

KK-SCALE 1:18
VW T3 Syncro:
Feiner Multivan
auf allen Vieren



PREMIUM CLASSIXXS
Armeelaster in 1:43:
Tadelloser W50,
der lenken kann



6,90 € (D) · 9,00 CHF · 8,00 € (A+L)
www.caramini.de

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Oktober/November

10-11/2022

Lancia Stratos von Kyosho in 1:18

***Ikone in
Topform***



**Die Ideen-Kiste
von Wiking**



Minichamps: Red Bull Max Verstappen

Glückwunsch an den Champion



Royale Modelle

Fahrzeuge der Queen



Schuco: Mercedes-Benz L319

Jungbrunnen für den alten Kasten



50 JAHRE RALLYE-WM
Motorsporthistorie in Modellen



WIKING 1:87 – HENSCHEL-SATTELZUG BRUNS
Der markante Hauber brachte die Heizung in den Keller



MCG 1:18 – FORD GRANADA II
Deutschlands beliebtester 6-Zylinder



ModelCarWorld.com

1:43



Exklusiv

Chevrolet Camaro Z28, 1975
Nr. 254632 **24.95 €**



Exklusiv

Pontiac Firebird Trans Am, 1977
Nr. 254630 **24.95 €**

MODEL CAR GROUP

1:18



Exklusiv

Opel Manta B GT/E, 1980
Nr. 254238 **64.95 €**



Porsche 924 Turbo, 1979
Nr. 238399 **59.95 €**



Rover 3500 (P6), 1974
Nr. 252580 **64.95 €**



Volga M24, 1972
Nr. 197223 **64.95 €**



BMW 2000 (Typ 121), 1966
Nr. 252582 **64.95 €**



BMW 730i (E32), 1992
Nr. 238364 **64.95 €**



Lada Niva, 1976
Nr. 250609 **59.95 €**



Land Rover Series I, 1957
Nr. 238382 **59.95 €**



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



Mercedes S-Klasse (W126), 1979
Nr. 238389 **59.95 €**



Peugeot 504 Break, 1976
Nr. 241011 **59.95 €**



Citroen CX Break, 1976
Nr. 252585 **64.95 €**



Alfa Romeo Giulia Nuova Super, 1974
Nr. 253455 **64.95 €**



Mercedes 770 (W150), 1938
Nr. 240347 **64.95 €**

ixo MODELS

1:24



Tyrrell P34, P. Depailler, GP Belgien, 1977
Nr. 256798 **39.95 €**



Lotus 72D, E. Fittipaldi, GP Großbritannien, 1972
Nr. 256799 **39.95 €**



McLaren M23-Ford, J. Hunt, GP Canada, 1976
Nr. 256797 **39.95 €**



Ford Fiesta WRC, E. Evans, D. Barritt, Rallye Monte Carlo, 2018
Nr. 252905 **39.95 €**



Lancia Delta Integrale 16V, M. Biasion, T. Siviero, Rallye Monte Carlo, 1990
Nr. 252900 **39.95 €**



Audi Sport quattro S1, H. Mikkola, A. Hertz, Rallye Monte Carlo, 1986
Nr. 254960 **39.95 €**



Skoda Fabia R5, A. Mikkelsen, A. Jaeger, Rallye Monte Carlo, 2017
Nr. 252902 **39.95 €**



Toyota Celica GT-Four, M. Ericsson, C. Billstam, Rallye Acropolis, 1990
Nr. 253334 **39.95 €**

WHITEBOX 1:24



Audi quattro, 1981
Nr. 254567 **27.95 €**



Citroen Traction Avant 11BL, 1952
Nr. 255647 **27.95 €**



Trabant P 50, 1956
Nr. 255648 **27.95 €**



Skoda 1203, 1968
Nr. 255999 **27.95 €**



Opel 4/12 PS, 1924
Nr. 253477 **27.95 €**



Opel Commodore B GS/E, 1972
Nr. 256677 **27.95 €**



Ford Mustang, 1965
Nr. 255996 **27.95 €**



Opel Kadett B Rallye, 1967
Nr. 254571 **27.95 €**



VW Golf I GTI, 1976
Nr. 254987 **27.95 €**



Fiat 127, 1982
Nr. 254983 **27.95 €**

ixo MODELS

1:43



Anhänger Autotrailer, 2018
Nr. 241138 **29.95 €**



Chevrolet Corvette (C8) Stingray, 2020
Nr. 254956 **34.95 €**



Ford Escort RS Cosworth Custom, 1992
Nr. 255090 **24.95 €**



Opel Ascona A Tuning, 1973
Nr. 255093 **24.95 €**



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



MAN DHAK 26.280 6x6, 1971
Nr. 254957 **46.95 €**



Mercedes Rennwagen-Schnelltransporter, 1955
Nr. 249131 **36.95 €**



Ford Sierra Turnier Ghia, 1986
Nr. 253217 **24.95 €**



Tatra 813 8x8 Kolos, 1968
Nr. 213274 **49.95 €**

Mehr Informationen:

YouTube Model Car World

+49 6145 54560



ModelCarWorld.com

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

eigentlich hat sich in über 120 Jahren Automobil wenig am Grundprinzip geändert. Es beruht auf vier Rädern und einer Antriebsquelle (sprich: Motor), die entweder vorne, in der Mitte oder hinten untergebracht sein kann. Und solange es das Automobil gibt, wird ständig daran herum retuschiert (sprich: facegeliftet). Mal sind die Scheinwerfer rund, dann rechteckig quer, dann rechteckig hoch – und inzwischen sorgt moderne Lichttechnik dafür, dass wir mancher modernen Auto-Silhouette schon tief in die Front blicken müssen, um überhaupt noch Scheinwerfer zu erkennen. Wo gestern an Modellen noch transparente Plastikteile mit Pins in Karosserielöcher gesteckt wurden, wird die automobilen Formensprache schon in naher Zukunft neue Lösungen bei der Umsetzung von

Modellen erfordern, wenn es nicht nur aufgedruckte Leuchten sein sollen. Der Wechsel zur E-Mobilität verändert zunehmend auch Fahrzeugdesigns, Zeichen des Aufbruchs in eine neue Zeit auf vier Rädern.

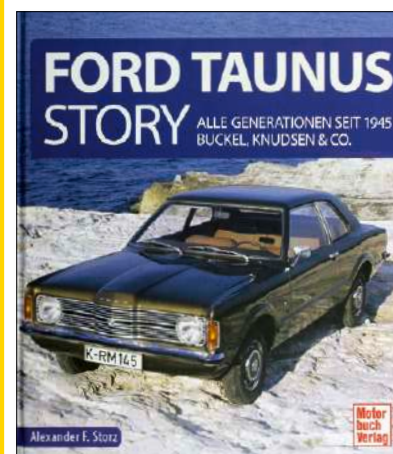


Doch mit der Ruhe. Modellauto-sammler sind überwiegend keine Futuristen, sondern hängen der guten alten Zeit nach – worunter man inzwischen die Zeitspanne der sechziger bis neunziger Jahre verstehen darf, definiert durch das vorherrschende Angebot an Modellautos. Ausnahmen bestätigen die Regel – Industrieaufträge oder Motorsport wie Formel 1 oder Rallyes sind die treibenden Kräfte der Moderne. Elektrischer Motorsport – Stichwort: Formula E – erwärmt die Sammler/innen allerdings kaum. Vielleicht ist das in 20 Jahren anders. Momentan bedrückt uns eher, ob das Hobby bezahlbar bleibt. Lieferverzögerungen, teure Transporte, Kostensteigerungen allenthalben – die Branche fährt zunehmend auf Sicht und stellt ihre Planungen auf kürzere Intervalle um. Da passt die traditionsreiche Spielwarenmesse in ihrer bisherigen Rolle als Fixpunkt für ganzjährige Neuheitenpläne irgendwie nicht mehr in die Zeit – zumindest bei der Modellbaubranche scheint das so. Immer weniger Händler als Besucher, immer weniger Hersteller als Aussteller, die Abwärtsspirale drehte sich schon vor Corona immer schneller. Und mit der Corona-Pandemie hat sie den Boden erreicht. Daran kann auch die Initiative einiger Aussteller, dass Endverbraucher am Messewochenende die Spielwarenmesse besuchen können, nichts ändern.

Auch beim großen Vorbild, in der Automobilbranche, sind solche Veränderungen zu beobachten. Der legendäre Genfer Salon wird 2023 nach insgesamt drei Jahren Abstinenz kein Comeback feiern. Die Geneva International Motor Show ist erneut abgesagt. Die Spielwarenmesse wird stattfinden, aber eben weitgehend ohne die Modellautoindustrie. Wir bleiben optimistisch, dass es auch ohne Messe 2023 viel Neues rund um die vier Räder geben wird, wo immer sie auch rollen.

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
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51





1:24 Ixo: Formel 1 der siebziger Jahre Seite 20



1:43 Esval: Feiner Delahaye Seite 83



1:87 PCX87: Neun neue Modelle zum Herbst Seite 46



1:87 Brekina: Reisen im Borgward-Oldie Seite 56



1:18 Minichamps: Zwei bayrische Rivalen Seite 24



Leser-Rubriken

- 3 Editorial
- 12 Kurz & fündig
- 98 Impressum/Zu guter Letzt

1:18

KK-Scale: VW T3 Multivan Syncro 16"

6 Highlight & Schlussakkord

Der Allradler – die beste Konfiguration der dritten Bulli-Generation

Kyosho: Lancia Stratos HF Stradale

8 Der Kyosho-Donnerkeil

Der wohl schönste Stratos in 1:18

CMR: Ferrari 500 F2 British GP 1952

10 Ein italienisches Denkmal

Erinnerung an Fahrer Alberto Ascari

KK-Scale: Ferrari F50 Cabrio 1995

16 Der Überflieger

Straßenauto mit Formel-1-Technik

Ixo: Audi Sport Quattro S1 Rallye

18 Monster-Show

Rallye in 1:24: Das Hightech-Gerät des Traumduos Röhl/Geistdörfer

Sonic/Hachette: Opel-Sammlung

19 Beide eint der Opel-Blitz

Kadett K38 und Manta B GSi in 1:25

1:18

Ixo: Formel 1

20 6 Räder und Black Beauty

Die siebziger Jahre leben wieder auf

Almost Real: Brabus G800 Adventure

22 Des Emirs Lust und Laster

Steigerung der souveränen G-Klasse

Minichamps: BMW 2800 CS

24 The winner takes it all

Alpina und Schnitzer – das war eine innerbayrische Rivalität

Laudoracing: Fiat Croma 2.3 Turbo i.e.

26 Croma mit wenig Chrom

Giugiaro-Design in der Hochphase

Ottomobile: Peugeot 404 Pickup 1967

28 Rusticus laborat

Der populärste Limousinen-Umbau

Norev: Citroën Méhari 4x4 1979

30 Dromedar auf allen Vieren

Der Allradler auf dem Enten-Chassis

Ottomobile: Citroën CX u. GS Break

32 Promi und Normalo

Luftgefedert waren beide Originale

Minichamps: Alfa Romeo 1300 GTA

34 Ein Höllenritt

In den Herzen der Alfa-Fans verankert

1:18

Minichamps: Red Bull Racing Honda

35 Das letzte Gefecht

Hochspannung in der F1-Vitrine

Norev: Peugeot 104 GL 1977

36 Europas kürzester 4-Türer

Populärer Wagen der kleinen Leute

KK-Scale: Alpina C2 2.7 1988

37 High Society

Die feinere Art, einen BMW zu fahren

MCG: Ford Granada II 2.8i Injection

38 Der coolste große Ford

Endlich ein Modell des Sechszylinders

Solido: Lada Niva u. Renault 21 Turbo

40 Ungleiche Formneuheiten

Gegensätze: Kult-Geländegänger und klassische Stufenheck-Limousine

Road Kings: Kenworth K 100 Aerodyne

91 On the road again

Beflügelt die Träume kleiner Trucker

CMR: Jaguar D-Type Longnose 1955

92 Katzenjammer in Le Mans

Siegesfahrt führte durch Trümmer

Minichamps: BMW M1 Procar 1979

94 Weiß-blaue Spezialitäten

Ein Stück Motorsport-Geschichte



1:18 CMR: Ferrari 500 F2
British GP 1952 **Seite 10**

1:43 Ixo: Audi 200 Quattro
RAC 1987 **Seite 74**



1:87 Busch: Hilfe für die
Seenotretter **Seite 66**



1:18 Road Kings: Kenworth
K 100 Aerodyne **Seite 91**



1:18 Norev: Ein
populärer Peugeot **Seite 36**

1:18

DNA-Collectibles: Audi 200 Avant
**96 Er scharrt und kratzt
am Stern**
Als Modell wurde er lange ersehnt

1:87

Herpa: Neuheiten
**61 Ein Koffer
aus Schweden**
Formneu: überlanger Hängerzug

Rapido: Chevrolet Caprice u. Impala
**62 Die beliebtesten
Chevis**
*Downsizing nach der Ölkrise: Zwei
Erfolgsmodelle von General Motors*

Rietze: Neuheiten
**64 Gold für
den Schönsten**
Der Mercedes O 303 in edler Farbe

Busch: Schwerpunkt DDR
**66 Es ist Erntezeit
bei Busch**
*Zweiter Belarus-Schlepper, Land-
technik und Einsatzfahrzeuge*

1:43

Ixo: Ford Granada II GLS Turnier 1980
**72 Der begehrteste
Granada**
Betörendes Sondermodell Chasseur

Ixo: Audi 200 Quattro RAC 1987
**74 Schlachtschiff
der Rallye**
Röhrl wählte die Geschäftslimousine

Ixo: Ford Escort WRC RAC Rallye 1997
**75 Der Start der
WRC-Autos**
Ford war einer der Protagonisten

Story: WRC
**76 Happy Birthday
Rallye-WM**
Zum 50. eine Story mit 13 Modellen

Ixo: Rallye 1997
**82 Auf des Messers
Scheide**
Subaru und Mitsubishi waren führend

Esval: Delahaye 135MS Vedette 1948
83 Französische Eleganz
Das Original erfüllte hohe Ansprüche

Ixo: VW Passat B1, Polo I und Derby I
84 Wolfsburger Zeitreise
Als VW das Programm umkrempelte

Sammeln: Fahrzeuge der Queen
86 Königliche Miniaturen
Fahrzeuge aus der Zeit Elizabeth II.

1:87

Wiking: Serien-Neuheiten
42 Kombinations-Gabe
Henschel-Sattelzug sorgt für Wärme

PCX87: Pkw-Neuheiten
46 Lebhafter Autoherbst
Autobianchi, Ford, Porsche, Volvo, VW...

Schuco: Mercedes-Benz L319
49 Oldie aus neuer Form
Kastenwagen, Pritsche und Abschlepper

Wiking: Modellhistorie
**50 Minimize statt
Supersize**
Großmodelle dienen als Ideengeber

Wiking: Sondermodelle
54 Kreativität ist gefragt
Baustoffzug als Kombinations-Modell

Brekina: Neuheiten
**56 Eine Deutschland-
Reise**
Historische Vorlagen für Busmodelle

AWM: Nutzfahrzeuge
58 Koffer und Container
Busse und Hängerzüge aus drei Paketen

1:64

Schuco: AMG Vision GT
68 Eine Vision wird wahr
*Der Futuristische schafft's vom
Bildschirm in die Vitrine*

1:43

Premium Classixx: IFA W50 LA 4x4
**70 Volkseigener
Armeelaster**
Allradversion des Armeeklassikers



Die teuerste Art, VW T3 zu fahren, ist ein 16-Zoll-Syncro mit zwei manuellen Sperren und permanentem Allradantrieb, kombiniert mit der Multivan-Ausstattung. Er ist quasi die Krönung der T3-Familie.

Highlight & Schlusssakkord

Die beste Konfiguration in Sachen VW T3: Der allradgetriebene Syncro mit dem 16-Zoll-Fahrwerk, kombiniert mit der feinen Multivan-Ausstattung. Das ist die Krönung der T3-Evolution. KK-Scale bringt dieses Idealfahrzeug und rennt damit offene Türen ein. Aber am Modell lassen sich weder Türen noch die Heckklappe öffnen.

U nvergessen ist der VW T3 Syncro aus den 80er Jahren. Wie jegliches konstruktive Artefakt reifte er nicht aus dem Nirwana und schon gar nicht aus einer spontanen Idee. Er hat eine Vorgeschichte, die weit zurück reicht in Zeiten, als bei Volkswagen noch der T2-Transporter en vogue war. Zum Ende seines Lebenszyklus, um die Jahreswende 1978/79, entstanden auf seiner Basis fünf Allrad-Prototypen. Der Nährboden der Allrad-Busse war die Ducksteinsche Wüste. Sie ist Terra incognita, auf keiner Landkarte versehen, und dennoch

ganz nah: ein 200 Mal 200 Meter großes Fleckchen Erde innerhalb des Volkswagen-Versuchszentrums in Wolfsburg. Die Wüste hat ihren Namen nach ihrem ersten echten Nutzer, Henning Duckstein. Er ist der Mann hinter dem Allrad-Transporter, er tobte sich in der Wüste aus und scheuchte auf den ersten Blick harmlose VW-Busse über Hügel und durch Täler. Duckstein war Versuchingenieur in der Transporter-Abteilung von VW und Sahara-Freak, privat natürlich, und die Allrad-Transporter-Entwicklung hatte zunächst auch einen ziemlich

privaten Charakter. Neben dem gewohnten Schaltknüppel findet sich beim Allrad-T2 ein zweiter, knackiger Hebel. Mit ihm wird der Vorderradantrieb zugeschaltet.

Sechs Jahre, bis Anfang 1985, mussten die Fans warten, bis sie einen Allrad-Bulli in Gestalt des T3 bekamen, den T3 Syncro, konstruiert von VW und gebaut bei Steyr-Daimler-Puch in Graz. In Hannover lief die T3-Produktion 1990 zugunsten des T4 aus. Zwei Jahre länger lief die Syncro-Herstellung bei Steyr-Daimler-Puch, nun mit permanentem statt zuschaltbarem Allradantrieb. Es war ein weites Feld, was die Grazer offerierten, verschiedene Radgrößen, unterschiedliche Getriebeabstufungen, und vor allem die Version mit 16-Zoll-Rädern erhielt ein umfangreich modifiziertes und verstärktes Fahrwerk inklusive „Schlechtwegepaket“, auch eine verstärkte Karosserie, und war richtig geländegängig. Unter den 45 478 T3 Syncros waren nur 2138 16-Zöller, heute gesuchte Sammlerobjekte. Der T3 Syncro war, in jeder Hinsicht, ein toller Wagen. An sein Limit stieß er eher wegen seines Motors als wegen seines Fahrwerks.

Wer je einen besessen hat, schwärmt noch heute von ihm, von dem idealen Verhältnis zwischen Außengröße und Innen-

Was für eine Kombination:
Syncro-16-Zöller als Westfalia Joker,
und damit durch die Sahara.



raumangebot (Marke Schuhkarton) und natürlich vom permanenten Allradantrieb made by Steyr-Daimler-Puch mit feiner Visko-Kupplung (weit entfernt vom heutigen elektronischen Lamellen-Genudel). Er erschien Anfang 1985, und im Frühjahr 1987 folgte die damals wie heute heiß begehrte Version mit den größeren 16-Zoll-Rädern, rundum verstärkt und mit höherer Bodenhöhe versehen. Das war ein wirklicher Allrounder, ein ideales Fernreisemobil für ambitionierte Amateure, gleichzeitig ein braver Arbeiter. Wer einen hat, hegt und pflegt ihn und will ihn nicht mehr hergeben. Wenn man ein Auto je als „eierlegende Wollmilchsau“ bezeichnen konnte, dann den VW T3 Syncro.

VW T3 in 1:18 gibt es wie Sand am Meer, Wasser- und Luftboxer, all open und sealed, Arbeiterklasse und Caravellen, aber noch keinen Syncro 16-Zöller, also die Hardcore-Version des Allradlers. Damit rennt KK-Scale, die Hausmarke von Modelissimo, offene Türen ein. Auch wenn sich keine Türen am Modell öffnen, absolut sealed. Konstrukteur und Hersteller ist i-Scale, eine Auftragsarbeit von und für Modelissimo-Chef Martin Kosmann. Es ist wirklich ein 16-Zöller: So trägt es die typischen Radlaufblenden in Karosseriefarbe gehalten. Die Felgen passen auch, Stahlfelgen ohne Radkappen, dafür Nabenkappen aus Plastik. Die Reifen ordentlich profiliert und er steht entsprechend hoch auf den Rädern. Den Syncro 16-Zöller gab es mit fast allen Aufbauten und in fast allen Ausstattungen des VW T3. KK-Scale entschied sich für die lässigste Version, den Multivan. 1985 brachte VW diese Version, eine Mischung aus Kleinbus und

Das Fahrwerk verstärkt, die Karosserie verstärkt: Syncro 16-Zöller mit Caravelle-Ausstattung in seinem Element.



Campingmobil, als Reaktion auf die damals um sich greifende Mode der Vans, denen Wolfsburg damals nichts entgegenzustellen hatte (der Sharan als erster echter VW-Van kam erst zehn Jahre später, 1995).

KK-Scale stattet seinen Syncro mit dem sogenannten Carat-Grill aus mit rechteckigen Doppelscheinwerfern, dazu ein Glashubdach und ein martialischer Rammschutz vorne sowie ein außen liegendes Reserve Rad hinten (weil für das Riesending unterm Wagenboden kein Platz war), mit Schutzplane bei drei Versionen und offen liegend beim Mattolivfarbenen. Der sieht besonders verwegen aus, während die anderen Drei in Glanzlacken edel wirken. Am Edelsten derjenige in Metallic, wir suchten uns als Fotomodell die Farbe Starblauemetallic LD5T aus, ebenfalls lieferbar sind Tornadorot und Ginstergelb. Unser Blauer scheint also ein Sondermodell Multivan Bluestar zu sein, kombiniert mit den Syncro-16-Zoll-Spezifikationen. Zu denen gehört auch der Tank-einfüllstutzen rechts neben dem hinteren Kennzeichen, von KK-Scale vorbildlich realisiert. Und wenn man nach innen blickt in das wohl gestaltete Multivan-Interieur, entdeckt man sogar unter dem Radio am Armaturenbrett das Bedienteil mit den Zugknöpfen für die Hinterachssperre. Und man

entdeckt auch eine sehr feine Bedruckung des Armaturenbretts und ein zweifarbiges Interieur.

Letztlich war die Kombination von 16-Zoll-Syncro-Fahrwerk und Multivan-Ausstattung die leckerste Art und Weise, einen VW T3 zu fahren, und wenn diese Kombination noch mit einer Multivan-Sonderedition kombiniert wurde (Bluestar, Whitestar, Redstar oder LLE), dann war das ein damals teurer Wagen, den man liebte und hegte. Und wenn man das bis heute getan hat, so hat man ein ungemein seltenes und begehrtes Auto, das einem jeder abspenstig machen möchte, der sich auskennt. KK-Scale macht also den Feinsten aller VW T3, und KK-Scale macht ihn sehr gut. Wir prognostizieren, dass Modelissimo sicherlich keine Absatzsorgen mit diesem Modell haben dürfte. Dieses Auto zu miniaturisieren, war eine ganz prima Idee!

● 180961 Volkswagen T3 Syncro 16" Multivan 1987 gelb,
● 180962 dito weiß,
● 180964 dito hellblauemetallic,
● 180963 dito mattoliv. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 79,95 €. Außerdem bietet KK-Scale einen Satz Syncro-Räder für 19,95 € an.

Alexander F. Storz



Die amerikanische Art: außen liegendes Reserverad, unter Hülle geschützt.

Modellfotos:
Alexander F. Storz

Einen T3 Multivan hatte KK-Scale bereits, ebenfalls als Auftragsarbeit bei i-Scale gefertigt. Er bekam ein neues Chassis mit 16-Zoll-Rädern und die typischen Syncro-16-Zöller-Attribute.



Der Kyosho-Donnerkeil



Alleine schon die Außenmaße beeindrucken: Länge 3708, Breite 1750 und Höhe 1110 Millimeter. So knackig, so kernig war damals kein Straßenauto. Der Ausblick nach vorne durch die Panoramascheibe ist maximal, derjenige nach hinten nicht vorhanden.

Fotos: Alexander F. Storz

Das Auto ist ein reiner Arbeitsplatz. Seine Existenz verdankt es dem Willen von Lancia, Rallyes zu gewinnen. Es sollte seinem Fahrer keinen Spaß machen, einen Stratos zu bewegen. Er wurde dafür bezahlt. Kyosho lässt sich auch dafür bezahlen, den wohl schönsten Stratos in 1:18 zu bauen. So schön ist er... dafür zahlen wir gerne.

geschaffen wurde. Und den erfüllte er mit Bravour: Rallye-Weltmeister 1974, 1975 und 1976. Er sitzt wie ein Neoprenanzug, sein Geräusch ist sensationell und unvergesslich, er fährt sich wie ein Go-Kart und nicht jeder ist in der Lage, ihn zu fahren. Da sitzt man nicht rein, dreht den Schlüssel und fährt los...

Ein Stratos-Modell muss all open sein. Denn einen größeren Exhibitionisten in Sachen Automobildesign gibt es ja kaum (nun gut, der Miura, aus desselben Genies Feder stammend). Man kann sich alles sealed in die Vitrine stellen, aber keinen Miura und keinen Stratos. Dieses Entblättern, der Strip, ist ein Sinneserlebnis für sich, erst vorne, dann hinten (beim Vorbild jeweils aus GfK), dann die Türen und dann bleibt bis auf ein Gerippe und das Dach (im Original aus Blech) nichts mehr übrig: „You can leave your hat on“ von Joe Cocker ist man versucht, dabei vor sich hinzusummen. Der Stratos setzt die Kyosho-Linie fort, die bekannte Qualität, die schwere Machart, gepaart mit hohem Detaillierungsgrad und dabei doch solide gefertigt. Der hintere Karosseriebereich überwindet beim Öffnen deutlich vernehmbar einen Knackpunkt, dann greift eine Feder, welche die Haube offen hält. Vorne ähnlich, ohne Feder, und trotz ihres Zinkdruckgussgewichts hält die vordere Haube auf. Die Tü-

Allein die Vorstellung ist abstrus: 495 Lancia Stratos entstanden, aus Homologationsgründen, und niemand wollte sie. Sie standen sich bei Händlern die Reifen platt und konnten nur mit großen Abschlügen an den Mann gebracht werden. Und heute ist ein Lancia Stratos schier unbezahlbar. Als er neu war, war seine Unverkäuflichkeit die Folge seiner mangelhaften Praktikabilität: Kein Kofferraum, kaum Platz für die Füße des Fahrers, die Karosserie absolut knapp geschnitten. Sandro Munari und Björn Waldegård rasten damit von Sieg zu Sieg, aber ein Privatmann, auch ein Sportfahrer, wollte dann doch ein bisschen mehr Platz im Auto. Die Karosserie: Karosserie? Ist das überhaupt eine Karosserie? Das ist ein knapp geschnittener Käfig für zwei (klein gewachsene) Leute, und der hintere und der vordere Teil lassen sich komplett wegklappen. Eine Karosserie im üblichen Sinne ist das nicht. Aber faszinierend, keilig, donnernd, furios. Gandini eben. Jener Marcello Gandini, der die Ikonen unserer Kindheit zeichnete, vor allem in der Zeit, als er Designchef bei Bertone war: Lambo Miura, Countach, Espada, Uraco und Diablo, Maserati Khamsin und Quattroporte, Iso Lele, De Tomaso Pantera, Alfa Montreal und Carabo, Bugatti EB110, Fiat X1/9 – um nur ein paar Herausragende zu nennen. Doch Gandini konnte nicht nur Scherentüren und wegklappbare Karosse-

rien, sondern auch Alltagsautos à la BMW 5er E12, Fiat 132 und Citroën BX. Ein Designgenie ist er. Nicht mehr und nicht weniger. Es gibt Modellautosammler, die haben eine Gandini-Vitrine. Nur Gandini. Darin stehen lauter Hochkaräter. Und in der Ecke, ganz verschämt, ein Audi 50.

Der Stratos war das erste Fahrzeug überhaupt, das ausschließlich für den Rallyesport konstruiert wurde und darum keine Rücksicht auf Befindlichkeiten von Menschen nahm, die es nicht ausschließlich dazu verwendeten, Rallyes zu fahren. Landläufig wird in seinem Zusammenhang das Wort „kompromisslos“ verwendet. Aber das ist falsch. Denn es würde bedeuten, dass jedes Auto, das zu etwas anderem bestimmt ist, als Rallyes zu gewinnen, ein Kompromiss wäre. Und doch trifft das Wort den Charakter des Stratos, der eben nur für einen Zweck

In voller Pracht, im selben Rot und mit den gleichen Campagnolos in mattem Gold wie das Kyosho-Modell.





Unter der Klappe automobile Infrastruktur inklusive blauer Zweittonhupe, an der Haube sehr schöne Schnellverschlüsse. Für die damalige Zeit waren 6,4 Sekunden auf Tempo 100 und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit fast schon erschreckende Werte. 190 PS standen 980 Kilo Leergewicht gegenüber. Schon die Bedruckung des Luftfilters ist eine Schau für sich.



ren wiederum mit Feder, alles knackig konstruiert, da hängt nichts, da wackelt nichts. Die Spaltmaße (Szenejargon: „Shutlines“) mögen für ein 1:18-Modellauto diskutabel sein, nicht aber für einen Stratos. Der hat auch in Echt Spaltmaße, die man bei einem Großserienfahrzeug als mindestens nonchalant bezeichnen würde.

Vorne unter der Haube: kein Kofferraum, dafür ein Reserverad, dieselbe in mattem Gold lackierte Campagnolo-Felge wie die vier am Auto, aber mit Notreifen bestückt. Darüber hinaus Schläuche, automobile Infrastruktur eben, bestens dekoriert. Hinten unter der Haube: Der Ferrari-V6 aus dem

Dino mit 190 PS, ein separat eingesetztes, kleines Wunder aus vielen Einzelteilen, bestens dekoriert, verkabelt und eingebettet in einen in Karosseriefarbe lackierten Rahmen. Gekrönt wird der Motor vom Luftfilter Marke Fispas, und mit der Lupe lässt sich sogar dessen Beschriftung entziffern („Dry Air Cleaner. Replace Cartridge every 5000 Miles“ und das Ganze auch auf Italienisch). Genau das ist typisch Kyosho! Und darum lieben wir Kyosho! Der Innenraum erfüllt auch sämtliche Erwartungen, roter Teppichboden, Rallye-Armaturenbrett mit skalierten Uhren, schwarze Sitzschalen mit rauer, mattbrauner Sitzfläche, Stoffgurte mit Fotoätzschnallen. Dasselbe Niveau setzt sich außen fort, makelloser Hochglanzlack und weiße „Stratos“ sowie „Bertone“-Bedruckung, ausfahrbare „Schlafaugen“, durchbrochene Gitter – was man sich eben wünscht. Die Reifenflanken verschweigen ihren Hersteller, das Format ist 205-70 VR 14. Das heißt, sie haben relativ hohe Seitenwände. Das ist authentisch, wirkt aber heute unsportlich.

Die Form für den Stratos ist gut 20 Jahre alt, aber Kyosho hat das Modell immer

wieder neu aufgelegt und bei fast jeder Neuauflage die Form verbessert. Nun ist sie so gut, dass nichts mehr zu verbessern ist. Das Modell ist top. Es waren zwar nur Kleinigkeiten, die Kyosho veränderte, aber diese machen das Finish aus. So wurden Lampenpins entfernt, ehemals auflackierte Seitenblinker mutierten zu separat eingesetzten Teilen, der Scheibenwischer wurde filigraner gestaltet, die Typenschriftzüge, zuvor nur Druckwerke, wurden zu Metallauflackern, die Haubenschnellverschlüsse wurden feiner gestaltet, die Schlitzte in der vorderen Haube schwarz ausgelegt, innen Stoffgurte mit Metallgurtschlössern, und Kyosho erweiterte das Felgenspektrum. Nach all diesen Überarbeitungen ist der Kyosho-Stratos ein wunderbares Modellauto, nahezu perfekt, und wird diesem legendären und ikonischen Vorbild voll und ganz gerecht. Der Kyosho-Stratos kann durchaus zu den „Lieblingsmodellen“ gezählt werden. Wer ihn für diese Auszeichnung nominiert hat, liegt sicherlich richtig.

Das Kyosho-Stratos-Spektrum ist groß: Die sealed-Version, 2019 erschienen, produziert von Ignition Model, aber unter „Kyosho“ vertrieben, ist nach wie vor lieferbar (in Rot, Weiß und Gelb). Die aufwändigen all-open-Modelle gibt es zivil in Rosso Corsa LA21 (unser Fotomodell), Weiß und Hellblau, angekündigt ist Gelb. Die Rallyeversionen: Werksseitig ausverkauft ist Monte Carlo 1977 (im Alitalia-Livree), lieferbar sind Saarland-Rallye 1978 (Röhrl/Geistdörfer) und Sieger Monte Carlo 1976 (Alitalia Grün/Weiß), angekündigt Rallye Hunsrück 1978, Sanremo 1975 (Alitalia in Grün/Weiß), Tour de Corse 1976 (Chardonnet in Blau). Manche italienische Anbieter auf Ebay verlangen übrigens weniger Geld als die UVP des deutschen Importeurs Minichamps. Ob das Risiko, sich ausgerechnet auf die italienische Post zu verlassen, die Ersparnis von 20 oder 30 Euro rechtfertigt, muss jeder für sich entscheiden.

○ KYO8130R0 Lancia Stratos HF Stradale 1973 rot. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 245 €. **Alexander F. Storz**



Sandro Munari hatte damit kein Problem. Björn Waldegård auch nicht. Jeder andere schon: kein Platz für die Füße, die Beine, für das ganze Selbst, das Lenkrad zu weit weg vom Körper, die Pedale nach rechts versetzt, eine Ergonomie zum Erbarmen. Das Innere des Stratos ist ein Arbeitsplatz, und zwar keiner, der nach modernen arbeitsrechtlichen Vorgaben konzipiert wurde.



Ein in allen Punkten exzellent gemachtes Modell, an dem der Verfasser keine Schwachpunkte gefunden hat, ganz im Gegenteil. Perfekte Umsetzung von Formen und Proportionen, verschwenderisch detailliert, einfach ein kleines Sahnestück mit Kirsche obenauf und das zu einem Preis, der erstaunen lässt.



Fotos: Marc Koloch

Ein italienisches Denkmal

In Monza wurden Legenden gefeiert, in Monza starben Helden. Einer von ihnen war der wagemutige Alberto Ascari, der nur in Autos mit italienischer DNA saß: Ferrari, Lancia oder Alfa Romeo. CMC hat ihm schon Denkmale gesetzt. Nun tut es CMR von Modelissimo.

Alberto Ascari, der Name eines rennfahrers, der noch im heutigen Italien, 67 Jahre nach seinem Tod in Monza, als nationaler Held verehrt wird. Er war ein Patriot, der nur in italienischen Autos saß, fuhr für Ferrari, Lancia und Alfa Romeo. Ascari war ein Allrounder, fuhr und gewann die berühmte Mille Miglia ebenso wie Formel-1-Racer. Sein Wagemut war unglaublich, er fuhr immer auf der letzten Rille, gab selbst in aussichtsloser Position kein Rennen verloren und glich damit dem zweiten, großen italienischen Fahrer Tazio Nuvolari.

CMR setzt mit dem Ferrari F2, mit dem Ascari 1952 den Grand Prix von England und auch die Weltmeisterschaft gewann, nun im Maßstab 1:18 ein dreidimensionales, kleines Denkmal. Und, das kann schon vorab gesagt werden, es ist prächtig gelungen. Beeindruckend wiedergegebene Formen und Proportionen der Karosserie samt makelloser Lackierung und Dekoration. Die Gravuren sitzen punktgenau und ins gleiche Horn bläst das klasse gemachte Cockpit. Lenkrad mit sehr schön imitiertem Holzkrantz, Schalthebel, ein spar-

tanischer Sitz, skalierte Anzeigearmaturen, alles wie beim großen Vorbild.

Weiter wandert der Blick zu den filigranen, exakten Radaufhängungen, sogar die Bremsleitungen wurden nicht vergessen. Und auch die Vorderräder bewegen sich beim Einschlagen des Lenkrads. Ein weiteres Highlight sind die wirklich klasse gemachten Drahtspeichenräder samt großen Trommelbremsen und Zentralmutter. Weiter geht es mit den Kleinteilen, wie Tankdeckel, Spiegel oder der kleinen Rennscheibe in der authentischen Halterung. Auf

der linken Seite der Motorhaube ragen die vier Auspuffstummel ins Freie, die Lufteinlassöffnungen sind stimmig und selbst der ovale Kühlergrill belegt deutlich, hier hat der Formenbauer einen glänzenden Job gemacht. Wird dazu noch der Preis ins Kalkül gezogen, kann der Autor nur konstatieren: Hier bekommt der interessierte Sammler/Käufer eine in allen Punkten mehr als überzeugende Miniatur für sein Geld – vor allem Ferrari-Fans dürften begeistert sein.

Die Formel-1-Saison 1952 war erst die dritte Saison, die Formel-1-WM ging ab 1950 an den Start. In der ersten beiden Jahren wurde die WM ein Beute der übermächtigen



gen Alfa Romeo Alfettas, 1950 wurde der Italiener Farina Weltmeister, 1951 war Fangio der glückliche Sieger. 1952 wendete sich das Blatt, die Formel-1-Saison wurde nach dem Reglement der Formel 2 gefahren. Der Rückzug von Alfa Romeo hinterließ eine heftige Lücke in Starterfeld, ergo wurde der Hubraum auf 2 Liter festgelegt, aufgeladene Motoren mussten sich mit einem Hubraum von 0,5 Litern begnügen, was aber kein Hersteller wagte.

Der große Dominator war nun Alberto Ascari im Ferrari 500 F2, der praktisch keinen gleichwertigen Gegner hatte. Der Italiener gewann sechs von sieben Rennen; beim G.P. der Schweiz verzichtete er auf den Start, da für Ferrari das Indy-Rennen Vorrang hatte; allerdings gewann der Ferrari-Fahrer Taruffi den G.P. der Eidgenossen. Der knapp 2,0 Liter große, von Aurelio Lampredi entwickelte Vierzylinder glänzte mit einer Leistung von 185 bis 190 PS, das Auto wog nur 560 kg, hatte ein gutes Handling, hervorragende Bremsen sowie ein exzellentes Fahrwerk. Dazu noch Ascari mit dem Beinamen „Der fliegende Mailänder“ im Cockpit und der Drops war gelutscht. Kein Wunder, die



Kombination Ferrari/Ascari schnappte sich 1953 – die WM wurde wiederum nach dem Formel-2-Reglement ausgetragen – wieder den WM-Titel.

1954 schied Ascari im Groll vom Comandatore, denn der hatte es gewagt, den besten Freund von Ascari, Luigi Villoresi,

zu entlassen. Ascari schmiss ebenfalls die Brocken hin, und die beiden Freunde wurden von Lancia, die 1954 in die Formel 1 einstiegen, mit Kuschhand genommen. Aber der D50 war noch nicht zuverlässig, die Erfolge blieben aus. 1955, in Monaco, waren die führenden Ferrari ausgefallen, und Ascari lag nun in Führung, stürzte aber bei der Schikane ins Hafenbecken. Taucher holten ihn heraus, bis auf einen Nasenbeinbruch sowie einer leichten Gehirnerschütterung war nichts Schlimmes passiert. Aber nur vier Tage später fuhr Ascari als Privatmann in Monza – er wollte den Schreck des Monaco-Unfalls verdrängen, aber auch für das anstehende Supercortemaggiore-Rennen trainieren – den Ferrari-Sportwagen eines Freundes, und dazu ließ er sich den Helm von Eugenio Castellotti, einem ebenfalls hervorragenden, italienischen Piloten. Aber er kam nicht zurück. Bei einem bis heute nicht zweifelsfrei geklärten Unfall in der Curva Vialone wurde er aus dem Auto geschleudert und verstarb an der Unfallstelle. **196** Ferrari 500 F2, Sieger British Grand Prix 1952, Alberto Ascari, Diecast 1:18, exklusiv für Modelissimo. Preis 69,95 €.

Wolfgang Ruppel

Das Abo, das Plus bietet!

Ihr Plus: Acht Hefte im Jahr voller top-aktueller 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 (oder einfach den QR-Code scannen).



Auch als Geschenk-Abo erhältlich!



Kurz & fündig

1:43 Ixo: Körbärsröd

Eine rote Amazone geht immer. Ixo hat einen Volvo Amazon in einwandfreiem Formenbau im Programm, ursprünglich für die Volvo-Collection des seinerzeitigen Atlas-Verlages geschaffen und schon mehrmals als Fachhandelsmodell gebracht. Die jüngste Version war ein hellblauer 123 GT (Caramini 1/2022), nun kommt das identische Modell in Rot. Interessantes Vorbild, denn die Schweden selbst kamen nie in den Genuss des 123 GT, nur die Exportmärkte USA, Westdeutschland, Österreich und die Schweiz. Nur als Zweitürer, und dem Motor wurde dank Zweivergasanlage (SU-Doppelvergaser) auf die Sprünge geholfen – zunächst zwischen August 1967 und Juli 1968 der B18B-Motor mit 1780 cm³ und 96 PS, von August 1968 bis Juli 1970 der größere B20B mit 1990 cm³ und 103 PS. Optisches Erkennungsmerkmal von außen ist der „GT“-Schriftzug seitlich an den Vorderkotflügeln, in Rot ausgelegt, was beim roten Modell naturgemäß weniger ins Auge sticht als beim Hellblauen. Das Rot trägt im Original den schönen Namen Körbärsröd 46, was mit Kirschrot zu übersetzen ist.

● **Ixo CLC437N** Volvo Amazone 123 GT 1968. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. *afs*



Sportliche Farbe für eine sportliche Amazone: Volvo 123 GT in Körbärsröd mit schwarzem Interieur und Sitzen in hellem Beige.

1:43 Führt der kleine Lord Ford?

Der Ford Escort RS Cosworth Tuning 1992 war das Spielzeug junger Männer. Drei Jahrzehnte später können sich gestandene Männer dank des Ixo-Modells an ihre Jugendzeit erinnern.

Führt der kleine Lord Ford, fährt er im Escord Ford. Ein Zungenbrecher, ein Kalauer, ein Spottgedicht auf einen kleinen (Vorserien-)Fehler, den wir einfach auskosten müssen. Wieder mal ein Vorserienmuster mit Dreckfuhler auf dem Kofferraumdeckel, „Escord“ mit „d“ am Ende. Auf den Kennzeichen hingegen ist „Escort“ korrekt, auf dem Sockel auch. Ixo wird den Fehler bei der Serienproduktion sicherlich beheben.

Ansonsten ein fetziges Gerät, der Escort RS Cosworth von 1992 als „Boy Racer“, als privat getunter Straßenbrüller in kreischendem Kupfermetall mit lediglich aufgedrucktem, schwarz hervorgehobenem Glasschiebedach und ganz speziellem Heckflügel. Die Technik entspricht weitgehend dem Sierra RS Cosworth, ebenso die komplette Bodengruppe, worüber die Karosserie des Escort IV gestülpt wurde, gebaut wur-

den die Straßenautos übrigens bei Karmann in Rheine. Erneut bestach der Sport-Ford durch einen übergroßen Heckspoiler, genannt „Whale Tail“, wie schon zuvor beim Sierra XR4i. Diesen Spoiler verantwortete der Designer Frank Stephenson, der später den BMW X5, den New Mini, den Maserati MC12 und den Ferrari F430 zeichnete, zuletzt bei McLaren den F1. Der Escort Cosworth war ein beliebtes Spielzeug junger Männer, mit 240 km/h schneller als die direkte Konkurrenz der Hot

Hatches, eher auf BMW-M3- und Audi-Quattro-Niveau. Einen Escort RS Cosworth hatte Ixo schon mehrmals im Programm, natürlich RallyeverSIONen, auch einen weißen „Plein Body“, jeweils mit dem Walfisch-Spoiler. Der Tuning-Escort trägt einen anderen, neuen Flügel, keine Schmutzfänger, keinen Über-

rollbügel, keine Dachantenne, dafür das aufgedruckte Sonnendach und die Rallyefelgen in Silber. Die Schalensitze und den knallroten Feuerlöscher erbte er von der RallyeverSION.

● **Ixo CLC415N** Ford Escort RS Cosworth Tuning 1992. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. *afs*



Privattuning: Ein Escort RS Cosworth in zweiter, dritter und sonstiger Hand mit aufwändiger Metalllackierung und gewaltigem Henkel auf dem Stummelheck – ganz nach dem Geschmack seines jugendlichen Dompteurs.

1:87 Herpa/IG T2: Museumsreifer Bulli

Sondermodelle der Interessengemeinschaft T2 (IG T2) kamen bisher meist aus dem Hause Wiking. Anlässlich des Umzugs der Fahrzeugsammlung der IG T2 nach Gelsenkirchen hat die IG T2 nun ein Sondermodell bei Herpa in Auftrag gegeben, interessanterweise einen VW T3 Caravelle CL. Dieser trägt auf den Seiten den extrem feinen Aufdruck „Bullimuseum“. Zudem ist das attraktive Modell ringsum bedruckt (Scheibenwischer, Türgriffe, Blinker, Rückleuchten und Tankdeckel. Bezug über

www.shop.bulli.org.

● **Herpa 950541** VW T3 Caravelle CL „Bullimuseum“. Karosserie oben damusoweiß, unten bambusgelb. IA braun. Auflage 350 Stück. UVP 19,95 €. **kr**

**1:18 Norev: Dicker Mercedes in seltener Farbe**

Fünf-Sechzig Es-Eh-El. Das klingt schon nach was! Das ist der Nachfolger des Sechs-Neuner. Das Spitzenprodukt von Daimler-Benz, zunächst nur in der Langversion als 560 SEL erhältlich, ab 1988 auch als kurzer 560 SE. Hier ist der M117-Motor 272 V8-PS stark, ab September 1987 sogar 299 PS. Das ist eines weniger als 300! So stark war der W126 nur in seiner Faceliftversion ab 1985, zuvor war der 500er das Topmodell, nachdem der legendäre Mercedes 600 im Jahre 1981 hatte abtreten müssen. Und der hatte einen anderen V8, den M100, den auch der 300 SEL 6.3 und der 450 SEL 6.9 trugen. So gesehen, war der 560er ein Rückschritt – aber immerhin eine Etappe auf dem Weg zum riesigen Nachfolger W140, der einen V12 trug. Denn 1987 hatte der 560 SEL in einem Vergleichstest in der Auto Motor Sport gegen den damals brandneuen, zwölfzylindrigen BMW 750 iL verloren, und das konnten die Herren in Stuttgart kaum ertragen. Neu ist der 560 SEL von Norev nicht. Im Gegenteil. Er ist rund zehn Jahre alt. Aber guuuut ist er! So gut eben, wie alle Norev-Mercedes, und die sind alle gut. Immer wieder erscheint er in neuer Farbe für den Fachhandel, und Daimler selbst ordert auch immer wieder nach, und dann wird er in einer nicht im Fachhandel erhältlichen Farbe über die Daimler-Accessoireschiene angeboten. Ein reines Daimler-Modell ist nun neu erschienen, der 560 SEL in Malachitgrün-metallic 249, Interieur hellbeige. Das ist sehr gediegen und gedeckt. Womöglich fuhr der Präsident des Deutschen Jagdverbandes einen Wagen in dieser Farbe als Dienstfahrzeug. Selten ist die Farbe überdies. Es gab sie für alle damaligen Benze, aber ein Bestseller war sie nicht. Eine Zahl konnten wir recherchieren, wenngleich für das W124 T-Modell. Da betrug der Anteil der Malachitgrünen gerade mal 3,02 Prozent. Und viel anders dürfte es bei der S-Klasse nicht gewesen sein. Jedenfalls sieht der Farbton am W126 hervorragend aus, und er sticht aus der Masse der anderen Farbtöne heraus.

● **Norev B6 604 0682** (Mercedes-Bestellnummer) Mercedes 560 SEL W126 1985 Malachitgrünmetallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 107 €. **afs**

Neue Farben für den Mercedes-Benz /8 200D und 300 SL Flügeltürer „Custom“. Als Nachzügler der Neuheiten 2021 ist nun der BMW M3 in Blau-metallic ausgeliefert worden.

**1:64 Schuco: Zeit des Farbwechsels**

Farbwechsel im Sortiment. Gleich drei Modelle haben andere Lackierungen erhalten. Mit dabei ist auch ein Überbleibsel aus dem Neuheitenprogramm 2021, der BMW M3. Während der MB 200D einen kräftigen, hellen Farbton der Siebziger zeigt – damals trugen die Fahrzeuge nicht nur gedeckte Töne –, ist der Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer in einem matten Grau lackiert und hat sich teilweise entblättert – die Custom-Ausführung kostete ihm die Stoßstangen. Dunkelrote Streifen auf den vorderen Kotflügeln und rot angehauchte Felgen lockern als Farbtupfer das triste Anthrazit etwas auf.

● **Schuco 45-2027200** BMW M3 (E36) 1992, Karosserie in Estorilblau-metallic. IA schwarz. UVP 10,95 €.

● **Schuco 45-2035000** Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer Coupé 1954 „Custom“. Karosserie in Anthrazit. IA schwarz. UVP 10,95 €.

● **Schuco 45-2034600** Mercedes-Benz /8 (200D Limousine) 1971. Karosserie in Aquablau 917. IA schwarz. UVP 10,95 €. **schw**

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

www.wormser-auktionshaus.de



Gibt es nur im Mercedes-Accessoireshop: Norev 560 SEL in Malachitgrünmetallic. Interessant: Als Fachhandelsmodell brachte Norev jüngst auch einen R129 Roadster in derselben Farbe heraus. Ein schönes Pärchen also!

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

1:18 Norev: Black Series in ganz arg black

„Black Series“ hört sich nach ganz arg schwarz an, aber ein Mercedes-AMG der Black Series muss nicht schwarz sein. Dieser ist es, aber nicht rabenschwarz. Der Mercedes-AMG GT Black Series, den Norev nun exklusiv und limitiert an Norev liefert, ist in Designo Graphitgrau Magno gehalten. Das wirkt schwarz, ist es aber nicht, sondern dunkelstes Grau, darüber hinaus matt. Aber es ist kein billig oder militärisch wirkendes Matt, sondern ein Edelmatt, leicht seidig glänzend und kombiniert mit Carbonoberfläche, welche weite Teile der Karosserie bedeckt (Dach, Motorhaube, Flügel, Teile der Schürzen und Anbauteile). Carbon glänzt etwas mehr als die Magno-Lackoberfläche, was dem Modell eine hochinteressante Anmutung verleiht und beinahe schon das Auge irritiert – was beim Original keinen Deut anders ist. Bis auf die roten Rückleuchten ist alles Ton in Ton gehalten, Karosserie, Interieur und Räder, ein beinahe dämonisch wirkendes Monstrum, von dem der Betrachter nicht so recht weiß, ob er es bewundern oder ob er sich davor fürchten soll. Auch Vitrinennachbarn brauchen viel Selbstbewusstsein, um neben diesem AMT GT bestehen zu können. Das Modell selbst ist nicht neu, ein Farbvariante, womöglich die auf das Original am meisten zutreffende Farbvariante. Denn wer einen solchen Wagen sein Eigen nennt, will damit etwas ausdrücken, neudeutsch: ein Statement setzen, und dieses geht nicht in Richtung lieb und nett, sondern stark, böse, Furcht einflößend, aggressiv, selbstbewusst. Inwieweit das Statement des Autos auf seinen Fahrer abfärbt, sei dahin gestellt.

● **Norev B6 696 0598** (Mercedes-Bestellnummer) Mercedes-AMG GT Black Series 2020 Designo Graphitgrau Magno. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. UVP 119,90 €. **afs**



Black-Series-Erkennungsmerkmal Doppelheckflügel: Viel GT4-Design, geschmiedete Zehnspeichen-Alus, massiver Carbon-Einsatz, selbst die Schalsitze aus Carbon. Im Dezember 2021 wurde der AMG GT Black Series nach rund 1700 gebauten Exemplaren eingestellt. Das Norev-Modell via Mercedes-Accessoire-Schiene gibt es 2000 Mal.

