

SPARK 1:43
Dieser Spyder
steckt voller
Geheimnisse



NOREV 1:18
Volvos Shooting-Star:
Kombi-Coupé für
Schneewittchen



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

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

April/Mai

4-5/2023



Große Spoiler, hohe Beine, dicke Backen

80er Jahre pur!



Kyosho 1:18

**Geniestreich:
Der Urraco
wird 50**



MAXICHAMPS 1:43
Das freut die Boxer-Fraktion



WIKING LANDTECHNIK 1:32
Komplettangebote für die Modell-Landstraße



PCX 87: FREIZEITMOBILE
Jeep CJ-7 und Talbot Rancho



1:18
Renault RS10,
GP Frankreich, J-P.Jabouille, 1979
Nr. 253531 **64.95 €**



Exklusiv
1:18
Fiat 126, 1972
Nr. 260098 **64.95 €**

MODEL CAR GROUP 1:18



Chevrolet Caprice, San Francisco Police Department, 1987
Nr. 259169 **64.95 €**

Fiat 126 Abarth-Look, 1972
Nr. 260097 **64.95 €**

Ford Escort MKIV RS Turbo S2, 1990
Nr. 255557 **64.95 €**

Lincoln Continental Mark V, 1978
Nr. 259691 **64.95 €**

Mercedes 600 (W100) Pullman, 1969
Nr. 238394 **69.95 €**



Mercedes Typ Nürburg 460/460 K (W08), 1928
Nr. 257245 **69.95 €**

Opel Kadett D GTE, 1983
Nr. 255543 **64.95 €**

Exklusiv
Skoda 1000 MB, 1964
Nr. 258540 **64.95 €**

Wartburg 311, 1959
Nr. 259544 **64.95 €**



Brabham BT20, D.Hulme, GP Großbritannien, 1966
Nr. 252304 **64.95 €**

Lotus 72D, D.Walker, GP Spanien 1972
Nr. 252306 **64.95 €**

McLaren M23, McLaren, J.Mass, GP Deutschland, 1976
Nr. 252308 **64.95 €**

Renault RS10, R.Arnaud, GP Großbritannien, 1979
Nr. 253532 **64.95 €**

Tyrrell P34, J.Scheckter, GP Schweden, 1976
Nr. 253520 **64.95 €**

Premium ClassiXXs 1:43

Tatra T1, Prag
Nr. 252996 **129.95 €**

Tatra T4D, Magdeburg
Nr. 253000 **129.95 €**



Ikarus 250.59
Nr. 255551 **49.95 €**

Ikarus 260, Potsdam
Nr. 255554 **49.95 €**

Ikarus 620
Nr. 255548 **49.95 €**

ixo 1:43



Fiat Ritmo Abarth Custom, 1979
Nr. 259235 **24.95 €**

Ford Granada MK II Turnier 2.8i Ghia, 1982
Nr. 258770 **24.95 €**

Renault 5 Alpine Custom, 1978
Nr. 259236 **24.95 €**

Saab 99 Turbo Combi Coupe, 1977
Nr. 258775 **24.95 €**

Simca 1301 Special, 1972
Nr. 258779 **24.95 €**



Lada 1600 R, S.Brundza, A.Girdauskas, Rallye Acropolis, 1978
Nr. 256685 **39.95 €**

Opel Admiral B Caravan, Rally Assistance
Nr. 259383 **42.95 €**

Mercedes 508D, Skoda Rallye Team
Nr. 260612 **42.95 €**

Hyundai i20 R5, T.Kristensson, A.Johansson, Rallye Polen, 2022
Nr. 260603 **39.95 €**

Citroen C3 Rally 2, S.Lefebvre, A.Malfoy, Rallye Ypern, 2022
Nr. 261783 **39.95 €**

WHITEBOX 1:24



Cadillac Eldorado, 1959
Nr. 260129 **27.95 €**

Citroen Mehari, 1970
Nr. 260130 **27.95 €**

Lancia Stratos HF, 1975
Nr. 261637 **27.95 €**

Land Rover Series III 109, 1980
Nr. 260134 **27.95 €**

Renault 4L Parisienne, 1964
Nr. 260135 **27.95 €**

Liebe Leserinnen, liebe Leser.

manchmal genügen schon etwas mehr als 20 Euro, um sich einen Herzenswunsch erfüllen zu können. In diesem Falle ist's ein Audi 80 B2 im Maßstab 1:87, dessen Erscheinen einen Leser so glücklich machte, dass er uns von seinem Herzenswunsch berichtete, der nun in Erfüllung gegangen ist. Vielleicht hat er noch ein paar Scheine draufgelegt, weil die Limousine gleich in mehreren Farben erschienen ist, das Coupé dazu stellen wir übrigens in dieser Ausgabe vor.

Es geht nicht immer um den Sachwert, den wir uns in die Vitrine stellen. Gewiss mögen manche Sammler Modellautos als Wertanlage verstehen, und ob AUTOart, CMC oder Wiking, bei gesuchten Modellen kann

die Rechnung gewiss aufgehen. Manchmal hat man als Anbieter bei einer Auktion einfach nur Glück, wenn jemand unbedingt etwas haben will, was er nicht mehr hat – es aber eine Herzenssache ist. Die

nährt sich meist aus der Erinnerung und hilft beim Sich-Erinnern. An Zeiten, als noch Blei im Benzin schwamm und der

Tankwart eine Postkarte bekam, wann in den nächsten Tagen wie angegeben die Preise zu ändern sind. Daran kann ich mich noch erinnern, als ich nach dem Abitur ein paar Wochen im Autohaus meines jüngsten Onkels jobbte, mit angeschlossener Tankstelle. Wenn in den Fernsehnachrichten für den übernächsten Tag die Preiserhöhung bei der Marke XY angekündigt wurde, stand am nächsten Tag alles Schlange. Wegen vier, sechs oder acht Pfennig Preiserhöhung. Deutschland im Jahre 1980. Heute schwanken die Preise öfter um bis zu 25 Cent am Tag, zwei Dutzend mal geändert. Da wünscht man sich, die Hochleistungssportler der Mineralölkonzerne müssten zwei Dutzend Mal am Tag die Leiter hochklettern. Tun Sie aber nicht, und wir scheinen wohl Opfer einer künstlichen Wettbewerbs-Intelligenz geworden zu sein.

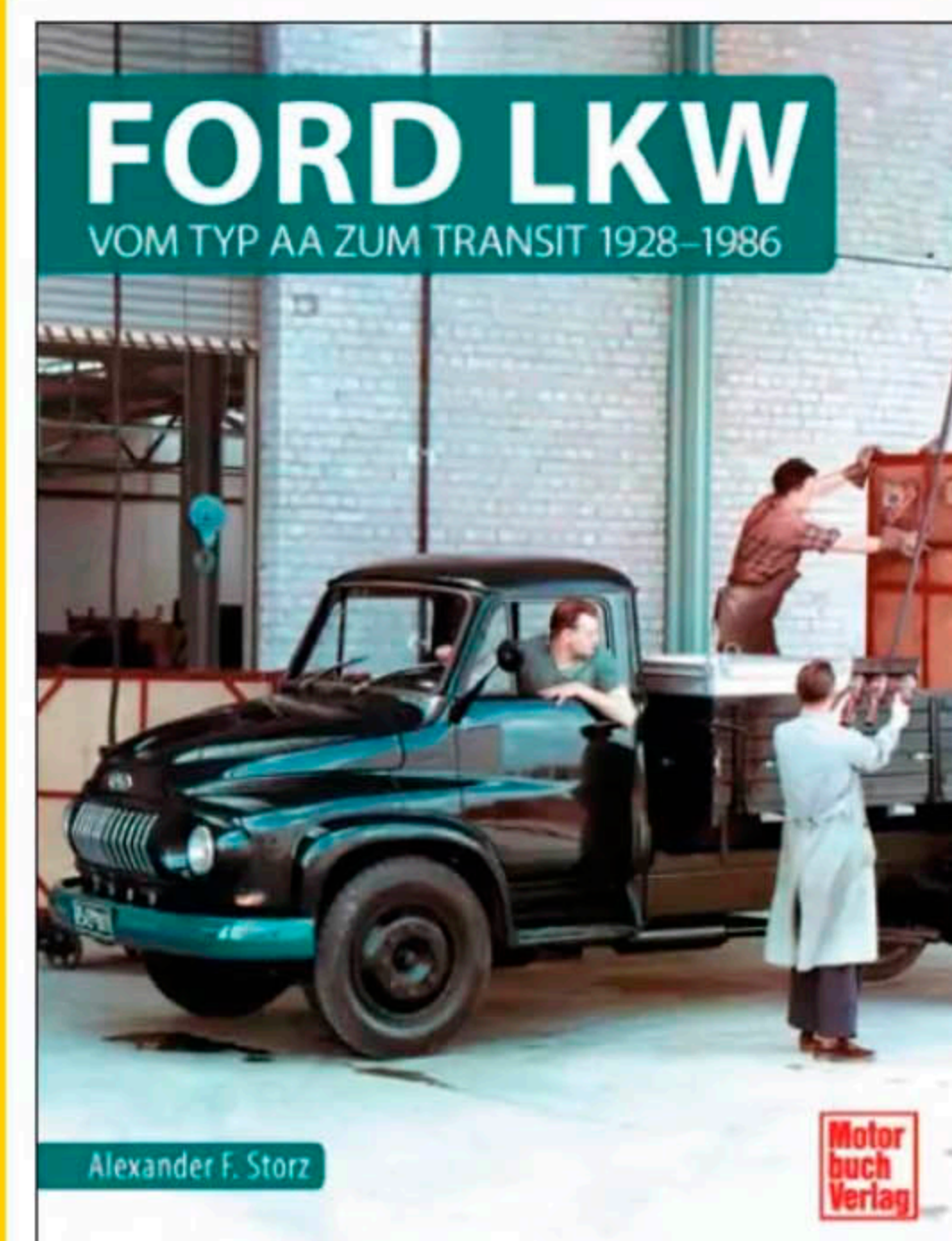
Mit solchen Sorgen mussten wir uns in den Achtzigern nicht herumplagen. Dem Jahrzehnt, in dem das optische Auto-Tuning aus allen Nähten platzte. Vielleicht, weil so manches nüchtern-sachliche wie praktische Design uns mit Langeweile überschüttet hat. Schon ein paar Zierstreifen an die Seite geklebt und den Pioneer-Aufkleber (gerne auch Kenwood) an die Heckscheibe, das peppte jeden Polo oder Fiesta auf, ein R5 wurde gefühlt zur heißen Biene. Und der King war, wer eine ellenlange CB-Funk-Antenne auf dem Dach wedeln hatte. Attribute, die ich an den Achtziger-Jahre-Autos, die in Klein wie Groß auf den Markt strömen, vermisste. Bei Rallye-Autos wäre das Fehlen solcher Details ein Debakel.

Eine Herzenssache habe ich auch: Gehen Sie künftig erst freitags zu Ihrem Zeitschriftenhändler. Denn ab der Juni-Ausgabe erscheint Ihr Modellauto-Magazin immer freitags. Erstmals am Freitag, 2. Juni.

Ihr Hans-Joachim Gilbert



GESCHICHTE ERLEBEN MIT ALEXANDER F. STORZ



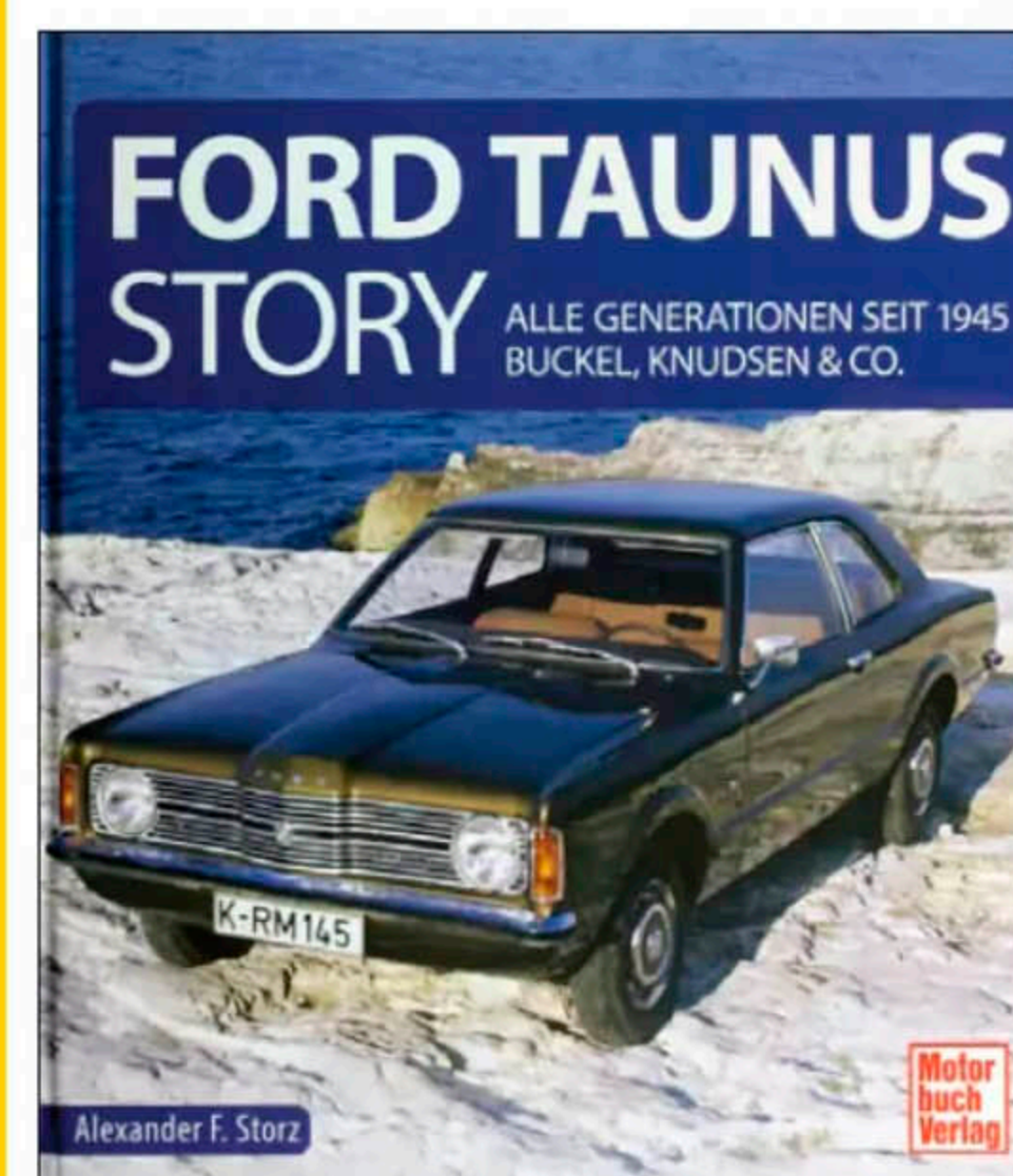
NEUERSCHEINUNG

Das Buch befasst sich mit den ab 1928 in Köln gebauten deutschen Ford-Nutzfahrzeugen, Lkw und Transit.

176 Seiten, 350 Abbildungen, 280 x 210 mm

ISBN 978-3-613-04494-4

€ 29,90



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

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

Motorbuch Verlag

1:18 *Almost Real:*
Alles dreht sich um
den Antrieb **Seite 94**



1:18 CMC: Alfa P3 stellt
Teilerecord auf **Seite 28**



1:12 KK-Scale: Großer Mini
trägt jetzt Faltdach **Seite 38**

1:43 Premium Classixxs:
Seine Familie: Saviem,
MAN und Avia **Seite 73**



Leser-Rubriken

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

1:18

- BBR: Ferrari F1-75 Bahrain GP 2022
- 6 Die zweite Kraft**
Das Modell ist reif für den ersten Platz
- Ottomobile: VW Golf II Country 1990
- 7 Kind des Allradbooms**
Der Stadtindianer unter den Gölfn
- Kyosho: Lamborghini Countach LP 400
- 8 Der große, böse Wolf**
Ein Meilenstein der Entwicklung
- Norev: Volvo P 1800 ES
- 10 Der Shooting-Brake**
Vom Sportcoupé zum Combi-Coupé
- Ixo: BMW M1 Tour de Corse 1982
- 18 M1 im falschen Revier**
Rundstreckensportler auf Rallyekurs
- Modelissimo: Ferrari 250 GT Lusso 1962
- 20 Ferrari kann auch vornehm**
Auch auf der Straße eine Ikone
- MCG: Lotus 72D GP Spanien 1972
- 21 Die schwarze Schönheit**
Sie verdiente sich viele Siegeslorbeeren

1:18

- AUTOart: Lotus Europa Series 2 1969
- 22 Die Piste des Teufels**
Ein Filmautos mit Manga-Genen
- Kyosho: Lamborghini Urraco P250
- 25 Die Meriten leben weiter**
Er ist so schön wie vor 14 Jahren
- Norev: Jaguar XJS Coupé u. Cabrio
- 26 Keine klassische Schönheit**
Gentleman unter den Reisecoupés
- CMC: Alfa Romeo P3
- 28 Das rasanteste Puzzle**
1805 Einzelteile – CMC's neuer Rekord für ein funktionales Modellauto
- GT Spirit: Aston Martin V8 Vantage
- 32 Nach langer Zeit die letzten**
Ein skurriler Typ und fast vergessen
- Ottomobile: Mercedes 560 SEC 6.0
- 34 So herrlich halbseiden**
Der 80er-Jahre-Punk in Reinkultur
- Norev: Honda CRX 1987
- 36 Knackiger Japan-Keil**
Der kleine Sportler gibt sich seriös
- KK-Scale: Mini Cooper in 1:12
- 38 Offen für die weite Welt**
Pfiffiger Brite mit offenem Dach

1:18

- Solido: Pkw-Mix
- 39 Europäischer Dreikampf**
Alpina B6 3,5 S, Fiat Abarth 131 Rallye und Renault R5 Turbo
- Sonic/Hachette: Opel-Sammlung
- 40 D-C-Fix und Kunstleder**
Ascona Voyage mit Vinyl Dach und Holzdekor sowie '38er Kapitän
- Ottomobile: Audi 200 Quattro 1989
- 41 Der schaut aber komisch**
Ein Blick aus zu schmalen Augen
- Modelissimo: Porsche 911 Typ 964
- 42 Ein Duo auf allen Vieren**
All open: Cabrio und Coupé
- Aurora Models: ARO 244D 1989
- 77 Aus Draculas Heimat**
Ein Rumäne für den Geländeausritt
- Ixo: Renault 5 Turbo Rallye 1981
- 80 Der kleine Freund**
Fit gemacht für die Monte Carlo
- MCG: Opel Kadett D GTE 1983
- 81 Die Kopie des Golf**
Ein Meilenstein der Blitz-Historie



1:87 Rietze: Schicke Busse und neue Bullis **Seite 46**



1:18 AUTOart: Ein besonderer Lotus **Seite 22**



1:87 Brekina gibt sich international **Seite 50**



1:43 Ixo: Škodas im Viererpack **Seite 74**

1:18

Kyosho: Fiat 131 Abarth 1980

92 Flying Finns

Von der Rallye der 1000 Seen

Almost Real: Mercedes-AMG G63

94 Auszeichnung mit Sternchen

Wo sich die Kardanwellen drehen

MCG: Wartburg 312 1965

96 Interimslösung

Der Einjahres-Nachfolger des 311

Ottomobile: Volvo 850 R 1996

97 Ein Elch in Höchstform

Feuerwehrrot macht ihn rasant

1:87

Brekina: Formneuheiten

50 Auf der Überholspur

Legendäre US-Zugmaschinen, lange Setra Busse und erster BMW 3er

AWM: Nutzfahrzeuge

54 Youngtimer-Flotte

Angejahrte Werbemodelle

PCX87: Formneuheiten

56 Es leben die Achtziger

Rancho, Fiesta und Audi Coupé

1:43

Spark: Serenissima Spyder 24h 1966

66 Die Serenissima

Eine Story aus Lügen, Tricks und Wirrungen erzählt diese Heiligkeit

Esval: Cadillac Series 341A 1928

67 Ein Auto für den Mobster

Die Mobilitätslösung für Al Capone

Ixo: Škoda Favorit 136 1989

68 Favorit unter den Favoriten

Seine Stärke sieht man ihm nicht an

Ixo: Peugeot 504 Coupé V6 1978

69 Die Löwin von Afrika

Elegante Hochleistungssportlerin

PremiumClassixx: Ikarus-Omnibusse

70 Ungarischer Schuhkarton

Linien- und Reiseverkehr in der DDR

Special C: Ferrari 308 GTB Rallye 1982

72 Des Pferdchens Pferdefuß

Die Rallyepiste war nicht sein Revier

Premium Classixx: Avia A31N Pritsche

73 Ahoi, Avia!

Ein leichter Laster aus Tschechien

Ixo: Škoda-Potpourri

74 Škoda je zábava!

Quartett aus einer Partworkserie

1:32

Wiking: Landtechnik

44 Vom Feld auf die Straße

Komplette Lastzüge mit Aufliegern der Agrartechnik

1:87

Rietze: Neuheiten

46 Und ewig lebt der Bulli

Ein Quartett mit Dachlichtbalken

Herpa: Neuheiten

48 Mit Teilen zaubern

Kleine Bauteile schaffen Neues

1:43

Esval: Tucker Torpedo Convertible 1948

59 Ein Mann und sein Traum

Die Geschichte eines Autoverrückten

Minichamps: AutoUnion

60 Im Zeichen der vier Ringe

Die Silberfische von der Rennstrecke faszinieren noch heute

Maxichamps: Diverse Volkswagen

62 Fröhliches Boxern im Heck

Mexiko-Käfer und großer Karmann Ghia für die Freunde der Luftkühlung

Minichamps: Porsche 911 Speedster

65 Auf Augenhöhe

Der letzte Elfer der Generation 991 bedeutet pures Fahrvergnügen



Ein BBR-Modell, wie immer in einer herausragenden Qualität gefertigt – in 1:18 reicht es für Platz 1. Der große Rote blieb 2022 nur zweite Kraft hinter dem anstürmenden Stier, dessen Team die Probleme relativ zügig in den Griff bekam und mit Verstappen auch eindeutig den schnellsten Fahrer im Feld hatte.

Fotos: Wolfgang Rüppel

Das Formel-1-Jahr 2022 war für Ferrari ein schwieriges Jahr. Die Italiener waren guten Mutes, in jenem Jahr Red Bull Racing vom Thron zu stoßen, aber der angreifende Stier zeigte sich dem Pferdchen in fast allen Disziplinen überlegen. Größtes Problem der Roten war das sogenannte „Bouncing“, das Aufschaukeln auf den Geraden, welches der Chefkonstrukteur von Red Bull, Adrian Newey, sehr schnell durch ein einfaches Upgrade in den Griff bekam. Auch war Red Bull im Schnitt zwei Zehntelsekunden pro Runde schneller, was sich natürlich bei 53 Runden in Italien oder 72 Runden beim GP der Niederlande sehr schnell aufsummiert. In der ersten Saisonhälfte lief es für Ferrari besser, Leclerc und Sainz sicherten sich in Bahrain, England und Österreich die Siegeslorbeeren, danach gab es zwar noch Plätze auf dem Podium, aber keine Siege mehr.

Noch schlimmer allerdings traf es Mercedes-AMG, die kein einziges Rennen gewinnen konnten, sie hatten nur Freude am Youngster George Russell. Der Engländer schlug ein wie eine Granate und hatte am Saisonende satte 275 Punkte auf dem Konto, Hamilton dagegen brachte es mit Mühe auf 240 Punkte. Der vierte WM-Gesamtrang für Russell war also mehr als verdient. Auch schien, dass der Antrieb des Red Bull, ein Honda – der nun unter dem Namen Red Bull RBPT, also Red Bull Power Trains, Furore machte –, den bisher hochgelobten Motor

Die zweite Kraft

2022 war ein turbulentes Jahr in der Formel 1. Ferrari holte auf, aber blieb hinter den Racern von Red Bull hängen. Ganz vorne mischen die Roten im Maßstab 1:18 mit, wenn sie eine Vorlage für BBR liefern. Die ist nicht zu toppen.

des Mercedes-AMG leicht überflügelt hatte. Die Leistung der Motoren ist schwierig einzuschätzen, dürfte bei den Spitzenteams gut 1000 PS betragen. Ein nicht einfaches Jahr war es ebenfalls für den großen Namen Schumacher. Mick Schumacher fuhr im zweitklassigen Haas-Team etliche gute Rennen, hatte seinen Teamkollegen, den Dänen Magnussen im Griff, baute aber leider auch drei kapitale Unfälle und musste am Ende gehen – trotz zwölf gesammelter Punkte.

Auch gab es 2022 einige technische Regularien, der russische G.P. wurde aus dem Kalender gestrichen und russische Fahrer durften nur unter der neutralen Flagge der FIA fahren – Ausnahme war der G.P. England, dort durfte kein Russe antreten. Haas trennte sich recht zügig von Nikita Masepi, dessen Vater enge Bindungen zu Putin nachgesagt werden. Ein turbulentes Jahr für die Formel 1.

Der kleine Rote, Vorbild ist der Ferrari F1-75, mit dem Carlos Sainz jr. 2022 beim GP von

Bahrain auf den zweiten Rang fuhr, besitzt die typische BBR-Qualität, ist einfach eine hochklassige Miniatur. Von der Umsetzung der Karosserie, den Gravuren oder Lackierung und Deko, müssen wir hier nicht reden, alles hervorragend gelungen. Eyecatcher sind die kleinen Details, wie die filigranen Befestigungen der Frontspoiler-Segmente, die wunderschön gemachten Aerodynamikteile oder das Cockpit mit allem Drum und Dran. Großartig auch das Endrohr der Abgasanlage, die Halterungen des Heckspoilers und ebenso imponieren die weit ausgestellten Spiegel, wie auch die Radabhängungen oder die schon perfekt zu nennenden Felgen samt den darauf aufgezogenen Gummis. Im Endeffekt ist die #55, Carlos Sainz jr., ein sehr empfehlenswertes Modell, jeden Cent seines Preises wert.

● **221855** Ferrari F1-75, Carlos Sainz, 2. Platz Bahrain G.P. 2022, Diecast, Preis ca. 250 €.

Wolfgang Rüppel





Am Golf II durften sich die VW-Ingenieure austoben, von ihm gibt es die meisten und gewagtesten Sondermodelle. Der Country dürfte der Spektakulärste sein. Dennoch gilt für ihn: Mehr Schein als Sein. Aber diesen Schein hat Ottomobile wahrlich phantastisch eingefangen.



Modellfotos:
Alexander F. Storz

Kind des Allradbooms

Der Golf Country ist ein Stadtindianer: Sonderlich geländegängig ist er nicht, aber er sieht echt cool aus. Nach der einzig wahren Golf-Country-Farbe Montanagrünmetallic kommt er von Ottomobile nun in Royalblau-metallic LA5U.

Eine niedersächsisch-steirische Zusammenarbeit: Volkswagen spedierte fließbandfrische, viertürige Golf II CL Syncro nach Graz zu Steyr-Daimler-Puch (heute: Magma-Steyr), die dort zum Golf Country um- und aufgerüstet wurden. Steyr legte die Karosserie mittels Distanzrahmen höher (12 cm höher als ein Serien-Golf, die Bodenfreiheit beträgt 18 cm) und montierte Unterfahrschutz, Bullbar, Rohrrahmen am hinteren Stoßfänger und einen abklappbaren Ersatzradhalter – und noch so manches mehr wie Steinschlagschutzgitter für die Lampen, schwarze Kotflügel- und Schwellerverkleidungen, verstärktes Fahrwerk. Der Motor wurde nach unten versetzt, das Kofferraumvolumen war klein, weil zwischen den Hinterrädern das Differenzialgetriebe saß. Zwischen April 1990 und Oktober 1991 wurden 7735 Gölfe zum Country befördert. Als Worker erschien im Sommer 1990 die abgespeckte und preiswertere Version Golf Allround Country, Anfang 1991 folgte die Lifestyle-Version Country mit Chromausstattung. Der Serie gingen Prototypen voraus, erstmals auf dem Genfer Salon 1989, dann auf der IAA gezeigt, damals noch unter dem Namen Golf Montana. Allen gemein ist der 1,8-Liter-Vierzylinder mit 98 PS, 5-Gang-Schaltung, permanenter Allradantrieb mit Visko-Kupplung, die Normalversion trägt spezielle 6 x 15-Alus mit 195/60 R 15-Reifen.

Der Golf Country war ein wahres Kind des Allradbooms während der zehn Jahre zwischen 1985 und 1995. Schrittmacher für eine ganze Generation vierradgetriebener Volkswagen war 1984 der Passat Variant Syncro. Der permanente Allradantrieb mit zentraler Visko-Kupplung sowie Freilauf und Schlupfregelung der Hinterachse wurde in Zusammenarbeit mit Steyr-Daimler-Puch entwickelt. Während man den meisten Allradlern ihre besondere Fähigkeit nicht ansah, setzte Volkswagen beim Golf Country auf Optik. Dadurch war er etwas ganz Besonderes, ein Liebhaberfahrzeug schon zu Zeiten, als er aktuell war. Ein guter Golf Country ist heute unbestritten ein Klassiker und erzielt erstaunliche Gebrauchtwagenpreise. Der Golf Country sieht martialisch aus, aber seine Offroadeigenschaften sind mangels Differenzialsperren nicht besonders. Er ist ein hübscher Blender. Noch mehr blendet die Sonderedition Chrom mit verchromten Anbauteilen, Faltschiebedach und beigefarbenen Ledermöbeln (558 Stück).

Ottomobile macht einen Standard-Country (erst 33 225, später 34 335 D-Mark) und rüstete den Golf ganz exquisit auf: Die Karosserie steht entsprechend hoch, sehr filigran gearbeitet die Bullbar vorne mit integriertem Unterfahrschutz und den zart ausgeführten Steinschlagschutzgittern für Haupt-, Zusatz- und Nebelscheinwerfer, schwarze Kotflügel- und Schwellerverbrei-

terungen, sehr schön gemachte Speedline-Alus. Ottomobile berücksichtigte auch Kleinigkeiten wie die partiell abgedunkelten Rücklichter und vergaß nicht, dass ein Golf Country serienmäßig hintere Kopfstützen hat. Er trägt das typische Seitendekor mit „Country“-Schriftzug. Ebenfalls hübsch das Interieur in hellem Grau, mit Sitzflächen in Grauabstufung und bunten, eingewebten Fäden, von VW „Montanakaro“ genannt. Ungewöhnlich für ein Resine-Modell ist die schöne Bauchgestaltung: Als separate Teile herausgearbeitet sind der Zusatzrahmen, die Auspuffanlage von vorne bis hinten, Achsen und Fahrwerk. Wohl der schönste Otto-Bauch, den wir je gestreichelt haben!

Ottomobile hat noch neun Farbmöglichkeiten, abgearbeitet sind Montanagrünmetallic und Royalblau-metallic. In der Allround-Version gab es ihn in Waldgrün, das Sondermodell in Chromausstattung war Schwarz. Und dann bot das Volkswagenwerk auch Einsatzfarben an.

● **OT973** Volkswagen Golf II Country 1990. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 3000 Exemplare. Preis ca. 90 €.

Alexander F. Storz

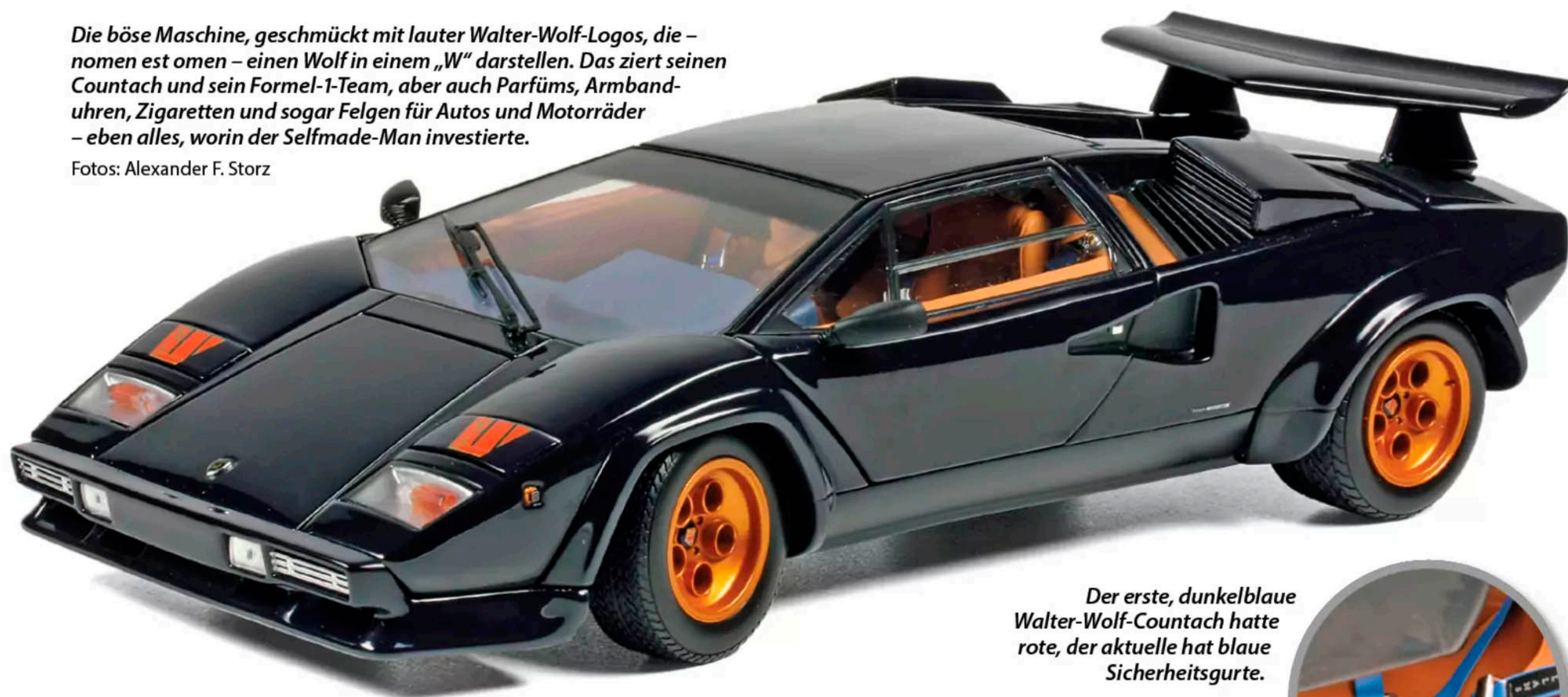


Foto: Thomas R. Oertel

Der gleiche Farbton wie die Otto-Interpretation, ein bisschen individualisiert: Die Sterne der Speedline-Alus in Karosseriefarbe sehen gut aus.

Die böse Maschine, geschmückt mit lauter Walter-Wolf-Logos, die – nomen est omen – einen Wolf in einem „W“ darstellen. Das ziert seinen Countach und sein Formel-1-Team, aber auch Parfüms, Armbanduhren, Zigaretten und sogar Felgen für Autos und Motorräder – eben alles, worin der Selfmade-Man investierte.

Fotos: Alexander F. Storz



Der erste, dunkelblaue Walter-Wolf-Countach hatte rote, der aktuelle hat blaue Sicherheitsgurte.



Der große, böse Wolf

Ein Walter-Wolf-Countach ist ein ganz besonderer Lambo, ein Meilenstein in der Countach-Entwicklung, ein Prototyp für zukünftige Konstruktionen.

Kyosho hatte ihn im 1:18-Programm und hat ihn nun wieder. Denn Kyosho lebt von der eigenen Tradition und dem eigenen Formenfundus.

Walter. Dieser etwas altmodische Vorname. In automobilen Kreisen hat er eine geradezu magische Bedeutung. Da ist erst mal „der Walter“, „unser Walter“, der Röhl Walter. Aber auch Walter Wolf. Das ist der, der „Racing“ mit Nachnamen heißt: Walter Wolf Racing.

Ansonsten verbindet man mit Walter nichts Herausragendes. Allenfalls den Walter Ulbricht. Und an den erinnert man sich nicht so gerne. An Walther von der Vogelweide, den Minnesänger aus dem Mittelalter, erinnert man sich lieber. Im Walter stecken die beiden Wortstämme Walt- (althochdeutsch: herrschen) und Heer, also der Kampfverband.

Ein schwäbischer Maurer namens Wolf aus Reutlingen und seine halb slowenische,

halb österreichische Ehefrau nannten ihren Sohn 1939 Walter. Aus dem sollte etwas werden! Und es wurde etwas aus ihm, ein Unternehmer, ja, sogar ein Rennstallbesitzer. Als 21-Jähriger wanderte er nach Kanada aus, wurde Ski-Abfahrtsläufer, Bauunternehmer, suchte nach neuen Ölvorkommen. Vor allem durch das Ölgeschäft wurde er reich. Seine Eltern waren stolz auf ihn. 1976 kaufte er Frank Williams sein Formel-1-Team ab, nannte es Walter Wolf Racing und warb Jody Scheckter als Piloten an, der gleich beim ersten Einsatz in Argentinien gewann. Walter Wolf Racing war aus dem Nichts gekommen und auf einen Schlag in aller Munde. Scheckter wurde nach weiteren Siegen 1977 Vizeweltmeister hinter Niki Lauda. Am Erfolg hatte Walter Wolf eine zeitlang sei-

nen Spaß, dann verlor er ihn, weil die Siege ausblieben, und verkaufte seinen Rennstall nach drei Jahren an Emerson und Wilson Fittipaldi. Ein so „schneller“ Mann wie Walter Wolf brauchte ein schnelles Auto, und ein außergewöhnlicher Mann wie Walter Wolf brauchte ein außergewöhnliches Auto. Schnell und außergewöhnlich war der Lamborghini Countach, aber für Walter Wolf nicht schnell und außergewöhnlich genug. Darum ist der Countach Walter Wolf ein ganz besonderer Countach. Ihn gibt es nun neu von Kyosho in 1:18, sowohl rot mit silbernen Felgen als auch in dunkelstem Blau, fast Schwarz, mit goldenen Felgen. Beide sind im Januar 2023 erschienen und nun beim deutschen Importeur eingetroffen.

Nach drei Jahren Entwicklungszeit stand 1974 in Genf der verkaufsfertige Countach LP 400. Der klassische 3,9-Liter-V12 leistete brüllende 375 PS, die Endgeschwindigkeit lag bei knapp 300 km/h. Der Countach war ebenso unvernünftig wie in manchen Details unpraktisch, strahlte aber eine im Automobilbau zuvor nicht gekannte Faszination aus. Der erste Kunde eines Serien-Countach, Walter Wolf, ließ sein Fahrzeug vom Band weg modifizieren: Er wollte einen Fünfliter-V12. Er wechselte zwar seinen Countach mehrmals (es gab drei Walter-Wolf-Countach), behielt aber den Motor und ließ ihn von Fahrzeug zu Fahrzeug umbauen. Wolf beauftragte das



Werk, einen Countach so zu modifizieren, dass die neuen Pirelli P7-Hochgeschwindigkeitsreifen passten, die Lamborghini später als Erstausrüstung übernahm. Walter Wolfs Umbau auf Pirelli P7-Gummis war die Initiative für den LP 400 S mit seinen breiten Rädern und den immensen Kotflügelverbreiterungen, deren vordere in einem voluminösen Frontspoiler mündete. Nun passten die fetten Pirelli-P7-Schlappen in die Radhäuser! Auch für den LP 500 S war Walter Wolf die treibende Kraft. Sein 5-Liter-V12-Versuch motivierte Lamborghini dazu, einen hubraumvergrößerten Motor für die laufende Produktion zu entwickeln. 1982 war er fertig und beflügelte den LP 500 S. Er bestach durch seine wuchtigen Lufteinlasskanäle und die Kotflügelverbreiterungen mit vorne integriertem Spoiler und seinen neuen Felgen im „Telefonwählscheiben-Design“. Mit Wolfs Experimental-Fünfliter-Countach hatte die neue Serienversion wenig gemein. Insofern ist der Countach Walter Wolf quasi ein Entwicklungsschritt (und Prototyp) vom ersten Serien-Countach zu den wilden Boliden der 80er Jahre.

