

MAXICHAMPS 1:43

Opel Rekord C:
Hauptsache, er
hat zwei Türen



IXO 1:43

Rauh-Welt 911:
Hauptsache
extrabreit



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

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Dezember

12/2022



CMC: 300 SLR Uhlenhaut-Coupé

Wert-Sache

Modelissimo: Alfa Romeo

**Dieser Spider wurde
zum Filmstar**



AUTOart: Diablo

**Der Lambo
lässt den
Teufel los**



Norev: Eiskalter Kadett

Fit für die Winterzeit



WIKING 1:87 – BMW ISETTA
Ein Taxi für das Oldtimer-Treffen



RIETZE 1:87 – NUTZFAHRZEUG-IAA
Der neue Setra-Bus steht schon im Händlerregal



NEO 1:43 – KLASSIKER IN RESINE
Hübsche Farbvarianten attraktiver Modelle



Exklusiv

Ford Granada MK I 2.3, 1975
Nr. 245953 119.95 €



Exklusiv

Ford Taunus (TC I) GXL, 1972
Nr. 245952 119.95 €



Brabham BT20, J.Brabham, GP Mexico, 1966
Nr. 252303 64.95 €



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



Exklusiv

BMW Alpina B10 4.6, 1994
Nr. 255542 64.95 €



BMW Alpina B10 4.6, 1994
Nr. 255540 64.95 €



BMW Alpina C2 2.7, 1986
Nr. 256767 64.95 €



Citroen 5 CV, 1922
Nr. 252578 64.95 €



Citroen CX Break, 1976
Nr. 252584 64.95 €



Ferrari 308 GTS, 1977
Nr. 238376 59.95 €



Ford Capri MK I RS 2600, 1973
Nr. 252648 64.95 €



Jeep CJ-7 Golden Eagle, 1980
Nr. 252572 64.95 €



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



Opel Manta B Mattig, 1991
Nr. 220242 64.95 €



Porsche 928 S, 1980
Nr. 238408 59.95 €



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

Premium ClassiXXs®



DAF XF Space Cab, 2018
Nr. 236568 149.95 €



DAF XF Space Cab, 2016
Nr. 236567 149.95 €



MAN TGX XXL, 2018
Nr. 245587 149.95 €



MAN TGX XXL, 2018
Nr. 236561 149.95 €



Volvo FH16 XL Cab, 2018
Nr. 236565 149.95 €



Anhänger Autotrailer
Nr. 249583 32.95 €



BMW E30 M3, 1989
Nr. 256835 64.95 €



Ford Escort MK1 RS Mexico, 1974
Nr. 256838 64.95 €



Ford Escort RS Cosworth, M.Wilson, B.Thomas, RAC Rally, 1993
Nr. 256622 69.95 €



Ford Sierra RS Cosworth, 1988
Nr. 256831 64.95 €



Opel Manta B 400, J.McRae, I.Grindrod, RAC Rally, 1985
Nr. 254213 69.95 €



Skoda Fabia Rally2 EVO, A.Mikkelsen, T.Eriksen, Rallye Monte Carlo, 2022
Nr. 256718 69.95 €



Subaru Legacy RS, C.McRae, D.Ringer, RAC Rally, 1991
Nr. 252317 69.95 €



Zubehör Räder: ATS Cup, Set of 4 Wheels
Nr. 259061 16.95 €



Audi quattro, 1981
Nr. 257789 27.95 €



Chevrolet Bell Air 4-door Sedan, 1956
Nr. 255998 27.95 €



Citroen DS 23 Pallas, 1973
Nr. 257790 27.95 €



Ford Escort RS Cosworth, 1993
Nr. 257793 27.95 €



Skoda 100L, 1974
Nr. 254572 27.95 €

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Money makes the World go round, sang Liza Minelli 1972 im Film „Cabaret“. Wir können auch ganz einfach sagen: Ohne Moos nix los. Das trifft als Corona-Folgen und zusätzlich verschärft durch den Krieg in der Ukraine auf alle Bereiche des täglichen Lebens zu. Egal, ob Nahrungsmittel, Bekleidung oder Energie – auch unser Hobby, das Sammeln von Modellautos, ist betroffen. Die bösen Buben, die im Verdacht stehen, jetzt gerne an der Preisschraube mitzudrehen, werden gerne in den Fachgeschäften oder im Versandhandel ausgemacht. Das ist allerdings, wenn man sich die Fakten einmal genauer ansieht, ein gewaltiger Trugschluss.

Es beginnt beim Hersteller in China, der den Preis festsetzt, und zwar in Dollar. Der Höchststand des Euro betrug im Januar 2018 vom Wert her

knapp 1,23 US-Dollar, momentan bekommt man für einen Euro nur noch rund 0,97 US-Dollar.

Allein durch den stärkeren Dollarkurs verteuert sich das Modell im Euro-Raum

schon um die 20 Prozent. Dazu

kommt, dass die Löhne der chinesischen Arbeiter vom Staat in gewissen

zeitlichen Abständen angehoben werden, also

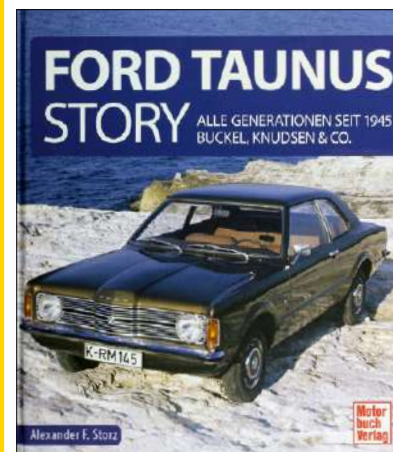
noch einmal ein Kostenplus. Auch die Preise für Rohstoffe

klettern in die Höhe, und vor allem auch die Transportkosten. Mussten vor zehn Jahren noch um die 2000 Dollar für einen 40-Fuß-Container bezahlt werden, so kostet es heute das Vierfache, um einen solchen Container von China nach Hamburg zu transportieren. Vorausgesetzt, es ist ein Container verfügbar. Rechnet man dann noch die mittlerweile extrem langen Standzeiten dieser Blechkisten in den Häfen, die auch bezahlt werden müssen, fällt die Mär vom geldgierigen Händler angesichts dieser Kostenentwicklung wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

Wenn dann wenigstens alles perfekt wäre, was schnellstmöglich produziert und in die Container gepackt werden soll. Doch da treten bei so manchem Vorabmuster teilweise absurde Fehler zutage. Da gibt es die wahre Geschichte eines Musters, das links und rechts je ein Lenkrad hatte – bestellt hatte der Auftraggeber zwei Versionen eines Vorbildes, die sich im Interieur durch unterschiedliche Lenkräder unterschieden. Das löst beim Auftraggeber alles andere als Heiterkeit aus, das Muster geht zurück in die Entwicklung, das verursacht Kosten und kostet Zeit. Ist das Produkt endlich beim Händler eingetroffen, soll es schnellstens zum Kunden, gut und sicher verpackt – auch das kostet, und zwar immer mehr. Am Ende dieser Kosten-Preis-Spirale stehen die Sammler. Viele müssen ihren Gürtel enger schnallen und sparen an ihrem Hobby, was absolut verständlich ist. Aber wer sich eine vielfältige, lebendige und bunte Welt von Modellautos wünscht, bekommt seinen Wunsch nur erfüllt, wenn er weiterhin in sein Hobby investiert. Und sich ein bisschen Lebensfreude in der Welt der kleinen Modelle gönnt.

Ihr Wolfgang Rüppel

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



1:43 Esval: Amerikanische Klassiker **Seite 86**



1:87 Herpa: Die elektrische S-Klasse fährt vor **Seite 63**



1:18 KK-Scale: Porsche 911 SC **Seite 33**



1:87 SAI: Peugeot 204 für jeden Zweck **Seite 42**



1:18 BoS: Die schönste Amazone **Seite 27**



Leser-Rubriken

3 Editorial

16 Kurz & fündig

98 Impressum/Zu guter Letzt

1:18

Modelissimo: Alfa Romeo Spider 2000
6 Kleeblatt als Moviestar
Der Film „Die Reifeprüfung“ machte diesen Alfa weltberühmt

Norev: Opel Kadett C Coupé Rallye 1978
8 Eiskaltes Sondermodell
Eine coole Farbe macht ihn winterfest

CMC: Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut
10 Des Chefs liebstes Spielzeug
Das wertvollste Auto der Welt verdient ein überarbeitetes Premium-Modell

AUTOart: Lamborghini Diablo SV-R 1996
14 Darf man das?
Ein besonderer Diablo, ein wahres Renngerät – und das in Le-Mans-Blau

GT Spirit: Koenigsegg Jesko Attack 2021
26 Carbonphobie
Der Schwede attackiert Bugatti

BoS: Volvo P220 Amazon Kombi 1965
27 Die attraktivste Amazone
Der skandinavische Mittelklassewagen bringt jetzt den Laderaum mit

1:18

Modelissimo: Opel Astra GSi 1991
28 Per Aspera ad Astra...
Bescherung bei den Opel-Sammlern: GTI-Schreck der frühen Neunziger

Ixo: Ford Sierra RS Cosworth 1988
29 Man in Black
Ein Macho im Trainingsanzug

Minichamps: Mercedes W121 B II
30 Die Renaissance
SL um SL: Nun ist der 190er dran

Sonic: Opel-Sammlung
32 Irmischer in Feierlaune
Kiosk-Serie in 1:25: Bespoilerter Vectra und würdiger Kapitän

KK-Scale: Porsche 911
33 Vier Richtige
Der Porsche Hype kennt kein Ende: Drei SC-Elfer aus der G-Reihe

Norev: Simca 1100
36 Trendsetter der GTI-Mode
Kleiner Luxusliner wird zum Hot Hatch

Ottomobile: Ford Escort und Fiesta
39 Oben mit und oben ohne
Sommerauto und Alltagsflitzer

Ixo: Ford Escort RS Cosworth Rallye
40 Kölner Martini
Beim Jolly Club witterte der Ford Escort seine Chance

1:18

Ixo: Škoda 130 RS Rallye Acropolis
41 Der Jäger der Haie
Ein feines Rallyemodell in 1:24

Minichamps: BMW 2500 Automatic E3
92 Kellers Dienstwagen
So fuhr ihn einst „Der Kommissar“

Kyosho: Austin Healey 3000 Mk I 1959
94 Pats großes Schwein
Pat Moss wusste ihn zu beherrschen

AUTOart: Lexus LF-A 2010
96 Der letzte Samurai ist tot
Ein Hochleistungsportler, der nicht an jeder Straßenecke steht

1:87

SAI: Peugeot 204
42 Das Herz des Löwen
Der kompakte Viertürer war beliebt

Busch: Neuheiten
44 A sunny weekend ride
Autos mit den passenden Figürchen

Wiking: Serien-Neuheiten
46 In Teilen was Neues
Der Alu-Kofferauflieger ist wieder da

Saller: Pkw-Neuheiten
52 Von Zwergen und Spatzen
Kleinmobile der fünfziger Jahre



1:43 Minichamps: Die 992-Familie wird komplett
Seite 87



1:50 Conrad:
Saubere ist die Cat
Seite 70



1:18 Norev: Simca 1100
auch als Hot Hatch **Seite 36**



1:87 Oxford Diecast:
Lauter US-Oldtimer **Seite 60**



1:43 First 43:
Toyota off road
Seite 78

1:87

Wiking: Sondermodelle

54 Dominanz der Großen

Claas, Müller, Vedes und der PMS

Rietze: Neuheiten

57 Messe-Frisches

Zwei Busmodelle von der Transport-IAA

VK-Modelle: Setra S 150 Reisebus

58 Im Setra über Land

Was aus alten Formen entstanden ist

Oxford Diecast: Neuheiten

60 Jahreskollektion

Ein ganzer Schwung an US-Klassikern

Brekina: Neuheiten

62 Blitz-Gescheites

Jetzt darf der Opel die Drehleiter tragen

Herpa: Neuheiten

63 Die S-Klasse mit dem „E“

Ein Top-Modell aus der Gegenwart

AWM: Nutzfahrzeuge

64 Gedehnter Nahverkehr

Der überlange Tübinger Vierachs-Bus

BoS: Farbvarianten

67 Der Nachfrage wegen

G-Klasse „Binz“ und Unimog U416 DoKa

Sammeln: Järnehall aus Schweden

50 Alter Schwede – der DeSoto

Welches Spielzeugauto wird so alt?

1:50

GMTS: Fiat 690 Millepiedi

68 Der mit dem Schnurrbart

Der Tausendfüßler als Hängerzug

Conrad: Nutzfahrzeuge

70 Rund um die Baustelle

Kipper mit neuem MAN-Fahrerhaus

1:43

Ixo: Ford Escort RS Cosworth Rallye

71 ... nun der Kleine

Monte-Teilnehmer in Nachtversion

Solido: Peugeot, Volvo, Alpina, Alfa

72 Flotte Autos mit Sneakers

Unsportlich ist keiner dieser Vier

Vanguards: Ford-Modelle

74 Pflaumenkompott

Sportliches hieß auf der Insel X-Pack

Ixo: Pkw-Neuheiten

76 Vier mal Klassik für 100 €

Mercedes, Scirocco, Bulli und Tatra

First 43: Toyota Land Cruiser J4, J6, J8

78 Drei-Generationen-Haus

Drei unterschiedliche Charaktere

First 43: Off-road

80 Vamos a la Playa

Vom Strandwagen bis zum Pickup

1:43

Minichamps: Formel 1

82 Quantensprung

Einen Zeitsprung von 40 Jahren verkörpern diese beiden F1-Racer

Ixo: Hyundai 2021

83 2 aus Südkorea

Mit dabei der formneue Veloster

Neo: Farbvarianten

84 Neo lebt

Audi, BMW, Jaguar und Ford: vier interessante Vorbilder

Esval: Amerikanische Oldtimer

86 Für Gangster und Geldadel

Vorbilder aus der Zeit um 1930

Minichamps: Porsche 911 Ty 992

87 Familiennachzug

Targa, Turbo und Turbo S Cabrio machen das Angebot komplett

Maxichamps: Opel Rekord C

88 Hüftschwung-Rekord

Limousine und Kombi als Zweitürer

Ixo: Porsche RWB

89 RWB verleiht Flüüügel!

Bunt und schräg wie Paradiesvögel

Ixo: Porsche 911 SC und Berliet TR 280

90 Almeras Freres

Zwei Teilnehmer der Monte 1982 und ihr geräumiger Begleiter

KK-Scale hat mit dem Spider 2000 den Nerv der Alfa-Fangemeinde punktgenau getroffen. Der große Bruder avancierte sogar zum Filmstar, er war der eigentliche Hauptdarsteller im US-Film „The Graduate“, hierzulande „Die Reifeprüfung“. Für den Verkauf des Spider war das natürlich fantastisch, denn nicht nur in den Staaten, sondern auch in Europa kletterten die Verkaufszahlen in nie erträumte Höhen.



Kleeblatt als Moviestar

Der Alfa Romeo Spider 2000 Veloce, Nachfolger des „Osso di Sepia“ und gebaut von 1971 bis 1977, ist als Filmstar noch heute eine der bekanntesten Stilikonen des italienischen Automobilbaus. Nun hat sich Modelissimo dieses Vorbild ausgesucht und als Miniatur im Maßstab 1:18 umgesetzt. Caramini erhielt ein Vorabmuster zur Reifeprüfung.

Der 1967 in den Kinos angelaufene Film „The Graduate“ (übersetzt heißt der Streifen „Die Reifeprüfung“) mit Dustin Hoffmann in der Hauptrolle machte dieses Auto zu einem heimlichen Star. Das Epos erzählte die Liebe zwischen einer alternden Frau und einem Schulabgänger, die am Ende natürlich scheiterte, als der junge Mann sich in die Tochter der Frau verliebte. Das Ende blieb offen. Für das Jahr 1967 ein sehr freizügiger Film, die Amerikaner strömten in Massen in die Kinos, und auch in Europa lockte der Film zahllose Zuschauer an. Natürlich schnellten, besonders in den USA, auch die Verkaufszahlen des Spiders in ungeahnte Höhen. Allerdings war das Auto keins der üblichen „Products Placements“, sondern der Onkel von Dustin Hoffmann, Max Hoffmann, war in den USA einer der größten Importeure europäischer Autos – hier wusch eine Hand die andere. Der Alfa wurde zum Moviestar.



Zur Reifeprüfung fuhr jetzt der Alfa Romeo Spider 2000 Veloce im Maßstab 1:18 bei Caramini vor. Entstanden ist eine Miniatur, die Sammler und Fans des Scudetto strahlen lassen dürfte. Der Formenbau hat sehr gut gearbeitet, die Anmutungen und Proportionen des Modells sind exakt getroffen, die Gravuren sitzen präzise in der richtigen Tiefe, wie auch das Interieur sich bestens in Schuss

zeigt. Hier beeindruckt das Modell mit einem geschüsselten Dreispeichen-Lenkrad, sehr schön ausgeformten Sitzen, zwischen denen der Handbremshebel liegt, und das detaillierte Armaturenbrett prunkt mit skalierten Anzeigeinstrumenten. Ebenfalls was fürs Auge ist die Schaltbox mit dem zum Fahrer geneigten Schalthebel, und auch Aschenbecher sowie die Kippschalter befinden sich dort. Spaß machen ebenfalls die Kleinteile, wie Wischer, die filigranen



Die aktuelle Miniatur führt vor Augen, wie formschön ein klar designtes Straßenauto der 60er Jahre sein konnte.

Lüftungsschlitze vor der Frontscheibe, der sauber gravierte Tankdeckel oder der Knopf der eingefahrenen Antenne auf dem linksseitigen, hinteren Kotflügel sowie die beiden hochgeklappten Sonnenblenden.

Sehr schön gelungen ist das Scudetto, das die gerundete, an Schnurrbärte (italienisch: baffi) erinnernde Stoßstange teilt. Komplett und originalgetreu zeigen sich die Leuchteinheiten, die Frontscheinwerfer sitzen unter korrekten Verglasungen. Ebenfalls authentisch ist die Abgasanlage, und die Felgen tragen stolz das Alfa-Romeo-Emblem, also das rote Kreuz der Stadt Mailand zusammen mit der grünen Schlange.

Modelissimo bietet den Spider als Ganzjahresmodell an, denn dem offenen Wagen ist ein Verdeck beigefügt, er kann also auch bei schlechtem Vitrinen-Wetter eingesetzt werden. Ein Allwetter-Cabrio. Im Gegensatz zum „Osso di Sepia“ wurde das ab 1971 gebaute Original umgangssprachlich Fastback genannt, allerdings bürgerte sich in allen von 1967 bis 1993 gebauten Spidern der Name „Duetto“ ein; der dann ab 1994 gebaute Spider hatte mit seinen Vorgängern nichts mehr gemein.

Der Vierzylinder des Veloce, längs eingebaut, hatte einen Hubraum von knapp 2,0 Litern, der 130 PS auf die Kurbelwelle packte, ausreichend für gut 195 km/h. Für die Benzinversorgung waren zwei Dell'Orto-Ver gaser zuständig, an allen Rädern packten

Scheibenbremsen zu, ein Fünfgang-Getriebe war mit an Bord und das Leergewicht betrug 1038 Kilogramm. Für ein für die damalige Zeit sehr gutes Handling sorgte die De Dion-Hinterachse, dazu galt das Cabrio als sehr verwindungssteif. Die als 2a – oder Fastback – bezeichnete Serie gab es von 1969 bis 1982 in folgenden Ausführungen: 1750 Veloce 1969–1973, 1300 Junior 1969–1978, 2000 Veloce 1971–1977, 1,6 Junior 110 PS 1972–1975, 1,6 Junior 102 PS 1974–1981, 2.0 1975–1982 und, unser Vorbild 2000 Veloce, von 1971–1977. Dieser 2000 Veloce Spider

Im Gegensatz zum „Osso di Sepia“ wurde das ab 1971 gebaute Original umgangssprachlich Fastback genannt.

galt zudem als der beste Kauf, daher war er natürlich auch das teuerste Auto. Und wer sich heute einen guten, gebrauchten 2000 Veloce in die beheizte Garage stellen will, braucht einen langen Atem und sehr viel Geld. Dagegen erhält man eine überaus gut gelungene Alfa-Miniatur, an der nichts Negatives zu finden ist, bei Modelissimo zu einem sehr moderaten Preis. Der Spider wird in zwei Farben angeboten, perfekt lackiert – entweder im typischen Alfa-Rot oder in einem Grünton.

● **187880** Alfa Romeo Spider 2000, rot, Norev exklusiv für Modelissimo, 2000 Exemplare, Diecast, Preis 69,95 €.

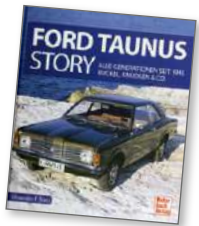
● **187881** Alfa Romeo Spider 2000, englisch grün, Norev exklusiv für Modelissimo, 750 Exemplare, Diecast, Preis 69,95 €.

Wolfgang Ruppel

LESENSWERTES

Ford Taunus Story – Alle Generationen seit 1945: Buckel, Knudsen & Co.

Alexander F. Storz, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 208 Seiten. ISBN 978-3-613-04439-5. Preis 34,90 €.



Man kann einem Autor sicherlich aus den verschiedensten Perspektiven Komplimente machen, eines aber sticht da heraus: Dass ein Werk als seines erkennbar wäre, auch wenn sein Name gar nicht draufstünde. Der Universalist Alexander F. Storz hat, ganz unabhängig vom Sujet, eine solche eigene Handschrift – das fängt schon bei den stets leicht skurrilen Coverfotos an. Letztlich wurde eine brave Mittelklasselimosine beim Tanz auf dem Skidpad ausgewählt, diesmal posiert ein Knudsen-Taunus auf Felsgrund. Nicht nur staunenswerte Innovation, auch qualitative und strukturelle Kontinuität sind uns Lesern ja Anlass zum Kaufentscheid – so wird auch Storz' neues Werk über die lange und wechselvolle Geschichte des Ford Taunus viele „alte“ und neugewonnene Liebhaber finden. Es ist ein bisschen wie „nach Hause kommen“: Hier ist die in weiteren Kontext eingebettete Vorgeschichte und Genese des Modells, dort werden marktspezifische Aspekte und Konkurrenzumfeld beleuchtet, natürlich findet sich chronologisch jede Modifikation und Innovation im Detail (12m, 12, 15m, 15m Deluxe, 17m P2, 12m Super... und das sind nur die ersten 6 Jahre ohne Varianten...), und selbstverständlich kommen auch Umbauten und Lizenzfertigungen nicht zu kurz. Es sei dem Rezensenten nachgesehen, wenn er zum wiederholten Male auf ein Storz'sches Spezifikum abhebt...mancher Leser wird jetzt treffend „Jaaa... Bildunterschriften“ ergänzen. Man muss Storz durchaus zuerkennen, dieselbe als eigene literarische Kunstform etabliert und perfektioniert zu haben. Bisweilen in Länge eines Miniaturkapitels wird da zunächst der auf einem historischen Privatfoto abgebildete Taunus haargenau eingeordnet, dann kommen die weiteren Fahrzeuge auf dem Bild an die Reihe – oft reicht Storz ein in den Bildrand ragender Karosserieteil zur Identifikation. Eine etwas wertigere Ausstattung wäre dem Niveau des Werkes angemessen und die preisliche Auswirkung würde sicher auch akzeptiert – ein Standardwerk über eine Baureihe kauft man ja nicht täglich. **Günter Weirich**

RANDNOTIZ

Das Wappen von Alfa

Die Geschichte des Alfa Romeo-Wappens datiert auf das Jahr 1910 und besteht mit einigen kleinen Veränderungen noch heute. Links ein weißes Kreuz auf rotem Grund, entsprechend dem Stadtwappen von Mailand, wo die ersten Alfa gefertigt wurden. In der rechten Hälfte wird es ein wenig mystisch und spannend, denn dort hat ein gekröntes Drachen-Schlangenwesen einen Menschen im Maul, dessen obere Hälfte aus dem Tier heraushängt. Dieses monsterhafte Wesen nennt sich „Biscione“ und die im 14. Jahrhundert mächtigste, in Mailand ansässige Familie Visconti führte dieses „Biscione“ in ihrem Wappen. Der Legende nach hatte während der Zeit der Kreuzzüge ein Visconti einen Feind erschlagen, der den „Biscione“ im Wappen seines Schildes führte. Aber was bedeutet der zur Hälfte ausgespuckte Mensch? Handelt es sich um einen Mauren oder Sarazenen, wie einige Quellen behaupten, oder sollte anderen Quellen Glauben geschenkt werden, laut derer ein junger Visconti gefressen, aber dann wieder von ihr ausgespuckt wurde?

Eine andere Frage, über die in Fachkreisen heftig diskutiert und gestritten wird, lautet: Wird da ein Mensch nicht gefressen, sondern gereinigt und erneuert geboren? Automobilissimo Storico Alfa Romeo wiederum schreibt: Ottone, Begründer der Visconti-Dynastie, hätte das Wappen vom Schild eines gefallenen Ritters übernommen. Wie man sieht, Fragen über Fragen. Ein Wappen allerdings, das zum Nachdenken anregt und allemal interessanter wie auch spannender ist, als die doch recht drögen Logos von Ford, VW oder Renault – hier kann sogar Ferrari mit seinem Cavallino Rampante nicht mithalten. **wr**

Echt cool, Mann! Ein Lackierung, die nach Arktis, Eiswürfel, Eisteebonbons, Eiskristall, Curacao-Blue-Cocktail, Holiday on Ice und Fresh Blue Gel Zahnpasta aussieht.

Fotos: Alexander F. Storz



Eiskaltes Sondermodell

So kalt, so „cool“ war kein Kadett C zuvor und danach wie das Sondermodell Winterfest. Nur für diesen Editions-Kadett schuf Opel die Farbe Kristalltürkismetalllic, wie eine Blume aus Eis. Norev miniaturisiert das coolste Kadett C Coupé.

Winterfest heißt das Sondermodell. Was will uns das sagen? Bedeutet es, dass der Kadett den Winter gut übersteht („er ist winterfest“) oder bedeutet es eine Feier im Winter („das Winterfest“ im Gegensatz zur Frühlingsfeier)? An der Aussprache würde man es erkennen. Das Adjektiv „fest“ ist Sinne von „hart“, „unempfindlich“ spricht man anders aus als das Substantiv „Fest“ als Synonym für „Feier“. Aber woher soll man wissen, wie „Winterfest“

richtig ausgesprochen wird? Man müsste einen Opel-Marketingstrategen fragen, der an der Winterfest-Aktion 1978/79 beteiligt war. Die meisten davon dürften in Rente sein – mindestens! Jedenfalls ist der Opel Kadett C Winterfest ein ganz besonderes Sondermodell, weit über die normalen „Specials“ mit Klebestreifen an der Karosserie, serienmäßigem Kassettenradio und Nebelschlussleuchte hinausgehend. Denn für den Kadett Winterfest wurde ein Farbton

kreiert, den es nur für dieses Sondermodell gab und der ansonsten nicht Bestandteil der Opel-Farbpalette war. Im Winter 1978/79 war das Sondermodell Winterfest im Programm (Präsentation bereits im Juli 1978), drei Karosserievarianten. Der Winterfest City basierte auf der SR-Ausstattung und war als 1,2 S und als 1,6 S lieferbar, das Winterfest Coupé war ein Kadett Rallye als 1,6 S (75 PS) oder 2,0 E (110 PS). Beide trugen die Fünfspeichen-ATS-13-Zoll-Alufelgen mit (für damalige Verhältnisse) breiten 175/70 R 13-Reifen, Recaro-Sitze mit schwarz-weißem Karo-Bezug (dieser Bezug auch hinten), Sportlenkrad, Drehzahlmesser, ansonsten die ohnehin schon aufgewertete Rallye-Ausstattung mit Halogen-Fernscheinwerfern und Nebelschlussleuchte. Ihr Clou war die Farbe, die es nur für dieses Sondermodell gab, Kristalltürkismetalllic L330. Das dritte Winterfest-Modell war die Zwei-



Festschmaus fürs Auge: In der unerhört eleganten Lackierung Kristalltürkismetalllic lancierte Opel im Winter 1978/79 das Sondermodell Winterfest, aufgenommen im Dezember 1978. Es handelt sich um einen Neuwagen auf dem Händlerhof, und dennoch ist der Wagen nicht original. Der Opel-Händler verpasste ihm die mattschwarze „Rallye“-Flankenzier, eine reine Klebeangelegenheit, und ersetzte die ATS-Alus durch Opel-Sportstahlfelgen.



Winterfeste Werbung für Coupé und City, der Auto Motor Sport vom 3. Januar 1979 entnommen.

edition für Großhändler, geht weg wie warme Semmeln. Das dürfte auch für den Winterfest gelten, der zu den attraktivsten Kadett C überhaupt gehört. Mit diesem Auto traf Norev schlichtweg den Nerv der Opelianer, die Facelift-version ab 1977, nachdem das Coupé in seiner Ursprungs-version von Minichamps als all-open-Miniatur hergestellt wurde. Besonders deren gelb-schwarzer GT/E, erschienen 2003, gehört heute zum „Goldstaub in 1:18“. Davon ist das Norev-Modell noch weit entfernt, es ist ja aktuell. Aber es ist anzunehmen, dass einzelne, attraktive Ver-



Spoiler, Zusatzscheinwerfer, schwarze Stoßstangen mit Hörnern – muss ein ganz spezieller GT/E sein!



Der Heckschriftzug verrät es: Dieser Kadett hat heiße 110 PS unter der Haube.

türer-Limousine mit Berlina-Ausstattung, silbermetallic lackiert mit rotem Interieur, ebenfalls ATS-Alus.

Über die Stückzahl schwieg sich Opel dazumal aus, sprach nur von „begrenzter Auflage“, und Opel-Classic kommuniziert heute, es seien 972 Stück gebaut worden. Wenige davon sind aktuell noch im originalen Zustand, ein echtes Sammlerstück. Übrigens gab es im Winter 1982/83 ein weiteres Winterfest-Sondermodell, auf Basis des Ascona B Berlina in einem bläulichen Silbermetallic mit SR-Paket und Alus, als Zwei- oder Viertürer mit Skibox fürs Dach – ebenfalls heute ein seltenes Stück.

Das Kadett C Coupé von Norev ist nicht nur ein Bestseller, sondern auch ein Dauerbrenner. Die ersten Farbversionen wurden geradezu zur Büchse (vor allem der gelb-weiße „1000er“), und jede Variante, egal ob Fachhandelsmodell, limitierte Auflage im Norev-Web-Shop oder Sonder-

sionen dereinst ebenfalls gesuchte Stücke sein werden, und dazu dürfte der Winterfest gehören. Es ist aber auch ein schönes Auto!

Weil Norev von Anfang an, also schon bei der Konstruktion seines Kadett C Coupé, das Winterfest-Sondermodell fest im Blick hatte, tragen alle Kadett C Coupé Stoßstangenhörner, die es im Normalfall gegen Aufpreis gab, die aber eher selten geordert wurden. Aber beim Winterfest sind sie serienmäßig. Kein Kritikpunkt am Modell, alles korrekt wiedergegeben, das ganze Auto ist – zumindest für Kadett-C-Enthusiasten – ein Highlight. Sämtliche Winterfest-Attribute hat Norev nachgebildet, von den ATS-Felgen über die Zusatzscheinwerfer und die Nebelschlussleuchte bis zu den passenden Sitzbezügen, auch die Stoßstangenhörner, und natürlich die Speziallackierung mit zartem, doppelten Flankenzierstreifen. Laut Heckschriftzug (auch dieser vorbildgetreu bedruckt) ent-

Alles ist korrekt wiedergegeben, das ganze Auto ist – zumindest für die Kadett-C-Enthusiasten – ein Highlight.



Innen schwarz-weiß karierte Sitzflächen: Auch innen geht Norev auf die Winterfest-Details ein.

Der originale „Rote“ wurde im Mai 2022 für 135 Millionen Euro versteigert und machte das 1955 gebaute 300 SLR Uhlenhaut Coupé zum wertvollsten Fahrzeug der Welt. Das hier vorgestellte, überarbeitete CMC-Modell ist für 577 Euro zu haben. Und nicht limitiert.



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert

Des Chefs liebstes Spielzeug

Nein, dieses feine Modellauto ist kein Spielzeug. Sein Vorbild ist das Mercedes-Benz 300 SLR Coupé von 1955, das heute zu den wertvollsten Autos der Welt zählt. Gerne am Steuer saß Rudolf Uhlenhaut, Ingenieur und Vorstand bei Mercedes-Benz. Solch ein exklusives Auto von Rang und Namen, von dem nur zwei Exemplare gebaut wurden, passt schon lange in das Angebot von CMC. Und jetzt passt es als Wiederauflage noch perfekter.

Deutschland war noch nicht wieder wer. Das Wirtschaftswunder stand erst am Anfang, bis zum Gewinn der Fußball-WM sollte es noch drei Jahre dauern, im Motorsport war Aufbauarbeit zu leisten, so auch bei Mercedes-Benz. Doch Wilhelm Hassel, der damalige Vorstandsvorsitzende beim schwäbischen Automobilbauer, hatte eigentlich ganz andere Sorgen als wieder an Erfolge auf der Rennpiste zu denken. Die Einrichtung neuer Produktionsanlagen für neue Fahrzeugtypen hatte ab-

solute Priorität. Dennoch genehmigte der Vorstand im November 1951 die Entwicklungsarbeiten an einem 1,5 Liter-Motor mit Kompressor, sowie einem 4,5 Liter Sauger gemäß des geltenden Formel 1-Reglements. Doch dessen Bestand war ungewiss, und so kippte der Beschluss schon bald. Da kam der geniale Ingenieur Rudolf Uhlenhaut auf die Idee, aus den Komponenten der „Serien-Zwillinge“ Mercedes 300 und 300 S einen Sportwagen zu bauen, der zugleich für Einsätze im Wettbewerb taugte. Der 1952 prä-

sentierte Rennsportwagen 300 SL (W194) war das Ergebnis und eindeutig das Verdienst Uhlenhauts. Damit war die Basis für Rennerfolge und für den späteren Serien-sportwagen 300 SL (W198) geschaffen.

Uhlenhaut hat diesen Sportwagen rundum erfunden. Gitterrohrrahmen, Flügeltüren, schräg eingebauter Motor, sehr guter CW-Wert, alle diese technischen Feinheiten wirkten damals wie Donnerschläge. Und der Wettbewerbs-300 SL enttäuschte nicht, ganz im Gegenteil. Er holte einen Doppelsieg 1952 in Le Mans und gewann im selben Jahr den Siegeslorbeer der Carrera Panamericana. 1955 trat der 300 als komplett offener SLR an und belegte die beiden ersten Ränge der Mille Miglia. Das Siegerauto gewann in nie gebrochener Rekordzeit, seine Startnummer 722 gilt noch heute als die wohl berühmteste im Rennsport überhaupt.

Doch Uhlenhaut ruhte sich auf diesen Lorbeeren nicht aus. Im selben Jahr begann er nach Rücksprache mit seinen Fahrern wie



300 SLR: Markante Unterschiede zum 300 SL-Flügeltürer sind die Sidepipes rechts und die fehlenden kleinen Fenster hinter den Flügeltüren.

Kling, Fangio und Moss, ein Renn-Coupé namens 300 SLR zu konstruieren und bauen. Der Wetterschutz für die Piloten und eine dadurch bedeutend bessere Handhabung des Autos waren die ausschlaggebenden Gründe für das Dach – das Dach, das die berühmten, vom 300 SL bekannten Flügeltüren aufnehmen sollte.

Zwei dieser SLR wurden gebaut, Seriennummern 0007 und 0008. Doch nach der Katastrophe 1955 in Le Mans, der darauffolgenden Absage der Carrera und dem Ausstieg von Daimler-Benz aus dieser Motorsportserie, wurde keines der beiden gebauten Coupés jemals in einem echten Rennen eingesetzt – in Rennen gestartete 300 SLR waren stets die offenen Wagen. Die Nummer 0007, aufgrund der blauen Polsterung auch „Der Blaue“ genannt, wurde quasi das Dienstfahrzeug von Uhlenhaut, er fuhr damit zur Tourist Trophy und zum Großen Preis von Schweden, zusätzlich wurde der Wagen dort als Trainingsauto eingesetzt. Chassis 0008 dagegen, erst Ende 1955 fertiggestellt und, bedingt durch die rote Polsterung, „Der Rote“ genannt, wurde von der Versuchsabteilung genutzt und einmal sogar der renommierten *Automobil Revue* für einen Hochgeschwindigkeitstest überlassen, dessen Werte am Ende des Tests erstaunten. So beschleunigte der SLR von 0 auf 200 km/h in 21,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit knapp 290 km/h gemessen. Der bei diesem Test anwesende Uhlenhaut war ein wenig enttäuscht, denn seiner Meinung nach hätte der SLR die Marke von 300 km/h überschreiten müssen.

Der Konstrukteur war nicht nur ein exzellenter Techniker, sondern ebenfalls ein Fahrer von hohen Gnaden, der sehr wahrscheinlich die damaligen Topp-Piloten noch übertraffen hätte, was folgende Episode

Nicht nur Konstrukteur und Vorstand war er, ein begnadeter Fahrertalent war er auch, imstande, einem Manuel Fangio zu zeigen, wie gut der zweisitzige Formel-1-Renner 300 SLR war. Sehr gut.

nahelegt: Als der damalige Formel 1-Weltmeister Juan Manuel Fangio 1954 nach etlichen Trainingsrunden auf dem Nürburgring aus seinem W196 ausstieg und Uhlenhaut wegen des angeblich schlechten Fahrverhalten seines Autos anmaulte, bestieg Uhlenhaut in Anzug und Schlips das Auto und fuhr schon in der ersten Runde die Trainingsbestzeit – gut drei Sekunden schneller als der Argentinier, der ratlos seinen Kopf schüttelte. Worauf Uhlenhaut ihm nur den Ratschlag gab, noch mehr zu üben. Der geniale Techniker benutzte den SLR natürlich auch auf öffentlichen Straßen, dann wurde eine Auspuffanlage von Eberspächer montiert. Die Nachbarn beschwerten sich zwar ab und an über den Krach, aber Uhlenhaut winkte ihnen nur fröhlich zu. Der 300 SLR wollte nicht nur gesehen, sondern auch gehört werden.

Die Nachbarn beschwerten sich zwar ab und an über den Krach, aber Uhlenhaut winkte ihnen nur fröhlich zu.

Seinen Mumm erhielt das Coupé von einem Achtzylinder-Reihenmotor in zwei Blöcken zu je vier Zylinder vorne längs nach rechts gekippt eingebaut, Hubraum knapp 2,9 Liter, die Motorleistung von 300 bis 306 PS lag bei 7400 U/min an, das absolute Drehzahl-Limit betrug 8000 U/min. Zwei oberliegende Nockenwellen übernahmen die Ventilsteuerung, für die Benzin-Direkteinspritzung sorgte eine Bosch-Einspritzpumpe und für die zuverlässige Versorgung mit dem für den SLR lebensnotwendigen Saft saßen unter der Haube eine mechanisch angetriebene Zahnrad-Doppelpumpe und eine elektrisch zuschaltbare Spülpumpe gegen Dampfblasenbildung. Angetrieben wurde der SLR über Kardanwelle auf die Hinterachse. Ein Fünfgang-Schaltgetriebe, quer unter der Hinterachse verbaut, übernahm den notwendigen Vorschub.

Die beiden Coupés waren etwa je 100 Kilogramm schwerer als die offenen SLR, die Sitzposition war identisch, der Fahrer saß also mit weit gespreizten Beinen vor dem Holzklenrad. Durch die doch recht weit he-

rumgezogene Heckscheibe konnte auf die beiden Seitenscheiben hinter den Flügeltüren, wie sie der Serien-Flügeltürer 300 SL besitzt, verzichtet werden.

Die beiden SLR waren im Grunde zweisitzige Formel-1-Rennwagen mit – wenn es denn notwendig war – Straßenzulassung. Also nicht nur etwas ganz Exklusives, sondern auch etwas ganz Besonderes. Dazu

RANDNOTIZ



Rudolf Uhlenhaut und sein Sohn Roger im „blauen“ Mercedes-Benz Rennsportprototyp 300 SLR, während der Testfahrten in Monza im August 1955.

Rudolf Uhlenhaut

Der 1906 in London geborene Rudolf Uhlenhaut absolvierte sein Maschinenbau-Studium in München und begann seine Arbeit 1931 bei Daimler-Benz, einer Firma, der er während seines gesamten Arbeitslebens die Treue hielt. In den ersten Jahren arbeitete er dort unter Friedrich Nallinger in der Versuchsabteilung, stieg aber sehr schnell die Karriereleiter hinauf und wurde schon 1936 Leiter der Rennabteilung. Unter seiner Ägide wurden dort die Silberpfeile W25, W125 und W154, sowie der 1,5 Liter W165 konstruiert und mit großem Erfolg eingesetzt. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war Uhlenhaut die treibende Kraft, die den Bau eines konkurrenzfähigen Wettbewerbswagens vorantrieb. Die von den Mercedes-Rennwagen ausgehende Faszination hatte den Krieg überdauert, Nachfragen für Renneinsätze kamen schon Ende 1945 aus dem Ausland. So wurde, um nur ein Beispiel zu nennen, Caracciola schon 1946 für das Rennen in Indianapolis eingeladen. Uhlenhaut starb 1989 in Stuttgart. **wr**



passt, dass einer der Boliden „der Rote“, im Mai 2022 für einen Betrag von 135 Millionen Euro versteigert wurde, der höchste Preis, der jemals bisher für ein Automobil erzielt wurde. Mercedes-Benz will damit ein weltweites Stipendienprogramm finanzieren und eine neue Generation Ingenieure ermutigen, in die innovativen Fußstapfen von Rudolf Uhlenhaut zu treten. Der zweite SLR, „der Blaue“, steht im Firmenmuseum – und das soll auch so bleiben.

Verfeinerte CMC-Neuaufgabe

In den Museums-Vitrinen des Maßstabs 1:18 ist der Uhlenhaut-300 SLR natürlich längst präsent, natürlich als CMC-Modell. Die hier gezeigte, unlimitierte Ausführung des Jahrgangs 2022, Artikel M-076, bildet das versteigerte Fahrzeug (Chassis 0008) im Maßstab 1:18 ab, verfügt also über das rote Interieur, einen Rückspiegel auf dem Armaturenbrett und wird ohne Kennzeichen ausgeliefert.

Die verschiedenen Ausführungen der Uhlenhaut-Coupés hat CMC bereits drei Mal produziert: erstmals 2007, dann 2010 und zuletzt 2013. Seither hat sich viel getan im Modellbau, die Ansprüche an ein High-end-Modell sind gestiegen, die produktionstechnischen Möglichkeiten aber auch. Und weil das wertvollste Automobil der Welt eine hochkarätige Miniatur verdient, hat CMC den Oldtimer in die Werkstatt gerufen. Beispiele der Überarbeitung: Das Lufteinlassgitter vor der Windschutzscheibe ist nicht mehr durch Streben aus 0,5 mm dickem Edelstahl draht gefertigt, im Jahre 2007 noch eine hochinnovative Lösung im Modellfahrzeugbau. Jetzt sind es nur 0,3 mm dünne Streben aus Edelstahl draht.

Thema Außenspiegel: Der winzige Fuß und Halter des Rückspiegels auf der Fahrzeugflanke wurde bisher aus Kunststoff hergestellt. Doch bei vorbildlich dünnem

Uhlenhaut verlieh Flüügel – doch der bedachte 300 SLR kam nie in den Renneinsatz. Das mindert nicht seine Ausstrahlung, die auch das CMC-Modell versprüht.



Kunststoff bleibt immer ein Restrisiko des Abbrechens, das CMC nicht eingehen will. So fertigt man jetzt die Spiegelbefestigung aus Metall und schneidet den Halter aus Kupferblech. Und nicht zuletzt konnte durch einen Neubau der Flügeltür-Formen deren Spaltmaße optimiert werden. So sitzen die nach oben schwingenden Türen, die legendären Gullwings, nicht nur satt, sondern auch vollkommen bündig in der Karosserie. Das Öffnen und Schließen vollzieht sich butterweich, da wird auch beim ernsthaften

Sammler der Spieltrieb geweckt. Alles lässt sich an diesem aus über 1800 Teilen montierten Coupé öffnen, und das ganz leicht, geschickte Hände benötigen kein Werkzeug dafür. Selbst die Motor-Wartungsklappe auf der rechten Fahrzeugseite ist abnehmbar – sie wird von Magneten gehalten.

Also: Macht hoch die Gullwings, im Geiste Platz nehmen auf den rot-schwarz karierten Sitzen, ohne sich Gedanken machen zu müssen, wie man in 1:echt über diese breiten Schweller in das Auto hinein krabbeln kann. Ein Vierspeichen-Holzlenkrad ragt aus einem Armaturenbrett voller Knöpfe heraus, da ist kein Platz mehr für das Becker-Radio, das ab 1949 bei Mercedes eingebaut wurde. Die Musik im SLR lieferte der Achtzylinder, die Oktaven bestimmte das Fünfgang-Getriebe, gesteuert von einem Schaltknüppel, dessen Kulissenführung auch bei CMC so offen liegt wie beim Original. All das findet man beim CMC-Modell.

So elegant die schnittige Karosserie des 300 SLR auch ausgefallen ist, man ist stets versucht, die Motorhaube zu öffnen und den Anblick der sanften Linien gegen eine Fülle von motortechnischen Details zu tauschen. Den erkennbar aus zwei Blöcken bestehenden Reihen-Achtzylinder begleitet ein Feuerwerk aus Leitungen und Rohren, allein die Kraftstoffleitungen von der Einspritzanlage zu den Zylindern fesselt den Blick. Oder ist es der voluminöse, zylindrische Luftfilter, der mit per Spannringen fixierten Gummischläuchen den Brennräumen genügend Luft zufächelt?

Ein Blick in das CMC-Modell vermittelt auch ein Gefühl für das wertvollste Auto der Welt. Als Rennwagen konzipiert, entbehrte der 300 SLR ein Autoradio.



Ihm ist der Lufteinlass an der Motorhaube zu verdanken, der sich in der Form ganz an den rechten Kotflügel anschmiegt. Mit der Darstellungsqualität dieses Motors hat sich CMC quasi selbst übertroffen. Nicht nur, weil nachgebildet wurde, was kaum einzusehen ist, sondern auch die Präzision und nicht zuletzt die Materialtreue, mit der dieser Modell-Motor überzeugt. Schade nur, dass ihm kein einziges PS zu entlocken ist.

Mit gelochten Scheibenbremsen samt gelb lackierten Bremssätteln, damit konnte der 300 SLR nicht aufwarten. Aber mit Speichenrädern. Das kann CMC auch. Jeder von Hand eingezogene Draht mit einzeln eingesetzten Nippeln sitzt präzise, und natürlich lassen sich die Modellräder über den aus Edelstahl gefertigten Zentralverschluss lösen und abnehmen. Die Radaufhängungen mit Federung sind komplett nachgebildet, doch allzu viel geben die geschlossenen, schwarzen Radhäuser nicht preis von der Fahrwerkstechnik mit dem aus Metall nachgebildeten Gitterrohrrahmen, dazu müsste man schon die Bodenplatte des Modells abschrauben. Zum Radwechsel genügt es, die hintere Haube zu öffnen – wahrlich kein Kofferraum. Zum Vorschein kommen zwei liegende Kompleträder mit Fahrbereifung, dazwischen sorgt eine gelenkige Halterung wie im Original dafür, dass die Heckklappe während des Reifenwechsels oben bleibt. Dafür kann man sich spielend Zeit lassen. Der-Sammler kennt keine Mechaniker-Eile.



Der Achtzylinder-Reihenmotor aus zwei Viererblöcken mit einem langen, zylindrischen Luftfilter sind nicht zu übersehen, aber auch jede Schlauchverbindung und jede Einspritzleitung hat CMC nachgebildet.

● **M-076** Mercedes-Benz 300 SLR Coupé, 1955, rotes Interieur (hier besprochene Modellausführung des versteigerten Originals), Fertigmodell Maßstab 1:18, UVP 577 €

● **M-243** dito, blaues Interieur (das Original steht im Mercedes-Benz-Museum), 577 €.

Werkseitig durch Vorbestellungen ausverkauft sind diese drei Modellausführungen:

● **M-244** Mercedes-Benz 300 SLR Coupé, Trainingswagen beim Großen Preis von Schweden 1955, #15, limitiert 1000 Stück.

● **M-245** dito, Trainingswagen RAC Tourist Trophy 1955, #T1, limitiert 1000 Stück.

● **M-246** dito, mit Figur, blaues Interieur, inklusive Figur und einer Acryl-Grundplatte mit graviertem Plakette, limitiert 500 Stück.

Wolfgang Rüppel, Hans-Joachim Gilbert



In die Seitenscheiben der Flügeltüren sind drehbare Ausstellfenster integriert – heute würde man vielleicht „Ticket-Fenster“ dazu sagen.



Ein Rennwagen hat keinen Kofferraum: Zwei Räder mit Fahrbereifung im Heck.



Die Sidepipes sind aus Edelstahl gefertigt, die davor liegende Wartungsklappe wird von vier Magneten gehalten und ist abnehmbar.

Bugatti-Blau, aber ein Lamborghini: Wenn einer Diablo (= Teufel) heißt, darf er das wohl. Denn vor dem Teufel hat selbst der Chiron Respekt, das wilde Mischwesen aus Mensch und Pferd, der Namenspatron des Bugatti.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Ergonomisch einwandfrei, aber sicher nicht bequem: Die Sparco-Schale erinnert ein wenig an einen „Popo-Rutscher“ von Dreijährigen, mit dem sie verschneite Hügel herabrutschen. Natürlich super gemacht, bestens dekoriert, Stoff-Gurte.

Darf man das?

Und wieder ein Diablo von AUTOart. Und natürlich wieder ein besonderer Diablo. Der SV-R, das Renngerät für die Lamborghini Super Trophy, von dem einzelne Exemplare auf Straßenbetrieb umgerüstet wurden. Wir suchten uns ein Muster in Bugattiblau aus und fragen uns: Was erlaube Strunz...?!



Darf man das? Dürfen die das? Was erlauben die sich? Die da, in Sant'Agata Bolognese. Die rühren einen blauen Lack an, der französisch und nach Bugatti aussieht, und malen damit einen Lamborghini an. Und dann maßen sie sich auch noch an, dieses Blau „Blu Le Mans“ zu nennen. Dürfen die das wirklich? Ist es nicht Gotteslästerung, maßlose Hybris – oder gar kulturelle Aneignung? Dann wäre der blaue Lack auf dem Lambo aber wirklich ein willkommener Grund für tagesaktuelle Internet-Aufregung in hypochondrischen Zeiten.

Dabei sieht es gut aus. Kein Metallic. Nicht matt. Nicht changierend. Nicht mal modern. Ein uralter Farbton. Genau so waren die französischen Rennwagen lackiert, als Farben auf der Piste noch

Und dann maßen sich die Bolognesi auch noch an, dieses Blau „Blu Le Mans“ zu nennen. Dürfen die das wirklich?



stellvertretend für die Nationen standen. Diese Regel wurde anlässlich des Gordon-Bennett-Cups (zwischen 1900 und 1905) eingeführt, Frankreich wurde Blau zugeteilt, Italien Rot. Das galt letztlich bis 1970, seitdem bestimmen Sponsoren und nicht mehr Landesfarben das Erscheinungsbild von Rennfahrzeugen. Aber ein klassischer Bugatti ist Bugatti-Blau oder Französisch-Blau oder Le-Mans-Blau – wie immer man es nennen möchte –, und eine Alpine eben auch. Und jetzt ein Lamborghini Diablo SV-R – das ist schockierend und aufwühlend und verstörend und macht betroffen, denn es ist eine moralische Grenzüberschreitung – vor allem

Gitter, wo Gitter sein müssen. Carbon, wo Carbon sein muss. Und weiße Felgen mit roter „OZ“- und „SV-R“-Beschriftung.



Daran kann sich das Auge kaum satt sehen. So wenig wie an der Carbon-Nachbildung auf dem Flügel. AUTOart kann Carbonara, besser als jeder italienische Koch.



Das ist der Unterschied zwischen AUTOart all open und sealed bei den anderen: Auch wenn nichts dahinter steckt, geht bei AUTOart die Klappe auf. Und bei den anderen bleibt sie zu.

wegen der kulturellen Aneignung! Das ist noch schlimmer, als wenn eine schweizerische Reggae-Band mit Dreadlocks auftritt.

Wir hätten unser Muster in Impact White ordern können, oder in Superfly Yellow oder in Deep Black. Die gibt es nämlich auch von AUTOart. Aber Blu Le Mans erschien uns ob der Provokation und der Schönheit schlichtweg das Richtige zu sein. Der Blaue und Schwarze mit weißen Felgen, der Gelbe und Weiße mit schwarzen. AUTOart entschied sich für die weiß lackierten, mehrteiligen OZ-Renn-Alus (es gab auch Speedline-Monoblock-Felgen auf dem SV-R) mit massiven Pirellis, vorne 240/645, hinten gar 326/640er, und die konkrete Farbvariante hat auch ein ebenso konkretes Vorbild, ebenfalls mit der roten Sitzschale. Das Modell ist in der üblichen, perfekten AUTOart-Manier

umgesetzt. Natürlich stellt AUTOart all die SV-R-Spezifika dar, Käfig, spezielle Spoiler, Flügel. Wir sparen uns das Lob der Scharniere, Passgenauigkeit, Lackqualität, Detailversessenheit oben, unten, innen und außen – geschenkt! Man kennt es!