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



1:87 BoS: Ein THW-Unimog räumt auf

Der Unimog 416 mit Doppelkabine und Pritsche ist in ziviler Ausführung schon seit einiger Zeit im 1:87-Programm von BoS. Nun bringt das Label von Model Car World eine THW-Version auf den Markt, die durch interessante Anbauteile ergänzt wird: vorne montiert BoS eine Schaufel, am Heck einen HIAB-Ladekran. Da es sich beim Unimog U 416 um ein Resine-Modell handelt, lässt sich nichts bewegen. Als Vorbild diente BoS ein Bergungsräumgerät der Fachgruppe Räumen (Typ B) des THW Ortsverbandes Norden, stationiert bei der Leitstelle Ostfriesland (ehemaliger Funkname Heros Norden 86/44). Das Fahrzeug stammt aus den Beständen der Bereitschaftspolizei, der Ortsverband Norden musterte den Unimog in diesem Jahr aus und bot ihn zum Kauf an. Als 1:87-Modell lebt dieses interessante Fahrzeug in den Sammlungen der Unimog- und THW-Freunde weiter.

● **BOS87821** Mercedes-Benz Unimog U 416 Doppelkabine mit Frontlader und Kran „THW“-FH, Pritsche, Frontader und Kran ultramarinblau. FG schwarz. Kotflügel weiß. Zwei blautransparente Warnlichter. Resine-Fertigmodell. UVP 34,95 €. **kr**

1:43 Ixo: Gemäßigter Ziegelstein

Der Volvo 740/760 war der Prototyp des schwedischen Ziegelsteins, absolut kantig, rechtwinklig, eckig, steil. Der Nachfolger, die Serie 900, war weniger radikal, die Heckscheibe verlief schräg. Eingeführt wurde sie im Herbst 1990 zunächst parallel zur 700er-Serie, zwei Jahre später löste sie den Vorgänger komplett ab. Volvo offerierte den 740 in zwei Turbovarianten, den Soft-Turbo mit zwei Litern Hubraum und 155 PS sowie den 2,3 Turbo mit Intercooler und 165 PS. Ixo macht einen 940 Turbo der ersten Baujahre in Ljusblå 415, also Hellblau-metallic mit hellgrauer Innenausstattung, deren hübsche Detaillierung durch die großen Fensterflächen und das Glashubdach gut zu sehen ist. Schöne Alus, prima Leuchten (der Seitenblinker aber lediglich ein Druckwerk), sorgfältige Dekoration. Das Modell strahlt so viel Solidität aus wie das Original.

● **Ixo CLC411** Volvo 940 Turbo 1990. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

1:43 Ixo: Nicht jahreszeitgemäß

Es herbstet aller Orten und Ixo bringt ein Golf III Cabriolet in frühlingshafter Farbe: nicht jahreszeitgemäß. Aber durchaus hübsch. Und Jadegrün Perleffekt lässt uns vom Frühling träumen. Das Golf III Cabriolet war der zweite offene Golf, denn parallel zum Golf II wurde das Ursprungsmodell lediglich schwer modifiziert. Heftig umstritten war damals die Entscheidung Volkswagens, ein Cabriolet mit Dieselmotor auf den Markt zu bringen. Das Ixo-Modell stellt die Version 1993 bis 1998 vor dem Facelift dar. Der in Wagenfarbe lackierte Kühlergrill, die dunklen Rücklichtgläser und die schwarzen Schweller identifizieren es als Golf Cabriolet Avantgarde. Es entstammt, wie so viele derzeit aktuelle Ixo-Volkswagen, der beendeten VW-Kiosksreihe, worin es in Rot enthalten war. Ein qualitativ gutes Modell, nicht herausragend, dafür preiswert.

● **Ixo CLC427N** Volkswagen Golf III Cabriolet Avantgarde 1993. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



1:43 Ixo: Reifen demonstrieren gegen die Monarchie

Das ist nicht nur ein getunt Corvette C3 Coupé, wie der erste Blick suggerieren mag. Nicht nur Felgen, Sidepipes, Frontspoiler, breite Kotflügel und spezielle Scheinwerfer! Ixo bringt ein Auto, in dessen Karosseriestruktur schwer eingegriffen wurde. Die Basis ist kein Coupé, sondern ein Cabriolet, dem ein spezielles Hardtop aufgeschweißt und dessen Heckpartie komplett geglättet wurde. Das Ganze ließ der Corvette-Guru einheitlich lackieren, in dunklem, moosigem Grünmetall. Der Rest ist Tuning im üblichen Stile. Ixo hat hier also kein Bestandsmodell „aufgemotzt“ mit fetziger Lackierung und styligen Felgen, sondern ein komplett neues Formwerkzeug geschaffen. Aber schon wieder ein Schreibfehler, und diesmal sogar bei einem Serienmodell. Die Reifen sind nicht von Uniroyal, sondern von Unroyal, wie vier Mal auf den Flanken zu lesen ist. Geschmäht sei, wer Schlechtes dabei denkt und einen Zusammenhang mit dem Ableben der Queen oder schlichtweg eine Haltung gegen die Monarchie vermutet. Vielleicht wäre es sinnvoll, wenn Sonic einen der vielen durch das Verlagssterben arbeitslos gewordenen Lektoren einstellen würde, zur Rechtschreibprüfung von Heckschriftzügen und Beschriftungen von Reifenflanken. Der Carmini-Rezensent hätte dann allerdings weniger Grund zum Spotten.

● **Ixo CLC414** Chevrolet Corvette C3 Custom 1967. Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



Die „Coke-Bottle-Corvette“ umfangreich modifiziert, eine Art Restomod, typisch nordamerikanisch. Nicht jedermanns Geschmack, aber durchaus interessant. Puristen sagen, das legendäre Design von David Holls anzutasten, sei Gotteslästerung. „Uniroyal“ hingegen ohne mittiges „i“ zu schreiben, ist Gummilästerung.

FACHHÄNDLER EMPFEHLEN SICH**Wiking 1:87**

MB 1620 40ft-Cont.-Sz. „Hapag Lloyd“	31,50 €
20ft-Container „Hapag Lloyd“	11,00 €
Set „Planen“ (6 Stück)	22,00 €
Set „Made in Germany in den 70er Jahren“	79,90 €
BiG-Pack 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

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211 385 9145 • fax 0211 37 30 90



SAI
Collections

les classiques
HO/1.87

114 rue du Bussoy
F 45290 Varennes Changy

www.sai-collections.fr

Peugeot 204, 1968

Neuheit



ModellAutoStuebla

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

MB L 3500 Pritschen-Lkw
„Gebr. Kliem – Transporte“
jetzt mit gelbem
Aufsetztank „Mineralöle“

Sondermodell #WMKliem11-b € 25,95



LECHTOYS
Sondermodelle

Coming soon

WIKING



Edition 61



Edition 60

info@lechtoys.de • www.lechtoys.de



MODELLAUTO PARADIES



Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!

www.tpi-modellautos.ch

CARAMINI weltweit
...und Sie sind immer dabei!

CARAMINI gibt's auch als ePaper für PC, Tablet und Smartphone!



CARAMINI finden Sie als ePaper bei United Kiosk. Sie können sich mit Ihrem United-Kiosk-Konto auf bis zu fünf Geräten gleichzeitig anmelden und in der Bibliothek jederzeit online lesen. Oder Sie laden das ePaper einfach als PDF herunter und lesen überall auch offline.

- LKW-Modelle **Ständig große Auswahl an seltenen**
- Busmodelle **AWM LKW-Modellen und Sondermodellen**
- Blaulichtmodelle **aus früherer Fertigung am Lager!**

- Traktormodelle
- Exklusivmodelle

AWM
AUTOMODELLE

MF - Modellversandhandel, Reutlingen
eMail: info@mf-modellbau.de

webshop: www.mf-modellbau.eu

Dem fachkundigen Publikum auf dem Genfer Automobilsalon 1995 stockte der Atem, als sie den Ferrari F50 sahen. Zu einer Zeit, als noch kein Mensch von Super-Mega-Hightech-Autos sprach, war der F50 das Maß im Sportwagenbau – Ferrari bezeichnete ihn als „Formel-1-Auto der Straße“. Die in Genf anwesenden Fachjournalisten waren weniger erstaunt, denn ihnen hatte die Firmenleitung von Ferrari den Wagen schon bedeutend früher präsentiert.

Die Entwicklung des F50 begann schon 1989, die Initiative ging von Piero Ferrari aus, dem Halbbruder des verstorbenen Alfredo „Dino“ Ferrari. Den Namen bekam der zwischen Ende 1995/Anfang 1996 gebaute Wagen zu Ehren des 50-jährigen Jubiläums der Marke Ferrari. Auch wenn es tatsächlich dazu noch etwas zu früh war.

Der damalige Präsident von Ferrari, Luca di Montezemolo, legte die neue Strategie fest, weniger F50 zu verkaufen, als tatsächlich vom Markt verlangt wurden, eine Änderung der bis dahin üblichen Marketing-Strategie; also wurden nur exakt 349 F50 gebaut.

Das Monocoque bestand aus Verbundmaterial, dazu ein selbsttragender Rahmen aus Kohlefaser die Vorderradaufhängung war direkt mit der ebenfalls aus Kohlefaser bestehenden Fahrgastzelle verbunden. Dahinter war der Tank platziert, und am Heck dieser Zelle war der Motor eingebaut, verbunden mit Getriebe und Hinterradaufhängung. Beim Motor handelte es sich um einen mittig hinten längs eingebauten V12, der einen Hubraum von knapp 4,7 Liter aufwies und bei 8500 U/min. satte 520 PS leistete. Dazu verhalfen ihm zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, eine elektronische Mehrfacheinspritzung von Bosch sowie eine Druck-Trockensumpfschmierung – ein Motor, der ursprünglich in seiner Grundform in der Saison 1989 vom Formel-1-Renner Ferrari F89 genutzt wurde.

Das Design kam von Pininfarina, war glattflächiger und harmonischer als die des F40, aber insgesamt betrachtet hatte sich die Ästhetik des Autos der Aerodynamik untergeordnet. Dazu kam ein abnehmbares Hardtop, für den es allerdings keinen Stauraum gab und so wurde, ganz pragmatisch,

Der Überflieger

Ein Straßenauto mit Formel-1-Technik, ein Auto, das selbst den renommiertesten Autotestern im Grenzbereich feuchte Hände bescherte – das schaffte der Extrem-Sportwagen der 90er Jahre: Ferrari F50. KK-Scale schickt ihn in die Vitrine.



Fotos:
Wolfgang Ruppel

Ein sehr gediegenes Modell, gut gemacht und das für einen mehr als fairen Preis. Zu seiner Zeit, als noch niemand von Super-Mega-Hype-Extrem-Sportwagen sprach, war der F50 auf den Autostradas das Maß der Dinge.

ein kleines Stoffverdeck mitgeliefert. Ein wenig Luxus gab es durch die serienmäßige Klimaanlage, sowie die beiden Sitze in den Größen Standard und Large – das war's dann aber auch in Punkto Luxus, denn der F50 war nicht fürs Reisen gebaut, sondern fürs Rasen. Das belegen zwei Daten: 0–100 in knapp 3,9 Sekunden, sowie die Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h.

An die Miniaturisierung dieses Prachtexemplars von einem Auto hat sich KK-Scale im Maßstab 1:18 gewagt, und das Ergebnis ist einfach prächtig gelungen. Eines vorab: Das Modell sollte keinesfalls mit dem Ausstellungsexemplar verglichen werden – dieses Auto sah in der Serienfertigung etwas anders aus – wenn man überhaupt davon sprechen kann –, denn es gab ab und an kleine Veränderungen. Die Karosseriefor-

men wie auch Gravuren sind stimmig und exakt, mängelfrei ist auch die sehr gute Lackierung. Die Luftschlitze in der Motorabdeckung sitzen präzise, haben die korrekte Anzahl. Dazu kommen originalgetreue Felgen, bis auf die fehlenden Pferdchen für die Zentralmuttern, was allerdings wiederum dem günstigen Preis geschuldet ist, und jeder Sammler kann hier problemlos nachrüsten.

Weiter geht es mit dem Interieur und das schindet Eindruck. Hervorragend geformte Sitze, Lenkrad mit dem Cavallino Rampante auf der Nabe, Schalteinheiten für die sechs Vorwärtsgänge und den Rückwärtsgang, authentischer Überrollbügel und der Handbremshebel fehlt ebenfalls nicht. Leichte Abstriche gibt es beim Armaturenbrett, aber hier kommt wieder der sehr günstige Preis mit ins Spiel. Sehr gut gefallen auch die wie beim Vorbild weit ausgestellten Rückspiegel, das Pferdchen auf der Vorderfront, sowie die vier Endrohre der Abgasanlage, die rechts und links in das Heckabschlussblech integriert sind. Die Vorderräder sind einschlagbar und auch der Unterboden stimmt zufrieden. Summa summarum ein sehr schöner F50 und das zu einem günstigen Preis.

● **KKDC 180951** Ferrari F50, Cabrio offen, 1995, rot, Diecast, Preis 79,95 €.

Wolfgang Ruppel



Der Deal des Jahres.

CMC Mercedes Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé: nur 18 mal kleiner als das Original, aber 234.000 mal günstiger!

Dafür wird sogar Ihre Frau Verständnis haben.



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

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



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



Sammler von Modellen in 1:24 freuen sich über jedes Rallye-Modell, ein Feld, das außer Ixo anscheinend kein anderer Hersteller beackert. Und was dabei entsteht, kann sich sehen lassen, wie der kleine Audi Sport Quattro S1 beweist.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert; Vorbildfoto: McKlein Photography

Audi Sport Quattro S1 – ein Monster ohnegleichen. Hightech vom Feinsten. Problem war nur, dass es nur weniger als eine Handvoll Piloten gab, die in der Lage waren, dieses Kraftpaket auch nur annähernd am Limit durch die Seealpen zu treiben. Aber da war ja noch ein gewisser Walter Röhrl, der es tatsächlich schaffte, diesen gewaltigen Kraftprotz noch ein gutes Stück über dem Limit zu bewegen. Die Zuschauer waren begeistert, denn auch Lancia brachte zwei Delta S4 an die Startlinie, und Peugeot setzte eine kleine Armada von 206 16 Turbo S1 ein, es versprach ein packender Kampf zu werden. Den zweiten S1 fuhr Mikkola/Hertz, eine handverlesene Truppe war da auf der Piste unterwegs.

Das Röhrl/Geistdörfer-Auto hat sich Ixo im Maßstab 1:24 nun als Vorbild auserkoren, und dabei herausgekommen ist ein

Monster-Show

Das Original zog bei der Monte 86 eine tolle Show ab, bis die Crew nach einem Platten statt eines Reserve-Slicks einen Spike-Reifen vorfanden, mit dem sie dann zum Service rum-peln mussten – die Messe war gelesen. Dem kleinen Ixo S1 wird das nicht passieren, die 1:24-Sammler wird's freuen.

überzeugendes Modell. Die Karosserieform stimmt, Lackierung und Deko sind fehlerfrei, auch der Innenraum macht Spaß. Käfig, Rallye-Sitze plus Gurte und Schlösser, authentisches Lenkrad, korrektes Kennzeichen, nur leider kein Armaturenbrett-Decal. Die Kleinteile gefallen ebenfalls, Wischer, Spiegel, Antenne, Abschleppöse und Ticket-Fenster, alles da. Imponierend auch der Schneeflug-Spoiler, die Schmutzklappen an den Hinterrädern sowie das passgenau eingesetzte Glasteil. Im Gesamturteil bekommt der S1, den Preis mit ins Kalkül ziehend, eine glatte Zwei. Es ist schön, dass Ixo die Sammler von 1:24-Modellen mit Miniaturen aus der Rallye-Szene bedient – die waren bis zum Einstieg von Ixo fast so rar wie die Blaue Mauritius.

Die '86er Monte verlief nicht gerade nach den Wünschen von Röhrl/Geistdörfer. Die Speerspitze von Audi raufte sich die Haare, als sie mit einem Plattfuss an den Streckenrand hoppelten und dann feststellen mussten: Statt eines Slicks-Reifen war ihnen ein Spike-Ersatzreifen eingepackt worden, mit dem sie bis zum nächsten Service eiern mussten. Diesen Fauxpas berücksichtigend, erscheint der vierte Gesamtrang,

auf dem der Regensburger am Ende landete, wie ein kleines Wunder und bewies wieder einmal die fahrerische Extra-Klasse von Walter Röhrl. Sein Audi, offiziell unter dem Namen Audi Sport Quattro E2 gemeldet, im internen Sprachgebrauch allerdings kurz S1 genannt, hatte den 2,1 Liter großen, vierventiligen Fünfzylinder-Reihenmotor mit einem KKK-Lader unter der Haube; die Leistung lag bei rund 520 PS. Die Höchstgeschwindigkeit differierte je nach Einsatz, die Beschleunigung von 0 auf 100 schaffte der S1 in gut drei Sekunden. Problematisch war das hohe Gewicht des Autos, mit 1200 kg lag der Wagen gut 200 kg über dem von der FIA geforderten Mindestgewicht, die Bremsen litten arg darunter. Dazu kamen die riesigen Front- und Heckspoiler, die bei schnellen Passagen und Sprüngen für 500 kg Anpressdruck sorgten – wenn sie denn die Landung überstanden. Den einzigen Sieg in der Rallye-WM holte der S1 1985 in der Sanremo, im Auto saßen, wie könnte es anders sein, Röhrl/Geistdörfer.

● **24RAL020B** Audi Sport Quattro S1, #2, W. Röhrl/C. Geistdörfer, Rallye Monte Carlo 1986, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



Das bewährte Team Röhrl/Geistdörfer im kurzen Audi Sport Quattro S1 bei der Monte 1986.

Beide eint der Opel-Blitz

Unterschiedlicher können zwei Autos nicht sein. Sie eint nur der Opel-Blitz und die Tatsache, in Folge innerhalb der Opel-Sammlung zu erscheinen. Von Sonic kommen die Opel Kadett K 38 Cabriolimousine von 1938 und der Manta B GSi in Letztausführung.

Es ist diese Vielfalt, die fasziniert. Das einzig Verbindende zwischen den Hervorbringungen der Opel-Sammlung ist, dass es sich um Opel-Fahrzeuge handelt. Ein 1984er Manta B GSi und eine 1938er Kadett Cabriolimousine haben außer dem Markennamen keinerlei Gemeinsamkeiten.

Es ist nicht der erste Kadett von 1935, den Sonic für die Opel-Sammlung miniaturisiert, sondern die zweite Version, der Kadett K38. Der Kadett war der kleinere Bruder des revolutionären Olympia, des ersten in großer Serie am Fließband hergestellten Autos mit Ganzstahlkarosserie. 1938 kam er in zweiter Generation, etwas gewachsen, und diesem Wachstum folgte der zweite Kadett, ungefähr so groß wie der erste Olympia. Es gab die Billigversion Kadett Normal (KJ38) und den vernünftig ausgestatteten Kadett Spezial (K38) mit Chromzierrat, wohnlichem Inneren und Synchronfederung, lieferbar als zwei- und viertürige Limousine sowie als Cabriolimousine (das Sonic-Modell), und er avancierte während seiner Produktion bis Mai 1940 zum meist verkauften deutschen Kleinwagen. Nach dem Krieg entführten die Sowjets die Produktionsanlagen, speidierten sie nach Moskau und machten daraus den ersten Moskvitch.

Das Sonic-Modell ist formal erneut bestens gelungen, Türen zum Öffnen, pastellig-lindgrüne Lackierung mit schwarzem Stoffdach, innen hellgrau. Das geschlossene Verdeck ist ein extra Formteil. Somit ist zu erwarten, dass es womöglich später eine geöffnete Version geben könnte, vielleicht im Rahmen der White-Box-Serie von Model Car World.

50 Jahre später beendete Opel die Produktion des heute kultigen Manta B, im Juni 1988 liefen im belgischen Antwerpen die letzten Exemplare vom Band. Aus seiner Sportversion GT/E war zum Modelljahr 1985 der GSi geworden, nach wie vor 2 Liter mit 110 PS. Die Umbenennung von GT/E in GSi war nur eine Formalie, alle sportlichen Opel hießen damals GSi. Ab dem Folgejahr liefen fast alle Top-Mantas über die Irmischer-Schiene und wurden als GSi Exklusiv mit Doppelscheinwerfern und dreiteiligem

Heckspoiler angeboten. Das Sonic-Modell ist ein Serien-GSi in Silbermetallic (bei Opel ganz profan „Silber 85“ genannt) mit den typischen Ronal-Alus und natürlich den Kunststoffanbauteilen (Spoiler, Schweller), die formintegriert sind. Innen ist der Manta schwarz mit grauen Sitzen. Auch hier gilt, wie in dieser Serie stets: Super Modell, prima Preis-Leistungsverhältnis, die Opel-Sammlung macht nach wie vor Spaß.

● **Nr. 40** Opel Kadett K38 Cabriolimousine 1938 und

● **Nr. 41** Opel Manta B GSi 1984. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP am Kiosk 34,99 €, im Abonnement 29,99 €.

Alexander F. Storz

Ein sympathischer Kleiner: Der Kadett K38 war 1938/39 absoluter Bestseller im Kleinwagenbereich und die Sonic-Miniatur hat das Zeug dazu, auch zu einer Art Lieblingsmodell in der 1:25-Opel-Sammlung zu werden.



Fotos:
Alexander F. Storz



Kultkarre Manta; Nach dem weißen Manta B 400 bringt Sonic nun einen GSi in Letztausführung aus neuen Formwerkzeugen. Konsequenter wäre nun noch ein früherer Manta SR oder Berlinetta vor dem Facelift vom März 1982.





Der Lotus 72D war einer der beeindruckendsten F1-Racer der frühen 70er Jahren, ein Auto wie von einem anderen Stern. Der Wagen fuhr in seiner langen Karriere 25 GP-Siege ein. Der Wagen nun auch mit F1-Racern in den Maßstab 1:24 einsteigt, dürfte etliche Sammler freuen – es sei denn, sie sind Fans der kleinen Männlein im Cockpit, denn auf diese hat Ixo verichtet.

6 Räder und Black Beauty

Im Maßstab 1:24 kommt Ixo nun auch mit Formel-1-Racern auf den Markt. Caramini hat die ersten beiden Vorserienmodelle erhalten und festgestellt: Ixo hat sich dafür die richtigen Vorbilder aus den 70er Jahren ausgesucht. Da ist einmal der Sechsräder-Tyrell P34, der seinerzeit für Aufsehen rund um den Globus sorgte, und der Lotus 72D, der vor einem halben Jahrhundert als eines der schönsten Formel-1-Autos galt.

Vorab kann der Verfasser konstatieren: Ixo hat sich bei beiden Minaturen die „Männlein im Cockpit“ gespart – oder erspart? Ob das von Nachteil ist, wird sich zeigen. Die meisten Formel-1-Sammler sind mit ihnen sehr zufrieden, aber es gibt auch etliche Enthusiasten, die sie strikt ablehnen. Meistens lautet die Begründung, dass sich sogar in einem offenen Cabrio keine Personen befinden, was auch für Limousinen, Kombis oder Wettbewerbs-Modelle gilt – Geschmack ist halt Ansichtssache.

Beginnen wir die Vorstellung mit dem nachtschwarzen Lotus 72D, der 1972 mit dem Brasilianer Emerson Fittipaldi im Cockpit beim britischen Grand Prix 1972 antrat. Der Schwarze überrascht positiv, denn er glänzt nicht nur mit sehr schöner Karosserieumsetzung sowie einwandfreier Lackierung samt kompletter, exakt angebrachter

Deko, sondern auch mit vielen Feinheiten. Da wären die schönen Details von Aufhängung, Motor und Getriebe, authentische Renngummis mit Beschriftung, einem Ölkühler unter dem brachialen Heckspoiler oder dem gut ausgestatteten Cockpit. Eine gelungene Miniatur und das zu einem kleinen Preis.



Offiziell hieß der Lotus 72D „John Players Special“, benannt nach seinem Zigaretten-Sponsor. Der Brasilianer scheuchte das Auto in der Quali auf die zweite Startposition, ließ nichts anbrennen. Das Rennen selbst wurde zu einem Dreikampf zwischen Fittipaldi, Stewart im Tyrell und Ickx im Ferrari. Ein dramatisches Rennen, wohl das aufregendste der Saison 1972. Ickx, fahrerisch der Stärkste, musste mit einem trivialen Defekt,

spricht einem Leck im Ölkühler, das Handtuch werfen. Stewart mit all' seinem Können und seiner Erfahrung begab sich auf „Lotus-Jagd“, aber an diesem Tag, dem 15. Juli 1972, war der Brasilianer nicht zu bezwingen und hatte bei der Zieldurchfahrt einen Vorsprung von gut vier Sekunden. Stewart im Tyrell sah als Zweiter die schwarz-weiß karierte Flagge, Revson im McLaren wurde

zur Überraschung vieler Fachleute Dritter. Am Ende der Saison wurde der Brasilianer der bis dato jüngste Formel-1-Weltmeister.

Der Lotus 72 mit seinen Varianten gehört ganz klar zu den erfolgreichsten Formel-1-Racern überhaupt. Eingesetzt von 1972 bis 1975, gewann das Auto 25 Grand



Neben dem Brabham BT46 „Staubsauger“ war der Sixwheeler Tyrrell P34 wohl die radikalste Neuentwicklung in der Formel 1. Letztlich erwies sich das Konzept aber als untauglich, ab 1978 setzte Tyrrell den konventionellen Typ 008 ein. Ixo schuf ein ordentlich umgesetztes, solides Modell, keine Highlights, aber zu einem sehr günstigen Preis zu haben.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Prix, aber es erinnert auch untrennbar an den Tod von Jochen Rindt beim Training 1970 in Monza. Der Österreicher saß in einem Lotus 72, als beim Anbremsen der Parabolica sehr wahrscheinlich eine hohlgebohrte Bremswelle brach.

Colin Chapman und sein Konstrukteur Maurice Philippe schrieben mit diesem Auto Geschichte. Eine messerscharfe Front, innenliegende Bremsen und Dämpferelemente, keine Federn, sondern Torsionsstäbe rundum, und die Kühler in zwei kurzen Kästen direkt neben dem Cockpit angebracht – ein Auto, wie aus einer anderen Galaxie. Der Achtzylinder Ford Cosworth, Hubraum knapp 3,0 Liter, leistete im Lotus 72D gut 450, 455 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 300 km/h.

● **24F003** Lotus 72D, E. Fittipaldi, #8, G.P. Großbritannien 1972, Diecast, Preis ca. 40 €.

Neben dem „Staubsauger“ Brabham BT 46 war der P34 wohl die radikalste Neuentwicklung eines Formel-1-Renners.

verschlug es den Atem. Die Idee dahinter war: Kleine Vorderräder verbessern den cw-Wert enorm. Aber da sie auch eine deutlich geringere Bodenhaftung haben, mussten es statt zwei dann vier Räder werden. Zusätzliches Plus: Die kleinen Vorderräder wurden durch die Frontnase mehr oder weniger komplett vom anströmenden Luftstrom ab-

geschirmt. Aber letztlich war das ganze eine Nullnummer. In 30 Starts sprang nur ein Sieg heraus, Schekter holte ihn 1976 beim G.P. in Schweden. Nun

hatte Goodyear keinen Bock mehr auf eine Weiterentwicklung der kleinen Vorderräder, dazu kamen längere Zeiten für notwendige Reifenwechsel, eine sehr komplizierte und störungsanfällige Vorderradaufhängung sowie ein höheres Gesamtgewicht. Die Zeit des Sechsraders war vorbei, die Zeit der

Wing Cars brach an, und 1978 ging Tyrrell mit dem Typ 008 ins Rennen. Anzumerken ist noch, dass es mehrere Sechsrader-Projekte gab. So experimentierte Ferrari mit vier angetriebenen Hinterrädern, auch Williams und March starteten Versuche, aber keines dieser Autos überstand das Projektstadium.

Die Ixo-Miniatur hat die gleiche Qualität wie der Lotus. Karosserie, Gravuren, Lack, Deko, Kleinteile, die sichtbare Nachbildung des Ford-Achtzylinders, die Cockpit-Innenreien, Aufhängung und Rennwalzen, alles im grünen Bereich. Abschließend kann der Autor nur sagen, beide Miniaturen bereichern den Maßstab 1:24; Ixo sollte nachlegen. Übrigens befanden sich beide Besprechungsmuster noch im Vorserienstadium, zum Serienanlauf könnte noch die eine oder andere Kleinigkeit geändert werden.

● **24F002** Tyrrell P934, P. Depailler, #4, G.P. Belgien 1977, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



Verschenken Sie Caramini

...und machen einem Modellauto-Fan mit diesem Abo eine große Freude!

Direkt telefonisch ordern oder unter www.caramini.de/Caramini-abonnieren/Geschenkaboo

Jahres-Abo mit 8 aktuellen Ausgaben gibt's ab 49,50 € (D)

Caramini
FASZINATION MODELLAUTOS

Expromo Verlag Birgitta Gilbert
Angermunder Straße 198
D-47269 Duisburg
Telefon +49 (0)203 – 7127471



Die Frontschürze verbirgt eine herrlich miniaturisierte Seilwinde mit Kunststoffseil, im Original funkfernbedient und 30 Meter lang.



Ein exklusives Supercar, der potenteste Pickup auf Mercedes-Basis, quasi ein verlängerter Brabus Widestar mit Pickup-Ladefläche. Alleine die Gestaltung des Ladeflächenbodens durch Almost Real ist eine Schau. Hochglänzend überzogenes Sichtcarbon am Windabweiser mit vier Arbeitsleuchten, dahinter der Gepäckträger, schwarz beschichtet. Darauf kann auf Wunsch der Landeplatz eines Wingcopters sein, einer Highend-Drohne.

Des Emirs Lust und Laster

Alleskönner sind selten perfekt. Das bezieht sich auf das Vorbild. Das Modell ist perfekt, ist almost real und kommt von Almost Real. Einmal mehr eine G-Klasse, einmal mehr die Steigerung der souveränen G-Klasse. Wie lange erweist sich die G-Klasse noch als steigerbar?

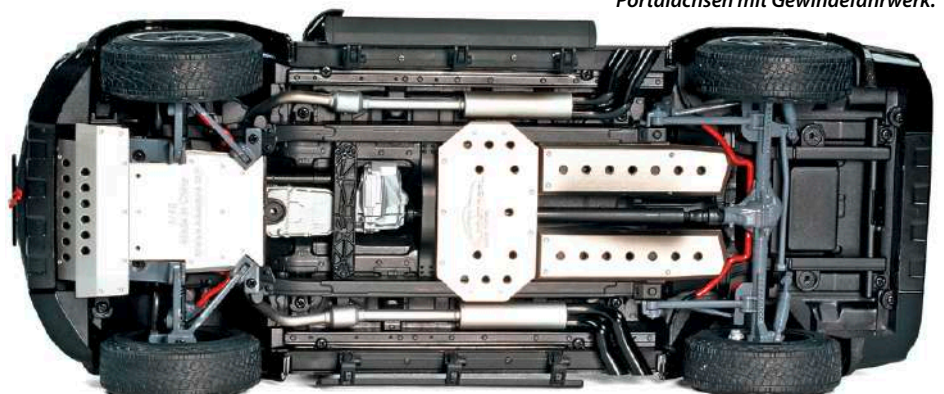
Ob irgendwann Schluss ist mit der sekundären Entwicklung der G-Klasse, jenseits der Evolution im Mutterhause Mercedes-Benz? Ob diese Entwicklung, dieses linear nur nach oben Strebende, dieses größer, stärker, edler, schneller, teurer, irgendwann einen Höhepunkt erreichen wird, der nicht mehr getoppt werden kann? Oder ob es stets so weiter geht, dass es neue Versionen der G-Klasse geben wird, die das Bisherige übertrumpfen? Der Emirs neueste Lust und Laster: der Brabus G800 Adventure XLP, laut Herstellerstatement die absolute und vollendete Kombination zweier Extreme, die sich eigentlich gegenseitig ausschließen: das Fahrzeug will die perfekte Reiselimousine mit dem perfekten Geländewagen in einem Fahrzeug vereinen. Also ein Alleskönner. Eine Eier legende Wollmilchsau. Doch je mehr Funktionen in einem Gerät vereint sind, desto mehr Abstriche müssen bei den Einzelfunktionen gemacht werden. Das täglich genutzte Smartphone ist der allgegenwärtige Beweis dafür. Es kann viel. Doch eine Kamera, ein Mobil-

telefon und ein Computer, jedes Gerät für sich alleine, erledigt seine jeweilige Aufgabe besser. Aber wer hat schon eine Kamera, ein Mobiltelefon und einen Computer gleichzeitig in der Hosentasche?

Der Brabus Adventure ist ein einziges Auto, und es ist ebenso hoch luxuriös wie hoch geländetauglich. Und doch bietet es nicht den Fahrkomfort einer Luxuslimousine und ist zu edel, um ein reiner Offroader

zu sein. Es ist also ein Kompromiss. Aber ein brillanter, teurer, exklusiver, angesagter, symbolträchtiger Kompromiss. Einen Montblanc-Füller hat man ja auch nicht zum Schreiben und eine Breguet-Armbanduhr nicht, um zu wissen, wie spät es ist. Hier geht es um die Zurschaustellung, dass man zur Elite gehört, auch um Liebhaberei exqui-

Viel Unterfahrschutz. Trotzdem bestens zu sehen sind die in Wolkengrau gehaltenen Portalachsen mit Gewindefahrwerk.





Die Lederausstattung trägt die Farbbezeichnung *Burned Oak*, also gebrannte Eiche, Luxus und Individualität in Reinkultur. Jeder bekommt, was er will. Kein Fahrzeug gleicht dem anderen.

siter Handwerkskunst und um ideelle Werte, ein neues Level für die Hautevolee.

Der Brabus G800 Adventure XLP ist eine von Brabus umgebaute Mercedes G-Klasse auf Basis des AMG G 63, technisch stark modifiziert, tiefe Eingriffe in die Karosseriestruktur und der Innenraum auf absoluten Luxus getrimmt. Der Antrieb ist die Brabus-Ausbaustufe des AMG-4-Liter-V8-Biturbo-Triebwerks mit 800 PS, 4,8 Sekunden auf 100, Topspeed wegen der 22-Zoll-All-Terrain-Reifen auf 210 km/h begrenzt. Brabus verlängerte den G um 69 cm auf 5,31 m, 50 cm mehr Radstand, um einen großzügigen Innenraum mit einer Pickup-Ladefläche zu kombinieren. Carbon allüberall. Almost Real setzte den Adventure mit allen Extras um. Dachgepäckträger mit davor montiertem Windabweiser mit vier LED-Zusatzleuchten, mattschwarzer Bügel hinter der Kabine, Motorhaubenaufsatz mit zwei Powerdome, die Kotflügelverbreiterungen der Brabus-Widestar-Version auf G-Klasse-Basis, Frontschutzbügel mit einer unglaublich schön dargestellten Seilwinde mit 4500 Kilo Zugkraft, Unterfahrschutz, einklappbare Trittbretter, spezielle Heckklappe. Alles Carbon, aber nicht im üblichen Carbon-Look. Brabus selbst spricht von einem „hochglänzenden Coating“ und sagt damit, die Carbon-Teile seien mit Klarlack überzogen, bei unserem Muster kombiniert mit dem unwiderstehlichen und unabdingbaren Obsidianschwarz, das jeden Steinway-Flügel vor Neid hell-schwarz werden



Bewegliche Trittbretter, ausgefahren und eingeklappt. Klappt wie beim Großen.

lässt. Die Detailversessenheit von Almost Real, alle Features nachzubilden, grenzt an Obsession: Türgriffe mit eingelegten „Brabus“-Schriftzügen. Die beidseitigen, doppelten Auspuffendrohre bietet Brabus glanzverchromt oder schwarzverchromt an, Almost Real entschied sich für Schwarz.

Eine Finesse für sich ist das untere Ende des Modellautos, der Bauch. Der Adventure hat keine G-Klasse-Achsen, sondern Brabus-Portalachsen mit Gewindefahrwerk, sichtbarer Beleg für das titanbeschichtete Fahrwerk sind die Monoblock-HD-Felgen mit Pirelli Scorpion All-Terrain-Reifen (325/55 R 22). Und innen ist der Adventure ein maßgefertigtes Meisterstück ebenso wie das Almost-Real-Modell, das all die Schönheiten achtzehnfach verkleinert wiedergibt. Das Leder sieht nach Leder aus, Sitzflächen mit Muschelrautendesign, unser schwarzes Muster trägt ein braunes Interieur mit vielen Aluminium-Highlights. Almost Real ori-



Nützlich im Wüstensand, Handwerkszeug für mitfahrende Arbeitssklaven: ein Schaufelchen. Beim letzten Bild sei auch der circa-Preis des Originals genannt: los geht's ab 685 000 Euro, das Ausstellungsstück auf dem Genfer Salon 2020 kam inklusive Wingcopter auf 793 000 Euro.



Da kann sich Almost Real noch so sehr anstrengen und jedes Jota nachbilden. Ein moderner Motor ist nichts als eine Plastikwüste, und hier freuen wir uns über carbonisiertes Plastik, Gummidichtungen und ein paar Farbkleckse.

entiert sich nicht nur konstruktiv und fertigungstechnisch am Original und macht damit seinem Namen alle Ehre, sondern auch optisch. Ein fehlerfreies Modellauto, alles zum Öffnen, die Türen schließen mittels Magnet, die Haube trägt Gasdruckdämpfer, das Modell lenkt, federt und rollt perfekt – alles in allem hat es eine einzigartige Anmutung, die höchste Ansprüche befriedigt.

Natürlich ist der Sammler der avisierte Kunde, der anspruchsvolle und zahlungskräftige Sammler. Aber sicherlich auch der Eigentümer eines Originals. Wenn der Emir seinen Freunden seinen neuen Brabus G800 Adventure XLP auf seinem Anwesen in Dubai präsentiert, bekommt jeder geladene Gast als Souvenir für den schönen Abend ein Almost-Real-Modell geschenkt. Der Emir hat viele Freunde. Almost Real muss sich keine Absatzsorgen machen. Und wenn sich ein Sammler in Traben-Trarbach über den hohen Preis beklagt, so geht das Almost Real am ... vorbei. Warum? Der Emir würde auch den doppelten Preis für seine 50 Geschenkexemplare bezahlen, aus der Portokasse. Also, wen interessieren da schon kleinliche Befindlichkeiten eines Sammlers aus Traben-Trarbach?!

● **ALM860521** Brabus G800 Adventure XLP 2020 Obsidianschwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage 800 Exemplare. UVP des Importeurs Minichamps 339,95 €.

Alexander F. Storz



Heckklappe mit phantastischem Scharnier, Schürze mit Unterfahrschutz und selbstbewusste Beschriftung des Laderaumbodens, gefertigt aus Teakholz.

All open ist alternativlos für Almost Real. Die Konstruktionsmaxime lautet: Das Bestmögliche ohne Rücksicht auf die Kosten.



Das Alpina-Auto, exzellent vorbereitet, gewann 1970 die 24h von Spa ganz souverän, was dem Schnitzer-2800 CS in Le Mans 1972 nicht gelang; er schied mit einem technischen Defekt aus.

Fotos: Wolfgang Rüppel



The winner takes it all

Ein ABBA-Song ging dem Verfasser durch den Kopf, als die beiden neuen Tourenwagen-Miniaturen des BMW 2800 CS von Minichamps in 1:18 zeitgleich auf seinem Schreibtisch landeten: „The winner takes it all“ – der Gewinner nimmt alles. Was nimmt der Sammler? Vielleicht beide... Die Erfolge der Originale aber lagen zwei Jahre auseinander.

Eines der Vorbilder war von Schnitzer getunt, den zweiten 2800 CS hatte Alpina auf Vordermann gebracht. Es handelte sich also um eine innerbayerische Rivalität, wenn auch in einem Zeitabstand von zwei Jahren ausgetragen. Daher beginnen wir chronologisch und geben damit auch dem Siegerauto die Ehre, dem Alpina-BMW, der mit der Crew Kelleners/Huber 1970 in Spa-Francorchamps antrat und das Rennen erfolgreich beendete. Kaum einer der Experten, wie auch das überwiegend

fachkundige Publikum, hatten vor Beginn des Rennens dem Auto eine Chance eingeräumt, denn es war mit einem von der Fisa vorgeschriebenem Kampfgewicht von 1215 kg nicht gerade eine Flaumfeder und machte das Auto zum bis dato schwersten Tourenwagen im Wettbewerbsbereich. Später gebührte diese Ehre dann der „Roten Sau“, dem Mercedes 300 SEL 6.3. Ein Plus wiederum war, dass der Sechszylinder des BMW auf 3,0 Liter Hubraum vergrößert werden durfte und das bedeutete, als die

Alpina-Spezialisten ihr Doping beendet hatten, muntere und gut im Futter stehende 300 PS, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h ausreichte. Und das ohne Sperenzchen, nix Kompressor, nix Turbo, nur drei Doppelvergaser von Weber. Dazu Verbreiterungen der Kotflügel, größere Räder und die hinteren Trommelbremsen mussten Scheiben weichen. Anfangs gab es Probleme mit der Öltemperatur der Hinterachse, aber als im Laufe der Saison ein spezieller Ölkühler eingebaut wurde, war das Problem vom Tisch. Aber nichts hinderte den Alpina daran, als Sieger der 24 Stunden von Spa-Francorchamps 1970 ins Ziel zu rauschen.

Zwei Jahre später versuchte, dieses Mal in Le Mans, ein BMW 2800 CS, vorbereitet von Schnitzer und mit dem Team Heyer/Herzog im Auto, ebenfalls sein Glück unter den Tourenwagen. Die Leistungsdaten waren analog zum zwei Jahre früher eingesetzten Alpina-Auto, allerdings setzte Schnitzer auf eine Einspritzanlage, und die Schnitzer-Jungs hatten noch rund 15 überflüssige Kilogramm gefunden. Gegner in





Beide Modelle sind ganz hervorragend gelungen und demonstrieren sehr anschaulich, was heute in Sachen Autominiaturen machbar ist. Einziger Fehler ist die beim Schnitzer-Auto falsch beschriftete Bodenplatte, ein Kinken, der in letzter Zeit öfters einmal bei den Herstellern zu finden ist.

ihrer Gruppe TS (G2) waren Ford Capri, ein einsamer Citroën SM, der sich nicht qualifizieren konnte, und das war es auch schon. Allerdings spielte das überhaupt keine Rolle mehr, als der Bayern-Express in der 76. Runde mit kollabierendem Öldruck das Handtuch in den Ring warf – die Messe war gelesen, das deutsch-schweizerische Team war aus dem Rennen. Ein Ford Capri, auf dem zehnten Gesamtrang landend, wurde Gruppensieger.

Kommen wir zu den beiden Miniaturen, hier hat Minichamps exzellente Recherche

und Konstruktionsarbeit geleistet, hier stimmt selbst das klitzekleinste Detail. Die beiden 2800 CS unterscheiden sich nicht nur in Deko und Lackierung, sondern tragen auch verschiedene Felgen und Folierungen der Heckscheiben, und selbst die Zusatzscheinwerfer differieren. Formen und Gravuren sind astrein getroffen, ebenso wie Innenräume und Räder auf hohem Niveau liegen, was auch für die Kleinteile gilt. Zwei prachtvolle Modelle, Zierden jeder Sammlung – nur für eine Sache muss der Autor seinen Zeigefinger heben. Leider ist die

Bodenplatte des Le Mans-Modells falsch bedruckt, denn hier steht „24h Spa 1972“ – kein Beinbruch, aber ausgesprochen ärgerlich, etliche Sammler dürften ein wenig verwirrt sein.

● 155702713 BMW 2800 CS BMW-Alpina, # 14, Huber/Kellners, Sieger 24 h Spa-Francorchamps 1970, Diecast, limitiert auf 564 Exemplare, Preis 129,95 €.

● 155722749 BMW 2800 CS Team Schnitzer-Motul, # 49, Herzog/Heyer, 24 h Le Mans 1972, Diecast, limitiert auf 300 Exemplare, Preis 129,95 €.

Wolfgang Rüppel

Dioramen- und Modellbau

Daniel Wietlisbach



Dioramen- und Modellbau im Auftrag und nach Vorlagen bzw. Wünschen der Auftraggeber. Spezialgebiete Landschaftsbau und Kunstbauten. Komplette Dioramen oder Bauteile. Tel +41 78 601 74 44 redaktion@baggermodelle.net

Weitere Bilder:
www.facebook.com/DioramenbauDanielWietlisbach



Sehr dreidimensional nachgebildete Scheinwerfer mit Wischerchen, und im Grill findet sich links ein roter „Turbo i.e.“-Schriftzug.



Der Croma war Teil einer konstruktiven Quadriga, bestehend aus ihm, dem Lancia Thema, dem Alfa 164 und dem Saab 9000. Er war, in der Rangordnung, am niedrigsten angesiedelt. Und deshalb war er am meisten verbreitet.

Fotos: Alexander F. Storz

Croma mit wenig Chrom

Die große Heckklappe mit einem Stummelheck kombiniert, Giugiaro in seiner Hochphase: Mit dem Croma versuchte sich Fiat in der Oberliga dank Turbo und V6. Aber in diesem Segment waren seine Konstruktionsbrüder von Alfa, Lancia und Saab eher zuhause. Laudoracing beschert uns den ersten Fiat Croma in 1:18. Endlich!

Ein Wagen in den chromlosen 80ern ausgerechnet „Croma“ zu nennen, ist mutig. Fiat tat es. Dabei bedeutet „Croma“ im Italienischen mitnichten „Chrom“, sondern ist ein musikalischer Begriff und bezeichnet die Achtelnote; was wir als Chrom bezeichnen, heißt dort Cromo. Doch der Wortstamm bedeutet ja mehr, nicht nur das Lametta an Autostoßstangen und Zierleisten. Chrom ist mehr als ein chemisches Element oder die am meisten glänzende Oberflächengestaltung unedler Metalle. Chrom ist ein Symbol für das Edle und das Kühle, für den schönen Schein, das glitzernd Dekorierte. Loris Opa Hoppenstedt brachte es auf den Punkt (wahrscheinlich bei der Betrachtung von 80er-Jahre-Autos): „Früher war mehr Lametta.“

Der Fiat Croma ist chromlos. Ein typisches Kind der 80er Jahre, gebaut zwischen 1985 und 1996. Giugiaro verantwortete sein Styling, und deshalb war es unwidersprüchlich gut. Denn Giugiaro diktierte damals den automobilen Geschmack. Was seinem Zeichenstift entsprang, wurde als genial angesehen und jenseits jeglicher Kritik. Sein

Designbüro Italdesign war damals das meist konsultierte Studio. Autohersteller konnten ihn nicht einfach beauftragen. Sie mussten darum bitten, dass er für sie tätig wurde. Nicht die Hersteller suchten sich Giugiaro aus, sondern Giugiaro suchte sich aus, für wen er zu arbeiten gewillt war. Weil Giugiaro sämtlicher Kritik entrückt war, bewerten wir das Croma-Design nicht. Es ist genial, weil es genial sein muss, weil es von Giugiaro stammt.

Nichtsdestotrotz war der Fiat Croma, ein Grand Routier seiner Zeit und durchaus ein gutes Auto, spätestens im Jahre 2000 weitgehend ausgestorben, was niemand bemerkte, weil ihn niemand vermisste. Und es vermisste ihn deshalb niemand, weil er nicht auffiel, als er noch da war. Er sah aus wie alle anderen, eben wie eine Giugiaro-Schöpfung, denn so vieles, was auf der Straße krecht und fleuchte, waren seine Kreationen. Des Croma Entstehung ist bekannt: Gemeinschaftsentwicklung von

Fiat, Alfa, Lancia und Saab, alle zwar im selben Stil, aber nahezu ohne gemeinsame Karosserieteile (ein paar gab es schon, zum Beispiel die vier Türen und die Windschutzscheibe passten an alle außer den Alfa, weil der nicht von Giugiaro, sondern von Pininfarina gezeichnet wurde). Der Croma war ein Mittelding zwischen Stufenhecklimousine und Schrägheckwagen, er hatte ein Stummelheck mit großer Heckklappe, und ihn zeichnet aus, das erste Auto mit Dieseldirekteinspritzer zu sein (vor Audi). Außerdem schaffte es der Croma (und seine zeitlich parallel gebauten Fiat-Typen), mit dem Vorurteil zu brechen, dass ein Fiat bereits im Ausstellungsraum rostete. Fiat tat viel, um sein Rostimage zu verbessern, verzinkte Bleche ließen den Croma für Fiat-Verhältnisse langlebig werden. Obgleich er den glücklosen Argenta (einen modellgepflegten Fiat 132) ersetzte, war der Croma höher angesiedelt, dank V6-Motoren und einem Turbo-Vierzylinder. In den 80ern

Weil Giugiaro sämtlicher Kritik entrückt war, bewerten wir das Design nicht. Es ist genial, weil es genial sein muss.

Croma Turbo i.e.: Ein 215-km/h-Wagen mit großer Heckklappe, kleinem Markenimage und ein guter Allrounder für Individualisten. Obgleich dieser Neuwagen ein Turbo ist, verfügt er nicht über eine Scheinwerferwaschanlage.

konnte sich kein Autohersteller leisten, keinen Turbo anzubieten. Das war der letzte Schrei. Selbst Rolls-Royce boosterte seinen Bentley Mulsanne mit einem Turbo. Alles andere war ein No-Go (obgleich das Modewort „No-Go“ damals noch nicht erfunden war). Von Anfang an im Motorenprogramm war der 2-Liter-Turbo mit Einspritzung, also 2000 Turbo i. e., ein aufgeblasener Vierzylinder, der im Laufe der Zeit immer schwächer wurde (zunächst 156 PS, dann 151 und zuletzt 150), womit der Croma mit Tempo 215 über westdeutsche Autobahnen flitzte und in weniger als 8 Sekunden auf 100 Sachen kam. Respektvoll! Anfangs verkaufte er sich gut, ab 1990 kaum mehr, denn bei einem Crashtest schnitt der Croma katastrophal ab, was sein Image ruinierte – da halfen auch die Versteifung der Karosserie und ein Fahrer-Airbag seitens Fiat ab 1991 nicht mehr. Da kaufte man in Westdeutschland lieber die Topversionen von Passat, Sierra oder Vectra. Einen Nachfolger bekam der Croma nicht, der Fiat-Konzern überließ dieses Segment fortan seinen Töchtern Lancia und Alfa Romeo.

Bislang gibt es keinen Croma in 1:18. Laudoracing ist der Erste. Das Zinkdruckgussmodell von Mitica ist angekündigt, aber noch nicht da, und ob der Croma von Vart Model in Resine, schon vor drei Jahren angekündigt, überhaupt je kommt, steht in den Sternen. Wahrscheinlich nicht. Wahrscheinlich ist die Firma nur eine Absichtserklärung gewesen, ein optimistischer Traum seines Initiators, und sie ist längst so tot wie ihre eigene Webseite, die Facebook-Seite ist auch gelöscht. Unseres Wissen hat Vart Model nie auch nur ein einziges Modellauto geliefert – auch in der Modellautobranche gibt es Fake News.

Seien wir mit der Laudoracing-Interpretation glücklich! Das Modell ist super! Es erscheint als 1985er Turbo i. e. gleichzeitig in fünf Farben: Mittelgrau-metallic, Silbermetallic (etwas heller), Hellblau, Mittelblau-metallic (unser Fotomuster) und Rot, Auflage je Farbe 350 Exemplare. Bei Laudoracing im Direktvertrieb kostet der Croma 99,90 Euro, im Fachhandel ist er je nach Kalkulation etwas teurer. Manche Händler in Italien verlangen bis zu 180 Euro. Dort dürfte dieses Auto der absolute Renner sein, und die Italiener sind bekanntlich modellautoverrückt.