Unser Kyosho-Muster stellt den dritten Walter-Wolf-Countach dar, der Motor, nach wie vor in Lambo-Eigentum, wurde also das zweite Mal transplantiert. Präsentiert wurde dieser Wagen 1978 in Genf, damals ohne Heckflügel, doch Wolf ließ diesen vor Fahrzeugübernahme installieren. Schon sein erster Countach mit der 5-Liter-Maschine hatte Kotflügelverbreiterungen und Pirelli P7-Reifen, Frontspoiler und Heckflügel,

ein Formel-1-Lenkrad (eingraviert: „Walter Wolf“), spezielle AP-Bremsscheiben mit acht Sätteln und eine Borg & Beck-Kupplung. Sein zweiter Countach dann, eine Weiterentwicklung, bekam goldfarbene Felgen, der Heckflügel war vom Cockpit aus elektrisch verstellbar. Weitere Verbesserungen flossen in den dritten Countach ein, in dunkelstem Blau gehalten, das auf den ersten Blick als Schwarz erscheint. Nun waren sogar die Bremsen vom Cockpit aus einstellbar, und das Fahrwerk war komplett modifiziert. Der Wagen gehört heute dem japanischen Sammler und Wolf-Verehrer Shinjirō Fukuda.

Wer einen Wolf-Countach von AUTOart hat, braucht keinen Kyosho. Wer keinen AUTOart hat und sich die Gebrauchtwagenpreise dafür ansieht, liebäugelt mit dem Kyosho, der preislich aber auch ganz happig ist – zumal das keine

Neukonstruktion, sondern eine Wiederauflage ist. Ein paar Kleinigkeiten hätte Kyosho anders machen können: Die Außenspiegel und vorderen Blinker sind für einen 5000 S korrekt, nicht aber für den LP 400 S, der goldene Streifen entlang der Flankenlinie fehlt, die Felgen müssten goldfarben und nicht kupferfarben sein, und generell wird dem Kyosho-Countach nachgesagt, in allen Versionen eine zu kurvenreiche Dachlinie zu haben. Das alles stimmt, tut der Faszination dieses Ausnahme-Modellautos aber keinen Abbruch. Es ist ein Kyosho, massiv und stabil wie ein Kyosho, dabei so detailliert wie ein Kyosho. Ein Modell, das nicht zuletzt durch sein Gewicht jene Wertigkeit ausstrahlt, die es auch besitzt. Der Lambo lenkt und federt. Alles öffnet sich, beide hintere Klappen (Motor und Kofferraum), das



So viel Farbe an einem Motor: silbern, golden, rot und schwarz, und der Motor ist ein separates Stück, nicht einfach nur graviert. Eben so, wie es sein soll.

vordere Infrastrukturfach an den Kyosho-typischen Schmuckschatullenscharnieren, die Schlafaugen erwachen zum Leben. Die Flügeltüren dürften weiter aufgehen. Einem 1:18-Menschlein ist das Entern so unmöglich wie einer Kameralinse das Fotografieren in den Innenraum. Das menschliche Auge hingegen ist flexibler und kann die feine Detaillierung und Oberflächengestaltung goutieren. Der Motor ist, einmal mehr, ein Wunderwerk der Modellbaukunst. Und eine wahre Freude sind die Walter-Wolf-Signets, die sich nicht nur auf den Scheinwerferklappen und über dem hinteren Kennzeichen wiederfinden, sondern auch auf jeder Nabenkappe auf den Felgen. Wenn die bloß nicht so arg kupferfarben wären! Für die Kyosho-Interpretation eben dieses Spezial-Countach spricht natürlich auch, dass sich Kyosho dem Countach verschrieben hat. Der Sammler kann somit mehrere Countach-Versionen, allesamt von Kyosho, in die Sammlung stellen und alle passen gut zusammen.

● **KYO8320D0** Lamborghini Countach LP 400 S Walter Wolf (Bertone) 1978 dunkelblau. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP des Importeurs Minichamps 289,95 €.

Alexander F. Storz

Der Countach Walter Wolf ist quasi ein Entwicklungsschritt vom Prototypen zu den wilden Boliden der 80er Jahre.

Schmuckschatullenscharniere halten die vordere Haube auf, darin das Reserverad, das mit Gummibändern und Krallen gehalten wird.





Ob man nun knalliges Rot (Körsbärsröd 46) oder British Racing Green (Volvo sagt: Mörkgrön 94) liebt, ob man US-Versionen mag oder europäische – Norev bedient jeden Geschmack und wird mit Farben noch kräftig variieren. Dieses Modellauto wird sicherlich vielen Sammlern Freude bereiten.

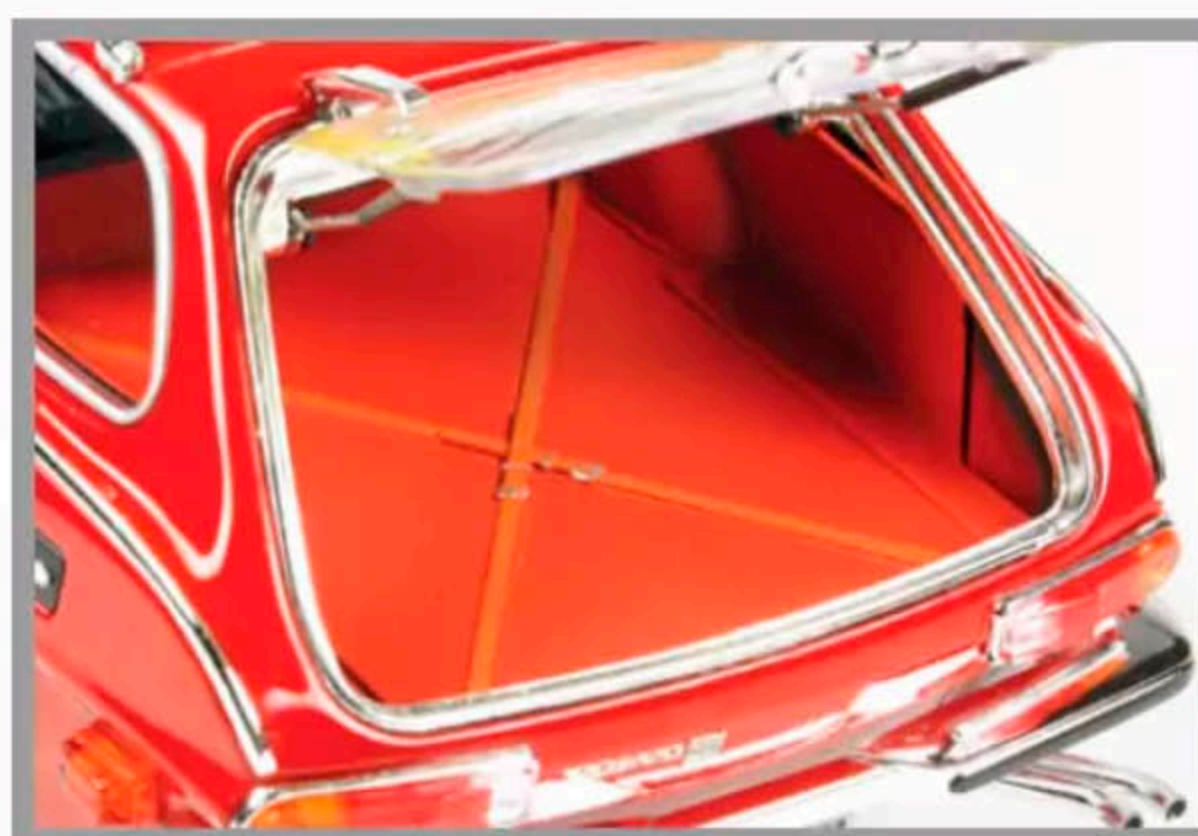
Modellfotos: Alexander F. Storz

Der Shooting Brake

Der Volvo P1800 S war etwas aus der Mode geraten, aber Volvo konnte sich zu keinem komplett neuen Nachfolger entscheiden. Zuerst wurde er mit Benzineinspritzung aufgepeppt. Dann kam der Hammer: Volvo machte aus dem Sportcoupé ein Combi-Coupé, den „Schneewittchensarg“, den P1800 ES. Norev bringt ihn als Europa- und USA-Auto.

Die meisten Vergasermotoren der End-60er waren kaum mehr in der Lage, den US-Abgasbestimmungen zu genügen, zumal sie bereits zuvor für den USA-Export kastriert worden waren, weil dort kein bleihaltiger Sprit mehr ausgesetzt wurde. Das Allheilmittel dagegen lautete Benzineinspritzung, und fast alle Exporteure setzten darauf, auch Volvo. Zum Modelljahr 1970 erschien der P1800 E. Das „E“ steht für Einspritzung, kurioserweise das deutsche Wort. Nicht „i“ für Injection, das englische Wort, das die Schweden als Lehnwort benützen. Weitere Neuerungen neben den nunmehr 120 Pferden unter der Haube: Scheibenbremsen, deutsches ZF-Vierganggetriebe, optionale Cromodora-Alufelgen, Kühlergrill aus schwarzem Kunststoff mit breitem Chromrand, modifiziertes Belüftungssystem. Innen neues Armaturenbrett und Lenkrad, anders konstruierte Sitze. So sollte der Volvo P1800 E fit für die 70er werden.

Schon zwei Jahre früher, 1968, beschloss die Volvo-Chefetage, aus dem Coupé einen Shooting Brake zu machen, also ein Combi-Coupé. So entstand aus der Hand



Platz für ein Golfbag. Oder eine Langwaffe. Oder eine Hundetransportkiste. Oder Urlaubsgepäck. Die Glasklappe ist an außen liegenden Scharnieren verankert und wird durch zwei Gasdruckstoßdämpfer offen gehalten – wie im Original.

von Chefdesigner Jan Wilsgaard ein Auto, das komplett anders aussah, und dabei nur geringe Kosten für neue Presswerkzeuge verschlang. Wilsgaard nannte das Combi-Coupé „Beach Car“, im Volksmund wurde daraus der Schneewittchensarg.

Wilsgaard schuf ein neues automobiles Genre. Denn ein Shooting Brake war zuvor eine reine Liebhaberangelegenheit gewesen, lief nirgends vom Fließband, sondern wurde von betuchten Herren als Karosseriebauer-Einzelstück in Auftrag gegeben – zumeist auf Basis exquisiter britischer Sport-





In seinem ersten Modelljahr 1971/72 teilte sich der neue Volvo P1800 ES das Fließband mit dem bisherigen Coupé. Aber dessen Zeit war abgelaufen, der Schneewittchensarg stach das Coupé völlig aus.

wagen wie dem Aston Martin. Und so etwas rollte nun in Schweden vom Fließband. Das war unerhört!

Der P 1800 ES zielte auf die USA und dort hieß er „Sportwagon“. Präsentiert wurde er auf der London Motor Show 1971. Die Dimensionen und Proportionen blieben gleich. Trotz seiner Kombi-Allüren blieb der ES ein 2+2-Sitzer, denn auch innen änderten sich die Abmessungen nicht – allenfalls der hintere Kopfraum war größer, weil das Dach nicht mehr über den hinten Sitzenden abfiel. Auch die Fahrleistungen blieben gleich, denn der Karosserieumbau machte den ES nur 30 Kilo schwerer.

Die Veränderung der Heckpartie gab dem Volvo ein richtig gehend dramatisches Äußeres. Die absolute Besonderheit war die komplett aus Glas gefertigte, oben angeschlagene Heckklappe, die dem Wagen seinen Spitznamen bescherte, der im angelsächsischen Raum wörtlich übernommen wurde: Snow White's Coffin. Die große Glasfläche diente schlichtweg der guten Sicht nach hinten, wobei ein Heckscheibenwischer sicherlich nicht schlecht gewesen wäre.

Europafahrzeuge hatten nun 124 PS, US-Exporte mussten mit 115 Pferden auskommen, und nach wie vor waren die USA das Hauptexportland. Dortige Fahrzeuge

trugen in den vorderen und hinteren Kotflügeln Standleuchten („Side Marker Lights“), vorne orangefarben, hinten rot, Vorschrift seit 1969. US-Schneewittchensärge wurden fast ausschließlich mit der 1971 eingeführten Borg-Warner-Automatik ausgeliefert. Aufgrund der US-Straßenverkehrsvorschriften mussten die letzten P1800 ES ab 1973 mit großen Stoßstangenhörnern ausgerüstet werden. Außerdem gab es nochmals einen veränderten Kühlergrill, nach wie vor schwarz, aber mit vertikalen Streben.

Der ES, zunächst parallel zum bisherigen Coupé angeboten, war ein sofortiger Verkaufserfolg, und kaum jemand kaufte noch das Coupé, weshalb der ES das Coupé um ein Jahr überlebte. Er schaffte neue Produktionsrekorde: 1973 liefen mehr als 5000 Exemplare vom Band, das schaffte das Coupé selbst in seinen besten Zeiten nicht. Aber das änderte nichts daran, dass die Tage des Schneewittchensargs gezählt waren. Nicht, weil Volvo nicht mehr wollte. Schon gar nicht, weil die Kunden nicht mehr wollten. Sondern, weil die US-Vorschriften von Jahr zu Jahr rigider wurden. Volvo hatte es geschafft, die 1973er Anforderungen noch zu erfüllen. Aber für 1974 wurden erneute Verschärfungen erlassen, die strukturelle Eingriffe erfordert hätten. So starb der Volvo P1800 ES einen vorzeitigen Tod, aber



Frische und bunte Farben für die beginnenden 70er Jahre: knallgelber P1800 ES von 1971 (Safarigul 100).



Garantiert mit Automatik versehen, auch wenn man das auf dem Foto nicht erkennen kann: P1800 ES des letzten Baujahrs 1973 in ungewöhnlichem Orange (Orange 113) und in US-Version mit „Side Marker Lights“.

er starb in der Blüte seines Lebens und in voller Schönheit. Bevor das Modelljahr 1974 begann, am 27. Juni 1973, lief der letzte Volvo P 1800 ES vom Band.

Norev bringt den P 1800 ES, eine französische Norev-Konstruktion (nicht aus Aachen) sowohl als Europa- wie als USA-Fahrzeug und setzt sämtliche Unterschiede minutiös um. Zusätzlich zu den US-Spezifikationen trägt der „Ami-Volvo“ eine Dachgalerie. Obgleich sealed, lässt sich die gläserne Heckklappe öffnen (zwei außen liegende Scharniere, dazu Gasdruckfedern, wie beim Original), und schön ist, dass der verchromte Griff direkt auf der Scheibe angebracht ist. Überhaupt Chrom: Der P 1800 ES glänzt und glitzert, viel Chrom, separat eingesetzte, lange Zierleisten, Sie sind aber nicht an einem Stück gefertigt, sondern pro Karosserieteil separat, was gut aussieht. Keine Alufelgen, sondern Stahlsportfelgen, dafür zwei Außenrückspiegel. Die US-Version besticht zusätzlich durch einen go-faster-Streifen an der Flanke. Innen wunderschön und mehrfarbig, reich detailliert, auf der Ladefläche Ledergurte zur Gepäckbefestigung.

Den Minichamps-Achtzehner desselben Vorbildes ersetzt das neue Norev-Modell nicht, sondern ergänzt ihn. Minichamps ist teuer, derzeit nicht fabrikneu erhältlich und rundum zu öffnen, Norev ist spitz kalkuliert und lediglich lenkbar. Und obendrein eben die US-Version – das ist schon etwas Besonderes.

● 188720 Volvo P 1800 ES 1972 dunkelgrün

● 188723 dito US-Version 1972 rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 74,95 €. **Alexander F. Storz**



Kurz & fündig

1:18 Norev: Süßes blaues Entelein

Alle alten Enten sind Grau. Die Karosserie in einem Metallton, die Stoffe und das Planenverdeck mattgrau, die Felgen in hellem Alugrau – einfach alles Grau. 1952 wurden die Felgen in einem gelbstichigen Elfenbein lackiert, die erste Aufhübschung. Aber das Auto blieb Grau, außen und innen, und von Jahrgang zu Jahrgang variierte das Grau. Bunt wurde der Citroën 2CV zum Modelljahr 1960. Zusätzlich zum ewigen Grau gab es den 2CV fortan in Bleu Glacier (Gletscherblau) mit blauer Innenausstattung. Das war Revolution, das war Allons enfants de la patrie. Marianne, die Allegorie des Königreichs Frankreich, trug plötzlich ein farbiges Kleid!

Diese erste, bunte Ente macht nun Norev in 1:18. Die Ente ist altbekannt, und sie ist so hübsch. Die Motorhaube und die Vordertüren gehen auf, das Modell lenkt und es federt so weich, wie ein 2CV federn muss. Neu ist die Farbe, das etwas taubenhafte Blau, innen fast schon knallig blaue Sitzbezüge (aber der Rest bleibt grau) und dazu hellblaue Füße. Nach unserer Recherche müsste sogar das Verdeck aus blauem Planenstoff bestehen, Norev gab es grau wieder. Aber die Produktrechercheure in Frankreich werden schon wissen, was sie tun. Jedenfalls ist das die hübscheste aller frühen Norev-Enten – gegenüber den Modellen aus den 70er und 80er Jahren ist die Ente zwar immer noch eine graue Maus, wenngleich die graue Maus blau ist, aber der Übergang von Grau zu bunt verlief nun mal schleppend.

● **Norev 181485** Citroën 2CV AZL 1960. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,95 €. *afs*



„Mon dieu, c'est moche!“
Das heißt übersetzt: „Mein Gott, ist der hässlich!“ So reagierten die Ästheten unter den Besuchern des Pariser Salons 1948 bei der 2CV-Präsentation. Als sie dann zehn Jahre später erstmals eine blaue Ente sahen, dürften sie gesagt haben: „C'est incroyable comme elle est jolie!“ Und das heißt: „Es ist unglaublich, wie hübsch sie ist!“

Fotos: Alexander F. Storz (1), Kurt Richter (3), Wolfgang Rüppel (1)

Auch in Osteuropa ging der Escort RS Cosworth an den Start, eingesetzt fast ausschließlich von tschechischen Teams. Ixo hat nun zwei weitere Varianten umgesetzt, die # 18, Rallye Bohemia 1996, sowie die #12, das Original war in der Rallye Barum dabei; einer Rallye, die zur Europäischen Rallyemeisterschaft zählte, in der Tschechei ausgetragen wurde und mit der wir auch diese Escort-Story beginnen.

Ixo hat in der jüngsten Zeit etliche Rallye-Modelle aus dem Osten miniaturisiert und damit die Rallye-Modellwelt mit qualitativ guten Miniaturen bereichert. Das trifft auch auf diese tschechischen Escort zu, hier stimmen Formen, Gravuren und

1:18 Tschechen-Cossies

Keinesfalls wurde der Ford Escort RS Cosworth nur von Teams aus West-, Mittel- oder Nordeuropa eingesetzt, wie uns Ixo lehrt.

Lack, auch Deko, Felgen und Kleinteile bieten einen erfreulichen Anblick. Der Betrachter findet, um nur zwei Beispiele zu nennen, unter anderem korrekte Kennzeichen sowie präzise angebrachte Schmutzlappen vor. Kleine Abstriche müssen sich die Innenräume gefallen lassen, die zwar alles Notwendige, wie verstreute, den Originalen entsprechende Käfige haben, auch die sehr gut gemachten Gurte und die Löscher

vor den Sitzen der Cossies fehlen nicht. Allerdings hätten ein paar Farbtupfer den Interieur gutgetan. Positiv ins Auge fallen bei der #12, Rallye Barum 1997, der schön detaillierte Block der Zusatzscheinwerfer, das gibt der Miniatur noch einmal den gewissen Pfiff.

Das Vorbild, mit den Tschechen Blahna/Hruby im Auto, fuhr 1997 bei der Barum auf den dritten Gesamtrang, bevor überquerten zwei weitere

Cossies den Zielstrich, das Duo hatte den Gesamtsieg um nur 34 Sekunden verpasst. Die #18, Rallye Bohemia 1996, endete für Hruby/Pelc nicht ganz so glücklich, für die Crew sprang nur ein sechster Gesamtrang heraus.

Die technischen Daten des RS Cosworth konnten beeindrucken. Ein 2,0 Liter großer Vierzylinder mit Garrett-Lader und Ladeluftkühlung sorgte bei 300 PS für ausreichend Vortrieb und natürlich gab es Allradantrieb, Visco-Kupplungen und spezielle Verteilergetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit lag, je nach Getriebeübersetzung, um die 230 km/h.

● **Ixo RAC415B.22** Ford Escort RS Cosworth #12, V. Blahna/I. Hruby, Barum Rallye 1997, Diecast, Preis ca. 40 €.

● **Ixo RAC4115A.22** Ford Escort RS Cosworth #18, V. Blahna/J. Pelc, Rallye Bohemia 1996, Diecast, Preis ca. 40 €. *wr*





1:32 Wiking: Fendt 1050 Vario

Im Maßstab 1:87 ist die modellgepflegte Version des Fendt 1050 Vario bereits im Handel, mit den Februar-Neuheiten gibt es das Modell jetzt auch im Landmaschinenmaßstab 1:32. Wiking veränderte das Topmodell von Fendt vorbildgerecht in einigen Details, wie einer neuen Abgasanlage und Haubengestaltung sowie einer modifizierten Beschriftung. Besondere Beachtung gebührt dem Innenraum, der beim Vorbild unter der Bezeichnung „FendtOne“ ergonomischer gestaltet wurde. Wiking hat dies nun auch im Kleinen nachvollzogen.

● **Wiking 0778 64** Fendt 1050 Vario Modellpflege 2021. FH und Aufbau Fendtgrün. FG, Frontgewicht und Kühlergrill anthrazitgrau. Dach weiß. IA hellgrau. Felgen rot. UVP 99,95 €. kr



1:87 BoS: Polizei-Panzer

BoS kann Unimog 416, BoS kann gepanzerte Einsatzfahrzeuge, und BoS kann die Symbiose aus beiden, das Thyssen Sonderfahrzeug UR-416. Die dritte Auflage, nunmehr wieder in Dunkelgrün, wurde um ein Räumschild ergänzt. Da dieses am Heck montiert wurde, stellt das neue BoS-Modell ein Fahrzeug bei der Fahrt zum Einsatzort dar, wo das Schild dann an der Front montiert wird. In genau dieser Version ist das von BoS miniaturisierte Sonderfahrzeug Bestandteil des niedersächsischen Polizeimuseums.

● **BOS87833** Thyssen Sonderfahrzeug UR-416 mit Räumschild „Polizei“. Aufbau dunkelgrün. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 34,95 €. kr



WORMSER AUKTIONSHAUS

Auktionen 16 x im Jahr



SPIELZEUG



MILITARIA



KUNST



NUMISMATIK

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

1:87 Polizeimodelle-Shop: Sprinter-Staffel

Ein Quartett an kurzen Mercedes-Benz Sprintern des Baujahrs 2018 schickt der Polizeimodelle-Shop aus Hamburg in den Einsatz zur Bekämpfung von Verbrechen in unseren Miniaturwelten. Die Vorbilder dienen den Landespolizeien, der Bundespolizei und den Spezialeinheiten (MEK, SEK, GSG9 und BFE/BFE+) für unterschiedliche Zwecke. Die beiden Fahrzeuge mit Dachklimaanlage und (aufgedruckter) Dachluke transportieren als Halbgruppenkraftwagen die Polizeikräfte zum Einsatzort. Der stahlblaue Sprinter ohne Fenster im Aufbau wird zum Transport von Werkzeugen und Geräten verwendet. Wird der unigraue Einsatzwagen als Hundeführer- oder Gefangenentransportwagen eingesetzt, muss er mit den beiden beiliegenden Dachlüftern versehen werden. Ohne Aufsetzblaulichter und Magnetschilder sind die in zurückhaltenden Farben lackierten Fahrzeuge quasi als „zivile“ Transporter unterwegs, ohne gleich als Polizeifahrzeuge erkannt zu werden.

Busch hat die Modelle mit den polizeitypischen Attributen wie Aufsetzblaulichtern, „Polizei“-Magnetschilder, blauen Blitzleuchten in den Frontstoßstangen und Heckfenstern und, wo vorhanden, mit abgedunkelten Fenstern ausgestattet.

● **53400-101** Mercedes-Benz Sprinter kurz, Bj. 2018, Halbgruppenkraftwagen „Polizei“. Karosserie schwarzmetallic mit Dachklimaanlage und Dachluke. Ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 250 Stück. UVP 29,95 €.

● **53400-102** Mercedes-Benz Sprinter kurz, Halbgruppenkraftwagen „Polizei“. Karosserie graumetallic mit Dachklimaanlage und Dachluke. Ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 250 Stück. UVP 29,95 €.

● **53400-103** Mercedes-Benz Sprinter kurz, Gerätewagen „Polizei“. Karosserie stahlblau. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 250 Stück. UVP 29,95 €.

● **53400-104** Mercedes-Benz Sprinter kurz, Hunde- oder Gefangenewagen „Polizei“. Karosserie unigrau. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegend Seitenspiegel und zwei Dachlüfter. Auflage 250 Stück. UVP 29,95 €. kr



1:18 Ottomobile: Evo VI in Bestform

In der zweiten Hälfte der 90er Jahre dominierte ein Mann die Rallye-Weltmeisterschaft: Der „fliegende Finne“ Tommi Makinen kassierte gleich vier Weltmeisterschaftstitel hintereinander. Das hatte es zuvor noch nie gegeben. Um seinen Vierten ausgiebig zu feiern, kreierte Mitsubishi eine Sonderausgabe des Lancer Evo, die Tommi-Makinen-Edition, und machte diesen Evo IV radikaler als alle anderen zuvor: neue Frontschürze, rote Lackierung (Passion Red R71) im Mitsubishi-Rallart-Design, Recaros mit roten Sitzflächen (auch hinten), 10 mm tiefer gelegt, anderer Turbolader, weiße 17-Zoll-Enkei-Alus und „Tommi Makinen“- sowie „Ralliart“-Logos. Der Evo IV war ohnehin schon eine massive Verbesserung gegenüber den Vorgängern, der Evo V hatte dann völlig neue Brembo-Bremsen, der Evo VI bekam ein Facelift. Auf ihm basiert die Tommi-Makinen-Edition vom Dezember 1999, 2500 Exemplare, neben Passion Red auch Canal Blue, Pyrenees Black und Scottia White, aber der rote war der populärste, weil er eben die Farbe des Rallyesiegers trug. Technisch außer einem modifizierten Turbo keine Änderungen, 276 PS aus 2 Litern. Es gab drei Ausstattungsniveaus, je nach Sportlichkeit, GSR, RS und RS2. Das Otto-Mobil ist ein GSR, kenntlich an den weißen Enkei-Rädern. Solch ein Gerät fasziniert natürlich die Mitsubishi-Evo-Fans (und das sind



Die Alternative Lancer Evo oder Impreza stellte sich auch für Tommi Makinen. Von 1995 bis 2002 startete und siegte er auf Mitsubishi. Dann unterschrieb er bei Subaru.

diejenigen, die keine Subaru-Impreza-Fans sind), und Ottomobile bereitet ihnen Freude. Das Modell sieht so gut aus wie das Original, dieses knallige Rot, die Ralliart-Seitenstreifen, die Dekoration, dazu die weißen Alus mit roten Zangen, die Schlünde, die ohnehin jeden Lancer Evo auszeichnen, und dann noch das rot-weiße Geflügel. Wer Lancer Evo mag, schmilzt bei der Tommi-Makinen-Edition dahin.

● **Ottomobile OT422** Mitsubishi Lancer Evo VI GSR (Typ CP9A) Tommi Makinen Edition 1999. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 4000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

1:43 Solido: Neues aus dem Ponyclub

Der sechste und somit (noch) aktuelle Ford Mustang ist nicht unbedingt ein besonderes Modellauto. Wer ihn mag, kann sich unter diversen Herstellern seinen Liebling aussuchen. Solido macht ihn, weil er hipp und trendy ist und ins Portfolio der neuen 1:43-Produktlinie sportlicher Youngtimer passt. Das Modell, ist, wie üblich bei Sonic-Entwicklungen, gut gemacht, die Lackierung mit ihren weißen Streifen über die Oberseite und den Go-Faster-Streifen an der Flankenunterseite ist attraktiv, der Preis ist unschlagbar. Das Modell stellt die aktuelle Version nach dem 2017er Facelift dar und die Topversion Shelby GT500 mit 709 PS, seit Herbst 2019 am Markt. Der Nachfolger steht in den Startlöchern, im Herbst 2022 präsentiert, ab 2023 als Modelljahr 2024 in Produktion, bisherige Plattform, aber Karosserie und Innenraum völlig neu. Der Solido-Mustang wird seine Liebhaber finden, und die werden mit ihm glücklich sein.

● **Solido S4311501** Ford Mustang Shelby GT500 2019 Performance Blue,
● **Solido S4311502** dito Racing Red. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**



Power-Mustang mit dem Schlangen-Logo im Grill und zwischen den Rücklichtern, ein brutales Auto mit 5,2-Liter-Kompressor-V8.



1:43 Maxichamps: Zwischen Schwabing und dem Starnberger See

In zweiter Auflage kommt der offene Maxichamps BMW M3 in neuen Farben, Silber und Schwarzmetallic. Das Erstlings-Duo ist noch gar nicht alt, vorgestellt in Caramini 9/2022. Ein Beleg für einen Bestseller! Und sicherlich auch für ein gutes Modell. Der Schwarze ist mit seinem schwarzen Interieur arg schwarz, eigentlich nur schwarz (bis auf die BBS-Alus), am Silbernen sieht man mehr Details und natürlich auch die schwarze Bedruckung. Aber Schwarzmetallic war Ende der 80er schon todschick auf der Münchner Leopoldstraße! Das M3 Cabriolet konnte zwar, was ein M3 auch konnte, aber er durfte es kaum. Es war eine reine Prestigeangelegenheit. Und im

offenen Wagen hörte man natürlich auch den von Alexander von Falkenhausen konstruierten BMW-S14-Motor so schön, wenn man es auf der Landstraße nach Bad Tölz oder Starnberg krachen ließ. 786 Mal wurde das M3 Cabriolet zwischen Frühjahr 1988 und Sommer 1991 gebaut. Das Maxichamps-Modell stellt alles zur Schau, seine Tugenden (hervorragender Formenbau, eindrucksvoll breit, durchbrochene BBS-Alus) und seine Untugenden (zwar tolles Interieur, aber nahezu nicht dekoriert, nur Armaturen und ein Punkt auf der Lenkradnabe).

● **Maxichamps 020332** BMW M3 (E30) Cabriolet 1988 silber,
● **Maxichamps 020334** dito schwarzmetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



In 1:BMW nur 786 Mal, in 1:Maxichamps entsprechend häufiger: Ein BMW M3 Cabriolet der ersten Baureihe E30 ist eine Rarität und heute gesucht und teuer.

1:43 Maxichamps: Imola und Dakar

Gelb ist sportlich. Rot ist sportlich. Ein BMW M3 ist sportlich. Passt also alles! Maxichamps bringt den BMW M3 der Generation E46, von 2000 bis 2006 gebaut als Original und von Minichamps pünktlich zur Präsentation als Industriemodell für BMW gefertigt und somit ein perfekt miniaturisiertes Modell. Alle M3-Charakteristika sind da, Powerdome auf der Haube, Schürzen, Schweller, breite Radhäuser, die Alus und die Kiemen in den Vorderkotflügeln. Er liegt satt und tief auf der Straße (also: auf dem Schreibtisch) und seine vier Endrohre schinden gewaltig Respekt. Nicht umsonst ist der Millennium-M3 das bisher erfolgreichste M-Modell überhaupt, 85.000 Stück wurden gebaut. Das Maxichamps-Modell stellt die erste Version vor 2003 dar. Danach bekamen die Rückleuchten LED-Graphiken. Die Farben sind absolute Klassiker: Imolarot (feierte seine Premiere auf dem M3 E46) und Dakargelb.



Schöne 18-Zoll-Doppelspeichenfelgen, dahinter sichtbar die Bremsscheiben. Das Glasschiebedach ist ein Extra.

Fotos: Alexander F. Storz (4)

● **Maxichamps 020020** BMW M3 E46 2000 rot und

● **Maxichamps 020021** dito gelb. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

FACHHÄNDLER EMPFEHLEN SICH

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

BREKINA NEUHEIT
IFA W 50 Zugmaschine
„Minol“ – Collection April
Formneuheit
#BRE71253 **€19,50**



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

LECHTOYS
Sondermodelle

WIKING



info@lechtoys.de · www.lechtoys.de

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

Peugeot 204, 1968 **Neuheit**



Wiking 1:87

Scania 111 Pritschen-Sz. + VW T1 Pr./Pl.	46,00 €
VW T1c Kasten „Peper Goslar“	27,00 €

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

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

Modellsportwagen Schreiner
Eifeltricher Straße 2
90411 Nürnberg
Tel. 0911/5 216 215
Fax 0911/5 216 217
E-Mail: schreiner-nuernberg@t-online.de
www.modellsportwagen-schreiner.de
Versand ab 99 € portofrei!

MODELLAUTO PARADIES



Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!
www.tpi-modellautos.ch

Ihr freundlicher Versandshop
für Freunde des Schienenverkehrs und Büssing.
Wir führen Bücher, DVD, Modelle und Puzzle.
Schauen Sie bei uns im Onlineshop vorbei.

Region im Modell
www.region-im-modell.de
Am Wendenwehr 21 - 38114 Braunschweig
Email: info@region-im-modell.de/Tel: 0179-2916054
(kein Ladengeschäft)

Neues Wiking-Sondermodell
ab 1. Mai 2023
erhältlich
für 24,95 €


Topp-Angebot für Fachhändler

Für nur **50 €** (zzgl. MwSt.) kann dieser Platz Ihnen gehören – Format 91 x 38,5 mm.

→ Schnell und einfach buchen unter:
verlag@gilbert-medien.de oder +49 (0)203 / 7 12 74 71

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 Maxichamps: Der diskrete Riese

Riesig war er. So riesig wie die Limousine, auf der er basierte, der Mercedes W140, die größte S-Klasse bis dato, diejenige, die nicht auf den Autoreisezug nach Sylt passte. Sie wurde für ihre Gigantomanie gescholten. Damals, vor 30 Jahren, sprach die linksalternative Tageszeitung „taz“ sogar schon davon, die S-Klasse sei ein Klimakiller. Aber das S-Klasse Coupé, der C140, musste keine Schmähe ertragen. Vielleicht, weil es ein zu diskretes Dasein führte. Über 400 000 Limousinen standen nur 26 022 Coupés gegenüber (davon 8573 Zwölfzylinder). Immerhin gab es einen zeitgenössischen (und heute vergessenen) Spitznamen: „Mörderbiene“ wegen der grimmigen Scheinwerferform. Das zwölfzylinderige Coupé, also das Maxichamps-Modell, war

damals das teuerste deutsche Auto, opulent, exzellent, technisch innovativ. Auch heute ein exklusiver Wagen, sehr teuer im Unterhalt. Das Coupé hatte drei Typbezeichnungen: Anfangs 600 SEC, ab 1993 S 600 Coupé und ab 1996 während seiner letzten beiden Jahre war es die CL-Klasse, also CL 600. Maxichamps legt das Minichamps-Modell neu auf, zwei Farben, Dunkelblau metallic und Rot metallic, jeweils die Ursprungsversion von 1992. Die Massivität und Wucht des Vorbilds gibt die Miniatur eins zu eins wieder, ein Auto, das auch in der Vitrine durch seine schiere Größe, hauptsächlich Breite, auffällt. Klasse gemachtes Modell, die Seitenbeplankungen und Schürzen korrekt in Komplementärnuancen des Karosserielacks, aber seidenmatt, dargestellt, schöne Alufelgen, Innenraum schwarz und undekoriert bis auf die Armaturen.

● **Maxichamps 032600** Mercedes 600 SEC C140 1992 dunkelblau metallic und

● **Maxichamps 032601** dito rot metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

Nur gut ein Fünftel der W140-Produktion entfiel auf das Coupé. Die 90er waren kein gutes Jahrzehnt für große Coupés. Der gleichzeitige BMW 8er E31 war auch nicht der erhoffte Erfolg, nur gut 30 000 Stück.



Fotos: Alexander F. Storz (5)
Wolfgang Rüppel (1)

1:43 Ixo: Neu eingekleidetes Renault-Zugpferd

Chic sieht er aus, der Renault R 420. Ixo hat ihm eine neue Farbe in einem dunklen, metallisch schimmernden Blau spendiert. Auch alles andere stimmt, denn über die hübsche Lackierung hinaus zeigt sich die französische Sattelzugmaschine auch in weiteren Kriterien sehr gut gelungen. Die Umsetzung der Außenhaut samt ihren sauberen Gravuren, die Anbauteile wie Tanks, Spiegel oder die drei Spiralschläuche für die Verbindung mit dem Auflieger, das alles ist stimmig. Dazu kommen passende Felgen, eine authentische, bewegliche Sattelplatte, ein schön detailliertes Chassis, auch die Frontgestaltung der Kabine gefällt. Was allerdings den guten Gesamteindruck stört, das sind die nicht verglasten Scheinwerfer samt Pins, wie auch ebenfalls das Interieur der Kabine den Sammler nicht gerade zu Jubelstürmen hinreißt – hier könnte Ixo bei der nächsten Variante nachbessern.

1980 vorgestellt, war das Vorbild praktisch ein modernisierter Berliet TR, denn, bedingt durch die Fusion von Saviem und Berliet zu Renault Trucks, wurden die Lkw allesamt unter dem Namen Renault vermarktet. Das Zugmaschinchen war ein Erfolgsmodell, nicht nur in Frankreich, im europäischen Raum war der R420 ebenfalls recht beliebt. Der R420 löste den R390 ab, die letzte Überarbeitung erfolgte 1988. Der nun 15 Liter große V6-Dieselmotor leistete danach 422 PS, es gab Scheibenbremsen rundum sowie Luftfederungen an der Hinterachse. 1990 schien die Karriere der TR-Serie beendet, der Magnum AE kam auf den Markt. Aber der TR, obwohl nur noch in homöopathischen Dosen verkauft, hielt noch bis 1996 durch, dann war endgültig Schluss. Falsch allerdings ist die Beschriftung der Bodenplatte, denn der R420 kam erst 1988 und nicht 1986 auf den Markt.

● **Ixo TR 135.22** Renault R420 Sattelzugmaschine, Diecast, Preis ca. 35 €. **wr**



Zu seiner Zeit war der Renault R420 ein beliebter Lkw und das nicht nur in Frankreich. Abgelöst wurde er 1990 durch den Magnum AE, aber noch bis 1996 verkauft. Das Modell ist gut gelungen, der Gesamteindruck wird durch die unverglasten Scheinwerfer samt Pins gestört, und auch die Bodenplatte ist nicht korrekt beschriftet.

1:43 Maxichamps: Für Seriöslinge und Saunaclubbesitzer

Die S-Klasse für Business Men, wenn sie dienstlich unterwegs sind, und das S-Klasse Coupé für die gleiche Klientel privat. Das war so, das ist so. Doch in den 80er Jahren, zu Zeiten des Mercedes W126, beließ den Wagen kaum jemand im Originalzustand. Es war das Jahrzehnt des Tuningwahns. Selbst seriöse Menschen meinten, selbst seriöse Wagen kämen nicht ohne Optiktuning aus. Saunaclubbesitzer sowieso. Umso erfrischender, dass Maxichamps nun das W126 Coupé im Originalzu-

stand bringt, nachdem kurz zuvor Solido mit dem fettesten W126 Coupé im AMG-Widebody-Tuning ums Eck kam (Caramini 12/2022). Schwarzmetallic und Weiß sind zwar keine prickelnde Farben für den 560 SEC, aber typische. Das Modell stellt die zweite Bauserie ab 1985 dar, glatte Seitenbeplankungen und die glattflächigen Fuchs-Alus (die so genannten Gullideckel-Felgen statt der Barock-Alus). Laut Heckschriftzug ist es ein 560 SEC, also das absolute Topmodell mit 5547-cm³-V8-Motor, 272 oder 299 PS stark, 1985 immerhin 133.608 D-Mark teuer, 28 929 Exemplare wurden gebaut. Ein traumhaft miniaturisierter Wagen, auch die Details gut recherchiert (der 560 SEC hatte serienmäßig Scheinwerferwischwaschanlage), sehr distinktierte Erscheinung.