Lamborghini ist AUTOarts Kernkompetenz, und Diablos gibt es im AUTOart-Programm mehr als genug. Und doch ist mehr als genug noch immer nicht genug für die Hardcore-Lambo-Fraktion, und ein Diablo SV-R ist fraglos eine attraktive Version, obendrein kleinste Serie, aber groß genug, dass AUTOart das Potenzial auf etliche Farbvarianten mit konkretem Vorbildbezug hat. 31 oder 32 Stück gibt es vom Original. Keiner war dafür vorgesehen, auf der Straße spazieren zu fahren, aber manche wurden durch nachträgliche Veränderungen dazu

ermächtigt. Der SV-R wurde auf SV-Basis als Heckantrieb-Renner für die Lamborghini Super Trophy, also den Markencup, zwischen 1996 und 1998 konzipiert, alles Verzichtbare raus zur Gewichterleichterung, Sparco-Schale rein, modifiziertes Fahrwerk und Brembo-Bremsanlage, spezielle vergrößerte Spoiler, der 5,7-Liter-V12 mit 544 statt 510 PS im SV. Alle SV-R wurden werksseitig gelb lackiert, danach konnten der Fahrer oder das Team die Wagen individuell umlackieren lassen (original ist also nur das AUTOart-Modell in Superfly Yellow). So gesehen, ist der SV-R also eine Art Großvater heutiger GT3-Fahrzeuge.

● 79148 Lamborghini Diablo SV-R 1996, Blue Le Mans. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 308,95 €.

Alexander F. Storz

Der Countach-Nachfolger, der Murciélago-Vorgänger, ein Styling von Marcello Gandini mit langen, fließenden Linien und einer weit vorgezogenen Windschutzscheibe, die Radikalisierung des Mittelmotordesigns. Die Gestaltung des Innenraums ist übrigens nicht von Gandini, sondern stammt aus dem Chrysler-Stylingstudio. Der Diablo überlebte den Lambo-Eigentümerwechsel von Chrysler zu Audi.



Kurz & fündig

1:43 Ixo: Der Beginn der neuen Zeit

Landläufig werden die Frontantriebs-Škoda als der Beginn der neuen Ära angesehen, die mit der Übernahme Škodas durch Volkswagen 1991 assoziiert wird. Und die Epoche zuvor wird mit dem veralteten Konzept der Heckmotorwagen in Verbindung gebracht. So stimmt das aber nicht. Škoda schaffte es aus eigenem Antrieb und ohne VW-Hilfe bereits 1987, also noch zu kommunistischen Zeiten, das Layout zu modernisieren und brachte den Favorit mit Frontmotor und -antrieb sowie schräger Heckklappe – auch wenn der Heckmotor-Škoda noch bis 1990 parallel weitergebaut wurde. Und eben dies war es, was Škoda für Volkswagen überhaupt interessant machte! Ab 1989 wurde der Favorit in Westdeutschland angeboten und 1990 folgte seine Kombiversion namens Forman und auf dessen Basis 1993 die Lieferwagenversion Praktik. Den Favorit/Forman baute Škoda bis 1994. Ihm folgte der Felicia, er basierte in Grundzügen auf dem Favorit und war der erste unter VW-Regie konstruierte Škoda. Ixo bringt nun einen Škoda Forman, und zuvor hatte es dieses Fahrzeug nie als 1:43-Miniatur gegeben. Es ist heute selten, so etwas sagen zu können. Somit schließt Ixo eine wichtige Lücke, und geschaffen wurde der Forman im Rahmen einer noch aktuellen Kiosksreihe tschechischer Fahrzeuge. Routiniert gefertigte Miniatur in Rot (Apollorot 8302) mit hellgrauer Innenausstattung, hübsch gemacht ist das charakteristisch auf der rechten Motorhaubenseite platzierte Škoda-Logo der frühen Jahre, 1992 wanderte es anlässlich eines Facelifts in die Motorhaubenmitte.

● **Ixo CLC446N** Škoda Forman 1990. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **ma**



Asymmetrie ist stets mutig im Autodesign. Škoda hatte den Mut, die Motorhaube so zu gestalten, das Škoda-Logo saß rechts. Aber mit dem Facelift 1992 verließ Škoda die Courage und das Logo kam in die Mitte.

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

H heute muss sich ein jeder klassische Mercedes SL in 1:18 an Norev messen, denn kein Hersteller ist umfassender in diesem Sektor aufgestellt. Die Benchline ist ambitioniert: all open für rund 100 Euro. Es ist bekannt, wie schwer sich die Mitbewerber genau damit tun. Womit kann man Norev herausfordern, ärgern, ergänzen? Mit Versionen, die Norev als Großserienhersteller nicht realisieren kann, die nicht als Variationen des formentechnisch bestehenden Themas umzusetzen sind. Also vorwiegend mit getunten SL, deren Karosserie verändert ist. Eine andere Chance gibt es nicht für die Mitbewerber. Aber sie wollen schon SL machen. Denn SL verkauft sich, nicht nur im SL-Mutterland, sondern weltweit. Z-Models bringt in der Ottomobile-Reihe nun einen SL der R129-Reihe, den Norev nicht realisieren kann, weil dazu ein unlukrativer Werkzeugumbau nötig wäre. Ottomobile bleibt im Norev-Preisspektrum, bietet aber Resine und sealed, also nur Optik und null Funktion. Der SL 73 AMG war zu seiner Zeit der stärkste Serien-Roadster der Welt, 7,3-Liter-V12 mit 525

1:18 Holz in der Hütt'n

Mercedes SL 73 AMG R129 von 1999 - welch ein Zahlengewirr. Sagen wir: Ottomobile macht einen diskreten Supersportwagen mit Stern.

PS, ein gigantisches Fahrzeug für damals 340 000 D-Mark, nur 85 Menschen konnten ihn sich leisten, wollten ihn haben und bekamen ihn. Geboren wurde er als 394 PS starker SL 600 mit AMG-Paket und Fünfstufen-Automatik, dann umgebaut bei AMG. Nun ist dieser SL 73 AMG alles andere als ein Brüllaffe, vielmehr sehr diskret mit 18-Zoll-Monoblock-Felgen, linksbündigem Doppelauspuff. Ottomobile macht ihn komplett

schwarz, außen und innen, aber innen hat er ungewöhnlich viel Holz in der Hütt'n: Besonders schön nachgebildet ist das Wurzelholz auf der Konsole und an den Türinnenverkleidungen, denn dort sind es Decals in schöner Farbe mit Maserung. Am Armaturenbrett ist das Holz ein Druck, am Lenkradkranz ist es Lack, jeweils ungemasert, nicht im selben Farbton. Diese Holzmenge, dazu die faszinierende Nachbildung der Sitz-

oberfläche, strahlt so richtig schön das Flair der wohlhabenden 90er Jahre aus. Die Lackierung ist so hochglänzend und so schwarz, dass sie fast schon obsidinerend wirkt, ohne Obsidianschwarz zu sein (es ist der Farbton Schwarz 040). Stünde ein Flügel in der Nähe des Ottomobile-Mobils oder umgekehrt, so würde der Flügel neidisch werden.

● **OT958** Mercedes SL 73 AMG R129 1999. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**



Unscheinbares Monstrum, Dezenz statt Angeberei, Kraft statt Krawall: Ein Mercedes-Supersportwagen von vor 20 Jahren war authentisch und sogar diskret. Sieht man diesem Auto 525 PS an? Heute sieht man jeder C-Klasse an, dass sie zehn PS mehr als ex-Fließband hat.

1:25 White Box: Tschechische Klassiker im Zwischenmaßstab

Es sind die jungen tschechischen Klassiker, die auch nach der Samtenen Revolution, wie der Systemzusammenbruch in der ČSSR genannt wird, allgegenwärtig auf den Straßen waren: Der Škoda 100L und sein Nachfolger 105L, also die letzten Heckmotor-Škodas aus den späten 60ern und bis weit in die 80er hinein. Nicht so radikal wie die automobilen DDR-Eigenprodukte wurden sie nach der Wende aufgegeben. Das hängt ganz einfach damit zusammen, dass die automobilen Gewächse der DDR schlichtweg das System und den Unmut mit ihm repräsentierten. In der ČSSR hingegen war man sogar recht stolz auf den Škoda, die Marke starb nicht den Wendetod wie Trabant und Wartburg es taten, sondern lebt bis heute weiter. Der Škoda ist nach wie vor der tschechische Wagen schlechthin. White Box bringt in 1:24 den 1969er Škoda als einfach ausgestatteten Š100L und seinen Nachfolger, den 1976er Š105L, also die Ur-Version vor dem 1983er Facelift. Beide sind Auftragsarbeiten von Sonic/Ixo und haben ihren Ursprung in Kioskserien. Als Paar in Blau und Gelborange wirken sie hübsch nebeneinander, die Verarbeitung ist ebenso gut wie die Detaillierung und der Sammler bekommt kaum irgendwo mehr Modellauto fürs Geld als bei den 1:24ern von White Box. Das gilt weiterhin, obgleich wir leider bei den White-Box-Modellen eine Preiserhöhung von 24,95 auf 27,95 Euro vermelden müssen. Nicht nur hier, letztlich überall dasselbe...

● **White Box WB124139** Škoda 100L (Typ 717) 1969 und

● **White Box WB124140** Škoda 105L (Typ 742) 1976. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:24. UVP je 27,25 €. **ma**



Nur ein Facelift des ersten Heckmotor-Škoda 1000 MB von 1964 war die 1969 eingeführte Modellreihe Š100 und Š110. In der DDR war dieser Škoda weit verbreitet, Mitte der 70er Jahre waren rund zehn Prozent aller DDR-Autos Škodas. Zwei Millionen Mal lief der Škoda Typ 752 in all seinen Varianten zwischen 1976 und 1990 vom Band. Dieses Auto war tatsächlich immer und überall, in der ČSSR und in der DDR, auch in Ungarn und Polen.

1:43 Solido: Auf der Suche nach Rosi

Wie war das mit dem Geschmack? Streiten oder nicht? Guter Geschmack, schlechter Geschmack – ach was! In den 80ern, als der Tuning-Wahn seine wildesten Kapriolen schlug, war ein Mercedes S-Klasse Coupé, also ein C126, mit Wide Body in gewissen Kreisen absolut angesagt. In Hamburg St. Pauli zum Beispiel. Die exaltiertesten Exemplare kamen von Koenig Specials in München, kaum weniger wild war die schwäbische Manufaktur AMG. Denn AMG war damals zwar bereits der Haus- und Hoftuner von Daimler-Benz, arbeitete aber noch auf eigene Rechnung. Erst 1998 übernahm Daimler-Benz 51 Prozent, und danach hatte sich AMG der Firmenphilosophie unterzuordnen. Zehn Jahre zuvor war noch der Ludenkönig einer der AMG-Adressaten, und er bekam, was er wollte: den breitesten, fettesten und seiner sozialen Stellung am meisten angemessenen C126, der nur von ganz wenigen anderen an Breite, Fettsucht und Angemessenheit übertroffen wurde (eben Koenig, aber auch die Hamburger Styling Garage). Doch unter den Ludenkönigen gab es auch welche, die auf Respekt achteten. Solido widmet sich nun diesem Luden-Benz, made in Bangladesh by Sonic/Ixo, mit einer traumhaft getroffenen Formgebung und phantastischen AMG-Felgen mit Felgenstern in Wagenfarbe und poliertem Rand – so richtig schön die C126-Eleganz ad absurdum geführt, und das in rundum perfekter Machart. Für solche Modelle musste man in den 90ern bei Kleinserienherstellern suchen und für defizitäre Weißmetall-Artefakte 250 D-Mark bezahlen. Nun bekommt man das für 25 Euro. Man muss nicht immer über Preise jammern! Man darf sich auch mal freuen, etwas sehr Gutes zum Discountpreis zu bekommen. Lieferbar in Signalrot und Schwarz, wobei der Schwarze noch ludiger ist, aber beim Roten kommen die Details besser zur Geltung und, vor allem, der Felgenstern in Wagenfarbe hat hier eine ganz andere Qualität.

● **Solido S4311001**

Mercedes 560 SEC 6.0 C126

AMG 1987 schwarz,

● **Solido S4311002** dito rot.

Fertigmodelle Zinkdruckguss,

Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**



1:43 Ixo: MTX statt VFTS

Ixo machte bereits etliche Lada 2105 in Rallyeversion, alle von VFTS (Vilnius Fabrik Tuning Sport) in Litauen präpariert. Nun ein erneuter Rallye-Lada, auf den ersten Blick eine Variation desselben. Nein, diesmal ist er nicht von VFTS, sondern von MTX vorbereitet und somit ein Tscheche. Technisch gibt es zwischen dem Gruppe-B-Lada von VFTS und MTX schlichtweg keinen Unterschied, beide bringen es auf rund 140 PS aus 1,6 Litern, für beide gibt es nur ein Homologationsblatt. MTX ist die Marke der tschechischen Tuningwerkstatt Metalex, und in der Lada-Sport-Szene sagt man, die Tschechen hätten qualitativ besser gearbeitet als die Litauer. Dennoch besteht der Unterschied tatsächlich nur in der Bezeichnung. MTX wurde 1971 gegründet und engagiert sich seither im tschechischen Motorsport. Höhepunkt war die Entwicklung eines „tschechischen Ferrari“, des MTX Tatra V8, ein Superportwagen auf Tatra-Basis Ende der 80er Jahre. Ihn zu miniaturisieren, dafür wären sicherlich viele Sammler dankbar. Nun haben sie wenigstens einen MTX-Lada. Miroslav Lank und Miloš Týce beendeten die Rallye Valašská Zima 1984 als Zweite auf ihrem gelb/blauen MTX-Lada vom Team Barum hinter einem Škoda 130 RS.

● **Ixo RAC406B** Lada 2105 MTX Rallye Valašská Zima 1984. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **afs**



1:18 Ottomobile: Un-Zustand beendet

Manche Automarken oder Typbezeichnung trifft ein schweres Schicksal: Sie werden diskreditiert. Oftmals viele Jahre später, weil die Bezeichnungen eine neue, übergeordnete und zumeist negative Bedeutung erhalten. NSU ist es so ergangen, die Marke wurde zum Namen einer rechten Terrororganisation. Und die Lexus-Modellbezeichnung IS steht seit 2003 für den Islamischen Staat, eine islamistisch-salafistische Terrororganisation. Ursprünglich waren die Buchstabenkürzel unverfänglich: NSU ist eine willkürliche Abkürzung für den Firmenstandort Neckarsulm und Toyota wählte IS als Abkürzung für Intelligent Sport. Ottomobile bringt den ersten Lexus IS, 1998 in Japan, 1999 in Europa und 2000 in den USA eingeführt, ein viertüriger Sechszylinder mit Heckantrieb, der auf die Mercedes C-Klasse und den Dreier-BMW abzielte und in der Europaversion 153 PS als Zwei- und 214 PS als Dreiliter leistete. Mit der Heckleuchtengestaltung landete Lexus einen Volltreffer. Das wurde unter der Bezeichnung „Lexus-Style“ zur Ikone der Tuningszene und vielfach nachgeahmt: mehrere, separate LED-Rückleuchten unter Klarglas, die ihre Farbe nur dann entfalten, wenn sie angeschaltet sind. In den USA verkaufte sich der erste IS recht gut, in Europa tat er sich gegen die Platzhirsche äußerst schwer. Dieses Vorbild wurde bisher von der Modellindustrie vernachlässigt. Im Billigsektor gab es einen 43er von High Speed, von Edocar ein Spielzeugauto, die japanische Heimatversion namens Toyota Altezza machte Ebbro in 1:43 als Renner der



In Japan hieß er Toyota Altezza, im Rest der Welt Lexus. Die Europäer kennen ihn als IS 200, die US-Amerikaner als IS 300.

japanischen Super-Tourenwagen-Meisterschaft. In 1:18 gab es bislang die japanische Heimatversion namens Toyota Altezza, typisch AUTOart, all open, damals noch aus Zinkdruckguss, heute selten und teuer. Nun also Ottomobile in der typischsten Farbe Millennium Silver Metallic, innen schwarz, außen alles sehr schön umgesetzt, besonders die charakteristischen Heckleuchten, und die etwas seltsam anmutenden Designsicken (Designer: Tomoyasu Nishi) sorgen für überraschende Hell/Dunkleffekte des Silberlacks, wenn man das Modell in der Hand wiegt und die Lichteinfälle darauf spielen lässt.

● **Ottomobile OT991** Lexus IS 200 (XE10) 1998. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

1:43 Ixo: Weiß-bunte Eminenz

Neben der Wellblech-Camionette von Citroën und der Estafette von Renault war der Peugeot J7 der am meisten verbreitete französische Transporter der 70er Jahre, ein reiner Kubus ohne Rücksicht auf Ästhetik. Er diente auch als Renn- und Rallyeservice-Transporter des Teams Almérás. Das leistete sich nämlich auch Profanes, nicht nur einen veritablen, ehemaligen Rallyewagen zur Unterstützung des Trosses, den Porsche 911 SC mit Ersatzrädern auf dem Dach (Caramini 11/2021). Die Almérás' sind eine Motorsportfamilie, so wie die Villeneuves, Hills, Schumachers, Rosbergs, Stucks oder McRaes. Jean-Marie und Jacques Almérás sind Brüder, die den Rennstall Eminence Racing Team in den 80ern und 90ern betrieben und auch als Fahrer sehr aktiv waren, beide bestritten Touren- und Sportwagenrennen (siehe auch Beitrag auf Seite 90/91). Philippe Almérás, Jacques' Sohn und somit Jean-Maries Neffe, begann seine Profikarriere im Jahre 2000 in der Formel-Renault-Meisterschaft, danach Porsche-Cup. Er schaffte in Le Mans 2004 einen 16. Platz auf Porsche 996 GT3 RS, sein Vater und Onkel erreichten gemeinsam einen 15. Rang 1983 auf Porsche 930. Schlicht weiß ist der Peugeot J7, aber die Gebrüder Almérás aus Montpellier taten so einige Sponsoren auf, welche die Flanken des Peugeot lesenswert machen, viele Esso-Schriftzüge und -Logos. Sie gaben ihrem Team zwei Namen, denjenigen mit ihrem Familiennamen und dann noch, sehr wohl klingend und gar nicht bescheiden, „Eminence Racing Team“. Und den Porsche-Aficionados gefällt der Peugeot wegen der Aufschrift „Specialiste Porsche“ – was will man mehr?!

● **Ixo RAC397** Peugeot J7 Fourgon Rallyeservice-Transporter Almérás Eminence. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **afs**



Schön dekoriertes Schuhkarton: Der Almérás-Peugeot wirbt für sich selbst, für Esso und für Porsche und macht dadurch sein Weiß schön bunt.

Datsun-intern wurde der Rallyewagen „Southern Cross“ genannt, also „Kreuz des Südens“ und war Datsun/Nissans erfolgreichstes Modell in der Rallye-Weltmeisterschaft.



1:43 Ixo: Zwei von neun von einundfünfzig

Von 51 Teams kamen neun ins Ziel. Über den Schwierigkeitsgrad der Rallye Côte d'Ivoire über 5000 Kilometer, sechs Tage lang durch Westafrika, sagt das schon alles. Sieger war Timo Salonen/Seppo Harjanne auf Datsun Violet GT vom Team Comafrique, der gleiche Wagen mit Shekhar Mehta/Mike Doughty wurde Dritter, dazwischen der Toyota Celica RA40 von Per Eklund/Ragnar Spjuth. Comafrique war der afrikanische Datsun-Importeur, die beiden Violet GT verfügten über einen Zweiliter-Sechszehnteilmotor mit 210 PS. Salonsens Sieg ermöglichte es Datsun, in der Meisterschaft auf sechs Punkte hinter Talbot aufzuholen, aber Talbot schaffte den Titel. Ixo macht die beiden Datsun, Salonsens Startnummer 4 und Mehtas Nummer 6, und der Datsun Violet in seiner zweiten Generation war damals bereits ein Auslaufmodell, der Nachfolger Nissan Stanza stand bereits in den Startlöchern. In Westdeutschland kannte man den Viertürer als Datsun 160J, das Coupé hieß 160J SSS, ein Wagen der 83- bis 89-PS-Klasse, brav und bieder, im Gegensatz zum Vorgänger immerhin hintere Schrauben- statt Blattfedern an der Starrachse. Zwischen 1979 und 1982 gewann der Violet vier Mal in Folge die East African Safari (jeweils mit Shekhar Mehta am Steuer) und einmal ihr westafrikanisches Pendant, die Rallye Côte d'Ivoire. Das tat seinem Image gut. Die Afrika-Rallye-Autos haben immer schöne Bullbars, auch der Ixo-Datsun, dazu breite Kotflügel, Heckspoiler, Alus – ansonsten optisch seriennah. Innen natürlich ausgeräumt und, Arbeitsplatz statt Familienkutsche, Koffig, Reserverad innen, Schmutzlappen hinter allen Rädern, Sportaußenspiegel, Funkantenne auf dem Dach. Grundfarbe ist Mittelrot, Haube und Flanken in Blau, seitlich weiße Flächen, und als Werkswagen ist das Team Comafrique Haupt-„Sponsor“.

● **Ixo RAC430B** Datsun Violet GT Rallye Côte d'Ivoire 1981 # 4 (Salonen/Harjanne). Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **afs**

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



1:43 Ixo: Begleitetes Fahren

Der stets in Weiß mit grünen Akzenten in den damaligen Škoda-Motorsportfarben lackierte Škoda Felicia Kit Car aus den Saisons 1995 bis 1997 ist bereits in etlichen Rallyeverversionen erschienen und in Caramini besprochen. Er kommt nun in neuer Variante, Teilnehmer der Rallye Schweden 1995 mit den Piloten Pavel Šibera/Petr Gross mit der Startnummer 24, der den respektablen 25sten Rang erzielte. Besser

waren die Teamkollegen Triner/Štanc auf Platz 23, Johansson/Olsson fielen aus. Diese Rallye war die Premiere für den Škoda Felicia Kit Car, damals 145 PS aus 1300 Kubik, was sich zuletzt 1997 auf 172 PS aus 1,5 Litern steigerte. Škoda baute 48 Felicia Kit Cars. In dieser Zeit nutzt Škoda als Rallyeservicefahrzeuge mehrere VW LT 45 mit langem Radstand und Hochdach. Der LT war nahe liegend, denn damals war Škoda längst Bestandteil des VW-Konzerns. Der LT45 ist die schwere Version des VW-Lieferwagens mit Lkw-Vorderrädern und hinterer Zwillingsbereifung, das Modell diente Ixo schon mehrmals als Rallyeservice-Transporter. In Škoda-Verkleidung trägt er als einzige Sportattribute die Zusatzscheinwerfer auf der Stoßstange, aber er ist eben schön und vorbildgerecht dekoriert, er schmückt und bereichert die Škoda-Rallyeabteilung in der Vitrine.

● **Ixo RAC412** Volkswagen LT 45 Rallyeservice-Transporter Škoda-Motorsport. UVP 42,95 €.

● **Ixo RAC413B** Škoda Felicia Kit Car Rallye Schweden 1995. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 39,95 €. **afs**

FACHHÄNDLER EMPFEHLEN SICH

Wiking 1:87

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!



27. Modellauto Börse

27. November 2022
von 10 bis 15 Uhr
im Kundencenter
des Audi Forum Ingolstadt

Tischreservierung für Aussteller:
Telefon: +49 163/1532688
E-Mail: nervlich@gmx.de

les classiques
HO/1.87

114 rue du Bussoy
F 45290 Varennes Chancy

www.sai-collections.fr

Peugeot 204, 1968

Neuheit

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

herpa Sondermodell
PiHR947763-A Iveco S-Way LNG
„Hannibal Contship“
mit 20-ft-Container „Eucon“,
sehr aufwändig bedruckt
Lim. Auflage für Italien € 65.95
Viele weitere Herpa-Modelle finden Sie in unserem Webshop oder in unserem Ladengeschäft. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

LECHTOYS
Sondermodelle

Coming soon

WIKING

Edition 62
mit Wiking
Übermischung

Fässer
in Mischfarbe

info@lechtoys.de • www.lechtoys.de

MODELLAUTO PARADIES

Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!

www.tpi-modellautos.ch

- LKW-Modelle
- Busmodelle
- Blaulichtmodelle
- Traktormodelle
- Exklusivmodelle

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

**AWM
AUTOMODELLE**

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

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

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

1:43 Ixo: ASG ist immer gut

Es gibt ein paar Speditionen, die einfach Kult-Status erlangt haben – sei es wegen ihrer Farben oder weil sie typisch für ein Land sind, oftmals spielen auch irrationale Faktoren eine Rolle, warum Trucker und Modellautosammler spezielle Speditionen schlichtweg lieben. In Deutschland mögen das Wandt oder Dachser sein, in Italien Fercam, in England Eddi Stobart und in Schweden eben ASG. Ein ASG-Modell geht immer, ging schon zu Spielzeugauto-Zeiten, als sich Tekno in Dänemark und natürlich Wiking in Berlin des gelb/dunkelblauen schwedischen Fuhrunternehmens annahmen.

ASG steht für AB Svenska Godsbilcentraler und existierte zwischen 1935 und 1999, dann Verkauf an Danzas. Danzas gehört seit demselben Jahr der Deutschen Post, und in Folge fahren seit 2003 alle ehemaligen ASG-, Danzas- und Deutsche-Post-Fahrzeuge unter dem Erscheinungsbild der Post-Logistiksparte DHL. Also nicht mehr gelb mit dunkelblau und nicht mehr mit dem charakteristischen Dachschild. 1968, als die Welt noch ganz anders aussah als heute, war der Scania L 110 Super aktuell, und als dritte Farbvariante bringt Ixo seine Sattelzugmaschine nun im ASG-Livree. Den alten Hauber L 110 gab es ab 1958 und er wurde gefühlt eine Ewigkeit gebaut, bis Anfang der 80er, zunächst als Scania-Vabis, ab 1968 nur noch als Scania. Das Ixo-Modell sieht aus wie ein frisch restaurierter Oldtimer in Hochglanzlack, es ist in der üblich guten Ixo-Sattelzugmaschinenqualität gehalten, schwere Bauweise weil vorzüglich Zinkdruckgussteile, sehr hübsches Riffelblech auf dem Chassis, um dem Fahrer beim Ankuppeln Standsicherheit zu vermitteln. Die Bedruckung mit Markenlogo und Schriftzügen ist sehr akkurat, dazu das ASG-Dachschild, vorne eingesetzte Scheinwerfer, Rücklichter nur Druckwerke. Die Tür- und Haltegriffe sind Bestandteil der Karosserieform, also nicht separat eingesetzt. Weiter zu loben: bewegliche Sattelpfanne, separate Auspuffanlage und natürlich das typische Dachschild. Ein herrlicher alter Hauber!

● **Ixo TR122** Scania L 110 Super Zugmaschine ASG. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 32,95 €. **afs**



Sieht aus wie ein aufwändig restaurierter Oldtimer: Ixo Scania L 110 Hauber von 1968 in hoch glänzenden und charakteristischen ASG-Farben.

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

1:18 GT Spirit: Kanarienvogel

„Limited Edition“ und „Performance“ – das gefällt den Amerikanern, und so bekamen sie von Porsche exklusiv eine Version des Elfers Typ 964, den RS America. Quasi eine Wiedergutmachung durch das Zuffenhausener Werk, denn der ursprüngliche 911 Carrera RS 2,7 von 1973, der mit dem Entenbürzel, blieb ihnen vorenthalten – und der aktuelle Carrera RS 3,8 Typ 964 mit 300 PS ebenfalls. Der RS America basierte auf dem europäischen 911 Carrera RS und wurde in 701 Exemplaren gebaut. Basis war der Carrera 2 (luftgekühlter 3,6-Liter-Boxer, 247 PS), etwas abgespeckte Karosserie (ohne Rücksitzbank, keine Servolenkung, kein Tempomat), Sportfahrwerk, einige Turbo-Teile, darunter die 17-Zoll-Turbo-Felgen. Besonders „cool“ der „Whale Spoiler“, der vom 911 Carrera 3,2, dem G-Modell, bekannt war. Heckschriftzug „RS America“, dazu „RS“-Embleme hinter den Türen und selbstverständlich US-Spezifikationen. Der RS America ist für Sammler aufgrund seiner Besonderheit, aber auch seiner geringen Stückzahl, eine Rarität. Umso mehr ein Grund für GT Spirit, ihn zu miniaturisieren. In Gelb. Ausgerechnet in Gelb. Nach unseren Unterlagen gab es den RS America ausschließlich in fünf Farben, Schwarz, Grandprixweiß, Indischrot, Polarsilbermetallic und Nachtblau-metallic, aber Sonderwünsche realisierte Porsche schon immer gerne, und so hat es ihn auch in Kanarienvogelgelb gegeben. Bilder eines Exemplars, sogar mit deutscher Zulassung, kursieren im Netz. Und er sieht in dieser Farbe Speedgelb 12H auch sehr sexy aus: „The Best of the Porsche Yellows“, sagen die US-Porsche-Enthusiasten.



Ganz besonderer Elfer der Baureihe 964: 1993/94 entstanden 701 Exemplare des Carrera RS America, und 2022 entstanden 999 Exemplare seiner Miniatur bei GT Spirit. In Speedgelb.

Und nicht nur sie. Es gibt, auch in Europa, Porsche-Treffen für Fahrzeuge ausschließlich in Speedgelb. So sehr sich Porsche-Liebhaber in 1:1 in Speedgelb verlieben, so attraktiv macht die Farbe auch das GT-Spirit-Modell, absolut gekonnt umgesetzt. Der Innenraum rabenschwarz mit knallroten Sicherheitsgurten, was mutig aussieht, dazu die US-Spezifika der dritten Bremsleuchte in der Heckscheibe und der Kennzeichenaussparung in der Heckschürze im typischen US-Format. Ein rundum schöner und äußerst gelber Kanarienvogel eines sehr speziellen Vorbildes. So mancher Elfer-Spezialist, für den die Faszination bisher beim G-Modell und somit 1989 endete, besinnt sich und nimmt den 964 in seine Huld und Gunst auf. Immerhin ist er noch sehr nah dran am Design des Ur-Elfers.

● **GT Spirit GT385** Porsche 911 (Typ 964) Carrera RS America 1993 Speedgelb. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**

1:87 Herpa: MAN Abschleppwagen

Seit der IAA Transportation in Hannover gibt es viele neue Sondermodelle im MAN Merchandising Shop (www.man-shop.eu), zum Teil Restbestände von der Messe, aber auch unabhängig davon bei Herpa neu in Auftrag gegebene Miniaturfahrzeuge. Aus dem umfangreichen Sortiment zeigen wir das wuchtige Empl Bison Bergefahrzeug in den Farben der J. Bauereiß KG, die in Neustadt an der Aisch ansässig ist. Beim Original stammt die Folienbeschriftung von der Designagentur design112 aus Limburg an der Lahn, einem Spezialisten für die Beschriftung von Einsatzfahrzeugen. Im Modell ist das Design natürlich aufgedruckt. ● **Herpa ZY HE095-0565** MAN TGX 41.510 Empl Abschleppwagen „J. Bauereiß“. FH und Aufbau gelb. FG, IA und Abschleppvorrichtung schwarz. Je zwei orange-transparente Dachbalken und Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel und Zurüstteile. UVP 59,50 €. **kr**



1:43 Ixo: Farbenspiele

Eine weitere Deko-Variante des eigentlich schon sattem bekannten Fiat Abarth 124 RGT bringt Ixo nun im Maßstab 1:43 auf den Markt, das Original nahm 2022 an der Monte Carlo teil. Das ist keineswegs ein Nachteil, denn die bisherigen Varianten überzeugten durch sehr gute Umsetzung ebenso wie durch einen günstigen Preis. Der Neue tritt in die Fußstapfen seiner Vorgänger und zeigt sich ihrer absolut würdig. Proportionen und Linien der Karosserie stimmen, die Lackierung wie auch die Deko sind mängelfrei. Die Kleinteile, also Spiegel, Lufthutze auf dem Dach, Endrohr der Abgasanlage oder die eingesetzten Leuchteinheiten sind lobenswert, dazu kommen authentische Felgen samt darauf aufgezogenen und an den Flanken beschriftete Michelin-Gummis. Ein Lob bekommt auch die in Rot-Weiß gehaltene Deko, die modern ist und grafisch schön gestaltet. Was allerdings vergessen wurde, ist das Kennzeichen. Gut, ein kleiner Fauxpas, den wir Ixo verzeihen. In Summe also immer noch ein in praktisch allen Punkten überzeugendes Modell.

Das Vorbild nahm 2022 an der Monte teil, im Auto saßen die Tschechen Rada/Jugas. Am Ende sprang Gesamtang 45 für das Duo heraus, in der RGT-Gruppenwertung schafften sie es, auf dem fünften Platz ins Ziel zu kommen – Auto und Crew hatten sich gut geschlagen. Das Vorbild hat ordentlich Dampf unter der Haube, der 1,8 Liter große Motor leistet, mit Turbolader und Direkteinspritzung ausgerüstet, strammte 280 PS, etliche Fachjournalisten tendieren sogar zu um die 300 PS. Dazu kommen eine optimale Gewichtsverteilung, ein Leergewicht von knapp 900 Kilogramm, plus einem sequentiellen, über Schaltwippen am Lenkrad wählbares Sechsgang-Getriebe.

● **IXORAMM846** Fiat Abarth 124 RGT, #49, M. Rada/J. Jugas, Rallye Monte Carlo 2022, Diecast, Preis ca. 40 €. **wr**



Eine farblich wie grafisch sehr schön gestaltete Miniatur und auch alles andere stimmt, ob nun Karosserie, Gravuren, Felgen oder Kleinteile, der Italiener ist in jeder Monte-Sammlung ein kleines Highlight. Der große Bruder gab in der Monte 2022 sein bestes, fiel aber hauptsächlich durch seine ausgefallene Optik auf.



Eine deutsche Legende – Ixo hat eine gute Vorbildwahl getroffen. Der große Bruder stand noch bis Mitte der 80er Jahre im harten Alltagsinsatz.

1:43 Ixo: Ein deutscher Bulle

Stringent setzt Ixo die Lastwagen-Reihe fort, neueste Modelle sind die dreiachsige Sattelzugmaschine Magirus Jupiter 6x6 sowie der amerikanische Peterbilt 350. Hier der Bericht über den „Deutschen Bullen“, den Magirus-Deutz Jupiter 6x6. Der Anstoß zum Bau dieses Lkw kam von der Bundeswehr, deren Bedarf an Fahrzeugen zur damaligen Zeit gewaltig war. Während in die Bundeswehrfahrzeuge Vielstoffmotoren eingebaut wurden, arbeiteten unter den Motorhauben der zivilen Jupiter 6x6 die Achtzylinder-Viertakt-Dieselmotoren von Deutz mit einer Leistung von 195 PS, deren Hubraum knapp 12,6 Liter betrug, und die Höchstgeschwindigkeit lag bei etwas über 70 km/h; das Getriebe kam von ZF und die Kupplung von Fichtel & Sachs. Die Motoren waren wassergekühlt, was sich im harten Arbeitseinsatz sehr positiv bemerkbar machte. Die Jupiter 6x6 Szm wurden überwiegend im Schwertransport eingesetzt, einige von ihnen verrichteten bis Mitte der 80er Jahre klaglos ihren Job als Bergfahrzeuge.

Das Modell ist gut gerüstet für den hart umkämpften Modellauto-Markt. Sehr gut detailliertes Fahrgestell, korrekte Umsetzung von Kabine und Haube, sowie hübsche Details. Ein wenig weit ausgestellt wirken die Rückspiegel, das ist aber wohl Ansichtssache. Schmankerl obenauf sind die in unterschiedlichen Farben gehaltenen Versorgungsschläuche, der filigrane Tankstutzen sowie das seitlich herausragende Endrohr der Abgasanlage.

● **IXOTR 120.22** Magirus Jupiter 6x6, Diecast, Preis ca. 34 €. **wr**

1:43 Ixo: Das Arbeitstier

Ein Modell, dessen Vorbild Zeit seines Lebens hart arbeiten musste, das sieht man dem „Pete“ schon auf den ersten Blick an. Keinerlei Deko, für einen US-Truck relativ wenig Chromschmuck – der Junge hatte bestimmt kein leichtes Arbeitsleben. In den USA stand der Name Peterbilt für Zuverlässigkeit, Langlebig und hohe Qualität. Die Wahl von Motoren und Getrieben wurde dem Käufer überlassen, so standen zum Beispiel Dieselmotoren mit einer Leistung von bis zu 550 PS von Detroit Diesel oder Cummins zur Wahl, und die meisten Getriebe kamen von Fuller oder Eaton – allerdings wurden auch andere, ganz spezielle Kundenwünsche befriedigt, betrafen sie nun die Größe und Ausstattung der Sleeper oder zusätzliche Tanks, machbar war alles. Der „Pete“, wie er liebevoll von seinen Fans genannt wurde, hatte eine große Anhängerschaft unter den Truckern, vor allen bei den als „Owner and Operator“ agierenden Fahrern, die sich selbst ihre Aufträge hereinholten und danach hinter Steuer klemmten.

Auch diesen Pete in „Spar-Ausführung“ hat Ixo prima umgesetzt. Detailliertes Chassis, beweglicher Sattelteller, die langen Auspufftrompeten, Rückspiegel und die Verchromung – alles bestens gelungen. Geätzte Wischer fehlen ebenfalls nicht, die Haubenverschlüsse sind da, und der senkrechte Kühler steht wie ein Monument im Fahrtwind – Augen schließen und träumen von der Fahrt im „Pete“ mit 25 Tonnen Bananen im Kühlaufleger von Wyoming nach Nebraska.

● **IXOTR133.22** Peterbilt 350, 1952, Diecast, Preis ca. 33 €. **wr**



Eine gut gemachte Miniatur, der „große Pete“ war besonders beliebt bei den amerikanischen Owner/Operator-Truck Drivern.

1:18 Ixo: Ein starker Tscheche

Im Maßstab 1:18 darf natürlich auch eine Rallye-Variante des Škoda Fabia Rally 2 Evo nicht fehlen. Hier ist sie nun, lackiert im für Toksport typischen, grafischen Look in Schwarz, Weiß und Grün. Toksport setzt die Autos für Škoda ein, ist aber nicht nur im Bereich Rallye am Start, sondern ebenfalls in einigen anderen, motorsportlichen Disziplinen, wie zum Beispiel mit einem Mercedes AMG GT3 beim ADAC GT Masters. Kommen wir zur Miniatur, deren Linien und Proportionen denen des großen Bruders entsprechen, Lackierung und Deko überzeugen ebenso wie die guten Gravuren. Hinzu kommt das typische Ixo-Ambiente des Innenraums, leider diesmal ohne Armaturenbrett-Decal. Die Felgen mit den darauf sitzenden Pirelli-Walzen sind dagegen gut geraten, das gilt auch für die wenigen Kleinteile, wie Spiegel, Antennen, Heckspoiler samt Halterung oder das Endrohr der Abgasanlage. Die Verglasung sitzt, auf der Frontröhre thront das Škoda-Signet, und die Lufteinlassöffnung überm kleinen Frontspoiler zeigt ein filigranes Gittermuster. Nicht ganz so gut gefallen die Ticket-Fenster, sie sind nicht in die Seitenscheiben eingearbeitet, sondern werden durch einen Aufdruck dargestellt, wirken aber realistisch. In der Gesamtbetrachtung eine gelungene Miniatur, optisch auffällig und dicht am großen Bruder. Der rannte in diesem Jahr bei der Monte, pilotiert und gebetet vom norwegischen Duo Mikkelsen/Eriksen. Das Endergebnis konnte sich sehen lassen, denn nach Addition der Zeiten in den Wertungsprüfungen rangierten sie auf dem achten Gesamtrang und gewannen überlegen ihre Gruppe RC2. Der Vierzylinder des Fabia Rally 2 Evo hat einen Hubraum von 1,6 Litern sowie eine Leistung von 285 bis 290 PS. Allradantrieb ist natürlich obligatorisch.

● **IXO18RMC109.22** Škoda Fabia Rally 2 Evo, #20, A. Mikkelsen/T. Eriksen, Rallye Monte Carlo 2022, Diecast, Preis ca. 70 €. **wr**



Ein schönes, gelungenes Modell. Allmählich allerdings sollte es Ixo gut sein lassen, das Original wurde schon des Öfteren miniaturisiert. Das Vorbild gewann sicher seine Wertungsklasse in Monte Carlo 2022.

Ein Kofferraum mit Platz für die Balkonbepflanzung mit Geranien vom Gärtner oder Regalbretter von Ikea oder die komplette Anglerausrüstung oder viele Säcke Blumenerde vom Baumarkt: Was der brave Bürger braucht, passt in den Jetta hinten rein.

1:87 Norev: Farbvarianten

Ein ganzer Schwung an neuen Farbvarianten bekannter 1:87-Pkw-Miniaturen erreichte den Redaktionstisch von Caramini. Diesmal hat Norev die Modelle in Farbtöpfe mit sehr authentischen und gedeckten Farben getaucht, die den damaligen Zeitgeschmack perfekt widerspiegeln. Alle Modelle weisen vorbildgerechte Kennzeichen auf. Der unverbindliche Verkaufspreis beträgt 9,50 €.

- **Norev 155059** Citroën ID Break Bj. 1960. Karosserie grünblau, Dach grau. IA grün.
- **Norev 157087** Citroën DS 19 Bj. 1958. Karosserie schwarz, Dach hellblau. IA schwarz.
- **Norev 158513** Citroën SM Bj. 1972. Karosserie hellblau-metallic. IA schwarz.
- **Norev 511690** Renault 16 Bj. 1967. Karosserie schwarz. IA beige.
- **Norev 513074** Renault Dauphine Bj. 1956. Karosserie lindgrün. IA cremeweiß.
- **Norev 576087** Simca Aronde P60 Bj. 1962. Karosserie cremeweiß, Dach rot. IA schwarz. **kr**

1:43 Ixo: Der Familien-Golf

Er hatte schon ein eigenartliches Image, der Jetta, der Golf mit Rucksack. Gedacht für eine etwas konservative, ältere aber auch solventere Kundschaft in der Heimat, die für einen Jetta etwas mehr zu zahlen gewillt war als für einen Golf. Doch vor allem gedacht für die Kundschaft in jenen Ländern, die einen Schrägheck-Kompakten generell nicht als Familienauto akzeptierten. Das galt (und gilt teilweise heute noch) für Südeuropa, die USA sowie Mittel- und Südamerika. Damals galt es auch für China, wo der Jetta sehr erfolgreich montiert wurde. Als Nebenprodukt der vor kurzem beendeten VW-Kiosksérie des DeAgostini-Verlages hat Sonic derzeit noch die VW-Formwerkzeuge in Betrieb, und so erscheint nun ein viertüriger Jetta der zweiten Generation (1984 bis 1992). Die Farbe ist das damals äußerst populäre Marsrot, und die meisten Jettas wurden als Viertürer verkauft. Schön ist, dass Ixo keine Sport- oder Luxusversion à la GT oder Carat nachbildet, die ohnehin eine Randerscheinung waren, sondern einen stinknormalen Jetta GL mit Stahlfelgen und kleinen, schwarzen Nabenkappen. Es ist das Ur-Modell vor der 1987er Modellpflege mit sieben Querstreben im Grill und dem Dreiecksfenster in den Vordertüren.

● **Ixo CLC426** Volkswagen Jetta II GL 1984 rot. Zinkdruckguss, 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



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

1:18 Minichamps: Wohl keine Tumulte um den Minichamps-BMW

Was war das für ein Hype im Sommer 2021! Beinahe Tumulte gab es um die Verteilung der beiden 80er-Jahre-BMW von Minichamps, den 535i E34 und den 730i E32, richtige Verteilungskämpfe! Und so mancher Internethändler bot seine Bestände zu dreist-irrwitzigen Preisen an. Das hat sich gelegt, und ganz gelassen können wir nun die dritte Farbvariante des BMW 730i von Minichamps kaufen, just herausgekommen. Ein sehr schönes Modell aus der Zeit, als der Minichamps-Formenbau auf höchstem Niveau war, als letztendlich jeder Minichamps-Achtzehner eine Visitenkarte des Unternehmens und des jeweiligen Produktentwicklers war. Und obendrein ein BMW, der momentan höchst angesagt ist in der Riege der 1:18-Sammler, die zumeist etwas jünger sind als die 43er und 87er und somit in diesem End-80er-Fahrzeug das Auto ihrer Kindheit oder Jugend sehen. Das helle Interieur wirkt sehr edel, zusätzlich mit Holz an Armaturenbrett und Türinnenverkleidungen aufgewertet, einen Teppichboden nehmen wir wohlwollend zur Kenntnis (fehlte bei den bisherigen Modellen). Die Verarbeitungsqualität ist hervorragend, alles sehr passgenau, die Lackierung einwandfrei, die Pins in den Scheinwerfern (hinten nicht) verraten, dass der Formenbau von 2006 datiert. Fehlerfrei die Lackierung, der Farbton scheint Brokatrotmetallic 259 zu sein, Innenraumfarbe Pergament. Jedes Mal aufs Neue schön ist das Erlebnis, die vorne angeschlagene Motorhaube zu öffnen, Minichamps gab sich beim Mechanismus große Mühe: Wie beim Original geht die Haube zunächst einen Spalt nach oben, schwenkt dann nach vorne und klappt anschließend auf. Ein separat eingesetzter

Motor mit all seinen Anbauteilen war zu jener Zeit, als das Modell erstmals erschien, eine Selbstverständlichkeit und ist heute eine löbliche Erwähnung wert, viele Kleinteile, viel Technik ist zu sehen. Das macht BMW-Fans sicherlich Freude. Genau so wie das Chassis, alles sehr schön detailliert, besonders die Hinterachse mit den Aufhängungen, die Abgasanlage als mehrteiliges und auch mehrfarbiges Aggregat. So müssen 18er aussehen! Wer ihn lieber in Hellblau metallic haben möchte: Kommt noch!

● **Minichamps 100023007** BMW 730i E32 1986 dunkelrotmetallic Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage 504 Exemplare. UVP je 189,95 €. **afs**

Der Innenraum ist durch Teppichbeflockung und Holz aufgewertet, sogar mit farblich angedeuteter Maserung. Die 7x15-Kreuzspeichenfelgen im klassischen BBS-Design stellte nicht ausschließlich BBS her.



1:43 Ixo: Papa lässt's krachen

Die sportlichste Art, einen VW Passat Mitte der 80er Jahre zu fahren, ist der Passat GT mit bis zu 136 PS. Damit war er nicht nur eine Alternative, sondern sogar eine Konkurrenz zum Audi 80 (B2) 5E.



Vom Passat B2 verkaufte Volkswagen mehr Kombis als Fließhecklimousinen. Ixo bringt den viertürigen Fließheck-Passat, ebenfalls recht populär. Der Zweitürer war damals eine in dieser Wagengröße auslaufende Karosserieform, und der Stufenheck-Santana, heute als Klassiker begehrt, spielte kaum eine Rolle im Straßenverkehr. Wer so etwas wollte, kaufte einen Audi 80. Ixo miniaturisiert den Passat B2 in der Facelift-Version von 1985 bis 1988 mit vergrößerten Stoßfängern, größeren Kühlergrillstreben und neuen Heckleuchten. Die Farbe ist Flashsilber Metallic X9, und passend zur Farbbezeichnung wählte der Passat-Käufer eine sportliche Variante aus: den Passat GT, ausschließlich fünfzylindrig zu haben mit 2 Litern und 115 und 2,1 Litern mit 136 PS. Innen Sportsitze vorne und Servolenkung, das Fahrwerk etwas straffer abgestimmt. Alle Außendetails schwarz abgesetzt, auch die Radhaus- und Schwellerverbreiterungen, Front- und Heckspoiler und markante Stahlfelgen mit vielen runden Lüftungslöchern. Bemerkenswert, dass damals ein Wagen dieses Kalibers keine Alus serienmäßig trug! Einzig die Profilierung der Reifen scheint uns etwas übertrieben. Seien wir wohlwollend und berücksichtigen die Jahreszeit: Der Passat-Eigner hat bereits die Winterreifen aufgezogen.

● **Ixo CLC425N** Volkswagen Passat (B2) GT 1985. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

1:43 Maxichamps: Junge Ringe

Die Klassiker werden auch immer jünger. Oder werden wir immer älter? Die 50er Jahre scheinen absolut abgeschrieben zu sein, die 60er interessieren erst ab dem Umbruch 1968, der in die 70er leitete, und ansonsten sehen wir uns zunehmend mit Modellen aus den 80er und 90er Jahren konfrontiert. Sind das Klassiker? Oder eher Gebrauchtwagen? Vielleicht sogar solche, über deren Verschwinden sich der ein oder andere insgeheim freut? Maxichamps bringt nun den Audi A6 Avant von 1997, die Reedition eines ehemaligen Minichamps-43ers, der im Audi-Auftrag als Industriemodell entstanden war. Über einen älteren, großen Audi freut man sich, auf der Straße ebenso wie im Regal des freundlichen Modellautoverkäufers. Dort nimmt man ihn gerne mit – vor allem, wenn er so gut gemacht ist wie die Maxichamps-Moderne. Der von Claus Potthoff

gezeichnete, zweite Audi A6 erschien 1997 als Limousine und 1998 als Avant, das Maxichamps-Modell stellt die Urversion vor dem Facelift 2001 dar, laut Heckschriftzug die 2,8-Liter-Variante mit 193 PS.

● **Maxichamps 017110** Audi A6 (C5) 2.8 Avant 1998 schwarz und

● **Maxichamps 017111** dito gelb. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



1:43 Ixo: Und noch ein T2b

Was absolut angesagt ist und als Thema bis zum Exzess ausgeschlachtet wird, nutzt sich mit der Zeit ab – und wenn es noch so attraktiv ist. Es wird nämlich zum Abklatsch, zur Schablone, zum Klischee. Nichtsdestotrotz sieht Ixo in direkter Folge von Vanguard und Norev einen guten Grund, nun auch seinen VW T2b zu neuem Leben zu erwecken, diesmal als Campingwagen mit aufgestelltem Dachzelt und Reserveradkasten an der Front. Er ist Marinogelb L20A, das Dach Pastellweiß L90D, eine moderne Farbkombination, die für den T2b bis in sein letztes Modelljahr 1979 lieferbar war. Da der Bus keine Tankklappe, sondern einen außen liegenden Tankverschluss trägt, ist er nach 1974 gebaut, und er ist kein L-Modell, denn er trägt keine seitliche Zierleiste. Danach bis zum Produktionsstopp im Juli 1979 gab es keine signifikanten, optischen Änderungen am T2b mehr. Der VW ist ein Traummodell. Ixo hat die Form in jeder Hinsicht getroffen. Es gab ihn in diversen Varianten schon öfters, aber Ixo modellierte ihn um: Das Aufstelldach ist neu, ebenso der vordere Kasten, der einer komplett neuen Stoßstangenkonstruktion bedarf. Das ist ein Reserveradhalter, der den VW zwölf Zentimeter länger macht und als zusätzliches Deformationselement dient, lieferbar ab Modelljahr 1973. Also ist die Ixo-Neuheit bei weitem nicht nur eine Farbvariante. Und sie ist ein äußerst sympathisches Modell – trotz aller Abgedroschenheit.

● **Ixo CLC422** Volkswagen T2b Campingwagen (Westfalia Helsinki) 1974. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 29,95 €. **afs**



Eine weitere Variation des Themas „Sympathieträger VW T2“ ist der Westfalia Helsinki von Ixo, sehr schön gemacht und individuell, dazu in einer typischen 70er-Jahre-Farbkombination lackiert.