Laudoracing hat den Croma in der bekannt guten Machart ausgeführt. Mit übergroßen Zellonscheiben muss sich der Ästhet nicht herumschlagen, jede Scheibe

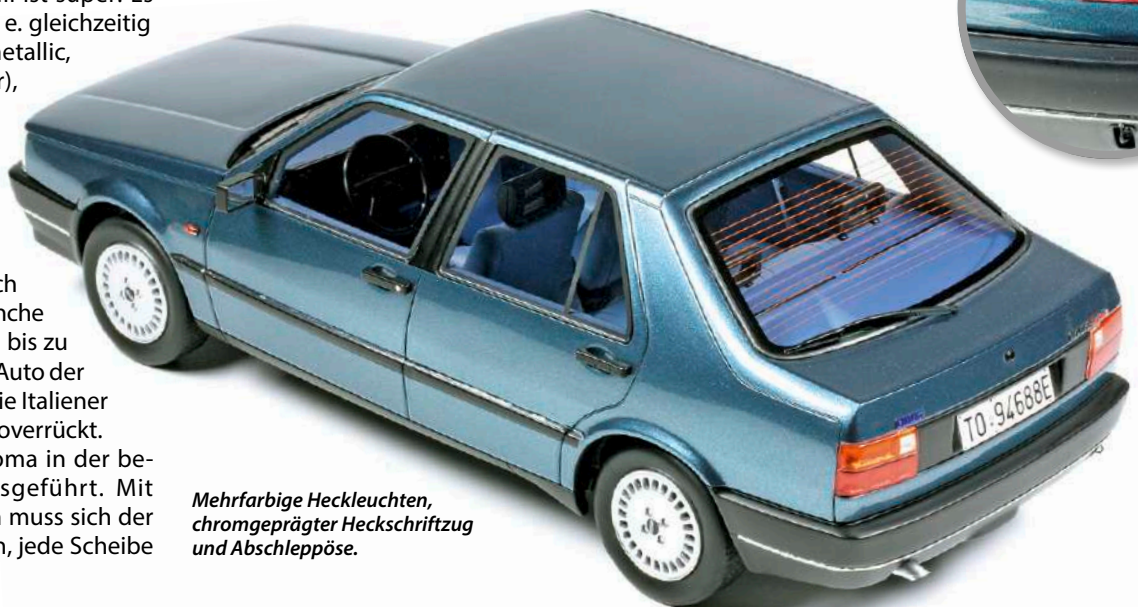


hat ihr eigenes „Glas“, und Laudoracing verwendet relativ starkes Zellon, das nicht dazu tendiert, sich zu wellen. Die wenigen Chromzierleisten (also doch ein bisschen Chrom am Croma!) sind qualitativ hochwertig gestaltet, Leuchten und Alufelgen sind sehr schön wiedergegeben, Lack und Dekoration sind 1A, der Innenraum besticht durch viele Details, vor allem durch die vier durchbrochenen Kopfstützen (was in den 80ern Dernier Cri bei sportlich angehauchten Fahrzeugen war). Laudoracing hat auch bei Kleinigkeiten gut recherchiert, so trägt der Croma Turbo-typische Scheinwerferwischer an den Carello-Lampen und Nebelscheinwerfer, auch das wohl bestückte

Armaturenbrett (analog natürlich) und die Armlehne zwischen den Vordersitzen, aber Sicherheitsgurte hat der Croma nicht.

Ein komplett neues Auto, das es zuvor nicht in 1:18 gab, ist stets eine Bereicherung, nachdem jüngst viele Neuheiten in anderer Machart als zuvor, aus anderem Material, mit weniger zu öffnen etc. erschienen sind. Jetzt Croma. Und dann auch noch in Laudoracing-Qualität. Endlich Croma!

● **LM138B** Fiat Croma 2.0 Turbo i.e. 1985 Metallicblau. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 350 Exemplare. UVP 99,90 € (beim Hersteller Laudoracing). **Alexander F. Storz**



Mehrfarbige Heckleuchten, chromgeprägter Heckschriftzug und Abschleppöse.



Der französische Bauer fährt Peugeot 404, ein ausgewachsenes und nicht unkommoderes Mittelklassefahrzeug. Aber als Pickup ohne jeglichen Komfort. Das Karge, Basische dieses Autos hat Ottomobile wunderbar getroffen.



Rusticus laborat – Der Bauer arbeitet. Das ist fast immer der erste lateinische Satz, den Schüler lernen, wenn der Lateinunterricht im Gymmi beginnt. Und wenn sie dann mit ihren Eltern einen Ausflug aufs Land machen und einen Landmann beim Tagwerk sehen, sagen sie ganz stolz und mit bedeutsamer Miene: „Rusticus laborat.“ In Frankreich war das in den 70ern und 80ern oft der Fall, wenn ein Bauer seine Heuballen auf die Ladefläche eines Peugeot 404 Pickup stapelte. Denn gefühlt jeder französische Bauer hatte in dieser Zeit einen 404 Pickup. Für ihn war der Peugeot ein Allzweckfahrzeug: Er transportierte Heulballen, Schweine, Güllefässer, Pestizide, Gemüseboxen auf den Wochenmarkt, Kartoffelsäcke, Krautköpfe und Weinkisten. Und er transportierte darin auch sich selber, die Bäuerin und das Bauernkind am Samstag in die Stadt zum Einkaufen. Ein solches Universalgerät hatten deutsche Bauern nicht. Der deutsche Bauer benötigte dafür einen Traktor, einen Pritschenanhänger, einen Heuanhänger, einen Viehanhänger, einen Fasswagen, einen Unimog und einen Mercedes 200 Diesel.

Weil er so praktisch war und so vielfältig und auf dem Lande allgegenwärtig, genießt der Peugeot Pickup in Frankreich einen legendären Status, in jeder Generation, als 203, als 403, als 404 und zuletzt als 504. Nach

Rusticus laborat

Man nehme eine Peugeot-Limousine, ersetze deren Hinterteil durch eine Ladefläche und versorge mit diesem Allzweckfahrzeug die französischen Bauern. So machte das Peugeot mit Generationen seiner Fahrzeuge, und den populärsten Pickup, den 404, bildet nun Ottomobile herrlich rustikal nach.

dessen Ende gab es keinen Peugeot Pickup auf Limousinen-Basis mehr. Und nicht nur in Frankreich genießt er diesen Status. In den Maghreb-Staaten ebenfalls. Dort vielleicht sogar noch mehr als im Hexagon. Gebaut wurde der Wagen in Frankreich (nicht bei Peugeot, sondern bei Chaussen), Kenia und Argentinien. Zwischen März 1967 und 1979 wurde der 404 Pickup in Frankreich hergestellt, in Mombasa (Kenia) sogar bis Juni 1988, insgesamt 802 023 Mal (und etliche davon sind in Nordafrika noch heute im Alltagseinsatz). Es gab zwei Ausführungen, die sich optisch nicht unterscheiden: Der 404 U8 durfte 850 Kilo schleppen, der 404 U10 sogar 950. Beide gab es werksseitig in je drei Ausführungen, als offenen Pickup,

als Pickup mit Plane und als Plattformwagen als Grundlage für Aufbauten externer Karosseriebauer (sehr vielfältig, Koffer, Kühlaufbau, sogar Kipper). Das englische (oder vielmehr amerikanische) Wort „Pick-up“ nahm ein Franzose natürlich nie in den Mund. Er sprach von der „Camionnette bâchée“ (Lieferwagen mit Plane). Gegenüber der Limousine gab es technische Besonderheiten, ausschließlich Lenkradschaltung, hintere Starrachse an Blattfedern. Drei Motoren, zwei Benziner und ein Diesel. Die Benziner: Anfangs 1468 cm³ und 53 PS, ab Oktober 1970 dann 1618 cm³ und 62 PS, im U10 leistete dieselbe Maschine 70 Pferde. Der Indénor-Diesel mit 1948 cm³ kam anfangs auf 49 und ab 1972 auf 57 PS.

Die Standardlackierungen wechselten im Laufe der Zeit, waren aber immer ziemlich neutral und eben auf den bäuerlichen Geschmack abgestimmt, diverse Grau- und Beigetöne von hell bis dunkel, dazu Taubenblau in diversen Schattierungen. Ottomobile entschied sich für Beige Cera-



Eine typische Maghreb-Straßenszene (wohl in Tunesien) in den 80ern, und ein Peugeot 404 Pickup darf nicht fehlen. Dieser trägt zwar einen Spiegler, aber keine Plane darüber, und geladen hat er offensichtlich eine Schlauchtrommel.



In der Profilansicht sind die hinteren Blattfedern und das unter dem Pritschenboden angebrachte Reserverad gut zu sehen. Darum musste sich Ottomobile mit dem Chassis mehr Mühe geben als sonst.

Fotos: Alexander F. Storz

mique, was ihm steht und was typisch für ihn ist. Das Bestechende an der Ottomobile-Miniatur ist seine absolute Kargheit, null Luxus, null Blimblim, nahezu kein Lametta. Verchromt sind die Scheinwerferringe, die Türgriffe und die Streben im Kühlergrill, aber nicht mal die Vorderstoßstange. Die ist in Wagenfarbe lackiert. Und erst die Felgen! Stahlfelgen ohne jeglichen Schmuck, geschweige denn einer Radkappe. Das ist Basis, das ist rustikal. Mehr braucht der Bauer nicht. Auch keine Einzelsitze. Auf einer Dreier-Sitzbank nehmen Bauer, Knecht und Magd Platz, und braun ist es innen, arg braun. Das Armaturenbrett mit Breitbandtacho allerdings ist zweifarbig, oben neutrales Schwarz, unten herum braun. Der vordere Wagenteil entspricht der 404

Limousine, statt den Hintertüren geht das Nutzfahrzeug los: eine Stahl-Pickupwanne mit verstärkenden Sicken, und weil die Hinterräder nicht abgedeckt sind, sieht man im Profil wunderbar die Blattfedern. Dieses hinten halbfreie Chassis nötigte Ottomobile dazu, sich mit dem Boden mehr Mühe als üblich zu geben, denn zumindest von hinten ist auch das unterm Pritschenboden angebrachte Reserverad sichtbar.

Den 404 Pickup brauchen Peugeot-Fans, Sammler, die in den 70ern und 80ern das ländliche Frankreich bereisten und schöne Erinnerungen daran haben, Pickup-Enthu-

siasten, natürlich die Fan-Gemeinde des Peugeot 404 (denn bisher mussten sie sich mit einem zeitgenössischen Norev-Plastikauto in 1:43 zufriedengeben, das später von Eligor aus dubios übernommenen Formen in Diecast weitergebaut wurde). Wer braucht es nicht? Supercar-Sammler, Luxuslimousinen-Fetischisten, die Elfer-Fraktion. Aber die haben ohnehin nicht bis zum Ende dieses Artikels durchgehalten.

● **OT396** Peugeot 404 Pickup 1967. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 90 €.

Alexander F. Storz

Das einzige Männermagazin, das Mann nicht verstecken muss!

Laster & Bagger

Zeitschrift über Lastwagen, Baumaschinen und Krane im Modell

Alle zwei Monate, 6x im Jahr.

Bestelltelefon:

0041 78 601 74 44

www.lasterundbagger.net



Mehr als **30 000** Modelle auf Lager

tacot.com
SEIT ÜBER 40 JAHREN

tacot - 13, rue du Pont du Péage - 67118 GEISPOLSHHEIM - FRANKREICH

Im Rohzustand: Méhari 4x4 von Norev ohne Rücksitzbank und Verdeck. Die Gitter sind serienmäßig: Der 4x4 schützt sich und seine Augen im Gelände.

Modellfotos: Alexander F. Storz



Erkennungszeichen:
Zwar nur ein Aufkleber am Heck,
aber viel sagend.

Dromedar auf allen Vieren

Der Ente war es nie vergönnt. Aber mit dem Méhari stellte Citroën einen veritablen Allradler auf das unverwüstliche 2CV-Chassis. Genau das tut Norev auch, in Beige Hoggar. Und konstruiert seinen Bestands-Méhari dafür komplett neu.

Die allradgetriebene Version des Citroën Méhari unterscheidet sich signifikant vom normalen Fronttriebler und kam erst elf Jahre später auf den Markt. Für Norev bedeutete das, dass der Méhari 4x4 nicht nur eine Abart des Bestands-Méhari ist, sondern fast schon eine Neukonstruktion. Lediglich Klein- und Anbauteile konnten übernommen werden. Karosserie und Chassis sind komplett anders.

Im Mai 1968, mitten während der Pariser Studentenrevolte, erschien der Méhari, ein Plastikauto mit unkaputtbarer Ententechnik, voll auf fun und gleichzeitig mit dem ernsthaften Hintergrund, ein Arbeitstier zu sein. Die Technik von der Dyane (2-Zylinder-Boxer mit 602 cm³ und 28 PS), darauf eine durchgefärbte ABS-Kunststoffkarosserie. Der Méhari (Méharis sind afrikanische Dromedare) ist ein offener Wagen mit klapp-

barer Windschutzscheibe, nahezu keine Rundungen, die Längsrillen zur Verstärkung verleihen ihm einen Hauch von Wellblech, Türen nur auf Wunsch.

Der erste Schritt zum Méhari 4x4 war – wie sollte es anders sein – das Interesse des Militärs. Die französische Armee hatte eine Armada total veralteter Hotchkiss-Jeeps (Willys in Lizenz). Im Dezember 1970 bestellte die französische Armee 1000 Méharis zur Unterstützung des Hotchkiss. Natürlich war der kleine, nur frontgetriebene Citroën für die Armee eine Verlegenheitslösung, obwohl er sich in Schwarzafrika (Senegal,



Klettermaxe: Mit vier angetriebenen Rädern ist der Méhari ein „go anywhere“ und kompensiert mangelnde Motorleistung durch geringes Gewicht – wie weiland der VW Kübelwagen aus dem Zweiten Weltkrieg.



Für das Militär konstruiert, macht aber auch Privatleuten Spaß: Méhari 4x4 in seinem Element mit Fun-Factor Eins.

Elfenbeinküste und Niger) gut bewährte. Was fehlte, war eben Allradantrieb. Dann baute die portugiesische Citroën-Filiale in Mangualde Ende der 70er Jahre eine Abart des Méhari mit Namen FAF (= facile à fabriquer et facile à financer, also: einfach und preiswert herzustellen), auch mit Vierradantrieb. Hintergrund war die Hoffnung, ihn den eigenen und den französischen Streitkräften verkaufen zu können. Daraus wurde nichts. Aber endlich war ein Vierradantrieb ins Entenchassis implantiert.

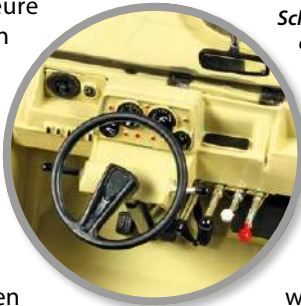
Das französische Militär drängte, der definitive Hotchkiss-Nachfolger Peugeot P4 (Mercedes G-Modell in Lizenz) sollte erst 1982 kommen. Endlich, nach elfjähriger Bauzeit, wurden die Ingenieure am Pariser Quai André Citroën aktiv und bauten einen vier-
radgetriebene Méhari. Um dem Entenchassis Allradkräfte entlocken zu können, bedurfte es tief greifender Änderungen, vor allem an und hinter der Hinterachse. Citroën wollte den Rahmen für die hinteren Antriebswellen nicht durchbrechen und konstruierte das Heck neu. Die Rahmenenden lagen höher als der Rest und es gab Platz und Federweg genug für die hinteren Antriebswellen. Die Kardanwelle wurde mitten durch den Rahmen geführt, also völlig geschützt, und der ebene Fahrzeugboden blieb erhalten. Das brachte auch den Vorteil, dass im Innenraum keinerlei Platz vergeudet wurde und die Sitze unverändert bleiben konnten.

Das Entenherzchen tasteten die Ingenieure nicht an, wohl aber das Getriebe mit angeflanschter Kardanwelle – für sich schon ein technischer Leckerbissen. Wegen der geringen Motorleistung war eine Getriebereduktion unverzichtbar. Von außen war die Kletterente an kleineren aber breiteren 14 Zoll-Rädern mit Stahlgürtelreifen (155R14), an Rohrstoßstangen vor den Scheinwerfern und breiteren Hinterkotflügeln identifizierbar. Und innen, am Armaturenbrett, konnten sich die Méhari 4x4-Fahrer auch optisch delectieren: Drei Schalthebel ragten aus dem Armaturenbrett, direkt nebeneinander und mit schwarzem, weißem und rotem Knubbel versehen: einer für die Gangwahl, einer für den Hinterradantrieb und einer für die Reduktion. Der Méhari 4x4 war der erste Zweizylinder-Citroën mit Drehzahlmesser, und links vom Instrumententräger spendierten ihre Schöpfer ihm sogar einen Betriebsstundenzähler.

An das Differenzial war beim kleinen Citroën schon immer die Bremsanlage angeflanscht und somit innen liegend. Das machten die Citroën-Leute auch hinten so und fügten noch eine Differenzialsperre ein. Und weil sie offenbar richtig Freude hatten, am Heck des Méhari rumkonstruieren zu dürfen, gab es überdies noch



Fast all open bedeutet bei diesem Modell, dass die Heckklappe beweglich ist. Und die Motorhaube geht zweiteilig auf. An unserem Exemplar allerdings etwas hakelig. Wir wollten keine Gewalt anwenden und öffnen sie deshalb nur einen Spalt. Die Türen sind fix.



Schwarz-weiß-rot: Drei Schalthebel ragen aus dem Armaturenbrett, der weiße beim Fahrer für den Allradantrieb, der mittlere schwarze für die Gangwahl, rechts der rote für die Reduktion.

Scheibenbremsen. Für den Tank war am angestammten Platz hinter der Hinterachse kein Quäntchen Luft mehr. Also musste er an die Fahrzeugseite weichen. Da war ihm das Reserverad im Weg.

Wohin also damit? Logisch, auf die Motorhaube. Aber die war aus weichem Plastik und hielt das Gewicht nicht aus. Am Quai André Citroën löste man das Problem ingenieös und verblüfft jeden, der die Motorhaube des Geländeméhari erstmals öffnet: Das fünfte Rad ragt über die Haube. Öffnet man das leichte Plastikteil nach Lösen zweier Verschlüsse, bleibt das Rad auf dem Motor liegen. Es ist nämlich auf eine separate Stahlplatte geschraubt, die ebenfalls hochgeklappt werden muss, und erst dann hat man Zugang zu den Innereien.

Die Stärke der Kletterente lag in ihrem geringen Gewicht. Die mickrige Motorleistung wurde dadurch mehr als kompensiert. Mit ihren 720 Kilo wirkte die Méhari 4x4 neben einem gestandenen Geländewagen im Schlamm wahrlich wie ein Dromedar neben einem Elefanten: Der Elefant sinkt erst einmal ein, bevor er sich mit schierer Kraft befreit. Das Dromedar gleitet auf seinen weichen, breiten Sohlen leichtfüßig durch. Der Méhari

4x4 war also ein klug durchkonstruiertes kleines Auto, initiiert durch ewiges Quengeln des Militärs, und auch für Zivilisten im offiziellen Citroën-Verkaufsprogramm erhältlich. Aber nur vier Jahre lang. Dann hatten die Armee und Gendarmerie genügend Exemplare, der Peugeot P4 ersetzte endlich den alten Hotchkiss-Jeep und Citroën ließ die Produktion der Méhari 4x4 1984 sanft auslaufen.

Norev gab sich viel Mühe und bildet die 4x4-Spezialitäten korrekt nach. Die Motorhaube öffnet zweiteilig, wie beim Original, die Kunststoffkarosserie trägt breite Hinterkotflügel, das Chassis ist vorbildlich mit seinem neuen Hinterteil, beide Stoßstangen mit Rammbügeln, das Armaturenbrett bestens bestückt, dazu die drei knuffigen Schalthebel. Die Farbe Beige Hoggar war 1979 ein neuer Citroën-Farbtönen und blieb bis 1987 im Programm. Norev liefert den Méhari 4x4 als offenen Zweisitzer aus, beiliegend eine Rücksitzbank sowie Abdeckplatte für die Ladefläche, wenn die Bank nicht montiert ist, sowie ein Verdeck. Und noch etwas ist nett: Norev hält sich mit den Materialien ans Vorbild: Chassis aus Metall, Karosserie aus Kunststoff. **181527** Citroën Méhari 4x4 1979 Beige Hoggar. Fertigmodell Kunststoff/Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 65 €.

Alexander F. Storz

Schön detaillierter Entenbauch mit völlig neu konstruiertem hinterem Chassisbereich.



Promi und Normalo



Lang genug für das Langbein: Citroën CX Prestige für den Pariser Oberbürgermeister Jacques Chirac, der nach gewonnener Präsidentschaftswahl darin öffentlichkeitswirksam seine symbolische Fahrt vom Rathaus zum Élysée-Palast absolvierte.

Ein CX, der eine symbolträchtige Fahrt absolviert und dabei von der gesamten französischen Nation im Fernsehen gesehen wird. Und ein GS Break, der vollkommen unprivilegiert ist, aber seine Passagiere mit dem Privileg der Hydropneumatik verwöhnt. Ottomobile bringt zwei besondere Citroën. Aber eigentlich ist ja jeder klassische Citroën ein besonderer.

Staatslimousinen in 1:18 sind eher selten. Sie sind zumeist so speziell, dass Werkzeuge für das Modell keine Zweitversion zulassen. Frankreichs Staatsmänner machen es den Modellautoherstellern einfacher. Sie sind bescheidene Männer und waren bis in die 80er Jahre hinein mit vier Zylindern zufrieden. Mehr bot ihnen Citroën im CX nicht. Französische Präsidenten waren wohl die einzigen Staatsoberhäupter in Westeuropa, deren Repräsentationswagen nur vier Töpfe hatten. Etwas weiter westlich, in Bonn, machte es damals kein Kanzler unter acht Zylindern. Ottomobile bringt die Limousine von Präsident Jacques Chirac, einen Citroën CX Prestige Turbo 2. Am 7. Mai 1995 wurde der damalige Pariser Bürgermeister zum Staatspräsidenten gewählt. Am Abend, nachdem sein Wahlsieg feststand, wurde er, zusammen mit seiner Ehefrau Bernadette auf der Rückbank sitzend, vom Pariser Rathaus zum Élysée-Palast am Place de la Concorde gefahren, live im Fernsehen übertragen. Am Steuer sein langjähriger Chauffeur Jean-Claude

Laumond. Da sahen alle Franzosen seinen Dienstwagen, einen damals zehn Jahre alten CX. Und seitdem wird Chirac mit diesem Fahrzeug verbunden.

Der Wagen ist Baujahr 1985, also ein frühes Exemplar der zweiten CX-Serie mit Kunststoffstoßfängern statt Chromstoßstangen. Natürlich hat er ein Telefon an Bord (deswegen die zusätzliche Antenne im hinteren Dachbereich), eine Radioanlage für das Separée, hinten zwei extra Zigarettanzünder (Chirac war starker Raucher), seitliche Blinker auch auf den hinteren Kotflügeln, ansonsten weitgehend serienmäßig. 19 FLX 75, so sein Kennzeichen, ist in Gris Neptune lackiert mit serienmäßigem schwarzem Vinyl Dach, innen Leder in hellem Beige, die typischen Turbo-Alus trägt auch der Prestige mit Turbomotor in Serie.

In Dienst gestellt wurde der Bürgermeister-CX 1985. Insgesamt 63 000 Kilometer

absolvierte er (denn ein Pariser Bürgermeister hat auch Auswärts-Termine jenseits von Paris). Nach Chiracs Wechsel ins Präsidialamt ging der CX in Rente und verbrachte ruhige Jahre im Chirac-Museum in Sarraon, wo alles ausgestellt ist, was Chirac im Laufe seines politischen Lebens geschenkt bekam oder benutzt hat.

Chirac war absoluter Citroën-Fan, zunächst als Wirtschaftsminister DS, dann CX, XM, zuletzt ein gepanzerter C6 (den all seine

Nachfolger Sarkozy, Hollande und Macron weiterhin nutzten). Ein CX rettete ihm 1978 bei einem schlimmen Autounfall das Leben, und den Prestige mit verlängertem Radstand brauchte er vor allem, weil er als Bürgermeister nicht selbst fahren durfte, sondern chauffiert wurde. Und ein 1,95-Meter-Mann mit entsprechend langen Beinen benötigt hinten schlichtweg mehr Platz, als ein normaler CX zu bieten hat. Und ein höheres Dach braucht er auch. Beides sind At-

Ottomobile hatte zwar schon mehrere Citroën CX im Portfolio, aber noch keinen langen Prestige der zweiten Serie.



tribute des CX Prestige, 247 mm länger und 15 mm höher als ein normaler CX, der Prestige teilt seinen langen Radstand mit dem Break. In der zweiten Serie ab 1985 erbte der Prestige seinen Motor vom Turbo, also satte 168 PS aus (nur) vierzylindrigen 2,5 Litern.

Ottomobile gab sich mit Chiracs CX nicht mehr Mühe als sonst, und das reicht, um ein hervorragendes Modellauto auf die Räder zu stellen. Es ist eine Neukonstruktion. Otto hatte zwar schon mehrere CX im Portfolio, aber noch keinen langen Prestige der zweiten Serie. Ein französischer Hersteller darf sich bei einer solchen Ikone keinen Fehler erlauben, und Otto machte seine Sache perfekt. Es gab durchaus noch mehr Staatsoberhäupter, die CX fuhren: Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterand, Erich Honecker, Leonid Breschnev, Prinz Henrik von Dänemark und der norwegische König Harald V. Da könnte Ottomobile eine schöne, kleine, in sich geschlossene Serie realisieren.

Zweiter im Bunde, lange nicht so prominent, dafür aber ebenso hoch willkommen, weil noch nie da gewesen in 1:18: Citroën GS Break in Bleu Camargue AC 635. Der Farbton war 1972/73 Bestandteil der Palette am Quai de Javel. Die Landschaft Camargue bringt

man eher mit anderen Farben in Verbindung, mit rosaroten Flamingos oder weißen Pferden, als mit Blau. Aber wenn man das Rhonedelta in Betracht zieht und Wasser als Blau ansieht, so mag es passen. Von 1970 bis 1979 wurde der Citroën GS produziert, dann abgelöst vom modifizierten GSA mit großer Heckklappe, Design Robert Opron, der Citroën-Chefstilist (der auch den CX gestaltete). Der Ottomobile GS trägt ganz frühe

Felgen mit runden Löchern und einen verchromten Grill mit Wabenmuster, also vor dem ersten kleinen Facelift zum Modelljahr 1975. Die Farbe selbst definiert ihn als Modell 1972/73, was passt. Und auch sonst passt alles, typische Otto-Machart. Jede der Seitenscheiben trägt ihr eigenes transparentes Zellenteil, die charakteristische, nach oben gebogene Heckscheibe ist perfekt an den Rahmen angepasst, der rechte Außenspiegel ist ein Extra, die Dekoration stimmt und schließt erfreulicherweise die kleine „Total“-Werbung auf dem Rückfenster mit ein, die Felgen nicht silbern lackiert, sondern im korrekten Mausgrau-Farbtönen.

Innen ist der Break mittelbraun bestuhlt, die Sitzpolster prima gesteppt, Boden, Armaturenbrett und Lenkrad schwarz und die skurrile Armatureneinheit trägt den typischen GS-Futurismus. Sehr schöne Miniatur eines Vorbildes, das wohl nie in Großserie kommen dürfte und somit eine ideale Bereicherung für die Citroën-Sammlung ist. Für den Citroënisten also ein Muss.

● **OT864** Citroën CX Prestige Turbo 2 1985 Jacques Chirac und

● **OT401** Citroën GS Break 1973. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:18. Auflage je 2000 Exemplare. Preis je ca. 90 €.

Alexander F. Storz



Schonender kann Transportgut nicht transportiert werden als in einem Wagen mit Hydropneumatik. Das gilt auch für eine Familie mit Urlaubsgepäck. Ein Citroën GS Break in 1:18 ist eine Premiere.

Solche Mädchen konnte es nur Anfang der 70er Jahre geben. Heute sind die Damen 70 Jahre alt. Der GS Break zeigt sein sehr speziell geformtes Rückfenster, im oberen Bereich ins Dach hinein gebogen. Wann hat man das letzte Mal einen GS Break live gesehen?

Fotos: Alexander F. Storz





Wirklich ein Sahneschnittchen, praktisch perfekt umgesetzt. Sinnliche Formen, typgerechte Felgen, einfach alles wie beim großen Bruder, nur halt kleiner. Das Original, in der Corsa-Variante 160 PS leistend, hat heute noch seinen festen Platz im Herzen aller Alfisti. Form und Technik, bei diesem Auto stimmte alles.

Die Miniatur der Aachener ist einfach klasse gelungen, in allen Bereichen authentisch umgesetzt. Die betörende, sinnliche Karosserieform wie auch die Proportionen, sind stimmig, die Felgen gleichen exakt denen des Originals und Lackierung und Deko liegen auf hohem Niveau. Das gilt auch für den Innenraum, der sich bestens detailliert zeigt. Gelochtes Dreispeichen-Volant mit imitiertem Holzkranz samt Alfa-Emblem, typgerechter Überrollkäfig, Armaturenbrett wie beim Großen, Türgriffe, Rennsitze, Schalthebel – hier wurde nichts vergessen. Dazu kommen ein gut gemachter Unterboden mit vielen Details, eine dem Vorbild haargenau entsprechende Abgasanlage und abgedeckte Zusatzscheinwerfer. Und: Der Rote kann die Vorderräder einschlagen. Kurz und gut, einfach eine sehr überzeugende Miniatur.

1972 in Spa setzten die Italiener vier 2000 GTV und zwei GTA 1300 ein. Gemeldet vom Werk, beziehungsweise der Rennabteilung Autodelta, dazu kamen noch einige weitere, privat eingesetzte Kleeblätter. Nach 24 Stunden harter Arbeit belegte die # 83 den 23. Gesamtrang. In ihrer Gruppe, der Division 1, hatten Facetti/Truci ihren GTA auf den zweiten Platz geprügelt, ein ganz hervorragendes Ergebnis. Gesamtsieger wurden Stuck/Mass auf einem Ford Capri RS 2600, Sieger der Division 1 waren Dini/„Pooky“, ebenfalls in einem 1300er GTA unterwegs.

Ein Höllenritt

Neu von Minichamps im Maßstab 1:18 ist ein Alfa Romeo 1300 GTA, der 1972 in Spa-Francorchamps antrat, gefahren von Carlo Facetti und Carlo Truci. Wie in Le Mans lief das Rennen auf dem äußerst schwierig zu fahrenden, gefährlichen Kurs durch die Ardennen über 24 Stunden.

Kopf hinter Autodelta war der italienische Ingenieur Carlo Chiti, der das Unternehmen 1963 mit seinem Partner Chizzola gegründet hatte. 1966 übernahm Alfa Romeo die Firma als selbstständige Tochtergesellschaft, der Partner von Chiti stieg aus, und Autodelta zog nach Mailand um. Chiti war für viele, heute noch berühmte Alfa-Wettbewerbsautos zuständig, wie den Tipo 33/3, die GTA oder die GTAm, außerdem entwickelte er ebenfalls die Formel-1-Motoren.

Der Einsatz des Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1300 Junior – so sein offizieller Name –, basierte auf der Einstufung des Autos in den Tourenwagen-Europameisterschaften der Division 1, Hubraum weniger als 1,3 Liter. Der Reihen-Vierzylinder des Italieners

hatte einen Hubraum von 1290 cm³, Block und Zylinderkopf waren aus Leichtmetall. Dazu kamen zwei obenliegende Nockenwellen, zwei Zündkerzen pro Zylinder und für die Benzinversorgung waren zwei 45er Weber-Doppelvergaser oder eine Einspritzanlage von Spica zuständig. In seiner höchsten Ausbaustufe, der Corsa-Variante, leistete der GTA 160 PS, der Dreh-

zahlmesser zeigte dann 8300 U/min. an, gut genug für 210 km/h und das bei einem Leergewicht von knapp 760 Kilogramm. So gerüstet, blieb der 1300 GTA noch bis 1974 ein Sieganwärter in der Division 1. Der Buchstabe A im Namen des Italieners stand für „alleggerita“, also erleichtert und war ein Merkmal der Corsa-Varianten, so wie das Vorbild der Minichamps-Miniatur. Im Klartext bedeutete das eine Karosserie aus einer Alu-Legierung, Verzicht auf Dämmmaterial, dazu Plastikscheiben seitlich und hinten plus Einsatz von Rädern aus Magnesium. Mit diesem Auto gewann Alfa Romeo 1971 und 1972 den Europapokal der Marken – einem Auto, welches noch heute ganz tief in den Herzen der Alfa-Fans verankert ist.

● 155722283 Alfa Romeo 1300 GTA, Carlo Facetti/Carlo Truci, Autodelta, Spa Francorchamps 1972, Diecast, Preis ca. 130 €.

Wolfgang Rüppel



Fotos:
Wolfgang Rüppel



Wieder einmal beweist Minichamps seine Stärke in puncto Formel 1 – ein tadelloses Modell. Max Verstappen gewann die Fahrer-WM 2021, sein Konkurrent Hamilton hatte das Nachsehen. Das Pitboard wird als Goodie mitgeliefert.

Fotos: Wolfgang Ruppel

Am 12. Dezember 2021 erfüllte sich beim letzten Rennen der Formel-1-Saison im saudi-arabischen Abu Dhabi der große Traum des Max Verstappen, er wurde, nach hartem Kampf mit Lewis Hamilton, Formel-1-Weltmeister 2021. Ein absolut verdienter Sieg des seit 2015 mit niederländischer Lizenz in der Formel 1 fahrenden Piloten.

Verstappen besitzt zwei Staatsbürgerschaften, der Vater ist Niederländer und die Mutter Belgierin. Papa Jos Verstappen war selbst Rennfahrer, die Mama betrieb Kartsport, und Sohn Max trat zielgenau in ihre Fußstapfen. Er diente sich über den Kartsport, die Formel 3, als Testfahrer für die Formel 1 und Stammpilot bei der Scuderia Toro Rosso, dem sagen wir einmal „B-Team von Red Bull“ bis zum Stammpilot von Red Bull Racing ab 2016 hoch. Schon sehr schnell zeigte sich, hier wuchs Konkurrenz für den Dauer-Weltmeister Lewis Hamilton heran, ein riesiges Talent. Die Belohnung kam schon 2016, als Verstappen in Spanien 2016 seinen ersten Grand-Prix-Sieg feiern konnte, mit noch nicht einmal 18 Jahren der bis heute jüngste Grand-Prix-Sieger in der Geschichte des Formel-1-Rennsports.

2017 belegte er mit seinem Red Bull-Renault den sechsten Rang in der Endabrechnung, 2018 schon Rang Vier, kletterte 2019 auf den dritten Gesamtrang, desgleichen 2020, bis er sich dann im Folgejahr endlich seinen Lebenstraum erfüllen konnte – er hatte ihn sich verdient und hart erarbeitet.

Der 1,6 Liter große Honda V6 hatte 2021 eine Systemleistung von gut 1000 PS, anscheinend aber einen Turbolader mit besserem Ansprechverhalten als sein größter Konkurrent, der

Das letzte Gefecht

Es war spannend wie lange nicht mehr, als Max Verstappen im letzten Rennen der F1-Saison in Abu Dhabi auf die Zielinie zuraste. In diesem Jahr kann er mit einem komfortablen Vorsprung seinen WM-Titel einfahren. Kein Wunder, dass sein Renngefahr als Minichamps-Modell begehrt ist.

Mercedes; das Chassis war in Eigenregie gefertigt. In der Gesamtbetrachtung verfügte Red Bull Racing Honda mit dem RB16B 2021 über das kompletteste Auto und wohl auch den besten Piloten.

Schauen wir uns die Miniatur genauer an, so stellen wir sehr schnell fest, sie liegt auf einem sehr hohen Level. Die Qualität der Umsetzung, die Authentizität und selbst die kleinsten Details, alles ist absolut stimmig. In Summe ein

typisches Minichamps-Modell, zwar nicht gerade zum Taschengeldpreis zu erwerben, aber jeden Cent des geforderten Preises mehr als wert. Allein schon die Filigranität der aerodynamischen Anbauteile wie Front- und Heckspoiler oder die Akkuratess der

zierlichen Halterung des Heckspoilers beeindruckend nachhaltig. Das gilt ebenso für die Felgen mit ihren feinen, akzentuierten Zentralmuttern samt den beschrifteten Renngummis, den Antennen oder der fehlerfreien und kompletten Dekoration. Im Cockpit sitzt angegurtet der kleine Max, die Augen hinter seinem Helmvisier haben das Dashboard voll im Blick. Ein Goodie ist das Pitboard, mit dem seine Crew ihn nach dem letzten Gefecht im Ziel empfangen hatte, darauf die magischen Worte: „World Champion 2021 Max“ – Max Verstappen war am Ziel seiner Träume angekommen.

● **110212333** Red Bull Racing Honda RB16B, Max Verstappen, Sieger Abu Dhabi GP 2021 mit Pitboard, Diecast. Das Modell ist bei Minichamps schon ausverkauft, allerdings bei einigen Händlern für etwa 185 € noch zu bekommen.

Wolfgang Ruppel

„World Champion 2021 Max“ – Max Verstappen war am Ziel seiner Träume angekommen.



Die Filigranität der aerodynamischen Anbauteile und die Akkuratess der zierlichen Halterung des Heckspoilers beeindrucken selbst verwöhnte Sammler.



Trotz des etwas großspürigen Namens Bleu Régence fand diese Farbe nur bei den kleinen und mittleren Peugeot Verwendung, hauptsächlich beim 104, aber auch bei den späten Versionen von 204 und 304. Für die größeren Peugeot 404 und 504 gab es diese Farbe nicht.

Fotos: Alexander F. Storz

Europas kürzester 4-Türer

Als kürzester Viertürer Europas wurde der Peugeot 104 propagiert, als er 1972 erschien. Norev widmet sich mit einer Formneuheit dem 104, aber seiner fünftürigen Variante ab Herbst 1976. Professionell konstruierter 18er ohne Funktionen und ohne Tadel.

Nur zehn Kilometer von der deutsch-französischen Grenze entfernt baute Peugeot zwischen Châlon-sur-Saône und der Industriestadt Mulhouse eine völlig neue Fabrik, die 1972 mit dem Bau eines ebenso völlig neuen Peugeot ihre Tätigkeit aufnahm, des 104. Alles anders als jeder zuvor da gewesene Peugeot: in einem kleineren Segment angesiedelt, mit einem nagelneu konstruierten Motor versehen, ein viertüriger Kleinwagen mit schrägem Heck, aber ohne große Kofferraumklappe. Paolo Martin zeichnete ihn, der zuvor bei den Besten gearbeitet hatte, bei Michelotti, bei Bertone, bei Ghia und bei Pininfarina. Auf sein Konto gehen der Triumph Spitfire, der Rolls-Royce Camargue, der Lancia Beta Montecarlo und das Fiat 130 Coupé. Sein letzter Auftrag bei Pininfarina vor der Selbständigkeit war der Peugeot 104, ein Auto nahezu ohne Rundungen in einer erstaunlichen Sachlichkeit und Klarheit, die viele Jahre prägend für das Kleinwagendesign sein sollte und so zeitlos war, dass der Peugeot 104 bis 1988 gebaut werden konnte, also 16 Jahre lang, ohne alt zu wirken. Erst dann wurden die Autos an der Schwelle zu den 90ern rundlich und leberwurstig. Charakteristisch für den kleinen Fronttriebler war der neu konstruierte Alu-motor, dessen Getriebe unter dem Motor angebracht ist und beide Komponenten teilen sich dasselbe Öl.

Dieser kleine Peugeot gehört auch zu jenen Klassikern, von denen man sich fragt, warum sie erst jetzt in 1:18 miniaturisiert werden. Das Auto ist in Frankreich so populär wie bei uns ein Opel Kadett C,

die typische Familienkutsche der „kleinen Leute“ in den 70ern. Warum hat es Norev nicht viel früher gemacht? Wenigstens hat es Norev gemacht! Der 104 Berlin ist eine Form-Neuerscheinung und kommt innerhalb kürzester Zeit in mehreren Versionen. Exklusiv im Online-Shop erhältlich sind der 104 GL in Grünmetallic und der 104 S mit größeren Scheinwerfern, Alufelgen und schwarzen Seitenstreifen in Rot (je 300 Stück), die erste Fachhandelsversion ist der 104 GL in Bleu Régence, unser Fotomuster, unlimitiert.

Das Modell kann nichts öffnen, ist ungefedert und lenkt. Die Form ist einwandfrei wiedergegeben, alles ist äußerst professionell und tadellos konstruiert, alles passt, die üblichen Teile sind verchromt und separat eingesetzt, nur die Regenrinne ist ein silbernes Druckwerk. Die Schriftzüge chromgeprägt, die Vorderblinker nicht durchgefärbt (weil in Frankreich zugelassen), die Scheinwerfer mit Pins (was eigentlich bei heutigen Neukonstruktionen nicht sein sollte).

Innen sehr hübsch gearbeitet: Dachhimmel weiß lackiert, Türinnenverkleidungen decken nur einen Teil ab, oberer Türteil in Karosseriefarbe lackiert, Armaturenbrett und Fußboden schwarz, die Möbel zweifarbig in Braunbeige mit Sitzflächen in einem ins Orangefarbene gehenden Braunton.

Norev miniaturisiert nicht die Ursprungsversion von 1972 mit dem kleinen Kofferraumdeckel (der bei einem Schrägheckwagen wahrlich fehlt am Platze ist), sondern das Modell ab Herbst 1976 mit großer Heckklappe, das bis Ende 1981 Gültigkeit hatte, dann neues Armaturenbrett und geänderte Scheinwerfer. Ab 1984 lief der 104 zugunsten des 205 aus, wurde aber in Frankreich noch bis 1988 angeboten (in Deutschland bis 1983), insgesamt 1 624 992 Exemplare inklusive des Coupés 104 Z, aber exklusive seiner spät geborenen Konzernschwestermodelle Citroën LN und Talbot Samba.

● **184900** Peugeot 104 GL 1977 Bleu Régence. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 65 €. **Alexander F. Storz**

Ein sehr spezieller 104, die Sonderserie „Plus Serie“ des deutschen Importeurs von 1978 in Rot mit Kotflügelverbreiterungen, Frontspoiler, Heckspoiler, speziellen Radzierkappen (keine Alus!) und sehr sportlichen Seitenstreifen. Ob einer davon überlebt hat?





Es gab und gibt verschiedene Möglichkeiten, BMW zu fahren. Wer das schnelle Fahren im Grenzbereich liebte, der ging zu Schnitzer. Für den Genießer, der die Kombination von Kraft und Komfort bevorzugte plus eine Portion Luxus, der ging halt zu Alpina, einer Firma mit einem Ruf wie Donnerhall unter den BMW-Fahrern. Die Wurzeln von Alpina lagen in der Produktion von Büromaschinen, 1965 dann Veredlung und Tuning von BMW-Autos und 1983 gab es vom Kraftfahrtbundesamt die Zulassung als offizieller Autohersteller.

Generell dienten von Beginn an nur Fahrzeuge von BMW als Basis für die technischen und auch optischen Verbesserungen an den Autos. Seien es nun Bremsen, Fahrwerke, Innenausstattungen oder Modifikationen der Karosserie – Alpina war bestens gerüstet. Natürlich wurden auch Motoren optimiert, aber immer basierend auf Motorblöcken von BMW. Auch die Buchloer konnten sich dem Automobilsport nicht verschließen, ab 1968 trat Alpina im Tourenwagen-Rennsport an. Fahrer wie Niki Lauda, Brian Muir oder Jacky Ickx saßen in Alpina-Autos und fuhren viele Erfolge ein. 1977 wurde das Engagement beendet, man brauchte alle Kapazitäten für die Straßenfahrzeuge. Schon zehn Jahre später stieg Alpina mit dem M3 in die DTM ein, stiegen 1988 wieder aus, um sich der Entwicklung neuer Straßenfahrzeuge zu widmen.

Nach knapp 20 Jahren Abstinenz vom Motorsport kehrte Alpina 2009 mit dem BMW Alpina B6 GT 3 wieder auf die internationalen Rennstrecken zurück, 2010 dann beschränkte sich Buchloe auf die Betreuung der Kundenteams, das Werksteam wurde aufgelöst. 2012 kehrte das Werksteam wieder zurück, seit 2013 gibt es nur noch die Betreuung von Kundenteams. Gesamt betrachtet ein großer Erfolg, denn der „Urknall“ für sportliche Alpina war ein Tuning-Kit für die „Neue Klasse“, den BMW 1500.

Schon seit einiger Zeit ist bekannt, die BMW Group kauft Alpina, der bestehende Vertrag soll zum 31.12.2025 aufgelöst wer-

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist dieses Auto, bedingt durch die kurze Bauzeit, recht begehrt – und teuer.

Wer „Ich will Spaß, ich geb Gas“ wollte, ging zu Schnitzer, derjenige, der zusätzlich zur Geschwindigkeit noch Luxus und Noblesse suchte, fand sie bei Alpina. KK-Scale bringt nun den Alpina C2 2.7 auf den Sammlermarkt, ein in allen relevanten Punkten glänzend gelungenes Modell.

High Society

Wem ein serienmäßiger BMW 325i zu volkstümlich war, griff zu einem BMW von Alpina. Da stand der Typ E30 als C2 2.7 in der Preisliste, für die 80er Jahre sehr dezent veredelt und gar nicht krawallig aufgemotzt. KK-Scale macht das genau so.

den. Die Gegenwart macht der Besitzerfamilie Bovensiepen keine Sorge, aber die Zukunft. Die Transformation hin zu E-Autos, die immer strengerem Abgasgesetze, die Vorgaben für Assistenz- und Überwachungssysteme, das alles ist für ein kleines Unternehmen nicht zu wuppen.

Nun bringt KK-Scale den Alpina C2 2.7 im Maßstab 1:18 auf den Markt. Ausgangsbasis für dieses Auto war der BMW 325i (E 30) als Zwei- und Viertürer, Cabrio und Allradversion. Die Bauzeit dieser Varianten dauerte von März 1987 bis Juli 1987, er war also nur kurzzeitig im Angebot von Alpina. Der Sechszylinder mit einem Hubraum von knapp 2,7 Liter brachte den Wagen in 6,9 Sekunden von Null auf Hundert, Höchstgeschwindigkeit knapp 230 km/h.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist dieses Auto, bedingt durch die kurze Bauzeit, recht begehrt und dementsprechend sind auch die Preise. Nachfolgemodell war der Alpina B3 2.7, der bis 1992 gebaut wurde. Als Vorbild hat sich KK-Scale die zweitürige Version ausgesucht, gut möglich, dass später auch eine Cabrio-Variante folgt. *Caramini*

hat sich die in einem metallischen Blau perfekt lackierte Farbvariante ausgesucht, sie sieht edel, dezent und zugleich sportlich aus, überhaupt nicht krawallig.

Die Form der Karosserie ist überzeugend getroffen, die Gravuren sitzen punktgenau und haben die richtige Tiefe. Die typischen, seitlich angebrachten Alpina-Streifen zeigen sich genau wie die Alpina-Felgen in Bestform. Dazu kommen ein tief herunter gezogener Frontspoiler sowie ein dezenter, auf den Heckdeckel gesetzter Spoiler. Einen guten Eindruck schindet ebenfalls der Innenraum. Sehr schön und authentisch ausgeformte Sitze, Lenkrad mit Alpina-Signet, Schalt- und Handbremshebel sowie einem authentischen Armaturenbrett, dem leider (dem sehr günstigen Preis geschuldet) das Decal fehlt. Der Scheibeneinsatz sitzt exakt, unter dem Heckblech ragen die beiden Endrohre der doppelstufigen Auspuffanlage in Freie, und die vorne und hinten präzise eingesetzten Scheinwerfer machen den gleichen, sehr guten Eindruck wie das perfekt eingepasste Glasteil. Summa summarum also eine sehr überzeugende Miniatur, die dem großen Bruder in allen Belangen gerecht wird.

● **KKDC180782** Alpina C2 2.7 1988, Diecast, Preis 79,95 €. **Wolfgang Rüppel**



Sogar ein durchbrochener Kühlergrill hinter den Zusatzscheinwerfern. Grill, Stoßstangen und Außenspiegel in Karosseriefarbe – das zeichnet neben den Spoilern den 2.8 Injection aus. Dem grünen Modell fehlt der Flankenzierstreifen, die anderen Farbvarianten weisen ihn auf.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert;
Vorbildfotos: Archiv afs (3)

Der coolste große Ford

Der meist verkaufte deutsche Sechszylinder seiner Zeit. Ein Superlativ. Der Ford Granada hatte ihn inne. Und trotzdem hat es Jahre gedauert, bis sich mal ein Modellautohersteller des Granada II als Limousine erbarmt. Eine Schande! Endlich machte es MCG und machte es gut. Neu: Granada II 2.8 Injection und Ghia in der 1982er Facelift-Version.

Das S-Modell war ein Trend in den 70ern, und seine Abschaffung folgte Anfang der 80er auf dem Fuße. „S“ steht natürlich für „Sport“, und vor allem Ford und Opel boten ein S-Paket an, oftmals quer durch die Baureihen und deren Ausstattungsvarianten. Meist gab es den stärksten oder wenigstens zweitstärksten Motor, etwas härtere Abstimmung, mehr Mattschwarz als Chrom, einen Drehzahlmesser, Alufelgen und Gürtelreifen. So war Papa sportlich im Escort oder Rekord unterwegs. Das war zu beliebig, und so entschieden sich die Hersteller, vorzüglich jene mit US-Wurzeln, um 1982/83, das S-Paket abzuschaffen und statt seiner eine sportliche Spezialversion ihrer Autos anzubieten. Aus dem Opel Monza S wurde der Monza GSE, für den Ford Capri war das S-Paket nicht mehr als Ergänzung zu den üblichen Ausstattungslinien erhältlich, sondern es

gab einen speziellen Sport-Capri, den 2.8 Injection. So erging es auch dem Ford Granada. Zuvor konnte das S-Paket mit seinen Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern für alle Versionen geordert werden, also Granada S, LS, GLS und Ghia S. Ab 1982 gab es als Sportversion nur noch den Granada 2.8 Injection. Und wer es nicht sportlich, sondern luxuriös haben wollte, griff zum Granada Ghia. Eine Kombination aus Sport und Luxus gehörte Anfang der 80er nicht mehr zum automobilen Selbstverständnis. Dafür hatte jeder der beiden Topmodelle seinen eigenen Charakter. Hier Luxus, Holz, weiche Abstimmung, Velours und Chrom, dort straff gefedert, verspoilert, Recaro-Sitze, Alus, in Wagenfarbe lackierte Stoßstangen und Chromverzicht. Die Abgrenzung wurde also klarer.

MCG macht einen Granada als viertürige Limousine, die letzte Ausbaustufe 1982 bis 1985, bevor der Scorpio kam. Lange haben

wir darauf warten müssen. Der Granada II wurde zum Kultmobil, und die Modellautohersteller reagierten mit ungewöhnlicher Verzögerung – gerade so, als wollten sie nicht wahrhaben, dass aus dem grauen Mäuschen plötzlich ein Szene-Pfau wurde. Einen Turnier als 1:18-Resinemodell machte BoS im Jahre 2013, die Limousine ließ bis jetzt auf sich warten. Und wieder war es Klaus Kiunkes Kosmos, der den Wunsch befriedigt. Denn MCG gehört ebenso wie BoS zum Kosmos von Kiunkes Model Car World. MCG-Modelle sind aus Zinkdruckguss, man kann nichts öffnen und sie lenken nicht; Model Car World lässt sie bei Sonic/Ixo konstruieren und fertigen. Es gab in der Vergangenheit neben hervorragenden Wiedergaben auch ein paar Krücken, aber in jüngster Zeit sind MCG-Modelle durchweg prima miniaturisierte Fahrzeuge interessanter Vorbilder. Das gilt auch für den Granada. Er ist ein klasse gemachtes Modell, bereichert das 1:18-Angebot und schließt eine Lücke, die viele Jahre klaffte.

