

**NOREV 1:18**  
Roadster, Coupé  
und Limousine:  
Autos mit Stern



**IXO RALLYE 1:43**  
Bulli und Landy  
in Diensten  
für Porsche



6,90 € (D) · 9,00 CHF · 8,00 € (A+L)  
[www.caramini.de](http://www.caramini.de)

**Caramini**

# Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Juli/August

**7-8/2022**

Leser-Aktion  
„Erstes Modell“



911 GT2 RS von AUTOart

## Der Topp-Elfer



**GT Spirit**  
Personenkult  
trifft Kult-Audi



**DNA: Saab 9-3 II Aero**  
Jetzt mag man ihn



**Triple 9 Collection**  
Chaika – Prunk  
des Apparatschik



**PCX 87 – CORVETTE C8 IN 1:87**  
Formneu ist auch der Golf Country



**WIKING 1:87 – KÖLNER GESCHICHTE**  
Die Ford-Badewanne von Tünnes und Schäl



**NOREV – RETRO-SPIELZEUG IN 1:43**  
Französischer Charme, der an Dinky erinnert



Opel Manta B GT/E, 1980  
Nr. 250613 64.95 €



Alfa Romeo Giulia  
Nuova Super, 1974  
Nr. 253456 64.95 €



BMW 3er (E36) Touring, 1995  
Nr. 238357 59.95 €



BMW 6er (E24), 1976  
Nr. 238368 59.95 €



Citroen CX Break, 1976  
Nr. 252584 64.95 €



Ferrari 308 GTS, 1977  
Nr. 238376 59.95 €



Ford Sierra Cosworth, 1988  
Nr. 253084 64.95 €



Jeep CJ-7 Renegade, 1980  
Nr. 252573 64.95 €



Lada Niva, 1976  
Nr. 250609 59.95 €



Mercedes 260 E (W124), 1984  
Nr. 252576 64.95 €



Mercedes S-Klasse  
(W126), 1979  
Nr. 238391 59.95 €



Porsche 924 Carrera GT,  
mit roten Felgen, 1981  
Nr. 253116 64.95 €



Saab 96 V4, 1971  
Nr. 252574 59.95 €



VW 1500 S (Typ 3),  
1963  
Nr. 252570 64.95 €



MAN F2000, 1994  
Nr. 252471 149.95 €



Mercedes SK II,  
1994  
Nr. 252473 149.95 €



Scania 143  
Topline, ASG, 1987  
Nr. 248556 149.95 €



Opel 4 PS, 1922  
Nr. 252579 64.95 €



Ikarus 66, 1972  
Nr. 255663 49.95 €



Mercedes O 302-10R, 1972  
Nr. 237984 49.95 €



Skoda 706 RO, 1947  
Nr. 247245 49.95 €



AEC Regent III RT, 1939  
Nr. 252714 49.95 €



Ford Sierra Turnier Ghia, 1986  
Nr. 253217 24.95 €



Lada 2105 VFTS, 1983  
Nr. 254620 24.95 €



Lancia Fulvia Coupe  
1.6 HF, 1969  
Nr. 253580 24.95 €



Saab 99 Turbo  
Combi Coupe, 1977  
Nr. 253219 24.95 €



VW Golf II GTI, 1984  
Nr. 254631 24.95 €



Citroen C3 R5,  
Y.Rossel, B.Fulcrand,  
Rally Monza, 2020  
Nr. 248883 36.95 €



Fiat Abarth 124 RGT,  
E.Brazzolini, M.Fenoli, MCF  
Safety Belts, Bernini Rally,  
Rally San Remo, 2019  
Nr. 238543 32.95 €



Ford Fiesta WRC,  
G.Greensmith, E.Edmondson,  
Rally WM, Rally Estonia, 2020  
Nr. 248518 36.95 €



Toyota Yaris WRC,  
K.Rovanperä, J.Halttunen,  
Rally Ypres, 2021  
Nr. 253536 39.95 €



VW Polo GTI R5, Rallye Wales,  
O.Solberg, A.Johnston, 2019  
Nr. 251065 36.95 €

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Es vergeht keine Woche, in der nicht irgendeine Hitliste auftaucht, nach der eigentlich niemand gefragt hat. Aber so suggeriert man ein Thema und wundert sich eigentlich nur, auf welcher Basis die zitierten Fakten beruhen. Eine dieser stets bemühten Listen widmet sich beispielsweise den hässlichsten Autos der Welt. Es gibt solche Listen auch über Tierarten, Städte, Sandstrände..., aber die interessieren hier nicht. Natürlich interessierte mich, was die angeblich hässlichsten Autos der Welt sind. Und schon hat die Liste ihren Zweck erfüllt, der Fisch hatte angebissen. Eigentlich ist es dann doch völlig egal, ob ich dieser Hitliste zustimme oder nicht. Also klicke ich mich durch die Website, betrachte Bild für Bild, und tatsächlich ist unter den negativen Top-Ten auch für meinen Ge-

schmack was Hässliches dabei, das angeblich missratende Objekt belegt Platz 7.

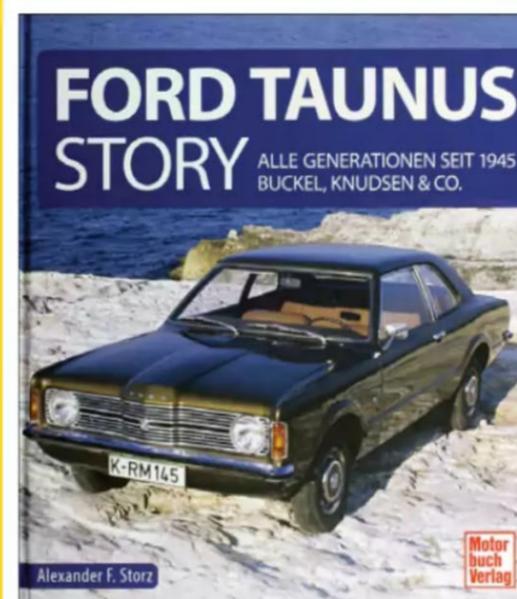
Ich nehme das zur Kenntnis und ordne es in der Schublade „überflüssiges Wissen“ ein. Ohnehin lässt sich über Geschmack streiten und natürlich auch darüber,

was man als Sammler von Modellautos wissen muss. Und was man nicht wissen muss. Für

uns ist es immer wieder Anlass darüber nachzudenken, was wir an Wissen übers Original vermitteln sollen. Eine Corvette in 1:18, bei der man noch den Motor eingehend inspizieren kann, verlangt natürlich mehr erklärende Worte über das Herzstück eines solchen Automobils als ein 1:87-Modell, das gewöhnlich sealed ist und ohnehin keinen Motor nachbildet – Brekinas einstige Meisterstücke haben keinen dauerhaften Wandel im kleinen Maßstab bewirkt. Also keine Motortechnik, aber dass gewisse Dekorationen nur der stärksten Motor- und der Top-Ausstattungsvariante vorbehalten waren, sollte einen ernsthaften 1:87-Sammler durchaus interessieren. Aber vielleicht ist's auch nur die Farbe, die zählt. Am liebsten alle, während der 1:18-Sammler sich vielleicht nur für eine entscheiden kann, aus Kostengründen. Wir haben am liebsten satte Farben und kein Weiß, weil sich Weiß auf weißem Papier kaum ausdrucksstark abbilden lässt. Dann muss Farbe an den Hintergrund ran, damit Weißes zur Geltung kommt und wir beurteilen können, ob es uns gefällt oder nicht. Eine individuelle Geschmackssache, in die man sich nicht reinreden lassen sollte. Warum sollte man sich keinen VW Passat B2 kaufen, nur weil der in einer dieser Negativlisten unter den Top-Ten auftaucht? Und warum sollte man sich nicht mit einem Ami 6 anfreunden, der sich dem Mainstream widersetzt und als schrullig galt? Vielleicht lag es daran, dass die rechtsrheinische Verbreitung des Originals nicht an die im Linksrheinischen heranreichte. Aber Verbreitung ist nicht alles. Wer fuhr in den fünfziger Jahren schon einen Mercedes-Benz 300 SL, als Roadster oder Flügeltürer? Und wer hat heute noch einen? Irgendwann muss ihn jemand mal auf Listenplatz 1 der ewig Schönen gesetzt haben.

Ihr Hans-Joachim Gilbert

## GESCHICHTE ERLEBEN MIT ALEXANDER F. STORZ



### NEUERSCHEINUNG

Nach dem Buch über die großen Ford Granada und Scorpio widmet sich der Autor nun dem Ford Taunus, vom Buckel über die Weltkugel, den Barock-Taunus und die Badewanne bis zum Ende der M-Modelle Anfang der 70er Jahre, mit eingeschlossen die beiden Taunus-Generationen TC1 und TC2 zwischen 1970 und 1982.

208 Seiten, 300 Abbildungen, 230 x 265 mm  
ISBN 978-3-613-04439-5 € 34,90



200 Seiten, 327 Abbildungen, 230 x 265 mm  
ISBN 978-3-613-04405-0 € 24,90



96 Seiten, 125 Abbildungen, 245 x 225 mm  
ISBN 978-3-613-04317-6 € 12,95

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

**Motorbuch  
Verlag**



1:43 First 43 Models: Offroad-Floh von Suzuki Seite 80

1:43 SSM: Emma beim DRK Seite 78



1:18 MCG: Der familienfreundliche CX Seite 20



1:43 Ixo: Geburtsstunde des Porsche 911 SCRS Seite 76



1:87 Herpa: Brücke fürs Miniatur-Wunderland Seite 46

1:18

AUTOart: Porsche 911 GT2 RS 2017  
**6 Mission Performance**  
*Der schnellste Elfer für die Straße*

GT Spirit: Audi  
**8 C'est normal**  
*Vier Ringe, heiß und brachial gestylt*

Norev: Mercedes 280 SE W108 1968  
**9 Schwarz!**  
*Das feinste Outfit für die Heckflosse*

Norev: Mercedes 300 SL Roadster 1957  
**10 ...und jetzt von Norev**  
*Offen oder mit Hardtop zu haben*

BBR: Ferrari SF 21 Emiglia Romana  
**19 Noch kein Blue Chip**  
*Das Modell geht auf Punktejagd*

MCG: Citroën CX25 Familiare 1983  
**20 Familiare statt Break**  
*Der Achtsitzer macht eine gute Figur*

CMF: Lincoln Continental Mk V 1977  
**22 Kontinentaldrift**  
*Kein Resine: Der Mk V ist aus Metall*

Norev: Mercedes-Maybach S 680  
**24 Noblesse aus Sindelfingen**  
*Das unübertroffene Prestige*

Ixo: Subaru Impreza Rallye 1995 in 1:24  
**26 Smoking Joe**  
*Die „555“ machte ihn weltbekannt*

1:18

MCG: Mercedes 500 SE W126 1979  
**27 Vor-Mopf-W126er**  
*Der Kurze gibt sich ursprünglich*

DNA Collectibles: Volvo XC70 Cross  
**28 Mit maritimem Touch**  
*Der Feine will nicht offroad sein*

Norev: Mercedes 300 CE-24 C124 1988  
**30 Farben der Zeit**  
*Diskret, edel und sehr individuell*

Minichamps: McLaren Tag MP4/2  
**31 Mit Monster-Motor**  
*Unschlagbar dank Starbesetzung*

Triple 9 Collection: Chaika u. Škoda  
**32 Für Volk und Funktionäre**  
*Typische Fahrzeuge des Ostblocks*

Solido: Sportwagen  
**34 Dort Kult, hier Nische**  
*Toyota Supra als Formneuheit*

Sonic/Hachette: Opel-Sammlung 1:25  
**36 Opel in Verkleidung**  
*Vom Olympia bis zum flotten Tigra*

Minichamps: BMW M1 Schnitzer  
**38 Mia san mia**  
*Der Sieger des ‚Bergischen Löwen‘*

Norev: Citroën Ami 6 Club 1968  
**39 Der schaut so anders**  
*Luxus für den anderen Geschmack*

1:18

Ixo: Lancia Delta S 4 Tour de Corse  
**40 Das Ende der Unschuld**  
*Er kann das Interesse an die wilde Zeit der Gruppe B wach küssen*

GT Spirit: Amerikanische Fahrzeuge  
**85 Gefährliche Amerikaner**  
*Resine-Riesen – so was von USA!*

Ixo: Ford Escort RS Cosworth Rallye  
**89 Ford – die tun was**  
*So fuhr das Ford Bastos Fina Racing Team bei der Rallye Ypres*

DNA-Collectibles: Saab 9-3 II Cabrio  
**90 Offener Epsilon**  
*Der Letzte aus der GM-Ära wird zunehmend geschätzt*

AUTOart: Toyota Century G60 GRMN  
**92 Ruhender Pol ganz unruhig**  
*Ein Wagen der S-Klasse, ultracool*

Kyosho: Nissan Skyline GT-R Fastback  
**94 Kenmeri als Metallauto**  
*In Japan ist er ein Kultfahrzeug*

Minichamps: Alfa Romeo 2021  
**96 Ein geknicktes Kleeblatt**  
*Die Formel-1-Saison glückte nicht, die Miniatur zeigt keine Schwäche*



**1:87** Arwico: Schweizer Nutzfahrzeuge **Seite 66**

**1:87** Busse aus der DDR **Seite 48**



**1:18** Kyosho: Der Kultige aus Japan **Seite 94**



**1:18** BBR: Ferrari F1 vom Feinsten **Seite 19**



**1:18** Norev: Der 300 SL kommt offen **Seite 10**



**1:87**

Rietze: Neuheiten

**42 In bunter Farbenpracht**

Moderne Busse und Einsatzfahrzeuge

Herpa: Neuheiten

**46 Die Wunderland-Brücke**

Ein besonderer Schwertransporter

Brekina: IFA-Bus und Metz-Drehleiter

**48 Vom Reisen und Retten**

Zwei Busklassiker aus der DDR

PCX87: Neuheiten

**50 Das Sextett spielt auf**

Von Polo über Golf bis zur Corvette

Wiking: Serien-Neuheiten

**52 Ein wahrer Wonnemonat**

Kombinationen, die es noch nie gab

BoS: Neuheiten

**57 Stretched Benz von Binz**

Die G-Klasse als Krankentransporter

Busch: Neuheiten

**58 Ford Kuga lässt grüßen**

Die Formneuheit für die ganze Familie

AWM: Nutzfahrzeuge

**62 Schätze aus dem Lager**

Ein Stück Speditionsgeschichte

**1:87**

Diecast Master: Tagebau-Bagger

**64 In anderen Dimensionen**

Metallmodelle, die was wiegen

Arwico/Herpa: Neuheiten

**66 Nachgezeichnet**

Coop und Post: Schweiz-Modelle

**1:32**

Wiking: Case IH 1455 XL

**67 Die Verwandlung**

Noch bei International entwickelt

**1:43**

Norev: Simca mit Wohnwagen

**68 Retro-Spielzeug mit Charme**

Erinnerungen an die Dinky-Zeit

Ixo: Safari Rallye 1978

**70 Zu Hilfe!**

VW Bulli und Land Rover begleiten

Ixo: Ford Transit FT 1750

**72 Frisch geschlüpft**

Rennservice-Fahrzeug aus neuer Form

Ixo: Rallye-Fahrzeuge

**74 Buntes Sextett**

Škoda ist gleich vier Mal vertreten

Ixo: Porsche 911 SCRS

**76 Zuffenhausen u. Rallyes**

Damals schlug seine Geburtsstunde

**1:43**

SSM: Praga S5T-3 1966

**77 Standard-Laster der Tschechen**

Zinkdruckguss in schöner Machart

SSM: MAN 630L2A Sanitäts-Koffer-Lkw

**78 Ein unmilitärischer Soldat**

Die Bundeswehr-Ikone beim DRK

First 43 Models: Suzuki SJ410 1981

**80 Putzig, knuffig, kultig**

Ein populärer Geländefloh der 80er

Ixo: Avia A21F

**81 Service für flotte Ladas**

Renntaxi im Lada-Livree

Sammeln: Griechische Kioskserie

**82 Griechischer Wein**

Auch der Kadett B darf dabei sein

**1:50**

GMTS: Saurer Kipper/Zugmaschinen

**86 Die letzte Ausbaustufe**

Schweizer Lkw-Ikonen mit Kippaufbau oder Schwerlastpritsche

**Leser-Rubriken**

**3 Editorial**

**12 Kurz & fündig**

**98 Impressum/Zu guter Letzt**



*Wir konfigurieren unser AUTOart-Modell: Im Sommer 2017 erschien der GT2 RS zum Preis von 285.220 Euro. Das Weissach-Paket schlug mit 29.750 Euro extra zu Buche, die Sonderfarbe Miami-Blau kam auf zusätzliche 3.570 Euro. Etliche kleine Individualitäten haben wir sicherlich nicht entdeckt. Aber das Vorbild kommt auf mindestens 319.000 Euro.*

# Mission Performance

*Der stärkste, der schnellste Elfer für die Straße, der 911 GT2 RS von 2017, kommt als AUTOart-Neuheit. Seit langem mal wieder ein Porsche von AUTOart. Und mit Weissach-Paket. Porsche-Enthusiasten haben beim Fahrzeugkauf nun mal wieder einen Grund, beim Händler „AUTOart“ zu sagen, und nicht immer nur „Minichamps“.*

**E**in neuer Elfer von Minichamps – das ist keine Überraschung. Einer von AUTOart schon. AUTOart und Porsche sind nicht gerade Synonyme. Der jüngste kam 2018, ein 2015er GT3 RS, im Jahr zuvor ein Rauh-Welt-993er, 2015 ein 1993er Typ 993, dazwischen als Varianten zwei Klassiker, der 1987er 930 Turbo als Filmauto aus Wangan Midnight und ein Porsche 959. Die Zeiten, als bei AUTOart die wahren Klas-

siker erschienen, früher Elfer und 356, aber auch ein guter 928, sind lange vorbei. Aber es gibt ja Minichamps. Nun hat AUTOart nach langer Zeit mal wieder einen neuen Elfer, komplett neu, Neuentwicklung, einen GT2 RS des Typs 991/II aus dem Jahre 2017 mit Weissach-Paket. Zeitgleich erschienen sind neben dem Modell in Miami-Blau, unserem Fotomuster, die Versionen in Racing Yellow (78172), Guards Red (78173) und White (78171), jeweils mit schwarzen Felgen, sowie GT Silver (78174) mit goldenen Felgen.

Turbo statt Sauger: Der GT2 RS basiert auf dem 911 Turbo S und ist somit ein aufgeladener Elfer, während die GT3 RS allesamt Sauger sind. Wer ihn in XL bestellte, orderte das Clubsportpaket, wer die XXL-Variante bevorzugte, machte sein Kreuzchen beim Weissach-Paket, all inclusive, das AUTOart-Modell, ausgestattet mit Überrollkäfig aus Titan, optisch beschleunigt durch die Hauben- und Dachstreifen

in Schwarz und die Magnesium-Felgen. Auf diesem Baumuster fußen noch weitere GT2-RS-Versionen, der GT2 RS Clubsport (nicht mit dem Paket zu verwechseln, sondern ein eigenständiges Modell), der 935/19 (gleiches Auto, anderer Bodykit) sowie der aerodynamisch modifizierte GT2 RS Clubsport 25, der eine 30-Exemplare-Sonderserie zum 25-jährigen Jubiläum von Manthey-Racing war. Diese Sondermodelle sind nicht FIA-homologiert, also reine Millionärsspielzeuge für Trackdays. Ein GT2 RS wie das AUTOart-Modell hingegen ist TÜV- und zulassungs- und somit straßenfähig. Und wie! Der bis dato (also: 2017) stärkste und schnellste Elfer für öffentliche Straßen, Rundenrekord auf der Nordschleife, 700-Biturbo-Boxer-PS aus 3,8 Litern, 2,8 Sekunden für nullhundert, schlichtweg ein Supersportwagen.

AUTOart tobte sich aus und schuf eine Kreation auf höchstem Niveau – wie immer. Was lange währt... Grandios sind die in Weißgoldmetall lackierten Schmiedefelgen mit Zentralverschluss und „RS“-Schriftzug auf der Nabe, vorne 265/35 ZR 20-, hinten 325/30 ZR 21-Pneus, mit „Michelin“

*Der GT2 RS basiert auf dem 911 Turbo S und ist somit ein aufgeladener Elfer, die GT3 RS dagegen sind allesamt Sauger.*



an den Flanken beschriftet, dahinter Keramikbremsen mit gelben Sätteln. Von außen ist der GT2 RS Rennsport pur. Er kauert am Boden, zwischen die Bugspoilerlippe und die Schreibtischoberfläche passt gerade noch so ein Bierdeckel. Die Lufteinlässe vorne, die NACAs auf der Fronthaube, die Radhausentlüftungen an den Kotflügeln, die Carbonlamellen und die breiten Seitenschweller – das alles flößt eine gehörige Portion Respekt ein. Und dann erst der Heckflügel aus Carbon! AUTOart versteht es, Carbon nachzubilden! Filigran gefertigt sind die Flügelstützen (im Original aus geschmiedetem Aluminium), die Sideplates in Karosseriefarbe. Und dann noch die Ram-Air-Hutzen auf dem Motordeckel und vier Finnen am Heck – das lässt nicht nur die untere Motorverkleidung zum Diffusor werden, sondern bringt den Elfer-Fan ins Schwelgen vor der perfekten Miniatur.

Innen begeistert der Überrollbügel, miamiblau ist der Sechspunkt-Gurt und rot der Feuerlöscher, was alles zum serienmäßigen Clubsport-Paket gehört, doch die AUTOart-Interpretation trägt das zusätzliche Weissach-Paket. Davon sieht man nur die schwarzen Streifen über Vorderhaube und Dach sowie das Weissach-Logo auf den Kopfstützen. Ansonsten bedeutet Weissach-Paket Gewichtserleichterung ohne Ende durch teurere und leichtere Werkstoffe, die dem Modell nicht anzusehen sind. Es ist ohnehin leicht. Ein AUTOart-Modell aus Kunststoff eben, das sein Gewicht nicht handfest durch Material erwirbt, sondern symbolisch durch Qualität.

● 78175 Porsche 911 (Typ 991/II) GT2 RS 2017 mit Weissach-Paket Miamiblau. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 245,95 €.

Alexander F. Storz/  
Günter Weirich



911 GT2 RS Clubsport ist mit 700 PS das bislang stärkste GT-Kundensportfahrzeug, das Porsche je gebaut hat. Und AUTOart baute nun diesen faszinierenden Elfer nach – als eines der faszinierendsten Modelle des Elfers. Mit einem Heck im Carbon-Look und vier Finnen, die Fans ins Schwelgen bringen können.



Die Anmutung einer Stereoanlage: Mehr sieht man nicht vom 6-Zylinder-Alu-Biturbo-Boxer.



Wäre man nur achtzehnmal kleiner, man könnte es genießen, im GT2 RS von AUTOart zu sitzen.

All open heißt eben: alles ist zu öffnen, selbst dann, wenn es den Blick nicht lohnt. Was sieht man schon nach dem Öffnen der vorderen und hinteren Haube? Wenig. Dafür kann AUTOart nichts. Aber dass sich die Türen öffnen lassen, das lohnt den Blick.



Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert

# C'est normal

Die Audi-Eskalationsstufe bei Z-Models geht in die nächste Runde. Immer brutaler, immer heißer, immer brachialer werden die vier Ringe. Und immer mehr Farbe kommt in die Audi-Sondermodelle-Abteilung.



Personenkult trifft auf Kultfahrzeug: Jon Olssons Audi RS6 Avant im schwarz-weißen Camouflage-Look. Ein zwar einzigartiges Tuninggerät, wegen dessen (im Netz!) so viel Aufwand gemacht wird, als sei es eine Neukonstruktion. Aber dennoch bleibt es eben ein getunter Audi.

C'est normal, das ist normal, steht auf der Fahrertüre und der Heckscheibe. Dort sogar noch die Definition dazu, auf Englisch, wie im Wörterbuch. Aber normal ist gar nichts am RS6 von Jon Olsson. So wenig wie er selber. Olsson ist Schwede, Autonarr, Freestyle-Skier und alpiner Skirennläufer. Er hatte einen Audi RS6 (C7) DTM, ein 2015er Modell, sehr individuell, aber eben auch nach einem Diebstahl völlig ausgebrannt. Nun hat er ein neues Spielzeug namens „Leon the RS6“ auf Basis des aktuellen RS6 (C8), getunt von Stertman Motorsport, Sportauspuffanlage von Militek, Bodykit von Bifrost, extreme Schmiederäder von Brixton Forged Wheels, die vorderen Felgen im Stile der klassischen Turbofans abgedeckt.

Die schwarz-weiß-Lackierung ist keine solche, sondern eine Folierung im Camouflage-Look mit etlichen „Quattro“-Schriftzügen, das Schwarz ist abwechselnd matt und glänzend, das Design stammt von Sean Bull Design. Das ist ein absolutes Szene-Vehikel, und im Szenejargon würde man es wohl als „voll krass“ bezeichnen – jedenfalls „voll GT Spirit“ und die Lackierung/Dekoration auf einzigartige Weise umgesetzt. Natürlich muss man so etwas mögen und nicht jeder mag es. Aber immerhin macht der grau melierte Sammler auf seinen 20-jährigen Sohn großen Eindruck, wenn er Jon Olsson kennt und dessen 1:1-Spielzeugauto in 1:18 in die Vitrine stellt.

Weniger prominent und einzigartig, dafür einfarbig und womöglich sogar lackiert, präsentiert sich der Abt RS 4-S Avant, 510 oder 530 statt serienmäßiger 450 PS, bis zu 300 km/h schnell, Abt-Aerokit (Frontlippe, Blades, Radhausentlüftungen, Heckspoiler, Heckschürze), dazu Edelstahl-Auspuff mit Carbon-Endrohren, Abt-Sport-GR-21-Zöller in Glanzschwarz, entsprechendes Gewindefahrwerk und innen die Logos, die den Fahrgast nie vergessen lassen, wie im Allgäu Audis getunt werden: Leder, Carbon, Embleme, Leisten, Fußmatten, Blenden, alles edel, edel und teuer, teuer und ungemein angesagt. Tolle Umsetzung von GT Spirit, hübsch die knallroten „RS4-S“- und weißen „Abt“-Logos auf den Sitzen, die einzige Farbe im ansonsten rabenschwarzen Interieur. Explosiver Abt-Audi im selben Rot wie das Präsentationsmodell, macht einen bulligen Eindruck, zeigt ungemein Präsenz in der Vitrine.

Der Dritte im Bunde der GT-Sprit-Audi-Eskalation ist eine nachtschwarze Luxuslimousine aus dem Hause Abt, der Abt S8, ein veritabler 2,3-Tonner, der 3,4 Sekunden für den klassischen Spurt benötigt, weil 700 statt

571 PS und deshalb 270 km/h schnell. Hier ging Herr Abt optisch dezent vor, nur das Kofferraumkantenspoilerchen verweist auf seine Sport-DNA, und dann natürlich die Füße, Abt-Alus der Typen GR oder FR, GT Spirit wählte den Typ FR (Abt-Werbetext: „in mystischem Schwarz mit diamantgedrehter Oberfläche“). Das Modell stellt den aktuellen S8 dar, nicht die Faceliftversion von 2021. Sehr beeindruckend, repräsentiert die üblichen GT-Spirit-Tugenden, ganz klasse die mit dem Audi-Sport-Logo dekorierten Bremszangen, insgesamt schwarz, vom Scheitel bis zur Sohle, Respekt einflößend, auch den Vitrinnachbarn gegenüber.

Audi-Fans haben derzeit wahrlich keinen Grund zum Jammern – allenfalls jenen, viel Geld für viel Resine ausgeben zu müssen. Aber das ist Jammern auf hohem Niveau. Audi-Fans haben es gut.

● **GT348** Audi RS6 (C8) Jon Olsson „Leon“ (Bifrost) 2019. Auflage 1999 Exemplare.

● **GT850** (Audi) Abt RS 4-S (B9) Avant 2020. Auflage 1300 Exemplare.

● **GT356** (Audi) Abt S8 (D5) (Abt) 2019. Auflage 999 Exemplare. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:18. Preis je ca. 110 €.

Alexander F. Storz

Dicke Backen, mordsmäßig Power, volle Pulle: Abt RS4-S mit durchaus respektablem Auftritt.



Der S8 in Abt-Verkleidung vor dem aktuellen Facelift, das ihn mit größerem Singleframe-Grill und hakenförmigen Scheinwerfern noch mehr schärft. Abt macht das, was Audi selbst dem S8 verwehrt: eine S8-Plus-Ausbaustufe, die es bei früheren S8-Generationen gab.

Fotos:  
Alexander F. Storz





# Schwarz!

*Neue Farbe für den Norev Mercedes W108: Der 280 SE kommt in Schwarz. Das hat eine ganz andere Anmutungsqualität als jede andere Farbe. Er weckt Erinnerungen an die besten Zeiten des 18er-Sammelns, als AUTOart einen 300 SEL 6.3 ebenfalls in Schwarz hatte.*

Schwarz ist etwas Besonderes. Eine besondere Farbe. Hoch elegant, staatstragend, etwas geheimnisvoll, für manche sogar Angst einflößend. Mit Tod und Trauer verbindet man Schwarz an einem Personenwagen nicht, eher mit einem Taxi. Denn das war damals noch schwarz, als der Mercedes W108 seine Hochphase hatte. In der Vorkriegszeit und die kompletten 50er Jahre hindurch war Schwarz eine gängige Farbe für Privatwagen. In den 60ern nicht mehr, da wurden die Autos hell, Weiß-, Beige- und Grautöne überwogen, und in den 70ern wurden sie bunt. Dennoch hatten die meisten Hersteller Schwarz bis zum Ende der 60er auf ih-



*Die üblichen Tugenden eines Norev-Mercedes: Alles geht auf, er lenkt und federt, er macht Spaß und definiert das hohe Niveau von Norev-Achtzehnern.*



*Formal einwandfrei, liebevolle Details, ein Modell, das zurecht mit Stolz in der Vitrine steht: Norev Mercedes 280 SE in Schwarz.*

rer Farbpalette, und manche behielten es auch während des folgenden, bunten Jahrzehnts bei. Doch kaum mehr jemand orderte einen schwarzen Wagen, Pragmatismus überwog, dunkle Autos heizen sich im Sommer auf, Schwarz war out. In den 80ern erlebte es eine Renaissance, die bis heute anhält.

Daimler-Benz hatte Schwarz stets im Programm, nicht zuletzt der Behördenaufträge wegen (Autos im Staats- und diplomatischen Dienst), und jede angebotene Farbe war bei Daimler-Benz für Privatwagen ebenfalls lieferbar, auch wenn es sich um einen Sonderwunsch handelte. Ein schwarzer 280 SE, wie ihn Norev nun bringt, war also zwar nicht alltäglich, aber jederzeit möglich. Norev verbindet das Schwarz mit der typischen MB-TeX-Farbe, einem hellen Braun, was zwar keine so edle Kombination wie das rote Interieur darstellt, aber ebenfalls jederzeit möglich war. Den Mercedes W108 kennen wir zur Genüge, etliche Fachhandelsversionen, darüber hinaus

spezielle Farben im Rahmen der Mercedes-Accessoireschiene. Aber Schwarz ist eben etwas Besonderes und daher erwähnens- und zeigenswert.

Der schwarze 280 SE weckt beim alt eingesessenen 1:18-Sammler natürlich Assoziationen an die gute, alte Zeit, als AUTOart noch europäische Vorbilder miniaturisierte, und das in Zinkdruckguss, also an die Hochphase der Achtzehner. 2009 erschien der W109, der größere Bruder des W108 mit langem Radstand, Luftfederung und acht Zylindern bei AUTOart, das Topmodell 300 SEL 6.3 mit dem Motor aus dem 600er. Was war das für ein edles Fahrzeug, lieferbar in Schwarz mit rotem und in Weiß mit ebensolchem Interieur. Heute eine ungemein begehrte Pretiose, sehr, sehr teuer als Gebrauchtwagen. Wer glücklich ist und ein schwarzes Exemplar hat, kann sich den neuen 280 SE von Norev daneben stellen. Ein tolles Paar! Natürlich ist der AUTOart nochmals eine oder mehrere Klassen oberhalb des Norev angesiedelt, er ist außerordentlich aufwändig gemacht. Trotzdem passen die beiden gut nebeneinander, denn schämen muss sich ein Norev-Mercedes nicht neben einem AUTOart-Modell.

● 183762 Mercedes 280 SE W108 1968. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 89,90 €. **Alexander F. Storz**



*Nur als Reminiszenz: Der Sechs-Dreier von AUTOart ist einfach betörend*

# ...und jetzt von Norev

*Der klassische 300 SL ist im Jahre 2022 ein Thema, Flügeltürer-Coupé ebenso wie Roadster, Neukonstruktionen ebenso wie Reeditionen bewährter Formate. Und jetzt Norev: Dem Coupé folgt auf dem Fuße der Roadster, zwei knallige Farben, die es richtig krachen lassen, zunächst exklusiv für Mercedes.*

**W**ie soll man es kategorisieren? Jeder für sich ist ein klasse Modell. Aber im direkten Vergleich kann man nicht umhin, Unterschiede festzustellen. Zwei '57er Mercedes 300 SL Roadster, einer als Neukonstruktion von Norev, einer als Alt konstruktion von Minichamps von 2008, jüngst wieder revitalisiert. Man könnte die Unterschiede chronologisch begründen. 2008 wurde anders konstruiert als 2021/22. Aber was nützt das dem Sammler, der 2022 die Auswahl hat, weil beider Hersteller Interpretationen am Markt sind? Man könnte die Konstruktion an einer Person, dem jeweiligen Produktmanager, festmachen und konstatieren, deren Fähigkeiten seien eben unterschiedlich. Geht auch nicht, denn beide 300 SL Roadster stammen aus derselben Konstrukteurshand,



die von Minichamps zu Norev wechselte. Nicht die Fähigkeiten des Produktmanagers sind für die jeweiligen Modelle verantwortlich, sondern die Vorgaben, denen er nachzukommen hatte. Also muss man tiefer gehen, fast schon soziologisch, hauptsächlich aber wirtschaftlich. Die Vorgaben von Minichamps im Jahre 2008 (und davor und auch noch ein paar Jahre danach) waren, das Menschenmögliche zu tun, das Bestmögliche zu konstruieren, um das maximale Ergebnis zu erzielen – koste es, was es wolle.

Heraus kamen Modellautos vom Schlege des 300 SL Roadster, dessen Wiedergeburt in Blaumetallic in *Caramini 6/2022* besprochen wurde. Das war damals schon teuer, heute ist es noch viel teurer, ein 200-Euro-Modell, über das sich freut, wer 200 Euro für ein Modell ausgeben kann und mag. Dagegen die aktuelle Norev-Interpretation: Kostet die Hälfte. Bietet aber weit mehr als nur die Hälfte. Dennoch unter anderen Prämissen konstruiert. All open sind beide, lenken können beide, und im Gegensatz zum Minichamps ist der Norev sogar gefedert.

Ansonsten ist das Norev-Modell so gut wie jeder aktuelle Norev-Mercedes, also sehr gut, aber eben nicht exorbitant wie das Minichamps-Modell. Für rund 100 Euro bietet Norev so viel wie kein anderer in diesem Preissegment. Wer kein Detailfetschist ist, bemerkt keinen Unterschied. Wer ein Modellauto kauft, um es zu haben, anzusehen und in die Vitrine zu stellen, ist mit dem Norev-Mercedes bestens bedient. Wer sein Modell in der Hand wiegt, sämtliche Details nahezu mit der Lupe betrachtet, wer sich dem Motor mit dem Anspruch nähert, ein vollständiges Abbild des Originals in 1:18 zu sehen, wer in die Ecken des Modellautos kriecht, den Kofferraum ausräumt und nach Entfernen der Koffer und Hochheben der Bodenmatte auf das herausnehmbare Reserverad stößt, wer also absolut anspruchsvoll ist – das ist der Minichamps-Mann, der 200 Euro lohnen muss. Wer sich allerdings darüber freut, einen formal und konstruktiv einwandfreien 300 SL in Händen zu halten, ihn auch mal auf dem Tisch hin- und herschiebt,



*Eine Herausforderung ist, unterschiedliche Materialien nuancengenaue zu färben. Norev gelang es, den „Blechbereich“ im Kunststoff-Armaturenbrett im selben Gelb zu färben wie den „Blechbereich“ der Zinkdruckguss-Karosserie.*



*Wie wir's lieben: Alles geht auf, er lenkt und federt. Und er hat innere Werte.*



*Farbenfrohe 300er: Mercedes entschied sich für Farbe bei seinem Erstling, nicht für das erwartbare Silber. Das sind Formen, die an Wollust grenzen, eine absolute Harmonie im Detail. Friedrich Geigers Meisterwerk, das Design des 300 SL.*

das Original vor Augen hat und ein zufrieden stellendes Abbild desselben in 1:18 sucht, wer gerne Türen und Hauben aufmacht und darunter blickt, der freut sich über das Norev-Modell. Im Moment ist es exklusiv beim Mercedes-Händler über dessen Accessoire-Schiene zu haben, in zwei Farben, gelb (offiziell: Sonnengelb) und taubenblau (offiziell: Blaugrau). Es wird etwas später auch Norev-Fachhandelsversionen geben, anders verpackt und ohne Schraubendreher und schwarzes Politurtüchlein, dafür einen Kreuzer preiswerter. Die beiden Farben sind mutige Entscheidungen. Nicht Silber, Rot oder Schwarz, was man erwarten würde, was Mainstream ist, was das Ergebnis eines kurzen Nachdenkens ist. Nein, außergewöhnliche Farben, frische Farben, vor allem das Gelb. Das Blaugrau kennen wir ja schon von Minichamps, eine jüngere Wiederauflage (*Caramini 1/2022*) war so lackiert. Ob sich Mercedes für Graublau beim neuen Norev-Modell entschieden hätte, wenn man in Stuttgart gewusst hätte, dass Minichamps im Dezember 2021 ausge-

rechnet diesen Farbton auch bringt – wir wissen es nicht. Und auf diese Frage bekommt man auch von niemandem eine Antwort.

Er kann, was er soll und was er können muss, um in die Reihe der Norev-Mercedesse zu passen. Das sind keine Industriemodelle im klassischen Sinne, die Norev hier macht. Sie werden zusammen mit Mercedes entwickelt, Norev steht das Archiv offen. Aber Mercedes ist nicht der Auftraggeber, der die Modelle zuerst zeitlich begrenzt exklusiv bekommt. Norev entwickelt auf eigene Kosten, aber mit der beruhigenden Sicherheit, dass Mercedes eine Charge in speziellen Farben garantiert abnimmt. Auf dieser wirtschaftlichen Basis lässt sich, gerade heute, mit einer gewissen Beruhigung konstruieren. Das Niveau ist vorgegeben, definiert durch etliche Norev-1:18-Mercedesse, und der Neue reiht sich nahtlos ein ohne Besonderheiten. Weil das generelle Niveau hoch ist, ist es dies beim 300 SL Roadster auch; zwar nicht auf dem Level des Minichamps-Modells, dafür für rund einen Hunderter günstiger zu haben.

Sehr schöne Druckwerke weisen Radkappen und Armaturenbrett auf, hier wird die Wagenfarbe nuancengenau getroffen. Der Norev 300er hat, im Gegensatz zum Minichamps, nicht das Extra der verchromten Felgen, sie

sind silbern lackiert, aber die Radkappen sind natürlich verchromt. Überhaupt ist der Chromauftrag sehr professionell und glänzt in der richtigen Tiefe. Grill und seitliche Luftschächte sind nicht durchbrochen, sondern mattschwarz. Die charakteristischen Scheinwerfer traf Norev gut, auch die Rückleuchten mit jeweils vier separaten „Glas“-einsätzen. Das elfenbeinfarbene Lenkrad trägt, neben der korrekt bedruckten Nabe, den typischen Hupring, silbern, nicht verchromt.

Dem Modell liegen zwei Zurüstteile bei, eines davon wird stets benötigt: die Abdeckung der Verdeckabteilung sowie ein Kunststoff-Hardtop, das, wie die Radkappen, die Wagenfarbe genau trifft. Innen- und Kofferraum sind mit Teppichboden ausgeschlagen, auf einen Wagenheber im Heckabteil muss die Norev-Interpretation verzichten. Unter der Motorhaube trifft der Betrachter das Gewohnte, einen nicht separaten Motorblock, somit eher skulpturenhaft, aber im Rahmen der Vorgabe machte Norev daraus das best Mögliche. Eine schöne Lösung sind die versteckt angebrachten Türscharniere, und die Türen und Hauben öffnen und schließen weich und offenbaren kaum Spaltmaße. Der Innenraum ist bei beiden Modellen schwarz, unlackiertes Plastik, jedoch mit einer ansprechenden Oberflächengestaltung. Natürlich wäre ein lackiertes Interieur schöner – und teurer zu haben.

Norev ist ein ganz feiner 300 SL Roadster gelungen, eine Alternative zum doppelt so teuren Minichamps-Modell, dessen Feinarbeit der neue 300 SL aber bei weitem nicht erreicht. Aber eben seinen Verkaufspreis auch nicht. Die beiden 300 SL, die wir im Bild vorstellen, kosten zusammen genauso viel wie ein Minichamps-Exemplar.

● **B6 604 0669** (Mercedes-Bestellnummer) Mercedes 300 SL Roadster W198/II 1957 Sonnengelb und

● **B6 604 0668** dito Blaugrau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 99,90 €.

**Alexander F. Storz**

*Kleinigkeiten: vier separate Leuchtgläser im verchromten Rücklichtträger. Die Blinker-sektion war damals noch rot gefärbt, nicht orange.*



Fotos: Alexander F. Storz

*Nicht anders als die anderen. Deshalb so gut wie die anderen. Ein weiterer klassischer Norev-Mercedes, der in die Reihe seiner Brüder passt. Der Roadster folgt dem Coupé, da orientiert sich Norev chronologisch am Vorbild.*



# Kurz & fündig

## 1:18 Norev: Die Schatten-Alpine

A110 ohne Ende, die Legende, der Kult. Ihr Nachfolger, die Alpine A310, stand stets in ihrem Schatten. Noch heute werden viel mehr A110-Versionen, vorzüglich bunte im Rallye-Dress, quer durch die Maßstäbe gefertigt. Aber die A310 holt auf! Norev ist schon lange im Rennen mit der Facelift-Version von 1976, also der sechszylindrigen A310, und machte seine Sache hervorragend. Immer mal wieder eine neue Farbe, das hält das Modell am Köcheln, nun ist (nach Gelb, Caramini 11/2017) Silber angesagt, kombiniert mit einem luxushellbraunfarbenen Innenraum.

Sie kann, was sie können soll: Türen öffnen, vordere Haube auch (zu sehen: eine leere Reserveradmulde), die verglaste Motorabdeckung auch, darunter ein ganz ordentlicher PRV-V6 mit riesigem Luftfilter und 150 PS. Auch das Chassis ist fein, man sieht die aufwändige Doppelquerlenker-Hinterachse mit Stabi, die Vorderräder lenken (ein bisschen). Das Karosseriematerial Zinkdruckguss entspricht nicht dem Vorbild, die Alpine hat einen Kunststoffaufbau. Schön gemacht hat Norev die Scheinwerferabdeckungen und die typischen, flächigen Alus mit den drei Schlitzen. Der Innenraum wirkt nur auf den ersten Blick einfarbig. Sitzflächen und Teile der Innenverkleidung sind in einer anderen Nuance, leicht ins Orangefarbene gehend, abgesetzt. Das Design stammt übrigens von Michel Beligond und Yves Legal auf Basis eines Entwurfs von Trevor Fiore, der für Fissore arbeitete. Sehr ähnlich sieht auch der ebenfalls von Fiore zeitgleich entworfene Monteverdi Hai aus. Das Norev-Modell zeigt die Version 1976 bis 1980, danach voluminöse Kunststoffstoßfänger.

● **Norev 185320** Alpine A310 V6 1976 silber. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,90 €. *afs*



All open bei Norev. Das liebt der Sammler. Und das Interieur ist wirklich sehenswert. Als Modellauto gibt es die sechszylindrige A310-Version mehrfach und in diversen Maßstäben. Als zeitgenössisches Spielzeugauto gab es sie nie, immer nur die Vierzylinderversion von 1971. Einzig Heller machte einen 1:43-Plastikbausatz Anfang der 80er Jahre.

Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert (2),  
Alexander F. Storz (3)

Der tapfere Käfer gewann gegen knallharte Konkurrenz, wie Fiat Abarth 124 Rally, Lancia Fulvia 1600 Coupé oder Opel Ascona SR. Und seine Fahrer kamen nicht aus der nächsten Dorf-Disco, denn Namen wie Munari, Pinto, Verini oder Barbasio waren schon Hausnummern. Im Original saßen Warmbold/Haägbom, gemeldet war der Wagen von VW Porsche Austria. Das Team mit der #5 fuhr eine exzellente Rallye, taktisch klug, das Material schonend und doch schnell. Lohn der Mühen war Gesamtrang Eins für das deutsch-schwedische Duo, im Ziel mit gut 1:36 Minuten vor Barbasio/Macaluso in einem Fiat 124 Abarth. Die „Rally dell’Isola d’Elba“ war eine reine Asphalt-Rallye, gut 300 Kilometer lang. Allerdings ist Asphalt eine vornehme Umschreibung, sandige Wege trifft es besser. Gemessen am damaligen VW-Standard beeindruckten die Salzburger mit hohen PS-Leis-

## 1:43 Reif für die Insel

Ixo haben die Rallye-Sammler den „Salzburg Käfer“ zu verdanken, denn bis zum Auftauchen der Krabbeltiere war bis dato in Sachen Käfer im Rallye-Einsatz die sprichwörtliche tote Hose. Neueste Käfer-Variante ist ein 1303 S aus Salzburg, der 1973 die Rallye Elba gewann.

tungen. Die Spitzenleistung, die aus diesem Boxermotor herausgekitzelt wurde, betrug 133 PS. Der Hubraum wurde mit speziellen Pleuel und Kolben auf 1,8 Liter gebracht, dazu kamen zwei Weber-Vergaser 46IDA/2, frontseitig wurde ein spezieller Ölkühler montiert, hinzu kam ein Porsche Fünfgang-Getriebe mit Sperrdifferential zum Einsatz und auch die Aufhän-

gung wurde verstärkt. Weiter gab es einen Käfig nach FIA-Norm, eine spezielle Abgasanlage und breitere Pirelli-Reifen wie ebenfalls Schalensitze und Hosenträgergurte Pflicht waren. Mit der 133 PS-Maschine ging aber die Elastizität verloren, und so gab VW Porsche Austria sehr häufig der zahmeren, 120 PS leistenden Maschine den Vorzug, die mit exzellenter Elastizität aufwarten konnte.

Mit dem Rallye-Käfer – Caramini hat einige Deko-Varianten an dieser Stelle schon vorgestellt – hat Ixo einen guten Job gemacht und das gilt auch für diese Elba-Variante. Die Form der Karosserie stimmt, die Gravuren sind gut, die tief

geschüsselten Stahlblech-Felgen sind vorhanden und Deko wie Lackierung sind mängelfrei.

Nicht ganz zufrieden ist der Autor allerdings mit dem Innenraum, denn hier fehlt der Überrollkäfig – im Original hätte die FIA die Startberechtigung verweigert. Schade, ein nicht unerheblicher Fehler und der, da unsere Miniatur aus der Serie stammt, nicht mehr behoben wird. Tröstlich ist nur, dass der Innenraum schwer einsehbar ist, und man muss schon sehr genau hinsehen, um dieses Defizit zu erkennen.

● **Ixo RAC 324** Volkswagen Käfer 1303 S, #5, A. Warmbold/G. Haägbom, Sieger Rallye dell’Isola d’Elba 1973, Diecast, Preis ca. 40 €. *wr*



### 1:18 White Box: „Sie kennen mich.“

Hektisch, fetzig, ein wenig prollig, Ruhrpottcharme in Reinkultur: Opel Rallye Kadett B LS von Sonic für White Box, die 1:25-Hausmarke von Model Car World, nun schon in der zweiten White-Box-Farbe nach der Ersterscheinung in der Opel-Sammlung am Kiosk.



Er könnte sich mit demselben Slogan vorstellen, mit dem Angela Merkel im TV-Duell mit ihrem Herausforderer Peer Steinbrück im Endspurt des Bundestagswahlkampfes 2013 punktete: „Sie kennen mich.“ Der Opel Rallye Kadett von White Box ist bekannt. Wir kennen ihn. Wir kennen ihn als Bestandteil der Opel-Sammlung in Citrusgelb (Frühjahr 2021) und wir kennen dessen Epigonen von White Box, dem 1:25-Label von Model Car World. Dort erschien er im Herbst 2021 in Silbermetallic. Und nun, im Sommer 2022, in Monzablaumetallic erneut. Wer so oft erscheint und sich so wichtig macht, muss sich gut verkaufen und wichtig sein. Wir konstatieren dem Kadett jedes Mal, ein gutes Modell zu sein (Caramini 6 und 11/2021), und wir tun es gerne ein drittes Mal: Er taugt was! Nach wie vor gleich dekoriert, volle Kriegsbemalung mit mattschwarzen Haubenhälften und dem doppelten Rallyestreifen an der Seite, also die Version September 1967 bis Juli 1971. Danach, für seine letzten beiden Produktionsjahre, bekam er einen neu gestalteten, schwungvolleren Seitenstreifen. Schön wäre, wenn wir bei der nächsten Neuauflage diese jüngere Version präsentiert bekämen. Der Rallye Kadett von Sonic/White Box ist eine wahre Pracht, eine in jeder Hinsicht hervorragend getroffene Miniatur, die viel Freude bereitet. Vom Scheitel bis zur Sohle stimmt alles und ist alles vorbildlich umgesetzt, die Türen zum Öffnen.

● **White Box WB124106** Opel Rallye Rallye Kadett B LS 1967 Monzablaumetallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP 27,95 €. **afs**

### 1:43 Ixo: Das Hörnchen verrät das Alter

Hörnchenträger kamen in die DDR, nach Westdeutschland kamen sie nicht. Denn die DDR kam früher in den Genuss des Shiguli VAZ-2101 als die Bundesrepublik. Und die frühen Shiguli sind an ihren Stoßstangenhörnern zu identifizieren. Den Import in den Westen übernahm ab 1974 die Handelsgesellschaft Satra GmbH in der Lesingstraße 60–62 in Neu-Wulmstorf bei Hamburg, umfirmiert 1978 in Deutsche Lada Import GmbH. Sie war ein Zweigunternehmen der amerikanischen Satra Corporation und somit eine GmbH in Mehrheitlich sowjetischem Besitz. 1974 trugen die Ladas bereits keine Stoßstangenhörner mehr. Der Lada-, also der Shiguli-Export in die DDR erfolgte früher, bereits 1972. Und da war der Lada noch Hörnchenträger. Die Ixo-Miniatur, sattsam bekannt aus nahezu jeder Kioskserie, die in den ehemaligen Ostblock-Staaten lief, hat Stoßstangenhörner. Das Modell ist zwar etwas einfach gestrickt, aber formal tadellos. Er trägt den typischen, etwas dreckig wirkenden Lada-Gelbton, die Drucke, vor allem das Lada-Signet im Grill, sind gut, auf dem Kennzeichen steht „Lada“ – was ein bisschen obskur ist, denn im Ostblock und somit in der DDR hieß der Wagen damals nicht so, sondern Shiguli (Жигули). Das ist der Name einer 75 Kilometer langen Hügelkette am rechten Wolga-Ufer. Für den Export taugte Shiguli nicht, es erinnert an Gigolo, also an einen männlichen Prostituierten (und im Ungarischen ist es noch schlimmer!). Darum wurde der Name Shiguli im Export ab 1974 durch Lada ersetzt. Doch „Shiguli“ setzte sich bei der DDR-Bevölkerung fest. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Der alte Lada, der auf dem Fiat 124 basiert, ist in den Neuen Bundesländern nach wie vor der „Shiguli“.

● **Ixo CLC406N** Lada 1200 1970 gelb. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **ma**

Unermüdetlich und unendlich purzelten sie vom Fließband in Togliattigrad, ganz frühe Lada 1200, also Shiguli VAZ-2101, noch mit Stoßstangenhörnern. In die DDR wurden diese Wagen eingeführt, in die Bundesrepublik nicht.



Der CX kam aus dem 2013 geschlossenen Citroën-Werk in Aulnay-sous-Bois in der Metropolregion Paris. Während der Turbo 2 Prestige hergestellt wurde, lief auch der millionste CX dort vom Band, am 30. Oktober 1987. Insgesamt gab es 1012733 CX aus Aulnay, dazu kommen in Spanien 1976 bis 1980 sowie in Portugal 1979 bis 1982 gefertigte Fahrzeuge, insgesamt 1170645 Citroën CX.

### 1:43 Norev: Der jüngste CX vom Feinsten

Lang währte sein Leben: Von 1974 bis 1989 wurde der Citroën CX gebaut, der Break sogar bis 1991. Es gab nahezu jährliche Verbesserungen und ein großes Facelift 1985 mit Kunststoff- statt Chromstoßstangen. Die Norev-Neuheit stellt das Spitzenmodell Prestige mit der Spitzenmotorisierung dar, also den damaligen top-of-the-line-CX, den Turbo 2 Prestige in einer sehr attraktiven und ungewöhnlichen Farbe, Rouge Florentin mit schwarzem Vinyl Dach, neu auf der Citroën-Palette ab Juli 1985 und somit tatsächlich nur für die CX-Modelle der Serie 2 lieferbar. Wer sich dabei an Schimanskis CX erinnert fühlt, liegt richtig. Aber er fuhr einen Turbo 2, keinen Prestige (wäre ja auch noch schöner, der Prolet in der Luxuslimousine!). Überhaupt wurden vom Prestige Turbo 2 (mit Intercooler) ohnehin nur rund 600 Stück gebaut. Norev konstruierte das Modell anlässlich einer Staatslimousinen-Abo-Serie für den Atlas-Verlag vor zehn Jahren, den Prestige Turbo 2 fuhr seinerzeit Präsident Jacques Chirac. Seitdem sind zwei Fachhandelsversionen gekommen, mit und ohne Chirac-Figur, immer dezent in Anthrazitmetallic lackiert. Nun kommt Farbe ins Spiel! Rouge Florentin, ein dunkles Metallicrot, ist mindestens mutig und höchst unkonformistisch. Norev gab sich mit diesem Modell viel Mühe, was ihm jederzeit anzusehen ist: formal hundertprozentig getroffen, klasse lackiert, zweifarbig ausgeführte Turbo-Alus, Dachantenne, saubere Silberung, Stoßfänger im richtigen, matten Rotton lackiert, bombastisches Interieur (Rundinstrumente statt Trommeltacho) – ein rundweg schönes Modellauto!