● **Maxichamps 035120** Mercedes 560 SEC C126 1986 schwarzmetallic und

● **Maxichamps 035121** dito weiß. Fertigmodelle Zinkdruckguss, M 1:43.

UVP je 37,95 €. **afs**



1:43 Maxichamps: Kadett Caravan für Aufsteiger

Der Viertürer-Limousine folgt mit wenigen Wochen Abstand der Caravan: Minichamps bringt den 1977er Opel Kadett C Caravan. Wie bei der Limousine, so machte Minichamps beim Caravan auch eine Zweitversion auf komplett neuem Werkzeug: nach dem 1973er Urmodell den 1977er Berlina mit geänderter Frontpartie (größere Rechteckscheinwerfer, Blinker in den Kotflügeln) und mit formintegrierter Seitenzierleiste, beide im Jahre 2013 erstmals realisiert. Der Caravan in seiner feinsten Ausstattung Berlina erscheint in den beiden charakteristischen Kadett-Farben Rotorange und Weiß, jeweils mit Berlina-typischen Sportstahlfelgen, einfarbig silbern lackiert (schwarz ausgelegt waren sie am Kadett SR und GT/E). Der Caravan verfügt über viele, höchst akkurate Silber-Bedruckungen, erwähnenswert die Seitenschutzleiste, deren Kunststoffinnenteil auch beim Modell mit einem hauchdünnen, schwarzen Streifen nachgebildet



wird. Den „Berlina“-Schriftzug seitlich an den Vorderkotflügeln lässt das Maxichamps-Modell vermissen, dafür trägt es als Extra einen rechten Außenspiegel.

● **Maxichamps 048110** Opel Kadett C Berlina Caravan 1977 rot-orange und

● **Maxichamps 048111** dito weiß. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

1:43 Maxichamps: Von oben und von unten bedrängt

Um den Mercedes SL der Baureihe R230 hat sich Maxichamps umfangreich gekümmert, stets im Daimler-Benz-Auftrag als Industriemodell. Abgesehen vom Achtzehner mit beeindruckender Lass-das-Dach-im-Kofferraum-verschwinden-Funktion gab es das Modell in 1:43, erschienen gleichzeitig mit dem Vorbild. Minichamps schob auch in diesem Maßstab eine Version mit funktionierendem Dach nach, und dann arbeiteten die Aachener die Modellpflegen von 2006 und 2008 ein. Jetzt kommt der Ur-R230 erneut, nachdem in der Maxichamps-Serie bereits Ende 2019 die 2008er Letztversion ihr Comeback feierte und Anfang 2021 der AMG Black Series von 2009 folgte. Typische Farben für die Neuerscheinung in Rot und Silber mit je schwarzem Interieur, was gut zum Außenlack passt, nicht die Version mit funktionierendem Variodach. Typische Mini- = Maxichamps-Qualität mit hoch glänzendem Lack, sehr sauberer Detaillierung und Bedruckung, klasse Leuchten und Felgen.

● **Maxichamps 031030** Mercedes SL R230 2001 silber und

● **Maxichamps 031031** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Der R230 litt ein wenig darunter, nicht das konzerninterne, sportliche Spitzenmodell gewesen zu sein. Diese Position hatte der SLR McLaren inne. Und dann gab es auch noch einen kleineren Bruder, den SLK, der in seinem Revier wilderte.

**NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS****Ottomobile: Und dann war da noch der R11 Turbo!**

Der Renault R25 war nicht Roberts Oprons einzige Designleistung bei Renault, in dieser Ausgabe an anderer Stelle besprochen. Weit populärer war das Duo R9 und R11, technisch identische Autos mit Stufenheck (R9) oder Fließheck (R11). Bei diesem kompakten Wagen war das Zweikarosserienprinzip machbar, beim R25 war es ursprünglich geplant, wurde aber nicht verwirklicht, weil die erwarteten Stückzahlen dagegen sprachen. Doch der R9/R11 wurde von vorneherein als Volumenmodell konzipiert, er entsprach genau jener Größenkategorie, die der typische Renault-Käufer wollte. Der viertürige R9 kam 1981, der R11 mit drei oder fünf Türen folgte 1983, die gleiche Art der großen, gewölbten und gläsernen Heckklappe, die ein Jahr später der R25 erben sollte – beide in derselben Formensprache gezeichnet. Ein populäres Kompaktautomobil in der Golf-Klasse, in Frankreich allgegenwärtig. Im April 1984 erschien der Turbo als Topmodell, 105 PS aus 1,4 Litern (der Motor eine eher prähistorischen Maschine namens Cléon-Forte von 1962), ab Modelljahr 1986 sogar 115 PS, was keine großartige Leistungsausbeute war angesichts eines Golf GTI mit 112 PS nur mit Benzineinspritzung. Ottomobile verhält sich hier wie beim R25: Zuerst erschien im Sommer 2019 das Phase-2-Modell von 1987 in Weiß, nun die Ur-Version von 1984 in Rot, vorne Stoßfänger mit integriertem Spoiler und Nebelscheinwerfern, hinten

Spoiler, Alufelgen, Zierstreifen, alle Anbauteile mattschwarz – typisch sportives Design der 80er eben. Innen das Übliche: etwas mehr Uhren, Sportlenkrad, härtere Sitze, Lederknauf am Schalthebel und der damals unverzichtbare Bordcomputer, der eher ein Spielzeug war. Das Modell ist super gemacht, wie immer bei Ottomobile, nichts daran zu kritisieren. Nett wäre, wenn Ottomobile als dritte Version vielleicht das 1985er R11-Turbo-Sondermodell Zender realisieren würde, Bodykit rundum und spezielle Felgen mit 195/50 VR 15-Reifen. Dieses Sondermodell gab es, obgleich Zender natürlich ein deutscher Optiktuner (aus Mülheim-Kärlich) ist, auch in Frankreich.

● **Ottomobile OT963** Renault 11 Turbo 1985 rot. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 1500 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**





Eine schöne Miniatur hat Ixo da auf die Beine gestellt, alle Achtung. Sie erhält in allen Disziplinen gute Noten, ebenfalls stimmt die Vorbildwahl, Rallye-Exoten wie der M1 sind rar.

Fotos: Wolfgang Ruppel

M1 im falschen Revier

Den BMW M1 in der Rallye-Variante Tour de Corse 1982, #10, im kleinen Maßstab 1:43 von Spark gefertigt, hat Caramini in der Ausgabe 5/2021 schon ausführlich vorgestellt. Jetzt bringt Ixo das identische Vorbild als größere 1:18-Miniatur.

Der M1, produziert von 1978 bis 1981, war das „Superauto“ der Bayern, eine Demonstration hochwertigster Technik. Gebaut wurde es für die Rundstrecken und für Einsätze in der Procar-Serie, aber nicht für Rallyes. Trotzdem sahen die Franzosen eine Chance, mit dem M1 auch in Rallyes ganz groß aufzugehen, nur ging das leider komplett in die Hose. Der 430 PS starke Bolid blamierte sich aufs Feinste, keine Chance für das Dickschiff bis auf Pleiten und Pannen. Der erste Einsatz war 1981, der letzte 1984, dann zogen BMW France und Oreca, die für Vorbereitung und Einsatz verantwortlich waren, den Stecker.

Unter der Haube verrichtete ein 3,5 Liter großer Vierventil-Sechszylinder, 430 PS leistend, seine Arbeit, Kraft stand also mehr als ausreichend zur Verfügung. Aber das Dickschiff war zu schwer, zu unhandlich, Darniche hatte Probleme, den M1 auf der Ideallinie um die Kurven zu zirkeln. Und das bei der Tour de Corse, die aus gutem Grund den Beinamen „Tour der 1000 Kurven“ hat. Auch hatten sich die Bayern noch nie besonders im Rallyesport engagiert, der 2002

war ein gutes, fürs Rallyefahren geeignetes Fahrzeug, aber Bäume riss er auch nicht aus. Der M1 allerdings war für diesen Sport komplett das falsche Auto, und so war es nur logisch, als er sehr schnell aus der Rallye-Szene sang- und klanglos verschwand.

Rallyes waren nicht das Revier des M1, das Dickschiff bevorzugte die Rundstrecke, dafür war es auch gebaut.

Domäne des M1 waren die Rundstrecken, dazu brauchte es Werksmechaniker, die das Auto in- und auswendig kannten und warten konnten – für eine notdürftige Reparatur abseits am Streckenrand, mit Tape und Kabelbindern, war die anspruchsvolle Technik des M1 nicht geeignet. Das traf auch auf Korsika zu, schon in der zehnten Wertungsprüfung mussten Darniche/Mahe das Handtuch werfen – eine Ölleitung war gebrochen.

Ixo hat die Rallye-Diva nun 18-fach verkleinert. Und der M1 ist schön geworden, ein richtiger Beau. Adrett in strahlendes Weiß gekleidet, verziert mit roten und goldenen Streifen, sieht jeder sofort, dieses Auto hat es nicht nötig, sich mit irgendwelchen Rallye-Rabauken in Dreck und Matsch um popelige Punkte zu kämpfen – Gentlemen amüsieren sich auf dem Asphalt der Rundstrecke. Ixo dagegen hofft für sein Modell auf blitzsaubere, spiegelnde Vitрины. Alle Voraussetzungen dafür bringt der M1 mit, denn egal ob Karosserie, Innenraum – mit kleinen Abzügen für das nicht mit Decals versehene Armaturenbrett –, Kleinteile oder Räder, das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt, das zeigt auch die exakt verkleinerte Karosserie samt Gravuren und Anbauteilen. Ebenfalls ordentlich gemacht ist der Unterboden, er ist im Besitz von Motor- und Getriebeteilen, die hohlgebohrten Endrohre der Abgasanlage wurden ebenfalls nicht vergessen und ein Sonderlob gibt's noch obendrauf für die Vorbildwahl.

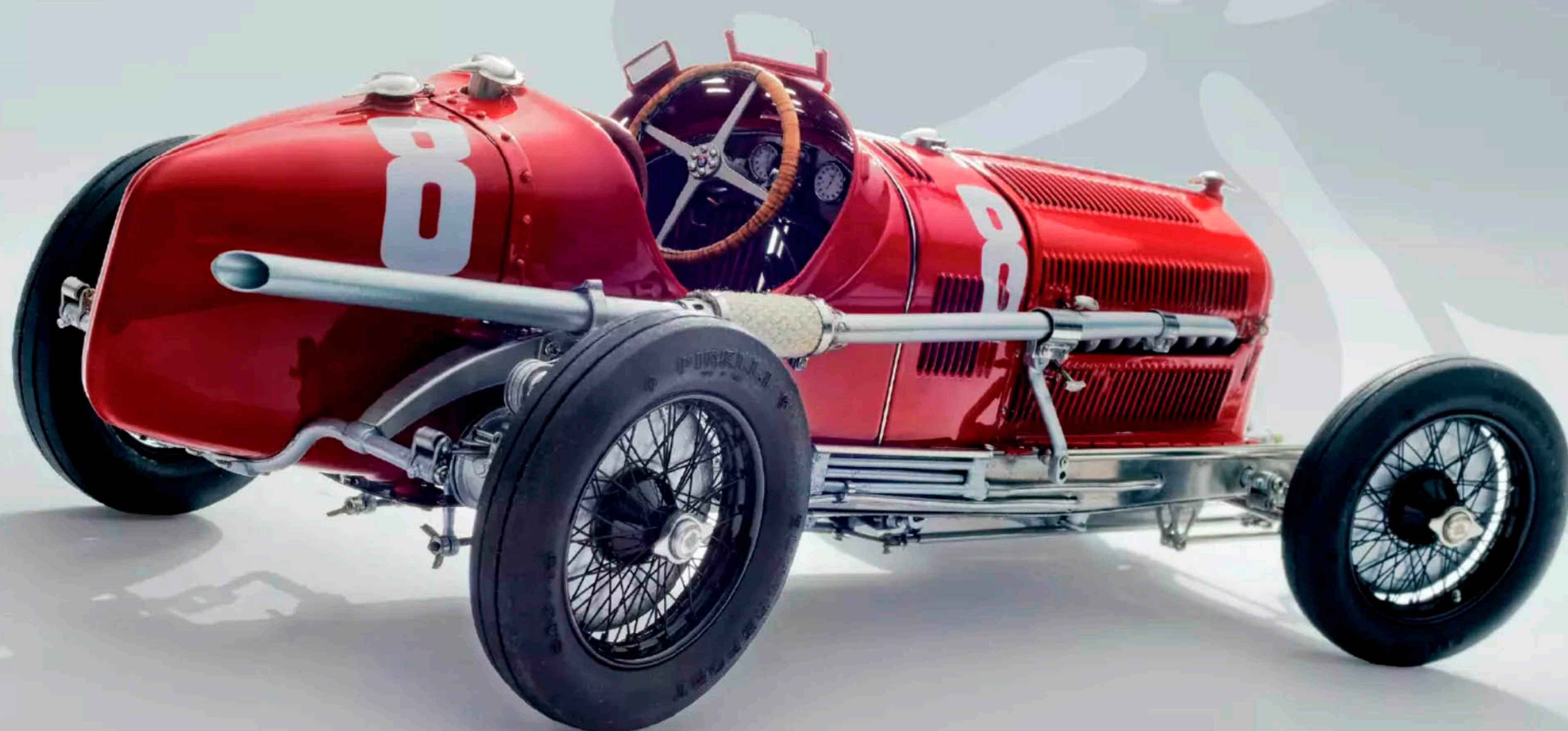
● **18RMC114.22** BMW M1, Rallye-WM, Tour de Corse 1982, Darniche/Mahe, Diecast, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Ruppel

Wenn der M1 nur das Wort Rallye hörte, dachte er sich ein technisches Gebrechen aus – beim Vorbild war es 1982 eine gebrochene Ölleitung. Solches Malheur kennt das Modell nicht, die exakt verkleinerte Karosserie überzeugt mit Gravuren und Anbauteilen.



CMC Alfa-Romeo P3 (Tipo B) bellezza che vince



CMC Alfa-Romeo P3 Nuvolari,
Gewinner GP Italien 1932, #8, Art.-Nr. M-219
In verschiedenen Rennvarianten verfügbar.

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

Ferrari kann auch vornehm

Ferrari ist überwiegend durch seine ikonischen Wettbewerbsautos und die damit errungenen Erfolge zu Weltruhm gekommen, die Straßenautos geraten da leicht ins Hintertreffen. Nun kommt Modelissimo mit einem brandneuen Ferrari 250 GT Lusso auf den Markt, und Caramini nahm den Roten auf der hauseigenen Teststrecke hart ran.

Im Grunde war das Original ein Widerspruch in sich, denn der Wagen eignete sich, um sehen und gesehen zu werden, zum Flanieren auf der Via Veneto, konnte aber auch genauso an einem kleineren Clubsport-Rennen teilnehmen, das war kein Problem. Geburtsjahr des Autos war die Pariser Motorshow 1962. Das Styling stammte vom italienischen Blechkünstler Pininfarina, ihm war es gelungen, ein ebenso zeitloses, wie auch innovatives Blechkleid sozusagen maßzuschneidern. Gefertigt wurden die Karosserien – bis auf wenige Ausnahmen – von Scaglietti. Kennzeichnend: tief liegender, ovaler Kühlergrill, sanft geschwungene, nach vorne leicht abfallende, vordere Kotflügel, hinten spitz zulaufende Seitenscheiben, sowie am Kammheck eine kleine Lippe – Pininfarina wurde für sein Styling mit Lob überschüttet.

Die Karosserien waren aus Stahl und Alu gefertigt, saßen auf einem Stahlrohr-Chassis, ähnlich wie dem des 250 Passo Corte, im internationalen Sprachgebrauch SWB, also „Short Wheel Base“ genannt. Die inneren Werte des Lusso waren ebenfalls nicht von schlechten Eltern. Der Zwölfzylinder basierte auf dem kurzen, von Colombo konstruierten 3-Liter-V12-Block mit einer oben liegenden Nockenwelle, Werksbezeichnung 168 U. Drei Doppelvergaser von Weber sorgten für eine Leistung von 240 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 240 km/h. Vorne gab es eine Einzelaufhängung, hinten verrichtete eine Starrachse

Ein in allen Punkten überzeugend gelungenes Modell. Auch vom Pininfarina-Styling her gesehen, gehört der Lusso zu den optisch schönsten Ferrari.



ihren Job, und verzögert wurde an allen vier Rädern mit Scheibenbremsen.

Der Preis für eine 250 Berlinetta Lusso liegt heute im Schnitt bei um die drei Millionen Euro. Da ist der Sammler mit der Miniatur von Modelissimo bedeutend besser bedient. Sie kostet nur einen Bruchteil, es fallen keine Unterhaltungskosten an, und sie macht fast so viel Spaß wie ihr großes Vorbild. Ein strahlend-rottes Farbkleid, wunderschöne Speichenfelgen mit dreizackigen Sicherungsmuttern, sowie eine exzellente Umsetzung von Karosserie

Der Preis für eine 250 Berlinetta Lusso liegt heute im Schnitt bei um die drei Millionen Euro. Wenn man eine findet.

und Gravuren, belegen die Kompetenz des Formenbaus.

Ein Highlight ist der Innenraum mit einem Armaturenbrett, das per Decal dargestellte, exzellent imitierte Instrumente zeigt, aber auch Lenkrad mit Pferdchen, Schalthebel, Gestühl oder die Türgriffe, fürs kleine Geld wird sehr viel geboten. Zusätzlich unterstrichen wird das durch feine Details, wie die Pininfarina-Schriftzüge beidseitig an den vorderen Flanken, die Leuchtmittel in den Scheinwerfern, dem Cavallino Rampante im Grill oder den filigranen Tür- und Kofferraumschlössern. Ein detaillierter Unterboden, eine Abgasanlage mit vier unter dem Wagenheck knapp herausragenden, hohlgebohrten Endrohren beweisen, hier wurde nicht nach dem Motto „oben hui und unten pfui“ gearbeitet, nein, der kleine Lusso ist durchgängig sehr gut gelungen.

Ein netter Gag ist auch das Mitdrehen des Lenkrads beim Einschlagen der Vorderräder. Fazit Der Lusso hat sich im Caramini-Test bestens geschlagen. Sehr schön auch, Modelissimo arbeitet die Ferrari-Baureihe 250 stringent ab. Wunsch des Autors wäre jetzt noch der berühmte „Breadvan“, der Scuderia Serenissima, den es zwar schon von etlichen Modellherstellern gibt, aber nicht in diesem günstigen Preissegment. Darf man hoffen? **KKDC 181021** Ferrari 250 GT Lusso 1962, rot, Diecast, Maßstab 1:18, Preis ca. 72 €.

Wolfgang Rüppel

Highlight ist das wirklich exzellent umgesetzte Armaturenbrett mit allem Drum und Dran.



Fotos:
Wolfgang Rüppel

Mit dieser Black Beauty beweist Ixo sehr anschaulich, dass man nicht nur Rallyeexperte ist. Nein, die Ixo-Konstrukteure können auch Formel 1. Der große Bruder, technisch wie auch optisch 1972 das Maß der Dinge, holte sich seinerzeit nicht nur etliche Siegeslorbeeren, sondern auch den WM-Fahrtitel und die „Internationale Trophäe der Konstrukteure von Formel-1-Wagen“ – eine Konstrukteurs-WM gab es damals noch nicht.

Fotos: Wolfgang Rüppel



Die schwarze Schönheit

Er war wirklich eine Schönheit, der Lotus 72D, der 1972 beim spanischen Grand Prix in Jarama antrat. In 1:18 gibt es diesen hübschen Lotus nun als Modell von MCG.

In elegantes Schwarz gehüllt, dazu passend die goldenen Schriftzüge vom Hauptsponsor „John Players Special“, optisch war das schon erste Sahne. Aber nicht nur die stimmte, auch die Technik des 72D überzeugte in allen Punkten. Adäquat dazu die Fahrerwahl, der Brasilianer Emerson Fittipaldi blieb als Fahrer Nummer Eins bei Lotus-Teamchef Colin Chapman. Eine Mischung also, die schon vor Beginn dieser Weltmeisterschaft als hoher Favorit gehandelt wurde. Und tatsächlich stand am Ende der Saison der Brasilianer ganz oben auf dem WM-Podest. Er gewann in Spanien, Belgien, England, Österreich und Italien, dazu kamen noch einige Plätze auf dem Trepp-

chen; insgesamt konnte er 61 Punkte auf seinem Konto verbuchen. Zweiter wurde Stewart im Tyrrell mit 45 Punkten, die Konstrukteurs-WM ging allerdings auch an Lotus.

Der 72D war, bis auf den Cosworth V8-Motor, ein Eigenbau der Lotus-Techniker, deren Mühe sich ohne den sich wieder einmal als zuverlässig und schnell erweisenden Cosworth-V8 nicht gelohnt hätte. 1967 beim GP der Niederlande erstmals eingesetzt, hatte er bisher an 68 Formel-1-Rennen teilgenommen und 51 davon gewonnen – eine stolze Bilanz. In der Saison 1972 überließ er nur BRM und Ferrari je einen Sieg, gewann dafür aber die zehn übrigen Wertungsläufe. Die Leistung des Cosworth DFV wurde von Jahr zu Jahr kontinuierlich gesteigert, 1972 betrug sie bei einigen ausgesuchten Teams, darunter Lotus, rund 520 PS. Gegen Ende der 70er Jahre nahm die Dominanz der Turbomotoren zu, den letzten Sieg in einem F1-Rennen holte sich der DFV (eine Weiterentwicklung des

DFV) 1983 beim GP der USA-Ost mit Michele Alboreto im Cockpit.

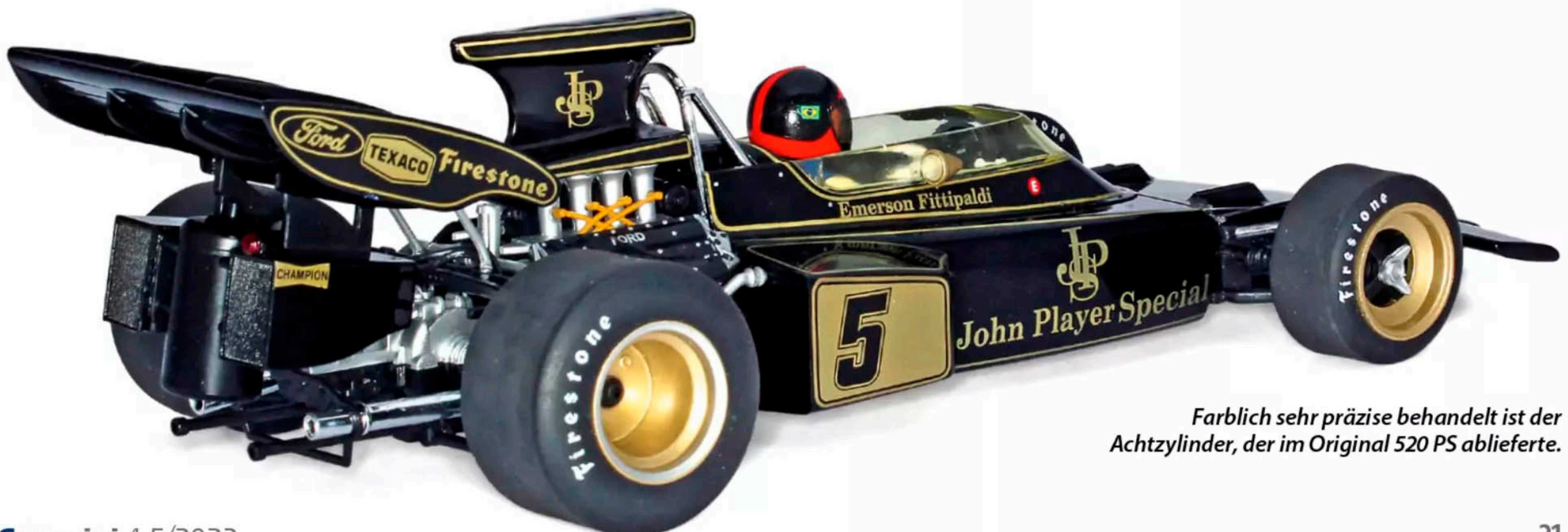
MCG hat den kleinen Lotus in 1:18 nun kongenial umgesetzt. Sein Lack schimmert, die Deko ist komplett und die Umsetzung der Karosserie ist fehlerfrei. Einen ebenso guten Eindruck machen die Kleinteile, und einen zweiten Blick verdienen besonders die Radaufhängungen, der farblich sehr

präzise behandelte Achtzylinder, wie auch das Cockpit mit dem Brasilianer hinterm Lenkrad. Dazu kommen die unterm Heck herausragenden Getriebe-

teile, eine exakte Kopie des Heckspoilers samt Halterung und die beschrifteten Firestone-Gummis sitzen, von Zentralmuttern gesichert, auf authentisch geformten Felgen. Summa summarum, dazu noch den Preis in Rechnung stellend, ist dieser Lotus eine sehr überzeugende Miniatur.

● **MCG18610F** Lotus 72D John Player Team Lotus, GP Spanien 1972, Emerson Fittipaldi, Diecast, Preis ca. 65 €. **Wolfgang Rüppel**

1972 überließ der Lotus nur BRM und Ferrari je einen Sieg, gewann dafür aber die zehn übrigen Wertungsläufe.



Farblich sehr präzise behandelt ist der Achtzylinder, der im Original 520 PS ablieferte.



The Circuit Wolf ist die englische Übersetzung des japanischen Titels サーキットの狼, transkribiert Săkitto no Ōkamii. Ins Deutsche könnte man dies „Die Rennstrecke des Wolfes“ übersetzen, aber das klingt holprig. Treffender wäre vielleicht „Die Piste des Teufels“.

Die Piste des Teufels

Ein Filmauto macht AUTOart, und es sieht momentan danach aus, als ob es ein Solitär bliebe. Neu ist der Lotus Europa „The Circuit Wolf“, einem japanischen Manga entsprungen, aber zivile, „normale“ Lotus Europen sind bis dato nicht angekündigt.

The Circuit Wolf ist ein japanischer Manga, und zwar für große Buben, also heranwachsende Jungs. Es geht um Autos, um schnelle Auto, um Rennen und um Leidenschaft. Grob gesagt, ist The Circuit Wolf für japanische Jungs das, was Michel Vaillant für französische (oder: europäische) Jungs ist. Die Japaner nennen diese Art Jungen-Comics „Shōnen Manga“, und The Circuit Wolf lief in der japanischen Zeitschrift „Weekly Shōnen Jump“ zwischen

Januar 1975 und Juni 1979. Ein Sequel, also eine Neuauflage, gab es natürlich auch, wie immer, wenn etwas Erfolg hat. „Circuit no Ōkami II: Modena no Tsurugi“ wurde 1989 bis 1995 in „Weekly Playboy“ publiziert. Natürlich gab es auch einen Film, das war 1977. So, wie Jean Graton für „Michel Vaillant“ bekannt ist und verehrt wird, ist für die Japaner der Circuit-Wolf-Autor Satoshi Ikezawa ein Idol ihrer Jugendträume. Circuit Wolf ist kein Leuchtfeuer. Es gab damals etliche

Auto-Action-Mangas in Japan, im Abendland am bekanntesten mag noch Initial D sein – auch, weil es AUTOart-Modelle zu Initial D gibt, in *Caramini* vorgestellt (Heft 4/2017 und 7/2018). Man sagt, The Circuit Wolf habe japanische Jungs in den 70ern dermaßen geprägt, dass die Mangaserie für den großen Trend der Supersportwagen im Japan der 1990er und frühen 2000er Jahre verantwortlich sei, weil aus den kleinen Circuit-Wolf-Lesern dann finanzstarke japanische Business-Men geworden seien.

Der Inhalt ist schnell erzählt, er ist banal, aber effektiv: Der Protagonist in Circuit Wolf ist Yuga Fubuki, ein junger Boy-Racer, der auf seinen weißen Lotus Europa schwört. Er macht sich bei lokalen Rennen einen Namen und wird dann vom Geschäftsmann Mister Yatabe entdeckt, der ein professionelles Rennteam ins Leben rufen will. So steigt Fukubi auf, zunächst in die Tsukuba-Klasse (japanische Nachwuchsserie) über die Formel 3 bis zur Königsklasse, der Formel 1. Dabei gibt es natürlich Rivalitäten mit anderen Fahrern, Liebesbeziehungen und physische ebenso wie psychische Kämpfe aller Art. Wie Jean Graton mit seinem Michel Vaillant, entschied sich auch Satoshi Ikezawa für real existente Lo-



kalitäten (speziell Rennstrecken) und für vorbildlich dargestellte Autos (also keine Micky-Maus-Comicautos). Fubuki fährt den Lotus, seine Rivalen und/oder Freunde Porsche Carrera RS 2.7, Lamborghini Miura, (Ferrari) Dino 206 GT, Lancia Stratos und Maserati Bora. Kurioserweise spielen japanische Wagen weniger eine Rolle, treten aber auf, so Toyota 2000 GT, Nissan Fairlady Z432R, Mazda Cosmo Sport. Das macht den Manga sehr realistisch.

Wer vom Circuit Wolf noch nie gehört hat, trotzdem er früher überzeugter Comicleser war und heute noch Comicliebhaber ist, muss wissen, dass dies eine reine innerjapanische Angelegenheit war und ist – dort aber nach wie vor große Bedeutung hat. Kyosho hatte die Lizenzen, die Circuit-Wolf-Fahrzeuge zu produzieren und schlachtete dies weidlich aus, in 1:18 wie in 1:43 und 1:64. Kyosho ging sogar so weit, in Ermangelung eines eigenen Porsche 911 Carrera RS das elende 1:18-Modell von Jouef zu importieren und im Doppelpack mit dem eigenen Lotus Europa als Circuit-Wolf-Geschenkset anzubieten. Derzeit hat Kyosho keine Circuit-Wolf-Modelle mehr im Angebot, aber AUTOart hat nun eine Circuit-Wolf-Lizenz und startet mit dem Lotus Europa, einer völligen Neukonstruktion ohne Ahnen in der AUTOart-Zinkdruckguss-Ära, und der Erstling ist das Manga-Auto

Das Original, heute ein Museumsstück, viel bewundert von den Circuit-Wolf-Jüngern. Der Wagen trägt nicht die Lotus-Serienfelgen wie das AUTOart-Modell, sondern Minilite-Felgen.



Foto: Wikimedia Commons

von Yuga Fubuki. AUTOart kündigte auch einen neu konstruierten Porsche 911 Carrera RS 2.7 von 1973 an – neu, weil er nun ein Kunststoff-Modell sein wird und nichts gemein hat mit dem längst nicht mehr lieferbaren Modell identischen Vorbildes aus Zinkdruckguss. Auch er wird mit Sicherheit in Circuit-Wolf-Version kommen. In Japan bedeutet die Circuit-Wolf-Lizenz offenbar, dass es sich um Bestseller-Modelle handelt. In Europa ist es nichts als Nische, aber sicherlich interessant für jene, die abseits vom Mainstream sammeln.

Zunächst ist der Lotus Europa da, der Porsche hat noch kein Erscheinungsdatum (Erscheinungsdaten sind bei AUTOart bekanntlich sehr vage Begriffe). Interessant, dass AUTOart entgegen sonstiger Gepflogenheiten den Lotus als Solitär herausbringt. Farbvarianten sind derzeit nicht angekündigt. Das heißt, wer den Lotus Europa als AUTOart-Modell möchte, muss nach momentanem Stand die Circuit-Wolf-Version nehmen.

Von vorne sieht der Lotus Europa freundlich aus, wie ein typischer 60er-Jahre-Sportler aus England. Seitenlinie und Heck sind völlig anders als gewohnt. Denn der Lotus Europa war der erste Straßenwagen mit Mittelmotor nach dem Krieg. Und er war eine der letzten Konstruktionen unter der Ägide von Lotus-Legende Colin Chapman. Ursprünglich war er nur für den Export gedacht, denn den Inlandsmarkt sollte der Lotus Elan bedienen. Die ersten Exemplare gingen nach Frankreich und in die Schweiz. Dort konnte der Motor von jeder der vielen Renault-Werkstätten gewartet werden, es war der 1470-cm³-Aluminium-Vierzylinder aus dem Renault 16 (78 bis 83 PS). Kunststoffkarosserie auf Stahlrahmen (identisch zum Lotus Elan), Einzelradaufhängung, geniale Straßenlage. Der Konstrukteur war übrigens jener Ron Hickman (1932–2011), der später die Elektrowerkzeugmaschinen von Black & Decker schuf (und dadurch richtig reich wurde!). Zurückzuführen ist der Lotus Europa auf einen Streit Chapmans mit Henry Ford. Es ging um jenen Rennwagen, aus dem später der Ford GT40 wurde. Ford und Chapman konnten sich nicht einigen, die Konstruktion erfolgte deshalb bei Lola. Chapmans Firma Lotus hatte sich bereits Gedanken gemacht, und daraus resultierte dann der Lotus Europa. Bei dem Streit ging es nicht um Inhalte, sondern um Befindlichkeiten: Chapman bestand darauf, dass der Ford-Rennwagen „Lotus“ genannt werden sollte. Lola hingegen hatte diese Befindlichkeiten nicht und bekam deshalb den Zuschlag. Denn Henry Ford wollte, dass sein Renner seinen Namen trägt.



Gelber Europa im Fahrerlager 1970. Manchmal ist die Umgebung fast spannender als der Protagonist: Volvo Amazona aus der Schweiz, Opel Rekord P II Caravan und Hanomag F20 Pritschenwagen...



... und hier, beim Flugplatzrennen in Neubiberg bei München 1970, ein Maserati Ghibli, Peugeot 404 Break und ein seltener Alfa Romeo 2 Transporter von 1954.

Fotos: Klaus Holl (2)

Zwischen 1967 und 1975 wurden 9230 Exemplare des Lotus Europa hergestellt, es gab den Series I und II, den Twin Cam und den Special, die sich optisch kaum spürbar von einander unterscheiden (allenfalls im Räderwerk und deshalb der Größe der Rad-ausschnitte), der Unterschied war technischer Art und betraf die Innenausstattung. 1971 erschienen der Twin Cam und der Special, statt des Renault-Motors die Lotus-Ford-Kent-Maschine mit zwei oben liegenden Nockenwellen und Alu-Zylinderkopf, kombiniert mit Renault-Fünfgang-Getriebe (105 bis 121 PS). Das Heck wurde ein wenig modifiziert, damit der Fahrer wenigstens ein bisschen nach hinten blicken konnte. Die bekannten JPS-Specials in der faszinierenden John-Player-Lackierung (Schwarz mit Goldstreifen) datieren ab 1973 und feierten Lotus' Formel-1-Siege (John Player war der Lotus-Sponsor in der Formel 1). Das Circuit-Wolf-Modell ist ein Lotus Europa nach der 1969er Modellpflege, optisch kenntlich am modifizierten Heck, an den Dreiecksfenstern, dem Holz am Armaturenbrett und den Magnesiumfelgen, die ein wenig wie achtbeinige Spinnen aussehen. Die Zusatzblinker oberhalb der Vorderstoßstange und die Seitenreflektoren sind der japanischen Zulassungsordnung geschuldet (und das macht es für AUTOart schwierig, das Mo-

dell ohne formale Überarbeitung als ziviles Straßenauto zu bringen). Der Heckflügel ist eine reine Rennsportangelegenheit. Ob das in Japan zulassungsfähig war oder eben dem Filmauto zugebilligt wurde, wissen wir nicht. Das Filmauto jedenfalls trägt eine Zulassung, und die AUTOart-Miniatur trägt dieselbe in 1:18. Das Auto entstammt ja einem Comic, also Zeichnungen, und das materialisierte Filmauto orientiert sich logischerweise an den vorgegebenen Zeichnungen. Deshalb muss man Fragen der Vorbildlichkeit ohnehin mit ein wenig Phantasie begegnen.

Jedenfalls machte AUTOart mit dem Circuit-Wolf-Lotus wie üblich einen prima Job. Ein niedriges, zierliches Fahrzeug in reinstem, unschuldigem Weiß mit einem roten Streifen über Vorderhaube, Dach und Motordeckel, geschmückt im vorderen Bereich mit 29 schwarzen Sternen, deren Bedeutung wir nicht kennen. Aber bedeutungslos ist gar nichts! Ein Modellauto, das perfekt gemacht ist, ohne irgendeinen Kritikpunkt. Einwandfreie Lackierung, nahezu keine Spaltmaße (sicherlich geringere als beim Original!), sämtliche Karosseriedetails bis ins letzte Jota herausgearbeitet, phantastische Leuchten, Kennzeichen, Felgen und auf dem Motordeckel dieser silberne Spoiler, der so nachträglich aussieht, aber vorbildlich ist. Das Modell lenkt, rollt einwandfrei und alles geht auf. Am Motordeckel sind die von außen sichtbaren Chromscharniere tatsächlich funktionabel, die Lüftungsgitter durchbrochene Fotoätz-



Wer diesen niedrigen Wagen entern wollte, musste sportlich und kompromissbereit sein. Yuga Fubuki, der Filmheld, hatte wohl wenige Probleme damit. Japaner sind klein von Wuchs.

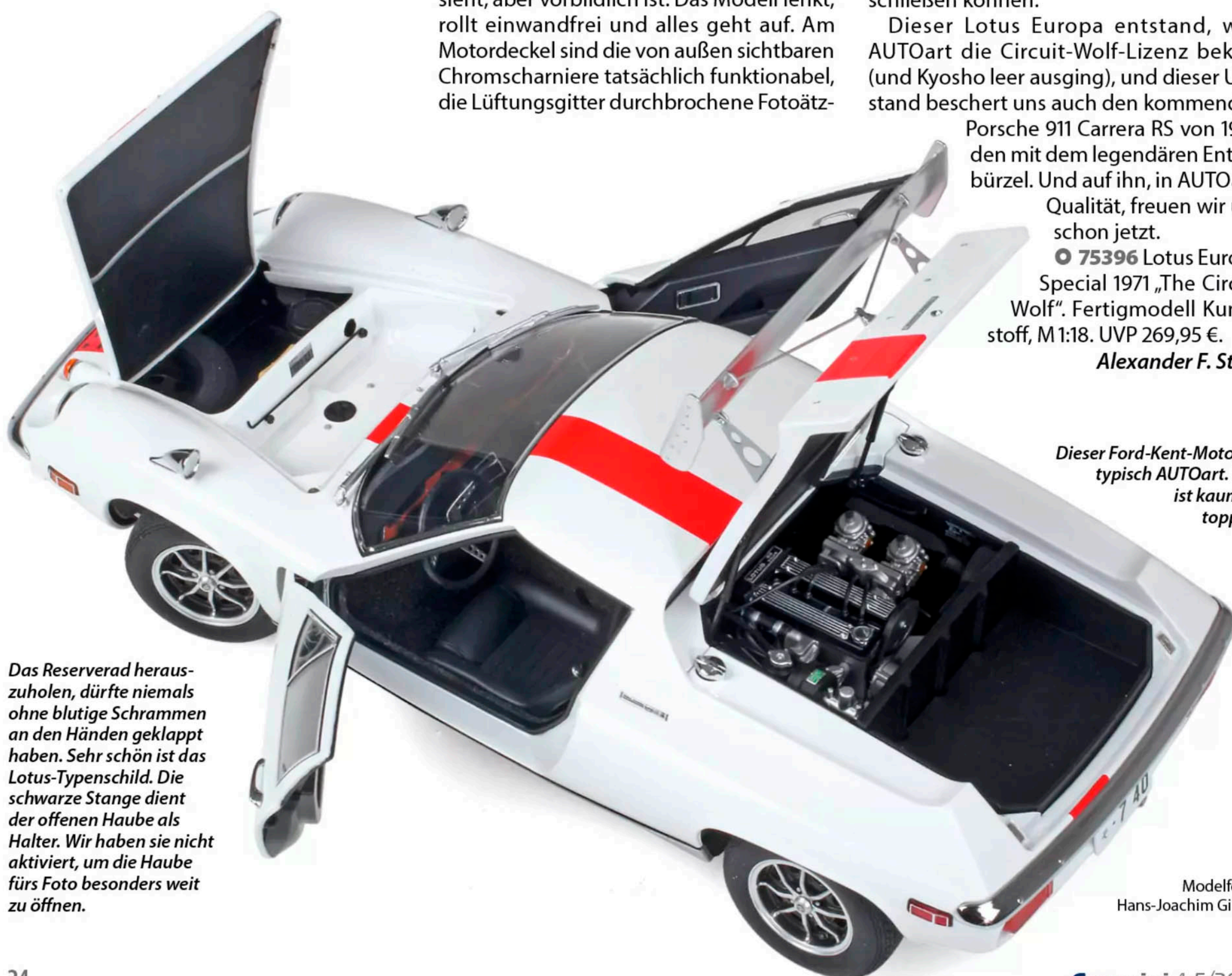
teile, darunter ein traumhafter, separat eingesetzter Ford-Kent-Motor, verkabelt und herrlich dekoriert. Den Heckdeckel nie aufmachen, indem der Heckspoiler als Griffhilfe gebraucht wird. Das überlebt der filigrane Spoiler nicht! AUTOart weiß, warum ein Öffnungsinstrument beiliegt. Unter der vorderen Haube begeistern das Lotus-Typenschild und, im ganz vorderen Bereich versteckt, das Reserverad. Innen wundern wir uns über die Linkslenkung, obgleich in Japan das Steuerrad auf der „englischen Seite“ sitzt, aber das ist eben dem konkreten Filmauto geschuldet. Lenkrad und das Holz am Armaturenbrett begeistern, ansonsten hat ein Lotus Europa Special innen wenig zu bieten, womit AUTOart brillieren könnte. Aber das Wenige ist auf dem gewohnten Niveau, inklusive der beschnallten Gurte – und jedes Mal fasziniert aufs Neue, wie satt Türen und Hauben an einem Plastikauto schließen können.