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

1:43 Ixo: Der Rallyetransporter zum VFTS-Lada

Eine neue Farbvariante für den sowjetischen Kleinbus RAF-2203 Latvija in Avtoexport-Diensten: zuerst war er Weiß mit blauer Banderole und acht Reserverädern auf dem Dachgepäckträger, nun kommt er in Rot, Banderole und Dach in Weiß, die Dachgalerie ist leer. Beide Male steht er in Diensten des Rallye-Lada, der von der sowjetischen Automobil-Exportorganisation Avtoexport in jenen Ländern betreut wurde, wo der Lada eine gut etablierte und verkäufliche Marke war – im Ostblock wie im Westen. Das Modell selbst ist aus diversen Kiosk-Serien aus ehemaligen Ostblock-Ländern bekannt, die Rallyeservice-Variante wurde aufgepeppt mit Zusatzscheinwerfern unter der Stoßstange, einem Gepäckträger und einem davor schräg

aufgestellten Werbeschild für den Lada-Service. 1981 veranstaltete die Sowjetunion im Moskauer Olympiastadion Luschniki eine Motorsportausstellung, wo der Haus- und Hoftuner von Avto-VAZ, also dem Lada-Hersteller, seinen VFTS-Lada 1600 Rallye erstmals mit FIA-Homologation präsentierte, nun also bereit, international zu starten. Und gleichzeitig zeigte VFTS-Inhaber Stasys Brundza einen RAF-2203 Kleinbus, professionell als mobile Werkstatt ausgestattet. Brundza, der litauische Vollprofi, wusste eben, dass eine Rallye nicht nur mit technisch gut aufbereiteten Autos zu gewinnen ist, sondern zusätzlich eines generalstabsmäßig organisierten, technischen Service' bedarf. Ebenso wie Brundza und sein Rallye-Team ein Balte war (aus Vilnius, der Hauptstadt Litauens), war es auch der RAF-2203 Latvija (aus Riga, der Hauptstadt Lettlands). RAF war ein Bushersteller, und so gab es den Kleinbus RAF-2203 ab 1976 auch nicht als verblechten Transporter, sondern allenfalls als Kombi, also rundum verglast mit heraus-schraubbaren Passagiersitzen. Die Technik entlehnte der RAF dem Volga GAZ-24, und er war in der UdSSR weithin verbreitet als zwölfsitziger Kleinbus, als Ambulanzwagen und als Großraumtaxi. Nach dem Systemzusammenbruch ging RAF Bankrott, weil der Hauptabsatzmarkt Russland wegbrach und es eine Zollgrenze zwischen dem ab 1990 souveränen Staat Litauen und Russland gab. Außerdem bauten die Russen ab 1994 mit dem GAZ GAZelle ihren eigenen Transporter, der Importe aus Riga überflüssig machte.

● **Ixo RAC395X** RAF-2203 Rallyeservice-Transporter Avtoexport. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 42,95 €. **afs**



1:43 Maxichamps: Aachener Alternative

Gegen die aktuelle Vanguard-Neuheit des Escort II RS 2000 (Caramini 10/2022) setzt Minichamps die eigene Interpretation. Das ist keine Neuentwicklung wie das Vanguard-Modell, sondern erschien erstmals im April 2009. Dem Vanguard-Modell attestierten wir, ein schönes Modell zu sein, bemängelten aber, dass es etwas zu hoch auf den Beinen steht. An der Maxi- = Minichamps-Miniatur gibt es gar nichts zu bemängeln. Formenbau, Ausführung, Dekoration und Details sind auf bekanntem Niveau, ein rundum schöner RS 2000 mit Europa-Spezifikationen, also Linkslenkung. Die RS-Felgen sind vorbildlich gemacht, gekonnt der hauchzarte Doppelstreifen an den Flanken, das ganze Fahrzeug völlig korrekt. Das einzige, was als kleines Defizit angesehen werden kann, ist, dass das geschwärzte Heckblech und der Heckspoiler in glänzendem statt in mattem Schwarz lackiert sind. Die Maxichamps-übliche schwarze Innenausstattung passt zu einem Wagen dieses Kalibers. Zwei Farben bietet Maxichamps an, Olympiablau und Venetiarot.

● **Maxichamps 084300** Ford Escort II RS 2000 1975 hellblau und

● **Maxichamps 084301** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



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

Carbonphobie



Radikalinski: Ein Supersportwagen halt, möchte man sagen. Aber einer, der in sich das Potenzial zum schnellsten Serienauto trägt. Somit ein Superlativ. Und ein Schwede.

Fotos: Alexander F. Storz

Schwedischer Superlativ:
Den schnellsten Wagen der Welt will Koenigsegg bauen, Bugatti vom Thron stoßen. Jesko heißt das Geschoss, ein faszinierendes Design. GT Spirit miniaturisiert es 18 Mal, eine Resineskulptur.

Drei Möglichkeiten hat der Jesko-Fan: Er kann sich für 400 Euro einen Frontiart kaufen (sofern er noch einen bekommt). Er kann auf die Interpretation von AUTOart warten, die hoffentlich 2023 erscheinen und sowohl qualitativ wie auch preislich dem AUTOart-Niveau entsprechen wird. Oder er kauft sich für um die 100 Euro einen Koenigsegg Jesko von GT Spirit, ein Resine-Modell, das sehr schön aussieht, aber über keinerlei Funktionen verfügt. Und über kein Carbon.

GT Spirit spart in jüngster Zeit am Carbon und lackiert statt einer imitierenden Carbon-Dekoration gerne in glänzendem Schwarz. Das ist schade, und besonders schade beim Koenigsegg Jesko, dessen Design mit Carbon richtig gehend spielt und der vom Carbon lebt. Diese Kröte muss schlucken, wer für GT Spirit votiert. Das ist die einzige Kröte. Alles andere ist spitze. Aber das Carbon-Defizit ist eben ein solches, und es ist kein kleines Defizit.

Das Design von Supersportwagen entwickelt seit den 90er Jahren eine Eigendynamik und entfernt sich immer mehr vom landläufigen Erscheinungsbild dessen, was man gemeinhin „Auto“ nennt. Der Jesko macht hier keine Ausnahme, was für den Formenbauer selbst-

verständlich eine besondere Herausforderung ist, die GT Spirit mit einer kompetenten Mischung aus Routine und Bravour meisterte – die absonderliche Faszination des Originals gibt die Miniatur wieder. Die Luftöffnungen haben, dem Material ist es geschuldet, keine Tiefe, aber sie tragen Fotoätzgitter, und im Heckbereich, am Diffusor, schaffte GT Spirit sogar eine Dreidimensionalität, die an Zinkdruckguss erinnert. Ebenfalls eine Augenweide sind die Räder, daran vor allem die Bremsscheiben mit grünen Zangen und die aufwändig gemachten, verchromten Nabenabdeckungen. Die Flanken der Michelin-Pneus sind nicht nur beschriftet, sondern auch weiß liniert. Die Karosseriefarbe lautet Crystal White, ein ins Cremige gehender Weißmetallton,

fehlerfrei lackiert. Ebenfalls eine Schau ist der charakteristische Boomerang-Heckflügel. Wenn nur die Carbon-Teile nicht bloß schwarz lackiert wären...

Jesko ist der Vorname des Vaters von Christian von Koenigsegg, dem Inhaber und Chefdesigner der schwedischen Automanufaktur Koenigsegg, und der Jesko Attack ist das Topmodell des Unternehmens und Nachfolger des Agera. Angetrieben wird er von einem selbst entwickelten 5-Liter-Twinturbo-V8 mit 1280 PS im Normalfall, mit mehr Ladedruck und mehr Oktan im Sprit sogar 1600 PS. Präsentation auf dem Genfer Salon 2019, Produktion seit Sommer 2021, Auslieferung seit Frühjahr 2022, 125 Stück werden gebaut und sind bereits verkauft, Stückpreis ab 2,8 Millionen Euro. Über ihm rangiert der Prototyp Jesko Absolut mit noch besserer Aerodynamik, der mit 531 km/h das schnellste Serienfahrzeug der Welt sein soll. Koenigsegg will also den

Bugatti-Rekord (Chiron Super Sport 300+: 490,484 km/h) und die 500-km/h-Marke knacken. Ein fahrbarer Prototyp ist fertig, der Rekord steht noch aus. Ein Modell davon auch.

GT389 Koenigsegg Jesko Attack 2021. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2500 Exemplare. Preis ca. 110 €.

Alexander F. Storz



Die attraktivste Amazone

Wenn BoS ein 1:18-Resinmodell in der dritten Farbe bringt, ist das ein Indikator für Verkaufserfolg. Nach Cremeweiß und Hellblau kommt die Kombiversion der Volvo Amazone nun in Rot. Und ist damit die Attraktivste des Trios.

Sympathische oder liebenswerte Wesen sind Amazonen bekanntlich nicht. Es sind kriegerische Frauen aus der griechischen Mythologie, mutig, kämpferisch und selbstbewusst, in der darstellenden Kunst oftmals mit einer entblößten Brust dargestellt, stets bewaffnet. Der Sage nach sollen Amazonen ihren Töchtern die rechte Brust verstümmelt haben, damit diese später den Bogen ungehindert abschießen konnten. Frauen in Männerdomänen wurden früher, als man deswegen noch nicht gegrillt wurde, gerne als Amazonen bezeichnet – so beispielsweise Michèle Mouton als „Rallye-Amazone“, weil sie im Audi Ur-Quattro Walter Röhrl zeigte, wie man Auto fährt.

Volvo nannte seinen Mittelklassewagen von 1957, neben dem Buckelvolvo der Archetypus des Volvo-Klassikers, Amazon. Offiziell hieß er nur in Skandinavien so, weil sich der Mopedhersteller Kreidler den Namen hatte schützen lassen. Im Export sprach Volvo von der Serie 120/130. Und anfangs schrieb Volvo sogar „Amason“, was schwedisch ist, schwenkte aber schon 1958 auf das international verständlichere Amazon um. Von Februar 1962 bis Mai 1969 gab es die Amazone auch als fünftürigen Kombi namens P 221. Er hat als Besonderheit eine horizontal zweigeteilte Heckklappe, ganz nach dem US-amerikanischen Geschmack und überhaupt sehr praktisch. Der untere Teil, unten angeschlagen, dient nicht nur als Laderaumverlängerung. Man kann ihn beim Picknick auch prima als Sitzbank benutzen. Der Kombi, 73 200 Mal gebaut, machte die Limousinen-Evolution nahtlos

mit. In seiner langen Bauzeit veränderte sich der Volvo Amazon ausschließlich in Details, nur ein Kenner kann das genaue Baujahr an Winzigkeiten definieren. Im Groben ist es nur die Form des Kühlergrills, die sich 1962 grundlegend veränderte – gleichzeitig mit Einführung des Kombis. Danach Modifikationen im Grill, die Anzahl der Stäbe variierte. Am Grill ist zu erkennen, dass der BoS Volvo ein Modell 1965/66 ist (drei senkrechte und zehn waagerechte Streben pro Grillöffnung), und die Felgen passen auch dazu: Statt in Wagenfarbe lackierter Felgen nun silbern lackierte mit großen Kühlöffnungen ab Modelljahr 1965, denn der Amazon trug nun vordere Scheibenbremsen.

Den P 221 von BoS in hellem Blau (Ljusblå 89) rezensierte *Caramini* in Heft 1/2019, zuvor hatte es Pärilvit 79 ge-

ben. Neu ist nur die Farbe. Aber die ist attraktiv, nämlich Körsbärsröd 46 (Kirschrot), eigentlich die typische Farbe für eine Volvo Amazone.

Innen sehr detailliert und mit Stoffen in hellem Beige ausgeschlagen, die Tür-oberkanten in Wagenfarbe, ebenso wie Teile des Armaturenbretts, dessen gepolsterte Oberseite schwarz, und dazu ein wohlgeformtes Lenkrad mit silbernem Hupring, Auskleidung des Laderaums schwarz. Das

Körsbärsröd lässt die akkuraten Silberungen (Seitenzierleiste, Fensterumrahmungen) gut zur Geltung kommen, ebenso die Chromteile. Formal ist der Volvo hervorragend gelungen, aufwändig gemacht die Beleuchtung, sehr sauber die Embleme, und besonders hübsch sind die verchromten Scharniere der Heckklappe sowie das Fotoätzteil für den Lufteinlass vor der Windschutzscheibe.

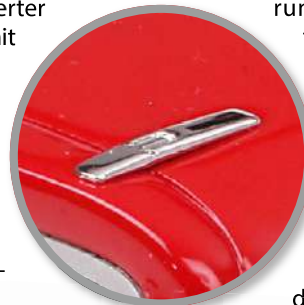
● **200851** Volvo P221 Amazon Kombi 1965. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Exklusiv bei Model Car World erhältlich. UVP 119,95 €.

Alexander F. Storz

Horizontal zweigeteilte Heckklappe, ganz wie es die US-Station-Wagens aufwiesen. Und der Range Rover ab 1970. Das gefiel den Amerikanern. Sie kauften gerne nordische Amazonen.



Die Skandinavier bekamen den Volvo Amazon Kombi aus Schweden, viele Europäer aus Belgien (Montage in Gent), die US-Amerikaner aus Kanada, aber sein Flair war stets nordisch-kühl.



Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Die in Schwarz und Blau-Metallic perfekt lackierten Miniaturen zeigen sich prima umgesetzt. Innen und außen, alles stimmig, alles authentisch. Dazu kommt eine sehr gute Vorbildwahl, denn der Astra GSi war bisher auf dem Markt nur äußerst spärlich vertreten.

Per Aspera ad Astra ...

... durch das Raue zu den Sternen – einen besseren Namen hätte Opel seinem Astragar nicht mit auf den Weg geben können. Den Kadett-Nachfolger hat Modelissimo auf den Maßstab 1:18 herunter gezirkelt und beschert den Opel-Sammlern zwei Varianten des als Golf-Killer gedachten GSi in gedeckten Farben. Beide sind jetzt lieferbar.

Astra – in fast allen Länder der Welt leicht auszusprechen, kaum eine Gefahr der Verwechslung mit anderen Produkten. Gut, in Hamburg wird ein Bier namens Astra produziert, aber das lässt sich leicht unterscheiden. Der Kadett starb, der Astra kam, und das passierte im August 1991, im März 1992 wurde dann der Astra GSi auf den Markt gebracht. Caramini kann an dieser Stelle gleich zwei Modelle vorstellen, denn ein gut gemachter GSi in 1:18 und zu einem fairen Preis hat schon lange auf dem Modellmarkt gefehlt; die Miniatur wird also den Nerv der Sammler treffen.

Modelissimo hat sich den Astra 2.0 zum Vorbild genommen, gebaut wurde dieses Auto von März 1992 bis August 1994, danach erhielt die gesamte Astra-Palette ein Facelift, und der GSi unterschied sich optisch nicht mehr von seinen schwächeren Brüdern. Unter der Haube des Vorbilds bullerte der vorne quer eingebaute Reihen-Vierzylinder, vierventilig, mit einer Mehrpunkt-Einspritz-

zung ausgestattet und einem Hubraum von knapp 2 Liter, der Output betrug 150 PS. Auch die Höchstgeschwindigkeit des „Golf-Killers“ beeindruckte, satte 220 km/h zeigte der geeichte Tacho bei einem Test an, was ebenfalls die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in knapp acht Sekunden untermauerte. Das Leergewicht betrug 1100 Kilogramm, das Gesamtgewicht 1595 Kilogramm.

Der Astra wurde in mehreren Ländern produziert, so in England von der britischen GM-Tochter Vauxhall, in Neuseeland und Australien wurde das Auto als Holden Astra auf dem Markt gebracht, und von 2007 bis 2009 gab es in Kanada einen Saturn Astra.

Weiter geht es mit der Miniatur. Der Zweitürer, in zwei Farben, Blau-Metallic und Schwarz, beeindruckt. Sehr sauber umgesetzte Linien und Proportionen der Karosserie, was ebenfalls für die punktgenauen, in der richtigen Tiefe liegenden Gravuren gilt. Durch die präzise eingepasste Verglasung erblickt der Betrachter einen Innenraum,

der dem des großen Bruders kaum nachsteht. Lenkrad mit dem Blitz-Signet von Opel, sehr schöne Sitze samt Kopfstützen, Konsole samt Schalt- und Handbremshebel, Türinnenverkleidungen – alles da und auch da, wo es hingehört. Freude beim Betrachter kommt ebenfalls bei den Kleinteilen auf. Hier punktet die Miniatur mit einer kleinen Dachantenne, einem Heckwischer, zeigt stolz ihr gläsernes Schiebedach, und auch die beiden Außenspiegel oder die beiden, in die Motorhaube eingearbeiteten Entlüftungsschlitze demonstrieren, hier wurde Formenbau auf hohem Niveau betrieben, was ebenfalls die beiden Opel Signets an Front und Heck des Modells belegen. Der Unterboden ist recht einfach gehalten, aber alles Notwendige ist vorhanden, wie zum Beispiel die Abgasanlage. Felgen und die darauf aufgezogenen Reifen wirken authentisch, die Lackierung ist tadellos, schmiert keine Gravuren zu und ist glatt wie ein Kinderpopo. Gesamt betrachtet eine Miniatur, an der nichts auszusetzen ist, ganz im Gegenteil. Wird der günstige Preis noch in Relation gesetzt, ist der Astra ein Modell, das im wahrsten Sinne des Wortes preiswert, also seinen Preis tatsächlich wert ist.

● 183670 Opel Astra GSi, blau-metallic, Norev exklusiv für Modelissimo,

● 183671 Opel Astra GSi, schwarz, Norev exklusiv für Modelissimo. Limitiert je Modell auf 1000 Exemplare, Preis je 69,95 €.

Wolfgang Ruppel

Der große Bruder wurde flugs als „Golf GTI-Jäger“ bekannt, wozu er mit seinen 150 PS, ausreichend für 220 km/h, auch in der Lage war.



Fotos:
Marc Koloch

Dem schwarz lackierten Modell fehlt ein dazu kontrastierendes Interieur – leider ist das auch praktisch komplett in Schwarz gehalten. Ansonsten ist das Modell in allen Belangen prima umgesetzt, gibt sich in keiner Disziplin, ob nun Räder oder Gravuren eine Blöße.



Er war ein Macho reinsten Wesens, der Ford Sierra RS Cosworth, und das demonstrierte er sehr deutlich. Er zog den Trainingsanzug nie aus, Smoking oder Frack waren nicht seine Welt. Seine Erfüllung fand er darin, auf der Autobahn die Zeit von Hamburg nach München zu verbessern oder mal eben zwei, drei schnelle Runden auf dem Nürburgring zu drehen. Viele Menschen hielten ihn für einen Proleten, aber das war er nicht, ganz im Gegenteil, er war von edelster Abstammung.

Seine Gene lagen im britischen Northampton, wo 1958 Mike Costin und Keith Duckworth beschlossen, der Welt zu zeigen, wie ein richtiger Motor für Wettbewerbsfahrzeuge aussieht. Es begann mit in der Leistung gesteigerten Komponenten für die sogenannten Ford Kent-Motoren und endete mit dem bis heute erfolgreichsten Formel-1-Motor, dem Cosworth DFV (Double Four Valve). Ein weiteres Motorenbau-Schmuckstück war der BDA, ein 16-Ventiler, der im Motorblock des Kent-Motors saß und für unzählige Erfolge des Ford Escort RS 1800 wie auch des RS 2000 auf den Rallyepfaden und den Rundstrecken weltweit verantwortlich war. Die Geschichte der Cosworth-Motoren ist ebenso lang wie spannend, füllt ganze Bücher und vielleicht wird sie an dieser Stelle einmal anhand unserer kleinen Modelle vorgestellt.

Vorbild der Miniatur ist der Straßen-RS Cosworth, aber auch er sieht schon mit seinem riesigen Heckspoiler, der sich mittig auf der Heckklappe abstützt – in der Umgangssprache der Fans liebevoll „Bügelbrett“ genannt –, sehr martialisch aus. Unter der

Der Ford Sierra RS Cosworth zog den Trainingsanzug nie aus, Smoking oder Frack waren nicht seine Welt.

Man in Black

Das Vorbild gehörte zu den „Ich geb Gas, ich will Spaß“-Autos und war ideal, um es zu mitternächtlicher Stunde auf einer leeren Autobahn einmal richtig knallen zu lassen. Ixo hat den Macho jetzt klein gekriegt – im feinen Black-Dress.

Fronthaube bollert der längs eingebaute, knapp 2 Liter große Vierzylinder, zwangsbeatmet von einem Turbolader mit Ladeluftkühlung und 16 Ventilen ausgestattet.

Diese Kombination ergibt 204 PS, ein gewaltiges Drehmoment und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Fünfgang-Getriebe, Scheibenbremsen, Einzelrad-Aufhängungen rundum und ein Leergewicht von gut 1200 Kilogramm, also beste Voraussetzungen für jede Menge Fahrspaß. Ixo hat den Schwarzen schön umgesetzt. Die Formen der geschlossenen Karosserie

sowie die Gravuren stimmen, Räder und Kleinteile – viele gibt es nicht – entziehen sich jeglicher Kritik. Auch der Lack präsentiert sich in gutem Zustand. Im Innenraum allerdings Tristesse pur, wohin das Auge auch blickt, nur Schwarz – einziger, kleiner Lichtblick ist das skalierte Armaturenbrett.

In der Gesamtbetrachtung also ein gut gelungenes Modell des Sierra RS Cosworth – vielleicht wäre eine zum Interieur kontrastierende Lackierung schlauer gewesen, aber das ist eine rein subjektive Anmerkung des Autors.

● **IXO18CMC120.22** Ford Sierra RS Cosworth 1988, Diecast, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Rüppel



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Einer der heute wohl meist begehrten Klassiker am Oldtimer-Markt ist der Mercedes 190 SL. Ganz klar, dass Minichamps beim derzeitigen Boom der 50er-Jahre-SL mitspielt und seinem Bestandsmodell ein Revival verschafft.



Man sollte es nicht übertreiben. Wenn man übertreibt, wird es langweilig. Noch ist es nicht langweilig. Aber allzu viel sollte nicht mehr kommen. Allzu viele 50er-Jahre-Mercedes-SL. Sie erleben einen Schub – ob dieser nun dem Wunsch des Sammlers folgt oder ob die Kauflust des Sammlers dem Angebot folgt, sei dahingestellt. Jedenfalls werden derzeit alte SL-Werkzeuge abgestaubt und die Modelle durch neue Farben aufgepeppt, und Modelle aus neuen Formen entstehen. Minichamps brachte seinen 300 SL Roadster erneut in diversen Farben, Norev kreierte das Fahrzeug völlig neu. Und einen 300 SL Fügeltürer. Dessen Revival hat Minichamps angekündigt, wir warten. Und Schuco hat ihn als Formneuheit versprochen. Den 190 SL, des 300 SL kleineren Bruder, hat Norev ebenfalls seit Jahren im Programm und hält ihn mit immer neuen Farben am Leben. Und nun besann sich Minichamps, gerade voll in der 300-SL-Rage, ebenfalls seines 190 SL und legt ihn nach vielen Jahren der Abstinenz wieder auf, zunächst in Silbermetallic, zum Jahresende auch in Rot, jeweils mit schwarzem Interieur.

Die beiden, Norev und Minichamps, zu vergleichen, wäre müßig. Minichamps hat seinen Stil, Norev ebenfalls. Und doch liegt es nahe. Denn sie sprechen die gleiche Klientel an, weil beide dasselbe können – nämlich alles: Türen, Motorhaube und

In jeder Hinsicht schönes Armaturenbrett, selbst die kleine Zeituhr im Handschuhfachdeckel ist skaliert (es ist zwanzig vor Zehn), gute Türscharniere ohne Doglegs, schließen mit sattem Klang.

Die Renaissance

Die Renaissance der 50er-Jahre-Mercedes-SL liegt voll im Trend. Nach dem 300-SL-Reigen ist nun der 190 SL dran. Nach Norev haucht auch Minichamps seinem 190 SL neues Leben ein. Durchaus eine Alternative für den Sammler.

Kofferraumdeckel sind zu öffnen, beide können lenken, also old school. Doch der Minichamps kostet so viel wie zwei Norev-Modelle. Dafür ist er in manchen Details feiner gearbeitet, vor allem unterm Blech (das natürlich kein solches ist, sondern Zinkdruckguss). Was er aber nicht aufzuweisen hat, trotz der vom 300 SL Roadster geweckten Erwartungshaltung, ist ein separat eingesetzter und somit komplett dreidimensi-

onal gefertigter Motor. Minichamps verleiht dem Motor zwar sehr viel Tiefe und geht im Detaillierungsaufwand über Norev hinaus. Den Minichamps-Motor mit dem Daimler-Benz-Code M 121 B I schaut man lieber an, er ist exakter, wirkt dreidimensionaler, ist auch farbiger als sein Norev-Pendant. Aber es gelingt eben doch nicht das, was einen „alten“ Motor ausmacht, einen nicht von Plastik beschirmten: Man kann nicht durch





die geöffnete Motorhaube auf den Asphalt (also: den Schreibtisch) sehen.

Davon abgesehen, gibt es Unterschiede im Detail, die sich in summa wohl die Waage halten mögen. Doch jeder Sammler legt Wert auf „seine“ Details. Wer einen durchbrochenen und mit einem Fotoätzteil vergitterten Grill liebt, wird bei Minichamps fündig und legt den Norev mit seiner schwarzen Plastikplatte hinter dem Chromrahmen bei-



seite. Dafür hat der Norev eine verchromte Schwellerzierleiste, mit der Minichamps nicht aufwarten kann. Der in Wagenfarbe lackierte Mittelteil der Radkappen ist beim Norev zu klein ausgefallen, Minichamps hat die Felgenzier besser getroffen. Dafür fehlen dem Minichamps die beiden roten Katzenaugen unter der hinteren Stoßstange, und die Norev-Interpretation punktet auf dem Kofferraumdeckel mit einem separaten Schloss und chromgeprägtem Stern und Schriftzug, was bei Minichamps lediglich ein silbernes Druckwerk ist. Innen bieten beide einen Teppichboden, beim Minichamps ist der Schalthebel zu nahe am Armaturenbrett, aber seine Kunststoffhaptik gibt die Stoffoberfläche von Sitzen und Türverkleidungen besser wider. Die Position der Radioantenne auf dem rechten Vorderkotflügel ist unterschiedlich, bei Norev eingezogen, bei Minichamps ausgefahren.

Die Vorbilder sind nicht ganz identisch, aber die bei einem Modellauto sichtbare Evolution des 190 SL hält sich ohnehin in Grenzen. Beide tragen die größeren Heckleuchten ab Juni 1956, die hintere Kennzeichenbeleuchtung an den Stoßstangenhörnern ab Juli 1957 und die rechte Sonnenblende mit Make-up-Siegel ab März 1958. Am Heckdeckelgriff kann man die Beiden unterscheiden: Norev hat den alten bis Juli 1960, Minichamps den neuen ab August 1960. Da beide Miniaturen orangefarbene vordere Blinkergläser aufweisen, dies aber erst im Juni 1961 eingeführt wurde (zuvor transparent), besteht das Minichamps-Modell den Vorbild-Check besser als Norev. Der müsste, baujahrbedingt, weiße vordere Blinker haben. Diese Unterschiede sind zwar alles Marginalien, aber manchem Sammler sind

Minichamps verlangt doppelt so viel wie Norev – punktet mit dem schöneren Motor und dem durchbrochenen Kühlergrillgitter.



Der 1,9-Liter-OHC-Vierzylinder leistete im 190 SL satte 105 PS, eine Neuentwicklung für diesen Wagen, die später auch für die Ponton-Limousine übernommen wurde, dort nur 75 Pferde stark. Minichamps miniaturisiert das Aggregat mit seinen je zwei Solex-Flachstrom-Registervergassern gut und mit angemessener Tiefe.

sie wichtig. Der Preis ist keine Marginalie, Minichamps verlangt doppelt so viel wie Norev und punktet dafür mit der schöneren Motornachbildung und dem durchbrochenen Kühlergrillgitter, durch das man auf die dahinter liegenden Innereien blicken kann. Alles andere, sämtliche anderen Details, natürlich auch Proportionen und Dimensionen, sind bei beiden

Modellen bestens. Die Qual der Wahl ist hier also eine besondere Qual, sofern sie nicht von vorneherein durch das Portemonnaie diktiert wird. Für manch einen Käufer stellt sich die Frage aber schlichtweg nicht. Wer sich auf Minichamps spezialisiert hat, bleibt Minichamps treu. Und ein Norev-Sammler ist ein Norev-Sammler.

● **100037031** Mercedes 190 SL silber. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 199,95 €.

Alexander F. Storz



Teppichboden auch im Kofferraum, Deckel innen schwarz lackiert (ebenso die Motorhaube), Reserverad nicht herausnehmbar.

Irmscher in Feierlaune

Ein von Irmscher präparierter Straßen-Vectra und ein 50 Jahre älterer, würdiger Kapitän in Schwarz sind die beiden Neuheiten der Opel-Sammlung, alle zwei Wochen am Kiosk erhältlich. Sie eint der Opel-Blitz und die lobenswerte Machart.



Im Jahr 2004 hatte Irmscher Grund zum Feiern: Seit 35 Jahren waren die Remshaldener der Opel Haus- und Hof-tuner. Gefeiert wurde mit 302 PS unter der Haube des Vectra C, GTS und Caravan, und auch im Signum war der heiße V6 zu haben. Dazu 18-Zoll-Alus, Sportfahrwerk, spezieller Endschalldämpfer und Aerodynamik-Kit, innen Sitze mit steingrauem Leder, Sportlenkrad in Platinoptik, Schaltknäuf und Handbremshebel sehen nach Granit aus und sind in Wirklichkeit aus Plastik. Den 3,2-Liter-V6 kitzelte Irmscher von 211 auf 302 PS dank Kompressor, die Topspeed stieg von 237 auf 283 km/h – und dabei reicht der Tacho „nur“ bis Tempo 260. Bei Höchstgeschwindigkeit verschwindet die Tachonadel im Niemandland, und der brave Vectra war ein veritabler Porsche-Schreck. Dieser bis dato schnellste Opel war natürlich ein Meilenstein in der Opel-Historie und



Dezent ist das auch nicht. In seiner Zeit war der Kapitän ein sehr repräsentativer Wagen und sah genau danach aus. Man schmückte sich und sein Auto damals eben anders als heute. Und sechs Zylinder hatten damals noch eine andere Bedeutung.

somit ist es eine weise Entscheidung von Hachette gewesen, ausgerechnet den i35 zu miniaturisieren und damit dem an sich etwas drögen Vectra C auch einen Platz in der Opel-Sammlung zu gönnen. Immerhin gab es den Irmscher i35 unseres Wissens noch nie in miniature, in keinem Maßstab. Jetzt also in 1:25. Die 18er und 43er grummeln vernehmlich, nicht „ihr“ Maßstab, aber immerhin und wenigstens in 1:25.

Dagegen ist der '56er Kapitän fast schon profan, obgleich er den großen Opel in seiner Blüte repräsentiert. Und dann auch noch in edlem Schwarz. Sieht verdammt gut aus, das Ding! Es muss nicht mal das L-Modell

sein, ein Basis-Kapitän reicht auch – zumal es vor dem '56er ohnehin keinen Kapitän L gegeben hatte, da war der Kapitän eben der Kapitän. Das L-Modell war der Anfang der Auffächerung der Modellpalette, und nach dem Kapitän P 2.6 wurde der Kapitän L sowieso zum Admiral und der „normale“ Kapitän wurde zum Basismodell degradiert, das 1970, als Kapitän B, vorzeitig und sanft entschlief.

● **Nr. 42** Opel Kapitän 1956 schwarz und
● **Nr. 43** Opel Vectra C GTS i35 (Irmscher) 2004. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. Preis am Kiosk je 34,99 €, im Abo je 29,99 €.

Alexander F. Storz



Rundum-Bodykit, Spoiler und spezielle Alus. 302 PS im Vectra GTS dürfen nicht dezent verpackt sein. 302 PS müssen nach 302 PS aussehen!



Fotos:
Alexander F. Storz



Die Porsche-Fangemeinde wird von den Münsterländern verwöhnt. Die dort ansässige Fimra Modellissimo bringt unter ihrem Label KK-Scale zwei 911er auf den Markt, ein SC Coupé und einen offenen SC Targa, beide Vorbilder stammen aus dem Jahr 1978. Dazu kommt ein Sondermodell, ein Carrera Coupé 3.2, dessen Original 1988 zu Ehren von bis dato 250 000 gebauten Porsche 911 in einer kleinen Sonderserie auf den Markt kam, sowie ein 924 Martini der „World Champion Edition“.

Bevor wir uns den Modellen zuwenden, sollen die Originale zu ihrem Recht kommen. Welche Automobilfirma kann von sich behaupten, den Namen eines der bekanntesten Rennens der Welt, der Targa Florio, einem ihrer Automodelle gegeben zu haben? Einfache Antwort: Porsche! Mit dem 911 Targa setzte Porsche eine kleine Revolution in die Welt, nämlich die sicherste Art, Cabrio zu fahren. Ein Glückskind, der 911 SC Targa, denn ursprünglich sollte er a) ein Cabriolet werden, und b) sollte es den 911er überhaupt nicht mehr geben, denn er schien ausgereizt zu sein. Aber dann entschieden sich die Porsche-Mannen zum Glück doch anders. Gegen ein Vollcabrio allerdings sprachen die Konstruktion, die Kosten sowie die stark eingeschränkte Sta-

Vier Richtige

Der Porsche-Hype hält unvermindert an. Zwar gibt es in Sachen 911 kaum noch Lücken und auch der 924 kommt inzwischen zu seinem Recht. Doch die Porsche-Fans finden immer noch Lücken in ihrer Vitrine – und KK-Scale, mit einem Herz für Achtzehner, füllt sie beherzt.

bilität. Dazu kamen die zu hohe Frontscheibe und auf der Motorhaube hätte sich das Verdeck getürmt, kein besonders schöner Anblick. Als Lösung bot sich die Bauform mit Überrollbügel an, separatem Dachteil und einer Faltscheibe fürs Heck. Ein weiterer Vorteil waren die bedeutend niedrigeren Kosten, denn zu dieser Zeit war Porsche finanziell nicht gerade auf Rosen gebettet.

So tauchten im Modelljahr 1978 die vom Volksmund als „Bügeleisen-Cabrio“ verspotteten 911 SC Targa im Straßenverkehr auf. Doch das Auto wurde zu einem Volltreffer. Der Motor, ein luftgekühlter Sechszylinder-Boxer, Hubraum knapp 3,0 Liter, leistete nun 180 PS im Modelljahr 1978, 188 PS im Modelljahr 1980 und 204 PS in den Jahren

1981 bis 1983. Nach dem „Ur-Elfer“, gebaut von 1964 bis 1973, sowie dem bis 1977 gebauten G-Modell, war der SC (Super Carrera) die dritte Entwicklungsstufe des 911er. Der SC feierte also einen großartigen Einstand, und zum Modelljahr 1983 überraschte Porsche die Fan-Gemeinde sogar mit einem vollwertigen Cabriolet – Totgesagte leben oftmals länger.

KK-Scale überrascht die Sammler mit gleich zwei SC-Modellen und beide Miniaturen sind bildschön und authentisch geworden. Absolut stimmige Karosserielinien, präzise Gravuren in der richtigen Tiefe und exzellente Lackierungen, das ist der erste Eindruck, und er trägt auch nach genauer Betrachtung nicht. Targa wie Coupé punk-



Porsche 911 SC – geschlossen oder als halboffener Targa, KK-Scale hat beide Karosserievarianten stimmig umgesetzt.



Der Targa-Bügel besitzt korrekte Schlitz, die Türgriffe sind eingesetzt, die Glasteile passen perfekt.

Klarglas: In den Scheinwerfern der 911 SC-Modelle können die Leuchtmittel bewundert werden.

ten mit sehr schönem Interieurs samt Armaturenbrett mit Decal, gut ausgeformten Sitzen, Schalt- und Handbremshebel, Sonnenblenden sowie Türinnenverkleidungen. Der Targa-Bügel besitzt korrekte Schlitzte, die Türgriffe sind eingesetzt, die Glasteile passen bei beiden Miniaturen perfekt. Die im Heck sitzenden Entlüftungsgitter sind strukturiert, knapp darunter sind die präzise eingepassten Rückleuchten und in den Scheinwerfern können die Leuchtmittel bewundert werden.

Beide Modelle tragen keine Fuchs-Felgen, sondern die als „Hackmesser“ bekannten Felgen von ATS, zusätzlich besitzt das in Lindgrün lackierte Coupé noch ein Schiebedach, und ebenso erfreulich sind die gut strukturierten Unterböden. Den interessierten Sammler springt nun direkt die Frage an, welche Variante soll er kaufen? Das lindgrüne Coupé oder das sonnengelbe Cabrio? Für Fans der Zuffenhausener Autos keine Frage, die stellen sich beide Versionen in die Vitrine. Und wer nur ein Modell kaufen will? Schwer zu sagen, der Verfasser dieses Textes würde den Gelben nehmen. Warum? Er macht halt mehr her, erlaubt tiefe Einblicke ins Dekolletée und wirkt fröhlich, spritzig, halt wie ein „Gute-Laune-Auto“. Aber ganz toll gemacht sind sie beide.

● **KKDC 180802** Porsche 911 SC Coupé 1978, lindgrün, Diecast, UVP 79,95 €.

● **KKDC180922** Porsche 911 SC Targa 1978, talbotgelb, Diecast, UVP 79,95 €.

1970 gab die von VW/Audi und Porsche gegründete Vertriebsgesellschaft Gas und begann mit der Konstruktion eines neuen Sportwagens für Audi. Das von VW/Audi bereitgestellte Budget betrug rund 150 Millionen D-Mark. 1975 wurde das Projekt allerdings von Toni Schmücker gestoppt, VW



befand sich in einer finanziellen Krise. Kurzentschlossen kaufte Porsche das zu einem großen Teil fertig konstruierte Projekt zurück, entwickelte es weiter und konnte mit dem nun Porsche 924 genannten Auto Ende 1975 in die Serienproduktion einsteigen; ab 1976 kam der erste 924 auf den Markt. Das Design stammte von Harm Lagaay und unterschied sich mehr als deutlich von den bisher gebauten Porsche-Typen. Es gab etliche Sonderserien, das Vorbild der Miniatur – auch Weltmeisterschaftsmodell genannt, im Sprachgebrauch einfach nur „924 Martini“ –, wurde von 1977 bis 1985 angeboten. Das Kontingent betrug 1000 Exemplare für Europa und 2000 für die USA. Spezielle Goodies bei dieser Sonderedition waren Breitreifen, Lederlenkrad und Interieur aus Kunstleder sowie ein Martini-Zierstreifen und eine auf der Mittelkonsole angebrachte Plakette mit den Jahren der gewonnenen WM-Titel, denn 1977 hatte Porsche ja die WM-Titel in den Gruppen Fünf und Sechs geholt, aber auch die vorherigen Titel waren eingraviert. Die in eine Karosse-

Kurzentschlossen kaufte Porsche das zu einem großen Teil fertig konstruierte Projekt zurück und entwickelte es weiter.

rie aus Stahl eingebettete Technik war identisch mit der des Serien-924, also knapp 2,0 Liter großer Reihenvierzylinder mit 125 PS Leistung, die Höchstgeschwindigkeit lag bei um die 205 km/h. Die notwendige Verzögerung übernahmen vorne Scheiben- und hinten Trommelbremsen.

Kommen wir zum Modell. Die Karosserie ist absolut stimmig umgesetzt, die Gravuren sitzen in der richtigen Tiefe. Die Lackierung in Weiß ist nicht zu beanstanden, das Martini-Dekor exakt angebracht, und die authentischen Felgen sind korrekt lackiert. Dazu kommen einzeln eingesetzte Türgriffe mit Griffmulden, ein gut gelungener, linker Spiegel und das Glasteil sitzt perfekt.

Einen ebenfalls sehr erfreulichen Anblick bietet das Interieur. Lenkrad, Armaturenbrett mit allem Drum und Dran, dem großen Bruder entsprechende Sitze, Mittelkonsole mit Schalthebel und Türinnenverkleidungen, alles bestens. Auf der linken Seite der Motorhaube sitzt der Antennenknopf, die

Gravuren der eingeklappten Frontscheinwerfer sind tadellos, die Düsen für die Scheibenwaschanlage wurden nicht vergessen, und die Leuchte-

einheiten bieten einen ebenso erfreulichen Anblick wie die linksseitig angebrachte Abgasanlage. Fazit: Eine in keinsten Weise zu kritisierende Miniatur und das zu einem mehr als fairen Preis.

● **KKDC180722** Porsche 924 Martini, 1985, weiß, Diecast, UVP 79,95 €.

Letzter der Vierer-Gruppe ist das Modell mit dem langen Namen 911 Carrera Coupé 3.2 „250.000“. Dahinter versteckt sich die in 875 Exemplaren produzierte Sonderserie „250.000 Porsche 911“, lackiert im Farbton Diamantblau-Silber-Metallic; im gleichen Farbton waren die Felgensterne der 15 Zoll großen Fuchs-Schmiedefelgen gehalten. Ein sehr dezentes Blau, der Silberanteil lag bedeutend höher; allerdings fehlen der Modell-Lackierung zehn, zwölf Prozent



Die Karosserie des 924 ist stimmig umgesetzt, das Martini-Dekor exakt angebracht, und die authentischen Felgen sind korrekt lackiert. Auch das große Glasteil der Heckklappe ist passgenau eingesetzt und zeigt obendrein feine Heizdrähte.

Fotos: Marc Koloch



Der Spoiler im Turbo-Look ist wohl ein spezieller Kundenwunsch des Vorbild-Käufers gewesen, denn das serienmäßig bespoilerte Carrera Coupé 3.2 hatte breiter ausgestellte Radhäuser.



Blau. In diesem Farbton präsentierte sich auch die Inneneinrichtung aus Leder, auf den Kopfstützen der Sitze war die Signatur von Ferry Porsche eingearbeitet. Es gab drei unterschiedliche Karosserien, Coupé, Targa und Cabrio, dazu kam eine am Handschuhfach angebrachte Plakette mit der Inschrift „250.000 Porsche 911-Jubiläum-Sonderserie-1987“. Dieses Auto gab es auch im Turbo-Look, also mit stärker ausgestellten Radhäusern und größerem Heckflügel. Der knapp 3,2 Liter große Sechszylinder-Boxer leistete mit Kat 217 PS, ohne Kat sprangen 231 PS heraus, ausreichend für eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h und das bei einem Leergewicht von gut 1200 Kilogramm.

Kommen wir zum Modell, hier hat KK-Scale wieder sehr gute Arbeit geleistet. Der 911er hat zwar nicht die breiteren Radhäuser, aber den Spoiler im Turbo-Look, wohl

ein spezieller Kundenwunsch. Die Karosserie zeigt sich bestens in Schuss, ebenso wie die exakten Gravuren. Das Interieur hält sich am Original, die Fuchs-Felgen sind ebenso gut geraten wie die Kleinteile. Einzeln eingesetzte Türgriffe, Antennenknopf, die Faltenbälge der Stoßstangen, Front- und Heckwischer, der kleine Frontspoiler, Aufnahmeplätze für den Wagenheber – hier

wurde sehr sorgfältig gearbeitet. Prima gelungen ist auch die Auspuffanlage, sogar der Unterboden ist ordentlich detailliert. Fazit also auch bei dieser Miniatur: Hier kann der Sammler beruhigt zugreifen und das zu einem günstigen Preis.

● **KKDC180714** Porsche 911 Carrera Coupé 3.2, 1988, Diecast, Maßstab 1:18 UVP 79,95 €.

Wolfgang Rüppel

McKLEIN-KALENDER 2023

Das neue Jahr hat schon quasi einen Fuß in der Tür, höchste Zeit also, an einen Kalender zu denken. Besonders empfehlenswert sind die Kalender aus dem Hause McKlein Publishing, ein Fest für die Augen eines jeden Rallye- oder Rennsportbegeisterten. McKlein, der Name ist einfach ein absolutes Gütesiegel. Und nicht umsonst steht dieses Label bei fast allen Motorsportfachleuten wie Journalisten, Teamchefs oder Fahrern an erster Stelle, wenn es um Bücher oder Kalender geht. Hier hat einer das Auge, den Sachverstand und die langjährige Erfahrung sowie die Intuition, im richtigen Moment auf den Auslöser zu drücken. Das gilt auch für die 2023er Kalender, drei absolute Prachtstücke.

Alle Kalender sind erhältlich bei: RallyWebShop, Hauptstraße 172, 51143 Köln oder www.rallywebshop.com

The Wider View 2023



McKlein Publishing, Format 95 x 48 cm, 25 Fotos in Farbe (2 Motive pro Monat zur Auswahl), Spiralbindung. ISBN 978-3-947156-44-3, Preis 49 €.

Der Kalender „The Wider View 2023“ erinnert an das Rallye-Jahr 2022. Er ist knapp einen Meter breit und zeigt in wirklich fantastischen Farbfotos die schönsten und dramatischsten Bilder aus diesem Jahr.



Motorsport Classic 2023

McKlein Publishing, Format 67 x 48 cm, 25 Fotos in Schwarz-Weiß (2 Motive pro Monat zur Auswahl), Spiralbindung. ISBN 978-3-947156-45-0, Preis 49 €.

Der zweite Kalender, „Motorsport Classic 2023“, begeistert mit Aufnahmen in Schwarz-Weiß und erinnert an die glorreichen Motorsport-Jahre der fernen Vergangenheit. Targa Florio, Monte, Nürburgring, mit den Stars Mini Cooper, Lancia Stratos oder Ford GT 40 und dazu die Fahrer wie Röhrl, Hill, Rodriguez oder Hopkirk – die Crème de la Crème, ob Piloten oder Autos.

2023 Desktop Rally Calendar

McKlein Publishing, Format 11,5 x 14,0 cm, 56 Farbfotos, (Auswahl zwischen historischem und aktuellen Fotos alle zwei Wochen), Spiralbindung mit Aufsteller. ISBN 978-3-947156-46-7. Preis 12 €.

Wer etwas für seinen Schreibtisch haben möchte, greift beim „2023 Desktop Rally Calendar“ zu. Kompakt und handlich, der mit 56 Farbfotos demonstriert: es gibt auch kleinformatische Kostbarkeiten. Egal, ob man alle oder nur einen Kalender kauft, jeder erzeugt Genuss pur – und das über ein Jahr lang. Absolut empfehlenswert! **wr**





Formal ausgezeichnetes Modell, und Norev stellt mit viel Akribie und Liebe zum Detail die Unterschiede zwischen einem 1968er GLS und einem 1974 TI heraus. Sie wandeln den Charakter des Fahrzeugs völlig.

Fotos: Alexander F. Storz

Trendsetter der GTI-Mode

Er nahm konzeptionell den Golf voraus, der Simca 1100. Und als 1100 TI nahm er den Golf GTI voraus. Ein absoluter Trendsetter, und wer ihn je fuhr, hat ihn in guter Erinnerung. Die lässt sich nun trefflich auffrischen, mit einer Norev-Formneuheit im Doppelpack: Simca 1100 GLS als kleiner Luxusliner und Simca 1100 TI als „Hot Hatch“.

Automobilhistorisch wird der Simca 1100 landläufig unterschätzt. Er war ein Trendsetter, ein Schrittmacher. Er war der erste in wirklicher Großserie hergestellte Kompaktwagen mit Frontantrieb, quer eingebautem Motor, schrägem Heck, großer Klappe und umlegbarer Rücksitzbank zur Laderaumerweiterung. Er war quasi der Erfinder des Golf-Prinzips, des Layouts, dem seit gut 40 Jahren alle modernen Fahrzeuge der unteren Mittelklasse frönen. Natürlich war er nicht der allererste. Diese Ehre gebührt der Autobianchi Primula von 1965. Aber das war kein Fahrzeug mit großer Verbreitung. Der zwei Jahre später erschie-

nene Simca hingegen war ein Bestseller (1972 meistverkaufter Wagen Frankreichs) – auch in Deutschland. Zwischen 1967 und 1982 entstanden 2,2 Millionen Exemplare. Und mit dem 1100 TI von 1974 schuf Simca erneut ein zuvor unbekanntes Genre, dasjenige des „Hot Hatch“, also des sportlichen Kompakten à la Golf GTI – wenngleich nicht gar so potent. Als Randbemerkung sei noch der Matra Rancho genannt, der, bis auf den Allradantrieb, 1978 das SUV-Konzept in der kleinen Klasse

vorwegnahm und ebenfalls auf dem Simca 1100 beruht. Also ist der Simca 1100 automobilhistorisch wirklich ein Meilenstein.

Von Anfang an gab es den Simca 1100 als Drei- und Fünftürer sowie als Break, alle in den Ausstattungen LS, GL und als Topmodell GLS, ebenfalls von Beginn mit Ferodo-Automatik, 1118 cm³, 53 oder 56 PS. Die meisten PS hatte der GLS,

Mit dem 1100 TI schuf Simca ein neues Genre, dasjenige des „Hot Hatch“, des sportlichen Kompakten à la Golf GTI.

den meisten Chrom auch, und Norev hat kein einziges Leistchen vergessen: Schwelcherchrom, Radlaufchrom, Chromradkappen mit Zierringen, welche die gesamte Felge abdecken, Seitenzierleiste, die sich am Heck fortsetzt, Chromgrill, Stoßstangen mit Chromhörnern, alles blitzt und blinkt und ist kombiniert mit einem hellen Metallicblau namens Bleu Estoril 6902, extra für den 1100er auf die Farbpalette genommen und zwischen 1967 und 1970 lieferbar. Innen sind die Türen, wie bei allen 1100ern, nicht komplett verkleidet, und dennoch ist der GLS komplett und reichhaltig ausgestattet.

1974, der 1100er erfolgreich und arriviert, sah das Programm anders aus. LS und GLS

Das wäre für Norev eine nette Variante: Simca 1100 GLS als Pariser Taxi mit dem für die damalige Zeit typischen, kleinen weißen Taxischild auf dem Dach. Ein früherer GLS, aufgenommen im Sommer 1971.





blieben mit nunmehr 60 PS aus 1118 cm³, den mittleren GL gab es nicht mehr, dafür den 1100 Spécial mit 1294 cm³ und 75 Pferden, optisch sportiv mit gelochten Stahlfelgen und serienmäßigen Halogen-Fernscheinwerfern im Grill. Als Melange aus GLS und Spécial gab es zusätzlich den 1100 EX mit Spécial-Ausstattung, aber dem 1118-Kubik-Motor. Der Kracher auf dem Pariser Salon

im Oktober 1973 war aber der 1100 TI, war für Touring International stand und den Simca schon durch die Bezeichnung um eine Klasse beförderte. Der 1294-cm³-Motor wurde dank Doppelvergaseranlage auf 82 PS gekitzelt, der Simca wurde zum 165-km/h-Renner. Das war für einen Kompakwagen anno 1974 unerhört! Der damals stärkste Golf hatte nur 70 PS. Ebenfalls unerhört war,

dass ein Fahrzeug 40 Prozent Leistungsunterschied zwischen seiner Basis- und seiner Topversion aufzuweisen hatte. Dazu eine Komplettausstattung, basierend auf dem Spécial, aber oberhalb seiner angesiedelt: Frontspoiler, hinterer Dachkantenspoiler an der Heckklappe, Halogen-Zusatzscheinwerfer im mattschwarzen Grill, Nebelscheinwerfer unter der Stoßstange, zwei Rückfahr-

• • • NEWS • • • NEWS • • • NEWS • • • NEWS • • • NEWS • • •

Französischer Nachwuchsstar

Das Simca Racing Team (SRT) war eine rein französische Angelegenheit, und in den 70ern gehörte es zu den unterhaltsamsten Erscheinungen der dortigen, nationalen Rundstreckenszene. Gegründet wurde das SRT, nachdem Chrysler die Simca-Mehrheit übernommen hatte, und es ging darum, jungen Amateuren bezahlbaren Motorsport zu ermöglichen. Schon zuvor hatte sich Simca schwer im Motorsport engagiert, es gab die Simca-1000-Abarth-Ära (1962 bis 1964), ab 1969 rannten das Simca 1200 S Coupé und einige Prototypen (Simca CG MC), während der professionelle Simca-Motorsport bis hin zur Formel 1 in den Händen vom Partner Matra lag. Simca Racing Teams für Amateure hingegen gab es in allen großen französischen Städten. Über allem thronte Henri Chemin, der Chef der Motorsportabteilung. Es gab Cups und Bergrennen mit identischen Fahrzeugen, getunten Simca 1000 Rallye, Rallye 1, Rallye 2 und Rallye 3. Nachdem Chrysler die Marke Simca 1979 an Peugeot verkaufte und Peugeot daraus Talbot machte, lebte das Racing-Team noch zwei Jahre weiter. Dann stieg Talbot offiziell in den Rallyesport ein und es wurde das Team Peugeot-Talbot-Sport mit Jean Todt an der Spitze geschaffen. Norev macht aus seinem bekannten Simca 1000 Rallye 2 nun ein SRT-Fahrzeug der Saison 1973, lackiert im typischen Giftgrün („Vert Acide“) mit mattschwarzer Vorderhaube und den doppelten Bumble-Bee-Streifen quer übers Heck, was Simca als waschechte Chrysler-Tochter den Mopar-Muscle-Cars in den USA abgeschaut hatte (die allerdings ein bisschen größer und

potenter waren). Dazu radkappenlose Felgen zweifarbig, Zusatzscheinwerfer, Schalensitze mit Hosenträgergurten, eine entsprechende SRT-Dekoration – ein heißer Giftzwerg, der kleine 1000er. Über das Modell selbst hat Caramini schon mehrmals geschrieben, Vordertüren und Hauben zu öffnen, sehr hübscher Heckmotor, unter der Vorderhaube ein Reserverad, lenkbar – ein bekanntes und gutes Modell, der Rallye 2 nunmehr nicht nur in Turnschuhen, sondern richtig athletisch.

🔴 **Norev 185699** Simca 1000 Rallye 2 Simca Racing Team 1973. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,90 €. **afs**

Norev holt so allmählich auf und das Versäumte nach. Lieferketten, Corona, mangelnde Container und all das, was wir zur Genüge kennen, sind schuld. Dieser Simca war für November 2021 angekündigt. Fast ein Jahr später, und schwupps ist er schon da.