● **Norev 159020** Citroën CX Turbo 2 Prestige 1989. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35 €. **afs**

**1:43 Ixo: Der heißeste Lada**

Den Lada 2105 VFTS kennen wir, fast schon zur Genüge, denn Ixo hat seit gut einem Jahr etliche Rallyeverionen gebracht, die Caramini stets mit Interesse begleitete. Nun kommt er erneut, aber nicht im Dekor einer speziellen Rallye, sondern als undekoriertes Neuwagen – also in jenem Zustand, in welchem er an das Rallyeteam übergeben wird. Der Wagen ist in reinem Weiß lackiert, dekoriert mit blauen



Dieser VFTS wendet sich nicht nur an Motorsportsammler, sondern durchaus auch an Ostblock-Sammler, die Straßenautos mögen. Er passt in beide Abteilungen, zu den Ostblock-Schüsseln ebenso wie zu den Rallyeboliden.

Streifen, die Spoiler ebenso lackiert, breite Alus, Zusatzscheinwerfer, innen Schalensitze und Überrollbügel – also volles Rallye-Gerödel. Vom bei uns als Lada 1300 Nova bekannten VAZ-2105 gab es eine „werksseitig“ erstellte Motorsportversion, wobei sie nicht im Werk selbst, also in Togliattigrad, gebaut wurde, sondern bei VFTS, was für Vilnius Factory of Vehicles steht. Vilnius ist die litauische Hauptstadt und war zu des VAZ-2105 Zeiten Bestandteil der Sowjetunion. VFTS war ab 1970 die Motorsportabteilung von AvtoVAZ, Gründer und Leiter war der litauische Rallyefahrer Stasys Brundza, und in Vilnius entstanden rund 200 VFTS-Lada-2105. Den Hubraum des VAZ-2105 vergrößerte VFTS von 1,3 auf 1,6 Liter und entlockte ihm 130 bis 150 PS (75 PS im Serienmodell). Homologiert war der Wagen in der Gruppe B: eckige Kotflügelverbreiterungen, Frontspoiler, Spoilerlippe auf dem Kofferraumdeckel, bei Bedarf hinterer Dachkantenspoiler, entsprechendes Räderwerk, Gewichtserleichterungen, Karosserieverstärkungen, Fahrwerksveränderungen, gerade verzahntes Fünfgang-Getriebe – eben alles, was man so macht, um aus einer Serienlimousine einen Rallyewagen zu kreieren. Ungarn ist das VFTS-Lada-Land schlechthin, dort starteten viele. Auch auf DDR-Strecken waren VFTS-Lada erfolgreich. Und bei internationalen Rallyes. Unter Sammlern sind originale VFTS-Lada heute gesuchte Stücke, wie jeder Rallyewagen mit Vergangenheit sammelwürdig ist, und Lada-Sammler gibt es durchaus nicht nur im ehemaligen Ostblock.

● **Ixo CLC398** Lada VAZ-2105 VFTS Präsentation 1983. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

**1:43 Norev: Chinesen-Citroën**

Kaum ein Auto hat einen so kurzen Namen: DS 9. Zwei Buchstaben, eine Zahl. DS ist die Citroën übergeordnete Marke, das Kürzel soll dem neuen Wagen selbstverständlich etwas vom unvergleichlichen Flair der legendären Citroën DS verleihen. Mit dem DS 9 will PSA wieder in der Oberliga mitspielen, die Limousine wurde 2020 bei ihrer Präsentation als Nachfolger des Citroën C6 positioniert. Der Wagen wird ausschließlich in China gebaut, ist aber in Europa verfügbar: Immerhin 41 Stück wurden im Jahre 2021 in Deutschland zugelassen. Klassischer Stil, exklusiv und mit einer Portion Raffinesse, innen viel Luxus mit Nappaleder und Alcantara, 14 Lautsprecher, klimatisierte Massagesitze. Die PS-Zahl ist Premium (225 bis 360 PS Systemleistung), der Hubraum auf Kompaktklasseniveau (1,6-Liter-Vierzylinder). Norev macht das Industriemodell für PSA, unser Muster ist Perla Nera lackiert (vulgo: Schwarz) und trägt 19-Zoll-Alus namens Monaco, was auf die Ausstattungslinie Rivoli schließen lässt. Perfekte Umsetzung, wie üblich bei Industriemodellen. Wer die großen Citroën liebt, braucht einen DS 9. Er ist der bislang jüngste und letzte in der Reihe, die 1934 mit dem Traction Avant begann.

● **Norev 170032** DS 9 2021 schwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35 €. **afs**



Damit will DS die deutschen Platzhirsche angreifen, die E-Klasse, den Fünfer und den A6: der DS 9. Das Problem ist die geringe Anzahl an Verkaufsstellen. Nicht jeder Peugeot-Citroën-Händler ist gleichzeitig ein DS-Store. Im Jahre 2020 gab es deren 30 in Deutschland.

**1:43 Ixo: Begleitfahrzeug zum Renntransporter**

Der Große bekommt einen kleinen Bruder: In Caramini 6/2022 stellen wir den Fiat 673 Rennwagen-Transporter des Lancia Alitalia Rallye Teams vor, nun kommt ein Fiat 238 Transporter im selben Feuerrot als Rennservicewagen mit Aufschrift „Lancia Reparto Corse“, also der Lancia-Rennabteilung. Der Fiat ist bis auf seine Lackierung und Beschriftung völlig serienmäßig. Als Ixo-Fachhandelsmodell gab es ihn bislang nur selten, aber er ist sehr wohl bekannt. Denn in gleich zwei italienischen Kioskserien namens Veicoli Commerciali d'Epoca (erste Serie 2012 bis 2015, zweite 2018 bis 2021) wurde dieser Transporter mehrfach eingesetzt. Er war in Italien sehr populär und hatte dort



den gleichen Stellenwert wie bei uns der VW T2, aber im Gegensatz zu diesem war er sehr nutzungsfreundlich konzipiert: Frontantrieb und dadurch viel Nutzfläche und ein völlig glatter Laderaumboden. In Deutschland lernte man ihn hauptsächlich als kleines Wohnmobil kennen, das Karosseriewerk Weinsberg spezialisierte sich auf ihn und auch Westfalia baute diverse Rolling Homes auf Basis des 238. Ixo realisiert die erste Version zwischen 1967 und 1977, danach Facelift mit schmalen, breitem Kunststoffkühlergrill, gebaut bis 1982. Um halbwegs auf Tempo zu kommen, dürfte der Lancia-Servicewagen den stärkeren Motor eingebaut gehabt haben, 1438 cm<sup>3</sup> mit 46 PS. Genau denselben Furgone gibt es übrigens auch als 1:18-Resinemodell von Laudoracing und früher hatte ihn auch mal Rio als 1:43-Zinkdruckguss-Modell im Programm, das allerdings formal und qualitativ schwer hinter der Ixo-Neuheit herhinkt. Qualitativ besser war der Fiat 238 als 1:43-Metallmodell von Progetto K, einem italienischen Hersteller von Fabrizio Petruccio, der zwischen 1977 und 2011 existierte. Doch auch dessen 238 Reparto Corse wird vom Ixo-Modell weit übertroffen.

● **Ixo RAC320** Fiat 238 Rennservice-Transporter Lancia Reparto Corse 1971. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **afs**



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

**1:43 Ixo: Der mit der Pflaume im Grill**

Die Anzahl der US-Sattelzugmaschinen von Ixo in 1:43 wächst stetig an. Die neueste Miniatur hat den Ford LTL 9000 zum Vorbild. Fehlerfrei in den amerikanischen Nationalfarben lackiert, zeigt der Amerikaner auch in allen anderen, für eine Miniatur wichtigen Disziplinen nur Gutes. Jede Menge Chrom, saubere Karosserieproportionen, authentische Felgen und schöne Kleinteile, sogar geätzte Wischer hat Ixo dem Koloss spendiert. Die Felgen sind vorbildgerecht, der große Kühler steht wie ein Monument im Fahrtwind, und die Kennzeichen weisen als Heimatstandort den „Garden State“ aus, liebevolle Bezeichnung der Amerikaner für den US-Bundesstaat New Jersey. Aber wo viel Licht ist, da ist auch Schatten, und der betrifft leider wieder einmal die nervigen Scheinwerfer-Pins. Ixo sollte endlich einmal die antiquierte Form der Scheinwerfer-Befestigung über zentrale Pins in den Ruhestand schicken. Das Original gehört zur L-Serie, die Ford von 1970 bis zum Ende der 90er Jahre baute. LTL bezeichnet beim Vorbild eine Sattelzugmaschine mit großer Schlafkabine. Diese Variante wurde 1976 ins Programm genommen, sie war ursprünglich als Baufahrzeug konstruiert. Die L-Serie wurde auch vielfach als „Louisville Line“ bezeichnet, da die Fertigung in Louisville/Kentucky lief. Bei den Dieselmotoren war die Auswahl groß, es gab sie von Cummins, Detroit Diesel und Caterpillar. Ford selbst bot nur einen Benziner an, was der Autor allerdings nicht verifizieren kann.

● Ixo TR115 Ford LTL 9000, 1978, Diecast, Preis ca. 50 €. wr



Unimog U 416 Doppelkabine – Feuerwehr

**1:87 BoS: Zweite Doka für die Feuerwehr**

Die zweite Version des Unimog U 416 TLF 8/13 von Bos ist ausgeliefert. Vom Premierenmodell unterscheidet es sich nicht nur durch die Stoßstangen, Kotflügel und den Arbeitsscheinwerfer (zuvor in Weiß, jetzt in Schwarz), sondern auch durch die Ausstattung mit einer Vorbaupumpe. Diese ist mit einer roten Plane abgedeckt. Die sonstige Gestaltung mit vielen geätzten Anbauteilen entspricht dem rot-weißen Erst-Modell und kann voll und ganz überzeugen.

● BOS87816 Unimog U 416 Doppelkabine Feuerwehr TLF 8/13. FH, Aufbau und Vorbaupumpe rot. FG und Felgen schwarz. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 34,95 €. kr

**Wiking 1:87**

- VW T2 Pr./Pl. „Nahverkehrsmuseum Dortmund“ 27,00 €
- Set „Planen“ (6 Stück) 22,00 €
- Set „Made in Germany in den 70er Jahren“ 79,90 €
- BiGPack 1290 VC mit BaleCollect 29,99 €

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

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

**Modellspielwaren Schreiner**

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

Versand ab 75,- € portofrei!

Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

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



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

**BREKINA Sondermodell**  
**VW T1b „Werkfeuerwehr**  
**Kulmbacher Spinnerei“**  
Auflage: nur 200 Stück  
#BRE932307 €15,95



Viele weitere Brekina-Modelle finden Sie in unserem Webshop oder in unserem Ladengeschäft. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

**SAI Collections** les classiques HO/1.87 114 rue du Bussoy F 45290 Varennes Changy  
www.sai-collections.fr

Citroën 2CV AZLP 1958



**MODELLAUTO PARADIES**

Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!

[www.tpi-modellautos.ch](http://www.tpi-modellautos.ch)

**LECHTOYS Sondermodelle** Edition 59 Set "Made in Germany" in den 70er Jahren Preis 76,50 €\*

**WIKING**

Teilladung (Hornung/Hornel) Hapag-Lloyd

info@lechtoys.de • www.lechtoys.de

FACHHÄNDLER EMPFEHLEN SICH

### 1:18 Modelissimo: Keiner für die Dorf-Disco

Schön ist sie geworden, die Miniatur Golf IV GTI, ein in einer Auflage von 500 Exemplaren aufgelegtes Sondermodell für Modelissimo, gefertigt von Norev. Schwarz wie die Nacht, kontrastierend dazu die silbernen BBS-Felgen im Kreuzspeichen-Design. Nichts Krawalliges mehr, nichts mehr vom ausgelutschten GTI I aus dritter Hand, in denen der Achtzehnjährige vor der Dorf-Disco vorfuhr, um die dortigen Girlyes zu beeindrucken. Nein, der Golf IV war seriös geworden, war eher ein Auto für den jungen oder jung gebliebenen Familienvater. Die Miniatur beeindruckt mit ihren All-Open-Funktionen, dem reliefartig dargestellten Motor mit seinen farblich hervorgehobenen Anbauteilen sowie roten Kabeln und den VW-Zeichen. Auch innen ist der Golf – wie es sich für einen GTI gehört – komplett in Schwarz gehalten, es gibt Sitze von Recaro, und wird am Volant gedreht, machen die Vorderräder den Lenkeinschlag mit, und natürlich federt und rollt er prima. Auch der Teppichboden wurde nicht vergessen, Gurte gehören zur Ausstattung und die Abdeckung für den Kofferraum ist beweglich dargestellt. Über die Umsetzung der Karosserie oder Kleinteile, wie Außenspiegel oder die sehr filigrane Dachantenne, brauchen wir nicht zu diskutieren, da ist Norev eine Bank, sprich' alles im tiefgrünen Bereich. In Summe ein sehr schönes, überzeugend gelungenes Modell und das zu einem äußerst fairen Preis.

Unter der Haube des Originals verrichtete ein Fünfzylinder seinen Job, der VR5-Sauger mit einem Hubraum von 2,3 Litern, zweiventilig



und mit einer Leistung von satten 150 PS; der einzige V5-Motor, der in Serie gebaut wurde, abgeleitet vom VR6-Motor. Unter der Regie von Ferdinand Piëch wollte VW zu „neuen Ufern“, sprich höheren Qualitätsstandards aufbrechen. Das gelang, viele Schwachstellen in Sachen Qualität wurden ausgemerzt. Das galt ebenfalls für das Ausstattungsniveau, denn selbst der Käufer eines Basis-Golfs IV mit 75 PS war weit von nackter Armut entfernt, wie es noch beim Golf II Standard war. Ebenso trieb Piëch den Ausbau von Sicherheitseinrichtungen voran, wie zum Beispiel das ESC, das 1999 in die Serienausstattung übernommen wurde, und unter seiner Ägide kam auch der Golf mit Allradantrieb „4Motion“ auf den Markt.

● **Modelissimo 92482** Golf IV GTI 1998, als Sondermodell in schwarz-metallic, gefertigt von Norev, limitiert auf 500 Exemplare, Maßstab 1:18, Diecast, Preis 69,95 €. **wr**

### 1:43 Norev: Geheimnisvoller Renault

Arcanum heißt Geheimnis auf Latein. Also ist der neue Renault Arkana ein Geheimnisträger. Er lässt die Außenwelt im Argen, was er denn sein möchte. Er steht so hoch auf den Rädern wie ein SUV, aber er hat eine elegante Karosserie, gar nicht SUV-like, und auch nicht diese elendig hohen Karosseriefanken, wie sie den meisten SUV zueigen sind. Basis ist der Renault Captur II. Ursprünglich war der Arkana für den russischen Markt bestimmt und wurde im Moskauer Renault-Werk gebaut. Doch seit der russischen Invasion in der Ukraine will Renault mit seinem Russland-Geschäft nichts mehr zu tun haben und übergab im März 2022 die Fabrik in Moskau zum Nulltarif an die Stadt (die dort wieder einen Moskvitch zu bauen beabsichtigt). Den Arkana hingegen kann man seit 2021 in Westeuropa kaufen, und er wird aus dem Samsung-Werk in Südkorea importiert, das zu 80 Prozent Renault gehört. Das Auto hat einen Mild- oder Vollhybridantrieb, es gibt drei Ausstattungsvarianten (Zen, Intens und R.S. Line), Norev macht als Industriemodell für Renault das Topmodell R.S. Line, das es nun auch in zwei Farben im Fachhandel gibt. Ein typisches Industriemodell, herausragend die 18-Zoll-Alus mit ganz feinen, roten Akzenten.

● **Norev 517684** Renault Arkana R.S. Line 2021 schwarz und

● **Norev 517685** dito Perlweiß. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 22,50 €. **afs**



Französische Konstruktion, zunächst nur für den russischen Markt und dort produziert, seit 2021 auch in Mitteleuropa erhältlich, dann aber in Südkorea gebaut. Ein wahrer Kosmopolit ist der Renault Arkana.

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

### 1:43 Ixo: Straße, nicht Rallye

Straßenversion, ohne Dekoration, deshalb um ein gutes Drittel preiswerter: Für die Rallyeversionen verlangt Ixo an die 40 Euro, für die Straßenfahrzeuge aus identischen Formen, aber ohne Rallyelackierung und -zurüstteile, nur 25 Euro. Schön für den Sammler! Das wohl bekannte Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF kommt nun als „Street Car“ in der Farbe, die jeder erwartet, nämlich Rot, und natürlich nicht völlig undekoriert. Das „HF“-Logo und die italienische Flagge zieren die Vorderkotflügel und das Heckblech, Schriftzüge sind vorhanden – alles, was er braucht als Straßenversion. Die Güte des Modells ist sattsam bekannt, als Rallyewagen war er mehrmals zu Gast bei Caramini, und als „Stradale“ ist er nicht anders: Schöne Cromodora-Alus, die Keder an den Kotflügelverbreiterungen gut geschwärzt, das Armaturenbrett ziert ein Decal mit Holz und Uhren, natürlich keine Stoßstangen, ist ja ein 1.6 HF – und zwar die erste Serie, präsentiert auf dem Turiner Salon im Oktober 1968: Fünfgangbox, 114 PS stark,

Zeitloses Coupé, das von seinen Rallyeerfolgen profitierte: 1972 schaffte das Coupé die Weltmeisterschaft und Sandro Munari gewann die Monte. Bessere Werbung gab es nicht.



180 km/h schnell, Sitze mit integrierten Kopfstützen und die großen Fernscheinwerfer, also eine „Fulvia Fanalone“. Erst 1970, mit der zweiten Serie, gab es den 1.6 HF auch als Lusso, somit mit Stoßstangen, Ausstellfenstern und Chrom um Front- und Heckscheibe. Vom ersten Fulvia Coupé 1.6 HF wurden nur 1258 Exemplare produziert.

● **Ixo CLC397N** Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF 1969. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

Sponsert das Nahverkehrsmuseum in Dortmund: VW T2a Pritsche von „Region im Modell“



### 1:87 Wiking: Sondermodelle

Zwei Sondermodelle beschert der Monat Juni den Wiking-Sammlern. Das erste, ein VW T2 Pritschenwagen, kann käuflich erworben werden, wogegen der rote Mercedes-Benz „Silberpfeil“ nur als Geschenk im Rahmen einer Auktion zu bekommen ist.

#### Region im Modell

Der VW T2 Pritschenwagen, den „Region im Modell“ bei Wiking in Auftrag gab, war ursprünglich bei der Dortmunder Stadtwerke AG im Einsatz. Ihm blieb ein Schrottplatz-Schicksal erspart, denn er ist heute ein Teil des Fahrzeugbestands des „Nahverkehrsmuseum Dortmund“ und erfüllt dort anfallende Transportaufgaben. Näheres über dieses Museum findet der interessierte Leser auf der Website [www.Bahnhof-Mooskamp.de](http://www.Bahnhof-Mooskamp.de), das Modell selbst kann über [www.region-im-modell.de](http://www.region-im-modell.de) bestellt werden. Mit einem Teil des Erlöses wird das Museum unterstützt. Wiking hat bei der Umsetzung des Vorbilds ins Kleine alle Register seines Könnens gezogen. Die Bedruckung ist nicht nur fantastisch ausgeführt, sie ist auch sehr vielfältig, mit Warnstreifen auf den Stoßstangen und einer lupenreinen Beschriftung, sowohl der Plane als auch der Türen. Aber das Nonplusultra stellen die auf die Verglasung aufgedruckten Scheibenrahmen dar, klasse gemacht. Ach ja, ein bedrucktes Kennzeichen gibt es auch.

- (0216) VW T2 Pritsche mit Plane „Nahverkehrsmuseum Dortmund“. Karosserie hellorangelb. IA hellbeige. Lenkrad schwarz. FG weiß. Plane lichtgrau. Felgen silbern mit orangefarbenen Radkappen. Kennzeichen „MS-VW 172H“. Auflage 1000 Stück. UVP 24,95 €.

#### Saure Auktionshaus

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses für diese Ausgabe der Caramini war die 91. Wiking-Spezialauktion des Auktionshauses Saure noch voll im Gange, weswegen wir keine Topp-Ergebnisse angeben können. Aber die Highlights im Angebot von Christian Saure dürften wie üblich Spitzenpreise erzielen. Und wie üblich erhält jeder Katalogabonnent und Gewinner mindestens eines Loses ein besonderes Wiking-Modell als Bonus. Zur 91. Auktion ist das ein Mercedes-Benz Silberpfeil in Orangerot.

- (0240) Mercedes-Benz W196 Silberpfeil. Karosserie orangerot. FG silbern. Auflage 1000 Stück. Kein Verkauf. kr

Die Zugabe zum gewonnenen Auktionslos ist der orangefarbene Mercedes-Benz W196, den man dennoch Silberpfeil nennen darf.



## WORMSER AUKTIONSHAUS

Auktionen 16 x im Jahr



SPIELZEUG



MILITARIA



KUNST



NUMISMATIK

Wormser Auktionshaus • Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH  
Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms-Pfeddersheim  
Tel. 06247 90460 • Fax 06247 904629 • Email: [info@wormser-auktionshaus.de](mailto:info@wormser-auktionshaus.de)  
[www.wormser-auktionshaus.de](http://www.wormser-auktionshaus.de)

### 1:43 Ixo: Siegreich im Todeskampf

Chrysler war in Turbulenzen und musste seine europäischen Filialen verkaufen. Peugeot-Citroën (PSA) schlug 1979 zu und einverleibte sich Simca in Frankreich, die britische Rootes-Gruppe und Barreiros in Spanien. Alle traditionellen Markennamen wurden von PSA eliminiert zugunsten von Talbot. Diese Umbenennung war der Anfang vom Ende, 1986 starben sie alle den Heldentod. Übrig blieb, was PSA vorher schon ausmachte: Peugeot und Citroën. Talbot lebte sechs Jahre. Aus dem englischen Chrysler Sunbeam, einem optisch modernen, kleinen Hatchback, aber mit Heckantrieb, wurde der Talbot Sunbeam mit seiner Sportversion Talbot Sunbeam Lotus, die von PSA in den Saisons 1980 und 1981 als Werkssportgerät auserkoren wurde. Dieser Underdog aus dem schottischen Linwood, dieses ungeliebte Kind, schaffte es 1981, die Rallye-Markenweltmeisterschaft einzufahren. Die Werksfahrer: Henri Toivonen, Guy Fréquelin und Stig Blomqvist. Schon 1980 gewann Toivonen die RAC-Rallye, was dem jungen Namen Talbot sehr gut tat. Mit der Weltmeisterschaft 1981 rechnete niemand – allenfalls das Werksteam selbst in seinen optimistischsten fünf Minuten. In zwei optisch nahezu identischen Versionen der Tour de Corse 1981 bringt Ixo nun den kleinen Gruppe-2-Talbot mit satten 250 PS, den Wagen von Guy Fréquelin/Jean Todt (# 2 und Platz 2), unser Fotomuster, und jenen von Henri Toivonen/Fred Gallagher (# 9, Ausfall). Die Saison brachte Talbot zwar nur einen Sieg (Rallye Argentinien), aber etliche zweite Plätze, und unterm Strich werden die Punkte zusammengezählt. Die Herstellerwertung ging an Talbot, die Fahrerwertung an Ari Vatanen auf Escort. Den Sunbeam Lotus kreierte Ixo in der bekannten Manier, bestens recherchiert, innen gut, außen sehr gut mit klasse Minilites, einem sechs-Lampen-Christbaum, fetten Kotflügelverbreiterungen und dem pastelligen Look des britischen Talbot-Sport-Teams, weißes Auto mit himmelblauem Seitenstreifen, eingefasst von zarten, roten Linien. Der Talbot Sunbeam Lotus ist also weltmeisterlich, aber kaum ein Weltmeisterauto wurde bisher so stiefmütterlich behandelt wie er.

- Ixo RAC370A Talbot Sunbeam Lotus Tour de Corse 1981 (# 2 Fréquelin/Todt) und

- Ixo RAC370B dito (# 9 Toivonen/Gallagher). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 39,95 €. afs



**1:43 Ixo: Ein '71er in Kungsblå 96**

Die ehemalige Volvo-Collection des ehemaligen Atlas-Verlages bietet unzählige Möglichkeiten. Sonic fertigte nahezu jede Volvo-Variante und bringt sie peu-à-peu in anderen Farben als Fachhandelsmodell auf den Markt. Und diese kosten nicht mal mehr als die einstigen Abonnement-Modelle. Nun kommt ein dunkelblauer Volvo 144 nach dem ersten Facelift, ein 1971er Modell, zwar noch mit den ursprünglichen Chromstoßstangen, aber mit neuem, mattschwarzem Grill mit der typischen Volvo-Diagonallinie sowie neuen Felgen (ohne Radkappen, obgleich welche darauf gehören). Nun gab es neben dem Basismodell zwei Ausstattungsversionen, DL und GL, das Ixo-Modell ist ein Grand Luxe, was auch auf dem Heckschriftzug zu lesen ist. In dieser Version wurde er zwei Jahre lang gebaut, 1973 kamen dann die voluminösen Kunststoffstoßstangen. Die Farbe ist ein dunkelblauer Unilack namens Kungsblå 96. Schöne Machart, feine Detaillierung, das Auspuffrohr mit dem typischen Volvo-Schwung, auf die Heckscheibe aufgedruckte Heizdrähte, dreifarbige Rückleuchten, nervige Pins in den Scheinwerfern, dafür schönes Volvo-Logo im Grill. Die fehlenden Radkappen sind nur so zu erklären, dass Ixo für dieses Modell auf die Räder einer Sportversion zurückgriff, und dieser Griff war ein Fehlgriff. Ixo hat nämlich die korrekten Felgen mit Radkappen im Programm. Sie schmückten das identische Vorbild in der Volvo-Collection, im Herbst 2018 in Hellblau-metallic erschienen.

● **Ixo CLC410N** Volvo 144 GL 1971. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



Ein Auto, das erfolgreich in die ganze Welt exportiert wurde. Die 144 für EWG-Länder wurden nicht in Schweden, sondern in Belgien montiert. Die kantige Form stammt von Jan Wilsgaard.

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

Stilikone, Kultobjekt, magische drei Buchstaben: GTA. Das steht für den Alfa-Motorsport, und die Bertone-GTA-Modelle gehören zu den faszinierendsten Alfas überhaupt. Minichamps bringt den 1300 GTA Junior in Corsavariante erneut und wird dem Vorbild voll gerecht. Diverse Rennsportmodelle erscheinen und auch ein neutrales Modell in der dickbackigen Autodelta-Version. Autodelta war der Haus- und Hoftuner von Alfa Romeo, gegründet 1963 von Carlo Chiti und Lodovico Chizzola im Friaul, 1966 Übernahme durch Alfa als selbstständige Tochtergesellschaft. Die Blütezeit von Autodelta waren die 60er

**1:18 La Giulia che vince**

Einen leichten Alfa schuf Minichamps als 1300 GTA Junior von 1971, wie er fit gemacht war für den Rennsporteinsetz. Er präsentiert sich neutral, wartet aber mit dicken Backen, Kleeblatt und Schlange auf.

und 70er Jahre. Hauptsächlich für Autodelta bestimmt waren die GTA-Versionen der Giulia, also Sprint GTA und GTA 1300 Junior zwischen 1965 und 1975. Das „A“ steht für Allegerita, also erleichtert, denn die GTA waren auf konsequenten Leichtbau getrimmt: innen spartanisch, außen Aluminiumlegierung (Peraluman), Motorsportfahr-

werk, Magnesiumfelgen und ein vielfach modifizierter Motor (Doppelvergaser, zwei obenliegende Nockenwellen, Doppelzündung). Statt serienmäßiger 87 PS schöpfte der GTA 96 PS auf der Straße und 160 bis 180 PS in der Corsavariante (und das bei 760 Kilo Leergewicht!) aus 1290 Kubik. Nicht in Rot kommt er, wie die meisten

der 493 Exemplare, sondern in der Alfa-Farbe Verde Pino 216, kombiniert mit dem typischen weißen Seitenstreifen, auf der Haube die „Biscione“, also die Alfa-Schlange, an den Vorderkotflügeln das vierblättrige Kleeblatt. Das ist ein Auto, mit dem Minichamps offene Türen einrennt. Die speziell für den GTA kreierten Campagnolo-Magnesiumfelgen sind in Silber gehalten und etwas zu flach geraten. Die Blinkersektion der Rückleuchten ist zwar orange, aber es hebt sich kaum vom Rot des unteren Bereichs ab. Das sind die einzigen Kritikpunkte. Ansonsten ein klasse Alfa, Lenkrad mit Holzkrantz, makelloser Lack, imposante Erscheinung. 2009 erschien der Minichamps GTA Junior als all-open-Modell, im Sommer 2019 folgte die Neuauflage, komplett geschlossen. Dafür wurden nicht die bisherigen Werkzeuge modifiziert, sondern es wurde eine neue Form geschaffen. Dieser entschlüpfen auch die jetzt neuen Modelle.

● **Minichamps 155120022** Alfa Romeo 1300 GTA Junior 1971. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage 350 Exemplare. UVP 119,95 €. **afs**



La Giulia che vince (Die Giulia, die gewinnt): zwei aufeinander folgende Titel der Tourenwagen-Europameisterschaften 1971 und 1972, zwei Siege bei den 24h von Spa, beim 4-Stunden-Rennen in Jarama, bei den 6 Stunden auf dem Nürburgring, Siege in Monza, Zandvoort und Silverstone – einfach ein Siegertyp.



Die Wiedergabe der Karosserie stellt bei BBR offenbar nur ein Warm Up dar. Die Kür ist die Wiedergabe feinsten Details: Hier stimmt jedes Fitzelchen, einfach alles wird berücksichtigt, bis hin zur den korrekten Reifendimensionen mit Intermediate-Profil.



Fotos:  
Wolfgang Ruppel

# Noch kein Blue Chip

*Der SF21 war noch nicht der ganz neue Wagen, mit dem Ferrari in der Saison wieder mit Erfolg auf Punktejagd in der Formel 1 gehen kann. Aber BBR hat für die Fans der Roten wieder eine ausgezeichnete Miniatur geschaffen.*

Im Formel-1-Sport galt Ferrari lange Zeit als Blue Chip. So werden umsatzstarke Aktien großer Unternehmen bezeichnet, auf deren Kursentwicklungen führende Indices beruhen und deren Kursschwankungen in der Regel geringer ausfallen und somit für Beständigkeit sorgen. Ferrari war auch mal lange Zeit ein Symbol für beständige Bestleistung. Aber lang, lang ist's her, die Scuderia stellte 2007 mit Kimi Räikkönen zum letzten Mal den F1-Weltmeister, und den Konstrukteurstitel holten die Roten Anno Domini 2008, danach war Schicht im Schacht. Erst in dieser Saison lässt Charles Leclerc darauf hoffen, Teams wie Mercedes, Red Bull & Co vom Thron zu holen.

Nun gab es im Jahr 2021 einige Veränderungen im Reglement der Formel 1. So wurde das Mindestgewicht der Autos auf 752 kg erhöht, die maximale Dauer eines Rennens von vier auf drei Stunden verringert, und als Alternative zu kohlefaserverstärkten Verbundstoffen konnten Naturprodukte wie Hanf, Leinen oder Baumwolle verbaut werden. Interessant auch, Teile von Konkurrenten durften, wenn über diese Teile Informationen vorlagen, nachgebaut werden, mussten dann aber allen Teilnehmern zugänglich gemacht werden. Ferrari ging also frohgemut ans Werk, Fahrer waren der Monegasche Charles Leclerc, sowie der Spanier Carlos Sainz jr. Als Ersatzfahrer standen der Russe Schwarzmann, der Britte Iltott und der Italiener Fuoco parat, von denen aber keiner in der Saison 2021 zum Einsatz kam.

In guter Tradition baut BBR in jedem Jahr Miniaturen im Maßstab 1:18 der Ferrari F1-Racer, und nun ist der SF 21 im Handel, also das Auto aus dem Vorjahr. Wieder einmal hat BBR eine in allen Belangen prächtige Miniatur auf die Intermediate-Reifen gestellt – für Nicht-Formel-1-Insider: Rennreifen, die bei leicht nassem oder abtrocknendem Wetter aufgezogen werden. Hier stimmt jedes Fitzelchen, jedes Kleinteil und jedes kleinste Detail wird berücksichtigt, schon die Wiedergabe der Karosserie, für BBR anscheinend nur ein Warm-Up, begeistert. Die unterschiedlich großen Felgen mit ihren beeindruckenden Pirelli-Walzen, die filigranen Telemetrie-Antennen, die Umsetzung des Heckflügels samt Halterungen, der gewaltige, in Segmente unterteilte Frontspoiler oder die genauestens nachgebildeten Radaufhängungen – einfach fantastisch!

Eingezwängt im Cockpit sitzt die kleine Figur des Monegaschen Charles Leclerc, mit beiden Händen das Lenkrad umfassend, das bei den heutigen F1-Racern mit seinen Leuchtdioden gleichzeitig das Dashboard ersetzt. Hinter der Heckfinne ragen die beiden Endrohre der Auspuffanlage ins Freie, kurz dahinter sitzt der Heckdiffusor. Natürlich sind Deko wie auch Lackierung vom Feinsten. In Summe also eine Miniatur, die jeder Sammler nicht so schnell wieder aus der Hand legen dürfte.

*In Summe also eine Miniatur, die jeder Sammler nicht so schnell wieder aus der Hand legen dürfte.*

Konkretes Vorbild der Miniatur ist der SF 21, den Charles Leclerc 2021, am 18. April auf dem „Autodromo Enzo e Dino Ferrari“ in Imola einsetzte. Das Rennen verlief ein wenig chaotisch, erst schlug Mick Schumacher in die Streckenbegrenzung ein, dann kamen sich Bottas im Mercedes-AMG und Russell im Williams in die Quere, und wieder musste das Safety Car auf die Strecke. Am Ende hieß der glückliche Sieger Max Verstappen auf Red Bull Racing-Honda, Charles Leclerc kam auf dem vierten Rang ins Ziel, Carlos Sainz jr. schaffte es auf Platz Fünf. Die Systemleistungen der von allen Teams eingesetzten, 1,6 Liter Hubraum großen V6 Turbo-Hybridmotoren lagen round about bei um die 1000 PS, aber natürlich gab es Ausreißer nach unten oder oben.

Rückblickend betrachtet, war die 21er Formel-1-Saison für Ferrari durchwachsen. Es gelang kein einziger Sieg, keine schnellste Rennrunde und nur zweimal schafften die

Roten die Pole Position im Training, Fahrer war Charles Leclerc. Am Saisonende erreichte in der Fahrer-Weltmeisterschaft Sainz den fünften Platz, Leclerc wurde

Siebter. In der Konstrukteurs-WM schaffte es Ferrari, sich mit 323,5 Punkten auf den dritten Rang zu schieben, aber Red Bull Racing Honda auf dem zweiten Platz erreichte 585,5 Punkte, schon ein riesiger Unterschied. Doch Ferrari hatte die Katastrophen-Saison 2020 überwunden und das ohne neues Auto. Das Arbeitsgerät der Fahrer, der SF 21, war überwiegend eine Weiterentwicklung des Vorjahresmodells, des SF 1000. Ferrari setzte alle Ressourcen hauptsächlich für den Bau des F1-75, den Wagen der Saison 2022. Den wird BBR ganz sicher nächstes Jahr präsentieren. Dann als Blue Chip.

● **211816** Ferrari SF 21 Scuderia Ferrari, Charles Leclerc, Emilia Romagna Grand Prix 2021, Intermedia Tyres, Diecast, Preis 249,95 €.

**Wolfgang Ruppel**

# Familiare statt Break



*Nettes Detail: Auf der Heckscheibe als Druck der werksseitige Aufkleber „Citroën préfère Total“. Daran sieht man bei einem Klassiker, dass er noch die originale Heckscheibe trägt.*

*Der MCG-CX ist kein allzu aufwändig gefertigtes Modell, aber ein gutes. Und wichtig ist weniger, wie viel Mühe sich der Formenbauer beim Vorderblinker gab, sondern dabei, die Proportionen und Dimensionen korrekt nachzubilden. Das ist bei diesem CX Familiare rundweg gelungen.*

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert; Vorbildfotos: Alexander F. Storz

*Kinderreiche brauchen weder Vans noch Kleinbusse. Den Citroën CX Kombi gab es auch als Achtsitzer, er hieß dann Familiare. Er kommt in neuen Farben und mit neuen Felgen von MCG, nunmehr TRX-Alus, die ihm ausnehmend gut stehen.*

Offenbar gibt es einfache und schwierige Formen – für Modellautokonstrukteure. Es gibt Autos, die häufiger misslingen als andere, der VW Käfer etwa. Und es gibt Autoformen, die dankbar sind, bei denen man sich ziemlich anstrengen muss, um sie zu verhunzen. Der Citroën CX gehört zu den Schwierigen. Nicht nur der vielen, auf den ersten Blick gar nicht sichtbaren Wölbungen und schrägen Flächen sowie der verlaufenden Sicken wegen. In erster Linie deshalb, weil sich der CX nach hinten verjüngt. Er ist also hinten schmaler als vorne (was viel Routine beim Rangieren erfordert). Etliche CX-Miniaturen (vor allem in 1:43) leiden unter verunglückten Proportionen. Nicht der 1:18-Break von MCG. Dieses Modell stimmt von vorne bis hinten. MCG hat einen guten Job gemacht.

*Diese TRX-Felgen sind bei MCG so gut gelungen wie das ganze Auto und sie sind auch korrekt lackiert.*

Und es ist verwunderlich, dass gerade MCG die Gelegenheit dazu hatte, ein deutscher Produzent. Warum sich Norev nie dazu durchringen konnte, dieses gerade in Frankreich ungemein populäre Fahrzeug zu miniaturisieren, verstehe, wer mag. Wenn ein Auto ins Norev-Portfolio passen würde, dann der große Citroën Break. Aber nein... Ottomobile machte einen CX Break aus Resine, die Facelift-Version ab 1985 mit den Kunststoffstoßstangen (ebenfalls sehr gut getroffen!). Die Ur-Version des CX Break, also die Version mit den Chromstoßstangen, kommt von MCG, gefertigt von Sonic für die

1:18-Zinkdruckguss-Hausmarke von Model Car World. 2019 kam er auf den Markt, in diversen Farben seither und mit unterschiedlichen Heckschriftzügen versehen, stets mit Stahlfelgen und kleinen Chromradkappen. All diese Modelle sind werksseitig ausverkauft. Nun initiierte MCG neue Felgen für den Citroën und bringt ihn in zwei neuen

Farben mit Alufelgen. Diese TRX-Felgen sind so gut gelungen wie das ganze Auto und sie sind auch korrekt lackiert. Im Original sind die Felgen aus poliertem Aluminium und die vertieften Bereiche sind in mattem Hellgrau lackiert, und über das Ganze kam eine Klarlackschicht. Diese löste sich mit der Zeit und die unlackierten Bereiche korrodierten. MCG realisiert die Felgen natürlich im unkorrodierten Neuzustand.

Es erscheinen zwei Farbvarianten, Blau-metallic mit Innenausstattung in hellem

Braun sowie Anthrazitmetallic mit grauem Interieur, unser Fotomuster. Die Jahresangabe von MCG, das Modell sei von 1976, ist grundfalsch. Zwar erschien der Break im September 1975, aber damals hieß er nicht CX 25 D, wie auf dem konkreten Heckschriftzug zu lesen ist, und er trug auch noch keine TRX-Alufelgen, die erst 1978 mit Erscheinen des CX GTI kamen. Der konkrete CX ist eine 1983er Basisausstattung (Bezeichnung zuvor: CX Reflex) mit 2,5-Liter-Saugdiesel. Serienmäßig ausgestattet mit Stahlfelgen mit Kunststoffradkappen, aber die TRX-Felgen samt 190er-Michelin-TRX-Breitreifen waren gegen Aufpreis lieferbar. Dies leistete sich der Erstbesitzer. Und er gönnte sich und seiner Familie keinen Break, sondern einen Familiare. Der trägt in seinem Laderaum eine dritte Sitzbank für Drei und ist somit ein veritabler Achtsitzer.

● **252585** Citroën CX 25 Diesel Familiare graumetallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 64,95 €.

Alexander F. Storz



*Gleiches Baujahr, gleiche Farbe, gleiche Ausstattung wie das MCG-Modell: Citroën CX 25 D von 1983, allerdings mit seinen Standard-Stahlfelgen mit Plastikradkappen.*

# Die Raubkatze aus Coventry

## Legendäre Beutezüge in Le Mans



Jaguar stellt 1951 den zweisitzigen Rennsportwagen C-Type auf die Räder. Sein Herz ist der leistungsgesteigerte Motor des Typs XK 120, sein Erfolgsfaktor konsequenter Leichtbau. Gleich beim ersten Einsatz beim bedeutendsten 24-Stunden-Rennen Europas fährt ein Vorserien-C-Type zum Sieg. Diesen Erfolg von Le Mans wiederholt Jaguar zwei Jahre später.

Dem legendären Vorbild widmet CMC eines seiner begehrten Sondermodelle 2020: den CMC Jaguar C-Type Techno Classica in goldfarbener Lackierung und einer weltweit limitierten Edition von nur 300 Modellen.



Maßstab  
**1:18**

**Art.-Nr. M-193** CMC Jaguar C-Type 1952, Chassis XKC023, Lackierung rot, im Restaurierungszustand von 2016; noch in begrenzter Stückzahl lieferbar

**Art.-Nr. M-214** MC Jaguar C-Type 1952, Sondermodell Techno Classica 2020, Lackierung goldfarben; limitierte Auflage 300 Stück

**Art.-Nr. M-194** CMC Jaguar C-Type Ecurie Francorchamps, Lackierung gelb, Le Mans 1953; noch in begrenzter Stückzahl lieferbar

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

**EINZIGARTIG**  
UND EINE KLASSE FÜR SICH





In „Dallas“ fuhr Patriarch Jock Ewing mehrere Continental Mk V, darunter einen goldenen der Diamond Jubilee Edition, also genau das MCG-Modell. Jock Ewings Goldener steht noch heute auf dem Stammsitz der Familie Ewing in der TV-Serie, der Southfork-Ranch, die längst ein Museum ist.

Die Plattenkinematik beschreibt die geodynamische Verschiebung der Kontinente, auch Kontinentaldrift genannt. Einen solchen konstatieren wir auch Model Car World mit seinen Eigenmarken aus Resine und Zinkdruckguss: Voll im Lincoln-Continental-Fieber, hat der Sammler allmählich Schwierigkeiten, die Zusammenhänge und Unterschiede im Auge zu behalten. Zur Erinnerung: Klaus Kiunkes Modellautokosmos Model Car World verfügt über etliche zugekaufte Marken und Eigenmarken. Im 1:18-Bereich bestehen die Eigenmarken aus BoS (Resine), CMF und Premium Classixxs (beide ebenfalls Resine, aber höher positioniert) sowie MCG (Zinkdruckguss sealed, also Metallautos ohne zu öffnende Teile).

Innerhalb kurzer Zeit erschienen bei BoS und CMF zwei Lincoln Continental (*Caramini 11/2021*), und nun kommt unter dem Metalllabel MCG ein weiterer Continental. Als CMF-Modell lancierte Model Car World den Continental Mk III von 1970, unter der Marke BoS kam der Nachfolger, der Continental Mk IV von 1973. Die Machart ist identisch, die beiden passen gut nebeneinander (wohin sie auch gehören). Nun kommt der nächste Continental, der Nachfolger des jüngeren der beiden bereits Erschienenen, der folgerichtig die Bezeichnung Mk V (also: Mark Fünf) trägt. Das ist klasse, das ist konsequent, das ist guter Service für die Freunde des Lincoln-Spitzenmodells, die sich nun nach und nach alle Modellreihen kaufen können. Aber warum, bitteschön, zwei Contis als Prestigemodelle aus Resine und einer, der neue, als Großserienmodell aus Zinkdruckguss, made by Sonic? Schön ist das Modell, keine Frage und kein Zweifel. Die Form gut getroffen, und durch seine

*Die Form gut getroffen, und durch seine schiere Größe alleine wirkt es wertig. Aber es passt nicht neben seine Brüder.*

## Kontinentaldrift

*Was kommt nach Mark III und Mark IV? Mark V! So beim Lincoln Continental, so auch bei den 1:18-Modellen aus dem Model-Car-World-Kosmos. Das ist schön und zugleich konsequent. Inkonsequent ist aber, dass zwei Resinemodellen (Mk III und IV) nun der Nachfolger Mk V als Metallauto unter dem Label MCG folgt.*

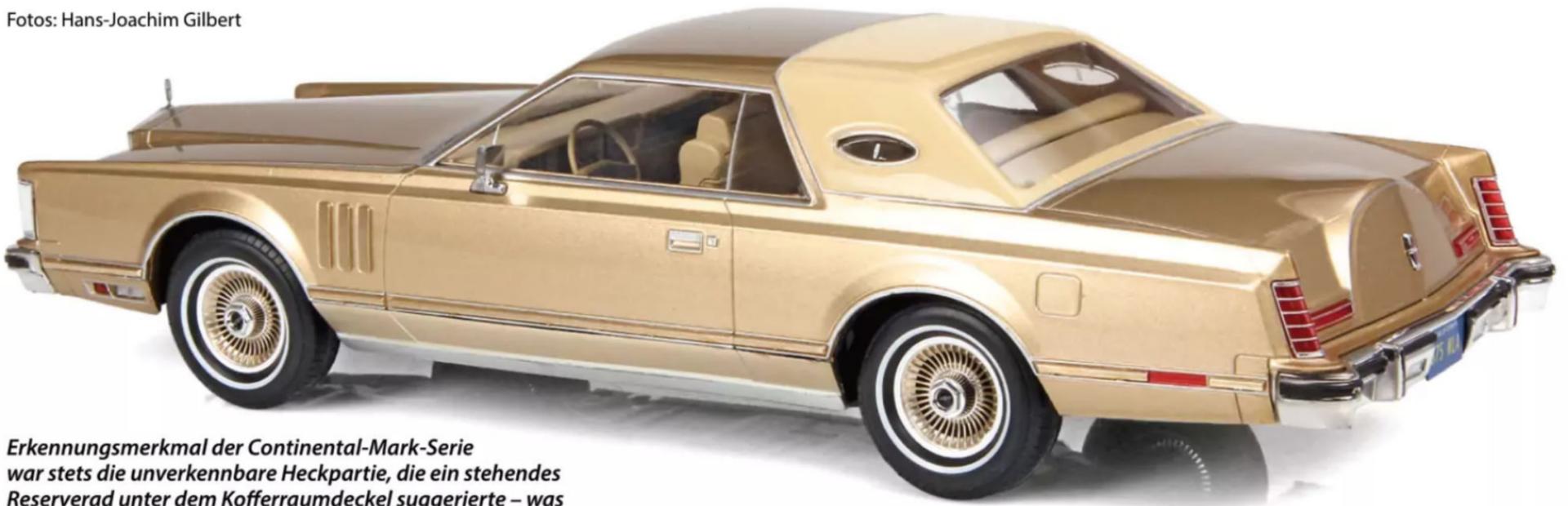
schiere Größe alleine wirkt es wertig. Aber es passt nicht neben seine Brüder. Ein Resinemodell wird in limitierter Auflage gemacht (bei CMF nur 300 Exemplare, bei BoS mehr), es ist fragil, es kostet dreistellig, es ist eine Anschaffung. Ein MCG-Modell hingegen ist quasi das Symbol der Großserienproduktion, ein Metallauto, das man ungeniert in die Hand nehmen kann, mit dem man sogar spielen kann (wenn man möchte), das im Verhältnis zum Preis die größtmögliche Detaillierung bietet, aber eben kein Jota mehr, das also vom Controller genau durchkalkuliert ist. Ein MCG-Modell ist

schön. Aber es fällt gegenüber einem BoS- oder CMF-Resinemodell ab. Das ist eigentlich kein Problem, zumal die Klientel eine andere ist. Manche Vorbilder wie den Matig-Manta B macht Model Car World sogar zwei Mal, als preiswertes MCG-Metallmodell und als aufwändiges BoS-Resinemodell. Aber beim „Conti“ grätscht es dem Käufer in die Sammlung: zweimal Resine, gut investiert darin (rund 120 Euro für den BoS und rund 170 Euro für den CMF), und dann ein 65-Euro-MCG-Modell, das hübsch ist,

aber eben auch nach 65 Euro aussieht. Es erscheint gleichzeitig in drei Farben, Goldmetallic mit entsprechendem Vinyl Dach, Dunkelrot, auch hier das Vinyl Dach in „matching colour“, sowie Dunkelblau mit cremefarbenem Dachbezug.

Neu war das Sichtbare, alt alles unterm Blech. Die Technik übernahm der Mark V vom Vorgänger Mark IV, neu gestaltet wurden Karosserie und Interieur. Das heißt, ungeachtet der Folgen der Ölkrise 1973/74 blieb das Lincoln-Spitzenmodell seiner ursprünglichen Größe treu, ein Dinosaurier, ein „gas guzzler“, ein ewig Gestriger, den die amerikanische High Society liebte und gerne kaufte. Der zwischen 1977 und 1979 gebaute Mk V war der Erfolgreichste der gesamte Mark-Serie. Ford ließ ihn, im Gegensatz zu allen anderen amerikanischen Autos, sogar nochmals wachsen, 7 cm länger und 1,5 cm breiter als der Vorgänger, das Kofferraumvolumen 21 Prozent größer, mehr Platz im Interieur – und dabei immerhin um 400 Kilo leichter als der Mk IV. Stilistisch blieb sich Ford treu und hielt am lieb Gewonnenen fest: Kühlergrill in Rolls-Machart, Klappscheinwerfer, Opera Window in der C-Säule, reiner Stylinggag waren die Fake-Lüftungsschlitze in den

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



**Erkennungsmerkmal der Continental-Mark-Serie war stets die unverkennbare Heckpartie, die ein stehendes Reserverad unter dem Kofferraumdeckel suggerierte – was der Wagen natürlich nicht hatte, das Rad lag im Kofferraum.**

Vorderkotflügel. Unter der Haube des 5,85-Meter-Riesen werkten zwei Big-Block-V8, 6,6 Liter mit 179, 166 oder 159 PS (je nach Jahrgang immer weniger, der Emissionswerte wegen), alternativ 7,5-Liter-V8 mit 208 PS. Die Redaktion von Auto Motor Sport schaffte es in einem Test 1979, den Verbrauch (durch ziemlichen Missbrauch des Autos) auf 33,3 Liter/100 km zu treiben, um zu belegen, wie unzeitgemäß der Wagen ist. Um dies zu erreichen, lief die Klimaanlage bei geöffneten Fenstern mit Vollgas und der Wagen wurde im zweiten Gang ebenfalls

mit Vollgas gefahren. Fairness in der Berichterstattung sieht anders aus.

Schon beim Mk IV gab es die Designer-Serien, und dieses Konzept übernahm der Mk V, wodurch MCG die Möglichkeit zu vielen schönen Farbkombinationen hat. Während jedem der drei Modelljahre gab es jeweils vier Designer-Serien (was schon mal 12 ausmacht), dazu kamen 1978 die Diamond Jubilee Edition in zwei Farben und 1979 die Collector's Edition in vier Farben. Also 18 Sondermodelle. Und dazu die Serienfahrzeuge in Standardfarben. MCG dürften die Ideen

nicht ausgehen. Unser Fotomodell entspricht der 1978er Diamond Jubilee Edition in Jubilee Gold Metallic, auch die Felgen in diesem Ton ausgelegt, auch das Vinyl Dach, innen beige. Die zweite MCG-Neuheit entspricht dem Designer-Modell Bill Blass: außen Dunkelblau, Vinyl Dach karamellfarben, Interieur cremefarben. Der Dritte im Bunde, der Dunkelrote, ist ein Serienfahrzeug.

● **18216** Lincoln Continental Mk V 1978 Diamond Jubilee Edition goldmetalllic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 64,95 €. **Alexander F. Storz**

# Das Abo, das Plus bietet!

**Ihr Plus: 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 pro Heftausgabe. Das Jahresabonnement kostet 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](http://www.caramini.de) (oder einfach den QR-Code scannen).



**Auch als Geschenk-Abo erhältlich!**





*Passt gut in die Sammlung der Extraklasse-Luxuslimousinen. Und Norev ist der erste, der einen Maybach der Baureihe 223 bringt. Nicht mal die üblichen Resine-Hersteller waren schneller. Die bilateralen Beziehungen zwischen Aachen und Sindelfingen sind halt gut.*

Fotos: Alexander F. Storz

# Noblesse aus Sindelfingen

*Eine neue S-Klasse impliziert einen neuen Maybach aus der Manufaktur in Sindelfingen. Das ist das unübertroffene Prestige des Hauses Daimler-Benz, und Norev unterstützt die Popularität des Maybach durch Miniaturen, die dem Vorbild gerecht werden.*

**O**laf Scholz hat sich den Beginn seiner Amtszeit anders vorgestellt, als es ihm die Weltpolitik zugestand. Zu seinen wohl angenehmsten Aufgaben mag gehört haben, dass er kurz nach Amtsantritt, im Februar 2022, einen neuen Dienstwagen entgegennehmen konnte, einen Mercedes S680 Guard: von außen die pure S-Klasse neuesten Typs, also W223, aber tatsächlich ist der 4,2-Tonner eine Trutzburg, absolut beschussicher. Schon zuvor, als Finanzminister, bevorzugte Scholz die S-Klasse. Nicht den Maybach. Und das spricht Bände. Gegenüber einem Mercedes-Maybach ist eine S-Klasse nämlich geradezu dezent. Und man will's ja nicht übertreiben – gerade als Sozialdemo-

krat nicht. Aber unter der Haube hat Scholz' Panzerwagen, alleine des Gewichts wegen, jenen V12, der auch den Mercedes-Maybach antreibt und eigentlich für die S-Klasse gar nicht vorgesehen ist. Somit fährt der Bundeskanzler also keinen Maybach, aber immerhin ein Maybächle (und nebenbei sei erwähnt, dass die S-Klasse Guard-Version doppelt so viel kostet wie der teuerste Maybach, nämlich eine halbe Million).

