Importeur Chardonnet, im Wagen saßen Jean-Claude Andruet/Martine Rick;



Lancia 037 Rally Korsika 1984 von Mirage. Wieder einmal eine super Miniatur, einfach klasse! Das Original agierte erfolgreich in der Tour de Corse.



Porsche 911 RS Tour de Corse 1980 von Universal Hobbies. Nicht besonders gelungen und recht mäßig ausgeführt, schafft das Modell gerade mal die Versetzung in die Vitrine. Der große Bruder machte es besser, er gewann 1980 auf Korsika.

die Miniatur stammt von HPI. Ein absolut fantastisches Modell, in allen Punkten für diesen Maßstab einfach perfekt umgesetzt. Allein die sichtbaren, kolorierten Motorteile unter der gläsernen Heckhaube demonstrieren, was HPI unter einer Miniaturisierung versteht – mehr gibt es dazu nicht zu sagen.

Die Tour de Corse, auch Tour der 10 000 Kurven genannt, war 1984 stark besetzt. Das Lancia-Werksteam trat mit dem 037 Rally an, Renault schickte die R5 Turbo auf die Insel, Audi setzte auf die Quattro A2 und S1. Als abgerechnet wurde belegte das Team „Total Chardonnet“ den sechsten Rang, Sieger war ein Werks-037 mit Alen/Kivimäki im Auto. Der 037 Rallye hatte einen 2,1 Liter großen Reihen-Vierzylinder unter der Haube, eine indirekte Benzeinspritzung von Kugelfischer sowie einen volumetrischen Kompressor. Die Leistung betrug 325 PS, die Höchstgeschwindigkeit lag, je nach Getriebeübersetzung, bei etwa 200 km/h.

Der Sponsor „Total“, ein französischer Konzern, gehört heute zu den größten Öl- und Gasgesellschaften der Welt. 1924 von Ernest Mercier gegründet, wuchs die Firma rasant, fusionierte 2000 mit ihrem französischen Konkurrenten „Elf Aquitaine“ und mittlerweile dreht sich nun alles um Energie in den unterschiedlichsten Formen.

● **HPI Serie Mirage** Lancia 037 Rally, #11, 1984 Tour de Corse, J.C. Andruet/M. Rick, Diecast.

Kommen wir nun zu einem anderen Mineralölgiganten, der Marke „Esso“. Das passende Modell dazu kommt von Universal Hobbies, einer Firma, deren Modelle gleichermaßen Licht und Schatten besitzen. Das gilt auch für das hier vorgestellte Modell, einen Porsche 911 SC 3.0, mit dessen großen Bruder Therier/Vial 1980, ebenfalls auf Korsika, sich den Sieg holen wollten. Die Ungenauigkeiten fangen bei der Deko an, die beiden „Esso-Tiger“ saßen beim Original ein Stück weiter höher auf den hinteren Radhäusern. Die Form ist vernünftig

getroffen, die Gravuren sind ebenfalls okay, aber ein absolutes No Go sind die Felgen – völlig daneben. Ebenso ärgerlich sind die falschen Sport-Spiegel und der etwas dürrtliche Innenraum, ansonsten kommt die Miniatur so gerade durch den Zoll. Dafür machte es das Vorbild bedeutend besser, das von den französischen Gebrüdern Almeras eingesetzte Auto gewann auf der Insel, das Schwesterfahrzeug, mit Copier/Laloz im Wagen belegte den dritten Rang.

Korrekt hieß das Auto 911 SC RS, 20 Exemplare wurden für den Einsatz im Rallye-Sport gebaut. 3,0 Liter Sechszylinder-Boxer, 255 PS, 960 kg Kampfgewicht und

eine Höchstgeschwindigkeit von – je nach Getriebeübersetzung – 240 km/h, das waren schon Ansagen.

„Esso“ gehört zur „Exxon Mobil Corporation“, einem amerikanischen Mineralölgiganten, der Ende des letzten Jahrtausends durch den Zusammenschluss von „Exxon“ und „Mobil Oil“ entstand. Die Werbeaktivitäten sind breit gestreut, auch im motorsportlichen Bereich.

● **Universal Hobbies** Porsche 911 SC 3L, „Esso“, #9, Sieger Tour de Corse Rallye 1980, Diecast.

„Elf Aquitaine“ wurde – vor dem Zusammenschluss mit Total im Jahr 2000 – weltbekannt durch seine Werbung auf den in Le Mans eingesetzten Wagen von Renault Alpine. Zusätzlich sponserten sie auch die Rallye-R5 ebenso wie die unglückselige Renault Alpine 310. Das Vorbild dieses Modells stellt der Le Mans-Gesamtsieger von 1978, eine Renault Alpine A 442 B mit der Crew Pironi/Jassaud. 1976 und 1977 waren die Franzosen in ihrem Wohnzimmer – eigentlich war das ja die gute Stube von Porsche – böse auf die Nase gefallen, die 936 waren unschlagbar. Aber 1978 klappte es, die Weissacher hatten Getriebeprobleme und so sicherte sich die # 2 vor einem 936 den Gesamtsieg. Der V6-Motor, befeuert von zwei Garrett-Turboladern, leistete, je nach Ladedruck, um die 500 PS. Die Miniatur

Die Gefahr bestand aber darin, dass einige der Werbetreibenden Einfluss auf die Teams nehmen wollten.

RANDNOTIZ

Sprechen wir mal übers Geld

Money makes the world go round, das sang schon Liza Minelli als Sally 1979 im Film „Cabaret“; eine Rolle, die sie weltberühmt machte. „Money, Money“ gilt für alle Bereiche des Lebens, natürlich auch für den Motorsport. Aber was bekommen, beziehungsweise bekommen, denn die Teams überhaupt an Cash? Aussagekräftige Zahlen sind nur schwer zu bekommen, da halten sich fast immer Sponsoren wie Teams diskret zurück. Allerdings gibt es eine Ausnahme, nämlich Eckhard Schimpf. Er war nicht nur Journalist, guter Rennfahrer und lange Jahre deutscher Delegierter beim Weltautomobilverband FIA, er war auch Cousin von Günter Mast, dem Herrscher über das „Jägermeister“-Imperium. So rutschte Schimpf in die Rolle eines Scouts und Vermittlers für Werbung mit dem Hirsch auf Wettbewerbsautos. Er suchte die Teams aus, verhandelte mit ihnen über die Gagen und sprach ebenfalls bei der Piloten-Besetzung ein gewichtiges Wort mit.

Es begann mit dem damaligen Formel-1-Star Graham Hill, der für eine Gage von 170 000 Mark an zehn Formel-2-Rennen teilzunehmen hatte; natürlich in einem in „Jägermeister“-Farben lackiertem Brabham. Es folgten Alpina-BMW, ein Porsche 917 mit dem Hirschkopf und 1973 begann die Verbindung mit Stuck; ein exklusiver Vertrag für eine volle Formel-2-Saison 1974 in einem March, Kostenpunkt 100 000 D-Mark. 1975 bekamen die Kremer Brothers 100 000 DM für einen DRM-Start von Helmut Kelleners, es wurde das Max-Moritz-Team gesponsert, das GS-Team mit dem BMW 320 Turbo, Brun war glücklich mit Jägermeister liiert und auch auf dem unglückseligen Ford C 100 mit Ludwig im Cockpit rannte der Hirsch mit.

Der Spirituosenhersteller Mast hat sich mit seiner Marke Jägermeister wohl wie kaum ein anderer Sponsor um den Motorsport verdient gemacht, denn nicht nur für die großen Namen floss das Geld, auch auf dem Bergrenner NSU TT von Willi Bergmeister oder dem Rallye-Auto Audi 200 von Susanne Kottulinsky – um nur zwei Beispiele aufzuzeigen – rührte der Typ mit dem Geweih. **wr**



Foto: Mc Klein Photography

Renault Alpine A 442B, Le Mans 1978 von Spark. Der Name bürgt für Qualität, was auch für dieses Modell gilt. Das Original brachte mit seinem Sieg in Le Mans 1978 die französische Volksseele zum Kochen.

kommt von Spark und ist dementsprechend sehr gut in Schuss. Angefangen bei Lackierung und Deko, über Karosserieumsetzung, Felgen, bis hin zu den Kleiteilen, alles macht einen hervorragenden Eindruck.

● **Spark** Renault Alpine A 442 B, Sieger Le Mans 1978, Pironi/Jassaud, Resine.

Kommen wir nun zu einem Sponsor namens Martini & Rossi, dem auch die meisten Nicht-Motorfreunde das korrekte Auto zuordnen können, nämlich Porsche. Die Weissacher-Autos in den Farben des italienischen Spirituosen-Riesen, der 1994 für geschätzte 1,5 Milliarden US-Dollar an Bacardi verkauft wurde, fuhren Sieg um Sieg ein, gewannen alle wichtigen Rennen und Weltmeisterschaften. Es war eine äußerst fruchtbare Zusammenarbeit, getragen von Respekt und Verständnis. Denken wir nur an Le Mans 1971, als die Rennsau 917/20 in Schweinchenrosa unter Martini & Rossi-Werbung an den Start ging. Der Chef, Graf Rossi de Montelera, schüttelte nur verzweifelt den Kopf, als er das Auto sah, bezahlte aber anstandslos den Einsatz. Wir haben uns ein deutlich dezenteres Vorbild herausge-

sucht, einen 911er RSR 2.8 Long Tail, der 1973 im Rahmen der Marken-WM in Zeltweg/Österreich, an den Start ging; Piloten waren van Lennep/Müller. Die 911er zogen sich gegen die „echten Sportwagen“, sprich Matra MS 670, Gulf Mirage und Ferrari 312 P, hervorragend aus der Affäre, siegten in Daytona und holten sich den Sieg bei der Targa; dazu wurden noch fleißig Punkte gesammelt. Der RSR wurde aerodynamisch permanent weiterentwickelt, besonders im Bereich der Front- und Heckspoiler. Der 2,8 Liter große Sechszylinder-Boxer leistete 325

Graf Rossi de Montelera schüttelte nur verzweifelt den Kopf, als er das Auto sah, bezahlte aber anstandslos.

PS, das Trockengewicht des Autos betrug etwa 850 kg. In Zeltweg belegte das vom Martini Racing Team gemeldete Auto den achten Gesamtrang, den Sieg holte sich ein Matra-Simca MS 670 B.

Das Modell kommt wiederum von Spark, ist ein kleines Sahneschnittchen, an dem es nichts zu Meckern gibt. Eine feine Miniatur, rundum von A bis Z stimmig und authentisch.

● **Spark** Porsche RSR 2.8 Long Tail, Zeltweg 1973, van Lennep/Müller, Resine.

Weiter geht es mit einem Lancia Stratos HF, einem Werkswagen, der 1975 in der Safari eingesetzt wurde; auf den Zusatz East African wurde ab 1974 verzichtet, denn die Rallye führte nun nur durch Kenia mit Start- und Zielort Nairobi. Eine Strecke von über 4800 Kilometern, also immer noch eine Monster-Rallye ersten Ranges. In Euro-


Modellfotos:
Wolfgang Ruppel

pa praktisch unschlagbar, erwies sich der Stratos auf den mörderischen Pfaden quer durch Kenia als durchaus verwundbar. Vor allen Dingen verhinderten die extrem vielen Reifenschäden letztendlich den Sieg der Italiener.

Der stabile, äußerst robuste Peugeot 504 Injection mit Andersson/Hertz hatte am Ende die Nase ganz vorne. Die Italiener trösteten sich mit den Plätzen Zwei und Drei. Wären zusätzlich zu den Reifenschäden nicht so viele, technische Probleme aufgetreten, hätten sie das Ding nach Hause geschaukelt.

Das Modell dazu kommt von HPI, Vorbild ist die # 9, im Auto quälten sich Waldegard/Thorszelius. Wieder einmal hat HPI ein absolutes Highlight auf die Räder gestellt, eine Miniatur, die jeden Kenner begeistert. Die akribische Genauigkeit der Umsetzung, die Akkuratess der Kleinteile, die überragende

Porsche RSR 2.8 Long Tail, Zeltweg 1973 von Spark. Ein Spitzenmodell, hier kann es keinerlei Kritik geben. Der RSR 2.8 sorgte 1973 in der Marken-WM für Furore.



Authentizität – das ist nicht Grande Opera, das ist Mailänder Scala.

Hauptsponsor war die italienische Luftfahrtgesellschaft Alitalia, lange Zeit mit Lancia-Wettbewerbsautos eng verbunden. Standort von Alitalia war der römische Flughafen Fiumicino, und gegründet wurde die Fluglinie 1946, geriet aber schon in den 90er Jahren in finanzielle Turbulenzen. Es gab etliche Milliarden-Hilfen vom Staat, aber 2017 war die Insolvenz nicht mehr aufzuhalten, und Alitalia wurde schlussendlich am 15. Oktober 2021 durch Italia Trasporto Aereo (ITA) ersetzt.