Viele Differenzen vorne: Chrom herrscht vor, die Blinker/Standlicht-Einheit im damals typisch-französischen ungefärbten Glas. Beim TI dominiert matt-schwarz, gelbe Fern- und Nebelscheinwerfer, Frontspoilerchen und eine orangefarbene Blinkersektion. Hinten auch Unterschiede, Dachkantenspoiler und heizbare Heckscheibe beim TI, sehr nett auf der Heckscheibe der „Chrysler/Simca“-Aufkleber.



scheinwerfer, sportlich-straffe Vordersitze, Armaturenbrett mit Rundinstrumenten (anstelle Breitbandtacho), Sportlenkrad, vordere Scheibenbremsen. Und natürlich Alus, was 1974 auch alles andere als üblich in dieser Klasse war. Die speziellen Alufelgen des 1100TI stammen von Dunlop (was kaum bekannt ist, wird Dunlop gemeinhin doch nur mit Reifen in Verbindung gebracht), wie auch die Alus anderer 70er-Jahre-Simca. Auch Peugeot und Renault hatten Dunlop-Alus im Zubehörprogramm, Dunlop muss als Felgenhersteller damals in Frankreich recht populär gewesen sein. Die 1100-TI-Alus sind interessant anzusehen. Sie zu reinigen, muss die Hölle gewesen sein, vor allem die acht trapezförmigen, kleinen Löcher und obendrein die mannigfachen Vertiefungen. Zeitweise bot Simca die Felgen grau ausgelegt an, dann war die Arbeit wohl nicht so zeitintensiv und fingerermordend. Aber es gab sie auch in Silber, also nur mit Klarlack überzogenes Aluminium. Wer die sauber halten wollte – oje!

Zum folgenden Modelljahr 1975 überarbeitete Simca das Heck, größere Rücklichter. Der Norev 1100 TI stellt also nur den einen

Im vollen Ornat: Simca 1100 TI, sportlich und luxuriös zugleich, ein typisches Topmodell eben. Das Foto zeigt ein 1976er Modell, also schon nach dem kleinen Facelift vom Vorjahr, das aber in erster Linie die Heckgestaltung betrifft (größere Rücklichter). Das sieht man aus dieser Perspektive nicht.

Jahrgang 1974 dar, lackiert in Sandalwood Metallic 166. Seine Präsentationsfarbe war Jaune Maya, ein knalliges Gelb. So gibt es den 1100 TI als Norev-Online-Modell in 300er-Auflage (und den 1968er Simca 1100 gibt es dort als Pariser Polizeiauto), und in Jaune Maya kennen wir den 1100 TI von Ottomobile (*Caramini 9/2018*), aber in 1975er-Version mit modifizierten Heckleuchten.

Norev unterscheidet akribisch zwischen beiden Modellen, innen und außen. Viel

Chrom beim GLS, Sportives beim TI, die jeweiligen Attribute bestens herausgearbeitet – bis hin zu unterschiedlichen Sitzen (mit/ohne Kopfstützen), Armaturenbrettern (Breitbandtacho/Rundinstrumente) und Lenkrädern. Auch die Zwangsentlüftungsöffnung in der C-Säule ist vorbildlich anders beim GLS (in Wagenfarbe) und beim TI (verchromt), unterschiedliche Formteile sind auch der Kühlergrill, natürlich die Felgen, und der TI trägt zusätzliche Spoiler und eine Sonnenschutzinfärbung des oberen Windschutzscheibenbereichs.



Norev geht schwer ins Detail, sogar die Schriftzüge differenzieren, und während beim 1967er GLS an der Motorhaubenvorderkante „Simca“ in Chromlettern steht und die Ausstattungslinie „GLS“ im Kühler zu finden ist, verzichtet der TI auf den breit angelegten „Simca“-Schriftzug und gibt sich durch ein kleines „Simca TI“ rechtsseitig preis. Das gleiche rektal, breit angelegte „Simca“ auf der Heckzierleiste beim GLS, kleines „Simca TI“ rechts auf der Kofferraumklappe beim Turnschuhträger. Sehr nett: Auf dessen Heckscheibe ist ein „Chrysler/Simca“-Aufkleber, denn damals war Chrysler Mehrheitsaktionär und wollte seinen Namen auf Simca-Wagen lesen.

Formal ist der Norev Simca 1100 ein Musterbeispiel guten Werkzeugbaus – nicht nur, weil er unterschiedliche Versionen aus den gleichen Formen zulässt, sondern vor allem, weil er den Simca 1100 absolut trifft. Beste Proportionen und Dimensionen, hervorragende Recherche. Norev bekommt für dieses Auto eine Eins mit Sternchen.

● 185751 Simca 1100 GLS 1968 Bleu Estoril,
● 185750 Simca 1100 TI 1974 Sandalwood Metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 69,90 €.

Alexander F. Storz



Oben mit und oben ohne

Zwei weiße Ford sind noch keine weiße Flotte. Aber als Garagennachbarn sind sie vorstellbar: der offene Escort XR3i als Sommerauto, der kleine, heiße Fiesta XR2i als Alltagsflitzer. Ottomobile ermöglicht, das Paar als Vitrinennachbarn auszustellen.

Ihr gemeinsamer Jahrgang war 1989/90, da standen sie nebeneinander im Ausstellungsraum des Ford-Händlers: Der Escort IV (1986–1990) und der Fiesta '89 (1989–1996), und wer die beiden, jeweils zum Plaisir ihrer Besonderheiten, kaufte, kann sie jahrelang nebeneinander in der Garage stehen haben. Den offenen Escort XR3i als Tourer für den Sommer, als Urlaubsfahrzeug (mit gerade mal ausreichend Kofferraum für Zwei) und den Fiesta XR2i für die Stadt, zum Flitzen, zum alltäglichen Spaß haben. Er ist eigentlich auch nur für Zwei, denn ein Fiesta XR2i ist zwar bissig, aber er bleibt ein Kleinwagen. Die weitere Gemeinsamkeit ist die identische Lackierung der beiden Otto-Mobile, Diamantweiß XSC691, innen beide in Graustufen, außen sind die GTI-Streifen am Escort rot und am Fiesta blau. Die Machart beider ist qualitativ identisch und Otto-typisch gut, Lackierung und Dekoration sind über jegliche Kritik erhaben.

Interessant ist die Herstellungsweise der Escort-Seitenscheiben: Sowohl das Dreiecksfenster in der Vordertüre als auch die teils herabgelassene Scheibe hinter dem Überrollbügel sind keine Zellontteile, sondern aus stabilem Kunststoff gefertigt. Er wirkt wie Hartplastik, womöglich ist er aber transparentes Resine. Die Windschutzscheibe ist, wie üblich, ein dünnes Zellontteil, am Escort wie am Fiesta randseitig schwarz bedruckt, was die Fenstergummis darstellt, und sehr passgenau. Ein Cabriolet-Innen-

Karmann baute das Escort Cabriolet, und durch sein Stummelheck wirkte es weit erwachsener als sein Hauptkonkurrent, der offene Golf. Der Überrollbügel hatte zweifellos Vorzüge, war aber ästhetisch stets umstritten.



Teppichboden macht sich immer gut, vor allem bei einem offenen Modell. Prima gemachter Escort-Innenraum, auch wenn die Sitzflächen etwas zu sehr glänzen.

raum offenbart stets all seine Geheimnisse. Zu loben ist der beflockte Teppichboden, zu kritisieren eigentlich nichts – es sei denn, man stört sich an den etwas zu glänzenden Sitzflächen, die ein wenig „speckig“ aussehen. Der weiße Außenlack sowie das ebenfalls weiße Verdeck lassen die Vermutung zu, dass es sich um das Sondermodell „Boris Becker“ handelt. Dem ist aber nicht so, denn „der Becker“ hat spezielle Alus in Weiß und



Klein und gemein: Einem Fiesta traute niemand Tempo 187 und eine Beschleunigung von 10 Sekunden auf 100 km/h zu. Sein Potenzial war also, dass ihn jeder unterschätzte.



Zusatzscheinwerfer. Also ist das Otto-Mobil ein normales Serienfahrzeug.

„XR“ steht bei Ford für Sport und „i“ wie immer für Einspritzung. Die hatte der Escort XR3i schon beim Vorgänger, und der Miniatur sieht man nicht an, ob sie 105 „schmutzige“ PS oder 90 „saubere“ dank Katalysator unter der Haube trägt. Den gleichen 1,6-Liter-Kent-Motor, jedoch mit 103 PS, hat auch der Fiesta XR2i, das 1989er Modell als komplette Neukonstruktion, rundum verspoilert, die Kunststoffteile in Wagenfarbe und gleich vier rechteckige Zusatzscheinwerfer in der mächtigen Bugschürze.

● **OT398** Ford Escort XR3i Cabriolet (Karmann) 1986, Auflage 3000 Exemplare,

● **OT967** Ford Fiesta III XR2i 1989. Auflage 2500 Exemplare. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:18. Preis je ca. 90 €. **Alexander F. Storz**

Fotos:
Alexander F. Storz

Sonderpunkte gibt es für die Vorbildwahl, denn obwohl dieses Rallye-Auto nicht gerade als erfolgreich bezeichnet werden kann, ist es doch eine kleine Rarität.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Kölner Martini

Ein Ford Escort RS Cosworth im Martini-Dress? Ja, das ist korrekt und hat es tatsächlich so gegeben, als die Zeit der Lancia Delta beim Jolly Club vorbei war. Ixo hat die Gelegenheit genutzt, diese Episode aufzugreifen und beschert Rallye-Freunden das Modell eines raren Vorbilds.

Nach dem sechsten Gewinn der Hersteller-WM in Folge zog sich das Lancia-Werksteam 1992 erst einmal zurück und gab die Autos an den Jolly Club ab, der dann ab 1993 den Delta einsetzte und für Einsatzplanung wie auch für die Auswahl der Piloten verantwortlich war. Letztendlich erwies sich das als Schlag ins Wasser, am Ende der Saison schafften es Sainz/Moya mit Mühe und Not auf Rang Acht in der Wertung der Fahrer, Lancia erreichte den fünften und letzten Rang in der Herstellerwertung. 1994 sollte es dann besser werden, aber das Gegenteil trat ein. In den Ergebnislisten der besten Zehn der Rallye-WM-Läufe tauchte nur ein einziges Mal ein vom Jolly Club eingesetztes Auto auf, bei der Sanremo kamen die Italiener Cunico/Evangelisti auf dem sechsten Gesamtrang ins Ziel – mehr war nicht drin. Dadurch erklärt sich natürlich auch die Martini-Werbung, denn die Gelder flossen halt von Lancia an Jolly Club weiter – eventuell wurden sie auch von Martini direkt an Jolly Club überwiesen.

Ebenfalls war die Zeit der Lancia Delta für Jolly Club vorbei, die von Lancia übernommenen Wagen waren verbraucht oder verunfallt. Deshalb wurde dann 1994 ein Ford Escort RS Cosworth eingesetzt und vorbereitet nach den Regeln der Gruppe A.

Für einen Topp-Fahrer fehlte das Geld und Piloten wie Sainz, Kankkunen oder Auriol waren schon a) längst vertraglich gebunden, b) Jolly Club hätte niemals deren Salär bezahlen können, und c) diese Piloten hätten sich zu diesem Zeitpunkt nie in das Auto eines Teams gesetzt, dessen glorreiche Zeit sich langsam dem Ende näherte.

Das stört Ixo nicht, denn die Formen müssen ausgelastet werden, und die Idee ist nicht schlecht, einmal einen Ford Escort RS Cosworth im Martini-Kleid im Maßstab 1:18, zu produzieren. Eine authentische Karosserie ohne Fehl und Tadel und das verbunden mit einer exakten Lackierung plus

präzise angebrachter Dekoration, das gibt schon einen ersten, guten Gesamteindruck. Die Sechstern-Felgen von Speedline inklusive Zentralmuttern plus vier Sicherungsschrauben pro Rad, Scheiben und Zangen, gefallen ebenfalls, auf den Felgen sitzen Pirelli-Gummis und die Kleinteile wie Antenne, Spiegel oder Abschlepphaken machen ebenfalls einen guten Eindruck. Interessant ist die Befestigung der Schmutzlappen an den Vorderrädern durch eine Verankerung, sogar die Aufnahmepunkte für den Wagenheber werden dargestellt.

Auch bei diesem Modell bereitet der Innenraum Freude. Armaturenbrett-Decal mit Instrumenten, Überrollkäfig, Gurte auf den Rallye-Vordersitzen, ein ausgeräumter Fond, in dem das Reserverad liegt und Radkreuz wie auch Löscher vor dem Sitz des Co-Pilotens, Lenkrad, Schalt- und Handbremshebel sind natürlich auch vorhanden. Ein Modell, das mit rarer Vorbildwahl punktet und alle Ansprüchen, die an eine gute Miniatur gestellt werden, erfüllt.

OXO18RMC104A.20 Ford Escort RS Cosworth, #6, F. Cunico/S. Evangelisti, Rallye Sanremo 1994, Diecast, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Rüppel

Die Escort-Miniatur zeigt sich sehr gut in Schuss, erfreut den Sammler mit exakter Umsetzung der Karosserie, schönen Details und das alles zu einem moderaten Preis.



Einfach ein klasse Modell, Ixo hat hier – bis auf den Innenraum – alle Register gezogen. Der große Škoda 130 RS sorgte für die Überraschung bei der Acropolis 1979, als Blahna/Motal dreist den 130 RS auf einen nie erwarteten achten Gesamtrang fuhren.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Rallye Acropolis 1979, fünfter Lauf zur Rallye-WM und eine Tortur für Mensch und Material. Im illustren Kreis der Datsun Violet 160J, Ford Escort RS 1800, Lancia Stratos oder Renault R5 Alpine fiel der einsame Škoda 130 RS des Teams Blahna/Motal auf wie ein Hering unter hungrigen Haien. Aber als am Ende addiert wurde, hatte der Hering den meisten Haien ein Schnippchen geschlagen, im Ziel belegte die Tscheche einen von der etablierten Konkurrenz nie erwarteten, achten Gesamtrang, und der griechische Wein muss dem Duo nach der Rallye hervorragend geschmeckt haben.

Werfen wir aber zunächst einmal einen Blick auf das Vorbild. Initiiert und gebaut wurde der RS von der Škoda-Wettbewerbsabteilung. Aus dem Coupé 110 R wurde der Wettbewerbswagen Škoda 130 RS entwickelt, ein Coupé mit Heckmotor und Hinterradantrieb, die Homologation bekam das Auto am 1. Mai 1975. Um auf ein niedriges Gewicht zu kommen, waren Radhäuser und Motorhaube aus GFK gefertigt, Dach, Türen und Fronthaube bestanden aus Leichtmetall. Der Motorblock des 130 RS bestand ebenfalls aus diesem Material, dazu kamen ein spezieller Zylinderkopf, längere Ansaugrohre und zwei Weber-Doppelvergaser – Durchmesser je nach Einsatzzweck 40 oder 45 Millimeter –, sorgten für eine reibungslose Versorgung mit Benzin. Mit einem Hubraum von 1,3 Litern leistete der Vierzylinder nun um die 140 PS. Dazu kamen Trockensumpfschmierung und ein Fünfgang-Getriebe – später wurde auch ein Viergang-Getriebe homologiert – sowie ein Sperrdifferential

Der Jäger der Haie

Im Maßstab 1:43 hat Ixo schon einige Škoda 130 RS auf die Bodenplatte gestellt, nun ist der Maßstab 1:24 dran. Das Original ist sehr gut miniaturisiert, und so schlägt der kleine Tscheche von Ixo manchen Konkurrenten ein Schnippchen.

sorgten für einen guten Kraftschluss auf den Rallye-Strecken. Die Bremsen kamen von Girling, die Stoßdämpfer wurden von Koni bezogen und die Reifen stammten meistens von Goodyear, aufgezogen auf 13 oder 15 Zoll große Leichtmetallfelgen. Festzuhalten bleibt, der 130 RS agierte höchst erfolgreich auch in der ab 1980 ausgetragenen Tourenwagen-Europameisterschaft.

Mit der Umsetzung in den Maßstab 1:24 hat sich Ixo richtig Mühe gegeben. Erstaunt fällt der Blick aufs Heck, denn das Gitter für die Entlüftung ist ein Ätzteil – bei so manchem Achtzehner hätte Plastik es auch getan. Die Silhouette der Karosserie beeindruckt ebenso wie die sauberen Gravuren,

die hübschen Felgen oder die Batterie von Zusatzscheinwerfern. Die Verglasung mit den Ticket-Fenstern sitzt perfekt, Deko und Lackierung liegen auf gutem Niveau. Sehr schön ist die hinter dem Heck liegende Abgasanlage samt Endrohr gelungen, die Türgriffe sind eingesetzt und Wischer wie Spiegel machen einen authentischen Eindruck.

Recht wenig Beachtung dagegen wurde leider dem Innenraum geschenkt, hier dominiert Schwarz. Klar, Sitze plus Gurten samt Decals, Überrollkäfig, ausgeräumte Rückbank, Lenkrad, Schalt- und Handbremshebel, alles da, nur leider sind – bis auf die Beschriftung der Gurte – alle diese Teile schwarz eingefärbt. Einziger Farbtupfer ist der rote Feuerlöscher vor dem Sitz des

Co-Pilotens. Endurteil also, sehr viel Modell für wenig Geld, verbunden mit einer guten Vorbildwahl. Wir können gespannt sein auf die nächsten Wettbewerbsmodelle in diesem Maßstab.

● **IXO24RALO21B** Škoda 130 RS, # 31, V. Blahna/J. Motal, Rallye Acropolis 1979, Diecast, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Ruppel**



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert



Auch als Fahrschulwagen (links) oder Taxi bietet SAI den Peugeot 204 in der Erstausslieferung an, dazu auch ein geschmücktes Hochzeitsauto. Die Alltagslimousinen zieren aufgedruckte Seitenlinien und gesilberte Türgriffe.

Das Herz des Löwen

Wer erinnert sich noch an den Peugeot 204? Um 1970 war der von Pininfarina gezeichnete Kompakte mit dem Löwen auf der Brust der meisterverkaufte Wagen in Frankreich. In Deutschland war er damals für viele Autokäufer der erste Peugeot in ihrem Leben. SAI stellt den Löwen, der in fünf Karosserievarianten gebaut wurde, als viertürige Limousine vor.

Der Wagen schmeckt mir. Das schrieb das deutsche Nachrichten-Magazin *Der Spiegel* im Herbst 1969 über die Meinung deutscher Autokäufer zum Peugeot 204. Die 33. Umfrage galt eben diesem modernen französischen Kompaktwagen, mit dem Peugeot das Herz deutscher Kunden eroberte. Knapp 84 Prozent der befragten 204-Besitzer hatten mit diesem Wagen ihren ersten Peugeot gekauft. Wirtschaftlich, bequem, gut ausgestattet und geräumig, das waren die wertgeschätzten Attribute. Aber vor allem die serienmäßig vier Türen gefielen den Käufern, denen damit das Gefühl vermittelt wurde, ein vollwertiges Auto zu fahren. Unter den vom *Spiegel* befragten Limousinen-Besitzern fuhren 19,1 % den 47-PS-Typ Peugeot 204 Luxe, der Rest den 204 Grand Luxe mit 54 PS. Die Leistung des 1,1-Liter-Motors variierte allerdings je nach Baujahr. Der ab 1968 lieferbare 40-PS-Diesel tauchte in der Umfrage noch nicht auf, obwohl er bemerkenswert war: Er machte den 204 zum kleinsten Diesel-Pkw seiner Zeit.

Der Peugeot 204, von 1969 bis 1971 das meistverkaufte Auto in Frankreich, war also auch in Deutschland beim Publikum angekommen, nur vier Jahre nach seinem Debüt. Am 23. April 1965 im Pariser Palais des Sports vorgestellt, trug er zunächst den Löwen auf



Bei helleren Karosserien wirkt der schwarz unterlegte Kühlergrillbereich unten breiter – wie es sein soll. Passend dazu müsste das durch ein hochfeines Ätzteil dargestellte Kühlergrillgitter auch den Bereich der Blink-/Positionsleuchte einschließen. Aber das ließ sich in 1:87 dann doch nicht umsetzen.

der Heckblende und das Kennzeichen auf Stoßstangenhöhe. Das änderte sich zu 1968, dem Baujahr, das SAI als Vorlage für sein Limousinen-Modell diente. Auffälliges Merkmal: Das hintere Kennzeichen rutschte nun über die durchgehende Heckstoßstange. Eine Kleinigkeit an einem Automobil, dessen Entwicklung 1957 begonnen hatte und fast acht Jahre andauerte. Die Ingenieure sollten einen kompakten, der damaligen unteren Mittelklasse zuzuordnenden Wagen konstruieren, der unter dem 404 angesiedelt war und strenge Vorgaben zu erfüllen hatte: maximal 7.500 Francs teuer, maximal 750 kg schwer, mit ansprechendem Design, fortschrittlichem Komfort und außergewöhnlicher Robustheit.

Um auf weniger als vier Metern Länge viel Platz bieten zu können, waren innovative Lösungen gefragt. Die hatte man schon in Großbritannien gefunden, etwa beim Mini. Der 204 erhielt einen quer eingebauten Vierzylinder, ein quer eingebautes Getriebe, rundum Einzelradaufhängung und vorne Scheibenbremsen. Das war Mitte der 60er Jahre sowas von modern und Fahrern eines Opel Kadett oder VW 1500 völlig unbekannt.

Und dann noch die schlicht-chice Einkleidung, an der nicht nur das Entwicklungszentrum unter Leitung des Peugeot-Chefdesigners Paul Bouvet arbeitete, sondern auch Pininfarina mitwirkte.

Dieses französische Baguette-und-Butter-Auto hat nun SAI ganz frisch im 1:87-Angebot. Und natürlich ist es nicht erst jetzt möglich, dass man den 204 als Modell kaufen kann. Er steckte als 43er in der originalen Dinky-Schachtel, für den Atlas-Verlag in der Dinky-Replik-Schachtel, und Norev schuf unter eigenem Namen einen feinen 43er ebenso wie einen 87er. Für Brekina wäre der 204 auch ein Vorbild gewesen, aber Brekina schuf den 203, den 403 als Cabrio, den 404 und den 504. Und ließ damit eine Lücke, die SAI nun mit einer Karosserievariante des vielseitigen Kompaktwagens füllt. Die Franzosen haben die viertürige Limousine umgesetzt – nichts Aufregendes, aber etwas Unverzichtbares, so wichtig wie ein Opel Kadett B oder ein VW Golf I. Und wichtig ist daher auch, dass diese Form stimmt. Bei SAI ist das keine Frage – Linienführung und Proportionen mit dem kurzen Heck passen, ebenso die Wölbungen der Motorhaube, nur

Der Abgasstrang ist nachgebildet, der Auspufftopf eingesteckt.



der Radstand hätte einen halben Millimeter kürzer ausfallen können, dann stünden die Räder optimal in den Radhäusern. Sehr plastisch sind die gelochten Felgen dargestellt, auf die sichtbar profilierte Reifen aufgezo- gen sind.

Die Karosserie aus Kunststoff ist einteilig ausgeführt, vorne und hinten angesetzte, gesilberte Stoßfänger, vorne eingesetzte Hauptscheinwerfer mit weißer Verglasung, die einst gelben Hauptscheinwerfer waren in Frankreich nur bis 1993 Pflicht. Ansonsten sind die Blink- und Schlussleuchten bemalt dargestellt. Die Scheinwerfer scheinen einen Tick zu tief zu sitzen, doch liegt dies an der plastischen Machart des Kühlergrills, dessen Ätzteil den Bereich der Blinkleuchten ausspart. So wirkt der 204 in direkter Frontansicht bei dunklen Lackierungen etwas pummelig, in hellen Lackierungen nicht, weil sich dann der formrichtig komplett schwarz unterlegte Kühlergrillbereich von der Karosserie deutlicher abhebt.

Auf der Heckklappe findet sich der aufgedruckte Peugeot-Schriftzug, mittig auf der Motorhaube die Modellbezeichnung „204“ mit Wappen, das Löwen-Logo farbig auf einer plastisch dargestellten Plakette im Kühlergrill. Schwarz sind auch die Kennzeichenfelder ausgeführt, somit gibt der 1:87-Peugeot noch die alte französische Kennzeichensystematik wieder, die bis 2009 galt. Wer seinen Wagen zuvor zugelassen hatte, konnte das alte Kennzeichenformat aus dem Jahr 1950 nach wie vor behalten, sofern er als Eigentümer seitdem nicht in ein anderes Departement umgezogen ist. In Verbindung mit den weißen Hauptscheinwerfern hat SAI sich also einen 204 im Oldtimerzustand nach 1993 vorgenommen.

Führen wir die Außenbegehung zu Ende: gesilberte Seitenzierlinie und Türgriffe. Die etwas weit nach innen gerückte Chromleiste des Frontscheibenrahmens ist durch ein aufgesetztes Ätzteil dargestellt, dass aber die feinen, nach links gerichteten Scheibenwischer perfekt nachbildet. Der angespritzte Rückspiegel bleibt ohne Spiegelfläche.

Beim Blick auf den Unterboden fällt die plastisch dargestellte Auspuffanlage ins Auge, der angesteckte Auspufftopf überdeckt die hintere Kreuzschraube. Zieht man den Auspufftopf ab, so lässt sich die an zwei Schrauben fixierte Karosserie öffnen. Analog zum in *Caramini* 9/2021 beschriebenen 2CV, setzt sich das Interieur aus Sitzgruppe mit extra angesetzten Seitenverkleidungen zusammen, farblich abgestimmt auf die Außenlackierung – ein liebevolle Detaillösung in Zeiten vieler einheitlich schwarz gestalteter Innenräume. Schwarz ist hier nur die eingesetzte Instrumententafel samt Lenkrad. SAI hat sogar an einen Innenspiegel gedacht, der vom Dachhimmel herabhängt. Vier kleine Erhebungen auf dem Dach können auch bei SAI ihren Zweck erfüllen. Sie markieren die Aufnahmepunkte, an denen sich der spezielle Dachgepäckträger auf dem Peugeot abstützen konnte.

Franzosen dachten eben schon immer an Praktische – und ließen das Liebenswerte nicht aus dem Blick. So wurde der 204 zeitweise in fünf Karosserievarianten angeboten. Es gab ihn ab 1967 als Lieferwagen Fourgonette mit vollverblechten Seitenwänden sowie als viertürigen Kombi (Break) und



Zwei Schrauben sind am Unterboden zu lösen, dann hat man die drei Hauptbauteile in der Hand.

– leider nur für drei Jahre – auch mit zwei Seitentüren als Cabrio und als Coupé. Für SAI also die Gelegenheit, den 204 nicht nur in vielen Farben, als Taxi, Fahrschulwagen oder Hochzeitskutsche darzustellen, sondern auch in anderen Karosserievarianten aufzulegen. Spätestens zum 60. Geburtstag des erfolgreichen Franzosen, der allerdings einen Konstruktionsfehler hatte: Man musste, wenn man alle vier Zündkerzen wechseln wollte, den Motorblock abschrauben und anheben. Eine Zündkerze war nur auf diese Weise zugänglich.

Von SAI bereits ausgeliefert sind folgende Modellausstattungen:

- **6250** Peugeot 204 Limousine 1968, blanc courchevel, IA rot,
- **6251** dito, bleu pastel, IA türkis,
- **6252** dito, eau vive, IA beige,
- **6253** dito, rouge pourpre, IA beige,
- **6254** dito, rouge rubis, IA beige,
- **6255** dito, vert antique, jeweils Kunststoffkarosserie, teils angesetzte Ätzteile, Maßstab 1:87, UVP 28,95 €,
- **6260** dito, Taxi mit Dachschild, blanc corchevel, IA rot, UVP 31,60 €,
- **6261** dito, Taxi mit Dachschild, rouge pourpre, IA beige, UVP 31,60 €,
- **6263** dito, Fahrschulwagen mit Dachschild, bleu pastel, IA türkis, UVP 32,20 €.

Außerdem wird der 204 in der „Collection Vives les mariés“ in Pastellblau als geschmücktes Hochzeitsauto auf einem Sockel angeboten:

- **6265** Peugeot 204 Hochzeitswagen, bleu pastel, IA türkis, geschmückt, UVP 35,80 €.

Hans-Joachim Gilbert

Peugeot 204: Die Limousine (rechts) gab es nur viertürig, sie diente SAI als Vorlage für das neue Modell. Wie vielseitig der Wagen war, unterstreichen auch die abgebildeten Karosserievarianten Fourgonnette (unten) und Coupé.

Fotos: Peugeot



A sunny weekend ride ...

Die vorletzte Auslieferung aktueller Varianten bringt Leben in die Welt der kleinen Fahrzeuge – zumindest in Form kleiner Fahrer und Fahrerinnen. Das Thema hat sich bewährt und Busch kreiert immer neue typische kleine Figürchen, die sich stets dem Modell vom Typ und Herkunft anpassen.

Fröhlich fährt es sich ins sonnige Wochenende. Da ist zum einen der kleine MG Midget TC, ausgestattet mit Schirmmütze und der so typisch lässigen Haltung beim Fahren: rechter Arm auf der Wagentür aufliegend, und mit der rechten Hand das das Lenkrad umgreifend – fehlt nur noch die Pfeife im Mund. Das komplette Gegenteil strahlt die neue Fahrerin des quietsch-gelbe VW 181 aus. Bewaffnet mit einem Surfbrett geht es ab in Richtung Strand – die Hände mehr weniger am Lenkrad, voller Freude auf die nächste große Welle. Alles andere als einen Ausflug machen die beiden neuen Insassen des American LaFrance Pumpwagen, die eher dienstlich unterwegs sind. In ihrer typischen US-Kluft sind sie sofort als amerikanische Feuerwehrmänner auszumachen.

● **45918** MG Midget TC Cabrio 1946, Zweitton mit Fahrer. Karosserie in Beige. Kotflügel braun. Inneneinrichtung beige. Mehrfarbige Fahrerfigur. Preis 19,99 €.

● **46032** America LaFrance Pumper mit offene Kabine – Fire Dept./Engine # 1. Karosserie in Feuerwehrrrot. Inneneinrichtung blaugrau. Zwei mehrfarbige US-Feuerwehrmänner als Fahrerfiguren. Preis 35,99 €.

● **52721** Volkswagen 181 Kurierwagen offen 1969, Surfbrett mit Fahrerin. Karosserie in Zitronengelb. Inneneinrichtung schwarz. Surfbrett in Orange. Mehrfarbige Fahrerfigur. Preis 25,99 €.

Die beiden Formneuheiten fallen diesmal kaum auf, da sie reine Ergänzungen an bereits vorhandenen Modellen darstellen: Für den Trabant P601 gibt es einen neuen Grill sowie neue Felgen, damit entsteht in Nullkommanichts aus dem 1964er Modell ein 1977er Modell. Denn die meisten Veränderungen am Trabant spielten sich nur unter der Haube oder im Innenraumbereich ab.



Die beiden US-Feuerwehrmänner wirken entspannt, wahrscheinlich kommen sie gerade von einer Bewegungsfahrt zurück zur Wache.



Ein sonniger Ausflug per Cabrio. Während der Brite gekonnt lässig unterwegs ist, strahlt die Fahrerin im Kübelwagen pure Vorfreude auf ihren Surfritt aus.

Der erst in 2021 vorgestellte IFA Lasthänger 2A HL 80.11 erhält nun eine Plane.

● **53101** Trabant P601 1977. Karosserie in Biberbraun. Inneneinrichtung schwarz. Neue Felgen, neuer Grill. Preis 19,99 €.

● **53102** Trabant P601 1964. Karosserie in Polarweiß. Inneneinrichtung schwarz. Grill mit Logo. Preis 18,99 €.

● **53107** Trabant P601/de Luxe Export 1964. Karosserie in Pastellbraun mit weißem Dach. Inneneinrichtung hellgrau. Grill mit Logo. Preis 18,99 €.

● **53212** Trabant P601 Universal (Kombi) 1965, Deutsche Post (DDR). Karosserie in Postgelb. Inneneinrichtung schwarz. Grill mit Logo. Preis 18,99 €.



Neue Form mit großer Wirkung: mit neuen Felgen wird aus dem 64er Trabi ein 77er Trabant. Außerdem gibt es noch weitere Farb- und Druckvarianten wie ein Dienstfahrzeug der Deutschen Post der DDR.

Fotos: Stefan Schwiertz



Der erst in 2021 vorgestellte IFA Lasthänger 2A HL 80.11 hat nun eine Plane erhalten.

Hierzulande stand der VW 181 anfangs für ein Dienstfahrzeug – in den USA hingegen trug er als Freizeitmobil den bezeichnenden Namen „The Thing“. Bereits 2019 feierte der Kübel 50. Geburtstag.



● **53350** IFA Lasthänger 2A HL 80.11 ND mit Plane 1967. Karosserie in Mittelblau. Chassis dunkelrot. Plane mittelgrau. Preis 16,99 €.

● **53351** IFA Lasthänger 2A HL 80.11 ND mit Plane 1967. Karosserie in Grau. Chassis schwarz. Plane hellgrau. Preis 16,99 €.

Kübelwagen „The Thing“

Ein Highlight dieser Auslieferung ist der VW 181 in der amerikanischen Ausführung „The Thing“. Bereits 2019 feierte der Kübelwagen seinen 50. Geburtstag. Hierzulande wird der VW 181 als Dienstfahrzeug mit der Bundeswehr oder dem Technischen Hilfswerk assoziiert – in den USA hingegen trug er als Freizeitmobil den bezeichnenden Namen „The Thing“. Auch wenn viele junge Amerikaner nichts mit dem Fahrzeug anfangen können, „The Thing“ würden sie ihn dennoch nennen, aber sie wissen oftmals von ihren Eltern, was es damit auf sich hat. Denn in der Generation ihrer Väter oder Großväter war dieser VW ein Kultauto, das dem Bulli, dem Buggy und natürlich dem Käfer himself in nichts nachstand.

Der Typ 181 von Volkswagen wurde in Europa erst im Reifegrad eines Oldtimers als Freizeitauto entdeckt, während der Kübel auf der westlichen Seite des Atlantiks schon Lifestyle war, als den Begriff noch kein Mensch kannte. Ohnehin wussten die Amerikaner nie so recht, was dieser VW eigentlich sein wollte: Ein Cabrio, weil man schließlich das Kunststoffverdeck wie ein Zelt zusammenfalten, die Steckscheiben herausnehmen und sogar die Frontschei-

be umklappen konnte. Oder ein Offroader, der zwar keinen Allradantrieb aufwies, aber zumindest etwas mehr Bodenfreiheit gab? Ein Nutzfahrzeug, weil man die Rückbank mit einem Handgriff umklappen und den Kübel dann fast wie einen Pick-Up beladen konnte? Oder einfach nur ein ebenso billiges wie cooles Alltagsauto für vier Personen? Weil die Antwort darauf so schwerfiel, haben sie sich mit einem Trick aus der Affäre gezogen – und ihn tatsächlich nur das Ding, „The Thing“ genannt. Und das aktuelle 1:87 Modell mit seinem Namen in Negativdruck „The Thing“ am Schweller steht nun Pate für dieses grasgrüne Freizeitauto, das auf schicken Weißringreifen rollen darf.

● **52722** Volkswagen 181 Kurierwagen offen 1969. Karosserie in Grasgrün. Inneneinrichtung schwarz. Verdeck dunkelgrau. Preis 19,99 €.



Das ultimative Stadtauto mit Kultstatus im umweltgerechten ElectricDrive. Das Smart-Modell hat eine E-Zapfsäule dabei – wie praktisch.

Farb- und Druckvarianten

● **41014** Mercedes Benz O 3500 Omnibus – VEB Renak Werke Reichenbach (DDR) 1949. Karosserie in Creme/Dunkelrot. Preis 22,49 €.

● **41014** Mercedes Benz O 3500 Omnibus – Simon – VEB Fahrzeug und Gerätewerk Suhl (DDR) 1949. Karosserie in Creme/Mittelblau. Preis 22,49 €.

● **48309** Mercedes Benz SKK Cabriolet 1928. Herbstpreis Argentinien 1931/# 14 – Carlos Zatuszek. Karosserie in Rotbraun. Inneneinrichtung schwarz. Preis 24,99 €.

● **50724** Smart Fortwo Coupé – Electric-Drive mit Ladesäule (01) 2014. Karosserie in Gold/Grau. Inneneinrichtung schwarz. Preis 23,99 €.

● **50725** Smart Fortwo Coupé – Electric-Drive mit Ladesäule (01) 2014. Karosserie in Schwarz/Giftgrün. Inneneinrichtung schwarz. Preis 23,99 €.

Stefan Schwierz



Mit der Start-Nr. 14 siegte der Fahrer Carlos Zatuszek im Mercedes SSK 1931 in Argentinien mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 141,1 km/h. Der rote SSK mit den superfeinen Speichenrädern und dem verchromten Zierrat ist ein ganz besonderes Sammlerstück.



In den ersten Jahren der DDR kam der Mercedes-Benz O3500 auch dort noch zum Einsatz. Die VEB Renak Werke und das VEB Fahrzeug und Gerätewerk Suhl – besser bekannt für die Marke Simson – setzten ihn als Werksbus ein.



Der Alu-Koffer ist wieder da, aber es ist nicht der alte, wie er hinter der kubischen Kabine hängt. Ein schönes Suchspiel, die kleinen Unterschiede herauszufinden.

In Teilen was Neues

Neues bei Wiking muss nicht komplett neu sein. Immer wieder gelingt es, vorhandene Bauteile mit neuen Formteilen so zu kombinieren, dass Neues entsteht. Der an ein altes Modell angelehnte Aluminium-Kofferauflieger ist ein Musterbeispiel dafür. Auch der Land Rover Defender zeigt in seiner Tropenausführung, welche Wirkung Kleinteile haben können.

Die Modellautowelt hinkt heute der Gegenwart um Jahrzehnte hinterher – thematisch betrachtet. Die 60er bis 80er Jahre bieten attraktive Vorbild, die als Modelle nachgefragt werden. Wiking kann dazu auf einen reichen Formenfundus zurückblicken, und weiß sich auch dann zu helfen, wenn die einstige Ur-Form nicht mehr erhalten ist. Damit beginnen wir:



Kräftige Faun-Zugmaschine vor doppelachsigem Rungenaufleger – dieses Gespann ginge selbst mit einer Ladung Stahlträger nicht in die Knie.



Der neue Alukoffer-Auflieger nutzt vorhandene Bauteile wie Achsen und Radlauf. Auf dem zweiachsigen Klippachser-Fahrgestell mit schmalen Chassis liegt der neue Kofferaufbau zudem etwas tiefer.

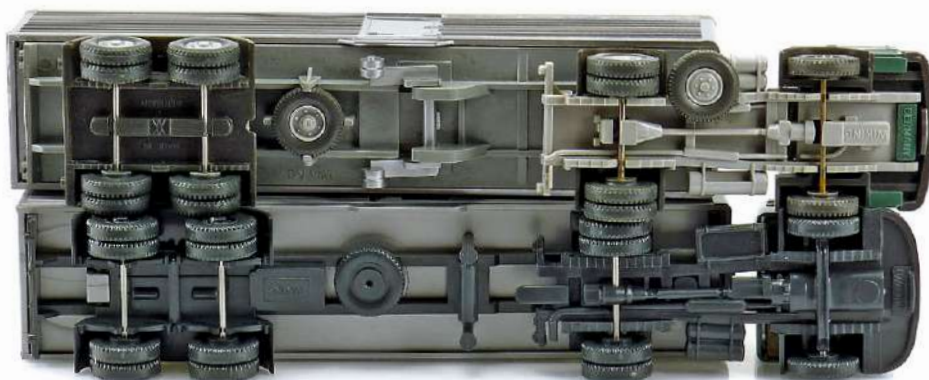
Lastwagen

0 0556 01 Mercedes-Benz LPS 334 Pullman Alukoffer-Sattelzug. FH Moosgrün. Koffer und Sattelplatte silbern. Kofferdach und Türen silbergrau. IA olivbraun. FG, Kotflügel und Felgen anthrazitgrau. UVP 29,99 €.

Der Urahn des neuen Aluminium-Kofferaufliegers war nur kurze Zeit, von 1965 bis 1968, im Wiking-Programm unter der Nummer 52g vertreten, immer mit der kubischen Mercedes-Benz LPS 1620 Zugmaschine bespannt. Möglicherweise hatte Friedrich Pelt-

zer die Anregung zum Bau des Kofferaufliegers einst aufgrund von Prospektmaterial aus den USA erhalten. Dort war die Art der Konstruktion mit geriffelten Seitenwänden weit verbreitet. Dann wurde der Auflieger irreversibel verschiedenen Stufen umgebaut, die Seitenwände wurden zunehmend glatter, so ließen sich auch besser bedrucken. Aber das interessante Teil war weg.

Jetzt ist der Alu-Koffer wieder da, aber in einigen Details leicht vom alten Aufbau zu unterscheiden. Die Beschläge der Hecktüren weisen eine andere Formgebung auf, ebenso jene an der Seitentüre, deren Unterkante anders geformt ist, wie die Abbildung oben erkennen lässt. Auch gibt es eine Anschlusskiste zur Aufnahme der elektrischen Leitungen zwischen der Zugmaschine und dem Auflieger. Ziehen darf diesen die Mercedes-Benz Pullman-Zugmaschine mit großer Kabine. Es soll noch eine Version mit frontseitigem Kühlaggregat und ohne seitliche Türe folgen. Das Modell mit der Katalognummer 52g war übrigens das erste Wiking-Lkw-Modell, das der Verfasser als Kind geschenkt bekam.





Der Magirus Rundhauber ist ein Evergreen im Programm, und so sieht er jetzt auch aus, wenn er als Kipper mit Holzbeplankten Bordwänden vielleicht eine Fuhre Sand zur Baustelle karren darf.

Der Gussasphaltkocher hat in der Neuauflage in Kommunalorange die kleinere Kabine des MAN F7 erhalten.



0 0554 07 Faun F 610/36 ZAN Rungensattelzug „Paul Rosenkranz“. Alle wesentlichen Bauteile rot. IA anthrazitgrau. Spannketten schwarz. Sattelplatte silbern. UVP 39,99 €.

Jetzt ist die Faun F610/36 ZAN Zugmaschine im Fuhrpark von Paul Rosenkranz angekommen und fügt sich nahtlos in den Reigen der roten Fahrzeuge ein. Die Faun Zugmaschine ist dem doppelachsigen Rungenaufleger angemessen, wir können uns das Modell sehr gut auch mit Lastpritsche und Schwerlastanhänger in der Dekoration von Paul Rosenkranz vorstellen.

Bau- und landwirtschaftliche Fahrzeuge

0 0424 96 Magirus Mercur 120 AK Pritschenkipper. FH und Pritsche lindgrün. FG, Kotflügel, Kühlergrill und Felgen grasgrün. IA achatgrau. Beiliegende Seitenspiegel und Peilstangen. UVP 24,49 €.

Eine neue, attraktive Gestaltung für den kleinen Magirus Baukipper mit der Alligator-Haube, die sich im Gelände als nicht verwindungssteif herausstellte. Magirus produzierte nur wenige Fahrzeuge, schon bald kam die eckige Haube zum Einsatz. Wiking dagegen findet immer wieder einen Anlass, den beliebten Oldie aufzulegen.

0 0674 05 Mercedes-Benz NG 3328 K 8x4 Pritschenkipper vierachsiger „Emil Bölling“. FH und Kippmulde narzissengelb. FG, Kotflügel und Felgen karminrot. IA blassbraun. UVP 26,49 €.

Wiking präsentierte 1990 den vierachsigen Pritschenkipper mit Mercedes-Benz SK 3538 Fahrerhaus auf 8x4-Fahrgestell. Im Laufe der Zeit erschienen fünf Farbvarianten. Nun stattet die Lüdenschneider Modellbauer das vierachsige Fahrgestell mit dem Vorgänger des SK-Fahrerhauses, dem NG aus. Vierachsige Kippfahrzeuge waren in Deutschland in den 70er und 80er-Jahren nicht sehr verbreitet. In der „Bölling“-Farbgebung ist der vierachsige Kipper ein Blickfang, wozu auch die tolle Bedruckung des Fahrerhauses beiträgt.

0 0689 04 MAN F7 Linnhoff Gussasphaltkocher kommunal. FH und Aufbau mit Gasflaschenhalter pastellorange. Gussasphaltbehälter silbern. FG, Kotflügel und Felgen schwarz. IA anthrazitgrau. Gasflaschen rot. UVP 27,99 €.

Wiking lieferte den Gussasphaltkocher ab 1993 mit MAN F90 Fahrerhaus in der langen und in der kurzen Ausführung, die letztere mit passendem Anhänger. Nach einer gefühlten Ewigkeit gibt es endlich wieder eine Neuauflage, jetzt mit dem alten MAN F7 Fahrerhaus in Kommunalorange. Bauhöfe von großen Städten hielten sich derartige Fahrzeuge vor, um Reparaturarbeiten an

Asphaltbelägen in Eigenregie ausführen zu können. Auf dem Aufbau findet sich ein Hinweis auf den Hersteller, die Firma LT Linnhoff aus Buxtehude.

0 0389 15 Claas Trion 730 mit Convio 1080. Korntank, Korntankrohr und IA lichtgrau. FG und oberer Heckaufbau schwarzgrau. Unterer Heckaufbau und Schneidwerkhalterung Claas-grün. Seitliche Leiter silbern. Felgen rot. Ein orangetransparentes Warnlicht. Schneidwerk Claas-grün und rot. UVP 36,99 €.

Das Entwicklungsziel für den Claas Trion sollte es sein, einen breit aufgestellten Mähdrescher der Mittelklasse zu bauen, der in allen Anbauregionen der Welt entsprechend den jeweiligen Anforderungen bei



Den Mercedes-Frontlenker der neuen Generation (NG) als vierachsiger Pritschenkipper siedelt Wiking im Themenkreis der Bauunternehmung Emil Bölling in den 70er Jahren an, das Vorbild wurde von 1974 bis 1988 gebaut. Der Bölling-Schriftzug prangt jetzt nicht nur an den Seitentüren, sondern auch an der Fahrzeugfront. Mit dem neuen Großkipper ist der Bölling-Fuhrpark bei Wiking auf ein Dutzend Modelle angewachsen.



Das Original bezeichnet sich als „Mähdrescher für alle Fälle“. Und auf alle Fälle hat Wiking mit dem Claas Trion 730 Mähdrescher ein mit dem Schneidwerk Convio 1080 ausgestattetes, topaktuelles Vorbild als 1:87-Landtechnik-Modell im Programm. Der Modell-Mähdrescher besitzt ein schwenkbares Korntankrohr und ein drehbares Schneidwerk.



Für den Krampe Muldenkipper bietet Wiking mit dem Claas Arion das passende Zugfahrzeug an.



Keine typische Lanz-Farbe, aber der alte Glühkopf-Bulldog fällt beim Oldtimertreffen auf.



Vorbildfoto: Ansa.it

der Getreideernte eingesetzt werden kann. Die Markteinführung des Trion erfolgte im Sommer 2021 zunächst in Europa mit Leistungen von 258 bis 435 PS.

Wiking miniaturisiert im Serienprogramm den Claas Trion 730 mit Radfahrwerk, während das Sondermodell (siehe Seite 54) mit dem Terra Trac-Fahrwerk ausgestattet ist.

● **0388 19** Krampe Halfpipe Muldenkippanhänger. Alle Bauteile schwarz. Felgen silbern. UVP 16,99 €.

Schwarz scheint die Trendfarbe unter den Landwirten zu sein, denn immer öfter sieht man Trecker in dieser Farbe auf den Landstraßen. Wiking hält auch das passende Zugfahrzeug parat, einen Claas Arion 640 mit Frontschaufel. Damit kann der Krampe Muldenkipper gleich beladen werden.

● **0880 10** Lanz Ackerluft-Bulldog mit Dach. Aufbau mit Dachstützen und Scheibenrahmen calcitgelb. Dach, Auspuff und Lenkrad schwarz. Felgen rot. UVP 15,99 €.

Die alten Ackerluft-Bulldogs von Lanz waren gewöhnlich grau und blau lackiert, nur Lizenznachbauten wie Pampa oder Ursus trugen buntere Farbtöne. Aber leuchtend gelb, so farbenfroh dürfte ihn ein Oldtimerfreund neu lackiert haben. Lobenswert ist, dass Wiking einen Kunststoff verwendet, der absolut nicht plastikhaft wirkt.

Einsatzfahrzeuge

● **0626 47** Rosenbauer FLF 6x6 Flughafenfeuerwehr mit Löscharm. Basismodell in bekannter Farbstellung rot und dunkel-

grau. Dach silbern. Löscharm schwarzgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 41,99 €.

Wiking setzt seinem Rosenbauer Panther 6x6 was aufs Dach, und zwar in Form eines beweglichen Löscharms. Beim Vorbild kann damit die Bekämpfung von Bränden sehr effizient direkt am Flugzeug erfolgen. Der Löscharm ist am Wiking-Modell voll beweglich und drehbar. Wiking erweitert seine Flotte an Flugfeldlöschfahrzeugen um ein interessantes Modell.

● **0314 05** VW T2 Doka „Polizei“. Karosserie weiß mit minzgrüner Bauchbinde. FG und IA schwarz. Felgen silbern. UVP 22,99 €.

Eine VW T2 Doka mit Pritsche war nicht im täglichen Streifendienst zu finden, doch verfügte jede Landespolizei über zahlreiche Sonderfahrzeuge. Wiking ordnet das Pritschenfahrzeug der Bereitschaftspolizei Bayerns zu, das Farbschema Weiß mit minzgrüner Bauchbinde war in den 1980er Jahren vor allen auf den Straßen des Freistaats zu finden.



Nicht alltäglich im Straßenbild, aber ein echter Streifenwagen mit der einst typischen bayrischen Bauchbinde: VW T2a Doka.



Der dreiteilige Löscharm lässt sich aus der Ruheposition ganz vorbildlich zur Seite ausschwenken. Und natürlich bleibt der aufgerichtete Löscharm in der gewünschten Arbeitsposition stehen und sackt nicht in sich zusammen.



Wiking hat kein Fantasiemodell geschaffen, sondern sich ein real existierendes Fun-Taxi einer in Kassel zugelassenen Isetta zum Vorbild genommen – samt Gepäckträger und Koffer.

Personenwagen

● **0800 15** BMW Isetta Taxi. Karosserie oben weiß, unten signalgelb. FG, IA und geschlossenes Faltdach schwarz. Stoßstangen, Kofferträger und Felgen silbern. Koffer braun. Taxischild gelb. UVP 17,99 €.

Eine BMW Isetta als lizenziertes Taxi, die stand hierzulande nie am Droschenstand und wartete auf einen Fahrgast. Dennoch ist die Idee von Wiking, dem Kleinstwagen ein Taxischild aufs Dach zu setzen, so abwegig nicht. Denn in Deutschland sind mindestens vier BMW Isetta bekannt, die ab und an oder zu Oldtimertreffen ein Taxischild auf dem Dach tragen. Zwei von ihnen, zugelassen in Bremen und Friedrichshafen, sind sogar komplett in Taxi beige lackiert. Und in Kassel ist sogar eine weiß-gelbe Isetta zugelassen, mit schwarzem Faltdach, Gepäckträger im Heck und aufgeschnalltem Koffer. Sieht dem Wiking-Modell unheimlich ähnlich. Oder ist es umgekehrt? Auf jeden Fall eine nette Idee von Wiking, den Winzling mit einer ungewöhnlichen und bisher nicht realisierten Aufgabe zu betrauen, und das in einem adretten Gewand.

● **0225 04** Renault R4 Kastenwagen „Spar“. Karosserie oben weiß, unten minzgrün. IA mausgrau. FG schwarz. Stoßstangen und Felgen silbern. UVP 17,99 €.

● **0225 05** Renault R4 Kastenwagen. Karosserie hellelfenbein. FG und IA schwarz. Felgen silbern. UVP 15,99 €.

Der Renault Kastenwagen Fourgonnette erscheint gleich in zwei neuen Versionen, einmal neutral und einmal in den Farben von „Spar“, der weltweit größten Handelskette mit einem einheitlichen Logo. Das



Ein praktischer Kleinlieferwagen war die Renault R4 Fourgonette, die auch der Spar-Lebensmittelhandel einsetzte.

toll lackierte Wiking-Modell lässt sich also nicht so ohne weiteres verorten. Da es einen Renault 4 nachzeichnet, tippen wir auf Frankreich, Belgien oder das Saarland. Wiking hat am Fahrwerk eine Änderung vorgenommen, die Hinterräder sind jetzt an einer durchgehenden Achse befestigt, nicht mehr einzeln an Stummelachsen.

0 0225 06 Renault R4 „Parisienne“. Karosserie dunkelgrün, Seiten und Heck mit Korbgeflechtmuster bedruckt. IA ockerbraun mit schwarzem Lenkrad. Stoßstangen und Felgen silbern. UVP 16,99 €.