Für den Granada '82 änderte Ford 2214 Teile, also sehr viel, optisch wie technisch. Für das Facelift war Patrick le Quément zuständig, während das 1977er Originaldesign des Granada II von Uwe Bahnsen stammt. Der '82er war der letzte „echte“ Granada,

Es gibt kaum etwas mehr Erregendes (in Sachen Auto fahren) als ein Drift mit einem potenten Hecktriebler: Granada 2.8 Injection, der chromlose Granada.



der coolste, der lässigste große Ford, der letzte, bevor die weichgespülten Sierra und Scorpio und danach im „New-Edge-Design“ Mondeo, Focus und Cougar kamen. Damals, 1982, war er das letzte Aufbäumen einer zehn Jahre alten Konstruktion. Vom Granada II wurden noch richtige Stückzahlen abgesetzt, er war der best verkaufte Sechszylinder auf dem deutschen Markt.

Der Ghia blieb, wie schon vor dem Facelift, die Topversion, aber dem Trend der Zeit entsprechend stattete ihn Ford immer besser aus, gleichzeitig wurde er teurer, feine Stoffe, hintere Kopfstützen, aufwändige Radioanlage mit Kassettensbox in der Konsole, Innenbeleuchtung mit Verzögerungsrelais, Holz auch an Konsole und Türverkleidungen, auf Wunsch sogar eine Lederausstattung und Klimaanlage.

Eine neue Variante beim Granada '82 war der 2.8 Injection (was Ford allerdings klein schrieb, sowohl in der Werbung als auch auf dem Kofferraumdeckel). Der 2.8 Injection, lieferbar als Limousine und Turnier, basierte auf dem GL, trug auch einige Ghia-Attribute und das komplette S-Paket, Gasdruck-Stoßdämpfer, Tieferlegung. Er war ein eigenständiges Modell mit tief herab gezogenem Frontspoiler und eingepprägtem „2.8 i“-Logo, Heckspoiler, vorne innen belüftete Scheibenbremsen, Motorraumbeleuchtung, die Alufelgen in Beigemetall lackiert, Stoßstangen und Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe, Fenstereinfassungen, Türgriffe und Regenrinnenzierleiste mattschwarz (beim Turnier auch der Dachgepäckträger), Stoßstangenhörner, Halogenscheinwerfer, Seitenzierstreifen, innen vordere Recaros. Automatik nicht lieferbar. Der Heckschriftzug ist nicht aus verchromtem Metall, sondern aufgeklebt und farblich passend zur Karosseriefarbe, und ist so lang, dass er fast bis zum Kofferraumschloss reicht. Ein Ghia mit 2,8-Liter-Motor kam 1982 auf 33.000 D-Mark, ein 2.8 Injection auf 30.200 DM. Somit blieb der Ghia das Flaggschiff, aber der 2.8 Injection erhielt mehr Aufmerksamkeit, auch seitens der Fachpresse. Die beginnenden 80er Jah-



Stoßstangen und Außenspiegel in Wagenfarbe und ein tief herab gezogener Gummispoiler kennzeichnen den 2.8 Injection von vorne. Serienmäßiger Heckspoiler, der aber nicht neu, sondern schon zuvor im Ford-RS-Zubehörprogramm erhältlich war. Gut zu sehen sind die Zierleisten unter den Rückleuchten.



re waren die Hochphase des Tuningwahns, und in diese Zeit passte ein Wagen mit Spoiler und mattschwarzen Zierteilen eher als ein Luxusliner mit viel Chrom und Holz.

Die Unterschiede arbeitet MCG gut heraus, wobei natürlich Kompromisse gemacht werden müssen. Die Innenausstattung beider Versionen ist identisch und eine Melange aus beiden: Vordersitze des Ghia, also keine Recaros, keine hintere Kopfstützen, die der Ghia serienmäßig hatte, und beim Holzdekor macht es sich MCG (zu) einfach: gar kein Holz in beiden Versionen. Das sind Petitessen. Die im Internet geäußerte Kritik, das Modelle rolle

auf zu großen Rädern, können wir in keinsten Weise nachvollziehen oder bestätigen. Die Räder sind genau richtig! Sie sind, ebenso

wie die 190/65 HR 390 Michelin-TRX-Reifen, schön nachgebildet, wenngleich ein Tröpfchen Silber auf den Radmutterabdeckungen schön wäre. Der einzige formale Fehler sind zu hoch wirkende Heckleuchten. Dabei sind sie formal korrekt gestaltet, aber eine Bedruckung fehlt. Alle Granada ab Ausstattung GL aufwärts hatten nach dem '82er Facelift unterhalb der Rücklichter eine erhabene Zierleiste (à la Mercedes W123). Die hat MCG zwar an die Leuchten angefügt, aber vergessen, sie mattschwarz (beim 2.8 Injection) oder verchromt (beim Ghia) zu gestalten. Dadurch wirken die Rückleuchten zu hoch, was sie faktisch gar nicht sind. Doch mit diesem Fauxpass kann man gut leben (und die erhabene Gravur

mit etwas Mattschwarz zu lackieren, dürfte zumindest für einen Modellbauer kein Problem darstellen). Denn das Wichtigste stimmt: die Proportionen, die Dimensionen – so und nicht anders sieht ein Granada II aus. Dass auf dem Frontspoiler kein „2.8i“ eingraviert ist, dass die Scheinwerfer ein wenig matt sind, dass die dunkelgrüne Version aus welchen Gründen auch immer keinen Flankenzierstreifen trägt (und der Streifen müsste, genau genommen, ein sehr schmaler Doppelstreifen sein und kein Einzelstreifen) – geschenkt! Nobody is perfect! Es geht um nicht mehr und nicht weniger, dass die MCG-Miniatur die Anmutung des Granada, diese blecherne Mächtigkeit, diese etwas behäbige Sportlichkeit, diese etwas gewollte Eleganz korrekt wiedergibt. Und das tut sie.

Und zum Abschluss wollen wir noch ein bisschen belehren, weil uns das ja so sympathisch macht: Gelegentlich wird im Nachhinein vom Granada III gesprochen, wenn der Granada '82 gemeint ist. Das ist nicht nur verwirrend, sondern auch falsch. Die Briten bezeichnen den Scorpio (zu recht!) als Granada III, denn auf der Insel hieß er weiterhin Granada. Außerdem: Wenn ein Facelift eine neue Nummerierung rechtfertigen würde, hätte schon der 1975 modifizierte Einser-Granada „Granada II“ heißen müssen. Der Granada '82 ist also der Granada II Facelift und nicht der Granada III.

● **18311MCW** Ford Granada 2.8 Injection 1982 Stratosilber (in dieser Farbe exklusiv bei Model Car World erhältlich),

● **18262** dito Diamantweiß,

● **18263** dito Piniengrün,

● **18264** Ford Granada 2.8i Ghia Nimbusgrau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 64,95 €.

Alexander F. Storz



Immens langer Heckschriftzug und Spoilerlippe. Der 2.8 Injection ist ein typischer Grand Routiere. Seine Rückleuchten wirken zu hoch, weil die darunter liegende, erhabene Zierleiste farblich nicht berücksichtigt wurde. Als Gravur vorhanden ist sie.

Ungleiche Formneuheiten

Zwei Solido-1:18-Formneuheiten ganz unterschiedlichen Couleurs: eine klassische Stufenhecklimousine aus der Endphase der klassischen Stufenhecklimousinen und ein sowjetischer Kult-Geländegänger, dem der Ukraine-Krieg soeben den letzten Atemhauch abklemmt.

Lada wollte mit dem Niva noch ein wenig weitermachen, wenn auch nicht für den Export, wenn auch nicht in großem Stile. Aber Lada, die Marke von Avto-VAZ in Togliattigrad, gehörte ja seit 2008 zum Teil dem Renault-Konzern. Und dieser wollte den alten Niva weiterbauen, bis sein Nachfolger serienreif sein wird. Lada sprach von 2024, und ein Concept Car von 2021 wurde vom Renault-Lada-Designer Steve Mattin gestaltet, aus dem dessen Nachfolger Jean-Philippe Salar das Styling für das Serienfahrzeug machen sollte. Doch dann kam alles anders, kam der Krieg, kamen die Sanktionen: Renault wollte mit dem russischen Werk nichts mehr zu tun haben, verschenkte es an den russischen Staat, dem es seit einigen Wochen gehört. Lada produziert nichts mehr im Moment, Chipmangel im Allgemeinen und Zulieferersanktionen im Speziellen, auch keine alten Nivas mehr. Wie es mit Lada und dem Niva weitergehen wird? Prognosen sind erlaubt, Fachleute aus Russland kommunizieren das Gegenteil der Einschätzungen von Fachleuten aus dem Westen, niemand weiß etwas.

Ein Lada Niva in 1:18 ist gut. Aber es gibt doch schon einen, von MCG, rundum geschlossen, konstruiert und gebaut von Sonnic/Ixo für Model Car World, die erste Niva-Version von 1977. Also die Version mit den liegenden Heckleuchten und der kurzen Heckklappe mit hoher Ladekante. Und nun Solido. Der einzige Unterschied zwischen beiden ist, dass der Neue eben von Solido ist und zu öffnende Türen hat. Es ist also mitnichten die neuere Version seit 1995 mit stehenden Heckleuchten und tiefer herab reichender Heckklappe. Warum diese Doppelentwicklung? Das MCG-Modell ist seit Jahren am Markt, Solido muss

Da lacht mich doch ein Smiley an: Lada Niva Vagabund, ernst gemeintes Schaustück einer coolen Crew aus Graz, die offenbar mit lässiger Gelassenheit das Leben und seine motorisierten Artefakte meistert.

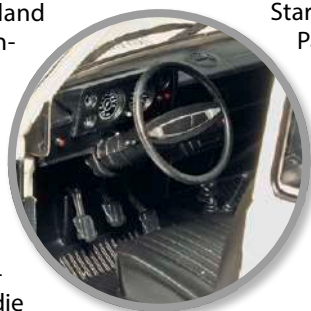


Fotos:
Alexander F. Storz

von seiner Existenz gewusst haben und macht dennoch eine Doublette – umso ärgerlicher, als schon die erste Sonderversion des Solido-Niva, der Vagabund, ein Fahrzeug auf Basis der jüngeren Version ist und somit nicht authentisch.

Über die Entscheidung wundern wir uns. Das Modell ist prima gemacht, formal fehlerfrei, die Details stimmen, die Dekoration auch, der Unterboden ist sehr ansehnlich mit weit mehr separaten Teilen, als man einem Modell in der Solido-Preiskategorie zutrauen mag: vordere Einzelradaufhängung, hintere Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab, Verteilergetriebe

und zwei Kardanwellen, dazu ist das Modell lenkbar. Dann noch Schmutzlappen hinter den Rädern und sogar eine recht hübsch gemachte Anhängerkupplung. Das ist richtig gute Arbeit! Und in derselben Qualität setzt sich das im Innenraum fort, sowjetische Tristesse in Reinkultur mit Türen, die in einem erfreulich großen Winkel öffnen. Auch die Felgen und das Reifenprofil passen. Schöner Niva, aber warum bitteschön kein '95er Modell? Der Erstling kommt in drögem Cremeweiß. Das ist Strategie. Dann kaufen die Modellenthusiasten das Modell, weil sie es wollen, und mit jeder hübscheren Farbvariante kaufen sie es ein weiteres Mal. So macht man das!



Sowjetischer Realismus: prima Wiedergabe durch Solido. Mit diesem Auto hat die Sowjetunion das erste und einzige Mal ein automobiles Genre erfunden. Der Lada Niva war und ist der erste geländegängige Personenwagen, also das erste Kompakt-SUV überhaupt. Dementsprechend massiv schlug er auf dem Weltmarkt ein. Darauf hatte die Welt gewartet. Ehrlich!





Wer bei Tempo 220 auf der Autobahn von einem schnöden Renault 21 auf der linken Spur weggeblinkt wurde, guckte dumm in den Rückspiegel und erschrak. Es widerfuhr jenem, der von einem R21 Turbo verfolgt wurde, wenn dieser wiederum Vollgas gab.

Die erste Niva-Abart von Solido, zeitgleich ausgeliefert, ist der Vagabund. Der kommt aus Graz. Ein Einzelstück, aufgebaut auf einem 2007er Niva von Vagabund Moto. Eigentlich bauen die Custom Bikes (Scrambler, vor allem auf Basis von Boxer-BMWs) und keine Offroader. Aber sie haben sich einen alten Niva vorgenommen, 13 Jahre alt und durchgerostet war er, als er den Vagabund-Typen in die Hände fiel. Stahlgrau lackiert wurde er, in einer Škoda-Octavia-Farbe (und die Türen sind schwarz), Stoßstangen hat er keine mehr, der Umbau (nach der Restaurierung) ist blitzsauber ausgeführt. Sein Gag ist der neu konstruierte Dachgepäckträger, sehr stylisch und mit einer Prise Ironie (oder mag es Sarkasmus sein?) gewürzt: Da ist nicht nur darauf, was darauf gehört (Reserverad, Kisten, Cherry Cans), sondern er ist auch mit einem großen, gelben Smiley geschmückt. Das Unikat, 2020 fertig gestellt, bleibt erst mal ein solches, aber die Vagabunden sind offen für vieles, vielleicht gar für alles.

Offen ist auch Solido, eben für solche Exzentriker, im Original werden sie aufgespürt, ins Modell werden sie umgesetzt, und der Smiley smilt den Betrachter an. Und, ja, der Vagabund verzichtet nicht nur auf Stoßstangen und hat einen zusätzlichen Dachgepäckträger. Er trägt auch andere Felgen, nicht die stählernen des Serien-Niva, sondern Geländesportfelgen, die nach den 16-Zoll-Melber-Felgen aussehen, die beispielsweise auch das Niva-Sondermodell 5000 C trug. Das öffnet freilich Raum

Der Bodykit ist formaler Bestandteil der Karosserie, daraus kann Solido keine braven Familienlimousinen machen.

für Spekulationen über künftige Varianten des Solido-Modells.

Der Dritte im Bunde der Neuen hat mit dem Lada, als Hersteller temporär im Renault-Eigentum, den Rhombus gemein. Es ist ein waschechter Renault, ein R21 Turbo. Der R21 ist ein Mittelklassler, gebaut als R-18-Nachfolger (und Laguna-Vorgänger)

zwischen 1986 und 1995 mit Giugiaro-Design (ungewöhnlich und unzeitgemäß eckig gestaltet), Stufenheck-Limousine, Schrägheck-Variante (ab 1989) und

Kombi namens Nevada, auch in den USA bei American Motors als Renault-Eage Medaillon produziert. Brav, zuverlässig, ein bisschen spießig, gefällig (was immer das bedeuten mag und ob immer das eine Auszeichnung sein mag!). Aber es gab auch unbrave, unspeißige R21, ab 1987, als der R21



Turbo vorgestellt wurde, auch mit 4x4-Antrieb namens Quadra. Satte 227 km/h Höchstgeschwindigkeit dank 2-Liter-Turbo mit 175 PS (später mit Kat nur noch 162 Pferde). Ungewöhnlich:

Die schwächeren R21 hatten quer, die stärkeren längs eingebaute Motoren, was zu optisch kaum wahrnehmbaren, unterschiedlichen Radständen führte. Solido macht die erste Version, den R21 Turbo ab April 1987 vor dem Facelift im Mai 1989, sportlich rot lackiert und mit all den Anbauteilen, die man von einem Turbo erwartet: Frontspoiler, auch die Heckschürze tief herab gezogen, ausgeprägte Seitenschweller, dazu ein ausgewachsener Heckspoiler und die serienmäßigen Alus. Der Bodykit ist formaler Bestandteil der Karosserie, daraus kann Solido also keine braven Familienlimousinen machen. Der Solido-Turbo bleibt ein Turbo. Gut gemachtes Modell, professionell, dabei nicht kunstvoll überhöht – eben Solido-Standard. Nicht umsonst leitet sich der Markenname „Solido“ von „solide“ ab.

● **S1807301** VAZ-2121 Lada Niva 1978 weiß-beige,

● **S1807302** dito Vagabund,

● **S1807701** Renault 21 Turbo Phase 1 1987 rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 44,95 €. **Alexander F. Storz**



Das Werbefoto für den R21 Turbo zeigt viel Dynamik. Aber wenig Realitätssinn. Wer rast schon mit einem im Großraum Paris zugelassenen, nagelneuen R21 Turbo wie irre durch die nordafrikanische Wüste?



Nach dem Vorbild eines 2006 restaurierten Oldtimerfahrzeugs gestaltet Wiking den attraktiven Koffersattelzug der Firma Bruns Heizkessel. Allerdings besitzt dieser eine Büssing Zugmaschine. Dafür sind die stark profilierten Hecktüren konturscharf bedruckt.

Kombinations-Gabe

Zwei neue Auflieger und interessante Bauteilkombinationen, die es so noch nicht gegeben hat, prägen ein sehr buntes Neuheitenpaket, das Wiking im Sommermonat August ausliefern konnte. Da spielen Nutzfahrzeuge natürlich wieder eine Hauptrolle.

Die zweite Variante des zweiachsigen Ackermann-Kofferaufliegers hat eine seitliche Türe erhalten – ein kleines Detail mit großer Wirkung. Auf das bekannten Fahrgestell des Kippaufliegers 67s/677 setzt Wiking jetzt eine Dreiseitenkippmulde mit seitlichen Holzbordwänden. Der Autotransporter erhält ein Mercedes-Benz NG-Fahrerhaus anstelle der SK-Kabine. Noch nicht im Wiking-Sortiment vertreten war bisher der Magirus Eckhauber mit Schwerlastpritsche und Ladekran. Weitere Farb- und Beschriftungsvarianten runden das gelungene Neuheitenpaket ab.

Lastwagen

0513 26 Henschel HS 140 S Koffersattelzug „Bruns-Heizkessel“. FH, Kofferunterteil und Felgen blutorange. Kofferoberteil und -dach weiß. FG, Kotflügel und Kühlergrill schwarz. IA basaltgrau. Sattelplatte silbern. UVP 33,49 €.

Im Jahr 1949 gründeten die Brüder Heinrich und Rudolf Bruns einen Sanitärbetrieb. Bereits Ende der 50er-Jahre begann die Firma mit der Eigenproduktion von Stahlheizkesseln. Aus dieser Zeit stammt auch das Vorbild des Koffersattelzugs mit Henschel HS 145 Zugmaschine. In der Literatur ist ein Vorbildfoto eines restaurierten Sattelzugs mit Büssing-Fahrerhaus zu finden. Damit der Kofferauflieger auch seitlich entladen werden kann, spendierte Wiking ihm entsprechende Türen. Hervorzuheben ist die tolle Bedruckung des Modells, die dem restaurierten Vorbild entspricht.

0580 48 Mercedes-Benz NG 1619 Autotransportlastzug „Frikus“. Alle Hauptbauteile reinorange. FH und Aufbauten mit gelbgrüner Bedruckung. IA und Kühlergrill schwarz. Vorderer Kotflügel und Stoßstange schwarzgrau. UVP 28,99 €.



Auf dem Fahrgestell der Magirus Eckhauber-Baufahrzeuge ist diese Schwerlastzugmaschine mit Ladekran entstanden. Konstruktionsbedingt sitzen die hinteren Kotflügel nicht ganz symmetrisch über den Rädern der Zwillingsachsen.

Premiere bei Wiking: der Autotransporter erscheint erstmals mit dem Fahrerhaus der NG-Reihe (abgesehen vom Modell ohne Anhänger aus der Lepoix-Packung). Bisher transportierten SK-Fahrzeuge die Autoladungen. Wiking hat sich für eine Gestaltung in den Farben des österreichischen Unternehmens Frikus entschieden. Seine Ursprünge hat die Logistikfirma seit 1928 im steirischen Stainz. Die eigentliche Firma Frikus wurde 1973 gegründet, und bald waren die plakativ in Orange und Gelbgrün lackierten Fahrzeuge in ganz Europa unterwegs. Im Jahr 2012 übernahm die Firma Lagermax Frikus, änderte aber die Farbgebung der Fahrzeuge nicht.



Neuaufgabe des Autotransporters mit Mercedes-Benz NG-Kabine in den Farben des österreichischen Spediteurs Frikus. Fürs Ladegut hat der Sammler alle Freiheiten.



Der Büssing 4500 der Meierei C. Bolle mit filigran bedruckter Büssing-Spinne trägt auf der Rückseite der Pritsche das bekannte Firmenlogo.



● **0504 04** Magirus 232 D 22 Schwerlastzugmaschine mit Ladekran. Alle Hauptbauteile verkehrsgelb. IA basaltgrau. Kühlergrill und Kotflügelseiten schwarz. Gelb-schwarze Warnschraffuren. UVP 22,99 €.

Diese Modellkombination kennen wir schon von der Lechtoys Edition Nr. 25, damals allerdings ohne Ladekran. Wiking nimmt die Idee nun für das Serienprogramm wieder auf, setzt aber noch einen Ladekran zwischen Fahrerhaus und Pritsche. Dadurch sitzen die hinteren Kotflügel nicht symmetrisch über den Rädern, ein kleines Manko. Das ganz in Gelb gehaltenen Modell ist eine auffällige Erscheinung und wartet jetzt auf einen passenden Schwerlastanhänger.

● **0476 05** Büssing 4500 Milchwagen „Meierei C. Bolle“. FH, Pritsche, FG und Felgen dunkelgrün. IA eisengrau. Beiliegend zehn silberne Milchkannen. UVP 16,99 €.

Nach dem mächtigen Büssing 8000 Hängerzug in den Farben der Meierei C. Bolle aus Berlin folgt nun der kleinere Bruder in Gestalt eines Büssing 4500 Pritschenlastwagens. Dieser war im Verteilerverkehr in und um Berlin im Einsatz und sammelte die Milchkannen bei den Bauern ein oder belieferte die Milchläden in der Stadt. Natürlich liegen dem Modell die bekannten Milchkannen von Wiking bei.

● **0270 02** Borgward B 611 Pritschenwagen mit zwei Kreidler-Mopeds „Kreidler Florett“. FH und FG resedagrün. Kühlergrill schwarz



In Anlehnung an das restaurierte Vorbild des „Kreidler“-Kundendienstfahrzeugs auf Basis Ford FK 1000 gestaltete Wiking den Borgward B 611 Pritschenwagen. Die Front des Borgward-Modells (rechts) wurde des Kühlergrills (der später nur noch aus zwei Querbalken bestand) beraubt, um auf der dann glatten Fläche einen vorbildgerechten Kühlergrill aufdrucken zu können.



Unimog U 402 mit langem Radstand und Reserverad hinter der Fahrerkabine.



mit weißer Umrandung. Pritsche weiß mit resedagrünem Streifen. IA und Felgen verkehrsrot. Zwei Kreidler Mopeds in Verkehrsrot und Anthrazitgrau, Tanks und Sitze bemalt, UVP 25,49 €.

Mopeds von Kreidler sind nahezu jedem bekannt, und viele unserer Leser werden sogar eine Kreidler Florett besessen haben. Zur Präsentation auf Ausstellungen und Messen hatte Kreidler einen Ford FK 1000 Pritschenwagen restaurieren lassen.

Neue Kippmulde auf bekanntem Fahrgestell. Als Vorbild diente ein Dreiseitenkipppaufleger von Blumhardt.



Wiking hat sich von diesem Fahrzeug inspirieren lassen und seinen Borgward B 611 in gleicher Gestaltung bedruckt und mit zwei Mopeds auf der Ladefläche versehen. Manche Sammler meinen zwar, Wiking hätte auch den Ford-Kühlergrill auf das glatte Borgward-Fahrerhaus drucken können, aber das wäre wohl zu viel des Guten gewesen. Das in Stuttgart ansässige Unternehmen Kreidler ging 1982 in Konkurs, die Marke existiert aber weiter.

● **0368 05** Mercedes-Benz Unimog U 402. FH, Pritsche und Felgen weinrot. FG, IA und Stoßstangen schwarz. Plane silbergrau, UVP 18,49 €.

Zum ersten Mal erscheint der Unimog U 402 mit langem Fahrgestell und Reserverad hinter dem Fahrerhaus im Wiking-Standard-sortiment. Bisher gab es diese Version nur für Sondermodelle. Die weinrote Farbgebung verleiht dem kleinen Arbeitstier eine fast schon vornehme Anmutung.

Baufahrzeuge

● **0677 09** Mercedes-Benz LPS 1632 Dreiseitenhinterkipper-Sz. FH und Kippmulde azurblau. IA olivbraun. Kotflügel, Stoßstange und Kühlergrill schwarz. FG und Felgen oxidrot. Sattelplatte silbern. UVP 25,99 €.

Mit den August-Neuheiten liefert Wiking neben dem zweiachsigen Kofferauflieger mit seitlicher Türe eine weitere Formneue aus. Das bekannte Fahrgestell des Hinterkippersattelzugs bekam eine neue Kippmulde. Diese hat einen Dreiseitenkipper der Fa. Blumhardt zum Vorbild, dessen Kippfunktionen sich mit dem vorhandenen Fahrgestell natürlich nicht nachvollziehen lassen. An der Stirnseite des Modells sind jedoch die Entriegelungshebel für die seitlichen Bordwände nachgebildet. In der Farbgebung passt der Hinterkipper bestens zu den bereits vorhandenen Modellen mit kubischer Kabine. Allerdings müsste die





MAN F8 Hochbordkipper in der beliebten „Bölling“-Farbgestaltung.



Magirus Kipper in den Farben von Leonhard Weiss, ein denk- wie dankbares Oldtimerfahrzeug.

Beschriftung des Fahrerhauses „1632“ lauten. Das tut der Sache keinen Abbruch, wir freuen uns über ein neues Baufahrzeug in unserer Sammlung.

● **0673 11** MAN F8 Hochbordkipper „Bölling“. FH und Mulde narzissengelb. FG, Stoßstange und Felgen karminrot. IA blassbraun. Kühlergrill schwarz. UVP 19,49 €.

Das MAN f8 Fahrerhaus passt sehr gut zum Meiller Hochbordkipper, das Modell gibt ein rundes Erscheinungsbild ab. Und die Farbgebung des Bauunternehmens „Emil Bölling“ steigert die Attraktivität des kleinen Kippers beträchtlich, ist sie doch typisch für Baufahrzeuge. Eine willkommene Erweiterung der Flotte nach Vorbildern von Emil Bölling.

● **0424 97** Magirus-Deutz 126 D 11 AK Eckhauber Pritschenkipper „Leonhard Weiss“. FH und Pritsche honiggelb. FG, IA und Kühlergrill schwarz. Vorderer Kotflügel und Stoßstange verkehrsgrau. Felgen silbern. Beiliegend Peilstangen und Seitenspiegel. UVP 22,99 €.

Auch der Miniatur-Fuhrpark nach Vorbildern des Bauunternehmens Leonhard Weiss aus dem schwäbischen Göppingen wächst weiter. Wiking liefert den Magirus Eckhauber in den Hausfarben von Leonhard Weiss und zeichnet damit ein mögliches Oldtimerfahrzeug nach, wie es auf Messen und Ausstellungen stehen könnte.

Einsatzfahrzeuge

● **0864 45** BMW 525i (E34) „Polizei“. Karosserie weiß mit minzgrünen Kontrastflächen. FG, IA und Stoßstangen schwarz. Felgen silbern. Weiß-minzgrüne Lautsprecherbox mit blautransparentem Warnlicht. UVP 19,49 €.

Der BMW 525i war zu seiner Zeit als Polizeistreifenwagen omnipräsent, viele unserer Leser werden sich noch an ihn erinnern. In Bayern trugen die BMW Polizeifahrzeuge

BMW 525i als Polizeiwagen, den auch die Autobahn-Polizei einsetzte, und VW 411 in Taxi-Ausführung, eher selten anzutreffen.



Sehr edel wirkt das zweifarbige Mercedes-Benz 220 S Cabrio. Die Farbtöne harmonisieren sehr gut.



Ford Granada in Blassgelb. Diesen Farbton gab es bei Ford für den Granada im Original nicht.



Veltins promotet seine Biermarke „Pülleken“ mit dem VW T2. Die drei bierseligen Gesellen auf den Türen sind exakt aufgedruckt.



im Gegensatz zum restlichen Deutschland allerdings eine minzgrüne Bauchbinde. In der jetzt von Wiking angebotenen Version war das Fahrzeug auch in den ersten Staffeln der Fernsehserie „Alarm für Cobra 11“ im Einsatz zu sehen.

Personenwagen, Kleintransporter und Anhänger

● **0143 02** Mercedes-Benz 220 S Cabriolet. Karosserie und Felgen moosgrün. Karosserie-seitenfläche beige schabloniert. IA und

Verdeck beige. Lenkrad weiß. FG und Kühlergrill silbern. Weißwandreifen. UVP 23,99 €.

Nach dem Mercedes-Benz 220 S Cabriolet im Unifarbtönen Rubinrot lässt Wiking eine sehr attraktive zweifarbige Version vorrollen. Das Moosgrün der Karosserie mit den in Beige abgesetzten Seiten und der gleichfarbigen Inneneinrichtung macht richtig was her.

● **0791 04** Ford Granada MK I. Karosserie hellgelb. FG und IA schwarz. Stoßstangen und Felgen silbern. UVP 15,49 €.

Die Ford Granada Limousine erscheint in einer neuen Farbe, einem zarten Blassgelb. Dieser Farbton steht ihr sehr gut, auch wenn Ford ihn nicht für den Granada im Original anbot. Dagegen hatte Mercedes-Benz einen Farbton „Phantasiegelb“ im Angebot, der sogar für den 300 SL zur Verfügung stand.



Fotos: Kurt Richter



Der Berger Karawane Wohnwagen hat eigentlich ein zeitloses Design, keine modischen Schnörkel beeinträchtigen die ovale Grundform. Wiking hat das Modell seit 65 Jahren im Programm und legt es immer wieder neu auf.

Die Oberfläche des Wiking-Modells ist nicht glänzend, sondern seidenmatt. Pkw-Modelle aus chinesischer Wiking-Produktion werden meist lackiert, und der Lack haftet auf der seidenmatten Oberfläche besser. Der Granada ist demzufolge nicht lackiert.

0 0800 16 VW 411 „Taxi“. Karosserie hellelfenbein. IA beige. FG und Felgen silbern. Taxischild gelb. UVP 13,99 €.

Eine schwarze Version des VW 411 gab es als Bestandteil der 99. Ausgabe der Wiking-Verkehrs-Modelle vom PMS, allerdings ohne Inneneinrichtung. Die Serienausführung von Wiking in Hellelfenbein besitzt eine solche und ergänzt die Modellvielfalt auf dem Miniatur-Taxistand.

0 0300 05 VW T2 Kastenwagen mit Einachsanhänger „Pülleken“. Karosserieoberteil, FG, Anhängerdeckel und Felgen weiß. Karosserie- und Anhängerunterteil Veltins-grün. IA schwarz. UVP 18,99 €.

Für Promotionzwecke seiner Biermarke „Pülleken“ hat Veltins einen VW T2 Kastenwagen mit Anhänger restaurieren lassen, in den Getränkemärkten wird das Bier als Sixpack in einem dem VW T2 nachempfundenen Verkaufsdisplay angeboten.

0 0054 01 Berger Karawane Wohnwagen. Aufbau hellelfenbein, unten quarzgrau bedruckt. Verglasung getönt und mit hellgelb aufgedruckten Gardinen. Felgen silbern. UVP 10,99 €.

Seit 1957 ist das Modell des Berger Karawane Wohnwagens Bestandteil des Wiking-Sortiments. Die neueste Version ist wieder zweifarbig ausgeführt, besitzt bedruckte Vorhänge und fetzige Stahlfelgen. So macht der putzige Wohnwagen Freude.

Und was kommt im Oktober Neues? Der Renault R4 Lieferwagen wird in den Farben des Lebensmittelherstellers „Knorr“ erscheinen. Das Modell war in der Wiking-Anzeige in Caramini Ausgabe 9 zu sehen. Im Newsletter ist auch das Rosenbauer Flughafenlöschfahrzeug FLF Panther 6x6 mit dem beweglichen Löscharm Stinger angekündigt. Das FLF wird zunächst in einer neutralen Version erscheinen. **Kurt Richter**

LESENSWERTES



Phänno, Ello und Co. – Phänomen, Granit, Garant, Robur 1949–1990

Frank Röncke, Stuttgart (Motorbuch-Verlag) 2022, 128 Seiten, ISBN 978-3-613-04493-7. Preis 24,90 €.

Vor einem unbekannten Wesen nimmt man sich die Angst, indem man es benamt – je persönlicher und vermeintlich intimer, desto besser. So wird das Totem gebrochen. Haben das der Phänomen und der Robur nötig?

Muss ein durchaus ernst zu nehmendes Buch über die Geschichte über Phänomen, Granit, Garant und Robur ausgerechnet „Phänno, Ello & Co.“ heißen? Es heißt so, und wir wissen nicht, ob Autor Frank Röncke darüber glücklich ist. Er hat nämlich ein gutes Buch geschrieben, das uns inhaltlich erhellt und gefällt.

Nur mit der Illustration sind wir nicht rundweg glücklich. Rund ein Drittel der Abbildungen sind zeitgenössische Fotos. Ein weiteres Drittel besteht aus Prospektreproduktionen, qualitativ zwar gut, aber die Aussagekraft von Werbung ist zumindest relativ. Und das dritte Drittel besteht aus aktuellen Fotos restaurierter Fahrzeuge, die natürlich schön anzusehen sind (und der jeweilige Besitzer mag stolz sein, dass sein Auto im Buch zu finden ist), aber restaurierte Fahrzeuge haben weder eine Aussagekraft über Originalität noch sind sie zeitgenössisch oder authentisch. Sie sind einfach nur nett anzuschauen.

Die Sprache ist einfach gehalten (mit vielen „man“), aber das passt zu den Fahrzeugen, die ja auch einfache Konstruktionen waren. Das Buch ist auch einfach konstruiert, nämlich konventionell chronologisch strukturiert. Es beginnt mit der Phänomen-Vorkriegsgeschichte und endet mit dem letzten Aufbäumen, als der Robur mit einem Deutz-Diesel unter der Haube die Wende hätte überleben sollen – was ihm nicht gelang.

Dazwischen erwartet den Leser eine stringente Berichterstattung über die Nachkriegsentwicklung, aus Granit wird Garant, aus Phänomen Robur, die Frontlenker-Generation mit dem Karpfenmaul-Grill und die letzten Robur-Baureihen, abgerundet wird das Ganze durch technische Tabellen. Das ist Pflichtbestandteil dieser Art von Sachliteratur.

Interessant sind vor allem die zahlreichen, werksseitig angebotenen Sonderaufbauten, und Röncke versäumt glücklicherweise nicht, die jeweiligen Karosseriebauer namentlich zu erwähnen. Neu für den Verfasser dieser Zeilen, einen „Wessi“, ist, dass es den letzten Robur in einer „Safari“ genannten Version mit planen Windschutzscheiben gab, analog der Militärvariante. Röncke bleibt ganz nah an seinem Sujet, an den Autos, er bettet sie kaum in Raum und Zeit ein. Das tut der historischen Entwicklung, also den Fakten, keinen Abbruch. Aber es erklärt eben nicht, warum die Entwicklung unter den planwirtschaftlichen Bedingungen im Staate DDR so und nicht anders verlief. Und je weiter sich die Welt zeitlich von jener Epoche entfernt, umso schwerer fällt es dem Leser, hierfür eine Erklärung zu finden. Er würde sie gerne nachlesen. **afs**



Nicht nur Karosserien in vier Farben, sondern auch vier verschiedenfarbige Inneneinrichtungen bietet PCX87 beim Porsche 968 an. Bei den Fünfstern-Leichtmetallfelgen gibt es dafür keine Unterschiede.

Lebhafter Autoherbst

Neun neue Miniaturen umfasst unsere Präsentation der Formneuheiten von PCX87. Selbst wenn wir den Lincoln Continental Mark V und das VW Golf I Cabriolet davon abziehen, die wir in der September-Ausgabe der Caramini schon zeigen konnten, verbleibt immer noch die stattliche Anzahl von sieben Miniaturpersonenwagen. Model Car World lässt es so richtig krachen – und sorgt für einen lebhaften, bunten Autoherbst.

Wer sich von dieser geballten Ladung finanziell erholt hat, kann schon mal für die nächsten Neuheiten sparen. Ein Blick auf die Webseite von MCW zeigt, was da noch alles auf uns zurollen wird. Und eine Miniatur interessanter als die andere. Der Bogen reicht von „Wald-und-Wiesen“-Autos bis zu exklusiven Supersportwagen. Dies gilt auch für die Modelle unserer Präsentation.

Bereits bekannt als Exklusivmodelle sind der Lincoln Continental Mark V und das VW Golf I Cabriolet die vorab als Exklusivmodelle bei MCW erhältlich sind. Nun gibt es jeweils im Viererpack die auch bei Fachhändlern erhältlichen Versionen. Die Farbkombinationen von Karosserie und Vinylbezug des hinteren Teils des Daches sind allesamt wunderschön. Richtig gut wirkt das Modell mit der zweifarbigen Karosserie.

● **PCX870352** Lincoln Continental Mark V, Bj. 1977. Karosserie dunkelblau-metallic. Dach hinten mattellbeige. IA hellbeige.

● **PCX870353** Lincoln Continental Mark V. Karosserie goldmetallic. Dach hinten mattweiß. IA hellbeige.

● **PCX870354** Lincoln Continental Mark V. Karosserie dunkelrotmetallic, Dach hinten mattedunkelrot. IA dunkelrot.

● **PCX870355** Lincoln Continental Mark V. Karosserie unten dunkelblau-metallic, oben weiß. Dach hinten mattweiß. IA dunkelblau.

Mehr als ein Dutzend Sondermodelle bot Volkswagen auf der Basis des Golf I Cabriolets an. Zwei davon miniaturisiert PCX87 jetzt in der Fachhandelsauslieferung: das grünmetallicfarbene „Etienne Aigner“ und das zweifarbige Modell „Bel Air“. Wieder darf man PCX87 ein großes Lob dafür aussprechen, nicht nur reine Farbversionen anzubieten. Dies gilt natürlich auch für die unterschiedlichen Felgen.

● **PCX870308** VW Golf I Cabriolet Bj. 1991. Karosserie weiß. IA und Verdeck weiß.

● **PCX870309** VW Golf I Cabriolet. Karosserie rot. IA grau. Verdeck schwarz.

● **PCX870310** VW Golf I Cabriolet „Etienne Aigner“. Karosserie blaugrün-metallic. IA und Verdeck blaugrün.

● **PCX870311** VW Golf I Cabriolet „Bel Air“. Karosserie oben dunkelblau-metallic, unten silbermetallic. IA und Verdeck hellgrau.

Im Oktober 1969 präsentierte der Fiat-Konzern einen Kleinwagen unter der Marke Autobianchi, den A112. Während der gesamten Bauzeit bis 1986 gab es sieben

Bauserien. Und endlich hat sich ein Modellautohersteller des Autobianchi A112 in 1:87 angenommen. PCX87 zeichnet die Fahrzeuge der siebten Bauserie nach, die sich von den vorigen durch den neugestalteten Kühlergrill und die mit Kunststoff umrahmten Rücklichter unterschied. Beim Modell kann der Sammler zwischen zwei unterschiedlichen Felgen wählen, die Ausführung in Beigemetallic besitzt sogar eine schwarz lackierte Motorhaube.

● **PCX870272** Autobianchi A112, Bj. 1980. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870273** Autobianchi A112. Karosserie hellblau-metallic. IA hellbraun.

● **PCX870274** Autobianchi A112. Karosserie beigemetallic mit schwarzer Motorhaube. IA hellbeige.

● **PCX870275** Autobianchi A112. Karosserie weiß. IA schwarz.

Der Porsche 968 war eines der ersten Modelle, das unter dem Namen PCX87 erschien. Nun folgt dem Coupé das Cabrio. Beim Vorbild stieß der Porsche 968 auf kein großes Interesse bei den Käufern, es gelang nicht einmal, die Entwicklungskosten zu amortisieren. Vom Cabrio rollten nur 3959 Exemplare vom Band. Schön, dass sich



Viel angedeuteter Chromschmuck, trennscharfe Farbakzente und edle Weißbringreifen: der Lincoln Continental Mark V zeigt, was er darstellen will.



Mehr als ein Dutzend Sondermodelle bot Volkswagen in der Spätphase des Golf I Cabrio neben den Serienausführungen (hier in Weiß und Rot) an. PCX87 lackiert den Bel Air in Dunkelblau, den feinen Etienne Aigner in Blaugrünmetallic.

PCX87 dieses Exoten annimmt, aber das ist ja eine Spezialität dieses Herstellers, zur Freude der Sammler.

● **PCX870180** Porsche 968 Cabriolet, Bj. 1991. Karosserie rot. IA und Verdeck schwarz.

● **PCX870181** Porsche 968 Cabriolet. Karosserie silbermetallic. IA und Verdeck weinrot.

● **PCX870182** Porsche 968 Cabriolet. Karosserie hellblau. IA und Verdeck grau.

● **PCX870183** Porsche 968 Cabriolet. Karosserie schwarz. IA und Verdeck creme-weiß.



Zehn Jahre nach dem Austin Mini kam der Autobianchi auf den Automarkt. PCX87 zeichnet die siebte Bauserie des kleinen Flitzers nach. Zur Wahl stehen vier Farben bei zwei Felgentypen.



Der Aston Martin DBS Superleggera wurde am 26. Juni 2018 vorgestellt, die Auslieferung begann Ende 2018. Der Supersportwagen löste den seit 2012 gebauten Vanquish ab. Den Motor entwickelte Aston Martin im eigenen Haus. Einige Daten: 5,2-Liter-V12 Biturbo-Motor, 725 PS Leistung, Beschleunigung von 0 auf 100 in 3,4 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 340 Stundenkilometern. Seit diesem Jahr ist das „Superleggera“ in den Modellbezeichnung entfallen. Ein interessantes Detail zum von PCX87 perfekt verkleinerten Sportwagen: Auf dem Einleger der Verpackung wird Ixo als weiterer Markenname angegeben. Dies ist bisher nur bei diesem Modell der Fall.

● **PCX870212** Aston Martin DBS Superleggera, Bj. 2019. Karosserie rotmetallic. IA schwarz.

● **PCX870213** Aston Martin DBS Superleggera. Karosserie hellgrünmetallic. IA schwarz.

● **PCX870214** Aston Martin DBS Superleggera. Karosserie silbergrau-metallic. IA schwarz.

● **PCX870215** Aston Martin DBS Superleggera. Karosserie mattblau-metallic. IA schwarz.

Der VW Golf II wurde als GTI-Version ab 1984 angeboten. Interessant ist, dass in Deutschland der GTI nur 2 Prozent Anteil an der Gesamtproduktion hatte, in Großbritannien dagegen 16 Prozent.

PCX87 zeichnet bei den vier Serienmodellen wieder zwei Sondermodelle aus dem Jahr 1990 nach. Der GTI in Dunkelviolettmetallic erhielt die Bezeichnung „Fire and Ice“ und erschien zeitnah zum Kinofilm „Feuer, Eis und Dynamit“ von Ex-Skipprofi und Designer Willy Bogner junior. Heute ist das Fahrzeug einer der gesuchtesten VW Gölfe. Das schwarzmetallicfarbene Sondermodell „Edition One“ erhielt eine üppige Ausstattung und leichte optische Veränderungen. Es war bis zum Produktionsende

des VW Golf II im Oktober 1991 erhältlich. Model Car World bietet das silberfarbene Modell exklusiv an.

● **PCX870422MCW** VW Golf II GTI, Bj. 1990. Karosserie silbermetallic. IA schwarz.

● **PCX870304** VW Golf II GTI „Fire and Ice“. Karosserie dunkelviolettmetallic. IA schwarz.

● **PCX870305** VW Golf II GTI „Edition One“. Karosserie schwarzmetallic. IA schwarzgrau.

● **PCX870306** VW Golf II GTI. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870307** VW Golf II GTI. Karosserie weiß. IA schwarz.

Volvo präsentierte sein Mittelklassemodell 343 (dreitürig mit Schrägheck) auf dem Genfer Salon 1976. Der von Renault zugelieferte 70-PS-Motor galt zwar als zuverlässig, er hatte aber mit dem schweren Volvo seine liebe Mühe. Das sieht man dem Modell nicht an, denn es wirkt wie frisch gestylt. PCX87 bildete das größte Facelift nach, mit Breitbandscheinwerfern und anders gestaltetem Kühlergrill. Zudem erhielt die Front der Karosserie einen integrierten Spoiler. Dem silberfarbenen Modell spendierte PCX87 schwarze Seitenstreifen, die Miniatur in Hellblau-metallic gibt es nur bei MCW.

● **PCX870423MCW** Volvo 343, Bj. 1980. Karosserie hellblau-metallic. IA grau.

● **PCX870300** Volvo 343. Karosserie gelb. IA beige.

● **PCX870301** Volvo 343. Karosserie hellgrün. IA hellbraun.

● **PCX870302** Volvo 343. Karosserie silbermetallic mit schwarzen Seitenstreifen. IA schwarz.

● **PCX870303** Volvo 343. Karosserie rot. IA schwarz.



Der Aston Martin outet sich als Modell von Ixo-Models. Bislang tauchte dieser Hinweis noch bei keinem anderen PCX-Einleger auf. Gewohnt perfekt ist der Inhalt: DBS Superleggera.



Wer lieber einen Golf mit Dach haben wollte, erhielt bei VW den Golf II auch zu Zeiten, als das Golf I Cabrio noch gebaut wurde. Jetzt erscheint die zweite Generation als GTI in fünf Farben, darunter zwei Sondermodelle.



Der Volvo 343 kommt ebenfalls nicht in vier Farbvarianten, sondern gleich in fünf. Bei den Felgen ist es bei zwei Ausführungen geblieben.



Einen wichtigen Vertreter der Alltags-Automobile stellt sicher der Ford Sierra Turnier dar. Beim Erscheinen des Sierra im Jahr 1982 fielen manche bisherigen Taunus-Käufer in eine Schockstarre, so ungewohnt war das Design. Und doch verkaufte Ford bis 1993 weltweit 2700 500 Exemplare des Sierra. Der Limousine folgte bald der Ford Sierra Turnier, den PCX87 jetzt als H0-Modell anbietet. Durch unterschiedliche Heckbedruckungen entstehen drei verschiedene Vorbildvarianten. Da merkt man: Der Produktentwickler denkt einfach mit.

PCX870280 Ford Sierra Ghia Turnier, Bj. 1982. Karosserie graumetallic. IA schwarz.

PCX870281 Ford Sierra 1.6 L Turnier. Karosserie rot. IA hellgrau.

PCX870282 Ford Sierra 2.0i LX Turnier. Karosserie weiß. IA schwarz.

PCX870283 Ford Sierra 2.0i LX Turnier. Karosserie dunkelblau-metallic. IA schwarz.

Der Nachfolger der Corvette C3 war tatsächlich die Corvette C4. Sie wurde von Chevrolet im Frühjahr 1983 vorgestellt, erreichte aber erst 1984 die Showrooms der Händler. Bis Ende 1996 lieferte Chevrolet 358 180 Einheiten des Hardtop-Coupés aus. PCX87

zeichnet die schlanke Karosserie und die stark geneigte Windschutzscheibe perfekt nach. Das Hardtop in Karosseriefarbe liegt jedem Modell, es passt hundertprozentig in die Öffnung. Toll gemacht.

● **PCX870316** Chevrolet Corvette C4, Bj. 1984. Karosserie rot. IA dunkelrot.

● **PCX870317** Chevrolet Corvette C4. Karosserie schwarz. IA hellbraun.

● **PCX870318** Chevrolet Corvette C4. Karosserie oben silber-metallic, unten dunkelgrau. IA schwarz.

Perfekte Linienführung, trennscharfe Farbkanten – die Corvette C4 gibt sich mit offenem Targadach und flach stehenden Front- und Heckscheiben sehr transparent.



● **PCX870319** Chevrolet Corvette C4. Karosserie weiß mit rotem Streifendekor. IA dunkelrot. Alle vier Ausführungen rollen auf dem gleichen Felgentyp.

Der empfohlene Verkaufspreis liegt weiterhin bei 19,95 Euro. Von drei Kombimodellen (Ford Granada MK I Turnier, Opel Rekord D Caravan und Volvo 240 GL Kombi) gibt es jeweils vier neue Farben. **Kurt Richter**

Vier Sierra Turnier in drei Ausstattungsvarianten: die feine Ghia-Version in Graumetallic hat PCX87 mit einem roten Zierstreifen versehen. Formtechnisch sind alle Karosserien gleich.





Für den Schnelltransport von Gütern in Kisten, Säcken, Fässern usw. war der L319 Pritschenwagen – ob nun mit oder ohne Plane – eine beliebte Alternative zu Opel Blitz oder Hanomag Kurier. Eine Variante kommt als Abschleppwagen, dessen Bühne allerdings sehr hoch liegt.

Oldie aus neuer Form

Der alte Mercedes Kleintransporter hatte bei Schuco nur ein kurzes Leben. Jetzt ist er aus neuen Formen wiederauferstanden, aber nicht identisch mit dem alten, denn die Türen sind nun außen bündig. Komplette neu im Sortiment ist die Ausführung als Pritschenwagen.

Der Mercedes-Benz L319 Kleintransporter, von 1955 bis 1967 produziert, feierte 2005 sein Debüt bei Schuco, verschwand aber bereits 2009 nach nur 36 Druckvarianten wieder aus dem Programm. Unvergessen blieb die klobige Aufnahme des Drehverschlusses für die Sockelbefestigung. Das neue Schuco-Modell präsentiert sich dagegen mit einer gut strukturierten Bodenplatte ohne sichtbare Befestigungsführung. Auf den ersten Blick wirkt der neue Kleintransporter in 1:87 zierlicher als sein Vorgänger. Dazu tragen schon die etwas feineren A- und B-Säulen bei, sowie die nun fehlenden Seitenspiegel.

Bei der Neuinterpretation hat sich Schuco aber auch zur Variante ohne Schiebetüren entschieden, welche das frühere Transportermodell aufwies. Die beiden Kabinentüren sind nun nicht mehr nach innen versetzt, sondern schließen bündig mit der Karosserie ab. Die Gravuren sind recht fein ausgeführt; Grillrahmen mit Zierleisten und MB-Stern sind nun erhaben und nicht mehr als Druck dargestellt. Die Scheinwerfer sind weiterhin als separate Teile eingesetzt. Schuco hat dem neuen Modell zudem neue Felgen spendiert, wobei die Heckfelgen etwas skurril wirken.

Komplett neu im Sortiment ist der L319 Pritschenwagen. Die Kabine ist wie der Kleintransporter aus Diecast, Pritsche und dazugehörige Plane sind aus Kunststoff. Die Kurzkabine ist samt Rückwand mit feinen

Gravuren gut gestaltet. Pritsche und Plane besitzen ebenfalls gute Details (Falten in der Plane) wobei die Plane eine zusätzliche Holzwand in Form der Gravur spendiert bekommen hat. Wie beim Kastenwagen sind auch bei der Kurzkabine der Grillrahmen mit Zierleisten und der MB-Stern erhaben ausgeführt und farblich abgesetzt.

Der Abschleppwagen – in der Szene auch als „Unfallwagen-Aufbau“ betitelt, besitzt eine einfach strukturierte Ladefläche mit angelegter Rampe, die allerdings zu hoch platziert ist. Die Rampe besteht aus einem Kunststoffteil, das dunkelgrau eingefärbt ist. Als Ladegut dient ein silberfarbener

Mercedes Benz 300 SEL 6.8 AMG ohne Zusatzdrucke. Ein der Epoche gerechtes Fahrzeug wäre angemessener gewesen.

● **26615** Mercedes Benz L319 (1968) Kasten „Mercedes-Benz Service“. Karosserie dunkelblau, IA schwarz. Kennzeichen: S - CX 179. UVP 11,99 €.

● **26616** Mercedes Benz L319 Pritsche/Plane. Karosserie, Pritsche und Plane in Steingrau, IA schwarz. UVP 11,99 €.

● **26617** Mercedes Benz L319 Autotransporter (1962) mit Mercedes Benz 300 SEL – 6.8 AMG (Silber) als Ladegut. Karosserie rotbraun, IA schwarz. UVP 29,99 €.

Stefan Schwiertz



Alt neben Neu: die 2006-Form (links) neben der aktuellen 2022-Form. Die Unterschiede beim Grill und den – nun bündigen – Türen sind gut zu erkennen.