Dieser Lotus Europa entstand, weil AUTOart die Circuit-Wolf-Lizenz bekam (und Kyosho leer ausging), und dieser Umstand beschert uns auch den kommenden Porsche 911 Carrera RS von 1973, den mit dem legendären Entenbürzel. Und auf ihn, in AUTOart-Qualität, freuen wir uns schon jetzt.

● **75396** Lotus Europa Special 1971 „The Circuit Wolf“. Fertigmodell Kunststoff, M1:18. UVP 269,95 €.

Alexander F. Storz

Dieser Ford-Kent-Motor ist typisch AUTOart. Das ist kaum zu toppen.



Das Reserverad herauszuholen, dürfte niemals ohne blutige Schrammen an den Händen geklappt haben. Sehr schön ist das Lotus-Typenschild. Die schwarze Stange dient der offenen Haube als Halter. Wir haben sie nicht aktiviert, um die Haube fürs Foto besonders weit zu öffnen.

Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert



Der Ahnherr des Huracán: Ende Oktober 1970 debütierte der Urraco auf dem Turiner Salon und vor 50 Jahren, 1973, startete die Produktion. Vom Kyosho-Vorbild, dem P250, wurden bis 1976 nur 520 Exemplare gebaut.

Fotos:
Alexander F. Storz



Beim Interieur gab Kyosho sein Bestes. Was diese Firma vor 14 Jahren schuf, würde auch bei einer 2023er Neukonstruktion hoch gelobt – so man es denn findet.



Die Meriten leben weiter

Vor genau 50 Jahren startete seine Produktion: Lamborghini Urraco. Und vor 14 Jahren diejenige der ausgezeichneten Kyosho-1:18-Interpretation. Nun kommt der Kyosho Urraco P250 in zwei neuen Farben wieder. Und er ist so schön wie damals.

Es war schon ein Geniestreich von Marcello Gandini, einen Mittelmotorwagen, der eigentlich nur Platz für eine Sitzreihe bietet, zum 2+2 zu gestalten, ohne dass er an Eleganz verliert. Gandini gelang dies durch die Lamellen an der C-Säule, quasi die Fortsetzung selbiger über dem Motorraum, welche die Länge des Autos im hinteren Bereich kaschierten. Der Lamborghini Urraco, eine Art Stiefmütterchen in der Lamborghini-Geschichte, hat seine Reize, wenngleich er von der Lambo-Hardcore-Fraktion gerne verkannt wird. Aber dieses Kyosho-Modell sollte wirklich nicht verkannt werden.

Die Bob-Wallace-Racingversionen sind bei den Sammlern beliebter. Sie sind ja auch spektakulär (*Caramini* 3/2023). Aber ein unmodifizierter Urraco hat natürlich auch etwas, zumal er zu den besten Kyosho-Modellen überhaupt gehört (erstmal erschienen 2009) und überdies so richtig schön Anti-Lambo-Mainstream ist. Vom Jarama mal abgesehen, wird jeder Lamborghini mehr oder weniger vergöttert. Aber der Urraco lässt viele Sportwagenenthusiasten kalt. Umso schöner, dass Kyosho seine formenbauerische Pretiose nun erneut bringt, in spritzigen Farben. Und wer den Bob-Wallace-Racing-Urraco, also den Urraco Bob, hat und Urraco-Liebhaber ist, braucht schon alleine deshalb beide, weil Kyosho die Modelle aus komplett unterschiedlichen Formen

fertigt. Das sind zwei völlig verschiedene Miniaturautos aus komplett anderen Formenwerkzeugen. Bisher gab es den Urraco in Blau-metallic, Froschgrün, im unvermeidlichen Rot und in gediegenem und dezentem Beigemetallic, nun kommen neu Rotmetallic und Gelbmetallic hinzu.

Veränderungen gegenüber den bisherigen Modelle fallen uns nahezu nicht auf. Im Motorraum fehlt ein aufgedruckter Warnhinweis, die Kennzeichen sind nicht mehr mit „Urraco“ beschriftet, dafür ist (und das ist wichtig!) auf den hinteren Seitenteilen das „Bertone“-b samt Logo vorhanden, was früher fehlte. Die sichtbaren Pins in den Rückleuchten (immerhin deren vier) hätte Kyosho bei der Neuauflage gerne wegzau-



Die vordere Haube ist beweglich und nicht nur aufgesetzt wie beim Urraco Bob. Außerdem mit Reserverad im Infrastrukturfach. „Bobby“ hat das nicht.

bern dürfen. Im Gegensatz zum Urraco Bob ist die vordere Haube nicht (völlig realitätsfern) abnehmbar, sondern hinten angeschlagen und lässt sich ganz normal öffnen. Und sie präsentiert ein schönes, durchbrochenes Lüftungsgitter sowie das Reserverad.

Innen ist der Urraco ein absolutes Highlight mit einem verspielten und aufwändigen Armaturenbrett, alle Uhren natürlich skaliert, klasse Lenkrad, absolut exakte Dekoration und Bedruckung. Ältere Kyosho Urracos waren innen teilweise zweifarbig ausgeführt, unser gelbes Muster ist uni schwarz, was sportlich aussieht, aber eben monochrom ist. Dennoch besticht das Interieur durch genügend Farbpunkte und Zierleisten, der Teppich ist beflockt, der Dachhimmel strukturiert und schwarz lackiert, das Modell verfügt über Gurte und ein „Fußbänkchen“ für den Beifahrer. Das Tüpfelchen auf dem i sind die „Klappis“, also die funktionsfähigen Klappscheinwerfer, mit denen zu spielen geradezu ein Reflex ist, sobald man das Modell in Händen hält. Und dazu kommt: ein schön schweres Modell aus hochwertigen Materialien – ganz so, wie man es sich wünscht. Der Kyosho Urraco ist einfach ein großartiges Modell.

● **KYO8446GY** Lamborghini Urraco P250 1973. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP des Importeurs Minichamps 259,95 €.

Alexander F. Storz



Im Alter beliebt: Bei seiner Geburtsstunde musste der XJ-S viel Kritik einstecken – vor allem von jenen, die ihn am Vorgänger E-Type maßen. Dabei wollte er kein Sportwagen, sondern ein Grand Turismo sein. Heute geht es ihm wie dem Porsche 928, der anfangs auch gescholten wurde: Als Klassiker ist man mit ihm versöhnt.

Keine klassische Schönheit

Ein Gentleman unter den Reiscoupés, außen Individualismus und innen reine Clubatmosphäre mit Intimität und Geborgenheit: Norev liefert nun den Jaguar XJS aus, als Coupé und Cabriolet.

Die Hälfte des Duos hatten wir schon mal auf dem Tisch. Die offene Hälfte der beiden Jaguar XJ-S von Norev. Es war ein Vorserienmodell in *Caramini* 6/2022, dort ausführlich behandelt. Nun, ein drei-viertel Jahr später, sind beide, Coupé und Cabriolet, im Fachhandel, in ersten Farben (das Cabriolet ist in Arctic Blue JFE lackiert, das Coupé in Jaguar Racing Green HEN), und zusätzlich gab es im Norev-Webshop eine limitierte Sonderfarbe des Coupés, 200 Exemplare in dunklem Rotmetall. Weitere Farben werden folgen. Wir konstatieren dem Cabriolet, damals sehr weit gediehen, aber noch nicht definitiv, ein wunderschönes Modellauto zu sein, und das bestätigt sich nun in dem, was der Kunde konkret kaufen kann.

Der Jaguar XJ-S (oder, später als „XJS“ ohne Bindestrich geschrieben) ist ein sehr ungewöhnlich gezeichnetes Fahrzeug (Design: Malcolm Sayer und Geoff Lawson). Wer diesen Wagen einmal sah, erkennt ihn sofort wieder. Zu den besonderen Stylingmerkmalen zählt natürlich die sehr

spezielle Dachform des Coupés. Dennoch ist das Cabriolet eher geeignet, die Qualität der Miniatur zu beurteilen, weil man hier naturgemäß das Interieur besser sieht. Dass eine Norev-1:18-Neukonstruktion keine formalen Defizite aufweist, betonen wir zwar pflichtschuldig, aber eigentlich ist das eine Selbstverständlichkeit, die keiner Wiederholung bei jeder Neuvorstellung bedarf. Das Norev-Modell stellt die Serie 2

dar, also die mittlere Evolutionsstufe von 1981 bis 1991. Danach wurde der XJ-S ein zweites Mal zur Serie 3 überarbeitet, und die Serie 2 war die erste, in der es ab 1988 die offene Version gab. Norev liefert beide mit unterschiedlichen Felgen aus. Beide sind Werksfelgen, diejenigen am Cabriolet im besten 80er-Jahre-BBS-Stil, das Coupé trägt Alus mit fünf brei-

Zu den besonderen Stylingmerkmalen des Jaguar XJ-S zählt natürlich die sehr spezielle Dachform des Coupés.

ten Speichen, welche anlässlich der Serie 2 neu waren (Starfish-Felgen).

Norev hat es geschafft, die edle Anmutung des Originals treffsicher zu miniaturisieren, was der offene Wagen im Innenraum deutlich manifestiert. Viel Holz, das schön gemasert und als Decal aufgebracht ist, die Möblierung wirkt ledig. Im Gegensatz zu unserem Vorserienmodell sind nun der Teppichboden und die unteren Teile der Türinnenverkleidung

weich beflockt (was eine deutliche Aufwertung bedeutet), und die Mehrfarbigkeit des Inneren wirkt natürlich ästhetisch stets wertvoll. Das Coupé scheint übrigens keine Beflockung aufzuweisen, zumindest augenscheinlich. Die Mühe, dies durch Auseinanderschrauben zu verifizieren, machten wir uns nicht. Wir zerlegen keine



Fotos:
Alexander F. Storz (4)



Viel Platz für zwei. Die sehr breite Mittelkonsole hält Fahrer und Beifahrer etwas auf Distanz. Man ist sich nah, aber kommt sich nicht zu nahe. Dazu taugt das Ambiente aus Leder und Walnussholz ohnehin nicht. Der Jaguar ist kein Plüschbomber.



Bei einem Cabriolet macht es weniger aus, wenn man nichts öffnen kann, denn es ist ja offen. Wenigstens gönnt Norev seinen sealed-Modellen eine Lenkung. Das wirkt in der Vitrine wesentlich realistischer als ein Geradeausläufer.

Modellautos zur Besprechung. Armaturenbrett, Lenkrad und Konsole sind jeweils schwarz. Sehr fein gemacht ist auch, dass zumindest das Cabriolet mit ganz wenigen Silberungen auskommt. Was separat sein muss, ist separat und somit verchromt. Beim Coupé sind die Fenstereinfassungen ebenfalls verchromt, aber der breite Silberrahmen um die Windschutzscheibe ist silbern gehalten. Ein sehr schönes Druckwerk ist das Jaguar-Emblem auf der Motorhaube,

Lob auch für die Leuchten. Das Chassis ist kaum erwähnenswert, und die nur gesteckten Auspuffendrohre neigen zu Eigendynamik. Es sollte aber keinem Sammler schwer fallen, sie mit einem Tröpfchen Klebstoff dauerhaft zu fixieren.

- **182620** Jaguar XJS 5.3 HE Coupé Series II 1981 dunkelgrünmetallic und
- **182635** Convertible Series II 1988 hellblau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 69,95 €.

Alexander F. Storz

NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS

Modelissimo: Volvo P1800 S– Sondermodell des Schweden-Coupés

Wer ist der Schönste aus dem Schwedenland? Ist's der Schneewittchensarg, das Kombi-Coupé mit automobilem Namen Volvo P1800 ES? Oder ist es sein Vorgänger, das Coupé Volvo 1800? Beruhigend, dass man sich in dieser schwierigen Situation als Modellautosammler nicht entscheiden muss. Während Norev das Kombi-Coupé mit seiner großen, gläsernen Heckklappe – heute würde man es auch als Shooting-Brake bezeichnen – im Maßstab 1:18 als Formneuheit ausliefert (siehe Seite 10/11), ist das Coupé von Norev als Exklusivmodell in feinem, dunkelgrauen Lackanzug jetzt bei Modelissimo erhältlich. Das Metallmodell mit Kunststoffteilen ist geschlossen, aber lenkbar, wie das neue Kombi-Coupé 1800 ES. Bei diesem Coupé-Modell handelt es sich um den 1800 S, dessen Vorbild ab 1961 zunächst in Großbritannien und, mit einigen Aufwertungen, nach 1963 in Volvos Heimatland Schweden gebaut wurde, dafür steht das S. Gegenüber dem 1961er Modell, das Norev auch fertigte, veränderte Volvo am Coupé mehrere stilistische Details: Kühlergrill, kürzere und geradlinigere Stoßstangen,

neue Felgen sowie nicht mehr gebogene seitliche Chromzierleisten. Im 1800 S baute Volvo den auch aus dem Amazon bekannten 2-Liter-Vierzylindermotor B18 ein, hier auf 115 PS ertüchtigt, der den 2+2-Sitzer auf 175 km/h beschleunigte. 1969 erhielt das Coupé einen Einspritzmotor und hieß bis zur Produktionseinstellung 1973 Volvo 1800 E. Norev macht noch den 1800 S des späten Baujahrs 1969 und fertigte für Modelissimo 500 Exemplare des Dunkelgrauen, dazu eine hübsch kontrastierende, rote Polsterausstattung. Und preislich auf dem Niveau des Schneewittchensargs – da kann man sich beide leisten. Denn Modelissimo ließ sich auch das Kombi-Coupé in einer Exklusivauflage von Norev fertigen. In Dunkelblau-metallic.

● **Modelissimo/Norev 97676** Volvo P1800 S (Coupé), 1969, dunkelgrau, Fertigmodell Diecast, Exklusivmodell, 500 Exemplare, UVP 74,95 €.

● **Modelissimo/Norev 97209** Volvo P1800 ES (Kombi-Coupé, „Schneewittchensarg“), 1973, dunkelblau-metallic, Fertigmodell Diecast, Exklusivmodell, 500 Exemplare, UVP 74,95 €. gil



Der Vorgänger des Schneewittchensargs war das Coupé. Modelissimo ließ sich bei Norev den P 1800 S von 1969 nachbilden.



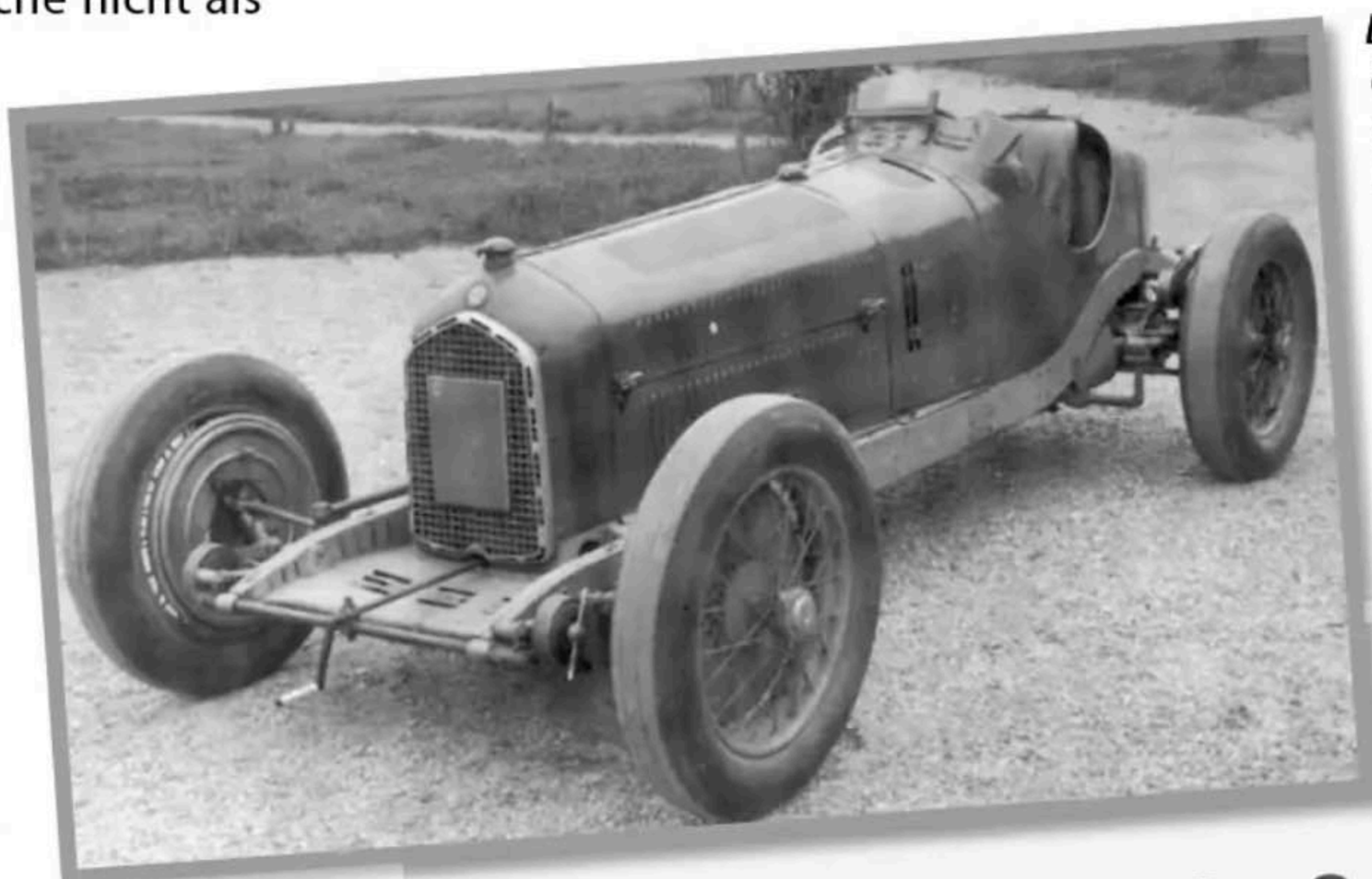
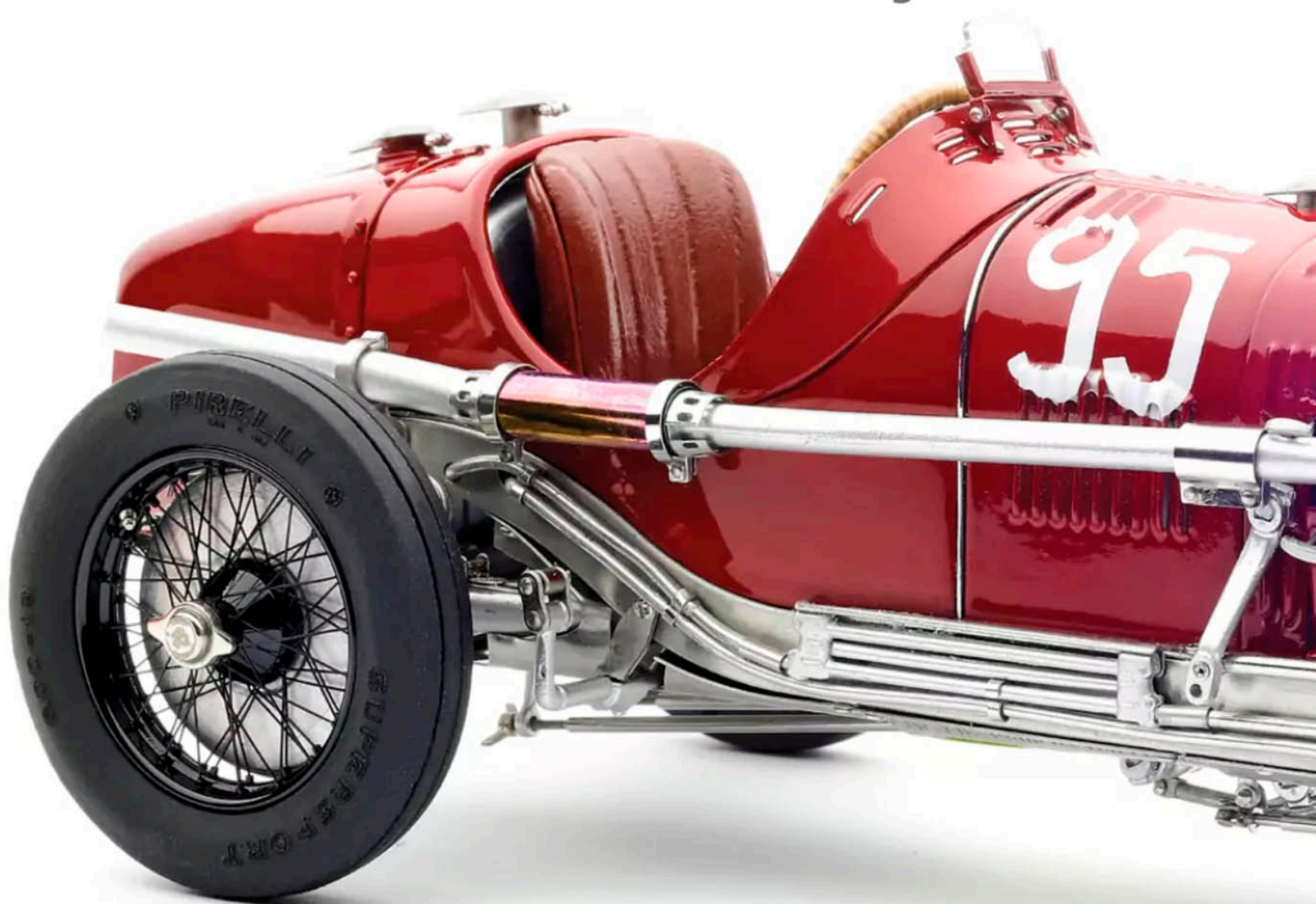
Das rasanteste Puzzle

Mit dem Alfa P3 stellt CMC einen neuen Rekord auf: ein funktionales Modellauto aus 1805 Teilen, ein wahres Puzzle in 1:18. Zum Glück ist fertig montiert, was da auf die Sammler zurollt. Der rote Monoposto ist in acht Rennversionen, einem Nuvolari-Set und einem Schnittmodell angekündigt. Vor dem Auslieferstart war Zeit für eine Trainingsrunde.

Es waren zwei Namen, die im Motorsport der dreißiger Jahre für Furore sorgten: Rudolf Caracciola und Alfa Romeo. Wer hätte in den späten 1920ern diese beiden Namen in einem Atemzug genannt? Rudolf Caracciola, das war der Star im Stall von Mercedes-Benz. Sein Gewinn der Mille Miglia 1931 am Steuer eines SSKL galt als großer Triumph. Seit Caracciolas Sieg bei der Eröffnung des Nürburgrings 1927 hatte die Stuttgarter Marke mit den Kompressor-Sportwagen der Typen S, SS, SSK und SSKL das Renngeschehen in Europa dominiert. Doch als sich die Schwaben aus wirtschaftlichen Gründen entschieden, vorerst einmal auf den Motorsport zu verzichten, traf der deutsche Rennfahrer die Entscheidung, das Angebot von Giovannini, Chef des italienischen Alfa Rennteams, anzunehmen. Zwar lag es finanziell deutlich unter dem Salär von Mercedes-Benz, es gab nur ein schmales Fixgehalt, sowie die Erstattung aller Start- und die Hälfte aller Preisgelder. Außerdem fuhr der Deutsche nicht als Mitglied der Alfa Equipe.

Aber Caracciola nahm das Angebot an. Allerdings gab es eine Klausel im Vertrag, die ihm die Rückkehr zu Mercedes ermöglichte, sobald die Marke mit dem Stern wieder Rennen fahren wollte.

Schon 1932 ging Caracciola bei der Mille Miglia mit einem 8C 2300 MM an den Start, inmitten einer Horde von weiteren 8C 2300 MM; an seiner Seite saß der Italiener Bonini, dem die Strecke bestens vertraut war. Der Deutsche galt als einer der Favoriten, hatte er doch im Vorjahr die Mille mit einem Weißen Elefanten, einem Mercedes SSKL, sicher gewonnen. „Carratsch“ lag lange Zeit in Führung, musste aber kurz nach dem Wendepunkt in Rom mit einem Rahmenbruch das Handtuch werfen. Danach fuhr er noch einige Rennen auf dem Alfa Typ Monza und errang sich auch die Achtung seiner Teamkollegen, als er beim GP von Monaco, an zweiter Stelle liegend, Nuvolari, ebenfalls in einem Monza sitzend, leicht hätte überholen können. Er tat es aber nicht – der Italiener rechnete es ihm hoch an.



Der Monoposto Alfa P3 wurde von 1932 bis 1935 eingesetzt. In der letzten Ausbaustufe leistete der auf 3,8 Liter aufgebohrte Reihen-Achtzylinder, von zwei Roots-Gebläsen unterstützt, satte 330 PS.

Fotos: Archiv Stellantis/Alfa Romeo (2)

Hautnahes Rennerlebnis in den Dreißigern: Mit bis zu 275 km/h preschten die Alfa P3 dicht am begeisterten Publikum vorbei.



1932, beim GP von Italien und ausgetragen in Monza, kam der neue Monoposto P3, auch Typ B genannt, zu seinem ersten Auftritt. Das Auto, von Vittorio Jano konstruiert, basierte auf dem Tipo P2, der Motor allerdings war ein komplett neu gebauter Achtzylinder, der aus jeweils zwei Blöcken mit angegossenen Zylinderköpfen bestand. Zunächst betrug der Hubraum 2,6 Liter, wuchs aber im Laufe der Jahre bis 1935 auf 3,8 Liter an. Zwei Roots-Kompressoren unterstützten den Reihen-Achtzylinder bei seiner Atmung, anfangs standen 215 PS zur Verfügung, am Ende 330 PS, ausreichend

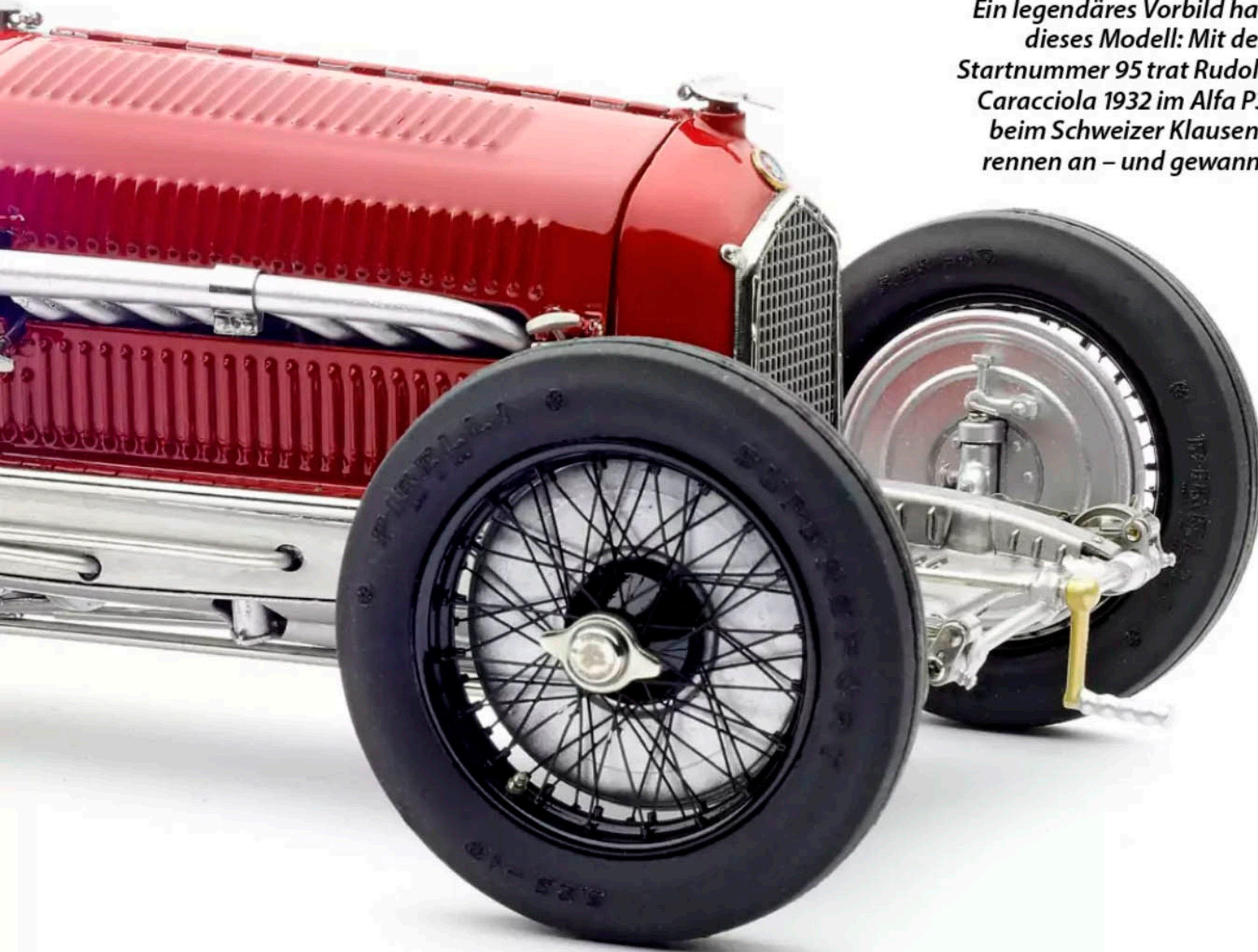
für eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h. Die technisch größte Veränderung im Vergleich zum Vormodell betraf den Antriebsstrang, der nun über eine zweigeteilte Kardanwelle jeweils ein Hinterrad antrieb, das Differenzial war direkt ans Getriebe angeflanscht. Im Endeffekt war der P3 einer der erfolgreichsten F1-Wagen seiner Zeit, allerdings einer schnelllebigen Zeit im Motorsport. Schon zwei Jahre später, ab etwa 1934, geriet der Alfa P3 gegen die kompletten Neuentwicklungen von Mercedes-Benz und Auto Union, die mit Zwölf- und Sechzehnzyylinder-Motoren sowie aero-

dynamisch weit überlegenen Karosserien antraten, stark ins Hintertreffen.

Also machte sich Alfa wieder an die Arbeit, baute 1935 den P3 komplett um und spendierte ihm statt der Starrachsen eine Einzelradaufhängung plus hydraulischen Stoßdämpfern an der Vorderachse, die Hinterachse wurde mit einer Cantilever-Federung ausgerüstet, sowie ein neues, verbessertes Getriebe eingebaut. Zwei Fahrzeuge wurden auf einen Hubraum von 3,8 Liter aufgebohrt und nun leistete diese Ausbaustufe satte 330 PS. Erwähnenswert ist auch der Sieg beim GP auf der Berliner Avus 1934, den der gebürtige Algerier Guy Moll in einem P3 gewann. Moll war ein ähnliches Talent wie Bernd Rosemeyer, verstarb aber kurze Zeit später, als er bei der Coppa Acerbo tödlich verunglückte. Den letzten großen Erfolg mit einem P3 gelang dem italienischen Team Pintacuda/Della Stufa bei der Mille Miglia 1935 mit einem zum Zweisitzer umgebauten Auto.

Aber Caracciola fuhr nicht nur Formel-1-Rennen, er war ebenfalls ein absolutes Ass auf Bergstrecken. So gewann er 1932 den

Ein legendäres Vorbild hat dieses Modell: Mit der Startnummer 95 trat Rudolf Caracciola 1932 im Alfa P3 beim Schweizer Klausenrennen an – und gewann.



Der abgenommene Teil der Bodenplatte gibt die Sicht frei auf das Getriebe mit angeflanschem Differential.

Die Vorderachsaufhängung mit Blattfedern und Trommelbremsen besteht aus vielen einzelnen Metallteilen.

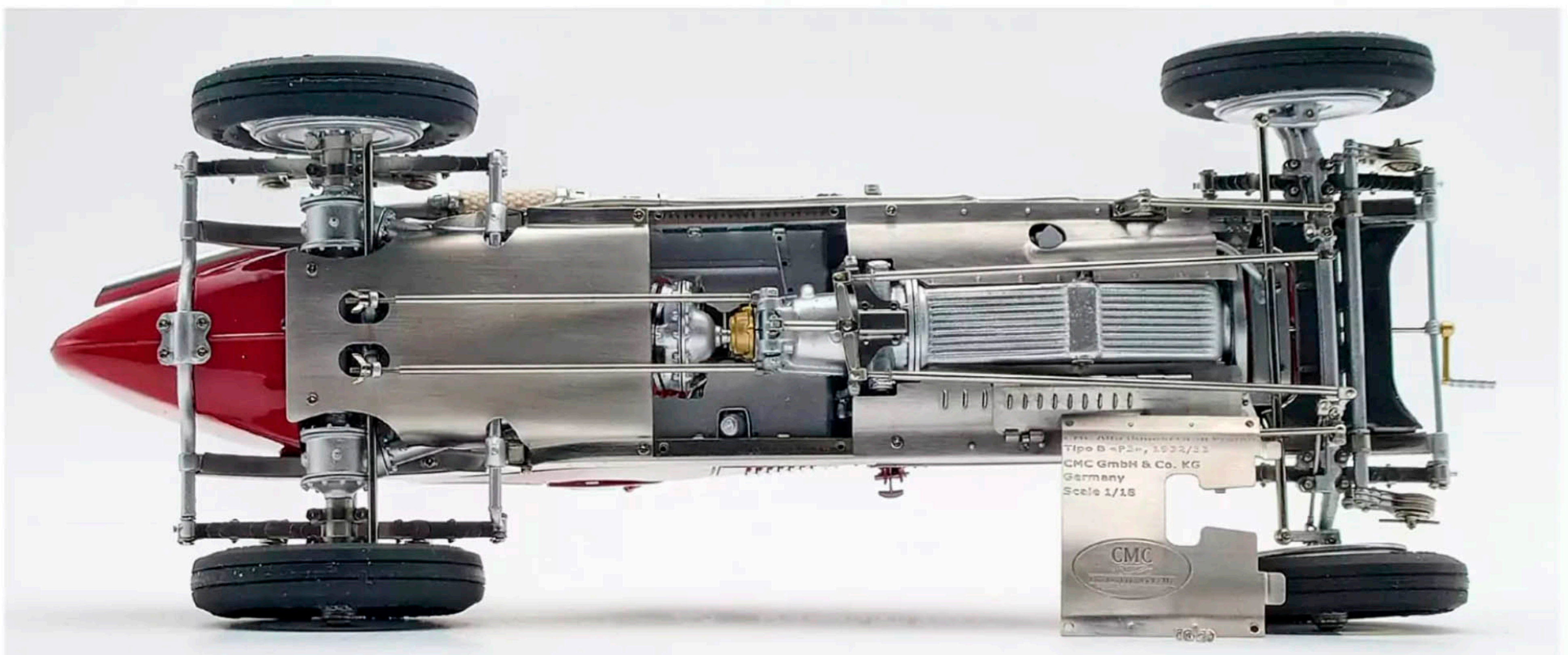
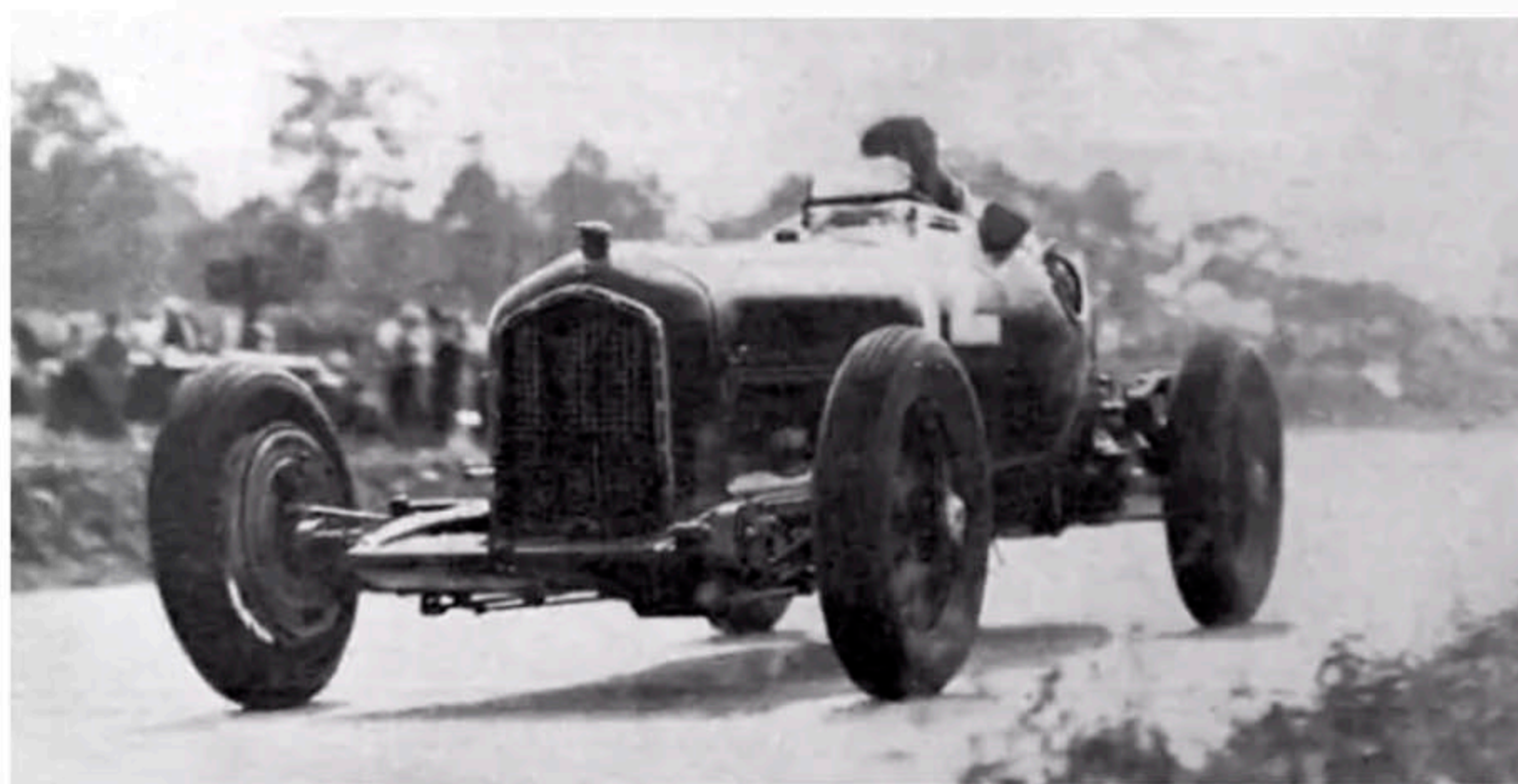


Foto: Archiv Caramini



Louis Chiron, Sieger beim Coupe du Grand Prix de l'ACF, 1934, auf einem Alfa P3.