Hinter jedem erfolgreichen Maybach steht eine starke S-Klasse. In dritter Generation. Zunächst erschien 2002 ein „echter“ Maybach, also ein eigenständiger Wagen (der in Wahrheit auf der vier Jahre zuvor ausgelaufenen S-Klasse W140

beruhte). Nach zehn Jahren war Schluss, doch 2015 wurde der Name „Maybach“ erneut verwendet, diesmal als Luxusversion der S-Klasse, nicht mehr als eigenständige Marke, sondern als Mercedes-Maybach. Das war der Mercedes-Maybach auf Basis der S-Klasse 222, vereinzelt in Deutschland zu sehen, mehrheitlich verkauft in China, Russland und den USA. Eine neue S-Klasse, die Baureihe 223, bedingt einen neuen Mercedes-Maybach, die Norev-Neuheit. Als S 580 und S 680 startete die Produktion im Juli 2021, die 1:18-Miniatur stellt einen S 680 4MATIC dar, 18 cm länger als die Langversion der S-Klasse. Also kein schnöder V8, sondern die wenn-schon-denn-schon-Version mit einem Biturbo-V12, 5980 cm<sup>3</sup> und 612 PS, dieser Motor erstmals kombiniert mit Allradantrieb. Preis ab 217.233 Euro und 75 Cent (bei Norev: 99 Euro und 90 Cent). Somit, alleine die Motorisierung betreffend, eine adäquate Chauffeurlimousine mit absolut souveränem Auftritt. Und er ist unzeitgemäß, weswegen Daimler-Benz auch überhaupt kein Tamtam um sein Flaggschiff macht (zumindest nicht hierzulande). Der Top-Maybach ist nämlich doppelt ungrün, nicht elektrisch, kein Hybrid. Dort, wo der Maybach überwiegend verkauft wird, in Südkorea, China, USA und Russland, schätzt man das nicht. Die Russen kamen nur ganz kurz auf den Geschmack des neuen Merce-

*Der V12 ist das Privileg des Maybach-Kunden. In der S-Klasse gibt es so etwas nicht (außer in der Guard-Variante). Denn die S-Klasse würde sich dadurch als unzeitgemäß outen. Den Maybach-Fahrer interessiert das nicht. Sofern er kein Parvenu ist, verschweigt er ohnehin seine Motorisierung.*



des-Maybach, der Import dorthin wurde im März 2022 kriegsbedingt eingestellt. Die russischen Modellautosammler treffen die Sanktionen gegen Russland auch: Norev liefert ebenfalls nicht mehr dorthin.

Das erste Norev-Fachhandelsmodell ist in Obsidianschwarz mit weißem Interieur gehalten, als Industriemodell via Mercedes-Accessoireschiene gibt es zweifarbige Modelle (im Original Aufpreis für die Zweifarblackierung 12.500 Euro, was dem Neupreis eines einfarbigen Dacia Duster entspricht). Das weiße Interieur („Rosegold White“) lässt, gepaart mit dem doppelten Glasschiebedach, viel Blick ins Innere zu. Der hintere Fußraum hat Dancefloor-Dimensionen, Kühlfach in der Mittelkonsole, Norev miniaturisierte die Lautsprecher des Burmester 4D-Surround-Soundsystems, ja überhaupt all die Leckereien, die einen modernen Luxusliner ausmachen, natürlich Bildschirme, aber auch die besondere Optik des Fahrer-Displays (früher sagte man dazu „Armaturen“), ebenfalls im markentypischen Rosegold, dazu Holzzierteile ohne Ende und eine sehr schön nachgebildete Oberflächenstruktur der Sitze. Die passenden Ledertaschen (mit Maybach-Logo) bildet Norev nicht nach, denn sie sind nicht serienmäßig; die Gepäck-Kollektion muss extra bestellt werden. Generell schaffte es Norev, trotz expressiv-weißem Interieur den distinktiven Charakter einzufangen und das Modell weder innen noch außen zu überladen.



Optisch unterscheidet sich der Maybach deutlich von der S-Klasse, vor allem von vorne durch eine eigenständige Motorhaube mit verchromter Finne und den Maybach-exklusiven Kühlergrill, auch durch das Dreiecksfenster in der C-Säule. Und natürlich, wie seit jeher bei jedem Maybach, durch das Logo an der C-Säule. Sehr edel gemacht die Türschwellerleisten mit „Maybach“-Schriftzug, ebenfalls Teil der

*Ein Modell wie der Norev-Maybach animiert einfach zum Anfassen. Den kauft man nicht nur und stellt ihn hin.*

Inszenierung. Drei Felgentypen gibt es für den Maybach, serienmäßig 19-Zoll-Alus, die größten sind 21-Zoll-Schmiederäder mit vielen Speichen, Norev entschied sich für die goldene Mitte, die 20-Zöller, ziemlich flächig und mit fünf Löchern.

Das Modell ist gefedert, aber manuell, keine Airmatic wie im Original. Es lenkt, und das Lenkrad ist mit dem Lenkeinschlag der

*So reist man heute. So lässt sich's leben. Fehlt nur der Aufkleber am Heck, auf dem steht: „Eure Armut kotzt mich an“. Aber dann darf man sich nicht über Kratzer im Lack wundern. Es sei denn, der Maybach wird rundum bewacht.*

Räder gekoppelt, natürlich all open und Teppichboden innen und im Kofferraum. Die Eigenheit der neuen S-Klasse und auch des Maybach, absolut versenkte Türgriffe zu haben, die sich dem Passagier nur bei Bedarf entgegenstrecken, bringt am Modell den Nachteil mit sich, dass es ein Gefummel ist, die Türen zu öffnen. Es ist schlichtweg kein Türgriff zum Greifen da, und dass wir eine Vordertüre nicht durch Zug am Spiegel öffnen sollen, hat mittlerweile jeder 18er-Sammler im Eigenversuch schmerzhaft gelernt. Der Autor ist sicher, dass jeder Sammler mindestens einen Außenspiegel erlegt hat (er selber natürlich auch!). Aus Schaden wird man klug, Außenspiegel sollten nicht befingerter werden. Ein Modellauto in Obsidianschwarz eigentlich auch nicht, man muss seine Fingerabdrücke eben stets wegpolieren (sonst wird es zum Fest für jeden Spurensucher bei der Kripo), aber ein solches Modell wie der Norev-Maybach animiert ganz einfach zum Anfassen. Den kauft man nicht nur und stellt ihn hin. Den muss man erkunden!

● 183429 Mercedes-Maybach S 680 4MATIC 2021. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 99,90 €.

Alexander F. Storz





Eine Miniatur, die gefällt und das zu einem sehr günstigen Preis. Der große Bruder siegte überlegen bei der 75er Monte, hatte Technik vom Feinsten unter der Haube und ein sehr zahlungskräftiger Sponsor aus der Zigarettenindustrie sorgte trotz Verklammerung seiner Werbebotschaft auf dem Impreza für das nötige Kleingeld.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

**M**an sieht es auf Anhieb: Ixo hat sich Mühe gegeben, trotz des Vorseriencharakters unseres Subaru-Musters sieht die Miniatur wirklich rundum gut aus. Die Wiedergabe von Formen und Proportionen des Japaners stimmt, die Lackierung ist ebenso wie die Dekoration tadellos, was ebenfalls für die Felgen mit ihren Bremsscheiben und Sätteln zutrifft.

Auch beim Blick in den Innenraum kommt Freude auf. Ausgeräumter Fond, Rallye-Sitze mit sehr schönen Gurten samt Schössern, ein Dashboard mit Decals, Löscher im Fußraum des Beifahrers, hier wurde nichts übersehen. Einen guten Eindruck vermitteln Kleinteile wie die vorbildkonformen Spiegel, zierliche Antennen, Wischer, authentischer Heckspoiler, Schmutzklappen und auch das hohl gebohrte Endrohr der Auspuffanlage belegen: Der Formenbau hat seinen Job topp gemacht. Der Unterboden wird reliefartig dargestellt, die Scheiben und alle Leuchteinheiten sind perfekt eingepasst, im Gesamturteil ein gutes Modell.

## Smoking Joe

*Ixo ist einer der ganz wenigen Hersteller, der auch die Sammlergemeinde des Maßstabs 1:24 versorgt. Neueste Miniatur ist der Subaru Impreza 555, der 1995 bei der Monte angetreten war – und das sehr erfolgreich.*

Quasi seinen „Rallye-Einstand“ gab Subaru 1979 mit dem Leone, 1988 wurde dann STI (Subaru Technica International) gegründet, und die Japaner suchten eine europäische Dependence. Die Wahl fiel auf Pro Drive, an dessen Spitze sich David Richards befand. Eine gute Wahl, von nun ging es langsam bergauf. Ab 1990 versuchte man es mit dem Legacy, aber der riss auch keine Bäume aus. Das gelang erst mit dem Impreza, der ein exzellenter Wurf war. 2,0 Liter Vierzylinder-Boxermotor, von einem japani-

schen IHI-Lader unter Druck gesetzt, dazu ein neues, von den Japanern selbst entwickeltes Einspritzsystem, also Technik auf ganz hohem Niveau. Die offizielle Leistung betrug 300 PS, tatsächlich dürften es 330, 340 satte PS gewesen sein. Resultat der Jagd durch die Seealpen 1995: Das Team Sainz/Moya in ihrem Subaru hatte die Nase ganz vorne, Delecour/Francois im Ford Escort RS Cosworth brauchten gut zwei Minuten länger. Am Ende der 95er Saison ernteten die Japaner die Früchte ihrer Arbeit, Subaru gewann die Hersteller-WM, Colin McRae, ihr Spitzenpilot, die Fahrer-WM.

Werbepartner war seinerzeit die britische Zigarettenmarke „State Express 555“, die zum British-American-Tobacco-Konzern gehörte. Viele Rallye-Piloten nannten das Auto spöttisch „Smoking Joe“, die „555“ machte den Impreza weltbekannt. Nach dem Verbot von Zigarettenwerbung in immer mehr Ländern fand Subaru die Lösung in drei kleinen und einem großen Mond. Und jedem war klar, was die drei Monde symbolisierten.

● **24RAL011A** Subaru Impreza, #5, C. Sainz/L. Moya, Sieger Rallye Monte Carlo 1995. Diecast, Preis ca. 37 €.

Wolfgang Ruppel



Typische Farben für den frühen W126 waren Silber, helles Beige- und helles Grünmetall und eben dieses Lapisblau Metallic. Schwarz, die dritte MCG-Farboption, war bei Mopf-W126ern, vor allem bei getunten, beliebt. Aber wurde sehr selten bei einem serienmäßigen Privatfahrzeug der ersten Serie geordert.



Über sinnvolle Ergänzungen freuen wir uns immer, also über Modelle, die es zuvor noch nicht gab – wie den Mercedes W 126 von MCG in der Ursprungsversion und kurz. Über Neuentwicklungen, die bestehende all-open-Modelle ohne zu öffnende Teile erneut wiedergeben, schütteln wir den Kopf. So mancher Hersteller von sealed-Modellen macht dies, bringt beispielsweise einen Mercedes, den Norev längst all open im Programm hat, nunmehr sealed und bietet ihn nicht mal wesentlich billiger an. Das tut MCG nicht.

Die MCG-Neuheit und das Norev-Bestandsmodell des Mercedes W126 haben die Gemeinsamkeit, Mercedes W126 zu sein. Darüber hinaus eint sie nichts. Norev macht den langen W126, also den SEL, in der Faceliftversion ab 1985. MCG macht den W126 in der Ursprungsversion 1979 bis 1985, und zwar mit kurzem Radstand. Und obendrein verpasst MCG seinen in mehreren Farben lieferbaren Modellen einen unterschiedlichen Heckschriftzug (was einfach ist, wenn ein Modell keine zu öffnende Motorhaube hat und somit keinen entlarvenden Motor präsentiert) und unterschiedliche Rädern: die einen mit Stahlfelgen und Plastikradkappen, die anderen mit Fuchs-Alufelgen. Wir haben uns als Muster einen 500 SE in zeittypischem Mittelblau metallic (wohl Lapisblau Metallic 932) und mit den Barock-Alus ausgesucht und sind sehr zufrieden damit. Aber, ganz klar, an das superbe Norev-Modell kommt der MCG nicht ran. Und aufmachen kann er auch nichts.

Dennoch ein klasse Modellauto, das die Form des W126 bestens einfängt. Außer am Kühlergrill ist kein Gramm Chrom zu sehen, alle Chromteile sind gesilbert. Die Barock-Alus bestens getroffen und durchlöchert, die Türgriffe mehrteilig und somit

## Vor-Mopf-W126er

*Vor-Mopf ist die Ursprungsversion, also vor der Modellpflege. Und der Modellgepflegte ist dann die Mopf-Version. Model Car Group bringt den Mercedes W126 als Vor-Mopf und mit kurzem Radstand und ergänzt dadurch prima das Norev-Modell (Mopf und langer Radstand). Eine sehr schöne Miniatur zum äußerst fairen Preis.*

zweifarbiger Silber mit schwarzem Handgriff, der Stern ein Fotoätzteil. Das helle Interieur schön detailliert mit Holzapplikationen (Decals), schwarzem Armaturenbrett und Lenkrad. Ein paar Kleinigkeiten gibt es zu bekritteln, alles nicht gravierend: Die Türschweller unter den Seitenverkleidungen (vulgo: „Saccobretter“) sollten dunkelgrau oder schwarz lackiert sein, die Blinkersektion, vorne und hinten, erscheint uns zu rot und sollte mehr ins Orangefarbene gehen.

Das ist ein absolut authentisches Modellauto, und vor allem durch die Option der beiden unterschiedlichen Räder ist ziemlich

wahrscheinlich, das der ein oder andere Sammler mehr als einen MCG W126 kaufen wird – zumal der Preis wirklich äußerst fair ist für eine toll gemachte S-Klasse. Zunächst startet MCG mit drei Farben, Blau metallic (500 SE) und Silber (380 SE), kombiniert mit den Fuchs-Alus, sowie Schwarz (280 SE) mit Plastikradkappen. Der Formenbau der MCG-Modelle wird (ebenso wie die Produktion von Sonic erledigt) in jüngster Zeit immer besser und macht so richtig Lust auf den Granada!

● 18186 Mercedes 500 SE W126 1979. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 59,95 €. **Alexander F. Storz**



Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Die „Schultern“, ein Designcharakteristikum von Volvo in der Nach-Wilsgaard-Ära, vom Volvo-Chefdesigner Peter Horbury erschaffen und von DNA perfekt umgesetzt.

Fotos: Alexander F. Storz



Wenn man sagen würde, DNA hätte sich qualitativ selbst übertrifft, käme das einer Degradierung bisheriger Produkte gleich – was nicht zutrifft. Also muss man sagen: DNA blieb seinem sehr hohen Niveau treu. Das stimmt garantiert.

## Mit maritimenem Touch

Er darf nicht schmutzig werden. Ein Volvo XC70 Cross Country kann zwar offroad, will aber nicht offroad. Er will glänzen, besonders in seiner maritim-blauen Sonderserie Ocean Race von 2006. DNA Collectibles widmete sich seiner und schuf, wie gewohnt, ein Resinmodell von außergewöhnlicher Qualität.

**T**ue Gutes, spreche darüber und profitiere davon. Das ist, pointiert ausgedrückt, der Sinn des Sponsorings. Wer als Konzern in Erfolgreiches investiert, hat Glück, wer in die Kloschüssel greift, verschweigt den Misserfolg und beendet die Zusammenarbeit. Volvo hatte Glück. Die Nordmänner, ein Seefahrervolk, investierten in The Ocean Race, eine berühmte Segelregatta, die um die ganze Welt führt, seit

Mit einem Ocean-Race-Sondervolvo geht niemand ins Gelände. Er soll sich nicht schmutzig machen. Man geht segeln, surfen, tauchen oder fährt Ski. Ein Wagen für Outdoor-Hobbys, die man stilvoll ansteuert.

1973 ausgetragen. Ein Riesending: Los geht's in Europa im Herbst, durch den Atlantik, rund um Afrika, durch den Indischen Ozean in den Südpazifik, dann wieder rund um Kap Horn in Afrika nach Süd- und dann nach Nordamerika, schließlich zurück nach Europa – je nach Anzahl und Wahl der Etappenziele zwischen 45 000 und 72 000 Kilometer weit (natürlich messen die Seefahrer in Seemeilen, also 24 000 bis 45 000 Seemeilen), die härteste Segelsportveranstaltung überhaupt. Zwischen 2001 und 2017/18 war Volvo der Sponsor, damals hieß die Veranstaltung

Volvo Ocean Race und der Siegespokal war die Volvo Trophy. Danach zog sich Volvo aus der Organisation zurück, ist aber nach wie vor als Sponsor tätig.

Für die Volvo-Fahrzeuge bedeutet dies nicht viel, außer einem gewaltigen Renommeeerwerb und der Legitimation, den Namen „Ocean Race“ auch für seine Fahrzeuge nutzen zu dürfen. Das tat Volvo mehrmals und bei unterschiedlichen Baureihen, stets besondere Modelle wurden danach benannt, und deswegen hat DNA Collectibles auch bereits den zweiten Ocean-Race-Volvo



im Programm. Im Herbst 2020 erschien der V90 Cross Country T6 Ocean Race von 2018 (*Caramini 12/2020*), nun der etwas ältere XC70 Cross Country Ocean Race von 2006 – also stets Versionen der Offroad-Kombis von Volvo, Luxus-Fahrzeuge mit ganz besonderem Touch. 2006 gab es drei Ocean-Race-Sondermodelle von Volvo, V70, XC70 und XC90. Der XC70, die DNA-Neuheit, mit drei Fünfzylinder-Motoren: 2,5-Liter-Turbo mit 210 PS, 2,4-Liter-Diesel mit 163 sowie 185 PS (D5-Turbo-Motor). Alle sind in Ocean Race Blue Pearlescent lackiert, Applikationen in Electric Silver und sie tragen entsprechende Badges. Der XC70 basiert auf der SE Lux-Ausstattung, innen eine Leder-Stoff-Ausstattung mit maritim-blauen Nähten und Alu-Dekor.

DNA-Collectibles hat sich den XC70 Ocean Race genau angesehen und wirklich alle Besonderheiten miniaturisiert, innen und außen, die Logos, die silbernen Leisten an der Flanke, am Schweller und die silberne Dachreling, Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe, auch die blauen Inletts im hellbeigefarbenen Innenraum (gab's im Original auch in Schwarz, aber helles Beige kontrastiert natürlich besser mit Dunkelblau-metallic) und die serienmäßigen 17-Zoll-Alufelgen namens Oreander. Radlauf und unlackierte Stoßfänger sind Charakteristika der Cross-Country-Versionen von Volvo, und der XC70 Ocean Race teilt sein Fahrwerk mit dem sportlichen V70 R, aber höher gelegt und somit der Cross-Country-Linie angepasst. Untypisch für Resine-Modelle aber typisch für DNA ist der durchbrochen gestaltete Kühlergrill,

*Genau so sah man den Volvo XC70 nahezu nie: schmutzig, im Offroad-Modus, an seinen Grenzen. Und letztlich war er für einen solchen Einsatz auch nicht gemacht, alleine seines Reifenprofils wegen nicht. Trotz Vierradantrieb würde er in dieser Situation rasch stecken bleiben. Sein einziger Unterschied zum Zweiradantrieb wäre dann: Es drehen eben vier Räder durch.*

der den Blick auf den dahinter liegenden Kühler samt Lüfter freigibt (das schaffen manchmal nicht mal die üblichen Zinkdruckguss-Fabrikanten). Kaum erwähnenswert sind die Schriftzüge in DNA-Machart, nicht nur die Chromprägungen am Heck, sondern sogar an mit dem müden Auge kaum erkennbaren Stellen wie der silbernen Schwellerleiste, und selbstverständlich die speziellen „Ocean Race“-Logos an den Türen. Die für DNA typische Innenraumgestaltung erwähnten wir schon mehrmals, selbst die Lautsprecher sind Fotoätzteile und bedruckt, und die Einzelteile des Innenraums (DNA macht das aus sehr vielen, separaten Teilen) werden vor der Montage bedruckt, was wirklich jedem Schalterchen und Farbsymbol die Möglichkeit bereitet, in 1:18 nicht vergessen zu werden. Erwähnenswert auch die Oberflächengestaltung des Interieurs, Leder sieht bei DNA wirklich nach Leder aus.

Mit dem XC70 Ocean Race ist den „Nordmännern“ aus der französischen Schweiz (DNA ist in Lausanne beheimatet und parliert française) wieder ein ganz besonderer Volvo gelungen. Freunde skandinavischer Autos können sehr froh sein, dass seinerzeit der Atlas-Verlag in Genf seine Aktivitäten einstellte. So sind damalige Angestellte gezwungen gewesen, etwas Eigenes auf die Füße zu stellen. In eine bestehende Modellautofirma hätten sie nicht wechseln können, ohne fern der Heimat zu landen. Also gründeten sie etwas Eigenes, DNA Collectibles. Und da der Atlas-Verlag zuletzt sehr aktiv mit einer Volvo- und Saab-Collection in 1:43 war, die sich beide international gut verkauften, war für die DNA-Jungs klar, dass ihr Fokus auf Skandinavien zu liegen habe. Glück für uns Sammler!

● **070** Volvo XC70 Cross Country Ocean Race 2006. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 599 Exemplare. Preis ca. 150 €.

**Alexander F. Storz**



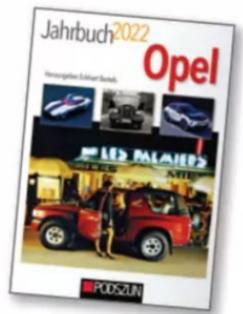
## LESESWERTES

### Opel-Jahrbuch 2022

**Eckhart Bartels (Hrsg.), Brillion (Podszun-Verlag) 2022. 144 Seiten. ISBN 978-3-7516-1026-1. Preis 16,90 €.**

*Sie werden jünger, die Leser. Sie interessieren sich für jüngere Themen, die Leser.*

*Das Opel-Jahrbuch, seit 24 Jahren herausgegeben von Eckhart Bartels und von den Opel-Enthusiasten jährlich mit Spannung erwartet, beschäftigt sich diesmal mit Fahrzeugen, welche die Älteren unter uns als Gebrauchtwagen betrachten, nicht als Klassiker. Opel Frontera (geboren 1991) und Astra F (geboren 1992) werden beleuchtet, und auch ein Wagen, den so mancher gar nicht als beendet ansehen mag, erfährt Würdigung: Der lifestylige Adam, dessen Produktion im Mai 2019 auslief. Doch auch klassische Jahrbuch-Themen für Opel-Insider sind geboten, Rückblicke in lange vergangene Zeiten: Ein historischer Überblick über den ersten Großserien-Mittelklassewagen von Opel, den 8/40 PS von 1927/28 und seine Derivate, denen man bescheinigen kann, den Stellenwert eines Rekord-Vorgängers innegehabt zu haben, erfreut die Historiker ebenso wie ein Rückblick auf die Motorradproduktion, auf 50 Jahre Opel-Diesel und die Aero-Omnibusse von Ludwig in Essen. Spannend wie ein Krimi liest sich die historische Reportage von Wolfgang H. Inhester, der als damals 34-jähriger Opel-Pressesprecher unverhofft zu der Ehre kam, das große Jubiläum „125 Jahre Opel“ anno 1987 zu organisieren. Natürlich analysiert das Jahrbuch auch die aktuelle Situation und ordnet die Marke in den Stellantis-Konzern ein. Hintergründiges auch über die Erfahrungen der Opel-Händler während der Covid-Pandemie, die ihnen gleichzeitig mit der Neuorientierung und den Umbruch durch Stellantis widerfuhr. Das Ganze wieder garniert mit hervorragendem Bildmaterial, teilweise unveröffentlicht und generell hervorragend aufgearbeitet. Es ist Eckhart Bartels erneut gelungen, kompetente Fachleute und Zeitzeugen für Beiträge zu gewinnen und wir hoffen und wünschen, dass dem Opel-Jahrbuch eine lange Zukunft vergönnt sein mag. Denn die Themen derart fundiert zu beleuchten, gelingt nur in einer jährlichen Chronik, niemals in einem einzelnen Buch. Wer alle 24 Opel-Jahrbücher besitzt, hat einen homogenen Schatz im Bücherregal. afs*



*Einfach nur faszinierend: ein Coupé ohne B-Säulen und Türen ohne Rahmen. Wenn die vier Seitenscheiben herabgelassen sind, fährt es sich fast wie im Cabriolet. Im Inneren: Holz und Teppichboden – der Luxusgrad der Miniatur orientiert sich am Original. Es ist ein Automatikwagen.*

Fotos: Alexander F. Storz



## Farben der Zeit

*Ein edles Coupé, ein diskretes Coupé: Das Mercedes C124 Coupé von Norev erscheint nun in der Händler-Edition. Damals waren Metalltöne die Regel, dunkel und zurückhaltend. Perlmuttergrau ist sehr typisch, Almandinrot fast schon gewagt, fast der Gipfel der Individualität.*

**W**eitgehend farblos waren mit Ausnahmen eigentlich alle automobilen Epochen. Die Unterschiede liegen letztlich darin, welche Nichtfarben vorherrschend waren. Die frühen 50er waren Schwarz und dunkel, Dunkelblau, Dunkelrot, Dunkelgrau. Dann kam die kurze Ära der pastelligen Bonbonfarben in der Hochphase des Wirtschaftswunders. Die 60er waren hell, Abstufungen des Weiß mit Nuancen ins Graue und Beigefarbene.

Dann kamen die bunten und grellen 70er. Und danach kam Silbermetall in allen möglichen Schattierungen, bis runter zu Anthrazitmetall. Letztlich hat sich daran bis heute kaum etwas geändert, außer dass erneut ein paar bunte, aber dunkle Farben dazukamen. Und Weiß, ganz viel reines Weiß.

Der Mercedes C124 stammt aus der Silberin-

Abstufungen-Ära, von hell bis dunkel, manchmal helles Blau, Grün oder Beige beigemischt, stets Metalltöne. In *Caramini* 12/2021 konnten wir das neue Mercedes C124 Coupé von Norev vorstellen, im typischen Silbermetall, und nun sind die Modelle für Mercedes-Benz definitiv, die es via Accessoireschiene beim Mercedes-Händler zu kaufen gibt. Voll und ganz ins Schema passt Perlmuttergrau, ein dunkles Graumetall. Und fast schon den Gipfel der Individualität und des Mutes stellt Almandinrotmetall dar. Das gönnte sich, wer den Wagen nicht geleast hatte und sich somit nicht der Mainstream-Farbdoktrin unterwerfen musste. Denn die Farbauswahl wird ja nicht ausschließlich nach dem eigenen Geschmack getroffen, sondern orientiert sich nach dem bestmöglichen Wiederverkaufswert. Und da lenkt der freundliche Herr von der Kreditbank einen allzu farb-offensiven Kunden schon in die richtige Richtung: Silber ist neutral, ein Gebraucher in Silber verkauft sich am Besten.

Zum Modell gibt es seit der Präsentation vor einem halben Jahr nichts Neues zu sagen. Ein 1988er 300 CE-24, gebaut bis 1993, all open, lenkt und federt, mit den serienmäßigen Gullideckel-Alus ausgestattet, das üblich hohe Norev-Mercedes-Niveau mit schönen Details, innen Teppichboden und Holzdekor. Die via Mercedes-Händler ausgelieferten Modelle tragen stets eine spezielle Farbe, sie sind Mercedes-typisch verpackt, beiliegend ein Politurtüchlein und ein Schraubendreher, und sie sind ein Kreuzerchen teurer als die Fachhandelsversion.

● **B6 604 0690** (Mercedes-Bestellnummer) Mercedes 300 CE-24 C124 1988 Perlmuttergrau und  
 ● **B6 604 0691** dito Almandinrot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Ein Ersatz-Fotoätz-Stern liegt bei. UVP je 99,90 €.

Alexander F. Storz

*Bei unserem Vorserienmodell vor einem halben Jahr war noch nicht der richtige Heckschriftzug montiert, nur „300 CE“ war zu lesen. Nun ist es korrekt: „300 CE-24“.*



# Mit Monster-Motor

Nicki Lauda und Alain Prost, das war 1984 die Starbesetzung in einem unschlagbaren Auto: dem McLaren Tag MP4/2. Erst der Besuch bei Porsche in Zuffenhausen ebnete für den britischen Rennstall den Weg zum Erfolg. Minichamps geht ihn noch einmal nach.

Gute 40 Jahre liegt sie zurück, die Formel-1-Saison 1981. McLaren hatte sich mit Ach und Krach auf Rang Sechs in der Fahrer- wie auch Konstrukteurswertung geschleppt, dem sehr guten Kohlefaserchassis sei Dank. Klar war aber auch, dass das Herz des Autos, der Ford Cosworth 3,0 DFV, aus der Zeit gefallen war. Im Zeichen der beginnenden Turbo-Ära war mit diesem Motor kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Technik-Chef John Barnard war verzweifelt auf der Suche nach einem geeigneten Motor. Ob Renault V6, ein Vierzylinder von BMW, sogar in Liechtenstein beim Sechszylinder vom Motoren-Guru Heidegger wurde angefragt, aber keiner dieser Motoren konnte Barnard begeistern. Das Problem war der Einbau des Motors in eine Kohlefaser-Schale, denn Barnard wollte sich den Ground Effect zunutze machen. Also musste ein Triebwerk her, das nach unten keine Ausgänge hatte. Und wenn kein Hersteller einen solchen Motor besaß, musste eben ein solcher gebaut werden.

Zusammen mit Teamchef Ron Dennis ging Barnard die Alternativen durch. Cosworth, Weslake und die üblichen Lieferanten fielen durch den Rost, als Dennis die Idee mit Porsche durch den Kopf schoss. Den Briten war natürlich klar, falls dieser Plan klappen sollte, könnte es teuer werden. Frohgemut fuhren die Briten nach Zuffenhausen und Porsche, mit all' seiner Erfahrung in Konstruktion und Bau von Turbomotoren, sah kein größeres Problem. Im Oktober 1981 war die Tinte auf dem Vertrag trocken. Für das nötige Kleingeld sorgten neben Sponsor Marlboro noch ein Joint Venture mit dem dem damaligen Williams-Sponsor TAG (Techniques d'Avant Garde), die Firma „TAG Turbo Engines“ wurde gegründet.

Der erste Einsatz mit dem neuen Turbo verlief wenig zufriedenstellend, Niki Lauda fiel im

August 1983 in Zandvoort aus, allerdings mit Bremsproblemen. Eigentlich sollte der neue, doppelt turboaufgeladene V6 noch nicht im damaligen MP4/1E seinen Job machen, Barnard wollte das Triebwerk erst in einem neu konstruierten Auto einbauen. Aber Niki Lauda, exzellent vernetzt, wollte den Motor schon im Rennen testen und ließ gegenüber Sponsor Marlboro verlauten, „McLaren würde mit dem Einbau des neuen Motors trödeln“. Der für das Marlboro-Sponsoring Verantwortliche machte Druck, und so hatte Lauda in Zandvoort den TAG-Motor unter der Haube. Dann, 1984, war das Nachfolgemodell MP 4/2 fertig und holte in Brasilien seinen ersten von nicht weniger als 27 GP-Siegen, im Auto saß Alain Prost, Spitzname „Professor“. Lauda und Prost, das war 1984 das Duell zweier Fahrer von einem anderen Stern. Sieben Siege holte Prost, fünf Siege Lauda. Der von Porsche entwickelte V6-Turbo leistete zwischen 800 und 950 PS, je nach Einsatzzweck.

Entscheidender Umstand war, dass sich beide Fahrer – im Gegensatz zu den Turbo-Rennern von Renault, Ferrari oder Brabham – keine Sorgen um den Verbrauch machen mussten. Hier war es wieder das Genie eines Barnard, der den Sprit auf –30° C abkühlte und so rund sieben Liter mehr des „Eisbenzins“ in den Tank pressen konnte als die Konkurrenz. Ohne dieses Plus an Treibstoff wäre es eng geworden. Und nicht zu

vergessen die Bosch-Motronic, 1984 ein Aufsehen erregender elektronischer Vorsprung. Am Ende der Saison war Lauda Fahrer-Weltmeister mit einem halben Punkt Vorsprung vor Prost, und McLaren gewann ganz überlegen die Konstrukteurs-WM. Der Besuch in Zuffenhausen hatte sich mehr als gelohnt.

Die Aachener haben nun den McLaren MP4/2 im Maßstab 1:18 vorgestellt, den der „Professor“ am 27. Oktober 1984 in Portugal/Estoril, auf den ersten Platz fuhr; Lauda belegte den zweiten Rang. Eine hervor-

ragende Miniatur, die sich in allen relevanten Punkten nur Bestnoten verdient. Auf den Punkt getroffene Karosserieumsetzung, exzellente Gravuren, sowie in

keinster Weise zu kritisierende Lackierung und Deko, lassen Freude aufkommen; dazu ein Cockpit vom Feinsten, der Franzose in seiner typischem Helmlackierung und die diversen Feinheiten, als da sind: beschriftete Michelin-Walzen, authentische Felgen, genauestens dargestellte Front- und Heckspoiler, exakte Luftauslasskiemen über dem Turbo V6, sichtbare Getriebeteile im Heck sowie sehr penibel miniaturisierte Radaufhängungen. In Summe eine wunderschöne Miniatur und ein Leckerbissen für Formel-1-Sammler. Die Marlboro-Decals liegen dem Modell bei.

● 537841807 McLaren Tag MP4/2, Alain Prost, Sieger G.P. Portugal 1984, Preis ca. 200 €.

Wolfgang Ruppel



Fotos: Wolfgang Ruppel

Ein klasse Modell auf ganz hohem Niveau, nur die beiliegenden Marlboro-Decals sind noch nicht aufgebracht. Der große Renner, ausgerüstet mit dem Porsche Turbo-Motor und mit „tiefgekühltem Benzin“ im Tank, fuhr in der 1984er Saison mit den damals besten Piloten Prost und Lauda die gesamte Konkurrenz in Grund und Boden.

Entscheidender Umstand war, dass sich beide Fahrer keine Sorgen um den Spritverbrauch machen mussten.



Ein eindrucksvolles Modellauto mit stattlichen Außenmaßen und schwerem Chromzierrat. In seiner Zweifarbigkeit wirkt der Chaika nicht staatstragend, sondern amerikanisch.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert



# Für Volk und Funktionäre

Zwei Mal Ostblock, aber sehr unterschiedlich angesiedelt in der automobilen Hierarchie: Triple 9 bringt in 1:18 die Funktionärslimousine Chaika in weit bunteren Farben, als sie dem Apparatschik recht waren, und den ČSSR-Volkswagen Škoda 105 L genau so bunt, wie er in der Tschechoslowakei und der DDR massenhaft unterwegs war.

**H**enri Ford wird das Wort zugesprochen, der Kunde könne das T-Modell in jeder Farbe haben, sofern sie Schwarz sei. Mag sein, dass er das gesagt hat. Das T-Modell gab es jedenfalls in seinem langen Leben auch in anderen Farben als in Schwarz. Den Chaika hingegen nicht. Der war immer schwarz. Denn er hatte nur eine Bestimmung: Eine Luxuslimousine für den sowjetischen Parteiapparat auf nicht allerhöchster Ebene (die fuhren ZIL-111), sondern auf zweithöchstem Level. Die hatten zuvor den ZIM-GAS 12 und ab 1959 den Chaika (= Mäwe). Der klassische Chaika GAZ-13, optisch dem 1955/56er Packard nachempfunden, wurde bis 1981 gebaut und erhielt dann einen moderneren Nachfolger mit flä-

chiger Karosserie, den GAZ-14, der erneut Chaika hieß und ebenfalls ein reiner Funktionärswagen war, nicht für die Zivilbevölkerung bestimmt. Chaikas wurden auch in die DDR exportiert und hatten dort dieselbe Funktion wie in der Sowjetunion.

Präsentiert wurde der Chaika auf der Weltausstellung in Brüssel 1958, das Ausstellungsfahrzeug mag bunt lackiert gewesen sein. Das Deckblatt der dort verteilten Prospekte zierte ein zweifarbiges Chaika,

aber das ist keine Fotografie, sondern, wie damals üblich, eine Zeichnung. *Caramini* widmete dem Chaika im Original und Modell in Ausgabe 2/2018 eine große Präsentation. In den ersten rund fünf Jahren nach dem Systemzusammenbruch waren Chaikas billig zu haben. Heute sind gut erhaltene Exemplare sehr gesuchte Klassiker, die Preise stiegen rasant an und bewegen sich um die 50 000 Euro. Eine gute Rendite!

Triple 9 ist die Hausmarke des niederländischen Großhändlers The Diecast Company in Purmerend, der von Sonic Exklusivmo-



Heckschriftzug und Kennzeichen sind kyrillisch beschriftet. ГАЗ ist der Hersteller und bedeutet Горьковский автомобильный завод (= Automobilwerk Gorki), Чайка ist die Typbezeichnung, auf Deutsch übersetzt „Mäwe“.



Die einzige offizielle Veröffentlichung eines zweifarbigen Chaika: Deckblatt des Prospektes, der auf der Brüsseler Weltausstellung 1958 anlässlich der Chaika-Präsentation verteilt wurde.

Foto: Archiv Caramini

delle unter dieser Marke herstellen lässt und sich in jüngster Zeit auf Ostblock-Modelle in 1:18 spezialisiert. Das ist also dasselbe Geschäftsmodell wie die MCG-Modelle von Model Car World, und die Triple-9-Modelle entsprechen auch qualitativ und konstruktiv den MCG-Miniaturen: Zinkdruckguss, 1:18, nichts zu öffnen. The Diecast Company vertreibt sie nicht exklusiv, auch andere Händler können sie erwerben, und so sind die Triple-9-Neuheiten auch von deutschen Versandhändlern zu haben. Wir bekamen unsere beiden Muster von Model Car World.

In Schwarz gab es den Chaika (natürlich!) bereits. Nun kommt er in drei neuen Zweifarbkombinationen, in Weiß mit Dach und Flankenunterseiten jeweils in Blau, Rot oder Grün. Das sieht gut und sehr ameri-

kanisch aus, und so dürften wohl in den 90er Jahren Chaikas lackiert worden sein, als ihre Eigentümer damit einen originalen Packard vorgaukeln wollten. Heute ist das nicht mehr nötig. Ein Chaika ist als Klassiker weitaus mehr wert als ein zeitgleicher Packard Caribbean.

● GAZ-13 Chaika 1959 weiß/blau, weiß/rot, weiß/grün. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP bei Model Car World 69,95 €.

Weit unverfänglicher, unverdächtig und überhaupt nicht staatstragend ist die zweite Triple-9-Neuheit, der Škoda 105 L, und er trägt seine bunten Farben zurecht.



Was den DDR-Bürgern ihr Wartburg, den Sowjetbürgern ihr Lada und den Rumänen ihr Dacia, war den Tschechoslowaken ihr Škoda. Den Typ 742 gab es anfangs mit zwei Motoren, der 105 hatte 1046 cm<sup>3</sup> Hubraum und 45 PS, der 120 schöpfte aus 1174 cm<sup>3</sup> Hubraum im Heck seine 55 PS.

Der Škoda 105 L, die konkrete Triple-9-Version, teilt die Rundscheinwerfer mit dem Standardmodell, hat aber Teppichmatten, ein paar Zierleisten und die hinteren Seitenfenster lassen sich herabkurbeln. Das verstand man in der ČSSR unter Luxus. Darüber rangierte der GL mit verchromten Fensterrahmen, Rechteckscheinwerfern und Kopfstützen. Das ist „Grand Luxe“ im automobilen Verständnis der ČSSR.



In gleich fünf zeittypischen, etwas grellen Farben bringt Triple 9 die erste Version des Škoda Typ 742 von 1976, ein tschechoslowakisches Massenautomobil, der dortige „Volkswagen“ schlechthin, sehr beliebt und geliebt, auch in der DDR hoch angesehen. Und sogar im Westen. In der Bundesrepublik, in Österreich und auch in Frankreich war dieser Škoda vor Lada-Zeiten das einzige Ostblockauto, das in nennenswerten Stückzahlen unterwegs war. Ein Langzeitauto, gebaut 1976 bis zur „Samtenen Revolution“, die erste Serie mit Chromstoßstangen bis 1983. Die schmale Spur des Tripe-9-Modells mag auffallen, aber falsch ist sie nicht. Mit dem 1983er Facelift bekam der Škoda vorne eine größere Spurbreite, und die späten Modelle sind logischerweise besser in Erinnerung.

Beide Modelle entsprechen dem aktuellen Sonic-Standard in Konstruktion, Finesse und Ausführung. Das sind keine High-Enders, sondern solide und routiniert gemachte Achtzehner, die sich keine Schwächen leisten, an denen sich aber auch kein Produktmanager persönlich ausgetobt hat.

Der Preis liegt nur geringfügig über den vergleichbaren MCG-Modellen, aber immerhin muss man sehen, dass beim Verkauf von Triple-9-Modellen in Deutschland noch ein Zwischenagent im Spiel ist, der ebenfalls verdienen will und muss. MCG-Modelle kosten im Ausland, von einem dortigen Großhändler importiert, auch etwas mehr als in ihrer Heimat (alle Produkte, bei denen ein selbstständiger Importeur zwischengeschaltet ist, kosten mehr als in ihrer Heimat).

● Škoda 105 L 1976 dunkelrot, hellgrüngelb, gelb, grün, himmelblau. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP bei Model Car World 69,95 €.

Alexander F. Storz

Ein Jacky-Ickx-Auto aus Le Mans und ausnahmsweise kein Siegertyp: 1979 war Le Mans für die Legende eine Nullnummer, aber sein Porsche 936/78 ist ein attraktiv lackierter Kerl.

Fotos: Alexander F. Storz



## Dort Kult, hier Nische

Das große 90er-Jahre-Toyota-Coupé, der Supra, kommt als Solido-Formneuheit. Im Gegensatz zu vergangenen neuen Solidos überzeugt er nicht völlig, ist aber eine sinnvolle Bereicherung der Vitrine. Ein knallig-lilafarbener Phantasie-Elfer hingegen ist tatsächlich reine Geschmackssache.

**W**enn ein Wagen bei The Fast and the Furious eine Hauptrolle spielt, so spielt er auch eine solche unter den Modellherstellern – zumindest auf jenen Märkten, wo diese Filmreihe Kultstatus hat. In Europa ist The Fast and the Furious zwar auch populär. Aber es spielt eben in einem anderen Kulturkreis. Vom Toyota Supra Mk 4, wie ihn die Amerikaner und Japaner nennen, gibt es etliche Miniaturen in 1:18, von billig bis edel, von Jada und Ertl über Ottomobile und Kyosho bis Ignition. Diese Modelle haben den asiatischen und

US-amerikanischen Markt im Blick, wie das Original auch. Von den 45 000 Supras dieser Generation wurden circa 500 in Deutschland verkauft. Er konkurrierte gegen den Porsche 911 Carrera, den Ferrari 348 oder die Chrysler Viper. Für das Auto selbst mag einiges gesprochen haben, aber in diesen Kreisen regiert das Renommee. Und da kommt ein Toyota nicht gegen einen Porsche an.

Solido hat den weltweiten Markt im Blick, bei Weitem nicht nur den französischen oder europäischen, und da passt der Supra der vierten Generation (1993 bis 2002, Europaverkauf nur bis 1996) gut hinzu.

Das Auto selbst bezeichnet Solido als Supra Mk IV, das sagen die Amis, und die bei-

den Farbbezeichnungen „Super White“ und „Renaissance Red“ gelten auch nur für den US-Markt (in Deutschland völlig unpräzise „Weiß 040“ und „Rot 3L2“). Dort also Kultkarre, bei uns Nischenfahrzeug. Dennoch freuen wir uns über jede Formneuheit.

Solido macht den Supra A80, Design Isao Tsuzuki, in seiner frühen Version ab April 1993 als Targa mit herausnehmbarem Dachmittelteil aus Kunststoff. Der Wagen ist rechtsgesteuert und stellt die Japan-Version dar, ohne Motorhaubenluftschutze – somit mit Saugmotor (225 PS aus 3 Litern, in Deutschland nur als 330-PS-Biturbo angeboten). Der Formenbau ist Solido-typisch professionell, wenngleich das Modell, im Gegensatz zu anderen Solido-Neuerscheinungen der jüngsten Zeit, eher nach den



Neue Form, neues Glück, nunmehr ein Toyota Supra von Solido. Wer ihn kauft, macht angesichts des Preises nichts falsch. Aber der Begeisterungsturm bleibt aus.

Kann man mögen, muss man nicht: lilafarbener Porsche 911 Carrera RSR 2.8 als phantasievoll gestalteter „Street Racer“. Nettes Mitbringsel für einen Nicht-Sammler, der auch mal einen fetzigen Porsche im Regal stehen haben möchte.



45 Euro aussieht, die es auch kostet. Das Dachmittelteil ist zwar farblich passend, es passt auch gut in seine Aussparung, aber wenn es abgenommen wird, sieht man sehr deutlich die vier Löcher, in denen es fixiert ist. Das sieht weniger schön aus, also sollte man den Supra geschlossen in die Vitrine stellen. Ist er offen, offenbart sich auch der recht billig anmutende Kunststoff der Innenausstattung (unlackiertes, schwarzes Plastik) mit allenfalls ansatzweiser Bedruckung (die Armaturenziffernblätter, das war's). Die Form hat Solido gut getroffen, gerade an unserem weiß lackierten Muster sind die Türspalte aber doch ziemlich offensichtlich und rund um die Scheinwerfer wirkt er etwas „seltsam“, als ob die Leuchtenform nicht optimal getroffen wäre. Al-

lerdings ist das Vorbild in diesem Bereich auch „seltsam“: Dieser Supra blickt etwas merkwürdig in die Welt. Das Modell macht alles in allem schon einen guten Eindruck und in ihm steckt Potenzial. Aber die Erstlingsversionen in Weiß und in Rot hauen den Sammler nicht vom Hocker.

Zwei Solido-Farbvarianten: Jacky Ickx, an sich auf der Gewinner-Seite und eine Le-Mans-Legende mit sechs Siegen, hatte in Le Mans 1979 zusammen mit seinem Copiloten Brian Redman kein Glück im Porsche 936/78 von Essex-Motorsport, nach 200 Runden und 18 Fahr-Stunden disqualifiziert, weil er bei einer Reparatur auf der Strecke unerlaubt Hilfe erhielt. Immerhin hatte Ickx die schnellste Runde inne – was ihm letztlich nichts nutzte.

Für Solido ist dieser Porsche 936/78 lediglich eine Farbvariante. Was auch für den lilafarbenen Porsche 911 RSR 2.8 von 1973 gilt, aber während der Le-Mans-Wagen von Jacky Ickx vorbildgetreu ist, scheint uns der lila Elfer ein Phantasieprodukt zu sein. Und falls er doch ein real existentes Vorbild haben sollte, so ein privates, und sonderlich berühmt ist es nicht geworden. Nichtsdestotrotz – es sieht gut aus, ungewöhnliche Farbe, Lila als Unilack, auch für den Überrollbügel. Das ist nichts als eine exaltierte Farbversion des bekannten und formal guten Solido 911 Carrera RSR, garniert mit ein paar „coolen“ Aufklebern auf den Scheiben („Straight outta Stuttgart“ oder „Outlaw“). Für jenen, der im Supermarkt einen Porsche als Mitnahmeartikel erwirbt: Boah, ey, super geil, Mann! Für den Modellautosammler: Schlichtweg eine Geschmackssache. Immerhin könnte man mit solchen Modellen den Nachwuchs ans Hobby heranzuführen.

● **S1807602** Toyota Supra (A80) Targa 1993,  
● **S1801114** Porsche 911 RSR „Street Fighter“ 1973 lila,

● **S1805604** Porsche 936/78 Le Mans 1979 (#12 Jacky Ickx). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 44,95 €.

Alexander F. Storz

**Tausendschöne Momente.  
Endlich sind sie da.**

**Spenden und Infos unter [www.rotenasen.de](http://www.rotenasen.de)**

**ROTE NASEN**

Letzte Evolutionsstufe des Vorkriegs-Olympia ist das 1951er Modell. Abgelöst wurde es 1953 vom ersten Opel Olympia Rekord in Pontonform. Schwarz steht der Miniatur gut, und am liebsten steht sie neben dem ebenfalls schwarzen '51er Kapitän in der Vitrine.

Fotos: Alexander F. Storz



# Opel in Verkleidung

*Der Olympia im beginnenden und der Kapitän '59 im absoluten Wohlstands-Look, der Bitter CD als Opel für den Jet-Set sowie ein kleiner, rundlicher Neuzeit-Tigra setzen Akzente in der Opel-Sammlung, die bietet Sonic-Modelle in 1:25 am Kiosk.*

Zum jüngst erschienenen Opel Kapitän '51 passt der neue 1951er Olympia wunderbar, selbe Zeit, selber Stil, selbe Farbe – nur auf Weißwandreifen verzichtet der Olympia, was in diesem Falle sicherlich kein Fehler ist. Zum schwarzen Lack passt die farbige Innenausstattung, die Sitze in hellem Beige, die Türinnenverkleidungen in Rot. Das ist sehr viel Farbe innen, und zeitgenössische Prospekte belegen: Ja, so war das damals! Formal wie üblich bestens, viel Chrom- und Silberschmuck, die Felgen zusätzlich zu den mit rotem „Opel“-Schriftzug versehenen Radkappen mit einem Felgenzierring versehen – ganz schön aufgebretzeltes Fahrzeug der beginnenden Wirtschaftswunderära. Er basierte grundsätzlich auf dem Vorkriegsmodell Olympia OL38, wurde nach dem Krieg weitergebaut und durch mehrere Facelifts modernisiert, zum Modelljahr 1950 vorne, im Folgejahr hinten, als das zerklüftete Heck geglättet und der Kofferraum von außen zugänglich wurde, 15- statt 16-Zoll-Räder. Dem Zeitgeschmack huldigten die Lenkradschaltung und das elfenbeinfarbene Lenkrad.

Der Bitter CD auf technischer Basis des Diplomat war Erich Bitters Traumwagen, zwischen 1973 und 1979 entstanden 395 Exemplare in handwerklicher Serienfertigung. Inspiriert wurde das Reisecoupé durch zwei Einzelstücke, die Designstudie Opel CD auf Diplomat-Basis vom Opel-Design-Chef Charles M. Jordan und der vom italienischen Stilisten Pietro Frua entworfene Opel-Frua Diplomat. Jordans Nachfolger David R. Holls kannte Erich Bitter, und beide Männer einigten sich darauf, dass der Schwelmer einen Super-Opel mit Rüsselsheimer Unterstützung bauen sollte. Das endgültige Styling des Jet-Set-Opel auf verkürzter Diplomat-Bodengruppe übernahm George Gallion, zuvor Jordans Assistent. Gefertigt wurden die Aufbauten beim Stuttgarter Karoseriespezialisten Karl Baur. Sonic macht die Ursprungsversion von 1973/74, aber der Bitter CD erlebte ohnehin kaum eine Evolution. Auch für dieses Modell gilt: absolut gelungene Umsetzung in jeder Hinsicht, wir bemängeln allenfalls die fehlende Kofferraumabdeckung. Gelungene Ronal-Kleeblatt-Alus, schön gemachtes, zweifarbigen Interieur mit viel Holz rund um

die Armaturen, selbstbewusste vier Auspuff-Endrohre. Das Ferrari-Rot mag einen Touch zu sportlich sein, ein Bitter ist eher in dezenten Metalltönen in Erinnerung – aber selbstverständlich gab es rote Bitter CD. Doch die waren zumeist in Metallic lackiert. Der beliebteste Farbton war Granatrotmetallic, 50 Mal geordert, gefolgt von Silber-, Hellgrün- und Beigemetallic.

Zu den jüngsten Miniaturen in der Opel-Sammlung gehört mit Baujahr 1994 der Opel Tigra. Das Coupé auf Corsa-Basis zum „Nachfolger des Manta“ zu stilisieren, wie im Begleitheft zu lesen ist, erscheint uns eine gewagte These angesichts der Existenz des Calibra. Hideo Kodama zeichnete das hinreißende Coupé so topmodisch, dass sich vor allem der jungweibliche Mainstream spontan darin verliebte. Doch es erlebte dasselbe Schicksal, das jedem Modeartikel widerfährt: Was besonders in Mode ist, ist danach auch besonders schnell aus der Mode. Das Modell in Blaumetallic ist erneut ohne Fehler und charmant umgesetzt.

Ein ganz anderes Kaliber, äußerst eindrucksvoll, ist der große Kapitän P2,6 (oder: P II) von 1959. Sonic setzt den Kapitän und



Als der Tigra Ende 1994 erschien, schlug er ein wie eine Bombe, und der Erzrivale Ford brauchte zwei Jahre, um mit seinem Puma das Erfolgsrezept zu kopieren. Tigras Charakteristikum waren die weit um die Ecken reichende Panorama-Heckscheibe und die unerhört runde Form der Seitenscheiben.



nicht den Kapitän L um, also keine goldenen Krönchen und Ornamente, auch keine Radzierringe, sondern kleine Radkappen auf vorbildlich schwarzen Felgen. Mit dem dunklen Blau harmoniert nicht nur die ebenfalls blaue Innenausstattung (mit weißen Bereichen an den Türinnenverkleidungen), sondern auch die Weißwandreifen. Wie üblich, eine hervorragende Umsetzung seitens Sonic, und wie üblich ist der Öffnungswinkel der Vordertüren zu klein. Dafür ist der „Käpt'n“ ein wahres Chromwunder, er symbolisiert und repräsentiert den gewachsenen Wohlstand am Ende der 50er Jahre und somit dem Höhepunkt des Wirtschaftswunders. Aussicht auf das kommende Modell: ein Opel Senator B.

● **Nr. 32** Bitter Diplomat CD 1974 rot,  
 ● **Nr. 33** Opel Olympia 1951 schwarz,  
 ● **Nr. 34** Opel Tigra A 1994 blaumetallic und  
 ● **Nr. 35** Opel Kapitän P2,6 1959 dunkelblau.  
 Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25.  
 UVP am Kiosk je 34,99 €, im Abonnement je 29,99 €.