● **HPI** Lancia Stratos HF 1975 Safari, #8, B. Waldegard/H. Thorszelius, Diecast.

Es gab mal eine Zeit – lang, lang ist's her – da wurden im Frankenland von einer Firma namens Schuco ganz tolle Modelle nach Vorbildern von Wettbewerbsfahrzeugen produziert; heute tut sich leider in diesem Segment nichts mehr. Also hat der Autor seine Sammlung auf Links gedreht und, siehe da, noch zwei Miniaturen für diesen Bericht gefunden. Original des ersten Modells ist ein Opel Manta B 400, der 1983 bei der britischen RAC über die Ziellinie schoss. In diesem Jahr trat das Opel-Team unter der Bewerbung „Rothmans Opel Rally Team“ an, Einsatzgerät war der Manta B 400. Rothmans gehört zum „RBH“-Konzern, also „Rothmans, Benson & Hedges“ und war als Sponsor in vielen Bereichen des Motorsports vertreten, wie zum Beispiel bei Porsche oder beim Williams F1-Team. Der Manta B 400 war in der Gruppe B homologiert, hatte einen Vierzylinder-Reihenmotor mit 2,4 Litern Hubraum unter der Fronthaube und, frei atmend, eine Leistung von um die 275 PS. Bei der RAC 1983 belegten Jimmy Mc Rae/Ian Grindrod den dritten Platz, die Sieger hießen Blomqvist/Cederberg im Audi Quattro A2.

Der kleine Manta ist tadellos in allen Belangen, hat nur zwei Fehler: Das Sponsoren-Decal auf der Fronthaube überdeckt die darunter befindlichen, kleinen Luftöffnungen in der Fronthaube. Die sind zwar da, aber unterm Decal nur noch zu errahnen. Ebenso sind die nur angespritzten Türgriffe nicht mehr so ganz up to date.

Lancia Stratos Safari 1975 von HPI. Subjektive Ansicht des Verfassers: Die beste Minatur im Maßstab 1:43. Das Vorbild trat 1975 bei der Safari an, die Schweden Waldegard/Thorzelius schafften den dritten Rang.



Opel Manta B 400, RAC 1983 von Schuco. Ein gutes Modell, es hat ein, zwei kleine Schwächen, aber im Gesamturteil bekommt der kleine Manta noch die Schulnote Gut. Das Original kämpfte sich 1983 auf den dritten Platz.



● **Schuco** Opel Manta B 400 „Rothmans“, Jimmy Mc Rae, Diecast.

Bleiben wir bei Schuco und sehen uns den Porsche 911 RS an, der 1974 in der Safari antrat, der wohl einzigen Rallye, die Porsche nicht gewonnen hat. Nach etlichen, vergeblichen Versuchen wollten die Weissacher es in diesem Jahr wissen. Zwei Fahrzeuge namens Carrera 2.7 RS wurden eingesetzt, die Crews hießen Waldegard/Thorzelius, #19, sowie Herrmann/Schüller, die im Auto mit der #41 Platz genommen hatten. Dieses Auto fiel mit Motorproblem aus, dagegen sah das schwedische Team schon wie der sichere Sieger aus, sie führten am Ende der zweiten Etappe mit einem

komfortablen Vorsprung von 36 Minuten. Dann begann das Elend, zum zweiten Mal brach die hintere Radaufhängung, das Auto stand 75 Minuten. Joginder Sing auf seinem „unkaputtbaren“ Mitsubishi Colt Lancer zog vorbei und gewann die Safari. Der Sechszylinder-Boxermotor des RS 2.7 leistete im Safari-Trim 210 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 245 km/h.

Sponsor war der Transport-Gigant Kühne & Nagel, 1890 in Bremen gegründet, heute Nummer Eins der Seefrachtspeditionen und überall präsent, wo es um Transporte geht. Über 76 000 Mitarbeiter, 1400 Niederlassungen weltweit, das sind schon beeindruckende Zahlen.

Der kleine Schuco-Porsche aus früherer Zeit zeigt sich prima in Schuss, hat ein höher gelegtes Fahrwerk, stimmige Umsetzung wie auch saubere Gravuren und Lackierung, Deko, Felgen und Kleinteile spielen ebenfalls mit; minimale Abstriche müssen beim Innenraum gemacht werden.

● **Schuco** Porsche 911 RS, Safari Rallye 1974, Diecast.



Porsche 911 RS Safari 1974 von Schuco. Ein rundum gelungenes Modell der Franken und es wäre schön, wenn Schuco sich heute einmal wieder an die Herstellung von Wettbewerbsmodellen wagen würde. Das Original kam mit sehr viel Pech auf Rang Zwei ins Ziel.

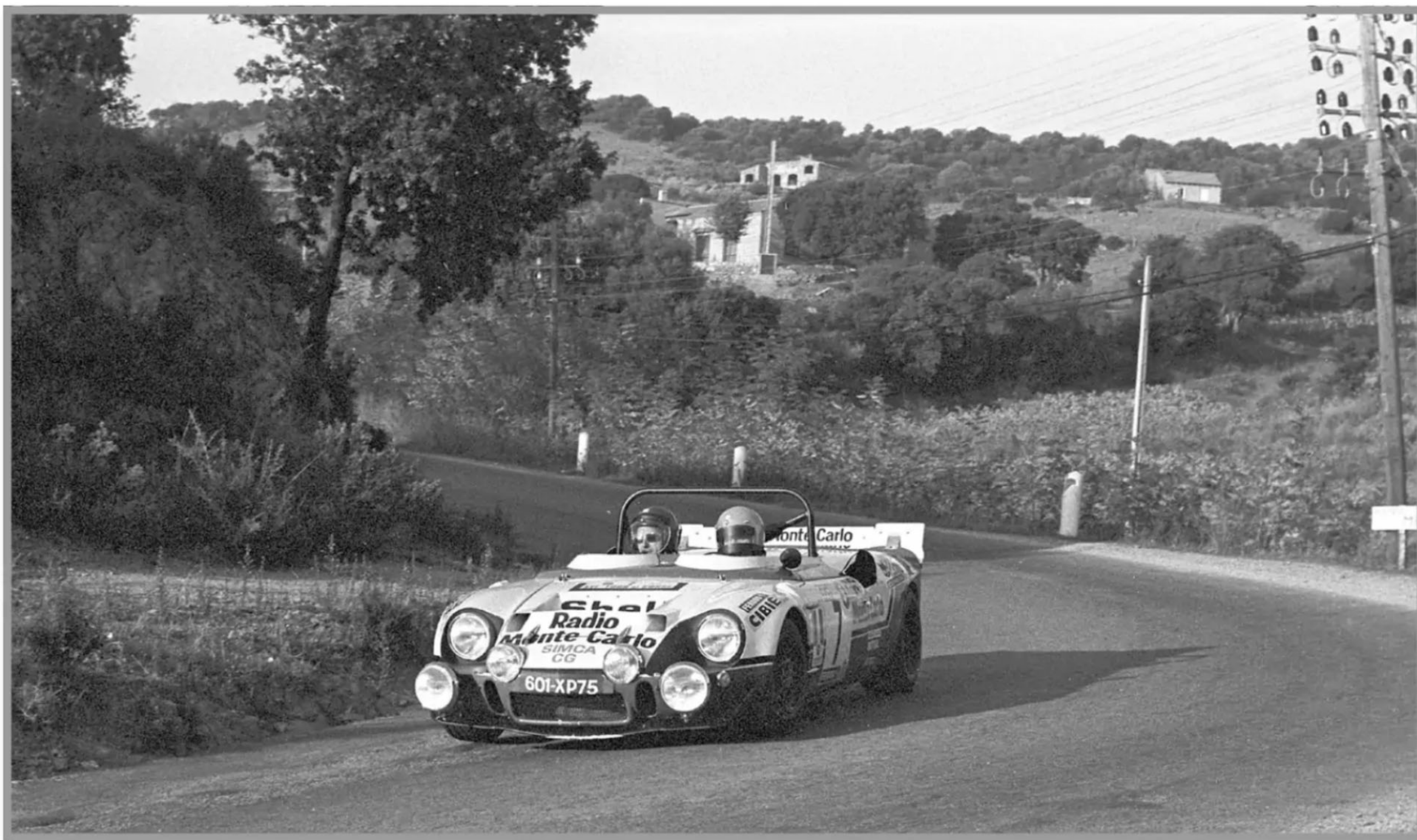


Foto: Mc Klein Photography



Simca CG Proto Spider, Tour de Corse 1972 von Altaya. Ein nett gemachtes Modell mit sehr rarer Vorbildwahl. Das Original war als „Killer“ der Alpine A 110 gedacht, was leider ein Satz mit X wurde.

Ein recht rares Exemplar ist der Simca C.G. Proto Spider, eingesetzt in der Tour de Corse 1972. Hauptsponsor war hier „Radio Monte Carlo“, ein französischsprachiger Hörfunksender, der 1943 seinen Betrieb aufgenommen hatte. Eigentümer sind momentan das kleine Fürstentum Monaco, sowie NextRadio TV. Talkshows, Sport und viel Musik sind in diesem Sender hauptsächlich vertreten.

Die „Mutter“ des C.G. Proto, die französische Karosseriefirma „Chappe & Gessalin“ hatte ihren Sitz in der Nähe von Paris. Ab 1950 bauten sie Karosserien für Firmen wie Talbot oder Delahaye aus Aluminium, dann stiegen sie um auf Polyester-Aufbauten; Kunden waren Deutsch-Bonnet, aber auch Alpine. 1966 stellten sie auf dem Pariser Salon ihr erstes Auto unter ihrem Namen C.G. vor, den Spider 1000. Es handelte sich um einen Zweisitzer mit Zentralrohrrahmen,

einer Karosserie aus Kunststoff und die Mechanik spendierte Simca, eine französische Tochter von Chrysler. Die waren zwar mit Matra-Simca in der Formel 1 wie auch in der Marken-WM vertreten, suchten aber ein Rallye-Auto, um den Alpine-Renault das Leben schwer zu machen; dafür schien der Spider 1000 wie geschaffen.

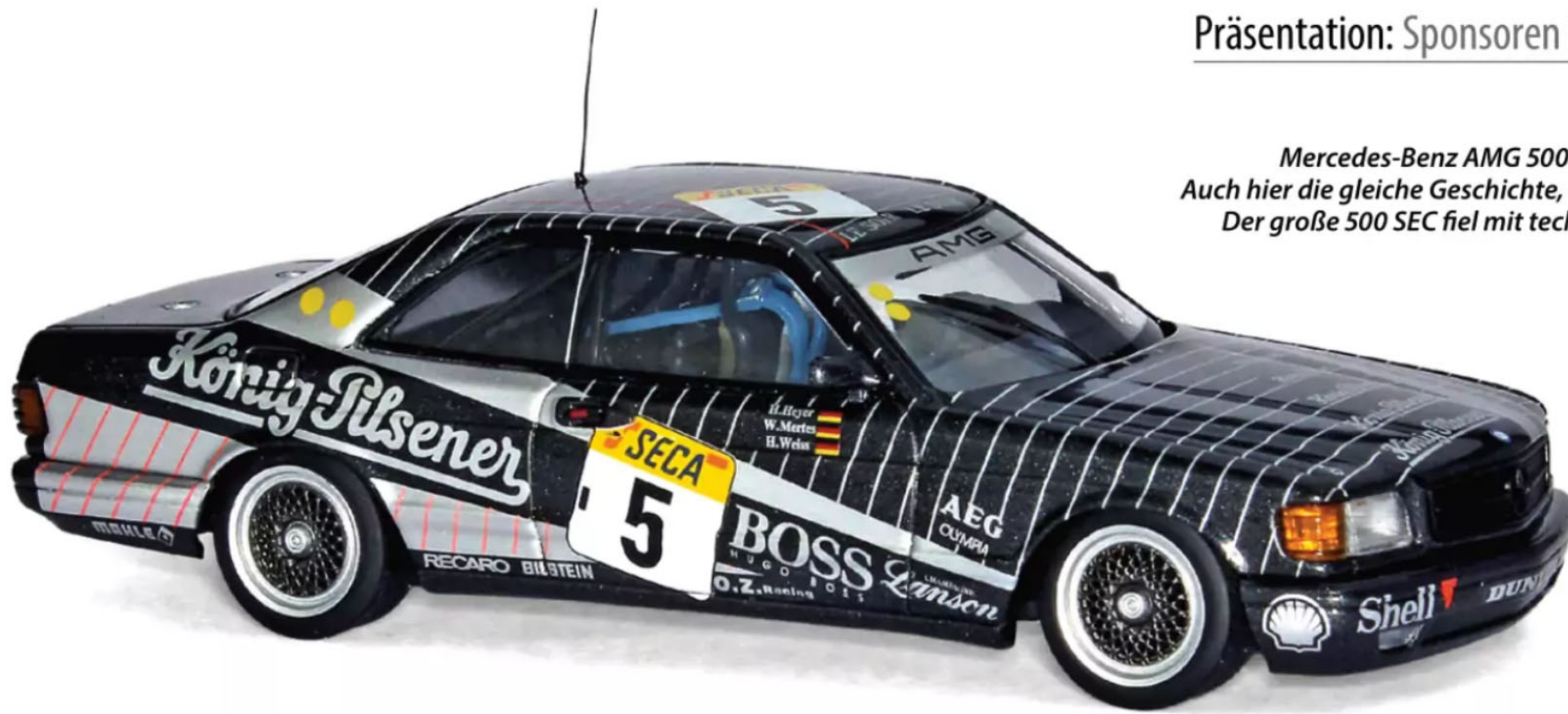
Gesagt getan, Chrysler France brachte zusammen mit C.G. das Projekt 1970 zum Laufen. Der Motor stammte vom Chrysler 180, hatte einen erhöhten Hubraum von knapp 2,2 Litern, die Befüllung übernahmen zwei Doppelvergaser von Weber und die Leistung betrug 175 PS. Erst einmal wurde ein Coupé eingesetzt, 1971 mutierte das Auto dann zum „richtigen“ Spider. Neuer Zylinderkopf, Doppelsumpfschmierung und Doppelzündung ließen die Leistung auf 225 PS anwachsen, und zusammen mit einem Fünfgang-Getriebe von Porsche wurde der