Im Dezember 1963 präsentierte Renault den gemeinsam mit dem Modemagazin „Elle“ lancierten R4 „Parisienne“. Seine Merkmale waren Schotten- oder Korbgeflechtmuster auf den Türen. Mit dem Parisienne wollte Renault vermehrt Frauen hinter das Steuer bringen. Wiking lieferte 2021 den Renault R4 Parisienne in Schwarz mit rotem Muster, jetzt folgt das Modell in Dunkelgrün mit beiger Korbgeflecht-Bedruckerung.

0 0228 05 Volvo Amazon Limousine zweitürig. Karosserie dunkelgrün. IA braun mit schwarzem Lenkrad. FG schwarz. Stoßstangen und Felgen chromsilbern. Weißwandreifen. UVP 16,99 €.

Wiking hat sich für die aktuelle Farbvariante ein sehr dunkles Grün herausgesucht, das sehr schön zum umfangreichen Chromzierrat kontrastiert, der feinste Gravuren wie Zierleisten, Griffe oder Tankstutzen betont.

0 0203 07 Ford Escort Mk I Limousine viertürig. Karosserie quarzgrau. FG und IA schwarz. Felgen silbern. UVP 15,99 €.

Der Besitzer des Vorbilds des Wiking Ford Escort Mk I scheint eher dem konservativen



Renault R4 „Parisienne“. Wiking hat sich für die Seitenwand-Dekoration mit Korbgeflecht entschieden.

Lager anzugehören, sonst hätte er sich doch ein Fahrzeug in einer etwas fröhlicheren Farbgebung gekauft. Aber das Quarzgrau der Karosserie hat eine edle Anmutung. Die seidenmatte Oberfläche des Modells rührt davon her, dass sie ein idealer Untergrund für eine Lackierung darstellt, die beim Ford Escort jedoch nicht vorhanden ist.

0 0102 04 Land Rover Defender 110 mit Tropendach. Karosserie, Tropendach und Felgen beige. FG, IA und Luftansaugstutzen schwarz. Beiliegend Seitenspiegel und Anhängerkupplung. UVP 20,99 €.

Fünf Jahre lang haben die Sammler auf ihn warten müssen, den Land Rover Defender 110 in Tropenausstattung. Denn seit 2017 ist der Landy, der im Original bis 2016 gebaut wurde, im Wiking-Programm: Sein Debüt gab er als schwarz lackiertes City-SUV mit schicken Alufelgen. Typisch für den rustikalen Briten war auch die grüne Variante mit weißem Dach und weißen Stahlfelgen, dann schickte Wiking noch eine silberne Ausführung nach. Und jetzt, da die Anbauteile Tropendach und Luftansaugstutzen zur Verfügung stehen, kann der beige Defender endlich zur Safari starten. Der an der rechten



Bemalte Heckleuchten, Reserverad an der Hecktüre, seitliche Trittleiste – dazu neue Luftansaugstutzen und Tropendach.



Zur grünen Außenfarbe wählte Wiking eine Inneneinrichtung mit dunklen Sitzen. „Volvo“-Schriftzug und Kühlergrill sind silbern bedruckt, die Weißwandreifen veredeln den Charakter.



Die unlackierte Oberfläche des Escort wirkt seidenmatt, die quarzgraue Farbe etwas bieder, aber edel. Zu den Zierdrucken gehören auch die „Gummiauflagen“ der Stoßstangenhörner.

Wiking-Magazin

0 0006 29 Wiking-Magazin 2022. UVP 13 €.

Das Wiking-Magazin bietet immer Informationen aus erster Hand. Einen großen Teil der 28. Ausgabe nimmt eine interessante Präsentation der Geschichte des Culemeyers und der entsprechende Wiking-Modelle ein. Doch das Magazin lebt von der Vielfalt der Berichte. Themen sind unter anderem die Mercedes-Benz G-Klasse, die neuen Sattelaufleger, der Büssing Trambus, zehn Jahre Siku/Wiking Modellwelt... Mehr wollen wir nicht verraten. Natürlich gibt es wieder die Rückblicke auf Wiking vor 50 und 25 Jahren und auf das Modelljahr 2021.



A-Säule entlang geführte Ansaugstutzen ermöglichte dem Defender beispielsweise Flussquerungen, ohne dass die Gefahr bestand, dass Wasser in den Motor eindringt. Wunschgemäß lässt sich das Modell mit einem beigelegten Kupplungshaken ausrüsten, auch zwei Seitenspiegel zum Anstecken liegen bei. Ebenfalls gesteckt wird bei Wiking das aus Kunststoff gefertigte Tropendach, und zwar direkt auf das Dach. Im Original handelte es sich um ein Segeltuch, das auf einen Rahmen gespannt werden musste. Die Konstruktion verhinderte zum einen eine direkte Sonnenbestrahlung des Fahrzeugdachs, zum anderen zirkulierte bei Fahrt kühlende Luft über das Blechdach. Coole Idee, prima umgesetzt.

Auf zur Safari, ohne Zebra-Look.

Kurt Richter/gil





Ein stilisierter DeSoto des Jahrgangs 1946 ist das Produkt von Järnehall, einer außerhalb Schwedens weithin unbekannten Firma, die nur ein einziges Spielzeugauto herstellte. Solche „one hit wonder“ gab es in der jungen Bundesrepublik auch – in frühester Nachkriegszeit.

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.

Järnehall – noch nie gehört? Das ist keine Bildungslücke, nicht mal für einen Hardcore-Sammler antiquarischer Spielzeugautos, nicht mal für einen, der auf Großmodelle aus frühester Nachkriegszeit spezialisiert ist, nicht mal für einen, dessen Spezialgebiet Skandinavien ist. Järnehall ist so was von Nische – auch wir kannten Järnehall nicht. Aber jetzt wissen wir etwas darüber, und das ist, in Verbindung mit einer Neuerwerbung, durchaus eine Zeile wert.

Vor zwei Jahren berichteten wir, ziemlich ausführlich, über die ANA, den schwedischen Automobil-Montagebetrieb in Nyköping, der – so unser damaliger Wissensstand – in Eigenregie ein großes Spielzeugauto aus Aluminiumguss produzieren ließ, einen Plymouth Special Deluxe von 1947 (siehe Caramini 9/2019). Zwischenzeitlich haben wir erfahren, dass es nicht die ANA selbst war, die das Modell herstellte (siehe Randnotiz). Aber das ist eigentlich Nebensache. Schon damals kannten wir, neben dem Plymouth-Modell, einen ebenfalls in Skandinavien und für den dänischen Ford-Montagebetrieb als Werbemittel her-

gestellten Ford Fordor Sedan von 1946, produziert von der Firma Brdr. Schødt in Dänemark und im selben Artikel beiläufig vorgestellt.

Solche Dinge wecken die Neugierde und das Interesse. Selbst wenn ein Thema (vermeintlich) abgeschlossen ist, bleibt man dran, als Sammler ebenso wie als Journalist. Man schnüffelt herum, man schnüffelt hier und schnüffelt dort, in diesem Falle konkret im kalten Norden Europas, man redet miteinander im Sammlerkreis, man stöbert im Internet – und je konkreter sich die Suchfragen herauskristalisieren, desto wahrscheinlicher werden Ergebnisse. Die beiden vorhandenen Modelle, der Plymouth in 1:18 und der Ford in 1:36, sie „rochen“ quasi da-

nach, dass es in dieser Art noch Weiteres geben könnte/sollte/müsste. Und tatsächlich! Ein DeSoto tauchte auf! Voilà, der DeSoto!

In der frühen Nachkriegszeit waren amerikanische Autos die Fahrzeuge schlechthin für die skandinavische Oberschicht, denn die beiden einheimischen Hersteller Volvo und Saab hatten nichts richtig Großes im Angebot. Und um Einfuhrzoll zu sparen, setzten die Skandinavier auf Montage vor Ort, nicht nur General Motors und Ford, sondern auch der Chrysler-Konzern, zu dessen Marken damals DeSoto gehörte. DeSoto war eine Art Zweitmarke für Chrysler, konstruktiv identisch, etwas einfacher ausgestattet und preiswerter angeboten, dabei unter dem Chrysler und über dem Dodge

Auf dem Flughafen Amsterdam Schiphol stationiert war dieser '47er DeSoto Custom Suburban für VIPs, zugelassen für sieben Passagiere. Die charakteristischen Zähne im Kühlergrill waren das Markenzeichen von DeSoto zwischen 1942 und 1955. Die Marke wurde – zusammen mit Plymouth – 1928 von Walter Percy Chrysler gegründet, um im expansionsträchtigen Markt der teuren Chrysler ein leicht darunter angesiedeltes Mittelklassemodell anzubieten. Die Marke DeSoto wurde hausintern kannelisiert: Die darunter angesiedelten Dodge wurden immer luxuriöser, und unter dem Chrysler-Label bot der Konzern zunehmend kleinere Modelle an, sodass die Marke DeSoto im Jahre 1960 erlosch.



Foto: Archiv Niels Jansen



Wahrlich kein schönes Stück, sondern allenfalls Edelschrott: Immerhin belegt diese Ruine, dass es den Järnehall-DeSoto nicht nur in Hammerschlag-Grün gab.

Modellfotos: Alexander F. Storz

Alles ein bisschen grobschlächtig. Aber wir schreiben das Jahr 1946. Und dazumal war eine funktionierende Achsschenkelenkung alles andere als üblich. Selbst heute muss so mancher Achtzehner darauf verzichten...



angesiedelt, aber eher mit dem Chrysler verwandt. Die ersten Nachkriegs-DeSoto entsprachen also dem zeitgleichen Chrysler, und der basierte auf dem 1942er-Modell, dem S10, mit Klappscheinwerfern. Eben diese verlor er bei der Neuauflage 1946 zugunsten von konventionellen Rundscheinwerfern, ein paar Karosserieänderungen gab es auch. Den teuren Chrysler konnten sich die Skandinavier eher nicht leisten, den ebenso großen und repräsentativen, aber weniger gut ausgestatteten DeSoto schon.

Und hier kommt Järnehall ins Spiel, denn Järnehall produzierte den 1946er DeSoto als Spielzeug für den Heimatmarkt. Über diese Firma ist nahezu nichts bekannt, denn Järnehall existierte lediglich zwischen 1946 und 1948, die Firma hieß Järnehalls Le-Industrie und war im schwedischen Solna angesiedelt. Ihr Produkt, das einzige Spielzeugauto von Järnehall, ist allerdings außergewöhnlich. Es ist im Maßstab circa 1:18 gehalten und ziemlich stilisiert, aber durchaus als 1946er DeSoto zu identifizieren. Der Guss ist grobschlächtig, die Lackierung geht in Richtung Hammerschlagfarbe. Durchbrochene Fenster, keine Verglasung, keine Innenausstattung – also ganz so, wie damals auch Dinky- oder Märklin-Modelle gestaltet waren. Tatsächlich ungewöhnlich ist die Bodenplatte. Die ist nämlich nicht, wie damals üblich, aus Blech, sondern ebenfalls aus Zinkdruckguss, was das Modell recht schwer macht. Und es verfügt über eine funktionierende Achs-

schenkelenkung, die über eine biegsame Welle bedient wird, lang genug, damit ein stehendes Kind das Bedienteil in die Hand nehmen konnte. An unserem Modell fehlt sie, das Loch im Dach belegt ihre Führung. Das Spielzeugauto hatte also keinen mechanischen Antrieb, das Kind musste es mit dem Fuß anschieben, aber es konnte gesteuert werden. Diese Besonderheit nannte Järnehall „Styr-x-akt“, und man muss nicht Schwedisch können, um diese Wortschöpfung zu verstehen. „Styr“ bedeutet steuern und hat viel klangliche Ähnlichkeit zum englischen „to steer“, und „x-akt“ ist die phonetische Schreibweise von „exakt“. Järnehall wollte also kundtun, dass sein Spielzeugauto akkurat gesteuert werden kann.

Recherchen unter schwedischen Sammlern, bei denen uns ein befreundeter schwedischer Modellautosammler unterstützte, ergaben, dass dieses Spielzeugauto in dortigen Sammlerkreisen durchaus bekannt, aber nicht verbreitet ist, dass der ANA-Plymouth und der Photone-Ford begehrter und teurer sind, aber der Järnehall-DeSoto ebenfalls ein erstrebenswertes Sammlerstück ist. Außerhalb Skandinaviens scheinen sie alle kaum bekannt zu sein. Wie der Zufall es will, folgte dem ordentlich erhaltenen, hellgrünmetalllicfarbenen Exemplar kurz darauf ein zweites, diesmal in schlechtem Zustand und ohne Räder, aber in Rot. Somit wissen wir zumindest, dass es mehrere Farben gab. **Alexander F. Storz**



Vor 2 ½ Jahren berichteten wir ausführlich über die Miniatur des ANA-Plymouth Special Deluxe von 1947, und nun wissen wir Neues über seine Biographie.

Sein Bruder im Geiste, er sei ebenfalls nochmals gezeigt, ist der Ford Fordor Sedan 1947 von Photone in 1:36 mit aufwändigem, lange und leise laufenden Uhrwerkmotor und deutlich besserer Gussqualität als beim Plymouth und DeSoto. Er war das offizielle Werbemodell von Ford-Dänemark. Im Kopenhagener Stadtviertel Sydhavnen wurden direkt nach dem Krieg US-Ford montiert.



RANDNOTIZ

Neues zum ANA-Plymouth

Neue Erkenntnisse, sozusagen als Nachtrag, zum ANA-Plymouth, den wir in *Caramini* 9/2019 präsentierten und damals als Eigenprodukt des Automontagebetriebs ANA einschätzten. Aber er wurde nicht bei ANA, sondern bei VEÅ produziert. Und das kam so: Die Aktiebolaget Nyköpings Automobilfabrik (ANA) wurde 1937 als Subunternehmen der Nordiska Kompaniet gegründet und fungierte als Automobilmontagewerk. 1941 übernahm ANA die Firma Vatten och Ånga (VEÅ) in Jönköping, die Flüssiggas-Vorrichtungen, Boiler und diverse Aluminiumprodukte herstellte, und integrierte sie in den eigenen Konzern als Zulieferer. In den späten 40ern verkaufte ANA die VEÅ wieder, die Firma existiert heute noch in Sävsjö.

In der Zeit, als VEÅ zur ANA gehörte, produzierte VEÅ den 1947er Plymouth Deluxe als Werbeartikel, angeblich auch weiteres Spielzeug aus Aluminiumguss, aber kein weiteres Spielzeugauto. Räder aus schwarz lackiertem Holz, Hinterräder mit Gummiüberzug. Die von ANA verwendeten Werbemodelle hatten aufgenietete Blechkennzeichen, vorne mit „Plymouth“- und hinten mit „ANA Nyköping“-Aufschrift, die Spielzeugmodelle mussten darauf verzichten. Vom Werbemodell gab es ebenfalls zwei Varianten: Ein Schiebeauto ohne Bodenplatte („Ryckmobil“) sowie eine Variante mit batteriebetriebenen Scheinwerfern mit Bodenplatte inklusive Schalter zum Einschalten des Lichts. Unser Modell ist das Ryckmobil, ein reines Schiebeauto. Für diese Recherchen dankt der Autor dem Kollegen Joakim Sanagård, dem Chefredakteur der schwedischen Modellbauzeitschrift *Allt om Hobby*. **afs**



Heinkel Kabine als Cabrio mit passendem Einachs-Pritschenplanen-Anhänger. Typisch Saller: Da das Vorbild mit Koffer gefahren wird, findet sich dieser samt Gurt-Imitation auch am H0er.

Fotos: Johannes Schwörzer

Von Zwergen und Spatzen

Offener Spatz und Heinkel Kabinenroller-Cabriolet – Günther Saller hat ganz besondere H0-Zwerge. In Neugablonz fertigt er nach wie vor ein umfangreiches Programm an Miniaturen – auch in anderen Maßstäben.

Bei der Vorstellung der saller-Miniaturen konzentrieren uns auf den Bereich Kleinwagen und Roller und stellen neben drei Saller-Modellen auch das Mitbewerber-Umfeld vor.

Die Heinkel Kabine

Die Vorstellung der Iso Isetta zum Genfer Automobilsalon 1954 brachte nicht nur BMW auf das rollende Moto-Coupé aufmerksam. Auch Ernst Heinkel machte sich seine Gedanken und beschäftigte sich mit der Entwicklung eines eigenen Kleinwagens, der optisch seine Abstammung vom Iso-Ei kaum leugnen konnte. Doch anders als Hersteller BMW, der sich die Lizenz zum Bau der Isetta bei Iso besorgte, schuf Heinkel ein eigenes Gefährt, dass sich durch extremen Leichtbau (ca. 100 kg leichter) und einen kleineren Motor (anfangs 174, später 204 und dann reduziert auf 198 cm³) technisch deutlich von der BMW Isetta unterschied. Die abknickende Lenksäule der Iset-



Links Herpas Kabinenroller in ca. 1:83 im Vergleich zum korrekten Saller-Modell in H0.

ta wurde nicht kopiert – die Heinkel Kabinen hatten feststehende Lenkräder. Optisch unterschied sich die Kabine vor allem durch das längere Heck von der Isetta. Gebaut wurde die Kabine ab März 1956 bis Juni 1958 in knapp 12 000 Einheiten. Heinkel verkaufte die Produktion und die Marke (Heinkel-I) an die neu gegründete Dundalk Engineering Company in Irland. Dort wurden 1960 laut „Jan de Lange (Microcar Stories)“ zwei bis drei Cabrios als Prototypen hergestellt. Im Netz sind zurzeit ein dunkelblaues Cabrio aus der Schweiz sowie ein Weißes mit Augsburger Kennzeichen zu finden.

Günther Saller widmete sich dem Thema Heinkel Kabine in der Annahme, dass sich kein Großserienhersteller wie beispielsweise Wiking oder Brekina mit diesem Modell befassen würde. Doch in der RWE-Lehrlingsabteilung wurde eine Trojan Kabine ca. 2011 zum Elektroroller umgebaut. Herpa sicherte sich den Auftrag, hierzu ein passendes H0-Modell zu erstellen. Günther Saller bot seine 1:25-Prototypen als Vorlage an. Doch

die Kunden Herpa & Renner entschieden sich für die preiswertere Lösung. Ein bekanntes Spielzeugmodell aus den 1960er Jahren wurde auf angenähert H0 (ca 1:83) herunterkopiert. Renner fertigte die Miniatur. Herpas Anteil am Modell beschränkte sich auf die drei Räder. Das dann bei Herpa erhältliche Heinkel Modell erschien in verschiedenen Varianten. An das Saller-Modell kommt es qualitativ in keiner Weise heran.

Günther Saller nutzt die Cabrio-Version als Vorlage für eine zweite Variante. Vorbildgerecht wird das Dach und die Seitenbefensterung entfernt. Selbst der beim Vorbild montierte Koffer samt Ledergurt wurde berücksichtigt. Und da das Vorbild eine Anhängerkupplung aufweist, spendiert Saller auch dieses Detail seinem Modell. Und mehr noch – er hat zusätzlich einen passenden Anhänger im Programm.

● **A87 36** Heinkel Kabine Typ 154 Cabrio. 37 €.

● **A87 37** Anhänger für Kleinwagen mit Plane. 24 €.



Das grüne Mustermmodell wurde in speziellem Kunststoff im Maßstab 1:25 geschaffen. Rechts das davon herunterkopierte Messing-Urmuster.



Auf den ersten Blick der Isetta sehr ähnlich, doch die längere Heinkel-Kabine hatte eine für Kinder nutzbare Rücksitzbank. Die Heckansicht mit dem Heinkel-Bürzel unterscheidet sich deutlich von der Isetta.

Sallers Spatz ist ein echtes Kleinod, ganze 17 Gramm leicht.



Victoria Spatz 250

Der Mitinhaber einer Bohr- und Werkzeugmaschinenfabrik Harald Friedrich war 1954 auf der Suche nach einer Programmierweiterung und sah eine Chance in der Herstellung von Kleinwagen mit Kunststoffkarosserien. Er vereinbarte mit Egon Brüttsch die Lizenz-Übernahme des Modells 200. Doch schon nach kurzer Erprobung erkannte Friedrich, dass der Brüttsch 200 mit an der Plastikkarosserie direkt verschraubten Radaufhängungen nicht zulassungsfähig waren. Der Unternehmer aus Altenmarkt beauftragte Dr. Ledwinka, welcher im ein Zentralrohrchassis konstruierte. In der Folge ging man auch von Dreiradkonzept ab und spendierte dem neue Wagen vier Räder. Vorgestellt wurde der „Spatz“ 1955 mit 10,2 PS starken Motor auf der IAA in Frankfurt. Ab Februar 1956 begann dann die Serienherstellung in Traunreut. Mit dem Motorradhersteller Victoria in Nürnberg wurde im Juli dann die Bayrischen Autowerke GmbH gegründet. Friedrich zog sich wohl schon zum Jahresende aus der gemeinsamen Firma zurück.

Ab Juni 1957 folgte die Victoria 250 als Nachfolger, welche über eine nun ungeteilte Windschutzscheibe und einen 14 PS Motor verfügte. Dem Ruf abträglich war unter anderem die Selbstentzündung und der Abbrand eines Testwagens beim Journalisten Ernst Leverkus. Generell war der Spatz 250 ein offener Roadster, der mit Notverdeck im Regen nur bedingt einsetzbar war. Insgesamt wurden wohl nicht einmal 1600 Spatzen bis zum Produktionsende im Februar 1958 hergestellt. 1959 erwarb die Firma Burgfalke in Dahmen die Rechte und Produktionseinrichtungen. Laut „Jan de Lange“ sind wohl nochmals weitere 60 Burgfalken aus vorhandenen Victoria-Einzelteilen komplettiert worden. Dann waren die finanziellen Mittel erschöpft und Burgfalke kümmert sich nur noch um das Ersatzteilgeschäft für die noch laufenden Spatz Modelle.

Sammler kennen aus längst vergangenen Zeiten Gießharzmodelle von Uwe Ganther sowie darauf aufbauende Artapo-Modelle. Der Vergleich mit dem Saller Spatz zeigt: Die damaligen Kleinserienmodelle waren maßstäblich eher im Bereich 1:95 oder kleiner

Fein gemachter H0-Spatz von Saller links, dann zu kleiner Artapo Spatz mit Verdeck und Ganther-Gießharzmodell (gleichfalls kleiner als 1:87).



Das Nachfolgemodell des Spatz erhielt als Victoria 250 eine durchgehende Frontscheibe. Doch selbst die Seitenfenster aus Folien und das Verdeck machten aus dem Roadster kein allwettertaugliches Auto.

angesiedelt. Sallers Spatz überzeugt in jeder Hinsicht. Die 17 Gramm schwere Metallminiatur verfügt über bewegliche Räder mit Gummireifen, durchbrochene Felgen und verchromten Radkappen. Ähnlich gekonnt sind die Frontscheinwerfer separat eingesetzt und werden von feinen Zierringen umfasst. Das Dreispeichenlenkrad wirkt überaus filigran. Die diversen Lüftungsgitter weisen den Spatz in seiner ersten Bauform ab 1956 aus. Die Rücklichter sind gleichfall separat eingesetzt. Der Auspuff ist freistehend. Die typische Gürtellinie bildet Günther Saller mit zwei erhabenen und silbern abgesetzten Leisten nach.

● A87 40 Victoria Spatz. 47 €.

Ape Calessino 125 von 1948

Piaggio entwickelte auf Basis der Vespa ein dreirädriges Nutzfahrzeug, welches in der vorderen Hälfte die Vespa als Zugfahrzeug verwendete. Ab 1948 gab es die Ur-Ape auch als Personentransporter.

Natürlich wird unter der Nummer A87 38 auch der Vespa Roller im Saller-Programm geführt. Vorbildgerecht wird die Vespa zur Ur-Ape weiterentwickelt und erhält die hin-

tere Achse, den Woody-Aufbau samt Sitzbank sowie den großen Zusatztank auf der rechten Seite. Der Vorderwagen entspricht der Vespa. Saller-typisch drehen sich der Lenker und das Vorderrad gemeinsam. Ein Sonnenschirm zum Einstecken liegt bei.

● A87 34 Ape Piaggio Personentransport mit abnehmbaren Schirm. 39 €.

Johannes Schwörzer

Aus der Vespa entwickelt: Ur-Ape Piaggio als Personentransporter mit Sonnenschirm.





Der kleine Wiking-Laden: Jedem U 406 Unimog seine passende Plane.

Dominanz der Großen

Die Präsentation der aktuellen Wiking-Sondermodelle wird diesmal von den „Großen“ dominiert: Claas, Müller, Vedes und dem Post Museums Shop. Aber quasi als Ausgleich gibt es Vorschauen auf kommende Modelle des kleinen Wiking-Ladens und von Lechtoys. Für beständigen Nachschub an Sondermodellen ist also weiterhin gesorgt.

Wie zu erwarten war, gibt es vom neuen Claas Trion eine spezielle Version für den Claas-Fanshop. Der Post Museums Shop setzt seine beiden Editionen „Adalbert Wandt“ und „Bahn auf der Straße“ mit je einem neuen Modell fort. Beim Kaufhaus und Drogeriemarkt Müller ist ein weiterer VW Bulli erhältlich und auch die Fachhandelsorganisation Vedes bietet einen VW Bulli mit Bier-Werbung an. Kommende Sondermodelle vom kleinen Wiking-Laden von Michi Bloeißl und von Lechtoys runden unsere Präsentation ab.

Claas

● (0389) Claas Trion 750 Terra Trac mit Convio 1080. Korntank, Korntankrohr und IA lichtgrau. FG und oberer Heckaufbau schwarzgrau. Unterer Heckaufbau und Schneidewerkhalterung Claas-grün. Seitliche Leiter silbern. Felgen rot. Ein orangefarbenes Warnlicht. Schneidewerk Claas-grün und rot. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 42,90 €.

Wenn Wiking ein neues Claas-Modell mit den regulären Neuheiten vorstellt, dann ist zu erwarten, dass die Werbeversion unterschiedlich zum Serienmodell gestaltet wird. So trägt das Werbemodell des Claas Trion die Bezeichnung „750“ statt „730“ und ist mit einem Terra-Trac-Fahrwerk ausgestattet. Alle anderen Merkmale sind identisch. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschluss war der Mähdrescher noch nicht im Claas-Shop verfügbar (www.collection.claas.com).



Claas: Das Werbemodell des Mähdreschers trägt die Bezeichnung 730 statt 750.

Der kleine Wiking-Laden

● 8360 01 Unimog S „Forstmeister II“. FH und Pritsche moosgrün. FG, seitlich montierte Seilwinde und Felgen purpurrot. Ein orangefarbenes Warnlicht. Beiliegend purpurroter Einsatz für die Ladefläche. Auflage 1000 Stück. UVP 23,80 €.

In der Reihe der Forstfahrzeuge erscheint der Unimog S in den typischen Farben Moosgrün und Purpurrot. Als formtechnische Besonderheit besitzt das Modell eine seitlich angebrachte Seilwinde. Beim Original war dies meist ein sogenannter „Binger Seilzug“ für die Bewirtschaftung in Steillagen, aber auch für leichtere Holzarbeiten in den Bergen. Zur Beladung liegt der Pritscheneinsatz des ehrwürdigen Kommunal-unimogs bei.

● Planenset II mit fünf Planen für Unimog 406 in Hellgrau mit Aufdruck „Der neue 85 PS Unimog“, hellgelborange, chromoxidgrün, karminrot und schwarzblau. Auflage 300 Stück. UVP 14,38 €.

Die Planen für den Unimog U 406 werden in einem Fünferset angeboten. Vier der Planen sind für Einsatzfahrzeuge der Polizei oder des Militärs, der Feuerwehr und des THW gedacht. Auch der U 406 in Kommunalorange kann beplant werden. Die hellgraue Plane trägt einen Werbe-



Der kleine Wiking-Laden: Tütchen mit fünf farblich sortierten Unimog-Planen

Der kleine Wiking-Laden: In der Reihe der Forstmodelle darf der Unimog S 404 nicht fehlen, hier das Modell Forstmeister II.

Müller

● 8300 01 VW T2a Kasten „Müller“. Karosserie weiß. Dach, FG und IA verkehrsorange. Lenkrad hellelfenbein. Felgen silbern. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 14,99 €.

Das Kaufhaus Müller, bekannt auch als Drogeriemarkt, setzt seine Reihe von Wiking-Modellen nach VW Bulli-Vorbildern fort. Diesmal ist die Wahl auf den VW T2a Kastenwagen gefallen, der natürlich im bekannten Müller-Design gehalten ist. Erhältlich ist das Modell in Müller-Filialen mit Spielzeugabteilungen oder über www.mueller.de, wobei die Ware zum Abholen in die nächstgelegene Filiale geliefert wird.

Post Museums Shop

● 253054 Serie 800 „Edition Gerhard Wandt Ausgabe Nr. 8“. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 44,95 €.

– (0882) Henschel HS 140 S Tanksattelzug „Albert Wandt Spedition“. FH und Tankseitenflächen resedagrün. Tank silbergrau. FG, Kotflügel, Stoßstange, Felgen und Kühlergrill rot. IA schwarzgrau. Sattelplatte silbern.



Müller: Im Corporate Design hat das Kaufhaus jetzt einen VW T2a Transporter fertigen lassen.



PMS: Es hätte auch ein Henschel sein können, der im Fuhrpark der Spedition Treibstoff transportierte. Wiking hat den Auflieger mit Einzelbereifungen ausgerüstet.

Der Auflieger trägt auf der Heckklappe ein altes Logo der 1939 gegründeten Spedition.



PMS: Henschel HS 165 TL Pritschenlastzug „Deutsche Bundesbahn“ mit schwarzem Fahrgestell nach einem Vorbild aus den 50er Jahren.



Vedes: Der T2-Bulli wirbt für ein neues Weizenbier.

Vedes

0 0315 82 VW T2 Bus „Erdinger Champ“. Karosserieoberteil und FG cremeweiß. Karosserieunterteil orange. IA braun. Dachträger und Felgen silbern. Beiliegend drei orange-farbene Bierkisten. Auflage 1000 Stück. UVP 29,99 €.

Das „Erdinger Champ“ ist ein Weizenbier der Brauerei Erdinger aus Bayern, das in der Flasche gegärt wird und einen Alkoholgehalt von 4,7% aufweist. Es wurde entwickelt, um aus der Flasche getrunken zu werden. Das Vorbild des Vedes-Modells wird für Werbezwecke bei Gaststätten unter dem Slogan „Erdinger Roadshow mit Champ Bulli und Beerpong“ eingesetzt. Auf dem Dachträger des Modells können die beiliegenden Bierkisten aufgeladen werden. Ladungssicherheit spielt beim Modell keine Rolle.

Lechtoys Vorschau

Der versierte Fachhändler Lechtoys gewährte *Caramini* einen Ausblick auf seine kommenden Editionen. Als Nächstes wird die Edition 62 als Set erschienen. Dieses enthält einen stahlblau-narzissengelben Scania 111 Pritschensattelzug mit dreiachsiger Zugmaschine und einen VW T1 Pritsche mit Einfachkabine und Plane in Ozeanblau. Damit passen die Modelle zu früheren Lechtoys-Editionen. Dem VW T1 liegt noch ein Spritzling mit ozeanblauen Ölkannen bei. Der Verkaufspreis wird voraussichtlich 43,50 € betragen. Als weiteres Ladegut gibt es zehn Ölfässer in einer melierten Farbgebung grün-braun. Beides kann bei Lechtoys bereits vorbestellt werden (www.shop.lechtoys.de), der Liefertermin ist allerdings



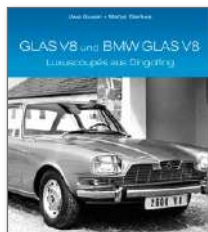
Lechtoys: Zehn Ölfässer am Spritzling als Ladegut oder zur Gestaltung von Dioramen mit Autowerkstätten, Baustellen, Expeditionen. UVP 4,50 €.

noch nicht bekannt. Für das kommende Jahr 2023 kündigt Lechtoys einen Möbel-lastzug in einer bekannten Gestaltung und zwei sehr aufwändig gestaltete Mercedes-Benz S-Klasse-Modelle. **Kurt Richter**

Lechtoys kündigt die Edition 62 an, sie wird aus einem Scania 111 Pritschensattelzug und einem VW T1 Pritsche mit Plane bestehen.



LESENSWERTES



Glas V8 und BMW Glas V8 – Luxuscoupés aus Dingolfing

Uwe Gusen und Stefan Dierkes.
Herausgegeben vom Glas Automobilclub International e.V. 268 Seiten, circa 400 Fotos. Keine IBAN, kein Buchhandelsvertrieb. Erhältlich beim Club unter www.glasclub.de, Preis 39,90 €.

Alles über den Glaserati. Wirklich alles! Bis ins kleinste Detail. 268 Seiten Glaserati. So etwas kann nur mit riesigem Enthusiasmus und ohne Rücksicht auf den kommerziellen Erfolg verwirklicht werden. Und deshalb erschien das Buch von Uwe Gusen und Stefan Dierkes auch auf Initiative des Glas-Clubs, wurde von ihm finanziert und es ist auch nur über den Club erhältlich. Nun mag man befürchten, dass ein Buch, das ohne professionellen Verlag und vor allem ohne sachkundigen Lektor und Graphiker erscheint, defizitär sein mag. Im Gegenteil! Das Buch ist so professionell und vorbildlich gemacht, dass sich so mancher Verlag daran ein Beispiel nehmen könnte. Uwe Gusen ist im Club engagiert und langjähriger V8-Spezialist, Stefan Dierkes ist Frua-Enthusiast und -Chronist – beste Voraussetzung also für die Biographie eines zu seiner Zeit ziemlich einmaligen Wagens, dessen Design von Pietro Frua stammt, der damals etliche Maseratis im selben Stil einkleidete – was dem Glas zum Spitznamen „Glaserati“ verhalf. Das Bildmaterial ist superb, viele zeitgenössische Fotos, ein Großteil bisher unveröffentlicht, dazu Bilder aktueller „Glaseratis“ von Clubmitgliedern, die sehr schön

in Szene gesetzt sind, das Ganze aufgelockert durch Reproduktionen von Prospekten, Werbung, Interna und Testberichten. Der Schreibstil ist gut, flüssig zu lesen, sachlich, ohne trocken zu sein – so muss eine solche Mischung aus Sach- und Fachbuch verfasst werden. Inhaltlich beleuchtet das Opus sämtliche Facetten des Wagens, von der Wiege bis zur Bahre, die Entwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation von Glas, die Zusammenarbeit mit Frua, die verfrüht aufgenommene Produktion des unausgereiften Glas 2600 V8. Die Zäsur bildete die Adoption Glas' durch BMW und den Wunsch der Münchner, den anfälligen und unrentablen 2600 V8 möglichst schnell loszuwerden. Interessant die Darstellung, wie übel BMW mit Pietro Frua, der das Auto nicht nur entwarf, sondern auch die Karosserien lieferte, umzuspringen versuchte. Der wehrte sich und beharrte auf Einhaltung der Verträge, weshalb BMW den Wagen zum Glas BMW 3000 V8 weiterentwickelte. Aus Dierkes Feder stammen Ausführungen über Frua, auch über einen weiteren Prototyp für BMW auf V8-Basis und die weitgehende Übernahme des Designs für einen Opel-Diplomat-Prototyp. Rudolf Seidel steuerte ein interessantes Modellautokapitel bei, in dem sogar ein seltener belgischer Sablon-Glaserati in japanischer Diapet-Exportschachtel zu sehen ist.

Statistiken und Tabellen, Farben und Polster, das Clubleben und eine Kaufberatung runden das Werk ab. Wer dem Glaserati gegenüber schon immer aufgeschlossen war, ist nach der Lektüre Fan dieses Wagens, und wer ihn nur als Miniaturauto (Märklin, Sablon, Norev, Schuco) kennt, lernt dadurch das Vorbild lieben. Fazit: sehr empfehlenswert! **afs**



Fährt in der Westschweiz bei Fribourg:
Mercedes-Benz Citaro G '15 „TPF – Michelin“
mit dem plakativen Michelin-Männchen.

Messe-Frisches

Von einer Automobilmesse direkt in die Modellautofachgeschäfte, das ist eine Spezialität von Rietze. Die Sammler müssen nicht ewig warten, um an ihr Objekt der Begierde zu kommen. Mit den Herbstneuheiten liefert der fränkische Modellhersteller zwei brandaktuelle Miniaturbusse aus. Zudem gibt es ein neues Zubehörteil, das im Original nicht allen Autofahrern große Freude bereitet.

Rietze stellt nicht nur hochdetaillierte Modelle von Bussen und Einsatzfahrzeugen her, sondern kümmert sich auch um das Drumherum im Straßenverkehr. Neben einem ausgeklügelten Straßensystem sind auch viele Ausstattungsteile erhältlich. Dieses Sortiment wurde jetzt um ein Element ergänzt, das bei den Autofahrern nicht besonders beliebt ist, einen Blitzanhänger. Dieses einem Baustellenanhänger sehr ähnliche Geschwindigkeitsmessgerät ist vor allem in Baustellenbereichen anzutreffen – ein paar Stundenkilometer zu schnell, schon blitzt es. Der halbstationäre Enforcement Trailer von Vitronic benötigt

zur Erfassung der Geschwindigkeit keine lokale Infrastruktur und kann bis zu zehn Tagen hintereinander Daten erfassen. Neben der Version der bayerischen Polizei bietet Rietze noch eine neutrale Version und eine aus Rheinland-Pfalz an.

● **70314** Vitronic Enforcement Trailer Blitzanhänger „Bayern“. Basis basaltgrau. Aufbau lichtgrau. UVP 11,50 €.

Kaum auf der IAA Transportation vorgestellt, schon in den Regalen der Händler: An MAN lieferte Rietze zur Messe zwei Modelle des MAN Lion's City LE '22 aus, und dies in zwei Versionen, mit ein- und zweiflügeliger vorderer Eingangstür. Erhältlich sind diese über den MAN Merchandising Shop. Sehr vorbildlich ist, dass Rietze die beiden Modelle im Rahmen seiner Herbstneuheiten kurz nach der IAA an den Fachhandel in anderer Gestaltung ausliefert. Uns liegt die Ausführung mit einflügeliger Eingangstür im türkismetalllicfarbenen Vorführdesign vor, diejenige mit zweiflügeliger Türe in

den Farben der „Verkehrsbetriebe Kreis Plön“ zeigen wir Ihnen in der kommenden Ausgabe der *Caramini*. Aufgrund der flexiblen Modulbauweise lassen sich beim MAN Lion's Intercity LE '22 drei überlandorientierte und drei stadtorientierte Versionen konfigurieren. Aufgrund des geringeren Gewichtes gegenüber früheren Modellen ergeben sich ein niedriger Kraftstoffverbrauch und ein effizienteres Fahren. Das spielt beim 1:87-Modelle zwar alles keine Rolle, wichtig dagegen ist, dass Rietze den Miniaturbusfuhrpark um ein schönes Modell bereichert. ● **74752** MAN Lion's Intercity LE '22 mit einflügeliger vorderer Tür, Vorführdesign. Aufbau türkismetalllic. IA schwarzgrau. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 37,90 €.

Setra stellte auf der IAA Transportation seinen neuen S 515 HD Reisebus vor, und auch hier war Rietze für die 87-fache Verkleinerung zuständig. Diese ist, wie sollte es anders sein, perfekt gelungen. Das mit den Herbstneuheiten lieferbare Modell trägt Pinkmetalllic. Setra möchte mit den HD-Fahrzeugen der ComfortClass den Fahrgästen und Fahrern eine vorbildliche Komfortausstattung kombiniert mit moderner Antriebstechnik bieten. Der Setra S 515 HD fährt in der 12m-Klasse mit genügend Stauraum für Gepäck.

● **77901** Setra S 515 HD '22 Vorführdesign. Karosserie pinkmetalllic. IA schwarzgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 37,90 €.

In einer sehr plakativen Werbung für den Reifenhersteller Michelin (natürlich mit dem markanten Michelin-Männchen) fährt der Mercedes-Benz Citaro G '15 der TPF (Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding AG) auf der Linie A5 von Fribourg Torry nach Villars-sur-Glâne Gare. Die TPF betreibt zwölf Buslinien im Stadtgebiet von Fribourg/Freiburg im gleichnamigen Schweizer Kanton. Nicht nur im Original, auch im Modell macht der sauber bedruckte Bus einen tollen Eindruck.

● **73689** Mercedes-Benz Citaro G '15 „TPF – Michelin“ (CH). Aufbau vorne gelb, hinten blau. Dach weiß. IA blau. Linie „5 Torry“. Wagennummer 553. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 47,90 €.

Kurt Richter



Erinnerungsfotos für zu schnelle Autofahrer macht das Vorbild dieses Blitzanhängers, sie werden zu unterschiedlichen Gebührensätzen verschickt. Das Modell blitzt nicht.



Fotos:
Kurt Richter

Die Originalen wurden auf der IAA Transportation vorgestellt: Setra S 515 HD '22 (pink) und MAN Lion's City LE '22 in Türkis.



Drei vorbildgerechte Beschriftungsvarianten der neuen Setra S 150 Reisebusse von VK-Modelle, drei von vielen.

Im Setra über Land

Wer auf Auktionsplattformen im Internet nach Modellbussen des Vorbildherstellers Setra sucht, stolpert immer wieder über H0-Modelle eines Setra S 150 Reisebusses, der unter den Markenbezeichnungen Stettisch, IMU oder s.e.s angeboten wird. Vor kurzem sind die Formen bei VK-Modelle gelandet. Und hier hat man aus den eher einfachen Ursprungsmodellen wahre Prachtstücke gezaubert.

Um 1990 brachte der Berliner Modellautohändler- und Hersteller Stettisch („Stetti“) zwei Modelle von Setra-Bussen als Kunststoff-Fertigmodelle auf den Markt, den Überlandbus S 140 ES und den Reisebus S 150. Beide Busminiaturen bestanden aus nur wenigen Bauteilen und rollten nicht besonders gut. Die Dachgestaltung war bei beiden gleich. Später wurden die Modelle zunächst von IMU und später von s.e.s vertrieben, und dies in unzähligen Farb- und Bedruckungsvarianten. Auf Vorbildtreue wurde dabei eher wenig Wert gelegt. Wer sich für die Stettisch/IMU/s.e.s – Modelle interessiert, wird im Internet fündig, nahezu alle Ausführungen sind verfügbar. In welchen Stückzahlen müssen die Modelle damals produziert worden sein!

Seit einiger Zeit sind die beiden Setras im Angebot von VK-Modelle. Zunächst bot Veit Kornberger Bausätze aus den originalen Formen, aber im Sinne der besseren Vorbildtreue erfolgte eine Überarbeitung. Die Front- und Heckscheiben erhielten Mit-

VK-Modelle hat die Dachpartie des S 150 dem Vorbild entsprechend überarbeitet (oben IMU, unten VK-Modelle).



telstege, die Dachpartie zeigt sich jetzt dem Original entsprechend. So erhielt das Dach des Setra S 150 Oberlichter und Dachlüfter. Die überarbeiteten Modelle sind extrem aufwändig bedruckt, mit viel Chromzierrat, verchromten Stoßstangen und einem aufgewertetem Kühlergrill. Dabei wird deutlich, dass der Aufbau eigentlich sehr gut graviert ist, eine optimale Basis für schöne Modellvarianten.

Aus der großen Angebotspalette zeigen wir drei Beispiele, zwei mit Vorbildern aus Deutschland, eines aus Italien. Das Busunternehmen Lazzi wurde im Jahr 1919 in Florenz gegründet und betrieb bald den öffentlichen Busverkehr in der nördlichen Toskana. Im Laufe der Jahre kam es zu wechselnden Partnerschaften mit Teilhabern und anderen Unternehmen. In den 50er Jahren umfasste das Liniennetz, das Lazzi bediente, über 7000 Kilometer mit 123 Linien. Nach fast 100 Jahren zog sich Lazzi aus dem Busgeschäft zurück und investierte im Hotel- und Gastronomiegewerbe.

Eine Anekdote am Rande: In den 70er Jahren erhielt Lazzi die Konzession zum Verkauf von Setra-Fahrzeugen.

Das Univers Busunternehmen hat seine Wurzeln in der Firma von Peter Kimmel aus Bonn. Der Busbetrieb „Peter Kimmel Bonn“ begann 1955 mit Fahrten im internationalen Fernverkehr. Im



Der direkte Vergleich zeigt, wie VK-Modelle aus dem über 30 Jahre alten IMU-Modell eine gelungene Busminiatur gezaubert hat.



Stettinisch, IMU und s.e.s
ließen die Spritzguss- und Druckmaschine
vermutlich Tag und Nacht laufen, denn der Markt
ist immer noch voll von den Setra-Bussen.

Jahr eröffnete Kimmel ein Reisebüro in Bonn. Ab 1966 erfolgte eine Kooperation mit mehreren direkten Mitbewerbern, die Univers Autobus KG entstand. Heute führt Univers Reisen aller Art mit modernen Setra-Reisebussen durch.

Der Omnibusbetrieb Theo Herlitschka hat seinen Firmensitz in Kaarst und ist seit vielen Jahrzehnten im Reiseverkehr tätig. Neben dem eigenen Reisegeschäft und dem Schülerverkehr ist Herlitschka auch als Subunternehmer für DB Rheinlandbus tätig.

Kässbohrer lieferte die ersten Setra S 150 Reisebusse im Jahr 1967 aus. Die Fahrzeuge besaßen Sitzplätze für 58 Fahrgäste. Die Produktion lief 1972 aus.

● **30504** Kässbohrer Setra S 150 Reisebus „Lazzi (IT)“. Aufbau creme mit rubinroten Streifen. IA weinrot. UVP 34,99 €.

● **30505** Kässbohrer Setra S 150 Reisebus „UNIVERS“. Aufbau blau mit dunkelblauen Streifen. IA weinrot. UVP 34,99 €.

● **30511** Kässbohrer Setra S 150 „Herlitschka“. Aufbau weiß mit pinkfarbenen Streifen. IA lilafarben. UVP 29,99 €.



VK-Modelle hat alle Register seines Können gezogen und sowohl die Front- wie auch die Heckpartien überzeugend bedruckt.

Der Sommer ist vorbei, aber ein leckeres Eis geht immer. Und damit die Kunden es auch kaufen, setzt die Gelateria da Claudio (warum heißen eigentlich so viele Eisdien „Claudio“?) einen Fiat 500 mit einer über-großen Eistüte auf dem Dach als Werbefahrzeug ein. Von VK-Modelle gibt es jetzt eine Version im Maßstab 1:87. Ein nettes Detail sind die bunt bedruckten Felgen.

● **33022** Fiat 500 „Gelateria da Claudio“. Karosserie und IA elfenbein. FG silbern. Eistüte als Dachdekoration. UVP 14,99 €.

Kurt Richter



Fotos:
Kurt Richter

Eigentlich ist die Hauptsaison für Eis vorbei, aber in den zunehmend wärmeren Wintermonaten will Claudio sein Eis auch verkaufen. Der Fiat 500 mit Dachdekoration soll ihm dabei helfen.

WIKING

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



0776 50 MAN TGS 4x4 BL 2-Achs Zugmaschine „Ackerdiesel“



0226 06 Austin 7



0800 15 Taxi – BMW Isetta



0276 01 MB G-Klasse



0880 10 Lanz Bulldog mit Dach



0674 05 Pritschenkipper (MB NG)

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



Sammelbild von drei der vier Formneuheiten: Buick Century Estate Wagon 1954, Imperial Crown 1959 Hardtop und Chrysler Town & Country Woody Wagon 1942. Oxford hat sich wieder wirklich interessante Fahrzeugtypen herausgepickt. Der Dodge B-1B Pick Up 1948 fehlt hier leider, da das Modell innerhalb kürzester Zeit vergriffen war – aber keine Bange, laut Oxford Diecast ist eine zweite Auflage unter der angegebenen Artikelnummer unterwegs.

Jahreskollektion

Mit Start des Brexit haben viele britische Firmen erst einmal den Versand auf den Kontinent mehr oder weniger eingestellt, da Zollformalitäten und Logistik neue Hürden aufstellten. Nun hat es sich einigermaßen eingespielt, so dass im Herbst die gesammelten Werke eines Jahres (August 2021 bis September 2022) von Oxford Diecast vor der Tür lagen.

Hier die 14 Modelle aus dieser Zeit, inklusive zweier Modelle, die ausschließlich für den US-Markt aufgelegt und auch dort vertrieben werden. Neben etlichen Farbvarianten bekannter Serienmodelle wurden im Herbst 2022 auch endlich die ersten – bereits 2021 angekündigten – Formneuheiten ausgeliefert.

Der Chrysler Town & Country wurde von Chrysler von 1940 bis 1942 und von 1945 bis 1988 hergestellt, wobei die Produktion während des Zweiten Weltkriegs unterbrochen wurde. Der Town & Country galt in erster Linie als Luxus-Kombi, war aber auch als viertürige Limousine, zweitüriges Hardtop und Cabriolet von 1947 bis 1950, 1968 bis 1969 und von 1983 bis 1986 erhältlich. Das

Modelljahr 1988 war das letzte für den Kombi bis zum Modelljahr 1990, als Chrysler die Marke Town & Country als umgebaute Variante Chrysler Town & Country Minivan wieder einführte. Der von Oxford Diecast ausgewählte Town & Country des Modelljahrs 1942 wurde aufgrund des Eintritts der USA in den Zweiten Weltkrieg nur in einer verkürzten Auflage produziert. Seit der Einführung des Fahrzeugs ein Jahr zuvor waren weniger als 1000 Einheiten produziert worden. Der Wagen wurde vom vorherigen Saratoga in die New Yorker-Modellreihe verlagert, wobei nur ein einziger New Yorker Town & Country-Wagen speziell hergestellt wurde, während der Straight-Six in der Windsor-Produktreihe verblieb und insgesamt 999 Wagen in den Konfigurationen für sechs und neun Personen hergestellt wurden.

Der Imperial Crown, eine Baureihe der zum Chrysler-Konzern gehörenden US-amerikanischen Automobilmarke Imperial, wurde von 1957 bis 1970 in vier Modellgenerationen angeboten und stellte anfänglich das mittlere, ab 1964 dann das Einstiegsmodell der Oberklassemarke dar. Zu den Besonderheiten des Imperial Crown gehörte das Cabriolet, das von 1957 bis 1969 allein bei dieser Reihe neben den viertürigen Limousinen und den Coupés auch ein Cabriolet angeboten wurde. Die offene Version konkurrierte mit dem Cadillac Eldorado.

Die Pickup-Trucks der B-Serie wurden von 1948 bis 1953 verkauft. Sie ersetzten den Dodge Vorkriegs-Truck und wurden 1954 durch die Dodge C-Serie ersetzt. Die



Chevrolet Panel Delivery Truck 1950 als Werbemodell für eine Apotheker-Kette in den USA. Das Modell kann dort direkt im Online-Shop erstanden werden.

Lkw der B-Serie gab es in verschiedenen Varianten. Der B1-B war ein ½-Tonner mit 95 PS (71 kW), während der B1-C ein ¾-Tonner mit einem 108 PS (81 kW) starken Motor war. Darüber hinaus gab es verschiedene andere Varianten wie den B1-T und den B1-V, bei denen es sich um Sattelschlepper bzw. Transporter handelte. Eine Woodie-Version, der „Suburban“, war auch bei Fremdfirmen erhältlich. Die Lastwagen der B-Serie verfügten über ein gut sichtbares Führerhaus mit optionalen hinteren Seitenfenstern. Der Motor wurde nach vorne verlegt und die Vorderachse am Rahmen nach hinten versetzt, um eine bessere Gewichtsverteilung und einen kürzeren Radstand zu erreichen, der bei den ½-Tonnen-Modellen von 2900 mm (116 Zoll) auf 2.700 mm (108 Zoll) sank. Die Seiten der Ladefläche wurden erhöht, um das Fassungsvermögen um 40 % zu steigern. Das neu gestaltete Fahrerhaus bot Platz für drei Personen, war 2,5 Zoll (64 mm) höher, 6 Zoll (152 mm) breiter und 3 Zoll (76 mm) länger. Die Kabine war gummigelagert, was die Fahrbarkeit verbesserte. Eine weitere Innovation für die damalige Zeit war die Querlenkung, die dem Lkw einen kleinen Wenderadius ermöglichte. Der Laderaum wurde im Vergleich zu den Vorgängermo-



Mit „Gläser mit Aalen heiß oder in Gelee zum Mitnehmen“, wird bei dem aktuellen Verkaufswagen von Oxford geworben. Ob diese typisch britische Spezialität bei uns ankommt? Zweifel dürften angebracht sein. Das Modell wird kontinental im Maßstab 1:76 angeboten und in den Staaten zusätzlich auch im Maßstab 1:87. Es ist halt alles etwas größer in den USA...

dellen vergrößert und Überlastungsfedern zur Erhöhung der Transportkapazität waren für alle Varianten optional erhältlich.