Fotos:
Stefan Schwiertz



Originalschachtel des 1:40 „gläsernen Käfers“ und H0-Pendant (darauf warten die Sammler noch) mit durchgefärbten Brezelkäfer (transparent wäre passend) und gläsernem Käfer-Cabrio.

Fotos: Johannes Schwörzer



Minimize statt Supersize

Wiking setzt auf die Nenngröße 1:87 und betreibt eine sinnvolle Maßstabs-Diversifikation. Die ehemals beliebten Großmodelle haben aber nicht ausgedient. Sie dienen heute als Ideengeber.

Die Wiking-Neuheiten Gabelstapler Clark Carloader und der Trecker Normag Faktor I sind zwei aktuelle Beispiele dafür, dass Wiking auf die eigene Modellhistorie setzt und zunehmend ehemalige Großmodelle im H0-Maßstab bringt. So haben die 1:87-Neuheiten eine Geschichte, die lange vor ihrer Zeit beginnt. Denn schon 1946 beschäftigte sich Wiking mit größeren Modellen – heute würde man von Supersize – sprechen, wenn man sie in Bezug zum heutigen Wiking Standard-Maßstab H0 setzt.

Supersize – die Meisterstücke

Neben der noch 1945 mit Mustermodellen gestarteten Traffic-Serie in 1:100 folgten schon 1946 Miniaturen in größeren Maßstäben. Die unklaren Wirtschaftsverhältnisse vor der Währungsreform führten zur Projektion einer geplanten Großmodell-Baureihe der sogenannten „Life-Serie“. Das erste Muster-Modell (heute im Modellauto-Museum Bernau am Chiemsee zu sehen) war noch in 1:40 gehalten. Im Sommer 1946 wurden dann die US-Stromlinien-Limousine und der US-Truck in 1:50 als Holzmuster erstellt. Die Limousine war kurz zuvor im Maßstab 1:100 ebenfalls projiziert worden. Rasch folgten mit dem Tempo Dreirad und dem VW Käfer dann 1:50-Miniaturen nach deutschen Vorbildern. Beim Käfer zeigte sich, dass die umgehend nachgeschobene größere Version in 1:40 deutlich mehr hermachte. 1948 orderte das Volkswagen-Werk deshalb eine erste Tranche – und zwar gleich 10 000 Stück der 1:40-Käfer.

Maßstabs-Diversifikation gab es schon vor der Währungsreform. 1946/1947 war unklar, ob die Life-Serie „Valuta“ erwirtschaften konnte. In der Traffic-1:100-Serie gab es parallel die kleine US-Limousine.





Zu spät waren alle Teile abgemustert – das frühe 1:40-Cabrio mit den Stoßstangenhörnern erschien nie als Wiederauflage. In den 1990er Jahren wäre es hervorragend gelaufen. Heutzutage müsste ein Big-Player wie der Volkswagen-Konzern aktiv werden.

Verpasste Chance in 1:40 – der VW T1b war (zu spät) fast fertig. In H0 gibt es ihn auch. Im großen Maßstab wird er wohl nicht erscheinen.

Ideales Werbemittel

Die Qualität der Supersize-Modelle war neben der (psychologisch geschickt) Handteller füllenden Größe die Möglichkeit, weit mehr Details wie zum Beispiel den Motor oder gar Nebenaggregate wie beim Traktormodell Hanomag R16 darstellen zu können. Auf der anderen Seite gab es kaum Kunden im damals noch nicht existenten Sammlermarkt. Die Gunst und der Bedarf der Vorbildhersteller entschied über machen oder sein lassen einer Miniatur. Der Unterschied zu heute? Supersize-Modelle sind heutzutage in genormten Maßstäben wie 1:32 oder 1:43 gehalten. Einen Sammlermarkt gibt es – doch erst das Interesse des Vorbildherstellers ermöglicht in der Regel die Umsetzung des kostenintensiven Formenbaus, die Wiking-Landtechnikmodelle sind ein klares Beispiel dafür.

Vom Life-Car zum 1:40-Käfer

Erst die Währungsreform 1948 schuf in den westlichen Besatzungszonen für einen neuen deutschen Inlandsmarkt. Die für die USA und England gedachte Life-Serie entwickelte sich nun in eine Serie der „Sondermodelle“. Das bekannteste Sondermodell wurde der VW Käfer in 1:40. Legendarster Vertreter war der gläserne Käfer. Im Maßstab 1:100 und später in H0 gab und gibt es den Brezelkäfer noch immer. Den Sammlern fehlt allerdings bis heute der gläserne Käfer in 1:87.

Und es gab nicht nur den Käfer. VW hatte danach weiteren Bedarf und orderte den Transporter T1 (Typ2) in den Versionen als Bus, Kasten- und Pritschenwagen sowie als Samba – das schuf Vielfalt. Erst danach wurde mit dem Käfer Cabrio damit begonnen, das Portfolio der Pkw-Modelle auszuweiten,

es folgten der Karmann Ghia als Coupé und Cabriolet sowie der Typ 3 genannte VW 1500 als Stufenhecklimousine sowie als Variant. Wie das Angebot des Volkswagenwerks wuchs, so wuchs auch das VW-Sortiment bei Wiking. Ständig überarbeitete der damals in Berlin ansässige Modellhersteller die VW-Miniaturen, analog zu den stetigen Veränderungen der Vorbilder.

Tempo Kleinlaster in 1:50

Aber Wiking verstand sich nicht nur als VW-Modellspezialist. Auch bei den Nicht-VW-Supersize-Modellen wuchs das Sortiment. Für Tempo wurden 1:50-Miniaturen des Hanseats, des Matadors, des Matador 1000 und des 1400er sowie der Typ „Wiking“ in Serie hergestellt. Der Matador erhielt schon in den 1950er Jahren ein Drahtachser-Pendant im Maßstab 1:100. Auf einer festen Drahtachse rollten (oder eierten) die vier Räder. Es dauerte Jahrzehnte, bis der Matador in 1:87 hinzukam – nämlich bis 2018. Seither ist er schon in zahlreichen Varianten erfolgreich offeriert worden.

In den 1950er Jahren hatte Wiking auch den Matador 1000 (also mit Heinkel-Motor) sowohl in 1:50 als auch in 1:87 als Rollach-



Fertig in 1:50 aber nie in der Produktion – der Tempo Wiking I von Wiking wurde vom Tempo Wiking I von Siemens überholt. Gegen den Tempo Hochlader von Märklin hatten beide keine Chance. Ein H0-Modell fehlt noch. Doch im Vergleich zum attraktiven H0-Matador macht das wirtschaftlich keinen Sinn.

ser umgesetzt. Ohne Aufwand wäre das 1:87 Modell als Abwandlung des aktuellen Matador machbar. Die Formen hatte man so geschickt angelegt, dass nur die Fronthaube abgeändert werden müsste. Die marginalen Änderungen an der Kabine ließen sich drucktechnisch imitieren. Doch solange sich der Ursprungs-Matador gut im Abverkauf hält, wird es die 1000er oder 1400er



Den Tempo Matador 1000 gab es in den 1950er Jahren in 1:50 links und in H0 rechts. Wiking hat den Vorgänger in 1:87 neu erstellt und dank separater Haubenausführung (hier als Kontrastfarbe gut sichtbar) die Möglichkeit jederzeit den Matador 1000 folgen zu lassen. Aktuell würde ein solches Modell aber wohl vom Vorgänger „kannibalisiert“. Der Ursprungs-Matador macht mehr her und ist deutlich beliebter.



Links ein aktueller Matador in 1:87, in der Mitte 1:50 und rechts das 1:100-Modell. Das Großmodell ist schön – doch Umsätze werden mit dem sehr gelungenen H0er gemacht. Seit 2018 wurden schon sieben Versionen lanciert.



In 1:50 kam der Hanomag R25 bei Wiking über das Holzmuster nicht hinaus. Hanomag setzte lieber auf den erfolgreichen Schlepper R 16. Wiking nutzte die Entwicklungsarbeit jedoch 1952 noch für ein 1:90-Pendant, welches bei Sammlern in vielen Farben sehr beliebt ist.

Der rote R 16 und die blaue Haube beweisen es – auch das Leuchtturm-Modell der Hanomag R 16 in 1:25 sollte in den 2000er Jahren neu aufgelegt werden. Doch eine Messingform kollabierte. In Berlin kam zum Schluss: Neu bauen, und zwar in 1:87. Diese Entscheidung war wirtschaftlich richtig. Selbst in 1:160 rechnet sich der R 16 für Wiking.

Version wohl nicht geben. Das ist auch der Grund dafür, warum eine heutige Produktion des Typ „Wiking“ oder des nicht mehr in Serie hergestellten „Wiking I“ im Maßstab 1:87 unwahrscheinlich ist. Ein weniger attraktives Vorbild umzusetzen würde hohe Kosten verursachen, sich aber neben dem 1:87-Matador kaum behaupten.

Hanomag-Großmodelle

Die Nutzfahrzeugsparte der Hannoveraner Hanomag erhielt in den 1950er Jahren den Lastwagen L28 in 1:50 sowie den Acker-
schlepper R16 und den Raupentraktor K55 in 1:25. Bald darauf orderte Hanomag sein leichtes Ackermoped, den vielseitig verwendbaren R12, im Maßstab 1:40 mit einem speziellen Wendepflug. Der um 1950 bemusterte R25 in 1:50 wurde verworfen. Allerdings nutzte Wiking ihn als Vorlage 1952 für das 1:90-Modell. So gesehen gab es vor den Wiederauflagen kein Hanomag Maßstab-Pärchen im Wiking-Programm.

Im Zuge der Neuauflagen ab 1994 versuchte Wiking den Trecker R16 in 1:25 aufzulegen. Bei der Musterabspritzung kollabierte allerdings die Form für den zweizylindrigen Motorkörper. Eine Reparatur erschien unwirtschaftlich. Schlussendlich beschloss Wiking, den R16 passend in 1:87 neu zu erstellen. Dieses Projekt wurde ab 2002 so erfolgreich vom Markt aufgenommen, dass der R16 im Jahre 2006 sogar im N-Maßstab 1:160 folgte.

Auch der Raupentraktor K55 erfuhr ab 2004 eine Nachbildung in H0. Selbst der früher nie in 1:87 umgesetzte Hauben-Leichtlastwagen L28 folgte im Standardmaßstab ab 2011 sowohl als Pritschen-, Koffer- und



Der Kettenschlepper K55 in 1:25 wurde in Grün und Rot neu aufgelegt. Seine Mini-Brüder in 1:87 sind seit 2004 erfolgreich im Wiking-Programm.



Getränke-Wagen. Auf der Strecke blieb allerdings der kleine R12 Trecker in 1:40. Offensichtlich war schon die Nachfrage nach dem Normag-Schlepper (gleichfalls in 1:40) nicht so riesig. Trecker waren und sind im Maßstab 1:32 gefragt. Das bereits abgemusterte R12 Modell zeigt, dass die Neuauflage durchaus möglich gewesen wäre.

Clark, Fahr und Menck

Dem Maschinenhersteller Clark lieferte Wiking ca. 1952 den Stapler Carloader in 1:25, der nun in 2021 auch in H0 umgesetzt wurde. Anders bei Fahr, wo es den Traktor D180H zuerst in 1:30 und dann ab 1956 in 1:80 gab. Für Menck war in den 1950er Jahren ein Raupenbagger in 1:60 erhältlich. Auch hier rechnete sich der Neubau eines Halbnullers ab 2003. Und da der 1:60-Bagger keine Verglasung kannte, wurde auch das H0-Pendant unverglast in den Markt gebracht.

In den 1990er Jahren wurde auch der Hanomag R 12 in 1:40 neu in Silber abgemustert. Doch das Modell galt bei den Entscheidern in Berlin nicht als attraktiv. Gummiräder als Zuliefermaterial waren zudem zu suchen. Und wahrscheinlich überzeugte der Abverkauf des 1:40 Normag nicht. Die Trecker-Fans favorisierten 1:32. Dem R12 war kein zweites Leben vergönnt. In H0 würde er heute keinen Sinn machen. Zu nah am R16, nochmals kleiner aber sicher nicht preiswerter. Ein Hanomag Robust in H0 würde als Wikingmodell wohl weit besser laufen.



Hanomag L 28. In den 1950er Jahren gab es ihn von Wiking nur in 1:50. Die neue 1:87-Version ab 2011 passt ins aktuelle Wiking-Programm.



Den Fahr D 180H gab es in den 1950er Jahren als 1:30-Werbe-modell und als H0-Bestseller. Die Wiederauflage anno 2000 deckte den Bedarf in 1:30 ab, H0-Varianten gibt es regelmäßig.



Der 1:40-Normag wurde einmalig in zwei Farben wieder aufgelegt. Die neue 1:87-Varianten wird es auf weit mehr Versionen (bisher 2 Grüntöne) bringen. Blau und Rot sind gleichfalls vorbildgerecht. Und in Grau gab es den 1:40-Bruder ja auch schon einmal.



Der Clark Carloader in 1:25 war von 1952 bis ca. 1964 ein Dauerbrenner. Auch die Wiederauflagen mit insgesamt vier Varianten überzeugten. In H0 steht einer langen Produktionsdauer nichts im Wege. Neben grün und rot sind auch gelbe oder blaue Stapler denkbar. Und natürlich in zwei Postversionen oder als Veltins.



Kluge Entscheidung – der 1:60-Menck sieht gut aus. In H0 überzeugt er auch und lässt sich viel öfter abverkaufen.

Magirus Deutz Rundhauber

Widmen wir uns zum Schluss einem weiteren Großmodell, welches in den 1950 Jahren erstellt, damals aber nicht hergestellt wurde. Wie seinerzeit der 1:40 Wiking-Käfer, so verfügt der Magirus Sirius S 6500 in 1:50 über einen detaillierten Motor, sowie darüber hinausgehend eine Kabine mit Inneneinrichtung und einen Zwischenrahmen für die Pritsche. Erst 1996, also 40 Jahre nach dem

Formenbau, wurde das Modell erstmals und ausschließlich für den Sammlermarkt produziert. Es war damals so erfolgreich, dass es in insgesamt fünf Varianten aufgelegt wurde. Der fein gemachte Deutz-Motor ist beim zusammengebauten Lkw-Modell nicht sichtbar. Eine Version mit transparentem Fahrerhaus (wie der gläserne Rundhauber) würde viele Sammler überzeugen, sich als Solitär einen 1:50-Wiking in die Vitrine zu stellen.

Letztlich war es aber das Volkswagen-Werk, das den Löwenanteil an den Super-size-Modellen erhielt, mit Nachbildungen von Käfer, Bulli, Käfer Cabrio, Karmann Ghia Coupé und Cabrio.

In den 1960er Jahren kamen der VW 1500/1600 als Limousine und als Variant hinzu. Die dazu passenden H0-Miniaturen würden einen separaten Bericht notwendig machen.

Johannes Schwörzer

In H0 ein Dauerbrenner Magirus Sirius – das 1:50-Meistermodell war seinerzeit recht erfolgreich und brachte es auf fünf unterschiedliche Varianten. Lediglich das „Wiking-Welt 1:50-Modell“ fehlt noch immer. Ein transparenter Magirus S 6500 mit durchgefärbtem Motor wäre auch heute noch ein Bestseller.





Eine typische Fahrzeugkombination des Baustoffhandels, die der kleine Wiking-Laden zusammengestellt hat. Die Vollplane dürfte allerdings etwas hinderlich beim Entladen per Kran sein, aber darüber muss sich der Sammler keine Gedanken machen. Die Optik macht was her.

Kreativität ist gefragt

Die Anzahl der Sondermodelle von Wiking bleibt in dieser Ausgabe der Caramini überschaubar. Allerdings sticht ein Modell deutlich hervor. Michi Bloeiß vom kleinen Wiking-Laden hat sich wieder eine tolles Modell ausgedacht, das aus bekannten Bauteilen gekonnt zusammengestellt ist.

Wer heute Sondermodelle bei Wiking in einer 1000er Auflage in Auftrag geben will, muss sich genau überlegen, was es denn sein soll. Denn das Modell soll sich ja gut verkaufen, wenn möglich ein großer Teil der Auflage in den ersten Wochen. Kreativität ist gefragt, und diese besitzen die Auftraggeber in immer größerem Maße. Das hat den positiven Effekt für die Sammler, dass wirklich attraktive Sondermodelle auf den Markt gebracht werden, die gut in vorhandene Themenbereiche passen. Unsere Präsentation der aktuellen Modelle ist ein Beispiel dafür.

Der kleine Wiking-Laden

● **8437 01** Modell 16 Mercedes-Benz LP 1519 Baustoffwagen mit Ladekran und Flachpritschenanhänger. FH und Pritschen rotorange. FG, Kotflügel, Ladekran, Plane, Pritscheneinlage und Felgen quarzgrau.

Beiliegend Austauschdeichsel mit großem Loch und 10 Paletten in Rotorange. Auflage 1000 Stück. UVP 35,70 €.

Das neue Modell 16 des kleinen Wiking-Ladens von Michi Bloeiß nimmt Bezug auf die zwei früheren Editionen 4 und 12, dem

Die Pritsche des MB Kurzhaubers passt perfekt auf das Fahrgestell des „Toastbrots“ und lässt Platz für den Ladekran, mit dem die Baustoffe auch auf dem Anhänger verladen werden können.



Unimog Tiefladezug und dem Henschel Baustoffwagen. In der gleichen Farbgebung folgt nun ein Mercedes-Benz LP 1519 Pritschenwagen mit heckseitigem Ladekran und Flachpritschenanhänger. Durch die Positionierung des Krans am Heck kann die-



Mehrere Generationen von Fahrzeugen der Bahnpolizei aus den 1960er und 1970er Jahren haben sich hier versammelt. Der Post Museums Shop hat sie in einem Set seiner Bahn-Serie zusammengefasst.

ser auch den Anhänger be- und entladen. Die kurze Pritsche samt Plane kommt vom Mercedes-Benz Kurzhauber und lässt Platz zur Montage des Krans. Wieder eine geniale Bauteilkombination von Michi Bloeiß. Zu Nachstellung von Ladeszenen liegen zehn orangefarbene Paletten in der Verpackung. www.wiking-laden.de.

Post Museums Shop

● **252854** Serie 800 „Bahn auf der Straße Ausgabe Nr. 10 – Set Bahnpolizei. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 57,95 €. Im Set befinden sich vier Modelle:

– **(1040)** VW 1600 Variant „Bahnpolizei“. Karosserie tannengrün. IA schwarz. FG und Felgen silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Verglasung getönt.

– **(1040)** VW 1200 Käfer „DB“. Karosserie tannengrün. FG und Felgen silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Verglasung getönt.

– **(1045)** VW Golf I „DB“. Karosserie tannengrün. FG und IA schwarz. Felgen silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Verglasung getönt.

– **(1030)** VW T1 Bus „Bahnpolizei“. Karosserie tannengrün. FG schwarz. Felgen silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Verglasung getönt.

Im Jahr 1836 erließ Bayern das erste staatliche Bahnpolizeireglement. Die Eisenbah-

nen im Norddeutschen Bunde folgten 1870 mit einem eigenen Reglement, das zwei Jahre später für einheitlich für das Deutsche Reich übernommen wurde. Wie viele andere Organisationen wurde 1938 die Bahnpolizei als „Bahnschutzpolizei“ der Wehrmacht unterstellt. Nach Kriegsende lösten die Alliierten die Bahnpolizei zunächst auf, stellten sie ab Mai 1946 wieder in Dienst. Später wurde sie Bestandteil der Deutschen Bundesbahn. Im Jahr 1992 ging die Bahnpolizei in den Bundesgrenzschutz über, der ab 2005 in „Bundespolizei“ umbenannt wurde.

Der Post Museums Shop zeichnet in seiner zehnten Ausgabe der Reihe „Bahn auf der Straße“ vier typische Fahrzeugvertreter der Bahnpolizei aus den sechziger und siebziger Jahren nach, alle auf der Basis von VW-Modellen. Dabei sind die Modelle vorbildgerecht unterschiedlich beschriftet, obwohl es auch Bahnpolizei-Fahrzeuge ohne jegliche Beschriftung gegeben hat. Aber das nachzubilden wäre ja langweilig. Bezug über www.postmuseumsshop.de.

Saure Auktionshaus

● **(0202)** Ford Taunus 12 M. Karosserie karminrot. FG silbern. Verglasung getönt. Auflagenhöhe 1000 Stück. Kein Verkauf.

Es ist erstaunlich, dass Carsten Saure in seinen Wiking-Spezial-Auktionen immer



Auktionshaus Saure: Das 29. Sondermodell zur 92. Spezialauktion war in diesem Jahr ein kardinalroter Ford 12 m, alle wurden für ein ersteigertes Los ausnahmslos verschenkt. Die Auflage beträgt auch hier 1000 Exemplare.

wieder wahre Pretiosen anbieten kann. So auch zur 92. Auktion, die vom 18. bis 20. September als Liveauktion im Internet stattgefunden hat. Über 2000 Positionen kamen zum Aufruf und erzielten wie so oft Höchstpreise. Das Interesse der Wiking-Sammler an seltenen Modellen und die Bereitschaft, dafür auch viel Geld auszugeben, scheinen ungebrochen. Wer eben etwa unbedingt haben möchte, der zahlt auch den entsprechenden Preis dafür. Und wer den Auktionskatalog abonniert und mindestens ein Los ersteigert hat, durfte sich diesmal über einen Ford 12 m in Karminrot als Geschenk freuen, der im Stil der 60er Jahre gehalten ist.

Kurt Richter



1:87



Mercedes
Unimog U416, 1977
Nr. 259059 **34.95 €**



Mercedes
Actros, 2010
Nr. 232689 **44.95 €**



Mercedes
G-Klasse Binz, 1985
Nr. 255559 **29.95 €**



Thyssen
UR-416, 1975
Nr. 253355 **29.95 €**

BREKINA
AUTOMODELLE

1:87



Exklusiv
Mercedes
L 307 D, 1988
Nr. 255344 **24.95 €**



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



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



Exklusiv
Mercedes L 608 D
Abschleppwagen, 1968
Nr. 255255 **24.95 €**



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



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



Exklusiv
MAN 26.280
DHAK, 1972
Nr. 254659 **27.95 €**



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

PCX87 1:87



Exklusiv
VW Golf II GTI, 1990
Nr. 257289 **19.95 €**



Exklusiv
Ford Granada MK I
Turnier, 1974
Nr. 257641 **19.95 €**



Exklusiv
Ford Escort IV, 1986
Nr. 254564 **19.95 €**



Exklusiv
VW Passat B2, 1985
Nr. 256807 **19.95 €**



Exklusiv
VW Polo II Fox, 1985
Nr. 255014 **19.95 €**



Exklusiv
Ford Sierra Turnier, 1987
Nr. 257276 **19.95 €**



Exklusiv
Opel Rekord D, 1972
Nr. 257637 **19.95 €**



Exklusiv
Volvo 343, 1976
Nr. 257284 **19.95 €**

Eine Deutschland-Reise

Von Bremen, Düsseldorf und Ulm nach Nürnberg führt die Deutschland-Reise der vier Formneuheiten von Brekina. Dies zeugt vom großen Engagement des Herstellers aus dem Südschwarzwald, den Sammlern konstant interessante Modelle nach historischen Vorlagen zu bieten, die ganz oben auf den Wunschlisten standen. Doch zunächst geht's nach Sylt.



Auf Sylt steht der sehr detailgetreu restaurierte „Wander Falke“ für Rundfahrten bereit, der detaillierte Brekina-Bus wartet im Fachhandel.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lieferte Borgward zunächst seine Lkw-Fahrgestelle an Aufbauhersteller, die darauf Bus-Karosserien setzten. Doch ab 1949 lieferten die Bremer Borgward-Werke auch Busse aus eigener Produktion. Der von Brekina neu miniaturisierte Borgward BO 4000 verließ ab 1951 die Werkhallen. Brekina hat mit diesem Modell wieder einen echten Volltreffer gelandet. Wie zu erwarten, zeich-

net das Modell das große Vorbild perfekt nach. Und eines der Vorbilder steht sogar noch im regelmäßigen Einsatz auf der Nordseeinsel Sylt. Die Sylter Verkehrsgesellschaft kaufte den BO 4000 in Bayern und restaurierte ihn sehr detailgenau. Seit 2011 steht der blaue „Wander Falke“ für Rundfahrten und zu besonderen Anlässen zur Verfügung. Das Fahrzeug mit Baujahr 1952 kann 32 Personen mit einer maximalen Geschwindigkeit von

75 Stundenkilometern befördern – für die Insel allemal genug.

Das zweite Vorbild für die Neuheit von Brekina war für die Deutsche Touring GmbH unterwegs. Das 1948 gegründete Unternehmen betrieb einen nationalen und internationalen Reisebusverkehr. Bis 2005 war die Deutsche Bundesbahn und in deren Nachfolge ab 1994 die Deutsche Bahn AG Mehrheitseigentümer bei Touring, verkaufte dann aber ihre Anteile. Das Brekina-Modell ist in der frühen typischen Farbe von Touring gehalten, einem zarten Blassgrün mit Farbabsetzung im unteren Karosseriebereich. Hübsche neue Farben in der Welt der historischen Busse, die noch viel Chromschmuck trugen und sich ins Innere blicken ließen.

● **52400** Borgward BO 4000 „Wander Falke“. Aufbau unten hellblau. Aufbauoberteil, Motorhaube, und Kotflügel himmelblau. Dachmittelteil silbergrau. IA dunkelrot. Beiliegende Seitenspiegel und Peilstangen. UVP 32,95 €.

● **52402** Borgward BO 4000 „Touring“. Aufbau blassgrün mit lichtgrau abgesetzten Seitenflächen. Dachmittelteil silbergrau. IA olivbraun. Beiliegende Seitenspiegel und Peilstangen. UVP 32,95 €.

Der Touring-Bus trägt das für die Anfangsjahre typische blass Grün.



Magirus Deutz stellte 1963 eine neue Baureihe von Frontlenker-Lastwagen vor, für deren Gestaltung der französische Designer Louis Lucien Lepoix verantwortlich war. Allgemein wurden die neuen Fahrzeuge als D-Baureihe bezeich-



Anhand der Fotos des Vorbilds des „Wander-Falke“ wird deutlich, dass Brekina bei der Lackierung des unteren Teils zuviel in den blauen Farbtupf gegriffen hat. Im Original ist der Farbton ein sehr helles Graublau. Aufgenommen wurde der Borgward BO 4000 2019 auf Sylt.



Vorbildfotos: Waldemar Behn (2)



Ein erhöhtes Dach kennzeichnet das TE-Fahrerhaus der Magirus D-Zugmaschine, die Brekina zunächst in zweiachsiger Ausführung als Formneuheit ausliefert.

Modellfotos:
Kurt Richter



Der MAN-Kurzhauber mit überarbeiteter Kabine tritt als dreiachsiger Kipper seinen Dienst bei Schwarzbau an, ein Exklusiv-Modell für Model Car World.



Kein Kipper: Die Pritsche der Mercedes-Benz L 307 D Doka „Feuerwehr“ ist bei diesem Muster nicht ganz waagrecht montiert.

net. Das Großraumfahrerhaus erhielt eine längere Kabine und ein erhöhtes Dach und den Namenszusatz „Trans Europa“ (TE). Brekina zeichnet die überarbeitete Ausführung von 1973 nach, sichtbar am einteiligen Kühlergrill mit „Magirus Deutz“-Schriftzug und den seitlich abstehenden Blinkern. Die TE-Fahrerhäuser blieben bis 1983 in Produktion, für Sonderfahrzeuge sogar bis 1987.

Brekina liefert seinen neuen Magirus Frontlenker zunächst als zweiachsige Zugmaschine mit den bekannten Aufliegern aus, bald wird die dreiachsige Ausführung folgen. Brekina hat die unverwechselbare Anmutung des Magirus Frontlenkers perfekt ins Modell umgesetzt.

● **83250** Magirus 310 D 16 Pritschensattelzug. FH und Pritsche blau. FG, Stoßstange und Felgen rot. IA grau, Vordere Kotflügel schwarz. Plane zementgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

Ab 1956 führte MAN eine neue Generation von Kurzhauber-Fahrerhäusern ein, bei denen der Motor teilweise in die Kabine eingeschoben wurde. Die Gestaltung erinnerte an die Ponton-Form der damaligen Personewagen. Bei Gesamtgewichten von 4,3 bis 30 Tonnen waren viele Ausführungen möglich, neben normalen Pritschenlastwagen auch Sattelzugmaschinen und Baufahrzeuge. Auf Wunsch wurden die Kurzhauber mit Allradantrieb geliefert. Eine Überarbeitung der Fahrerkabine erfolgte im Jahr 1969, die Erscheinung wurde wuchtiger, wozu unter anderem das Verlegen der Scheinwerfer in die Stoßstange beitrug. Diese zweite Generation stand 25 Jahre lang im Angebot von MAN, 1994 war dann endgültig Schluss.

Die nicht kippbare Hochbordmulde kennen wir bereits vom Mercedes-Kurzhauber, jetzt wird sie auf den MAN aufgepflanzt und erweitert das Angebot an Kipperfahrzeugen bei Brekina um ein typisches Baufahrzeug. Brekina hat das Fahrerhaus sehr schön nachgezeichnet. Die Erstausführung in „Schwarzbau“-Ausführung ist exklusiv bei Model Car World erhältlich.

● **78106** MAN 26.280 DHAK Meiller Hochbordkipper „Schwarzbau“. FH und Kippmulde bläulichgrün. FG, IA, Kühlergrill, Stoß-

stange und Felgen schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 27,95 €.

Brekina nimmt sich dankenswerterweise den Mercedes-Benz Transportern der Baureihen T1 und T2 an. Vor allem der L 307 D mit Doppelkabine erfüllt einen langgehegten Wunsch der Modellautosammler. Wenn es Brekina bei den kommenden Modellvarianten noch gelingt, die Pritsche waagrecht auf das Fahrgestell zu bringen, wird das Glück perfekt sein. Die Erstausführung erscheint in einer neutralen Feuerwehrversion und ist exklusiv bei Model Car Word zu bekommen. Daimler baute den T1 von 1977 bis 1995, das Fahrzeug wurde wegen des Produktionsstandorts auch als Bremer Transporter bezeichnet.

● **36954** Mercedes-Benz L 307 D Doka „Feuerwehr“. FH, Pritsche und Plane rot. FG und IA schwarz. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Ebenfalls exklusiv bei Model Car Word kann man den T2 Transporter als Abschleppwagen des dänischen Rettungsdienstes „Falck“ erwerben. Der T2 wurde von 1967 bis 1996 zunächst als Nachfolger des Mercedes-Benz L 319 produziert. Da er bis 1992 in Düsseldorf vom Band lief, nannte man ihn auch Düsseldorfer Transporter. Brekina erfüllt mit dem T2 ebenfalls einen Wunsch der Sammler und hat, wie beim T1, ein komplett neues Modell konstruiert. Die Plattform besitzt eine sehr schöne Riffelblechstruktur.

● **36733** Mercedes-Benz L 608 D Abschleppwagen „Falck“. FH, Aufbau und Felgen rot. IA grau. FG schwarz. Riffelblech chromsilbern. Zwei orangetransparente Warnlichter, Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Kurt Richter



Düsseldorfer Transporter T2 als Abschleppwagen des dänischen Rettungsdienstes „Falck“.



MAN F90 für
Burgmer als
CB-Hängerzug.

Fotos: Johannes Schwörzer

Koffer und Container

Busse und Hängerzüge – AWM gehen die Modelle aus dem reichhaltigen Lager nicht aus. Regelmäßig einmal im Monat versendet AWM seine Neuheiten an den Fachhandel. Wir haben zur Präsentation zwölf Modelle aus drei Paketen ausgewählt

Wieder mit dabei in dieser Vorstellungsrunde sind die erstklassigen Bus-Miniaturen. Auch die Vielfalt bei den Lkw-Zügen ist hervorragend. Wir stellen hier fünf Hängerzüge und drei klassische Sattelzüge vor.

● **75950** MB Actros LH mit Aeropaket 40' Container-SZ „CTD/Siemens unser Partner am Übersee-Zentrum/HHLA“. UVP 29,95 €.

Die Hamburger Hafen und Logistik (vor 2006 hieß es Lagerhaus) Aktiengesellschaft führt ihre Historie bis ins Jahr 1866 zurück. Stolz ist man auf das 2002 eröffnete Container-Terminal in Altenwerder. Die CTD Hamburg ist mit dem AWM-Sattelzug passend vertreten.

● **75958** MAN F90-CB-Hängerzug „Burgmer Lager & Transport Service“. UVP 31,95 €.

Rudolf Burgmer der Erste gründet den Betrieb 1867. Seit 1993 firmiert Burgmer mit dem Zusatz Lager & Transport Service. Typisch für Burgmer sind die silbern lackierten Lkw-Züge. AWM verwendet hier die CB-Koffer.



MB Actros LH für die CTD mit Siemens 40' Container.



Scania Tank-SZ für Rohr Mineralöl-Tankfahrzeuge.



Setra S 415 UL als Südbadenbus der DB im roten Farbleid.



Setra S 431 DT/FL für das Luxemburger Unternehmen Demy Schandeler.



Setra S 416 HDH World Wide – ein kleines Gesamtkunstwerk zum Thema Reiseziele in den USA.

Fahrgäste eingerichtet. Das AWM-Modell trägt einen Anbaukoffer mit Zusatzrückleuchten im Heck.

● **7597.5** Setra S 416 HDH „Worldwide Traveller Club – die feine Art zu Reisen/Mit uns quer USA“. UVP 29,95 €.

Ein kleines Meisterwerk ist dieser Reisebus mit einer Vielzahl von typischen Sehenswürdigkeiten in den USA von der Freiheitsstatue, dem Lincoln-Denkmal, den Präsidentenköpfen des Mount Rushmore, dem Space Needle und vielem mehr.

● **75949** MB SK Wechselkoffer-Hängerzug „Deutsche Post“. UVP 31,95 €.

● **75947** Scania „4“ (Rn) Tank-Sattelzug „Rohr Mineralöl-Tankfahrzeuge“. UVP 29,95 €.

Die Firma Rohr entwickelte sich aus einer Schmiede in Straubing. 1962 wurde ein erstes Tankfahrzeug hergestellt. Später kamen Kühl- und Spezialfahrzeuge hinzu. 2016 wurde das Unternehmen mit seinen 175 Mitarbeitern von Kässbohrer Transporttechnik in Österreich übernommen. AWM spendiert dem Tank-Sattelzug vollverchromte Felgen.

die Front-, Heck- und die linke Seitenansicht des Modells aufgeführt.

● **7597.4** Setra S 431 DT/FL „DemyCars“. UVP 29,95 €.

Der Busunternehmer Demy Schandeler in Luxemburg besitzt den Vorbild-Doppeldecker mit dem Namen Firstclass Spring Tuscani Edition. Das Fahrzeug ist auf 79



● **7597.2** Setra S 415 UL „DB-Südbadenbus“. UVP 29,95 €.

Die Regio-Busgesellschaft Südbadenbus deckt räumlich den Bereich von Emmendingen über Schramberg und Rottweil bis südlich zur Schweizer Grenze bei Lörrach und Waldshut-Tiengen ab. Das Modell wird in einer Verpackung der Deutschen Bundesbahn abgegeben. Auf deren Rückseite ist

Tausendschöne Momente.
Endlich sind sie da.

Spenden und
Infos unter
www.rotenasen.de





Atege war eine Tochterfirma von ASG – Flottensammler erhalten eine interessante Version im typischen ASG-Design.

Firmenangaben werden im Jahr mit sieben Zugmaschinen, 17 Aufliegern und sechs Subunternehmern 13 000 Twentyfoot-Equivalent-Units (=TEU oder 20' Container) bewegt. Bezogen auf das AWM-Modell wären also 6500 Fahrten notwendig. Die weißen Container tragen orangefarbig abgesetzte Türen.

● **75985** MAN TGA XXL Schiebeflanken-Koffler-Sattelzug „Borchers Borken“. UVP 31,95 €.

Die Spedition in Borken hat sich auf den Transport schwerer, sperriger und empfindlicher Güter spezialisiert. Das AWM-TGA-Modell trifft das immer noch gültige Speditions-Design perfekt. Die Felgen sind silbern abgesetzt und wirken ruhiger als die verchromten Pendanten.

● **75961** Scania „4“ Topline mit Aeropaket und Vollverkleidung Schiebeflanken-Koffler-Sattelzug „CTR hilft SOS-Kinderdorf“. UVP 29,95 €.

1978 wurde in England die Verleihfirma Tiphook gegründet. Ab 1982 vermietete das Unternehmen Container, Auflieger und Eisenbahnwaggons unter dem Namen Central Trailer Rental. 1988 wurde die Firma Rentco International LTD übernommen und der Firmenname in Central Trailer Rentco abgeändert. 2001 wurde CTR von TIP aufgekauft. Der Sattelzug ist in dunklem Blau gehalten. Der Motorenbereich ist hellgrau abgesetzt. Das gelbe Dach und die gelben Felgen kontrastieren perfekt.

● **75970** MB Actros LH Tridem-Schiebeflanken-Koffler-Hängerzug „Prologistik GmbH/Prowell“. UVP 31,95 €.

2002 gründete die Progroup die Spedition Prologistik mit Sitz in Burg bei Magdeburg. Zur Progroup gehören elf Wellpappenformatwerke, drei Papierfabriken und ein Heizkraftwerk. Die Spedition verfügt über 82 Jumbo-Lkw-Züge. AWM hat das Modell im silbernen Outfit auf die Räder gestellt. Und die Außenspiegel? Die liegen bei und sind natürlich in Pink!

Johannes Schwörzer



DS-Transport mit zwei 20' Container für Hapag-Lloyd.



CTR Gardinenplanen-Koffler-SZ mit Scania Zugmaschine.



Prologistik HZ mit seltenem Tridem-Anhänger.

Wieder ein Youngtimer, der noch ohne zusätzlichen Windabweiser ausgeliefert wird. 1995 ging die Deutsche Post aus der ehemaligen Deutschen Bundespost hervor. Die Paketsparte DHL kam erst 2002 hinzu. Der Zugwagen besitzt im Heck eine aufgedruckte Ladebordwand. Der Anhänger weist die regulären Doppeltüren auf.

● **75964** MB Actros L Wechselladungskoffler-Hängerzug „Atege Transport Spedition“. UVP 31,95 €.

Für ASG-Fans gibt es die seltene Gelegenheit sich einen Atege-Hängerzug im Design von ASG zu zulegen. Atege war seinerzeit eine ASG-Tochterfirma in Ludwigsburg und verwendete ein quasi identisches Design, welches sich lediglich im Atege-Schriftzug unterschied.

● **75987** Volvo FH GlobetrotterXL mit Aeropaket 2 x 20' Container-Sattelzug „DS-Transport/Hapag-Lloyd“. UVP 29,95 €.

Die 1995 in Düsseldorf gegründete DS-Transport hat sich auf den Transport der kleinen 20' Container spezialisiert. Nach



MAN TG-A HZ für Borchers in Borken.



Lang, länger, am längsten. Die Schwedencombis von Herpa sind schon imposante Erscheinungen. Der vierachsige Kofferauflieger mit Dolly wurde komplett neu entwickelt.

Ein Koffer aus Schweden

Drei neue Modelle aus unserer Musterbestellung bei Herpa sind auf den Redaktionstisch gerollt: ein Vertreter der Basic-Reihe im Polizeikostüm, die dritte Karosserievariante des VW T6.1 sowie als Highlight der neue überlange Schwedencombi Kofferlastzug.

Herpa bietet für Modellbahner in der Basic-Reihe preiswerte Modellautos an, die zur Ausschmückung der Modellbahnanlagen dienen. Es handelt sich meist um Modelle aus früheren Produktionsjahren, die wieder aufgelegt werden. Wir haben uns den BMW 323i in Polizeiausführung herausgesucht, der problemlos in die Sammlung zwischen die teureren Miniaturen gestellt werden kann. Bedruckte Türgriffe und Zierlinien sowie aufgedruckte BMW-Logos tragen zu einem authentischen Aussehen bei. Das Modell ist quasi der kleine Bruder des zeitgleich erschienenen BMW 525i, beide kann man bestens nebeneinander präsentieren.“

● **097055** BMW 323i (E30) „Polizei“. Karosserie weiß mit minzgrünen Kontrastflächen. Innenausstattung schwarz. Signalanlage mit blautransparentem Warnlicht. UVP 9,95 €.



Zum günstigen Taschengeldpreis ist jetzt der BMW 323i in Polizeiausführung erhältlich. Dennoch sieht man ihm seine Herkunft aus der Basic-Reihe nicht an.

Fotos: Kurt Richter

Als weitere Formvariante liefert Herpa jetzt den VW T6.1 als Kastenwagen aus. Das orangefarbene Modell kann leicht mit Warnlichtern und entsprechender Beschriftung in ein Kommunalfahrzeug umgewandelt werden.

● **096799** VW T6.1 Kastenwagen. Karosserie orange. IA schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.



Das Trio ist komplett, denn Herpa hat die dritte Karosserievariante des VW T6.1 auf die Räder gestellt. Und die Farbgebung ist sehr „bauhoffreundlich“.

Die Schwedencombi-Flotte von Herpa wächst stetig. Neuestes Mitglied ist ein Volvo FH Globetrotter in den Farben von DB Schenker. Betrieben wird der Lastzug von Lindås Åkeri AB aus Nybro, das im Jahre 1992 gegründet wurde und zu den großen Logistikunternehmen Schwedens gehört. Herpa hat das Modell mustergültig umgesetzt, mit einem komplett neuen vierachsigen Kofferauflieger mit Dolly sowie einem an die neue Kofferrhöhe angepassten Dachspoiler. Türen und Ladeklappen sind als sehr authentische Drucke umgesetzt. Dass Herpa bei der Verkleinerung von modernen Lkw-Fahrerhäusern führend ist, braucht eigentlich nicht erwähnt zu werden. Ein imposanter und attraktiver Lastzug, der da in die Sammlungen der Miniaturtrucker rollt.

● **314909** Volvo FH GL. 2020 Schwedencombi „DB Schenker – Lindås Åkeri AB“. FH und Kofferaufbauten weiß. FG und IA schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 59,95 €.

Kurt Richter



Zunächst gibt es vier Modell-Typen: Caprice Sedan, Caprice Estate Wagon, Impala Sedan und Impala Estate Wagon.

Die beliebtesten Chevis

Nur mit einem kleinen Hinweis hatte Rapido Trains Inc. aus Kanada im Mai 2021 auf seiner Website und bei Facebook die wohl für die 80er Jahre beliebtesten GM-Fahrzeuge des amerikanischen Marktes als Sammlermodelle in 1:87 angekündigt: den 1980er Chevrolet Caprice und die Karosserievarianten des Chevrolet Impala. Nun sind die Modelle erhältlich.

Chevrolet Caprice und Chevrolet Impala wurden im Herbst 1976 als Reaktion auf die Ölkrise der frühen 70er Jahre und die strenger Standards für Emissionen und Kraftstoffverbrauch eingeführt, die 1978 in Kraft traten. In so kurzer Zeitspanne konnte kein Hersteller komplett sparsame Modelle mit wesentlich effizienzgesteigerten Motoren zur Serienreife bringen. Daher griff man zu einem Trick und verkleinerte existierende Modelle. Vorreiter dieser als „Downsizing“ genannten Praxis war General Motors, dessen Flaggschiff-Baureihe, die Fullsize-Plattform (B-Body) bereits zum Modelljahr 1977 in Größe und Gewicht so deutlich reduziert wurde, dass sie essentiell auf dem Leiterraum der Midsize-Plattform (A-Body) montiert werden konnte. Die verkleinerte „B“-Karosserie von Chevrolet als sogenannte dritte Generation (1977–1990) war dennoch eine der beliebtesten Fahrzeugreihen von GM: Klare, eckige Linien und nur verhaltener Chromschmuck ergaben ein schlankes und leichteres Bild einer neuen Fullsize-Ausgabe im „Three-Box-Design“.

Gegenüber der zweiten Generation wurde für das Modelljahr 1980 die Frontpartie aller Modelle wesentlich flacher gestaltet, um die Aerodynamik und damit den Verbrauch zu verbessern. Zudem wurde das Heck der Sedan-Variante leicht angehoben.

Unterschiedliche Grills markieren die beiden Grundtypen Caprice und Impala.



Rapidos Einstieg in den 1:87 Modellauto-Sektor: 1980er Chevrolet auf Sockel mit Umverpackung.

Fotos: Stefan Schwiertz



Viel Wert wird auch auf die Details der unterschiedlichen Felgen gelegt: Standardfelge, Speichenfelge und „Dog & Dish“ Hub Caps.

Die bisher drei zusammengefassten Rückleuchten beim Sedan wurden durch drei frei stehende Rückleuchten ersetzt, die Kühleröffnungen in der Frontstoßstange entfielen komplett. Die Caprice Classic-Version erhielt zusätzlich entsprechende Schriftzüge an den vorderen Kotflügeln. Bei den Coupés wich die gewölbte Heckscheibe einer planen Scheibe. Der 5,7-Liter-V8 (350 in³) war nun ausschließlich Flottenkäufern vorbehalten und nur noch mit dem Police Package (9C1) erhältlich, welches wiederum nur auf dem Impala-Basismo-

dell bestellt werden konnte. Neuer Spitzenmotor war der 5,0-Liter-V8 (305 in³), der für diese Rolle einen Vierfach- anstelle des bisherigen Doppelvergaser bekam und satte 155 PS leistete.

Rapido hat sich hier nun speziell die Caprice- und Impala-Modelle der Modelljahre 1980 bis 1985 gewidmet. Gerade diese Baujahre sind auch heute noch vielerorts auf den Straßen zu sehen und keineswegs verschwunden – also ein Muss für jeden Sammler nordamerikanischer Modelle, ob in den Achtzigern angesiedelt oder auch in der Gegenwart.

Bei Rapido hat man sich viel Mühe gegeben, möglichst viele Details beider Modelle,



Die drei Standard-Polizeinsatzfahrzeuge in Weiß, Hellblau und Schwarz-Weiß mit Push Bars. Ähnlichkeiten zu Einsatzfahrzeugen aus Chicago oder New York sind bestimmt nicht zufällig.

Als sogenannte „Railroad Vehicles“ bezeichnet Rapido diese drei Varianten: Bahnpolizei von Amtrak und CN sowie ein normales Dienstfahrzeug von CN.



des Caprice und des Impalas, im Kleinen umzusetzen: Sowohl die Kunststoff-Karosserie des Sedan als auch des Wagon (Kombi) können sich blicken lassen. Neben der guten Umsetzung der charakteristischen Linien sind auch die Maße der Fahrzeuge sehr gut getroffen. Die separat eingesetzten, transparenten Scheinwerfer sind durch Silberdruck in Form gebracht, die Rückleuchten hingegen nur aufgedruckt. Die Inneneinrichtung mit frei stehenden Lenkrädern ist bei allen Modellen schwarz ausgelegt. Trotz Steckbauweise sind die Modelle an den Stoßstangen geklebt. Caprice und Impala tragen unterschiedliche Frontgrills, wobei der Caprice-Grill das fein gestaltete, gleichmäßig quadratische Gittermuster eingesetzt trägt und die Impalas dasjenige mit den zusätzlichen Längsstreben und integrierten – aber nicht bedruckten – Chevrolet-Logo.

Auch bei den Felgen hat man sich strikt an den unterschiedlichen Originalausführungen orientiert. Insgesamt drei Felgentypen kommen zum Einsatz: Der Caprice Sedan besitzt eine verchromte Standardfelge, der Caprice Estate Wagon eine verchromte Speichenfelge und die Impalas die sogenannten „Dog Dish“ Hub Caps, deren Aussehen an einen Fressnapf erinnert – so kamen sie zu ihrem Spitznamen. Diese Felgen sind geschwärzt und tragen eine verchromte Felgenkappe. Alle Modelle sind separat lackiert und sehr sauber bedruckt, wodurch die optische Wirkung nochmals

gesteigert wird. Wie im Original tragen alle Zivilmodelle silberfarbige Schweller.

Die Woody-Applikationen bei den Estate Wagons sind absolut perfekt umgesetzt. Die bereits werkseitig montierten Seitenspiegel sind jeweils in der Wagenfarbe mit lackiert. Auch der verchromte Dachträger mit eleganten Schwung zum Heck des Estate Wagon ist dem Original nachempfunden.

Die sechs Einsatzfahrzeuge (fünf Polizeifahrzeuge und eine Feuerwehreinsetzungswagen) wurden standardmäßig mit einem verchromten Warnbalken mit jeweils zwei Lichteinheiten ausgestattet. Zusätzlich sind den Modellen noch je ein Tütchen an Warnbalken mit unterschiedlichen Signalanlagen, Push Bars und Handscheinwerfer für die vorderen Fenster beigelegt. Dieses Tütchen ist aber auch separat erhältlich.

Hier liefert Rapido Trains wirklich schöne Modelle, wobei großer Wert auf die einzelnen Details der beiden Typen von Caprice und Impala gelegt wurde. Der Einstieg in den 1:87-Pkw-Markt kann wahrlich als gelungen bezeichnet werden. Gerade bei den Einsatzfahrzeugen (9C1) lässt sich doch noch einiges realisieren. Alle Modelle sind jeweils mit zwei Schrauben auf einem

Sockel einer Präsentationsbox fixiert. Der Sockeldruck lautet lediglich „Rapido“ mit zusätzlichem Logo. Die Originalpreise waren bei Ankündigung im Frühjahr 2021 mit \$ 24,95 USD bzw. \$ 29,95 CAD ausgewiesen.

● **800001** Chevrolet Caprice Sedan 1980, weinrot, IA schwarz. Caprice-Grill und Standardfelgen

● **800002** dito, dunkelgrün, IA schwarz. Caprice-Grill und Standardfelgen

● **800003** dito, dunkelblau, IA schwarz. Caprice-Grill und Standardfelgen

● **800004** Chevrolet Caprice Estate Wagon 1980, gelb mit Woody-Verkleidung, IA schwarz. Caprice-Grill und Speichenfelgen

● **800005** dito, hellblau mit Woody-Verkleidung, IA schwarz. Caprice-Grill und Speichenfelgen

● **800006** dito, dunkelbraun mit Woody-Verkleidung, IA schwarz. Caprice-Grill und Speichenfelgen

● **800007** Chevrolet Impala Sedan 1980 „Taxi“. Karosserie maisgelb, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub-Caps

● **800008** dito, „Metro Police“ (ähnlich Chicago). Karosserie weiß, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800009** dito, „Blue Police“ (ähnlich New York). Karosserie hellblau, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800010** dito, „Black Police“. Karosserie schwarz. Türen und Dach weiß abgesetzt, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800012** dito, „Amtrak Police“ (Bahnpolizei). Karosserie dunkelblau, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800011** Chevrolet Impala Estate Wagon 1980, „Fire Chief“. Karosserie feuerrot, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800013** dito, „Canadian National Police“ (Bahnpolizei). Karosserie dunkelblau, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

● **800014** dito, „Canadian National (CN)“. Karosserie dunkelblau, IA schwarz. Impala-Grill und „Dog & Dish“ Hub Caps

Stefan Schwierz



Die drei Caprice Estate Wagon in Woody-Ausführungen, stets mit Dachträger.

Der Sedan Caprice in zivilen Farben, stets mit viel Chrom und feinen Weißbringreifen.





Mit „Bus-Touristik“ war die Deutsche Bundesbahn auch abseits der Schienen in landschaftlich reizvollen Regionen unterwegs. Dafür stand mit dem Mercedes O 303 einer der schönsten Mercedes-Omnibusse bereit, den Rietze hier als Goldstück konserviert hat.

Gold für den Schönsten

Rietze legte für seine Neuheitenauslieferung den Mercedes-Benz O 303 wieder auf, in den Augen des Verfassers einer der schönsten Busse, die Mercedes-Benz je auf die Räder stellte. Neben diesem Klassiker gibt es auch weitere attraktive Busse und Einsatzfahrzeuge.