Tazio Nuvolari siegte 1933 bei der Mille Miglia auf seinem Alfa P3.

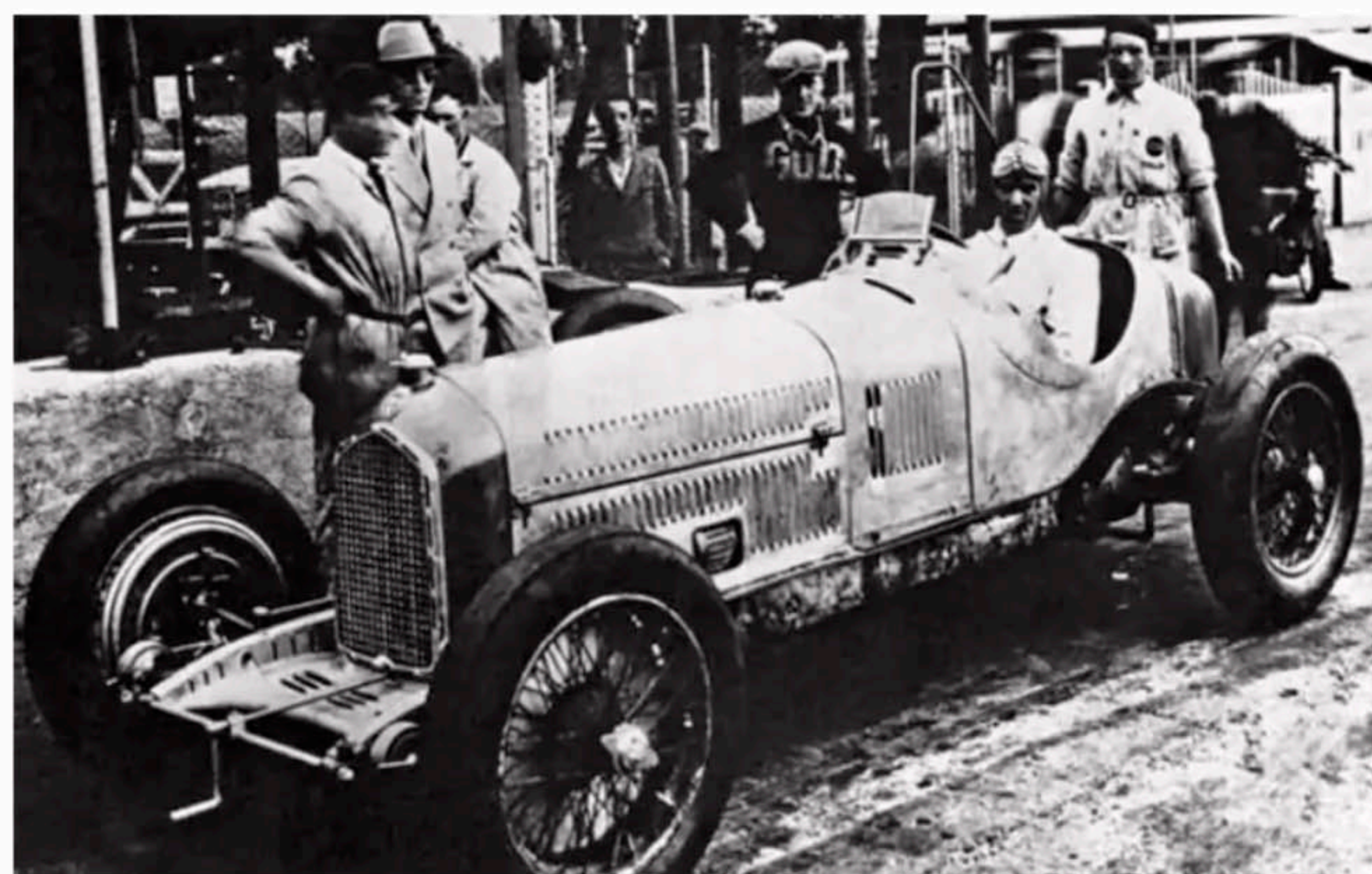


Foto: Archiv Caramini

Titel in der Europäischen Bergmeisterschaft für Rennwagen mit einem Alfa Romeo P3. Im Rahmen der Bergmeisterschaft wurden so schwierig zu fahrende Rennen wie Shelsley Walsh in Großbritannien oder das schweizerische Klausenrennen, dem „Großen Bergpreis der Schweiz“, ausgetragen. 1922 erstmals gestartet, kam dieses Rennen sehr schnell in den Ruf, an Mensch und Auto die höchsten Ansprüche zu stellen. Wer das Klausenrennen gewann, wurde auch auf jeder anderen Bergrennstrecke als potenzieller Sieger gehandelt. Caracciola, der Regenmeister, siegte hier 1932 mit dem Alfa Romeo P3, #95, und stellt damit heute eines der ruhmreichsten Vorbilder für die CMC-Neuheit des Alfa P3.

Solche Ehre verpflichtet. Siege wird das CMC-Modell nicht erringen, auch Emotionen beim Fahren kann der Alfa P3 von CMC nicht wecken. Aber Emotionen beim Anbli-

cken und in die Hände nehmen. Technik, dem Original nachempfunden, 18-fach verkleinert, zum Schauen, Fühlen und Begreifen – im doppelten Sinne. Denn die robuste Bauweise der Modelle erlaubt es nicht nur, einen filigranen Rennwagen wie den roten Alfa P3 anzufassen, sondern auch seine Technik zu verstehen. 1805 Teile vereint dieses Modell, ein wahres Puzzle, das die Konstrukteure von CMC da aus dem Rennwagen der frühen 30er Jahre gemacht haben. Aus so vielen Einzelteilen wurde nie zuvor ein CMC-Modell zusammengefügt, und 85 Prozent der Teile bestehen aus Metall. Alles ist eingekleidet in eine rote, schöne Metallkarosserie, die zunächst viele dieser Kleinteile verdeckt. Da reicht das Aufklappen der mit Edelstahlhaken verriegel-

Aus so vielen Einzelteilen wurde nie zuvor ein CMC-Modell zusammengefügt, 85 Prozent bestehen aus Metall.

ten Motorhaube nicht, obwohl der in zwei Blöcke geteilte Achtzylinder-Reihenmotor voller erkennbarer Details steckt. Allein 85 miniaturisierte Edelstahlschrauben haben die Modellbauer von Hand einzudrehen. Ein

Grund, weshalb CMC auch ein Schnittmodell anbietet, das sich im Nu schon abverkauft hat – zumindest ab Werk. Stolz will CMC am Alfa P3 aufzeigen, was man

aus mittlerweile 28 Jahren Modellbauerfahrung zu leisten imstande ist.

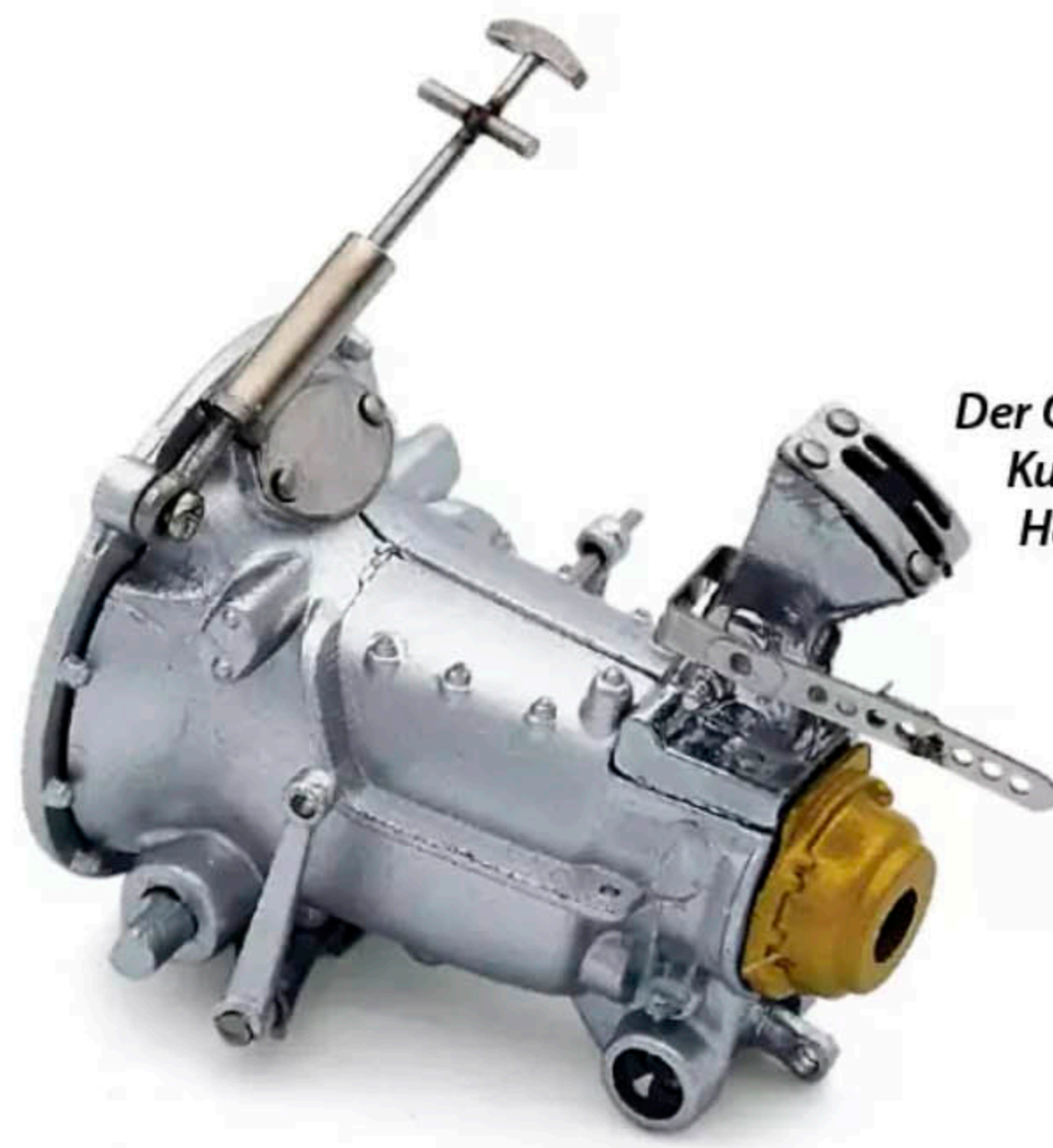
Dass der Motor mit allen Nebenaggregaten, Leitungen und Kabeln komplett nachgebildet ist, wird nicht anders erwartet. Von Hand eingespeichte Räder und ein Fahrersitz mit Lederbezug, auch das wird nicht anders erwartet. Aber bei den Technik-Kapiteln Fahrwerk, Antrieb und

Beim GP von Italien 1932 raste der Alfa P3 #8 mit Tazio Giorgio Nuvolari am Volant als erster über die Ziellinie.



Bremsen erwarten den Sammler dann mechanische Kleinode, die nicht nur schön anzusehen sind, sondern auch die Technik des von Vittorio Janos ersonnenen Originals darstellen. Damit der Fahrersitz auch beim CMC-Modell korrekt auf dem Fahrzeugboden montiert werden kann, gabeln sich ab dem Differenzial die Antriebswellen V-förmig. Zwischen diesen Wellen saß der Fahrer. Eine Konstruktion, die dem Alfa P3 einen tiefen Schwerpunkt verlieh – etwas, dem im Maßstab 1:18 nicht die große Bedeutung zukommt, weil das Modell nicht durch die Kurven prescht. Aber wenn es im Stand zeigen darf, wozu mit halbelliptischen Blattfedern (aus Edelstahl) ausgerüstete Radaufhängungen und einstellbare Reibungsdämpfer imstande sind, dann tut es das auch. Und am Schnitt-Modell M-257 ist das auch von innen zu sehen.

Gelochte Scheibenbremsen kannte der P3 bei aller Genialität seines Konstrukteurs noch nicht. Er verzögerte mit großen Trommelbremsen an allen Rädern, und das Bremsgestänge bot CMC abermals eine Möglichkeit, präzise gefertigte Edelstahlteile funktional zusammenzufügen. Schrauber in der Boxengasse können per Flügelmutter die Bremsen justieren. Feinmechanik, die sich an allen Modellen betrachten lässt, denn CMC gestaltete den Unterboden abnehmbar. Höchste Präzision, mit denen



Der Getriebekblock mit obenliegender Kulissee für den Schalthebel – alles in Handarbeit montiert.



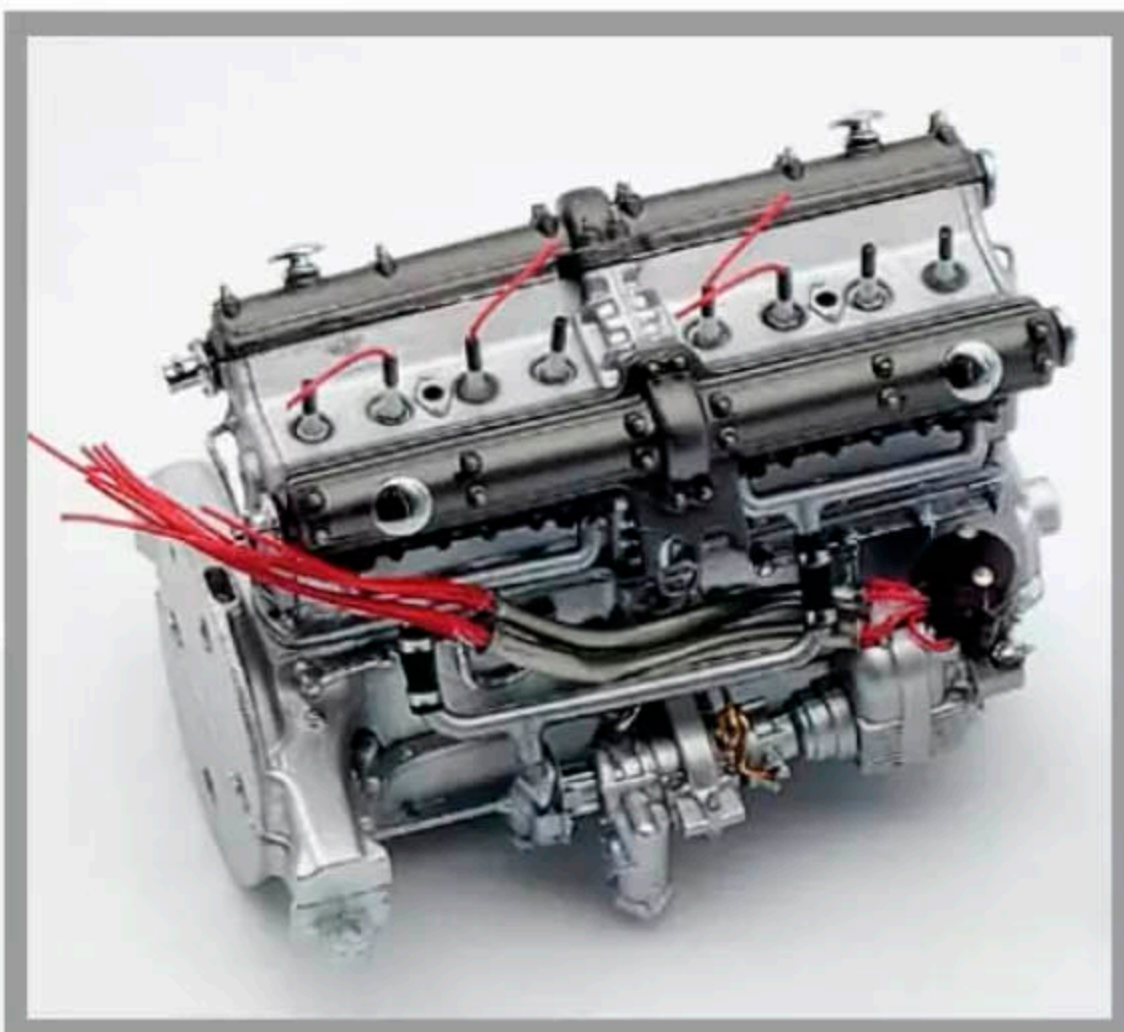
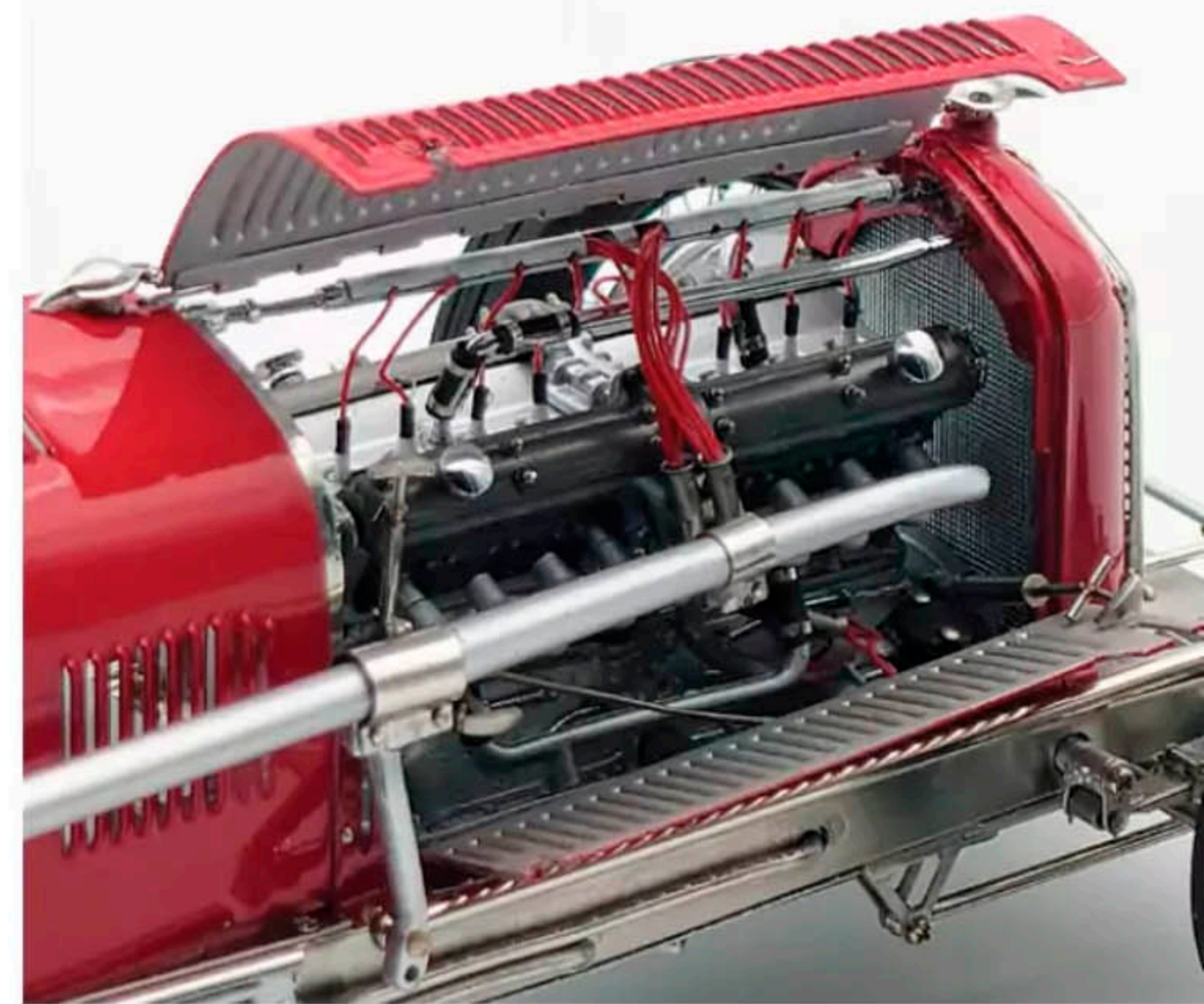
Radaufhängung: An diesem Bauteil mit halbelliptischen Blattfedern (aus Edelstahl) und einstellbaren Reibungsdämpfern werden die Speichenräder befestigt.

CMC an eine geniale Rennwagenkonstruktion erinnert, und an große Ereignisse im Automobilsport – nicht nur mit Rudolf Caracciola, sondern auch an Piloten wie Chiron, Fagioli – und natürlich Nuvolari.

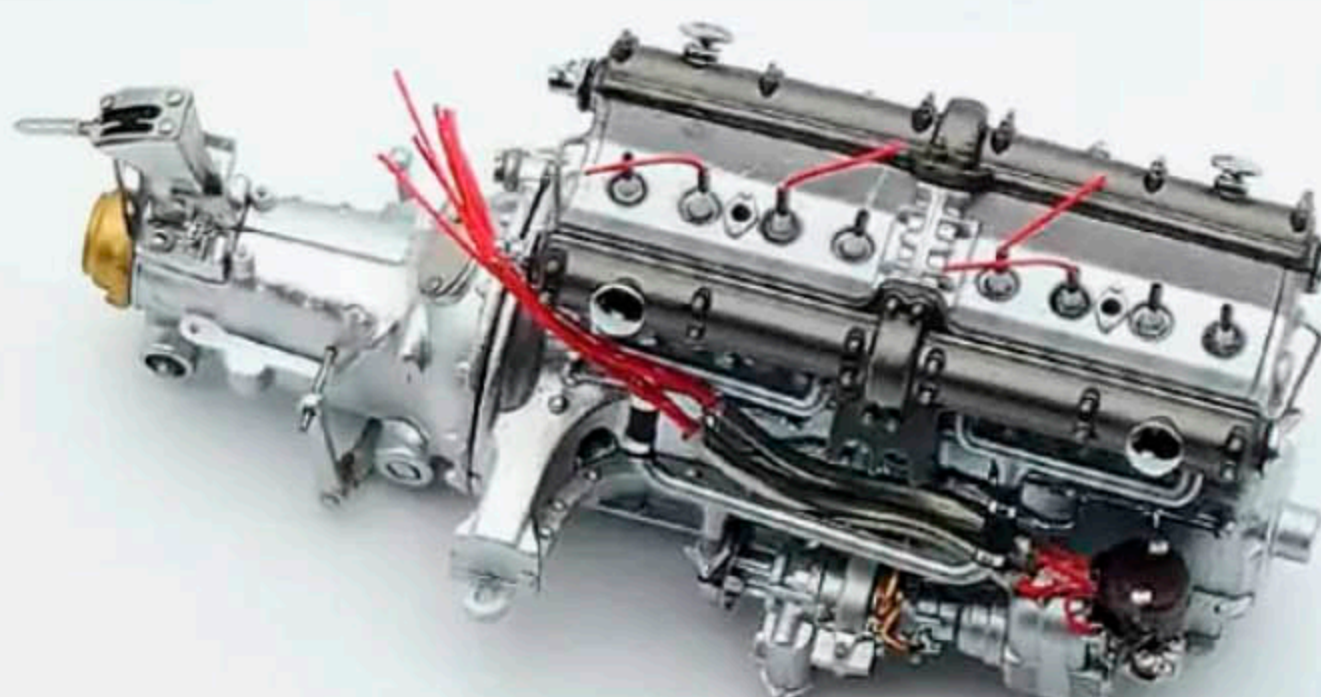
Insgesamt sieben verschiedene Rennversionen sind im Maßstab 1:18 angekündigt:

- **M-219** Alfa Romeo, Italian GP 1932, #8, Nuvolari. UVP 603 €
- **M-220** Alfa Romeo, German GP 1932, #2, Caracciola, 1000 Stück. UVP 620 €
- **M-221** Alfa Romeo, Monza GP 1932, #6, Caracciola, 1000 Stück. UVP 620 €
- **M-224** Alfa Romeo, Klausenrennen 1932, #95, Caracciola, 1000 Stück. UVP 620 €
- **M-226** Scuderia Ferrari, Italian GP 1933, #12, Fagioli, 1000 Stück. Ab Werk ausverkauft
- **M-227** Scuderia Ferrari, Marseille GP 1933, #42, Chiron, 1000 Stück. UVP 620 €
- **M-228** Scuderia Ferrari, Comminges GP 1933, #40, Fagioli, 1000 Stück. UVP 620 €
- **M-229** Tazio Nuvolari Memorial Set, 300 Stück. Ab Werk ausverkauft
- **M-257** Alfa-Romeo P3 Schnittmodell (werkseitig ausverkauft). Alle Modellvarianten sind limitiert. *W.Rüppel/H.J. Gilbert*

Eingebauter Reihen-Achtzylinder in zwei Blöcken, elektrisch bereits voll verkabelt.



Blattfedereinheit, von Hand eingespeichte Räder, Achtzylinder-Reihenmotor in zwei Blöcken und die Bremsanlage mit Gestänge – in jedem dieser Bauteile stecken viele Einzelteile, allein am Motorblock sind es 85 Edelstahlschrauben.





Einfach nur hübsch: Tankeinfüllstutzen, zwei mal dort, wo sich der Dachpavillon verjüngt, ein hübsches Fotoätzteil.

Fotos: Alexander F. Storz



Irgendetwas zwischen schön und brachial, ungelenk und göttlich gestylt – ein fast vergessener Aston Martin in End- und Topversion von GT Spirit. Dieses Auto hat sogar Heizdrähte in den Scheinwerfergläsern – absolut skurril!

Nach langer Zeit die letzten

Ein skurriler Typ, aus dem allgemeinen Gedächtnis fast verschwunden. Oder war er nie ganz da? GT Spirit macht den Aston Martin Virage, der in seiner Top- und Letztversion nicht mehr so hieß, sondern Vantage Le Mans. 40 Mal im Original, 999 Mal von GT Spirit.

Er war garantiert nicht der populärste aller Aston Martin. Er lebte auch nicht unbedingt in der besten Periode von Aston Martin. Nach sehr unsteten Jahren, oftmals jäh am Abgrund, stieg Ford ein und bewahrte den britischen Traditionalisten aus Newport Pagnell vor dem Aus. Auf Basis des V8 entstand zuvor, in Jahren der Düsternis, mit neuer Karosserie (Design: John Hefernan und Ken Greenly) und modifiziertem Motor (neuer Vierventil-Zylinderkopf), 1989 der Virage. Die neue Zeit unter Ford-Ägide hieß aber nicht Virage, sondern DB7, 1994 parallel zum Virage erschienen und als Nachfolger des Jaguar XJ-S gedacht (Jaguar gehörte damals auch zu Ford), was aber dann nicht geschah. Jedenfalls hatte Aston Martin dann eine zweite Produktlinie und der Virage war der ältere von beiden.

Innerhalb von sieben Jahren entstanden 877 Virage, auch als Cabriolet und Hochleistungsversion Vantage, inklusive einiger Sondermodelle. Etwas modifiziert unter anderem Namen lebte der Wagen bis 2000 weiter – insgesamt 1050 gebaute Fahrzeuge – und wurde dann vom Vanquish abgelöst. Obgleich er noch nicht alt ist, ergibt sich der Eindruck, dieser Wagen sei schlichtweg vergessen. In Modellautokreisen ohnehin. Da gab es bis dato nichts Herausragendes, das Resine-Modell von Cult Scale Models eher fragwürdig gestaltet, dafür ziemlich teuer.

Er symbolisiert so etwas wie den Schwanengesang von Aston Martin (und war es ja auch für Aston Martin als selbständiges Unternehmen). In seinen ersten beiden Jahren verkaufte er sich halbwegs gut, ab 1993 nahezu nicht mehr, gerade mal zehn Autos pro Jahr: zu groß, zu schwer, zu teuer, die Menschen mochten ihn nicht. Die Jahre bis zum Erscheinen des DB7 finanzierte Aston Martin mit überbeuerten Sondermodellen des Virage für die traditionell eingestellte High Society.

Der Vantage war die Topversion ab 1993, völlig neu gestylt, nur Dach und Türen teilte er mit dem Virage, er ist breiter, tiefer, neue Hinterradaufhängung und natürlich Power, Power, Power. Der 5,3-Liter-V8 mit doppeltem Kompressor, 558 PS statt 335

im Virage und 359 im Volante. Lediglich der werksgelunte Virage Volante mit seinem auf 6,3 Liter aufgebohrten V8 kam in seine Nähe (456 oder 500 PS, aber nur in wenigen Ländern zulassungsfähig). Aus den 558 PS wurden 1998 sogar deren 608. Hier sind wir angelangt beim glorreichen Abschluss der Baureihe und somit beim GT-Spirit-Modell, dem Aston Martin V8 Vantage Le Mans. So hießen die letzten 40 in serieller Handarbeit gefertigten Exemplare, vorgestellt auf dem Genfer Salon 1999, der Name eine Hommage an den 40 Jahre zuvor stattgefundenen Aston-Martin-Sieg in Le Mans. 612 PS stark, Fahrwerksveränderungen, leichte Karosserieretuschen mit Renn-Tankeinfüllstutzen, veränderten Luftschlitzen hinter den Vorderrädern, neuem Kühlergrill in



Wagenfarbe, brachialen Front- und Heckschürzen. Auch innen Modifikationen, Titanfinish an einigen Teilen, feinstes Conolly-Leder und Woll-Teppichboden von Wilton, dazu Dymag-Magnesiumfelgen. Jeder Käufer wurde auf einer Silberplakette namentlich verewigt und bekam einen Schlüsselanhänger aus Sterlingsilber.

GT Spirit brachte vor gut einem Jahr einen schönen Virage Vantage von 1993 (was den Cult Scale quasi über Nacht überflüssig machte). Und dessen Form wurde jetzt umgebürstet auf Vantage Le Mans. Vermutlich nicht nur umgebaut. Es dürfte eher ein neues Werkzeug sein, denn im Resinmodellbau ist so etwas ja nicht unbedingt ein Preisfaktor. Trotzdem das Modell riesig ist, prahlt es nicht und wirkt schlank und trotzdem hat der Aston etwas Grobschlächtiges, gar nicht Britisches.

GT Spirit schuf ein ganz herausragendes Modell. Ganz klasse geraten ist das typische Vantage Heck mit seinen doppelten Rückleuchten à la Corvette oder Ferrari (der Ur-Virage hatte tatsächlich VW-Scirocco-Rücklichter!), vorne ein Spoiler wie eine Schneeschippe, prima gemacht die symmetrischen Tankklappen, welche die C-Säule flankieren, gut nachgebildet auch der geschlossene Grill, der stilistisch allerdings nicht jedermanns Sache sein dürfte. Wo



Kein Vantage Le Mans von 1999, aber auch ein ganz später Aston Martin seiner Baureihe, ein 1998er. Ein bisschen Corvette, ein bisschen Ferrari, ein bisschen Opel GT oder Manta – ganz wie man will: Das Abrissheck ist mit großen, runden und doppelten Heckleuchten garniert.

Licht ist...? Ja, Schatten gibt es auch. Die innenseitig schwarz bedruckten Fensterrahmen sind schlimm genug. Dass aber auch ein „Rahmenteil“ an den Türen, unten am Fensterschacht, aufgedruckt ist, ist unprofessionell. Aber wir können den Grund gut erklären: Die Zellonfolie muss ja irgendwie am Modellauto verklebt werden, und das kaschiert GT Spirit mit dem überflüssigen, schwarzen Streifen an der Fensterunterseite. Einerseits clever. Andererseits frech.

Ein eindrucksvolles Modell, ein Aston Martin ganz ohne James-Bond-Reminiszenz

(in den 90ern fuhr 007 BMW oder seinen alten DB5), ein Aston, den die Liebhaber der Marke vielleicht zu lange vernachlässigt haben. GT Spirit ruft ihn in Erinnerung, und für manchen Fan mag er wie ein nie gesehenes, aber dennoch attraktives Relikt aus der näheren Vergangenheit wirken. Ein Aston Martin ist das? Wenigstens ist die Farbe, dunkles Grünmetall, typisch britisch.

GT401 Aston Martin V8 Vantage Le Mans 1999. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €.

Alexander F. Storz

Das einzige Männermagazin, das Mann nicht verstecken muss!



Laster & Bagger

Zeitschrift über Lastwagen, Baumaschinen und Krane im Modell

Alle zwei Monate, 6x im Jahr.

Bestelltelefon:

0041 78 601 74 44

www.lasterundbagger.net



Mehr als **30 000** Modelle auf Lager

tacot.com
SEIT ÜBER 40 JAHREN

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



Die Widebody-Version eines eigentlich perfekten Ausgangsproduktes, von Ottomobile ebenso perfekt wiedergegeben: Der Ottomobile Mercedes 560 SEC 6.0 im AMG-Trim ist nichts als Geschmackssache. Aber seine Machart ist über jeden Zweifel erhaben. In den Bildern unten sieht man den Heckschriftzug in Wagenfarbe. Es sah aus, als ob ein Stümper seines Fachs einen Unfallschaden repariert und neu lackiert hätte, ohne den Schriftzug abzunehmen. Aber es war nicht gestümpert. AMG stümpert nicht. Es war gewollt. Es war Mode.

Fotos: Alexander F. Storz

So herrlich halbseiden...

...so herrlich 80er! 80er-Jahre-Punk der höheren Kreise in Reinkultur: Das Mercedes C126 Coupé von Ottomobile im AMG-Widebody-Look, auf 385 Affalterbacher PS getunt und in Feuerwehrrrot getaucht. Das ist Frankfurt Kaiserstraße, München Hansastraße oder Hamburger Kiez, das ist Goldkettchen, offenes Hemd, Cowboystiefel und Schnurrbart.

Das sind 80er Jahre pur, ungemein viel Zeitgeist, ein ausgestorbenes Genre: Das Mercedes C126 Coupé nicht in Anzug und Krawatte, sondern als Punk, unseriös, ludig getunt, ein herrliches Verbrechen wider die Ästhetik, ein Paradebeispiel der Tuningauswüchse dieses Jahrzehnts. Dabei ging es um Posing (obgleich es dieses Wort damals noch nicht gab), um das Zurschaustellen des eigenen Egos und der eigenen finanziellen und sonstigen Potenz, um pure Angeberei und den Wunsch, der Charakter des Autos möge den eigenen repräsentieren. AMG, damals noch nicht im Schoße des Daimler-Konzerns, spielte im Reigen des radikalen und brachialen Tunings munter mit, gleichzeitig distanzierte sich Daimler-Benz von den Aus-

wüchsen und fürchtete ums Renommee. Was AMG damals für wohl situierte Zuhälter, Drogenbosse und halbseidene Geschäftsmänner, auch für erfolgreiche Damen aus dem Milieu und Berufssöhne minderer Intelligenz schuf, war Optik und Technik, war ganzheitlich. Vierventilzylinderköpfe, Hubraumvergrößerung des V8 auf 6 Liter, 385 PS Output. Die Würde, die das Ausgangsprodukt ausstrahlte, wechselte zur schieren Macht, zur enthemmten Phantasie: Rundum ein Bodykit, tief herabgezogene Front- und Heckschürze, Seitenschweller, Kotflügelverbreiterungen, ein Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel, die typischen AMG-Alus, in Wagenfarbe ausgelegt, mit 235/45 VR 17 vorne und

255/40 VR 17 hinten. So wurde 1987 aus einem 143 500 D-Mark teuren Serien-560 SEC ein AMG 560 SEC 6.0 für 270 000 D-Mark. Das heißt, das AMG-Spektakel verdoppelte den Preis. Das Ottomobile-Modell ist keine Formneuheit, wir besprachen es, in dunkelstem Anthrazit lackiert, in *Caramini 8/2020*. Neu kommt es nun noch spektakulärer, im originalen Mercedes-Farbtönen Signalrot 568 (Bestandteil der Daimler-Benz-Farbpalette zwischen 1963 und 1993), und während der Beinahe-Schwarze optisch fast schon absoff, ist der Rote ein Exhibitionist: die Felgensterne in Karosseriefarbe mit silbernen Felgenringen, bar jeglichen

Chromzierrats, selbst der „AMG“-Schriftzug links am Heck ist in Karosseriefarbe lackiert, ebenso wie der Stern im Grill. Innen schwarz mit Holz, wo auch immer Holz möglich ist, eine herrliche Dekoration eines herrlichen Modells. Diese Miniatur ist lange nicht so halbseiden, wie es ihr Vorbild vor 35 Jahren war.

OT995 Mercedes 560 SEC 6.0 C126 AMG 1987. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €.

Alexander F. Storz



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





Dem sieht man schon im Stand an, dass man es mit ihm krachen lassen konnte. Und dass man nach dem Disco-Abend nicht alleine nachhause fuhr. Norev erinnert mit dem Honda CRX die Alten daran, wie alt sie sind und die Jungen daran, wie schön die 90er doch waren.

Fotos: Alexander F. Storz

Knackiger Japan-Keil

Ein knackiger Japan-Sportler aus den späten 80ern und frühen 90ern, für die einen ein Gebrauchtwagen, für die anderen ein junger Klassiker. Norev bringt den Honda CRX der zweiten Generation in seriösem Silbermetallic.

Ein neu definiertes Genre in den 80ern: Der kleine Sportler war ein 2+2-Sitzer, möglichst mit großer Heckklappe und umlegbarer Rücksitzbank, mit Fastback-Karosserie. Klappscheinwerfer kamen in Mode, die Frontpartie orientierte sich am Porsche 924 oder Mazda RX-7, die den Schlafigentrend begründeten. Ein besonders knackiger Vertreter der Gattung, eine Art prototypischer 80er-Jahre-Sportler, ist der Honda CRX, in drei Generationen zwischen 1983 und 1998 gebaut, wobei die ersten beiden Generationen CRX-pur sind,

der dritte ab 1992 ist ein anders konfektioniertes Fahrzeug.

Als der Honda CRX im September 1983 auf der IAA für den Europa-Markt präsentiert wurde, rief er Begeisterungstürme ob seiner Optik hervor und manche „Fachleute“ konstatierten, Honda habe das kleine Sportcoupé mit diesem Design quasi neu erfunden. Stimmt ganz und gar nicht! Der Honda CRX griff auf, was Ercole Spada 14 Jahre zuvor bereits umgesetzt hatte. Der italienische Autodesigner, bekannt für seine beiden legendären BMW-Entwürfe des 7ers

(E32) und 5ers (E34), war in den 60er Jahren Chefdesigner beim italienischen Karosserier Zagato, und aus dieser Zeit stammt der Alfa Romeo Junior Zagato (1969 bis 1975), technische Basis Alfa Giulia. Spada schuf eine schnörkellose Fastback-Karosserie mit großer, verglaster Heckklappe, relativ kurzem Radstand mit ausgeprägtem vorderem Überhang aber hinten nahezu keinem, ein sehr knackiges Fahrzeug. Letztlich bedeutet der Honda CRX die Adaptation dieses Spada-Stylings auf die 80er Jahre, kombiniert mit bereits computergesteuerter Technik und modernen Werkstoffen für die Karosserie.