Der Buick Century gehörte zur Serie von Personenkraftwagen, die von 1930 bis 1942 und dann zwischen 1954 und 1958 von der amerikanischen Automobilmarke Buick in den USA gefertigt wurde. Bis 1935 hieß die Baureihe nur Serie 60, ab 1936 kam die Bezeichnung Century dazu. Anfang 1954 erschien der Century in seiner 5. Generation mit einer komplett neuen Pontonkarosserie. Alle Kotflügel waren im Karosseriekörper integriert und im Bereich der hinteren Türen zeigte sich ein kleiner Hüftschwung. Die Windschutzscheibe war als Panoramasscheibe ausgeführt. Neu war auch der V8-Motor, den sich der Century mit dem Roadmaster desselben Jahrgangs teilte. Er hatte eine Leistung von 195 PS (143 kW). Ab diesem Modelljahr gab es in der Century-Baureihe erstmals neben der viertürigen Limousine und dem zweitürigen Cabriolet auch ein zweitüriges Hardtop-Coupé und einen fünftürigen Kombi, welchen Oxford Diecast umgesetzt hat.

Alle Modelle bestechen wieder durch sehr genaue Gravuren und saubere Drucke, welche die wichtigsten Details gekonnt in Szene setzen. Alle Fahrzeuge tragen Weißwandreifen aus Plastik und, wie bei Oxford Diecast gewohnt, die typischen US-Kennzeichen ihrer Zeit. Den Preis musste Oxford Diecast leider aufgrund der noch immer andauernden Wirtschaftskrise leicht anheben – trotzdem liegt man bei jedem Modell mit ca. 8 britischen Pfund noch unter 10 Euro.

Ausschließlich für den US-Markt wurden eine mobiler Verkaufswagen und ein Sondermodell für die US-Apothekenkette „Green Line Apothecary“ aufgelegt. Der mobile Verkaufswagen wird hier baugleich als 1:76er Modell von Oxford Diecast angeboten – aber da sind die US-Sammler oder auch Modellbahner beim Maßstab nicht so streng. Das Sondermodell kann ausschließlich nur direkt bei der Apothekenkette in deren Online-Shop (Merchandising) erworben werden.

● **87CB42001** Chrysler Town & Country Woody Wagon 1942, Karosserie in Regal Maroon. Inneneinrichtung braun. Kennzeichen: I 5 801 (Colorado). Preis GBP 7,95.

● **87IC59001** Imperial Crown – Hardtop 1959, Karosserie in Persian Pink. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: DC4265 (Utha). Preis GBP 7,95.

● **87DP48001** Dodge B-1B Pick Up 1948, Karosserie Bright Red. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: 4W21-12 (NY). Preis GBP 7,95.

● **87BCE54001** Buick Century Estate Wagon 1954, Karosserie in Ranier Blue/Weiß. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: 54 GJ 3588 (Indiana). Preis GBP 7,95.

● **87TR018** Mobile Trailer Verkaufswagen – M. Manze – Peckam Jellied Eels. Karosserie



Buick Century Limousine 1955 und DeSoto Suburban 1946 in neuen Farbtönen.



Fotos:
Stefan Schwiertz



Chevrolet Nomad 1957 in Cream/Schwarz sowie schwarzes Lincoln Continental Cabriolet 1941.



in Dunkelgrün. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: OFH 45. Preis \$US 12,95.

● **SP153** Chevrolet Panel Delivery Truck 1950, Green Line Apothecary, Karosserie in Weiß/Grün. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: Green 9 (Rhode Island). Preis \$US 5,10.

Farbwechsel bisheriger Sereinmodelle

● **87BC55006** Buick Century 1955 (Serie 60 – 5. Generation), Karosserie in Cralsbad/Cherokee. Inneneinrichtung schwarz. Kennzeichen: 21-2235 (Nebraska). Preis GBP 6,95.

● **87LC41006** Lincoln Continental Cabriolet 1941, Karosserie in Schwarz. Inneneinrichtung beige. Kennzeichen: 126.737 (Missouri). Preis GBP 6,95.

● **87CH63003** Chevrolet Corvair Coupé 1963, Karosserie in Saddle Tan (Goldfarben). Inneneinrichtung braun. Kennzeichen: MG.1.538 (South Carolina). Preis GBP 7,95.

Eine Farbbezeichnung und doch unterschiedliche Töne: Chevrolet C-Series Apache 10 1965 sowie Dodge Charger R/T 1968 in Pale Yellow.



Das Chevrolet Corvair Coupé 1963 fährt nun in Saddle Tan vor, das Chevrolet Impala Cabriolet 1961 dagegen in Almond Beige.



Blitz-Gescheites

Nach der kleinen Feuerwehr-Drehleiter auf Mercedes-Benz L 319-Fahrgestell lässt Brekina jetzt eine Opel Blitz DL 18 in die Miniaturfeuerwache rollen. Die Familie des Fiat Ducato 280 wächst um die Kastenwagenmodelle. Der Renault Goélette Lieferwagen erscheint in der Ursprungsversion als Renault 1000 kg und der Alfa Romeo GTA 1300 hat eine wichtige optische Modellpflege erhalten.



Opel Blitz Feuerwehr-Drehleiter DL 18

Schon beim ersten Betrachten der neuen Opel Blitz 1,75 t Feuerwehr Drehleiter DL 18 fällt auf: hier haben sich die Modellbauer deutlich mehr Mühe als beim Modell der Mercedes-Benz DL 18 gegeben. Denn alle Trittflächen sind mit einem fein strukturierten Riffelblech belegt. Auch erscheint die Lackierung weniger dick aufgetragen, was sehr zum guten Gesamteindruck beiträgt – eine gescheite Entscheidung für den Blitz. Der Leiterstuhl und -park ist, wie bei Brekina seit einiger Zeit üblich, nicht dreh- und schwenkbar, nur die Räder rollen. Brekina hat die Opel Blitz Drehleiter vorbildgerecht mit einem Aufbau von Magirus versehen. Am Leiterstuhl findet sich ein Reserverad sowie eine Schlauchrolle. Bis zum Ende der 50er Jahre beschafften viele kleinere Feuerwehren Opel Blitz DL 18 Drehleitern, die oft bis in die jüngste Zeit im Einsatz standen beziehungsweise immer noch stehen. Viele sind als Oldtimerfahrzeuge erhalten geblieben.

● **35430** Opel Blitz Bj. 1952 Feuerwehr-Drehleiter DL 18. Fahrerhaus, Aufbau und Leiterstuhl rot. FG, Kotflügel und Felgen schwarz. Riffelbleche und Leiterpark silbern. IA braun. Zwei blautransparente Warnleuchten. UVP 24,95 €.

Die Fiat Ducato 280-Familie fährt nach den Busvarianten nun mit Kastenaufbau vor. Gleich vier Versionen schickt Brekina auf die Reise. Der Fiat Ducato 280 zeigt sich in einem neutralen Weiß, während der Alfa Romeo AR6 für den „Automobile Club d'Italia (ACI) im Einsatz steht. Das in Blau und Rot gehaltene Fahrzeug dient dabei als mobile Werkstatt in Ferienzeiten. Der Peugeot J5 Kasten (in dieser Ausführung exklusiv nur bei Model Car World erhältlich) zeichnet ein Werkstattfahrzeug von Talbot bei Sportveranstaltungen nach. Und der Citroën C25 gehört dem Citroën-Händler A. Denizet aus Nogent im französischen Département Haute-Marne.

● **34916** Fiat Ducato Kasten. Karosserie weiß. IA schwarzgrau. UVP 18,95 €.

● **34919** Alfa Romeo AR6 Kasten „ACI“. Karosserie rot mit blauem Band. IA schwarzgrau. UVP 18,95 €.

● **34920MCW** Peugeot J5 Kasten „Talbot Sport“. Karosserie weiß mit unterem blauem Streifen. IA schwarzgrau, UVP 18,95 €.

● **34924** Citroën C25 Kasten „Citroën Service“. Karosserie weiß. IA schwarzgrau, UVP 18,95 €

Dieses Modell hat Brekina bereits unter der Bezeichnung Renault Goélette im Programm. Als Fahrzeug des „Service Renault“ erscheint es aktuell unter dem ursprünglichen Namen „Renault 1000 kg“, am Modell selbst gibt es keine Veränderungen.

● **14660** Renault 1000 KG „Service Renault“. Karosserie oben gelb, unten schwarz. IA schwarz. UVP 16,95 €.

Große Erfolge hat der Alfa Romeo GTA 1300 „Jägermeister“ des Jägermeister Racing Team mit seinem Fahrer Rainer Maschke nicht erzielt. In den Ergebnislisten sind keine Platzierungen zu finden. Mit der Startnummer 83 war der Alfa in der markanten Lackierung beim 9. Internationalen Flugplatzrennen in Wunstorf in der Gruppe 2 im Einsatz, das zu keiner Markenserie zählte. Brekina hat sich die Kritik an den Erstauflagen des Alfa Romeo GTA 1300 zu Herzen genommen und nicht nur die Scheinwerfer nach innen versetzt, sondern auch die Qualität der Felgeneinsätze deutlich verbessert. Kleine Maßnahmen, große Wirkung.

● **29706** Alfa Romeo GTA 1300 „Jägermeister“. Karosserie orange. IA schwarz. UVP 19,95 €.

Kurt Richter



Der Tausender von Renault tritt als schick lackierter Servicewagen auf.



Mit Pausbacken im Jägermeister-Look: Alfa Romeo GTA 1300



Eine Karosserie, vier Kühlergrills für vier Marken: Kastenwagen Alfa, Citroën, Fiat und Peugeot.

Fotos: Kurt Richter



Ein Supermodell aus dem Hause Herpa: Die Mercedes EQ EQS Limousine mit perfekt nachgezeichneter Linienführung und tollen Felgen.

Die S-Klasse mit dem „E“

Drei neu entwickelte Modelle aus dem Hause Herpa erreichten den Handel – der lang erwartete Liebherr A 920 Litronic Mobilbagger war noch nicht in der Aussendung. Dafür dürfen sich die Pkw-Sammler über den gelungenen elektrischen Mercedes EQ EQS freuen, ein Topmodell nicht nur bei der Mercedes-Benz Group AG, sondern auch bei Herpa.

Nach dem Mercedes EQ EQC, dem ersten elektrischen SUV der Untertürkheimer Automobilbauer, miniaturisiert Herpa nun als zweites Elektrofahrzeug das neue Vorzeigeprodukt, den EQS, die elektrisch angetriebene S-Klasse. Und Herpa hat hier alle Register seines Könnens gezogen, vor uns steht ein perfekt gestaltetes Modell. Das beginnt bei der Frontpartie und geht über die gelungene Linienführung der Karosserie bis zu den superfeinen Felgen. Auch die Inneneinrichtung ist sehr detailliert wiedergegeben. Die fein aufgetragenen Zierlinien runden den überzeugenden Gesamteindruck ab, das überrascht bei einem in Kooperation mit der Industrie entwickelten Modell nicht.

Im Test des ADAC schnitt der große EQS mit der Note 1,6 ab. Im Ecotest erreichte das mit einem 108 kWh-Akku ausgestattete Fahrzeug des Typs EQS 450+ eine Reichweite von bis zu 575 Kilometern. Es stehen vier Versionen mit Leistungen von 292 bis 761 PS zur Verfügung. Das elektrische Fahrvergnügen des mit allen Raffinessen ausgestatteten EQS beginnt mit einem Einstiegspreis von 97 806 Euro. Das PS-lose Herpa-Modell ist da deutlich günstiger zu haben.

● **421041** Mercedes EQ EQS. Karosserie polarweiß. IA grau. UVP 16,95 €.

● **430944** Mercedes EQ EQS. Karosserie hyazinthrotmetallic. IA grau. UVP 17,95 €.

Seit mehr als 80 Jahren ist die Spedition Imgrund aus Wesel in der Logistikbranche tätig. Das Hauptmerk des Unternehmens ist der Transport von Gütern mit Silofahrzeugen im Food- und Non-Food-Bereich. Hierzu stehen 95 Fahrzeuge zur Verfügung. Herpa hat daraus einen Sattelzug mit Saugsiloauflieger von FFB in gewohnter Qualität miniaturisiert, eine Formneuheit. Diese auf Vakuumtechnik basierenden Siloauflieger saugen die rieselförmigen Produkte zum Beispiel aus Hochsilos, Silocontainern oder Schiffen. Sie sind auch für Transporte nach ADR/GGVS (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) zugelassen.

● **314961** Volvo FH GL Saugsilosattelzug „Imgrund“. FH und Siloaufbau weiß. FG, IA und Kotflügel schwarz. Stoßstange, Tanks und Seitenfahrschutz silbern. Beiliegende Seitenspiegel, Zurüstteile und Gefahrengutaukleber. UVP 39,95 €. Einmalige Auflage.



Fotos: Kurt Richter

Iveco Trakker als 6x6-Solozugmaschine, die Formneuheit erscheint im Military-Programm.

Der Iveco Trakker ist ein schweres Baustellen- und Geländefahrzeug aus dem Iveco-Konzern. In seinem Military-Programm liefert Herpa als Formneuheit eine 6x6-Solozugmaschine mit geschützter Fahrerkabine (ballistischen Schutz Level 3 und Minenschutz Level 3b). Herpa hat die Flecktarmlackierung sehr schön ins Modell umgesetzt.

● **746908** Iveco Trakker Zugmaschine 6x6 Militär geschützt. FH olivgrün mit Flecktarntarnung. FG und IA schwarz. Kotflügel schwarzgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

Kurt Richter



Volvo FH GL Saugsilosattelzug „Imgrund“. Über die Formneuheit gibt es nicht viel zu sagen – sie ist halt wie immer eine gelungene Miniatur von Herpa.



Mercedes-Benz Cap-City der Rottenburger Firma Groß – das Vorbild war 2008 der erste von insgesamt acht überlangen Vierachsern, die im Stadtverkehr von Tübingen zum Einsatz kamen.

Gedehnter Nahverkehr

Ein überlanger vierachsiger Linienbus für Tübingen und ein kurzer Penny-Koffer-Sattelzug – AWM überrascht mit gekonnter Vielfalt.

Erneut haben wir aus drei AWM-Neuheiten-Paketen bemerkenswerte Modelle für die Vorstellung in *Caramini* ausgesucht. Dabei gibt es sowohl für Busfans also auch für Freunde von Tank-Sattelzügen oder speziellen Speditionen viel zu entdecken.

● **75998** Volvo FH (R) Tank-SZ OMV/Cordiol Mineralöle). UVP 29,95 €.

Während die OMV nach wie vor im Energiemarkt präsent ist, wurde die Firma Cordiol Mineralöle bereits im Jahre 2000 aus dem Handelsregister gelöscht. Das AWM-Modell zieht einen voll verkleideten (selbst die beiden Staukästen sind geschlossen dargestellt) Tankauflieger. Verchromte Felgen unterstreichen den hochwertigen Eindruck.

● **75999** MAN F2000 Kühlkoffer-Hängerzug „Beeck-Homann Feinkostgruppe“. UVP 31,95 €.



Voll verkleideter Volvo Tank-SZ „OMV/Cordiol Mineralöle“.

Setra S 431 DT Doppeldecker des „Eishockey Clubs Lausanne“ mit Skikoffer.



Mittlerweile sind sowohl Beeck als auch Homann in neuen Unternehmen aufgegangen. Beeck gehört seit 2003 zur Deutschen See, Homann ist mittlerweile eine Tochter der Theo Müller Unternehmensgruppe. Das AWM-Modell zeigt auf dem Zugwagen Feinkost. Der Anhänger wirbt für die Homann Bread & Dip-Brottaufstriche. Die Heck-

türen des Hängerzugs zeigen die Logos von Beeck und Homann.

● **76003** Setra S 431 DT mit Skikoffer „L'Union Fait La Force/Ineos/Lausanne HC“. UVP 31,95 €.

Der Eishockey Club Lausanne wurde 1922 gegründet und feiert aktuell sein einhundertjähriges Bestehen. AWM liefert den passenden Doppeldecker, der neben dem Club-Löwenkopf im Heck einen angebaute Skikoffer erhält.

● **76006** MB Capacity „Gross“. UVP 37,95 €.

Im November 2008 erwarb Gross Reisen aus Rottenburg am Neckar als eines der ersten privaten Busunternehmen einen vierachsigen Capa-City. Als Wunschkennzeichen wurde Tü – PM 1984 gewählt. Das „P“ steht dabei für den Firmengründer Paul Gross, „M“ für dessen Ehefrau Margarethe. Die Zahl 1984 wurde gewählt, da in diesem



Feinkost-Kühlkoffer-Hängerzug für „Homann“ und „Beeck“.



Setra S 417 HDH für
den Scheibenspezialisten
„Zentrale Autoglas“.

Fotos: Johannes Schwörzer



Ehemaliges Werbemodell Setra S 417 HDH
für den EvoBus-Service OmniPlus.

Jahr der Sohn Wolfgang den väterlichen Betrieb übernahm. Eingesetzt wurde der Vierachser auf der Linie 18 von Poltringen über Rottenburg via Wurmlingen nach Tübingen. Insgesamt waren bis zu acht Capa-Citys im Stadtverkehr Tübingen im Einsatz. Auch aktuell fährt ein Vierachser noch auf der Linie 5. Das AWM-Modell überzeugt mit authentischer Zielbeschilderung sowie dem von Wolfgang Gross gewählten Wunschkennzeichen.

● **76007** Setra S 417 HDH „Zentrale Autoglas“. UVP 29,95 €.

Seit 1988 ist die Firma Zentrale Autoglas mit über 200 Mitarbeitern an 25 Standorten in Deutschland und in Österreich tätig. Kernkompetenz ist das Austauschen von Windschutzscheiben und hierbei speziell schnelle Reparaturen bei Bussen und Lkws.



Noch ein Atege im Farbleid der damaligen Mutterfirma ASG.
Der Schriftzug wurde nicht angepasst.

Das AWM-Modell trägt die Rufnummer des Standorts Melle bei Osnabrück.

● **76008** Setra S417 HDH „OmniPlus“. UVP 29,95 €.

Mittlerweile ist die EvoBus eine 100-prozentige Tochter der neu geschaffenen

Daimler Truck AG. Für ihre beiden Marken Setra und Mercedes bietet sie mit „Omni-Plus“ diverse Leistungen im Bereich Service, Reparatur, Wartung, Fahrerschulung etc. Das ehemalige AWM-Werbemodell trägt aufwändig bedruckte Seitenflächen sowie einen OmniPlus-Schriftzug auf dem Dach.



1:87



Ferrari 250 TR, 1958
Nr. 239385 **22.95 €**



Hongqi L9, 2017
Nr. 247363 **34.95 €**



Mercedes L 206 Orion II, 1975
Nr. 247355 **34.95 €**



Mercedes Unimog U416 DoKa, 1977
Nr. 255538 **34.95 €**

PCX87

1:87



Exklusiv
VW Passat B2, 1985
Nr. 256808 **19.95 €**



Aston Martin DB7 Coupe, 1994
Nr. 245850 **19.95 €**



BMW 2000 CS, 1965
Nr. 255980 **19.95 €**



Chevrolet Corvette C4, 1984
Nr. 257274 **19.95 €**



Citroen CX Break, 1976
Nr. 258310 **19.95 €**



Ford Granada MK I Turnier, 1974
Nr. 257640 **19.95 €**



Porsche 968, 1991
Nr. 245914 **19.95 €**



Volvo 240, 1989
Nr. 258315 **19.95 €**



VW Golf II GTI, 1990
Nr. 257287 **19.95 €**

BREKINA
AUTOMODELLE

1:87



Exklusiv
Kenworth K 100 Aerodyne, 1973
Nr. 251318 **24.95 €**



Citroen C25 Bus, 1982
Nr. 255695 **18.95 €**



Fiat 691, 1970
Nr. 250625 **39.95 €**



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



Peugeot J5 Bus, 1982
Nr. 255685 **18.95 €**



Volvo N 10 Kipper, 1980
Nr. 254966 **27.95 €**



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

MAN F 2000 mit seltenem Einachs-City-Koffer-Sattelzug und heckseitiger Ladebordwand für „Penny“.



Bickel MAN TG-A XXL als Koffer-Sattelzug.



76016 Volvo FH 12 Globetrotter XL Pritschen-SZ „Atege“. UVP 29,95€

Erneut hat AWM ein Atege-Modell im Angebot. Abweichend vom zuletzt gezeigten HZ finden sich zwar die ASG-Farben – beim Schriftzug selbst zeigt die damalige ASG-Tochter hingegen Eigenständigkeit.

76021 MAN F 2000 City-Koffer-Sattelzug „Penny“. UVP 29,95 €.

Der Zuliefer-Lkw rollt auf drei Achsen und trägt hinten eine angedeutete Landbordwand. Das typische Penny-Markt-Logo ist zusätzlich auf dem Dach zu finden.

76023 MANTG-A XXL mit Aeropaket und voll verkleideter Szm Koffer-Sattelzug „Bickel“. UVP 29,95 €.

Die Fahrzeuge der Spedition aus Trier zeigen dank der orangenen Grundfarbe der Zugfahrzeuge einen hohen Wiedererkennungswert. Der blau abgesetzte Auflieger unterstreicht diesen Effekt.

76026 DAF XF SC mit Aeropaket und voll verkleideter Szm (H) Tank-Sattelzug „Roth“. UVP 29,95 €.

Die Hauptniederlassung des Lebensmitteltransport-Spezialisten ist im fränkischen Wüstenrot. Seit 1967 ist man vor allem mit Tankaufliegern unterwegs. Das Vorbild des AWM-Modells ist auf der Firmenhomepage in exakt derselben Aufmachung zu finden.

76032 Volvo FH 12 Globetrotter XL mit Aeropaket und voll verkleideter Szm Schiebekoffer-SZ „Strieder/Duktus Rohrsysteme aus duktilem Guss“. UVP 29,95 €.

Das 1949 gegründete Speditionsunternehmen Strieder fährt seit 1999 für die Duktus Rohrsysteme Wetzlar. Letztere wurden 2016 von der VonRoll Infratec-Gruppe übernommen. Die beworbenen duktilen Rohre verformen sich unter Druck – das Zerbrechen wird deutlich verzögert. AWM spendiert dem Modell die dreiteiligen Räder mit vollverchromten Felgen.

76034 MB Actros L Kipp-Sattelzug „Errens“. UVP 29,95 €.

Seit 1989 ist Errens als Spediteur unterwegs. Mit einer Flotte von 12 Lkw-Zügen hat man sich auf Lebensmittel, Futter und Agrar-Transporte spezialisiert. Das AWM-Modell trägt das Design der Spedition. Auch bei den Vorbildern sind die Radkappen verchromt. **Johannes Schwörzer**



Vorbildgerechter DAF-Tank-Sattelzug „Roth“ mit vollverchromten Tank.



Volvo FH 12 Globetrotter XL als Gardinenplanenkoffer „Duktus“ mit dreiteiligen Rädern.



MB Actros Kipp-Sattelzug Errens mit verchromten Felgen, unterwegs mit Lebens- und Futtermitteln sowie Agrartransporten.



Unimog U 416 Doppelkabine

Neutral gestaltet:
Unimog U416 Doka in
einem helleren Grau.
Jetzt könnten noch
Varianten für Bundes-
post Fernmeldedienst
und Bundesbahn folgen.

Nach der THW-Ausführung ist nun die Bereit-
schaftspolizei dran und kann den U416 mit
Frontlader und Kran einsetzen.



Unimog U 416 Doppelkabine – Polizei

Fotos: Kurt Richter

Der Nachfrage wegen

Der Unimog U416 ist für BoS eines der großen Erfolgsmodelle, nahezu alle bisher erschienenen Varianten sind ausverkauft. Kein Wunder, dass das Resine-Label von Model Car World zwei neue Versionen in den Handel bringt. Und auch der Mercedes G Binz Krankenwagen erscheint in neuer Aufmachung – der Nachfrage wegen.

Nach den Einkleidungen in den Farben Grün und Kommunalorange folgt jetzt ein Lichtgrau beim Unimog U416 mit Doppelkabine, auch eine typische Farbgebung. Und es wird nicht die letzte gewesen sein, denn auch dieses Modell wird schnell den Weg zu den Sammlern finden. BoS könnte noch eine Version in Bundesbahnfarben folgen lassen, entweder in Dunkelgrau oder in Kieselgrau. Auch ein Modell des Fernmeldedienstes der Bundespost ist sicher hochwillkommen.

● **BOS87318** Mercedes Unimog U416 DoKa. FH und Pritsche lichtgrau. FG, IA und Felgen schwarz. Resine-Fertigmodell. UVP 34,95 €.

Die Erstauflage des Unimog U416 mit Frontschaufel und Ladekran in THW-Ausführung war rasant ausverkauft. Jetzt schiebt BoS gleich eine Variante der nach einem Vorbildfahrzeug der Bereitschaftspolizei nach, wie es in Hamburg als Zugmaschine mit Ladekran (ZumiLa) stationiert war. Anstelle der Frontschaufel kann BoS einen Schneeräumer montieren, Vorbildfotos existieren davon. Ein Fahrzeug ist im Unimog-Museum erhalten geblieben.

Nach der Außerdienststellung bei der Bereitschaftspolizei übernahm das THW mindestens einen Unimog U416, das Vorbild der Erstauflage von BoS.

● **BOS87820** Mercedes Unimog U416 mit Doppelkabine, Frontlader und Kran „Polizei“. Alle Bauteile minzgrün. IA braun. Zwei blautransparente Warnleuchten. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 34,95 €.

Auch der Mercedes-Benz G Binz KTW erfreut sich einer neuen Ausführungsvariante. Das Vorbild ist auf dem Titelbild eines Prospektes der Firma Binz mit dem Motto „Für Straße, Schlechtweg und Gelände“ und dieses noch in Englisch und Französisch. Ge-

zeigt wird das Fahrzeug natürlich in einer passenden Umgebung, einem Steinbruch. Weitere Versionen werden sicher noch folgen.

● **BOS87825** Mercedes-Benz G Binz Ambulance 2000 G Krankentransportwagen „Rotes Kreuz“. Karosserie cremeweiß mit roten Streifen. IA schwarz und weiß. Drei blautransparente Warnleuchten. Resine-Fertigmodell. UVP 29,95 €. **Kurt Richter**

Ein Mercedes G als Krankenwagen, umgebaut von Binz – der Nachfrage wegen nochmal aufgelegt, in neuer Aufmachung.



Mercedes-Benz G-Klasse Binz



Der Vierachsanhänger ist als Einzelmodell auch in Grau und Rot verfügbar. Das Solomodel des Fiat 690 stellt die frühe N1 Version dar.

Der mit dem Schnurrbart

In 1:87 ist das Brekina-Modell des Fiat 690 mit dem Beinamen Tausendfüßler ein Dauerbrenner. Nun können sich auch die Lkw-Sammler in ihrem Stamm-Maßstab über den italienischen Lkw freuen, denn Golden Oldies bietet den Frontlenker mit der Baffo-Kabine an.

Fiat bündelte seine Nutzfahrzeugaktivitäten schon 1929 in der Lkw-Tochter Fiat Veicoli Industriali. Bald wurden weitere Mitbewerber wie Spa, Cerano und OM integriert. 1960 brachte die Fiat VI den Typ 690 N heraus. Das N stand für Nafta, also für einen Antrieb mit Dieselmotor. Ab Werk gab es ihn als Dreiachser mit zwei gelenkten Vorderachsen. Anfangs verfügte der Lkw über einen 150 PS starken Saugmotor mit 10,7 Litern Hubraum, er konnte aber auch in einer Turbovariante mit 180PS geliefert werden. Dabei war der 690 eher auf Zugkraft denn auf Geschwindigkeit ausgelegt, denn bei 54 km/h erreichte die Tachonadel schon ihre Endstellung. Selbst beim Turbo blieb es bei bescheidenen 58 km/h auf dem Tacho, für den Landstraßenverkehr reichte das. Die Rechtslenkung deutet außerdem darauf: Der 690N war für schmale Straßen konzipiert – für lange Autobahnfahrten war der Fiat-Lkw nicht ausgelegt.

Interessant war der nachträgliche Umbau der Dreiachser zu Vierachsern, die dann mit einem entsprechenden Vierachsanhänger legal bis zu 44 Tonnen Gesamtgewicht er-



Die Baffo-Varianten im direkten Vergleich: Links die späte Version des N3 von 1968 bis 1971 und rechts der N1 von 1961 bis 1963.

Der blaue Baffo zeigt das feine Kühlergitter des Fiat 690 N3.



Der graue Tausendfüßler hat als Vorbild den von 1961 bis 1963 gebauten Fiat 690 N1.



Maximale Ausschütthöhe – Fiat 690 N1 als Vierachserkipper.

reichen durften. Die Italiener gaben diesen Fahrzeugen den Beinamen „Millepiedi“ – der Tausendfüßler. Und selbst die Kabine erhielt einen eigenen Namen: Baffo nannte man sie, was so viel wie Schnurrbart bedeutet und auf den mittleren Chromstreifen im Kühlergrill anspielt.

Fiat 690 in 1:50

GMTS realisiert den Baffo in zwei Varianten: Zum einen gibt es den 690er in einer Version als N1 mit dem größeren Kühlergrill mit den neun senkrechten Lamellen, der von 1961 bis 1963 hergestellt wurde. Die andere

Variante stellt den N3 dar, dessen Kühlergrill nun ein feinmaschiges Netz aufweist. Wie nicht anders zu erwarten, zeigen sich die GMTS-Miniaturen in bestechend feiner Detaillierung. Viele Ätz- und Chromteile veredeln das Modell und sorgen für einen hervorragenden Gesamteindruck beim Betrachter. Als Vierachserkipper verfügt das Modell des 690 N über eine bewegliche Mulde mit zwei Hydraulikzylindern.

- **8640** Fiat 690 N1 2x2 von 1961 bis 1963 Dreiseitenkipper in Blau,
- **8643** Fiat 690 N1 dito in Rot und

● **8645** Fiat 690 N1 dito in Grau, Fertigmodelle Resine, Preis je 150 €.

Passend zum Fiat 690 offeriert GMTS einen vierachsigen Pritschen-Anhänger. Die Räder sind filigran ausgeführt und farblich gekonnt veredelt, die Aufbauten korrespondieren farblich mit den Lkw-Ausführungen.

- **2780** 4-achs-Anhänger in Blau,
- **2781** 4-achs-Anhänger in Rot und
- **2782** 4-achs-Anhänger in Grau, Fertigmodelle aus Resine, Preis je 115 €.

Ferner gibt es komplette Hängerzüge, bestehend aus Lkw mit vierachsigem Anhänger. Bei den Millepiedi tragen die oberen Seitenteile der Kippmulde und des Pritschenanhängers Holzimitationen.

- **8648** Fiat 690 N3 6x2/2 von 1968 bis 1971 Millepiedi mit 4-achs-Anhänger in Rot,
- **8649** dito in Grau und
- **8650** dito in Blau. Fertigmodelle Resine, Preis je 250 €.

Wer sich keine Fertigmodelle in die Vitrine stellen möchte, sondern Spaß am Basteln hat, kann den Tausendfüßler samt Anhänger auch als Bausatz erwerben.

- **8651** Fiat 690 N3 6x2/2 Millepiedi mit 4-achs-Anhänger als Bausatz. Preis 145 €.

Johannes Schwörzer

Das einzige Männermagazin, das Mann nicht verstecken muss!

Laster & Bagger

Zeitschrift über Lastwagen, Baumaschinen und Krane im Modell

Alle zwei Monate, 6x im Jahr.

Bestelltelefon:

0041 78 601 74 44

www.lasterundbagger.net



Mehr als **30 000** Modelle auf Lager

tacot.com
SEIT ÜBER 40 JAHREN

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

Rund um die Baustelle

Die Baumaschinenmesse Bauma sowie die Nutzfahrzeug-IAA bestimmten im Herbst das Neuheitenprogramm bei Conrad Modelle. Eine Formneuheit stellt der Kipper-Lkw „Albers Transporte“ mit dem neuen MAN TN-Fahrerhaus dar. Im Blickpunkt steht auch die wieder aufgelegte Liebherr Betonpumpe mit Arocs-Fahrerhaus.

Der MAN TGS-Kipper im Maßstab 1:50 stellt ein echtes Funktionsmodell dar. Zwar blinken die beiden gelben Rundumleuchten auf der Fahrerkabine nicht, dafür ist diese vorbildlich eingerichtet und weist außen etliche feine Anbauteile auf, die entweder schon angebracht oder – so die drei Außenspiegel und beide Antennen – zur Selbstmontage dem Modell beigelegt werden. Die Vorderachse ist lenkbar, so lässt sich der Bau-Lkw auch in Dioramen gut einfügen. Der Dreiseitenkipper ist mit einer funktionellen Kinematik ausgestattet, alle Bordwände lassen sich herunterklappen. Fahrerhaus und Pritsche sind mit Detaildrucken beschriftet, an der hinteren Bordwand findet sich das gelb-schwarze Logo des Kipppritschen-Herstellers Meiller. Ein durchgehender Kotflügel in Metalloptik mit Warzenblechstruktur deckt die beiden hinteren Achsen ab. Die Ausführung als Metallmodell macht sich auch im Gewicht bemerkbar, die MAN-Miniatur bringt fast 500 Gramm auf die Waage.

● **81181/01** MAN TGS TN 3-achsig, mit Meiller Dreiseitenkipper „Albers Transporte“, Diecast, Maßstab 1:50, UVP 93,95 €.



Hier kommt der Beton rein – natürlich nur beim Original. Conrad kombiniert die Liebherr-Ausführung mit einem Arocs-Fahrerhaus.



Das neue TN-Fahrerhaus von MAN kombiniert Conrad zum Dreiseitenkipper.

Schon nach kurzer Zeit erlebt die 2021 als komplette Neuentwicklung vorgestellte Liebherr Autobetonpumpe auf einem dreiachsigen Mercedes-Benz Arocs-Fahrgestell eine Wiederauflage. Das Modellfahrzeugwerk mit seiner lenkbaren Vorderachse braucht keine unebenen Baustellengelände zu scheuen, denn die beiden hinteren Doppel-Achsen sind pendelnd gelagert ausgeführt. Der nachgebildete Betonpumpenaufbau besteht aus einem auffalt- und

drehbaren, fünfteiligen Verteilermast in Rollfaltung mit Rohrleitungen, die im Heck angebrachte Einfüllwanne besitzt einen aufklappbaren Deckel. Damit die ca. 850 Gramm schwere Autopumpe auch in Arbeitsstellung sicher stehen kann, lassen sich die vier Stützen herausdrehen. Wie üblich, liegen dem Arocs-Fahrerhaus einige steckbare Anbauteile zur Selbstmontage bei.

● **78245/0** Liebherr 36 XXT Autobetonpumpe in Designausführung „Liebherr“ auf Mercedes-Benz Arocs-Fahrgestell, 3-achsig, Fertigmodell Diecast, Maßstab 1:50, UVP 165,95 €.



Fotos: Conrad

Und damit nach getaner Arbeit nicht nur die Baustelle wieder sauber wird, sondern ebenfalls die Straße, hat Conrad das kompakte Kehrfahrzeug Bucher Municipal City Cat nachgebildet. Damit die kompakte Sauberkatze nicht zu klein ausfällt, wurde der Maßstab 1:40 gewählt, sie ist also im Kleinen groß. Besenarme mit Rundbesen sowie Saugmund sind beweglich ausgeführt, die Vorderräder lassen sich lenken, der Kehrbehälter samt Behälterdeckel sind kippbar gelagert. Die City Cat wird mit Zurrüstteilen zur Selbstmontage ausgeliefert und trägt am Aufbau nur dezente Typen- und Herstellerbeschriftungen – da bleibt noch viel Platz für eigene Decals.

● **5523/0** Bucher Municipal City Cat VR50e Kompaktkehrfahrzeug, weiß, Maßstab 1:40, UVP 76,75 €.

Hans-Joachim Gilbert



Die Bucher Kehrmaschine ist im Maßstab 1:40 nachgebildet, das kommt der detaillierten Nachbildung der Kehrereinrichtung zugute.

Bis auf die falschen Kennzeichen ist der Monte-Escort ein überaus gelungenes Modell. Der Kleine mit der Pflaume im Grill imponiert mit überzeugender Umsetzung und Authentizität.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Schön, dass Ixo die Nachtversion nachbildet, denn Zusatzscheinwerfer – hier sind es sechs stattliche Exemplare –, sehen immer gut aus und werten das Modell auch auf. Und es ist ein sehr schönes Modell geworden, absolut. Proportionen und Linien der Karosserie sind stimmig, die Lackierung hat Glanz, und die Deko sitzt vollständig und präzise angebracht auf dem Auto.

Der Blick in den Innenraum zeigt, alles Wichtige ist da, wo es auch hingehört und das in guter Qualität, sogar ein Armaturenbrett-Decal ist vorhanden, ebenso wie Rallye-Sitze, beschriftete Gurte und Überrollkäfig. Saubere Gravuren, die nichts zuschmieren, überzeugende Michelin bereifte Speedline-Felgen, und der sehr gut geformte Heckspoiler samt seiner mittigen Stütze zeigen, Ixo hat die Lizenz zum Bau von guten Rallye-Geräten. Dazu kommt noch das obligatorische Reserverad im Fond und der Feuerlöscher vor dem Sitz des Co-Pilotens wurde ebenfalls nicht vergessen.

Der Hauptsponsor, die italienische „Giese Group“, baut Textilmaschinen aller Art, übernimmt deren Wartung und stellt auch die nötigen Ersatzteile zur Verfügung. In Sum-

...nun der Kleine

Über den Escort RS Cosworth in 1:18 von Ixo hat Caramini schon öfter berichtet. Jetzt folgt vom selben Hersteller das Modell im Maßstab 1:43. Vorbild beim Kleinen ist das Auto, mit dem das französische Team Delecour/Francois an der Rallye Monte Carlo im Jahre 1995 teilgenommen hat.

me also ein RS Cosworth der Freude macht, ein kleiner Fehler ist leider bei den Kennzeichen passiert, die offizielle Starterliste gibt das Kennzeichen mit M 511 WJN an, bei Ixo heißt es M 5 II WJN – da hat sehr wahrscheinlich der Decal-Drucker die arabischen Einsen mit der römischen II verwechselt – kein Beinbruch, kann passieren.

Die Monte 1995 wurde zu einem Erfolg des französischen Teams, am Ende der Rallye belegten sie den zweiten Platz in der Gesamtwertung, geschlagen nur von Sainz/

Schummeln fiel nun schwerer, die FIA hatte die Durchfluss-Begrenzung der Turbo-Luft auf 34 Millimeter reduziert.

Moya im Subaru Impreza 555. Gemeldet war der RS Cosworth vom belgischen Team R.A.S Ford – das Werksteam wurde Ende 1994 geschlossen –, Herstellerpunkte wurden aber weiterhin Ford gutgeschrieben. Der 2 Liter große, vierventilige, mit einem Garrett-Turbo-lader samt Ladeluft-Kühlung ausgestattete Vierzylinder des Escort

RS Cosworth leistete 300 PS. Schummeln fiel nun bedeutend schwerer, denn die FIA hatte die Durchfluss-Begrenzung der Turbo-Luft auf 34 Millimeter reduziert. Natürlich hatte das Auto auch Allradantrieb plus Verteilergetriebe an der Vorderachse, dazu kamen ein mechanisches Planetendifferenzial, zwei Differenziale und Visco-Kupplungen an der Hinterachse. Trotz dieser technischen Feinheiten blieb am Ende der 95er Saison für Ford nur der dritte und somit letzte Platz in der Hersteller-WM übrig. Delecour landete mit 46 Punkten auf dem vierten Rang der Fahrer-WM.

● **IXORAC404A.22** Ford Escort RS Cosworth, #7, F. Delecour/C. Francois, Rallye Monte Carlo 1995, Diecast, Maßstab 1:43, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Ruppel**



Flotte Autos mit Sneakers

Wer „Turnschuh“ sagt, outet sich als ewig Gestriger. Joschka Fischer trug Turnschuhe im Parlament. Und wir im Sportunterricht auch. Aber heute sind das Sneakers. Solido bringt vier 1:43-Neuheiten, und alle tragen Sneakers. Unsportlich ist keiner.



Zeitlose Farbe, das Hellblau-metallic. Seit ungefähr 1970 war dieser Farbton zwar mal mehr und mal weniger in Mode, aber tot war er nie. Sonic druckte die charakteristischen Alpina-Streifen sehr fein auf, sieht schön aus.

Unterschiedlich groß sind sie, der eine hat mehr Rasse und Klasse als der andere, der eine kommt aus dem tiefen Süden, der andere aus dem kühlen Norden, dazwischen ein Bayer und ein Ostfranzose aus Mulhouse. Alle gibt es in mehr oder weniger brav, doch Solido suchte sich für seine vier Herbstneuheiten die jeweils sportlichste Version aus, zwei Mal werksseitig und zwei Mal extern getunt.

Alle vier sind Formneuheiten und kommen als Auftragsarbeit aus dem Hause Sonic/Ixo; sie werden in relativ großer Auflage gefertigt und deswegen für einen fast konkurrenzlos günstigen Preis offeriert. Jedes Modell erscheint in zwei Farbvarianten, und der Formenbau ist jeweils prima. Sonic eben, und wir wissen, dass Sonic großen

Wert auf Felgen und Bremsanlagen legt. Besonders ausgeprägt ist das beim Volvo und Alfa, die nicht nur sichtbare Scheiben haben, sondern auch Bremszangen, beim Alfa sogar gelb. Und der Alfa besticht auch noch durch ein intensives Rotmetallic, das legendäre „Tuning-Rot“, bei Alfa „Rosso Tristrato“ genannt und mit gleicher Auslieferung auch in 1:18 verfügbar. Solido bringt die Alfa Giulia 952, also die aktuelle Giulia, nämlich parallel in 1:18 und in 1:43, den großen als

GTA m von 2021, den kleinen als Quadri-foglio von 2016.

Das Nordlicht ist der Volvo 850 Kombi in seiner Hochleistungsversion T-5R, der in 1:43 nichts Neues ist. Ixo brachte das gleiche Vorbild im Rahmen der Partwork-Serie „Volvo-Collection“. Aber das soll Solido nicht daran hindern, es erneut zu tun – andere Marke, anderer Markt, anderer Preis, neues Glück. Aus dem 850 T-5 mit 226 PS entstand 1994 der limitierte T-5R mit 15 Mehr-PS in



Dagegen Förstergrün, so grün wie die unendlichen schwedischen Wälder. Äußerst sehenswerte Felgen am Volvo 850 T-5R Kombi, mit Scheiben und Zangen.



Das Rot. Dieses unnachahmliche Rot, so tief glänzend, so offensiv, so aggressiv und gleichsam so edel. Eigentlich phantastisch, wenn man sich allmählich nicht daran satt gesehen hätte. Denn in diesem Rot strahlt heute jedes dritte getunte Auto.

drei Farben (Dunkelgrün, Gelb, Schwarz) und mit 17-Zoll-Felgen namens Titan, innen Leder und Alcantara, außen hatte der Kombi einen optionalen Dachkantenspoiler, den das Solido-Modell selbstverständlich serienmäßig aufweist.

Alpina B10 gab es deren mehrere, auf diversen BMW 5er-Baureihen. Solido macht den B10 Biturbo auf Basis des 5er E34 (1989 bis 1994) auf Basis des 535i mit zwei Garrett-T2-Turboladern und 360 PS, damals die leistungsstärkste Serienlimousine der Welt (bis der Opel Lotus Omega ihn zwei Jahre später überflügelte).

Das war damals ein absoluter Traumwagen. Erreichbar aber eher für die Upper Class. Die Lower Class träumte, zumindest in Frankreich, vom Peugeot 205 GTI im Dimma-Tuning. Dimma ist ein französischer Tuningbetrieb, 1984 von Baudouin Michel gegründet und auf Peugeot spezialisiert. Der Dimma-Widebody-Tuningkit für den 205 GTI war offiziell von Peugeot abgesegnet, und Peugeot hatte auch einige Dimma-Kreationen im offiziellen Programm (nicht in Deutschland). Es gibt den Kit heute noch fabrikneu zu kaufen: 2300 Euro für Front- und

Heckschürze, vier breite Kotflügel, Schwelger und Dachkantenspoiler aus Polyester. Um die Technik kümmerte sich Dimma nicht, dafür waren an dere zuständig. Aber die serienmäßigen 105 bis 130 PS im leichtgewichtigen Peugeot 205 waren nicht von schlechten Eltern, und der Bodykit machte ihn nicht träger.

Ein schönes, sportliches Herbstpaket von Solido, und die angekündigten 1:43-Neuerscheinungen fürs Jahr 2022 sind damit abgefeiert. Jedenfalls eine gute Idee von Solido, diese Serie lanciert zu haben und mithin ein Beleg dafür, dass 1:43

lange nicht so tot ist, wie manche Hersteller uns glauben machen wollen – alleine, weil sie an 1:18-Modellen mehr verdienen.

● **10802** Peugeot 205 GTI (Dimma) 1984 schwarz (auch in Weiß),

● **10401** (BMW) Alpina B10 Biturbo E34 1989 blaumetallic (auch in Rot),

● **13102** Alfa Romeo Giulia 952 Quadrifoglio 2016 rot (auch in Grünmetallic),

● **10602** Volvo 850 T-5R Kombi 1994 dunkelgrün (auch in Gelb). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €.

Alexander F. Storz

Schwarz sagt alles und nichts, kleidet gleichsam die Großen und die Kleinen, und wenn dann noch ein roter GTI-Streifen rundum führt, weiß jeder: Das ist ein Hot Hatch. Der Dimma-205 trägt gut gemachte Gotti-Alus und einen Streifen im Grill in den Peugeot-Talbot-Sportfarben.



Fotos:
Alexander F. Storz

LESENSWERTES

Wir sind Rallye!

Ernst Marquart, Verlag Brüder Hollinek & Co, Softcover, 452 Seiten, 666 S/W-Fotos, ISBN 978-3-85119-315-2, www.hollinek.at, Preis 53 €.

Semperit-Rallye, gefahren von 1957 bis 1973, wie auch die Donau-Rallye, ausgetragen von 1964 bis 1971 in unserem Nachbarland Österreich, über diese beiden Rallyes wurde hierzulande nicht gerade sehr viel berichtet. Abhilfe

schaft hier nun ein Buch, das genau diese beiden Rallyes akribisch beleuchtet. Der Autor Ernst Marquart liefert mit diesem Druckwerk eine Fleißarbeit ab, die den Betrachter staunen lässt. In unzähligen Schwarz-Weiß-Fotos werden hier jede Menge Autos gezeigt, die an diesen beiden Rallyes teilnahmen. Die Palette reicht von Goggo, Simca 9, Lancia Aurelia B 20, Ferrari 250 GT, Lloyd Arabella oder Steyr Fiat 850 Coupe bis hin zu den absoluten Exoten im Rallyesport, Mercedes 300 SL Cabrio, Mazda RX2, Chevrolet Corvette Stingray oder Ford Thunderbird.

Neuland für viele Rallye-Fans dürfte auch sein, dass etliche, offizielle Werkteams hier an den Start gingen. So Lancia mit der Fulvia, Fiat mit dem 124 Abarth oder die Briten mit ihren Werk-Minis, um nur drei Beispiele zu nennen. Das gilt ebenso für die Piloten, hier finden wir Namen wie Röhl, Fall oder Munari und auch das Renault-Werksteam mit Andruet im Renault Alpine A 110 war zu Gast in Österreich. Dazu gibt es alle Starterlisten, Ergebnisse der Sonder- beziehungsweise Wertungsprüfungen, Regularien, Nennfelder, Fotos von den Service-Teams, Streckenführungen – für den Rallye-Fan, der einmal über den Tellerrand von Monte, Sanremo oder Tour de Corse blicken will, eine einzigartige Fundgrube.

Interessant aber auch für die Hersteller von Rallye-Modellen, hier finden sich Anregungen noch und noch. Schön wäre es, irgendwann einmal einen Glas 1204 TS im Rallye-Trim in die Vitrine stellen zu können – dafür würden wir leichten Herzens auf den x-ten Lancia Stratos verzichten. **wr**





*Erkennungszeichen
Polyurethan: Der RS 2000 hat
eine abgeschrägte Kunst-
stofffront mit Doppelschein-
werfern und unterscheidet sich
dadurch gehörig von seinen
braven Brüdern. Unter der
Haube war er auch nicht brav:
110 PS, ebenso wie der Golf GTI.
Aber Heckantrieb!*

Pflaumenkompott

Was in Köln das „RS-Programm“ bei Ford war, hieß bei den Briten „X-Pack“. Vanguards bringt neu den Ford Escort II RS 2000, den mit der schräg gestellten Polyurethan-Nase. Ihn gibt es schmal als normalen RS 2000 und als dickbauchigen X-Pack. Und dann noch sein Nachfolger als XR3i und ein alter Lotus Cortina.

Ein verbreiteter Escort II RS 2000 ist in jedem Falle interessant. Natürlich gibt es Rallyevarianten dieses Autos von Troféu, aber kein „Road Car“, keinen „Stradale“, kein Straßenauto. Den schmalen Escort II RS 2000, wie er vom Fließband lief, gibt es längst, ebenfalls von Troféu, natürlich auch von Minichamps, und dessen Maxichamps-Reedition dürfte nur eine Frage der Zeit sein. Somit ist diese Vanguards-Neuentwicklung eine Doublette, aber eben rechts gesteuert, für den britischen Markt bestimmt, neu, lieferbar – er wird schon seine Liebhaber finden. Für Vanguards war es nahe liegend, den Schmalen und den

Breiten gemeinsam zu konstruieren. Und der Breite ist tatsächlich eine Bereicherung für die Ford-Vitrine. Der Bodykit wurde bei Fibresports in Essex konstruiert und hergestellt, und Ford bot den RS-2000-Kunden auch Techniktuning an (darunter 145 statt 110 PS für den Motor). Das alles in einzelnen Komponenten, je nach dem, was sie wollten (oder sich leisten konnten). In Deutschland war nicht jeder Ford-Händler gleichzeitig auch RS-Händler und somit professioneller Tuner. Die Großen aber schon. Das von Vanguards konkret miniaturisierte Vorbild war das Präsentationsfahrzeug für den RS 2000 mit X-Package (oder, in Deutschland eben, RS-Paket), es diente Automagazinen als Testwagen und war das Fotomodell für Werksaufnahmen.

Vanguards-Neuheiten aus der jüngeren Zeit sind formvollendet im Rahmen der Vorgaben, wie Vanguards-Modelle eben sind: Sie gehören zur gehobenen Mittelklasse, nicht zur Luxusklasse, und das einzig Störende am RS 2000 ist, dass er etwas hochbeinig auf den Rädern steht. Er stimmt schon, ex-Fließband, aber wer seinem Escort RS 2000 das X-Pack (in England) oder den RS-Bodykit (in Deutschland) gönnte, leistete sich auch ein paar Zentimeter weniger Luft unterm Bauch, legte also seinen heißen Escort tiefer. Ansonsten bietet Vanguards eine sehr fein detaillierte und nach heutigen Regeln der Formenbaukunst gefertigte Miniatur an, einwandfrei lackiert und dekoriert, der Erstling in typischem Rot (offiziell: Venetiarot), und Vanguards

In Deutschland auf Augenhöhe mit dem Kadett GSi und stets dem Golf GTI hinterher hechelnd, in Großbritannien absoluter Platzhirsch in seiner Klasse: Escort III XR3i. Das Stummelheck war wie geschaffen dafür, hier einen Heckspoiler aufzuschrauben.



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert



Nach wie vor eine reizvolle Vorstellung und nichts anderes, als die Vorwegnahme des GTI-Prinzips in den 60er Jahren: Ein unscheinbarer Wagen der (unteren) Mittelklasse mit einem Klassemotor und einer Leistung, die weit über seiner eigentlichen Klasse liegt. Das ist das Rezept des Ford Lotus Cortina.



wird sicherlich etliche Farben und Dekorationen folgen lassen – womöglich auch mit Vinyl Dach, denn auf der Insel gab es den RS 2000 mit dem Kunstlederdach, das den Kontinental-RS-2000 verwehrt war.

Ebenfalls in Rot, nicht Venetiarot, sondern Sonnenrot, ist sein Nachfolger gehalten, der Escort III XR3i. Keine 2 Liter mit 110 Pferden mehr, nur noch 1600 Kubik und 96 PS am Anfang, ab Oktober 1982 als XR3i mit Einspritzung 105 PS stark. In Deutschland war der Golf GTI natürlich der Platzhirsch, in Großbritannien spielte er lediglich die Nebenrolle eines jeden Importwagens. Dort kauften die Kunden vorwiegend den XR3, wenn sie einen sportlichen Kompakten wollten (und der Vauxhall spielte auf der Insel eine weit geringere Rolle als der Opel bei uns). Großbritannien war und ist einfach Ford-Land. Der Vanguards Escort III ist ein formal absolut gelungenes Modell (im Gegensatz zur Ixo-Interpretation, die proportional missglückt ist), und als XR3i steht er auch richtig schön tief auf seinen Rädern (mit den typischen Alus mit vier großen, runden Löchern). Und auch sonst alles XR3i-Spezifische: Front- und Heckspoiler, Seitenschweller, Stoßstangen und Außenspiegel in Karosseriefarbe, zwei Zusatzscheinwerfer im Grill, zweifarbiges Interieur in Dunkelgrau mit hellen Sitzflächen. Ein rundum schönes Modell.