C.G. zu einem Gegner, den man auf dem Zettel haben musste. Der C.G. wurde überwiegend in nationalen Rallyes eingesetzt und dort gelang es ihm öfters die Alpine A 110 zu düpiert. Ein A 110-Killer war das Auto allerdings nicht und in WM-Läufen sah man ihn höchst selten. Das Vorbild unserer Miniatur trat 1972 zur Tour de Corse an, einem WM-Lauf, im Wagen saßen die Franzosen Fiorentini/Gelin. Eingesetzt von Chrysler France holte der Wagen einen exzellenten, zweiten Gesamtrang heraus und düpierte etliche, vom Werk eingesetzte A 110 1800. Aber auch auf Korsika behielt letztendlich die A 110 die Oberhand, am Ende standen Andruet/„Biche“ ganz oben auf dem Treppchen.

Altaya hat sich vor etlichen Jahren dieses kleinen Franzosen angenommen, und herausgekommen ist dabei eine recht ansehnliche Miniatur. Stimmig in der Formumsetzung, saubere Gravuren, authentische wie auch überzeugende Kleinteile belegen den guten Job, den Altaya gemacht hat.

● **Altaya** Simca C.G. Proto Spider 1972, Diecast.

Natürlich darf auch das Lieblingsgetränk der Deutschen, der Gerstensaft, nicht vergessen werden. Da gibt es ja jede Menge Beispiele, wie Diebels oder Hasseröder. 1989 meldete AMG Motorenbau zwei Mercedes-Benz 500 SEC für die 24 Stunden von Spa. In der # 5 saßen Heyer, Weiss und Mertes, die # 6 pilotierten Ludwig/Cudini/Müller, Sponsor war König Pilsener. Diese Traditionsbrauerei gibt es seit 1858, Stammsitz war



Mercedes-Benz AMG 500 SEC Spa 1989 von AUTOart.
Auch hier die gleiche Geschichte, Miniatur topp, Vorbild Flop.
Der große 500 SEC fiel mit technischem Defekt in Spa aus.

Beeck, einst ein kleiner Ort zwischen Wesel und Duisburg und heute ein Duisburger Stadtteil. Theodor König, Gründer und Namensgeber, entschied sich schon damals, keine obergärigen Biere herzustellen, sondern das weitaus auwändigere Pils zu produzieren. Der Erfolg gab ihm sehr schnell recht. Anfang der 1980er Jahre zählte König Pilsener zu den beliebtesten Pils-Marken in Deutschland. Seit 2004 gehört die Brauerei zur Bitburger Braugruppe.

Der Einsatz der beiden AMG-Daimler war nicht von Erfolg gekrönt, beide Autos fielen aus. Die # 5, Original unseres Modells, mit Hinterachsschaden, das Schwesterauto starb an einem Getriebedefekt. Der 5-Liter-Achtzylinder, der in der Gruppe A gemeldeten Autos leistete nach Aussagen von Fachleuten um etwa 500 PS.

Die Miniatur kommt von AUTOart, die Marke ist zu einem Synonym für Qualität und Originaltreue geworden. Das gilt auch für den Daimler von A bis Z. Ob die beiden Schnelltankverschlüsse im Heckdeckel, die Auspuffanlage oder die perfekt und authentisch angebrachte Deko, hier stimmt jedes Fitzelchen, einfach ein tolles Modell.

● **AUTOart** Mercedes-Benz 500 SEC (W126), AMG Spa 1989, #5, Diecast.

Den Abschluss bildet ein Modell, das zeigt, wie spannend und dekorativ Wer-

bung auf Vorbild wie Modell dargestellt werden kann. Das Original des topp gelungenen Minichamps-Modells, ein BMW M1, trat 1980 zu den 1000 Kilometern auf dem Nürburgring an, pilotiert von Stuck/Piquet, die Lackierung kam von Maurer, damals spezialisiert auf Lackierungen von Wettbewerbsautos. Folierungen waren zu dieser Zeit noch überhaupt kein Thema.

Aber ein Thema war der Nürburgring selbst. Der M1 präsentierte auf seiner Außenhaut den Verlauf des Nürburgrings mit markanten Punkten wie Fuchsröhre, Wehrseifen oder Pflanzgarten, und auch die Nürburg fehlte nicht. 1980 war die Diskussion um einen „neuen Nürburgring“ heftig entbrannt und mit diesem von BMW

Motorsport eingesetzten Auto wurde natürlich kräftig Werbung „Pro Nürburgring“ gemacht. Und das mit Erfolg, denn schon bald gab der Haushaltsausschuss des Bundestages die dafür erforderlichen Geldmittel frei. Bei jeder Vorbeifahrt des Nürburgring M1 gab es Jubelgesänge der Zuschauer, das Auto war der Star des Rennens. Der M1 war ein Procar-Auto, bedeutet also, er hatte einen Sechszylinder-Reihenmotor frei atmend mit 3,5 Litern Hubraum an Bord, der 470 PS leistete, die Höchstgeschwindigkeit betrug um die 340 km/h und das Leergewicht lag knapp über 1000 kg. Stuck/Piquet belegten am Ende Gesamtrang Drei, wurden Sieger

Mit diesem von BMW Motorsport eingesetzten Auto wurde natürlich Werbung „Pro Nürburgring“ gemacht.



BMW M1 Nürburgring 1980 von Minichamps. Hier reichen ein paar Worte, Original wie auch Modell werden von Nürburgring-Fans und Sammlern heiß geliebt.

LESENSWERTES

Jägermeister Racing 1972–2000

Eckhard Schimpf, Delius Klasing Verlag Bielefeld, 3. Auflage, 180 Seiten, 170 Farbfotos, Format 21,9 x 28,6 cm, ISBN 978-3-7688-1976-3.

Preis 29,90 € (D).

„Jägermeister Racing“ von Eckhard Schimpf, ist ein Buch für alle Interessierten, die wissen wollen, wie das damals so lief, mit dem Geld und den Sponsoren. Aber nicht nur das, es ist fachkundig, interessant und voller Interna, geschrieben von einem, der beide Seiten der Medaille kennt: Die des Schreibens und die des Schnellfahrens.



in ihrer Klasse und zusätzlich noch Gesamtsieger der Herzen.

● **Minichamps** BMW M1, 1000 Kilometer Nürburgring 1980. Stuck/Piquet, Diecast.

Die vorgestellten Bestands-Modelle hat der Autor rein subjektiv ausgewählt. Zu beachten ist noch, dass weitaus früher schon Wettbewerbsautos übersät mit Werbung an die Startlinie rollten. Bestes Beispiel ist die Carrera Panamericana in Mexiko, vereinzelt wurde auch auf den teilnehmenden Autos der italienischen Mille Miglia geworben. Generell tat Europa sich mit Werbung und Autos recht schwer, aber 1969 brachen alle Dämme.

Wolfgang Ruppel

Das Original kam nicht sehr weit, fiel mit Lenkungsschäden in der britische RAC 1990 aus. Ganz im Gegensatz zur Miniatur, die in allen Bereichen fleißig Punkte sammelt. Am Ende dabei herausgekommen ist ein feiner, authentischer VR-4.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Flying Finns



Auf der Piste Punkte zu sammeln, das ist manchmal ganz schön schwer, wenn die Technik nicht mitspielt. Ixo kann sich ganz aufs Sichtbare konzentrieren und punktet mit einem Mitsubishi, der von Lancia und Toyota in der Konstrukteurs-WM geschlagen wurde.

Na ja, der Titel „Flying Finns“ ist nicht so ganz korrekt, denn tatsächlich saß im Mitsubishi Galant VR-4, der 1990 die britische RAC gewinnen wollte, nur ein Finne namens Ari Vatanen. Der Co, neben ihm auf dem heißen Sitz, war Schwede und hieß Bruno Berglund. Aber dieser eine Finne im Auto reichte völlig aus und Vatanen gehörte zu den ganz hoch und weit mit dem Auto springenden Finnen. Er war 1981 in einem Ford Escort Mk II 1800 RS Weltmeister geworden. 1990 war seine große Sturm- und Drangzeit allmählich vorbei – auch ein Finne mit wird mit zunehmenden Alter ruhiger. Aber trotz seiner 48 Jahre war Ari immer noch ein Vollblut-Profi. Er kannte alle Tricks, ob sauber oder schmutzig, und hatte in seiner Karriere die unterschiedlichsten Autos unterm Hintern gehabt.

Seit 1989 fuhr er den Galant VR-4, hatte in dieser gesamten Saison mickrige acht Punkte geholt, und das sollte ihm 1990 nicht wieder passieren. Tat es auch nicht, es wur-

den immerhin 15 Punkte, was den 16. Rang in der Fahrer-WM bedeutete. Sein damaliges Arbeitsgerät hat Ixo nun im Maßstab 1:43 miniaturisiert, eingesetzt 1990 bei der RAC Rallye. Es ist ein rundum überzeugendes Modell geworden, mit exakter Außenhaut und auch die Gravuren sind mängelfrei. Die Dekoration ist einwandfrei, die Kennzeichen sind korrekt, die Lackierung stimmt mit der des großen Bruders überein. Das Interieur prunkt mit authentischem Käfig, im ausgeräumten Fond liegt das obligatorische Reserverad, und die Rennsitze samt ihren Gurten sowie der Feuerlöscher vor dem Sitz des Co belegen, hier wurde gute Arbeit geleistet – nur das Decal fürs Dashboard fehlt. Die Felgen samt ihren Michelin-Gummis machen einen guten Eindruck, ebenso wie die Kleinteile, also Heckspoiler, Dachantenne, Spiegel oder Abschleppösen. Vorbild ist das in der britischen RAC 1990 eingesetzte Auto, wo der VR-4 aber mit Lenkungsschäden die Segel streichen musste.

Der Gruppe-A-Mitsubishi hatte einen knapp 2,0 Liter großen Reihenvierzylinder unter der Haube, ausgestattet mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen, und für das „unter Druck setzen“ war ein Mitsubishi-Turbolader samt Luft/Luft-Ladekühlung verantwortlich. Die PS-Leistung betrug offiziell – das alte Spiel – 300 PS, inoffiziell dürften ein paar Pferdchen mehr ihren Job verrichtet haben. Das Getriebe kam von X-Trac, es gab Allradantrieb sowie eine sehr innovative, im Rallyesport aber vollkommen sinnlose Vierrad-Lenkung, die übrigens im Nachfolger Lancer ersatzlos verschwand.

Problem des Galant war das knappe Budget für Weiter- und Neuentwicklung, zusätzlich durften Arbeiten am Motor grundsätzlich nur in Japan ausgeführt werden. 1991 gab es, bedingt durch Regeländerungen, eine neue Aufhängung, was zusammen mit Veränderungen am Fahrwerk eine ordentliche Gewichtsersparnis brachte. In Summe allerdings war der Galant VR-4 nie in der Lage, ein gewichtiges Wörtchen im Kampf um die WM-Krone mitzureden. Größter Erfolg des Autos war der dritte Rang in der Konstrukteurs-WM 1991, allerdings weit nach Lancia und dem Zweitplatzierten Toyota. Die Italiener holten 137 Punkte, Mitsubishi 62 – ein Unterschied wie Tag und Nacht.

● **RAC347LO** Mitsubishi Galant VR-4, A. Vatanen/B. Berglund, RAC Rallye 1990, Diecast, ca. 33 €.

Wolfgang Rüppel





Wie der Vater, so der Sohn

Eine Minichamps-Neuheit im Formel-1-Segment ist der von Mick Schumacher in der Saison 2020 einmalig im Training eingesetzte Haas F1 Team VF-20, Maßstab 1:43. Erstklassig umgesetzt, imponiert die Miniatur durch Filigranität und Authentizität.