Alexander F. Storz



Ganz großes Facelift für den unglücklichen und kurzlebigen '58er „Schlüsselloch-Kapitän“: Der Kapitän P2,6 von 1959 war ein großer Erfolg, 145 616 Exemplare bis Ende 1963. Dann kam der Große Opel im Dreierpack: Kapitän/Admiral/Diplomat A.

Ein Hochleistungs-Gran-Tourismo mit amerikanischem 5,4-Liter-V8 und 230 PS. Der Bitter CD lag satt und schwer auf der Straße, und die ingenieure DeDion-Hinterachse verhinderte alle Bösartigkeiten. Eindrucksvolles Sonic-Modell!



Der originale BMW siegte in Zolder, eingesetzt von Schnitzer und pilotiert von Stuck. Der Aachener Miniatur gebührt ebenfalls ein Platz auf dem obersten Treppchen, denn sie ist makellos umgesetzt, hier gibt es keinen Grund zur Klage, nur viele Gründe zur Freude.

Fotos: Wolfgang Ruppel



Die Miniatur zeigt sich bestens in Schuss, glänzt mit einer hervorragenden Umsetzung der Karosserie, punktgenau sitzenden Gravuren, sowie mit auf hohem Niveau liegenden Lackierung plus Dekoration. Ebenso topp ist der Innenraum gelungen, verstreifter Überrollkäfig, authentisches Lenkrad, Armaturenbrett samt skalierten Anzeige-Instrumenten, und auch der Beifahrersitz, an dessen Stelle sich nun die Feuerlöschanlage befindet, wurde vorbildgerecht entfernt. Die breiten Dunlop-Walzen mit ihren goldenen Inlets sind an den Flanken beschriftet, der Einarmwischer liegt plan auf der Frontscheibe, und die Halterung des Heckflügels entspricht ebenfalls ganz genau der des großen Bruders. Dazu kommt ein mit vielen Details glänzender Unterboden, ein natürlich hohlgebohrtes Endrohr der Auspuffanlage sowie perfekt eingepasste Leuchteinheiten. Summa summarum eine in jeder Hinsicht überzeugende Miniatur, ein Schmankerl für die Sammler von Wettbewerbsautos.

1979 geriet die seit 1972 ausgetragene DRM (Deutsche Rennsport-Meisterschaft) in schwieriges Fahrwasser. Der Einsatz von Gruppe-5-Autos war nur einer Handvoll finanziell gut betuchter Teams möglich, und so spektakulär diese Autos auch waren, das Geschehen spitzte sich in beiden Divisionen nur noch auf einige, wenige Topp-Teams zu; die Gruppe-2- und Gruppe-4-Autos waren praktisch chancenlos. So wurde von 1979 bis 1983 die Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe ins Leben gerufen, die Gruppe-4- und Gruppe-2-Au-

*Der Einsatz von Gruppe-5-Autos war nur einer Handvoll finanziell gut betuchter Teams möglich.*

## Mia san mia

Neu bei Minichamps im Maßstab 1:18 ist ein BMW M1, der 1982 in der Deutschen Automobil-Rennsport-Trophäe an den Start ging, eine der wohl weltweit besten Rennserien für Tourenwagen. Fahrer war Hans-Joachim Stuck, eingesetzt wurde das Auto von Schnitzer.

tos starteten nun zusammen mit den High-tech-Boliden der Gruppe 5. Im Ziel wurden sie in einer gemeinsamen Wertung berücksichtigt, zugleich aber in einer Subwertung mit separaten Punkten belohnt. Wer zum Beispiel mit einem Gruppe-2- oder Gruppe-4-Auto als Gesamtvierter abgewinkt wurde, erhielt dafür zehn DRM-Punkte. War er aber noch Bester seiner Gruppe, gab es für ihn 20 Punkte, allerdings nicht beide Punkte kumuliert.

Die Idee zündete sofort, die Starterfelder wurden größer. Die Szene entwickelte sich sehr schnell, potente Porsche 934, BMW M3 oder die in ihrer Division (Division 1 bis 2,0 Liter, Division 2 darüber) dominierenden Escort mit ihren Vierventil-Motoren gingen an den Start. Ab 1982 wurde die Trophäe in separaten Rennen ausgetragen, 1983 lief das letzte Rennen. Allerdings hatte man 1982 wieder einmal das Reglement geändert. Nun waren auch Gruppe-C-Autos ebenso erlaubt wie die schon älteren Gruppe-6-Sportwagen, die Divisionen entfielen, die Rennen der

DRM wurden nur in einer einzigen Klasse ausgetragen. In der Rennsport-Trophäe blieb es allerdings bei der gewohnten Aufteilung.

Das Vorbild der Aachener Miniatur siegte beim ersten Rennen 1982, dem „Bergischen Löwen“ in Zolder. Stuck gewann in seinem BMW M1, eingesetzt und vorbereitet von Schnitzer. Für den Einsatz in der Gruppe 4 mussten laut Sportgesetz 400 Exemplare in 24 aufeinanderfolgenden Monaten aufgebaut werden. Wesentlicher Unterschied zum Straßenauto war der Motor, der mit geschmiedeten Kolben, neuen Nockenwellen, größeren Ventilen, optimierten Kanälen, Schieber statt Drosselklappen und einer veränderten Abgasanlage ausgerüstet wurde; die Leistung betrug danach gut 470 PS. Ob Schnitzer eventuell noch an einigen Stellen „nachjustiert“ hat, ist dem Verfasser nicht bekannt, dürfte aber durchaus im Bereich des Möglichen liegen.

● 155822902 BMW M1 Schnitzer Eterna Meisterfoto, Team H.-J. Stuck, Sieger Deutsche-Automobil-Rennsport-Trophäe, Zolder 1982, Diecast, Preis ca. 120 €.

Wolfgang Ruppel



Die Form kann man halbwegs wertfrei als skurril bezeichnen. Enthusiasten nennen Flaminio Bertoni's Design genial, Skeptiker erkoren das Fahrzeug zum hässlichsten Auto aller Zeiten. Egal. Die Ami ist ein wichtiger Meilenstein in der Citroën-Geschichte.

Fotos:  
Alexander F. Storz

# Der schaut so anders

*Ami 6: bekannt, das Design-Meisterwerk von Flaminio Bertoni, das er selbst als gelungener als seine DS einschätzte und das so mancher Betrachter als das hässlichste Auto der Welt ansah. Von Norev, ganz neu, mit Doppelscheinwerfern. Der schaut so anders. Norev bringt den Ami 6 als Luxusversion.*

Club heißt er. So hießen Ende der 60er und Anfang der 70er die Luxusversionen der kleinen und mittelgroßen Citroën. 1968, nach bereits siebenjähriger Bauzeit, wurde der Ami 6 zum Club befördert, nur für gut ein Jahr. Dann wurde er vom Ami 8 mit geglätteter Karosserie und schrägem Heck abgelöst. 1968 war ein wichtiges Citroën-Jahr: neue Frontpartie für die DS und Präsentation der Dyane. Die Luxus-Ami stand dabei in deren Schatten, präsentiert in einer Ecke des Citroën-Standes auf dem Pariser Salon im Oktober 1967. Optisch unterschied sie sich von der einfacheren Schwester durch Doppelrund- statt ovaler Scheinwerfer, eine Chromleiste an der Karosserieunterflanke und feinere Radkappen (Type „Gala“) mit integrierten, elfenbeinfarbenen Radzierringen, innen waren die Stoffe etwas besser, darüber hinaus Liegesitze, und unter der Haube fanden sich zwei zusätzliche Pferdchen (28 statt 26 aus 602 cm<sup>3</sup>). Der Club bekam spe-

zielle Farben, zwei davon serienmäßig mit cremefarbenem Dach kombiniert, darunter das Rouge Corsair, das Norev auswählte. Die Ami 6 Club gab es als Limousine und Break, neu war auch das optionale Schiebedach (hat das Norev-Modell nicht).

Die Karriere der Ami 6 Club Limousine war kurz, von September 1967 bis März 1969, also anderthalb Jahre, der Break wurde ein Jahr länger gebaut, weil ein Break auf Basis Ami 8 noch nicht verfügbar war. So erfolgreich die Ami 6 all die Jahre war (Platz 4 in der französischen Zulassungst Statistik), so gering scheint der Käuferwunsch nach mehr Luxus, also der Ami 6 Club, gewesen zu sein, vor allem im Ausland: 3246 verkaufte Wagen in Belgien, 2825 in den Niederlanden, 969 in Italien und ganze 769 in Westdeutschland.

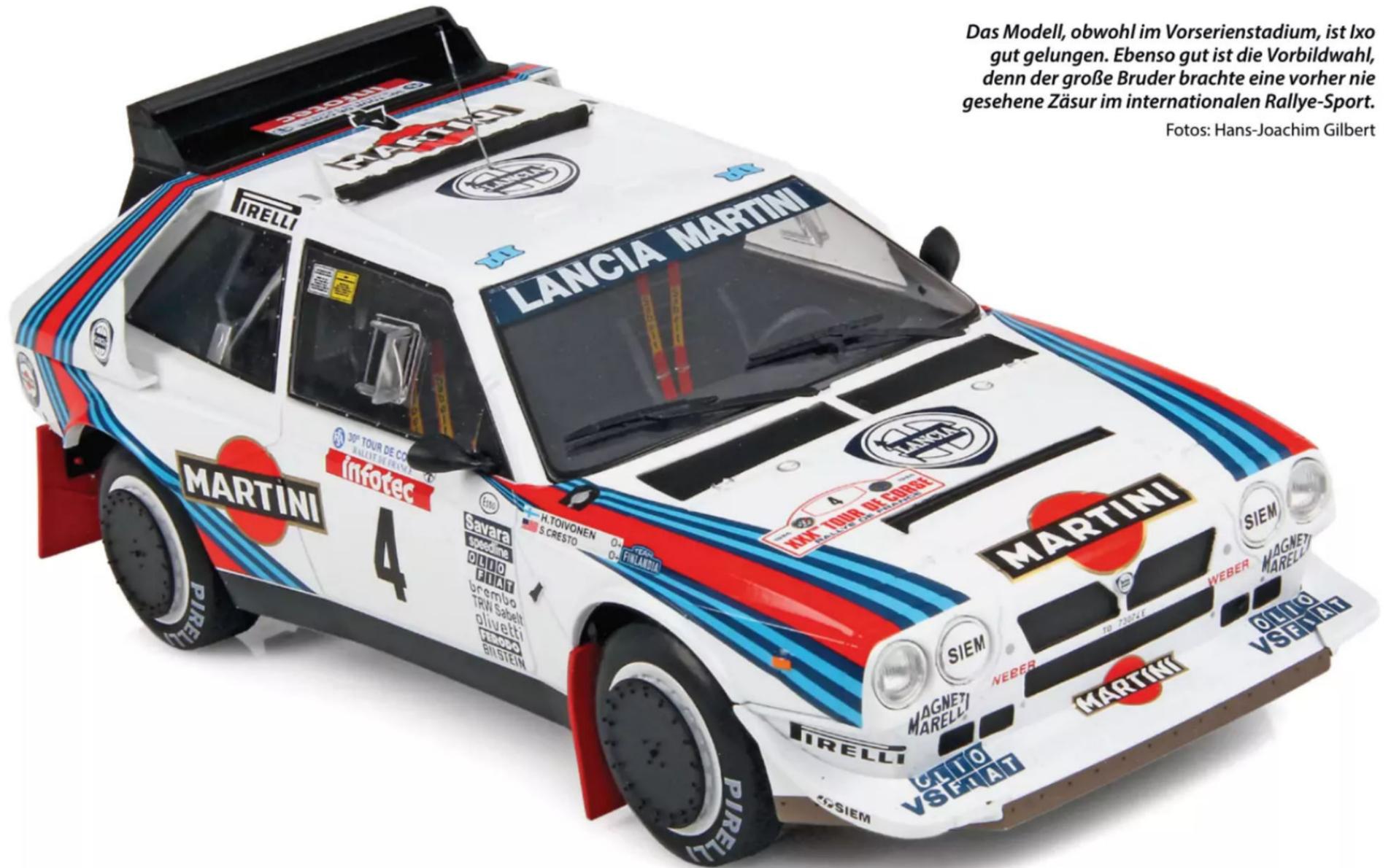
Es ist schön, dass Norev bei Bestandsmodellen nicht nur Farbvarianten bringt, sondern manchmal auch in die formenbauerische

Substanz eingreift und durch neue Anbauteile bisher nicht miniaturisierte Versionen kreiert. So wie nun mit der Ami 6 Club. Das Grundmodell ist alt und stammt noch aus der Zeit, als bei Norev zu öffnende Vordertüren und Hauben bei den Achtzählern Standard waren. Die Version Club ist neu, mit neu konstruierten Scheinwerfern, Radzierkappen und zusätzlichen Chromzierleisten an den Flanken. Das Modell lenkt und ist so gut gefedert, wie man das von einem kleinen Norev-Citroën erwartet. Rouge Corsair ist ein edler Farbton für die Kleine, gepaart mit hellem Dach, innen ebenfalls rouge, schwarzes, prima gestaltetes und skurriles Citroën-Armaturenbrett mit Einspeichenlenkrad, mehrfarbige Türinnenverkleidungen. Schlichtweg ein hübsches Autochen und eben viel mehr als nur eine Farbvariante.

● 181602 Citroën Ami 6 Club 1968. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 75 €. **Alexander F. Storz**



Viele nette Details: Radkappen mit Zierringen, Schmutzklappen hinten, optionaler Außenspiegel, Chromzierleiste an der Seite und ein so typisches Citroën-Armaturenbrett.



Das Modell, obwohl im Vorserienstadium, ist Ixo gut gelungen. Ebenso gut ist die Vorbildwahl, denn der große Bruder brachte eine vorher nie gesehene Zäsur im internationalen Rallye-Sport.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

# Das Ende der Unschuld

Allrad und Turbolader trieben sie an. In den 80er Jahren hatte der Rallye-Sport seine wilde Zeit mit den Geschossen der Gruppe B. Insider behaupten, dass ihr Ende kam, weil sie der Formel 1 das Interesse stahl. Ixo will jetzt mit dem Delta S4 das Interesse wach küssen.

Schon seit Beginn des Renn- und Rallye-Sports gab es Perioden, in denen Konstrukteure neue Technologien erfanden und sie in ihren Wettbewerbsautos umsetzten. So wie in den 30er Jahren G.P.-Autos mit den gewaltigen Leistungen ihrer Kompressoren, die auf schmalen Reifen, ohne jedes Handling und mit „Seifenkisten-Bremsen“ zwischen Alleebäumen, Häusern und Zuschauermassen donnerten. Oder denken wir an die Porsche 917, die nur von einer Handvoll Topp-Piloten wirklich am Limit bewegt werden konnten; die Wagen bestanden praktisch aus einem Rohrrahmen, sehr wenig Karosserie und einem Fünfлитermotor.

In den 80er Jahren hatte der Rallye-Sport seine wilde Zeit mit den Geschossen der Gruppe B, samt Allrad und Turbolader. Handling und Balance der Autos war nicht vom Feinsten, aber was sie hatten, war Power im Überfluss. Und sie fuhren diese

Power aus, auf jedem nur denkbaren Untergrund, mit Tempo 240 km/h durch die afrikanische Steppe und mit Slicks auf dem schwarzen Eis der Monte; Autos, von denen je laut Homologation nur 200 Exemplare hergestellt werden mussten. Schlecht stand

es in Sachen Zuschauer-sicherheit. Nie hätte das Regelwerk erlauben dürfen, dass diese extrem schwer zu beherrschenden Geschosse quasi über die Füße der

Zuschauer drifteten, die von diesen Autos in Massen angezogen wurden. Es darf nicht vergessen werden, der Rallye-Sport war Mitte der 80er beliebter als die Formel 1, was den Strippenziehern dieser höchsten Rennklasse nun überhaupt nicht gefiel.

Aber erstmal brach im Januar 1983 in der Monte ein neues, allerdings nur vier Jahre währendes Zeitalter an, die Gruppe B ging an den Start. Es begann mit Autos, wie dem Lancia Rally 037, dem Audi Quattro A1 oder dem Opel Ascona 400 und endete

1986 mit Boliden namens Lancia S4, Audi Sport Quattro E 2 oder Peugeot 205 T16 E2. Die Monte 1986 hatten Toivonen/Cresto im Delta S4 gewonnen, bei der Schweden Rallye mussten sie mit Motorschaden aufgeben. Dann kam das Menetekel an der Wand, die Portugal, dritte Rallye im WM-Kalender. Hier war die Disziplinlosigkeit der Zuschauer unfassbar, es kam also, wie es kommen musste. Salonen im 205 T16 E2 streifte einen Kameramann, brach ihm ein Bein und lädierte das Heck seines Autos. Dann kam der Portugiese Joaquim Santos im Ford RS 200 über eine Rechtskurve, Sand auf der Straße und jede Menge Zuschauer. Beim Bremsen kam Santos von der Ideallinie ab, verlor die Kontrolle über den RS 200 und knallte in die Zuschauermenge. Der Metro 6R4 des Belgiers Duez war der Erste an der Unfallstelle und brachte die Neuigkeiten zum Ende der Prüfung. Trotzdem ließen die Organisatoren elf weitere Autos in die Prüfung fahren, Krankenwagen und Ärzte mussten solange warten. Ergebnis waren vier Tote und um die 30, überwiegend lebensgefährlich ver-

*Der Delta S4 war 1986 eines von zwei Autos mit dem höchsten technischen Stand aller Gruppe-B-Boliden.*

letzte Menschen; die tatsächlichen Zahlen wurden allerdings nie veröffentlicht. Alle Fahrer stimmten dann unisono dafür, die Rallye nicht fortzusetzen.

Der Beitrag der FISA aber bestand darin, die Teams aufzufordern weiterzufahren, aber ohne Sicherheitskontrollen der Zuschauermassen. Fahrer und Teamchefs lehnten das ab, bis auf einige Portugiesen, die auf Druck ihrer Sponsoren die Rallye beenden mussten. Aber auch Cesare Fioro, der nicht vor Ort war, wies seinen Teamchef Nini Russo an, die Lancia-Fahrer „notfalls im Polizeigriff“ in ihre Autos zu befördern. Lakonische Antwort von Russo: „Ich bin doch kein Schwarzenegger“. Die nachfolgende Safari wurde eine Beute von Toyota, danach stand die Tour de Corse auf dem Terminplan. Hier war natürlich die Anwesenheit von Balestre als Präsident der französischen Motorsportbehörde zwingend notwendig, aber der Franzose liebte eh Kameras und Mikrofone. Erst einmal blies er verbal zur Attacke, geißelte die Firmen dafür, dass sie solche Hochgeschwindigkeits-Autos überhaupt gebaut und sie es ebenfalls versäumt hatten, die Zuschauer in Portugal unter Kontrolle zu halten. Ein rein absurdes Gefasel, denn für die Zuschauer waren bei Rallyes die jeweiligen Veranstalter zuständig und alle Gruppe-B-Wagen waren sowohl abgenommen als auch homologiert. Gleichzeitig kündigte er an, „die Hersteller zur Kasse zu bitten, da er im FISA Sportgesetz nichts gefunden habe, um die Fahrer für ihren Rückzug von der Portugal-Rallye zu bestrafen“.

Dann kam der verhängnisvolle 2. Mai 1986, die Tour de Corse. Toivonen/Cresto in ihrem S4 lagen in Führung, als das Auto von der Straße abkam, gegen die Bäume knallte, nach rechts unten absackte und sich zwischen Bäumen und Böschung verkeilte.

Dazu kam, beim Stopp kurz vorher in Corte war der Wagen aufgetankt worden, und Toivonen selbst litt unter einer Grippe. Der Tank explodierte, und obwohl sofort ein Hubschrauber in der Luft war, hatten der Finne und sein amerikanischer Co Cresto keine Chance, sie verbrannten in ihrem S4 – die Gruppe B hatte endgültig ihre Unschuld verloren. Sofort danach läutete das Totenglöcklein für diese Gruppe, ab 1987 wurde dann mit Gruppe-A-Autos Rallyes gefahren. Die meisten Insider allerdings sind sich sicher, die Gruppe B musste sterben, weil sie der Formel 1 massenhaft Zuschauer stahl und attraktiver war. Letztlich ist Motorsport in jeder Art gefährlich und jeder Fahrer ist

sich bewusst, vielleicht den höchsten Preis dafür zahlen zu müssen – mit seinem Leben.

Diesen Lancia Delta S4 hat nun Ixo miniaturisiert, und dabei herausgekommen ist ein gutes Modell. Die Umsetzung der Außenhaut stimmt, die Gravuren sind sehr ordentlich und auch Lackierung wie Deko gefallen. Der Innenraum ist recht einfach gestrickt, aber alles

Notwendige ist drin, also Käfig, Lenkrad, Rallye-Sitze, Gurte samt Schloßern, alles da, wo es hingehört. Schwachpunkt ist das Dashboard, nichts Neues bei Ixo. Dazu kommen schöne Felgen mit Abweisern und ebenfalls gut geratene Kleinteile wie Wischer, Antenne, Spiegel, Schmutzklappen oder die Auspuffanlage im Heck mit ihren – leider nicht hohl gebohrten – Endrohren. Der korrekte Heckspoiler fehlt ebenso wenig wie die Lufteinlassöffnung im Dachbereich. In der Gesamtbetrachtung und das Preis-Leistungsverhältnis berücksichtigend, verdient der Delta S4 ein glattes Gut.

Caramini hat über den S 4 schon häufig berichtet, trotzdem für Caramini-Neueinsteiger hier noch die technischen Daten: Knapp 1,8 Liter Hubraum, zwei obenliegende Nockenwellen, Vierventiler, KKK-Turbolader mit Luft-Luft-Ladekühler, dazu ein Volumex-Kompressor, der ab einer bestimmten Drehzahl an den Turbolader abgibt. Ergebnis ist eine satte Leistung von gut 480 PS – im Jahr 1986! Fünfgang-Getriebe von ZF, belüftete Scheibenbremsen vorne und hinten, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 2,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit – je nach Übersetzung – von circa 220 km/h. Das sind auch heute noch mehr als beeindruckende Zahlen.

● **18RMC 083B.20** Lancia Delta S 4, H. Toivonen/S. Cresto, Tour de Corse 1986, Diecast, ca. 70 €.

Wolfgang Ruppel

*Obwohl sofort ein Hubschrauber in der Luft war, hatten der Finne und sein amerikanischer Co Cresto keine Chance.*



## LESENSWERTES

### **Porsche Turbo – Die Ära der Turbo-Elfer**

**Dirk-Michael Conradt, Motorbuch Verlag, 320 Seiten. ISBN 978-3-613-04403-6. Preis 39,90 €.**



Jeder Autor nähert sich seinem Sujet mit bisweilen (leider) durchaus abgestufter Begabung. Über die verfügt Dirk-Michael Conradt, ehemals Chefredakteur von Sport Auto und Motor Klassik, reichlich – man fragt sich bedauernd, warum es seinerseits für die Marke Porsche bei einem generischen Werk über den 356 und der Typmonographie des Turbo geblieben ist. Immerhin hat letztere, 2016 vorgelegt, nun eine satte Erweiterung um 64 Seiten erfahren, die der Chronik die Zwangsbeatmeten der Baureihe 992 beifügt (will sagen: nur die mit dem legendären Schriftzug; ab der Modellpflege des 991 ist der Saugmotor im 911 ja nahezu Geschichte). Der Aufbau der neuen Kapitel (Serien-Turbo und sowie 991 GT2 RS samt Derivaten) folgt der bewährten, sehr geordneten Struktur – Einleitung mit Zusammenfassung der wichtigsten Fakten und Änderungen zum Vormodell, dann Einstieg in die technischen und gestalterischen Details, aufgelockert mit flankierenden Zitaten und Einbettungen in weitere Zusammenhänge. Informationsgewinnung zu den aktuellen Modellen ist ja heutzutage das kleinste Problem – in Produktdarstellung, Konfigurator, Pressemitteilungen und PAG-Newsroom bleibt eigentlich keine Frage unbeantwortet. Hier leistet dann Conradt mit seinem souveränen Stil das sonst oft leichthin versprochene „Wir ordnen das für Sie ein“: Die Info-Schnipsel werden foto- und grafikgestützt zu thematischen Detailabrisse zusammengefügt, durchaus auch mal in kritischem Ton – die räumliche Dimensionierung und das Kampfgewicht der aktuellen Baureihe erfahren z. B. eine eher seufzende Bewertung. Sehr erfreulich auch, dass mit Turbo S Exclusive Series und 20 Years China Edition sowie den GT2 RS-Abkömmlingen Clubsport, MR und 935 die „Mutanten“ der Baureihe(n) eingehend beäugt werden. Eine kleine Schwäche findet man mit etwas Mühe doch: Ein paar mehr Datentabellen hätten einem so faktenprallen Buch gut zu Gesicht gestanden, aber hier kann der Turbo-Freund ja ergänzend auf Andreas Gabriels Werk komplett anderer Charakteristik zurückgreifen. gw



Mercedes-Benz Atego '19 Magirus DLK 32 „Freiwillige Feuerwehr Husum“ als neue Gestaltungsvariante.



# In bunter Farbenpracht

VW-Busse als Einsatzfahrzeuge, Linien- und Reisebusse, das sind Monat für Monat die fast ausschließlichen Themenbereiche bei Rietze. Dabei gelingt es dem fränkischen Hersteller jedoch immer wieder, interessante Vorbilder in oft bunten Farben für die Modellautosammler zu verkleinern. Die Vorlagen für schöne Modelle gehen nie aus.

Das erste Modell nach einem Vorbild des T6 zeichnet ein Fahrzeug nach, das in ganz Deutschland im Einsatz zu finden ist. Der T6 der Justizbehörden befördert Insassen von Vollzugsanstalten, zum Beispiel zur Gerichtsverhandlung oder zum Arzt. Dagegen ist der T6.1 des Zivilschutzes in Bonn beheimatet und wurde dort im Jahr 2021 in Dienst gestellt. Er dient als Mannschaftstransportwagen.

● **53768** VW T6 „Justiz“. Karosserie silbermetallic mit blauer Bauchbinde.

Ein Dachbalken mit blaugelben Warnleuchten und ein Einzelblaulicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

● **53847** VW T6.1 „Zivilschutz“. Karosserie weiß mit gelb-rottem Streifen-Design. Ein blaugelb-

reter Dachbalken und ein Einzelblaulicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

Der Rettungsdienst im Chempark Leverkusen sorgt dafür, dass Notfallpatienten unverzüglich medizinisch versorgt werden. Dazu zählen lebensrettende Maßnahmen am Unfallort sowie der Transport zur weiteren medizinischen Behandlung. Rietze miniaturisiert mit dem GSF RTW '18 eines der neuesten Fahrzeuge des Rettungsdienstes Chempark Leverkusen. Es trägt das von „design112“ speziell entwickelte Fahrzeugdesign, das auf alle Fahrzeuge des Rettungsdienstes übertragen wird. Natürlich hat auch Rietze das elegante Design perfekt nachgezeichnet.

● **76276** Einsatzserie 1:87 Mercedes-Benz Sprinter GSF RTW '18 „Rettungsdienst Chempark Leverkusen“. FH

und Aufbau rot. Dach und Stoßstange weiß. Vier blaugelbe Warnleuchten. Dachkennung „LEV-RC 112“. Kennzeichen „LEV – RC 332“. UVP 29,90 €.

Bei der Husumer Freiwilligen Feuerwehr handelt es sich um eine Gemeindefeuerwehr mit zwei Standorten, an denen mehr als hundert aktive Mitglieder ihren Dienst versehen. Rietze hat sich die moderne Drehleiter Mercedes-Benz Atego '19 Magirus DLK 32 zum Vorbild genommen und perfekt im Maßstab 1:87 umgesetzt.

● **71634** Mercedes-Benz Atego '19 Magirus DLK 32 „Freiwillige Feuerwehr Husum“. FH, Aufbau und Leiterstuhl rot. Rollläden und Trittplatten silbermetallic. Leiterpark hellgrau. Beiliegende Seitenspiegel und Zurrüstteile. Funkkennung 70-32-01. UVP 35,90 €.



VW T6 „Justiz“ und VW T6.1 „Zivilschutz“ als Mannschaftstransporter



Das Verkehrsgebiet der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) umfasst fast ganz Rheinhessen, den nordpfälzischen Donnersbergkreis und die Landkreise Bad Kreuznach und Birkenfeld. Die ORN stellte ab 1997 die Mercedes-Busse der Baureihe O 407 in Dienst, von denen die meisten um 2006/2007 ausgemustert wurden.

● **77321** Mercedes-Benz O 407 „ORN Mainz“. Aufbau lichtgrau mit rot-gelbem Streifen-Design. IA hellgrau. Linie „6600 Heides-





Einsatzserie 1:87: Der GSF RTW '18 ist eines der neuesten Fahrzeuge des Rettungsdienstes Chempark Leverkusen.



heim-Heidenfahrt-Ingelheim". Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 37,90 €.

Die Koblenzer Verkehrsbetriebe (Koveb) testen seit einiger Zeit einen Solaris Urbino 12 '19 electric, um die Linientauglichkeit in der Praxis prüfen zu können. Es geht um die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs, die Ladezeiten, die Batteriehaltbarkeit und die Reichweite. Das Fahrzeug kann auf nahezu allen Strecken der Koveb eingesetzt werden. Der Testbetrieb läuft unter dem Slogan „eMobil“, der auch auf der Miniatur von Rietze zu sehen ist.

● **76810** Solaris Urbino 12 '19 electric „Koblenzer Verkehrsbetriebe Koveb“. Aufbau pink mit schwarz abgesetzten Flächen. Dachaufbauten und Pantograph schwarz. IA grau. Linie „6 Horchheim-Pfaffendorf-KO-Zentrum-Moselweiss“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

*Solaris Urbino 12 '19 electric „Koblenzer Verkehrsbetriebe Koveb“. Den Hinweis auf den Testbetrieb gibt auch das Rietze-Modell wieder.*

Solaris Urbino 18 '19der „Salzburg Verkehr (AT)“, unterwegs im Pinzgau.

Der Salzburg Verkehr (Salzburger Verkehrsverbund SVV) betreibt den Regionalverkehr im österreichischen Bundesland Salzburg und den umliegenden Einzugsgebieten. Das Vorbild des von Rietze verkleinerten Solaris Urbino 18 '19 ist im Pinzgau auf der Linie 660 von Zell am See über Kaprun zum Kitzsteinhorn unterwegs und

wird von Postbus betrieben. Das Logo der Post finden wir an der Front des Modells.

● **77506** Solaris Urbino 18 '19 „Salzburg Verkehr (AT)“, Aufbau weiß mit lilafarbenem Seitenstreifen. IA grau. Linie „660 Kaprun-Zell am See – über Tauern SPA“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 44,90 €.

*Mercedes-Benz O 407 „ORN Mainz“. Die meisten Busse dieses Typs verschwanden um 2007 aus dem Betrieb.*





VW T6 Halbbus „Asfinag Traffic Manager“ der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft in Österreich.

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) ist eine österreichische Gesellschaft zur Finanzierung und Planung, für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sowie die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten. Sie wurde 1982 gegründet und ist seit 2013 aus dem Verkehrsgeschehen der Autobahnen und Schnellstraßen im Großraum Wien, um Linz und Umgebung und aus dem Bundesland Salzburg nicht mehr wegzudenken. Die Asfinag Traffic Manager sind Ersthelfer im Ernstfall und leisten den Blaulichtorganisationen professionelle Unterstützung – etwa durch rasches Absichern von Unfall- oder Pannautos oder aktives Vorbeileiten an Behinderungen, um Staus zu verhindern oder im erträglichen Rahmen zu halten. Rietze hat sich einen der sehr attraktiv gestalteten VWT6 der ASFINAG zum Vorbild genommen und allen Beschriftungen in den Maßstab 1:87 verkleinert.

● **53799** VW T6 Halbbus „Asfinag Traffic Manager“. Karosserie silbern. Alle Fahrzeugseiten mit dunkelblauen und orange-farbenen Kontrastflächen. Weißer Dachbalken mit blautransparenten Warnleuchten. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

Unter der Marke „ADAC Postbus“ gründete die Deutsche Post Mobility GmbH 2013 ein Fernbus-Unternehmen in Kooperation mit dem ADAC. Dieser schied bereits ein Jahr später aus dem Unternehmen aus und der Markenname lautete nur noch „Postbus“. Anfangs wurden zwei Linien von Köln nach München angeboten. Die Anzahl der Linien vergrößerte sich 2014 auf



Neoplaner Cityliner C07 des einstigen Fernbus-Unternehmens „ADAC Postbus“, das ab 2014 schon nur noch „Postbus“ hieß und 2016 von Flixbus übernommen wurde.



MAN SL 200 „MVG Lüdenscheid“. Das Original diente später im Raum Leipzig zur Beförderung von Erntehelfern.

neun, Postbus verband damit ungefähr 30 Großstädte in Deutschland. Für den Betrieb auf den Strecken standen 60 Fernbusse zur Verfügung, die von mittelständischen Busunternehmen eingesetzt wurden. Im Jahr 2016 übernahm Flixbus den Betrieb auf den Linien von Postbus. Rietze miniaturisiert mit dem Neoplaner Cityliner C07 ein Fahrzeug aus dem ersten Betriebsjahr von „ADAC Postbus“, das komplett in Gelb gehalten ist, eine Farbe, mit der man sowohl die Post wie auch den ADAC verbindet.

● **63944** Neoplaner Cityliner C07 „ADAC Postbus“. Aufbau gelb. IA rot. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Das Vorbild des MAN SL 200 der MVG Lüdenscheid mit der Wagennummer 264 gehört heute dem „Traditionsbus Mark-Sauerland e.V.“. Das Fahrzeug wurde am 24.06.1980 in Dienst gestellt und am 30.05.1994 ausge-

mustert. In Leipzig wurde er dann zur Beförderung von Erntehelfern eingesetzt, bis er 2017 vom Verein übernommen werden konnte und restauriert werden soll.

● **72357** MAN SL 200 „MVG Lüdenscheid“. Aufbau oben weiß. Aufbau unten rot mit weißem Streifen. IA braun. Linie „38 Lüdenscheid“. Wagennummer 264. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. 37,90 €.

Seit 2019 sind fünf elektrische Solaris Urbino 12 auf der Linie 75 von „traffiq Frankfurt“ unterwegs, die damit die erste zu 100 Prozent elektrisch betriebene Linie in Hessen war. Diese verbindet die beiden Uni-Standorte an der Bockenheimer Warte und im Westend. Während der Vorlesungszeit sind meist alle fünf Busse unterwegs, um bis zu 2600 Fahrgäste pro Tag zu befördern. Die Aufladung der Batterien mit einer Kapazität von 240 kWh erfolgt im Betriebshof des Busunternehmens über Nacht. Mit ihrem auf-



Collectors Edition Nr. 127 Solaris Urbino 12 '14 electric „traffiq Frankfurt“ in auffallendem Design und dem Bekenntnis: „Ich bin ein Stromer!“



Mercedes-Benz Citaro G E4 „STIB Pride Brüssel“:  
Die „Société des Transports Intercommunaux de  
Bruxelles“ (STIB) unterstützt das Projekt  
„RainbowCity.Brussels“.

Fotos: Kurt Richter

fallenden Design und Aufschriften wie „Ich bin ein Stromer“ sind die Fahrzeuge nicht nur ein Blickfang auf den Straßen Frankfurts, sondern 87-fach verkleinert auch in den Sammlungen der Modellbusliebhaber. Rietze hat hier ein tolles Modell auf die Räder gestellt.

● **73045** Collectors Edition Nr. 127 Solaris Urbino 12 '14 electric „traffiq Frankfurt“. Aufbau in Regenbogenfarben bedruckt. Dach türkis. IA grau. Linie „75 Bockenheimer Warte U“. Wagennummer 235. Kennzeichen „F-IC 8235 E“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Jedes Jahr im Monat Mai verwandelt sich die belgische Hauptstadt Brüssel in ein Meer von Regenbogenfarben. Im Projekt „RainbowCity.Brussels“ sind mehrere Initiativen vereint, um auf ihre Ziele in Bezug auf Diversität, Inklusion und Solidarität aufmerksam zu machen. Natürlich unterstützt auch die „Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles“ (STIB) dieses Projekt und lackiert ihre Busse und Straßenbahnen nicht nur in den Regenbogenfarben, sondern wirbt auch plakativ mit dem Motto „Brüssel sind wir alle“, um die Vielfalt unter den Menschen zu feiern. Und Rietze

schließt sich mit dem bunten Modell im Kleinen dieser Aktion an.

● **69961** Mercedes-Benz Citaro G E4 „STIB Pride Brüssel“. Aufbau weiß, umseitig mehrfarbig bedruckt. IA weinrot. Linie „71 De Brouckère“. Wagennummer 9043. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 44,90 €.

Kurt Richter



**PCX 87**  
1:87



Exklusiv

**Alfa Romeo 75**, 1988  
Nr. 245915 19.95 €

**Aston Martin DB7**  
Coupe, 1994  
Nr. 245849 19.95 €

**Ferrari Mondial**, 1980  
Nr. 245871 19.95 €

**Ford Escort IV Cabriolet**, 1986  
Nr. 245888 19.95 €



**Ford Taunus (TC2)**  
Turnier, 1976  
Nr. 245884 19.95 €

**Jaguar XJ 40**, 1986  
Nr. 245892 19.95 €

**Saab 99**, 1970  
Nr. 253130 19.95 €

**VW Polo II Coupe**,  
1985  
Nr. 245933 19.95 €

**VW Polo II Fox**,  
1985  
Nr. 253122 19.95 €

**BREKINA**  
AUTOMODELLE

1:87



Exklusiv

**Scania LB 76**  
Kühlkoffer-SZ, 1962  
Nr. 251835 27.95 €

Exklusiv

**Peterbilt 359**, 1973  
Nr. 253360 24.95 €

Exklusiv

**Magirus 125**  
Tankwagen, Mobil, 1955  
Nr. 246671 24.95 €

Exklusiv

**MAN 450 HA LF**  
16, 1965  
Nr. 251545 27.95 €



Exklusiv

**MAN 750 HO Bus**, 1970  
Nr. 252720 35.95 €

Exklusiv

**Mercedes O 302-11**  
RStn, 1972  
Nr. 252964 32.95 €

Exklusiv

**Fleischer S5**, 1973  
Nr. 251223 32.95 €

Exklusiv

**AEC Routemaster**,  
1965  
Nr. 253100 34.95 €

Exklusiv

**VW T1b Kasten**, 1960  
Nr. 252469 19.95 €



# Die Wunderland-Brücke

Das Herpa Neuheitenpaket vor Sommerbeginn fiel sehr umfangreich aus, bestückt mit neuem Zubehör und vielen Farb- und Bedruckungsvarianten. Highlights stellen die formneue Mercedes-Benz C-Klasse dar, die jetzt in den Fachhandel rollt. Und eine Brücke.

**B**eginnen werden wir unsere Präsentation mit einem dicken Brocken, einem Schwertransportzug mit einer Brücke als Ladung. Aber es ist nicht irgendeine Brücke, sondern eine ganz besondere. Das Miniaturwunderland in der Hamburger Speicherstadt ist sicherlich ein Begriff. Auf 7000 Quadratmetern können Besucher dort authentisch gestaltete Modellbahnlandschaften nach Motiven aus der gesamten Welt bewundern. Am bestehenden Standort ist der zur Verfügung stehende Platz ausgereizt. Auf der anderen Seite des Fleets standen jedoch weitere 3000 Quadratmeter zur Verfügung. Aber wie kommen die Besucher trockenen Fußes über einen Wasserlauf? Über eine Brücke! Gesagt, getan, eine 14 Jahre alte Idee der beiden Geschäftsführer Gerrit und Frederik, wurde Wirklichkeit und am 15. Juli 2020 schwebte die 36 Tonnen schwere Brücke zwischen den beiden Gebäuden ein (natürlich an einem Kranhaken hängend). Damit können jetzt weitere Teile der Welt entstehen, die Eröffnung des ersten Abschnitts „Südamerika“ im neuen Gebäude ist noch in diesem Jahr geplant. Dann können außer den Besuchern auch die Modellbahnzüge die Seite wechseln.

Herpa hat die Brücke vollkommen neu nach Originalplänen konstruiert und lastet sie auf einen Mercedes-Benz Actros Schwerlastzug der Spediti-

*Auch für Trucker gibt es Fachliteratur: In Kooperation mit dem Magazin „Fernfahrer“ entstand die plakative Gestaltung dieses Volumen-Sattelzugs mit DAF XF SSC Zugmaschine von Auto Service Thiem (AST).*

on Seeland aus Hamburg. Die Zugmaschine ist toll und vollständig bedruckt und für sich allein schon ein kleines Schmuckstück. Aber nur zusammen mit Auflieger und Ladung kann das limitierte Modell seine ganze Wirkung entfalten. Und die ist einfach imposant.

● **314749** Mercedes-Benz Actros 08 SLT Schwerlast-Sattelzug mit Ladegut Brücke „Seeland Transporte/Miniaturwunderland“. FH, Schwerlastturm und Flachpritsche blau. FG der Zugmaschine rot, des Aufliegers schwarz. Brücke schwarz mit transparenten Seitenflächen, schwarz bedruckt. Beiliegend Seitenspiegel, Rungen und Warn tafeln. Einmalige Auflage. UVP 89,95 €.

Eine Zugmaschine mit drei Achsen, gepaart mit einem Auflieger mit deren vier – so ein Lastzug stellt schon was dar, Klar, dass auch die Seitenflächen attraktiv gestaltet werden mussten. Andreas Thiem, Chef des „Auto Service Thiem“ aus Hildesheim, ließ seinem Fahrer Sven Schramm bei der Gestaltung freie Hand. Nur den Farbton legte der Chef selbst fest. In Kooperation mit dem Magazin „Fernfahrer“ entstand die

plakative Gestaltung der Plane des vierachsigen Meusenstamm-Aufliegers. Herpa hat das Original exakt umgesetzt und die Zugmaschine mit einem Lampenbügel, einem Rammschutz und einem Leuchtkasten versehen. Ein starker Truck.

● **314381** DAF XF SSC Euro 6 Meusburger Volumen-Sattelzug „A.S.T./Fernfahrer“. FH und Seitenverkleidung dunkelblau-metallic. Auflieger dunkelblau mit weißem Dach. Seitenflächen blau- und silbermetallic bedruckt. FG schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 49,95 €.

Der neuen S-Way Zugmaschine von Iveco kann man mittlerweile auf allen Straßen in Europa begegnen. Der Nutzfahrzeughersteller präsentierte 2021 ein Sondermodell seiner Zugmaschine, die in der Gestaltung an den legendären Iveco Turbostar der 80er-Jahre erinnern soll (der Turbostar war damals ein Highlight im Herpa-Sortiment). Herpa stellt nun in einem Set der Iveco S-Way Zugmaschine in Sonderlackierung einen klassischen Turbostar zur Seite.

● **314930** Set mit Iveco S-Way Active Space & Iveco Turbostar 480 Zugmaschinen, „Turbo



Iveco im Doppelpack: links die legendäre Turbostar-Zugmaschine aus den 80er Jahren in Sonderlackierung, rechts die neue Generation S-Way in klassischer Turbostar-Gestaltung.



Die Brücke fürs Miniaturwunderland kann jetzt auch en miniature angeliefert werden.



tung im Eigenheim steuern können muss, ist durchaus diskutabel. Solche Peanuts interessieren uns Modellautosammler nicht, uns geht es darum, wie Herpa die neue C-Klasse in den Maßstab 1:87 umgesetzt hat. Kurze Antwort: perfekt. Die Linienführung passt, absolut bündig eingesetzt Scheinwerfer und Rückleuchten und fein nachgebildete Felgen – Sammlerherz was willst du mehr. Eine Aussparung im Tiefziehteil der Verpackung lässt Einsatzvarianten erwarten.

● **421003** Mercedes-Benz C-Klasse Limousine (W206). Karosserie schwarz. IA schwarz. UVP 15,95 €.

● **430913** Mercedes-Benz C-Klasse Limousine (W206). Karosserie mojavasilber-metallic. IA schwarz. UVP 16,95 €.

Auf der Basis der Citroën GS 1200 Club präsentierte der französische Hersteller 1978 das Sondermodell „Basalte“. Die Lackierung in Schwarz und Rot wirkt nicht nur elegant, sondern beinahe schon teuflisch. Zeittypisch ist natürlich auch ein umfangreicher Chromzierrat vorhanden, der sich vom Schwarz der Karosserie schön absetzt. Nur die Inneneinrichtung sollte

beim Modell rot statt schwarz sein. Citroën lieferte 1800 Fahrzeuge in Frankreich aus, 1500 gingen nach Westdeutschland, 750 in die Benelux-Staaten und weitere in andere Länder, insgesamt wurden 5000 Einheiten produziert. Gegenüber dem GS Club erhielt der Basalte unter anderem ein Stahlschiebedach, getönte Scheiben, Nebelscheinwerfer mit gelben Gläsern, verchromte Außenspiegel und die spezielle Außengestaltung. Das Original verkaufte sich wie geschnittenes Brot, nach wenigen Monaten waren die 5000 Exemplare verkauft. Ob dies Herpa mit dem schönen, aber ohne Schiebedach gelieferten Citroën GS Basalte auch gelingen wird?

● **430883** Citroën GS „Basalte“. Karosserie schwarz mit roten Seitenstreifen. IA schwarz. UVP 19,95 €.

Kurt Richter

Star Edition“. FH rot. FG schwarz bzw. rot. Beiliegende Seitenspiegel und Fanfaren. Einmalige Auflage. UVP 42,95 €.

Am 25. Februar 2021 feierte die neue Mercedes-Benz C-Klasse ihre Weltpremiere, im März des gleichen Jahres konnte das Fahrzeug bestellt werden, die ersten Auslieferungen an die Kunden erfolgten ab Juni 2021. Der Personenwagen mit der internen Baureihenbezeichnung W 206 stellt die sechste Generation des erfolgreichen Mittelklassewagens der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) dar. Die Basis für die neue C-Klasse ist der Hinterradantriebsbaukasten MRA II. Die Länge wuchs um 6,5 Zentimeter gegenüber dem Vorgängermodell auf 4,75 Meter. Der Käufer kann jetzt nur noch aus Motoren mit vier Zylindern wählen, mehr geht nicht mehr, auch bei der AMG-Version. Es gibt zudem kein Schaltgetriebe mehr, bei allen Modellen wird ein Neugang-Automatikgetriebe verwendet. Bei der Ausstattung ist so gut wie alles möglich, der Umfang hängt ganz vom Geldbeutel des Käufers ab. Ob man aber vom Auto aus zum Beispiel die Rollläden oder die Beleuch-

Modellfotos:  
Kurt Richter



Basalte hieß das Sondermodell des Citroën GS, das klang eleganter als das eingedeutschte „Basalt“. Auf die Andeutung des Stahlschiebedachs müssen die Herpa-Kunden verzichten.

Prospekt: Archiv Caramini

Die neue C-Klasse von Mercedes-Benz steht jetzt auch beim Modellfachhändler im Showroom – in Schwarz und Mojavesilber.





In den 50er Jahren war es vielfach üblich, die Türen von Hand zu öffnen. Auch der IFA H6B ließ seine Fahrgäste durch solche Türen zu- und aussteigen.

# Vom Reisen und Retten

Das ging aber flott: Brekina hatte im Mai den IFA H6B Linienbus und die Mercedes-Benz L 319 Drehleiter DL 18 angekündigt und nach kurzer Wartezeit ausgeliefert. Wer die Drehleiter in den Händen hält, wird überrascht sein, denn der Spielwert beschränkt sich aufs Fahren. Ferner haben wir uns einen weiteren Fleischer S5 Bus und die Neuauflage des Chevrolet Camaro Z28 für diese Vorstellung ausgewählt.

Der von 1952 bis 1959 hergestellte IFA H6B Bus basierte auf dem Lastkraftwagen vom Typ IFA H6. Seine große Zuverlässigkeit sorgte dafür, dass er bis zur Ablösung durch die ungarischen Ikarus-Busse das Straßenbild der DDR prägte und auch später noch von privaten Busunternehmen und bei LPGs eingesetzt wurde.

Brekina zeichnet die Version als Linienbus nach und beweist wieder einmal, dass Miniaturen von historischen Omnibussen bei Brekina bestens aufgehoben sind. Die Anmutung des großen Vorbilds wurde perfekt in den Maßstab 1:87 übertragen, exakte Gravuren, eine konturenscharfe Lackierung und feine Zierlinien und Scheibenrahmen, alles passt. Am Brekina-Busbetriebshof tummeln sich mittlerweile viele schöne Modelle, seien sie aus Ost oder West. Und es ist noch genügend Platz.

● 59851 IFA H6B Linienbus. Aufbau creme-weiß. Front und Zierlinie grün. Dachfläche grau abgesetzt. IA rot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95.

● 59852 IFA H6B Linienbus. Aufbau creme-weiß. Front und seitliches Streifendesign dunkelrot. Dach grau abgesetzt. IA rot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

Aus dem Angebot an Modellen des Fleischer S5 Reisebusses haben wir uns ein Fahrzeug ausgesucht, das unter dem Markennamen „Der Spreesegler“ beim Eventunternehmen Peter Lübbert aus Lindenberg bei Berlin zusammen mit zwei weiteren Oldtimern im Einsatz steht. Unser Vorbildfoto zeigt einen dieser Busse, die „Spreeperle“.



Als Oldtimer verdingt sich das Vorbild dieses Fleischer S5, einem in der DDR gebauten Fabrikat. Brekina hat die Sitze zwar einfarbig gestaltet, aber auf die mit weißen Schonbezügen bezogenen Kopfstützen nicht verzichtet. Das sieht edel aus.

Der Schwesterbus heißt „Spreeperle“. Die Dekoration des Originals mit den feinen Zierlinien weicht im Vergleich zum Modell des Spreeseglers etwas ab, denn das Brekina-Modell hat ein Seitenfenster mehr.



Foto: Waldemar Behn



*Nichts für Spieler: Dieses Drehleiterfahrzeug auf Basis des Mercedes-Benz L319 fährt vorwärts wie rückwärts. Die Drehleiter selbst bleibt aber unten, unverrückbar in Fahrtstellung.*

Auch hier hat Brekina das Vorbild perfekt ins Modell umgesetzt.

● **59935** Fleischer S5 Reisebus „Der Spree-segler“. Aufbau oben grün, unten hellbeige. Dach silbergrau abgesetzt. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 32,95 €.

Brekina geht bei der Umsetzung von Feuerwehrfahrzeugen, im Speziellen bei Drehleitern, neue Wege: ein Leiterstuhl, der sich nicht dreht; und eine Leiter, die sich weder heben, senken oder ausziehen lässt. Außer den vier Rädern bewegt sich nichts. Begründet wird dies mit den hohen Produktionskosten für bewegliche Teile, aber ob sich dieses Konzept durchsetzt, wird sich zeigen. Der Gesamteindruck des Modells ist in Ordnung, der Lack könnte an manchen Stellen etwas dünner sein. Was aber zu bedauern ist, das ist die fehlende Riffelung der Trittstufen und Plattform – alles so glatt wie ein Baby-Po. Hier sollte Brekina unbedingt nachbessern. Aufgrund des Gelblichts hinten an der Leiter lässt sich das Vorbild für die neue Brekina-Drehleiter einfach bestimmen. Es handelt sich um eine DL 18 mit Aufbau von Metz, die im Jahre



*Der Camaro ist bei Brekina auf dem Weg zum Youngtimer. Das 2009 erstmals erschienene Modell kommt jetzt in neuen Farben wieder, mit sportlichen Streifen dekoriert.*

Modellfotos:  
Kurt Richter



1962 bei der Feuerwehr Walsrode in Dienst gestellt und 1996 ausgemustert wurde, aber als Oldtimerfahrzeug erhalten geblieben ist. ● **36075** Mercedes-Benz L 319 Feuerwehr Drehleiter DL18. FH, Aufbau und Leiterstuhl rot. Trittflächen und Leiterpark silbern. FG und Stoßstange schwarz. Zwei blautransparente Warnlichter. Ein orangetransparentes Warnlicht am Heck. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Nachdem Ford in den USA mit dem Mustang das neue Genre der Ponycars populär gemacht hatte, mussten auch die anderen Hersteller nachziehen. General

Motors brachte 1966 seinen „Camaro“ auf den Markt. Seit 2009 bietet Brekina die frühe zweite Generation des Chevrolet Camaro von 1973 als hervorragend gemachtes Modell an, vom jetzt eine Neuauflage in fünf Versionen lieferbar ist. Wir haben uns zwei Miniaturen mit Sportbemalung herausgesucht. Beide sind perfekt lackiert und bedruckt.

● **19912** Chevrolet Camaro Z 28. Karosserie weiß mit zwei blauen Mittelstreifen. IA schwarz. UVP 14,95

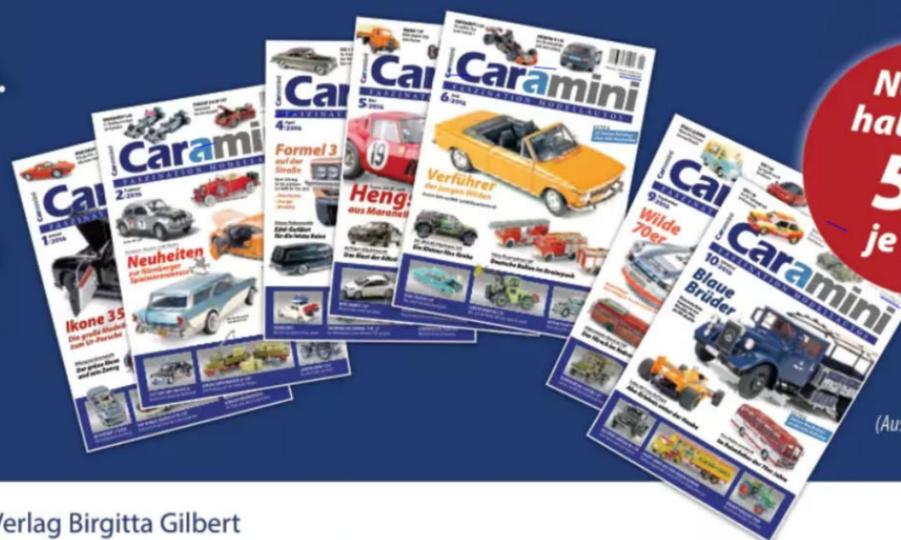
● **19915** Chevrolet Camaro Z28. Karosserie schwarz mit roten Seitenstreifen. IA schwarz. UVP 14,95 €.