Vanguards-Fahrzeuge basieren auf konkreten, existenten Fahrzeugen und bilden diese sehr genau nach.

Der Dritte im Bunde der Vanguards-Ford-Neuheiten passt nicht ganz in diese Reihe, ist eine Nummer größer und etwas älter, aber auch sportlich und ein typisch englischer Ford. Der Stellenwert des Cortina entsprach in etwa dem deutschen 15m, den es als halbherzige Sportversion namens 15m RS gab. Der

britische Cortina hingegen wurde virtuos getunt, und kein Geringerer als Lotus-Chef Colin Chapman stand hinter dem Projekt

Cortina Twin Cam, was auf Deutsch „zwei Nockenwellen“ heißt. Lotus konstruierte auf Basis des 1,6-Liter-Kent-Vierzylinders einen Sportmotor mit Alukopf und zwei obenliegenden Nockenwellen, dazu einige mache-ihn-schneller-Teile, der ins Ford-Werk geliefert wurde. Dort entstand an einem speziellen Fließband der Ford Cortina Lotus ab 1967. Im Folgejahr wurde er umbe-

nannt in Cortina Twin-Cam, denn damals wurde mit demselben Motor auch der Escort Twin-Cam lanciert, und beide sollten gleich heißen. Doch der Escort überflügelte den Cortina im Motorsport, und 1970 lief die Cortina-Twin-Cam-Produktion zugunsten der Escort Sportversion aus. Und die wurde dann ihrerseits vom Escort RS1600 ersetzt, der keinen Lotus-Motor mehr trug, sondern einen von Cosworth.

Der Cortina Mk II von Vanguards ist bereits ein „Oldie“, die Gussform existiert seit 2004, seither viele Varianten, auch Lotus Cortina. Dieser nun ist in einer Sonderfarbe lackiert, Anchor Blue, wovon nur fünf Exemplare entstanden. Das Vorbild des Vanguards-Modells existiert noch heute – was ein Charakteristikum aller Vanguards-Fahrzeuge ist: Sie basieren auf konkreten, existenten Fahrzeugen und bilden diese genau nach – sehr zur Freude des jeweiligen Eigentümers.

● **VA14902** Ford Escort II RS2000 X-Pack 1975 Venetian Red (Auflage 2400 Exemplare),
● **VA11014** Ford Escort III XR3i 1982 Sunburst Red (Auflage 1000 Exemplare),
● **VA04120** Ford Cortina Mk II Twin-Cam 1969 Anchor Blue (Auflage 1100 Exemplare).
Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 34,95 €. **Alexander F. Storz**



RS 2000 mit allem: Wide-Body-Kit, Frontspoiler, tief geschüsselte Ford-RS-Felgen und sogar go-faster-Streifen. In England hieß dies „X-Pack“, in Deutschland gab es keinen extra Namen. Man konnte sämtliche Teile aus dem RS-Programm einzeln kaufen, Optik wie Technik. Der RS 2000 wurde übrigens nicht in Köln gebaut, sondern im Ford-Werk Saarlouis, das momentan ums Überleben kämpft, weil künftige Elektro-Ford nicht hier, sondern in Spanien gebaut werden.



Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Der unkaputtbare Benz, die Mercedes-Mittelklasse, die sich bisher am besten verkaufte: 2696 915 Käufer entschieden sich für ihn, und für den von Ixo als 240 D gebrachten waren es 454 679 Exemplare. Er war der beliebteste W123er überhaupt. Fast unglaublich: Im Jahre 1980 verdrängte der W123 sogar den VW Golf von Platz Eins der deutschen Zulassungsstatistik.

Vier mal Klassik für 100 €

Wie legt man 100 Euro gut an? Ein Anlagetipp sind diese vier Klassiker von Ixo, denn sie sind gut gemacht und kosten zusammen nicht mehr als einen Hunderter: der schicke Scirocco II, der erfolgreiche Mercedes W123, der Schuhkarton VW T3 und der schnittige Tatra T600.

Ein Mercedes W123 ist nie falsch, ein Dauerbrenner, einer der am meisten in Deutschland verbreiteten Klassiker. Letzteres ist kein Wunder, denn wenn ein W123 halbwegs vernünftig behandelt wird, dankt er es seinem Besitzer durch ewiges Leben. Die Ixo-Interpretation ist altbekannt und gut, wenngleich nicht mit einem Minichamps-Modell vergleichbar. Laut Heckschriftzug handelt es sich um einen 240 D, die Rundscheinwerfer verweisen auf ein Modell vor dem 1982er Facelift. Die Farbbezeichnung des Mercedes: Wir tun uns schwer. Orientrot 501 (1979–1983) und Mittelrot 516 (1976–1979) sind sehr ähnlich und beide waren zu W123-Zeiten lieferbar. Das Interieur in Hellbeige jedenfalls harmonisiert mit dem satten Rot.

Ein weiterer Klassiker, mit dem ein Modellautohersteller nichts falsch machen kann, ist der Volkswagen Bulli T3. Auch er ist eine Wiederauflage in neuer Farbe, zweifarbig Blau. Das sieht schön aus, die Karosserie dunkelblau, Dach und obere Flankenflächen, also rund um die Seitenscheiben, in Mittelblau. Und der untere Karosseriebereich auch. Diesen Luxus hätte sich Ixo sparen können und sollen, denn die Dachfarbe setzte sich beim zweifarbigem T3

Bus nicht im unteren Bereich fort. Ansonsten ein feines Modell mit einem Wasserkühler zwischen Grill und Stoßstange, somit ein „Wasserboxer“ ab Herbst 1982. Die Farbe dürfte Kurilienblau, Dach und unten Monacoblau sein.

Ebenfalls Blau (Kometenblau-metallic LB5V) erlebt der Volkswagen Scirocco der zweiten Generation ein Revival – nunmehr nicht mehr als GTI, sondern als Sondermodell GTS mit entsprechender Verzierung, dem breiten Flankenzierstreifen mit „GTS“-Logo. Das war ein Editionsmodell ab Herbst 1982, entweder mit 112-PS-GTI-Motor oder mit 85-PS-GLI-Aggregat. Ixo kann noch weitere Scirocco-Sondermodelle planen: GTX, White Cat, Tropic oder Scala.

Ein ganz anderes Kaliber: der alte Tatra. Ein Tatra T600, ebenfalls eine Farbvariante, ebenfalls eine automobiler Ikone,

wenngleich aus einer anderen Zeit und wesentlich elaborierter als ein VW Bus oder ein Bauern-Benz. Gut ist der Tatraplan von 1948, die Form einwandfrei getroffen, eine ansprechende Farbe, nämlich dunkles Rot mit Felgen in Karosseriefarbe und Weißwandreifen, sehr schick ist das elfenbeinfarbene Lenkrad. Einige Zierteile sind silberne Druckwerke, das Wesentliche aber ist verchromt, und besonders hübsch ist der bedruckte „Tatra“-Schriftzug auf der vorderen Haube.

- **CLC443N** Mercedes 240 D W123 1976 rot,
- **CLC424N** Volkswagen T3 Kleinbus 1982 blau,
- **CLC441N** Volkswagen Scirocco GTS 1982 blaumetallic,
- **CLC433N** Tatra T 600 Tatraplan 1948. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €.

Alexander F. Storz



Er gehört zu den ungewöhnlichen Fahrzeugen dieser Welt: der Tatraplan, von 1948 bis 1952 hergestellt, konsequent aerodynamisch und ganz im Stile der Vorkriegs-Tatras. Er war ein für Tatra-Verhältnisse kleiner Wagen, ein 2-Liter-Vierzylinder-Boxer mit 52 PS, im Heck eingebaut. Der Wagen war ein Exportschlager, auch im Westen, vor allem traditionell in Österreich.



Marke Schuhkarton: Nie war ein VW Bulli raumeffizienter gestaltet als der T3.



Das erste von mehreren Scirocco-II-Sondermodellen ist der GTS mit breitem Dekorstreifen an den Flanken, 18 920 Mal zwischen 1982 und 1985 gebaut.

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





Der Land-Cruiser-Initialschrei in Europa: Der J4. Als er 1974 erstmals importiert wurde, fragte jeder, der es wusste oder nicht wusste: Was will Westeuropa mit seinem gut ausgebauten Straßennetz mit einem Geländewagen anfangen? Und außerdem gibt es doch den Land Rover für die wenigen, die so etwas brauchen.

Drei-Generationen-Haus

Der gleiche Name, unterschiedliche Generationen: First 43 Models bringt drei unterschiedliche Toyota Land Cruiser und deckt damit die Baujahre 1960 bis 1997 ab. So unterschiedlich das Äußere, so gemeinsam ist die gute Machart der Modelle. Für First 43 strengt sich Sonic/Ixo offenbar besonders an.

Neben dem Land Rover ist der Toyota Land Cruiser der Inbegriff des toughen Geländewagens. Auch die lange Tradition teilen die beiden. Der Land Rover seit 1948, der Land Cruiser seit 1951. Toyota differenzierte ab den späten 60er Jahren in unterschiedliche Baureihen, einerseits die harten Offroader, andererseits die eher komfortorientierten Modelle. First 43 Models hat nun drei historische Land Cruiser unterschiedlicher Baureihen im Programm: Den Ur-Land-Cruiser J40, der zu den harten Workern gehört und von 1960 bis 1984 gebaut wurde. Er war jene Generation, durch die Westdeutschland den Land Cruiser überhaupt kennen lernte. 1974 wurden die ersten importiert (nach Österreich und in die Schweiz schon früher). Dann den J60, ab 1980 zehn Jahre lang gebaut. Er war der erste, der unter dem Komfortaspekt eigens konstruiert wurde und von dem es auch keine knackige Kurzversion fürs Gelände gab. Natürlich war er ein Geländegänger par excellence, wie jeder Land Cruiser, aber mit ihm konnte eben auch die Mami dank Servolenkung und Klimaanlage ihre Kinderlein in die Schule fahren. Sodann der J8, aktuell zwischen 1990 und 1997. Alleine die Tatsache, dass es ihn für den US-Markt

Was die „alten“ Land Cruiser eint, das ist die herzliche Offroad-Technik mit zwei Starrachsen und Reduktion.

auch als Lexus LX 450 gab, sagt alles: Ein geländegängiger Luxusliner, ein riesiger Station Wagon, eine Trutzburg mit Angebercharakter und als Lexus bis zu 215 PS stark. Was die „alten“ Land Cruiser eint, ist die offenerzige und herzliche Offroad-Technik mit zwei Starrachsen und Reduktion, absolute Geländegänger, wenngleich die Luxusvarianten letztlich viel zu teuer waren, um ihnen Offroad-Ausritte zuzumuten. Aber trotz Luxus, Sportfelgen

und Metalliclackierung: Ein Land Cruiser ist im Gelände kaum zu schlagen, ein Go-Anywhere im besten Sinne – und das gilt bis heute.

Sonic, bekannt durch die Fachhandelsmarke Ixo, arbeitet auch im Lohnauftrag, sowohl für Partwork-Verlage (Kiosk-Serien) als auch für große Modellautohändler, die ihre eigenen Serien am Markt haben. In 1:43 kann der Kunde unterschiedliche Stufen des Detaillierungsgrades ordern. Ganz einfach bestellen es jene Verlage, die in Ländern mit reduzierter Kaufkraft Kioskserien vertreiben. Da ist der Bedruckungsgrad rudi-





Es geht in Richtung Monstrum und teuer. Wer einen wollte, musste 1992 stolze 68 000 D-Mark bezahlen. Das war ungefähr so viel wie für einen Mercedes-Benz 300 E.



mentär, am Chrom wird gespart, innen ist alles schwarz. Das andere Extrem, also der höchste Detaillierungsgrad, repräsentiert die Sonic-eigene Fachhandelsserie Premium X. Und auf diesem Niveau bestellt auch der Tokioter Händler Kokusai Boeki Kaisha. Er ordert quasi Döner mit Allem. Da sind dann sogar die Fensterrahmen und die Zierleisten, die sonst nur gesilbert sind, chrombedampft, mehrfarbige Lackierungen, Druckwerke auch im Interieur, Scheibenwischer als Fotoätzteile, bestens abgesetzte Mehrfarblackierungen. Gerade vom Land Cruiser J4, dem ältesten des Trios, kennen wir Partwork-Versionen aus Südamerika, die im Vergleich mit dem First-43-Modell doch gewaltig abfallen (aber am Kiosk eben auch entsprechend preiswert sind). Der Sonic-Formenbau ist immer gleich, er bewegt sich auf hohem Niveau.

Der alte J4 stellt die Version vor 1979 dar, erkennbar an der „Brille“ rund um den Grill mit runden Scheinwerfern und ein Fahrwerk mit kurzem Radstand. Der Typschriftzug „FJ40“ bezeichnet die Version mit Benzinmotor (3,9-Liter-Sechszylinder mit 126 PS). Die Farbe ist Royalblau mit weißem Dach, wobei Ixo die Karosserie zweiteilig gestaltete, das Kunststoffdach ist ein extra Formteil. Die verchromte Kühlergrilleinheit muss eine japanische Heimatbesonderheit sein, denn in Europa kannte man den Land Cruiser J4 nur mit weißem Grill.

Den J6 mit zuschaltbarem Allradantrieb gab es nur als langen Station Wagon, das First-43-Modell ist in Alpinweiß lackiert,

ebenso die Geländesportfelgen, und er trägt ein Glashubdach. First 43 macht das Ursprungsmodell mit runden Scheinwerfern bis 1987, als Extra trägt er zwei Zusatzscheinwerfer auf der Vorderstoßstange. Beim 1990 lancierten J8 mit permanentem 4x4 entschied sich First 43 für die Version ab 1994, als die rechts und links angeschlagenen Hecktüren einer neuen Konstruktion à la Range Rover wichen, Oberteil oben angeschlagen, Unterteil unten. Die Lackierung ist Dark Green Mica Metallic mit Karosserieunterteil in Silber, als Extra trägt der J8 eine elektrische Seilwinde vorne. Der J8 war die letzte Land-Cruiser-Baureihe mit starrer Vorderachse, sein Nachfolger J10 verfügt über vordere Einzelradaufhängung.

Alle Modelle sind für den japanischen Händler Kokusai Boeki Kaisha gemacht, Rechtslenkung und die für unsere Begriffe etwas merkwürdig platzierten Außenspiegel entsprechen den japanischen Spezifikationen. Kokusai Boeki Kaisha verkauft seine First 43-Modelle auch an Großhändler, sodass es in Europa einige Anbieter gibt. *Caramini* bekam die Muster von Model Car World.

- 144 Toyota Land Cruiser J4 Station Wagon SWB 1967 blau/weiß,
- 071 Toyota Land Cruiser J6 Station Wagon LWB 1981 weiß,
- 060 Toyota Land Cruiser J8 Station Wagon LWB 1990 dunkelgrün/silber. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 39,95 €.

Alexander F. Storz



Mit dem J6 etablierte Toyota die Luxus- und Komfortbaureihe des Land Cruiser. Der alte J4 wurde parallel weitergebaut. Der J6 erschloss völlig neue Käuferschichten, nicht nur in den USA. Der Land Cruiser wurde Mami-tauglich.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Putzigkeitsfaktor: extrem hoch! Vamos a la Playa mit dem Honda Vamos. Ein Inselstaat wie Japan hat viele schöne Strände, an dem sich viele schöne Menschen tummeln, und die spielen mit dem Honda Vamos.

Im Jahr 1983 trällerte man international „Vamos a la Playa“, den Italo-Popsong von Righeira, und jeder, der kein Spanisch kann, dachte damals, es handle sich um ein Sommer-Strand-Sonnenschein-Liedchen. Aber es geht um Atomkrieg und Umweltverschmutzung. Über zehn Jahre zuvor lancierte Honda eine Art Buggy mit Namen Vamos, und bei ihm ging es wirklich um Sommer-Strand-Sonnenschein, um gute Laune und ein Spielzeug für die japanischen Schönen und Reichen am Shirahama- oder am Furuzamami-Strand.

Von 1970 bis 1973 baute Honda den Vamos, technische Basis ist der TN360, also ein Winzling. Im Vamos ist das 354-cm³-Zweizylindermotörchen als Front-Mittelmotor hinter der Vorderachse eingebaut, und letztlich besteht das Miniauto nur aus einer fahrbaren Plattform mit zwei (Vamos 2) oder vier Sitzen (Vamos 4) und hinten ein wenig Ladefläche für den Picknick-Korb, zwei Badetücher, ein Bikini-Oberteil und die Coca-Cola-Kühltruhe. Vorne ein blecherner Windschott mit zwei treuherzig blickenden Rundscheinwerfern und mittig dem Reserverad, und über den Köpfen der Zwei oder Vier flattert lustig ein dünnes Segeltuchverdeck, das keinen Regen abhalten soll, sondern lediglich ein Sonnenschutz ist. Damals, Anfang der 70er, waren diese Strandfahrzeuge in Japan eine Mode (so wie im Jahrzehnt zuvor die sogenannten Jollys an europäischen Luxusstränden), Suzuki baute den Jimny, Daihatsu den Fellow Buggy und Honda eben den Vamos. Nur 2530 Exemplare wurden gefertigt, kein kommerzieller Erfolg. Hübsch und putzig war der Vamos schon, aber eben nicht zu Ende konstruiert. Ein Strandfahrzeug darf sich nicht auf Heckantrieb reduzieren, der Vamos hätte 4x4 gebraucht. Das ist auch der Grund, warum einzig der Suzuki Jimny damals Erfolg hatte und bis heute als Modellreihe überlebt hat.

Das Auto ist in Europa nahezu unbekannt, in Japan aber äußerst populär und als Miniaturnachbau auch mehrmals vertreten. Den ersten

Ein Strandfahrzeug darf sich nicht allein auf Heckantrieb reduzieren, der Vamos hätte 4x4 gebraucht.

Vamos a la Playa

Es geht weiter: First 43 goes off road mit interessanten Neuheiten: Der Honda Vamos ist ein putziger Strandwagen, den Toyota Hilux der Generation YN80 kennen die Westeuropäer als VW Taro Pickup und der zweite Nissan Patrol machte die Marke Nissan in den USA und folglich in der ganzen Welt bekannt.



So schnuffig, die beiden! Honda Vamos im „Matchbox-Maßstab“, der beigefarbene Seriösling ist das Original von Tomica aus Japan und der rosa Kaugummi mit Snoopy am Steuer die größtenteils Raubkopie aus Hongkong für eine Peanuts-Fanserie in den USA. Letzteren suchen heute die japanischen Sammler mit Vehemenz und sind bereit, viele Yen dafür auszugeben.



Fotos: Alexander F. Storz (1), Hans-Joachim Gilbert (7)

Vamos machte Tomica in den 80er Jahren in 1:64, also im „Matchbox-Maßstab“, mit Whizzwheels und Segeltuchverdeck. In den 90ern gab es davon eine unautorisierte, aber gut gemachte Kopie, von Aviva Hasbro in Hongkong für die USA im Rahmen einer „Peanuts“-Fanreihe hergestellt: Das Modell in Rosa lackiert, kein Verdeck, Snoopy hinterm Steuer. In 1:43 gab es, hauptsächlich für den Heimatmarkt, einen Va-

mos 2 mit kurzem Verdeck und zwei Sitzen als Zinkdruckgussmodell von Ebbro, und Norev machte einen offenen Viersitzer mit Überrollbügel im Rahmen einer Kioskserie für den japanischen Markt, der es allerdings nie zur Fachhandelsverien gebracht hat. Und

nun kommt ein Viersitzer ohne Verdeck und mit Überrollbügel von First 43 – also genau die gleiche Version wie weiland Norev. Das Modell ist an Putzigkeitsfaktoren kaum zu überbieten, es ist niedlich, schaut treuherzig, die Details sind aufwändig wiedergegeben, so die wie an Armen befestigten Rückspiegel, das nette Reserverad, die Galerie rings um die Ladefläche und die Haltestangen für die Passagiere. First 43-Modelle werden, wir erwähnten es bereits in früheren Caramini-Ausgaben, von Sonic/Ixo im Auftrag für den Tokioter Großhändler Kokusai Boeki Kaisha gefertigt, also bekannte Ixo-Qualität, und von mehreren europäischen Großhändlern importiert. Caramini bekommt die First-43-Muster von Model Car World.

Während sich der Vamos mit seinen kleinen Rädchen eher an der Beachpromenade

Hinter dem Toyota Land Cruiser spielte der Nissan Patrol stets die zweite Geige im japanischen Offroadorchester. Beider Tradition ist gleich lang und beginnt in früher Nachkriegszeit als Konstruktion für das Militär. Der zweite Patrol hielt sich von 1960 bis 1979.



in Szene setzt, fühlen sich die beiden anderen First-43-Neuheiten abseits befestigter Straße im Gelände wohl: Toyota Hilux SR5 Pickup von 1988 (lieferbar in Schwarz oder Blaumetallic) und Nissan Patrol 300 Typ 60 von 1970. Der Toyota Hilux der fünften Generation YN80, gebaut 1988 bis 1997 mit Facelift 1992, stellt ein frühes Modell dar und mag manchem Europäer bekannt vorkommen. Der Volkswagen Taro war nichts anderes als ein Hilux YN80 mit VW-Emblem. First 43 entschied sich für einen Doppelkabiner, also eine Lifestyle-Version, in der für den US-Markt bestimmten, sportlichen Variante SR5 (Sport Runabout 5-Speed) mit 152 PS starker 3-Liter-V6-Maschine.

Eine lange Tradition hat der Nissan Patrol. Den ersten richtigen Geländewagen, für das Militär gedacht, entwickelte Nissan 1950, verlor aber die Regierunausschreibung.

Die zweite Generation ab 1958 trug den Namen Patrol, Reihensechszylinder mit 130 PS aus 4 Litern Hubraum, bulliges Drehmoment. 1960 erschien die Modellreihe 60 und mit ihr begann der USA-Export und damit der weltweite Durchbruch der Modellreihe. Einen frühen Patrol der Serie 60 bietet First 43 an, kurzer Radstand, weißes Hardtop auf der bonbonblauen Karosserie, dazu weiße Felgen – sieht sehr pastellig aus und entspricht dem US-Geschmack der beginnenden 60er Jahre. Bis 1979 war dieser „Oldie“ aktuell, dann erschien der Patrol 160, der

auch nach Westdeutschland importiert wurde (die Schweizer kennen auch den alten Patrol Typ 60, sie kamen ab 1973 in dessen Genuss).

Sehr vielseitig ist die Geländewagenausbeute von First 43, ein Panoptikum dessen, was zwischen den 60er und 90er Jahren in Japan vom Band lief, mittlerweile eine große Palette sehr unterschiedlicher Konzepte und Erscheinungen. Freunde klassischer Geländewagen in 1:43 sind in der Vergangenheit nicht gerade großzügig versorgt worden, haben aber in First 43 offenbar einen neuen Mäzen gefunden.

● 160 Honda Vamos 4 1970,
● 131 Toyota Hilux SR5 (Typ YN80) 1988,
● 242 Nissan Patrol 300 Typ 60 Hardtop 1960. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 39,95 €.

Alexander F. Storz



Der Hilux bietet auch einen gestalteten Unterboden, wobei die beiden Löcher für die Verschraubung mit der Plastik-Bodenplatte am Original nicht zu finden sind.



Der Taro lässt grüßen: VW baute zunächst in Hannover, dann in Emden den Toyota Hilux YN80 von 1989 bis 1995 in Lizenz, kein sonderlicher Erfolg. Erfolgreich war der Toyota Doppelkabiner in seiner Lifestyle-Version SR5 hingegen in den USA.



Beide Modelle sind hochklassig, brillieren mit perfekter Umsetzung und vielen schönen Details – so will man es haben.

Fotos: Wolfgang Ruppel

Als Kavaliers lassen wir in der Betrachtung dem 40 Jahre alten FW 08 den Vortritt, bevor wir uns dem Alpine zuwenden. Die Formel-1-WM 1982 wurde a) zum finanziellen Super-Gau der von einem Turbomotor angetriebenen Autos, b) in 16 Rennen gab es elf verschiedene Sieger und c) mit Keke Rosberg gab es am Ende der Saison einen Weltmeister, der nur ein einziges Rennen gewonnen hatte. Dazu kamen Streitigkeiten um die sogenannte „Super-Lizenz“ der Piloten, und Ferrari stand am Ende der Saison tatsächlich ohne Fahrer da, denn Villeneuve war beim Grand Prix von Belgien in der Quali tödlich verunglückt. Pironi war ebenfalls verunglückt, Tambay war krank, und dazu begann die Saison in Kyalami 1982 noch mit einem Streik der Fahrer. Zu Beginn der Saison setzte Williams noch den alten FW 07C ein, dann erschien ab dem GP von Belgien sein Nachfolger, der FW 08 auf den Rennpisten. Der von Williams Grand Prix Engineering eingesetzte Wagen hatte eine Chassis-Konstruktion, Bauweise Aluminium-Schalenrahmen, auf den Felgen saßen Michelin-Walzen, und der Motor kam von Ford, der bekannte Achtzylinder DFV mit knapp 3,0 Liter Hubraum und einem Output von knapp 510 PS.

Mit Keke Rosberg gab es am Ende der Saison '82 einen Weltmeister, der nur ein einziges Rennen gewonnen hatte.

Die Geburtswehen des DFV begannen 1966, denn für die Formel-1-Saison 1966 gab es ein Verbot der 1,5-Liter-Motoren, es waren nur 3,0 Liter große Sauger zugelassen. Colin Chapman wandte sich an Cosworth und die versprochen, für ein Entwicklungsbudget von rund 100 000 Pfund, einen siegfähigen F1-Motor zu bauen (DFV steht für „Double Four Valve“, also ein V8 mit jeweils zwei oben liegenden Nockenwellen pro Zylinderbank plus vier Ventilen pro Brennraum). Der in einem Stück gegossene Alu-Block des Motors war extrem verwindungssteif und diente als tragendes Element im Chassis. Einsatzbereit ab dem dritten Saisonlauf 1967, holte Jim Clark in diesem Rennen den ersten Sieg des DFV. Kontinuierlich

Quantensprung

Einen Zeitsprung von mehreren Generationen der Formel 1 zeigt Minichamps mit seinen beiden F1-Racern in 1:43. Da ist einmal der Williams FW 08, mit dem Keke Rosberg 1982 ins Rennen ging und sich am Saisonende die Krone des F1-Weltmeisters aufsetzen konnte, sowie der BWT Alpine, mit dem Fernando Alonso in Bahrain 2022 an der Startlinie stand.

verbessert und weiterentwickelt war es mit der Dominanz des DFV erst Ende der 70er Jahre allmählich vorbei; die Aufladung läutete langsam eine neue Ära ein. Den letzten GP-Sieg holte Michele Alboreto 1983 beim Grand Prix in Detroit, und es war der 155. GP-Sieg eines von einem Ford-DFV angetriebenen Autos – eine Legende ging in den Ruhestand.

Wenden wir uns nun dem Jungspund zu, der in diesem Jahr in Bahrain startete. Das BWT Alpine F1 Team startete mit den Piloten Fernando Alonso und Esteban Ocon. Angetrieben wurden die Alpine A521 von Motoren des Typs Renault E-TECH RE 22, Systemleistung um die 1000 PS. Der erste Grand Prix in diesem Jahr lief nicht schlecht für das Team, Ocon belegte den siebten Gesamtrang, Alonso kam auf Rang Acht ins Ziel und auch in den darauf folgenden Rennen schlug sich das Alpine-Team sehr achtbar. Es

ist durchaus möglich für die beiden Piloten, am Ende noch in der Gesamtwertung unter die besten Zehn zu kommen.

Beide Miniaturen sind überzeugend gelungen, holen in allen Disziplinen, wie Authentizität, Umsetzung der Karosserie, Kleinteile, Gravuren, Felgen, Bereifung, Lackierung und Deko die volle Punktzahl. Beim Williams FW 08 gibt es, um nur zwei Beispiele zu nennen, ein geätztes Motorentlüftungsgitter, der Alpine beeindruckt mit seinen sehr filigranen, aerodynamischen Anbauteilen und den unterm Heck gut sichtbaren Aufhängungs- und Getriebeteilen. Summa summarum zwei tolle Miniaturen, die F1-Enthusiasten uneingeschränkt zu empfehlen sind.

📍 **436826606** Keke Rosberg, F1-Weltmeister 1982, Resine, ab Werk ausverkauft. Bei einigen Händlern zum Preis von ca. 85 € noch erhältlich.

📍 **4012138763975** BWT Alpine F1 Team A521, Fernando Alonso, Bahrain GP 2022, Resine, Preis 84,95 €. **Wolfgang Ruppel**



Hyundai i30 TCR und Veloster ETCR: Beide Modelle von Ixo sind ordentlich gemachte Wettbewerbsautos und haben sich nicht zuletzt durch ihre korrekt nachgebildeten Innenräume Podestplätze verdient.

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert



Hyundai Veloster N ETCR – nur wenige Automobilkenner können mit diesem Namen des südkoreanischen Herstellers etwas anfangen. Aber Caramini kann erklären, was es bedeutet. ETCR steht ganz einfach für eine unter FIA-Schirmherrschaft seit 2021 ausgetragene Rennserie für elektrisch betriebene Tourenwagen. Im Jahr 2021 nahmen drei Hersteller an den ETCR-Rennen teil, Hyundai, Cupra sowie zwei privat gemeldete Alfa Romeo Giulia ETCR.

Seit diesem Jahr darf sich die ETCR ganz offiziell „eTouring Car World Cup“ nennen. Das Reglement ist kompliziert. Auf einen vereinfachten Nenner gebracht, starteten 2021 je zwei Autos eines der drei teilnehmenden Teams, also von Hyundai, Cupra und Alfa Romeo. Die Rennen fanden in fünf Ländern statt, Punkte gab es nach einem schwierig zu verstehenden Verteilerschlüssel, dazu kam eine Fahrer- und eine Herstellerwertung sowie ein Tausch der Wagen. Am Ende der 2021er-Saison stand der Schwede Mattias Ekström als Meister fest, Cupra gewann die Meisterschaft der Hersteller. Für das Publikum ist das Reglement kaum zu verstehen, um ganz hinter dessen Geheimnisse zu kommen, müsste ein interessierter Beobachter erst einmal ein Jahr lang jedes Rennen besuchen und sich Notizen machen.

Das Vorbild der Ixo-Miniatur ging 2021 im französischen Pau an den Start, im Auto saß John Chilton, der für Hyundai Motorsport ETRC N das Rennen gewann. Das Team belegte in der Gesamtwertung den dritten, also letzten Platz. Beeindruckend allerdings ist die Stärke der eingesetzten E-Motoren, die um die 500 PS leisten, im Power-Modus sogar für eine begrenzte Zeit 600 PS.

Auf einen der ganz vorderen Plätze kommt jedenfalls der kleine Hyundai von Ixo, eine gut gelungene Formneuheit. Über-

2 aus Südkorea

Ixo ist in vielen Rennsportserien unterwegs. Und stets da, wo auch ein Hyundai an den Start geht, und sei die Rennserie noch so dünn besetzt. Im Jahr 2021 nahmen gerade einmal drei Hersteller an den ETCR-Rennen teil: Hyundai mit dem Veloster, Cupra sowie zwei privat gemeldete Alfa Romeo.

zeugende Proportionen, die Gravuren stimmen, Lackierung wie auch Dekoration sind einwandfrei. Das gilt ebenfalls für die Felgen, den Innenraum und die Kleinteile. Ob diese ETCR-Serie im Original oder in Sachen Autominiaturen Erfolg haben wird, wagt der Verfasser allerdings stark anzuzweifeln.

● **GTM1610** Hyundai Veloster N ETCR, #3, T. Chilton, ETCR Frankreich Pau 2021, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wechseln wir die Serie – von der elektrischen ETCR-Serie zur Verbrenner-Serie TCR. Ein großer Erfolg für den Hyundai i30 N TCR war das 24-Stunden-Rennen in der grünen Hölle, dem Nürburgring, als der Wagen mit dem Fahrertrio Engstler/Still/Verney einen sehr guten zweiten Platz in seiner Klasse (TCR) herausfuhr. Unter der Haube agierte ein 2,0 Liter großer Reihenvierzylinder-Vierventiler mit Direkteinspritzung und Zwangsbeatmung durch einen Turbolader mit hohen Drehzahlen und packte muntere 350 PS auf die Kurbelwelle. Dazu kamen Goodies wie ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe mit Betätigung über Schaltwippen, die Karosserie mit einem aus hochfestem Stahl bestehenden Überrollkäfig in Leichtbauweise und ein Sabelt-Rennsitz, kompatibel mit dem Sechspunkt-Gurtsystem.

Letztlich spielte dem kleinen Südkoreaner das „Hans“-System in die Karten, die Abkürzung steht für Head-and-Neck-System, also Schutz für Kopf und Nacken. So war die Crew präpariert für flotte Kurvenfahrten und für schnelle Verzögerungen, dafür sorgten vorne sechs-Kolben-Bremssättel von Brembo mit innen belüfteten Bremsscheiben, deren Durchmesser 380 Millimeter betrug. Hinten packten Zwei-Kolben-Bremssättel ebenfalls von Brembo und mit einem Scheibendurchmesser von 278 Millimetern kräftig zu. Das Gesamtgewicht mit Fahrer lag bei 1265 Kilogramm, und in Sachen Höchstgeschwindigkeit kam der Südkoreaner locker auf 250 km/h. So beflügelt, fuhr das Team L. Engstler/H. Still/K.-K. Vernay im Hyundai i30 N TCR den zweiten Platz seiner Klasse heraus.

Einen Platz auf dem Podium hat sich auch das Ixo-Modell redlich verdient, es ist einfach schön gemacht. Sehr gute Räder, Zentralmuttern zur Felgensicherung, stimmige Karosserieformen, adäquat dazu gut gemachte Kleinteile wie Antenne oder Außenspiegel und ein wie beim Vorbild ausgeräumter Innenraum mit authentischem Käfig und nur einem Rennsitz – der rechte Sitz ist wie beim Original ausgebaut. Dazu kommen ein detaillierter Heckspoiler, Lüftungsschlitze in der Fronthaube und eine fehlerfreie Dekoration. Was nicht gefällt, das ist der Schalthebel, bekanntlich wurde das Auto über Wippen am Lenkrad geschaltet. Das wäre aber am Modell kaum auszumachen.

● **GTM160** Hyundai i30 N TCR, L. Engstler/H. Still/K.-K. Vernay, 24h Nürburgring 2021, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



Neo lebt



Auch wenn die Farbkombi in Deutschland lieferbar war, so ist sie doch typisch britisch. Dort hat Weiß einen viel höheren Stellenwert als damals hierzulande, wo Weiß die Farbe von Flottenfahrzeugen war (heute ist das anders). Und braune Vinylmäntel liebten die Briten auch mehr als die Deutschen. Dennoch handelt es sich um einen kontinentalen Granada. Schließlich hat er eine Linkslenkung.

Mal wieder ein Lebenszeichen einer einst so aktiven Resinemarke, die zunehmend verblasst: Neo. Neo bringt schon länger nichts Neues mehr, wird also dem Begriffsinhalt seines Markennamens nicht mehr gerecht. Aber wenigstens kommen schöne Farbvarianten interessanter Vorbilder.

Es gab Zeiten, da war Neo der aktivste Hersteller von 1:43-Resinemodellen. Da kam jeden Monat mindestens eine Formneuheit, ergänzt durch Farbvarianten bestehender Modelle. Heute sind wir froh, ab und zu über neue Farbversionen berichten zu können. Die niederländische Marke wurde 2006 von Jaap van Dijk und Mark Asbreuk gegründet und wurde weltweit über den niederländischen Großhändler Replicars vertrieben. Als Klaus Kiunke, der ehemalige Inhaber von Model Car World, auf Großeinkaufstour ging, übernahm er neben vielem anderen im Jahre 2012 nicht nur Replicars, sondern auch Neo. Fortan wurde der Formenbau wesentlich besser, denn die bisherigen Inhaber mussten gehen. Sie gründeten 2013 Matrix und bekämpften mit dem bisherigen Geschäftsmodell ihre einst eigene Firma. Unter der Model-Car-World-Ägide wurde Neo neu ausgerichtet, die Neuheiten-Schlagkraft stieg an, und weil zum Model-Car-World-Kosmos zeitweise auch eine US-Filiale gehörte, kamen vermehrt US-Klassiker ins Neo-Programm

und in 1:18 engagierte sich Neo auch – ebenfalls in Resine. Ein preiswerter Neo-Ableger zwischen 2014 und 2018 hieß BoS (= Best of Show), dann wurde BoS als 1:18-Marke etabliert und Neo blieb bei 1:43, seit einiger Zeit auch 1:87. Letzterer Maßstab wird von BoS weiterhin gut bedient.

Weder von BoS in 1:18 noch von Neo in 1:43 gibt es heute noch allzu rege Aktivitäten, nur Neuauflagen, bei denen nicht in neue Formwerkzeuge investiert werden muss. Dabei sagt man ja landläufig, dass gerade Resine-Formwerkzeuge wesentlich preiswerter seien als jene für Zinkdruckgussmodelle, weswegen die Resine-Manufakturen so viele Neuheiten auf den Markt werfen können und schon bei kleinen Stückzahlen Gewinn machen. In 1:18 bestätigt sich dies, was in jeder *Caramini*-Ausgabe nachzulesen ist. In 1:43 scheint dies, zumindest für die Neo-Verantwortlichen, nicht mehr zu gelten. Dabei beweisen andere jeden Monat aufs neue das Gegenteil. Beispiel Autocult mit monatlich mehreren Neuheiten. Für Autocult scheint es sich zu rentieren, nur 333 Exemplare eines Modelltyps herzustellen, sie zu verkaufen und damit und davon gut

leben zu können. Und für Neo lohnt sich das nicht? Womöglich hängen beim Autocult-Geschäftsmodell weniger Gehälter auf der Liste als bei Neo. Das können wir natürlich nicht wissen. Aber wir wissen und sehen, dass sich Resine-Modellbau auch bei 333er-Auflagen lohnt. Sonst gäbe es Autocult nicht mehr. Und die Ideen für neue Modelle gehen zumindest den Kreativen auch nicht aus.

Die ältesten Neo-Formen zählen also 16 Lenze, aber die Alten werden heute kaum noch wieder in Betrieb genommen. Model Car World entscheidet sich fast ausnahmslos für Modelle, die nach der Übernahme Neos geschaffen wurden – was auch gut so ist, denn seither spricht die Marke eine neue, andere und bessere Sprache im Formenbau. Manche dieser Modelle haben sich, rein auf das Vorbild bezogen, überlebt, weil sie zwischenzeitlich als Zinkdruckgussmodelle bei anderen Herstellern erschienen, die es dort zum halben Preis gibt. Dennoch sind Metall- und Resinemodelle

Der erste Schritt von Audi Richtung Oberklasse: Neo interpretiert den Audi 200 perfekt, ein wunderschönes Modell. Und die Farbe Inarisilbermetall, die eigentlich gar keine Farbe ist, sondern wie unlackiertes Blech aussieht, ist sehr typisch für das Fahrzeug und seine Zeit.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

nicht miteinander vergleichbar.

Im Idealfall sehen sie auf den ersten Blick gleich aus, weil ein Auto, wenn es 43 Mal miniaturisiert wird, nun mal so aussehen muss wie das Original, eben 43 Mal kleiner. Und doch sind sie unterschiedlich gemacht, in der Detaillierung, in der Anmutung, durch die bei Resinmodellen verwendeten Fotoätzteile. Und es ist auch ein nicht greifbarer, emotionaler Effekt: Dem Resinmodell haftet nach wie vor ein wertiges, edles Moment an, es atmet die Aura des Kleinserienmodells – obgleich das mittlerweile auch nicht mehr stimmt. So manches erfolgreiche Neo-Modell in all seinen Farbvarianten dürfte, was die Stückzahlen betrifft, über die Jahre genauso oft produziert worden sein wie eine x-beliebige Metall-Großserienminiatur.

Nun also mal wieder vier Neo-Farbvarianten bekannter Modelle, attraktiver Modelle, von denen wir sicher sind, dass sie sich gut verkaufen lassen. Die Sammler möchten ja kaufen. Sie würden teilweise viel mehr kaufen, wenn sie es nur bekämen – trotz Chipmangel, Container-Chaos, Lieferkettenschwierigkeiten, Ukraine-Krieg, Inflation und Corona. Neo bringt erneut das Ford Granada I Ghia Coupé, den Jaguar XJ40, den Audi 200 C2 und den BMW M5 E39 – lauter Fahrzeuge, die als junge Klassiker derzeit angesagt sind, als real existente Automobile ebenso wie als Miniaturen, wobei das eine ja meist das andere bedingt.

Der jüngste des Quartetts ist der BMW M5 E39, und zwar die Faceliftversion ab September 2000 mit den neuen Scheinwerfern mit runden Blinkleuchten. Die 400-PS-Limousine kommt in unscheinbar-neutralem Silber, innen dunkel, sieht also nach Leasingfahrzeug oder nach absoluter Diskretion aus. Klasse gemacht die Styling-65-Alufelgen, sehr schön auch die vordere Leuchteinheit mit den weißen Blinkern und die in die Rückscheibe integrierte Bremsleuchte.

Nach wie vor hochattraktiv ist der Audi 200 C2 als Ergänzung zum Audi 100 C2 von Minichamps. Außer Neo macht niemand einen 200er C2 in 1:43, und die Miniatur ist super. Natürlich das Topmodell, der 200 5T mit 2,1-Liter-Fünfsylinder-Turbomotor, 170 PS stark, 202 km/h schnell, das damalige Audi-Topmodell (das sich mit 38.807 Stück drei Mal so gut verkaufte wie der 200 5E mit 136-PS-Einspritzmotor). Auch für den Audi gilt, wie für den BMW: Einwandfrei getroffene Miniatur, die Ronal-Alus sind eine Schau, und nach wie vor begeistert die amerikanisch anmutende Frontgestaltung mit den rechteckigen Doppelscheinwerfern, die den



Rule, Britannia! Britannia rule the Waves! Dieses patriotische Lied mag das Kassettenradio im XJ40 wohl am liebsten spielen, und es passt auch, wenn man den Neo XJ40 erstmals auspackt und wohlwollend in den Händen wiegt.

Audi 200 vom 100er hauptsächlich unterscheidet. Die Farbe ist Inarisilbermetall L94A, ein dunkles Silber.

Zunächst einen schweren Stand hatte der Jaguar XJ40, denn er musste ein großartiges Automobil ersetzen, den klassischen Jaguar XJ der Serie III. Nach anfänglichen Akzeptanzproblemen gelang ihm das, nicht zuletzt dank geschickter Modellpolitik, und der XJ40 avancierte zum bis dato erfolgreichsten Jaguar – zumal das Design die traditionelle Linie nicht aufgab, sondern modern interpretierte. Die vier Rundscheinwerfer charakterisieren die Ausstattungsvariante, Neo entschied sich für einen Jaguar XJ6. Die Baureihe heißt XJ40, die Typbezeichnung lautet XJ6 mit vier Doppel-Rundscheinwerfern oder Sovereign mit Rechteckscheinwerfern. Ein frühes

Modell ab der Einführung im Oktober 1986, 3,6-Liter-V6. Bei diesem Wagen waren die Alufelgen ein aufpreispflichtiges Extra, aber innen wurde großzügig Wurzelholz verbaut, von Neo sehr schön wiedergegeben und wegen der hellen Interieursfarbe gut zu erspähen. Formal passt der Jag, wie ihn die Amerikaner gerne nennen, sehr gut. Doch an diesem Modell fällt die von uns immer und immer wieder kritisierte Machart der Seitenscheiben drastisch auf: Ein großflächiges Zellenteil, Scheibenumrahmungen, Fensterstreben und B-Säule lediglich als Druckwerk, somit absolut zweidimensional. Was in 1:18 unerträglich ist, ist in 1:43 auch nicht besser. Das steht ganz einfach in krassem Widerspruch zum Qualitätsanspruch, dem das Modell ansonsten gerecht wird.

M geht immer. BMW M-Modelle haben einen riesigen und offenbar ziemlich solventen Freundeskreis. Wer einen M3 oder M5 macht, weiß, dass er auf seinen Modellautos garantiert nicht sitzen bleibt.



Der Vierte im Team, und für manchen Sammler wohl der Attraktivste, ist das Ford Granada Ghia Coupé des Modelljahrs 1974. Denn ausschließlich in diesem Jahr gab es den Ghia mit Stahlfelgen und Chromradkappen, ab 1975 serienmäßig Ronal-Kleeblatt-Alus. Die Chromradkappen am Ghia (und nur bei ihm) gestaltete Ford ähnlich den Mercedes-Radkappen: das Mittelteil in Karosseriefarbe lackiert. Und genau dieses 1974er Ghia-Spezifikum hat Neo leider nicht realisiert, sondern lackiert das Mittelteil der Chromradkappe in neutralem Silber. Sehr schade! Ansonsten ein klasse Modell mit strukturiertem Vinyl Dach, mit geöffnetem Schiebedach, prima gemacht der typische, massive Ghia-Grill, nicht vergessen das Ghia-Emblem an den Vorderkotflügeln, die Stoßstangen sowohl mit Gummiauflage als auch mit Hörnern (doppelt hält besser, dachte Ford wohl), die Scheinwerfer mit kleinen Wischern, zwei Außenspiegeln und hinten sogar ein „Automatic“-Schriftzug. Dafür sind die vier Buchstaben „FORD“ auf der Heckblende einen Touch zu groß geraten. Sehr schön gemacht ist die verschwenderische Holzansammlung innen, passend zur zeitgleich modernen Schrankwand aus Eiche massiv im gutbürgerlichen Wohnzimmer. Die Farbe ist Diamantweiß mit braunem Vinyl Dach, innen Terrabraun. Das braune Vinyl Dach war zwar in Großbritannien weit populärer als in Kontinentaleuropa, lieferbar war es aber dennoch.

- Ford Granada I Ghia Coupé 1974,
- BMW M5 E39 2000,
- Jaguar XJ6 (XJ40) 1986,
- Audi 200 C2 5T 1980. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:43. UVP je 74,95 €.

Alexander F. Storz



Der Ford Model 40 ist ein US-Klassiker und war ein Achtzylinder für die Massen. Esval wählte die Karosserievariante Roadster aus.

Für Gängster und Geldadel

Bonnie und Clyde nutzten bei ihren Überfällen und Morden meist einen Ford Achtzylinder als Tat- und Fluchtfahrzeug. 90 Jahre später hat Esval den Ford Model 40 als Roadster in 1:43 ausgeliefert und stellt ihm mit dem Black Hawk Speedster einen feinen Stutz zur Seite.

Am 23. Mai 1934 starben Bonnie und Clyde, durchsiebt von Kugeln, auf einer Landstraße in Louisiana. Und zwar so, wie es sich gehörte, in einer hellgrauen, viertürigen Ford V8 Limousine. Das wohl berühmteste Gangsterpärchen der US-Geschichte nutzte bei seinen Überfällen und Morden überwiegend einen Ford V8 als Tat- und Fluchtfahrzeug. Sie gelten als die ersten True-Crime-Medienstars der USA und verhalfen auch dem Ford Model 40 zu florierenden Absatzzahlen. Ganz im Gegensatz zum Stutz Black Hawk Speedster, der eher ein Geheimtipp blieb.

Ihre Hersteller könnten kaum unterschiedlicher sein. Während Henry Ford am 16. Juni 1903 seine Ford Motor Company gründete und im Laufe der Jahre zu einem der weltweit größten Massenproduzenten von Automobilen heranwuchs, baute Harry C. Stutz Autos von höchster Qualität, und Namen wie „Bearcat“ oder „Black Hawk“ genießen noch heute unter Auto-Kennern einen geradezu legendären Ruf. Schon 1922 geriet das von Stutz aufgebaute Unternehmen unter Druck, die finanziellen Probleme häuften sich, die Bethlehem Steel Company übernahm die Kontrolle. Auf dem Papier produzierte Stutz zwar bis 1935 weiter, allerdings wurden in den Jahren 1934/1935 insgesamt nur sechs Fahrzeuge gebaut.

Der Stutz BB Black Hawk Speedster, der nur 1927 angeboten wurde und der Esval als Vorlage für ein neues Modell diente, war ein eleganter Zweisitzer mit fließenden Linien, einem Schwiegermutterstuhl im Heck, unter der Haube vorne ein Achtzylinder mit knapp 4,9 Liter Hubraum und einer Leistung von 125 PS, das war damals eine Ansage. Mit der relativ leichten

Karosserie erreichte der „Schwarze Falke“ locker eine Höchstgeschwindigkeit von gut 170 km/h und galt damit als eines der schnellsten in den USA gebauten Autos und mit umgerechnet 54 000 Dollar nach heutiger Umrechnung ein Angebot für finanziell gut betuchte Käuferschichten.

Ähnlich ist es mit der Esval-Miniatur, ein vorzügliches kleines Auto, mit allen Feinheiten ausgestattet, auch sein Preis ist ziemlich gesalzen. Aber es lohnt sich, der kundige Betrachter findet eine Menge Details vor, praktisch ein in 1:1 umgesetztes Interieur, dazu Karosserielinien- und Proportionen vom Feinsten. Wunderschöne Räder, winzige, perfekt wiedergegebene Kleinteile wie Tankverschluss und Kühlerfigur oder Rückleuchten, authentische Frontscheinwerfer und alles akribisch verbaut – darauf kann jeder Besitzer stolz sein.

Mit der gleichen Sorgfalt ist der Ford Model 40 gefertigt. Der Roadster begeistert mit einem perfekten Innenraum ebenso wie

mit seinen tollen Details. Seien es nun die kleinen, rechts und links an der Windschutzscheibe angesetzten Zusatzscheiben, das in seiner Umhüllung steckende Reserverad am Heck, die exzellenten Räder, die beiden Fanfaren unterhalb der Scheinwerfer oder der Einzelwischer auf der Frontscheibe – die Miniatur zeigt sehr anschaulich, wie ein Top-Modell im Maßstab 1:43 aussehen kann.

Vorgestellt wurde das Ford Model 40 Anfang des Jahres 1933, das Design der komplett neuen Karosserie stammte von Chefdesigner Edsel Ford, der 6 Liter Achtzylinder stemmte 75 PS auf die Kurbelwelle, das ist aus heutiger Sicht echtes Bigsizing. Trotz der großen Depression in den Dreißigern verkaufte sich das Model 40 recht gut, die Wahl zwischen den Karosserievarianten war groß, die Preise moderat, Ratenzahlung war möglich, und es gab an jeder Ecke einen Ford-Service. Bonnie und Clyde konnten sich also überall einen Fluchtwagen besorgen.

● **EMUS43005A** Stutz BB Black Hawk Speedster, 1928, schwarz, Resine, limitiert auf 250 Exemplare, Preis 93,50 €.

● **EMUS43074A** Ford Model 40 Roadster, 1933, schwarz, Resine, limitiert auf 250 Exemplare, Preis 95 €. **Wolfgang Rüppel**



Stutz BB Black Hawk Speedster: 125 PS, die das Original aus fast 5 Litern Hubraum herausholte, waren Ende der 1920er Jahre eine Ansage.



Fotos: Wolfgang Rüppel



650 PS stark, 70 mehr als der Vorgänger, und 330 km/h schnell: Der Turbo S ist der deutsche Traumwagen und Minichamps verkleinert den Traum traumhaft auf 1:43.

Minichamps startete mit seinen 1:43-992ern gleichzeitig mit Porsche und brachte Ende 2018 den Carrera S und 4S, somit Modelljahr 2019. Porsche selbst lancierte den Targa im April sowie den Turbo S im Juni 2020, also sind die Minichamps-Neuheiten mit „Modelljahr 2020“ richtig betitelt.

Den Targa 4S gibt es bisher in Dolomitsilbermetallic M7P (aktuell nicht mehr im Porsche-Farbprogramm) und in Achatgraumetallic M7S, beide ausgestattet mit 20-/21-Zoll-Carrera-Rädern im 10-Speichen-Design mit offenen Speichen, innen Serienausstattung, außen weisen sie zwei Aufpreis-Leckerli auf, nämlich die Schwellerverkleidungen im Sport-Design sowie silberne Endrohrblenden der Sportaufpuffanlage.

Das Turbo S Coupé ist in den beiden Serien-Sonderfarben Karminrot M3C und Sharkblue D5C erschienen, die 20-/21-Zöller im Turbo Exclusive Design, dazu ein elektrisches Schiebe-/Hubdach. Wie der Targa trägt der Turbo S die Sportabgasanlage mit silbernen Endblenden, dazu die Keramik-Bremse mit schwarzen Sätteln, Seitenscheibenleisten in Glanzschwarz, Privacy-Verglasung und die Lufteinlässe im Fondseitenteil sind in Wagenfarbe lackiert. Der Blaue trägt zusätzlich einen seitlichen „Porsche“-Dekorschriftzug.