Unsere Präsentation einer Auswahl der Rietze Neuheiten ist paritätisch bestückt, vier Einsatzfahrzeugen stehen vier Busse gegenüber. Perfekter geht es nicht – oder: ausgewogener?

Der technische Unfallhilfsdienst von Verkehrsbetrieben nennt sich Betriebsaufsicht. Diese wird bei Unfällen mit Bussen und Bahnen von Polizei und Feuerwehr hinzu alarmiert und besitzt dann auch Wegerecht, erkennbar an den Blaulichtanlagen. Der von Rietze verkleinerte VW T6.1 steht bei den Berliner Verkehrsbetrieben im Einsatz und wurde 2022 mit dem Kennzeichen B-EV 2067 in Dienst gestellt. Das Modell weist alle Beschriftungen des großen Vorbilds auf.

● **53866** VW T6.1 Halbbus „BVG Betriebsaufsicht“. Karosserie weiß mit gelber Bauchbinde. Ein blauglänzender Dachbalken

und ein blauglänzendes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

Die Kantonspolizei Basel-Stadt führte für ihre Einsatzfahrzeuge ein neues Farbdesign ein. Zunächst wurden die Tesla-Streifenwagen in der auffälligen Kombination von Gelb, Weiß und Blau lackiert. Bald werden alle Einsatzfahrzeuge in diesem Look auf den Basler Straßen unterwegs sein. Das neue Patrouillenfahrzeug auf Basis des VW T6.1 trägt ebenfalls das neue Design und hört auf den Funknamen „Basilea 75“, das Vorbild des Rietze-Modells.

● **53700** VW T6.1 Bus „Polizei Basel Stadt“ (CH). Karosserie weiß mit gelb und blau abgesetzten Flächen. Dachbalken mit blauglänzenden Warnlichtern. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

Der Rettungsdienst im Kreis Lippe besitzt 15 Standorte, durch die eine schnelle Rettung im Notfall oder ein notwendiger Transport ins nächste Krankenhaus gewährleistet wird. An der Rettungswache Schlangen ist seit 2020 der von Rietze miniaturisierte GSF RTW '18 stationiert, der von der Johanniter-Unfall-Hilfe in den Einsatz geschickt wird. Rietze hat das Fahrzeug mustergültig mit allen notwendigen Bedruckungen nachgezeichnet.

● **76262** GSF RTW '18 „Rettungsdienst Kreis Lippe“. FH und Aufbau weiß mit leuchtroten Kontrastflächen. Vier blauglänzende Warnlichter. Dachkennung „SLG 1 RTW 1“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 28,90 €.



VW T6.1 Halbbus
„BVG Betriebsaufsicht“



VW T6.1 Bus „Polizei
Basel Stadt“



GSF RTW '18 „Rettungs-
dienst Kreis Lippe“



Als Gerätewagen Atemschutz eingesetzt: Mercedes-Benz Atego '19 „Feuerwehr Kiel“.

Unser viertes Einsatzfahrzeug hat sein Vorbild bei der Berufsfeuerwehr Kiel und ist dort als Gerätewagen-Atemschutz auf der Feuer- und Rettungswache Ost stationiert. Der Mercedes-Benz Atego 1021 L mit einem Aufbau der Makoben Fahrzeugbau GmbH und einer Ladebordwand von Palfinger trägt das Kennzeichen KI-F 2518 und den Funknamen Florian Kiel 20/56-01. Türe, Fenster und Rollladen hat Rietze durch Drucke auf dem Koffer dargestellt, jedoch sollte der Rollladen eine silberne Farbgebung haben. **72509** Mercedes-Benz Atego '19 „Feuerwehr Kiel“. FH und Aufbau weiß mit leucht-roten Kontrastflächen. Zwei blautransparente Warnlichter. Kennung „20-56-01“. Beiliegend Seitenspiegel und Sonnenblende. UVP 20,90 €.

Omnibus-Modelle

Nun zum eingangs erwähnten Schmuckstück unter den Omnibus-Klassikern. Die Deutsche Bundesbahn setzte den Mercedes-Benz O 303-15 RHD Mitte der 80er Jahre für ihre Sparte „Bus-Touristik“ ein. Rietze hat das Modell vorbildgerecht mit dem Kennzeichen „DB 20-504“ versehen. Die Reiseroute führte 1985 zum Beispiel entlang der Romantischen Straße. Die goldene Grundfarbe macht das mit Zierlinien in Orange und Grau versehene Modell zu einem wahren Schmuckstück. Halt der schönste Mercedes-Benz Bus ever.

60298 Bahn Edition Nr. 107 Mercedes-Benz O 303 „Bus-Touristik“. Aufbau goldfarben mit grauen und orangene Streifen. IA schwarz. Kennzeichen „DB 20-504“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Das Busunternehmen Ettenhuber aus dem oberbayerischen Glonn-Schlacht ist ein langjähriger Partner des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) und befördert dort Fahrgäste auf rund 30 Linien. Die Linie 220, Vorbild des Rietze Modells, führt von Winning, Riegerweg/Altersheim nach Giesing und hat 28 Haltestellen.

73483 Mercedes-Benz Citaro '15 „MVG – Ettenhuber“. Aufbau grün/weiß/blau. IA blau. Linie „220 Giesing“. Wagen-Nr. b1845. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 39,90 €.



Mercedes-Benz Citaro '15 „MVG – Ettenhuber“ als Teil des Münchner Verkehrsverbunds.



Unterwegs auf der Linie 28 zur Universität: Mercedes-Benz eCitaro „BSAG Bremen“.

Foto: Kurt Richter

Seit kurzem sind bei der BSAG (Bremer Straßenbahn AG) fünf elektrisch betriebene Mercedes-Benz eCitaro in Betrieb, die fünf Linien, darunter auch die Linie 28 Überseestadt-Universität, bedienen. Ende dieses Jahres sollen 20 elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Die komplette Umstellung des Fuhrparks ist für die 2030er-Jahre geplant. Den plakativen Slogan „Die BSAG elektrisiert“ ist nicht nur beim Vorbild, sondern auch beim Rietze-Modell zu finden.

75547 Mercedes-Benz eCitaro „BSAG Bremen“. Aufbau rot mit weißem Dach. Mehrfarbige Seiten- und Heckgestaltung. IA blau. Linie „28 Universität“. Wagennummer 4005. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Die Stadt Wiener Neustadt erhielt zum 6. Juli 2020 ein komplett neues Stadtbuss-Konzept. Alle Linien des Verkehrsbetriebs waren zuvor genau untersucht und bewertet worden, ebenso verbesserte man die Anbindung an die Umlandgemeinden. Die Bezeichnung der Linien wurde von Buchstaben auf Ziffern umgestellt. Der von Rietze miniaturisierte MAN Lion's City 12 '18 befährt die Linie 8 mit den Haltepunkten Winzendorf – Weikersdorf – Bahnhof – Ring – Katzelsdorf – Lanzenkirchen – Bad Erlach – Walpersbach – Klingfurth. Am Heck und auf den Seitenflächen wird die Partnerschaft von Wiener Neustadt mit dem Österreichischen Bundesheer dargestellt.

75363 MAN Lion's City 12 '18 „Wiener Neustadt“. Aufbau weiß. IA grau. Linie „8 Wiener Neustadt“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Kurt Richter



MAN Lion's City 12 '18 „Wiener Neustadt“: Die Motive in den Fensterbereichen stellen die Partnerschaft mit dem Bundesheer dar.



Für interessierte Sammlerinnen und Sammler von DDR-Modellen wird das Sortiment mit vier weiteren Druckvarianten sowie einem landwirtschaftlichen Hänger mit Ladegut ergänzt.

Fotos: Stefan Schwiertz

Es ist Erntezeit bei Busch

Fahrzeuge der Landwirtschaft sowie DDR-Varianten ließen den Spätsommer bei Busch ausklingen. Dazu gesellen sich einige Blaulichtfahrzeuge und ein Sondermodell für die Seenotretter.

Die aktuelle Spätsommer-Auslieferung von Busch unterstützt die Landwirtschaft mit neuen Traktoren und Spezialanhängern. Bereits 2016 hielt der 1984er Belarus MTS 80/8 Einzug ins Programm von Busch. Mit dem neuen Modell des Belarus MTS 50/5 folgt eine Typenvariante aus dem Minsker Traktorenwerk. Der sehr robuste, 55 PS starke Allzweck-Ackerschlepper Typ MTS 50 wurde ab 1961 hergestellt und hauptsächlich in die DDR exportiert. Drei Jahre nach dem Start der Serienfertigung des MTS 50 schob man die Allradversion MTS 52 nach. Bereits 1970 erfolgte eine technische wie optische Überarbeitung. In den 24 Jahren Bauzeit wurden ca. 1,25 Millionen Exemplare beider

Modelle produziert, im Durchschnitt 52300 Stück pro Jahr. Kein Wunder, dass auch heute noch auf den Feldern oder Höfen ein Traktor dieses robusten Typs anzutreffen ist. Wie bereits der MTS 80/8 durch eine gute Umsetzung erfreut, so tut es auch dieses Modell. Die Vorderachse ist ebenfalls ganz vorbildgetreu als Pendelachse ausgeführt. **1350** 1964 Belarus MTS 52 – Standard-Karosserie braunrot, IA schwarz und **51351** dito, in Allradversion, braunrot, IA schwarz. UVP je 19,99 €.

Passend dazu gibt es einen neuen landwirtschaftlichen DDR-Spezialanhänger HTS 90.04/T 088 des VEB Kombinat „Fortschritt“, der hauptsächlich für die Beförderung und das Austragen von Stallung, aber auch für den Transport von nicht rieselfähigen landwirtschaftlichen Schüttgütern wie Zuckerrüben, Grüngut, Silage, usw. vorgesehen. Dem jeweiligen Verwendungszweck entsprechend, kann der Anhänger mit den Zusatzausrüstungen Breitspreuer D 353 und hydraulisch betätigter Rückwand versehen werden. Bereits im Juni ist der Spezialanhänger mit normaler Rückwand erschienen.

53800 Fortschritt HTS 90.04 (T088) Spezialanhänger, Karosserie und Aufbau mittelblau, und **53801** dito dunkelgrün, UVP je 19,99 €.

53802 Fortschritt HTS 90.04 (T088) Miststreuanhänger korallenrot. IA hellgrau, und **53803** dito „LPG Goldene Ähre“ korallenrot. IA hellgrau, UVP je 25,99 €.

Nun zu anderem Themenfeldern bei den Busch-Neuheiten, abseits der Landwirtschaft. In kürzester Zeit hat der Ford Ranger mehrere ergänzende Aufbauten erhalten, jetzt hat Busch für die aktuelle Ausführung des „Wildtrak 4x4“ einen neuen Grill aus einem 3D-Druckteil konzipiert. Er gleicht dem Raptor-Grill mit Wabenoptik und integrierten Ford-Schriftzug. Der Wagen selbst ist inklusive Hardtop weiß und trägt den zusätzlichen „4x4“-Aufdruck an den Heckseiten.

52824 2015 Ford Ranger XLT Doppelkabine Hardtop – Wildtrak 4x4, weiß, IA schwarz, UVP 25,99 €.

Ein neues Zubehörteil, dessen erster Einsatz auf einem Multicar M26 erfolgt, ist ein Geyer Thermofass. Es wurde überall dort



Der sehr robuste Allzweck-Ackerschlepper Typ Belarus MTS 50, passend dazu der neue Spezialanhänger HTS 90.04/T 088 von Fortschritt mit unterschiedlichen Rückwänden, rechts der Miststreuer.

Multicar M26 mit neuem Zubehörteil, ein Geyer Thermofass. Es wurde überall dort eingesetzt, wo Sanierungsarbeiten mit Bitumen anfielen.



eingesetzt, wo Sanierungsarbeiten mit flüssigem Bitumen anfielen. Im Geyer Thermofass blieb das Mischgut heiß und konnte so vor Ort besser verarbeitet werden.

● **42227** Multicar M 26 Pritsche Geyer Thermofass. Karosserie in Kommunalorange. Thermofass in Orange. IA schwarz. UVP 26,99 €.

Blaulicht-Fahrzeuge

Mit Blaulicht durch Stadt und über Land. Sammler von Einsatzfahrzeugen dürften sich über diese Auslieferung freuen. Neben Fahrzeugen aus Deutschland gibt es auch zwei Fahrzeuge der skandinavischen Nachbarn. Unter optischen Gesichtspunkten sind insbesondere die Feuerwehr aus Mainz, der Rettungsdienst Falck aus Dänemark sowie der Informationswagen der Volkspolizei der ehemaligen DDR hervorzuheben. Auffallend sind auch die beiden VW 181 Kurierwagen der Polizei München und Köln.

● **43670** Mercedes Benz C-Klasse T-Modell Avantgarde (S204) „Fw Frankfurt“. Karosserie in Weiß, IA schwarz. UVP 23,49 €.

● **51262** Framo V901/2 Kleinbus „Volkspolizei Bezirk Leipzig/Aufklärung“. Karosserie in Olivgrün, IA braun. UVP 25,99 €.

● **52214** Mercedes Benz VF 123 Miesen Krankenwagen „Ambulanz Norwegen/Oslo“. Karosserie in Feuerwehrrot/Weiß, IA mittelgrau. UVP 29,99 €.

● **52217** dito „Fw Frankfurt“. Karosserie in Feuerwehrrot, IA schwarz. UVP 28,99 €.

● **52515** Ford Transit Custom Bus/Hochdach „Rettungsdienst Falck“. Karosserie in Weiß, IA schwarz. UVP 26,99 €.

● **52712** VW 181 Kurierwagen geschlossen „Polizei München“. Karosserie in Weiß, IA hellgrau, Faltdach graubeige. UVP 24,99 €.

● **52713** VW 181 Kurierwagen offen „Polizei Köln“. Karosserie in Weiß, IA hellgrau, Faltdach graubeige. UVP 23,49 €.

● **53456** Mercedes Benz Sprinter Kasten, kurzer Radstand „Fw Mainz“. Karosserie in Feuerwehrrot. IA schwarz. UVP 25,99 €.

Ford Ranger Wildtrak 4x4 mit neuem Grill als 3D-Druck mit Wabenoptik und integrierten Ford-Schriftzug. Im Vergleich mit dem Standardgrill.



Druckvarianten DDR-Fahrzeuge

Für Sammler von DDR-Modellen wird das Sortiment mit fünf weiteren Druckvarianten ergänzt, die wir hier stichwortartig auflisten:

● **42226** Multicar M 26 Pritsche „LPG Roter Oktober“, mittelblau, IA schwarz. UVP 17,99 €.

● **51817** Robur Garant K30 Kastenwagen „Konsum“. Karosserie resedagrün, IA braun. UVP 26,99 €.

● **51818** Robur Garant K30 Kastenwagen „Kundendienst Simson Suhl“. Karosserie mittelblau, IA braun. UVP 22,99 €.

● **52360** Framo V901/2 Pritsche/Plane „MZ Werke Zschopau“ (Motorräder). Karosserie dunkelgrün, UVP 18,99 €.

● **53009** Lasthänger 2A HW 60.11 Bordwand mit Ladegut acht Strohballen. Karosserie dunkelgrün mit Schachbrett-Muster. UVP 19,99 €.

Gutes tun für Seenotretter

Seenotretter sind verantwortlich für den maritimen Such- und Rettungsdienst in den Gebieten von Nord- und Ostsee, in Deutschland ist der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) diese Aufgabe

übertragen. Sie ist zuständig dafür, sämtliche Such- und Rettungsmaßnahmen durchzuführen, zu leiten und zu koordinieren. Im internationalen Sprachgebrauch wird diese Aufgabe als SAR-Dienst bezeichnet, SAR steht für Search and Rescue (Suche und Rettung). Für die deutsche Seenotleitung in Bremen wurde das Modell eines Stationsfahrzeugs – ein Mercedes-Benz Vito – bei Busch in einer limitierten Auflage von 500 Exemplaren in Auftrag gegeben. Es kann direkt bei der DGzRS für 19,80 € zzgl. Porto erworben werden (<https://www.seenotretter-shop.de/mb-vito-stationsfahrzeug.html>).

● **51100-175** Mercedes Benz Vito Tourer (W447) – SAR/Die Seenotretter. Karosserie in Weiß, IA schwarz. **Stefan Schwiertz**



Das Stationsfahrzeug der Seenotretter, ein Mercedes-Benz Vito, wurde bei Busch miniaturisiert und kann direkt bei der DGzRS erworben werden.



Zwei VW 181 Kübelwagen der Polizei für München (geschlossenes Verdeck) und Köln (offenes Verdeck) sowie ein Framo der Volkspolizei der DDR mit Aufklärungstafel auf dem Dach.



Eine bunte Vielfalt von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren Mainz und Frankfurt und ein Rettungswagen aus Dänemark der Firma Falck.



Der Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo ist wegen seiner extremen Proportionen und seines expressiven Auftritts auf besondere Weise ein Supersportwagen. Auch sehr imposant ist das sehr futuristisch gestaltete Heck des Fahrzeuges. Schuco bringt gleich drei Farbvarianten als Resine-Modelle.

Fotos: Stefan Schwiertz

Eine Vision wird wahr

Von jedem etwas, und das in wahrsten Sinne des Wortes: etwas aus Resine und etwas aus Metall, mal hier als Serienmodell und mal da als Sondermodell. Der Sammler von 1:64er-Modellen hat bei Schuco momentan die Wahl. Auch beim AMG Vision GT, der endlich auch in 1:64 den Sprung vom Bildschirm in die Vitrine geschafft hat.

Supersportwagen nennt Mercedes-Benz seinen AMG Vision Gran Turismo. Wegen seiner extremen Proportionen und seinem expressiven Auftritt soll er auf besondere Weise die markentypische Designphilosophie der sinnlichen Klarheit prägen – so liest sich das mit schwäbisch geprägten Worten aus der Feder von Mercedes-Benz. Bekannt geworden ist der AMG Vision GT durch das Playstation-Rennspiel GT6. Doch er sollte nicht mehr nur ein virtuelles Dasein als Highlight neben weiteren besonderen Kreationen diverser Autohersteller in dem fristen. Der amerikanische Unternehmer Jeff Halverson will dem virtuellen AMG Vision GT fünf reale Modelle zur Seite stellen, zum Stückpreis von 1,1 Millionen Euro. Halverson ist in solchen Experimenten geübt, sein Unternehmen hat nämlich auch das aktuelle Bat-Mobil mit Straßenzulassung nachgebaut. Als Basis für das AMG Vision GT-Modell soll jeweils ein Mercedes SLS AMG GT erhalten, dem eine neue Kohlefaser-Karosserie übergestülpt wird.



Zwei VW Custom-Lowrider, ein VW Käfer in Zweitonfarbe sowie ein VW T1 Transporter.



Mercedes-Benz will seine Sportwagenproportionen mit diesem Modell neu interpretieren: Eine lange Motorhaube, die fließend über in eine kompakte, nach hinten versetzte Fahrgastzelle verläuft, welche in der Form eines Tropfens sanft nach hinten abfällt. Damit soll die dynamische Ausstrahlung einer gestreckten, spannungsvollen Seitenlinie verstärkt werden. Ein besonderer Blickfang bildet der breite Sportwagen-Kühlergrill mit seinem mit Stern. Schaltbare LED's anstatt der klassischen Lamellen zieren den Grill; so lassen sich verschiedene Leuchtgrafiken kombinieren.

Lange Zeit war fraglich, ob der Wagen emals auf einer Straße in Europa, dem Mittleren Osten oder den USA fahren würde. Selbst bei Mercedes-Benz, wo man in den Jahren 2013/2014 noch eine Realisierung dementierte, steht nun hinter diesem Projekt. Bei Schuco ist es im Maßstab 1:64 bereits Wirklichkeit geworden. Das Modell entspricht so ziemlich dem, was man auch über das Original gerne schreibt. Trotz des Maßstabs bleibt es jedoch ein reines Standmodell, da die Reifen keinerlei Spielraum zur Karosserie besitzen. Auch scheint der Übergang von Reifen zu Felge leider nicht ganz so gelungen, die Reifen wirken nach

hinten verrutscht. Mit Blick auf die Karosserie kann das Modell dennoch als gelungene Verkleinerung des AMG Vision GT bezeichnet werden.

● **45-200-1600** Mercedes-Benz AMG Vision GT. Karosserie in Silber, IA schwarz mit Integralsitzen in Rotorange, Felgennabe rot. Resine-Modell. UVP 49,99 €.

● **45-200-1700** dito in Mattschwarz, IA schwarz mit Integralsitzen in Rotorange, Felgennabe rot. Resine-Modell. UVP 49,99 €.

● **45-200-1800** dito in Dunkelsilber, IA schwarz mit Integralsitzen in Rotorange, Felgennabe türkis. Resine-Modell. UVP 49,99 €.

Metall-Modelle

Neu in der Metall-Serie sind zwei VW Custom-Lowrider, ein VW Käfer in Zweitonlackierung sowie ein VW T1 Transporter. Dritter im Bunde ist ein weiterer Renntransporter. Der VW Käfer ist in einem dunklen Eisengrau lackiert, die Seiten sind in Maroon abgesetzt, die Stoßstangen und Speichenfelgen aluarm. Der VW T1 Transporter fährt für den Porsche Renndienst und ist in Dun-



Überhaupt nicht überzeugen kann der Übergang vom Reifen zur Felge – nicht nur deswegen bleibt es beim „Standmodell“.



Mit dem Mercedes-Renntransporter im Design von „Porsche-Gulf“ liefert Schuco die dritte Variante dieses Renntransporters aus.

kelrot lackiert, Stoßstangen und Felgen hingegen sind weiß. Mit dem Mercedes-Renntransporter im Design von „Porsche-Gulf“ lieferte Schuco relativ kurze Zeit nach Erscheinen der Formneuheit schon die dritte Variante dieses Renntransporters aus. Charakteristisch ist die auffällige Farbgebung in Hellblau mit Orange.

● **45-202-6800** VW T1 Transporter Custom-Lowrider „Porsche Renndienst“. Karosserie aus Diecast in Dunkelrot, IA schwarz. UVP 9,99 €.

● **45-202-6900** VW Käfer Custom-Lowrider, Zweitonlackierung, Karosserie aus Diecast in Eisengrau/Maroon. IA schwarz. UVP 9,99 €.

● **45-203-0100** Mercedes O 317 K Renntransporter „Porsche-Gulf“. Karosserie aus Diecast in Orange/Hellblau, IA schwarz. UVP 34,99 €.

Sondermodelle

Collab64 heißt eine der etlichen Modellreihen von Tarmac. Dort liebt man es, mit gleichgearteten Marken wie MiniGT, Schuco oder Ignition Model zusammenzuarbeiten, um Synergien zu schaffen, und dies ist eine Reihe von Kooperationsmodellen mit den vorgenannten Marken.

Mit dem VW Golf I GTi bringt Tarmac einen Schuco-Golf mit zusätzlichen Extras im Design der 51. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1983 mit den Fahrern Bruno Bouscary (F) und Denis Authebon (F). Das in Weiß/Rot lackierte Modell trägt die Startnummer 32. Neu bei diesem Modell sind

Mooneyes II: Das komplett schwarz lackierte Käfer-Modell befindet sich in einem Spezialbehälter (Container), der auch als Displaybox verwendet werden kann – mit einer transparenten Seitenwand, die sich aufklappen lässt. Praktisch.

1992 BMW M3 (E36) in Dakargelb in einer Sonderverpackung von Tarmac.



die vier zusätzlichen Frontscheinwerfer, die separat montierten Nummernschilder mit Druck sowie das typische Heckschild der Rallye. Der Blisterverpackung liegt eine Pappschachtel zur Verwahrung des Modells bei.

Mooneyes II basiert wieder auf einem VW Käfer Custom-Lowrider. Das diesmal komplett in schwarz lackierte Modell befindet sich in einem Spezialbehälter (Con-

tainer), der auch als Displaybox verwendet werden kann (mit einer zusätzlichen Seitenwand aus klarem Kunststoff, die aufgeklappt werden kann).

Der BMW M3 Coupé Yellow (Dakargelb) ist zwar auch für die Serie bei Schuco angekündigt, jedoch bereits bei Tarmac in einer besonderen Verpackung erhältlich. Das Modell ist ohne jeglichen Zusatzdrucken in einer reinen zivilen Variante erschienen.

● **45-202-8000** Volkswagen Golf I GTi 1976, 51. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1983, Startnummer 32. Karosserie aus Diecast in Weiß/Rot, IA schwarz. UVP ca. 20 € (je nach Anbieter).

● **45-203-1800** Volkswagen Käfer 1600 Custom Lowrider „Mooneyes II“, 1974. Karosserie aus Diecast in Schwarz, IA schwarz. Kennzeichen: WOB-VT9. Preis ca. 20 € (je nach Anbieter).

● **45-203-2100** BMW M3 (E36) 1992. Karosserie aus Diecast in Dakargelb, IA schwarz. Kennzeichen: M-TW 1501 (nur Heck). Preis ca. 20 € (je nach Anbieter).

Stefan Schwierz



VW Golf GTi der 51. Rallye Automobile de Monte-Carlo 1983 mit den beiden französischen Fahrern Bruno Bouscary und Denis Authebon.



Volkseigener Armeelaster

Premium Classixxs bringt einen IFA W50 LA, also die Allradversion des klassischen DDR-Lasters W50 L, als NVA-Pritschenwagen. Ein ganz hervorragendes Modell, außergewöhnlich gut detailliert und in tadelloser Qualität.

Diese Modelle werden immer besser. Die Neuen lenken sogar. Diese Modelle? Welche Modelle? Sie werden im Auftrag von Model Car World für deren Marke Premium Classixxs fabriziert. In Russland, von Start Scale Models. Herstellung in China, wie ja alles andere auch. Aber sie kommen von China via Russland nach Deutschland. Gegen russische Modellautos braucht man nicht zu wettern, weder im Moment noch generell. Kein Modellauto kann etwas dafür, wo es herkommt. Und die russischen Konstrukteure leisten wirklich ganze Arbeit. Nun der IFA W50 LA, also der W50 mit Allradantrieb im Livrée der Nationalen Volksarmee. Nicht unbedingt das Wunschmodell der Wessis. Für die Ossis aber durchaus interessant. Und für Liebhaber feinst ziselierter Lastwagen. Das ist er nämlich: feinst ziseliert. Einen hübschen W50 L gab es bereits von Ixo, in diversen Partworkserien, auch als Fachhandelsmodelle, auch als NVA-Modell. Wirklich hübsch, wie Ixo-Modelle eben sind. Aber kein Vergleich zum neuen W50 LA von Premium Classixxs respektive Start Scale Models. Der Ixo ist hübsch, der Premium Classixxs ist schön.

Die Marke Premium Classixxs wurde 2002 von Thomas Roschmann (heute Inhaber von Autocult) und Peter Brunner (heute bei Schuco angestellt) gegründet und 2012 von Klaus Kiunke gekauft und seinem Model-Car-World-Kosmos einverleibt. Seitdem

ist sie völlig neu ausgerichtet. Ein Zweig von Premium Classixxs sind 1:43-Lastwagen, -Omnibusse und -Straßenbahnen, hauptsächlich nach Ostblock-Vorbildern, und die kommen allesamt von Start Scale Models aus Russland. Unter dem Label gibt es auch 1:18-Resinemodelle als eine Art Edelmarke von BoS und 1:18 Lkw-Zugmaschinen aus Metall. Es war schon früher, unter den Markengründern, so, dass Premium Classixxs maßstabübergreifend aufgestellt war, bis hin zu 1:12, und 1:35-Bundeswehr-Fahrzeuge gab es neben 1:43-Resine und -Zinkdruck-

gussmodellen auch. Premium Classixxs war also schon immer eine Art Gemischtwarenladen, und das ist die Marke bis heute. Eine originelle Erfindung sind die beiden Binnenmajuskeln im Wort „Classixxs“, denn die beiden x werden in Eigenschreibweise groß geschrieben. Solch einen Unsinn, der jeglicher Orthographie zuwider läuft, übernimmt Caramini nicht. Aber an das Doppel-x müssen wir uns halten – auch wenn wir darüber den Kopf schütteln, dass selbst eine Modellautomarke einer fragwürdigen Mode von vor 20 Jahren hinterher hechelt (die übrigens längst vorüber ist und im wesentlichen nur noch von regionalen Bierbrauereien aufrecht erhalten wird).

Der W50 L wurde 1965 vorgestellt, seine Allradversion W50 LA drei Jahre später – dabei war ursprünglich vorgesehen gewesen, den neuen Lkw von vorneherein als Allradler zu bauen. Der Vorsitzende des Zentralrates der SED, also der „oberste Sowjet“ in der DDR und Vorgänger Honeckers, Walter Ulbricht, hatte das gefordert, im Hinblick auf ein Transportfahrzeug hauptsächlich für die Landwirtschaft. Ursprünglich hätte er aus Werdau kommen sollen, doch dann wurde für ihn in Ludwigsfelde ein komplett neues Werk gebaut, was den Serienanlauf verzögerte. Der W50 LA mit zuschaltbarem Allradantrieb, Getriebereduktion und -sperre sowie Differenzialsperren an beiden Achsen war also in erster Linie für die Land-



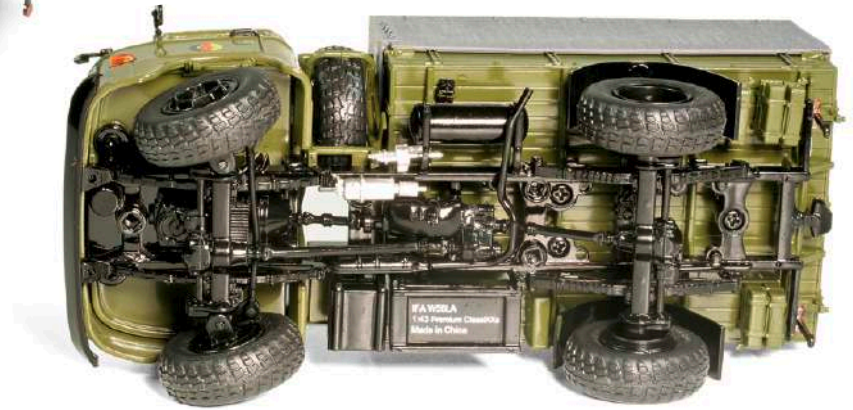
Wenn diese Qualität der Standard in 1:43 wäre, so wäre die Sammlerwelt im Modellauto-Mikrokosmos ein Paradies. Sehr schöner IFA W50 LA von Premium Classixxs, gefertigt im Auftrag bei SSM aus Russland.



Fotos: Alexander F. Storz



Wunderbares Chassis: Leiterraum mit Blattfedern, gleich drei Kardanwellen: eine vom Motor zum Getriebe, von dort aus je eine weitere zu den beiden Achsen. Das silberne Teil in Chassismitte ist die serienmäßige 10-Tonnen-Seilwinde, am Getriebe angeflanscht mit Seilführung nach vorne und hinten.



wirtschaft gedacht, nicht als militärisches Fahrzeug – aber natürlich musste der W50 LA dienen. Die Allradversion gab es hauptsächlich mit dem kurzen Standardradstand (3200 mm), Pritsche, Kipper, diverse Sonderaufbauten. Die Feuerwehr erhielt ihn als TLF16 mit langem Radstand (3700 mm) – insgesamt gab es rund 60 Varianten des Lastwagens W50.

Der NVA-W50 LA von Premium Classixxs verfügt völlig vorbildgerecht über ein Militärfahrerhaus. Das hat keine kleine, rechteckige Luftklappe mittig im Dach, sondern eine große, runde Dachluke auf der Beifahrerseite, sodass ein Soldat stehend Ausguck halten und bei Bedarf auch schießen konnte. Allerdings verfügt das Premium-Classixxs-Modell nicht über die bei den meisten NVA-Allradlern aufgezoogene Niederdruckbereifung („Ballonreifen“), sondern über Standardreifen. Das ist das einzige Manko am Modell, wobei es aber sicherlich auch dergestalt bereifte Fahrzeuge bei der NVA gab. Ansonsten eine wunderbare Miniatur mit einem filigranen und äußerst sehenswerten Fahrgestell mit sämtlichen Anbauteilen inklusive der am Getriebe angeflanschten Seilwinde, sehr schöne Felgen, lenkbar, Plane abnehmbar, gut miniaturisierte Reserveradhalterung zwischen Fahrerhaus und Pritsche. Die Kabine mit ihren durchbrochenen Kühlluft-

schlitzen und dem chromgeprägten „W50 LA“-Schriftzug ist hervorragend, auch und vor allem der Innenraum. Das ist ein ganz klasse gemachtes Miniaturauto, und es lässt die Ixo-Interpretation uralt aussehen. Eine Modellkonstruktion vom Feinsten, und wenn diese Qualität als Standard festgelegt würde, dann müssten wir alle 1:43er nur noch loben. Premium Classixxs bietet zwei Versionen zum gleichen Preis, den Pritschenwagen mit Plane sowie den sich nach oben verjüngenden Kofferaufbau, also den W50 LA LAK-2. Bei beiden sind Fahrgestell und Fahrerhaus aus Zinkdruckguss, der Aufbau ist aus Kunststoff. Der eigentliche Hersteller, Start Scale Models, hat noch weitere W50-Versionen im (russischen) Angebot: einen zivilen Allrad-Kipper sowie heckgetriebene W50 L als zivile Pritschenwagen und Kipper. Da steht dann auf der Tankunterseite in weißem Druck „1:43 SSM“ und nicht „1:43 Premium Classixxs“.

Derartige Militär-L50 LA dienten nicht nur bei der NVA, sondern auch in Armeen

befreundeter Staaten, und unvergessen sind die bewegten Bilder aus dem Ersten Golfkrieg, als sich W50 kämpfend gegenüber standen, weil die Armeen sowohl von Irak als auch Iran damit ausgerüstet waren. Der W50 war und ist ein handfester, äußerst stabiler Lastwagen, eine völlig unkomfortable Rappelkiste, aber zuverlässig, die Ersatzteilversorgung ist gut, und heute wird kein W50 mehr verschrottet. Alle werden neu aufgearbeitet und sind gesuchte Stücke, Preistendenz steigend. Und als Allradler jederzeit als Expeditionsmobil für eine Weltreise geeignet.

● **PCL 47132** IFA W50 LA 4x4 Pritschenwagen NVA 1965 und

● **PCL47131** dito Kofferaufbau LAK-2 1965. Jeweils Fertigmodelle aus Zinkdruckguss/Plastik, Maßstab 1:43. UVP je 74,95 €.

Maik Altfeldt

Das waren noch Zeiten: W50 als Gebrauchtwagen, Schrottfahrzeuge und Ersatzteilspeicher in den ersten Nachwendejahren, gesehen in einem Hinterhof an der Annaberger Straße in Chemnitz.



Allradkipper W50 LA, leichte Gebrauchsspuren, technisch einwandfrei. Billig zu verkaufen. Das war vor 20 Jahren im „Nahen Osten“. Das ist heute nicht mehr so.



Das spektakulärste Granada-Sondermodell aller Zeiten und wohl der unter Sammlern begehrteste Granada der zweiten Generation: Der Luxus-Turnier Chasseur atmet puren Zeitgeist, und in originalem Zustand mag allenfalls eine Handvoll überlebt haben.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

Der begehrteste Granada

Der Heilige Gral für die Granada-Enthusiasten ist das betörende Sondermodell Chasseur von 1980. Es basiert auf dem Granada GLS Turnier und besticht durch eine einzigartige Lackierung. Ixo beglückt die Ford-Freunde mit einer 1:43-Miniatur.

Sondereditionen konnten belanglos sein, manche allerdings waren herausragende Versionen, die sich ins Langzeitgedächtnis einbrannten. Dazu gehört der Chasseur, ein ganz besonderer Ford Granada GLS Turnier von 1978, wohl das spektakulärste Granada-Sondermodell, gleichermaßen in Kontinentaleuropa und auf der britischen Insel im Angebot. Er verdrehte als Studie den Besuchern des Genfer Salons 1978 den Kopf, und zwei Jahre später, im Juni 1980, begann die Auslieferung in limitierter Auflage. Unter Granada-Freunden ist dieser Wagen die Braune Mauritius und der Heilige Gral in einem, schlichtweg das Erstrebenswerte in der Sammlung.

Der Chasseur basiert auf dem Turnier in GLS-Ausstattung, und durch seine Lackierung und seine ganze Erscheinung atmet er den puren Zeitgeist der ausgehenden 70er und beginnenden 80er Jahre. Der Wagen ist in Roman Bronze (Dunkelbraunmetall) lackiert, unterhalb der Seitenschutzleisten Tuscan Beige Metallic und trägt an der Lichtkante einen goldfarbenen Zierstreifen mit integriertem, rotem Chasseur-Piktogramm im Otl-Aicher-Stil (mehrere Sportler in Aktion), Dachgalerie schwarz. Die Alus mit den üblichen Michelin-TRX-Reifen sind in Champagnermetall lackiert. Der Innenraum auf Ghia-Niveau ist ebenfalls braun gehalten, sogar der Himmel, Recaro-Ledersitze im Farbton Jamaicabraun (die Briten sagten: bitter chocolate) mit Sitzflächen und Inletts der Türverkleidungen in kariertem Chatham-Stoff. Zur Chasseur-Ausstattung

gehören vier farblich passende Lederkoffer. Den Chasseur gab es in Deutschland mit dem 2,3-Liter-V6, in Großbritannien mit 2,8-Liter-Vergasermotor mit Automatik oder, gegen Aufpreis, mit Einspritzmotor als Schalter. Weitere aufpreispflichtige Extras waren Zusatzscheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Klimaanlage, hintere Gurte und diverse Radios. 500 Exemplare wurden hergestellt, sie waren in Nullkommanichts verkauft. Dieser Wagen hatte keine Konkurrenz und sicherlich hätten viel mehr verkauft werden können. Das einzig Vergleichbare dürfte die ungefähr zeitgleiche Sonderreihe des französischen Karosseriebauers Heuliez auf Basis Citroën CX Break gewesen sein, der Heuliez CX Evasion, hinten sogar um 16 cm verlängert.

Einem Chasseur zu begegnen, ist selten. Wer einen in bewegten Bildern sehen möchte, dem sei die Tatort-Folge „Blaßlila Briefe“ von 1982 empfohlen. Darin fährt der gehörnte Ehemann Herr Steinbeiss

(Wolf-Dietrich Berg) mit einem Chasseur durch Baden-Baden, der Wagen ist in einigen Szenen sehr prominent zu sehen. Einen deutschsprachigen Chasseur-Prospekt gab es nie, aber Zeitschriftenwerbung. Ford-UK druckte einen Prospekt.

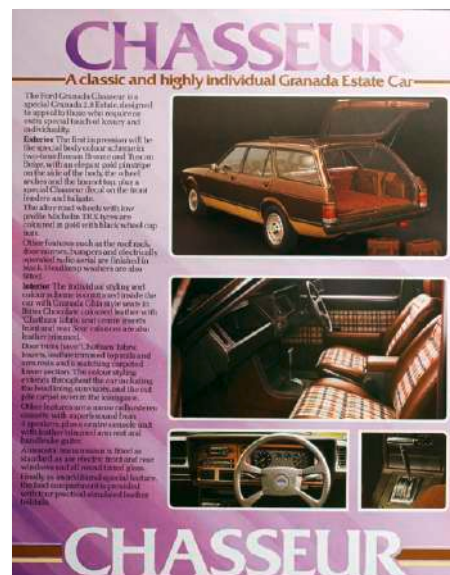
Eines der ersten BoS-Resinmodelle im Maßstab 1:18 war der Granada Chasseur, 2013 erschienen und heute ein gesuchtes Stück. Anfang 2022 brachte Ixo einen in jeder Hinsicht gelungenen Granada Turnier, der schon mehrfach Gast in der Caramini-Redaktion war (bisher als 1977er GLS, 1982er Ghia und als 1979er Bastos-Rennservice-Fahrzeug). Nun kommt er, was ziemlich konsequent ist, als 1978er Chasseur, was vielen Ford-Sammlern Freude bereiten wird – ein Fahrzeug, das sie sich schon immer in 1:43 gewünscht haben. Anzunehmen ist, dass sich die Miniatur schnell abverkaufen wird, denn darauf sind auch die britischen Sammler scharf, die bekanntlich sehr Ford-affin sind.

Formal und in der Machart entspricht der Sonder-Granada den bisherigen Ixo-Modellen, natürlich trägt er die Stoßstangen der Version 1977 bis 1981, und die Anhängerkuppelung ist auch ihm zu Eigen. Das Besondere an ihm ist seine Lackierung, und hier traf Ixo die Farbtöne bestens und die hauchfein bedruckten Zierlinien und Piktogramme sind eine drucktechnische Meisterleistung. Innen sehr hübsch: die karierten Sitzflächen, und vorbildgerecht trägt der Chasseur kein Gramm Chrom: alle Zierteile sind mattschwarz, inklusive der Dachreling.

● **CLC399N** Ford Granada II GLS Turnier Chasseur 1980. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €.

Alexander F. Storz

Innenteil des britischen Chasseur-Faltprospektes von 1980. So elegant das Äußere – karierte Sitzflächen sind jedenfalls gewöhnungsbedürftig.



NOREV

NEUHEITEN

BEI UNSEREN FACHHÄNDLERN



**SICHERE
ZAHLMÖGLICHKEITEN**

Verbindung und Zahlungsverkehr
sind gesichert und zertifiziert

**TRANSPORTSICHERE
VERPACKUNG**

besondere Sorgfalt
der Verpackung

**EXPRESS
LIEFERUNG**

Lieferung nach Hause
oder zur Abholstation

www.norev.com

ONLINE SHOP





Die 87er Akropolis Rallye war trocken und dementsprechend staubig. Hier zirkelt Röhl, Staubwolken aufwirbelnd, den schweren 200 schnell und passgenau ums Eck. Eingangs der Kurve hat der Regensburger das Schlachtschiff extrem angestellt, Sekundenbruchteile später heißt es schon wieder pedal to the metal. Aber umsonst, auf der 36. Wertungsprüfung war dann der Ofen endgültig aus.

Vorbildfoto:
McKlein Photography

Schlachtschiff der Rallye

Nicht das Coupé, die brav gezeichnete Geschäftslimousine Audi 200 war die erste Wahl von Walter Röhl, der mit seinem Co Christian Geistdörfer den Helm aufzog und den vielzitierten Mann mit Hut vom Steuer verdrängte. Ixo bereichert die Sammlung um ein neues Gesicht.

Als Audi im Mai 1986 zum 1. Januar 1987 seinen Rücktritt aus der Rallye-WM ankündigte, hatte das Werksteam 23 WM-Läufe gewonnen sowie vier Weltmeistertitel geholt. Aber dann entschlossen sich die Ingolstädter doch zu einem Comeback, der Audi 200 quattro sollte ab 1987 in der Gruppe A antreten. Nach gründlichen Fahrtests votierte Walter Röhl dann für die Limousine, nicht für das Quattro Coupé. Er war überzeugt, die brave Geschäftslimousine mit Fünfzylinder-Turbo wäre besser geeignet. Allen Beteiligten war klar, 250 PS und gut 1450 Kilogramm Gewicht, damit war kein WM-Titel zu holen, aber für die eine oder andere Überraschung sollte es schon reichen.

Sofort begann auch in Sachen Homologation die Trickserie, so hatte – um nur ein Beispiel zu nennen – der Lancia-Teamchef Cesare Fiorio, ein ganz gerissener Fuchs, es geschafft, den Delta 4WD durch die Homologation zu bringen, obwohl alle Welt wusste: Es waren nicht – laut Homologationspapieren – 5000 Autos gebaut worden, sondern nur 3700. Aber die Audianer legten keinen Protest ein. Nach dem Desaster der Gruppe B sollte nicht noch mehr Öl ins Feuer gegossen werden. In der Monte fuhr Röhl, natürlich mit seinem bewährten Co Geistdörfer auf dem rechten Sitz, „wie ein Alien von einem anderen Stern“, so ein französischer Radiokommentator. Er schaffte es tatsächlich auf den dritten Gesamtrang. Die beiden ersten Plätze belegten zwei Lancia Delta HF 4 WD, deren PS-Zahl um die 330 lag, und natürlich auch bedeutend leichter

als die Audi waren. Danach ging es mit zwei Autos zur Safari und tatsächlich, Mikkola/Hertz gewannen vor Röhl/Geistdörfer. Darüber hinaus war der 200 Quattro Turbo das erste Allrad-Siegerauto in der Geschichte der Safari. Der brave, bürgerliche Viertürer hatte es geschafft. Bei der Akropolis fuhr Mikkola/Hertz auf den dritten Platz, Röhl/Geistdörfer schieden mit Motorschaden aus. Das waren die letzten WM-Einsätze des 200 Quattro. Abgerundet wurde die Episode durch den Gewinn der Deutschen Rallye-Meisterschaft mit Armin Schwarz in 200 Quattro. Audi beendete die Geschichte, die Rallye-Einsätze hatten der Marke einen riesigen Image-Gewinn gebracht. Der Audi 200 war fortan nicht mehr das Auto für den braven Bürger mit Hut, sondern das sportliche, mit Siegeslorbeeren gekrönte Auto für den dynamischen Geschäftsmann.

Die Neuheit von Ixo hat den Audi 200 im Maßstab 1:43 zum Vorbild, den Röhl 1987 bei der Akropolis gescheucht hat und herausgekommen ist dabei ein sehr schönes Modell. Ixo hat alles richtig gemacht, sei es nun innen oder außen. Lobenswert auch: Ixo denkt nicht nur an die Gruppe-B-Boli-

den, sondern hat auch ein Herz für die Autos der Gruppe A. Die sehen zwar lange nicht so spektakulär aus, aber gehören ganz einfach in eine Sammlung von Rallye-Autos, besonders, wenn sie gut gemacht sind, wie unser Fotomodell. Die typische HB-Werbung, die filigrane Antenne auf dem Dach, der ausgeräumte Innenraum mit dem spezifischen Rallye-Zubehör oder das kleine Endrohr unter der Heckschürze, alles da. Klar, es gibt keine einzeln eingesetzten Türgriffe, und auch die Zentralmutter sind nicht das Gelbe vom Ei, aber der Sammler kann gut damit leben. In den Bereich „Pfennigfuchserie“ fällt für den Verfasser allerdings das fehlende Decal fürs Armaturenbrett, was nicht die Welt kosten würde, der Miniatur aber den gewissen Pfiff gäbe. Da in naher Zukunft bestimmt noch ein, zwei Varianten folgen, wäre unser Wunsch die Safari-Version samt afrikatypischem Zubehör.

IXO RAC4018.22 Audi 200 Quattro, #2, W. Röhl/C. Geistdörfer, Akropolis Rallye 1987, Diecast, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Ruppel**

Eine von den Sammlern schon lange gewünschte Vorbildwahl, eine Bereicherung für die Rallye-Sammlung. Ixo hat den Audi 200 prima umgesetzt.



Modellfoto:
Hans-Joachim
Gilbert



Ein in allen Belangen überzeugendes Modell und das zu einem sehr fairen Preis. Das Vorbild fuhr die spanische Crew Sainz/Moya bei der britischen RAC 1997 auf den dritten Gesamtrang – die Konkurrenz aus dem Land der aufgehenden Sonne, sprich Subaru Impreza, war zu stark.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Der Start der WRC-Autos

1997 war ein einschneidendes Jahr in der Geschichte des Rallyesports: das Zeitalter der WRC-Autos brach an. Die Wettbewerbsfahrzeuge rekrutierten sich ausschließlich aus der Großserie. Protagonist Ford schickte den Escort an den Start, nun ist Ixo an der Reihe.

Ein neues Reglement sortierte 1997 die Rallye-Szene neu. Ausschließlich Autos aus der Großserie, die mindestens in einer Stückzahl von 25 000 Exemplaren hergestellt sein mussten, bildeten die Basis der Wettbewerbsfahrzeuge. Wer in der Serie keinen Turbo hatte, durfte nachrüsten, das galt ebenfalls für Allradantrieb und sequenzielle Getriebe. Dazu kam eine Limitierung der Räder auf 18 Zoll, dafür waren die Radhäuser freigestellt. Die Leistung wurde durch einen Luftmengenbegrenzer auf 300 PS limitiert, ab 2017 allerdings fuhren die WRC-Boliden schon mit rund 400 PS unter der Haube dem Ziel entgegen.

Das Wichtigste allerdings war die Stabilität dieser Autos, denn im Vierteljahrhundert ihrer Einsätze gab es nur ein Todesopfer zu beklagen, den Briten Michael Park, Co-Pilot von Markko Märtin. Er starb bei der Wales Rally 2005, als der äußerst schwierig zu fahrende Peugeot 307, der nie an die Erfolge des 206 anknüpfen konnte und dazu noch

sehr schwierig zu beherrschen war, mit gut 100 km/h breitseits gegen eine Steinmauer knallte.

Ford gehörte von Beginn an zu den Protagonisten der WRC und trat 1997 mit dem Ford Escort WRC an, den Ixo jetzt in den Maßstab 1:43 umgesetzt hat. Vorbild ist der von Sainz/Moya eingesetzte Ford Escort WRC, der an der letzten Rallye 1997, der britischen RAC an den Start ging. Der Bewerber, Ford Motor Co. Ltd., hatte vier Autos an den Start gebracht, neben Sainz/Moya saßen in der # 6 Kankkunen/Repo, in der # 11 Vatanen/Freeman und mit der # 8 gingen Medeghini/Medeghini an den Start. Alle vier Autos erreichten das Ziel, Kankkunen/Repo auf dem zweiten Gesamtrang, Sainz/Moya erreichten das Ziel als Gesamtdritte, Vatanen/Freeman mussten sich mit dem achten Platz begnügen und Medeghini/Medeghini wurde Zehnte. Sieger wurden McRae/Grist, sie saßen in einem Subaru 555. Am Saisonende belegte Sainz den dritten Platz in der Fah-

rer-WM, in der Marken-WM erreichte Ford hinter Subaru Rang Zwei.

Die Ixo-Miniatur ist richtig prima geworden, sie bekommt glänzende Noten. Bemerkenswert ist der schön detaillierte Innenraum mit gelungenem, skalierten Armaturenbrett, dem verstelltem Käfig, Rennsitzen samt Gurten, und auch der Löscher im Fußraum des Co-Piloten fehlt ebenfalls nicht. Die Karosserie wird authentisch wiedergegeben, die Gravuren sitzen auf den Punkt, Lackierung und Deko machen Freude. Stimmige Felgen, gelungene Kleinteile wie Schmutzfänger, Antennen und Wischer belegen sehr deutlich die Kompetenz von Ixo in Punkto Rallye. Ach ja, über die Pins in den Scheinwerfern können wir bei diesem Modell nicht meckern. Warum? Es gibt sie einfach nicht, Ixo scheint sich die leidige Geschichte zu Herzen genommen zu haben.

● **RAC391A** Ford Escort WRC, #5, C. Sainz/L. Moya, RAC Rallye 1997, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



Happy Birthday Rallye-WM

In diesem Jahr feiert die Rallye-WM ihren 50. Geburtstag und selbstverständlich gehört Caramini zum Kreis der Gratulanten. Wir feiern es mit der Vorstellung von 13 Miniaturen im Maßstab 1:43 und zeigen nicht nur die dominierenden Autos, sondern auch die relativ unbekannten wie auch die Loser dieses Wettbewerbs.

Zu bemerken ist, alle Miniaturen hat der Autor dieser Zeilen rein subjektiv ausgesucht. Natürlich gibt es Rallye-Geräte, um die er nicht herumkam, wie zum Beispiel den Audi Quattro S1 oder den Lancia Delta. Auch werden keine Preise, sondern nur Bestellnummern angegeben, da viele Modelle nur noch antiquarisch erhältlich sind.

Beginnen wir also nun mit der Geschichte der Rallye-WM. Eine Europameisterschaft

war schon 1968 eingeführt worden, aber sie befriedigte nicht so ganz, denn ab Mitte der 60er Jahre hatte sich der Rallye-Sport stark professionalisiert, hauptsächlich durch die Mini Cooper von BMC, kein anderes Team arbeitete und bereitete sich so penibel vor, wie die Briten. Dazu kam, die kleinen Kraftzwerge durften, bedingt durch ihren Hubraum, bedeutend niedrigere Temposchnitte fahren, als die motorisch stärkeren Autos. Das wurde aber ab 1968 Maku-

latur und die neue Parole hieß nun, der Schnellste sollte auch gewinnen. Wichtig auch, die Hersteller wollten Werbung mit ihren Rallye-Geräten machen und dazu gehörte halt ein Sieg oder zumindest eine gute Platzierung. So schrieb die FIA erstmals 1973 die erste Rallye-WM für Hersteller aus, die Piloten mussten auf ihre WM noch bis 1979 warten.