Kurt Richter

## Schließen Sie die Lücken in Ihrer Heft-Sammlung!

Noch gibt es Rest-Exemplare älterer Ausgaben von Caramini. Greifen Sie jetzt schnell zu!

Wir freuen uns über Ihre Bestellung unter 0203/7127471 oder [www.caramini.de](http://www.caramini.de)



Noch zu haben, ab  
**5 €**  
je Heft

Die Lieferung in Deutschland erfolgt ab einem Bestellwert von 15,- € portofrei (Ausland zzgl. Porto). Nur solange der Vorrat reicht.

**Caramini**  
FASZINATION MODELLAUTOS

Expromo Verlag Birgitta Gilbert  
Angermunder Straße 198 · D-47269 Duisburg  
Tel. +49 (0)203 – 7127471 · [www.caramini.de](http://www.caramini.de)



Die Chevrolet Corvette C8 zeigt mit ihren Proportionen ganz klar, dass sie ein Mittelmotorsportwagen geworden ist. PCX realisiert an der Amerikanerin drei typ- und farbverschiedene Felgendesigns.

## Das Sextett spielt auf

Fünf der hier vorgestellten Formneuheiten von PCX87 sind bereits als Exklusivmodelle für Model Car World erschienen. Nun können wir die ‚Serien‘-Modelle vorstellen, zusammen mit der brandneuen Corvette C8. Damit ist das in Caramini 6/2022 angekündigte Sextett hochwillkommener Pkw-Miniaturen nun komplett.

Die Modelle von PCX87 zeichnen sich nicht nur durch interessante Vorbilder aus, sondern auch durch ein konstant hohes Qualitätsniveau. Von der Linienführung der Karosserie über die Lackierung bis zur Detailgestaltung passt alles. Deshalb werden wir bei den einzelnen Modellen nicht mehr speziell darauf hinweisen, sondern kurz auf das Vorbild eingehen und auf die kleinen Unterschiede bei der Modellgestaltung hinweisen. UVP je 19,95 €.

Die Corvette-Generation C8 unterstreicht den Anspruch Chevrolets, den „ikonischsten“ Sportwagen Amerikas zu bauen. Und der sieht ganz anders aus als seine Vorgänger, bei denen der Fahrer über eine lange Motorhaube blicken durfte. Das 6,2 Liter V8-Triebwerk geht jetzt hinten zur Sache, es sitzt den Passagieren im Nacken, aus dem Front- ist ein Mittelmotorsportwagen geworden. Somit braucht es keine lange Fronthaube mehr, und was davon übrig geblieben ist, fällt flach nach vorne ab. So wurde die Armaturentafel um gut 40 Zentimeter nach vorne gesetzt, die veränderte Gewichtsverteilung verspricht deutliche Vorteile bei Längs- und Querdynamik. PCX87 liefert gleich alle vier Farbvarian-

ten der Corvette C8 aus, von denen uns die hellblaue Version mit den schwarzen Felgen am besten gefällt. Apropos Felgen: natürlich gibt es bei der Corvette zwei unterschiedliche Felgenvarianten, ein Merkmal fast aller neuen Modelle von PCX87.

● **PCX870208** Chevrolet Corvette C8 (2020). Karosserie schwarz. IA schwarz. Sitze beige.

● **PCX870209** Chevrolet Corvette C8. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870210** Chevrolet Corvette C8. Karosserie blaugraumetallic. IA schwarz. Sitze rot.

● **PCX870211** Chevrolet Corvette C8. Karosserie hellblau. IA schwarz. Sitze hellgrau.

Zu Beginn des Jahres 1976 erhielt der Ford Taunus TC eine umfangreiche Überarbeitung, der die „Knudsen-Nase“ zum

Opfer fiel. Die Karosserie wurde geglättet und wirkte damit ruhiger und schlichter. Mit diesem Facelift entfiel das Coupé aus dem Angebot von Ford, es wurden nur noch die Limousinen mit zwei und vier Türen und der Turnier verkauft. PCX87 hat sich nun dankenswerterweise diesem Turnier angenommen und erweitert damit den Ford Taunus-Modellkosmos. Der Ford Taunus Turnier in Cremeweiß zeigt sich in Farbe und Felgentyp sehr brav, während das silberfarbene Modell mit den sportlicheren Felgen deutlich mehr hermachen will. Das gelingt.

● **PCX870154** Ford Taunus TC 2.1.6 L Turnier (1976). Karosserie silbermetallic. IA beige.

● **PCX870155** Ford Taunus TC 2.1.6 L Turnier (1976). Karosserie cremeweiß. IA schwarz.

Ford Taunus TC als Turnier, den feinen Silbernen tragen Alufelgen über den Asphalt.





So genoss man Mitte der 80er Jahre den Sommer – offen im facegelifteten Escort IV XR3i Cabriolet.

Die nächste Neuheit von PCX87 kommt ebenfalls aus dem Hause Ford und passt bestens zur sommerlichen Jahreszeit. Die Modellmacher aus Flörsheim nahmen sich des Ford Escort XR3i als offene Cabrio-Version der vierten Baureihe an. Diese entstand Anfang 1986 nach einem großen Facelift, bei dem die Karosserie umfangreich verändert wurde. Der XR3i stellte die sportliche Version des Escort dar, es gab ihn mit 90 und 105 PS Leistung. PCX87 gibt sich bei der Verkleinerung von Innenräumen bei den Cabriolets immer besondere Mühe, so auch beim Ford Escort. Und sie werden es erraten: auch hier rollen die beiden Modelle auf unterschiedlichen Felgen.

● **PCX870158** Ford Escort IV XR3i Cabriolet (1986). Karosserie hellblau-metallic. IA schwarzgrau.

● **PCX870159** Ford Escort IV XR3i Cabriolet. Karosserie schwarz. IA schwarzgrau.

Das Angebot von Jaguar-Miniaturen von PCX87 wächst beständig. Als neueste Kreation rollt der Jaguar XJ40 in die Vitrinen der Sammler, und wie sollte es anders sein, auf zwei verschiedenen Felgentypen. PCX87 hat sich für die beiden Premiermodelle sehr vornehme Farben ausgesucht. Der Jaguar XJ40 wurde 1986 als Nachfolger des XJ-Serie 3 präsentiert, zwei Jahre nach der Trennung vom BLMC-Konzern. Das Fahrzeug zeigt sich ganz als klassischer Jaguar, ausgewogene Proportionen der Karosserie mit dem markanten Hüftschwung und ein edel ausgestatteter Innenraum, ganz so wie es sich für ein Fahrzeug der Oberklasse gehört. Und die Kundschaft belohnte die moderne Interpretation des klassischen Jaguars, der



Auch die XJ6-Modelle unterscheiden sich in den Felgendesigns.

Jaguar XJ40 war ein Verkaufserfolg, auch weil der Benzinverbrauch bei der Entwicklung des Fahrzeuges optimiert wurde.

● **PCX870162** Jaguar XJ40 (1986). Karosserie dunkelrot-metallic. IA hellbeige.

● **PCX870163** Jaguar XJ40. Karosserie dunkelgrau-metallic. IA grauweiß.

Nach dem VW Polo II (86C) mit Steilheck bietet PCX87 nun auch die Version als Coupé an. Das Vorbild wurde von 1981 bis 1994 in Deutschland und Spanien hergestellt, die gesamte Produktionszahl lag bei ungefähr 1,7 Millionen Fahrzeugen. Der VW Polo II war ein beliebtes Automobil bei Fahranfängern und Leuten, denen ein sparsam ausgestattetes Fahrzeug reichte. PCX87 zeichnet mit dem roten Modell die CL-Version nach, während der Polo in Blau-metallic die heißere GT-Version zum Vorbild hat. Dies erkennt man am Modell an der roten Kühlergrillumrandung und der Heckbeschriftung.

● **PCX870200** VW Polo II Coupé CL (1985) Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870203** VW Polo II Coupé GT. Karosserie blau-metallic. IA schwarz.



Die gediegene Art, eine Limousine zu fahren: Jaguar XJ40 von 1986.



Der VW Golf Country nahm, zusammen mit dem Matra Rancho, die in den 90er Jahren beginnende SUV-Welle vorweg. Volkswagen stellte das Fahrzeug zunächst als Studie unter der Bezeichnung „Golf Montana“ vor, an eine Produktion dachte zunächst niemand. Doch die Nachfrage war so groß, dass die Konzernleitung sich zu einer Serienfabrikation entschied. Von 1990 bis 1991 erfolgte die Produktion bei Steyr-Daimler-Puch in Graz, wobei Fahrzeuge des Golf II CL synchro zum Golf II Country umgerüstet wurden. Die Karosserie wurde um 120 mm höher gelegt, indem ein Rohrrahmen darunter gesetzt wurde. Den geländetauglichen Charakter unterstrich ein Rammbügel vorne und das am Heck angebrachte Ersatzrad. Allerdings überzeugten die Fahreigenschaften im Gelände nicht besonders, da keine Differentialsperren vorhanden waren. Heute ist der Golf II Country nur sehr selten im Straßenbild anzutreffen und gilt als Exot. Dies ist sicher mit ein Grund, warum sich PCX87 dieses Fahrzeugs angenommen und ein tolles Modell auf die Räder gestellt hat. Alle vier Farbversionen besitzen ausnahmsweise die gleichen Felgen.

● **PCX870204** VW Golf II Country (1990). Karosserie grün-metallic. IA hellgrau.

● **PCX870205** VW Golf II Country. Karosserie blau-metallic. IA hellgrau.

● **PCX870206** VW Golf II Country. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870207** VW Golf II Country. Karosserie weiß. IA schwarz.

Kurt Richter

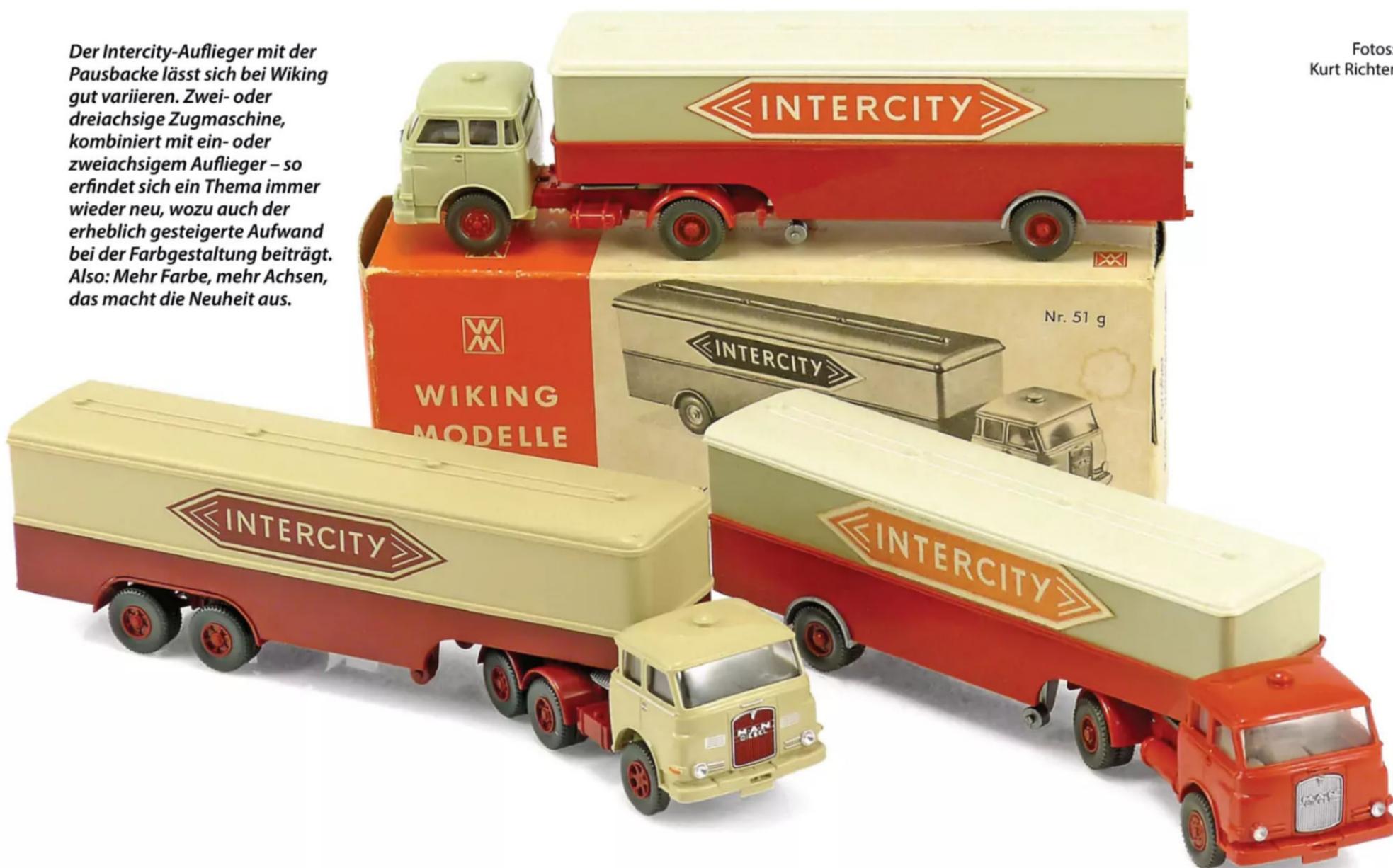
VW Polo II Coupé – rot als CL, blau-metallic als GT mit rot ausgelegter Kühlergrillumrandung



Als der Golf II zum SUV-Vorfahren wurde, hieß er Country. Markant ist das Reserverad am Heckträger.

Der Intercity-Auflieger mit der Pausbacke lässt sich bei Wiking gut variieren. Zwei- oder dreiachsige Zugmaschine, kombiniert mit ein- oder zweiachsigem Auflieger – so erfindet sich ein Thema immer wieder neu, wozu auch der erheblich gesteigerte Aufwand bei der Farbgestaltung beiträgt. Also: Mehr Farbe, mehr Achsen, das macht die Neuheit aus.

Fotos:  
Kurt Richter



# Ein wahrer Wonnemonat

Bei den meisten Menschen gilt der Mai als Wonnemonat. Für Wiking-Sammler ist in diesem Jahr der Juni ein Wonnemonat. Denn Wiking hat ein überaus gelungenes Neuheitenpaket geschnürt, in dem für jeden etwas dabei ist. Und dies sind beileibe nicht nur die Formneuheiten, sondern auch bisher noch nicht da gewesene Bauteilkombinationen – eine ausgemachte Spezialität im Hause Wiking.

Viele Leser bitten den Verfasser immer wieder um eine Stellungnahme zu den steigenden Verkaufspreisen bei Wiking. Doch was soll er dazu sagen? Wiking weiß genau, wie es seine Modelle kalkulieren muss, damit am Ende noch etwas übrig bleibt. Und steigende Preise gibt es auch bei anderen Modellproduzenten. Vergleiche mit den „goldenen Zeiten“ vor einigen Jahrzehnten, wie sie oft als Argument für angeblich horrenden Preiserhöhungen ins Spiel gebracht werden, sind mehr als unangebracht. Da muss man auch alle anderen Lebensumstände in Erwägung ziehen, nicht den nackten Preis. Wir wollen hier nicht nur die Corona-Krise oder die aktuell schwierigen Lieferketten als Gründe anführen. Allgemein steigende Betriebskosten, Facharbeitermangel, höhere Löhne, aber auch aufwändiger gestaltete Modelle, all dies spielt bei der Preisfindung eine Rolle. Sammler müssen realisieren, dass das Modellautosammeln heutzutage einen Luxus

darstellt und zunehmend ein bewusstes Auswählen erfordert. Doch nun wenden wir uns den Neuheiten des Monats Juni zu.

## Lastwagen und Busse

● **0513 25** MAN 14.230 DFS Koffersattelzug „Intercity“. FH, Kofferoberenteil, -dach und -türen cremebeige. Kofferunterteil, FG, Kotflügel, Kühlergrill und Trilex-Felgen purpurrot. IA basaltgrau. Sattelplatte silbern. UVP 26,99 €.

Das Highlight der Juni-Neuheitenauslieferung ist sicher der imposante Koffersattelzug mit dreiachsiger MAN Pausbacke als Zugmaschine und zweiachsigem Großraumauflieger. Ein tolles Modell. In seiner Gestaltung nimmt es Anleihen bei den historischen Modellen mit der Artikelnummer 51g auf, die ebenfalls meist zweifarbig gestaltet waren und die „Intercity“-Beschriftung trugen. Erfreulich ist, dass diese Neuheit des Jahres 2022 den Modellautofreunden schon relativ zeitnah

zur Verfügung steht und Appetit auf weitere Ausführungsvarianten macht.

● **0458 01** MAN 16.230 F Kühlkofferlastzug „Interfrigo“. FH und Koffer himmelblau. IA mausgrau. FG, Kotflügel, Kühlergrill und Felgen enzianblau. Kühlaggregate weiß. UVP 32,49 €.

Das Logistikunternehmen Intercontainer-Interfrigo SA (ICF) hat sich auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr spezialisiert. Der Firmensitz ist in Basel. Unter dem Namen Interfrigo werden hauptsächlich Kühltransporte abgewickelt. Wiking-Sammlern ist dieser Name von den von Liliput bedruckten Wiking-Containern bekannt, die als Ladegut für Modellbahnwaggons dienen. Der neue MAN F8 Kühlkofferhängerzug zeichnet eines der seltenen Straßenfahrzeuge von ICF nach und ist im neueren Design des Unternehmens gestaltet. Interessant ist, dass es bisher bei Wiking diese Kombination von Fahrerhaus



Wiking-Sammlern ist der Name „Interfrigo“ von den Ladegut-containern auf Liliput-Waggons bekannt, ab jetzt auch in Kombination mit dem MAN F8 Hängerzug.

und Aufbauten noch nicht gegeben hat. Ein sehr attraktives Modell.

● **0517 03** Iveco Turbostar 240-36 PT Pritschensattelzug „Danzas“. FH, Pritsche, FG, Kotflügel und Trilex-Felgen goldgelb. Bordwände silbern bedruckt. Stoßstange stahlblau. IA zeltgrau. Pritscheneinlage silberne Pappe. Plane azurblau. Sattelplatte silbern. UVP 28,49 €.

Auch diese Kombination von Iveco Turbostar-Kabine mit dem Langpritschenaufleger war bisher noch nicht im Wiking-Sortiment vertreten. Überhaupt hat sich der Iveco Turbostar seit seinem letzten Auftritt im Jahr 1996 sehr rar gemacht. Umso schöner, dass es das Modell jetzt wieder gibt, und dies in der willkommenen Ausführung der Schweizer Spedition Danzas, mit – Schweiz-typisch – alufarben lackierten Bordwänden und Trilex-Felgen.



Die Turbostar-Kabine von Iveco zieht erstmals den Langpritschenaufleger, und Danzas macht den Anfang.

● **0526 03** DAF 3300 Containersattelzug 20' „P&O Ferrymasters“. FH und Stoßstange weiß. IA beigegrau. Sattelplatte silbern. FH-Dach, FG, Kotflügel, Kühlergrill und Felgen signalgelb. Container signalgelb. UVP 29,99 €.

Auch der DAF 3300 kommt bei Wiking zu neuen Ehren und dies in einer sehr attraktiven Kombination mit einem 20'-Con-

taineraufleger in den Farben des Logistikers „P&O Ferrymasters“. Das Modell erinnert ein bisschen an einen Kanarienvogel, was nicht negativ gemeint ist. Vor allem überzeugt die tolle Bedruckung des Glatwandcontainers mit der Flagge von P&O. P&O Ferrymasters ist ein führender Anbieter von maßgeschneiderten Logistik- und Transportlösungen in Europa auf der Straße, der Schiene und zur See. Ein Schwerpunkt liegt im Transportverkehr zwischen Kontinentaleuropa und den Britischen Inseln.

In adrettes Türkisblau gekleidet, begleitet von kräftigem Orangerot: Mit dem Henschel HS 140 S Chemikaliensattelzug „Quarzwerke“ beweist Wiking Mut zur Farbe.



● **0534 03** Henschel HS 140 S Chemikaliensattelzug „Quarzwerke“. FH und Aufliegeroberseite türkisblau. FH-Dach weiß. IA anthrazitgrau. Aufliegerunterteil, FG, Kotflügel, Stoßstange, Sattelplatte und Felgen orangerot. Laufsteg, Leitern und Aggregat silbern. UVP 27,99 €.

Eines vorweg: Wiking hat auf Anregungen zum Modell des Henschel HS 140 reagiert



Zwischen Kontinentaleuropa und den Britischen Inseln sieht man die P&O-Container häufig: DAF 3300 als 20'-Containersattelzug.





Werbekbild von Henschel, erkennbar ist die seitlich nach vorne gerückte Platzierung des Henschel-Schriftzuges. So hat es jetzt auch Wiking gemacht.



Faun F 610/36 ZAN Schwerlastzugmaschine mit Holz beplankter Kurzpritsche als Solofahrzeug.

und den seitlichen Schriftzug auf der Motorhaube vorbildgerecht nach vorne versetzt. Würden die Lüdenscheider jetzt noch die Stoßstange überarbeiten und Fahrtrichtungsanzeiger anbringen, dann wäre das an sich schon sehr schöne Modell perfekt. Sehr attraktiv ist auch die Kombination der schweren Henschel-Zugmaschine mit dem Chemikalienauflieger in den Farben der Quarzwerke. Die Quarzwerk-Gruppe besitzt Standorte in Deutschland und Europa und baut mineralische Rohstoffe wie Quarz, Kaolin, Feldspat und andere ab und verarbeitet sie zu veredelten Produkten. Das mittelständische Unternehmen wurde im Jahr 1884 gegründet. Im Laufe ihrer Geschichte hat die Firma weitere Unternehmen der Branche übernommen und so ihre Stellung gefestigt. Vielleicht baut Wiking die Modellflotte nach Vorbildern der Quarzwerk-Gruppe noch weiter aus.

078103 Mercedes-Benz 3500 Tankwagen „Gasolin“. FH, Tankseitenflächen, FG, Heckstoßstange und Felgen rot. Tank weiß. IA anthrazitgrau. UVP 21,99 €.

Gasolin und Wiking – das gehört zusammen wie die Butter aufs Brot. Das neueste Ergebnis dieser Verbundenheit ist ein Mercedes-Benz 3500 Tankwagen, der die bisherige Gasolin-Flotte von Wiking sinnvoll und typgerecht erweitert.

Der betagte Mercedes-Benz 3500 Tankwagen geht noch lange nicht in Rente. Fuhr er einst für Esso den Sprit zur Tankstelle, so bedient er jetzt die Kultmarke Gasolin.



Er ist ein echter Berliner: Der MAN SD 200 Doppeldeckerbus der BVG mit Werbeschriftung „Möbel-Hübner“ macht das Nahverkehrs-Trio komplett.

0493 02 Faun F 610/36 ZAN Schwerlastzugmaschine. FH und Holzpritsche minzgrün. IA anthrazitgrau. FG, Seilwinde und Trilex-Felgen verkehrsrot. Kotflügel, Stoßstange und Kühlergrill schwarz. Beiliegende Peilstangen. UVP 24,99 €.

Die Faun-Zugmaschine erscheint als Solo-Fahrzeug mit neuer Holzpritsche. Das Vorbild, ein restauriertes Fahrzeug, befindet sich in Privatbesitz und ist auf Oldtimerveranstaltungen anzutreffen. Hervorzuheben ist die filigrane Bedruckung des Kühlergrills mit dem mehrfarbigen Faun-Logo.

0730 04 MAN SD 200 Doppeldeckerbus „BVG – Möbel-Hübner“. Aufbau beige. IA braunrot. Lenkrad schwarz. FG anthrazit-

grau. Felgen silbern. Linie „1 Zehlendorf“. UVP 22,99 €.

Das Trio ist komplett. Nach dem Büsing 2DU aus der Tempelhof-Packung (2008) und dem MAN D89 aus dem Serienprogramm (2009) erscheint nun der MAN SD 200 Doppeldeckerbus mit Werbung des bekannten Berliner Möbelhauses Hübner. Das Modell zeichnet sich durch eine umfangreiche und vollständige Bedruckung aus.

#### Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Baufahrzeuge

0361 65 Fendt 942 Vario Schlepper. Ausführung wie Werbemodell. UVP 24,99 €.

Der facegeliftete Fendt 942 Vario Schlepper entspricht vollständig der Werbевersion, die in Caramini 1/2020 bereits vorgestellt worden ist.

0363 12 Claas Arion 640 mit Frontlader 150. Kabine, Motorbock, Kotflügel und Hebehraulik schwarz. FG, Heckhydraulik und Frontschaufel schwarzgrau. Dach und IA hellgrau. Felgen rot. Beiliegendes Ballastgewicht. UVP 20,99 €.

Nicht alle Claas Schlepper sind in „Claas-Grün“ lackiert, der Kunde kann auch andere Farbtöne ordern. Der Käufer des Schleppers, den Wiking zum Vorbild nahm, entschied sich für Schwarz und bestellte gleich noch einen Frontlader mit Schaufel dazu.





Fendt 942 Vario Schlepper in bekannter Ausstattung und Claas Arion 640 mit Frontlader 150.

0870 06 Unimog U 411 mit Langholzanhänger. Unimog: FH und Pritsche braunrot. Bordwände hellbraun bedruckt. IA eisengrau. FG schwarz. Pritscheneinlage und Felgen silbern. Verdeck quartzgrau. Ladegut beige-graue Holzkiste. Beiliegend braunrote Seilwinde. Anhänger: Aufbau dunkelachatsgrau. Felgen silbern. Ladegut Kunststoff-Holzstämmen. UVP 35,99 €.

Der Unimog U 411 war ein beliebtes Fahrzeug in der Holzwirtschaft, er bewältigte selbst die unwegsamsten Waldwege. Wiking versieht seinen Unimog U 411 mit einer tollen Bedruckung der Bordwände sowie einer umfangreichen Beschriftung, und legt noch eine Werkzeugkiste und Anbau-seilwinde bei. Dagegen ist der Langholzanhänger sehr einfach gehalten und mit einer Ladung von Baumstämmen versehen. Ein attraktives Modell, das allerdings seinen Preis hat. Dieser wäre leichter nachvollziehbar, wäre Echtholz verladen...

0679 07 MAN TGS 28.400 6c Meiller Absetzkipper „Leonhard Weiss“. FH-Oberteil, Aufbau und Absetzmulde honiggelb. Frontschürze und Kotflügel verkehrsgrau, FG, Kühlergrill und Lenkrad schwarz. Tanks und Felgen silbern. Zwei orangetransparente Warnleuchten. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 37,99 €.

Die Leonhard Weiss GmbH & Co. KG hat ihren Sitz im schwäbischen Göppingen und ist vorwiegend im Gleis- und Straßenbau tätig. Aus dem umfangreichen Fuhrpark des europaweit tätigen Unternehmens miniaturisiert Wiking einen MAN TGS mit Absetzmulde in der für diese Firma typischen Farbgebung.



Eine richtige Altersschönheit: Schwarz mit weißem Dach, da kann sich der viertürige Oldtimer Auto Union 1000 auch als Hochzeitsauto sehen lassen.



Da hat der U411 aber was aus dem Wald zu schleppen: eine Fuhr geschälte Baumstämme. Wiking hat dem fein herausgeputzten Waldteufel die Räder der Schweizer Militärausführung zugebracht.

Der Polo I: das Mauerblümchen darf Bahama-blau-metallic tragen.



Narzissengelb mit „Bölling“-Aufdruck und Signalblau für die Techno Classica 2015. Jetzt fährt der VW Polo in einer sehr gedeckten Metallicfarbe vor.

**Personenwagen und Kleintransporter**

0036 45 VW Polo I. Karosserie bahama-blau-metallic. IA sandgelb. FG schwarz. Stoßstangen und Felgen silbern. UVP 12,99 €.

Seit zehn Jahren führt Wiking den VW Polo I im Sortiment, und die Zahl des bisher erschienenen Farbvarianten ist überschaubar: Melonengelb und Rot in der Serie,

0120 02 Auto Union (DKW) 1000 Limousine. Karosserie schwarz, Dach weiß. IA braunrot. FG, Kühlergrill und Felgen chromsilbern. Weißwandreifen. UVP 16,99 €.

Sehr edel wirkt die Auto Union 1000 Limousine in Schwarz mit weißem Dach. Der Chromzierrat und die Weißwandreifen verstärken diese Anmutung. Der Auto Union 1000, bei Wiking als „DKW Limousine“ bezeichnet, erschien 1961. Im letzten



Und wie das funktioniert: MAN TGS 28.400 6c Meiller Absetzkipper „Leonhard Weiss“

Produktionsjahr 1965 wurde ihm noch ein Zughaken angeklebt. Die erste und einzige Neuauflage im Serienprogramm gab es 2018 in der Farbgebung Maigrün.

● **0200 01** Ford 17 M P3. Karosserie reinorange. Dach mit A- und C-Holmen weiß. IA schwarz. Verglasung getönt. FG, Kühlergrill und Felgen chromsilbern. Weißwandreifen. UVP 18,49 €.

Die alte zweitürige Ford 17 M Badewanne kommt in einer sehr ungewöhnlichen Farbe zurück ins Wiking-Programm. Das entsprechend lackierte Original steht im Kölnischen Stadtmuseum, dort flankiert von Tünnes und Schäl, zwei legendären Figuren aus dem Hänneschen-Puppentheater der Stadt Köln. Zum ersten Mal erhält das Modell eine Inneneinrichtung, die vermutlich vom Porsche 911 stammt. Schade, das Wiking nicht die Fensterrahmen und vor allem die A-Säule gesilbert hat, das wäre noch das Tüpfelchen auf dem „i“ gewesen.

● **0819 05** Chevrolet Corvette. Karosserie und Felgen weiß. Karosserie mit himmelblauen Flächen. IA himmelblau. FG schwarz. Stoßstangen und Kühlergrill chromsilbern. Weißwandreifen. UVP 17,99 €.

Auch die Chevrolet Corvette darf in einer neuen Farbversion zu den Sammlern fahren. Weiß mit blauen Akzenten ist ein typisches Outfit für den amerikanischen Roadster, der farblich passende Felgen bekommen hat. Schick.

● **0839 09** Volvo PV 544. Karosserie beige-grau. IA hellelfenbein. FG, Kühlergrill und



*Pack' die Badewanne ein, möchte der Wiking-Sammler in Erinnerung an einen Liedvers von Cornelia Froboess einstimmen. Doch der sommerlich bunt gestaltete Ford 17M P3 mit Weißwandreifen hat allen Ernstes ein konkretes Vorbild. Es steht im Kölnischen Stadtmuseum. Tünnes und Schäl aus Köln lassen grüßen...*



*Farblich auf die Karosserie abgestimmte Felgen tragen die offene Chevrolet Corvette und die Volvo PV544 Limousine.*



Lenkrad schwarz. Stoßstangen und Radkappen silbern. Weißwandreifen. UVP 18,99 €.

Ein Buckelvolvo und grelle Farben, das schließt sich einfach aus. Der Volvo PV 544 war das Fahrzeug des gut situierten Fahrers, und der zog eine dezente Farbgebung vor. Beigegrüß hat Wiking für die neue Version des Buckelvolvo ausgewählt, und dezenter geht es fast nicht mehr.

● **0335 08** Tempo Matador Tiefpritsche mit Plane „Knaack & Co.“. FH, Pritsche, FG, IA und Radkappen schwarz. Plane und Felgen hellelfenbein. Weißwandreifen. UVP 18,99 €.

Als erster Tempo Matador hat die Ausführung mit der Tiefpritsche die formneue Plane aufgesetzt bekommen, und damit macht das Modell deutlich mehr her. Leider ließ sich nicht nachverfolgen, wo das Transportunternehmen Knaack & Co. ansässig war. Zumindest legte der Besitzer wert auf ein gepflegtes Erscheinungsbild seiner Fahrzeuge, denn er stattete den in Schwarz lackierten Tempo Matador mit Weißwandreifen aus.

**Themenset „Meilensteine der Wiking-Geschichte“**

● **0991 01** Set „Beginn des Jet-Zeitalters“. UVP 48,99 €. Das Set enthält diese Modelle:  
– **(0570)** Mercedes-Benz 1413 mit Getränkepritsche „Schultheiss Bier“. FH, Pritsche, FG

und Trilex-Felgen fenstergrau. IA schwarz. Kühlergrill purpurrot. Ladegut hellbraune Bierkisten mit weiß bedruckten Kronkorken.  
– **(0789)** VW T1 Doka „Pan Am“. Karosserieoberteil, FG, IA, Exportstoßstangen und Felgen weiß. Aufbauunterteil und Radkappen PanAm-blau. IA mausgrau,  
– **(1180)** Gepäckkarren (2 Stück). FG und Gitter weiß. Pritsche PanAm-blau. Metalldeichsel.  
– **(1720)** Gepäckstücke. Je ein Spritzling in Purpurrot und Grünblau.

Ab Mitte der 50er Jahre tauchten die ersten Strahlflugzeuge im Liniendienst der zivilen Luftfahrt auf, das Jet-Zeitalter begann. Wiking erinnert an diesen Umbruch mit einer Themenpackung, in dem Versorgungsfahrzeuge enthalten sind. Der Mercedes-Benz Kurzhauber der Berliner Brauerei Schultheiss könnte dafür gesorgt haben, dass die Fluggäste mit Getränken bewirtet wurden. Ob das Originalfahrzeug jemals mit Trilex-Felgen ausgestattet war, darf durchaus in Frage gestellt werden. Die VW T1 Doka der amerikanischen Fluggesellschaft Pan Am (passend mit Export-Stoßstangen versehen) transportiert mit zwei Anhängern das Gepäck der Reisenden. Pan American World Airways wurde 1927 gegründet und war weltweit die erste Fluggesellschaft, die interkontinentale Flüge anbot, damals der pure Luxus.  
**Kurt Richter**

*Tiefpritsche mit formneuer Plane: Tempo Matador Knaack & Co*



*Der Aufbruch ins Jet-Zeitalter gab Wiking Anlass für ein mit diesen Modellen bestücktes Themenset.*

# Stretched Benz von Binz

Zur ausgefallenen Spielwarenmesse hat Model Car World für sein Label BoS in 1:87 nur eine Formneuheit angekündigt, eine Mercedes-Benz G-Klasse mit verlängertem Aufbau von Binz als Krankentransportwagen. Und dieses Modell ist jetzt erschienen.

Im Jahr 1979 lancierte der Spezialaufbauerhersteller Binz einen Krankentransportwagen auf der Basis des Mercedes-Benz G Geländewagens mit der Bezeichnung Binz Ambulance 2000 G, GK, GS oder XXL San. Das Fahrzeug war vorwiegend für den Export bestimmt und sollte für alle Arten von Straßen tauglich sein, bis hin zum Feldweg. Im verlängerten Aufbau fanden sich eine Krankenliege sowie Sitzplätze für Begleitpersonen. Wer im Internet nach Fotos stöbert, findet sehr viele Gestaltungsmöglichkeiten für neue Varianten, die BoS noch miniaturisieren könnte, bis hin zu einer militärischen Version. BoS hat dieses Modell sehr schön umgesetzt, und durch die Seitenfenster ist sogar die Inneneinrichtung zu erkennen. Eine saubere Lackierung und vorbildgerechte Beschriftung runden den guten Gesamteindruck ab.

● **BOS87826** Mercedes-Benz G-Klasse Binz Ambulance KTW, Bj. 1981. Aufbau weiß mit leuchtroter Bauchbinde. Dach leuchtrot. Innenausstattung schwarz/cremeweiß. Drei blaugluttransparente Warnlichter. Resine-Fertigmodell. UVP 29,95 €.

Lang lebe die G-Klasse von Mercedes-Benz, aber am längsten ist die Ausführung als Krankentransportwagen von Binz. Die bietet jetzt auch BoS an.



## Farbvarianten

Die beiden gepanzerten Polizeifahrzeuge, der deutsche Thyssen UR-416 und der nordirische Land Rover Defender Tangi, sind bei BoS in weiteren Farbgestaltungen erhältlich. Der Thyssen UR-416 trägt jetzt das minzgrüne Farbleid, das ab Anfang der 70er Jahre für die deutschen Polizeifahrzeuge eingeführt wurde. In dieser Ausführung waren die Vorbildfahrzeuge dann bis zur ihrer Außerdienststellung im Jahr 1996 im Einsatz.

Nach dem Karfreitagsabkommen vom 10. April 1998 kehrte Frieden in Nordirland ein. Daher wurde der Land Rover Defender Tangi zunehmend zur Kontrolle von größeren Menschenmassen eingesetzt. Allerdings fuhr vereinzelte Fahrzeuge immer noch Patrouille in Gegenden, in denen die Untergrundkämpfer der IRA noch aktiv wa-

ren. Zu dieser Zeit erhielten sie das typische Gestaltungsmerkmal der britischen Polizeifahrzeuge, das Battenberg-Design in Gelb und Blau auf einer weißen Karosserie. Doch die Ära des Land Rover Defender Tangi geht langsam zu Ende, die Fahrzeuge werden nach und nach durch Pangolin Public Order Land Rover (Mk 1 & 2) und Penman Public Order Land Rover ersetzt.

● **BOS87830** Thyssen UR-416 „Polizei“. Aufbau und Felgen minzgrün. Drei blaugluttransparente Warnleuchten. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 29,95 €.

● **BOS87811** Land Rover Defender Tangi „Police Northern Ireland“. Aufbau weiß mit seitlichem Battenberg-Design. Eine blaugluttransparente Warnleuchte. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 26,95 €.

Kurt Richter

Gepanzertes Polizei-Fahrzeug: Thyssen UR-416 in minzgrünem Farbleid der 70er Jahre



Land Rover Defender Tangi der „Police Northern Ireland“





Das neue Ford Kuga-Modell von Busch ist im Original das erste europäische Modell von Ford im beliebten Segment der SUV (Sports Utility Vehicle). Beim Busch-Modell Ford wurden die Originalmaße sehr gut umgesetzt, auch die charakteristische SUV-Form ist gelungen. Neben dem Messemodell in „Messeblau“ startet die Serie mit drei Farbvarianten.

# Ford Kuga lässt grüßen

Busch hat den Postboten gut beschäftigt, nicht weniger als 40 Modelle haben das Werk verlassen. Besondere Aufmerksamkeit verdienen der nun in der Serie erhältliche Ford Kuga und eine neue Sammelserie „Europäische Polizeifahrzeuge“. Bei den Bausätzen gibt es eine Überraschung: zwei Modelle, die in der Erstaufgabe in bunter Farbe ausgeliefert wurden, gibt es nun auch in Reinweiß. Aber auch das ist eine Farbe, wenn auch sehr neutral.

**D**er von Busch miniaturisierte Kuga stellt im Original das erste europäische Modell von Ford im Segment der SUV dar. 2008 hatte Ford in Genf mit dem Kuga als Kompakt-SUV einen Nachfolger für den Maverick vorgestellt. 2011 präsentierten die Amerikaner die zweite Produktgeneration, die in Nordamerika unter dem Namen Escape vertrieben wird. Die Markteinführung in Europa erfolgte erst im März 2013. Ende 2016 spendierte Ford dem Kuga ein Facelift, bei dem Front und Heck überarbeitet wurden. Erstmals gab es den Ford Kuga auch in der luxuriösen Vignale-Variante und in der sportlichen ST Ausführung. Gebaut wird der europäische Kuga, der auf die gleiche Plattform wie der Ford Focus von 2011 gestellt wurde, im Ford-Werk in Spanien. Der Name Kuga steht laut Hersteller für Robustheit und soll einen athletischen Auftritt suggerieren. Das könnte sich Busch zunutze machen, wenn die optischen Eigenschaften entsprechend umgesetzt sind. Sind sie. Beim Busch-Modell des Ford – also der zweiten Modellgeneration von 2016 bis 2019 – wurden die Originalmaße exakt verkleinert, die Linienführung sehr gut umgesetzt, die charakteristische SUV-Form ist gelungen. Die 1:87-Serie startete mit diesen drei Farbvarianten:

● **53500** Ford Kuga 2017. Karosserie in Weiß. IA schwarz. UVP 18,99 €.

● **53510** Ford Kuga 2017. Karosserie in Dunkelblau-metallic. IA schwarz. UVP 19,99 €.

● **53511** Ford Kuga 2017. Karosserie in Rot-metallic. IA schwarz. UVP 19,99 €.

Damit kommen wir schon zu den Farbvarianten, aber auch zu einer weiteren echten Formneuheit. Seit über 60 Jahren rollt der Käfer auf allen Straßen der Welt. Und bei Busch rollt er auch wieder. Neben etlichen Farb- und Designvarianten gibt es tatsächlich eine Formneuheit beim Käfer. Das korallenrote Modell mit Ovalfenster wurde nun mit einem offenen Faltdach – mit Blick in das Innere des Modells – ausgestattet. Das Modell mit Ovalfenster am Heck gibt es zusätzlich auch in einer hellblauen Variante (zweite Blauvariante unter der gleichen Artikelnummer) sowie als Einsatzfahrzeug der Polizei. Der dunkelgrüne Käfer mit weißen Kotflügeln fährt als Funkstreifenwagen (FuStw) der Verkehrspolizei Neumünster vor. Beachtenswert sind auch die Blaulichter auf dem Dach sowie der Lautsprecher auf dem linken Kotflügel. Eine weitere Version gibt es als Fahrschulwagen der Deutschen Bundespost, erkenntlich durch ein Zusatzschild „Fahrschule“ an der Fronthaube. Ein

Käfer mit Brezelfenster gibt es für die Post Schweiz, mit seinem charakteristischen Schwarz abgesetzten Kotflügeln. Ebenso beliebt wie der Käfer, ist auch der VW 181 Kübelwagen, welcher in zwei neuen interessanten Farbstudien angeboten wird.

● **52910** VW 1200 Brezelfenster 1952, Post Schweiz. Karosserie in Maisgelb mit schwarzen Kotflügeln. IA hellgrau. UVP 19,99 €.

● **52950** VW 1200 Ovalfenster 1955. Karosserie in Hellblau. IA hellgrau. UVP 16,99 €.

● **52953** VW 1200 Ovalfenster Cabrio mit offenem Verdeck 1955. Karosserie in Korallenrot. IA hellgrau. UVP 18,49 €.

● **52960** VW 1200 Ovalfenster Deutsche Bundespost/Fahrschule 1955. Karosserie in Gelb. IA hellgrau. UVP 19,99 €.

● **52960** VW 1200 Ovalfenster, Polizei Neumünster 1955. Karosserie in Dunkelgrün. IA hellgrau. UVP 19,99 €.

● **52705** VW 181 Kurierwagen offen 1969. Karosserie in Orange. IA schwarz. Verdeck hellgrau. UVP 18,99 €.

● **52706** VW 181 Kurierwagen geschlossen 1969. Karosserie in Weinrot. IA schwarz. Verdeck dunkelgrau. UVP 18,99 €.

Nach Vorbildern aus der DDR-Zeit sind die folgenden neuen Modelle geschaffen, wobei allein fünf Grundtypen in unterschied-

lichen Farb- und Schriftvariantensind neu in die Serie einfließen. Auf Basis des Barkas V901/2 gibt es einen Lieferwagen für Backwaren der VEB Großbäckerei Union in Karl Marx Stadt. Die Großbäckerei Union wurde 1910 von Emil Reimann gegründet und wird heute als Emil Reimann Bäckerei GmbH in Dresden weitergeführt. Die typisch grün-/beigefarbenen Lieferwagen galten in den 1960er Jahren als Markenzeichen der Union Bäckerei im Umkreis von Karl Marx Stadt – heute wieder Chemnitz. In der Variante Pritsche/Plane fährt dieser Framo als Werbeträger eines Steinmetzbetriebes vor. Der Framo als Viehtransporter ist nun in Babyblau erhältlich.

Ab 1968 wurde eine neue Serie an Löschfahrzeugen fester Bestandteil von Feuerwachen und Betriebsfeuerwehren der DDR. Zu den Eigenschaften der Fahrzeuge zählten wasserdichte Scheinwerfer, eine aufstellbare Frontscheibe sowie die Dachluke über dem Beifahrersitz, damit verrieten sie die Herkunft aus dem Fuhrpark der NVA. Ab 1968 begann die Serienfertigung der Löschgruppenfahrzeuge LF 8-TS 8-STA auf Basis des allradangetriebenen Typs Robur 1801 A (rechteckiger Kühlergrill). Mit dem Robur Garant K30 Kombi gibt es ein weiteres Einsatzfahrzeug der Werksfeuerwehr Buna.

Der Nagetusch Fahrkarten-Verkaufswagen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) ist in der Hausfarbe Gelb so gestaltet, wie er ab ca. 1990 eingesetzt wurde. Abschließend zum Sortiment mit DDR-Historie lieferte Busch einen Trabant Kombi 1968 in einer seltenen Ausführung mit Werbung der Bio Berufs-Kosmetik. Bei diesem Werbefahrzeug waren die Stoßstangen verchromt, das hatte der normale Trabant nicht zu bieten.

● **51248** Framo V901/2 Kastenwagen Union Bäckerei Karl-Marx-Stadt 1954. Karosserie in Hellbeige. IA schwarz. UVP 22,99 €.

● **52357** Framo V901/2 Pritsche/Plane Steinmetz Lutz Schreiber 1954. Karosserie in Grauweiß. Plane beige. IA hellgrau. UVP 22,99 €.

● **52359** Framo V901/2 Pritsche/Plane Straßenhilfsdienst 1954. Karosserie in Grau. Plane dunkelbraun. IA hellgrau. UVP 22,99 €.

● **52098** Framo V901/2 Tiertransporter 1954. Karosserie in Babyblau. IA hellgrau. UVP 29,99 €.

● **51656** Robur LO 1801 A Pritsche/Plane Freiw. Feuerwehr. Karosserie in Feuerwehrrot/Beige. IA mittelgrau. UVP 24,99 €.

● **51761** Anhänger Nagetusch Verkaufshänger (Brilliant) Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB ab 1990) / Fahrkartenverkauf 1963. Karosserie in Gelb. Ohne IA. UVP 17,99 €.

● **51852** Robur Garant K30 Kombi der Werksfeuerwehr Buna 1956. Karosserie in Feuerwehrrot. IA braun. UVP 29,99 €.

● **53211** Trabant P601 Universal (Kombi) Berufs-Kosmetik 1965. Karosserie in Karamell. IA hellgrau. UVP 19,99 €.

Die USA spielen bei Busch immer eine Rolle. Auf Basis des Dodge Power Wagon ist nach längerer Zeit wieder ein Fargo Power

Wagon (Fargo = Kooperation für Nutzfahrzeuge zwischen Walter Chrysler und Joe N. Fields) mit speziellen „Schienenrädern“ im Programm, stellt also eine Draisine dar. Das Modell kann auf H0-Modellgleise gestellt werden. Auf der Ladefläche sind Sitzbänke angebracht. Die aktuelle Variante ist die dritte in diesem Farbton.

Große Rinderherden auf riesigen Weiden, damit konnte man in den Staaten gut Geld verdienen. Die in Braunmetall lackierte Limousine eines 1966 Cadillac lässt auf der Motorhaube deutlich erkennen, woher der Reichtum stammt, denn dort prangen zwei große Bullenhörner. Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten verschafft das Prestige. Nicht weniger edel ist die Variante in Tiefschwarz mit Flammenmuster.

An den US-Polizeidienst in den Fünfigern erinnert ein schmucker Chevy Bel Air im



Insgesamt fünf neue VW-Käfer aus der neuen Form von Busch. Das korallenrote Cabrio mit offenem Verdeck ist eine aktuelle Formneuheit. Der hellblaue Käfer mit Ovalfenster ist eine zweite Blau-Variante unter gleicher Artikelnummer.



VW Kübelwagen mit offenem und verschlossenem Verdeck in besonders auffälligen Farben und Sportfelgen.



Allein der Framo ist in vier interessanten Farb- und Druckvarianten neu in den Handel gekommen.

damals charakteristischen Schwarz/Weiß. Zwei europäische Taxi-Fahrzeugmodelle sind in New York im Einsatz – und man mag darüber schmunzeln und überlegen, ob es wieder einer der Gags von Busch ist. Ist es nicht. In New York gibt es tatsächlich den Fiat 500 als Yellow Cab. Der Mercedes-Benz Vito hingegen ist als Großraumtaxi schon öfter anzutreffen.

● **44008 (003)** Dodge Power Wagon (Draisine) Fargo Power Wagon 1946. Karosserie in Eisblau. IA schwarz. UVP 15,99 €.

● **42963** Cadillac Fleetwood 75 Big Daddy 1966. Karosserie in Braunmetallic. IA pastellgrün. Stierhörner am Kühler. UVP 15,99 €.

● **42964** Cadillac Fleetwood 75 Crazy Cars 1966. Karosserie in Schwarz mit Flammendekor. IA rot. Getönte Scheiben. UVP 14,99 €.

● **45019** Chevrolet Belair Polizei Los Angeles 1957. Karosserie in Schwarz/Weiß. IA hellgrau. Rotlicht. UVP 18,99 €.

● **48732** Fiat 500 Typ F Taxi New York 1965. Karosserie in Gelb mit Schachbrett-Muster. IA schwarz. UVP 15,99 €.

● **51192** Mercedes-Benz Vito-Tourer (W447) Taxi New York 2014. Karosserie in Gelb. IA schwarz. UVP 24,99 €.

### Kleinbusse und Transporter

Einen großen Block der Neuheiten bilden Kleinbusse und Transporter auf Basis des Mercedes-Benz Vito/V-Klasse und des Ford Custom. Die Mercedes V-Klasse gibt es überall, so auch in Großbritannien, natürlich als Rechtslenker ausgeführt und mit einem typisch britischen Taxischild in aufwändiger Ausführung ausgestattet. Ebenfalls auf Basis der V-Klasse fährt das bedarfsorientierte Ridepooling-Angebot der Stuttgarter Straßenbahnen AG namens SSB Flex. Nach Ende der erfolgreichen Pilotphase gingen die Fahrzeuge der V-Klasse nun in den Regelbetrieb über.

In fast zwei Dritteln der Gemeinden in Dänemark übernimmt das private Unternehmen Falck, 1906 durch den Dänen Sophus

*Taxis aus aller Welt – zwar nicht ganz, jedoch zumindest zwei Taxen (Yellow Cabs) für die Straßenschluchten in New York (USA) und ein aktuelles Taxi in Schwarz für Großbritannien. Für dieses Modell hat Busch eine Inneneinrichtung mit Rechtslenkung neu kreiert.*



*Zwei Feuerwehr-Varianten auf Basis zweier Robur-Modelle sowie ein Trabant Kombi als Werbeträger für Kosmetik – pickfein aufgebrezelt mit verchromten Stoßstangen.*



*Von Understatement keine Spur: Zwei 1966er Cadillac in protziger Aufmachung, die Hörner auf der Motorhaube wären hierzulande auf öffentlichen Straßen undenkbar. Aber so kann der Rinderbaron zur Schau stellen, womit er sein Geld gemacht hat.*

Falck gegründet, die verschiedenen Aufgaben der Rettungsdienste und Feuerwehr. Die weiße V-Klasse ist mit der roten Bauchbinde und dem markanten Logo sind für den Einsatz ausgerüstet. Auch die V-Klasse in speziellem Mattorangemetallic in Kombination mit schwarzen Accessoires ist alles andere als ein langweiliger Transporter.

Des Weiteren gibt es zwei Einsatzfahrzeuge auf Basis des Vito, als Feuerwehrfahrzeug Dortmund und als Unfallhilfswagen der Münchner Verkehrs Gesellschaft MVG. Der Vito durfte nur mit Sondersignalen ausgestattet werden, weil es sich um ein Unfallhilfswagen der öffentlichen Verkehrsbetriebe handelt. Das Fahrzeug ist mit Werkzeug

ausgerüstet, um Hilfe bei Unfällen mit elektrifizierten Bahnen oder Oberleitungsbusen leisten zu können. Auf Basis des Ford Custom entstand ein Taxi in Hellelfenbein sowie ein Einsatzfahrzeug des Zolls.

In der Schweiz steht der neue Sprinter im Dienste der Post AG als PubliCar im Einsatz. Das Fahrzeug verfügt über ein Rufbussystem, das in schwach besiedelten Gebieten gerne genutzt wird. Die Bedruckung ist perfekt gestaltet, dabei sind die seitlichen Fensterbereiche hinter den Vordertüren nur aufgedruckt, denn eine Kleinbus-Variante gibt es noch nicht im Busch-Sortiment.

● **51168** Mercedes-Benz V-Klasse (W447) Taxi London 2014. Karosserie in Schwarz. IA schwarz als Rechtslenker. UVP 22,99 €.

● **51174** Mercedes-Benz V-Klasse (W447) SSB Flex (Stuttgarter Straßenbahnen AG) 2014. Karosserie in Weiß/Gelb. IA schwarz. UVP 25,99 €.

● **51175** Mercedes-Benz V-Klasse (W447) Ambulanz Falck (DK) 2014. Karosserie in Weiß. IA schwarz. UVP 22,99 €.

● **51180** Mercedes-Benz V-Klasse (W447) 2014. Karosserie in Orangemetallic. IA schwarz. UVP 19,99 €.

● **51181** Mercedes-Benz Vito Tourer (W447) Feuerwehr Dortmund 2014. Karosserie in Feuerwehrrot. IA schwarz. Warnbalken. UVP 24,99 €.

● **51193** Mercedes-Benz Vito Tourer (W447) Unfallhilfswagen der MVG 2014 in Silber/Blau. IA schwarz. Warnbalken. UVP 26,49 €.



Drei neue Varianten des 2014 Mercedes-Benz V-Klasse (W447) in Orangemetallic, für Falck und die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB Flex).

- 52426 Ford Transit Custom Bus, Taxi 2012 in Hellelfenbein. IA schwarz. UVP 21,49 €.
- 52435 Ford Transit Custom Bus, Zoll 2012 in Silber/Grün. IA schwarz. UVP 24,99 €.
- 52613 Mercedes-Benz Sprinter Kasten Hochdach (Extra-Lang) Postbus Schweiz 2018 in Gelb/Weiß. IA schwarz. UVP 23,99 €.