Besonderheiten beim Turbo S Cabriolet: Enzianblau-metallic M5D und Kreide M9A sind Serien-Sonderfarben. Seine Räder sind die 21-Zoll-Turbo-S-Felgen, geschmiedet mit Zentralverschluss, einteilig mit fünf Doppelspeichen in so genannter Bi-Color-Optik (schwarz, Radstern glanzgedreht), auf den Radnabenabdeckungen ein farbiges Porsche-Wappen. Ansonsten verfügt das Cabriolet über identische Extras zum Coupé, die Lufteinlässe hinter den Türen in Wagenfarbe, Sportauspuff mit silbernen Endrohren, Keramikbremsen mit schwarzen Zangen, innen schwarze Lederausstattung.

Über die Güte der Minichamps-Elfer braucht man wenige Worte zu machen. Sie sind perfekte Miniaturen, von Porsche als Industriemodelle in Auftrag gegeben und abgesegnet, somit über jeden Zweifel erhaben.

Familiennachzug

Die Typ-992-Familie wird komplett: Minichamps legt nach und bringt die aktuelle Porsche-911-Generation nun als Targa, Turbo S und Turbo S Cabriolet. Was für schöne Farben!

Eher für den Spaß auf der Straße als auf der Rundstrecke gemacht ist das Turbo S Cabriolet. Besonders schön formt Minichamps die doppelten Bugleuchten und LED-Matrixscheinwerfer.



- 069560 Porsche 911 (Typ 992) Targa 4S 2020 Dolomitsilber (624 Ex.),
- 069561 dito Achatgraumetallic (576 Ex.),
- 069562 dito Racinggelb (504 Ex.),
- 069474 Turbo S 2020 Sharkblue (504 Ex.),
- 069475 dito Karminrot (504 Ex.),
- 069476 dito Lavaorange (504 Ex.),

- 069480 Turbo S Cabriolet 2020 Enzianblau-metallic (504 Ex.),
- 069481 dito Kreide (504 Ex.),
- 069482 dito Pythongrün (504 Ex.). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 57,50 €.

Alexander F. Storz, Günter Weirich



Der aktuelle Targa näherte sich optisch wieder dem Ur-Targa an, hat wieder einen breiten Bügel, ein Targa-Dach und eine umlaufende Heckscheibe, heute natürlich alles vollautomatisch und innovativ.



Fotos: Alexander F. Storz

Targa in Racinggelb, Turbo Coupé in Lavaorange und Turbo Cabriolet in Pythongrün.





Den Rekord C orderten die Käufer hauptsächlich als Zweitürer, der Commodore A wurde mehrheitlich als Viertürer gekauft. Somit miniaturisiert Maxichamps also die populärste Version, laut Heckschriftzug ein Rekord 1900 L, mit 90 PS recht gut motorisiert.

Hüftschwung-Rekord

Das Trio ist komplett: Nach dem Coupé bringt Maxichamps nun die beiden fehlenden Rekord-C-Versionen, die zweitürige Limousine und den ebenfalls zweitürigen Caravan in jeweils zwei Farben. Besonders spannend: ein schwarzer Caravan.

Die Farbe Schwarz gab es in der zweiten Hälfte der 60er Jahre durchaus in der Opel-Palette – nicht für alle Fahrzeuge, aber einen Rekord, Commodore oder Admiral bekam der Kunde in Schwarz. Manche orderten dies, um den Admiral repräsentativ zu machen oder den Rekord als Taxi nutzen zu können.

Aber die Anzahl in Schwarz bestellter Caravans, und dann auch noch zweitürig, dürfte wohl an den Fingern zweier Hände abzuzählen gewesen sein. Umso erfreulicher und spannender, dass sich Maxichamps für diese ungewöhnliche und individuelle Farbe entschied, zumal beim schwarzen Wagen die Chromteile am besten zur Geltung kommen. Und derer hat der Rekord C Caravan, wegen seiner L-Ausstattung, viele: rund um die Scheiben, Schwellerchrom, Radlaufchrom, natürlich Scheibenwischer, Stoßstangen und Grill, zur kleinen Radkappe ein Felgenzierring in Chrom und dann die Caravan-spezifische Dachgalerie. Obendrein verpasste Maxichamps dem Opel-Kombi noch einen rechten Außenspiegel. Ein todschicker Caravan also, aber bei genau dieser Farbe wäre natürlich eine nicht-schwarze,



also bunte Innenausstattung das Tüpfelchen auf dem i gewesen. Doch damit müssen wir leben: Maxichamps-Modelle sind innen schwarz. Das gilt auch für den gelben Bruder des Caravan und die beiden Zweitürer-Limousinen, in Rot und in Stahlblauem, ebenfalls mit L-Ausstattung und somit genauso wohl bechront wie der Caravan.

Die Rekord-C-Familie in allen drei Karosserieformen lancierte Minichamps im Jahre 2000 (ebenso wie den Bruder im Geiste, den Commodore A). Die Maxichamps-Reedition des Coupés erfolgte im Herbst 2019, nun wird das Trio komplett. Formal sind die Modelle über jeden Zweifel erhaben, typische Minichamps aus deren Hochphase,

rundum gute Miniaturen, die Freude bereiten. Schon immer auf der Wunschliste der Opel-Enthusiasten, also seit damals, steht eine viertürige Limousine, am liebsten in der Commodore-Version, und das Coupé in Commodore-Spezifikationen, was für Minichamps die leichteste Übung gewesen wäre. Aber es hat nicht sollen sein und wird wohl auch nie mehr Realität.

- 046101 Opel Rekord C 1900L 1967 rot,
- 046100 dito hellblauemetallic,
- 046110 Opel Rekord C 1700L Caravan 1967 gelb,
- 046111 dito schwarz. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €.

Alexander F. Storz

Hochspannende Farbvariante ist der schwarze 1700 L Caravan, je nach Verdichtung 60 oder 66 PS als 1,7 N oder 75 PS als 1,7 S stark. Der Caravan hatte damals noch das Handwerkerimage, als Lifestyle-Familienfahrzeug wurde das Genre Kombi erst in den 70ern entdeckt.



Fotos: Alexander F. Storz

Breitbau am Limit, horrendo Preise, all' das stört die Jünger von Akira Nakai San nicht, sie frönen mit Begeisterung ihrem Hobby. Das sieht bei den beiden Ixo-Miniaturen leider etwas anders aus, denn während der „idlers“ schön geworden ist, ...



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

RWB verleiht Flüüüügel!

Die Abwandlung dieses bekannten Werbespruchs passt wie die Faust aufs Auge. Bunt und schräg, Farben wie Paradiesvögel, ausladende Heckflügel, so kommen die beiden neuen Porsche von Ixo daher. Die Originale stammen von Rauh-Welt-Begriff, kriecht vom japanischen Tuner Akira Nakai San, der Breitbau-Umbauten auf den Chassis von Porsche anbietet und einen Ruf wie Donnerhall in diesem automobilen Segment genießt.

Die Tuner-Firma hat Dependancen in allen Erdteilen, bietet also ihre Produkte weltweit an, das Zentrum selbst liegt nur eine Autostunde von Tokio entfernt. Die Kreationen polarisieren, werden auch kontrovers diskutiert. Alles begann Anfang der 90er Jahre, als Nakai sich einen Porsche 930 kaufte, umbaute und ihm den Namen seiner Lieblingsbiermarke „Stella Artois“ gab; ab da ging es bergauf. Seine extremen Bodykits wirken brachial, rau, irgendwie ungeschliffen, aber gerade das scheinen seine Fans zu lieben. Sehr häufig erinnern diese Kits an rennerproben Langstrecken-Porsche, kurz gesagt, er macht einfach das, was er persönlich gut findet. Daher leitet sich auch der Firmen-

name ab, er findet deutsche Autos einfach geil. Natürlich verdient er auch gutes Geld damit, so kostet zum Beispiel ein RWB-Kit, der standardmäßig Front- und Heckstoßstangen, einen GT 2 oder 3.8 RS-Heckspoiler, vier verbreiterte Kotflügel, ein Paar Seitenschweller plus Kleinteilen enthält, stolze 22 000 US-Dollar. Zusätzlich bietet er auch „Narrow Bodykits“ und Reifen bis zur 335er Breite an. Für einen ausgewachsenen RWB-Porsche muss der Käufer mindestens 40 000 US-Dollar auf den Tisch des Hauses legen, den Preis für den Basis-Porsche natürlich nicht mit eingerechnet.

Ixo kommt nun mit zwei RWB-Breitbauten, die es in sich haben, die Vorstellung beginnt mit dem „idlers club“. Die Klub-Angehörigen

gehören zur Szene der „Grasroots Racern“, also Menschen, die nichts von der strengen Motorsport-Hierarchie wissen wollen und nach ihren Regeln Motorsport betreiben, frei nach dem Motto „Nicht der Sieg, sondern die Teilnahme zählt.“ In den USA und Japan sind diese Amateur-Veranstaltungen sehr beliebt. Beim „Apple“ handelt es sich um einen umgebauten Porsche Carrera 4 mit Extrem-Bodykit. Das Modell des „idlers“ RWB, Basis war ein Porsche 964, ist sehr gut geraten, bis auf die Innenraum-Abstriche und den Pins in den Scheinwerfern, gibt es da keinerlei „Fehlermeldungen“. Positiv fällt beim „Apple“ die sehr gute Dekoration auf, komplett und präzise aufgebracht, nur fehlen einige Decals und die Auspuffanlage ist ebenfalls komplett daneben, denn beim Original ist sie unterm Heck angebracht und sieht ganz anders aus. In der Gesamtsumme zwei Miniaturen aus dem Katalog „Tuning Spezialitäten“, allerdings hat Ixo beim „Apple“ seine Schulaufgaben nicht ordentlich erledigt und muss nachsitzen. Leider haben wir für diese Vorserienmuster noch keine Artikelnummern, sie dürften aber kurzfristig auf der Website von MCW aufgeführt werden.

- Porsche RWB „Apple“,
- Porsche RWB „idlers“, Fertigmodelle Diecast, Preis jeweils ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel



...weist der „Apple“ trotz präzise aufgetragener Dekoration einige Mängel auf – die Auspuffanlage müsste ganz anders aussehen.

Almeras Freres



Der Esso-Porsche trägt ein Outfit mit Pfiff. Im 911 SC mit der #8 saß die Crew Therier/Vial, die als Gesamtdritte der Monte in den Seelpen noch einen Platz auf dem Podest erobern konnten.

Almeras Freres – zwei Worte, ein Name, der die Augen der Fans von Porsche-Wettbewerbsautos strahlen lässt. Ixo bringt dazu zwei Porsche 911 SC, die 1982 an der Rallye Monte Carlo teilnahmen. Den passenden Renntransporter Berliet TR280 gibt's gleich mit dazu.

Die französische Firma Almeras Freres mit Sitz in Montpellier ist weltweit bekannt für die Vorbereitung und den Einsatz von Rallye-Fahrzeugen der Zuffenhausener, dazu kommt noch ein Porsche-Autohaus, die Restaurierung von alten Porsche sowie die Anfertigung eigener Teile, und das alles mit Billigung von Porsche.

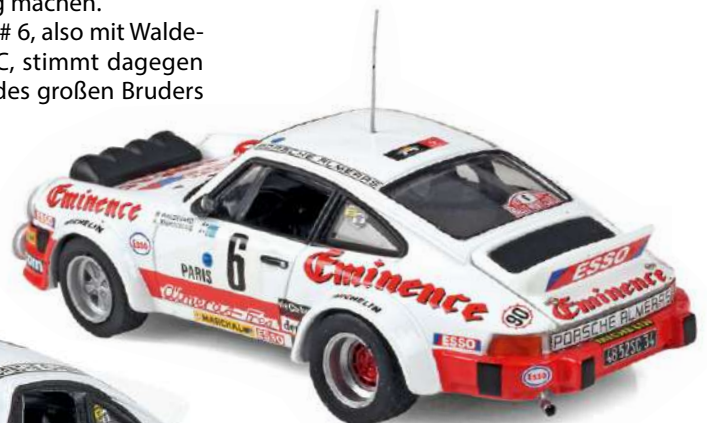
Begonnen hatte es mit sehr erfolgreichen Einsätzen bei europäischen Bergrennen, Almeras Freres agierte dann höchst erfolgreich in den Rallyes, fuhr Gesamtsiege bei der Tour de Corse und der Monte Carlo heraus, um nur zwei Erfolgsbeispiele zu nennen. Interessant, teilweise waren die Gebrüder Almeras Teamchefs und Piloten in Personalunion, allerdings kurbelten auch „Fünf-Sterne-Fahrer“ wie Waldegard, Nicolas oder Frequelin an den Lenkrädern der Almeras-Porsche. Weniger erfolgreich waren Almeras Freres zwischen 1980 und 1994 in Le Mans unterwegs, als beste Platzierung sprang dabei ein 15. Gesamtrang heraus.

Ein ganz spezielles Merkmal der Almeras-Einsatzwagen war ein „Outfit mit Pfiff“ wie der „Eminence-Unterwäsche“ 911er oder der blau-rote „Esso“-911er. Eine gute Idee also von Ixo, drei Modelle auf einen Streich zu miniaturisieren, zwei 82er 911 SC und dazu einen Berliet TR 280, Vorbildbaujahr 1980.

Beginnen wir unsere Modellvorstellung aber mit den Almeras Porsche 911 SC, die beide 1982 auf die Jagd nach dem Sieg in die Seelpen geschickt wurden. Allerdings saßen im Wagen mit der Startnummer 8 nicht Frequelin/Fauchille, nein, die saßen im SC mit der #4, die Bodenplatte unseres Vorabmusters war falsch beschriftet, denn im Auto mit der #8 saß die Crew Therier/Vial, die als Gesamtdritte noch einen Platz auf dem Podest eroberten. Ist nicht gerade schlimm, denn beide SC waren optisch identisch, und sollte das auch in der Serie so verdreht sein, braucht der Sammler nur mit einem korrekten Aufkleber die Bodenplatte neu zu beschriften. Man könnte es aber auch gleich richtig machen.

Die Miniatur mit der #6, also mit Waldegard/Thorszelius im SC, stimmt dagegen mit der Startnummer des großen Bruders

korrekt überein. Für die beiden Schweden war die Monte 1982 ein Gang nach Canossa, denn Stück für Stück bröselte ihr Getriebe auseinander. Das Ende vom Lied war die finale 700 Kilometer lange Schleife. „Die Nacht der langen Messer“ fuhr das schwedische Team im Rückwärtsgang, nur leider musste das Duo ganz kurz vor Monaco aufgeben, in der Wertung landete es dennoch auf dem 92. Gesamtrang – ein für die Nordmänner einmaliges Negativ-Erlebnis. Die eingesetzten 911er waren homologiert in Gruppe 4, GT Spezial. Der 3,0 Liter große, frei saugende Sechszylinder leistete nach der Überarbeitung durch Almeras Freres zwischen 250 und 300 PS. Ein Fünfgang-Ge-



Weißer Karosserie wirbt für weiße Unterwäsche: Im Eminence-911er saß das Team B. Waldegard/H. Thorszelius. Für die Schweden war die Rallye Monte Carlo 1982 ein Gang nach Canossa, doch dem ordentlich gemachten Ixo-Modell sieht man das nicht an.



Die gut geformte Sattelzugmaschine vom Typ Berliet T280 wiegt schwer, denn sie ist aus Diecast gefertigt. Der große Auflieger im passenden Outfit des Rennteams ist dagegen eine ultraleichte Hülle aus Kunststoff – keine Gravuren, alles Drucke.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert;
Vorbildfotos: McKlein Photography

triebe war eingebaut, die Reifen kamen von Michelin und das Gewicht betrug etwa 1000 Kilogramm.

Beide Porsche 911 SC sind ordentlich geraten. Die Umsetzungen der Karosserien stimmen, Lackierung, Dekoration und Kleinteile liegen auf dem gleichen, guten Level, was ebenso für die Felgen gilt. Typisches Ixo-Interieur mit viel Schwarz, aber allem Notwendigen ausgestattet. Störend allerdings sind die Pins in den Scheinwerfern. Insgesamt also Licht und Schatten, fairerweise muss allerdings gesagt werden, dass es sich um Vorserienmodelle handelt, die aber garantiert nicht mehr grundlegend verändert werden. Das Licht überwiegt deutlich.

● **IXORAC399LO** Porsche 911 SC „Eminence“, #6, B. Waldegard/H. Thorszelius, Rally Monte Carlo 1982, Diecast, Preis ca. 40 €.

● **IXORAC398B** Porsche 911 SC „Esso“, #8, G. Frequelin/J.-F. Fauchille, Rally Monte Carlo 1982, Diecast, Preis ca. 40 €.

Die Beurteilung gilt ebenfalls für den Transporter der Almeras-Einsatzfahrzeuge. Ein Berliet TR 280, Material Diecast, zieht einen einachsigen Auflieger, Almeras hat-

te bei der Monte 1982 drei Porsche 911 SC eingesetzt. Der Auflieger besteht, wie alle Ixo-Auflieger des Maßstabs 1:43, aus Kunststoff und wirkt, wie die anderen Auflieger auch, ein wenig billig. Proportionen wie auch Dekoration sind tadellos, der Unterboden dagegen ist nur mäßig detailliert. Die Sattelzugmaschine zeigt sich in guter Form und sammelt Pluspunkte mit exakt getroffenem Fahrerhaus, sehr gut detailliertem Chassis und schönen Details: Versorgungsleitungen in unterschiedlichen Farben, typikonforme Außenspiegel wie auch korrekte Kennzeichen belegen das deutlich.

Der Berliet TR 280 war mit einem 12 Liter Hubraum großen Sechszylinder ausgestattet, die Leistung betrug, mit Unterstützung eines Turboladers, 280 PS. Das moderne Design der Kabine übernahm später weitestgehend der Ford Transconti. Gründer Marius Berliet baute schon 1895 sein erstes Auto, im Ersten Weltkrieg wurde die Produktion dann auf Lkw umgestellt, ab 1950 stand Paul Berliet an der Spitze des Unternehmens, das sich weiterhin auf die Produktion von Lkw und Omnibussen spezialisierte. 1978 verschmolz Berliet mit der Nutzfahrzeugsparte von Renault.

● **IXOTTR02026** Berliet TR 280 Renntransporter, Diecast/Kunststoff, Preis ca. 63 €

Wolfgang Rüppel



In der Startnummer 6 erlebten Waldegard/Thorszelius ihr ganz persönliches Waterloo, als nach und nach ihr Getriebe zerbröselte und sie „Die Nacht der langen Messer“, 700 km lang, nur im Rückwärtsgang fahren konnten, kurz vorm Ziel in Monaco strandeten und trotzdem noch als 92. gewertet wurden – ein einmaliges Negativ-Erlebnis für die Nordmänner.

Eine klassische Limousine im typischen Hofmeister-Design und mit dessen Knick: der BMW E3, lange Zeit stiefmütterlich von der Modellindustrie behandelt. Jetzt haben wir schon die dritte Interpretation.



Schön gemachte, heißgeprägte Heckschriftzüge. Der BMW-Fahrer lässt schalten. Aber mit der fast roten Blinkersektion in den Rückleuchten bekommt er Probleme mit dem TÜV-Ingenieur: „Geringe Mängel“ wird dieser auf seinem Bericht ankreuzen.



Kellers Dienstwagen

Nach dem Art-Car „New Horizon“ bringt Minichamps mit deutlicher Zeitverzögerung die zivile Version seines BMW 2500 E3 in drei Farben auf den Markt. Eine schöne Ergänzung zum 3.0 S von KK-Scale, und die Resine-Interpretation von BoS macht er überflüssig.

Wenn Kommissar Keller fuhr, fuhr er vernünftig. Sein junger Assi Harry Klein aber ließ die Reifen pfeifen („Harry, jetzt zeig’ mal, dass Du Auto fahren kannst!“). Kommissar Keller alias Erik Ode hatte in der TV-Serie „Der Kommissar“ (1969 bis 1976) anfangs einen BMW E3 als Dienstwagen. Was für ein Dienstwagen! Einen so großen BMW hatte der Münchner Polizeivollzugsdienst nur im Fernsehen. Modellautosammler haben die BMW E3-Limousine in 1:18 längst. Sie haben das Resinmodell von BoS (Caramini 4/2018), einen frühen BMW 2500, den manche wegen seiner nach hinten hängenden Karosserielinie schelten, und den 1971er 3.0 S von KK-Scale (Caramini 2/2020), der zurecht rundum gelobt wird. Das Minichamps-Modell ist, wie die BoS-Interpretation, ein früher BMW 2500, aber eben nicht Resine, sondern Zinkdruckguss. Zwar kann man ebenso nichts öffnen, aber er lenkt und federt. So gesehen, ist der Minichamps eine Doppelentwicklung, aber es gibt genügend Sammler, für die Resine keine Alternative zu Zinkdruckguss ist (und umgekehrt selbstverständlich), sondern für die gilt: ent oder weder.

Minichamps liebt Motorsport. Nun ist der E3 zwar kein Renner. Aber er zog schon die Turnschuhe an. Hier haben wir zwei Vorschläge für Minichamps, beide von der AC München Winterrallye im Februar 1973.

Minichamps hat den E3 in erster Linie entwickelt, um das inoffizielle Art-Car „New Horizon“ zu lancieren, in Caramini 3/2022 ausgiebig präsentiert. Dieses rollende Kunstwerk, in einer exklusiven Vitrine geliefert, ist nicht zuletzt wegen mannigfacher Lizenzgebühren ziemlich teuer (rund 280 Euro), was so manchen E3-Enthusiasten vom Kauf abgehalten mag und ihn auf den neutralen Straßenwagen hoffen ließ. Lange

Die Farbe der Amateur-Rallyefahrzeuge? Keine Ahnung. Die Fotos sind so Schwarzweiß wie „Der Kommissar“ im Fernsehen.

hat uns Minichamps nun auf die zivile, unkünstlerische Version warten lassen, ein Dreivierteljahr. Damals schrieben wir über den New Horizon sinngemäß, aufgrund der extensiven, künstlerischen Gestaltung



Vorbildfotos: Klaus Hol (2)

Modellfotos:
Alexander F. Storz

würden wir die endgültige Bewertung des Modells aufschieben, bis wir einen undekorierten E3 von Minichamps auf dem schwarzen Schreibtisch haben. Das ist nun der Fall, und sowohl die Erwartungen als auch die Vermutungen wurden bestätigt, dass Minichamps ein ausgezeichnetes Modell auf die Stahlfolgen stellte.

Ein routinierter Formenbau ohne jedwede Ausrutscher, die Anmutung stimmt ebenso wie die Proportionen, genügend separate Teile vermitteln das Gefühl der Wertigkeit, und wo silberne Druckwerke zur Gestaltung der Chromzierde verwendet wurden, ist die Arbeit vollkommen ausgeführt. Der Innenraum ist bei allen Farbvarianten in Schwarz gehalten, lässt also nur reduzierten Einblick zu, doch was man sieht, das sieht man gerne. Der Automatikwählhebel korrespondiert mit dem „Automatic“-Heckschriftzug. Das Armaturenbrett ist mit Uhren und silberner Zierde dekoriert, ebenfalls die Türinnenverkleidungen, das Dreispeichenlenkrad und die Automatik-Schaltkullisse, die Sitze sind vorbildgerecht strukturiert. Von außen stechen die filigranen und erhabenen „BMW“-Logos ins Auge, die sehr schön nachgebildeten Radkappen (mittlere Radkappe verchromt, Felgenzierringe in

Das Kennzeichen des Wagens von TV-Kommissar Keller wäre schön, die Farbe des Wagens eine Herausforderung.

mattem Alu-Look, sehr gut recherchiert!), die Lampen sind ohne Pins. Hinten sind die Blinker zwar in Orange eingefärbt, heben sich aber kaum vom Rot der Rückleuchten ab. Die heißgeprägten Chrom-Heckschriftzüge gefallen bestens.

Zunächst wird der 1968er BMW 2500 in drei Farben erscheinen, Baikalmetallic 042 (Blaumetallic), Tundrametallic 068 (Dunkelgrünmetallic) und Chamonix 085 (Weiß), und alle drei sind gut gewählt, denn sie entsprechen dem Bauzeitraum des Modells. Alle drei waren beim Produktionsbeginn

des E3 Bestandteil der BMW-Farbpalette. Minichamps stellt seine Straßenautos im Neuwagen-Ausstellungsraum-Zustand dar, ohne Zulassung. Ein zeitgenössisches Kennzeichen wäre natürlich schön. Vorschlag: M-MV 2445. Die Zulassung des Wagens von Kommissar Keller. Die Farbe des Wagens: Das allerdings ist eine Herausforderung. Denn „Der Kommissar“ wurde ausschließlich Schwarzweiß gedreht.

● 029200 BMW 2500 Automatic E3 1968 Baikalmetallic und

● 029201 dito Tundrametallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage je 504 Exemplare. UVP je 119,95 €.

Alexander F. Storz

LESENSWERTES



Legendäre Automobilgeschichten – Von Enten und geschrubzten Fludern

Fritz B. Busch, Stuttgart (Motorbuch-Verlag) 2022. 238 Seiten. ISBN 978-3-613-04401-2. Preis 29,90 €.

Zu Zeiten, als Fritz B. Busch über Autos schrieb, waren Autos eine ernste und ernsthafte Angelegenheit. So todernt, dass sich Freunde wegen der präfe-

rierten Marke in die Haare gerieten. Über ernste Dinge wurde ernsthaft geschrieben, von knochentrockenen Ingenieuren, die technisch versiert waren, aber kaum journalistisch schreiben konnten. Auto-Motor-Sport-Tests waren eher Betriebsanleitungen als Kaufempfehlungen, der Unterhaltungswert tendierte gegen Null, und wenn der Autokonstrukteur etwas Absonderliches wagte, so wurde er vom testenden Herrn Dipl. Ing. entweder gelobt oder zerrissen. Dann kam Fritz B. Busch. Der war kein Dipl. Ing., der war gar nichts, denn der hatte keinen Beruf gelernt. Aber er hatte ein Schreibtalent, das seinesgleichen suchte, was die Chefredakteure der **Auto Motor Sport** und des **Stern** treffsicher erkannten. Sie ließen ihn gewähren, ohne Zensur und Lektorat. Busch schrieb, wie Busch schrieb. Er berichtete nicht über Autos. Er erzählte über Autos. Er plauderte über Autos. Er spielte mit Vergleichen und mit Worten, ja er kreierte neue Worte. Er war kein Oberlehrer, und deshalb nahm man ihn ernst, so sehr man über

seine Texte schmunzelte. Er bewirkte mehr in den automobilen Vorstandsetagen als staubige Brüder wie Werner Oswald mit ihren erhobenen Zeigefingern. Busch war nie mitten drin. Busch stand stets darüber, hatte den Adlerblick, schmunzelte über sich selbst und das konkrete Auto und die ganze Welt. Busch geilte sich nicht an einem Vergaser auf, obgleich er wusste, wie ein Vergaser funktioniert. Er verglich eher seitengesteuerte, leise Motoren mit den Kochkünsten seiner besten aller Ehefrauen und meinte, der kopfgesteuerte Motor der Neuzeit entspräche dem Schnellkochtopf. Aber die Erbsensuppe schmeckte ihm viel besser, wenn sich seine Ehefrau genügend Zeit bei der Zubereitung ließe. Diese Floskeln sind Legende, ebenso sein Schwärmen für den Jaguar E-Type.

100 Jahre alt wäre Busch in diesem Jahr geworden – Grund genug für den Motorbuch-Verlag, 238 Seiten mit 19 Essays von Fritz B. Busch zu füllen. Dabei kommt es nicht auf die höchst unterschiedlichen Autos an vom Victoria Spatz über den 2CV Sahara zum Mercedes 600 Pullman und den russischen UAZ-469 Tundra. Es kommt auf den Schreibstil Buschs an, auf den Unterhaltungswert mit kosmischer Sicht. Lektüre zum Plaisir an langen Winterabenden, erbaulich, ersprießlich, erhebend, erheiternd. Und dann noch das Titelbild – wahrlich köstlich! Und ein rätselhaftes Phänomen für jeden Anatomen! Dass Busch Benzin im Blut hatte, wissen wir ja alle. Dass ihm aber sogar ein Mercedes-Stern aus der Schulter wuchs, ist eine morphologische Anomalie und war bis zur Veröffentlichung dieses Fotos wohl niemandem bekannt. **afs**



Der „Big Healey“, das „Schwein“ Pat Moss, die wohl erste ernst zu nehmende Rallyefahrerin, nannte ihren Werkswagen „The Pig“. Und das blieb dem Austin-Healey 3000 bis heute. Er war unter Rallye-Bedingungen eben schwierig zu beherrschen. Pat Moss schaffte es. Sie war mit ihrem Lieblingsschwein erfolgreich. Die Grillstreben definieren das Kyosho-Modell als Mark One, und die Embleme sind wunderschön und teilweise sogar rot.

Pats großes Schwein

„The Big Pig“ nannte die legendäre Pat Moss ihren Austin Healey 3000, den sie als Werksrallyewagen erfolgreich steuerte. Kyosho bringt ihn, old school, all open, everything beautiful. Nichts Schweinöses haftet ihm an, nur Seriöses.

Schon wieder eine Doublette im gleichen Maßstab 1:18? Nach dem Austin-Healey 3000 von Norev nun das gleiche Auto von Kyosho? Nicht ganz. Das Vorbild ist gleich, die Machart ist anders, der Preis ist anders, der Käuferkreis ist anders. Das jüngst vorgestellte Norev-Modell ist ein eher seltener und sehr harmonisch gezeichneter 2-Sitzer (Caramini 12/2021), Kyosho macht ihn auch und zum Glück nicht den viel häufigeren und weniger ausgewogen proportionierten

Rallyefahrerin Pat Moss nannte ihren Werkswagen „The Pig“. Und das blieb dem Austin-Healey 3000 bis heute.

4-Sitzer, der vor allem im Hauptexportland USA sehr beliebt war und ist. Norev macht ein sealed-Modell für rund 70 Euro, der Kyosho-Importeur Minichamps ruft rund 230 Euro auf. Dafür gibt es ein Modell der alten Schule, alles zu öffnen, höllisch detailliert mit einem extra eingesetzten Motorwunder, und überdies ist die

Kyosho-Interpretation gar kein neu konstruiertes Modell. Der Formenbau ist über zehn Jahre alt, aber immer noch auf dem Stand der Zeit. Kyosho nahm sich einfach die Freiheit heraus, den alten Knochen wiederzubeleben. 2011 erschien der Kyosho-Healey erstmals, als ziviler Roadster mit und ohne Hardtop, auch in Rennversionen. 2016 gab es ein erstes Revival, nur eine Farbvariante in Weiß mit dunkelgrüner Flanke. Und in diesem Jahr kamen drei neue Farben, Schwarz und English White mit jeweils rotem Interieur sowie Healey Blue (ein helles Blaumetallic, unser Fotomuster) mit blauen Sitzen, die Minichamps jetzt nach Europa bringt und zum gleichen Preis anbietet.

Das Modell überzeugt in jeder Richtung. Die Form ist ebenso gelungen wie die Details, die Lackierung ist makellos, die Schriftzüge schöne Chromprägungen, überdies ist die „3000“ auf dem Heckdeckel und im



Was muss das für ein Gefummel gewesen sein, das Reserverad zu bergen und das platte Rad wieder in diese Position zu bringen? Verkleidet ist das fünfte Rad im Innenraum, freiliegend und mit einem Lederriemen gesichert hingegen im Kofferraum. Gut zu sehen sind die Doglegs (also die gekrümmten Scharniere) und der Benzineinfüllstutzen mit Rohr in Richtung Tank.



Wo sind die Fensterkurbeln? Es gibt sie nicht. Ein Big Healey ist kein Cabriolet. Ein Big Healey ist ein Roadster.



Auch hinten sind die Embleme teilweise rot. Und dann noch die schnuffigen, winzigen Rücklichter!

Grill rot ausgelegt. Die Chromspeichenfelgen sind eine konventionelle Gussarbeit aus Kunststoff und sehr gleichmäßig verchromt. Der Innenraum unseres Healey-blauen Modells ist ebenfalls in Blau gehalten, sehr harmonisch, Teppichboden und darüber Gummimatten im Fußraum, gutes Lenkrad, schön skalierte Armaturen, der Innenrückspiegel an der richtigen Stelle, aber falsch eingestellt. Darin sieht kein Pilot nach hinten, er sieht sich höchstens selbst. Somit ist der Spiegel in der „Rasier-Position“ eingestellt. Die Sitzoberfläche sieht hinlänglich nach gegerbter Tierhaut aus, schön sind die weißen Keder, nett das Schaltschema auf dem Schaltknäuf. Die Türen sind aufwändig angeschlagen und schließen mit sattem Sound. Die hinteren Chromscharniere auf der Kofferraumklappe hingegen sind Plazebo, der Deckel ist an Doglegs geführt (für „Doglegs“ gibt es in diesem Kontext tatsächlich kein vernünftiges deutsches Wort, nur Umschreibungen wie „gekrümmte Scharniere“).

Was er offenbart, zur Hälfte, ist das Reserverad, und die andere Hälfte ragt in den Innenraum. Das ist eine äußerst praktische

und unkonventionelle Lösung im Original, und Kyosho machte seine Sache gut: Im Kofferraum ist das unverkleidete und mit einem Lederriemen befestigte fünfte Rad zu sehen (plus das Benzinrohr vom Einfüllstutzen zum Tank, was viele Modellhersteller gerne vergessen), und der vordere Teil des Rades ragt in den Innenraum und ist mit blauem Stoff verkleidet.

Eine besondere Freude ist der Motor, separat eingesetzt, ganz so, wie wir uns dies bei einem Achtzehner wünschen, mit grünem Ventildeckel, einer leckeren Vergaserbatterie, der Kühler ist ein extra Formteil, genügend Kabel sind auch zu sehen – Herz, was willst Du mehr! Nicht alle Healeys hatten einen grünen Zylinderkopfdeckel (Lackfarbe: British Standard 223 Middle Bronze Green), aber viele. Manchmal war sogar der komplette Motorblock in dieser Farbe lackiert.

Kyosho macht übrigens einen Healey 3000 Mark One (Mk I), gebaut von 1959 bis 1961, ersichtlich am Kühlergrill-Design. 1961 kam der Mk II mit vertikalen Kühlerstreben und 132 PS dank drei statt zwei Vergasern.



So sahen in den 60ern 3 Liter Hubraum und 124 PS aus, der BMC C-Series-Motor. Man sah einen Motor. Man sah seine Einzelteile und konnte sie zuordnen. Man sah eine grüne Zylinderkopfhaube. Und heute sieht man eine Plastikwüste, die einen irgendwie gearteten Motor von der Außenwelt und vom Betrachter abkapselt. Das geht heute in Richtung Motor-Autismus.

Und der Zweisitzer, das Kyosho- (und Norrev-) Modell, musste im Folgejahr 1962 ohnehin sterben, weil sich der Viersitzer in den USA viel besser verkaufte. Den Mk III ab 1964 gab es somit nur noch als Viersitzer. **● KYO8149HB** Austin Healey 3000 Mk I (BN7) 1959 hellblau-metallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 229,95 €.

Alexander F. Storz



Fotos:
Alexander F. Storz

BauProfi

Conrad.Modell Faszination.

Formneuheit zur Bauma 2022:

Art.-Nr. 2231/0

KOBELCO SK1300DLC-10

Demolition Raupenbagger

Maßstab 1:50





V10 – das kennen wir von der Viper aus dem Chrysler-Konzern, einem Traumwagen der 90er Jahre. Auch von Lambo und Audi. Von einem V10 geht immer eine besondere Faszination aus. Wobei – so richtig ausbalanciert sind diese Motoren nie. Das kann ein V8 oder V12 besser. Und deshalb ist der V10 selten.

Der letzte Samurai ist tot

Vor zehn Jahren starb der Lexus LF-A, ein absoluter Hochleistungssportwagen aus Japan. Die Szene trauerte, Deutschland kaum, denn hier kannte man den LFA nicht von der Straße. AUTOart nimmt sich des LF-A an – spät zwar, aber es ist nie zu spät für ein spannendes Auto.

Die Lexus-Designsprache heißt „L-Finesse“. Sie nahm vor rund 20 Jahren Fahrt auf und sorgte für corporate identity bei der Toyota-Edelmarke (und wurde mittlerweile vom Spindelgrill-Design abgelöst). In den USA war Lexus damals Nummer Eins unter den so genannten Premiummarken, aber in Europa nur eine kleine Nummer mit geringer Strahlkraft. Die sollte die „L-Finesse“ ändern, gepaart mit Hybridantrieben und einem mehr engagierten Händlernetz. So frustrierend klein wie damals ist der heutige Lexus-Marktanteil nicht mehr. Aber mehr als Nische ist Lexus in Deutschland nicht, trotz aller Ambitionen.

Unter der „L-Finesse“ verstand Lexus damals eine gepfeilte Frontpartie und eine extrem hohe Gürtellinie. Vorreiter war die LFA-Studie, die ab 2003 gezeigt und für 2007 terminiert war, aber als Serienwagen LF-A erst im Dezember 2010 im Verkaufsraum stand. Sein Design stammt von Leonardo Fioravanti, dem ex-Chefdesigner von Pininfarina, der sich 1991 in Turin selbständig machte und gerne für Toyota und Lexus arbeitet. Der erste Supersportwagen der Marke Lexus wurde vom Toyota-Chefentwickler Harahiko Tanahashi konstruiert, mit absolut freier Hand gegenüber allen Controlern im Konzern. Das Maß der Dinge hieß Aston Martin, Corvette, Porsche und Ferrari – Lexus maß sich mit den Besten. Der Wagen blieb lange ein Phantom der Entwicklungsabteilung, immer wieder

Concept Cars, Auftritte von Prototypen bei Langstreckenrennen – aber kein Serienbeginn. Ein Serienmodell mit knackigen 560 PS stand 2010 endlich auf der Tokyo Motorshow. Zwischen dem 15. Dezember 2010 und dem 14. Dezember 2012 wurde dann im Lexus-Werk Motomachi von 170 speziell geschulten Meistern pro Tag ein LF-A

gefertigt. Auf die Rennstrecke brachte es kaum einer, aber in betuchte Sammlerhände. 3,7 Sekunden auf Tempo 100, 325 Sachen Spitze, 560 PS aus einem 4,8-Liter-V10 mit einem Klang, von dem diejenigen, die ihn hörten, sagen, er sei zum Niederknien.

Von Anfang an war klar, dass Lexus nur 500 Stück bauen würde, wovon gerade mal 40 für Europa bestimmt waren (Europa-Preis 375 000 Euro). In den 500 sind auch 64 Sondermodelle der Nürburgring-Edition beinhaltet, 11 PS mehr und 100 Kilo weniger. Zudem hatte das Editionsfahrzeug eine verbesserte Aerodynamik dank veränderter Spoiler und Flügel, ein angepasstes Fahrwerk, spezielle 20-Zöller und exklusive Lacke. Dies ließ sich Lexus mit 70 000 Euro extra zahlen, inklusive Fahrerlehrgang und einer Jahreskarte auf der Nürburgring-Nordschleife.

Die Materialien von Original und Modell sind ähnlich. Beim Lexus besteht der größte Teil seiner Komponenten (also nicht nur der Karosserie) aus dem extrem leichten und festen kohlefaserverstärkten Kunststoff CFRP (vulgo: Carbon), damals ganz neu im Fahrzeugbau. Und ein AUTOart-Modell ist seit rund sieben Jahren bekanntlich aus einem Werkstoff namens Composite gefertigt. So transportiert es AUTOart gerne. Aber es gibt keinen Werkstoff dieses Namens, sondern nur eine Machart, die so genannt wird. Als Composite wird im Englischen das bezeichnet, zu dem wir Ver-



Außen Gelb und innen Rot, das erinnert in Kombination an einen Shell-Tanklastwagen. AUTOart hat es einmal mehr verstanden, das Interieur äußerst sorgfältig nachzuahmen, bis hin zur Haptik der Materialien. Alleine das zweifarbige Lenkrad ist eine Schau. Einen Teppichboden und die Sicherheitsgurte braucht man bei einem AUTOart-Modell gar nicht zu erwähnen. Für denjenigen, der nicht mit einer Playstation aufgewachsen ist, verfügt das LF-A-Cockpit über zu viel Mäusekino.

bundwerkstoff sagen, also ein Werkstoff aus mehreren verbundenen Materialien, die, zusammen, andere Eigenschaften besitzen als die jeweils einzelnen Komponenten. Beispiele dafür sind Bimetall oder glasfaserverstärkter Kunststoff oder Stahlbeton. Mit diesem Wissen kann man die Machart von AUTOart-Modellen nun wirklich nicht als Composite bezeichnen. Denn hier besteht der Großteil der Einzelteile, darunter die komplette Karosserie, aus Kunststoff, das Fahrgestell und ein paar weitere Teile aus Zinkdruckguss, manchmal nicht mal das Chassis, sondern eine Einlegeplatte zur Beschweris. Aber es macht nichts, dass AUTOart mit einem schwammigem Begriff wirbt, denn die Qualität der Modelle ist wunderbar, und nur das zählt. Dass AUTOart die Gesamtform eines Vorbildes fehlerlos wiedergibt, ist eine Selbstverständlichkeit. Außerdem hat kaum ein europäischer Sammler das Privileg, das Modell mit dem Original in Realität vergleichen zu können, bei nur 40 importierten Exemplaren, die gut gehütet und wohl temperiert aufbewahrt werden und auf ihre Wertsteigerung war-

ten. Vergleichen kann Otto-Supercar-Sammler den AUTOart LF-A nur mit Fotos. Wir auch. Kein LF-A im Herbstnebel in der Vorortsiedlung geparkt, zufällig gerade auch keiner auf Parkplatzsuche in der Münchner Maximilianstraße.

Zu öffnen sind Türen und Motorhaube, keine Heckklappe, denn so etwas Profanes hat der LF-A nicht. Dafür einen Heckspoiler in der Art eines Regalbretts, der auf Knopfdruck (unten am Modell) hochfährt. Das Finish ist AUTOart-like, nämlich perfekt, mit einer einmaligen Lackoberfläche und dem gewohnten Detailfetischismus. Hervorzuheben sind vor allem die mattschwarzen Grills der Lufteinlässe (Fotoätzteile) und das Lexus-Emblem vorne. Ein wenig irritierend, aber völlig dem Vorbild geschuldet, ist die rabenschwarz getönte Heckscheibe. Niemand sieht durch sie hindurch, erspät, was darunter verborgen ist, denn durch den engen Innenraum und die fast bis zum Dachhimmel reichenden Kopfstützen sieht man auch via Interieur nicht hinein: Terra incognita zwischen Kopfstützen und Heckspoiler. Der Innenraum ist, wie erwartet, wunderbar, sehr schön das gut sichtbare Carbon am vorderen, oberen Ende des Armaturenbretts und natürlich an vielen anderen Stellen, auch Applikationen aus Alu in einer schwarzen Pilotenlandschaft inklusive des Dachhimmels, aus dem wie das Höllenfeuer knallrote Sitze und ein ebensolcher Teppichboden glimmen. Ein paar rote Akzente auch an den Türinnenverkleidungen, und der Lenkradkranz zweifarbig.

Die Faszination des Lexus LF-A scheint in „seinen“ Ländern, Asien und den USA, weit größer zu sein als in Europa, wo der Wagen



Die Farbe der Bremszangen variiert, zu Pearl Yellow trägt der LF-A sattes Rot.

Kaum ein europäischer Sammler hat das Privileg, das Modell mit dem Original in Realität vergleichen zu können.

tatsächlich kaum bekannt ist – und somit als Modell wohl eher von Insidern erwartet wurde. In jenen Ländern, für die AUTOart vorrangig produziert, dürfte das Modell eine weit größere Resonanz finden. Wie begehrt er ist, im Original, belegt das Ergebnis einer Sotheby's-Auktion in Monterey/Kalifornien im August 2021: Ein schwarzer LF-A Nürburgring-Edition brachte 1,6 Millionen Dollar und war damit teurer als ein Bugatti Veyron.

AUTOart bringt den Lexus LF-A in sieben Farbvarianten: Whitest White mit oder ohne Carbondach, Matt-

schwarz, Pearl Red, Pearl Yellow (unser Muster), Pearl Blue und, die wohl wildeste Farbe, Passionate Pink. Alle tragen bei selbem Preis die gleichen Spezifikationen und die Felgen in derselben Oberflächengestaltung (à la poliertes Alu), die Farbe der Bremszangen variiert. Eine beflügelte Nürburgring-Edition gibt es nicht.

● **78853** Lexus LF-A 2010 Pearl Yellow. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 309,95 €.

Alexander F. Storz



Da hofft man auf Vau-Zehn, bekommt aber nur Plastikabdeckungen zu sehen. Die sind natürlich toll gemacht, aber Faszination können sie nicht wecken. Da begeistern wir uns eher für die filigranen Haubenscharniere. Aber wir wissen von 40 Titan-Ventilen und 10 Titan-Pleuel und einem Ventildeckel aus Magnesium.



Der ausfahrbare Heckspoiler fördert den Spieltrieb. Und der LF-A ist, was das Vorbild betrifft, ja auch ein Spielzeug, High-Tech zwar, hoch stehend und faszinierend, aber eben doch nur ein Spielzeug.

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Erscheint im 8. Jahrgang
 ISSN 2365-6646
 www.caramini.de

Herausgeber und Verlag:
 Expromo Verlag Birgitta Gilbert
 Sitz: Reiserweg 89, D-47269 Duisburg

Anschrift Verlagsbüro und Redaktion:
 Postfach 29 01 68, D-47261 Duisburg
 Angermunder Straße 198
 D-47269 Duisburg-Rahm

Verlag, Anzeigen und Abonnements:
 Birgitta Gilbert (verantw.)
 E-Mail: verlag@gilbert-medien.de
 Telefon +49 (0)203 / 712 74 71
 Telefax +49 (0)203 / 712 74 72

Redaktionsleitung:
 Hans-Joachim Gilbert (gil)
 Telefon +49 (0)203 / 712 74 73
 E-Mail: car-redaktion@caramini.de

Redaktion:
 Maik Altfeldt (ma), Kurt Richter (kr),
 Wolfgang Ruppel (wr), Stefan Schwiertz
 (schw), Johannes Schwörzer (js),
 Alexander Franc Storz (afs), Günter Weirich

Grafische Gestaltung:
 Sandra Kaufmann

Leserservice:
 ABO-Hotline: +49 (0)203 / 712 74 71
 ABO-Mail: verlag@gilbert-medien.de
 Leserbrief: info@caramini.de

Druck:
 D+L Printpartner GmbH,
 D-46395 Bocholt, www.dul-print.de

Vertrieb:
 IPS Pressevertrieb GmbH,
 D-53340 Meckenheim, www.ips-d.de

CARAMINI erscheint 8 x im Jahr. Sämtliche redaktionellen Beiträge sowie Anzeigen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, sowie die Speicherung und Verbreitung in elektronischen Medien bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Verlag. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Eine Rücksendung ist nur möglich, wenn ausreichendes Rückporto beigelegt wurde. Mit der Einreichung von Manuskripten erklärt der Einsender, dass er im Besitz aller Urheberrechte ist, auch gegenüber Dritten, und den Beitrag nicht zeitgleich anderen Publikationen zur Veröffentlichung angeboten hat. Mit der Übernahme und Honorierung erwirbt der Verlag das einmalige Nutzungsrecht in Print- und elektronischen Medien.

Preise: Einzelheft: Deutschland 6,90 €, Österreich und Luxemburg je 8,00 €, Schweiz 9,00 CHF; Jahresabonnement mit 8 Ausgaben 49,50 € (in D frei Haus), Ausland Europa und Welt zuzüglich Portoaufschlag. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Januar 2022.

Frohe Weihnachten an unsere Leser

Ein ungewöhnliches und unruhiges Jahr geht zu Ende. Das neue Jahr dürfte kaum anders anfangen, als das alte aufhörte. Die digitalen überboten die Leitmedien mit Panik schürenden Eilmeldungen, und der verwirrte Mensch sucht verzweifelt nach einem ruhenden Pol inmitten der Hysterie – die ihn persönlich ebenso emotional wie an seinem Geldbeutel trifft. Modellautos zu sammeln, ist ein ruhender Pol. Wir alle wissen, dass ein Leben ohne Modellautos möglich, aber nicht sinnvoll ist –



um Loriots berühmtes Zitat zu variieren. Doch sind Modellautos noch der ruhende Pol? Ein pures Luxus-hobby wie unseres gehört bei den meisten Menschen eben zu jenen schönen Attributen des Lebens, die angesichts steigender Lebenshaltungskosten zum Überflüssigen und Verzichtbaren zählen. Zumal die allgemeinen Preissteigerungen nicht nur das Hobby beeinträchtigen, sondern ihm auch zu eigen sind: Modellautos sind signifikant teurer geworden. Bleiben Sie so gelassen wie möglich. Kommen Sie über die Weihnachtstage zur Besinnung. Wenn es für Sie nicht genügend Neues für die Sammlung gibt, freuen Sie sich über das, was in Ihrer Vitrine steht.

Die Caramini-Redaktion wünscht Ihnen eine besinnliche Vorweihnachtszeit, ein frohes Fest und einen fröhlichen Jahreswechsel. Bleiben Sie uns treu. Wir bleiben Ihnen auch treu und versorgen Sie weiterhin mit all jenen Informationen, die Sie brauchen, um Ihr Hobby ausleben zu können. Ganz ohne Hysterie und Breaking News.

Die abgebildete Krippe ist feinstes Hongkong-Spielzeug aus guten Zeiten, Produktion Ende der 60er Jahre, „hand painted by artists, wie auf der Schachtel zu lesen ist, Hersteller ist Blue Box.

Garniert wird die Krippe von einem in weihnachtlichen Farben lackierten Talbot Tagora GLS von Solido in 1:43, auch aus guten Zeiten, Produktion frühe 80er Jahre. afs

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:18 Bunte Vielfalt und ein 8er

Solido gehen die Ideen nicht aus. Regelmäßige Formneuheiten sind treffsicher, so wie nun der 8er BMW E31, und mit den Farbvarianten trifft Solido ebenfalls den Sammlernerv.



1:87 V&V: Große Autos aus dem Nahen Osten

Zwei Wagen der gehobenen Klasse aus dem Ostblock. Zwei Wagen, die nach dem Willen der Sowjetunion eigentlich gar nicht existieren sollten, denn diese Klasse hatte der Wolga exklusiv besetzt. V&V aus Tschechien bringt in 1:87 neue Farben des Tatra 603-3 und den Sachsenring P-240 als seltenen Kombi in Diensten des DDR-Rundfunks.



1:18 Feierlaune bei den Volvisti

Bei Minichamps feiert der Volvo 240 eine farbenfrohe Wiedergeburt, Limousine und Kombi. Die Nachfrage ist beständig hoch, Minichamps legt attraktive Farbvarianten nach.



Caramini
 1-2/2023 erscheint am:
 Mittwoch, 11.1.2023

AUTOart™

1:18 LEXUS LFA 2010

78851 WHITEST WHITE/CARBON BLACK



**1:18 HONDA
NSX-R (NA2)**

73216 BERLINA BLACK

**1:18 HONDA
NSX-R (NA2)**

73218 LONG BEACH
BLUE PEARL

**1:18 ASTON MARTIN
DBS SUPERLEGGERA**

70297 ASTON MARTIN RACING GREEN
70298 LIGHTNING SILVER

**1:18 LAMBORGHINI
DIABLO SV-R
1996**

79148 BLUE LE MANS

**1:18 LEXUS LFA
2010**

78859 PASSIONATE PINK



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

Kenworth W900

1:18

NEU!!!



Artikel:
RK180123

Peterbilt 352 Pacemaker



Artikel:
RK180151

Kenworth K100 Aerodyne



Artikel:
RK180142

Ferrari F50

1:18

NEU!!!



Artikel:
KKDC180981

Opel Kadett B Festival



Artikel:
KKDC180644

VW T3 Multivan Magnum



Artikel:
KKDC180992

VW T3 Bus Syncro



Artikel:
KKDC180964

Porsche 924 Martini

1:18

NEU!!!



Artikel:
KKDC180722

**BMW 325i E30
M-Paket 2**



Artikel:
KKDC180931

Porsche 911 SC Coupe



Artikel:
KKDC180802

**Porsche 911 Carrera
3.2 Coupe 250.000er**



Artikel:
KKDC180714

Mercedes 450 SLC

1:18

BALD LIEFERBAR



Artikel:
KKDC180791

Mercedes 500 SLC AMG



Artikel:
KKDC180891

Ferrari 250GT Lusso



Artikel:
KKDC181021

BMW Alpina C1 2.3



Artikel:
KKDC181171

Fiat 500 F

1:12

NEU!!!



Artikel:
KKDC120031



Artikel:
KKDC120032

BMW Isetta



Artikel:
KKDC120042



Artikel:
KKDC120043

Mini Cooper

1:12

BALD LIEFERBAR



Artikel:
KKDC120053



Artikel:
KKDC120052

Porsche 356 Speedster



Artikel:
KKDC120091



Artikel:
KKDC120092

KK Scale UG

Messingweg 47 - D-48308 Senden

Bestellbar unter:

www.modelissimo.de

und in jedem gut sortierten Fachhandel

Tel +49 (0) 2597 / 69 23 00

Fax +49 (0) 2597 / 69 23 020

www.kk-scale.de

info@kk-scale.de

GF: M. u. M. Kosmann