Weitgehend unbekannt im Modell, warum auch immer, ist der kurze DS 21, ein



Kein Schlammloch hält sie auf:
Mikkola/Hertz auf ihrem
Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 bei
der East African Safari 1979.

Modell den Citroën versuchsweise 1971/1972 einsetzte. Halt das alte Lied, lieber machen viele Hersteller die x-te Variante eines Polo WRC oder eines Stratos, bevor man sich an ein neues Modell wagt. Von der Kurz-Variante des DS 21 Proto ist dem Verfasser nur eine Miniatur bekannt, vor etlichen Jahren auf einer Börse gekauft und von Atlas in der Edition Citroën vertrieben. Nicht gerade ein



Lancia Stratos Tour de Corse 1975 als Modell von
HPI Racing, ausgestattet mit allen Finessen.



Citroën DS 21 Proto: Eine kurze
Limousine und somit leichter,
der Motor war Serie. Das Modell
erschien einst in der Atlas-Abo-Edition.

mieses Modell, aber auch keins für Begeisterungstürme, ein kleiner Citroën, der gerade einmal mit „knapp würdig für die Vitrine“ so durchrutscht. Das Original fuhr 1972 auf den zweiten Platz bei der Rallye Ronde Hivernale Chamonix, im Auto saß der Schwede Björn Waldegaard. Der Motor entsprach der Serie, nur die Karosserie war fast die eines Coupés und das Auto war halt leichter.

● **Atlas Edition** Citroën Rallye Ronde Hivernale Chamonix 1972.

1975 war das Jahr des Stratos. Lancia gewann am Ende der Saison überlegen die Marken-WM. Auch auf Korsika zeigte „The Beast“, was mit der richtigen Crew im Auto machbar war. Eingesetzt vom französischen Lancia-Importeur, siegten Darniche/Mahe auf der Insel. Die eingesetzte Armada der Renault Alpine A 110 1800 hatte nicht den Hauch einer Chance. Die Miniatur dazu kommt von hpi-racing und ist ganz einfach ein wunderschönes Modell mit allen Finessen. Für den Autor ist, zumindest im 43er Maßstab, hpi eindeutig die Messlatte für Miniaturen, und es ist zutiefst ärgerlich, dass diese Modelle so schwer zu bekommen sind.

● **HPI racing 8072** Lancia Stratos HF (#6) 1975 Tour de Corse.

1976 startete in der britischen RAC ein Triumph TR 7, im Wagen saßen Culcheth/Syer und eingesetzt wurde das Auto von British Leyland Cars. Der knapp 2 Liter große Reihen-Vierzylinder stammte aus dem Triumph Dolomite und leistete in der Rallye-Variante um die 150 PS. In der 76er RAC reichte das für den neunten Gesamtrang, aber der Wagen war alles andere als erfolgreich und verschwand sehr schnell von der Bildfläche. Das Vitesse-Modell, obwohl schon etliche Jahre alt, kann noch heute mit seinen jün-



150 PS reichten in der 1976er RAC für den neunten Gesamtrang: Triumph TR7 als Modell von Trofeu.

geren Brüdern gut mithalten. Formen und Gravuren stimmen ebenso wie Kleinteile, Deko, Lackierung und Felgen. Ein in der Gesamtsumme wirklich sammelenswertes Modell.

● **Trofeu 2002** Triumph TR7, B. Culcheth/J. Syer, RAC-Rallye 1976.

Dann, 1978, wurde das Regelwerk für die Gruppe 4 verändert. So waren Vier-

ventil-Zylinderköpfe verboten und ebenfalls galt nun eine Homologation von 400 Autos für diese Gruppe. Das scherte den kleinen Kraftzwerg Renault 5, gemeldet in der Gruppe 2, absolut nicht. Knapp 1,4 Liter Hubraum und ein maximaler Output von 135 PS reichten aus, um bei der Monte mit der Crew Frequelin/Delaval auf einen, nie erwarteten dritten Gesamtrang zu fahren; die Teamkollegen Ragnotti/Andrie wurden



Die Kennzeichen stimmen nicht ganz, aber sonst gibt es am Vitesse-Modell des Renault R5 „Calberson“ nichts zu meckern.

Der kleine Kraftzwerg leuchtete sich bei der Monte Carlo 1978 den Weg frei: Renault R5 Gruppe 2 „Calberson“.



stolze Gesamtzweite. Wiederum steht ein Vitesse-Modell Pate, und auch bei dieser Miniatur gibt es bis auf die nicht korrekten Kennzeichen keinen Grund zur Klage, der Rest wie Karosserieumsetzung, Felgen, Lack, Deko und Kleinteile überzeugen.

● **Vitesse/Skid SKC028** Renault 5 Gr. 2 „Calberson“, Frequelin/Delaval, Rallye de Monte Carlo 1978.

Im selben Jahr ging auch Porsche wieder an den Start. Der Auftrag für die Teams lautete schlicht und ergreifend: Gewinnt endlich die verdammte Safari! 1973 und 1974, hatte es das Werksteam versucht, aber nicht geschafft, im dritten Anlauf sollte es endlich gepackt werden. Martini stellte das nötige Kleingeld zur Verfügung, und so saßen frohen Mutes Waldegaard/Thorszelius im 911 SC, #5, und die intimen Afrika-Kenner Preston jr./Lyall in einem identischen 911 SC mit der #14. Fast hätte es dieses Mal geklappt, die #14 belegte den zweiten Platz, die #5 kam auf dem vierten Rang ins Ziel. Manchmal hat man halt kein Glück und dann kommt noch Pech dazu – der Stachel im Fleisch der Zuffenhausener blieb. Glück dagegen für den Sammler, der das Minichamps-Modell sein Eigen nennen kann. Eine hervorragende Miniatur mit vielen, afrikatypischen Details, hoher Authentizität und exzellenten Felgen – einfach ein kleines Sahnestück.

● **Minichamps 400 786205** Porsche 911 SC, #5, Waldegaard/Thorszelius, Rally East African Safari 1978.

Die beiden Spitzen-Piloten Waldegaard und Mikkola, bei Ford unter Vertrag, hatten 1979 noch einen Nebenjob. War ihre Hausmarke nicht am Start, saßen sie in einem Mercedes-Benz 450 SLC 5.0. 5-Liter-V8, Automatik-Getriebe, Power genug, so starteten vier Autos in der Rallye Elfenbeinküste und belegten dort die ersten vier Ränge. Mit viel Optimismus gingen zwei Autos dann im selben Jahr die Safari an und am Ende belegten Mikkola/Hertz Rang Zwei, Waldegaard/Thorszelius fuhren auf dem sechsten Platz. Von Minichamps stammt die Miniatur des Mikkola/Hertz-Originals, und sie ist einfach super gelungen; hier gibt es nicht nur ansatzweise einen Hauch von Kritik.

● **Minichamps 430 793914** Mercedes 450 SLC 5.0, East African Safari 1979, Mikkola/Hertz.

1984 war die Blütezeit der Gruppe-B-Boliden. Bis 1986 dauerte dieser berauschende Wahnsinn an, dann kam unvermeidlich der Absturz ins Bodenlose, zum Entsetzen aller Rallye-Fans mit Opfern unter den Crews, wie auch den Zuschauern. Audi, von Beginn an, also seit 1981 dabei, hatte die Rallye-Welt auf den Kopf gestellt und deutliche Duftmarken gesetzt. Da war 1981 der Sieg in der Sanremo, der erste WM-Lauf überhaupt, der



Porsche 911 SC Safari 1978: Damals stellte Martini das nötige Kleingeld für die Rallye zur Verfügung.

von einem Damen-Team gewonnen wurde. 1982 holte Audi den Marken-WM-Titel, 1983 gewannen die Bayern wiederum die Marken-WM und stellten mit Hannu Mikkola den Fahrer-Weltmeister. Das gleiche Spiel 1984, Stig Blomqvist holte sich auf dem Audi Quattro A2 die Fahrer-WM, die Marken-WM ging ebenfalls an Audi. 1985 dann das bittere Erwachen, der Peugeot 205 Turbo 16 war nun das Maß aller Dinge, einzig und allein die Sanremo gewannen Röhr/Geistdörfer auf dem Audi Sport Quattro E2. Trofeu hat den „normalen“ Sport Quattro umgesetzt, das Modell wurde veredelt von FPM und erschien dort in der Scala-Serie. Vorbild war der von Diekmann/Wittmann privat eingesetzte Audi Quattro A1 mit rund 400 PS unter der Haube. Das deutsch-österreichische Duo fuhr eine beherzte, taktisch kluge Safari, und Lohn der Mühen war am Ende ein für ein Privat-Team exzellenter, achter Gesamtrang. Die Miniatur zeigt sich von allen Seiten bestens in Schuss, das „Tuning“ von FPM macht sich sehr deutlich bemerkbar. Ein vom Werk eingesetzte A2 belegte den dritten Gesamtrang, die beiden anderen fielen aus.

● **Trofeu/Scala 43 84-EAK-12** Audi Quattro Sport Safari Rallye 1984, Wittmann/Diekmann.

Zuschauer, Teamchefs und Offizielle, die 1985 bei der Sanremo dabei waren, werden den „Mann vom anderen Stern“, Walter Röhr nie vergessen. Was Röhr auf die Strecke zauberte, war Autofahren in höchster Vollendung, und das in einem äußerst schwierig zu beherrschenden, geflügelten Monster



Eine hervorragende Miniatur mit vielen afrikatypischen Details ist der Porsche 911 SC Waldegaard/Thorszelius, Safari 1978, made by Minichamps.

Das Minichamps-Modell muss nicht durchs Schlammloch rasen: MB 450 SLC 5.0 der East African Safari 1979.



namens Audi Sport Quattro S1. Um die 500 PS, vollgestopft mit Technik, eine extremere Ausreizung des Serienkonzepts mit Frontmotor und Allradantrieb gab es in der Gruppe B nicht – wie auch keinen Zweiten, der diesen S1 selbst im äußersten Grenzbereich immer im Griff hatte. Die Miniatur dazu gab es von Ixo, gut gelungen und bis auf die blödsinnigen Scheinwerfer-Pins fehlerfrei,

einen Ausgleich schaffen die authentischen Felgen, gelungenen Kleinteile sowie eine fehlerfreie Lackierung und Deko.

● **Ixo RAC061** Audi Quattro S1, #5, Röhr/Geistdörfer, Sieger Sanremo 1985.

Das folgende Auto muss zwingend in eine gut sortierte WRC-Sammlung, vielleicht sogar als Krönung – der Lancia Delta 16V mit Martini-Werbung auf rotem Lack. Nur ein einziges Mal, 1989 in der Sanremo, fuhr der Delta als „Lady in Red“. Und wenn dann die Miniatur von hpi, Linie Mirage, kommt, ist jeder Sammler nur begeistert, denn besser kann man ein Modell nicht machen. Einfach nur anschauen, in die Hand nehmen und sich freuen. Dieser Rote ist ausgesprochen rar, und wenn er überhaupt ergattert werden kann, sündhaft teuer. Aber er ist jeden Cent wert, ein absolutes Highlight und bringt tiefe Freude in jedes Modellauto-Sammlerherz. Der große Bruder rannte in der Gruppe A (1987–1996). 1989 war Lancia wieder einmal das Maß, an dem sich die Konkurrenz messen musste. Zur Sanremo bekam der Delta den neuen 16-Ventiler spendiert, die Kraftverteilung zwischen



Das private Arbeitsgerät des Teams Diekmann/Wittmann, ein Audi Quattro Sport, landete bei der Safari Rallye 1984 auf dem achten Gesamtrang.



Wenn nur die Pins in den Scheinwerfern nicht wären..., denn sonst ist der Audi Quattro S1 Sanremo 1985 von Ixo durchaus gelungen. Das Original pilotierten Röhrl/Geistdörfer.

Es war ein Kampf auf Biegen und Brechen zwischen den Firmen Subaru und Mitsubishi. Die Ersteren setzten auf den Typ Impreza 555, Mitsubishi auf den Lancer Evo II, beziehungsweise Evo III; beide traten in der Gruppe A an. Zum Saisonfinale hatte Subaru das bessere Ende für sich, sie gewannen den Marken-WM-Titel und stellten mit Colin McRae – Co war Derek Ringer – ebenfalls den Fahrer-Weltmeister.

Von Spark kommt das Modell des unterlegenen Mitsubishi Lancer III, Sieger der Rallye Finnland. Bedingt durch die Nachwehen der Ölkrise fanden nur acht WM-Läufe statt. Safari, Akropolis, Sanremo und auch die 1000 Seen in Finnland hatten keinen WM-Status. Mäkinen/Harjanne gewannen diese Rallye recht locker, es waren auch kaum gleichwertige Gegner am Start. Der Evo III, gute 330 PS leistend, wurde von Spark miniaturisiert und ist in allen Punkten prächtig gelungen. Auffällig die quietsch-gelbe Lackierung, der einfach klasse umgesetzte Innenraum und die sehr fein ausgeführten Details – eine Miniatur ohne Fehl und Tadel.

● **Spark S6502** Mitsubishi Lancer Evolution III, Mäkinen/Harjanne, Sieger Rallye Finnland 1995.

Reizte das Konzept mit Frontmotor und Allradantrieb aus: Audi Quattro S1 bei der Sanremo 1985, mit dem Duo Röhrl/Geistdörfer im Cockpit.



Vorder- und Hinterachse wurde optimiert. Im Auto saßen die Asphalt-Spezialisten Biasion/Siviero. Dazu kam die Lackierung in Rot, das erste und auch letzte Mal. Im Ziel war der Drops gelutscht, Biasion holte seinen zweiten Titel in der Fahrer-WM, Lancia gewann zum dritten Mal hintereinander den Marken-WM Titel.

● **HPI racing** Lancia Delta Integrale 16V, #1, Sanremo 1989.

Lancia Delta Integrale Sanremo 1989: HPI racing miniaturisierte das erste und zugleich letzte Fahrzeug in Rot.



Das Erstaunen war groß, als 1994 zwei originale Mini Cooper an den Start der Monte ging und das im aktuellen Feld. Da waren einmal der Nordire Paddy Hopkirk, der vor genau 30 Jahren die Monte gewann, mit seinem Co Crellin, sowie Mäkinen/Easter mit der # 101, die leider mit Motorschaden ausfielen. Hopkirk/Crellin belegten Rang 100. Das Team ließ noch 13 Teilnehmer hinter sich, zwölf davon waren motorisch bedeutend stärker als der gut 104 PS starke Mini. Wieder eine Vitesse-Miniatur und wieder, auch bei der # 101, alles richtig gemacht. Der kleine Brite rührt natürlich an die Herzen der Sammler/Sammlerinnen, aber es ist tatsächlich eine feine Miniatur geworden, mit allem Drum und Dran, sowie hoher Authentizität.

● **Vitesse VO 12L** Neko Rover Mini, # 101, Rallye Monte Carlo 1994.

Natürlich haben auch die Japaner Rallye-Geschichte geschrieben, so auch 1995.

Es geht über Stock und Stein: Lancia Delta Integrale Sanremo 1989, auf dem Weg zum dritten Titel in der Marken-WM.



Vorbildfotos: Mc Klein Photography (5); Modellfotos: Wolfgang Ruppel



Von Vitesse verkleinert: Neko
Rover Mini, Monte Carlo 1994.

Machen wir nun einen Zeitsprung in das Jahr 2002. Es war die Zeit der WRC-Autos, der World Rally Cars, die 1997 begann. Basis waren Großserien-Wagen, die mindestens 25 000 Mal vom Fließband gelaufen sein mussten. Wer in der Serie keinen Turbolader anbot, durfte nachrüsten. Allradantrieb und sequentielle Getriebe waren erlaubt, allerdings waren nur Räder von 18 Zoll zugelassen, und ein Luftmengenbegrenzer limitierte die Leistung auf 300 PS; zusätzlich wurde ab 2011 der Hubraum auf 1,6 Liter heruntergeschraubt. Einig waren sich FIA, Hersteller und Promoter, dass sich die WRC-Autos optisch mehr den ehemaligen Gruppe-B-Boliden annähern mussten und „wilder“ aussehen sollten. So wuchsen ab 2017 den Wagen größere Spoiler, Flügel und andere aerodynamische Hilfsmittel. Das erhöhte natürlich auch den Abtrieb, die Boliden erzielten höhere Kurvengeschwindigkeiten, waren trotzdem leichter beherrschbar und die Leistung lag nun, bedingt durch größere Restriktoren, bei stattlichen 400 PS.

Ein Paradebeispiel für die WRC-Autos ist der Peugeot 206 WRC, miniaturisiert von Ixo. Ein – bis auf die leidigen Pins – ganz hervorragendes Modell mit wunderschönen Details. So besitzt die Miniatur Überrollkäfig Decals, das Interieur punktet mit vielen Feinheiten, und auch die Antennen auf dem Dach bezeugen die Sorgfalt der Formenbauer. Der 206 WRC gab 1999 seinen Einstand bei der Tour de Corse und gewann 2000 wie auch 2001 die Marken-WM. 2002 schlugen die Franzosen doppelt zu, sie gewannen wiederum die Mar-

1997 begann die Zeit der WRC-Autos auf Basis von mindestens 25 000-fach gebauten Großserienfahrzeugen.



Peugeot 206, Sieger
bei der Tour de Corse
2002, von Ixo.



Mitsubishi Lancer Evolution III,
mit Mäkinen/Harjanne
Sieger der Rallye
Finnland 1995,
made by
Spark.

ken-WM und stellten mit Marcus Grönholm – Co war Timo Rautiainen – den Fahrer-Weltmeister. Das Ixo-Vorbild führen die Gebrüder Panizzi zum Sieg in der Tour de Corse 2002. Der Fahrer, Herve Panizzi, war ein ausgesprochener Asphalt-Spezialist, hatte allerdings Mühe und Not, auf Schlamm, Geröll oder gar Schnee mit seinen Konkurrenten mitzuhalten.

● **Ixo RAM 083** Peugeot 206 WRC, Panizzi/Panizzi, Sieger Tour de Corse 2002.

2013 stieg VW in die WRC ein und statt erst einmal bitteres Lehrgeld zu zahlen, gewannen die Niedersachsen mit dem Polo R WRC auf Anhieb die Marken-WM und ebenfalls den Fahrertitel mit Ogier, Co war Ingrassia. Das wiederholte sich 2014, 2015 und 2016, am Ende dieser Saison kam dann der Abschied

der Wölfe und das aus finanziellen Gründen. „Dieselgate“, damit einhergehende, einbrechende Verkaufszahlen, Schadensersatzforderungen aus den USA, sowie ein schon dramatisch zu nennender Imageverlust – VW zog den Stecker, und 2021 wurde die Sportabteilung komplett geschlossen. In der WRC hat VW Unglaubliches geleistet, der Polo R WRC ist das mit 43 Siegen weitaus erfolgreichste Auto in der 50-jährigen Geschichte der WRC. Die Miniatur von Ixo steht dem großen Bruder in Nichts nach, ein sehr gutes und dazu noch preiswertes Modell. Das Original führen Ogier/Ingrassia 2016 in Australien auf den zweiten Rang, knapp 15 Sekunden fehlten ihnen auf das Schwesterauto von Mikkelsen/Jaeger.

● **Ixo RAM650** VW Polo WRC, #1, S. Ogier/J. Ingrassia, Rallye Australia 2016.

Damit sind wir am Ende der Zeitreise durch 50 Jahre Rallye-Weltmeisterschaft angekommen. Die neueren WRC-Modelle hat der Autor stark vernachlässigt. Das hat seinen Grund, denn die Modelle wurden und werden weiterhin ausführlich in Caramini vorgestellt und beschrieben. Die neuen Regeln, die seit Beginn des Jahres 2022 in der WRC gelten, werden wir mit dem ersten Modell des Jahrgangs 2022 an dieser Stelle vorstellen und erklären. So gibt es zum Beispiel nun ein Hybrid-Element und auch die Standardisierung von Länge, Breite, Spurweite und Radstand. Ebenfalls werden neue Autos auftauchen, wie zum Beispiel der Ford Puma. Es bleibt als weiterhin spannend in der WRC, schauen wir mal, was daraus wird.

Wolfgang Ruppel



VW Polo WRC Rallye, Australien 2016.
Trotz sportlicher Erfolge (drei Mal
hintereinander Fahrertitel und
Marken-WM gewonnen) war der Polo
2017 nicht mehr dabei. Ixo hat ihn
nicht vergessen, ein sauber
dekoriertes Modell.

Auf des Messers Schneide

RAC und WRC thematisiert Ixo mit Modellen der damals Ton angehenden Subaru und Mitsubishi. Und beweist zugleich, dass gut gemachte Modelle nicht teuer sein müssen.



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert

Nicht nur beim Subaru untertreicht Ixo seine Kompetenz in Punkto Rallye. Beide Modelle sind gut gelungen und werden zu einem sehr fairen Preis angeboten.

Der Kampf um den Weltmeister-Titel der Saison 1997, zum ersten Mal ausgetragen mit WRC-Autos, war knallhart. In der einen Ringhecke standen die Titelverteidiger und Sieger der 96er WM, Mäkinen/Harjanne, die wie im Vorjahr mit einem Mitsubishi Lancer antraten. In der anderen Ringhecke dann die Herausforderer Ericsson/Parmander im Subaru Impreza 555. Es wurde ein Kampf auf Biegen und Brechen, am Ende der Saison holten sich die Mitsubishi-Piloten Mäkinen/Harjanne den Titel der Fahrer-WM, Subaru gewann vor Mitsubishi, die auf dem dritten Rang landeten, die Hersteller-WM.

Die 97er Variante des Mitsubishi Lancer Evo IV mit Mäkinen/Harjanne stellt das Vorbild für die neue Ixo-Miniatur in 1:43, und das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen. Gute Karosserieumsetzung samt sauberen Gravuren, Hochglanz-Lackierung, dem großen Bruder penibel nachempfundene Felgen und gelungene Kleinteile, wie Antenne, Spiegel oder der Frischlufteinlass auf dem Dach, demonstrieren die Sorgfalt des Formenbaus. Leuchtende Augen bekam der Rezensent bei der Betrachtung des Innenraums, denn hier gibt es tatsächlich neben anderen Goodies wie Käfig, Rallye-Sitzen, Reservereifen im Fond und Käfig auch ein Decal für das Armaturenbrett – da Capo Ixo! In der Gesamtbetrachtung ein gutes, sehr schönes Modell, Sammler von Rallye-Miniaturen werden ihre Freude daran haben.

Die Technik des Originals wurde überwiegend vom Gruppe-A-Auto übernommen, am Ende der Saison kam dann die Überraschung. Die Paarung Mäkinen/Harjanne gewann nach 1996 die zweite Weltmeister-

schaft, zum großen Erstaunen etlicher Experten. Der Lancer Evolution IV war wohl das robusteste und fahrstabilste Fahrzeug aller teilnehmenden Wagen. Und natürlich fehlte auch das Quentchen Glück nicht.

● **RAC393LO** Mitsubishi Lancer Evolution IV, #1, T. Mäkinen/S. Harjanne, RAC Rally 1997, Diecast, Preis ca. 40 €.

Weitere Rallye-Neuheit ist ein Subaru Impreza S5 WRC, der 1997 in der britischen RAC-Rallye rannte, im Auto saß die Crew Ericsson/Parmander. Sponsor war verklau-suliert der Zigarettenhersteller 555 aus dem BAT-Konzern. Der große Bruder trat ebenfalls 1997 bei der britischen RAC an. Das Jahr 1997 markiert den Sprung in eine neue Ära, nach drei Jahren war der Rotationskalender vorbei und es wurden wieder chronologisch 14

statt neun WM-Läufe gefahren. Auch waren außerhalb des Service-Parks keine Reparaturen mehr erlaubt und das Absetzen von Mechanikern mittels Hubschraubern – in Afrika an der Tagesordnung – war ebenfalls off Limits. Subaru hatte, ohne die Silhouette zu verändern, aus der viertürigen Limousine so etwas wie ein Coupé gemacht, die Technik stammt überwiegend vom Gruppe-A-Auto, das Prodrive-Team hat einen guten Job gemacht, und auch ein glückliches Händchen für die Fahrerpaarungen McRae/Grist und Ericsson/Parmander gehabt. Am Ende der Saison fehlten McRae/Grist nur zwei magere Pünktchen für den Gewinn der Fahrer-WM. Das Duo gewann die Safari, die Tour de Corse, die Sanremo wie auch die Rallye Austria und die RAC. Ericsson/Parmander standen bei der Swedish Rally und der Rallye Neuseeland ganz oben auf dem Podest, Ericsson belegte in der Fahrerwertung Rang 5. Ixo hat beim Subaru Impreza S5 WRC einen guten Job gemacht und beweist wieder, dass gute Rallye-Miniaturen nicht teuer sein müssen. Die Lackierung strahlt im satten, typischen Subaru-Blau, Karosserie-Proportionen und -Formen stimmen, der Innenraum zeigt das typische Ixo-Ambiente, bis auf das fehlende Dashboard-Decal ist alles in guter Qualität vorhanden.

Saubere, exakte Gravuren, authentische Felgen, exakte Kennzeichen, einwandfreie Deko, und die Lufteinlassschlitze in der Fronthaube und auch das Endrohr der Auspuffanlage wurden nicht vergessen. Das Original schied bei der 97er RAC mit einem kapitälen Elektrikschaden aus, aber die Teamkollegen McRae/Grist holten die Kastanien aus dem Feuer und wurden souveräne Gesamtsieger.

● **RAC390B** Subaru Impreza S5 WRC, #4, K. Ericsson/S. Parmander, RAC Rally 1997, Diecast, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Ruppel**



Der Lancer Evolution IV war wohl das robusteste und fahrstabilste Rallye-Fahrzeug jener Jahre. Mäkinen im Mitsubishi und McRae im Subaru lieferten sich einen erbitterten Kampf.



Ein Modell, wie man es von Esva! erwartet, denn in Sachen klassische Miniaturen hat Esva! die Nase ganz weit vorn. Das Original war im Frankreich der Nachkriegszeit ein Auto für die Reichen und Schönen. Wenn das schöne Volk einmal solch' ein Auto sehen wollte, die größte Chance dazu gab es auf der Avenue des Champs Elysees zwischen Place de la Concorde und Triumphbogen.

Fotos: Wolfgang Ruppel



Französische Eleganz

Delahaye – ein Name, der die Liebhaber von klassischen Autos aufhorchen lässt und ein Name, der für höchste Qualität, exzellenten Motorenbau wie auch für Sonderkarosserien stand. Ob Esva! diesem Anspruch mit seinem 135MS Vedette Cabrio gerecht werden kann?

Delahaye, dieser Name stand nicht nur für höchste Qualität unter Automobilen, sondern auch für eine lange Tradition. Emile Delahaye war 1845 Gründer und fortan Besitzer einer Fabrik für Maschinen, welche die Herstellung von Backsteinen ermöglichte, schon wenig später produzierte Delahaye Eisenbahnwaggons und stationäre Motoren. Emile, ein allem Neuen gegenüber aufgeschlossener Geist, war auch fasziniert von den seit 1894 vermehrt auftretenden, lärmenden und stinkenden Automobilen, und so gründete er kurz entschlossen 1895 seine eigene Automobilfabrik. Vorbild war die erprobte wie auch zuverlässige Konstruktion von Benz.

Das Geschäft lief gut an, kurz nach 1900 kam die Fertigung von Omnibussen und Feuerwehrfahrzeugen dazu. Als Chefkonstrukteur wurde Charles Weiffenbach eingestellt, der die Fertigung radikal umstellte und modernisierte, wie zum Beispiel mit leicht demontierbaren Zylinderköpfen. Bedingt durch die schnelle Entwicklung des Autos, musste sich auch Delahaye anpassen, die Modelle erschienen nun in rascher Reihenfolge. Die mittleren Vierzylinder waren zäh, kaum umzubringen und dementsprechend beliebt bei den französischen Taxi-Fahrern. Natürlich gab es auch luxuriöse Modelle, wie den knapp 4,5 Liter 18/22 CV, der von 1920 bis 1925 gebaut wurde oder

den 3,6 Liter 135 Competition, der 120 PS auf die Kurbelwelle packte und – je nach Karosserie – knapp 180 km/h erreichte.

1934/1935 rutschte die französische Automobilfabrik Delage, ein ebenfalls renommierter Hersteller von luxuriösen Fahrzeugen wie auch von Sportwagen in eine finanziell aussichtslose Krise. Delahaye schlug zu, die Firma war stark an einem sportlichen Image interessiert, und

für diesen Zweck schienen etliche Delage-Typen ideal geeignet. Aber nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann auch das langsame Sterben von Delahaye, die Firma wurde 1953 von Hotchkiss übernommen. Der Name Delage wurde sofort gestrichen, 1955 dann verschwand auch der Name Delahaye – zwei der hervorragendsten Automobilmarken waren Geschichte.

Esva! erinnert mit einem großartigen Modell des Delahaye 135 MS in 1:43 an diese – heute fast vergessene – Automobilmarke sowie an Henri Chapron, der die perfekt gelungenen Linien erschuf. Chapron entwickelte überwiegend seine speziellen Karosserien für Delage, Delahaye oder Gregoire. Später wurde er weltweit bekannt durch seine Sonderaufbauten auf den Citroën DS-Typen.

Die MS-Variante wurde von 1938 bis 1952 angeboten, meistens waren die Aufbauten Sonderkarosserien. Der frei atmende Sechszylinder des 135 MS hatte einen Hubraum

von knapp 3,6 Litern, die Leistung betrug 1948 130 PS. Das reichte locker, je nach Karosserie, für eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 130 km/h, mit einem minimalistischem Aufbau waren fast 150 km/h drin.

Wie schon angedeutet, gehört die Miniatur eindeutig in die oberste Schublade. Esva! hat, wie erwartet, wieder ein tolles Modell auf den Markt gebracht. Exzellente Umsetzung der Karosserielinien und Proportionen, eine auf ganz hohem Niveau liegende Lackierung plus einem Interieur der Extra-Klasse zeigen, was heute ein Topp-Modell haben muss. Dazu gehören natürlich feinst detaillierte Speichenräder, überzeugende Kleinteile, wie Kühlergrill, Zusatzscheinwerfer und feine Ätzteile für die Scharniere und den Griff des Kofferraums, wie auch die filigranen Wischer, die Rückleuchten und der Außenspiegel.

Hier kann der Autor nur ein Fazit ziehen und das heißt: einfach toll, sehr empfehlenswert! Sammler von Modellen klassischer Fahrzeuge werden ansonsten seit einiger Zeit recht stiefmütterlich behandelt und es ist schön, dass – erstens – Esva! sich auf diesem Markt behaupten kann und – zweitens – kontinuierlich Neuheiten auf den Markt bringt. Persönlicher Wunsch des Autors wäre ein Esva!-Modell des Delahaye 165 V12 mit Sonderkarosserie. Weihnachten ist ja nicht mehr allzu weit entfernt.

● **EMEU 43008A** Delahaye 135MS Vedette Cabriolet by Henri Chapron, 1948, Green Colour, Resine, limitiert auf 250 Exemplare, Preis 99 €. **Wolfgang Ruppel**

Henri Chapron wurde ab den 1950ern weltweit bekannt durch seine Sonderaufbauten auf den Citroën DS-Typen.



Die VW-Mittelklasse, der Passat, das Vernunftauto. Unambitioniert war er, so unambitioniert wie seine Fahrer. Aber eben ein Volkswagen. Das allein qualifizierte ihn zum Bestseller.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Wolfsburger Zeitreise

Zeitreise zurück in die erste Hälfte der 70er, als in Wolfsburg Revolution gespielt wurde. VW krepelte die Ärmel hoch und das Programm um, Motor und Antrieb vorne statt hinten. Ixo erinnert daran mit Passat Variant, Polo und Derby der jeweils ersten Generation.

Kaum jemals zuvor und danach hat ein Autokonzern sein Programm so radikal verändert wie das Volkswagen-Werk in den Jahren 1973/74/75. Das Nordhoff-Erbe, die Heckmotor-VW, die mit Ausnahme des 411 noch auf separaten Plattformrahmen ruhten, die einen Motor im Heck und einen Kofferraum unter der Vorderhaube hatten, wurden komplett beseitigt. Ein Konzept, an dem Jahrzehnte festgehalten wurde, wurde eliminiert (der K70 gilt nicht, zählt nicht, denn er war ein Adoptivkind von NSU). Nicht mal heute, im Zuge der Umstellung von Verbrennungsauf Elektroantrieb, geht ein Konzern dermaßen kategorisch vor.

Die neuen Volkswagen hatten Frontantrieb, quer eingebaute Motoren, zumeist eine Schrägheckkarosserie. Sie sahen alle weitgehend gleich aus, wenn auch ihr De-

sign unterschiedliche Väter hatte. Als erster erschien 1973 der Passat mit Giugiaro-Design (als Stufenheckversion gab es den Audi 80), ihm folgten 1974 der Scirocco und kurz darauf der Golf, gleicher Designer, 1975 kam der Polo, den Marcello Gandini bei Bertone entwarf. Seine Stufenheckversion Derby ab 1977 zeichneten die Audi-Designer. Über all diesen italienischen Künstlern schwebte ein gelernter Wagner aus Schlesien, Herbert Schäfer, von 1972 bis 1993 VW-Chefdesigner. Er sorgte dafür, dass es eine „corporate Identity“ gab, er verlieh all diesen neuen VWs und Audis ihren markenübergreifenden, einheitlichen Auftritt. Was er aus ihnen machte, waren Bestseller, solide, verlässlich und grundlangwei-

lig – genau das, was das Volk mehrheitlich wollte. Letztendlich kann man sagen, dass Herbert Schäfers VWs und Audis das Erscheinungsbild Westdeutschlands, ja teilweise sogar Westeuropas in den 70er und 80er Jahren mehr bestimmte, als jegliche Architektur. Aber wenn man herumfragt – wer kennt schon den Namen Herbert Schäfer? Doch ein Auto besteht

nicht nur aus Design. Nordhoffs Nachfolger Kurt Lotz setzte mit einem Mittelmotorkonzept aufs falsche Pferd und versenkte Millionen D-Mark. Dessen Nachfolger Rudolf Leiding stoppte das teure Projekt und zugunsten einer neuen Frontmotorgeneration. Doch nicht er, sondern sein Nachfolger Toni Schmücker fuhr das Erbe

Herbert Schäfers VWs und Audis bestimmten in den 70er und 80er Jahren das Erscheinungsbild Westdeutschlands.

Der Polo – ein Mini für die Stadt, die Alternative auf all das Italienische und Französische, auf das die deutsche Automobilindustrie zuvor keine Antwort hatte. Der Polo war ärmlich, aber sein Schwestermodell Audi 50 verfügte sogar über das, was man „Ausstattung“ nennt.



Der Derby hat Platz für acht Bierkästen oder viele Einkaufstüten. Er galt in Westeuropa als Spießauto, aber im Süden Europas als der Klassiker für junge Familien. Denn dort wurde und wird ein Auto ohne separaten Kofferraum (wie der Polo I) kaum akzeptiert. Und zwar bis heute nicht.



der Leiding'schen Saat ein. Und dann sei noch der verantwortliche Ingenieur genannt. Der heißt Ludwig Kraus, ein ehemaliger Mercedes-Mann, der Schöpfer des Vierzylinder-Viertakt-Motors des ersten Audi von 1965, der Konstrukteur des ersten Audi 100 und eben der VW-Frontantriebsgeneration.

Sonic hat für den Partwork-Verlag De-Agostini die Volkswagen-Sammlung gemacht, 70 Modelle zwischen Januar 2019 und Juni 2022, also beendet. Da waren sehr spannende Modelle darunter, die es teilweise zuvor noch nie in 1:43 gab (zumindest nicht in Großserie), zum Beispiel der 412 Variant, der Plattenwagen, das viertürige Käfer Rometsch-Taxi, VW-Prototypen oder ein paar mexikanische VW-Spezialitäten. Bei Sonic sind die Werkzeuge noch nicht weggeräumt, und nach und nach erwarten uns nun einige interessante VW zu ebenso interessanten Preisen, quasi Zweitverwertungen. Die Modelle sind in der Machart

identisch zu den Kioskmodellen, erscheinen aber in anderen Farben, und sie sind eben weithin verfügbar, via Fachhändler.

Neu erhältlich sind drei Volkswagen eben jener neuen Generation aus der ersten Hälfte der 70er Jahre: der Polo, der Rucksack-Polo = Derby und der Passat Variant. Allesind gut gemacht, die Form stimmt, die Details auch, der Preis erst recht. Der Passat Variant B1 ist ein „L“-Modell mit Rechteckscheinwerfern und entsprechend Chrom in Cliffgrün L61A, der Polo in Miami blau L51C trägt den „LS“-Schriftzug, also auch vernünftig ausgestattet und 50 statt 40 PS, der Derby in Mandarinorange LA1A ist ebenfalls ein LS. Wer bisher einen 1:43-Derby wollte, musste sich antiquarisch ein Neo-Modell aus Resine

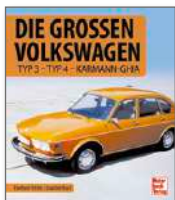
zum entsprechenden Preis kaufen, nun reichen 25 Euro für Zinkdruckguss. Einen Polo I und Passat Variant B1 gab es seinerzeit von Minichamps, rund 20 Jahre ist es her, der Polo erlebte ein Revival als Maxichamps, dem Passat als Variant war dies noch nicht vergönnt und zumindest fürs Jahr 2022 ist er auch nicht angekündigt. Das sind auf jeden Fall interessante Modelle, der Alltagsdurchschnitt der wechselvollen 70er Jahre, eine schöne Erinnerung.

● **CLC448N** Volkswagen Passat B1 LS Variant 1973,

● **CLC442N** Volkswagen Polo I LS 1974,

● **CLC423N** Volkswagen Derby I LS 1977. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **Alexander F. Storz**

LESENSWERTES



Die großen Volkswagen Typ 3 – Typ 4 – Karmann Ghia

Eberhard Kittler, Joachim Kuch, Motorbuch-Verlag (Stuttgart) 2022, 216 Seiten. ISBN 978-3-613-0440-1. Preis 34,90 €.

Und die einen steh'n im Dunkeln und die andern steh'n im Licht. Automobile Lichtgestalten im Volkswagen-Heckmotor-Kosmos sind der Käfer und der Bulli. Die großen Volkswagen, der Typ 3 und der Typ 4, standen zu Lebzeiten in des Käfers Schatten. Denn der Käfer war der Käfer und ein Familienmitglied, das nur zufällig in der Garage wohnte. Doch ein VW Stufenheck, Fließheck oder Variant und noch vielmehr ein 411 oder 412 waren eben Autos, wie andere Autos auch. Und das gerade in Zeiten, als aus dem Auto ein Ge- und Verbrauchsgegenstand wurde. Design-Meisterleistungen waren sie alle nicht. Im Rückblick, wenn aus den Alltagsautos Liebhaberstücke werden, relativiert sich das alles, und sowohl der VW 1500 und 1600 als auch der „Nasenbär“ 411 und 412 haben heute eine Liebhaberfraktion, sind gern gesehene Gäste auf Boxertreffen und wecken Erinnerungen an die Kindheit. Ein großes Buch über die großen VW tat not, und das Autorenduo Eberhard Kittler und Joachim Kuch verfasste es, der eine Motorjournalist im Klassikerbereich und jahrelang Leiter von Volkswagen-Classik und der VW-Museumsstiftung, der andere Programmleiter bei Motorbuch und durch vielfältige eigene Veröffentlichungen bekannt. Gute Voraussetzungen für ein gutes Buch also, und es ist

ein gutes Buch. Kittlers Verbindungen zur Quelle sorgten für hervorragendes und teilweise unveröffentlichtes Bildmaterial, der Schreibstil ist ebenso flüssig wie sachlich und vor allem professionell. Inhaltlich dürfte das Werk selbst dem absoluten Kenner der Materie wohlwollende Zustimmung entlocken, während alle anderen sicherlich Neues erfahren. Denn das Werk beleuchtet wahrlich alle Facetten der großen VW, technisch ebenso wie deren Rezeptionsgeschichte, die Chronologie, die heutige Szene, Sonderkarosserien und Motorsporteinsätze. Ausgehend vom ewigen Käfer, startet es mit dem Typ 3, dem Überkäfer, mit dem VW die Aufsteiger bei der Stange hielt, erzählt die Geschichte des Typ 3 Cabriolets und des großen Karmann Ghia Typ 34 inklusive herrlicher Prototypenfotos und mündet dann – was den Nischenfreund erfreut – in den großen brasilianischen Volkswagen inklusive der dortigen Sportwagen. Das letzte Drittel behandelt den Nasenbär, auch hier Prototypen und genaueste Details, Spezialversionen für Taxigewerbe und Polizei werden beleuchtet, der Cabrio-Prototyp ebenfalls nicht vergessen. Herrlich ein Foto von einem 411-Testwagen, den ein grob unfügiger Autotester der Mot im Herbst 1968 unrettbar in einem Bach wässerte. Erwähnt, wenngleich (leider!) nicht Bestandteil des Buches, ist der VW-gewordene NSU K70. Der Tabellenteil glänzt nicht nur mit Technik, sondern auch mit Farben, Produktionszahlen und Exportquoten. Vermissen wir etwas? Kaum. Vielleicht ein bisschen mehr USA-Exportgeschichte mit entsprechenden Fotos. Ansonsten haben wir das Buch mit großem Vergnügen gelesen und danach mit Wohlwollen ins Regal gestellt, weiterhin griffbereit. **afs**

Königliche Miniaturen

Man benötigt keinen Anlass, um seine Modellautos anzuschauen. Aber man kann ein von außen kommendes Ereignis, auch ein trauriges, dazu nutzen, sie unter einem bestimmten Aspekt zu betrachten. Das Ableben der britischen Monarchin animierte uns, Miniaturautos mit Bezug auf Queen Elizabeth II. aus den Vitrinen zu holen.

Wenn eine jahrzehntelange Institution von einem Tag auf den anderen ihre Existenz verliert, hat das Auswirkungen auf das Ich. Wie auch immer, aber das Individuum reagiert auf seine Weise. Der Modellautosammler anders als andere Menschen. Das Ableben der Queen am Donnerstag, 8. September, ließ mich darüber nachdenken, welche royalen Miniaturautos meine Sammlung beinhaltet, die in konkretem Zusammenhang mit Queen Elizabeth II. stehen, sie herauszusuchen, sie mal wieder in die Hand zu nehmen, sie nebeneinanderzustellen, ein wenig royales Flair in 1:43 zu atmen. Und wenn sie nun schon dastehen, liegt es nahe, sie den *Caramini*-Lesern auch zu zeigen.

Ein kurzes Wochenende hatte ich dazu Zeit, denn der folgende Montag war Re-

daktionsschluss. Keine Chance also, etwas Fehlendes auf die Schnelle zu erwerben, auch keine, die untersten Kisten nach oben zu hieven, auch keine, die Sammlerfreunde nach ihren Schätzen zu fragen. Somit ist unsere Präsentation royaler Fahrzeuge eine Momentaufnahme des Greifbaren, und nach Manuskriptabgabe wird mir sicherlich noch das ein oder andere einfallen, das dazugepasst hätte. Aber ein Zeitschriftenbeitrag hat eben eine andere Vorbereitungszeit als ein Buchkapitel. Tagesaktuell ist er nicht, aber monatsaktuell, und wenn, wie hier, zwischen Ereignis und Abgabe nur ein Wochenende liegt, so fühlt sich der Autor an alte Zeiten des Tagesjournalismus erinnert, als der Beitrag nach Möglichkeit vor dem Ereignis hatte fertig sein sollen.

Kernstücke einer Sammlung von Fahrzeugen der Queen sollten natürlich die königlichen Kutschen sein. Aber die Samm-

Spot On machte Canberra I oder II von 1960 (die beiden sind nicht zu unterscheiden), karossiert von H. J. Mulliner, Park Ward. Das Modell war das Vorzeigeprodukt seiner Schöpfer, ein Leistungsbeweis, die Visitenkarte von Spot On. Ihre Majestät und Prinz Philip sind recht gut getroffen, sie haben eine Samtdecke über den Beinen, und sie sind durch die großzügige Verglasung im hinteren Karosseriebereich gut zu sehen. Canberra hatte ein erhöhtes Dach, damit die Queen einsteigen konnte, ohne sich verbeugen zu müssen, und der Glaspavillon diente dazu, dass sie von den Untertanen gesehen wurde. Ein schönes Resine-Modell desselben Vorbildes gab es 2013 von True Scale Models (TSM), aber qualitativ nicht vergleichbar mit FYP. Und ein namentlich nicht in Erscheinung getretener chinesischer Hersteller bot ebenfalls eine sehr ansehnliche Resine-Miniatur an.



Ein sehr aufwändiges und im Verkauf recht teures Modell war die Coronation Coach von 1902 von Corgi Toys, im Original dieselbe Kutsche, welche die Queen auch 1952 anlässlich der Krönung verwendete. Damals gab es Corgi Toys noch nicht (erst ab 1956), und für das Silberjubiläum 1977 wurde das Modell neu aus Kunststoff erschaffen, mit ziemlich wirklichkeitsnahen Figuren der Queen und Prinz Philip.

Typisches Weihnachtsgeschenk von Oma für den braven Enkel im Jahre 1963, als Spot On sein Aushängeschild auf den Markt brachte: Rolls-Royce Phantom V Canberra, die offizielle Staatslimousine der Königin. Kurios, dass Spot On das Dach nicht vorbildgerecht schwarz lackierte, obgleich die Firma ansonsten mit Zweifarbenlackierungen nicht sparte. „Canberra“ heißt der Wagen, weil er ursprünglich für einen Staatsbesuch der Queen in Australien vorgesehen war. Denn weder Sydney noch Melbourne ist die Hauptstadt Australiens, sondern Canberra.



So stellt man sich gemeinhin Queen-Devotionalien vor, so wie diese State Landau Kutsche von 1902, benutzt zur Inthronisierung und erneut zum Silbernen Krönungsjubiläum. Dieses Modell stammt von Corgi Toys, und es gibt noch mannigfache weitere Kutschenmodelle der Königin – aber eben nicht in unserer Sammlung, die Autominiaturen zum Inhalt hat, nicht Kutschen.



Der Corgi war der Lieblingshund der Queen und das Markenzeichen von Corgi Toys. Natürlich gönnte sich Corgi Toys den Gag, einen Corgi dem Gespann folgen zu lassen. Als ob die Queen ihren Liebling unangeleint und unbeaufsichtigt hinter der Kutsche hätte herlaufen lassen!

lung ist nicht nach diesem Themenschwerpunkt ausgerichtet, sondern nach Vorbildern. Und zu meiner Sammlung gehören nun mal keine Kutschen. Ich sammle Spielzeug- und Modellautos. Also keine Coronation Coach von Matchbox, Johillco, Crescent Toys, Britain's oder Barrett Sons aus dem Jahre 1952, und auch die Königs-kutschen des Silberjubiläums von 1977 sind nahezu nicht vorhanden. Immerhin schaffte es das Corgi-Modell von 1977 zu mir, wohl eher ein Zufallsfund, und eine sehr putzige Idee von Corgi Toys war, der Kutsche einen Corgi-Hund folgen zu lassen. Das ist bekanntlich die Lieblingsrasse der Queen. Mettoy, der englische Spielzeugkonzern, der 1956 die Metallautomarke Corgi Toys mit 1:43-Modellen als Reaktion auf die populären Dinky Toys ins Leben rief, nannte die Marke eben deshalb Corgi Toys, weil der Name dieses Hundes im Kontext mit der jüngst erfolgten Krönung der jungen Königin in allgemeiner Erinnerung war. Außerdem ist „Corgi“ ein eingängiger Name und korrespondiert mit „Dinky“ (gleiche Länge, gleiche Endung).

Das Silberjubiläum 1977 brachte etliche besondere Miniaturautos hervor, noch war die britische Spielzeugindustrie auf der

Höhe, wenngleich schwer angeschlagen und kurz vor dem Kollaps. Das goldene Kronjubiläum 2002 hingegen wurde weit weniger mit Miniaturautos gefeiert. In die Modellautowelt passte es kaum, und Spielzeugautos haben in der Lebenswelt der Jungs im 21sten Jahrhundert nahezu keine Daseinsberechtigung mehr. Corgi heute, längst nicht mehr Bestandteil des Mettoy-Konzerns, sondern im Schoße von Hornby Hobbies, sieht sich als Erbe der britischen Spielzeugtradition und hat als Geschäftsbereich auch englische und spe-

Aus Großbritannien kamen Metallautos. Eine Plastikspielzeugindustrie gab es auf der Insel nahezu nicht. Das kam aus Hongkong, damals britische Kronkolonie, wie dieser Rolls-Royce von Mak's im Maßstab 1:20 mit Schwungradantrieb. Ein konkretes Vorbild hat er nicht, denn er basiert auf einem Silver Cloud, der nie zum königlichen Fuhrpark gehörte. Interessant die Machart: Mak's schnitt den Silver Cloud landauletmäßig auf, verpasste ihm eine transparente Kuppel und platzierte eine stilisierte Königin auf dem Rücksitz. Auf diese Weise sollte Canberra auf Phantom-Basis nachgebildet werden. Spielzeug eben...



Interessant die Machart: Mak's schnitt den Silver Cloud landauletmäßig auf, verpasste ihm eine transparente Kuppel und platzierte eine stilisierte Königin auf dem Rücksitz. Auf diese Weise sollte Canberra auf Phantom-Basis nachgebildet werden. Spielzeug eben...



Canberra III, die Seven-Passenger-Limousine auf Phantom-VI-Chassis, geliefert 1978 von Mulliner/Park-Ward für Ihre Majestät, vorgesehen für das Silver Jubilee, aber zu spät fertig geworden. Canberra III ersetzte die identischen Canberra I und II von 1960. Canberra III unterscheidet sich optisch vom Vorgänger durch vorne angeschlagene Türen und Doppelscheinwerfer. Das Modell von FYP ist ungemein reichhaltig ausgestattet, eine schiere Augenweide, und es gab auch eine Version mit der Queen und Prinz Philip sowie einem Chauffeur und einer Eskorte. Für einen Rolls-Royce- und/oder Bentley-Sammler sind die FYP-Modelle allererste Wahl. Aber sie werden selten angeboten. Wer einen FYP hat, behält ihn.



Eine Phantom V Limousine als State Landaulet von H. J. Mulliner, Park Ward, Design-Nummer 2052 in den königlichen Farben Royal Claret over Black. Ebenfalls ein FYP-Modell mit herrlicher Holzmaserung und echten Lederbezügen im Inneren, flauschigem Teppichboden und einer unnachahmlichen Detailarbeit. FYP-Modelle waren seinerzeit das Beste in Sachen Resineminaturen (und auch das Teuerste) und auch heute noch bestehen sie gegenüber jedem Mitbewerber. Es wäre interessant zu wissen, was mit den Gussformen des Monsieur Pebernet geschehen ist. Ob sie noch existieren?



Ein Blick ins Separée des State Landaulet. Das Holz ist nicht durch Decals nachgebildet, sondern von einem Kunstmalter mit Farbe gestaltet, Vinyl Dach und Sitze sind mit hauchfeinem Leder bezogen, der dunkelrote Teppichboden ist Samt.

Bevor Minichamps kam: Eine sehr edel gefertigte Miniatur der Bentley State Limousine von 2002 aus Resine, auf rotem Samt gebettet und mit dem Insignium der Macht auf dem Dach gekrönt, obgleich die Queen nicht im Wagen sitzt. Aber woher sollen das die Chinesen wissen? Diese State Limousine ersetzte im königlichen Fuhrpark Canberra III. Die Miniatur war teuer und begehrt, bis Minichamps kam.