Der erste CRX, der Typ AF, teilt seine wichtigsten technischen Komponenten mit dem zeitgleich neuen Honda Civic. Die Herausforderung bestand also weniger in der Technik, sondern im Design. Es steht kein Einzeldesigner hinter dem CRX, sein Aussehen ist eine Gemeinschaftsleistung des Honda-Designteams: kurz und knackig und eindeutig orientiert am seligen Alfa Zagato, aber auf die Moderne adaptiert mit konstruktiven Neuerungen: Motorhaube, Vorderkotflügel, Türschweller, die Untersei-



Die US-Version des zweiten CRX (Typ ED9) von 1990, rundlicher und flacher als sein stilistisch gleicher Vorgänger.

ten der Türaußenhaut und die Stoßfänger aus einem neuartigen Kunststoff, 38 Prozent der Außenhaut bestehen daraus. Durch diesen hohen Plastikanteil in Verbindung mit dem modernen Leichtmetallmotor und der sehr strömungsgünstigen Karosserieform (cw = 0,33) war der CRX ein leichtes und somit fahraktives Auto mit nur 825 Kilo Kampfgewicht. Der hochdrehende 1,5-Liter-Querstrom-OHC-Motor leistete 100 PS. Darüber hinaus ein modernes Fahrwerk mit vorderer Einzelradaufhängung und hinterer Halbstarrachse (Torsionskurbelachse), Stabi, Drehstabfederung. Für rund 20.000 D-Mark bekam der jung-dynamische Kunde also ein fahraktives Auto mit heißem Aussehen, das überdies, wie alle Japaner, serienmäßig gut ausgestattet war. Ein Styling-Höhepunkt war das sich nach oben öffnende Schiebedach, wobei Honda aus der Not eine Tugend machte: Die Dachhaut war viel zu kurz und viel zu gerundet, um ein innen laufendes Schiebedach aufnehmen zu können.

Dann kam 1987 der Zweite, das Norev-Modell. Im Stil genau gleich, aber kein Karosserieteil entsprach dem Vorgänger, etwas stämmiger und erwachsener, nicht mehr so zart, ab Werk tiefer gelegt und dank 185er Reifen respektabler Auftritt. Die beim Vorgänger kritisierte hohe Ladekante kompensierte Honda mit einer aufrecht herabgezogenen Heckklappe, deren unterer Teil eine vertikal stehende Scheibe trug. Der große Unterschied des neuen Typs ED9 zum ersten CRX ist der Motor, nunmehr 1,6 Liter mit 130 PS mit computergesteuer-

tem, variablem Ventilsteuerzeiten- und Hub-Steuersystem. Damit gelang es Honda in Zeiten, als der Turbomotor vermeintlich der Weisheit letzter Schluss war, aus einem Sauger ähnliche Leistung herauszupressen – unter Umgehung des natürlichen Defizits des aufgeladenen Motors, nämlich dem Turboloch. Also eine ziemlich geniale Technik! Obendrein Scheibenbremsen an allen Rädern und hinten nun Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern statt Torsionskurbelachse. Damit war der CRX ein echtes Sportgerät, durch seinen kurzen Radstand teilweise etwas giftig und für ungeübte Piloten gefährlich, aber er machte höllisch Spaß. Weiterhin gab es das außen

geleitete Schiebedach und etliche Ausstattungsgoodies, aber der Preis bewegte sich nun stramm in Richtung der 30.000 D-Mark. Der zweite CRX war besser

als der erste, aber weniger „pur“ und deshalb weniger erfolgreich. Gebaut wurde er von Herbst 1987 bis 1991.

Die erste CRX-Generation in 1:18 macht Ottomobile in Resine, die zweite Norev in Zinkdruckguss, nichts zu öffnen, lenkbar. Dem schwarzen Erstling folgt nun der silberne Zweitling mit der schönen Honda-Farbbezeichnung Asturias Grey Metallic Clearcoat. Norev stellte ihn als Neuheit 2021 vor und bewies damit (einmal mehr): Die Klassiker werden immer jünger. Wer dies bedauert, sieht nicht, dass es ein Indiz dafür ist, dass auch die Sammler jünger werden – und Nachwuchs braucht unser Hobby, denn sonst stirbt es zusammen mit der alten Sammlergeneration aus. Und ohne Sammler keine Modellautos mehr. Das wollen wir nicht, und deshalb freuen wir uns über 90er-Jahre-Klassiker wie den CRX – vor allem, wenn sie so gut gemacht sind wie das Norev-Modell.

● **188011** Honda CRX (Typ ED9) 1987 silber. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,95 €.

Alexander F. Storz

Die erste CRX-Generation in 1:18 macht Ottomobile in Resine, die zweite Norev in Zinkdruckguss.

Er ist so selten, dass man glauben möge, Alfa habe ihn gar nicht offiziell nach Deutschland importiert. Aber es gab ihn durchaus beim Alfa-Händler zwischen Flensburg und Garmisch, den GT Junior mit Zagato-Karosserie. Er nimmt stilistisch den Honda CRX voraus, der erst 14 Jahre später erschien. Es gab nur 1510 Exemplare zwischen 1969 und 1975, im Bild die erste Serie GT 1300, bis 1972 produziert.



GELESENES

Das Siku-Buch – Christian Blanck's Kinderzimmerhelden

Christian Blanck, Verlag Delius Klasing, Bielefeld 2023. 224 Seiten.

ISBN 978-3-667-12659-7.

Preis 29,90 €.



Überraschend ist das Siku-Buch. So ganz anders als erwartet. Der Sammler denkt: eine Sammlerfibel, die Geschichte der Marke, ein Lesebuch, schöne Fotos von schönen, gut erhaltenen Siku-Autos, möglichst antiquarische, eventuell auch neuere. Genau das Gegenteil ist der Fall: keine Fibel, keine historischen Fakten, nichts zu lesen, keine schönen Fotos schöner Siku-Autos. Dafür Kunscht. Und wenn nicht Kunscht, so doch originell. Gewollt, nicht gekonnt. Nahezu kein Text. Und wenn, dann kaum vom Autor, sondern irgendwelche Menschen, die man bat, ein paar Zeilen darüber zu verfassen, was ihnen zu Siku einfällt. Die Fotos, oh ja, die Fotos: Flohmarktzustände werden gezeigt, absolut bespielte Autochen, ohne Lack, ohne Türen, mit geknickten Achsen, fehlenden Rädern, einst heiß geliebt und absolut kaputt gespielt. Mit einem Wort: Schrottautos. Solche, die man für 50 Cent auf dem Kinderflohmarkt liegen lässt. Die Schrottis wurden von einem Kreativling ohne Sinn, aber nach Inspiration drapiert, viel weiß auf den Seiten, viel wertvolles Papier, das nicht bedruckt wurde. Dazu einzelne Worte, vermeintlich klug und bedeutungsvoll, eher bedeutungsschwanger. Das sollte eigentlich Warnung genug sein. Das Inhaltsverzeichnis toppt diese Genialität mit Kapiteltiteln à la „Brumm sweet Brumm“, „Tatütata“ oder „Sikunst“. Das Ganze ist hypersupermodern layoutet und verfasst, im Messenger-Style, und könnte die Generation Z im Netz unterhalten, würde sie sich für Siku-Autos interessieren. Tut sie aber nicht. Siku-Miniaturen werden von seriösen Sammlern gesammelt. Wenn sie 30 Euro ausgeben möchten, könnten sie sich dafür einen gut erhaltenen Lamborghini Espada von Siku-Metall kaufen, und auch so manches ordentliche Siku-Plastik-Modell gibt es dafür. Siku-Sammler können 30 Euro also sehr sinnvoll ausgeben, vielleicht auch für einen gebrauchten Sammlerkatalog (von Rawe/Weise oder Matthias Braun). Vielleicht ist der Verfasser dieser Zeilen aber auch einfach nur zu blöd (oder zu alt), um die Genialität von Buch samt Autor zu begreifen. afs

Offen für die weite Welt

Der Ur-Mini ist heute ein Kult-Auto, ein Spaß-Auto. Und Spaß bereitet vor allem die luftige Cooper-Version mit Faltdach, die KK-Scale zur Sommersaison nachschiebt. Und weil der Kleine im Maßstab 1:12 umgesetzt ist, hat das Auge auch ordentlich was zu betrachten.



KK-Scale öffnet den Mini: Hier als blauer Linkslenker, geöffneter Faltdacheinsatz, weiße Streifen auf der Motorhaube.

Der Mini, dieser Name steht nicht nur für ein Auto, sondern auch für eine Weltanschauung. Ihn fuhren Filmstars, Prominente, Politiker, gut situierte Ehefrauen, wie auch der Zahnarzt von nebenan oder Studenten mit gut betuchten Eltern. Der gebürtige kleine Engländer war weltweit gerne gesehen und zu sehen, sei es nun auf der Düsseldorfer Kö, den Champs Elysees oder auf dem Times Square in New York. Kein Wunder also, dass KK-Scale den Mini nicht nur als Links-, sondern auch als Rechtslenker anbietet. Ein Weltauto.

Austin hatte sich 1952 mit der Nuffield Group-Morris, MG, Wolseley, Riley – zur British Motor Corporation zusammengeschlossen, dem Grundstein zum späteren, staatlichen Konzern British Leyland, kurz BL genannt. Die Austin und Morris unterschieden sich 1960 hauptsächlich durch

die Bezeichnungen, MG, Riley, Wolseley und waren nur Abwandlungen der beiden Hauptmarken. Während die anderen Marken des Leyland-Konzerns quasi nebenher liefen, entwickelte sich der Mini zum Verkaufsschlager und eroberte die Welt. Das Auto, entstanden durch das schon genial zu nennende Konzept von BMC-Chefingenieur Alec Issigonis, stand für Fahrfreude pur, egal ob für junge oder ältere Autofahrer. Issigonis nahm ein Prinzip vorweg, das bald zur Standardlösung wurde. Quermotor-Konzept, Frontantrieb, alle vier Räder einzeln aufgehängt und mit Gummielementen abgefedert – die Konkurrenz war sprachlos. Besonderer Beliebtheit erfreute sich der 1961 vorgestellte Mini Cooper, dem Charles Cooper etliche Mehr-PS einhauchte.

Zuerst erschien der Mini Cooper als 1:12er bei KK-Scale mit geschlossener Karosserie,

Caramini stellte ihn in der Ausgabe 1-2/2023 vor. Nun liefert KK-Scale den großen Ur-Mini mit Dachausschnitt, und das in den drei Farben Rot, Blau und Schwarz, dazu kommen Rechts- und Linkslenkervarianten, und es gibt die Minis mit und ohne Zusatzscheinwerfer. Die Dacheinsätze sind wechselbar, jedem Modell liegen beide Ausführungen bei, so kann man seinen Mini je nach Wetterlage geschlossen oder offen fahren, und das ohne Aufpreis. Wir sind sicher, das aufgeschobene Faltdach macht den Mini reizvoller, denn es sieht erstens gut aus und erlaubt den Blick ins Innere und auf die reichhaltige Cooper-Ausstattung.

Das Vorserienmodell macht einen exzellenten Eindruck. Eyecatcher, zumindest für den Autor, sind die durch das offene Dach sehr gut einsehbaren Armaturenbretter mit ihren wunderschön dargestellten Instrumenten, aber auch das übrige Interieur ist hochklassig. Die Umsetzung der Formen ist absolut stimmig, die exakt auf den Punkt getroffenen Gravuren schinden ebenso Eindruck, wie die zu öffnenden Türen. Dazu kommen unterschiedliche Felgen, einmal in Schwarz gehalten oder „blank geputzt“. Auch die reichhaltige Auswahl für den Sammler ist ein Pluspunkt, hier kann sich jeder seinen „Lieblings-Mini“ aussuchen. Caramini gibt an dieser Stelle eine kleine Auswahl aus den vielen Varianten wieder:

● **KKDC120073 L** Mini Cooper, blau, Dach geschlossen, Zusatzscheinwerfer, Linkslenkung, Maßstab 1:12, Diecast, UVP 99,95 €.

● **KKDC 120071 R** Mini Cooper, schwarz, Dach geöffnet, schwarze Felgen, Rechtslenkung, Maßstab 1:12, Diecast, UVP 99,95 €.

● **KKDC 120074 R** Mini Cooper, rot, Dach geöffnet, Zusatzscheinwerfer, Rechtslenkung. M 1:12. UVP 99,95 €. **Wolfgang Rüppel**

Blauer Mini Cooper mit Linkslenkung, geschlossenes Dach und Zusatzscheinwerfer.



Fotos: Werk

Schwarzer Mini in der Rechtslenker-Ausführung, geschlossenes Dach und schwarze Felgen.



Europäischer Dreikampf

Sportlich sind sie alle, aber unterschiedlich sportlich. Der R5 Turbo rannte beim European Cup von Renault und am Steuer saß ein Schauspieler-Sohn, ein BMW E30 Alpina ist als Modell eine Lizenz zum Geld Verdienen und ein Fiat 131 Abarth Rally als Stradale geht immer. Das sind die Solido-1:18-Neuheiten.

Der Sohn des Vaters: Paul Belmondo, der Sohn des großen Schauspielers Jean-Paul Belmondo, musste sich beweisen, vor allem dem Vater gegenüber. Er tat dies durch eine Liaison mit Prinzessin Stephanie von Monaco und durch sein Ansinnen, ein großer Formel-1-Fahrer zu werden. Zunächst gelang ihm der Eintritt in den Formel-1-Zirkus durch seinen prominenten Namen und durch sein Geld. Er war ein „Pay-Driver“, zahlte also dafür, ins Cockpit steigen zu dürfen. Bei March schaffte er 1992 sogar den neunten Platz beim GP von Ungarn. Dann ging ihm das Geld und somit das Cockpit aus. Dennoch gab es zuvor und danach weitere Versuche, mit allenfalls durchschnittlichen Resultaten. Zu seinen frühen Versuchen zählt die Teilnahme am Europa-Cup 1984 auf Renault 5 Turbo. Das gehörte zum Rahmenprogramm des französischen Formel-1-Grand-Prix. Diese Anekdote grub Solido aus und realisierte Belmondos R5 Turbo, rabenschwarz lackiert, Hauptsponsor New Man. Das ist eine französische Herren-Modemarke, recht eingängig durch ihr Markenzeichen, als spiegelverkehrtes Ambigramm am Solido-Modell auf den Türen gut zu sehen. New Man sponserte auch Bruno Sabys R5 Turbo bei der Monte 1982, ebenso den Porsche 956 von Joest Racing, eben auch den Sohn des Schauspielers und war ab 1990 Hauptsponsor des Prost-Teams in der Formel 1. Schöner, schwarzer R5 Turbo, also die Mittelmotorversion, die nichts mit dem Serien-R5 zu tun hat, eine attraktive Version des bekannten Modells.

Das Gleiche gilt auch für den BMW E30 und den Fiat Abarth 131 Rally: Variationen



Fotos:
Alexander F. Storz

Das Preis-Leistungsverhältnis bei Solido ist spitze. Natürlich muss man dafür Abstriche machen. Für einen Alpina B6 3,5 S steht der Solido-BMW zu hoch auf den Rädern. Das liegt daran, dass Solido für alle M3 das für die Rallyeversion entwickelte Fahrgestell verwendet.

eines bekannten Themas, aber interessante Varianten. Den Solido-Fiat kennen wir in diversen Rallye-Livres und auch als Stradale in Rot (also Bestandteil der 400 Straßen-Exemplare für die Rallyehomologation). Er kommt nun in Blau. Genau das Richtige für jene, denen ein Kyosho zu teuer und ein Ixo unsympathisch ist, ein Laudoracing zu resinig und die den doppelt so teuren Top Marques für irrsinnig halten, die obendrein nicht auf den Minichamps warten möchten. Fiat Abarth 131 Rally in 1:18 gibt es en masse, der Solido ist einer von ihnen, ist der preiswerteste und ist durchaus ein gutes Modell.

Das trifft auch auf den BMW M3 E30 zu. Solido macht ihn preiswert und gut, nun in neuer Version als Alpina mit den hübschen, zarten Dekorstreifen und passenden Alus im typischen Astraldesign. Aus seinem BMW M3 E30 kann Solido ganz einfach diese Alpina-Version kreieren, denn der '89er B6 3,5 S ist

schlichtweg der sportlichste M3 E30. Aus den ohnehin knackigen 200 PS machte Burkard Bovensiepen ultralässige 254 Pferde, aber nicht durch Tuning des M3-Motors (2,3-Liter-Vierzylinder). Vielmehr verpflanzte er den getunten 3,5-Liter-Reihensechser in den M3 und machte daraus einen 255-km/h-Renner. Dazu stets eine besondere Lackierung, die typischen Alpina-Streifen, andere Felgen, leichte Tieferlegung – sonst keine optischen Veränderungen gegenüber dem Serien-M3. Somit ist der Solido B6 3,5 S nur eine Farbvariante, aber eine entzückende.

● **S1801520** Alpina B6 3,5 S (BMW M3 E30) 1989, UVP 44,95 €.

● **S1806004** Fiat Abarth 131 Rallye Stradale 1977, UVP 44,95 €.

● **S1801312** Renault 5 Turbo European Cup 1984 (Paul Belmondo). UVP 54,95 €. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18.

Alexander F. Storz

Auch Renault kannte Markencups zur Nachwuchsförderung. Damit unterhielt man das Publikum als Rahmenprogramm der Formel 1 und gerierte manchmal auch talentierten Nachwuchs. Da gab es den Gordini-Cup bis 1978, den Renault 5 Cup von 1974 bis 1990 (wozu der European Cup gehörte), seither die Renault-Clio- und -Mégane-Cups. In Westdeutschland rannten die R5 im Renault-Elf-Cup.



Die preiswerte Alternative zu jenen, die dreistellig sind: Schöner Fiat Abarth 131 Rally, attraktive Farbe, überdies eine prima Basis für Umbauer.





Bis Oktober 1940 baute Opel 4560 Werks-Cabriolets auf Basis des '38er Kapitän. Bei der Wiederaufnahme der Produktion nach dem Krieg gab es nur noch den Viertürer, keinen Zweitürer und kein Cabriolet mehr.

D-C-Fix und Kunstleder

Die untere Opel-Mittelklasse, geschmückt wie ein Pfau, der Ascona Voyage mit Vinyl Dach und Holzdekor. Und die obere Klasse zu Vorkriegszeiten, der '38er Kapitän, als edles Cabriolet. Die Opel-Sammlung verwöhnt uns diesmal mit außergewöhnlichen Opels.

In den 70er Jahren waren D-C-Fix-Holz und Kunstledersitze das Nonplusultra in gehobenen Mittelklasse-Interieurs – überall dort, wo es nicht zu Echtholz und Echtleder reichte. Opel peppte seinen Ascona Kombi außen mit diesen Materialien auf, mit einem optionalen Optikpaket aus Holzimitat-Klebefolie an den Flanken und der Heckklappe sowie Vinyl Dach. Opel nannte ihn nicht Caravan, wie üblich, sondern Voyage und wollte ihm dadurch das Handwerkerimage nehmen. Die Kunden goutierten diesen Amerikanismus in Höchstkultur nicht und verlangten nach einem normalen Caravan. Opel reagierte und nahm den geschmückten Pfau bald wieder aus dem Programm, kaum einer überlebte im Originalzustand mit Holzfolie. Umso schöner, dass die Opel-Sammlung an diesen extravaganten Ascona erinnert.

Fotos:
Alexander F. Storz



Die Grundfarbe ist Arktisweiß, gepaart mit hübsch dekoriertem, rotem Interieur, dazu schwarzes Vinyl Dach (mit in die Form eingravierten Nähten) und sehr schön gemachtem Holz an Flanken und Heckklappe, das nicht nur eine sauber nachgebildete Maserung aufweist, sondern sogar leicht dreidimensional wirkt und es auch ist, was der Finger spürt, wenn er darüber streicht. Darüber hinaus die gewohnten Vorzüge dieser Serie, nämlich formal hervorragend getroffen, aufwändig gemacht, sehr gut detailliert, prima bedruckt. Der rechte Außenspiegel ist ein aufpreispflichtiges und damals unübliches Extra. Das Begleitheft bezeichnet den Ascona Voyage als „Shooting Break“, was wir mit Amusement zur Kenntnis nehmen und ziemlich gewagt finden.

Der blaugrüne Kapitän ist ein zweitüriges Cabriolet, ein Kind des amerikanischen Aerodynamik-Booms („Streamlining“ oder „Airstreaming“) der 30er Jahre. Für das Opel-Design waren in den USA Frank Quick Hershey und Strother MacQuinn im Buick-Studio zuständig. Ganz neu beim 1938er

Kapitän: Zuvor hatten alle GM-Fahrzeuge noch frei stehende Scheinwerfer. Der Kapitän war der erste GM-Wagen mit in die Kotflügel integrierten Lichtern. Das war ein wesentlicher und wichtiger Schritt in Richtung des modernen Fahrzeugbaus, bei dem die einzelnen Karosseriebestandteile, zuvor jedes für sich eine in sich geschlossene Einheit, zu einer Gesamtskulptur verschmolzen wurden. Um diese Neuerung den Käufern schmackhaft zu machen, erhielt der Kapitän '38 wunderschön gezeichnete Scheinwerfer, sechseckig, ganz im Art-Déco-Stil. Damals waren Scheinwerfer, im Gegensatz zu heute, keine Designikonen, sondern sie hatten die Aufgabe, die Straße auszuleuchten. Sonst nichts. Damit ist der 1938er Opel Kapitän das eigentliche Bindeglied zwischen zwei Designepochen, die man englisch „Pre Modern“ und „Classic“ nennt.

Ab Werk lieferte Opel den Kapitän als zwei- und viertürige Limousine sowie als zweitüriges, viersitziges Cabriolet mit Ledersitzen, dessen Verdeck die Firma Gläser in Dresden zulieferte, das Modell der Opel-Sammlung. Es verkörpert dieselben Tugenden wie alle anderen Vertreter der Serie, besonders hübsch der Innenraum mit Armaturenbrett ebenso in Karosseriefarbe wie der obere Abschluss der Innenverkleidungen, Felgen auch in Wagenfarbe, dazu Weißwandreifen, sehr akkurate Bedruckung der vielen Chromzierleisten im Grill, deren oberen vier bis zum Ende der Motorhaube seitlich verlängert gestaltet sind. Der Kapitän verfügt, wie alle dachlosen Fahrzeuge aus der Opel-Sammlung, über keine zu öffnenden Türen. Erneut zwei hervorragende Modellautos, herrliche Ergänzungen im Opel-Kosmos, bei denen man allenfalls eines bedauern kann: ihren Maßstab.

● **Nr. 52** Opel Kapitän Cabriolet 1938 und
● **Nr. 53** Opel Ascona A Voyage 1970. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP am Kiosk 34,99 €, im Abonnement 29,99 €.

Alexander F. Storz

Den Ascona Kombi gab es anfangs nicht in der Basisausstattung, sondern nur als Voyage, der L-Version entsprechend. Ihn krönte ein optional erhältliches, attraktives Optik-Paket mit Vinyl Dach und großflächigem Holzimitat an den Flanken und zwischen den Rückleuchten. Das hat Sonic sehr schön umgesetzt.

Fotos: Alexander F. Storz



Sehr schöne Bedruckung der Heckscheibe mit „Quattro“-Schriftzug und Heizdrähten. Durchbrochene Kopfstützen waren in den 90ern die letzte Mode.



Ein typisches Otto-Mobil mit all seinen Tugenden ist der Audi 200 C3. Aber ein paar frontale Untugenden trüben das Bild. Das ändert nichts an der Tatsache: Es ist die einzige Audi C3 Stufenhecklimousine bis dato, und Audi-Sammler kommen nicht daran vorbei.

Der schaut aber komisch

Er schaut nicht merkwürdig aus. Aber er schaut merkwürdig. Aus zu schmalen Augen. Frontale Unstimmigkeiten trüben das Bild des Audi 200 C3 von Ottomobile. Auf der Haben-seite: Er ist der einzige seiner Art und er trägt eine bestechende Lackierung.

Weiß ist Trend, seit etwa 2007, und rund zehn Jahre später hat die Industrie dann Weißmetall (inklusive dem dunkleren Crememetall) als Ableitung der Modelfarbe entdeckt. Teilweise sogar als teuerster Ton auf der Farbpalette, denn Weißmetall bedarf zweier Schichten Basislack (Unilack, darüber Effektlack in Perl oder Xirallic), als dritte Schicht der obligatorische Klarlack. Dabei ist das alles ein uralter Hut. Weiß war in den 60ern die Allerweltfarbe schlechthin und wurde in den 70ern zum Erkennungsmerkmal von Handwerker- und Flottenfahrzeugen degradiert. In den 80ern dann entdeckten die Extremtuner Metallicweiß für sich, besonders spektakuläre Zuhälter-Benze waren Perlmutterweißmetall. Das ließ die Industrie nicht kalt, und wer trendig sein wollte, wie Audi, bot dies gerne für Wagen der Mittel- bis zur unteren Oberklasse an, also vom Audi 80 bis zum 200er. Perlmutterweißmetall 9019 nannte VW/Audi den Ton, und er war von Anfang an halbseiden und nicht gerade seriös. Der Audi 200 Quattro 20V von Ottomobile be-

sticht also nicht nur dadurch, dass es endlich einen Audi C3 als Stufenhecklimousine gibt, sondern eben auch durch seine zeitgenössische Farbgebung – damals vor 30 Jahren in Mode und heute erneut.

Nun ist der Audi C3 ein bislang sträflich vernachlässigtes Modell in 1:18 und jeder freut sich über die Limousine. Jüngst erschien von der leider verblichenen Marke DNA Collectibles das gleiche Auto als Avant, enttäuschte aber durch zu aufrecht stehende Fensterstreben, was einen zu breiten Dachpavillon bedingte. Alles andere war gut. Die Otto-Limousine hat generell gut gelungene Formen, aber auch sie leidet ein wenig: Der Grill und somit die Scheinwerfer sind etwas zu flach und die Einheit ist zu sehr schräg gestellt, obendrein sind die A-Säulen ein wenig zu dick. Hier wünscht man sich eine Kombination aus beiden: Ottomobile mit der DNA-Frontpartie. Nun gut, mit diesem Formfehler muss

man leben. Generell ist der perlmutterweiße 200er ein tolles Modell, sehr zeitgeistig, innen reichhaltig und fein gemacht, auch der Dachhimmel strukturiert, aber keine Sicherheitsgurte, dafür schönes, helles Holz. Um-drehen darf man ihn nicht. Der Unterboden ist zwar rudimentär dekoriert, aber zugunsten der Auspuffanlage fehlt dem Wagen die

Kardanwelle nach hinten. Also doch nur ein Frontriebler, dieser „Quattro“... Es handelt sich um einen späten 200er nach der Modell-

pflge Anfang 1988, das Spitzenmodell mit 2,2-Liter-Turbo-Fünfzylinder-motor mit 220 PS und vier Ventilen pro Zylinder (also deren 20), hergestellt zwischen März 1989 und Juli 1991. Mit 242 km/h Topspeed war dieser Audi damals eine der schnellsten Serienlimousinen der Welt. **OT408** Audi 200 Quattro 20V 1989. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €.

Alexander F. Storz

Hier wünscht man sich eine Kombination aus beiden Audi-Modellen: Ottomobile mit der DNA-Frontpartie.

So sieht ein Audi 200 Quattro 20V von vorne aus. Und das Modell sieht nicht genau so aus. Das ist das Defizit am Modell. Eindrucksvolle Limousine, wobei die von den US-Exportmodellen übernommenen, massiven Stoßfänger immer Grund für Diskussionen darstellten.





Als Black Beauty tritt das Cabrio auf, da setzen die Leuchten in den neu gestalteten Front- und Heckblenden des Typ 964 auffallend optische Akzente wie die Cup-Felgen. Norev fertigt diese Ausführung exklusiv für Modelissimo.

Ein Duo auf allen Vieren

Porsche 964, da schnalzen Elfer-Kenner mit der Zunge. Auch Modelissimo weiß das und hat sich exklusiv von Norev zwei schicke Modelle schneiden lassen: einmal das Coupé mit Schiebedach und das Cabrio. Vorbild ist der Carrera 4, der erste Elfer mit Allradantrieb.

Vier Ringe, vier angetriebene Räder – das war ein vom Audi quattro ausgehendes Signal, das man in Zuffenhausen nicht übersehen konnte. Der ewig junge Elfer, gerade 25 Jahre alt geworden, bekam Familienzuwachs. Erstmals rückte eine ab 1989 erhältliche Variante mit Allradantrieb ins Programm: der Typ 964. Die motorsportlichen Erfolge des Audi quattro hatten die Schwaben aufgeschreckt, kurzerhand entschloss man sich in Zuffenhausen zur Entwicklung einer Allradvariante, was aber nur auf einer komplett neuen Bodengruppe möglich war, und auch eines neuen Fahrwerks bedurfte. Durch das auf dem Porsche 959 beruhenden Antriebssystem wurde der 911er damit einem größeren Käuferkreis zugänglich gemacht, kommentiert der Hersteller heute nüchtern diesen technologischen Schritt, der mehr war. Die Gelegenheit war da und wurde genutzt, dem 911 nach einem Vierteljahrhundert seines Daseins eine zeitgemäß angepasste Karosserie zu geben, womit das Ende der G-Serie besiegelt war. Ziel war, den Cw-Wert zu optimieren, der sich im Laufe der Jahre bedingt durch breitere Reifen, Amerika-Stoßstangen und erforderliche Änderungen an der Karosserie ergeben hatten. Keine leichte Aufgabe, denn der Elfer sollte ein Elfer bleiben, an der charakteristischen Grundform durfte nicht gerüttelt werden. Denn sie war keineswegs veraltet, alle Welt kannte sie, wie

auch die mit ihr erzielten Sporterfolge. Im Endeffekt ist ein fast komplett neuer Elfer entstanden, der gegenüber der G-Reihe 85 Prozent aus Neuteilen aufgebaut war.

Dabei gab es an der Karosserie nur minimale Veränderungen. Der Carrera 4, den sich Modelissimo zur Nachbildung ausgesucht hat, erhielt also neben aus Kunststoff geformten Bug- und Heckverkleidungen einen ausklappbaren Spoiler im Motordeckel, im roten Heckleuchtenband wurde ein reflektierender Porsche-Schriftzug untergebracht und die elektrisch einstellbaren Außenspiegel waren in ein in Wagenfarbe lackiertes Gehäuse integriert. Und siehe da, diese behutsamen Optimierungen reichten aus, um den Cw-Wert zu verbessern.

Der 3,6 Liter große Sechszylinder-Boxer im Heck leistete frei atmend 250 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 250 km/h, und das Gewicht, bedingt durch den Allradantrieb, hatte etwas zugelegt und lag nun bei gut 1450 Kilogramm. 1990 legte Porsche leistungsmäßig nach und bot den Typ 964 auch als Turbovariante an. Die ebenfalls 1990 nachgeschobene, abgespeckte Heckantriebsversion hieß Carrera 2. Der Typ 964 blieb bis 1993 im Programm und war als Coupé, Targa und Cabrio erhältlich.





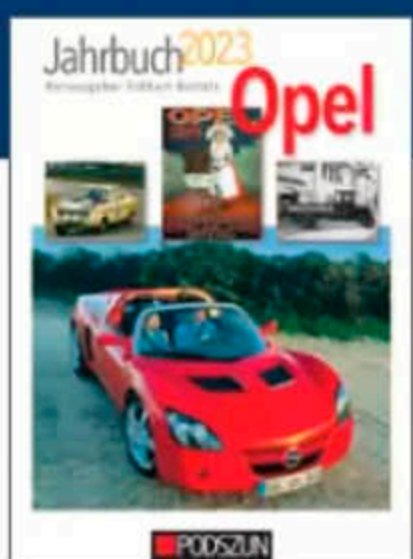
Das Coupé schimmert in Dunkelblau metallic und weist ein angraviertes Schiebedach auf.



Modelissimo bringt zwei dieser Varianten als Exklusivmodelle im Maßstab 1:18, einmal das Coupé mit Schiebedach, sowie das Cabrio. Beide sind glänzend gemachte Modelle, innen wie außen, dafür bürgt der Herstellername Norev. Das Cabrio sammelt natürlich Pluspunkte durch den ungestörten Blick auf das bildschöne Interieur, das eine Augenweide geworden ist. Für den besseren Einblick lassen sich die Seitentüren öffnen, das kommt dann dem Coupé zugute. Das gedeckte Farbdesign in Dunkelblau metallic mit durchgehend schwarzer Inneneinrichtung betont die gekonnte Umsetzung der Karosserielinien, auch die

Gravuren und die Kleinteile spielen in der Preisklasse unter 100 Euro in der obersten Liga. Zudem gewähren beide Carrera 4 auch Einblicke unter die zu öffnenden Front- und Heckhauben. Zwei 1:18-Miniaturen, die in jeder Karosserievariante 1000 Porsche-Fans begeistern dürften.

● **97675** Norev exklusiv für Modelissimo Porsche 964 Carrera 4 Coupé mit Schiebedach, dunkelblau metallic, Diecast, all open.
● **97674** Norev exklusiv für Modelissimo Porsche 964 Carrera 4 Cabrio, schwarz metallic, Fertigmodell, Diecast, all open, UVP je 89,95 €.
wr/gil



Opel Jahrbuch 2023

Eckhart Bartels (Hrsg.), Brilon (Podszun-Verlag) 2022, 144 Seiten. ISBN 978-3-7516-1058-2. Preis 18,90 €.

Die ersten 25 Ausgaben sind nun erledigt, die Macher des Opel-Jahrbuchs weiterhin voll motiviert zum Weitermachen. Das hören die Fans gerne, die sich jährlich auf die neue Ausgabe freuen. Die Freude ist berechtigt, 22 ebenso eigenständige wie opelinge Beiträge auf 144 Seiten versprechen und halten vielfältige Unterhaltung rund um den Opel-Blitz. Wer aber meint, das Opel-Jahrbuch hole ihn aus seinem allgemeinen Seelentief, der irrt. Wahrscheinlich nicht bewusst, sondern eher instinktiv – oder vielleicht sogar nur zufällig – behandelt ein Großteil der Jahrbuch-Beiträge Themen, die mit dem Ende, dem Verfall, dem Ruin, der Traurigkeit zu tun haben. Gründerzeitlicher Optimismus und Freude am Opel kommen natürlich zum Tragen (Rallye Kadett, Senator und Holden in der Tourenwagen-Meisterschaft, der Plüsch-Pinguin für Opel-Wintersaisonartikel, 50 Jahre Alt-Opel-IG, Corsa-Story, Speedster). Ganz lecker ist die Erzählung über den Kinderwagen-Hersteller Opel & Kühne in Zeitz, der trotz Namensgleichheit nichts mit der Autobauer-Familie gemein hat, trotzdem ebenfalls vierrädrige Gefährte produzierte und sogar mit Erlaubnis der Rüsselsheimer das Opel-Signet verwenden durfte. Doch wesentliche Beiträge, welche durchaus neue Aspekte in der Opel-Historie hervorbringen, tendieren ins Negative, Depressive, Endzeitliche, Fatale. Zunächst die aktuellen Analysen zur Marke Opel im Stellantis-Verbund, zum momentanen Opel-Programm (ohne Insignia, ohne Coupés, ohne Ansätze von Sportlichkeit, vielmehr reiner Elektro-Pragmatismus) und vor allem zur derzeitigen Stimmungslage der Opel-Händler ist knallhart analysiert und alles andere als hoffnungsfroh.

Ein Rückblick führt uns zu den Subventionslastwagen, welche die Reichsregierung vor dem Ersten Weltkrieg finanziell förderte,

um sie im Krieg zu verwenden. Das ist so wenig hoffnungsfreudig wie die Erzählungen über das Notgeld, das Opel für die Belegschaft ausgab zu Zeiten der Hyperinflation 1923. Der Rückblick auf das Opel-Lastwagen-Werk in Brandenburg an der Havel bringt viele neue Erkenntnisse, denn bisher wussten wir nur, dass es im Zweiten Weltkrieg zerstört und danach enteignet wurde. Das Jahrbuch erzählt die Standortgeschichte bis heute, mit aktuellen Bildern einer Spurensuche, die ins Nichts führte – drei Kriegsthemen in aktuellen Kriegszeiten. Ebenfalls eine Misserfolgsstory ist diejenige des Opel Arena, mit dem Rüsselsheim nach dem bejammernswerten Bedford Blitz und der Isuzu-Midi-Trauerära den Weg zurück in den Transportermarkt suchte, aber erst mit dessen Nachfolger fand. Dann das Interview mit Walter Treser (Opel-Sportchef, entwickelte aus dem Lotus Elise den Opel Speedster), hervorragend, schön zu lesen. Aber wir wissen: Es war das letzte Interview, das Walter Treser gab, kurz nach dem Termin starb er. Das Stimmungsbild vom Werk Eisenach vermittelt alles andere als blühende Landschaften. Die Analyse der derzeitigen Situation von Opel in Österreich (5 % Marktanteil dort) lässt niemanden jubeln und zu guter Letzt muss das Jahrbuch die Betriebsschließung des Passauer Traditionsbetriebes Opel-Hofbauer nach 112 Jahren vermelden.

Das Jahrbuch spiegelt die Realität wider. Opel ist eine traditionsreiche und sympathische Marke, und die Opel-Fans leben in der Vergangenheit. So mancher Enthusiast, der die Garage voll an Opel-Pretiosen hat und der „seiner“ Marke von Herzen wohl gesonnen ist, findet im aktuellen Programm von Opel nichts, was er als Erstwagen nutzen könnte. Vor allem jetzt, da es nicht mal mehr einen Insignia gibt. Der größte Opel ist nun ein SUV, und die größte Opel-„Limousine“ ist tatsächlich der Astra. Der Astra steht historisch in der Kadett-Nachfolge. Und der war seinerzeit der kleinste Opel. Der Kleinste heißt heute Rocks-e und ist so eine Art Rollstuhl mit Batteriebetrieb. Über dieses „Leichtfahrzeug“ lesen wir auch – im Opel-Jahrbuch 2023. afs



MAN und Kotte Garant als grüner Agrar-Tanksattelzug

Fotos: Johannes Schwörzer

Vom Feld auf die Straße

Bei den Agrar-Lkw für die Landtechnik im Maßstab 1:32 macht Wiking keine halbe Sachen und bietet die passenden Auflieger mit an.

Ende 2007 startete Wiking mit einem Fendt 936 Vario und einem Krone-Ladewagen ein neues Produktsegment im Maßstab 1:32. Abweichend von der Mutterfirma positionierte sich Wiking qualitativ und preislich über der Siku-Farmer-Serie. Dabei wurden vor allem Schlepper in den Landtechnik-Maßstab 1:32 umgesetzt. Aber nicht nur die. Von Beginn an gab es passende Anhänger und Anbaugeräte. Mähdrescher, Häcksler folgten ebenso wie Rübenroder und Kartoffelernter.

Den Entwicklungen der industrialisierten Landwirtschaft folgend, wurden auch Maschinen umgesetzt, die ursprünglich in der Bauwirtschaft angesiedelt waren. Folgerichtig gehören in der Landtechnik eingesetzte Teleskoplader ebenso wie Radlader mittlerweile zum 1:32-Programm von Wiking.

Nun folgt ein weiterer Schritt – Lastwagen in 1:32. Das ist ein bisher ungewöhnlicher Maßstab für Straßen-Nutzfahrzeuge, denn Lkw-Miniaturen sind üblicherweise in 1:50 gehalten. Wiking führte diesen Maßstab Ende der 1940er Jahre für Werbemodelle von Tempo und Hanomag ein. In den 1960er Jahren sorgten Strenco, ab 1968 NZG und kurz darauf Conrad dafür, dass Bau- und Nutzfahrzeuge in diesem Einheitsmaßstab vergleichbar blieben. Auch viele ausländische Hersteller wie beispielsweise Tekno und Corgi setzten bei Nutzfahrzeugmodellen auf den Maßstab 1:50.

Doch Wiking hat kein Interesse an einer Maßstabs-Diversifikation. Vielmehr reagiert man in Lüdenscheid auf die Entwicklungen im Landtechnikbereich. Das Transportvolumen von Agrargütern auf der Straße nimmt nämlich zu. Und so bieten renommierte Lkw-Hersteller spezielle Agrar-Ausführungen ihrer Lastwagen an, die sowohl für den Straßeneinsatz als auch für die Ladegut-Übernahme auf dem Feld geeignet sind.