Das Modell trägt sehr schön gemachte Felgen, eine auf den Punkt getroffene Karosserieumsetzung und in der oberen Liga spielende Kleinteile zeigen, dass die Aachener ihr Metier vortrefflich beherrschen. Das gilt ebenso für die Aerodynamik-Teile, das Cockpit wie auch für den Unterboden. Die Dekoration ist komplett und punktgenau aufgebracht, die haarfeine Antenne, die Beschriftung auf den Flanken der Pirelli Zero Renngummis und die Detaillierung von Unterboden und Heck, demonstrieren sehr anschaulich den guten Formenbau. In der Gesamtsumme ein exzellentes Modell, das jeder Formel-1-Sammlung Ehre macht.

Das US-amerikanische Team wurde vom Unternehmer Bill Haas, Inhaber des Werkzeugmaschinenherstellers „Haas Automation“ gegründet. Seit 2002 engagierte sich der Unternehmer schon in der amerikanischen Nascar-Serie, 2014 bekundete er, ab 2016 in der Formel 1 mitzumischen. Und Haas hielt Wort, seine VF 6 gingen mit dem Franzosen Grosjean und dem Mexikaner Guitierrez an den Start. 2017 bis einschließ-

lich 2020 hießen die Fahrer Grosjean und Magnusson, ein Däne. Grosjean wurde in den letzten beiden Rennen von Fittipaldi ersetzt, einem brasilianisch-amerikanischen Rennfahrer. Von Beginn an, also seit 2016, arbeitete Haas sehr eng mit Ferrari zusammen. Neben dem Motor kamen – und kommen – noch etliche Komponenten der Italiener in den Haas-F1-Rennern zum Einsatz, wie Getriebe, Fahrersitz, die komplette Aufhängung, Radträger, die gesamte Elektronik sowie die gesamte Hydraulik. Fachleute attestierten Haas, das inoffizielle B-Team der Scuderia zu sein. Die Erfolge dagegen hielten sich bisher in einem überschaubaren Rahmen, Haas' bester Rang in der Konstrukteur-WM war der fünfte Platz 2018. Mick Schumacher machte 2020 beim GP von Abu Dhabi, dem letzten Rennen im Formel-1-Kalender, einen Schnupperversuch in einem Haas VF-20. Er fuhr mit der # 50 das Auto im ersten freien Training, danach übernahm der Stamm-

pilot für den Rest des Wochenendes und des Rennens wieder den VF-20 samt seiner eigenen # 20. Der Deutsche hinterließ wohl einen sehr guten Eindruck bei Haas, der ihn für die 21er Saison verpflichtete. In diesem Jahr tritt Haas mit den Stammfahrern Schumacher und dem Russen Masepin an; das Team nennt sich nun offiziell „Uralkali Haas

F1 Team“, benannt nach dem neuen, russischen Großsponsor. Ob zu diesem Deal auch die Inkaufnahme eines russischen Fahrers gehört, darüber herrscht

Mick Schumacher machte 2020 beim GP von Abu Dhabi, einen Schnupperversuch in einem Haas VF-20.

Stillschweigen, aber es dürfte wohl so sein. In der Fahrerwertung (Stand 9. November 2021) hat Schumacher seinen Teamkollegen fest im Griff, allerdings haben beide bisher kein einziges Pünktchen ergattert. Klar, Mick Schumacher will in die Fußstapfen seines Vaters treten – schauen wir mal...

● 417 201750 Haas F1 Team VF-20, Mick Schumacher, GP Abu Dhabi 2020, Resine, limitiert auf 900 Exemplare, ca. 77 €.

Wolfgang Ruppel



Ob Mick Schumacher ein großer Racer wie sein Vater wird, bleibt abzuwarten. Aber beim Haas-Team überzeugte er beim Test im freien Training und wurde sofort für 2021 als Stammpilot verpflichtet. Seinen russischen Teamkollegen hat er fest im Griff, was bisher fehlt, sind die Punkte. Die Miniatur ist, wie von den Aachenern gewohnt, hervorragend. Umsetzung, Felgen, Kleinteile, Deko und Lackierung überzeugen.

Fotos: Wolfgang Ruppel



Der Volvo 142 wurde 2018 für die damalige Volvo-Collection, eine Aboserie, geschaffen. Aber die jetzt angebotene Dekoration ist komplett neu.

Auf Schwedenstahl

Für Stabilität bekannt ist der Volvo 140. Somit prädestiniert für Rallyes. Zu seiner Zeit gab es kein Volvo-Rennsport-Werksteam, also starteten die Lokalmatadore bei der Rallye Finnland 1973 auf privaten Volvo 142. Und was für eine bunte Dekoration sie hatten! Ixo beglückt die Rallyesammler mit zwei kunterbunten Papageien.

Die Finnlandrallye ist, weil sie die Finnland-Rallye ist, ein automobiles Panoptikum aus West und Ost, natürlich stark skandinavisch dominiert. Aber hier hatten auch Wartburg, Lada, Moskvitch, Škoda und Trabant eine Chance, da fuhren Daf und VW Käfer mit, sogar ein Morris Marina und ein Dodge Colt. Das war 1973. Natürlich siegte ein Escort RS 1600. Aber dann kam schon der erste Volvo 142 auf Platz 2 (Markku Alén/Juhani Toivonen, # 29), und ein Porsche 911 Carrera musste sich ihm geschlagen geben. Weitere Volvo 142: die Finnen Erkki Pitkänen/Juhani Paalasma (# 24) auf 12, das finnische Damen-

Duo Eeva Heinonen und Seija Saaristo-Kivistö (# 63) auf Platz 18, die Schweden Bertil und Lars Persson (# 105) kamen auf 25. Ausgefallen waren Hannu Mikkola/Erkki Rautanen (# 5) sowie fünf weitere Volvo-142-Piloten. Ixo widmet sich zwei Volvo 142 der Finnland-Rallye 1973, dem ausgefallenen Mikkola/Rautanen (wohl wegen der Prominenz) sowie dem zweiten Sieger Alén/Toivonen (wegen des guten Platzes und auch der Prominenz). Das Auto des Damenduos wäre ja auch mal

ganz nett. Des Damenduos wegen. Und der Quote wegen.

Die 1000-Seen-Rallye (oder auch: Rallye Finnland) wurde Anfang August 1973 in Zentralfinnland abgehalten, gut 2000 Schotter-Kilometer mit 48 Wertungsprüfungen, und auffallend war, dass sich die WRC-Führenden, das Alpine-Re-

nault- und das Fiat-Werksteam, gar nicht erst lang anmeldeten. Die Finnland-Rallye gilt als der Grand Prix der Rallyes, die schnellste Rallye überhaupt, hohe Tempi dank weniger Kurven (denn das Land ist weit), hier gibt es die wildesten Sprünge, und das erfordert schlichtweg absolut stabile Fahrwerke. Und man sagt, dass nicht-skandinavische Fahrer wenig Chancen auf den Sieg hätten, was zu beweisen ist, denn bis in die 80er hinein siegten nur Finnen oder Schweden, und seither nur wenige nicht-Nordmänner.

Volvo unterhielt damals kein Werksteam (siehe Randnotiz), in einzelnen Ländern engagierten sich lokale Importeure, ansonsten waren die Volvo 142 Privatwagen. Mikkola/Rautanen fuhren einen 142 in Castrol-GTX-Farben, eine phantastisch bunte Lackierung in Hellgrün und leuchtendem Rot, abgesetzt durch weiße Streifen. Ähnlich

Bis in die 80er hinein siegten nur Finnen oder Schweden, und seither nur wenige nicht-Nordmänner.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert (2),
Alexander F. Storz (2)

bunt der Volvo von Alén/Toivonen, farblich fast an die US-Nationalflagge erinnernd, der Hauptsponsor waren Marlboro und Esso-Uniflow: weiße Grundfarbe, Haube, Dach und Kofferraumdeckel mit zahlreichen roten Streifen überzogen, vorne und hinten ein weißes Dreieck ausgespart – wie die Marlboro-Zigarettenpackung, und Marlboro war auch Sponsor. Doch Ixo hält sich an das Zigaretten-Werbeverbot und verzichtet auf den Schriftzug -, seitlich der vordere, obere Teil auch rot, der hintere blau.

Der Volvo 142 selbst ist keine Ixo-Neuentwicklung. Er wurde 2018 für die damalige Volvo-Collection, eine Aboserie, geschaffen, und er erschien sogar schon mal als Rallyeauto, in derselben Abo-Reihe des verbliebenen Atlas-Verlages, und zwar als Teilnehmer der britischen RAC-Rallye 1974. Dafür schuf Ixo die Rallye-Innereien und -anbauteile für den Volvo 142, und dieses Modell wird nun in komplett anderer Dekoration und in üblicher Ixo-Rallye-Qualität lanciert.

Diese beiden bunten Volvos haben die Hardcore-Rallye-Sammler längst, sie gibt es als Resine-Kleinserienbausätze von Arena (und Arena macht noch mehr Rallye-Versionen des Volvo 142, insgesamt deren fünf). Doch nicht jeder kann Kits bauen und nicht jeder möchte um die 70 Euro für einen Bausatz bezahlen. Ixo macht Arena mit seinen Neuheiten das Geschäft kaputt und sorgt dafür, dass man zum halben Bausatzpreis ein komplett dekoriertes Zinkdruckguss-Fertigmodell erhält.

● **RAC343** Volvo 142 S Rallye 1000 Seen 1973 # 29 (Alén/Toivonen) und

● **RAC344** dito, # 5 (Mikkola/Rautanen). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 32,95 €. Demnächst lieferbar.

Alexander F. Storz

Wiking hatte einen Volvo 850 Kombi im Programm und kreierte konsequenterweise auch eine Racing-Version, ein Industriemodell für Volvo in PC-Box von 1997.

40 Jahre alt, aber seine Machart ist heute noch vorbildlich. Die Dekoration ist eine Kombination aus Schablonenlack, Druck und Decal, das Fahrerhaus in einem Metallton lackiert, und überdies Zeitgeist pur: Volvo F12 Globetrotter als Volvo-Industriemodell.

RANDNOTIZ

Volvo-R-Sport – die Rallyeabteilung in Göteborg

In Westdeutschland wurde um 1980 vom Volvo-Importeur in Dietzenbach eine kleine Serie schlecht verkäuflicher Volvo 360 umgebaut. Nachhilfe gaben die Volvo-R-Sport-Abteilungen in den Niederlanden und in Göteborg. Die 125 Wagen wurden zu einer lokalen Sonderserie mit 1,9-Liter-B19A-Motor mit 123 PS dank zwei Solex-Doppelvergäsern umgebaut, Spoiler, Zusatzscheinwerfer, Alus, Klebedekor. Ihr Name: Volvo 360 R-Sport. Doch Volvo-R-Sport war mehr als der Name eines westdeutschen Sondermodells, Volvo-R-Sport war die Volvo-Motorsportabteilung.

Das Volvo-Werksteam war ab 1959 mit dem Buckel und der Amazone erfolgreich. 1965 gewann Carl-Magnus Skogh auf Amazone 122 S die Akropolis, auch bei der kanadischen Rallye Shell 4000 war die Amazone zwei Mal in Folge siegreich. Doch 1965 starben zwei Volvo-Service-Mitarbeiter bei einem Unfall, und Göteborg gab den Rallyesport auf. 19 Jahre später zog Volvo die Turnschuhe wieder an, aber nicht mehr auf Schotter, sondern auf der Rundstrecke. Der „Fliegende Ziegelstein“, also der Volvo 240 Turbo Evolution, beteiligte sich ab 1984 an Tourenwagen-Meisterschaften, 330 PS dank Wassereinspritzung. 1986 erneutes Aus für die von Volvo unterstützten, privaten Teams Eggenberger und Magnum. Dann kam Mitte der 90er der schnellste Kombi der Welt, der 850 T5-R, den Volvo mit Unterstützung von Tom Walkinshaw Racing auf die Pisten Großbritanniens schickte, 1994 dort der Publikumsliebbling, 1995 von Limousinen ersetzt. Auch hier: Volvo trat nicht offiziell auf, sondern unterstützte Tom Walkinshaw.

In den späten 70ern engagierte sich das Volvo-Team in Schweden im Rallyecross, dort sehr populär, und versuchte, sein Stiefkind, den Volvo 340 (eine Daf-Konstruktion) dadurch zu fördern und gründete 1978 Volvo-R-Sport. Volvo pushte den 340 mit seiner stufenlosen CVT-Automatik (die Daf-„Variomatic“) mittels Turboaufladung, der 1628-cm³-B14-Motor kam auf 245 PS, und Per-Inge Walfriedsson wurde damit 1977 schwedischer Rallyecross-Meister. 1978 kamen als Stammfahrer Per Engseth und Börje Carlsson hinzu, 1979 beteiligte sich Volvo nicht nur an der schwedischen, sondern auch an der europäischen und skandinavischen Rallyecross-Meisterschaft, nun Schaltgetriebe von Alfa Romeo statt CVT-Automatik. 1980 gewann Volvo in seiner Klasse nahezu alles, und nach dieser erfolgreichen Saison wurde das Volvo-R-Team aufgelöst, aber die 340er-Volvos blieben in privaten Händen 1981 und 1982 aktiv. Ein Modell des Rallyecross-340 gibt es unseres Wissens in keinem Maßstab.