### Europäische Polizeifahrzeuge

An den Start geht eine neue Sammelserie „Europäische Polizeifahrzeuge“ mit zehn unterschiedlich gestalteten Ford Ranger mit Abdeckungen oder Hardtop. Acht der besonders aufwändig bedruckten Modelle erscheinen in 2022, zwei weitere (Polizei Polen und Rumänien) folgen in 2023.

Nummer 1 der neuen Serie ist ein Pick-up der Bundespolizei mit Überrollbügel im neuen Design. Das Fahrzeug wird vor allem zu Werbezwecken eingesetzt. Zudem gibt es einen feuerwehrroten Kommandowagen (KdoW) der sächsischen Stadt Freiberg. Er dient der Einsatzleitung zur Anfahrt sowie zur Erkundung von Einsatzstellen.

- 52822 Ford Ranger XLT Doppelkabine Pick Up (1) Bundesrepublik Deutschland/ Bundespolizei 2015. Karosserie in Weiß. Schwarze IA. UVP 29,99 €.
- 52825 Ford Ranger XLT Doppelkabine Pick Up Feuerwehr Freiberg 2015. Karosserie in Feuerehrrot. Schwarze IA. UVP 26,99 €.

### Action-Sets und Bausätze

Eine Spezialität von Busch sind Action-Sets, die eine Situation oder Handlung vorgeben. Die vier jüngst ausgelieferten Sets enthalten Modellautos in speziellen Ausführungen, die einzeln nicht erhältlich sind.

- 7953 Mercedes-Benz Sprinter Bus (Extra-Lang), herrenloser Koffer, 1995. Karosserie in Weiß, IA schwarz. Viel Zubehör. UVP 23,99 €.
- 7954 Mercedes-Benz Sprinter Bus (Extra-Lang) Kampfmittelräumdienst/Bombenentschärfung 1995. Karosserie in Weiß. Schwarze IA. Viel Zubehör. UVP 23,99 €.
- 7954 Land Rover Discovery 2 Wachdienst/Security 1998. Karosserie in Weiß. Schwarze IA. Viel Zubehör. UVP 23,99 €.

Start der Sonderserie „Europäische Polizeifahrzeuge“, bestehend aus unterschiedlich gestalteten Ford-Ranger-Modellen. Nummer 1 der neuen Serie ist ein Pick-up der Bundespolizei. Daneben ein feuerwehrroter Kommandowagen (KdoW) der Stadt Freiberg.



Zwei 2014 Mercedes-Benz Vito Tourer (W447) als Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Dortmund und als Unfallhilfswagen der Münchner Verkehrs Gesellschaft MVG.

Berge, Wiesen, Seen, abgelegene Orte in idyllischer Umgebung – Schweiz! Da kommt der neue Sprinter im Dienste der Schweizer Post AG als PubliCar gerade recht.



- 7954 Fiat Fiorino I, SAT-Schüssel ausrichten 1980. Karosserie in Schwarz. Schwarze IA. Viel Zubehör. UVP 22,49 €.

Neben weiteren neuen Bausätzen gibt es auch zwei neue Farbvarianten, welche nun auch in Weiß erhältlich sind.

- 60261 Multicar M 26 Pritsche (Bausatz). Karosserie weiß, IA schwarz. UVP 8,99 €.

- 60271 Mercedes-Benz MK 88 1222, Löschgruppenfahrzeug (Bausatz) 1994. Karosserie Weiß, IA schwarz. UVP 18,99 €.

- 60200 (2) Lada (Shiguli) 1600 (2106) (Bausatz) 1976. Karosserie in Weiß. Schwarze IA. UVP 8,99 €.

- 60256 (2) Citroën H Kasten 1958 (Bausatz). Karosserie in Weiß. Schwarze IA. UVP 8,99 €.

Stefan Schwiertz



Fotos: Stefan Schwiertz



Flamann-Tank-SZ mit MAN F2000 Hochdachkabine

# Schätze aus dem Lager

Wo gibt es noch Antiquarisches direkt vom Hersteller? Bei AWM gibt es das Monat für Monat. Wir haben beispielhaft zehn Modelle aus zwei „Neuheiten“-Paketen ausgepackt.

Sie sind mittlerweile selten geworden, diese Kabinen und Auflieger, nicht nur als Modelle, sondern auch auf den Straßen. Das schier unendliche Lager von AWM macht diese Zeitreisen möglich. So manche Spedition gibt es nicht mehr.



Leckert Schubboden-Sattelzug mit Werbung für Reisch Kipper

● 75924 MAN F2000 HD (H)Tank-SZ „Flamann“. UVP 29,95 €.

1946 wurde die für Flüssigtransporte bekannte Firma Flamann gegründet. Sitz war im fränkischen Markt Bibart. 2016 verfügte Flamann über 35 Mitarbeiter. 2018 übernahm Klaeser die insolvente Firma. Auch Flamann setzte wie Klaeser auf verchromte Tankauflieger. Zusammen mit dem MAN F2000 samt dem speziellen Hochdach erhält der Sammler ein reizvolles Tank-SZ-Modell.



Koch mit dem klassischen Silo-Auflieger

● 75926 MB Actros LH mit Aeropaket Schubboden-Sattelzug „Leckert/Reisch“. UVP 29,95 €.

Die Firma Leckert übernahm 1968 die Gebietsvertretung für Kässbohrer in Ober- und Unterfranken. Neben den Setra-Bussen wurde auch die damalige Nutzfahrzeugsparte (u.a. Auflieger) der Ulmer mit vertrieben. Leckert blieb weiterhin Vertreter dieser Produktgruppe, als 1993 F.X. Kögel diese Sparte von Kässbohrer übernahm. 2009 wurde mit der Vermietung von Nutzfahrzeugen ein weiteres Geschäftsfeld erschlossen.

Das AWM-Modell wirbt für die IAA 2004. Neben Leckert ist der Kipperanhänger Reisch aufgeführt, dessen Anhänger seinerzeit gleichfalls bei Leckert erhältlich waren.

Betzmeir Rungen-Sattelzug:  
Seit 2016 ist die Vorbildspedition nicht mehr aktiv.

● 75930 MAN TG-A XXL mit Aeropaket Silo-SZ „Koch Spedition/Meinerzhagen“. UVP 29,95 €.

Nach längerer Zeit offeriert AWM wieder seinen bekannten Silo-Auflieger mit der da-

maligen Werbung der Spedition Koch für Lagerhaltung und Silotransporte in Meinerzhagen. Eine Aufstiegsleiter zum Anstecken liegt jedem Silo-Auflieger separat bei.

● **75933** MANTG-A XXL mit Aeropaket und voll verkleideter Szm Rungen-SZ „Betzmeir“. UVP 29,95 €.

Die Spedition Betzmeir wurde 1933 gegründet und hatte ihren Sitz in Hollenbach nördlich von Augsburg. 2016 wurde der Fuhrpark verkauft und das Unternehmen in eine Transport-Beratungsfirma umgewandelt. Das AWM-Modell verkörpert ein Vorbild aus der aktiven Speditions-Ära von Betzmeir.

● **75936** MB SK Wechsel-Pritschen-Hängerzug „Fenthols“. UVP 31,95 €.

Die Spedition Fenthols galt lange Zeit als eine der ältesten Transportunternehmen hierzulande. Johann Gottlob Fenthol und August Ferdinand Sandtmann gründeten das Unternehmen 1827 in Leipzig. Vor zwei Jahren wurden die 460 Mitarbeiter von der Raben Transeuropean Express Germany übernommen. Das AWM-Modell besitzt die klassische SK-Kabine von Mercedes und zeigt die ehemalige Fenthols-Gestaltung.

● **75940** Volvo FH Globetrotter (H) Tank-Sattelzug „Borchers“. UVP 29,95 €.

Borchers in Borken hat seinen Sitz in der Nähe der holländischen Grenze östlich von Bocholt. Die heute immer noch aktive Spedition nutzt die dunkelblaue Farbgebung auch im aktuellen Fuhrpark. AWM spendiert dem gediegen gemachten Tank-SZ verchromte Felgen.

● **75941** Scania „4“ CB-Hängerzug „Rapid“. UVP 31,95 €.

Die seit 1958 tätige Spedition vermittelt Transportlösungen auf der Straße, per Zug und mittels Luftfracht. AWM verwendet hier seine CB-Container und kann so den einst typischen Scania Hängerzug im „Rapid“-Outfit wiedergeben.

● **75943** Volvo FH XL mit Aeropaket Pritschen-SZ „Transdanubia“. UVP 29,95 €.

Das 1965 in Wien gegründete Unternehmen setzt heute auf eine weiße Farbgebung. Das AWM-Modell zeigt die alte Gestaltung mit der gelben Grundfarbe und den seinerzeit noch grauen Planen. Pas-



Fenthols Hängerzug mit der klassischen Mercedes-Benz SK-Kabine



Gediegener Auftritt – Borchers Tank-Sattelzug aus Borken



Volvo Gardinenplanenkoffer-SZ für Transdanubia, noch in der alten Farbgebung mit grauen Planen

send wird der Gardinenplanenkoffer-Auflieger von einer zeitgemäßen Volvo-Zugmaschine gezogen.

● **75945** MB Actros L mit Aeropaket Renntransporter-SZ „Sachs“. UVP 29,95 €.

Mittlerweile gehört die Marke Sachs zu ZF. Der AWM-Transporter wirbt für Kupplungen und Stoßdämpfer. Der Renntransporter-Auflieger wurde schon lange nicht mehr berücksichtigt und gibt so dem Fan

die Gelegenheit, um eine Lücke in der eigenen Sammlung zu schließen.

● **75946** Volvo FH Globetrotter (H) Tank-SZ „Kralowetz“. UVP 29,95 €.

1955 gründete Karl Kralowetz die Spedition. 1974 wurden flüssige Lebensmittel transportiert. In der immer noch aktuellen grünen Farbgebung präsentiert sich der AWM Kralowetz Tankzug kontrastierend vollverchromt. **Johannes Schwörzer**



Endlich wieder ein Renntransporter, dieser wirbt für Sachs Kupplungen und Stoßdämpfer.



Typisch Kralowetz – grüne Farbgebung und vollverchromter Tank

Die erhöhte Position des CAT 6060 zeigt es – mit dem Tieflöffel wird nach unten gegraben. Das Modell wiegt über 1,37 Kilogramm.

Fotos: Johannes Schwörzer



## In anderen Dimensionen

Das ist „schweres Gerät“: Diecast Master bringt den übergroßen CAT-Tagebaubagger parallel in zwei Versionen als 1:87-Modell.

**O**b Busch, Herpa oder Wiking, die 1:87-Modelle aus den Bereichen Bau- und Landwirtschaft dieser Hersteller sind aus Kunststoff gefertigt. Wer im Angebot von Baumaschinen schweres Gerät bevorzugt, der wird im Sortiment von Diecast Master fündig. Neu im Port-

folio sind vier neue CAT-Miniaturen in H0, die überwiegend aus Zinkdruckguss erstellt wurden. Die Muster erhielten wir von Heinrich Brinkmeier, der unter seinem Label GMTS nicht nur seine eigene Resine-Linie „Golden Oldies“ mit Modellen in 1:50 anbietet, sondern auch Importeur der finnischen Emek-Modelle ist.

● **85650** CAT 6060FS Hydraulik Bagger mit Hochlöffel-Ausleger. Diecast, UVP 199 €.

Vorbild ist ein Tagebaubagger mit einem Gewicht von 599 Tonnen, angetrieben von zwei CAT 3512E Motoren mit je 12 Zylindern und jeweils 58,6 l Hubraum. Die Gesamtleistung liegt bei über 3060PS. Für den Fahrer ergibt sich eine Arbeits-Augenhöhe von ca. 7,6 Meter über Boden. Die Fahrgeschwindigkeiten liegen maximal bei 1,1 km/h bzw. in Fahrstufe 2 bei 1,6 km/h. Mit dem Hochlöffel lässt sich eine Abtragshöhe von 15,6 Meter erreichen. Die Schaufel selbst kann bis zu 61 Tonnen tragen.

Diecast Master hat im Maßstab 1:87 eine beeindruckende Miniatur herausgebracht. Das schwere Modell bringt netto 1,35 kg auf die Waage. Verpackt in einer Blechdose, kann nach dem Auspacken zuerst das



Der CAT 6060FS mit dem Hochlöffel gräbt nach „oben“. Auch in 1:87 sind die Dimensionen gewaltig.

Dach abgenommen werden. Dann wird der separat beiliegende Fahrer mithilfe einer Plastik-Pinzette eingesetzt. Spätestens jetzt werden die besonderen Dimensionen bewusst. Über eine abklappbare Treppe führt der Weg am Maschinenhaus vorbei. Danach führt eine zweifach abgewinkelte Aufstiegstreppe hoch zum Dach des Maschinenhauses. Links außen findet sich der mit Geländer versehene Weg zum Fahrerhaus. Links ist eine Ausstiegsleiter montiert, die für Notfälle gedacht ist und auf Höhe der Ketten endet.

Der Tieflöffelausleger ist mit einer Vielfalt von zumeist freistehenden Hydraulikleitungen belegt, die sämtliche Hydraulikzylinder ansteuern. Die Schaufel selbst lässt sich zum Entladen hochklappen. Das Raupenlaufwerk selbst ist mit zwei federgespannten Metallketten bestückt.

● **85651** CAT 6060 Hydraulik Bagger mit Tieflöffel-Ausleger, Diecast, UVP 199 €.

Vorbildgerecht widmet sich Diecast Master auch der Tieflöffel-Version. Beim Vorbild ist das Einsatzgewicht mit 600 Tonnen sogar geringfügig höher. Im Gegensatz zum Hochlöffel mit seiner Grabtiefe von fast 3 Meter sind beim Tieflöffel knapp 9 Meter möglich. Da beide Vorbilder sich nur durch den Hoch- bzw. Tieflöffel unterscheiden, sind das Maschinenhaus, die Kabine samt Aufstiege und das Raupenlaufwerk vom zuvor besprochenen Modell übernommen. Der gesamte Ausleger ist anders gestaltet und ergibt mit den eher parallel zum Arm montierten Hydraulikzylindern eine eigene Optik. Selbstverständlich wurde auch die Schaufel neu konstruiert.

Die CAT D11 Planierraupe besitzt ein bewegliches Schild und drei Heckaufreibzähne.



● **85659** CAT D11 Planierraupe, Diecast, UVP 56 €.

Auch diese Maschine ist ein Schwergewicht – immerhin knapp über 104 t werden ausgerufen. Und mit 862 PS Leistung aus 32l Hubraum ist die Raupe für viele Einsätze mehr als gut gerüstet. Der H0-Dozer wird in einer Blechdose ausgeliefert, und der Fahrer hat bereits Platz genommen. Daher bleibt bei der ersten Besichtigung der interessante Aufstieg zur Kabine ein Geheimnis. Die auf der linken Seite montierte Aufstiegsleiter befindet sich in der Arbeitsstellung unterhalb des Geländers, sie kann gedreht werden. Das Raupenlaufwerk selbst ist mit Gummiketten umgesetzt. Der Heckaufrei-

ßer und das Planierschild sind beweglich ausgeführt.

● **85658** CAT 336 NG Raupenbagger, Diecast, UVP 47 €.

Beim 336 NG sind die Vorbilddaten vergleichsweise bescheiden. Das Einsatzgewicht wird mit 37,2 t angegeben. Der 9,3l große Motor erreicht eine Leistung von 318PS. Dank der geringen Vorbildmaße könnte der H0-Fahrer über die Gummikette aufsteigen, wenn er nicht schon werksseitig in der Kabine Platz genommen hätte. Der Tieflöffelausleger ist beweglich, sodass alle Arbeitsstellungen des Baggers nachgestellt werden können. *Johannes Schwörzer*



Solide umgesetzt – CAT 336 NG Raupenbagger mit Tieflöffel.



Eigentlich basiert das Original auf einem Volvo FM. Das Modell muss mit einem Volvo FH leben. Ein Kompromiss, mit dem man ganz gut leben kann, denn die feinen Drucke sind das A&O an diesem schönen Lkw der Schweizerischen Post. Wer erkennt schon auf den ersten Blick, dass die Ladebordwand nur aufgedruckt ist?



Ende 2021 beschaffte die Post Company Cars zwei elektrisch angetriebene Volvo FM mit Curtainside-Aufbauten, die seit Januar dieses Jahres für den Materialtransport zu den Baustellen der Schweizer Post eingesetzt werden. Die Post Company Cars ist als Unternehmen der Schweizerischen Post zuständig für deren Fahrzeugflotte. Die Volvo Lastwagen wurden bei der Firma Designwerk Products AG aus Winterthur mit einem Elektroantrieb ausgestattet, die die Markenbezeichnung Futuricum Logistics 26E tragen. Der Aufbau stammt von der Geser Fahrzeugbau AG. Da bei Herpa kein Modell des Volvo FM zur Verfügung steht, hat sich Arwico dafür entschieden, die Gestaltung des Originalfahrzeugs auf einem Volvo FH nachzuzeichnen. Die Gardinen und die Heckklappe des Aufbaus sind auf einem Koffer zwar nur aufgedruckt, wirken aber überaus realistisch. Auf den Fahrerhausseiten ist das Logo der Firma Futuricum zu finden mit dem Hinweis der maximalen Reichweite von 380 Kilometern.

85.002504 Volvo FH Globetrotter XL E-Kofferlastwagen „Die Post“. FH und Aufbau gelb. FG schwarz. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 39,90 CHF.

Die Coop-Gruppe ist seit über 150 Jahren ein fester Bestandteil des schweizerischen Alltags. Die ursprünglich kleine Konsumgenossenschaft hat sich zu einem internationalen Einzel- und Großhandelsunternehmen entwickelt. Arwico hat sich

## Nachgezeichnet

Speziell für den Schweizer Markt legt Arwico regelmäßig Sondermodelle auf Basis von Volumenprodukten auf. Wenn das passende Fahrzeug mal fehlt, dann hilft auch eine authentisch wirkende Bedruckung ganz gut weiter.

von Herpa zwei Lastwagen aus diesem Imperium für seine Arwico Collectors Edition konfektionieren lassen. Aus dem Unternehmenszweig Coop Mineralöl AG stammt der Mercedes-Benz Antos Tankwagen, der Heizöl zu den Kunden liefert. Der Mercedes-Benz Sprinter mit Kofferaufbau liefert Bestellungen aus dem Onlineshop der Coop bis vor die Haustür des Endverbrauchers. Beide Modelle sind ihren Vorbildern entsprechend bedruckt.

85.005120 Mercedes-Benz Antos Tankwagen „Coop“. FH und Tank weiß, vorne, seitlich und am Heck bedruckt. FG schwarz. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel und selbstklebende Gefahrgutschilder. UVP 42,90 CHF.

85.005121 Mercedes-Benz Sprinter mit Aerodach und Kofferaufbau „Coop @ home“. FH und Koffer weiß. FG schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 38,90 CHF.

Kurt Richter



Shoppen im Lebensmittelmarkt hat eine Alternative: Coop Schweiz liefert Lebensmittel auf Bestellung nach Hause. Dafür sind Mercedes-Benz Sprinter mit Kofferaufbau im Einsatz.



Bei Coop gibt es nicht nur essbare Lebensmittel, sondern auch Heizöl zum Leben. Damit's im Winter drinnen schön warm bleibt...

Fotos: Kurt Richter

Links der neue Case IH 1455 XL und rechts der bereits 2020 erschienene International 1455 XL.

Foto: Johannes Schwörzer



**Z**usammenschlüsse und Aufkäufe prägen die Landtechnikszene. Kaum ein etablierter Markenname ist heute noch in der Hand der Gründungsfamilie. So übernahm zum Beispiel Deutz Ende der 1960er Jahre die Erntemaschinenfabrik Fahr und firmiert heute als Marke Deutz-Fahr unter dem italienischen Eigentümer Same. Produziert wird weder in Deutz noch in Gottmadingen sondern auf dem Gelände des ehemaligen Mähdrescherherstellers Ködel & Böhm in Lauingen.

Anders bei Fendt, wo die Fertigung immer noch in Marktobendorf liegt. Allerdings wurde das Unternehmen an die international aufgestellte AGCO veräußert, die viele weitere Marken wie Massey Ferguson, Challenger oder Valtra ihr eigen nennt. Nochmal anders bei Claas. Hier ist das Unternehmen noch in der Hand der Gründerfamilie. Mähdrescher und der Xerion-Traktor entstehen im westfälischen Harsewinkel, die Standardschlepper in Frankreich in der ehemaligen Renault-Traktorenfabrik. Bei John Deere ist es klar: amerikanische Marke mit Mannheim als deutschem Produktionsstandort, denn Lanz Mannheim wurde erfolgreich integriert.

Kommen wir zu einem eigentlich ähnlichen Fall. Die 1902 aus dem Zusammenschluss von fünf Unternehmen (darunter Mc Cormick) gegründete International Harvester Company errichtete bereits 1908 eine Zweigniederlassung in Neuss bei Düsseldorf dem rasch ein eigenes Werk folgte. Ab 1937 und vor allem nach 1945 wurden dort erfolgreich Trecker gebaut. So gut, dass es 1972 sogar gelang, große Marken wie Fendt, Deutz und John Deere auf dem deutschen Markt in Bezug auf die Zulassungszahlen zu überflügeln. 1997 wurde das Neusser Werk geschlossen.

Doch das Unheil nahm schon 1979 bei der Konzernmutter in den USA seinen Lauf. Der auf kurzfristige Gewinne erpichte Manager

## Die Verwandlung

*Vom International zum Case IH: Wiking bringt den 1455 XL in der Version nach der Case-Übernahme. Auf den ersten Blick scheint ein ganz neuer Traktor vor dem Sammler zu stehen.*

Archie McCardell sorgte für einen 172 Tage andauernden Arbeitskampf mit der Gewerkschaft, der das Unternehmen nach heutiger Kaufkraft 2 Milliarden Dollar kostete. Die International Cooperation musste die meisten Geschäftsfelder und Marken abstoßen, darunter auch das Treckergeschäft.

Neuer Eigentümer wurde 1985 mit Tenneco ein Energieunternehmen, welches sich zu jener Zeit ein marodes Unternehmen nach dem anderen einverleibte. Mit Case hatte man schon eine Treckermarke und gliederte nach David Brown 1985 schließlich die wesentlich größere International Harvester Company in die nun „Case-IH“ genannte Beteiligungsfirma ein. Aus den ehemaligen Traktoren von International wurden somit zu Case-IH-Trecker. Neben den auf die Marke Case getrimmten Kühlermasken

wurde auch die Farbgebung abgewandelt. Das Rot behielt man bei, das Hellelfenbein verschwand und silbern abgesetzte Felgen sowie schwarze Kabinenholme und ein schwarz lackiertes Chassis markierten den veränderten Markenauftritt.

Bereits 2020 brachte Wiking mit dem International 1455 XL sein erstes Oldtimer-Modell in Spur I als „Kür“-Miniatur heraus. Alle anderen 1:32-Modelle entstehen in der Regel auch auf Wunsch der jeweiligen Vorbildhersteller, die eine nicht unerhebliche Menge ordern und so neue Miniaturen in diesem Maßstab erst ermöglichen. Beim 1455 XL allerdings gab es den Vorbildproduzenten IHC nicht mehr. Doch durch die erwähnte Übernahme wurde das Vorbild als Case IH 1455 XL weitergebaut. Logischerweise – und von Sammlern erwartet – kommt jetzt die zweite Version in der rot-schwarz-silbernen Ausführung. Neben der veränderten Farbgebung fällt der neue Case-IH Kühlergrill auf. Die Maske ist vorbildgerecht dreifach segmentiert und wirkt aus der Seitenansicht nach unten und oben hin angeschragt. Wiking bleibt ansonsten bei der bisherigen Ausstattung mit nun schwarz lackiertem Zusatzgewicht und dem alternativ montierbaren verchromten Auspuff. Dazu kommt ein kleiner Unterschied am Chassis. Dort ist der Herstellername nun mit dem aktuellen Logo berücksichtigt.

● 0778 61 Case IH 1455 XL. Diecast, Maßstab 1:32, UVP 93,95 €. **Johannes Schwörzer**



Die neue Maske ist auch beim Wiking-Modell nun dreifach segmentiert und vertikal angeschragt.

Die wohlhabende Pariser Familie reiste Ende der 50er genau so in den Sommerurlaub an die Côte d'Azur: mit dem großen Simca V8 und einem ebenso großen Hénon-Wohnwagen. Herrliches Retro-Spielzeug von Norev!

Fotos: Alexander F. Storz



## Retro-Spielzeug mit Charme

*Nicht alt, sondern neu. Und glänzt daher schöner als alt. Norev macht Replikat des einstigen Konkurrenten Dinky Toys, aber unter eigenem Namen und aus neuen, akkurat an die originalen Dinky-Werkzeuge angelehnten Formen. Das hat seinen eigenen Charme.*

**E**in eindrucksvolles Gespann, der achtzylindrige Simca Vedette Chambord mit seiner amerikanisch anmutenden Karosserie und der Hénon-Wohnwagen mit abgedeckten Rädern. Der Traum eines jeden Jungen Ende der 50er Jahre, als es von Dinky Toys die Nummern 24K respektive 528 (Simca) und 811 (Hénon) gab – nie als Set, es waren Einzelmodelle, und der Caravan konnte an unterschiedliche Dinkys gekuppelt werden. Der Simca wurde nur 1959 produziert, den Caravan gab es zwischen 1959 und 1963, und beide Modelle hatten stets konvexe Felgen. Den Simca gab es in zwei Zweifarbkombinationen, Cremeweiß mit Rot und in zwei Grüntönen, der Caravan war stets in

*Norev gönnt den schwarzen Gummi-  
reifen vorbildlich weiße Flanken, was  
gut aussieht, aber nicht „Dinky-like“ ist.*

blassem Gelb mit cremeweißem Dach gehalten. Der Simca, der einzige französische Achtzylinder in Großserie, war damals ein Luxuswagen und die einzige Alternative zur Citroën DS, zwar avantgardistischer, aber eben nur vierzylindrig. Henri Hénon baute bis 1970 die spektakulärsten und teuersten Caravans Frankreichs, Polyester-Sandwich-Konstruktionen mit Panorama-Scheiben und erhöhtem Dachmittelteil, das innere Stehhöhe ermöglichte. Also wahrlich ein Gespann für die französische Hautevolee.

Norev hatte beide Modelle zu Spielzeugzeiten ebenso im Portfolio wie Dinky Toys, Norev machte damals Plastikminiaturen, Dinky solche aus Zinkdruckguss. Die heuti-

gen Norev-Retrospielzeugautos hingegen sind nicht Wiederauflagen aus der eigenen Geschichte – nein, Norev macht Replikat des einstigen Konkurrenten Dinky Toys, aber unter eigenem Namen (siehe Randnotiz). Die Modelle entstammen neuen, aber sehr akkurat an die originalen Dinky-Werkzeuge angelehnten Formen. Sie sind made in China, das Lack- und Bedruckungsniveau liegt Welten über der zeitgenössischen Machart eines echten Dinky-Modells – aber eben auch Welten von seinem zeitgenössischen Charme entfernt. Letztlich sehen die „Norev-Dinkys“ so aus, wie ein von einem professionellen Restaurator aufgearbeitetes, echtes Dinky-Modell.

Bei der Felgenwahl ging Norev etwas phantasievoll vor. Sowohl den Simca als auch den Wohnwagen gab es original nur mit konvexen Felgen. Norev verwen-

*Todsichie Farbkombi-  
nation, ein Symbol für  
den Pariser Chic der  
Endfünfziger. Der  
mattschwarze Grill am  
Simca ist gut gemeint  
und schlecht gemacht.  
Ein Chromgrill ist nicht  
mattschwarz ausgelegt.*





det Felgen, die jüngeren Dinkys zu eigen sind, nämlich konkave. Natürlich gab es bei Dinky Toys auch keine Weißwandreifen im eigentlichen Sinne, sondern nur schwarze oder weiße Gummireifen. Norev gönnt den schwarzen Gummireifen vorbildlich weiße Flanken, was gut aussieht, aber eben nicht „Dinky-like“ ist. Dem Caravan wurde eine Innenausstattung konstruiert, die das Original nicht hatte, was aber gut aussieht – immer vorausgesetzt, man sieht im Replikat die schöpferische Eigenleistung und erwartet nicht den sklavischen Nachbau des Originals. Der Wohnwagen hält sich farblich weitgehend ans Original, der Simca ist völlig anders lackiert. Zwei Versionen, einmal Hellgrau mit Dach, Flanken und Seitenornament in Türkisblau, zum anderen Schwarz mit Gelb. Diese Charakteristik der Farbabsetzung bedeutet die Luxusversion des großen Simca, den Vedette Chambord, während beim Vedette Beaulieu lediglich Dach und Seitenornament, nicht aber der untere Teil der Karosserie, in Komplementärfarbe gehalten sind.

Zwei herrlich gemachte Retrospielzeuge, die ganz prächtige Vorbilder wiedergeben und die an die goldenen Zeiten des Spielzeugautos erinnern – ohne allerdings den Charme der Originale zu haben. Allerdings muss man auch den Preis sehen: Ein Dinky Toys Simca plus ein Wohnwagen würden, jeweils mint/boxed, auf ungefähr 200 Euro kommen. Bei Norev kostet das Retro-Gespann 40 Euro. Dafür bekommt man das Duo als Original gerade mal in stark bespieltem Zustand, wenn überhaupt, und müsste es dann selbst restaurieren.

● **CL5711** Simca Vedette Chambord V8 1958 schwarz/gelb mit Wohnwagen Hénon

● **CL5712** dito hellgrau/blautürkis. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 39,90 €.

Alexander F. Storz

*Für den Antikspielzeugsammler jedes Mal aufs Neue irritierend: Ein Dinky-Modell mit einer Dinky-Bodenplatte, und dann ist ganz nonchalant „Norev“ eingepreßt.*

## RANDNOTIZ



*Das zeitgenössische Original: Dinky-France 24K Simca Vedette Chambord in beiden Farbkombinationen sowie die frühe Version des Caravans Hénon mit glattem Dach. Spätere Wohnwagen weisen eine geriffelte Dachoberfläche auf.*

### Vom „Atlas-Dinky“ zum Norev-Modell

**W**ie kam es zu der delikaten, fast schon absurden Situation, dass Norev heute Replikat der legendären Dinky-Toys-Modelle herstellt? Zu Dinky-Lebzeiten war Norev zusammen mit Solido der schärfste Konkurrent der Miniaturen aus der französischen Dinky-Filiale. Diese stellte ihre Produktion bereits 1973 ein, während das Mutterhaus in Liverpool bis November 1979 produzierte und dann Pleite ging. Es wurde aufgekauft – nicht, um die Produktion weiterzuführen, sondern der Namensrechte wegen. Denn Dinky Toys war und ist legendär, der Pionier und Erfinder des Spielzeugautos aus Zinkdruckguss im Maßstab 1:43 seit den 30er Jahren, quasi die Mutter aller Modellautos im heutigen Sinne. In Großbritannien ist „Dinky Toys“ das Synonym für Spielzeugauto, also ein Genrebegriff. Über viele Umwege ging der würdevolle Name in die Hände des Mattel-Konzerns in den USA. Der Atlas-Verlag verwirklichte ab 2008 bis zu seinem Ende 2019 die sehr gewinnbringende Idee, im Abonnement die alten Dinkys, sowohl aus englischer als auch aus französischer Produktion, wieder aufleben zu lassen. Dafür sicherte sich Atlas die Rechte am Namen „Dinky Toys“ von Mattel und bezahlte dafür. Diese Modelle, von den Sammlern als „Atlas-Dinkys“ im Gegensatz zu den echten Dinkys bezeichnet, entstammen grundsätzlich neuen Formen, made in China (und sind auch entsprechend gekennzeichnet). Diese Formen machte Norev für den Atlas-Verlag, und sie gehören Norev. Aber Norev hat nicht die Rechte am Namen „Dinky Toys“, die sich Mattel sehr teuer bezahlen lässt. Wenn nun also Norev ab und zu eine Wiederauflage eines solchen „Atlas-Dinkys“ in neuer Farbe oder Kombination verwirklicht, darf dieser nicht „Dinky Toys“ heißen. Norev musste also die Bodenplattenprägung ändern und seinen eigenen Namen darauf schreiben. So wurden aus Dinky-Replikaten für den Atlas-Verlag also Norev-Modelle. *afs*



Ein VW T2b ist immer attraktiv. Und als Rallyeservice-Transporter noch mehr. Und in Porsche-Diensten erst recht. Und bei der Safari-Rallye obendrein. Gibt es einen Grund, dieses Modell nicht haben zu müssen außer jenem, dezidiert VW-Bulli-Hasser zu sein?



## Zu Hilfe!

Zwei Servicefahrzeuge in Porsche-Diensten bei der Safari-Rallye 1978. Sie könnten kaum unterschiedlicher sein: ein Land Rover und ein VW T2b Bulli. Beide unterstützten die Porsche 911 SC 3.0 in Kenia 1978, und beide kommen gleichzeitig von Ixo.

Wenn ein Rallye-Tross auf Reisen geht, dann meist von der Heimat aus. Dort ist alles stationiert, die Mechaniker, die Service-Fahrzeuge, die Ersatzteile und vor allem die Rallyefahrzeuge – einfach alles. Im Normalfall ist das so, das Porsche-Team reist aus Stuttgart an. Aber was ist schon normal? Europäische Rallyes mögen der Normalfall sein. Wenn Porsche aber im Süden Afrikas rennt, dann wird nicht alles aus Stuttgart antransportiert. Schließlich liegen zwischen Zuffenhausen und Nairobi 6200 Flug-Kilometer. Es wäre arg teuer gewesen, das ganze Gerödel, das Porsche zur Safari Rallye benötigte, anfliegen zu lassen. Schließlich gibt es im Süden Afrikas Porsche-Händler, und die sind ohnehin gefragt, um entlang der Rallye ihre Werkstätten zur Verfügung zu stellen. Also

können sie auch anderes organisieren, Hotels buchen, Ersatzteile bereit halten und die Rallye-Servicefahrzeuge managen. Organisiert wurde das Ganze zusammen mit dem Rallye Service von Vic Preston, dem Fahrer des Porsche 911. Die beiden Service-Fahrzeuge des Porsche-Martini-Team bei der Safari Rallye 1978 hatten nie Stuttgarter Boden unter den Reifen. Die kamen original und komplett aus Südafrika, von Vic Preston zur Verfügung gestellt. Und deshalb waren beide Autos, der Landy ebenso wie der VW, Montagefahrzeuge. Der Land Rover wurde nicht in Solihull geboren, sondern im Land-Rover-Montagewerk Südafrika, und der VW T2b kam mitnichten aus Hannover, sondern wurde in Uitenhage bei Port Elizabeth montiert. Südafrikanische T2 unterschieden sich nicht prinzipiell von den Hannoveraner Originalen (im Gegensatz zu brasilianischen), lediglich manche Materialien waren anders, weil lokal gefertigt (Sitzbezüge, Lacke, Radio, Reifen etc.). Und sie waren natürlich rechts gesteuert.

Der Servicewagen wird nicht fotografiert, nur der Rallyewagen, den er betreut. Das scheint Maxime zu sein. Dennoch ward dem T2b von der Safari Rallye 1978 die Ehre zuteil, als Fotomodell gedient haben zu dürfen (dies widerfuhr dem Land Rover leider nicht). Aber es war nicht nur einer, sondern zwei T2b, die sich im Detail unterschieden. KQR 030 trug Cibié-Zusatzscheinwerfer auf der Vorderstoßstange, eine Funkantenne auf dem Dach und einen Dachgepäckträger mit Ersatzreifen, KQN 748 hingegen ohne Cibiés, Dachantenne und -galerie, dafür mit großem Schiebedach, beide mit stark profilierten Geländereifen und identisch lackiert: weiß mit taubenblauem Rundumstreifen und „Martini-Porsche“-Dekor. Von diesem Fahrzeug fertigte Sonic zwei Modelle, einmal für die franco-belgische Kioskserie „Véhicules d'Assistance Rallye“ und zum anderen für den Fachhandel, die sich in Details unterscheiden. Beide stellen den VW T2b mit dem Kennzeichen KQR 030 dar. Das Kioskmodell hat den Dachgepäckträger mit vier Ersatzr-

Wie üblich: Die Akteure im Vordergrund, also die Porsche 911 SC 3.0 bei der Safari Rallye 1978. Wer genau hinsieht, entdeckt den dunkelgrünen Service-Land-Rover im Hintergrund sowie rechts vom Baum einen Datsun und links vom Baum einen Peugeot 504 Break.



Vorbildfotos: Archiv Porsche (3)



den (Fuchs-Alus) und zwei Benzinkanistern beladen und trägt gesilberte Radkappen. Beim Fachhandelsmodell, das wir hier präsentieren, ist der Gepäckträger leider leer, dafür sind die Felgen einfarbig schwarz. Beide Felgeninterpretationen stimmen nicht, denn auf Fotos trägt der VW Stahlfelgen im selben Blauton wie die Rundumbanderole und keine Radkappen. Das Modell hat eine Sonnenschutzfolie am oberen Bereich der Windschutzscheibe. Auch das stimmt nicht. In diesem Bereich hat das Vorbild einige runde Aufkleber. Dafür hat die Fachhandelsversion die Funkantenne auf dem Dach, auf die das Kioskmodell verzichten muss. Beide Miniaturen haben das Lenkrad auf der linken und somit auf der verkehrten Seite.

Zum Land Rover gibt es weit weniger zu sagen. Es ist der bekannte Serie II Station Wagon mit langem Radstand, in Caramini bereits zwei Mal als Zivilauto vorgestellt (8/2020 und 1/2022), nunmehr in dunklem Grün mit weißem Dach lackiert, ebenfalls mit Cibié-Zusatzleuchten und (leerem) Dachgepäckträger versehen und dem Anlass entsprechend gekleidet. Von diesem Modell gibt es (noch) kein Äquivalent in der Kioskserie.

Die Rallye ging nicht so aus, wie in Zuffenhausen erhofft. Nicht Platz 1. Nur Platz 2. Vic Preston jr. (1950-2022) mit seinem Co John Lyall war Safari-erfahren. 1971 nahm er das erste Mal teil, auf einem Escort (damals hieß sie noch East African Safari) und dann jedes Jahr bis 1980, also zehn Mal. Preston war ein Lokalmatador in Kenia. Er hat „die Safari“ nie gewonnen, aber mehrmals beinahe (drei Mal auf dem Podium), und er fuhr für viele Werksteams (Ford, Lancia, Porsche, Mercedes, Nissan und Audi).

● **RAC386X** Volkswagen T2b Kombi 1978 Team Porsche Martini Servicefahrzeug Safari Rallye 1978. UVP 42,95 €.

● **RAC387X** Land Rover 109 Serie III Station Wagon 1971 Team Porsche-Martini Servicefahrzeug Safari-Rallye 1978. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €.

**Alexander F. Storz**

*Der zweite südafrikanische VW T2b Rallye-service-Kombi bei der Safari Rallye 1978. Er muss keine Ersatzräder schleppen und trägt deshalb auch keinen Gepäckträger, dafür ein großes Sonnendach. Kennzeichen QQN 748.*

*Auch wenn der VW T2b für deutsche Sammler der attraktivere Rallyeservice-Begleiter sein mag als der Land Rover – objektiv betrachtet war der Landy viel tauglicher für die Aufgabe. Er ist ein Geländewagen, ein sehr bewährter und ausgesprochen guter. Ein VW Bulli ist eigentlich völlig damit überfordert, einem Porsche durch das wilde Kenia hinterher zu hecheln.*

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

*Das Vorbild für das Modell, das Ixo macht: KQR 030 ohne Schiebendach, dafür mit Dachgepäckträger. Das Auto hat blaue Felgen ohne Radkappen und keinen Sonnenschutz an der Windschutzscheibe. Aufgenommen in der Halle von Vic Prestons Rallye-Service, „for specialised motor vehicle maintenance“, wie an der Wand zu lesen ist.*





*Ixo hätte es einfach haben können, wählte aber den schwierigeren Weg, um ein zufriedenes stellendes Ergebnis zu erzielen: Transit aus neuen Formen, nicht modifizierten Bestandswerkzeugen. Das loben wir! Das rentiert sich aber auch. Die Rennservice-Transporter scheinen die Lizenz zum Geld Drucken zu haben. Da kann man schon mal in eine neue Form investieren.*

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



Ixo hat die Rennservice-Transporter für die Modellautosammler entdeckt und sich damit eine lukrative Nische geschaffen, ein Modethema, das schon länger in Mode ist, als Moden gemeinhin währen. Chapeau dafür. So manch anderer ist auf den boomenden Zug aufgesprungen. Ixo hat es leicht, denn der Formenfundus von Sonic, dem Ixo-Mutterkonzern, ist schier unerschöpflich – nicht zuletzt durch viele Kioskserien, in denen auch Transporter eine gewichtige Rolle spielten. Alles hat Ixo auch nicht greifbar, und so musste für die Rennservice-Transporter-Serie so manche Form neu geschaffen werden – darunter der VW LT in zwei Längen, die Chevrolet G-Serie und der Ford Transit des Bauzeitraums 1978 bis 1986. Dieser Transit reichte aber nicht, etliche Rennservice-Transporter waren Transit der Vorgängerversion, der Ur-Version 1966 bis 1971. Da hätte Ixo ganz einfach auf seinen Bestands-Transit dieser Epoche zurückgreifen können, ordentlich gemacht, Kiosk-gestählt und -bewährt, aber kein formenbauerisches Highlight. Und zumindest nicht im Detail Servicetransporter-geeignet. Der Bestands-Transit ist zwar die Langversion, aber ein FT1300, was man seinen konventionellen Hinterrädern ansieht. Und er trägt keine Seitentüren, dafür den hinteren Zugang in Kleiderschrank-Manier. Nein, das taugte nicht!

Also schuf Sonic einen völlig neuen Transit FT1750, also die schwerste Version mit 1,75 Tonnen Zuladung, mit Zwillingrädern unter den hinteren Kotflügelverbreiterungen, mit rechts und links je einer seitlichen Laderaumtüre, die verglast ist, und mit einer oben angeschlagenen Heckklappe, die es eben nicht ist. Formal ist diese Neuentwicklung absolut gelungen (gut war aber auch schon die Kiosk-Version), und es ist offenkundig, dass diese Miniatur als Fachhandelsmodell entwickelt wurde, nicht als Kioskmodell. Man sieht es an Kleinigkeiten wie den exakter gefertigten

## Frisch geschlüpft

*Ixo ging nicht den einfachen Weg und fummelte seinen Bestands-Transit um. Ixo schuf für den 1966er Transit eine neue Form, um ihn als vorbildlichen 1:43-Rennservice-Transporter verwenden zu können. Der Erstling dient einem populären Rennstall aus Stuttgart-Zuffenhausen.*

Dreiecksfenstern, den filigraneren Scheibenwischern, den mehrfarbigen Rückleuchten, den exakteren Seitenspiegeln. Er kommt als Erstling in Porsche-Diensten, und damals waren die Hausfarben des Werksrennteams Rot und noch nicht von Sponsoren diktiert. Der Wagen, mit hübschen hellgrauen Sitzen versehen, bietet vier Porsche-Mechanikern Platz, zwei vorne, zwei weitere im vorderen Teil des Laderaums (deshalb die verglasten

Seitentüren beidseits), und dahinter transportiert der Ford die Ersatzteile für den Rallye- oder Renneinsatz.

Der Transit war natürlich das Service-Fahrzeug des Ford-Teams schlechthin. Die zweite Version, von Ixo zeitgleich ausgeliefert, steht in Ford-Diensten. Das identische Fahrzeug, jedoch in damaliger Ford-Motorsport-Lackierung Weiß mit blauem Seitenstreifen. Unterschiede zum dunkelroten



*Die Kiosk-Variante, hier als besonders attraktiv bedrucktes Modell in Diensten der spanischen Keksmarke Galletas Fontaneda. Der Kekshersteller ließ traditionell seine Dosen von namhaften Künstlern gestalten, und so findet sich auf dem bunten Transit ebenfalls eine hübsche Nachmittagskaffee-Szene mit einer kleinen Familie. Und mit Keksen.*



*Porsche wählte einen Transit aus, weil Porsche keine Lieferwagen selber baut. Ford wählte einen Transit aus, weil Ford diesen Lieferwagen selber baut. Die „Ford“-Version ist aufwändiger gestaltet. Aber Porsche ist eben Porsche.*

Porsche-Service-Transporter: Die Felgen sind silbern, der Grill ist weiß lackiert und auf dem Dach trägt dieser Transit einen sehr großen Gepäckträger, ein Monstrum aus zusammengefühten Fotoätzteilen. Leider leer. Dabei hätten hier so viele, schöne Räder mit Minilite- oder Rostyle-Felgen Platz – je nachdem, ob der Transit noch den Lotus Cortina betreute oder schon den Hundeknochen-Escort.

Ein wahrlich schön gestalteter Transit, sogar mit durchbrochenen Felgen, mit den typischen, unpraktisch angebrachten Rückspiegeln (um die zu verstellen, musste der

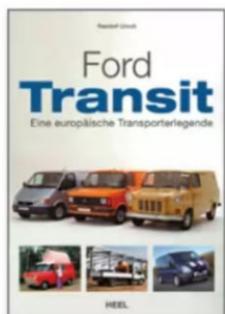


Fahrer aussteigen) und einer sehr sauberen Bedruckung der Schriftzüge, des vorderen Ford-Logos und des weißen Kühlergrills. Diesem Transit werden wir mit Sicherheit noch in Verkleidung vieler Rennteams begegnen – bestimmt gleichermaßen mit Links- und mit Rechtslenkung, denn auf der Insel war der Transit noch populärer als

auf dem Kontinent. Und nicht nur das. Er ist prädestiniert dazu, mit Blaulicht ein Feuerwehr-Fahrzeug zu werden.

● **RAC384X** Ford Transit FT1750 Rennservice-Transporter „Porsche“ 1966 und  
 ● **RAC385X** dito „Ford Motorsport“. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 42,95 €. **Alexander F. Storz**

## LESESWERTES



### **Ford Transit – Eine europäische Transporterlegende**

**Randolf Unruh, Königswinter (Heel-Verlag) 2019. 160 Seiten. ISBN 13: 9783958437937, Preis 29,95 €.**

In Modellautokreisen ist der Ford Transit derzeit in aller Munde (oder besser: in aller Hände), Ixo sei es gedankt: ein Transit Renn- oder Rallyeservice-Transporter nach dem anderen. Das ist Grund genug, sich mit seiner Historie in Buchform zu beschäftigen und Randolph Unruhs Transit-Opus vorzustellen – auch wenn es sich nicht um eine Neuerscheinung handelt. Es ist von 2019, verlagsseitig verfügbar und somit aktuell. Angesichts der Masse an VW-Bulli-Büchern ist es ohnehin erstaunlich, dass ein Buchautor des Kölner Transporters gedenkt. Man hat den Eindruck, sowohl bei Klassikertreffen als auch im Bücherregal, dass die deutsche Transporterwelt nur aus Heckmotor-Volkswagen besteht und es sonst nichts jemals gegeben hätte. Dabei war der Transit von Anfang an das besser konstruierte Fahrzeug und hatte den Motor immer dort, wo er nicht stört. Beim VW T1 bis T3 saß der Motor dort, wo der Transporteur etwas anderes erwartet, nämlich Laderaum. Einziger Vorteil der Heckmotorkonstruktion ist die halbwegs ausgewogene Gewichtsverteilung zwischen vorne und hinten bei Leerfahrten. Da war der Transit, zumindest der frühe FK 1000, im Nachteil, wenn auf der Vorderachse ein Motor und zwei Mann lasteten und hinten nichts war (dieser Zustand muss vor allem auf Schnee und Eis eine fahrerische Freude gewesen sein!).

Der Journalist und Buchautor Randolph Unruh hat sich auf Transporter und Reisemobile spezialisiert und ist somit prädesti-

niert für die Transit-Historie, die er in lockerem Stil verfasst, flüssig geschrieben und flüssig zu lesen. Man merkt, dass er Journalist ist. Dieser Schreibstil ist eine willkommene Abwechslung, wenn man zuvor ein automobilhistorisches Buch eines gelehrten Ingenieurs gelesen hat (lesen musste). Spannende Fotos, etliche aus Ford-Beständen (aus Deutschland und England), einige aber auch bislang unveröffentlicht und somit neu für den Leser.

Bei Monographien über Fahrzeugreihen, die bis in die Jetztzeit Bestand haben, kommt das Interessante, nämlich das Historische, oftmals zu kurz. Das liegt in der Natur der Sache. Die ersten Transit-Generationen, also die rein Kölner Frontlenker der FK-Baureihe und die deutsch-englischen Kurzhauber zwischen 1965 und 1986, stehen im Fokus des historisch Interessierten. Aber da gab es weder eine jährliche Evolution noch eine so breite Palette wie bei den jüngeren Modellen ab Mitte der 80er Jahre. Seitdem unterscheidet Ford zwischen leichteren Front- und schwereren Hecktrieblern, bedient jede denkbare Nische, diversifiziert das Transit-Programm, bietet sogar mehrere Baureihen parallel an. Darüber gibt es naturgemäß mehr zu sagen als über ein übersichtliches 50er- oder 60er-Jahre-Transporterprogramm. Unruh verliert nicht den Überblick zwischen Transit, Transit Tourneo, Transit Connect und wie sie heute alle heißen. Aber so richtig Spaß macht das Buch tatsächlich in der ersten Hälfte, als Transporter noch nicht aus dem Windkanal kamen und unschuldige Pkw-Fahrer auf der linken Spur jagten und übersprinterten. Schön auch, dass Unruh auf das britische Pendant des FK eingeht, den Ford Thames 400E, denn „Rotkäppchen“ (der Projektname des Kurzhauber-Transit) löste 1966 beide ab, den Deutschen und den Engländer. Und seither ist der Transit eine internationale Erscheinung. **afs**



Ford Fiesta R5 MkII, #23, N. Gryazin/  
K. Aleksandrov, Sieger Acropolis Rally 2021,  
Citroën C3, #2, S. Lefebvre/R. Jamoul, Sieger  
Rallye du Condroz 2021, und Škoda Fabia Rally2 Evo,  
#26, K. Kajetanowicz/M. Szczepaniak, Rally Monza 2021.

Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert

Das Spiel mit den Varianten reizt Ixo voll aus. Ob das sinnvoll ist, darüber streiten sich die Geister, wir haben darüber schon öfter diskutiert und sind letztlich zu dem Schluss gekommen: Der Sammler und seine Nachfrage entscheiden. Natürlich gibt es Sammler, die freuen sich darüber, auch die zehnte Variante eines Škoda Fabia Rallye EVO in die Vitrine stellen zu können, wenn man ein Fan toller Dekorationen ist. Keiner sieht aus wie der andere – oder doch? Fast gewinnt man den Eindruck, einen Fabia zweimal in der Hand zu halten, wären da nicht verschiedene Startnummern und dann doch ein paar Kleinigkeiten in der Deko, die den Unterschied machen und aufzeigen, dass Ixo sehr penibel arbeiten kann.

Doch beginnen wir den Bericht nicht mit dem Fabia Rallye 2, sondern mit dem Škoda Felicia Kit Car, Teilnehmer der Tour de Corse 1995. Im Auto saßen Triner/Stanc, gemeldet war der Wagen vom Werk, also Škoda Motorsport. Die kleine Felicia kam nicht sehr weit, schon in der zweiten WP (Wertungsprüfung) schied sie mit irreparablen Schaden an der Aufhängung aus. Der kleine Hatchback mit seinem knapp 1,6 Liter großen Vierzylinder-Reihenmotor unter der Haube, leistete 176 PS, drehte auf knapp 8000 U/min. und hatte Frontantrieb. Die Miniatur zeigt die übliche Ixo-Machart, ist sauber und akkurat gearbeitet. Keine Schwächen, keine Highlights, aber in der Gesamtbetrachtung ist es ein schönes, gut gelungenes Modell in 1:43.

● **RAC371A** Škoda Felicia Kit Car, #16, E. Triner/P. Stanc, Tour de Corse 1995, Diecast, Preis ca. 39 €.

## Buntetes Sextett

Bei Ixo purzeln die Rallye-Zwergel munter vom Fließband, einer schöner als der andere. Neu an die Startlinie rollen vier verschiedene Škoda, ein Citroën C3 und ein Ford Fiesta.

### Fabia – nicht verwechseln!

Mit dem Škoda Fabia Rallye2 EVO stellt Ixo zwei bis auf die Startnummern, die Rallye-Schilder und wenige Details in der Deko nahezu identische Modelle vor. Im Auto saß beide Male das gleiche Team, die Polen Kajetanowicz/Szczepaniak. Die Rallye Monza 2021 fuhr das Duo hervorragend, belegte den zwölften Gesamtrang und den dritten Platz in ihrer Gruppe. In der Rallye Croatia kam es noch besser, die Polen fuhren den Tschechen auf Gesamtrang Elf, in der Gruppe wurde sie wiederum stolze Drittplatzierte. Škoda hatte den Fabia Rallye2 EVO 2020 weiterentwickelt, so leistete der 1,6 Liter große, zwangsbeatmete Vierzylinder nun satte 291 PS, dazu kamen noch eine längere Getriebeübersetzung sowie Änderungen am Differential, die das Auto auf feuchter Strecke fahrbarer machten.

Auch hier kann Ixo nur attestiert werden, einen guten Job gemacht zu haben. Die farbenfrohen Modelle sind prima umgesetzt worden, zeigen bis auf das Interieur keine Schwächen, ganz im Gegenteil. Aber auch mit diesem kleinen Schwachpunkt kann der Sammler gut leben, vor allen Dingen, wenn

er auf den Preis achtet. Ganz klar, bessere Miniaturen kann zur Zeit kein anderer Hersteller für diese Geld bieten. Sehr positiv ist auch die Bandbreite der von Ixo angebotenen Rallye-Miniaturen, hier findet praktisch jeder Sammler sein „Rallye-Wunschmodell“.

● **RAM826A** Škoda Fabia Rally2 Evo, #26, K. Kajetanowicz/M. Szczepaniak, Rally Monza 2021, Diecast, Preis ca. 39 €.