Ein Mitbewerber aus Holland offeriert bereits moderne Sattelzugmaschinen in



Kotte Garant mit Andocktrichter und geöffnetem Armaturen-kästchen



Krampe Rollbandwagen Bandit mit Leiter und geöffneter Entladungsklappe

MAN TGS und Krampe Bandit als kompletter Sattelzug in Rot





Gekippte MAN-Kabine – für guten Zugang und gutes Sichtfeld zum Motor. Wiking setzt das Zweiachs-Chassis detailliert um.



MAN TGS mit geöffneter Wartungsklappe

1:32. Doch Wiking ist wohl der erste Hersteller, der einen speziellen Agrar-Lkw in dieser Baugröße umsetzt. Die Wahl fiel auf die MAN TGS Sattelzugmaschine. Für den landwirtschaftlichen Einsatz werden die nur 2,28 m breiten TGS-Kabine verwendet. Wichtig ist die zusätzlich angetriebene Vorderachse, die den Zweiachser zum Allradler machen. Augenfällig am Wikingmodell sind die Druckluftleitungen zu den Radnaben. Mit dieser Zusatzausstattung kann beim Vorbild der Reifendruck auf dem Acker bodenschonend abgesenkt und auf der Straße wieder erhöht werden. Die Traktion wird durch Traktorreifen mit V-Profil verbessert. Selbstverständlich gibt es das Ackerprofil auch beim Wikingmodell. Die Reifen selbst sind ohne Herstellerkennzeichnung oder gar Größenangaben.

Passend zu den vielen Bewegungsfunktionen der Wiking-Traktormodelle weist der MAN etliche Gimmicks auf. Die Vorderräder sind einschlagbar, das Lenkrad dreht dabei nicht mit. Die mit einer authentischen Innenverkleidung bestückten Türen lassen sich öffnen und fallen beim Schließen mit einem feinen „Plopp“ ins Schloss. Für einfache Wartungsarbeiten kann die Blende mit der geschlossenen Kühlergrillattrappe aufgeklappt werden. Ein flaches Relief zeichnet das Vorbild des Kühlers nach. Die Kabine kann für aufwändigere Kontrollen nach vorne gekippt werden. Dort finden sich die Motorenimitation des beim Vorbild 510 PS starken Reihensechszylinders.

Innen hat Wiking das Vorbild sachgerecht mit dem asymmetrischen Armaturenbrett ausgerüstet. Selbst die SmartSelect-Steuerung wird angedeutet. Fein detailliert präsentiert sich der Leiterraum mit einer Vielzahl von Nebenaggregaten und dem sichtbaren Antriebsstrang. Der Sattelteller ist kippbar und kann mittels eines kleinen Hebels die Aufliegerzapfen arretieren. Für das Ziehen eines Anhängers liegt ein separater Bolzen bei.

Ein Wort zur Handhabung am Schluss: Beim Anfassen ist das zeitgleiche Fixieren der Vorderräder im Pinzettengriff beson-

ders schonend für die 1:32-Miniatur. Ähnlich wie beim Vorbild ist das Modell vom Gewicht her frontlastig. Beim Anheben des Modells zwischen den Achsen werden die fein ausgeführten Anbauteile wie die kleine Aufstiegsleiter belastet. Ein halbes Kilo Modellgewicht ist eine Ansage – in diesem Fall auch ein Zeichen für die Hochwertigkeit der Wiking-Miniatur.

Wiking lässt den MAN gleich in vier Farbvarianten losfahren:

- **17077650** MAN TGS 18.510 4x4 BL zweiachs-Zugmaschine „Ackerdiesel“ in Grün.
- **17077651** MAN TGS 18.510 4x4 BL zweiachs-Zugmaschine „Ackerdiesel“ in Schwarz.
- **17077652** MAN TGS 18.510 4x4 BL zweiachs-Zugmaschine „Ackerdiesel“ in Weiß.
- **17077653** MAN TGS 18.510 4x4 BL zweiachs-Zugmaschine „Ackerdiesel“ in Rot. UVP je 129,95 €.

Die Sattelaufleger

Passend zu den erstmals verfügbaren Sattelzugmaschinen offeriert Wiking zwei neue Auflieger. Bisherige Anhänger für Trecker wurden stets nur angehängt. Jetzt kann aufgesattelt werden.

Die Firma Kotte wurde bereits 1892 in Rieste in der Nähe von Osnabrück gegründet. Der Betrieb hat heute 135 Mitarbeiter und wird weiterhin als Familienunternehmen geführt. Der Name Garant wird als Marke verwendet. Kotte baut die Tankauflieger aus Stahl. Die Bezeichnung „30 000“ entspricht dem Maximalvolumen von 30 Kubikmetern.

Wiking erstellt den Tank in Kunststoff, das Chassis ist in Metall ausgeführt. Alle drei Achsen sind voll gefedert. Die vordere Achse kann beim Wiking-Modell für Leerfahrten eingezogen arretiert werden. Die Hinterachse ist lenkbar und verkleinert so den Wendekreis. Viele Nebenaggregate erfahren ihre Umsetzung, etwa der Andocktrichter oder das aufklappbare Armaturenkästchen im Heck. Zwei aus weichem Kunststoff hergestellte Schläuche liegen oberhalb der Räder links und rechts vom Tank bereit für einen möglichen Einsatz. Wird der Garant solo abgestellt, so sorgen ausziehbare Ab-

stützungen für einen geraden Stand. Wiking offeriert den Gülle-Transporter in drei Farbversionen:

- **077654** Kotte Tanksattelaufleger Garant TSA 30.000 in Schwarz.
- **077655** Kotte Tanksattelaufleger Garant TSA 30.000 in Weiß.
- **077656** Kotte Tanksattelaufleger Garant TSA 30.000 in Grün. UVP je 109,95 €.

Krampe Rollbandwagen

Krampe ist Wiking-Sammlern ein vertrauter Begriff. Drei Modelle sind aktuell im Programm. Mit dem Bandit SB II kommt erstmals ein Sattelaufleger hinzu. Das Vorbild ist ein Horizontaleleerer; das heißt, der Behälter wird nicht gekippt. Vielmehr wird das Ladegut per Rollband heckseitig entleert. Wiking stattet seinen Krampe daher mit einer großen beweglichen Klappe im Heck aus, die natürlich weit nach oben geschwenkt werden kann. Kleinere Mengen können über einen in die Klappe integrierten beweglichen Schieber abgelassen werden. Der gesamte Behälter ist aus Zinkdruckguss gefertigt. Das Rollband wird durch eine fest aufgeklebte Gummieinlage dargestellt. Eine silberfarbene Leiter ist im Inneren fest verbaut. Wie beim Garant sind auch die Krampe-Achsen echt gefedert. Die erste Achse lässt sich für Leerfahrten anheben. Die Räder der letzten Achse lassen sich einschlagen. Natürlich kann auch dieses Modell dank ausziehbarer Stützen ohne Zugmaschine frei abgestellt werden. Der Sammler kann unter drei Varianten wählen:

- **077657** Krampe Rollbandwagen SB II 30/1070 in Rot.
- **077658** Krampe Rollbandwagen SB II 30/1070 in Grau.
- **077659** Krampe Rollbandwagen SB II 30/1070 in Schwarz. UVP je 119,95 €.

Fazit: Die Lüdenschneider bringen moderne Landtechnik auf die 1:32-Straßen und machen dabei keine halbe Sachen. Zum Serienstart der neuen MAN-Agrar-Sattelzugmaschinen gibt es zwei unterschiedliche Sattelaufleger. **Johannes Schwörzer**



Auch in der sechsten Generation liefert der Bulli unendlich viele Vorbilder: Kampfmittelbeseitigung, Tierrettung, ELW1 Halbbus Petersberg und Landespolizei Fürstentum Liechtenstein.

Fotos: Kurt Richter

Und ewig lebt der Bulli

VW T6 über VW T6 – würden wir alle VW T6, die Rietze auf den Markt bringt, präsentieren, könnten wir ein Sonderheft auflegen. Doch begnügen wir uns mit vier Vertretern nach interessanten Vorbildern, ergänzt um eine Feuerwehrdrehleiter und zwei Busmodelle.

Kein klassisches Einsatzfahrzeug stellt der VW T6 des Tierschutzvereins Hamburg dar, da er nicht mit Blau-, sondern nur mit Gelblichtern ausgestattet ist. Trotzdem übernimmt er im Rahmen des Tierschutzes die wichtige Aufgabe, Tiere zu retten und Tierleid zu mildern und dem Tierschutz zu einer größeren allgemeinen Akzeptanz in der Gesellschaft zu verhelfen. Der Tierschutzverein beschäftigt mehr als 100 Personen, die etwa 1000 Tiere betreuen und zum Teil rund um die Uhr im Einsatz sind, so zum Beispiel mit dem von Rietze miniaturisierten VW T6 mit dem Logo des Vereins auf den Scheiben.

● **53785** VW T6 Halbbus „Tierrettung Hamburg“. Karosserie silbermetallic mit grünem Streifendesign. Dachbalken mit zwei orangetransparenten Warnleuchten und ein orangetransparentes Einzelwarnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 22,90 €.

Die Gemeinde Petersberg liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Barockstadt Fulda. Die dortige Feuerwehr besitzt einen VW T6 als Einsatzleitwagen, der komplett ausgestattet ist, um eine effektive Einsatz-

leitung vor Ort durchzuführen. Das 2018 aufgebaute Fahrzeug hört auf den Funkrufnamen „1/11/1“ und verfügt über vier Sitzplätze. Interessant ist die für ein Feuerwehrfahrzeug grüne Beschriftung.

● **53874** VW T6 Halbbus ELW 1 „Freiwillige Feuerwehr Petersberg“. Karosserie rot. Zwei blautransparente Dachbalken. Funkrufname „1/11/1“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 23,90 €.

Die Beseitigung von Fliegerbomben aus dem 2. Weltkrieg ist immer noch ein aktuelles Thema. Die Kampfmittelbeseitigung des Landes Niedersachsen hält dafür personelle und technische Mittel vor. Dazu gehören auch Fahrzeuge wie der VW T6, den Rietze jetzt im Programm hat. Sein Vorbild trägt das amtliche Kennzeichen „H-KB 618“.

● **53880** VW T6 Bus „Kampfmittelbeseitigung Niedersachsen“. Karosserie silbermetallic mit blauer Bauchbinde und Motorhaube. Dachbalken mit zwei blautransparenten Warnleuchten und blautransparentes Einzelwarnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 22,90 €.

Das kleine Fürstentum Liechtenstein besitzt eine eigene Landespolizei, der alle Aufgaben des Polizeiwesens übertragen sind. Der schick lackierte VW T6 des Baujahres 2020 mit langem Radstand wird zur Aufnahme von Unfällen und Zwischenfällen sowie zur Absicherung von Einsatzstellen eingesetzt. Zusätzlich dient er der Abwick-

lung der täglichen Polizeiarbeit und für Streifenfahrten und Kontrollen. Das Fahrzeug ist in Vaduz stationiert.

● **53853** VW T6 Bus „Landespolizei Liechtenstein (FL)“. Karosserie weiß mit blau-leuchtrottem Streifendesign. Ein blautransparenter Dachbalken. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 22,90 €.

Im Saarland ist der Rettungsdienst Aufgabe der Landkreise. Zur Erfüllung dieser Aufgabe gibt es den „Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung“ (ZRF-Saar). Als Tochtergesellschaft des Zweckverbandes ist die Rettungsdienstlogistik und Service GmbH (RDS) für die zentrale Beschaffung und Bereitstellung von Rettungsdienstfahrzeugen sowie deren technische und medizinische Ausstattung zuständig. Auf jeder saarländischen Wache steht mindestens ein Rettungswagen, wie er von Rietze im Rahmen der Einsatzserie mit allen Bedruckungen des Vorbilds mustergültig verkleinert wurde.

● **76205** Einsatzserie 1:87 Strobel RTW '18 „ZRF Rettungsdienst Saarland“. FH und Aufbau weiß mit gelb-leuchtrottem Streifendesign. Vier blautransparente Warnlichter. Kennzeichen „HOM-QZ 112“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,90 €.

Die Stadt Lüdenscheid im Sauerland dürfte wohl jedem Modellautosammler bekannt sein. Auf der Feuerwehr- und Rettungswache am Dukatenweg sind 115 hauptamtliche Kräfte beschäftigt, die alle Aufgaben des Rettungswesens wahrnehmen. 2020 wurde eine neue Mercedes-Benz Atego Magirus DLK 32 in Dienst gestellt, die damit die gänzliche Erneuerung des Löschzugs abschloss. Eine Besonderheit stellt die rote Farbgebung der



Einsatzserie 1:87 Strobel RTW '18 „ZRF Rettungsdienst Saarland“

LESENSWERTES

**Formel 1 Jahrbuch 2022**

Michael Schmidt, Motorbuch Verlag, Format 21 x 28 cm, 210 Seiten, 1 S/W- und 262 Farbbilder, 19 Zeichnungen, ISBN 978-3-613-04490-6, Preis 29,90 €.

Das im Motorbuch Verlag jährlich erscheinende Kompendium der Königs-klasse ist ein Buch für F1-Freunde und Modell-Sammler, das nicht so schnell aus der Hand gelegt wird. Jede Menge Informationen, Insider-Stories, technische Details der teilnehmenden F1-Racer, aber auch das Regelwerk wird sehr ausführlich und auch für den Einsteiger gut erklärt vorgestellt. Seien es nun der Abschied des viermaligen Weltmeisters Sebastian Vettel, die restriktiven, finanziellen Regeln oder das Verzocken von Mercedes-AMG, der Autor Michael Schmidt hat jeden Stein umgedreht und zeigt sich in gewohnt blendender Form. Es war ein spannendes Jahr 2022, als Mercedes-AMG von Ferrari als zweite Kraft abgelöst wurde. Schmidt, gut vernetzt und hoch angesehen bei allen F1-Teams, zeigt auf, wie es finanziell um die Königs-klasse steht, erwähnt auch den eventuellen Einstieg von Honda, Cadillac und Hyundai, doch nimmt er auch die finanzielle Gier des Formel-1-Zirkus' sehr kritisch und sachverständig unter die Lupe.

Ein weiteres Highlight sind die absolut fantastischen Fotos. Egal, ob ein völlig erschöpfter Verstappen nach dem Sieg beim Grand Prix in Miami aus einer Red-Bull-Dose trinkt, ob Mick Schumacher seinen Haas F1 in Monaco in zwei Teile zerlegt oder die jubelnde Red-Bull-Crew nach dem Gewinn des WM-Titels, diese Fotos charakterisieren die Formel-1-Realität sehr treffend. **wr**



Mercedes-Benz Atego Magirus DLK 32
„Feuerwehr Lüdenscheid“

vierten Leiter des Leiterparks dar. Rietze hat auch dieses Modell perfekt verkleinert.

● **71657** Mercedes-Benz Atego Magirus DLK 32 „Feuerwehr Lüdenscheid“. FH, Aufbau und Leiterstuhl rot. Trittstufen und Plattformen chromsilbern. Leiterpark lichtgrau und rot. Zwei blaugelbe Warnlichter. Beiliegend umfangreiche Zurüstteile. UVP 36,90 €.

Die Erneuerung der Schienenbindung der Festen Fehmarnbeltquerung hat zur Folge, dass nördlich von Neustadt/Holstein keine Züge mehr fahren. Der Schienenersatzverkehr erfolgt seit Anfang dieses Jahres durch komfortable Doppelstockbusse des Typs Neoplan Skyliner '11, betrieben durch die Autokraft GmbH als Partner der Deutschen Bahn. Die Expressbusse X85 verkehren stündlich auf die Insel Fehmarn. Nicht nur im Original, auch im Modell stellen die

Busse eine sehr schicke Erscheinung auf den Straßen dar.

● **69051** Neoplan Skyliner '11 „Expressbus X85 Lübeck-Fehmarn“. Aufbau azurblau und türkis. IA grau. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 37,90 €.

Seit über 75 Jahren betreibt Spangler Touristik Fernbusreisen und auch den Linienverkehr in der Region zwischen Ingolstadt und Neuburg an der Donau. Der neu in Dienst gestellte MAN Lion's Intercity LE mit der Spangler-typischen Seitengestaltung bedient die Linie 30 von Schrobenhausen nach Neuburg a. d. Donau.

● **74757** MAN Lion's Intercity LE „Spangler Touristik“. Aufbau hellblau mit bunter Seitenbedruckung. IA dunkelgrau. Linie „30 Neuburg-Schrobenhausen“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Kurt Richter



Neoplan Skyliner '11 „Expressbus X85
Lübeck-Fehmarn“ (oben) und MAN Lion's
Intercity LE „Spangler Touristik“





Neues Fahrerhaus mit flachem Dach: Iveco S-Way LNG Tandemkühlkoffer-Hängerzug für „Edeka“

Mit Teilen zaubern

Es müssen nicht immer die Aufsehen erregenden Formneuheiten sein, die den Modellautokosmos im Maßstab 1:87 bereichern. Oft reichen neue Bauteile aus, um interessante Neuheiten zu erschaffen, die das Modellsortiment gelungen erweitern. Herpa macht dies in vorbildlicher Weise vor.

Aus den umfangreichen Neuheitenlieferungen aus Dietenhofen haben wir uns einige attraktive und zum größten Teil mit neuen Bauteilen versehene Modelle herausgesucht.

Die Einzelhandelsunternehmen unter dem Dach der Edeka-Einkaufsgenossenschaft sind wohl weithin bekannt. Und auch die Lastwagen sind auf unseren Straßen allgegenwärtig. Bei Herpa gibt es jetzt einen Iveco S-Way LNG Tandemkühlkoffer-Hängerzug, der gleich zwei Formneuheiten in sich vereint. Zum einen das neue Iveco S-Way Fahrerhaus mit flachem Dach, zum anderen neue, flachere Koffer in der Vorbildlänge von 7,82 Metern mit angelegter Ladebordwand. Wer sich wundert, dass das Fahrerhaus auf den Seiten keine Edeka-Bedruckung besitzt: Dies geschah auf ausdrücklichen Wunsch von Edeka.

● **315746** Iveco S-Way LNG Tandemkühlkoffer-Hängerzug. FH und Kofferaufbauten silbermetallic. FG basaltgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 44,95 €.

Seit 1919 ist das Unternehmen Haas aus Schenkenzell im Schwarzwald aktiv, begonnen hat alles mit Langholztransporten. Heute ist Ferntransporte Haas ein modernes Logistikunternehmen mit 25 Sattel- und Gliederzügen. Darunter befinden sich auch mehrere Lastzüge mit 15 Meter-Aufliegern. Herpa verkleinert eines dieser Fahrzeuge mit der markanten Bedruckung der Kofferseiten und spendiert ihm dazu noch einen formneuen Palettenkasten. Ein besonderes Kleinod ist die sehr individuell gestaltete Zugmaschine mit Zusatzscheinwerfern auf dem Dach.

● **314633** MANTGX GX Individual 15 M Gardinenplanensattelzug „Ferntrans Haas“. FH und Kofferaufbau orange. Kofferdach weiß. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 49,95 €.

Das neue MAN Fahrerhaus mit der aktuellen Bezeichnung MANTGX GX (bisher MANTGX XLX) erscheint als Solozugmaschine in den Farben Weiß, Rot und Blau, wobei die beiden letzteren als limitierte Auflage er-



MAN TGX GX als neutrale, rote Zugmaschine

scheinen. Das Besondere an dieser Kabine ist, dass sie nicht mehr mit konventionellen Seitenspiegeln ausgestattet ist, sondern mit Spiegelkameras, die dem Modell zu Selbstmontage beiliegen.

● **315869** MAN TGX GX Zugmaschine. FH rot. FG schwarz. Beiliegende Spiegelkameras. Limitierte Auflage. UVP 18,95 €.

Herpa lanciert eine neue Serie von Baufahrzeugen in neutraler Ausführung und in der Farbgebung Mausgrau. Einen Farbtupfer stellen bei diesen Modellen die gelben Stoßstangen mit Warnschraffuren dar. Die Mercedes-Benz Arocs Zugmaschine zieht den neuen Schmitz Cargobull Kippauflieger mit Stahlmulde. Keine Panik, die bisherige Baustellen-Reihe in Kommunalorange wird fortgeführt. Aber die mausgrauen Fahrzeuge sehen schon sehr schick aus.

● **315654** Mercedes-Benz Arocs M Schmitz Cargobull Kippsattelzug mit Stahlmulde. FH und Kippmulde mausgrau. FG und IA



MAN TGX GX Individual 15 M Gardinenplanensattelzug „Ferntrans Haas“

Mercedes-Benz
Arocs M Schmitz
Cargobull
Kippsattelzug mit
Stahlmulde
Fotos: Kurt Richter



schwarz. Arbeitsbühne und Anbauteile silbern. Zwei transparente Warnleuchten. Beiliegend Seitenspiegel und Hydraulikstempel. UVP 29,95 €.

Luxussportwagen und Fahrzeuge der Extraklasse sind auf den Straßen Dubais, der Hauptstadt des gleichnamigen Emirats am Persischen Golf unterwegs. Namen wie Bugatti, Porsche, Ferrari und Lamborghini lassen die Herzen der Autoenthusiasten höher schlagen. Diese Fahrzeuge werden für Streifenfahrten und Öffentlichkeitsarbeit rund um die Sehenswürdigkeiten von Dubai eingesetzt. Nach der Mercedes-Benz G-Klasse und dem Audi R8 miniaturisiert Herpa nun ein eher alltägliches Automobil in den Farben der Polizei von Dubai, eine Audi A6 Limousine mit einem transparenten Dachbalken.

096935 Audi A6 Limousine „Police Dubai“. Karosserie weiß mit grünen Kontrastflächen. IA schwarz. Transparenter Warnlichtbalken. UVP 24,95 €.



Audi A6 Limousine „Police Dubai“



Zur feinen Zugmaschine gibt es einen farblich passend gestalteten, aber einfacher modellierten Auflieger.

Es gibt wieder ein neues Modell von Modellbau Schwarz, das bei Herpa schon vor langer Zeit angekündigt wurde. Die bekannte Scania Vabis LB 76 Zugmaschine in den Farben der ASG-Spedition zieht einen passend gestalteten Kühlaufleger aus dem Herpa-Sortiment.

87MBS026055 Scania Vabis LB 76 Kühlkoffersattelzug „ASG Spedition“. FH-Oberteil, Stoßstange und Kotflügel saphirblau. FG-Unterteil, FG und Felgen melonengelb. Kofferaufbau weiß. Auflieger-FG saphirblau. Beiliegendes Dachschild. UVP 59,95 €.

Kurt Richter



BREKINA
AUTOMODELLE

1:87



BMW 635 CSi,
1983
Nr. 257490 19.95 €



Büssing D2U Doppeldecker,
1960
Nr. 256865 34.95 €



Cadillac Eldorado
Convertible, 1976
Nr. 259569 19.95 €



Ford Sierra RS Cosworth,
RAC'87, 1987
Nr. 257073 19.95 €



GMC General, 1980
Nr. 255779 24.95



Magirus 310 D 16 Pritschen-SZ, 1974
Nr. 257194 32.95 €



Renault 12 TL
Nr. 226482 14.95 €



Saurer 5 GVF-U, 1951
Nr. 261815 29.95 €



VW Golf I, 1974
Nr. 260074 11.95 €

PCX87

1:87



Audi 80 (B2), 1978
Nr. 260101 22.95 €



Audi Coupe, 1985
Nr. 259314 22.95 €



Citroen CX Break, 1976
Nr. 258310 19.95 €



Exklusiv
Ferrara Ultra, FDNY, 2013
Nr. 260035 39.95 €



Exklusiv
Ford Fiesta MK II, 1985
Nr. 259322 22.95 €



Opel Manta B Mattig, 1991
Nr. 260110 22.95 €



Talbot Matra Rancho Midnight, 1981
Nr. 259326 22.95 €



Exklusiv
Volvo 343, 1976
Nr. 257284 19.95 €



VW Jetta II, 1984
Nr. 245929 22.95 €



In Steven Spielbergs Film „Duell“ erzeugte eine verwitterte Peterbilt 281 Zugmaschine Gänsehaut. Brekina erinnert auch daran, allerdings mit sehr chromglänzenden Felgen. Der gepflegten hellgelben Variante stehen sie bestens.

Auf der Überholspur

Gewiss, alle sind Klassiker, denen sich Brekina widmet. Und damit erschöpfen sich schon die Gemeinsamkeiten der jüngst ausgelieferten ersten von vielen angekündigten Neuheiten, zu denen deutsche Busse ebenso zählen wie ein bayrischer Auto-Millionär oder filmerprobte Lkw aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Der Teninger Modellhersteller fährt in diesem Jahr klar auf der Überholspur.

Das Jahr scheint kaum auszureichen, um die vielen angekündigten Brekina-Neuheiten (siehe *Caramini* 3/2023) in den Handel zu bringen. Zwar versprechen die Teninger, dass man Angekündigtes in Kürze liefern kann, doch ein, zwei Monate Wartezeit muss man darunter schon verstehen – in heutiger Nach-Corona-Zeit ist das aber wirklich schon kurz. Aber der mit den Februar-Neuheiten angekündigte Aston Martin DB5, seines Zeichens auch im Dienste ihrer Geheimdienst-Ikone James Bond, wird noch bis Mai auf sich warten lassen. Doch anderes erschien pünktlich, darunter der erste Generation des 3er-BMW in Top-Ausführung. Doch beginnen wir woanders, tief im Westen der USA, in Kalifornien.

Neue Modelle aus den USA

Wohl keine amerikanische Sattelzugmaschine hat mit ihrer Verfolgungsjagd so viel Furcht eingeflößt und für Gänsehaut gesorgt wie der Peterbilt 281, stählerner Hauptdarsteller in Steven Spielbergs frühem filmischen Meisterwerk „Duell“. Als der Thriller 1971 gedreht wurde, war die Zugmaschine noch allgegenwärtig auf den Highways von Nordamerika. Aber dieses Peterbilt-Exemplar war ein brauner Riese mit rostiger Patina, im Schlepp ein ebenso schmutziger Tankauflieger. Der Sattelzug, dessen Fahrer man nie in die Augen blicken kann, entwickelt sich zum Jäger eines jungen Mannes, der mit einem roten 1970er Plymouth Valiant De Luxe auf den kurvigen, bergigen Straßen der kalifornischen Wüste unterwegs ist. Wegen eines Kühlerschadens kann sich der Plymouth-Fahrer nur mit großer Mühe vor dem wilden Trucker retten, der seinen Peterbilt bei rußendem Abgasrohr entschlossen seinem Opfer hinterher drischt. Doch letztlich siegt das Gute, das Tankwagengespann stürzt einen Abhang hinunter und geht krachend in Flammen auf – das Wort „Flammable“ auf den Seiten des Tankaufliegers bewahrheitet sich.

Brekina bringt nun diese Peterbilt-Zugmaschine im verwitterten Rost-Look, aber leider nur die Zugmaschine ohne den Tankauflieger und auch keinen Plymouth. Das wäre für das Gänsehaut-Feeling in der Vitrine das Top-Set des Monats gewesen.

Brekina gibt eine Zugmaschine des Bautyps von 1955 an, das Film-Original stammte von 1956 und ist nicht zu verwechseln mit einem sehr, sehr ähnlichen Ersatzfahrzeug, einem 1960er Peterbilt 281, der erhalten geblieben ist und sich in Privatbesitz befindet (siehe Abbildung). Wohl aus Lizenzgründen gibt es von Brekina auf den Film keinen Hinweis, aber bei Cineasten stellt sich diese Assoziation automatisch ein. Zumindest wäre der Anfang für ein Kino-Auto gemacht, und von den glänzenden-bunt dekorierten und mit viel Chrom ausgestatteten anderen Peterbilt-Versionen hebt sich die „Duell“-Version auffällig ab.

Weitaus freundlicher tritt dagegen die moderne CMG-Zugmaschine General von 1981 auf, nach dem Weiß-Orange vom Februar sind nun Silbermetallic und Schwarz mit kontrastierenden Streifen und natürlich reichlich Chromschmuck angesagt.

● **85752** Peterbilt 281 Zugmaschine, Bj. 1955. FH „rostig“. FG schwarz. Anbauteile verchromt. Leicht patiniert. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

● **85753MCW** Peterbilt 281 Zugmaschine. FH hellgelb mit weißem Dekor. FG schwarz. Luftfilter weiß, restliche Anbauteile verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

● **85775** GMC General Zugmaschine, BJ. 1980. FH silbermetallic mit blauen Streifen. FG himmelblau. Anbauteile verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.



Das sehr ähnliche, erhaltene Ersatzfahrzeug aus dem Film Duell ist ein 1960er Peterbilt 281.

Der General von GMC gibt sich glänzend und ist top dekoriert.



● **85776** GMC General Zugmaschine. FH schwarz mit goldfarbenen Streifen. FG schwarz. Anbauteile verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Zu den US-Personenwagen. Die Sportwagen-Ikone Ford Mustang erhält zum einen ein braves hellblaues Lackkleid, und exklusiv im Programm im Brekina-Shop bzw. bei Model Car World ist die weiße Ausführung mit den blauen Go-Faster-Streifen, wodurch die Sportlichkeit der Fastback-Karosserie noch mehr betont wird.

Eher gemütlich als sportlich gibt sich der Ford LTD Country Square, der geräumige US-Kombi trägt auf seiner stählernen Außenhaut Holzdekore und erinnert damit an die früheren Woodies, die noch einen Kombiaufbau aus echtem Holzfachwerk trugen. Und die große Chevrolet-Limousine Caprice, ein Fullsize-Pkw der dritten Modellgeneration aus den 1980er Jahren, macht sich nicht nur privat, sondern auch in Versionen als New Yorker Taxi und der kalifornischen Autobahnpolizei nützlich.

● **19603** Ford Mustang Fastback Bj. 1968 Karosserie hellblau-metallic. IA grau. UVP 19,95 €.

● **19604MCW** Ford Mustang Fastback Karosserie weiß mit blauen Streifen. IA schwarz. UVP 19,95 €.

● **19627** Ford LTD Country Squire, Bj. 1979. Karosserie rot-metallic mit Holzdekor. IA braunrot. UVP 19,95 €.

● **19629MCW** Ford LTD Country Squire. Karosserie hellgrün-metallic mit Holz-Dekor. IA beige. UVP 19,95 €.

Außen schick, innen schick: Cadillac Eldorado Convertible 1976



● **19702** Chevrolet Caprice Sedan „New York Taxi“, Bj. 1987. Karosserie gelb. IA schwarz. UVP 19,95 €.

● **19703** Chevrolet Caprice Sedan „California Highway Patrol“. Karosserie schwarz-weiß. IA beige. Dachbalken mit rot- und blautransparenten Warnleuchten. UVP 19,95 €.

● **19705MCW** Chevrolet Caprice. Karosserie graumetallic. IA grau. UVP 19,95 €.



Holzdekor und Dachträger inbegriffen: Ford LTD Country Squire



Der 68er Mustang ist eine Sportwagen-Ikone.



Chevrolet Caprice als Taxi, Highway Police und feine Limousine



zylindermotor, bei BMW erst ab 1978 verfügbar. Äußerliches Merkmal sind die runden Doppelscheinwerfer im Kühlergrill, erstmals 1977 am BMW 320 verbaut. Die Vierzylinder-Modelle des E21 (315, 316, 318) trugen je nur einen größeren Rundscheinwerfer.

Das damalige Top-Modell der Reihe wurde von einem Reihen-Sechszylinder mit Bosch K-Jetronic angetrieben, während der von der Fachpresse als laufruhiger gepriesene Sechszylinder-320/6 den Sprit noch durch Solex-Doppelvergaser zum Verbrennen aufbereitete – und das für einen um 2000 D-Mark günstigeren Kaufpreis. So griffen damals doppelt so viele Kunden zu wie beim 323i, der in allen Maßstäben aber als Top-Modell der Liebling der Modellautoindustrie geworden ist.

● **24301** BMW 323i. Karosserie orange. IA schwarz. UVP 17,95 €.

● **24303MCW** BMW 323i. Karosserie beige. IA schwarz. UVP 17,95 €.

Natürlich beleben auch neue Nutzfahrzeuge das Programm. Der Mercedes-Benz O302 in der Nahverkehrsvariante mit Drehfалттüren eröffnet dabei einen ganzen Programmreigen, denn man fand das Vorbild nicht nur bei der Deutschen Bundespost und Bundesbahn, sondern auch vielen regionalen Verkehrsbetrieben, und das mit sehr unterschiedlichen Werbebannern.

Der O302 erschien 1965 im Programm von Mercedes-Benz in Ausführungen als Stadtlinienbus, Überlandwagen und Reisebus. Der O302 löste den rundlichen O321H ab und verkörperte das, was man den klaren, sachlichen Bauhausstil des Busdesigns der 60er Jahre bezeichnet. Äußerlich zur Schau getragener Luxus waren in den 60er Jahren unter anderen die Chromrahmen der

Doppelscheinwerfer für das Sechszylinder-Top-Modell: BMW 323i



Fenstereinfassungen, die uns Brekina nicht beschenken kann.

Der O302 war in vielfältigen Tür-Fenster-Kombinationen erhältlich. Die gewölbten, bis in den Dachbereich hineinragenden Seitenfenster waren nicht nur den Fernreisebussen vorbehalten, im Liniendienst aber seltener zu finden. Aber genau diese Aufführung der gewölbten Fenster beschert uns jetzt Brekina, als O302-13 R Ünh. Bei der Deutschen Bundesbahn war dieser Bus der direkte Vorgänger des legendären O 307 und wurde 1974, als im Jahr der Fußball-WM der O 302 die Mannschaftsbusse stellte, letztmals von Mercedes-Benz ausgeliefert.

Die von Brekina gewählte Ausführung trägt die Bezeichnung R Ünh, was bedeutet: R = Reihenbestuhlung, Ünh = Überlandwagen mit hohen Seitenscheiben, während der Reisebus als R Ün deklariert wurde. Und Brekina hat die Feinheiten äußerlicher Merkmale genau berücksichtigt, etwa bei der seitlichen Zierleiste. Beim Reisebus war diese Leiste oberhalb der Radausschnitte angebracht, beim Überlandbus saß sie auf Höhe der Oberkante der Radausschnitte. Und genau so ist's beim Brekina-Modell, das auch korrekt keinen seitlichen Zielschildkasten in der Karosserie besitzt. Das im Brekina-Prospekt abgebildete Originalfahrzeug entspricht mit seinen niedrigen Seitenscheiben nicht der Bauform R Ün. Seit Anfang Januar sind mehrere Varianten in 1:87 erschienen, wir zeigen zwei:

● **52102** Mercedes-Benz O 302-13 R Ünh mit 13 Sitzreihen. Aufbau hellbeige. IA rot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 32,95 €.

● **52104** Mercedes-Benz O 302-13 R Ünh „DB/Adler“. Aufbau pink. IA rot. Zielschild „Aschaffenburg Hbf“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

Auch mit dem Setra S 150 H erinnert Brekina an einen großen Wurf der deutschen Omnibusbranche, der im Jahr 1967 vorgestellt wurde. Grundlage ist die S100-Baureihe, die bei Kässbohrer eine neue Ära eingeleitet hatte. Dabei markierte der S150 das Topniveau der Baukastenfamilie, zu denen die Typen S100, S110, S120 und S130 gehörten. Das Baukasten-System führte zu einem sehr einheitlichen Erscheinungsbild bei einer Vielzahl von Varianten, aber es vereinfachte die Herstellung wie auch die Lagerhaltung. Hersteller Kässbohrer pries als Vorteile die gleichbleibend hohe Qualität in der Verarbeitung und die reichhaltige Ausstattung bei günstigen Preisen. Motorisiert wurde der S150 H von einem Henschel 6-Zylinder-Reihenmotor, der aus 7,8 Liter Hubraum eine Leistung von 160 PS kitzelte.

Im Maßstab 1:87 hat sich diese Setra-Reihe bislang der rar gemacht, es gab sie bei Stettinisch, später bei VK-Modelle. Brekina entwickelt Überland- und Reisebusausführungen, und letztere liegt nun vor. Vier Varianten wurden bereits ausgeliefert, und zwei davon können wir hier zeigen. Dabei hat sich Brekina nicht nur die Mühe gemacht, die Farbspiele außen nachzubilden, auch die Bestuhlung ist zweifarbig und deutet die bei Reisebussen

üblichen weißen Sitzbezüge im Kopfbereich an. Formtechnisch gut gelungen sind – und nicht vergessen wurden – feine, Setra-typische Bauteile wie der Frontgrill mit dem „K“-Logo, das auch auf den Radkappen zu finden ist.

● **56051** Setra S 150 H Reisebus. Aufbau weiß mit blauen Streifen. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

● **56055** Setra S 150 H Reisebus. Aufbau hellgrau mit roten Streifen. IA dunkelrot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

Dem DDR-Lastwagen IFA W50 wird man in diesem Jahr bei Brekina noch mehrfach begegnen, mit ganz unterschiedlichen, neuen Aufliegern, die *Caramini* als Formmuster bereits in der Ausgabe 3/2023 ge-

Mercedes O 302-13 R Ünh mit in den Dachbereich hineinreichenden, gewölbten Seitenscheiben



Der Setra S 150 markierte die höchste Ausbaustufe einer Busfamilie aus dem Baukasten.



zeigt hat. In den Handel gekommen sind vier Modelle, von denen wir hier zwei zeigen:

● **71200** IFA W 50 Pritschen-Sattelzug mit Plane. FH und Pritsche grau. FG rot. Plane zementgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

● **71204** MCW IFA W 50 Pritschen-Sattelzug mit Plane „Havel Obst“. FH und Pritsche grün. FG schwarz. Plane lichtgrau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.



IFA W50 mit einachsigen Pritschenaufleger, mal neutral im Auftritt, mal mit plakativer Beschriftung „Havel-Obst“.

Neue Modelle aus Italien

● **58543** Fiat 691 N „Millepiedi“ Koffer-Hängerzug „Campari“. FH dunkelrot. Kofferaufbauten cremeweiß. FG schwarz. Beiliegende Seitenspiegel und Ersatzräder. UVP 42,95 €.

● **58551** Fiat 691 N „Millepiedi“ Tank-Hängerzug „Parmalat“. FH- und Tankoberteile weiß. FH- und Tankunterteile hellblau. FG schwarz. Beiliegende Seitenspiegel und Ersatzräder. UVP 42,95 €.

Farb- und Formvarianten

● **61261** Büssing D2U Doppeldeckerbus „BVG – Möbel Hübner“. Aufbau mit mehrfarbiger Werbelackierung. IA dunkelgrün. Linie „13E Spandau Rathaus“. Wagennummer 1324. Kennzeichen „B-Z 234“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 39,95 €.

● **61262** Büssing D2U Doppeldeckerbus „BVG – Florida Boy Orange“. Aufbau gelb, Dach orangefarben. Rundum großflächige

Werbebeschriftung. IA dunkelgrün. Linie „62 Zoo Hardenbergplatz“, Wagennummer 1432. Kennzeichen „B-Z 432“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

● **83260** Magirus 310 D16 Koffersattelzug „Deutrans“. FH und Kofferaufbau orange. FG und Felgen blau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

● **19257** Ford Sierra RS 500 Cosworth „Gendamerie Grand Ducal (L)“. Karosserie weiß,

unten mit orangefarbenem Streifen. IA grau, Blautransparenter Dachbalken. Kennzeichen „A 4343“. UVP 19,95 €.

● **19262** Ford Sierra RS 500 Cosworth Rallye Monte Carlo 1987 „Texaco“. Karosserie weiß. IA grau. Startnummer 10. Kennzeichen „D 373 TAR“. UVP 19,95 €.

● **19263** Ford Sierra RS 500 Cosworth RAC 1987. Karosserie weiß-leuchttrot. IA grau. Startnummer 26. Kennzeichen „V 7853 BX“. UVP 19,95 €. **H.-J. Gilbert, Kurt Richter**



Bunte Sierras im Rallyekleid: RS 500 Cosworth Rallye Monte Carlo (links) und RAC, beide 1987. Neu sind die beiden unterschiedlichen Zusatzscheinwerfer. Die feine Dekoration mit Sponsorenlogos ist aufgedruckt.