Anfang der 80er Jahre kreierte Albedo einen speziellen Volvo F12 Globetrotter Koffersattelzug im Design von Volvo-R-Sport, als der 340 im Rallyecross mitmischte. Albedo war damals jene Marke, die auf Basis von Herpa-Lastwagen bewies, was das höchst Mögliche in Sachen Dekoration bei 1:87-Modellen

bedeutet. Und gerade der Volvo-R-Sport-Sattelzug war besonders aufwändig gestaltet. Eine Melange aus allen technisch machbaren Dekorationsmöglichkeiten, von schablonierter Lackierung über Bedruckung bis hin zum Decal (die Volvo-343-Abbildung auf dem Koffer ist ein Decal).

Im Mai 1983 kam das Modell auf den Markt, sündhafte 25 D-Mark teuer (bei Volvo, denn es war ein Industrie-, kein Fachhandelsmodell). Das war damals enorm, als ein durchschnittlicher 1:87-Pkw von Wiking oder Herpa zwischen 2 und 3 D-Mark kostete. Der Kauf wollte wohl überlegt sein (der Autor stand damals kurz vor dem Abi, war Taschengeldempfänger und schwamm nicht im Reichtum), aber der Volvo-R-Sport-Sattelzug war es wert. Und er fasziniert noch heute. Ebenfalls eine Sonderedition für Volvo ist der 850 Kombi in Racing-Version von Wiking von 1997. **afs**



Trucks des Nordens

Ein Präsentationsmodell des Volvo FH16 und zwei Scania R143 Topline in Speditionsausführungen erweitern das Lieferprogramm von Model Car World im Trucksegment des Maßstabs 1:18. Der Volvo trägt das Label von Premium Classixxs, die Scania tragen das von MCG. Im Preis macht das keinen Unterschied.



Mit seiner Mehrmarkenstrategie bedient der Versandhändler Model Car World unterschiedliche Ansprüche zu unterschiedlichen Preisen. Doch was im Pkw-Bereich gang und gäbe ist, trifft nicht automatisch auch im Bereich der Nutzfahrzeuge zu. Den Beweis dafür treten drei Lkw-Sattelzugmaschinen an, die – so die beiden hier vorgestellten Scania – jüngst auf den Markt kamen oder – im Falle Volvo – erst ab Anfang Dezember erhältlich sind. Ob unter dem Label MCG (Model Car Group) oder Premium Classixxs, die Preisschilder sind austauschbar. Über 150 Euro kostet kein Exemplar des Trios, und viel günstiger ist laut UVP auch keiner.

Aus Kundensicht könnte also einerlei sein, was auf der Schachtel steht, und wenn nicht Modell-Marke und Preis entscheidend sind, dann entscheidet eben der Inhalt. Wer sich allein von der Größe eines 1:18-Modells beeindrucken lässt und nicht nach Marken oder Typen sammelt, wird auf der Suche nach einem Zugmaschinen-Modell beim Volvo FH16 eine erste Rast einlegen. Zweifellos ist viel dran an der XL-Kabine, die Premium Classixxs in der Performance Edition nachgebildet und in zwei Varianten bereits ausgeliefert hat. Zwei weitere werden demnächst folgen, darunter auch die hier vorgestellte Version im hellblau-gelben Dekor.

Wir haben es hier nicht mit einem Speditions-, sondern mit einem Präsentationsdekor zu tun, das nicht ganz zufällig von Volvo gewählt wurde. Es handelt sich

nämlich um eine stilisierte Darstellung der schwedischen Nationalflagge, ein Bekenntnis der nordischen Truckbauer zu ihrem Heimatland. In dieser Farbgebung war der FH16 im Jahr 2016 auf der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover der Blickfang am Messestand von Volvo Trucks. Die Schweden präsentierten ihre optimierte Version des Volvo FH. Mit dem Sondermodell „Performance Edition“ hatte sich Volvo Trucks vorgenommen, im Segment der Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen hinsichtlich Technologie und Ausstattung den Maßstab in der Branche zu setzen. Der Motor des Bautyps D13

erhielt eine Common-Rail-Einspritzung, eine höhere Verdichtung bei den 420- und 460 PS-Varianten und bei den 500- und 540-PS-Versionen kam ein verbesserter Turbolader zum Einsatz. Auch in Sachen Aerodynamik zeigten die Schweden, was sie drauf haben. Unterm Strich versprach der Hersteller, dass sich die Fahreigenschaften ebenso wie die Effizienz verbessert hätten. Fakten, die den Modellautosammler kalt lassen können, denn die Motorentechnik ist nicht einsehbar und die Aerodynamik bedeutungslos. Sie kann allenfalls optische Reize aussenden. Und reizvoll sollte dieser blau-gelbe FH16 sein. Das originale Sondermodell „Performance Edition“ kombiniert die 540-PS-Version des D13-Motors mit dem Doppelkupplungsgetriebe „I-Shift Dual Clutch“, dem „Volvo Dynamic Steering“

und mit Einzelradaufhängungen – leider alles technische Details, die sich am Modell nicht umsetzen ließen. Auch nicht die Innenausstattung mit viel feinem Leder, mit der Volvo die Wertigkeit der XL-Kabine unterstreichen wollte. Inzwischen hat Volvo den FH16 weiterentwickelt, Premium Classixxs bildet also nicht die aktuellste Kabinenform nach.

Transportsicher in einer Styroporverpackung verschraubt, ist das Entnehmen des Modells auch nach Lösen der Bodenschrauben nicht so leicht. Das Diecast-Fahrerhaus lässt sein Gewicht spüren, da möchte man zupacken. Doch ist es durch aerodynamische Formteile und allerlei Zierrat aus leichtem Kunststoff



ergänzt, und das soll auch so bleiben. Auch am Fahrwerk lässt sich der Lkw nicht einfach anpacken, denn es herrscht Vollverkleidung. Einen offenen Rahmen greift man leichter aus der Verpackung. Man muss also ein bisschen zirkeln, bis der FH16 auf festem Boden steht, bereit, die in einer Tüte beigelegten Zubehörteile aufzunehmen. Vier Fanfaren und ein Weitwinkelspiegel sind noch in vorbereitete Löcher zu stecken. Alles passt, alles hält, allenfalls ein Tröpfchen Kleber für den Spiegel und keinen Kleber für die Fanfaren, diese halten auch so an den Seitenflächen der Fachverkleidung. Der mit sechs Scheinwerfern bestückte Lampenträger ist schon dran, damit konnte Volvos Messetruck von 2016 nicht aufwarten, auch nicht mit Fanfaren. Das Modell schon, Trucker lieben das.

In der Ausführung bietet das Modell Gewohntes. Profilierte Reifen auf verchromt glänzendem Felgenbett mit schwarzem Felgenstern, lenkbare Fronträder, detaillierte Frontleuchten, mit Riffelblech belegte Trittstufen unterhalb der Seitentüren, die nach dem Öffnen Einblicke auf eine mehrfarbig aus Kunststoffteilen nachgebildete Führerhaus-Inneneinrichtung gewähren. Der riesige schwarze Kühlergrill wirkt zwar etwas schmucklos, eine tiefschwarze Fläche, aber mehr hatte das Original auch nicht zu bieten. Die Konstrukteure haben gemacht, was in 1:18 zu machen war, und eine schicke Sattelzugmaschine geschaffen. Mit der XL-Cab ist der FH16 nicht zu wuchtig geraten. **● PCL30207** Volvo FH16 XL Cab – Performance Edition (2018), hellblau/gelb, Maßstab: 1:18, Metall/Kunststoff, Fertigmodell, UVP 149,95 €. Dekovarianten in Weiß und Blaumetallic (Ocean Race Edition) wurden zuvor ausgeliefert.



Das Fahrwerk ist vollverkleidet, die Teile sauber einpasst, auch die hinteren Reifen drehen frei. Die stilisierte schwedische Fahne entspricht der Sonderausführung, die Volvo erstmals zur IAA 2016 vorgestellt hatte. Sehr detailliert ist das Innenleben der Kabine rund um den Fahrerplatz.

Der hellblau-gelbe Volvo repräsentiert kein Speditionsmodell. Mit der Performance-Edition machte Volvo bei der IAA 2016 auf sein eigenes Leistungsangebot aufmerksam. Basis war die damalige Ausführung des FH16 mit der XL-Kabine.



Die frühere, von Danzas übernommene Spedition ASG ist bei Wiking-Sammlern eine Kultspedition. MCG bietet den Scania R143 mit der am erhöhten Dach erkennbaren Topline-Kabine nun auch im ASG-Design an, eine typische Sattelzugmaschine der späten 80er Jahre.

Scanias Serie 3

Bleiben wir im Norden und kommen zu Scania. Der schwedische Lkw-Hersteller, heute ein Teil des VW-Konzerns, lieferte schon in den 80er Jahren Lkw-Typen, die einerseits kompakt, aber mit leistungsstarken Motoren ausgerüstet waren. Ende 1980 waren neu konstruierte Frontlenker auf den Markt gekommen, die nicht mehr die Bezeichnung „LB“ aus Zeiten von Scania-Vabis trugen. Die gängigsten Typen der sogenannten Serie-2-Fahrzeuge waren die Baureihen 82, 112 und 142. Ergänzt wurde die Typbezeichnungen durch Buchstaben. Dabei stand „G“ für Verteilerfahrzeuge mit niedrig gesetztem Fahrerhaus, „P“ kennzeichnete Kabinen für Nah- und Fernverkehr mit etwas höherer Kabine, und die „R“-Fahrerhäuser waren für den Fernverkehr konzipiert. Gegenüber den Vorgängern fiel das Design kantiger aus, die



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert,
Vorbildfoto: Volvo

für Scania seinerzeit markanten Querbalken wurden zum Markengesicht, auch bei Hausfahrzeugen. Die zuvor bei den Frontlenkern senkrecht stehende Frontscheibe wurde in der Serie 2 leicht schräg gestellt. Im dahinter liegenden Cockpit ging es eng zu, auch das prägte damals die Marke Scania. Unter der Kabine führte Scania seinerzeit die Motorvariante DS8 mit Ladeluftkühlung ein, die 231 PS leistete. Der erstarkte DS14-Motor brachte es gar auf 388 PS.

1988 überarbeitete Scania seine 2er-Baureihe, die zur 3er-Reihe wurde. Der Bautyp 142 entwickelte sich zum 143 weiter. Äußerlich änderte sich wenig, aber die Schweden führten einen neuen Kabinentyp namens „Topline“ mit einem um 22 Zentimeter erhöhten Dach auf Basis des R-Fernverkehrsfahrerhauses ein. Mehr als außen tat sich innen, die Überarbeitung der Kabine war überfällig. Scania renovierte gründlich und schuf ein neues Armaturenbrett, das nicht mehr gerade unter der Scheibe hing, sondern ergonomischer um den Fahrer herum gestaltet war. Die neuen 3er-Typen hießen somit 93, 113 und 143.

Gipfel der Entwicklung des Typs 143 war der Scania R 143/500 – der Kraftvollste seiner Familie. Die Zahl nach der Baureihenbezeichnung flunkerte nicht, der Motor lieferte tatsächlich 500 PS ab. Das war zu Beginn der 1990er Jahre genug, um sich in der Topp-Liga der Sattelzugmaschinen behaupten zu können und genug, um einen 40-Tonnen-Sattelzug flott ans Ziel zu bringen. In einem „Trucker“-Test resümierte der Autor, dass der King der Autobahn leichte Steigungen selbst ohne Rückschaltung und Tempoverlust bewältigte, „wenn im zwölften Gang aberwitzige 1450 Touren bei 85 km/h anlagen“. Die Marke Road Kings von Modelissimo präsentierte vor einem Jahr



Kleine Farbtupfer an Spritzlappen und den Tankbändern, wo sonst viel Schwarz vorherrscht. Auch die Spiralkabel zum Auflieger zeigen Schwarz. Die Aero-Anbauteile sind stabil mit der Metallkabine befestigt und fügen sich passgenau an. Im Gegensatz zur Schenker-Kabine präsentiert sich das Innenleben der ASG-Kabine farbenfroher.

diesen Scania R143/500. MCG von Model Car World lässt dagegen den R143 mit Topline-Kabine vom Band rollen, in der Nachbildung des Originals mit 420 PS-Motor.