Fotos:
Alexander F. Storz (18),
Kurt Richter (1)

Religion verbieten, sie künstlerisch oder sonst irgendwie (zum Beispiel als Figürchen) darzustellen. Aber in den 60er Jahren war es in 1:43 wohl kaum möglich, die Physiognomie eines Menschen naturgetreu nachzubilden. Und die Hersteller scheuten sich davor, dass das Ergebnis ihrer Bemühungen eher als Karikatur denn als schöne Figur wahrgenommen werden hätte können – was wiederum die potentiellen Käufer eher zurückgeschreckt hätte. Dennoch gibt es einige Fahrzeuge mit Figuren.

Der einzige ernst zu nehmende „Royal Rolls“ ist das Modell von Spot On, der Miniaturautomarke der Spielwarenfabrik Triang, hergestellt zwischen 1959 und 1967 in Nord Irland und im Gegensatz zu den Mitbewerbern nicht in 1:43 gehalten, sondern ein bisschen größer, 1:41. Die Rolls-Royce Phantom Limousine der Queen war gewissermaßen die Visitenkarte des Unternehmens, das Prachtstück, speziell verpackt in einer Klarsichtbox mit einem Einleger, der den Buckingham Palast zeigt, das Modell mit batteriebetriebenen Scheinwerfern und Rücklichtern, im Fond eine Figur der Königin und ihres Gemahls. Ein teures Stück zu Lebzeiten, ein typisches Weihnachtsgeschenk, und heute eines der gesuchtesten und teuersten Modelle von Spot On.

1987 brachte ein zuvor völlig unbekannter Mann die Modellauto-Kleinserienszene völlig durcheinander: Yves Pebernet aus Labourse, einem 3000-Seelen-Nest am nördlichsten Zipfel Frankreichs, bei Calais. Er fertigte unter dem Namen FYP Créations Resinemodelle in zuvor ungeahnter Qualität, mit der er selbst BBR, damals Ton angehend für höchste Güte und höchsten Preis, bei Weitem überflügelte. Er konzentrierte sich mit seinen High-End-Modellen auf nur einen Vorbildhersteller, Rolls-Royce/Bentley. Er schuf Miniaturen mit dem Anspruch, der Qualität und der Anmutung der Originale zu nah wie möglich zu kommen. Preislich auch. Damals kostete ein FYP-Modell ab 600 D-Mark aufwärts, zuletzt Mitte der 90er Jah-



Minichamps kam 2008 mit einem 1:43-Modell und im Folgejahr sogar mit einem wahrhaft königlichen Achtzehner (der aber nicht Gegenstand dieses Artikels ist). Das machte das chinesische Resinmodell obsolet. Die Aachener Miniatur war noch professioneller gefertigt als die Resine-Interpretation, weithin erhältlich und obendrein preisgünstiger. Das Minichamps-Modell war in anderer Verpackung auch offiziell beim Bentley-Händler zu haben.



Als Neuwagen von Rover an die Royal Mews (Königliche Stallungen) im Buckingham-Palast 1963 geliefert, ein Rover 3 Liter P5 Automatic in serienmäßigem Zustand, schwarz mit hellgrauer Innenausstattung. Diesen Wagen nutzte die Queen als Privatfahrzeug und er stand überall dort innerhalb Großbritanniens für sie bereit, wo sie gerade war. Die Queen nutzte ihn lange, auch noch Jahre nach seinem Produktionsauslauf, und fuhr mit ihm 62 194 Meilen, also ziemlich genau 100 000 Kilometer. Heute steht der Rover mit dem Kennzeichen 155 HYU im Museum in Sandringham/Norfolk, einer ehemaligen Remise, wo einige Fahrzeuge des königlichen Fuhrparks ausgestellt sind (darunter auch Canberra). Vanguard's-Modell von 2012.

re kratzten sie an der 1000-DM-Grenze, wo für der glückliche Käufer Teppichboden, mit echtem Leder überzogene Fauteuils, eine exquisite Lackierung, superb gemachtes Holz im Inneren und Fotoätzteile en masse bekam. FYP war (und ist!) eine Klasse für sich, etwas für den Connoisseur, und so teuer und exquisit die Modelle damals waren, so begehrt sind sie noch heute. Leider leiden sie, wie nahezu alle „alten“ Resinmodelle, darunter, dass der Werkstoff Resine mit der Zeit minimal schrumpft, die aus Metall gefertigten Fotoätzteile hingegen starr sind und den Kampf gegen das Resine verlieren: Zierleisten und Fensterrahmen biegen sich auf, weil sie dem Schrumpfungsprozess nicht folgen. Das ist unschön, lässt sich aber nicht beeinflussen. Yves Pebernet betrieb FYP Créations zwischen 1987 und 1994.

Im Jahre 2000 gingen die Marken Rolls-Royce und Bentley, seit 1931 vereint, getrennte Wege. Rolls-Royce wurde von BMW übernommen, Bentley von Volkswagen. Unter BMW-Ägide vergab Rolls-Royce in den ersten Jahren keinerlei Lizenzen an Miniaturautohersteller, ein Umdenken fand erst um 2008/09 statt. In der Zwischenzeit gab es offiziell keine Rolls-Royce-Modelle. Inoffiziell aber schon, denn chinesische Resinehersteller scherten sich einen Dreck um das Verbot. Sie gaben sich nicht zu erkennen, keine Markennamen oder Phantasiebezeichnungen, keine Herstelleradresse auf der Verpackung, Vertrieb außerhalb der westlichen Einflussphäre oder eben via Ebay mit Direktversand aus China (was damals alles andere als üblich war und ein ziemliches Risiko für den Käufer bedeutete). Manche stellten sogar Zinkdruckgussmodelle her, die meisten gossen in Resine, und darunter waren Manufakturen, die wunderschöne Modelle schufen – auch ein Hersteller, der sich CMR Precision Models nannte. Er war der erste, der die Bentley State Limousine machte, welche die Queen im Jahre 2002 überreicht bekam, anlässlich des goldenen Thronjubiläums. Bentley selbst hatte die Idee für den Wagen, schuf Chassis (auf Arnage-Basis) und Design und war quasi Generalunternehmer für etliche Sublieferanten der intern „Project Diamond“ genannten Staatslimousine für Queen Elizabeth II. Das majestätische Fahrzeug blieb ein Einzelstück, ein zweites Exemplar existierte lediglich für Konstruktionstests. Das Design stammt von Dirk van Braeckel und

seinem Mitarbeiter Crispin Marshfield. Die State Limousine überragt den Arnage um einen Meter in der Länge, ist 1,77 Meter hoch und wiegt fast vier Tonnen. Der Wagen wurde quasi um die Königin herum konstruiert, ausgehend von ihren Körpermaßen im Sitzen. Bemerkenswert für ein solches Unikat: Die Staatslimousine ist selbsttragend konstruiert. Im Juni 2002 wurde sie der Monarchin übergeben und erlangte durch das zeremonienhaft inszenierte Kronjubiläum internationale Bekanntheit über die TV-Bildschirme. Die Limousine wird heute noch genutzt. Jeder Sammler staatstragender Prachtfahrzeuge war scharf auf die China-Miniatur, die ziemlich teuer angeboten wurde. Im Sommer 2008 brachte Minichamps das genau gleiche Modell als Zinkdruckgussminiatur auf den Markt, ein Traum von einem Modellauto in Präsentationsbox, zwar teuer, aber deutlich preiswerter als das chinesische Resinemodell. Es hatte sich zwar gut verkauft, wurde aber nach Erscheinen des Minichamps-Modells geradezu verramscht. Der Autor erwarb sein Exemplar 2010 für lächerliche 45 Euro.

Zu den Fahrzeugen der Queen gehören nicht nur die State Limousines, also Rolls-Royce und später Bentley. Dazu gehören auch ihre Privatfahrzeuge, allesamt von



Very important war dieser Land Rover während ein paar Stunden seines Lebens. Ausgeliefert als normales Militärfahrzeug und stationiert bei der britischen Truppe in Westberlin, wurde er edel herausgeputzt, als die Queen zu Besuch kam. Und im Zustand dieser wichtigsten Stunde in seinem Leben, als er Elizabeth II. eskortieren durfte, miniaturisierte ihn Vanguard's anno 2019. Den ersten offiziellen Staatsbesuch in Westdeutschland absolvierte die Queen 1965. Aber Elizabeth II. war weit häufiger in Deutschland, als zu den offiziellen Staatsbesuchen. Sie besuchte regelmäßig ihre britischen Soldaten, welche die Bundesrepublik Deutschland und Westberlin besetzten, also die „Britische Rheinarmee“. 1956 war die Queen in Berlin, bei ihren Jungs. Ein 1951er Land Rover 80 Pickup Serie I, bereits seit fünf Jahren im Dienst bei der Truppe und im üblichen Oliv lackiert, wurde für diesen Anlass befördert: Er bekam eine hochglänzend schwarze Lackierung, gepaart mit Weißwandreifen, und zum Sattler durfte er auch, der ihm weiße Sitzbezüge verpasste. Dazu noch zusätzliche Sirenen und Lampen.

1977 befand sich die britische Spielzeugautoindustrie kurz vor dem Kollaps. Dinky Toys hatte noch ein Jahr vor sich, Corgi Toys wurde 1983 an Investoren verkauft. Das Silver Jubilee feierte die Industrie noch mit. Das war eine Frage der Ehre! (...und ein Geschäftsmodell.) Denn ganz England feierte, die komplette britische Insel, ja das vollständige Vereinigte Königreich. Auch die Autos auf den Straßen feierten, zumindest die öffentlichen, die Busse und London Taxis. Dinky brachte also mit letzter Kraft in Agonie sein Silver Jubilee-Sondermodell auf den Markt, einen Austin FX4 in 1:36 mit entsprechend gestalteter Box.



Corgi Toys hatte einen klassischen AEC Routemaster Bus im Portfolio, ein Ewigkeitsmodell im Maßstab 1:65, erschienen erstmals 1964 und aus denselben Formwerkzeugen tatsächlich noch heute im Programm. Auch er wurde 1977 in den Adelsstand erhoben, silbern glänzen zu dürfen.



Den traditionellen Routemaster-Bus hatte Dinky Toys 1977 nicht mehr im Programm, dafür einen etwas moderneren Leyland Atlantean von 1962, natürlich längst auf schnell laufende Räder umgerüstet. Er lief rot in London und in anderen Farben in anderen britischen Städten, aber silbern gab es ihn nur im Jubeljahr. Noch mehr glänzte damals die etwas kleinere Interpretation von Budgie Toys, auch ein Traditionalist unter den englischen Miniaturautoherstellern von 1946 bis 1961, danach unter der Marke Modern Products bis 1970, zuletzt im Eigentum der H. Seener Ltd. bis 1985, seither Geschichte. Der Budgie-Bus wurde nicht silbern lackiert, sondern sogar verchromt.

der Stange, keine Spezialanfertigungen. Die Queen fuhr gerne und hatte während ihres Lebens etliche Privatwagen, nicht nur Jaguar und Daimler. Sie fuhr auch Bodenständiges, beispielsweise einen Vauxhall Victor Estate oder einen Ford Granada II. Manche davon hatte sie lange im Besitz und sie sind noch heute Bestandteil der Royal Mews (Königliche Stallungen) im Buckingham-Palast. Andere Wagen wurden, mit neuen Papieren versehen, als Gebrauchte an ahnungslose Käufer veräußert, die nichts vom prominenten Vorbesitz wussten. Gerade Vanguards könnte aufgrund seines Formenfundus' etliche dieser Fahrzeuge nachbilden. Einmal tat es Vanguards bereits, mit einem schwarzen Rover 3 Litre P5.



Das Goldene Jubiläum, 50 Jahre Königin, von 2002 ist natürlich besser in Erinnerung als das Silver Jubilee 1977. Aber es wurde seitens der Miniaturautoindustrie weniger ausgeschlachtet: modernes London Taxi Typ LTI TX1 von Corgi Toys in 1:36. Dieses Taxi sowie den unsterblichen AEC Routemaster Doppeldecker verkauft Corgi als Set bis heute in erstaunlichen Stückzahlen als London-Souvenirs.



Matchbox hatte einen modernen Daimler Fleetline DMS von 1972 in seinem Super-Kings-Programm, Maßstab 1:72, und dann noch eine kleine Version in der normalen Superfast-Serie. Beide erstrahlten 1977 in edlem Silber. Auch Matchbox als Marke von Lesney war damals auf absteigendem Ast, Bankrott 1982, danach wechselnde Eigentümer und wechselnder Erfolg, seit 1997 ist Matchbox eine Marke von Mattel und somit US-amerikanisch.



Es ist anzunehmen und gar nicht unwahrscheinlich, dass die Miniaturautos der Queen nun, nach ihrem Ableben, eine Art Hype erleben und von Sammlern vermehrt gesucht und gekauft werden. Es ist ja auch ein schönes Thema, in sich geschlossen, und es umfasst den langen Zeitraum von der Proklamation 1952 bis zum Jahre 2022, also 70 Jahre. In Großbritannien sind Modelle aus dem Umfeld des Königshauses logischerweise weit mehr gefragt als im Rest der Welt. Nun werden wir sehen, worin King Charles III. unterwegs sein wird. Ein Faible für historische Sportwagen hat er immerhin – was offenbar nicht im Gegensatz zu seinem Um-

weltschutzdenken steht. Man sagt, er verfüge über eine Sammlung von 100 Klassikern, und sein Liebling sei ein Aston Martin DB6 Volante Cabriolet von 1969, den er zum 21. Geburtstag von seiner Mutter bekam.

Wer nun tief im Inneren fühlt, dass seine Lust zu Königlichen Rolls-Royce erwacht, dem sei das Buch empfohlen: Royal Rolls-Royce Motor Cars von Andrew Pastouna, 1991 im Londoner Verlag Osprey Publishing erschienen, 223 Seiten. Herrliches Lese- und Bilderbuch. Einziger Nachteil: verlagsseitig vergriffen, antiquarisch begehrt und selten angeboten.

Alexander F. Storz



2017 feierten die britischen Untertanen den 70sten Hochzeitstag der Queen mit Prinz Philip und Corgi feierte mit. Grüner AEC Routemaster in entsprechender Aufmachung, einmalige Auflage, kurioserweise aber nicht im Feierjahr erschienen, sondern erst 2020. Da ging wohl etwas schief bei der Produktion.

On the road again

*Kein Stau, kein Termin-
druck? Trucker träumen
angeblich von Frei-
heit und Abenteuer.
Nicht auf dem
Rücken von Pferden,
eher in der Kabine eines
Kenworth K100 Aerodyne.
Road Kings lässt die Träume
kleiner Trucker wahr werden.*



Wieder auf der Straße – das ewige Lied der amerikanischen Trucker. Bekannt wurde es in Deutschland, ja sogar in ganz Europa, durch den amerikanischen Country-Sänger Willie Nelson, einem der weltweit besten Gitarristen und Interpreten der Country-Music. Der Originaltext hatte zwar nichts gemein mit den Kapitänen der Landstraße, sondern glorifizierte das Leben, unterwegs zu sein mit Freunden auf den Landstraßen und gemeinsam Musik zu machen. Aber für die Trucker in aller Welt ist es noch heute die zweite Nationalhymne, das Lied überhaupt von Freiheit und Abenteuer.

Nun erscheint in der 1:18-Truckerszene ein Neuer, einer der das Zeug zum Leader hat. Sein Name: Kenworth 300 Aerodyne, miniaturisiert von Modellissimo in der Reihe Road Kings und Caramini hat das Vergnügen, ihn schon vorab hier vorstellen zu können. Die Road Kings-Modelle sind ja bekannt für ihre detailgetreue Umsetzung und hohe Authentizität, also öffnete der Autor erwartungsvoll den Umkarton. Und, er kann das jetzt schon sagen, wurde nicht enttäuscht, ganz im Gegenteil. Schon die Größe ist beeindruckend, ein Trumm von einer Sattelzugmaschine steht da auf dem Redaktionstisch. Aber noch beeindruckender ist die Unmenge an Details, die Road King dem Koloss spendiert hat. Über die Umsetzung von Kabine, Chassis oder Felgen brauchen wir hier nicht zu reden, alles vom Feinsten. Aber dann kommen die

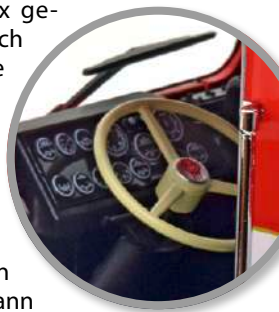
Fanfaren, die zusätzlichen Lämpchen, die beigelegten Antennen, der monumentale Grill, die riesigen Auspufftrompeten, die Riffelblech-Teile, die Haltegriffe für die Kabinenaufstiege, die Lampeneinsätze in den Scheinwerfern, die Gummibälge im hochdetaillierten Fahrwerk, das authentische Interieur – Road Kings brennt hier ein wahres Detail-Feuerwerk ab. Ein Genuss für den Liebhaber von Heavy Metal, wie auch für den Schwerlast-Fan.

Kenworth geht auf eine Gründung der Gebrüder Gerlinger (Gerlinger Motors) im Jahr 1912 in Portland, Oregon zurück. Ab 1914 wurden dort Lkw mit Sechszylinder-Motoren gebaut. Solide gefertigt sorgten diese

Schwerlastwagen, Gersix genannt, besonders im Bereich der Holzindustrie für eine rege Nachfrage. Trotzdem musste die Firma 1917 Konkurs anmelden, die Herren Kent und Worthington übernahmen den maroden Betrieb, bis 1922 wurde weiterhin der Gersix gebaut. 1923 dann hieß die Firma Kenworth Motor Truck Company und zog nach Seattle um. Das Geschäft florierte, schon 1927 wurden die ersten Busse gefertigt. 1932, in der Weltwirtschaftskrise, stellte Kenworth das erste Feuerwehrfahrzeug vor. Ein Jahr später wurden Dieselmotoren zum Standard, mit Benzin betriebene Fahrzeuge baute Kenworth nicht mehr.

Im Zweiten Weltkrieg stellte Kenworth sich auf Kriegsproduktion um und baute M1-Wrecker, schwere Abschleppwagen für die US-Army. 1945 dann kaufte die Pacific Car and Foundry Company Kenworth auf, die Firma wurde wieder einmal verlegt. Das Geschäft lief gut, die Kenworth-Lkw erfreuten sich großer Beliebtheit. Die Kenworth K 100-Reihe fand bei den Kunden einen regen Zuspruch. Auf Wunsch wurde das Auto maßgeschneidert, Ausstattung und Motoren konnten frei gewählt werden. So gab es Motoren von Cummins oder Detroit Diesel mit Leistungen zwischen 425 bis 500 PS. Heute gehört Kenworth zur amerikanischen Gruppe Paccar Inc. Ursprünglich basiert der K 100 auf den 1961er Reihen K 900/W 900, die Bauzeit lag zwischen 1962 und 2003.

● **RK180141** Kenworth K 100 Aerodyne, rot/weiß, Maßstab 1:18, Diecast, Preis ca. 160 €. **Wolfgang Ruppel**



Eine super Miniatur, hier gibt es nur Lob und keinerlei Kritik. Für die Fans von schwerem Kaliber dürfte dieser Kenworth ein gefundenes Fressen sein. Akribische Darstellung selbst feinsten Details, traumhaft schöne Gesamtumsetzung, einfach ein geiles Gerät.

Bildschöne Raubkatze, über die bis auf zwei wirklich kleine Kinken nur Gutes gesagt werden kann. Die Vorbilder der hier gezeigten Modelle rannten 1955 in Le Mans, als das eigentlich Unvorstellbare passierte und insgesamt 85 Menschen ihr Leben verloren. Ein doppelt schweres Los für Jaguar, denn Hawthorn, einer der Piloten des siegreichen D-Type, löste die Katastrophe aus.



Katzenjammer in Le Mans

Seine Siegesfahrt in Le Mans 1955 führte durch ein Trümmerfeld. Die Geschichte des langnasigen D-Type von Jaguar bleibt untrennbar mit dieser Tragödie verbunden. Doch der Sportwagen hat nicht nur deshalb Aufmerksamkeit verdient. Und ein CMR-Modell.

Wir versetzen uns in die Zeit, als der Rennleiter Charles Faroux am 11. Juni 1955 um Punkt 14 Uhr die Startfreigabe für die 24 Stunden von Le Mans gibt. Es haben einige Teamchefs tiefe Sorgen und kalte Füße. Dazu gehört auch der Teamchef von Mercedes-Benz, Alfred Neubauer. Umsonst haben er und etliche seiner Kollegen, Faroux vor einem Desaster gewarnt. Grund ist die nicht räumliche Trennung der Boxen von der Strecke, es gibt keine Mauer, keinen stabilen Zaun – niente, nada, nichts!

Die kalten Füße behielten Recht. Um 18 Uhr 26 passiert dann das für Faroux Undenkbare. Hawthorn in seinem Jaguar

D-Type sieht das Boxensignal während des Überholvorgangs eines bedeutend langsameren Konkurrenten sehr spät, überholt ihn noch kurz vor der Box, zieht voll nach rechts und bremst wie verrückt. Lance Macklin im Austin Healey ist nicht wie der D-Type mit Scheibenbremsen gesegnet, zieht nach links, übersieht dabei den knapp hinter ihm liegenden, zum Überholen ansetzenden 300 SLR mit Levegh im Cockpit, der keine Chance mehr hat und auf das Heck des Healey auffährt, durch die Luft fliegt und dann links in einen Erdwall knallt. Viele Teile des Autos fliegen in die Tribüne, der Treibstoff gerät in Brand. Ergebnis dieses bis heute schwersten Unglücks in der

Geschichte des Motorsports sind insgesamt 84 Tote, einschließlich Levegh.

Hawthorn, der durch einen kleinen Fehler diesen Gau ausgelöst hat, fährt weiter und gewinnt das Rennen, zusammen mit Ivor Bueb; Mercedes-Benz hatte in der Nacht um 1.30 Uhr seine beiden Autos – Moss/Fangio lagen deutlich in Führung – zurückgezogen. Ein Rennen zum Vergessen für Jaguar, richtig froh war keiner der gesamten Crew. Auch der Amerikaner Briggs Cunningham hatte, neben seinen eigenen Autos, einen D-Type eingesetzt, lackiert in den blau-weißen Farben der amerikanischen Wettbewerbsfahrzeuge, und pilotiert wurde die #9 von den US-Boys Spear/Walters. Das Auto fiel in



Fotos:
Werkbilder CMR

der 44. Runde mit Motorschaden aus. Die beiden anderen, vom Werk eingesetzten Raubkatzen mit Rolt/Hamilton, mussten mit Getriebeschaden die Segel streichen, und Beauman/Dewis hatten ihren D-Type bei Arnage in den Sand gesetzt, und als sie ihn gerade unter Litern von Schweiß ausgebuddelt hatten, knallte ihnen ein Lotus ins Auto – beide Autos waren also ebenfalls out of order. Aber damit nicht genug, denn schon vor dem Rennen, kurz hinter Cherbourg, verunglückte John Lyons, der Sohn von Jaguars Chairman Bill Lyons bei einem Zusammenstoß mit einem US-Militärbus und verstarb. Le Mans war im Jahr 1955 für viele Menschen eine einzige Tragödie. Ein Tiefpunkt in der Geschichte von Jaguar, einer Firma, die in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag feiert.

Noch kurz zu den Leistungsdaten des D-Type: Der XK-Sechszylinder hatte einen Hubraum von knapp 3,5 Litern, Doppelzündung und einen asymmetrischen Zylinderkopf. Gut 270 PS standen bereit, die Höchstgeschwindigkeit betrug 270 km/h.

Modelissimo bringt nun zwei neue Varianten des D-Type in 1:18 auf den Markt, einmal den Siegerwagen von Le Mans 1955, sowie den im gleichen Jahr angetretenen D-Type, der von Cunningham eingesetzt wurde. Bis auf die Lackierung sowie die unterschiedlichen Decals sind die Miniaturen identisch.

Wir beginnen unsere Betrachtung mit dem Siegerwagen. Formen und Gravuren sind stimmig und überzeugen, auch der Farbton der sehr sauber ausgeführten Lackierung ist authentisch. Das Cockpit präsentiert sich ebenfalls mängelfrei, die Abdeckung für den damals vom Reglement vorgeschriebenen Sitz des Co liegt dem Modell bei. Volant mit gut imitiertem Holzkranz, Schalt- und Handbremshebel, alles da, aus Kostengründen wurden wohl keine Instrumenten-Decals angebracht. Sehr gut gefällt der – wie beim großen Bruder ausgeformte – Sitz des Piloten, der Sitz für den Co ist dagegen sehr einfach gestaltet. Absolut korrekt, das war beim Original nicht anders. Warum sich mit unnötigem Gewicht belasten, wenn eh nur ein Pilot im

Auto sitzt – eine der vielen, schon damals nicht mehr zeitgemäßen und unsinnigen Le-Mans-Regeln.

Ein dickes Lob verdienen die Räder. Dreifach gezackte Zentralmuttern, die beim Vorbild mit dem Hammer angezogen wurden, dazu gut profilierte Rennreifen, alles im grünen Bereich. Freude machen die Kleinteile, wie die exakt unter Glas sitzenden Scheinwerfer, die kleine, ovale Lufteinlassöffnung an der Front, die Lufteinlassschlitze auf der ellenlangen Motorhaube und die korrekten Kennzeichen. Anzumerken ist noch die sehr ordentliche Detaillierung des Chassis, für ein Modell in 1:18 nicht immer Standard.

Also eine fehlerfreie Miniatur? Nicht ganz, eine Kleinigkeit wurde vergessen und zwar der kleine, weiße Streifen auf der Luftleitfinne, wie ihn der Siegerwagen in Le Mans 1955 trug. Aber auch das ist kein Problem, es gibt schmale, weiße Decalstreifen, die der Sammler mühelos und ohne Probleme anbringen kann.

Der Cunningham D-Type liegt auf dem gleichen, sehr guten Level. Ihm hätten wir die farbliche Unterlegung in Schwarz der sich auf den Lufteinlassöffnungen die hinteren Kotflügel befanden, gegönnt; beim Original dienten sie zur Kühlung der hinteren Bremsen. Aber man kann bekanntlich im Leben nicht alles haben. Diese Raubkatzen sind, den Preis in Relation gesetzt, sehr empfehlenswert – ein hübscheres D-Type-Duo im Segment bis 130 Euro gibt's nicht.

● **191** Jaguar D-Type Longnose, #9, 24h Le Mans 1955, Spear/Walters, Diecast, exklusiv für Modelissimo. Preis 79,95 €.

● **192** Jaguar D-Type Longnose, #6, 24h Le Mans 1955, Hawthorn/Bueb, Diecast, exklusiv für Modelissimo. Preis 79,95 €.

Wolfgang Ruppel





Fotos: Wolfgang Rüppel (2), BMW Group (1)

Eine Miniatur, die rundum gefällt und sehr gut umgesetzt ist. Das Vorbild allerdings war optisch eine graue Maus. Gut, dass die Aachener auch den nicht so im Rampenlicht stehenden Vorbildern eine Chance geben, die oftmals interessantere Geschichten erzählen können, als die Sieger.

Weiß-blaue Spezialitäten

Das Erscheinen des BMW M1 Procar von Minichamps und der 50. Geburtstag von M Power geben Anlass, über die Geschichte der BMW Motorsport GmbH zu reflektieren.

Seit 1970 regiert Eberhard von Kuenheim die bayerische Firma und rekrutiert einen hoffnungsvollen Manager namens Robert Lutz für die Position eines Vertriebschefs. Lutz, ehemaliger Kampfpilot, liebt alles was schnell ist, Kampffjets, Motorräder und natürlich Sportwagen. Lutz möchte eine frische GmbH gründen, mit dem Ziel, weiß-blaue Erfolge im Motorsport einzufahren. Waren es bislang Tuner wie Schnitzer oder Alpina, die für die Lorbeerkränze gut waren, sollte es nun eine reine Werksmannschaft richten. Lutz überzeugte Kuenheim, der Vorstand nickte ab und die erste Handlung von Lutz war es, Jochen Neerpasch von Ford abzuwerben und an die Isar zu locken. Neerpasch, Mechaniker,

Strategen und ein mit allen Wassern gewaschener Rennfahrer, begann, eine komplett neue Rennabteilung mit allem Drum und Dran aufzubauen. Unterstützung kam vom hervorragenden Techniker Martin Braungart, den Neerpasch von Ford mitgelotst hatte. Erst einmal ausgeliehen wurden Motoren-Chefkonstrukteur von Falkenhausen sowie dessen rechte Hand Paul Rosche; erst ab 1977 gehörten sie offiziell zu M Power.

Für die 73er Saison entstand das erste M-Produkt für den Kundensport, der 3,0 CSL. 1973 folgte der 2002 Turbo und wurde, neben Porsche zu einem Vorreiter der heutigen, fast üblichen Aufladung. Danach kam der Dreier (E21) in der Gruppe 5 und eine Klasse darüber der M 535i (E12), eine dynamische

Sportlimousine mit seriösem Touch. Bob Lutz hatte BMW 1974 verlassen, als 1975 das Projekt M1 (E26) begann. 400 Stück mussten für die notwendige Homologation gebaut werden, aber es war eine schwere Geburt. Die Münchener mussten auf einen externen Partner setzen, die Wahl fiel auf Lamborghini. Das Projekt geriet in Gefahr, als die Italiener 1978 Pleite machten. Mit der tatkräftigen Hilfe einiger Lambo-Mechaniker schafften etliche Lkw in einer Nacht-und-Nebel-Aktion Zeichnungen, Teile und Modelle über den Brenner. Nun entstand der Rohrrahmen in Bologna bei Marchesini, die Karosserie bei ItalDesign in Turin und die Komplettierung übernahm Baur in Stuttgart. Dann fiel zu allem Unglück der geplante Renneinsatz ins Wasser, bedingt durch eine Änderung des Reglements.

Flugs ersannen die M-Verantwortlichen daraufhin die Procar-Serie, ein Cup, ausgetragen im Vorprogramm der Grand Prix und besetzt mit Formel-1-Piloten. Die ganze Sache riss natürlich ein dickes Loch in die Portokasse, der Riemen musste enger geschnallt werden. Neerpasch wanderte ab zu Talbot und versuchte dort – zumindest ansatzfähig – ein Formel-1-Team aufzubauen. Es war im Gespräch, den aufgeladenen M10-Vierzylinder an Peugeot zu verkaufen, denen Talbot mittlerweile gehörte. Das wurde von Neerpasch-Nachfolger Dieter Stappert abgeblockt, der aufgeladene Vierzylinder befeuerte dann ab 1982 die Brabham-Racer. 1986 wurde das wohl bis heute bekannteste M-Power-Auto, der legendäre M3, vorgestellt und blieb sehr lange das Maß der Dinge im Rennsport. Er gewann 1987 die Tourenwagen-Weltmeisterschaft, zweimal die Europameisterschaft und sorgte auch in der DTM für Furore – der M3 wurde bis dato zum erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten. Danach folgten noch zwei weitere M3-Generationen (E36, E46) und die Schmuckstücke Z3 M, Z4 M und das 1er M Coupé. Alle M-Power-Autos



1979 in Zolder, kurz nach dem Start zum BMW M1 Procar-Rennen.

waren, beziehungsweise sind, exzellent gebaute Autos für das Fahren im Grenzbe- reich und das, wie es ein Fachjournalist ein- mal treffend formulierte, „mit einem Grinsen im Gesicht“.

Aber kommen wir nun zum Modell, Maß- stab 1:18, von Minichamps. Pate stand ein von der Toleman Group Motorsport ein- gesetzter BMW M1 in der Procar Serie 1979, pilotiert von F. Sytner. Die Procar Series liefen 1979 und 1980 größtenteils im Rah- men von europäischen Formel-1-Rennen. Die jeweils fünf trainingsschnellsten F1-Pi- loten saßen – nicht immer, aber meistens –, in Werks-M1, die gegen Privatpiloten in identischen M1 antraten. Sinn der Veran- staltung war, welcher Fahrer auf gleichen Autos der Schnellste war. Am Saisonende gewann der Fahrer mit der höchsten Punkt- zahl einen nagelneuen M1 in Straßenversion, ebenfalls sein Team. Der Zweitplatzierte er- hielt, ebenso wie sein Rennstall, einen BMW 528i, der Drittplat- zierte und auch sein Rennstall konnten sich über einen BMW 323i freuen; zusätzlich gab es noch für die ersten drei Fahrer Geldprä- mien. Die Saison 1979 gewann Niki Lauda, 1980 hatte der Brasilianer Nelson Piquet die Nase vorn. Die Procar-Autos waren nach

Am Saisonende gewann der Fahrer mit der höchsten Punktzahl einen nagelneuen M1 in Straßenversion.



dem Gruppe-4-Reglement aufgebaut, der 3,5 Liter große Sechszylinder leistete 470 PS, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h und wog leer 1020 Kilogramm. Frank Sytner trat in Silverstone an und er- reichte am Ende den zwölften Platz.

Das Modell der Aache- ner zeigt sich von seiner besten Seite, sammelt innen wie außen jede Menge Punkte. Eine hervorragende Karosserieumsetzung mit exakten Gravuren, dazu auf hohem Niveau liegende Lackierung mit perfekt angebrach- ter Deko zeigen sofort, wohin der Hase läuft. Bei den Felgen ist Originaltreue Trumpf, das Glasteil sitzt perfekt und die Kleinteile, wie Außenspiegel, Wischer oder der Not-

Aus-Schalter für die Elektrik spielen in der gleichen Liga. Fleißig Punkte sammelt eben- falls das authentische Interieur mit vielen, sehr schönen Details – es fehlt an Nichts. Feuerlöscher, Überrollkäfig, typkonformes Lenkrad, Armaturen Brett und ein prima ge- lungener Gurt samt Schloss unterstreichen ebenso eindrucksvoll die Wertigkeit der Mi- niatur wie der hoch detaillierte Unterboden. Hier findet der aufmerksame Betrachter die Schläuche für die Kühlluft der vorderen Bremsen ebenso wie Teile des Getriebes und der Aufhängungen.

Fazit: eine tolle Miniatur, eine Freude für jeden Sammler von Rennsport-Modellen.

● 155792952 BMW M1 Procar Toleman Group Motorsport, Frank Sytner, Procar Se- ries 1979, Diecast, Preis ca. 120 €.

Wolfgang Rüppel

LESENSWERTES



Der Verlag McKlein ist bekannt für seine herausragenden Bücher über den Automobilsport. Das neue Buch erzählt nun dem Leser die Geschichte der mittlerweile 50 Jahre alten WRC, beginnend 1973 und endend mit den ersten beiden Rallyes 2022, gefahren in Monte Carlo und Schweden. Wieder einmal hat McKlein es ge- schafft, ein aus der Menge der Autobücher, die jedes Jahr auf den Markt kommen, herausragendes Werk zu erschaffen, das in die Bibliothek eines jeden Sammlers von Rallye-Miniaturen gehört. Chronologisch, Jahr für Jahr, erfährt der Leser die wichtigsten Er- eignisse, die ersten Zehn jeder WM-Rallye werden aufgelistet und natürlich auch ihre Autos. Dazu kommen für den Leser verständ- liche Erklärungen über das öfters wechselnde Reglement, Interna-

WRC 50 – Die Geschichte der Rallye-Weltmeisterschaft 1973–2022

Markus Stier, McKlein Publishing, deutsche Sprache, 320 Seiten, 340 Farbfotos, 22 SW-Fotos. ISBN 978-3-947156-43-6. Erhältlich unter www.mckleinstore.com, Preis 49,90 €.

über Wagen und Piloten fehlen ebenso wenig, wie Hintergründe, die nur ein Insider zu hören bekommt. Highlight des Werks sind natürlich die fantastischen Fotos, Senior Reinhard Klein gilt aus gutem Grund bei Teamchefs, Piloten und Rallye-Begeisterten als weltweit bester Fotograf in Sachen Rallye, was dieses Buch auch beweist. Ein Toyota mit Duncan/Williamson, der sich 1996 bei der East African Safari durch meterhohes Wasser quält, ein Ford Fo- cus WRC 03, der 2003 in Finnland am berühmten gelben Haus in Ouninpohja mit einer Geschwindigkeit von 171 km/h abhebt und erst nach 57 Metern wieder den Boden berührt – das sind Bilder, die keinen Rallye-Fan kalt lassen, ganz im Gegenteil. Das Desaster der Gruppe B 1986 wird ebenso beleuchtet, wie das sich im gleichen Jahr abspielende Drama um den WM-Titel, als Mark- ku Alen sich elf Tage als Weltmeister fühlen konnte, dann aber nach einem Protest von Peugeot, den die FISA anerkannte, an Juha Kankkunen abgeben musste. Lobenswert ebenfalls der Text des Rallye-Experten Markus Stier, der die Gabe besitzt, spannend zu erzählen, den Leser zu fesseln. Ein Buch, das jeder Leser, der es einmal in die Hand genommen, nicht so schnell wieder zur Seite legt, aber auch ein Buch, das jeder Sammler von Rallye-Miniatu- ren, der einfach mehr über die Vorbilder seiner kleinen Lieblinge wissen möchte, in seinem Buchregal stehen haben sollte. **wr**

Ein absolutes Raumschiff: Als „Das stärkste Argument in der Spitzenklasse“ bewarb Audi den 200er, und zwängte die Aussagen in einen Prospekt in derselben Machart wie für den Polo und Golf. Bei Mercedes gab es damals bereits gebundene Broschüren, fast schon Bücher. Anfangs musste Audi noch viel lernen – auch, was die Vermarktung eines Premiumfahrzeugs betrifft.



Fotos:
Alexander F. Storz

Die dritte Audi-100-Generation: Ein Meilenstein, in mancherlei Hinsicht, vor allem formal und aerodynamisch. Ein Auto, das aufgrund seiner Besonderheit auf immer in Erinnerung bleiben wird. Aber aus irgendwelchen, unerfindlichen Gründen findet es nur zögerlich Eingang in den Modellautokosmos. Alles mögliche wird in 1:18 miniaturisiert, aber kein Audi 100 C3 oder seine Derivate. Da ist bisher nicht viel, und was existiert, ist 1:43: zeitgenössische Industriemodelle (Limousine von Conrad, Avant von Schabak), Modellautos in aktueller Machart von Minichamps (Limousine und Avant, 2007 erschienen und unter dem Label Maxichamps 2020 erneut) und 200er von Norev und Neo. Dann noch ein paar Spielzeugautos und Rietze-Modelle in 1:87. In 1:18 lediglich ein Modell made in China, das den Lizenz-Audi 100 für den Chinamarkt darstellt (es ist, um genau zu sein, ein FAW-Hongqi CA7220), kaum exportiert, längst nicht mehr in Produktion und entsprechend gesucht. Der BoS Audi V8 ist zwar ein enger Verwandter, aber er ist weder ein Audi 100 noch ein Audi 200. Also eine arg kleine Ausbeute angesichts

Er scharrt und kratzt am Stern

Der erste Audi, der mit den Hufen scharrt und es wagt, am Stuttgarter Stern zu kratzen: Der Audi 200 C3, als Avant in Topausstattung und als Vertreter der letzten Bauserie, feiert sein DNA-Debüt. Auf dieses Modell haben viele Audisten lange gewartet und werden damit glücklich sein. Dennoch das erste uns bekannte DNA-Modell mit einem Formfehler.

des epochalen, wenngleich nicht unumstrittenen Designs und der riesigen Verbreitung des Originals.

Nun kommt DNA-Collectibles und bringt einen C3 in 1:18, endlich! Es ist ein Avant, kein 100er, sondern ein Audi 200 Avant 16V



Quattro von 1991, also Topmodell, späte Version und letztes Baujahr, aber ein Vertreter der Audi-C3-Generation, der so manchen Sammler von mehr träumen lässt, von einer Stufenheck-Limousine, von einem Audi 100...

Nun muss erst mal der 200er

Avant beweisen, was er kann und wie er einschlägt. Dann wird

sich DNA sicherlich Gedanken darüber machen, sich vielleicht erneut mit dem Thema Audi C3 zu beschäftigen.

Der Erstling scheint zumindest den Nerv der Sammler getroffen zu haben, er verkauft sich gut. Vier Farben (Lagoblauf, Cayennero, Brillantschwarz, Perlmutterweiß), alle mit hellgrauer Innenausstattung, jeweils auf 299 Exemplare limitiert. Die gesamte Machart ist DNA-like, wie gewohnt, ein sehr hochwertiges Resine-Modell, bei dem



Holz und Leder ließen den Audi am Sternenhimmel kratzen, und DNA konnte sich nach Lust und Laune innen austoben.

seine Konstrukteure viel Wert auf kleinste Details legen, dabei aber den Adlerblick nicht über Bord werfen, wodurch die Miniatur en gros und en detail sehr fein wirkt und reichhaltig ausgestattet ist. Zwar muss der Kunde bei geschlossenen DNA-Modellen aus Kostengründen seit einiger Zeit auf den Teppichboden verzichten (Cabriolets haben ihn nach wie vor), doch damit kann man bei einem Resinemodell leben. Immer wieder eine Freude ist es, bei DNA auf Entdeckungsreise zu gehen und sich Kleinigkeiten, vor allem im Innenraum, auszusuchen und sie zu analysieren. Zum Beispiel die Türöffner an den Innenverkleidungen: DNA realisiert sie zweiteilig, schwarzes Inlett, verchromter Griff. Oder die realistischen Stoff-Sicherheitsgurte, oder die durchbrochenen Kopfstützen, das minutiös dekorierte Armaturenbrett, der vorbildlich strukturierte Dachhimmel. Das sind diese Dinge, die ein DNA-Modell vor anderen Resinemodellen auszeichnen und den etwas höheren Preis dieses Labels rechtfertigen.

Normalerweise finden wir an DNA-Modellen keine Kritikpunkte. Diesmal haben wir welche, und die liegen allesamt oberhalb der Gürtellinie, also im Bereich des „Greenhouse“. Zum einen sind es die Scheiben, das dünne Zellon. Natürlich eine einzelne Zellonfolie für jede Fensterscheibe (somit deren acht), natürlich prima eingepasst, natürlich die Krümmung der Windschutzscheibe perfekt getroffen und die spezielle Heckscheibenform ebenfalls, diese sogar mit „quattro“-Schriftzug und Heizdrähten bedruckt. Aber dieser Audi hat eben ungemein große Fensterflächen, und da kommt die Zellonfolie an ihre natürlichen Grenzen. DNA gab sich Mühe, kann aber eine etwas wellige Oberfläche angesichts der großen Flächen nicht verhindern. Und das sieht man aus bestimmten Perspektiven, je nach Lichteinfall. Und es stört den Gesamteindruck. Zum anderen ist eine generelle Audi-C3-Eigenheit unseres Erachtens nicht vollendet ausgeformt, nämlich die extrem schräg gestellten Seitenscheiben, die für ein schmales Dach und eben auch für die bei diesen Audis sehr gescholtene Aufheizung im Sommer sorgen. Beim DNA-Modell stehen die Seitenscheiben zu steil, was bedingt, dass das Dach etwas zu breit ist.

Ansonsten ist der Luxus-Audi bestens getroffen, 1A-Lackierung, sehr schöner Chrom, gute Leuchten, beste Details. Auch die hauchdünne, verchromte Dachreling hervorragend und kerzengerade umgesetzt, die Dachantenne ebenfalls vorbildlich. Die Qual der Wahl unter vier Farben ist eine Herausforderung. Typisch ist eigentlich jede, da traf DNA die richtige Auswahl. Das Perlmuttweiß ist eine etwas dubiose Farbe,

Mit diesem Wagen kratzte Audi erstmals an der Sindelfinger und Münchner Himmelspforte, die sich langsam öffnete.



Audi 200 Avant Quattro mit 165 PS von 1988, also der Vorgänger der DNA-Miniatur, noch mit flachen Radläufen, keine USA-Stoßfänger, keine runden hinteren Radausschnitte.

Audi verwendete sie gerne an seinen Topmodellen, doch in den 80ern hatte sie auch einen anrühigen Touch, weil jeder getunte Luden-Benz in Perlmuttweiß lackiert war. Weißmetallic war damals in Kreisen angesagt, die nicht jedermanns Kreise waren. Die drei anderen Farben wirken sehr seriös – unser Muster ist in Cayenne Perleffekt lackiert.

Der Audi 200 ist für viele ein Mythos und neben dem Ur-Quattro die Initialzündung dafür, Audi-Enthusiast geworden zu sein.

Walter Röhrl ist daran nicht unschuldig (er ist an vielem schuld!), denn er hievte den Luxusliner bei der Rallye Monte Carlo 1987 auf den dritten

Platz. Mit diesem Wagen kratzte Audi erstmals an der Sindelfinger und Münchner Himmelspforte, die sich daraufhin ganz langsam für die Ingolstädter öffnete.

Der Audi 200 C3 war ein Kind der 80er, im Herbst 1983 mit einem Jahr Verzögerung auf den Audi 100 präsentiert, der 200 Avant erschien im Sommer 1984, bis Sommer 1991 in Produktion und bis 1988, als der V8 kam, das Audi-Topmodell. Stets Fünfzylinder-Ottomotoren, häufig Turbo und Quattro-Antrieb, exklusive Ausstattung mit Leder und Klima – ein Audi, der in höheren Sphären schwebte als jeder Markenbruder zuvor. Dennoch teilte er mit dem 100er die Rohkarosserie und trotz Luxus und kosmetischer Veränderungen außen und innen war er eben doch nichts anderes als ein feiner Audi 100 (was übrigens auch für den ersten Audi V8 galt). Für die letzten drei Jahre spendierte Audi dem 100 und 200 eine Modellpflege, und DNA schuf einen Vertreter dieser letzten Serie. Den 200 Quattro gab es nur handgeschaltet, und so weist die Miniatur auch einen Schaltknüppel auf. Spitzenmodell ab März 1989 war der 200 Quattro 20V, eben das DNA-Modell, mit 2,2-Liter-Viertür-Fünfzylinder, 220 PS stark, rund 240 km/h schnell und damit eine der schnellsten Serienlimousinen ihrer Zeit.

Optisches Merkmal der letzten 200er sind die weiter ausgestellten Radläufe und rund gestaltete hintere Radausschnitte. Damit glich er sich optisch dem Audi V8 an, den es nie als Avant gab. Und dann eben noch die Stoßfänger, welche der jüngste 200er vom US-Audi 5000 erbte. Sie sind massiv, ausragend, exklusiv zwar, aber ästhetisch nicht „everybody's Darling“. So wie auch ein Avant nicht jedermanns Liebling ist. Die DNA-Neuheit schreit geradezu nach einer Limousine.

● **133** Audi 200 Avant 20V Quattro 1991 Cayennerot. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 299 Exemplare. Preis ca. 160 €.

Alexander F. Storz



Scheinwerfer mit Tiefgang, authentischer Grill, kleiner „Quattro“-Schriftzug und weit herausragende US-Stoßfänger.

Viel Farbe und Tiefe bei den Rückleuchten, die Heckscheibe mit Heizdrähten und dem „Quattro“-Schriftzug bedruckt. Selbst das Kofferraumschloss gestaltet DNA aus zwei Teilen.



Leser zeigen ihre ersten Modellautos

Ab welcher Stufe der Detaillierung spricht man von einem Modellauto? Unseren Leser Stefan Lotz (links im Bild) sehen wir hier bereits in der zweiten Evolutionsstufe des automobilen Outdoor-Spielens angekommen, aufgenommen im Jahre 1956. Zuvor zogen er und sein Freund eher klobige Holz-Lastwagen durch die Gegend, aber die lassen sich schwerlich als Modellautos bezeichnen. Das helle Convertible-Modell amerikanischen Stils rechnen wir durchaus dazu, seine Herkunft ließ sich nicht leicht nachvollziehen. Zu seinem weißen Blech-Cabrio konnte uns Stefan Lotz, der zwei Jahre später umsattelte und kleinere Modellautos für den Indoor-Gebrauch zu sammeln begann, selbst keine weiteren Angaben machen. Wir vermuten aber sehr, dass es sich um ein tönendes Schuco-Modellauto Radio 4012 gehandelt hat, mit Uhrwerksantrieb und der Melodie: „Auf Regen folgt Sonne...“ Es ist jedenfalls verschollen, dafür sind die ab 1958 gesammelten Wiking-Modelle zum Teil heute noch im Bestand einer mittlerweile großen Sammlung an Modellautos mehrerer Maßstäbe.

Ganz leicht ist der Kranwagen des besten Freundes zu identifizieren. Es handelt sich um einen Opel Blitz Kranwagen von Gama. Vorbild ist der Opel „Weich-Blitz“, gebaut von 1952 bis 1960. Und weil der Blitz ein Leicht-Lkw gewesen ist, erhielt der Kranwagen ein verstärktes dreieckiges Fahrgestell, offenbar bestens geeignet für den Outdoor-Einsatz.



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 per E-Mail an: leserpost@caramini.de

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:18 Geschlossener Renner

CMC definiert das Mercedes-Benz 300 SLR Coupé von 1955 neu. Sein Schöpfer Rudolf Uhlenhaut wollte ein Wettbewerbscoupé, dessen Leistung kein anderer Straßensportwagen erreichen konnte. Das Modell will sich in seiner Detaillierung vom Wettbewerb absetzen.



Alter Schwede – der DeSoto

Schon wieder so ein alter Schwede, den niemand kennt... Schon wieder so ein alter Schwede, der es wert ist, dass man ihn kennen lernt. Järnehall lautet sein reputierlicher Name, von 1946 ist er, mithin 75 Jahre alt. Alleine seinem Alter gebührt Respekt. So alt werden zwar viele Menschen, aber nicht viele Spielzeugautos.



1:87 Setra S 150 Reisebus von VK-Modelle

VK-Modelle hat die ersten Versionen des von S.E.S. übernommenen und grundlegend überarbeiteten Setra S 150 Reisebus' ausgeliefert. Wir zeigen die top dekorierten Modelle und stellen auch die Ursprungsversionen vor, die noch aus der Ära „Stettinisch“ stammen.

Caramini
12/2022 erscheint am:
Mittwoch, 23.11.2022

AUTOart™

1:18 HONDA NSX-R (NA2)

7 3 2 1 4 I N D Y Y E L L O W P E A R L



1:18 LAMBORGHINI
DIABLO SV-R
1996

79149 IMPACT WHITE

1:18 LAMBORGHINI
DIABLO SV-R
1996

79147 SUPERFLY YELLOW

1:18 LEXUS LFA
2010

78853 PEARL RED

1:18 LEXUS LFA
2010

78852 MATT BLACK

1:18 HONDA
NSX-R (NA2)

73217 NEW FORMULA RED



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

AUTUMN-SALE 10% RABATT AUF ÜBER 3000 ARTIKEL
(bis zum 31.10.2022 - Es gelten unsere AGB's - Änderungen und Irrtümer vorbehalten - nur solange der Vorrat reicht)

www.modelissimo.de



1:18



Art.: 94307
159,95€

Art.: 94304
29,95€



Art.: 94305
29,95€



Art.: RK180141
169,95€

scale

1:18



KKDC180961
79,95€



KKDC180962
79,95€



Art.: 94935
79,95€



Art.: 94716
79,95€



Art.: 94712
79,95€



Art.: 94714
79,95€



KKDC180802
79,95€



KKDC180922
79,95€

NOREV

1:18



Art.: 94865
69,95€



Art.: 94864
69,95€



Art.: 94204
69,95€



Art.: 67623
59,95€



1:18



Art.: 94730
44,95€



Art.: 94363
44,95€



Art.: 94572
44,95€



Art.: 94367
54,95€



Sieger
24h Le Mans 1955

1:18



Art.: 94933
69,95€



Art.: 94932
69,95€



Art.: 94930
69,95€



Art.: 94929
69,95€



1:12



Art.: 94489
199,95€



Art.: 94491
199,95€



Art.: 92387
199,95€



Art.: 77607
249,95€ - 99,95€

Modelissimo Kosmann oHG
Inh.: Martin u. Martina Kosmann
Messingweg 47 - 48308 Senden
Irrtümer vorbehalten.



Follow us on
Instagram



Follow us on
Twitter



Like us on
Facebook



Find us on
YouTube

Telefon: +49 2597 692300
Fax: +49 2597 / 69 23 020
Email: info@modelissimo.de
www.modelissimo.de