● **RAM820LO** Škoda Fabia Rally2 Evo, #32, K. Kajetanowicz/M. Szczepaniak, Rallye Croatia 2021, Diecast, Preis ca. 39 €.

Ein weiterer Škoda Fabia Rallye 2 Evo ging 2021 bei der Rallye Ypres an den Start, gefahren vom belgischen Team de Mevius/Jalet. Für die beiden Belgier lief es nicht gerade berauschend, in ihrer Gruppe RC2 belegten sie am Ende Rang Acht, in der Gesamtwertung kamen sie auf den 14. Platz; der beste Škoda EVO landete auf dem zweiten Gruppenplatz, in der Gesamtwertung wurde das Auto mit Cracco/Vermeulen Achter; der Citroën C3 Rally2 war nicht zu besiegen.

*Hinten tragen alle sechs Modelle Kennzeichen, aber das ist bei dieser akkuraten, sehr umfangreichen Deko schon gar nichts Besonderes mehr.*





Škoda Fabia Rally2 Evo, #32, K. Kajetanowicz/  
M. Szczepaniak, Rallye Croatia 2021, Škoda Fabia  
Rally2 EVO, #32, G. De Mervius/J. Jalet, Rallye Ypres 2021, und  
Škoda Felicia Kit Car, #16, E. Triner/P. Stanc, Tour de Corse 1995.

Wiederum hat Ixo einen optisch sehr hübschen, kleinen Tschechen auf die Platte gestellt. Formen und Gravuren stimmen, dazu kommen authentische, beschriftete Felgen, Lackierung und Deko sind ebenfalls fehlerfrei und die Kleinteile, also Spiegel, Heckspoiler oder die Ticket-Fenster, sind ebenfalls gut und vorbildkonform. Typischer Ixo-Innenraum, exakt eingepasste Verglasung und korrekte Kennzeichen, dazu ein günstiger Preis – Sammlerherz, was willst Du mehr?

● **RAM809LO** Škoda Fabia Rally2 EVO, #32, G. De Mervius/J. Jalet, Rallye Ypres 2021, Diecast, Preis ca. 37 €.

### Akropolis adieu!

An die gleichnamige Schmonzette der Französin Mireille Mathieu werden Gryazin/Aleksandrov gedacht haben, als sie die Rallye Akropolis 2021 beendet hatten, aber eigentlich wollten sie „We are the Champions“ anstimmen... Das misslang, und zwar gründlich. Vor dem Start zählte der Ford Fiesta R5, eingesetzt von Movi Sport, in seiner Gruppe noch zu den Favoriten, aber als am Ende addiert wurde, hatte die Paarung Gryazin/Aleksandrov in ihrer Gruppe RC 2 gerade einmal Rang Sieben erreicht, die Škoda Fabia Rallye Evo 2 sowie ein Citroën C3 Rally2 belegten die ersten sechs Gruppenplätze; die Tschechen wie auch der Franzose waren einfach zu stark. Der Fiesta R5 hat einen 1,6 Liter großen EcoBoost-Turbo-Vierzylinder mit Direkteinspritzung unter der Haube, dessen Leistung um die 300 PS betrug und natürlich Allradantrieb.

Ixo hat ohne Zeifel ein in allen Belangen hübsches Modell auf die Räder gestellt, das bis auf den komplett schwarzen Innenraum prima gelungen ist. Aber was hat Ixo ge-

ritten, die Bodenplatte mit „Winner WRC2 Acropolis Rally 2021“ zu beschriften? Definitiv falsch, die Gruppe WRC2-Sieger hießen Mikkelsen/Edmondson und saßen in einem Škoda Fabia Rallye 2 Evo. Auch die Bezeichnung „Ford Fiesta R5 Mk II“ ist nicht korrekt, die Bezeichnungen Mk I und MK II trugen die älteren Escort. Oder meint Ixo damit den Ford Fiesta R5 Evo? Aber der sieht völlig anders aus. Gut, unser kleiner Fiesta rollte zur Besprechung noch im Vorserienstadium an, und so sind wir gespannt, ob zum Serienanlauf eine korrekt beschriftete Bodenplatte geliefert wird.

● **RAM815LQ** Ford Fiesta R5 Mk II, #23, N. Gryazin/K. Aleksandrov, Sieger WRC2 Acropolis Rally 2021, Diecast, Preis ca. 40 €.

### Tres chic, der Citroën C3 Rally 2

Er sieht wirklich hervorragend aus, der Citroën C3 Rally 2. Die Franzosen haben ihm eine äußerst eleganten Anzug spendiert, eigentlich viel zu schade für schlammige, verdreckte Rallye-Pfade. Der C3 Rally 2 ist ein alter Hase in diesem Geschäft, sein erster Sieg datiert auf den April 2018, als er die Rallye Lyon-Charbonnieres gewann, allerdings trug er da noch den Namen C3 R5. Aber damit beließen es die Franzosen nicht, der C3 R5 wurde immer weiterentwickelt und 2020 richtig in die Mangel genommen. So gab es einen komplett neuen Hilfsrahmen, um die Fahrstabilität sowie das Handling zu verbessern, die Asphalt- und Schotterdämpfer wurden für eine bessere Balance optimiert und die hinteren Aufhängungsarme neu konstruiert. 2021 hieß das Auto nun Citroën C3 Rally 2 – diesen Namen hat es sich schwer verdient. Zusätzlich gab es 2021 etliche Upgrades für den Wagen, darunter geänderte Motorhalterungen.

Beeindruckend sind die technischen Daten des Originals. Unter der Haube sitzt modernste Technik: ein 1,6 Liter-Motor mit Turbo-Direkteinspritzung, doppelten, oberliegenden Nockenwellen sowie vier Ventile pro Zylinder, die Leistung beträgt 360 PS. Allradantrieb ist selbstverständlich, dazu kommen ein sequentielles Sechsgang-Getriebe, das halbautomatisch über Schaltwippen betätigt wird, ein vorderes, mechanisches Differential, das hintere Differential ist selbstsperrend, und das Mitteldifferential wird hydraulisch kontrolliert. Für eine schnelle, das Auto gut in der Spur haltende Verzögerung, sind Vierkolben-Bremssättel plus an allen vier Rädern innenbelüftete Bremsscheiben zuständig. Das Kampfgewicht des Wagens, also mit Benzin, Öl und der Crew, beträgt laut Reglement 1320 kg. 2021 gewann das Vorbild, mit Lefebvre/Jamoul die Rallye Condroz, allerdings nur knapp mit einem minimalen Vorsprung vor einem Škoda Fabia Rallye 2 Evo.

Die Ixo-Miniatur zeigt sich von ihrer besten Seite. Die Umsetzung der Außenhaut, die sich zum C3 R5 hin nicht geändert hat, ist ebenso gekonnt gemacht, die aerodynamischen Anbauteile, Scheiben und Leuchteinheiten sitzen passgenau, die Felgen sehen gut und authentisch aus, was ebenfalls für die Kleinteile gilt. Das Interieur fällt dagegen ein wenig ab, halt Ixo-typisch mit allem Notwendigen ausgestattet, nur an der Farbe wurde gespart. Ansonsten ein kleines Auto, das Freude macht und trotz der Preiserhöhung auch für das schmale Budget kein großes Hindernis darstellen sollte.

● **RAM817LQ** Citroën C3 Rallye 2, #2 S. Lefebvre/R. Jamoul, Sieger Rallye du Condroz 2021, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



# Zuffenhausen und Rallyes

Um den Porsche 911 hat Ixo lange Zeit einen Bogen gemacht. Jetzt hat man sich gleich an zwei Varianten des Rothmans Porsche Rallye Teams gewagt und damit die Geburtsstunde des 911 SCRS verewigt.



Die # 6 trat 1984 bei der Ypres an, Toivonen/Grindrod siegten locker aus dem Handgelenk. Auch bei dieser Rallye zeigte sich die Extra-Klasse des Finnen Henri Toivonen.

Für die Zuffenhausener war die Teilnahme an Rallyes immer eine Art Nebenkriegsschauplatz, sie gewannen lieber in Le Mans, Daytona oder auf dem Nürburgring. Aber wenn sie schon bei einer Rallye an den Start gingen, dann brannte die Luft und der Konkurrenz war klar: Die Fahrer, die in den Porsche saßen, gehörten zur Weltelite und das galt auch für ihre Einsatzwagen. Irgendein Porsche hat im Laufe der Jahre wohl jede größere und auch kleinere Rallye weltweit gewonnen, mit einer Ausnahme, der East African Safari – ein Stachel, der noch heute tief im Fleisch der Porsche-Jungs sitzt.

Neben den Werksautos hatten die Rekordsieger von Le Mans noch einen treffsicheren Pfeil im Köcher, die französischen Gebrüder Almeras. Jean-Marie und Jacques Almeras optimieren seit 1966 Porsche, fuhren selbst des öfteren in Le Mans, und sind heute noch erste Wahl – zumindest in Frankreich – für das Veredeln und Schnellermachen von Autos aus dem Hause Porsche – halt ein französischer Porsche-Kremer.

Nun hat Ixo sich endlich mal wieder an einen Porsche im Maßstab 1:43 gewagt, und das direkt in zwei Varianten. Da ist einmal der 911 SCRS, der 1984 bei den 24 Stunden von Ypres antrat, sowie der 911 SCRS, der bei der Tour de Corse 1985 über die Startlinie rollte. Aber wie kam es überhaupt zum 911 SCRS? Ganz einfach, Schuld an Bau und Einsatz war der Porsche 959, denn als die Zeit der Gruppe B anbrach, war auch ein Porsche keine Garantie für den Sieg. Die „Emporkömmlinge“ aus Ingolstadt hatten den Quattro erfunden, und nun wollte alle Welt so ein Gerät. Porsche dagegen hatte

Mit der #10 waren die Franzosen Beguin/Lenne bei der Tour de Corse 1985 unterwegs, leider nicht so ganz erfolgreich. Aber ein dritter Rang im Kampf gegen überwiegend reinrassige Gruppe-B-Autos ist immer noch ein sehr gutes Ergebnis.

insgeheim gehofft, für eine Allrad-Variante würde es irgendeine Form von Gewichtsnachteil geben, so ähnlich also wie bei den Turbomotoren, die einem Koeffizienten von 1,4 unterlagen, der also den Hubraum künstlich vergrößerte. Aber Pustekuchen, das geschah nicht. Eigentlich war das Gruppe-B-Projekt für den sich in Arbeit befindenden 959 vorgesehen, das Projekt wurde schon auf der IAA in Frankfurt 1983 vorgestellt. Aber die Produktion dieses Superautos zog sich hin, die FISA schätzte die notwendige Homologation auf Anfang 1985. Nun hatte aber Porsche den allmählich auslaufenden 911 SC in Form einer Evolution namens 911 SCRS homologiert, und dieses Auto leistete nun mit dem Sechszylinder-Boxermotor, Hubraum knapp 3,0 Liter, satte 300 PS. Dazu kamen Benzineinspritzung, Aufhängung und hintere Kotflügel vom 911 Turbo, auch Alu und Verbundmaterial für die nicht belasteten Karosserieteile kamen in beträchtlicher Menge ebenfalls zum Einsatz. Zugelassen war der Neue ab Januar 1984 in der Gruppe B, Zuffenhausen konnte also loslegen. Prodrive setzte das Auto ein, Saeed Al Hajri fuhr unter der Fahne von Rothmans. Das, in Kurzform, ist die Geburtsgeschichte des Porsche 911 SCRS.

Nun kommen die Modelle an die Reihe, die bis auf die Deko formidentisch sind. Der

erste Blick fällt auf die Scheinwerfer und siehe da, Pins stecken darin – einfach unbegreiflich. Der Rest, also Karosserieproportionen, Gravuren, Lackierung, Deko oder die unterschiedlichen Felgen mit den darauf aufgezogenen Reifen, entziehen sich jeglicher Kritik, alles schön. Die Kleinteile wie Außenspiegel, Antenne, Entlüftungsschlitze im großen Heckspoiler oder die korrekten Kennzeichen liegen ebenfalls auf einem guten Level. Der Innenraum protzt mit authentischem Gestühl und sehr schönen Gurten, sogar die Verschlüsse wurden nicht vergessen. Bei der 29. Tour de Corse 1985 fuhren die Franzosen Beguin/Lenne den SCRS auf einen sehr guten, dritten Gesamtrang, gemeldet war das Auto vom Rothmans Porsche Rallye Team. Schneller waren nur die reinrassigen Gruppe-B-Autos Renault Maxi 5 Turbo und Peugeot 205 Turbo 16 E2.

● **RAC333** Porsche 911 SCRS, #10, B. Beguin/J.-J. Lenne, Tour de Corse 1985, Diecast, Preis ca. 40 €.

Die zweite Version siegte 1984 bei den 24 Stunden von Ypres, den SCRS fuhren und beteten das Team Toivonen/Grindrod. Konkurrenz kam hier nur vom zweiten, dort eingesetzten SCRS, den Snijers/Colebunders scheuchten, eingesetzt vom Bastos Gaban Racing Team. Letztlich fuhren aber Toivonen/Grindrod ohne Anstrengung mit einem Vorsprung von über fünf Minuten auf den Bastos SCRS über die Ziellinie. Hier zeigte sich sehr deutlich die Klasse des Finnen Henri Toivonen, der 1986 leider tödlich verunglückte.

● **RAC335** Porsche 911 SCRS, #6, H. Toivonen/I. Grindrod, Sieger 24 h Ypres 1984, Diecast, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Ruppel**



Fotos: Wolfgang Ruppel



Deutliche Unterschiede beim Aufbau: Große Pritsche beim roten Pritschenwagen, wesentlich kleinere Pritsche beim Dreiseitenkipper, der zwischen Fahrerhaus und Aufbau einen Gerätekasten und sein Reserverad trägt. Beim Pritschenwagen ist es unten an der Pritsche befestigt.



**A**uf Basis des dreiachsigen und allradgetriebenen Militärlastwagens Praga V3S entwickelte der tschechoslowakische Lastwagenbauer Praga den zivilen S5T-Fünftonner, gebaut zwischen 1957 und 1972, serienmäßig als Pritschenwagen und mit Dreiseitenkipper. Im Gegensatz zum V3S war der S5T ein Zweiachser mit Hinterradantrieb, aber generell handelte es sich bei ihm lediglich um eine Ableitung des Militärlastwagens mit gleichem Motor. Gebaut wurden drei Serien in zwei Avia-Fabriken, bis 1961 in Vysočany, danach bis 1972 in Letňany, beide Werke im Großraum Prag. Die drei Serien unterscheiden sich hauptsächlich durch den Motor (erst 98, dann 110 PS aus 7,4 Litern, zuletzt ab 1966 ebenfalls 110 PS, aber aus 8,1 Litern, ein Reihensechszylinder-Diesel). Der S5T-2 ab 1962 bekam nicht nur mehr PS, sondern auch eine anders gestaltete Frontpartie inklusive Motorhaube, die sich bis zum Produktionsstopp nicht mehr ändern sollte. Im letzten Produktionsjahr 1971/72 wurde die Nutzlast auf sechs Tonnen erhöht, der Laster hieß dann S5T-3 Super.

In der ČSSR war dieser Praga-Typ der mittelschwere Lastwagen schlechthin, insgesamt knapp 54 000 Exemplare, etliche Aufbauten, auch Fahrgestellverlängerungen und Sattelzugmaschinen (für die UdSSR). Aber der RGW-Entscheidung, wonach zivile Lastwagen dieser Größenordnung

## Standard-Laster der Tschechen

*Was der DDR ihr IFA W50, ist der ČSSR ihr Praga S5T: Der mittelschwere Standard-Lastwagen schlechthin. Die Tschechen mussten die Praga-Produktion 1972 zugunsten des W50 aufgeben (Befehl von oben), aber der Praga-Laster blieb allgegenwärtig. SSM fertigt ihn nun als 1:43-Zinkdruckgussmodell in sehr schöner Machart, Herpa importiert ihn.*

ausschließlich in der DDR gebaut werden sollten (der IFA W50) musste sich auch die ČSSR beugen, was 1972 das Aus für den S5T bedeutete. Auf der Straße blieben diese Lastwagen allerdings bis zum Systemende (und darüber hinaus) präsent.

Autocult hatte den Dreiseitenkipper im vergangenen Jahr im Programm, ein Resine-Modell für damals 120 Euro, ebenfalls hellblau wie das SSM-Modell, aber mit

blauem statt schwarzem Chassis und mit weißem Dach. Dafür unbeweglich. Beim SSM-Dreiseitenkipper ist die Pritsche beweglich, und zwar tatsächlich nach allen drei Seiten. Die hintere Ladebordwand lässt sich öffnen; theoretisch müsste das auch bei den beiden seitlichen gehen, doch sie sind starr. Bei SSM sind Fahrgestell und Fahrerhaus aus Zinkdruckguss, die Aufbauten aus nuancengenau lackiertem Kunststoff. Die Modelle sind also stabil und gleichzeitig filigran gemacht, mehrteilige Felgen, gut profilierte Reifen, eingesetzte Außenspiegel, Fotoätzscheibenwischer, mehrfarbiges Lenkrad, bedruckte Armaturen, hinten an der Pritsche die aufgedruckte „65“ als Hinweis auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit, und besonders hervorzuheben ist das äußerst detaillierte und sehr schöne Fahrgestell.

● 1426 Praga S5T-3 Pritschenlastwagen 1966 rot/weiß und

● 1429 dito Dreiseiten-Pritschenkipper blau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP des Importeurs Herpa je 69,50 €.

Alexander F. Storz

*Ein Praga im Zentrum von Prag, dem prächtigen Wenzelsplatz, 60 Meter breit und 750 Meter lang, ein richtiger Boulevard. Blick vom Nationalmuseum in Richtung Mústek, Aufnahme 1975.*



*Ungewöhnlich zivil für einen Bundeswehr-Lastwagen: Der legendäre MAN 630L2A kommt als Sanitätskoffer des Roten Kreuzes, und Herpa importiert das rundum schön gemachte SSM-Modell.*

Fotos: Alexander F. Storz



## Ein unmilitärischer Soldat

*Der Bundeswehr-MAN-5-Tonner ist eine Ikone für Generationen an Soldaten. Er gehört zur Bundeswehr-Erstausrüstung und war bis in die späten 80er Jahre omnipräsent. Herpa importiert von SSM einen zivilen Sanitätskoffer in Diensten des Roten Kreuzes. So ist der Bundeswehr-MAN auch für Fundamentalpazifisten kaufbar, die sich nie ein olivfarbenes Modell in die Sammlung stellen würden.*



**K**ompromisse sind dafür da, um gemacht zu werden. Es gibt Sammler, die mögen den Bundeswehr-MAN-5-Tonner, aber sie mögen keine Fahrzeuge im Tarnanstrich, keine Militärfahrzeuge, vielleicht hassen sie die Bundeswehr, weil ihr Zugführer während des Wehrdienstes sie drangsalierte. Womöglich war die Bundeswehr die elendste Zeit im jugendlichen Leben. Oder sie konnten sich aus ideologischen Gründen nie vorstellen, ihr Land gegen einen Angreifer zu verteidigen. Es gibt viele Gründe. Wer den alten MAN 5-Tonner trotzdem liebt, aber seinen Prinzipien treu bleibt und nichts Mattolives kauft, der hat jetzt Gelegenheit, einen militärisch völlig unverdächtigen MAN zu erwerben. Denn von SSM bekommt er ihn als Sanitätskoffer in Diensten des Roten Kreuzes, völlig unmilitärisch, kein Bundeswehr-Sanitätsfahrzeug.

Es gibt wenige unmilitärische Versionen dieses MAN, der ausschließlich für die Bundeswehr entwickelt wurde – allenfalls THW, eben Rot-Kreuz-Kofferwagen, Servicefahrzeuge von MAN selber (gab's mal Ende der 80er als sehr hübsches Roco-Modell in 1:87) und ansonsten Zivilversionen von Fahrzeugen aus ehemaligen Bundeswehrbeständen, nachdem sie ausgemustert wurden. Wir kennen das Modell, das selbe Modell, nicht das gleiche Modell. In Cara-

Das hätten wir gerne in 1:43: Servicefahrzeug der Nürnberger MAN-Niederlassung von Roco in 1:87, zusammen mit seinem Bruder, dem VW T3 Kombi mit zu öffnender Heckklappe. Der MAN erschien 1989.



mini 4/2021 stellten wir den MAN 630 L2AE und 630 L2A als Pritschenwagen und mit Kofferaufbau von Premium Classixxs sehr ausführlich vor und verwiesen darauf, dass diese Miniaturen zwar unter dem Label Premium Classixxs verkauft, aber von SSM aus Russland hergestellt werden, also eine Auftragsarbeit. Nun kommt eine Variante des Kofferwagens, der DRK-Sanitätskoffer, aber eben nicht als Premium-Classixxs-Miniatur, sondern direkt von SSM, was für Start Scale Models steht, ein Modellautohersteller im russischen Kostroma, der, wie alle anderen auch, in China produzieren lässt. Herpa importiert SSM-Modelle sowie die aus dem selben Hause stammenden Resine-Modelle unter der Marke Model Pro.

Die Lieferketten funktionieren auch hier nur schleppend. Der MAN wurde von Herpa für die Neuheitenauslieferung Mai/Juni 2021 angekündigt und ist genau ein Jahr später lieferbar. Immerhin ist er lieferbar. Er entspricht exakt der Machart der Premium-Classixxs-Modelle, die nach wie vor verfügbar sind und für 76,95 Euro angeboten werden, aber er kostet etwas weniger.

Herpa veranschlagt 69,50 Euro, was sehr erfreulich ist.

Hergestellt wird der MAN in Mischbauweise, Chassis und Kabine aus Zinkdruckguss, Koffer aus Kunststoff. Das Fahrerhaus, im Original ein Torpedo, also ein „Lastwagen-Cabriolet“, ist im geschlossenen Zustand wiedergegeben, Verdeck zu, Steckscheiben drin, Windschutzscheibe aufgestellt. Die Detaillierung ist hervorragend, da gaben sich die formgebenden Russen viel und erfolgreich Mühe. Formal ist der alte MAN bestens getroffen, jede Verstärkungssicke sitzt am rechten Platz, die charakteristische Haube ist vorbildlich, der MAN-Grill prima nachgezeichnet (wenngleich der Schriftzug nicht gesilbert ist), sehr schön detailliertes Chassis, Peilstangen, Spiegel, Reserverad – alles vorhanden und natur-

getreu wiedergegeben, dazu eingesetzte Leuchten. Korrekt für den Kofferlastwagen, also den L2A, sind die kleineren Räder mit hinterer Zwillingsbereifung.

Die Anmutung ist zu 95 Prozent zivil. Lackierung im DRK-Cremeweiß, natürlich hochglänzend, das Chassis in Glanzschwarz, ebenso Felgen und Kotflügel. In mattem Oliv ist eben das Falterdeck. MAN hat den Planenstoff offenbar nur in dieser einen Farbe gefertigt (oder vielmehr: fertigen lassen, so etwas ist Auftragsarbeit). Optisch entspricht der Sanka-MAN natürlich voll und ganz dem Bundeswehr-Koffer. Aber die Farbe macht ihn zivil.

● **83SSSM1433** MAN 630L2A Sanitäts-Kofferlastwagen 1959. Fertigmodell Zinkdruckguss/Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP 69,50 €.

Alexander F. Storz

Das einzige Männermagazin, das Mann nicht verstecken muss!

Laster & Bagge

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 GEISPOLSHHEIM - FRANKREICH

*Kleiner roter Geländefloh mit erstaunlichen Qualitäten im Gelände – die seine Mainstream-Käufer selten ausnutzten, weil es chic war, damit in der Stadt umherzuflitzen. Prima Modell von First 43 Models, ganz in der Sonic/Ixo-Tradition. Denn aus diesem Stall kommt die Miniatur.*

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert,  
Vorbildfoto: Alexander F. Storz



**Putzig,  
knuffig,  
kultig**

*First 43 Models – ein typischer Japan-Hersteller mit typischem Japan-Klassiker-Programm in 1:43. Deren Suzuki SJ410 war in Europa populär genug, um auch mal eine Neuigkeit aus diesem Hause vorzustellen, zumal der Produzent kein Unbekannter ist und für Qualität bürgt.*

Im asiatischen Raum werden Modellautos gesammelt, und zwar hauptsächlich asiatische, also Japaner. Nicht nur in 1:18, sondern sehr engagiert in 1:43. Etliche Hersteller haben sich darauf spezialisiert, die dort so populär sind wie bei uns die Platzhirsche à la Ixo, Norev, Maxichamps und Vanguard. In Europa kennen wir die Namen dieser Hersteller nicht oder kaum – darunter Ebbro, M-Tech, J-Collection, Iwaya, DISM oder Wits. Sie alle machen aktuelle oder klassische Japaner in 1:43. Zu diesen Marken gehört auch



*Der Samurai oder Strada oder Jimny löste Ende 1981 den winzigen Suzuki LJ80 („Eljot“) ab, der auch in Deutschland angeboten worden war. So klein er war, so waschecht waren seine Geländewagen-Gene: separates Leiterrahmenchassis, Starrachsen, Verteilergetriebe mit Reduktion. Im Bild ein SJ413 von 1984 mit ausgebuchteter Motorhaube.*

First 43 Models, doch dieses Label ist in Europa vertreten, wenn auch nur bei diversen Händlern. Aber es ist immerhin problemlos möglich, über Online-Versandhändler in Deutschland an Modelle von First 43 zu kommen. Wir bekamen unser Muster von Model Car World. Der Suzuki SJ410 ist putzig, knuffig und kultig, und er ist es wert, in *Caramini* vorgestellt zu werden.

First 43 Models ist ein Label von Kokusai Boeki Kaisha aus Tokio, als Großhändler 1918 gegründet, heute nach wie vor Modellautogroßhändler aller gängigen Marken, aber auch Gründer von Eigenmarken – im Modellautobereich First 43 Models in 1:43 und in 1:18, BM Creations in 1:43, 1:18 und 1:64 (jeweils japanische Klassiker aus Zinkdruckguss) sowie Amie (Filmautos 1:43 Diecast oder als 1:18-Resinmodelle). Kokusai produziert seine First-43-Modelle nicht selbst, sondern lässt sie produzieren. Es ist nicht schwierig, zu erraten, wer dahinter steckt, denn es ist letztlich doch immer derselbe: Bernard Peres' Firma Sonic fertigt First 43 Models in Bangladesh. Entsprechend ist die Qualität und Machart, beides birgt keine Überraschungen, sondern bestätigt die Erwartungshaltung an professionell und fein gemachte 43er.

Der Suzuki SJ410 und sein optisch fast identischer Nachfolger SJ413 (anderer Motor, deswegen Motorhaube mit Ausbuch-

tung, sonst gleich), gebaut zwischen 1982 und 1990, ist gut in Erinnerung geblieben, wengleich auf der Straße nahezu ausgestorben. Es gab den Stoppelhopper als kleinen Station Wagon und völlig offen mit umlegbarer Windschutzscheibe, und er gehört zu den Begründern des Offroad-Booms Anfang der 80er. Er war ein für zwei Personen durchaus taugliches Erstauto, mit dem man im Verkehr lässig mitschwimmen konnte.

Diese kleinen Suzukis überschwemmten das Land geradezu und waren immer und überall. Die Städter motzten sie auf mit allerlei trendigem Zubehör, auf dem Land wurden sie teilweise sogar artgerecht eingesetzt. Und in den Nachbarländern Österreich und der Schweiz waren sie die Alternative zum Lada Niva, denn dort wird, der Topographie sei es geschuldet, ein Allradwagen nicht nur als Spaßfaktor gesehen, sondern sogar gebraucht. In Westdeutschland war der Kleine als Suzuki Samurai bekannt, in der Schweiz hieß er Suzuki Strada und in seiner Heimat Japan Jimny. Erst sein Nachfolger hieß dann weltweit einheitlich Jimny, bis heute in zweiter Generation.

● 150 Suzuki SJ410 Wagon 1981 rot,  
● 151 dito grün. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 39,95 €.

Alexander F. Storz

# Service für flotte Ladas

Flotte Ladas haben wir zwischenzeitlich deren mehrere von Ixo, ready to race. Aber lange gab es dazu keinen 80er-Jahre-Servicewagen für sie. Ixo hat den großen Missstand in der Vitrine mit einem Avia Renntransporter im Lada-Livré behoben.



Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert

**S**tasys Brundza, erfolgreicher Litauischer Rallyefahrer, initiierte die Vilnius Fabrik Tuning Sport (VFTS) Anfang der 80er Jahre und avancierte rasch zum Semi-Werksteam von Avto-VAZ, dem Lada-Produzenten. Seine VFTS-Ladas wurden für die FIA-Gruppe B homologiert, mindestens 200 baugleiche Fahrzeuge innerhalb von zwölf Monaten bei weitgehender technischer Freiheit. Das machte die Wagen bei Ostblock-Wettbewerben nahezu konkurrenzlos, und im Westen spielten sie mit teilweise erstaunlichen Ergebnissen mit – vor allem in jenen Ländern, in denen sich Lada als Importeur engagierte. Es gab noch einen zweiten, der den Lada mit Turnschuhen ausstattete, die Firma MTX (Metalex) aus der ČSSR, aber die Veränderungen, die beide dem Lada VAZ-2105 (= Lada Nova) angedeihen ließen, waren quasi identisch.

Ihnen zu Diensten stand der Avia A21F Rallyservice-Transporter, die Ixo-Neuheit. Keine Avia-Eigenentwicklung, sondern ein Lizenz-Franzose von Renault/Saviem, der, ebenfalls in Lizenz, auch von

MAN hergestellt wurde. Als Renault Super Goélette SG2 1965 erschienen, gebaut bei der Renault-Tochter Saviem in Blainville-sur-Orne, 1966 größere Windschutzscheibe, 1967 rechteckige Scheinwerfer und eine Allrad-Version, und weil die beiden Lizenzen von MAN und Avia nicht ausreichten, gab es ihn ab 1969 auch noch als Alfa Romeo Typ 509. Avia, hervorgegangen aus einer Flugzeug-Reparaturwerkstatt bei Prag, baute Lkw und Busse ab 1946, erwarb 1967 die Saviem-Lizenz und startete mit der Fertigung im Herbst 1968. 1983 Überarbeitung zum Typ A21 und A31, der Kastenwagen



Offizieller Servicewagen des sowjetischen Lada-Werksteams bei der Finnland-Rallye 1987, deshalb partiell finnisch beschriftet und dort zugelassen, weil der Importeur für den Rallye-Service verantwortlich war. Lada war in Finnland gut vertreten, der Lada war dort über Jahrzehnte das typische „Auto des kleinen Mannes“.

trug das Suffix „F“ für „Fourgon“. 1995 Übernahme von Avia durch Daewoo, Produktion des optisch zum dritten mal modifizierten ex-Saviem bis zum Jahr 2000. Avia ging 2006 in den Besitz des indischen Lastwagenbauers Ashok-Leyland über, Produktion in Tschechien bis Sommer 2013. Drei Jahre später nochmals ein Strohfeuer unter neuem Eigentümer, seit Sommer 2018 ruht die Produktion.

Die meisten der jüngst erschienenen Ixo Lada VFTS starteten in den Saisonen 1983 und 1984, wozu der Avia bestens passt, denn auch er entstammt diesen Baujahren (Avia A21F ab 1983). Konkret suchte sich Ixo den Lada-Begleiter der 1000-Seen-Rallye 1987 aus, wo immerhin fünf Lada VFTS (und ein privat eingesetzter Samara) ins Ziel kamen, beste Platzierung war Rang 16 für die Sowjetrussen Eugenijus Tumalevičius/Pranas Videika. Ixo machte bereits drei Avia Rallyservice-Transporter, zwei in Diensten von Škoda und einen Lada-Service-Wagen von 1979 (*Caramini* 7/2019, 9/2020, 12/2020). Der Neue bildet die Besonderheiten nach dem 1983er Facelift nach (Kühlergrill, Außenspiegel) und ist ansonsten eben ein nicht unüblicher Avia Kastenwagen mit Rundumleuchte auf dem Dach und zwei Zusatzscheinwerfern auf der Stoßstange. Die Beschriftung macht den Unterschied,

sehr sauber ausgeführte Druckwerke, teilweise in finnischer Sprache („Huolto Lada“ = Lada-Instandhaltung), auf der Flanke groß das Lada-Emblem, das ein Wikinger-Schiff darstellt (und nicht, wie manche meinen, einen Schwan), und die große „2“ belegt, dass dieser Rallye-Servicewagen der zweite einer Serie und somit nicht alleine unterwegs war.

● **RAC368X** Avia A21F „Lada Rally-Service“ 1983. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **Alexander F. Storz**

# Griechischer Wein

*Sie sind nicht „wie das Blut der Erde“, die griechischen Kioskmodelle von Sonic. Aber sie stellen, zumindest vereinzelt, eine erfreuliche Bereicherung des 1:43-Kosmos' dar. Für die griechische Partworkserie schuf Sonic vier interessante Formneuheiten.*



*Straßenszene aus Athen im August 1973: Viele Opel sind unterwegs, mehrere Kadett B, zwei Rekord C als Taxis, ein Ascona A. Die Griechen fahren offensichtlich gerne Opel.*

Jeder halbwegs industriell entwickelten Nation ihre eigene Modellautoserie. So stellen sich das die Partwork-Verlage und ihr Modellauto-Hauptlieferant Bernard Peres mit seiner Marke Sonic vor. Und das zogen sie in den vergangenen knapp 20 Jahren durch – zuerst in Westeuropa, dann in den ehemaligen Ostblock-Staaten, schließlich in Mittel- und Südamerika. Asien steht noch aus. Griechenland bis vor kurzem auch. Jetzt hat Griechenland seine eigene Serie, namens ΑΞΕΧΑΣΤΑ Αυτοκίνητα, was frei übersetzt „Auto-Klassiker“ oder „Unvergessene Automobile“ bedeutet. Warum erst jetzt, nachdem Westeuropa schon seit Jahren versorgt ist? Warum Griechenland als letzter? Weil in jener Zeit, als die anderen Nationen begeistert alle zwei Wochen zum Spottpreis am Kiosk ihre automobilen Klassiker kauften, Griechenland sich in seiner wohl schwersten Finanz- und Schuldenkrise der Nachkriegszeit befand, in der ein Enfant Terrible das Land regierte und ein Hasardeur die Finanzgeschicke leitete, in der die EU offen darüber nachdachte, Griechenland hinauszuerwerfen. Nachdem Regierungschef Alexis Tsipras 2019 zurückgetreten war, kehrte wieder etwas Normalität ein. Die Finanzkrise in Griechenland ist noch lange nicht überwunden, aber sie ist international kein beherrschendes Thema mehr. Griechenland ist also reif für seine Modellauto-Serie in 1:43.

*Eigenheiten in Griechenland sind offene Fahrzeuge auf Basis von Import-Kleinwagen, quasi kleine Pickups.*

Von einer griechischen Automobilindustrie kann man eigentlich nicht reden, aber es gibt automobile Eigenheiten in Griechenland. Das sind offene Fahrzeuge auf Basis von Import-Kleinwagen, quasi kleine Pickups, die sowohl als Nutzfahrzeug der Kleinbauern als auch als Freizeitvehikel auf den sonnigen Inseln genutzt werden können. Das große Vorbild dafür ist der Citroën Méhari. Mit einem derartigen Auto kann ein Bauer pieksende Heuballen transportieren, gleichsam ist es ein nettes Accessoire für einen Playboy, der darin drei Bikini-Badenixen von einem Strand zum nächsten oder von der Strandbar zu seiner Yacht chauffiert. Die einen waren ungepflegt, matt und schmutzig, die anderen in fröhlichen Farben, mit weißen Sitzbezugschonern und buntem Segeltuchverdeck. Hergestellt wurden diese Sonderkarosserien in meist manueller Kleinserie auf der Basis importierter Kleinwagen à la Citroën Dyane, Renault 4, Fiat 127, Daihatsu Charade, die einzige professionelle Eigenkonstruktion war der Mebea, den der britische Hersteller Reliant zu verantworten hatte. Hergestellt wurden diese Standwagen in der Zeit Mitte der 70er bis



Aus Thessaloniki stammt der Namco Pony auf Enten-Basis, gebaut zwischen 1975 und 1982, von Georgios Michael entworfen. 1978 begann der Export nach Westdeutschland. Das Foto stammt aus seiner Heimat.

Ein kleiner Sympathling ist der Namco Pony, die Blech gewordene Alternative zum originalen Citroën Méhari, absolut kantig, denn in Thessaloniki wurden keine Karosseriebleche gepresst. Dort wurde nur mit Abkantwerkzeug gearbeitet.

Fotos: Alexander F. Storz



Mitte der 80er, dann war ihre Zeit durch eine Gesetzesänderung vorüber. Den einzigen, den wir in Deutschland kennen lernten, ist der Namco Pony auf Citroën-Basis, quasi eine Méhari-Kopie, aber mit Stahlblech-Karosserie. Weil der deutsche TÜV dem Méhari die Allgemeine Betriebserlaubnis verweigerte (mit der Begründung, seine ABS-Karosserie sei leicht entzündlich), versuchte ein Münchner Importeur sein Glück, den griechischen Namco Pony in Westdeutschland zu vertreiben. Mit überschaubarem Erfolg!

### Kadett B als Opener

Normalerweise beinhaltet jede nationale Kiosk-Serie von Sonic einige landesspezifische Formneuheiten, und vor allem die Nummer Eins ist ein Fahrzeug, das typisch für das jeweilige Land ist. In Griechenland startete die Serie aber mit einem Opel Kadett B (als Opener), bekannt aus der Opel-Collection und eindeutig der schönste Kadett B Zweitürer am Markt. Das belegt, wie unbedeutend die griechische Autoindustrie ist und wie bedeutend der Kadett B in Griechenland war. Ab 1965 bis Anfang der 80er Jahre war jedes zweite griechische Taxi ein Kadett B, der Wagen war dort unheimlich verbreitet. Sonic machte für die griechische Serie nur vier Formneuheiten, und die zeigen wir hier. Alles andere sind alt bekannte Modelle in neuen Farben und mit griechischen Kennzeichen. Die Serie ist auf 60 Modelle angelegt. Sie läuft noch eine zeitlang, aber ihr Inhalt ist bekannt. Außer



Mava-Renault unterschied zwischen dem Farma F, der Nutzfahrzeugvariante, und dem Farma Σ, dem Freizeitauto mit der Rücksitzbank. Ein solches beschert uns Sonic.



Mava war der griechische Renault-Importeur, der ab 1979 eigene Fahrzeuge baute. Technische Basis R4, also 845-cm<sup>3</sup>-Vierzylinder mit 34 PS, das Design des Aufbaus stammt ebenfalls von Georgios Michael, Produktion bis 1985, rund 4500 Exemplare.

Die größeren Heckleuchten identifizieren den Sonic-Kadett als Modell nach September 1967, und sehr hübsch gemacht ist die Bedruckung des griechischen Kennzeichens. Das blaue Band bezeichnete die Stadt/den Bezirk, darunter auf Weiß die fortlaufende Nummer.



Der Kadett B ist der Erstling in der griechischen Partwork-Serie, aber keine originäre Schöpfung dafür. Er muss in Griechenland äußerst populär gewesen sein.



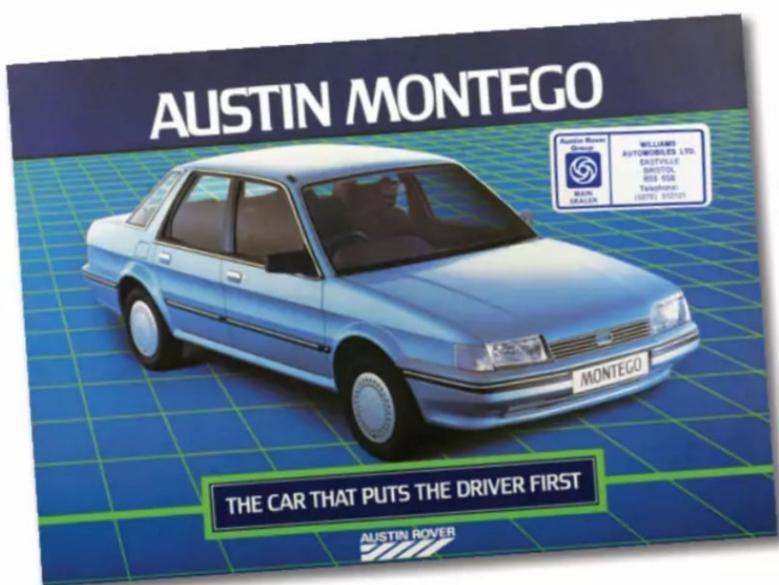


*Für das heiße griechische Ferieninselwetter mag Weiß die richtige Farbe sein. Aber ein Modellauto in Weiß mit schwarzer Innenausstattung und ebensolchem Verdeck wirkt langweilig. Vielleicht bringt Ixo den griechischen Fiat 127 Amico dereinst als Italiener, nämlich als Fissore Scout 127, in attraktiverer Farbe.*

den Vier werden keine Neukonstruktionen kommen. Diese beinhalten drei typische griechische Freizeit-Pickups sowie ein Modell, das niemand in dieser Serie erwartet hatte und das außer britischen Sammlern niemand als 1:43-Modell vermisste: der glücklose Austin Montego. Offenbar verkaufte er sich in Hellas ganz gut. Er stammt aus der übelsten Zeit von British Leyland, als der Konzern jedes Pfund Sterling und jeden Pence zweimal umdrehen musste. Leyland machte aus dem Ende 1982 präsentierten Austin Maestro (ein Kompakter in der Golf-Klasse) mit minimalem Aufwand

den Stufenheckwagen Montego, der zehn Jahre von 1984 bis 1994 überleben musste und die untere Mittelklasse bedienen sollte, also den Ford Sierra bekämpfen. Das schaffte er nie, denn jeder wusste, dass er nur ein Maestro mit Stufenheck war. Das war, als ob der VW Jetta gegen den Opel Vectra hätte antreten müssen. Jedenfalls schließt Sonic mit einer Montego-Miniatur eine Lücke. Das Auto gab es noch nie als Modell.

*Am teuersten sind die Modelle dort, wo sie am häufigsten angeboten werden: bei den griechischen Ebay-Händlern.*



*Langfristig denken zahlt sich aus: Nun hat es sich doch gelohnt, vor 35 Jahren beim Leyland-Händler in Bristol den Montego-Prospekt mitgenommen zu haben. Wahrscheinlich wurde er anlässlich dieses Fotos das erste Mal beachtet und durchgeblättert. Viva Montego!*

*Völlig falsch wäre, zu sagen, dass auf einen Austin Montego in 1:43 niemand wartete. Für die Briten ist er so wichtig wie für uns ein Audi 80. Offenbar war er auch für die Griechen wichtig. Und Sonic bedient nun wirklich den internationalen Markt!*



*Den Fiat Amico 127 stellte Autokini-toviomihania Ellados in Athen her, mitgegründet vom griechischen Fiat-Importeur. Der Freizeitwagen wurde in Fissore-Lizenz 6021 Mal zwischen 1975 und 1984 gebaut.*

Griechische Freizeitfahrzeuge sind der orangefarbene Namco Pony, der dunkelgrüne Mava-Renault Farma Σ (Epsilon) auf R4-Basis und der weiße Fiat Amico 127, der in italienischer Fissore-Lizenz gebaut wurde. Keines dieser Fahrzeuge wurde zuvor in 1:43 in Großserie nachgebildet, vom Namco Pony gab es ein französisches Resinemodell.

Die Machart ist typisch für Sonic-Partwork-Modelle und somit sattem bekannt. Über die einschlägigen Internet-Händler, die auch auf Ebay anbieten, kann man die Griechen bekommen, die Preise und die Portokosten sind je nach Händler und dessen Standort unterschiedlich, halten sich aber stets in verträglichem Rahmen. Wir haben für unsere Modelle, in Spanien und Frankreich gekauft, jeweils unter 20 Euro bezahlt, der Montego war teurer, weil offenbar die britischen Sammler sehr scharf auf ihn sind. Und die sind ohnehin ein weit höheres Preisniveau gewohnt als wir. Ein kuriose Phänomen: Am teuersten sind die Modelle dort, wo sie am häufigsten sind: Griechische Ebay-Händler verlangen die höchsten Preise, über 40 Euro. Und sie selbst zahlten 9,99 Euro am Kiosk.

*Alexander F. Storz*



Wer die Begeisterung der Amerikaner für ihre Pickups kennt, braucht sich über einen Shelby Super Snake nicht zu wundern. Neu ist die Idee nicht. Shelby brachte 2017 den ersten Muscle Truck, inspiriert vom Ford-eigenen Gewächs F-150 SVT Lightning (erstmalig 1992), und der war bis zum Erscheinen des Dodge Ram SRT-10 der schnellste Pickup der Welt.

Mit Nitto-Pneus und speziellen Felgen, gemacht, um zu beschleunigen: '21 Dodge Challenger SRT Super Stock in Indigo Blue mit rotem Doppelstreifen.



Wie damals, als wir jung waren: Roter Ford Mustang Mach 1 in Kriegsbemalung, nun als 2021er Modell, und das Original sogar beim deutschen Ford-Händler zu kaufen.



Fotos:  
Alexander F. Storz

# Gefährliche Amerikaner

*Drei Resine-Riesen aus den USA, und so was von USA! GT Spirit beschert uns drei Fahrzeuge, die quasi symbolisch für das heutige Nordamerika sind: Ford F-150 Super Snake und Mustang Mach 1 sowie Dodge Challenger Super Stock. Alle Jahrgang 2021.*

Aufbrausend, riesig, angeberisch, selbstbewusst, überheblich, vermessend, hochmütig – so sind die drei GT-Spirit-Neuheiten, 1:18-Resiner mit viel Außenwirkung. Der Super Snake ist wohl der heißeste Kandidat, ein Pickup für Arnold Schwarzenegger und seinesgleichen, 786 PS im Nutzfahrzeug aus dem Hause Shelby. Shelby beschränkt sich nicht auf Mustangs, er macht auch Pickups zu Rennwagen. Schon serienmäßig bringt es der 2021er F-150 Raptor auf 456 Pferde, aber vom US-Ford-Haustuner Shelby wird der Raptor schlichtweg vaporisiert. 5-Liter-Kompressor-V8, aus dem Mustang bekannt, von Shelby nach allen Regeln der Kunst getunt, verchromte 22-Zoll-Sportfelgen, ein Fahrwerk mit Komponenten von Ridetech und Fox. 3,4 Sekunden bis Tempo 100 – und das mit einem ausgewachsenen Pickup! Shelby macht ihn mit der kurzen, zweitürigen Kabine und als viertürigen Super Crew, letzteres ist das GT-Spirit-Modell. Zwei Farben im Original, Blau mit weißen und Weiß (Oxford White) mit blauen Streifen, komplett über das Fahrzeug gezogen, letzteres macht GT Spirit nun und ersteres wahrscheinlich bald. Außerdem Optiktuning à la bonheure, Bodykit in Wagenfarbe, Luftauslässe, Heckschürzenaufsatz, Ladeflächenabdeckung (man will ja nichts transportieren). An Bord die zu erwartende Lederausstattung, Carbon ohne Ende, Stickereien, Plaketten mit

*Wohin also mit der Superschlange? In die Lkw-Abteilung oder zu den heißen Mustangs stellen?*

Seriennummern (ganz wichtig bei einer 600er-Auflage), etwas mehr als 100 000 Dollar teuer. Die Umsetzung ist wie erwartet, die Zweifarbigkeit der Lederausstattung suchen wir allerdings vergebens. Platzbedarf in der Vitrine: ungefähr so viel wie eine 1:18-Sattelzugmaschine, etwas schmaler, dafür etwas länger. Wohin also mit der Superschlange? In die Lkw-Abteilung oder zu den heißen Mustangs?

Wer sich für letzteres entscheidet, bringt den Super Snake in die Nähe des Mustang Mach 1, ein Traditionsname. Von 1969 bis 1978 und wieder 2003/04 gab es Mustang Mach 1, wobei die Mach-Zahl bei einem Flugzeug das Verhältnis der Geschwindigkeit zur Schallgeschwindigkeit angibt. Mach 1 bedeutet, dass ein Flugzeug genauso schnell ist wie der Schall, Mach 1 bedeutet also 1234,8 km/h. Ganz so schnell ist kein Ford Mustang, aber Ford wollte damit ausdrücken, dass der Mach 1 eben der schnellste Mustang ist. Das ist heute wieder so, Ford holt aus dem 5-Liter-V8 (der Coyote-Motor, der gleiche wie im F-150 Super Snake) 480 PS, dazu verwendet Ford ein paar Shelby-Teile, aber der Mach 1 ist kein Shelby. Es gibt ihn seit Oktober 2021 sogar beim deutschen Ford-Händler um

die Ecke zu kaufen (hier mit nur 460 PS und Zehnstufen-Automatik), ab 62 800 Euro, spezielle, dunkelgraue Alus, und das knallige Rot (Race Red) des GT-Spirit-Modells gibt es in Deutschland nicht. Jetzt endlich klappt's auch mit der Nordschleife, der Mach 1 schafft 267 km/h (gemessen von der Auto Motor Sport auf dem „Ring“).

Nach zweimal Ford nun Chrysler-Power im Dodge Challenger SRT Super Stock, die Drag-Queen, der Viertelmeilen-Boss, ebenfalls ein brandneues 2021er-Auto. Mit unzähligen Drag-Racing-Zutaten geht es bei ihm nur um die Beschleunigung. Er basiert auf dem Hellcat Redeye und trägt den Widebody-Kit, Platz für 315/40er Drag-Reifen von Nitto, und er trägt spezielle Felgen, die sein einziges, optisches Unterscheidungsmerkmal vom breiten Hellcat Redeye sind. Ja, und dann eben 818 PS aus 6,2 Litern, gut für 3,3 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100, und wer will, kann damit 270 km/h schnell fahren. Wen Derartiges fasziniert, der ist guter Kunde bei GT Spirit. Wer einen Peugeot 604 lieber mag, tendiert zur Schwestermarke Ottomobile.

● **GT824** (Ford) Shelby F-150 Super Snake Super Crew 2021,  
● **GT351** Ford (USA) Mustang Mach 1 2021  
● **GT362** Dodge Challenger SRT Super Stock 2021. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:18. Preis ja ca. 110 €. **Alexander F. Storz**



Der Saurer-Dreiachser fuhr mit zweifarbigen Rädern für den Gartenbaubetrieb „Spross“ in Zürich.

Fotos: Johannes Schwörzer

# Die letzte Ausbaustufe

In der Serie Golden Oldies offeriert GMTS Brinkmeier mit den Dreiachskippern und Schwerlastzugmaschinen die Modelle der ehemals leistungstärksten Saurer-Hauber.

Nach den kleineren Saurer 5DM rollten zunächst die großen Hauber D290 und D330 von GMTS bereits als Zweiachser in die Vitrinen. Bevor Brinkmeier sich nun den noch ausstehenden Frontlenkern widmet, bereichern die schweren Hauben-Lkw als Dreiachskipper die Sammlerszene des Maßstabs 1:50 und füllen damit die Lücke am Ende einer traditionsreichen

Ahnenreihe von Lkw-Modellen schweizerischer Produktion.

In den 1970er Jahren trug auch der damalige Lkw-Hersteller Saurer dem steigenden Leistungsbedarf seiner Kunden Rechnung und entwickelte Motoren mit einer Leistung von bis zu 330 PS. Die damit ausgestatteten Nutzfahrzeuge waren der Konkurrenz ebenbürtig, wenn nicht gar ob ihrer Robustheit

überlegen. Doch preislich konnte Saurer mit den internationalen Mitbewerbern wie Scania, MAN oder Mercedes-Benz in keinsten Weise mithalten, sodass die Nachfrage abebbte und die letzten zivilen Lkw dieser Marke 1983 vom Band rollten. 1987 erhielt auch die Schweizer Armee die endgültig letzten fabrikneuen Fahrzeuge mit dem Saurer-Schriftzug.



Der Fuster-Hauber ist mit einer zusätzlichen vorderen Anbauplatte ausgerüstet.



Der Saurer D 330 Hauber trägt als „Marti“ zwei Warnbakentafeln.

35 Jahre später steigt der Stern Saurer wieder auf – und erscheint im Maßstab 1:50 als dreiachsiger Kipper Saurer D 330 in der Ausführung „Spross“. Das Gartenbau-Unternehmen Spross in Zürich ist bereits 130 Jahre alt und beschäftigt zurzeit ca. 150 Mitarbeiter. Das Golden Oldie Modell wird mit zweifarbigen Felgen und einer mit Warnbaken lackierten Stoßstange zusätzlich individualisiert. Das Modell ist exklusiv nur über die Setec HTM in der Schweiz bzw. deren Webshop zu beziehen.

● **8350** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung „Spross“. Preis 140 CHF.

Typisch für alle Golden-Oldies-Modelle ist die Nachbildung möglichst vieler individueller Details des jeweiligen Vorbild-Lastwagens. Beim Saurer D330 „Fuster“ gibt es daher weitere Ausstattungsdetails wie die blaue Sonnenblende oder das rote Zusatzschild auf dem Dach, außerdem zwei gelbe Rundumleuchten. Außerdem ist die vordere Anbauplatte im Warnbaken-Design gestaltet. Auch dieses Modell ist exklusiv nur bei Setec in der Schweiz zu beziehen.

● **8362** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung „Fuster“. UVP 140 CHF.

Weniger bunt geht es bei der Ausführung „Ernst Autotransport“ zu. Die Firma Ernst setzt mit der einheitlichen Farbgebung bei Haube, Kabine und Felgen auf ein ruhiges Farbkonzept. Das Modell ist exklusiv nur bei Setec in der Schweiz zu beziehen.

● **8364** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung für die „Ernst Autotransport“. UVP 140 CHF.

Die weiteren Modelle vertreibt GMTS Brinkmeier über die gewohnten Vertriebswege. Als einziges Modell stattet GMTS das Kipper-Modell „Eberhard“ mit der Eberhard-eigenen „Kippautomat“ Mulde aus. Das Vorbild kann im Baumaschinenmuseum Ebianum im schweizerischen Fisibach besichtigt werden.

● **8351** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung „Eberhard“. UVP 140 €.

Einen in der Baubranche bekannten Namen trägt die Kipperausführung „Marti“. Dieser Dreiachser fällt durch die fahnenartig abstehenden Warnbakentafeln auf. Die Sonnenblende nimmt mit dem Schweizer und dem Berner Wappen Bezug auf die Heimatregion des Fahrzeugs.