Und dieser Youngtimer rollt nun in mehreren Designs vom Band, neuerdings in den Ausführungen zweier Speditionen, die zu Staatsbahnen gehörten: Schenker in Deutschland, heute wieder im Besitz der DB AG, und die einstige schwedische AB Svenska Godsbilcentraler (abgekürzt ASG), ein 1935 gegründetes Transportunternehmen mit Sitz in Stockholm, ab 1959 im Besitz der Staatsbahn Statens Järnvägar (SJ). ASG wurde 1999 an die Schweizer Spedition Danzas verkauft. Bekannt ist ASG bei Sammlern auch durch die zahlreichen Wiking-Modelle.

Mehr als außen tat sich innen, die Überarbeitung der Kabine war überfällig. Scania renovierte gründlich.

MCG bietet bei den Speditionsausführungen des R143 nunmehr die Wahl zwischen Schenker und ASG. Formtechnisch sind die Modelle gleich ausgestattet - zwei Fanfaren auf dem Dach, ein Aeropaket an der Kabine, das Fahrwerk sehr offen. Über der Windschutzscheibe ist jeweils eine Sonnenblende angesteckt, und eine Dachantenne sorgt für guten Empfang.

Natürlich bieten auch die MCG-Truckmodelle einschlagbare Vorderräder und zu öffnende

Türen sowie recht detailliert gestaltete Kabineneinrichtungen. Gut nachzuvollziehen ist, wie eng es im Original zugeht, das macht das Betrachten des Modell-Innenraums nicht gerade leichter. Beim Schenker-Modelle ist zudem innen alles schwarz, während es im Fahrerhaus der ASG-Spedition mehrfarbig und somit augenfreundlicher zugeht. Überdies ist die schwedische Variante auch außen farbenfroher gestaltet, worauf MCG keinen Einfluss hat, weil man sich ans Original halten musste. So ist das offene Fahrwerk bei Schenker eben durch und durch schwarz, einen Farbtupfer bieten nur die Rückleuchten. Die ASG-Variante wartet hier noch mit orangefarbenen Tankbändern auf und zeigt an den aus Kunststoff gefertigten Spritzlappen auch das ASG-Logo. Dass die Spritzlappen nicht aus Gummi gefertigt sind, wie beim R143/500 von KK-Scale, hat den Vorteil, dass sie gerade hängen und sich nicht aufrollen. Beide Modellvarianten rollen auf silberfarbenen Felgen, die an den Vorderrädern mit unterschiedlichen Radkappen ausgestattet sind.

● **MCG18238** Scania 143 Topline, dunkelblau/gelb, Speditionsmodell ASG, 1987.

● **MCG18240** Scania 143 Topline, weiß/grün, Speditionsmodell Schenker, 1987.

Jeweils Maßstab: 1:18, Fertigmodell Metall/Kunststoff, UVP je 149,95 €.

Hans-Joachim Gilbert



Die Topline-Ausführung im Schenker-Design weckt Assoziationen an einen Tanksattelzug von BP aus den 80er Jahren. Das Fahrwerk ist hier dem Vorbild entsprechend durchgehend schwarz.



1:18 EDITION

NEU



531390 "1:18 Ford GT Heritage (2021)"



531455 "1:18 Chevrolet Corvette Stingray Coupe (2020)"



531452 "1:18 Mustang Shelby GT500 (2020)"



531387B "1:18 Dodge Charger R/T (1969)"



Heinrich Bauer GmbH & Co. KG • Hans-Bunte-Str. 2 • 90431 Nürnberg
Tel.: +49 (0)911-32452-0 • Fax: +49 (0)911-32452-40
E-Mail: info@bauer-spielwaren.de • www.bauer-spielwaren.de

FOLLOW US





Bläulich getönt: adaptive Bi-Xenon Smart-Beam-Scheinwerfer, perfekt miniaturisiert.



Der Sportcombi von 2011 trägt dank neuer Fahrwerksabstimmung bereits die Gene des Jahrgangs 2012 in sich, der nie das Licht der Welt erblickte. Ein Auto, das zwar existiert, das es aber offiziell nie gegeben hat. Im wahrsten Sinne des Wortes ein tragischer Held, der es wenigstens in die Vitrine geschafft hat.

Fotos: Alexander F. Storz

Auf der Straße nie gesehen!

Er hätte ein ganz normaler Saab für die Straße werden sollen. Wurde er aber nicht! Er blieb im Vorserienstadium stecken. Kein Saab 9-5 Sportcombi der letzten Saab-Generation kam als normales Serienfahrzeug auf die Straße. Umso schöner, dass er als 1:18-Resiner von DNA-Collectibles in die Vitrine fährt.

Eine Entwicklung im Zustande der Agonie: der letzte 9-5 Sportcombi entstand in der Periode, als Saab seinen letzten, den Todeskampf foht. Die Limousine schaffte es in die Serienfertigung, wenngleich mit Verzögerung wegen des Eigentümerwechsels und der wirtschaftlich katastrophalen Lage, in die General Motors seine vormalige Tochter Saab gebracht hatte. Saab zeigte den 9-5 Sportcombi erstmals

am 23. Februar 2011 beim „Saab Independence Day“, also am ersten Unabhängigkeitstag von General Motors, in Trollhättan. Publikumspräsentation der Limousine auf der IAA im Herbst 2009, doch erst im Sommer 2010 ging die Produktion los. Der Sportcombi, vollständig entwickelt und serienreif, stand auf dem Genfer Salon im März 2011 und hätte im Herbst in Produktion gehen sollen, dann sprach man von Anfang 2012.

Doch die Saab-Fließbänder standen im April 2011 vollständig und für immer still.

33 Vorserienmodelle des Sportcombi erblickten das Licht der Welt. Ende 2012 wurden diese in Schweden versteigert und erzielten teilweise exorbitante Preise. Kein Wunder: Ein Neuwagen, einer von 33 existenten, mit der aussichtsreichen Erwartung auf Wertsteigerung. Da macht man, so man kann, schon mal seinen Geldbeutel auf! Auch die Limousine ist, bedingt durch die kurze Produktionsdauer, eine Rarität, 11280 Fahrzeuge entstanden, von denen in Deutschland anno 2011/12 lediglich 263 neu zugelassen wurden (und davon wohl ein Großteil von den wenigen, damals noch bestehenden Saab-Händlern). Wer kauft schon ein Auto, dessen Hersteller vor dem Aus und dessen zukünftige Ersatzteilversorgung also in den Sternen steht – ganz abgesehen vom zu erwartenden Wertverlust als Gebrauchtwagen?

Der letzte Saab 9-5 ist also ein ganz besonderes Fahrzeug, das es nie schaffte, sich ins kollektive Gedächtnis zu prägen, das von



Innen und außen die individuelle Alternative zum Audi A6: Interieur mit nobler Note, ganz der Klasse entsprechend, und von DNA superb umgesetzt.

den wenigen Kennern der Marke und von Exotenliebhabern umso höher geschätzt wird. Ein typisches Fahrzeug, das es in miniature nie zur Großserienproduktion in Form eines Diecast-Modells geschafft hätte. Für solche Fahrzeuge, genau für sie, ist der Werkstoff Resine mit seinem speziellen Formenbau, der geringe Stückzahlen zulässt, das Richtige! DNA Collectibles beglückte die Saab-Enthusiasten bereits mit einer 9-5 Limousine der letzten Baureihe (*Caramini* 5/2021, werksseitig noch verfügbar) und nun kommt der Kombi hinzu.

In Glacier Silver produzierte DNA Collectibles den Sportcombi bereits, die 320 Exemplare waren in Nullkommanichts ausverkauft, weswegen das Modell nun erneut in Fjordblau Metallic mit Aero-Paket und XWD-Allradsystem erscheint, nun in etwas größerer Auflage, nämlich 399 Stück. Wie üblich die Nettigkeit, dass DNA jedem Modell eine individuelle Fahrgestellnummer auf einer kleinen Fotoätzplakette gönnt (unser Testwagen trägt die Fgst-Nr. 068). Damit es sich nicht nur um eine Farbvariante handelt, entschied sich DNA für andere Felgen, die gleichen silbern lackierten Turbinenfelgen, die auch an der DNA-Limousine verbaut wurden. Die Miniatur entspricht genau der Erwartungshaltung, welche die DNA-Fans an „ihre“ Marke haben: eine herrliche Lackierung und sehr viele kleinste Details, die andere Resinekünstler unter den Tisch fallen lassen würden, so ein gelochter Frontgrill, die sicherlich schwierig



Logos und Schriftzüge, das sind die kleinen Details, an denen sich Qualität manifestiert. Und durch einen durchbrochenen Grill an einem Resine-Modell.

nachzubildende „Wrap-around“-Verglasung im hinteren Bereich, perfekte Markenzeichen und Schriftzüge, minutiös gefertigte Einfassungen der Leuchteinheiten, die fotogeätzte Chromleiste unterhalb der hinteren Bremslichtlinie – das ist schon eine Realisierung vom Feinsten!

Innen ist der Sportcombi erfreulich hell – erfreulich, weil Helligkeit eben auch Sichtbarkeit bedeutet. Die Innenraumgrundfarbe ist Schwarz, die Möblierung Beige, ebenso wie die Inlets der Türinnenverkleidungen und Teile der Laderaumauskleidung, die Sicherheitsgurte aus echtem Stoff, sehr viele fotogeätzte Kleinteile, jedes Schalterchen, jedes Hebelchen nicht nur berücksichtigt, sondern auch mit authentischem Druck versehen. Selbst der Dachhimmel bildet die Struktur des Originals ab – und dass Sonnenblenden, Haltegriffe und die Dachbeleuchtung umgesetzt wurden, bedarf eigentlich kaum

Ein Auto, das zwar existiert, das es aber offiziell nie gegeben hat. Im wahrsten Sinne des Wortes ein tragischer Held.

einer Erwähnung. Das gleiche gilt für den Laderaum mit seinen vielfältigen Klappmöglichkeiten und den beweglichen Metallschienen für eine flexible Raumaufteilung. Wer in einen DNA-Saab blickt, hat das Gefühl, das Innere eines echten Autos zu betrachten. In dieser Hinsicht ist DNA Collectibles schlichtweg spitze. Da vermissen wir wahrlich keinen Teppichboden, den, weil ohnehin schwarz, niemand sehen könnte. Dabei geht es nur um das Wissen, ob er da ist oder nicht.

Der Saab 9-5 Sportcombi ist tatsächlich der letzte Wikinger, der letzte Troll aus Trollhättan. Er war sicherlich ein hervorragendes Auto, ihm wäre eine gute Zukunft voraus gestanden. Doch es hat nicht sollen sein. Und so werden wir wohl kaum je einen der 33 Existenten zu Gesicht bekommen (deren meiste nicht auf der Straße bewegt werden, sondern als Investition in einer trockenen Garage ihrem Wertzuwachs harren). Umso erfreulicher, dass uns DNA Collectibles die Möglichkeit gibt, ein sehr gutes Modell in die Vitrine zu stellen.

● **075** Collectibles Saab 9-5 (Typ YS3G) Aero 2.8T Sportcombi 2011 Fjordblau Metallic. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 399 Exemplare. Preis ca. 150 €.

Alexander F. Storz





Wenn Dreck durch Farbe realistisch wiedergegeben wird, wirkt das authentisch. Almost Real ist es gelungen, seinen durch tropische Wälder und schlammige Furchen gepflügten Range Rover vorbildgerecht zu verdrecken, selbst die Räder. Die sind außen total schlammig, nicht aber auf den Laufflächen. Und das Wischerfeld der Windschutz- und Heckscheibe ist auch sauber. Unten mehr Schmutz als im oberen Bereich – ganz so, wie es sein muss. Das ist handwerklich hundertprozentig gelungen.

Die Lücke überwunden

110 Kilometer Lücke auf einer rund 30 000 Kilometer langen Strecke: Der Teil durch Darién unterbricht die Panamericana, die Route quer durch Amerika von Alaska nach Feuerland. Sie mit Geländewagen zu durchqueren, war die Aufgabe der British Trans-Americas Expedition 1971/72, mit zwei Range Rover. Und die gibt es jetzt als absolute High-End-er von Almost Real in 1:18.

Ein Modellautohersteller braucht Variationen seiner Fahrzeuge, damit sich die Kosten für den Formenbau amortisieren. Mit nur einer Version, gerne auch in unterschiedlichen Farben, macht man keinen Schnitt. Eine Diecast-Form rech-

net sich erst ab einer vierstelligen Produktionszahl. Darum muss man sich schon im Vorfeld bei der Modellauswahl überlegen, wie viele Versionen und Varianten darin stecken, welches Potenzial also das Vorbild hat. Wer sich als Modellautohersteller auf

Geländewagen spezialisiert, wie Almost Real, findet seine Variantenmöglichkeiten in anderen Bereichen als diejenigen, die Pkws oder Transporter machen. Letztere können in bunten Farben für unterschiedliche Firmen oder als Postauto unterwegs sein, aus einem Pkw kann man ein Polizeiauto, ein Taxi oder einen Rallyewagen kreieren.

Geländewagen, insbesondere klassische Geländewagen, finden ihr Reservoir in Expeditionen. Die 1:18-Geländegänger von Almost Real, der Land Rover Defender in beiden Radstandsvarianten und der Range Rover der ersten Generation, sind bereits für die Camel Trophy unterwegs, und diese ist dankbar. Denn nahezu identische Fahrzeuge starteten über mehrere Jahre, aber doch unterschiedlich genug, um sie zu miniaturisieren. Und dann gibt es stets noch die Möglichkeit des piekfeinen Wagens direkt vor dem Start und seiner verschmutzten Version im Einsatz. Mit der Camel Trophy scheint Almost Real durch zu

Auf die Camel Trophy folgt nun die British Trans-Americas Expedition.





Türen und Hauben öffnen und schließen weich und passgenau, Scharniere und Halterungen sind auf AUTOart-Niveau (und das will etwas heißen!), die Detaillierung außen und innen ist einfach superb, die Leuchten und Schriftzüge sind erste Sahne.

sein. Jetzt kommt die British Trans-Americas Expedition dran. Nicht mehr Sandglow Yellow, also leuchtendes Ockergelb, sondern dunkelstes Blau mit weißem Dach, nicht mehr 80er Jahre, sondern frühe 70er, somit innerhalb des Almost-Real-Programms nur Range-Rover-geeignet – aber in beiden Maßstäben 1:18 und 1:43. Vor uns steht der Range Rover der British Trans-Americas Expedition von Almost Real in 1:18, in frisch polierter Hochglanzversion und vorbildgerecht dreckig, also in artgerechter Haltung. Und die beiden sind eine modellbauerische Offenbarung! Sie sind zwar prinzipiell nichts Neues, denn in anderer Aufmachung waren sie bereits als Camel-Trophys auf Testfahrt auf dem schwarzen Schreibtisch. Und dennoch fasziniert der Almost Real Range Rover jedes Mal aufs Neue. Almost-Real-Geländegänger in Camel-Trophy-Livree haben wir in *Caramini* bereits präsentiert und dabei die Camel Trophy in ihren diversen Auflagen beleuchtet.

Von der British Trans-Americas Expedition wissen *Caramini*-Leser aus unserer Feder noch nichts. Darum, wohlan, frisch auf: Das war keine Spaß- oder Sport-Veranstaltung wie die Camel-Trophy; die British Trans-Americas Expedition hatte einen ernsthaften Hintergrund. Es ging um die Panamericana, die Verbindung von Alaska mit Feuerland, also die Durchquerung des amerikanischen Kontinents „von oben nach unten“, ein Netz von Schnellstraßen über knapp 26 000 Kilometer Distanz. Das Problem: Es fehlt ein Teil, und zwar zwischen

Xaviza in Panama und dem kolumbianischen Nordwesten. Das sind 110 Kilometer entlang der Landbrücke von Darién, bergiger Regenwald, indigene Völker mit strikt ablehnender Haltung, sich dort tummelnde Guerillatruppen, eine Kurierstrecke des Drogenhandels aus Kolumbien in die USA, auch die Angst der Nordamerikaner, die dort ausgerottete Maul- und Klauenseuche könnte bei ungehindertem Viehtransport wieder eingeschleppt werden. Dennoch: Die Panamericana ist wichtig für den inner-amerikanischen Handel, der „Gapper“, also





Das etwas karge Interieur des frühen Range Rover, denn zum Luxus-Offroader wurde Sir Range erst später. Einwandfreie Nachbildung, perfekte Haptik, alles stimmt bis ins kleinste Detail, inklusive der (1971 nicht serienmäßigen) Sicherheitsgurte.



Keine Kompromisse: Mustergültiges Modellauto von Almost Real, eine Augenweide. Phantastische Scharniere, und der hintere Einzelsitz sowie die Materialkoffer entsprechen dem konkreten Expeditionsfahrzeug. Dieses Auto ist jeden Kreuzer wert, den es kostet.



Ein voll verkabeltes Motorwunder aus den frühen 1970er Jahren stellt der 3,5-Liter-Leichtmetall-V8 dar. Für das Foto ist die Haube weiter als üblich geöffnet. Im Normalfall wird sie von der beweglichen Aufstellstange gehalten, die an der Haubeninnenseite befestigt ist.

das 110-km-Loch, ist störend. US-Präsident Nixon nahm das Projekt auf, obgleich Fachleute es für unmöglich halten, hier eine Straße zu bauen. 1963 gab es eine Expedition, General Motors versuchte, die Strecke mit mehreren Chevrolet Corvair zu bewältigen. Das Unternehmen scheiterte, bei der 1972er Expedition mit den Range Rovern wurden die aufgelassenen Chevys im Dschungel nach zehn Jahren Dauerschlaf gefunden. Nach dem Scheitern suchten die Amerikaner weiter, wer die Expedition erfolgreich durchführen konnte und stießen auf den britischen Major und Forschungsreisenden John Blashford-Snell, der von der Herausforderung begeistert war. Mit zwei Range Rover (Kennzeichen VXC 765K und VXC 868K), von Rover aus Werbegründen zur Verfügung gestellt, wurde die Expedition über 29 000 Kilometer zwischen dem 3. Dezember 1971 und dem 10. Juni 1972 durchgeführt, von Kanada nach Feuerland.

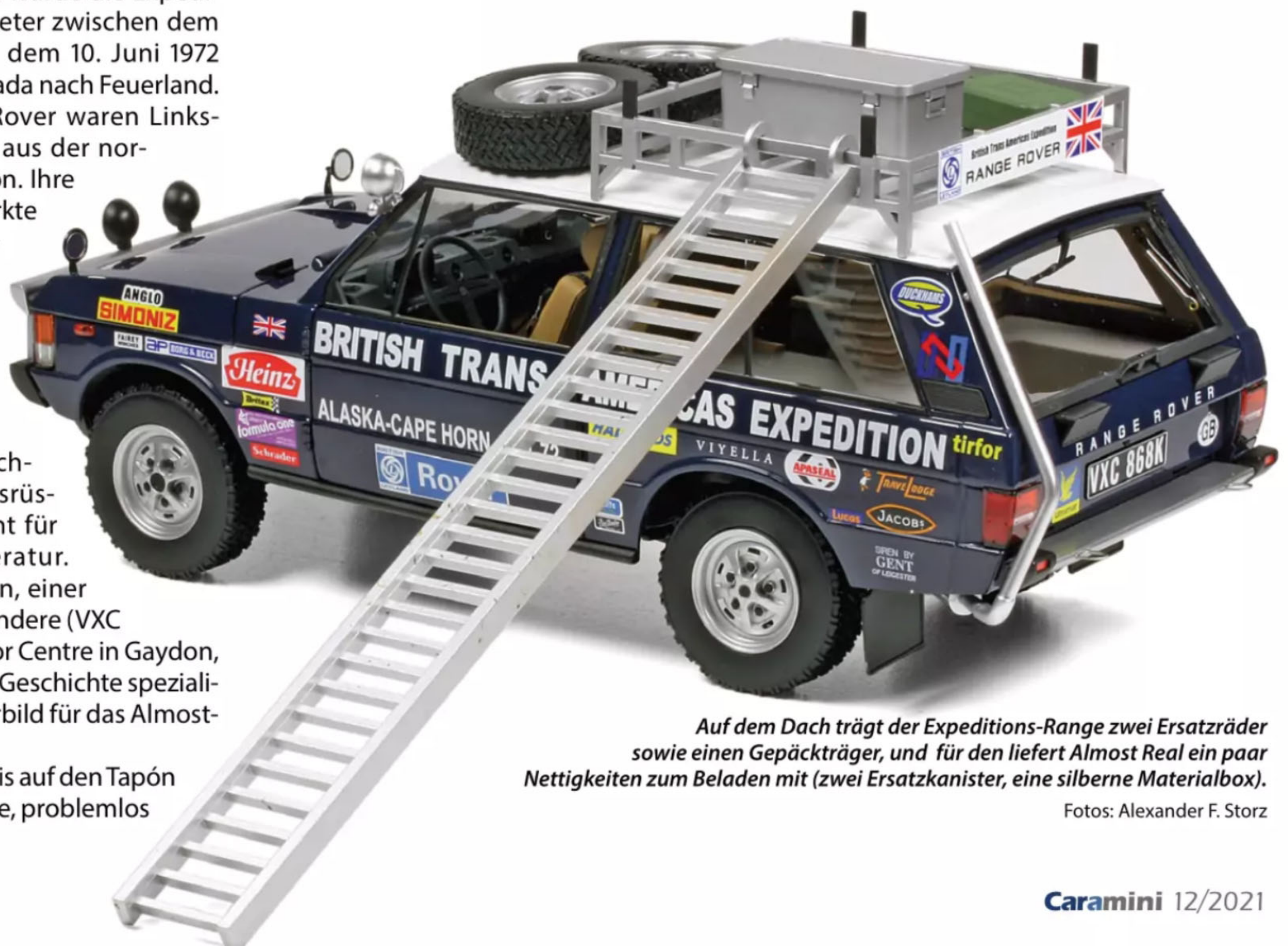
Die beiden Range Rover waren Linkslenker und stammten aus der normalen Serienproduktion. Ihre Modifikationen: verstärkte Zugösen hinten, spezielle Stoßstange mit Bullbar, Schutzblech für den Tank, Schnorchel für den Auspuff, Fairley-Spindelwinde, vier Zusatzscheinwerfer, Überrollbügel, Dachgepäckträger, Funkausrüstung, Zusatzinstrument für Öldruck und -temperatur. Beide Autos überlebten, einer privat (VXC 765K), der andere (VXC 868K) im Heritage Motor Centre in Gaydon, das auf die Land-Rover-Geschichte spezialisiert ist. Letzterer ist Vorbild für das Almost-Real-Modell.

Die Fahrt selbst war bis auf den Tapón de Darién, also die Lücke, problemlos

(von einem überflüssigen Unfall auf eisglatter Fahrbahn in Alaska abgesehen, dessen Reparatur die Expedition eine Woche kostete). Schwierig und abenteuerlich waren die 110 Urwald-Kilometer, völlig unerschlossen, unzugänglich, bergig, mit Flüssen und Sümpfen durchzogen, allenfalls Trampelpfade, extreme klimatische Verhältnisse, nicht autogeeignet. Aber was nicht autogeeignet ist, ist für einen Range Rover zu bewältigen! Und wo er aus eigener Kraft

nicht durch kam, wurden die beiden Autos auf eigens mitgebrachte Boote verladen. Drei Monate dauerte es, die 110 Kilometer zu bewältigen! Das war also wirklich eine große Sache, und so sind es die beiden dunklen Range Rover mit weißem Dach durchaus wert, miniaturisiert zu werden.

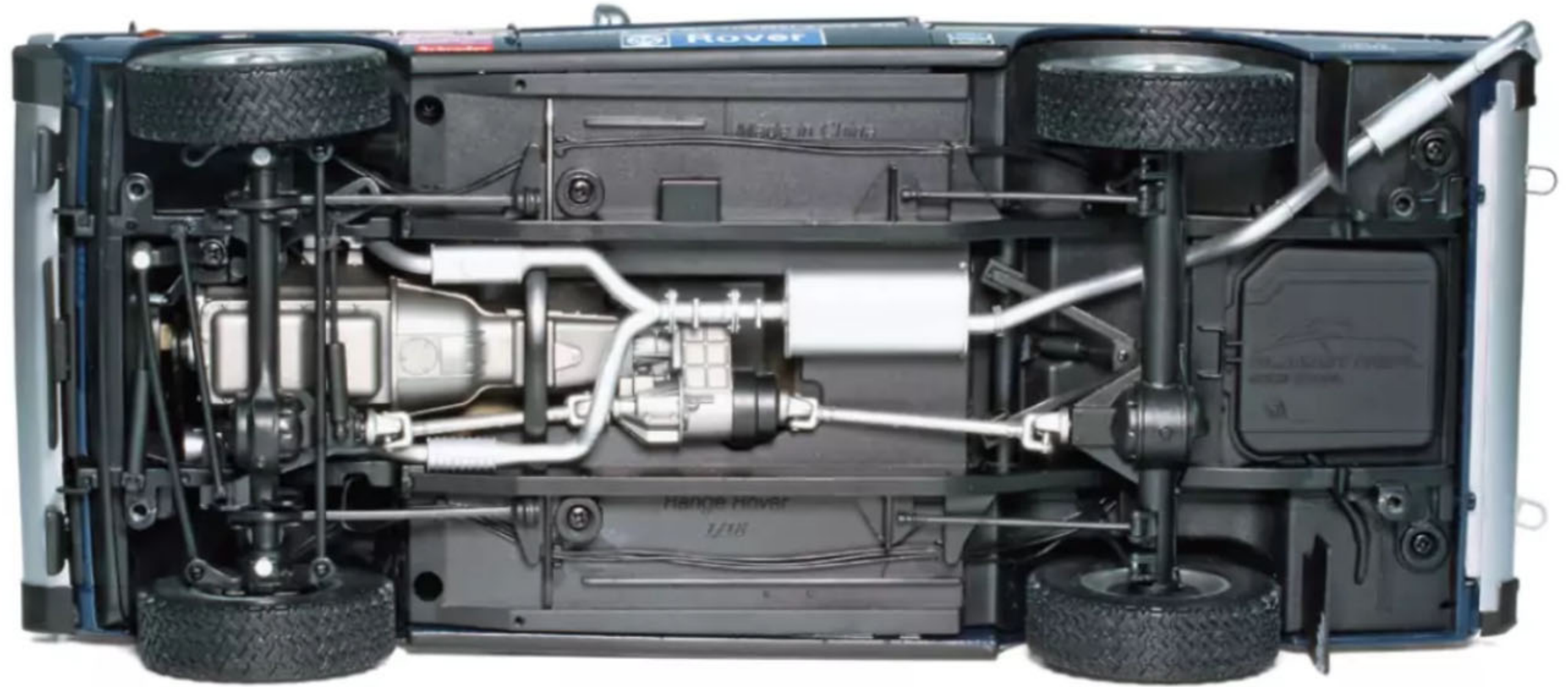
Drei Monate dauerte es, um die 110 Urwald-Kilometer zu bewältigen! Das war also wirklich eine große Sache.