● **8353** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung „Marti“. UVP 140 €.

Individuelle Feinheiten der Vorbild-Kipper berücksichtigt GMTS auch bei den Farbschemen. Beim Modell „Dozza“ sind sowohl das Dach als auch der Tragrahmen der Mulde gelb abgesetzt.

● **8333** Saurer D 330 Hauber 6x6 Kipper Ausführung „Dozza“. UVP 140 €.

Der grüne Saurer D330 Hauber in der Ausführung Ernst ist nur bei Setec erhältlich.



Das Vorbild kann im Eberhard Museum „Ebianum“ in Fisibach (CH) besichtigt werden. Die Mulde wurde bei Eberhard selber hergestellt und trug den Markennamen „Kippautomat“.



Der „Dozza“ glänzt mit einer grüntransparenten Sonnenblende auf dem Kabinendach.



Den Saurer D 330 gibt es als Welti Furrer mit aufwändigem Kabinen-Dachträger.



Der Piatti Hauber wird mit getönter Sonnenblende und fest verbauter Pritsche samt Schutzgitter ausgeliefert.



## Die Schwerlast-Pritschen

Im Unterschied zu den Muldenkippern bildet GMTS bei den folgenden 1:50-Modellen der Schwerlast-Pritschen einen verändertern Antriebsstrang nach. Da es sich um keine Kipper handelt, ist bei den Schwerlast-Pritschen ist der Aufbau unbeweglich. Die Abgasführung ist im Stil amerikanischer Lkw als Sidepipe hinter der Kabinenrückwand ausgeführt. Alle Zugmaschinen sind in Resine gefertigt.

Mit erkennbarem Aufwand sind bei der D330-Zugmaschine von Welti Furrer Einzel-spezifika wie der filigrane Dachgepäckträger, aber auch kleine Details wie die Haltegriffe bei den vorderen Rückspiegeln auf den Kotflügeln umgesetzt.

● **8354** Saurer D330 Hauber 6x6 Solo-Zugmaschine mit Pritsche „Welti Furrer“. UVP 140 €.

Der Saurer-Hauber von Piatti kommt ohne Dachgepäckträger aus. Dafür trägt er eine getönte Sonnenblende und ein erhöhtes Schutzgitter, das die Pritsche zur Kabinenrückwand hin abgrenzt.

● **8383** Saurer D330 Hauber 6x6 Solo-Zugmaschine mit Pritsche „Piatti“. Preis 140 €.

Die folgenden drei Miniaturen sind als Sattelschlepper mit einer entsprechenden Platte versehen. GMTS offeriert zwei unterschiedliche Ballastierungen für den Einsatz ohne Auflieger. Alle Modelle sind aus Resine im Maßstab 1:50 gefertigt.



Wanko Saurer mit abgesetztem Ballastkasten. Jetzt könnte auch ein Auflieger aufgesattelt werden.

Bei der Zugmaschine „Mazzuchelli“ bildet GMTS keinen Oldtimer nach, sondern ein nach erfolgter Restauration eingeweihtes Fahrzeug ab. Dem im Kanton Tessin zugelassenen Saurer 6x6 von Nicola Mazzuchelli ist bei Youtube als Sattelzugmaschine ohne aufgesetzte Ballastpritsche ein 19-minütiges Video gewidmet, in dem man das Fahrzeug beim Fotoshooting betrachten kann. Eine spezielle Schwerlastausrüstung mit diversen Druckbehältern findet sich am Modell fest montiert samt aufrecht stehendem Ersatzrad vor den Ballastplatten.

● **8360** Saurer D330 Hauber 6x6 Schwerlastzugmaschine-Zugmaschine mit aufsetzbarem Gewicht „Mazzuchelli“. UVP 140 €.

Bei einem weiteren Saurer von Felbermayr wird der Auspuff erneut im US-Stil

nach oben geführt. Der aufgestezte Ballastkasten ist mit feinen Riffelblechwänden gestaltet. Eine Planennachbildung schließt den Kasten nach oben ab.

● **8355** Saurer D330 Hauber 6x6 Schwerlast-Zugmaschine mit Ballastkasten und Seilwinde „Felbermayr“. UVP 140 €.

Das weiteres Modell im Einsatz bei der Spedition Wanko ist formidentisch mit dem Felbermayer-Zugfahrzeug und trägt wohl daher die Zusatznummer 8355-1. Die unterschiedlichen Farb-Designs zeigen, dass die Fahrzeugbesitzer hohen Wert auf ein unverwechselbares Outfit legen.

● **8355-1** Saurer D330 Hauber 6x6 Solo-Zugmaschine mit Ballstkasten und Seilwinde „Wanko“. UVP 140 €.

Johannes Schwörzer



Das Modell Felbermayr stellt eine Dreiachsattel-schlepper-Zugmaschine mit aufgesattelter Ballastpritsche dar.



Beim Mazzuchelli sind eine Schwerlast-ausrüstung mit etlichen Druckbehältern sowie das Ersatzrad mittig verbaut.

# Ford – die tun was

Diesen ehemaligen Werbe-Slogan von Ford Deutschland hat sich anscheinend Ixo zu Herzen genommen, denn sehr bald soll die dritte oder vierte Variante des Ford Escort RS Cosworth in 1:18 unter die Sammler verteilt werden.



Eine gelungene Verkleinerung des Escort RS Cosworth, die beweist, dass schöne 1:18er nicht unbedingt kostspielig sein müssen. Das Original wurde von SMS Engineering – die mit dem Schmetterling – vorbereitet. Leider hielt das Auto nicht sehr lange durch, der RS Cosworth kollabierte mit einem saftigen Motorschaden. Eingesetzt wurde der Wagen vom Ford Bastos Fina Racing Team.

Die bisherigen Varianten der Escort-Miniaturen waren gut gelungen, was ebenfalls für diesen 18er gilt. Exakt umgesetzte Karosserie samt perfekt eingesetzten Scheiben, eine nicht zu kritisierende Lackierung plus einwandfrei angebrachter Deko und gute Aerodynamik-Teile – das sind Heck- und Frontspoiler sowie Seitenschweller – belegen das augenfällig. Wirft der Betrachter einen Blick auf die Sechsstern-Felgen samt Scheiben und Sätteln, bereift mit auf den Flanken beschrifteten Pirelli-Gummis, kann er auch zufrieden lächeln. Gut in Schuss präsentieren sich die Kleinteile, also Wischer, Antenne, Sicherungsclips der Frontscheibe oder die Fronthaubensicherungen.

*Besonders die Belga- und Bastos-Boliden der belgischen Rallye Ypres sehen teils unverschämt gut aus.*

Im Innenraum befindet sich der ausgeräumte Fond mit Reserverad, ein vielfach verstreuter Überrollkäfig, und im Fußraum des Beifahrers liegen Radkreuz und Löscher. Dazu kommen Rallye-Sitze samt Gurten, ein Dashboard mit per Decal dargestellten Anzeigeinstrumenten plus Leuchtdioden, und natürlich gibt es auch Schalt- und Handbremshebel sowie Sicherheitsverbreitungen an den Türinnenseiten, quasi Verlängerungen des Käfigs. Der RS knüpft in Sachen Qualität nahtlos an seine Vorgänger an, zeigt keine Schwächen und das zu einem günstigen Preis.

Ixo scheint seit einigen Monaten eine Vorliebe für Vorbilder der belgischen Rallye

Ypres zu haben. Keine schlechte Wahl von der Optik her gesehen, denn besonders die Belga- und Bastos-Boliden sehen teilweise unverschämt gut aus. Das gilt auch für diesen RS Cosworth, dessen Hauptsponsor, die algerische Zigarettenmarke „Bastos“ war, gegründet 1838 von dem nach Französisch-Algerien ausgewandertem Spanier Juan Bastos.

Am Start zur Ypres 24 Stunden stand auch der RS Cosworth, #11, mit dem belgischen-französischen Topsteam Duez/Grataloup. Das Duo zählte zu den heißen Sieganwärtern, musste aber mit einem Motorschaden die Segel streichen. Vorbereitet wurde das Auto von SMS Engineering, die im Zeichen des Schmetterlings schon etliche Rallye-Autos

präpariert und vorbereitet haben. Bekannt ist das Unternehmen, das seit 2020 zur Leomax-Firmengruppe gehört, durch die von SMS Engineering gebauten Einzelstücke Audi quattro Spyder und VW Golf A 59. Technisch war der RS Cosworth bestens gerüstet: 2,0 Liter Vierventiler, der von einem Garrett-Lader unter Druck gesetzt wurde, Ladeluftkühler, Allradantrieb mit einem Verteilergetriebe an der Vorderachse, dazu ein mechanisches Planetendifferenzial plus zwei Differenzialen samt Visco-Kupplungen an der Hinterachse, das waren schon technische Leckerbissen. Wie bei den Gruppe-A-Autos üblich, nominelle PS-Leistung 300 PS, tatsächliche Leistung um die 330 PS. **18RMC091B.20** Ford Escort RS Cosworth, #11, M. Duez/D. Grataloup, 24 h Ypres Rallye, 1995, Diecast, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Ruppel



Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert

Fortschritt: Keine Wischerchen mehr für die Scheinwerfergläser, sondern Hochdruckdüsen.



Lime Yellow 292 war die Premierenfarbe für das Saab 9-3 II Cabriolet, und Saab gehörte damit zu den Trendsettern. Andere Hersteller wie Toyota folgten mit dieser Nuance. Aber das Saab 9-3 II Cabriolet bleibt für immer mit diesem Farbton verbunden. So wie das erste Saab 900 Cabriolet von 1986 mit Monte-Carlo-Gelb.

# Offener Epsilon

Eingefleischte Saabisten bezeichneten die letzten Saab unter General-Motors-Ägide als verwässert und verweigerten ihnen ihre Zuneigung. Das galt besonders für den 9-3. Doch nun, nach dem Niedergang der Marke, blicken auch sie mit Melancholie auf alles Saabige zurück. Und prompt avancierte der 9-3 II zum Sammlerstück. DNA-Collectibles setzt dem offenen 9-3 ein Denkmal in der üblich hohen Qualität.

**W**er Bestandteil eines in sich geschlossenen Kosmos' ist, profitiert davon, muss sich aber fügen. Nachdem Saab ein Teil von General Motors wurde, teilten sich die Schweden-Autos die Plattformen mit anderen GM-Fahrzeugen, auch der zweite Saab 9-3, 2002 erschienen. Er basierte auf der Epsilon-Plattform, die er mit einigen größengleichen Amis von Chevrolet (Malibu) und Cadillac (BLS) teilte, aber auch mit dem Opel Vectra C. Was ihn auszeichnete (neben vielem anderem) ist, dass der Saab das einzige GM-Fahrzeug auf dieser Plattform ist, das es als Cabriolet gab. Sie ordneten sich also doch nicht so recht dem GM-Kosmos unter, die alten Wikinger!

Seit dem ersten 900er, der noch ein „echter“ Saab war und konstruktiv auf dem Typ 99 basierte, hatte Saab ein attraktives und schickes Cabriolet im Programm und erschloss sich damit völlig neue Käuferschichten – auch und vor allem in den USA. Das zweite 900 Cabriolet entstand dann schon während der GM-Zeit, die

Bodengruppe war mit dem Opel Vectra A identisch. Dann kam 1998 der erste 9-3, zwar neue Bezeichnung, aber sehr eng mit dem zweiten 900er verwandt. Eine völlige Neukonstruktion war der 9-3 II ab Juli 2002, bis zum bitteren Saab-Ende in Produktion, das Cabriolet ab August 2003. Die letzten

47 Saab, die am 22. Februar 2012 gebaut wurden, waren 9-3 Cabriolets, die im Saab-ANA-Werk in Nyköping vom Band liefen, und es waren Sondermodelle der „Independence Edition“. Die DNA-Neuheit ist die erste Version des 9-3 II Cabriolets vor dem Facelift im Herbst 2007, und zwar die Top-



Ein geschlossenes Verdeck liegt bei. Aber, wer will schon den Innenraum so verhüllen?

*Aero heißt Spoiler am Saab. Wer an das zweite Saab 9-3 Cabriolet denkt, hat es in Limonengrün vor dem geistigen Auge.*

version Aero mit der stärksten Version des Ecotec-B207-Turbomotors mit 210 PS aus 2 Litern (und von Hirsch-Performance in der Schweiz gab es 252 PS), und DNA entschied sich für einen Schaltwagen. Parallel gab es den Aero in seinem letzten Modelljahr der Urversion, also 2006/07, auch mit einem 2,8-Liter-V6-Turbo mit 280 PS.

In drei Farben erscheint das Cabriolet, in Schwarz und Chillirotmallic mit Interieur in hellem Beige sowie in Limonengelbmallic mit grauem Innenraum, für den wir uns als Muster entschieden, weil das eine spezielle und Saab-typische Farbe ist, die ihresgleichen sucht, eine Mischung aus Gelb und hellem Grün. Das kracht auf dem schwarzen Schreibtisch, da geht die Sonne auf. Je Farbe 399 Exemplare.

Weil BoS bereits das ursprüngliche Saab 900 Cabriolet machte und somit DNA das Vorbild „wagschnappte“, ist der 9-3 II der erste offene Saab von DNA-Collectibles. Ein geschlossenes, schwarzes Verdeck liegt bei. Aber wer will sein Cabriolet geschlossen präsentieren? DNA ist für die liebevolle Gestaltung des Innenraumes bekannt, und offene DNA-Autos tragen auch einen beflockten Teppichboden. Also will der Sammler seinen Saab offen sehen. Das Interieur gestaltete DNA auf höchstem Level: Teppichboden, Stoffgurte mit Fotoätzschnallen, jedes Schalterchen korrekt bedruckt, zweifarbig dunkelgrau mit schwarzen Akzenten (Sitzflächen, Armaturenbrett, DNA bildet die ausfahrbaren Fondkopfstützen nach (natürlich nicht be-

*Heute, zehn Jahre später, gilt der 9-3 nicht mehr als Individualisten-Vectra. Sondern als echter Saab.*

weglich). Das Modell ist schlichtweg bombig und wird die Saab-Freunde erfreuen, die all die bekannten Details wieder finden: Die Aero-17-Zoll-Alus, den etwas gewöhnungsbedürftigen Heckspoiler, die typischen Saab-Türgriffe, die hübschen Antennen, die perfekten Logos – überhaupt die reife Devenz dieses Wagens.

Eigentlich mochte man ihn zu Lebzeiten ja gar nicht so gerne. Die Enthusiasten kreideten ihm eine Verwässerung durch GM an, bejammerten die vergangene Saab-Individualität, das etwas austauschbare Äußere. Aber mit dem Saab-Ende

kam die Wehmut auf, und alles, was Saab heißt, hat heute einen Bonus der Melancholie, Schwermut und Sehnsucht, auch ein wenig des Mitleids. Ein jeder Saab, der einem vor die Nase fährt, weckt Erinnerungen an Tage, als ein Saab zwar individuell, aber doch alltäglich war. Sammler stürzen sich auf gute Exemplare, vor allem auf die letzten 9-3 Cabriolets, solange sie noch erhältlich sind und Auswahl besteht. Der Abstand zwischen dem Saab-Aus und der Jetztzeit hat den Habitus des 9-3, vor allem des Cabriolets, in der Wahrnehmung total verändert. Heute gilt der 9-3 nicht mehr als Individualisten-Vectra. Sondern als echter Saab. Wie doch zehn Jahre die menschlichen Sinneseindrücke verändern können!

*Das Interieur des 9-3 II war keine Offenbarung. Da hatten die GM-Controler eher das Sagen als die Verfechter purer Saab-Tradition, und wer ihm nicht gewogen war, sprach angesichts des Armaturenbretts von der „Plastikwüste“. Wie dem auch sei – was DNA-Collectibles hier wiedergibt, ist höchstes Niveau. Wir beurteilen nicht das Original, sondern die Miniaturisierung desselben.*



● 074 Saab 9-3 II Aero Cabriolet 2003 Limonengelbmallic. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 399 Exemplare. Preis ca. 150 €. **Alexander F. Storz**

*Sehr sehenswert: Sicherheitsgurte aus Stoff, deren Schnallen als Fotoätzteile.*



Fotos: Alexander F. Storz



Ultracooler Edel-Limo für den Toyota-Boss, ein Top-Performance-Auto mit unbekannter Leistung als Leistungsbeweis der Toyota-Performance-Abteilung GRMN. Aus der Staatskarosse wurde ein großartiger Eye-Catcher.

# Ruhender Pol ganz unruhig

*Ein ultracooler Toyota Century, in dem sich der Toyota-Boss Akiro Toyoda chauffieren lässt: Ein Wagen der S-Klasse, eigentlich steif und mit schwarzem Anzug, nun oberlässig. Ein Einzelstück, das es offenbar zwei Mal gibt. AUTOart macht aus seinem Century nun den Century GRMN, was für Gazoo Racing Meister of the Nürburgring steht. Das sagt doch alles, oder nicht?!*

Im schnelllebigen Kosmos japanischer Modellwechsel und neuer Typbezeichnungen ist er ein ruhender Pol, ja ein Fels in der Brandung: der Toyota Century. Ihn gibt es seit 1967, also seit 55 Jahren – nicht nur unter dieser Bezeichnung, sondern auch mit demselben Layout. Er ist eine klassische Limousine der oberen Klasse, Frontmotor und Heckantrieb, und er spricht seit 55 Jahren dieselbe Klientel an, mittlerweile die Enkel der ersten Käufer. Er hat seinen Charakter nicht gewandelt, obgleich er seit 2017 in der dritten Generation am Markt ist. Für die Japaner ist der Toyota Century eine Ikone und hat ungefähr den Stellenwert eines Bentley. In Europa gab sich nie ein Century ein offizielles Stelldichein, allenfalls Privatimporte, die sich an wenigen Fingern abzählen lassen. Es war Toyota stets klar, dass es eine japanische Marke in diesen Höhen schwer haben würde, gegen die europäischen oder amerikanischen Luxuslimousinen bestehen zu können, und so hat es Toyota nicht mal versucht. Er wird

nicht bei Toyota selbst gebaut, sondern bei den Kanto Auto Works im Toyota-Auftrag – ein Handarbeits-Fahrzeug. Der japanische Premierminister und seine Minister haben ihn als Dienstwagen, er gehört zum Begleittross des japanischen Kaiserhauses, führende Geschäftsleute fahren einen Century. Das ist ein Auto, um das man sich in Japan bewerben muss. Genügend Yen auf dem Girokonto zu haben, genügt nicht, um einen zu bekommen. Der Toyota Century ist quasi das Symbol des durch viel Arbeit erungenen, japanischen Erfolges. Man kann sagen, er ist das automobiler Äquivalent zum schwarzen Anzug eines Staatsmannes oder Wirtschaftsführers. Im Ausland sieht man einen Century allenfalls im Umfeld japanischer Botschaften in den Hauptstädten (man sagt, dass seit 1967 maximal 100 Century ins Ausland geliefert wurden, und die auch nur an dort agierende Japaner).

Der aktuelle Century ist ein hoch modern nach allen Regeln der Toyota-Konstruktors- und -Designkunst angefertigter

Wagen, nach wie vor nichts als seriös. Das einzig Konservative an ihm ist die Tatsache, dass er immer noch eine Stufenheck-Limousine ist, und heute ist es eben niemand mehr gewöhnt, dass ein neuer Wagen mit einer Dreivolumenkarosserie auf den Markt kommt (Design: Masato Tanabe). Im Gegensatz zum bis 2017 gebauten Vorgänger mit V12-Motor, wird der heutige Century von einem 5-Liter-V8 mit Hybrid angetrieben, 431 PS Systemleistung. Fast alle werden in Kamui Eternal Black lackiert, aber offiziell gibt es den Century auch in Asuka Blackish Red Mica (Schwarzrotmetall), Lake Mashu Shrine Blue (Blau Mica) und Seika Radiant (Silber). Bei jedem Century zahlt Toyota drauf, auch wenn er noch so teuer angeboten wird. Aber das ist egal. Daimler-Benz zahlte auch bei jedem 600er W100 drauf. Hier geht es um Ehre, Stolz und Renommee, nicht um schnöde Yens. Den aktuellen Toyota Century, den G60 seit 2018, macht AUTOart; die schwarze Limousine stellte *Caramini* in Heft 11/2020 vor.

Und nun das: der GRMN! Das ist letztlich absolut Ohgottogott, das ist Häresie, das ist die Infragestellung traditioneller japanischer Werte. Wer GRMN verbrach, sollte aus Sicht konservativer Japaner Harakiri begehen. Aber auch in Japan ist nicht mehr alles so, wie es Jahrhunderte lang war, und deshalb durfte GRMN entstehen. Was das ist? Im September 2018 veröffentlichte die Webseite „Japanese Nostalgic Car“ einen Artikel mit Fotos eines Werksauftritt-Paketes für den Century namens GRMN. So heißt die Toyota-Performance-Abteilung, und das Kürzel steht für Gazoo Racing Meister of the Nürburgring. Ein Bild davon zeigte, wie Toyota-Präsident Akio Toyoda in den weißen Wagen steigt, was belegt: GRMN ist kein Spleen, GRMN ist offiziell. Analog zu sehen war der weiße Wagen dann beim Toyota GAZOO Racing Festival im November 2018, und auf dem Tokioter Auto Salon 2019 und später auf dem Salon in Osaka zeigte sich ein Century GRMN in Schwarz. Weiß und Schwarz sind auch die beiden Farben, in denen AUTOart seinen GRMN anbietet. GRMN liegt beträchtlich tiefer, hat einen Bienenwaben-Kühlergrill, einen Karosserieanbausatz, einen dicken Frontsplitter und einen dezenten Heckspoiler an der Kofferraumkante, BBS-Forged Alu-Felgen mit Advan-Sport-V105-Reifen der Größe 245/45R19, Brembo-Doppelkolbenbremsen, fette Auspuffendrohre und mehr Leistung. Niemand weiß, wie viel mehr. Toyota spricht in guter, alter Rolls-Royce-Manier davon, es sei mehr als genügend Leistung vorhanden. Das heiße Einzelstück wurde also zum Two-Hit-Wonder, als der Schwarze nachgeschoben wurde, aber mehr scheinen davon bis heute nicht gebaut worden zu sein. Eigentlich undenkbar: Ein aufgemotzter Century, vom Werk selbst aufgemotzt, und Akio Toyoda ließ sich im Weißen 2020 zum Pressetermin der Japan

*An der C-Säule findet sich das hervorragend umgesetzte, gotische „C“ für Century, und ansonsten trägt dieser Wagen keinerlei Toyota-Logos, sondern goldene Hühner als Symbol für das japanische Kaiserhaus.*

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Automobile Manufacturers Association chauffieren. Beide Fahrzeuge befinden sich im Toyota-Besitz, den Weißen nutzt der Chef zuweilen, der Schwarze scheint ein reines Ausstellungsstück zu sein. Viele Enthusiasten wünschen sich die Serienproduktion des Century GRMN, worüber noch nichts verlautbart. Aber sie alle können sich den GRMN nun von AUTOart kaufen (und Kyosho macht auch einen Century GRMN, und zwar als Resine-Achtzehner in seiner Samurai-Serie, der aber seinen Weg nach Europa noch nicht gefunden hat und vielleicht auch nie finden wird).

Für AUTOart ist die Situation ähnlich wie für Toyota mit dem Original: Mit dem schwarzen Century bewies AUTOart, nicht nur Hypercars miniaturisieren zu können, sondern auch automobile Würde. Aber dann ging mit dem Produktmanager eben doch der Gaul durch, er konnte nicht anders, als er vom GRMN hörte und musste ihn machen. Das entspricht eben doch eher der AUTOart-DNA als die schwarze Plüschlimousine. Der Century GRMN ist erneut ein typisches AUTOart-Produkt, und das spricht für sich. Nicht Carbon, Alu, Nappa und Alcantara im Innenraum, sondern

Beflockungen und Applikationen aus hellem Holz, also eher untypisch für AUTOart, aber typisch in der makellosen Umsetzung. Statt Stoffsitzen im normalen Century besticht der GRMN mit Leder, die Oberfläche an der Miniatur prima umgesetzt, dazu Sicherheitsgurte in Interieursfarbe mit feinen Schnallen, und der Kofferraum ebenfalls beflockt, Haubeninnenseite schwarz. Unter der Motorhaube ist nichts Sehenswertes, eine zweidimensionale Plastikwüste, was nicht schön ist, aber dem Original entspricht. Dafür loben wir zur Abwechslung mal wieder die feingliedrigen Scharniere. Lack und Dekoration auf üblichem AUTOart-Niveau, die geschmiedeten BBS-Felgen ein Traum, dahinter weiße Zangen, und ganz klasse ist die Machart der Karosserieanbauteile in glänzendem Schwarz mit zartem, rotem „Lining“. Wer Brabus-Benze und Alpina-Siebener mag, wer einen getunten Bentley und einen Abt-Audi S8 in der Sammlung hat, der stellt sich als Außenseiter gerne den Toyota Century GRMN dazu.

● **78784** Toyota Century (G60) GRMN 2019 Pearl White. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 268,95 €.

*Alexander F. Storz*

*Auf höchstem Niveau, edel, zurückhaltend, für Anzug- und Krawattenträger, die es krachen lassen wollen. Ein Bildschirm und Multimedia passen fast nicht dazu, sind aber harmonisch integriert und liebevoll in miniature umgesetzt.*





Kyosho liebt solche Aufkleber auf den Scheiben. Sie gehören zum Auslieferungszustand des Originals.

Fotos: Alexander F. Storz

# Kenmeri als Metallauto

197 Originale, eine Produktionsdauer von einem Vierteljahr. Trotz oder wegen dieser Seltenheit ist der zweite Nissan GT-R, der Typ KPGC110, ein Kultauto in Japan. Kurz nach der AUTOart-Interpretation bringt nun Kyosho seinen 1973er GT-R auf den Markt.

Wenn zwei das Gleiche tun, so kommt noch lange nicht dasselbe dabei heraus. Selbst dann nicht, wenn es beide auf ungefähr dem selben Niveau machen. Zwei identische Vorbilder, einmal von AUTOart, zum anderen von Kyosho umgesetzt, sehen in 1:18 auf den ersten Blick sehr ähnlich aus – vor allem, wenn beide in Silbermetallic lackiert sind. Und doch ist der eine eben ein AUTOart und der andere ein Kyosho, der eine aus Kunststoff und der andere aus Metall, und jeder Hersteller verwirklicht sie in seinem ganz persönlichen Stil. In *Caramini 1/2022* stellten wir den silbernen 1973er

*Der eine ist aus Kunststoff, der andere aus Metall. Jeder Hersteller verwirklicht sie in seinem ganz persönlichen Stil.*

Nissan Skyline GT-R von AUTOart vor, nun steht er, ebenfalls in Silber, von Kyosho vor uns. Zwei Mal Kenmeri also. So nennen ihn seine Anhänger, denn für diese GT-R-Generation warb in Japan ein Paar, Ken und Mary. Mit diesem Paar wird der GT-R KPGC110 noch heute identifiziert, und „Ken and Mary“ vergewaltigten die Japaner zu „Kenmeri“.

Ein eingefleischter Enthusiast der Nissan-GT-R-Historie braucht natürlich beide (und überdies alles in allen anderen Maßstäben), aber im Normalfall werden sich die beiden in der Vitri-

ne wohl kaum begegnen. Wer das eine will, will das andere nicht. Es gibt genügend, was für jeden spricht, aber ihre Charakteristika sind dennoch unterschiedlich. AUTOart ist leicht, ist aus Kunststoff, ist höchst detailliert, dabei fragil, ist ein Feuerwerk an Details. Kyosho hingegen ist alte Schule, ist Metall und schwer, an manchen Stellen vielleicht sogar ein wenig klobig (zum Beispiel die Haubenscharniere, zumindest im Vergleich mit AUTOart), stabil, wirkt wertig.

Da hat man etwas in der Hand! Da spürt man, wie viel der Gegenwert von 200 Euro wiegt. Dimensional und proportional sind beide identisch, formal bestens, und von den Felgen abgesehen erkennt man auf den ersten Blick keine Unterschiede (Alus im Minilite-Stil am Kyosho, Stahlfelgen am AUTOart, jeweils schwarz lackiert). Am Kyosho ist der durchbrochene (= meshed) Grill besser zu sehen, weil das Dahinter hier silbern ist, bei AUTOart ist es mattschwarz. Generell ist die Machart im Detail bei



Viele Schriftzüge, viele Rückleuchten, beste Machart. Der KPGC110 ist der erste GT-R mit vier runden Rückleuchten.

*Intern heißt er KPGC110, im Verkauf Skyline GT-R, und die zweite GT-R-Generation war die erste mit den bis heute charakteristischen, doppelten, runden Heckleuchten. Weil Nissan wegen der Ölkrise 1973 seine Sportabteilung schloss, lebte der KPGC110 als Fastback-Coupé nur von Januar bis März 1973, 197 Stück entstanden. Er ist heute ein extrem hochpreisiges Sammlerstück in Japan.*



Das Flair der frühen 70er, eine Mixtur aus Luxus und Sportlichkeit, grandiose Gurte auf den Schalensitzen, ein wohl bestücktes Armaturenbrett. Wer die 70er-Autos liebt, liebt dieses Interieur.



Der Nissan-S20-Motor ist ein Meisterstück und voll in der Kyosho-Tradition, obendrein eine Augenweide, voll verkabelt und schön farbig. Die Haubenscharniere sind etwas klobig, auch Kyosho-Tradition.

AUTOart feiner, was an vielen Kleinigkeiten, aber auch am Motor zu sehen ist. Dennoch punktet Kyosho wiederum mit Details, die AUTOart gar nicht zu bieten hat, so super gemachte Sechspunkt-Sicherheitsgurte sowie die typischen Nissan-Fabrikaukleber an den Scheiben, das bekannte „OK“ für die Qualitätskontrolle beispielsweise. Die Haubenscharniere sind bei Kyosho deutlich

größer, aber dadurch eben auch stabiler ausgeführt.

Unterm Strich ist das AUTOart-Modell schon eine Hausnummer besser als die Kyosho-Interpretation, aber eben auch einen Fünzfinger teurer und durch sein Material deutlich leichter. Welchen nehmen? Reine Geschmackssache! Wer die alte Schule liebt und Wert auf Metall und Gewicht

legt, braucht gar nicht nachzudenken. Das Kyosho-Modell ist eine Wiederauflage, Ersterscheinung 2009, und neben Silbermetallic ist auch die Farbe Weiß im Angebot. **● KYO825550** Nissan Skyline GT-R Fastback-Coupé (KPGC110) 1973 silber. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP des Importeurs Minichamps 199,95 €.

**Alexander F. Storz**

## LESENSWERTES

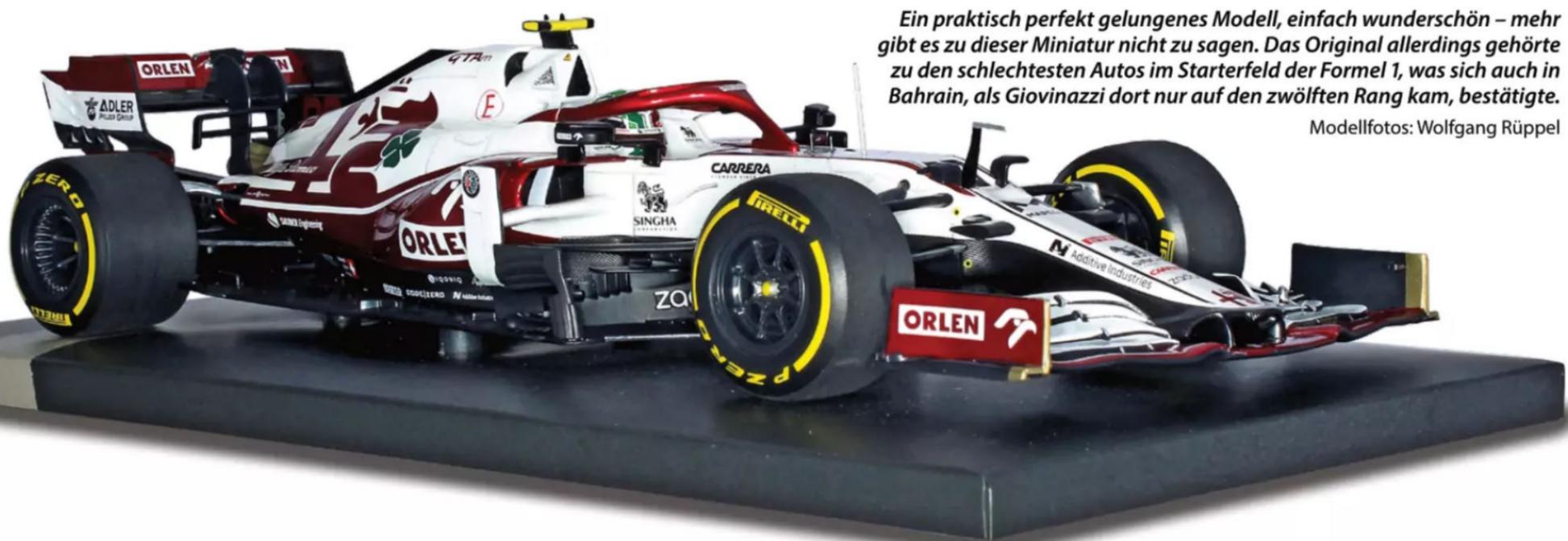


### Porsche 911 GT2 1995-1998

Christoph F. Mäder, Jan Koum, erschienen in englischer Sprache, rpm Books, 2 Bände im Schuber (380/416 Seiten), limitiert auf 993 Stück, ISBN 978-3982348612, Preis 399 €. Bezug über <https://rpm-books.myshopify.com/>

Bei manchen Autoren fragt man sich, wann das nächste Buch kommt und was es zum Inhalt hat. Und bei manchen Autoren fragt man sich, wann endlich das nächste Buch kommt, egal, was es zum Inhalt hat. Christoph Mäder hat ja bereits (nicht nur) mit der gründlichen Renovierung des Standardwerkes zum 73er 911 Carrera 2.7 und seiner Monographie zum 911 R 1967/2016 seinen Ruf auf Hochglanz poliert. Nun hat er sich des bislang literarisch sträflich negierten 911 GT2 angenommen. Das auf dem Turbo basierende Rennsport-Homologationsmodell ist über seine vierjährige Bauzeit in lediglich 194 Straßen- und 78 Rennsport-exemplaren entstanden und wird in der Fachliteratur zumeist mit dem gleichen knappen Kanon aus „Basics“ abgehandelt. Der Rezensent weiß aus einem vor Jahren beerdigten Forschungsprojekt zum selben Thema, wie schwierig selbst vom Hersteller tiefere und breitere Informationen zu erlangen sind. Mäder hat das nicht geschreckt, er hat zunächst den Puzzle-Karton gefüllt: Recherchen im Werksarchiv, zahllose Interviews mit damaligen Projektbeteiligten sowie gemeinsam mit seinem „stillen Co“, dem Sammler Jan Koum (ja, der), intensive Befragung von Fahrzeugbesitzern. Band Eins der vorzüglich layouteten und mit zahllosen

informativen Grafiken sowie sorgfältig ausgewählten, glanzkaschierten Fotos angereicherten Zwilling-Folianten dreht sich um die Straßenversion. Erzählt wird zunächst die Vorgeschichte des Projekts, es folgen detaillierte Kapitel zu den Varianten, allen technischen Details (mit Faksimile von Originaldokumenten), Farben und Ausstattungen sowie seinerzeitiger Vermarktung. Staunenswert dann das Fahrzeugregister: Wo in vielen Büchern bestenfalls eine dürre Liste von Fahrgestellnummern auftaucht, sind hier auf rund 100 Seiten zu einem Großteil der Fahrzeuge Produktions- und Ausstattungsdetails sowie Originalfotos parat. Band Zwei des Opus Magnum beschäftigt sich mit dem GT2R und seinen Ausbaustufen – Porsche hat nach dem Ende der Gruppe C-Ära mit dem Auto wesentlich zur erneuten Blüte des GT-Sports beigetragen; der Renner war also Ursache, die Straßenversion als Homologationsgrundlage nur Wirkung. Mäder arbeitet in logischer Abfolge die seinerzeitigen Prozesse in der Rennsportszene stringent heraus, die Kapitel rund ums Fahrzeug selbst lassen keine Frage offen: Selbst Details der Motorkonfiguration für verschiedene Reglements und die Evolutionen von Karosse und Technik werden komplett ausgeleuchtet. Ein in Caramini passendes Beispiel für die Detailtiefe: Das Showcar des GT2 erschien seinerzeit in 1:43 und 1:18 von Minichamps, mit merkwürdig rudimentärer Deko... Mäder hat aus dem Interview mit einem damals Involvierten mitgebracht, dass der Fotograf des Herstellers erst eintraf, als das Vorbild schon teilweise abfoliert war. Auch das zweite Buch prunkt mit einer Registry sowie ergänzenden Kapiteln zu den motorsportlichen Einsätzen. Typmonographie in Vollendung, in der zwei Jahre harte Recherchearbeit stecken. gw



Ein praktisch perfekt gelungenes Modell, einfach wunderschön – mehr gibt es zu dieser Miniatur nicht zu sagen. Das Original allerdings gehörte zu den schlechtesten Autos im Starterfeld der Formel 1, was sich auch in Bahrain, als Giovinazzi dort nur auf den zwölften Rang kam, bestätigte.

Modellfotos: Wolfgang Ruppel

# Ein geknicktes Kleeblatt

Die Aachener haben den Alfa Romeo Racing Orlen C41 im Maßstab 1:18 miniaturisiert, der 2021 im Grand Prix von Bahrain an den Start ging. Mit diesem Modell demonstriert Minichamps, wie ein exzellenter F1-Racer in diesem Maßstab auszusehen hat.

**A**n diesem F1-Rennwagen stimmt einfach alles, und das punktgenau. Selbst kleinste Details werden perfekt und absolut authentisch dargestellt, das ist schon ganz großes Kino, das dem Motorsport-Sammler hier geboten wird. Schon das Cockpit ist eine Show für sich, die Aerodynamik-Teile, die Pirelli-Walzen, der riesige, in Segmente unterteilte Frontspoiler oder der kleine Giovinazzi, der samt Gurten und authentisch dekoriertem Helm im Cockpit sitzt – einfach Klasse, das Auge kann sich kaum sattsehen an dieser Pracht.

Dafür lief es für das Original 2021 alles andere als gut. Am Ende der Saison erreichte Giovinazzi in der Fahrer-WM mit kläglichen drei Punkten nur Rang 18, die Teamkollegen Raikkönen und Kubica belegten mit zehn, beziehungsweise gar null Punkten die Ränge 16 und 20; die Konstrukteurs-WM endete für die Italiener mit dem neunten, also vorletzten Platz. Fraglich, was der Grund für das schlechte Abschneiden war. Die Fahrer monierten teilweise fehlenden Grip, die Ferrari-Motoren standen ebenso zur Debatte wie das Handling. Giovinazzi landete am Ende beim G.P. in Bahrain auf dem zwölften Rang, Raikkönen wurde Elfter. Klar ist, die korrekte Einstellung eines heutigen Formel-1-Autos ist extrem kompliziert und höchst kostspielig. Hier muss an vielen Stellschrauben gedreht und nachjustiert werden, nur bestes Material kann verwendet werden, genügend Zeit für ausgiebige Tests muss vorhan-

den sein und vor allen Dingen jede Menge Cash. In diesem Punkt können die Italiener mit den Top-Teams wie Red Bull, Ferrari oder Mercedes nicht mithalten, aber leider gilt auch in der Formel 1 immer noch der Spruch: „Money makes the world go round“.

● 117210199 Alfa Romeo Racing Orlen C41, A. Giovinazzi, G.P. Bahrain 2021, Resine, Preis ca. 200 €.

## Die Höhen und Tiefen der Mailänder in der Formel 1

Alfa Romeo – das war einmal ein Name, der im internationalen Automobilsport einen exzellenten Ruf genoss. Siege in Le Mans, der Mille Miglia oder der zweimalige Gewinn der Marken-Weltmeisterschaft 1975 und 1977 mit den 33/TT/12 und 33/SC/12, beziehungsweise 33/SC/12 Turbo, das waren schon Ansagen.

Da das Vorbild des Minichamps-Modell ein Formel-1-Racer ist, hier ein Abriss über die Höhen und Tiefen der Mailänder in der Formel 1. 1950 wurden die bis dato mehr oder weniger zusammengewürfelten Grand-

Prix-Rennen zu einer Weltmeisterschaft zusammengefasst, der Grundstein zur erfolgreichsten Rennserie weltweit war gelegt. Erlaubt waren aufgeladene Fahrzeuge mit einem Hubraum von bis zu 1,5 Litern, normal atmende Racer durften bis zu 4,5 Liter Hubraum haben. Alfa trat mit den aufgeladenen Alfettas 158 an, die Roots-Kompressoren verhalfen ihnen zu einer Leistung von satten 370 PS, die Spitzengeschwindigkeit betrug 320 km/h. In der Endabrechnung belegten drei Tipi 158 die Plätze Eins bis Drei, in der Reihenfolge Fangio, Farina und Fagioli – die berühmten drei F.

1951 dann ging der Nachfolger Alfetta 159 an den Start, dessen Leistung um die 480 PS bei gleichem Hubraum betrug. Problematisch nur, der betagte, nun weiterentwickelte und bis an die Grenzen getriebene Achtzylinder-Reihenmotor soff wie ein Loch, auf rund 100 Kilometern im Rennmodus gurgelten 180 Liter durch die Vergaser. Um Abhilfe zu schaffen, wurde die Karosserie nach hinten verlängert und ein Zusattank eingebaut. Die Titelverteidigung gelang, Fangio wurde Weltmeister, Farina





Als die Formel 1 in Fahrt kam: Alfa Romeo Alfetta 158 beim Grand Prix in Silverstone 1950).

Mit dem BT45B kehrte Alfa Romeo als Motorenlieferant für den Brabham-Renstall 1976 in die Formel 1 zurück.

belegte den vierten Rang und Alfa Romeo gab seinen Rücktritt bekannt – die Ära eines der erfolgreichsten Grand-Prix-Racers war definitiv zu Ende.

### Zurück durch die Hintertür

Hauptgrund waren Konstruktion und Fertigung des Alfa Romeo 1900, der die finanziellen Reserven der Firma – damals noch in Staatsbesitz – allmählich aufzuzehren drohte, letztlich aber den Mailändern zu großem Erfolg verhalf. Die sportliche DNA, die jeder im Mailänder Vorort Portobello gebaute Alfa in sich trug, ließ sich natürlich auf Dauer nicht unterdrücken, und 1970 stiegen die Italiener wieder durch eine Hintertür in die Formel 1 ein. Zu dieser Zeit wurde die Formel-1-WM von privaten Teams wie Williams, Brabham oder McLaren dominiert, und die meisten dieser Teams konstruierten das Chassis selbst, den Motor kauften sie zu. Überwiegend wurde der Ford Cosworth-Achtzylinder eingesetzt, aber nun baute McLaren den aus dem Alfa Tipo 33/2 bekannten, 2,5-Liter-Achtzylinder, vergrößert auf 3,0 Liter Hubraum, in ein Formel-1-Chassis ein. Andrea de Adamich scheiterte damit allerdings regelmäßig in der Quali, und auch als der Italiener 1971 zusammen mit dem Motor zu March wechselte, blieben die Erfolge aus; ergo verschwanden erst einmal die Alfa-Motoren aus der Formel 1.

1975 nahm dann der große Zampanò der Formel 1, Bernie Ecclestone, Kontakt zu Alfa auf, er hatte Interesse am Motor des 33TT12. Alfa war wieder bei der Musik, und für die 76er F1-Saison entstand der Brabham-Alfa BT45. Carlos Pace holte damit einige Punkte, das Team wurde am Ende nur Gesamachter. Für die Saison 1977 war das Auto überarbeitet worden, das Team belegte in der Konstrukteurs-WM den fünften Platz.

1978 kam der amtierende Weltmeister Niki Lauda, gleichzeitig war die Zeit der Wing Cars angebrochen. Nur waren für diese Technik nicht alle Motoren geeignet, auch der Alfa-Zwölfzylinder nicht, denn er war einfach zu breit, um den Luftstrom ungestört unter dem gesamten Auto hindurch zu leiten. Da hatte Brabham-Konstrukteur Gordon Murray eine Idee: Senkrecht hin-

term Getriebe montierte er einen großen Ventilator, der „Staubsauger“ war geboren. Offiziell sollte er die heiße Motorluft absaugen, tatsächlich aber erzeugte das Lüfterrad hauptsächlich den Ground Effect, im Klartext, der Brabham-Alfa BT46B klebte quasi am Boden. Lauda steuerte das Auto in Anderstorp zum Sieg, dann wurde der „Staubsauger“ verboten. Grund: Das Auto wirbelte mengenweise Staub und Schmutz auf, die Sicherheit der nachfolgenden Piloten sei nicht mehr gewährleistet, außerdem verbiete das Reglement bewegliche Aerodynamikhilfen. Ein typischer, nicht nachvollziehbarer FISA-Entscheid, entstanden durch den Druck der Konkurrenz. Dann kam es noch zum Streit zwischen Brabham und Alfa, mit dem Ergebnis, dass die Italiener ab 1979 ein komplett eigenes Auto plus eigenem Team an den Startlinie brachten. Doch schon 1985 war diese Episode schon wieder vorbei und die Italiener beschränkten sich wieder auf ihre Rolle als Motorenzulieferer.

1988 wurde die Formel 1 wieder einmal komplett ad acta gelegt. Die Resultate zwischen 1970 und 1988 waren nicht gerade berauschend, dazu wurde 1986 Alfa Romeo von Fiat gekauft, und in diesem Imperium war Ferrari für die Formel 1 zuständig. Aber bekanntlich lässt die Katze das Mäusen nicht, und so stieg Alfa 2018 wieder in die Formel 1 ein. Partner war das schweizeri-

sche Formel-1-Team von Sauber, und beide Partner vereinbarten ein mehrjährige Partnerschaft in den Bereichen Technologie, Strategie und Vermarktung, der offizielle Name lautete Alfa Romeo Sauber F1 Team. Die Chassis kamen von Sauber, die Motoren von Ferrari und Piloten waren Ericsson und Leclerc. Am Ende sprang ein nicht gerade tolles Ergebnis dabei heraus, in der Fahrer-Wertung belegte Leclerc Rang 13, Ericsson Rang 17, und in der Konstrukteurs-WM landete man auf Platz Acht.

Bereits 2019 war der Name Sauber verschwunden, das Team hieß nun offiziell Alfa Romeo Racing, Stammpiloten wurden Raikkönen und Giovinazzi, dazu gesellten sich etliche Test- und Reservepiloten. Zum Saisonende belegte Raikkönen Rang Zwölf, Giovinazzi wurde 17., und in der Konstrukteurs-Wertung blieb mit mageren 57 Pünktchen wieder nur Platz Acht.

Aber die Saison 2020 sollte es nun bringen, Alfa zeigte sich optimistisch. In den beiden Autos, nun C39 genannt, saßen die Vorjahrespiloten, und neuer Sponsor war nun Orlen, ein polnischer Chemie- und Mineralölkonzern. Aber wieder einmal war am Ende der Saison das Ergebnis niederschmetternd. Raikkönen kam auf Rang 16, Giovinazzi schaffte Platz 17, und in der Konstrukteurs-WM blieben die Italiener auf dem achten Platz kleben. **Wolfgang Ruppel**



Vorbildfotos (3): Alfa Romeo, Stellantis Media



Alfa Romeo Racing beim Grand Prix in Bahrain 2021

Erscheint im 8. Jahrgang  
ISSN 2365-6646  
[www.caramini.de](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:verlag@gilbert-medien.de)  
Leserbriefe: [info@caramini.de](mailto:info@caramini.de)

**Druck:**  
D+L Printpartner GmbH,  
D-46395 Bocholt, [www.dul-print.de](http://www.dul-print.de)

**Vertrieb:**  
IPS Pressevertrieb GmbH,  
D-53340 Meckenheim, [www.ips-d.de](http://www.ips-d.de)

CARAMINI erscheint 8 x im Jahr. Sämtliche 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 beigefügt 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: Einzelheft: Deutschland 6,90 €, Österreich und Luxemburg je 8,00 €, Schweiz 9,00 CHF; Jahresabonnement mit 8 Ausgaben 49,50 € (in D frei Haus), Ausland Europa und Welt zuzüglich Portoaufschlag. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Januar 2022.

## Leser zeigen ihre ersten Modellautos

**E**in Mercedes 300 SL, der an der Schnur hing: Die Leser-Serie erinnerte ich mich an das Weihnachtsfest 1966. Eine alte Fotografie aus unserem Familienalbum zeigt mich als fünfjährigen Kranken (mit Ziegenpeter/Mumps, deshalb der Schal) und meinen MB 300 SL Roadster mit Hardtop.

Es war nicht mein erstes Modellauto (das war ein metallicblauer Matchbox Impala mit bronzefarbenem Wohnanhänger mit beweglicher Tür, zwei Jahre vorher), aber ein sehr ähnliches Modell wie das von Leser Thomas Unverzagt, gezeigt in Caramini 1-2/2022, und vermutlich stammt es auch von Tim Mee, worauf die gleichartigen Räder hindeuten. Mein 300er hatte aber eine Kabelfernlenkung mit zwei dieser ganz dicken Batterien. Und weil es einen Polizei-Mercedes darstellte (gab's überhaupt einen echten Polizei-300 SL?), hatte es ein funktionierendes Blaulicht auf dem nicht abnehmbaren Hardtop. Ob es ein Frontfahrlicht oder eine Sirene gab, weiß ich nicht mehr genau. Das Auto bestand aus durchgefärbtem weißen Kunststoff (auch die Bodenplatte). Bis auf die Fahrfunktion gab es nichts Bewegliches oder Teile zum Öffnen. Die Karosserie war für die 60er Jahre sehr detailliert (verchromte Kunststoff-Stoßstangen und -Kühlergrill/Rückspiegel) und wies im Maßstab ca. 1:16 auch eine gelungene Formgebung auf.

Leider ist auch dieses Modell den Weg alles Irdischen gegangen, nach Jahren mit abgeknipster Fernbedienung beendete der SL sein Autoleben mit Motorschaden als Schiebe- oder Standmodell. In meiner verkürzten Erinnerung funktionierte beim Schieben aber immer noch das Blaulicht (ohne die Batterien!). Oder ist's nur eine Einbildung?



Zu Weihnachten mit Mumps im Bett – der Polizei-300 SL konnte als Freund und Helfer darüber hinwegtrösten.



Holger Krüger

### 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](mailto:leserpost@caramini.de)

## Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

### 1:18 Was Giugiaro designte, war Trend

Große Heckklappe und Stummelheck, Giugiaro war in den 80er Jahren in seiner Hochphase und diktierte den automobilen Geschmack. Es hat Jahrzehnte gedauert, bis dieser Geschmack den Modellautosammler erreicht. Laudoracing beschert uns den ersten Fiat Croma in 1:18. Endlich!



### 1:43 Neues im alten Look

Eine weitere Norev-Retrospielzeug-Linie: CIJ-Repliken. Ganz im „Look“ der CIJ-Modelle aus den 50er Jahren erscheint ein Set mit zwei Renault-Lieferwagen in Diensten der belgischen Post. Und die war damals rot.



### 1:18/1:43 Der Röhrl-Porsche

Er sieht aus wie ein Porsche 356, aber er ist keiner. Unter seinem Blechkleid verbirgt sich die Technik des 911 Turbo, Baureihe 930. Der sogenannte „Röhrl“-Porsche kommt nun von Cartima im Modell, sehr bald im Maßstab 1:43 und demnächst auch in 1:18. Die Auflagenhöhe des 43ers beträgt 300 Exemplare. Wir gehen der besonderen Geschichte dieses 356 auf den Grund.



**Caramini**  
9/2022 erscheint am:  
Mittwoch, 31.08.2022

# AUTOart™

**1:18 LIBERTY WALK LB-WORKS  
LAMBORGHINI AVENTADOR LIMITED EDITION**  
79242 VIOLA SE30/METALLIC PURPLE



**1:18 TOYOTA  
CENTURY 2019  
(SPECIAL EDITION  
WITH CURTAINS)**

78770 SILVER

**1:18 LAMBORGHINI  
DIABLO SE 30th  
ANNIVERSARY  
EDITION 1993**

79157 GIALLO SPYDER  
/ METALLIC YELLOW

**1:18 LAMBORGHINI  
DIABLO SE 30th  
ANNIVERSARY  
EDITION 1993**

79156 BLU SIRENA  
/ METALLIC BLUE

**1:18 LIBERTY WALK  
LB-WORKS  
LAMBORGHINI  
AVENTADOR  
LIMITED EDITION**

79243 PEARL GREEN

**1:18 LIBERTY WALK  
LB-WORKS  
LAMBORGHINI  
AVENTADOR  
LIMITED EDITION**

79241 METALLIC WHITE



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: [info@gateway-europe.de](mailto:info@gateway-europe.de)

[www.autoartmodels.de](http://www.autoartmodels.de)

[www.facebook.com/AUTOart.de](https://www.facebook.com/AUTOart.de)



1:18



Art.: 93585  
199,95€



Art.: KKDC180121  
159,95€



1:18



Art.: 85061  
299,95€



1:18



Art.: KKDC180914  
79,95€



Art.: KKDC180903  
79,95€



Art.: KKDC180444  
79,95€



Art.: KKDC180326  
79,95€



Art.: 93528  
79,95€



Art.: 92903  
79,95€



Art.: 92865  
79,95€



Art.: 93204  
79,95€



1:18



Art.: 93371  
99,95€



Art.: 92800  
99,95€



Art.: 92065  
99,95€



Art.: 92795  
99,95€



1:18



Art.: 92306  
99,95€



Art.: 92469  
69,95€



Art.: 92482  
69,95€



Art.: 92793  
64,95€



1:18



Art.: 80018  
~~39,95€~~ - 29,95€



Art.: 93735  
44,95€



Art.: 93300  
44,95€



Art.: 93303  
44,95€



1:12



Art.: 93513  
349,95€



1:12



Art.: 92491  
229,95€



1:12



Art.: 86460  
~~199,95€~~ - 169,95€



1:12



Art.: 77607  
~~249,95€~~ - 99,95€