Auf dem Dach trägt der Expeditions-Range zwei Ersatzräder sowie einen Gepäckträger, und für den liefert Almost Real ein paar Nettigkeiten zum Beladen mit (zwei Ersatzkanister, eine silberne Materialbox).

Fotos: Alexander F. Storz

von zwei Zusatzscheinwerfern, und hinter dem Grill ist die elektrische Seilwinde zu sehen. An den A-Säulen sind jeweils zwei weitere Zusatzscheinwerfer befestigt. Hinten führt ein Schnorchel vom Auspuffrohr kommend die Abgase gen Himmel, er reicht bis zum Dach (damit der Auspuff bei Wasserdurchfahrten nicht geflutet wird und dadurch der Motor abstirbt, weil das Abgas nicht mehr entweichen kann). Auf dem Dach trägt der Expeditions-Range zwei Ersatzräder sowie einen Gepäckträger, und für den liefert Almost Real ein paar Nettigkeiten zum Beladen mit (zwei Ersatzkanister, eine silberne Materialbox). Separat beiliegend zwei lange Leitern, die ebenfalls auf der Galerie befestigt werden können, festgezurr an der vorderen Bullbar und den hinteren Ösen an der Stoßstange mit mitgelieferten, roten Stoffbändern. Ein Range Rover trägt normalerweise ein Reserverad im Laderaum und nicht zwei auf dem Dach. Doch das Expeditionsfahrzeug hat hinten keinen Platz für das fünfte und sechste Rad, weil dort exakt eingepasste Materialkisten montiert sind, zwischen ihnen ein einzelner Rücksitz. Ebenfalls nicht vergessen wurde der Überrollbügel. Darüber hinaus ist das Expeditionsmobil vorbildgetreu dekoriert mit fotogener Beschriftung und so einigen Sponsorenaufklebern.



Ein wahrer Traum ist das Chassis. Detailgenau nachgebildet sind das Schraubenfeder-Fahrwerk mit Teleskopstoßdämpfern, der separate Kastenrahmen mit Traversen, der roverisierte Buick-Leichtmetall-V8 mit 135 PS, Viergang-Schaltgetriebe, Reduktionsgetriebe, die beiden Kardanwellen nach vorne und hinten, eine klasse modellierte Auspuffanlage und super Achsen mit Differenzialen.

Der Range Rover, abgesehen von den Spezifikationen der British Trans-Americas Expedition, entspricht dem herrlichen Almost-Real-Range, wie wir ihn schon mehrfach in *Caramini* präsentierten – deshalb im Kurzdurchlauf, obgleich gerade dieses Modellauto wert ist, dass man jedes Mal aufs Neue von ihm schwärmt, wenn man seiner habhaft wird. Er ist eine absolute Oberklasseminiatur, Zinkdruckguss, alles zu öffnen, lenkbar, gefedert. Das Chassis in jeder Hinsicht authentisch und ein Meister-

werk der Modellbaukunst, der Innenraum ein Traum. Schlichtweg ein Modell erster Güte, von dem der Betrachter verzückt ist, von der minutiösen Wiedergabe, der Detailgenauigkeit, der liebevollen Ausführung, der perfekten Konstruktion.

● **810108** Range Rover V8 „The British Trans-Americas Expedition“ 1971/72 (VXC 868K), Auflage 800 Exemplare und

● **810113** dito verschmutzt. 600 Exemplare. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 345 €. **Alexander F. Storz**

Das einzige Männermagazin, das Mann nicht verstecken muss!

Laster & Bagger

Zeitschrift über Lastwagen, Baumaschinen und Krane im Modell

Alle zwei Monate, 6x im Jahr.

Bestelltelefon:

0041 78 601 74 44

www.lasterundbagger.net



Mehr als **30 000** Modelle auf Lager

tacot.com
SEIT ÜBER 40 JAHREN

tacot - 13, rue du Pont du Péage - 67118 GEISPOLSHIM - FRANKREICH

Erscheint im 7. Jahrgang
ISSN 2365-6646
www.caramini.de

Herausgeber und Verlag:
Expromo Verlag Birgitta Gilbert
Sitz: Reiserweg 89, D-47269 Duisburg

Anschrift Verlagsbüro und Redaktion:
Postfach 29 01 68, D-47261 Duisburg
Angermunder Straße 198
D-47269 Duisburg-Rahm

Verlag, Anzeigen und Abonnements:
Birgitta Gilbert (verantw.)
E-Mail: verlag@gilbert-medien.de
Telefon +49 (0)203 / 712 74 71
Telefax +49 (0)203 / 712 74 72

Redaktionsleitung:
Hans-Joachim Gilbert (gil)
Telefon +49 (0)203 / 712 74 73
E-Mail: car-redaktion@caramini.de

Redaktion:
Maik Altfeldt (ma), Kurt Richter (kr),
Wolfgang Rüppel (wr), Stefan Schwiertz
(schw), Johannes Schwörzer (js),
Alexander Franc Storz (afs), Günter Weirich

Grafische Gestaltung:
Sandra Kaufmann

Leserservice:
ABO-Hotline: +49 (0)203 / 712 74 71
ABO-Mail: verlag@gilbert-medien.de
Leserbriefe: info@caramini.de

Druck:
D+L Printpartner GmbH,
D-46395 Bocholt, www.dul-print.de

Vertrieb:
IPS Pressevertrieb GmbH,
D-53340 Meckenheim, www.ips-d.de

Sämtliche in CARAMINI veröffentlichten redaktionellen Beiträge sowie Anzeigen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, sowie die Speicherung und Verbreitung in elektronischen Medien bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Verlag. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Eine Rücksendung ist nur möglich, wenn ausreichendes Rückporto beigelegt wurde. Mit der Einreichung von Manuskripten erklärt der Einsender, dass er im Besitz aller Urheberrechte ist, auch gegenüber Dritten, und den Beitrag nicht zeitgleich anderen Publikationen zur Veröffentlichung angeboten hat. Mit der Übernahme und Honorierung erwirbt der Verlag das einmalige Nutzungsrecht in Print- und elektronischen Medien.

Preise 2021: Einzelheft: Deutschland 6,50 €, Österreich 7,50 €, Luxemburg 7,50 €, Schweiz 8,50 CHF; Jahresabonnement mit 12 Ausgaben 69,- € (in D), Ausland Europa und Welt 80,- €, je inklusive Postversand. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 1. Januar 2021.

Leser zeigen ihre ersten Modellautos

Der Kellermann-Benz – der Aufruf an die Caramini-Leser in Ausgabe 11/2021, ein Foto vom Beginn der eigenen Modellautosammlung einzusenden, hat mir ausnehmend gut gefallen. Deshalb habe ich mich entschlossen auch mal im Familienalbum zu blättern – und ich bin tatsächlich fündig geworden. Auf dem Schwarzweiß-Foto, das 1960 aufgenommen wurde, sieht man mich im Alter von 2 Jahren, am Beginn meiner Sammlung mit einem Kellermann Mercedes 190 SL Cabrio/Coupé. Das Sensationelle an diesem Auto war, dass man es per Hebel an der Unterseite von einem Coupé in ein Cabrio verwandeln konnte. Der Modell-Oldtimer befindet sich seit nunmehr 61 Jahren in erster Hand. Er hat zwar die vorderen Stoßstangenecken eingebüßt, aber sonst ist er noch im guten Zustand, im H-Gutachten mit „2“ zu bewerten. Erstaunlich, dass nicht nur ich sondern ganze Generationen den Umgang mit dem angeblich gefährlichen Blechspielzeug vollkommen unverletzt überstanden haben. Übrigens, die junge Dame auf dem Foto, die mir für meine Sammlung den nötigen Freiraum auf der Festtafel verschafft hat, war meine Großmutter, damals sechs Jahre jünger als ich heute bin. Wie die Zeit vergeht...
Fritz-Joachim Hüther



Und Sie?

Haben auch Sie ein Foto, auf dem Sie mit einem oder mehreren allerersten Modellautos zu sehen sind? Und können Sie uns dazu eine kleine Anekdote erzählen? Dann freuen wir uns auf Ihre Zusendung, am einfachsten per E-Mail an: leserpost@caramini.de

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:18 Das schönste Auto der Welt?

Seine Liebhaber und Bewunderer betrachten den Alfa Romeo 1750 und 2000 GTV als das schönste Autodesign überhaupt. Norev wird das betörende Coupé als Achtzehner in feinsten all-open-Machart bringen. Es dauert noch, mindestens bis Frühjahr 2022. Caramini bekam ein Vorserienexemplar des '73er 2000 GTV in Verde Olivia Metallic und ist begeistert.



1:87 Die Familie des Millepiedi

Vor kurzem brachte Brekina den Fiat 691 Millepiedi auf den Markt, der mit der sogenannten H-Kabine ausgestattet ist. Doch Modelle mit diesem Fahrerhaus gab es schon vor gut 35 Jahren vom Modelleisenbahnhersteller Lima aus Italien. Diese Miniaturlastwagen waren zunächst nur als Ausstattung für die Modellbahn gedacht, wurden aber schon bald von Modellautosammlern und -umbauern entdeckt. Caramini zeigt die erstaunliche Vielfalt der Fiat-Lkws von Lima und einige zeitgenössische Umbauten.

Caramini
1-2/2022 erscheint am:
12. Januar 2022

AUTOart™

1:18 ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA '19

7 0 2 9 1 J E T B L A C K



**1:18 SUZUKI JIMNY
(JB74) SIERRA**

78506 KINETIC YELLOW / BLACK
78507 BRISK BLUE MET. / BLACK
78508 BLUISH BLACK
78509 JUNGLE GREEN

**1:18 McLAREN
720S GT3 2019**

81941 GLOSS BLACK
81942 PRESENTATION CAR
#03 (ORANGE)

**1:18 McLAREN
720S GT3 2019**

81970 AZURE BLUE
81971 VOLCANO RED

**1:18 HONDA
NSX-R (NA2)**

73217 NEW FORMULA RED
73218 LONG BEACH BLUE
PEARL
73219 CHAMPIONSHIP WHITE

**1:18 LAMBORGHINI
AVENTADOR SVJ
2019**

79178 VERDE ALCEO
/ MATT GREEN



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

KKscale

KK-Scale 1:18

KKscale

NEU!!!

Ferrari 250 GTO



Article:
KKDC180731



Article:
KKDC180734

Ferrari 275 GTS Pininfarina Spyder



Article:
KKDC180247



Article:
KKDC180248

NEU!!!

Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Passo Corto



Article:
KKDC180761



Article:
KKDC180762

BMW 323i E21



Article:
KKDC180651



Article:
KKDC180652

NEU!!!

Opel Kadett C Swinger



Article:
KKDC180671

Opel Kadett C Junior



Article:
KKDC180672

Ferrari Testarossa Monospecchio



Article:
KKDC180502

Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1. Serie



Article:
KKDC180612

**BALD
LIEFERBAR**

BMW Alpina B6 3.5 E30



Article:
KKDC180701



Article:
KKDC180702

BMW 325i E30 M-Paket 1



Article:
KKDC180741



Article:
KKDC180742

**BALD
LIEFERBAR**

Porsche 911 SC Coupe



Article:
KKDC180661



Article:
KKDC180662

Porsche 911 3.0 Targa



Article:
KKDC180681



Article:
KKDC180682

**BALD
LIEFERBAR**

Ferrari F40 Lightweight



Article:
KKDC180811



Article:
KKDC180812

Mercedes 220S



Article:
KKDC180325



Article:
KKDC180326

**KK-Scale UG - Messingweg 47
48308 Senden - Deutschland
Bestellungen via: www.modelissimo.de
und in jedem gut sortierten Fachhandel**

**Tel +49 (0) 2597 / 69 23 00
www.kk-scale.de
info@kk-scale.de
Inhaber: M. u. M. Kosmann**