Was wären die Berliner Doppeldecker ohne Werbung?



Ein Stück deutsch-deutsche Geschichte: Koffer-Sattelzug der DDR-Spedition Deutrans mit Magirus-Deutz-Sattelzugmaschine.



Ob Tank- oder Kofferaufbauten, der Fiat 691 N „Millepiedi“ stellt immer einen schönen Hängerzug dar. Die Kombination aus modernem Fahrerhaus mit diesen Aufbauten ist neu. Bisher gab es den Lkw nur mit Pritsche.



Flotter Auftritt – Mönig-Hängerzug mit MB Actros-Zugmaschine.

Manch ein Sammler wird sich wundern, wie es AWM schafft, monatlich „neue“ Modelle auszuliefern, obgleich die Produktion seit Juni 2020 ruht. AWM hatte als Hauptabnehmer immer Speditionen und Firmen, welche H0-Miniaturen für ihre eigene Werbung nutzten. Die damals produzierten Modelle waren zu zahlreich, um sie alle dem Fachhandel anzubieten. Aus diesem Schatz ehemaliger Werbemodelle offeriert AWM seit knapp drei Jahren besondere Vertreter, die hin und wieder – wie beim DBA-Modell – sogar noch in einer speziellen Verpackung stecken. Folgen Sie uns auf dem Streifzug durch die spannende ehemalige AWM-Werbemodellproduktion.

● **76119** MB Actros LH Schiebeflächen-Wechselkoffer-Tandem-HZ „Mönig Spedition“. UVP 31,95 €.

Das Unternehmen begann 1957 mit dem Transport von Holz und Milchkannen. Aktuell ist Mönig sehr breit aufgestellt und kann zudem eine Vielfalt von Logistik-Lösungen anbieten. Das AWM-Modell trägt zwar die betagte Actros-Kabine, die Koffer zeigen aber das immer noch aktuelle Design der Spedition.

● **76120** Renault AE mit Aeropaket und voll verkleideter Szm Schiebeflächen-KSZ „Privatbrauerei Fritz Egger“. UVP 29,95 €.

Die Familie Egger übernahm im 19. Jahrhundert eine bereits 1675 erstmals urkundlich erwähnte Brauerei. Heute zählt der in St. Pölten produzierende Betrieb zu den größten Privatbrauereien in Österreich. Ein Drittel der Produktion wird ins Ausland bis

Youngtimer-Flotte

Ehemalige Werbemodelle, Busse und Hängerzüge – AWM kann noch immer im monatlichen Liefer-Modus bleiben.



Selten im bisherigen AWM-Programm – Renault Bierlaster für die Privatbrauerei Fritz Egger.



Attraktives Werbemodell für Kögel/Foxx.

hin nach China, Paraguay und Südkorea geliefert. Mit dem Aufkommen der klassischen Diecast-Bierlaster-Miniaturen wurden H0-Präzisionsmodelle selten.

AWM offeriert hier eine hochwertige Miniatur mit optischer Trennung von weißer Technik (Sattelzugmaschine und Chassis

des Aufliegers) und dem in edlerem Hellbeige gehaltenen Pritschen-/Planenaufbau.

● **76121** MAN TG-A XXL mit Aeropaket Koffer-SZ „Kögel Foxx/Einzigtiger Preis“. UVP 29,95 €.

Das AWM-Modell wirbt für einen Kögel-Auflieger der Marke Foxx. 2006 wurden die Kögel-Produkt-Kategorien in Maxx, Phoenixx und eben Foxx aufgefächert. Der Foxx-Auflieger wurde ausschließlich über das Internet verkauft.

● **76122** MB Actros L Wechselkoffer-HZ „UPS“. UVP 31,95 €.

1976 eröffnete UPS in Neuss eine Niederlassung in Deutschland und trat damit in den direkten Wettbewerb mit der Deutschen Bundespost. Das AWM-Modell zeigt das immer noch aktuelle UPS-Outfit.

MAN Kühlkoffer-Hängerzug für Kühl-Trans Nagel.



● **76126** MAN F 2000 Kühlkoffer-HZ „Kühl-Trans Nagel“. UVP 31,95 €.

Das Vorbild stammt aus der Zeit der Jahrtausendwende. Zwecktypisch rüstete AWM sowohl den Koffer der Zugmaschine als auch den Anhänger jeweils mit einem passenden Kühlaggregat aus.

● **76128** DAF XF 105 SSC mit Aeropaket und vollverkleideter Szm Schiebeflächenkoffer-SZ „Spedition Busch/SIV“. UVP 29,95 €.

1985 wurde die SIV als Siegerländer Industrieverpackungs-GmbH gegründet. 1993 folgte der Umzug nach Kreuztal-Buschhütten. Das AWM-Modell überzeugt mit dreiteiligen Rädern und verchromten Felgen.

● **76139** DAF XF 95 SSC Schiebeflächenkoffer-HZ „DBA Logisticworld“. UVP 31,95 €.

Das Vorbildunternehmen wurde 2002 in Nürnberg gegründet und ging 2014 in die Insolvenz. Das AWM-Modell ist in einer bronzefarbenen Sichtsachtel untergebracht, die es laut Text als AWM-Werbe-Modell ausweist.

● **76143** Setra S 416 HD „Dunois 60 Anniversaire“. UVP 29,95 €.

Das Vorbildunternehmen besitzt insgesamt 140 Busse und wirbt damit, dass diese im Durchschnitt nicht älter als fünf Jahre sind. Das AWM-Modell wirbt für das 60-jährige Bestehen des französischen Unternehmens.

● **76146** Setra S 431 DT „André Rieu & Strauß Orkest“. UVP 31,95 €.

Das Begleitorchester gibt es seit 1987, der erste Auftritt folgte 1988. André Rieu erwarb gleich zwei Setra-Doppeldecker für sich und sein Orchester und ging damit ab 2005 auf Tour durch Europa und die USA. AWM zeigt den Stargeiger mit seinem Orchester auf den Seitenflächen des Doppeldeckers. Fans können sich vorbildgerecht zwei identische AWM-Busse zulegen.

● **76147** Setra S 416 GT-HD „Autokraft/THW Kiel/Stadtwerke Kiel“. UVP 29,95 €.

Die Stadtwerke Kiel werben mit dem Spruch: Deine Energie ist hier. Das AWM-Modell setzt mit gelungenen Handball-szenen diese Botschaft passend auf dem Setra-Modell um.



SIV Verpackungen via Spedition Busch mit dreiteiligen Rädern samt verchromten Felgen.



Der DBA-Hängerzug wird in einer Werbeschachtel ausgeliefert.

● **76148** Setra S 415 GT „Hartmann Reisen“. UVP 29,95 €.

Das Reise-Unternehmen mit Sitz in Rottenburg am Neckar beschäftigt 60 Mitarbeiter und feierte 2021 sein 75-jähriges Bestehen. Der AWM-Setra zeigt das Hartmann-Motiv mit der Vogel-Silhouette vor der aufgehenden Sonne.

● **76145** MB Tourismo M „Tourismo Werbung“. UVP 29,95 €.

In feinem Schwarzmetall präsentiert sich das (hier nicht abgebildete) Tourismo-Werbemodell von AWM. Lediglich in der Heckscheibe befindet sich mit dem Wort „Tourismo“ eine Beschriftung.

Johannes Schwörzer

Das Vorbild des Setra S 415 war in Rottenburg am Neckar stationiert und wurde von Hartmann-Reisen eingesetzt.



Gelungene Werbung für den Sportclub und die Stadtwerke Kiel.



Setra S 416 HD für 60 Jahre Dunois.



Setra Doppeldecker für den Stargeiger samt Strauß-Orchester.



Große, nicht abgedunkelte Fensterflächen kennzeichnen den Rancho als ein Freizeitmobil aus vergangener Zeit – trotz seiner Offroad-Aufmachung kein Allradler. Aber er war gefälliger designt als ein Renault 4 Fourgonnette oder eine Citroën Acadiane.

Fotos: Kurt Richter

Es leben die Achtziger

Unterschiedlichste Geschmacksrichtungen bedient PCX87 mit diesen vier Formneuheiten: Audi Coupé B2 Facelift, Ford Fiesta MkII, Jeep CJ-7 und Matra Simca Rancho. Sie alle eint, dass sie als 1:87-Modelle kommen, und sie eint, dass ihre Originale alle aus den 1980er Jahren stammen. Ansonsten bedienen die Vorbilder sehr unterschiedliche Zielgruppen, verkörpern erfolgreiche Nischenmodelle und auch einen Automillionär.

An den Erfolg seiner Schöpfung Rancho hatte der einstige französische Automobilhersteller Simca anfangs wohl selbst nicht geglaubt. Die Stückzahlen schätzte Simca als marginal ein, ein reines Nischenfahrzeug. Die Käufer dachten anders und Simca musste sich eines Besseren belehren lassen: Der Rancho verkaufte sich bestens, zwischen 1978 und 1983 wurden 57792 Kaufverträge unterschrieben. Dass er 12 Liter Super auf 100 Kilometer schluckte, übersahen seine Fans gerne. Das Auto war einfach anders. Und hätte er einen Allradantrieb gehabt, hätte er sich sicherlich noch besser verkauft. Den hatte er aber nicht.

Die Idee zu diesem Freizeitfahrzeug mit seinem riesigen Laderaum war sehr progressiv, und mit Allradantrieb wäre es zumindest das erste SUV westeuropäischer Herkunft gewesen. Denn der Lada Niva war schon da, und der hatte einen 4x4-Antrieb. Diesen konsequenten Schritt vollzogen die ansonsten mutigen Rancho-Schöpfer nicht, sie beließen es beim Frontantrieb und glichen dieses Manko halbherzig mit einer Differenzialsperre bei der Version Grand Raid aus. So blieb der Rancho symbolisch am Konstruktionsbrett hängen und tatsächlich im Matsch stecken.

Zur Welt kam er als Matra-Simca Rancho, denn Simca ließ ihn bei Matra bauen. Dann, 1978, wurde Simca an Peugeot verkauft. Peugeot seinerseits führte die übernommenen ehemaligen Simca-Modelle unter dem

Markenamen Talbot fort. Ab 1980 hieß der Wagen daher Talbot-Matra Rancho.

Gut 40 Jahre nach Produktionsende gerät dieses progressive Auto in den Fokus der Modellautoindustrie. 2021 lieferte KK-Scale ihn als 18er aus, jetzt folgt PCX87 im Maßstab 1:87. PCX87 bietet den Rancho unter Matra-Simca und Talbot-Matra zunächst in vier Farben und zwei Ausstattungsvarianten an. Der rote deutet klar das Basismodell an, die drei anderen vermitteln durch ihre Zusatzscheinwerfer vor der Windschutzscheibe den Hauch den Grand Raid, doch fehlt der zweite Ersatzreifen auf der Dachgalerie. Angraviert ist aber die Seilwinde an der frontseitigen Stoßstange. Also doch ein Grand Raid? Nein, denn den gab es nur in einem matten Olivgrün und mit Stahlfelgen ET 40 – die PCX87-Modelle rollen auf ET22-Felgen. Und der Grand Raid besaß eine Anhängerkupplung, die PCX87 seinen Modellen versagt hat. Dafür tragen alle die Seilwinde als Zubehör, ob Grundmodell, Rancho X oder

Sondermodell Midnight – sehr individuell. Alle Modelle sind aber sauber detailliert, besitzen die Zusatzscheinwerfer im Frontstoßfänger, und den Dachträger über den Plätzen von Fahrer und Beifahrer und schwarz abgesetzte Dachprofile.

Innen zeigt der Rancho verschiedenfarbige Einsätze, die Frontsitze sind teils gemustert, die Gepäckraumabdeckung ist zugezogen. Ein komplett miniaturisiertes Modell eines Nischenfahrzeugs, von dem man kaum vermutet hätte, dass es ein Modellanbieter außerhalb Frankreichs anbieten wird, und das gleich vierfach:

● **PCX870284** Matra Simca Rancho, Bj.1977. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870285** Matra Simca Rancho mit Zusatzscheinwerfern. Karosserie grünmetallic. IA beige.

● **PCX870286** Talbot Matra Rancho X hellbraun mit Zusatzscheinwerfern, Alufelgen, Bj. 1979. Karosserie hellbraunmetallic. IA braun. UVP je 22,95 €.



Rancho X (links) und „Midnight“ sind mit Zusatzscheinwerfern ausgerüstet.





Das Audi Coupé wirkt auch im Maßstab 1:87 in der Facelift-Variante sehr gefällig. PCX hat sich dreimal für die GT-Ausführung mit Alus entschieden.

● **PCX870287** Talbot Matra Rancho mit Zusatzscheinwerfern „Midnight“. Karosserie schwarz, Alufelgen. IA grau. UVP je 22,95 €.

Der Audi 80 der zweiten, 1978 debütierten Generation B2 hatte gute Gene. Zum einen, weil sein Vorgänger bereits Lorbeeren als geräumige Limousine der unteren Mittelklasse eingefahren hatte, zum anderen, weil Giorgetto Giugiaro sein Design zeichnete. Das war zwar ziemlich unauffällig, mit graden Linie und aufgeräumtem Design. Und es war der erste Audi, bei dem vier Ringe im Kühlergrill nicht mit beidseitigen Chromlinien eingefasst waren, sondern auf der schwarzen Kühlerblende prangten. Trotz des schlichten Auftretens war der Audi 80 nicht zu unterschätzen. Der als Typ 81 bezeichnete Wagen war gegen über seinem Vorgänger gewachsen und somit eine halbe Klasse höher positioniert. Das direkte Mitbewerber-Umfeld war mit Ford Taunus, Opel Ascona und den vierzylindrigen 3er-BMW 316/318 besetzt. Und dann setzte Audi

im März 1981 eins drauf – mit dem allradgetriebenen Ur-quattro und dem daraus abgeleiteten Fronttriebler Audi Coupé GL. Coupé wie Limousine glichen sich bis zur Gürtellinie. Im August 1984 stand für beide Modellvarianten ein Facelift an, das die Front rundlicher gestaltete und mit anders gestalteten Stoßfängern/Schürzen an Front und Heck für eine wuchtigere und dennoch weichere Optik sorgte. Die seitliche Schutzleiste setzte sich optisch in den Stoßfängern fort. Und unter der Motorhaube werkelt Exklusives – ein Fünfzylinder-Triebwerk, vor dem Facelift im Coupé GT zu haben. Bis 1988 lief das B2 Coupé vom Band, bei PCX87 läuft's jetzt.

Die MCW-Marke bringt aktuell keinen Quattro, aber vier Coupé-Ausführungen des Audi B2, allesamt Fronttriebler Typ 81 und alle mit Heckspoiler garniert. Dreimal ist die GT-Ausführung mit den passenden Leichtmetallfelgen dargestellt, das weiße Coupé verkörpert die Basisversion, die schlicht als Audi Coupé bezeichnet wurde

und vollflächige Felgenabdeckungen trägt. Rundum zieren das Coupé gesilberte Zierleisteneinleger, auf der Seitenleiste der vorderen Kotflügel ist der Audi-Schriftzug nachgebildet – eingesetzte Scheinwerfer und Rückleuchten sowie die fein gravierten Belüftungsschlitze an Motorhaube und C-Säule stehen auch auf der Habenseite.

● **PCX870268** Audi Coupé GT B2, Bj. 1985. Karosserie rot. IA schwarz.

● **PCX870269** Audi Coupé GT B2. Karosserie dunkelgrau. IA dunkelgrau.

● **PCX870270** Audi Coupé GT B2. Karosserie dunkelblau. IA schwarz.

● **PCX870271** Audi Coupé B2. Karosserie weiß. IA schwarz. UVP je 22,95 €.

Mit dem Ford Fiesta Mk II wählte PCX87 einen weiteren Erfolgswagen der 80er Jahre in zweiter Generation. In erster Generation erschien der unterhalb des Escort angesiedelte Fiesta Mk I 1976 und folgte mit seinem Karosseriekonzept dem Beispiel kompakter Wagen mit Schrägheck, wie Audi 50 und

WIKING

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

METAL
PLASTIC PARTS
1 cm
1:32
14+



0778 64 Fendt 1050 Vario



0092 37 Wohnwagen (T@B)



0794 33 VW Käfer 1200



0262 08 Citroën HY Kastenwagen



0276 02 MB G-Klasse



0420 03 Pritschen-Lkw (Magirus)



0425 02 Koffer-Lkw (Henschel)

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



Der Fiesta orientierte sich in der zweiten Generation sehr an seinem erfolgreichen Vorgänger. Bei PCX87 sind neben zwei Standardausführungen der Ghia in Hellblau-metallic und das weiße Sondermodell „Holiday“ zu haben.

dem daraus abgeleiteten VW Polo oder dem bereits 1972 debütierten Renault 5, der mit seiner großen Heckklappe Trendsetter war. Das musste selbst Fiat eingestehen, die zwar schon 1971 den Fiat 127 mit Kofferraumklappe auf den Markt gebracht hatten, doch erst nach dem Erscheinen des R5 eine Variante mit großer Klappe nachreichten. Ford war in diesem Reigen beinahe der letzte große Hersteller, wurde aber immerhin noch vor Opel aktiv, die das Thema Kleinwagen bis in die frühen 80er Jahre verschliefen (Corsa). Da war der Fiesta längst zum Frauenliebling avanciert, bereits 1979 lief das einmillionste Exemplar vom Band.

1983 war die Zeit reif für eine Überarbeitung, die äußerlich sehr dezent ausfiel, der Mk II zeigt unverkennbar seine Abstammung. Ford stellte den Mk II breit auf, beginnend mit der mageren Cityflitzer-Ausführung und 45 PS bis hin zum sportlichen XR2 mit 96 PS, der mit Tieferlegung, Radhausverbreiterungen und Sportsitzen ausgerüstet war. Selbst ein Diesel war 1984 schon erhältlich, Ford Köln kaufte das raubeinige 54-PS-Aggregat beim Nachbarn KHD (Deutz) ein. Mit diesem Angebot gelang es Ford sogar, in den Jahren 1984, 1985 und nochmals 1989 den VW Polo in der deutschen Zulassungsstatistik zu überholen.

So beliebt der Kleinwagen damals war, heute ist der MkII eher ein Nobody, der nicht den Kultstatus eines Hundeknochen-Escorts, eines Granada MkI oder eines Knudsen-Taurus genießt. Vielleicht ändert sich das mit den PCX87-Modellen, und Markeninhaber Model Car World schöpft das breite Angebot von Ford gleich mit der Erstauflage

von fünf Modellvarianten aus. Da besteht Auswahl unter Standardmodellen in Blau und Rot, aber auch die feine Ghia-Ausführung und das Sondermodell Holiday stehen bereit. Exklusiv vertreibt MCW ein metallicblaues Modell mit Seitenschutzleiste.

● **PCX870276** Ford Fiesta Mk II „Holiday“, Bj. 1985. Karosserie weiß mit blauen Zierstreifen. IA grau.

● **PCX870277** Ford Fiesta Mk II. Karosserie dunkelblau. IA grau. Felgen weiß.

● **PCX870278** Ford Fiesta Mk II. Karosserie rot. IA dunkelgrau.

● **PCX870279** Ford Fiesta Mk II Ghia. Karosserie hellblau-metallic, unten schwarz. IA grau. UVP je 22,95 €.

Kommen wir zur vierten Formneuheit dieser Vorstellungsrunde: dem Jeep CJ-7, den PCX87 in den Varianten Laredo, Renegade und Golden Eagle auflegt. Der

optisch kernige Offroadler erinnert sehr an den Willys-Jeep, wurde von 1976 bis 1986 gebaut und ist heute noch erhalten, wenn er wenigstens einmal

eine Lackierwerkstatt besucht und mit viel Chrom veredelt wurde. Er war auch nicht als Kriegsgerät konzipiert, die Typenbezeichnung CJ steht schließlich für „Civilian Jeep“ und die „7“ für die siebte Generation. Diese Jeeps waren Lifestyle-Gefährten, die nicht im Gelände zerschunden wurden. Die Liste der Schwachpunkte des noch zu AMC-Zeiten produzierten CJ-7 summierte die *AutoMotorSport* zum Dutzend. Der Willys war haltbarer. Dennoch gilt der CJ-7 als robust, wenn man Freizeitmaßstäbe anlegt. Als Spaßmobil hat er noch heute seine Fan-



gemeinde. Im kleinen Maßstab müssen wir uns nicht um Ölverlust oder die Aufnahme der Blattfedern hinten kümmern, sondern dürfen an dem treffend verkleinerten Offroadler Freude haben und im Kopfkino nachvollziehen, wie sich ohne festes Dach und Türen das Frischluftvergnügen anfühlen muss – für Weicheier gab's auch ein Hardtop mit Türen.

PCX87 steigt gleich bei den reichhaltigeren Versionen Renegade und Laredo ein; gerade letzterer bietet sich als Vorlage für viel Chromschmuck an Spiegel, Kühlergrill und Stoßfänger an, und PCX87 bringt auch gleich den Golden Eagle in Cremeweiß und Braunmetallic, jeweils den großen Adler auf der Motorhaube. UVP je 22,95 €.

● **PCX870312** Jeep CJ-7 „Laredo“, Bj. 1980. Karosserie schwarz mit silbernen Streifen. IA schwarz. Felgen verchromt.

● **PCX870313** Jeep CJ-7 „Renegade“. Karosserie rot mit orange-gelbem Streifendekor. IA hellbraun. Felgen weiß.

● **PCX870314** Jeep CJ-7 „Golden Eagle“. Karosserie cremeweiß mit goldfarbenem Eagle-Dekor. IA braun. Felgen goldfarben.

● **PCX870315** Jeep CJ-7 „Golden Eagle“. Karosserie braunmetallic mit goldfarbenem Eagle-Dekor. IA braun. Felgen goldfarben.

Hans-Joachim Gilbert/kr



Ob mit oder ohne Adler auf der Motorhaube, dieser Jeep CJ-7 ist unverkennbar ein Lifestyle-Mobil für die Freizeit und kein Worker, und PCX87 bringt auch gleich die besser ausgestatteten Versionen zu den Sammlern.

Tucker wollte das Auto neu erfinden, besonders in Sachen Sicherheit. Aber da zogen „The big Three“, politisch bestens vernetzt, an jeder Menge Fäden. Und siehe da, plötzlich wurde Tucker wegen Steuerhinterziehung angeklagt. Er wurde zwar nach etlicher Zeit freigesprochen, aber da er bis zum Urteil keine Autos produzieren durfte, war Tucker schon vor Prozessende bankrott.

Fotos: Wolfgang Rüppel



Ein Mann und sein Traum

Das ist die Geschichte eines Autoverrückten namens Preston Tucker, einem „Car Guy“, wie die Amerikaner sagen würden. Und es ist die Geschichte des Tucker Torpedo von 1948, den Esval vorbildlich in den Maßstab 1:43 verkleinert hat.

Das Ziel von Preston Tucker war, das Auto quasi neu zu erfinden, besonders in Sachen Sicherheit. Sogar Hollywood, mit einem sicheren Gespür für tragische Helden, verfilmte sein Leben, und Regie führte ein Star unter den Regisseuren, Francis Ford Coppola. Tucker war von Jugend an von Autos begeistert, arbeitete einige Zeit bei der Polizei, um schnelle Autos fahren zu können, und nebenbei tüftelte er an Verbesserungen. So entwickelte er in der Scheune seines Hauses zu Beginn des Zweiten Weltkriegs einen 185 km/h schnellen Panzer mit einem gläsernen Geschützturm, den die Army natürlich ablehnte. Trotzdem war das der Durchbruch für Tucker als Konstrukteur, denn die Air Force wurde aufmerksam und verbaute tausende dieser „Tucker Türmchen“ in ihren Bombern.

Die Air Force bezahlte gut, dann kam das Kriegsende, und Tucker begann, seine Vision von einem sicheren, fortschrittlichen Auto umzusetzen. Er annoncierte in großen Anzeigenseiten „Das Auto der Zukunft“, während Ford, GM und Chrysler ihre alten Vorkriegsmodelle wieder auflegten. 1948 dann erschien der Tucker Torpedo auf dem Markt. Elegante Linienführung, sehr viel Chrom, ein extrem niedriger cw-Wert – der Designer Alex Tremulis entwarf tatsächlich „Das Auto der Zukunft schon heute“, wie Tucker in seinen Anzeigen versprochen hat-

te. Es gab ein gepolstertes Armaturenbrett, die Windschutzscheibe war splitterfest und sprang sogar bei einem Unfall nach vorne aus dem Rahmen. Für mehr Sicherheit sorgte ebenfalls das „Zyklopenauge“ ein mittig angeordnetes, mitlenkendes Kurvenlicht, es gab Scheibenbremsen an allen vier Rädern, die einzeln aufgehängt waren, und im Heck saß ein 5,5 Liter großer Boxermotor, der ursprünglich aus einem Hubschrauber stammte und den Tucker von Luft- auf Wasserkühlung umgebaut hatte; die Leistung betrug 166 PS.

Das alles brachte Tucker zum Preis von 3000 Dollar auf den Markt, und nun schlugen „The Big Three“ aus Detroit gnadenlos zurück. Über ihre große politische Einflussnahme veranlassten sie die Börsenaufsicht zu einer Anklage wegen Steuerhinterziehung, worauf das Werk geschlossen wurde. Tucker wurde zwar später in allen Anklagepunkten freigesprochen, musste schon 1949 Konkurs anmelden – er war am Ende, aber sein Vermächtnis blieb. Von seinen 51 gebauten Autos überlebten 47, und wenn mal ein Tucker überhaupt verauktioniert wird, dann nur zu schwindelerregenden Preisen. Preston Tucker selbst, müde und erschöpft, verstarb 1956 in Michigan.

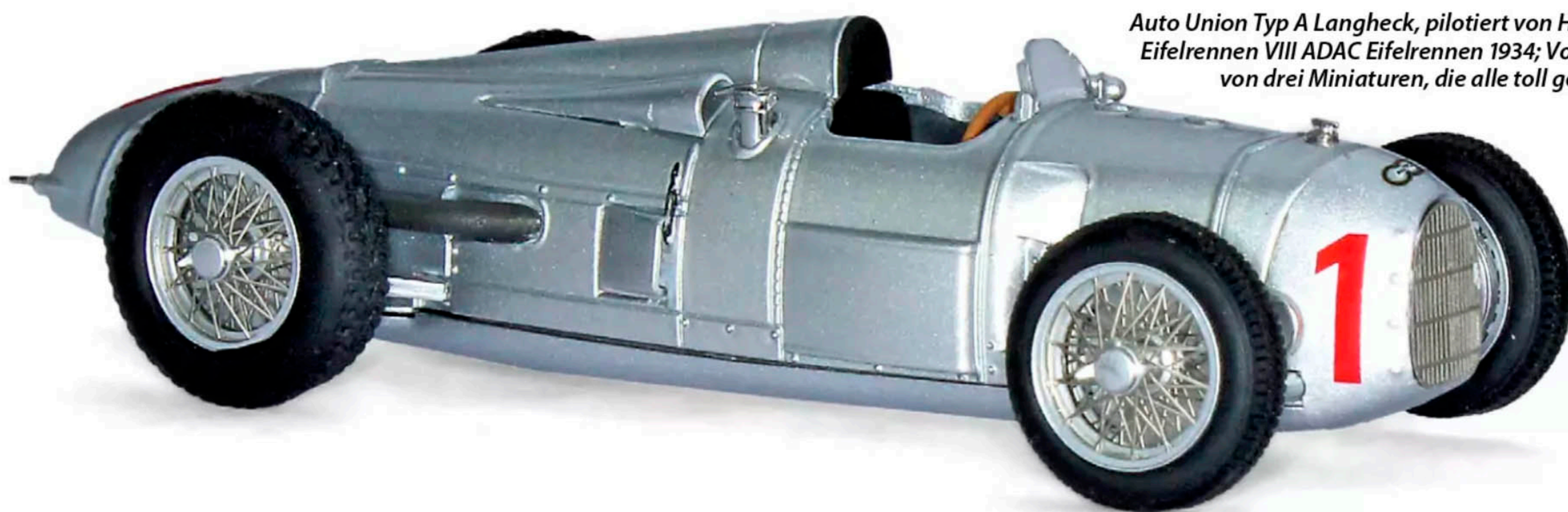
Die Esval-Miniatur spricht für sich und das in allen Punkten. Angefangen bei der Umsetzung der Karosserie mit ihren fei-

nen, in der richtigen Tiefe sitzenden Gravuren über die makellose Lackierung bis hin zum authentischen Innenraum ist alles vom Feinsten. Originalgetreue Kleinteile, wie die zierlichen, aufgesetzten Rückleuchten, das geätzte Luftabzugsgitter für den im Heck liegenden Motor, die unter der Heckstoßstange knapp herausragenden, hohlgebohrten sechs Endrohre der Abgasanlage oder die chromumrandeten Scheinwerfer, all' das hat Esval penibel und präzise umgesetzt. Ein Modell also, dem nur Gutes bescheinigt werden kann und das für die Sammler amerikanischer Modelle eine Pflichtübung ist, denn der Tucker war eines der außergewöhnlichsten Fahrzeuge. Nicht nur in den USA, sondern weltweit.

● **EMUS 43056B** Tucker Torpedo Convertible Top Up 1948, Resine, Preis 93,50 €.

Wolfgang Rüppel





Auto Union Typ A Langheck, pilotiert von Hans Stuck im Eifelrennen VIII ADAC Eifelrennen 1934; Vorbild für eine von drei Miniaturen, die alle toll gelungen sind.

Im Zeichen der vier Ringe

Die „Silberfische“, wie die Vorkriegsrennwagen der Auto Union im Unterschied zu den „Silberpfeilen“ von Mercedes-Benz liebevoll genannt wurden, faszinieren noch heute. Minichamps nutzt diese Gunst und schuf drei Auto-Union-Miniaturen.

Die „Silberfische“, wie die Vorkriegsrennwagen der Auto Union im Unterschied zu den „Silberpfeilen“ von Mercedes-Benz liebevoll genannt wurden, faszinieren noch heute. Rufen wir uns doch kurz einmal die Entstehungsgeschichte dieser Firma zurück ins Gedächtnis. Mitte 1932 fusionierten die Audi-Werke, die Horch-Werke und die Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen zur Auto Union, zusätzlich wurde mit den Wanderer-Werken ein Kaufvertrag zur Übernahme ihrer Automobilfertigung übernommen, die Gründungsunternehmen blieben allerdings als Markenzeichen bestehen. Sitz der Firma war Chemnitz, die Auto Union war nun die zweitgrößte Automobilfabrik in Deutschland. Die „sportlichste Marke“ in diesem Verbund war ohne Zweifel Audi, sie stieg relativ zügig in die Königsklasse des Motorsports, die heutige Formel 1, ein und von 1934 bis 1939 gingen Rennwagen unter dem Namen Auto Union dort mit unterschiedlichen Typen an den Start.

1933 beschloss die Vorgängerin der heutigen FIA, die AIACR, ab 1934 die 750-Kilogramm-Gewichtsformel einzuführen. Das Trockengewicht des Autos – ohne Fahrer, Benzin, Öl, Wasser und Reifen – durfte 750 kg nicht überschreiten. Audi gewann das Konstruktionsbüro von Professor Porsche für diesen Auftrag, und Porsche machte sich mit seinem Mitarbeiter Karl Rabe an die Arbeit. Ergebnis war ein 16-Zylinder-Motor in V-Form, Hubraum 4,4 Liter und Aufladung durch einen Roots-Kompressor; das waren die Eckdaten. Auto Union nickte das P-Projekt (Porsche) ab und begann Ende

1933 mit den ersten Testfahrten, durchgeführt auf der Avus und dem Nürburgring, welche sehr zufriedenstellend ausfielen; die gemessene Leistung betrug 1934 knapp 300 PS. Die Leistung stieg mit den Jahren und den Autos kontinuierlich an, beim Typ D, ausgestattet mit einem Zwölfzylinder-Motor plus zweistufigem Roots-Kompressor, Hubraum knapp 3,0 Liter, betrug sie um die 490 PS, ausreichend für eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 340 km/h.

Die Dominanz der deutschen Firmen Auto Union und Mercedes-Benz im GP-Geschäft begann um 1934 und hielt bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges an.

Minichamps hat schon einige Vorkriegsrenner der Auto Union in den Handel gebracht, nun kommen mit einem Schlag drei neue Versionen auf die Sammler zu, alle im Maßstab 1:43. Sehr erfreulich, denn dieser Maßstab schwächelt zur Zeit gewaltig, er nährt sich von Abwandlungen aus Kiosk-Serien und Wiederauflagen.

Beginnen wir unsere Vorstellung mit dem Auto Union Typ A Langheck, der 1934 mit Hans Stuck hinterm Lenkrad den zweiten Platz beim VIII ADAC Eifelrennen belegte. Das Rennen ging über eine Distanz von gut 342 Kilometer, das entsprach damals auf dem Ring 15 zu fahrenden Runden. Stuck hatte die schnellste Quali-Runde gefahren, musste sich aber im Ziel von Brauchitsch im Mercedes-Benz 25 geschlagen geben, trotz seines aerodynamischen Langhecks. Dritter wurde Louis Chiron, er saß in einem Alfa Romeo Tipo B P3. Die beiden anderen Auto Union-Fahrer, August Momberger und Hermann zu Leinigen, waren ausgefallen. **410342001** Auto Union Typ A Langheck, Hans Stuck, VIII ADAC Eifelrennen 1934, Diecast, limitiert 300 Exemplare, ca. 70 €.

Weiter geht es mit dem Auto Union Typ B, Minichamps hat sich als Vorbild die Rennlimousine von 1935 ausgesucht, gefahren von Rosemeyer. Erst zu diesem Zeitpunkt begann Bernd Rosemeyer mit der „Rennfahrei“. Bis dahin fuhr er Motorradrennen, war Werksfahrer bei NSU, wechselte dann später

Die Dominanz der deutschen Firmen Auto Union und Mercedes-Benz im GP-Geschäft begann um 1934.

Auto Union Typ B, gesteuert von Bernd Rosemeyer im AVUS-Rennen 1935.



Fotos: Wolfgang Ruppel

zu DKW, aber seine große Liebe galt den Autos. 1935 war es dann endlich soweit, im Herbst 1934 fiel er dem Auto Union Rennleiter Willi Walb während einer Talentsichtung auf. Der war begeistert und traf die Entscheidung, Rosemeyer sollte schon 1935 beim Berliner AVUS-Rennen mit einem Auto Union Typ D, der Rennlimousine, an den Start gehen. Dieses Rennen bestand damals aus zwei Vorläufen und einem Hauptlauf. Schon im ersten Vorlauf schied Rosemeyer mit technischen Problemen aus, gewann aber im September 1935 in Brunn seinen ersten Grand Prix. Zwangsbeatmet durch einen Roots-Lader, leiste der knapp 5,0 Liter große 16-Zylinder, als Mittelmotor, längs eingebaut, 375 PS, die Höchstgeschwindigkeit betrug 280 km/h.

● **410354004** Auto Union Typ B, Bernd Rosemeyer, AVUS-Rennen 1935, Diecast, limitiert auf 300 Exemplare, Preis ca. 70 €.

Hochinteressant ist auch die dritte der drei Miniaturen, das Vorbild stellt der Typ D mit Stromlinienkarosserie, der 1938 mit Rudi Hasse hinterm Steuer beim französischen Grand Prix 1938 in Reims antrat. Außer Hasse, #16, standen noch der Schweizer Christian Kautz und H. P. Müller für die Auto Union am Start, als Reservefahrer war Ulrich Bigalke gemeldet. Aber keiner der drei Silberfische sah das Ziel. Hasse fiel nach einem Unfall aus, H.P. Müller startete nicht und Kautz scheiterte an einem Unfall, der die Hinterachse zerstörte. Die ersten Drei auf dem Treppchen hießen von Brauchitsch, Caracciola und Lang – ein triumphaler Erfolg für Mercedes-Benz. Im D-Modell von Hasse saß kein 16-Zylinder-, sondern ein 12-Zylinder-Mittelmotor, längs eingebaut. Der Hub-



Auto Union Typ D Stromlinie, am Steuer saß Rudi Hasse beim Grand Prix in Frankreich 1935.

raum betrug 3 Liter, denn die nun gültigen Regeln orientierten sich nicht mehr am Gewicht, sondern am Hubraum. Die Konstrukteure konnten wählen, entweder 4,5 Liter mit oder 3 Liter ohne Aufladung. In den Grundzügen baute der neue 12-Zylinder auf dem 16-Zylinder auf, die Aufladung erledigte ein Einstufenkompressor von Roots, später übernahm ein zweistufiger Kompressor, ebenfalls von Roots, diesen Job und die Leistungsausbeute stieg auf 485 PS, die Höchstgeschwindigkeit auf 340 km/h.

● **410382018** Auto Union Typ D Stromlinie, Rudi Hasse, French G.P. 1935, Diecast, limitiert auf 200 Exemplare, Preis ca. 70 €.

Ein glorreiches Trio

Die Miniaturen, die der Autor aus gutem Grund zusammen „abgearbeitet“ hat, das war die reinste Freude. Diese „Glorreichen Drei“ werden allen Ansprüchen, die ein Sammler an eine hochklassige Miniatur stellen darf, mehr als gerecht, sie übertreffen diese Ansprüche teilweise sogar. Gründe sind eine erstklassige Umsetzung der Karosserien, spiegelnder Lack, auf den Punkt sitzende Gravuren und wunderschö-

ne Kleinteile – mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Allerdings sollte der interessierte Sammler schnell zuschlagen, denn die Limitierungen aller Modelle wurden recht niedrig angesetzt; zu niedrig nach Einschätzung des Verfassers.

Sehr interessant ist – und ebenfalls an den Miniaturen gut zu sehen –, wie sich der cw-Wert der Originale im Laufe dieser Jahre verbessert hat und ebenso auffällig, liest man die Namen der vielen hochklassigen deutschen GP-Fahrer, ist Deutschland zurzeit in Sachen Formel 1 nur noch eine Randerscheinung – auch das lehren uns die Modelle: kein deutscher Grand Prix mehr, keine Piloten wie Stuck, Rosemeyer, Lang, Caracciola oder Schumacher. Einzig Mercedes-Benz hält noch die Fahne im Wind, aber wie lange noch? Die Fragen nach dem Warum und Weshalb sind müßig und sollen hier nicht diskutiert werden. Aber noch ist jeder Formel-1-Sieg ein Beleg für die Leistungsfähigkeit, Innovationsfreude wie auch für die technische Kompetenz der Industrie des Siegerlandes. Und wie kann das besser demonstriert werden, als mit einem F1-Racer?

Wolfgang Rüppel



 **SOS KINDERDORF**

Ostereier und Schokoladen-Hasen?

Nicht jedes Kind hat an Ostern einen Grund zur Freude. SOS-Kinderdorf unterstützt benachteiligte Familien nachhaltig und langfristig.

Jetzt helfen: [sos-kinderdorf.de](https://www.sos-kinderdorf.de)





*Wolfsburger Krabber aus Puebla:
Zwischen 1978 und 1985 importierte Volkswagen offiziell
den Mexiko-Käfer. Danach wurden die Mexikaner bis zum Produktions-
ende 2003 von freien Importeuren nach Deutschland gebracht.
Der aktivste unter ihnen war Omnica in München.*

Fröhliches Boxern im Heck

Freude bei der 1:43-Boxer-Fraktion: Maxichamps sorgt für Zuwachs in Form eines Mexiko-Käfer und des Großen Karmann Ghia, also des Typs 34, jeweils in zwei Farben. Beide sind wunderschöne Miniaturen mit langer Minichamps-Tradition.

Bis vor 50 Jahren, also in der guten alten Zeit, war ein Volkswagen durch einen boxernden Heckmotor und Heckantrieb definiert. Der Käfer, der Bulli, der 1500er/1600er, die Karmann-Versionen und auch der 411/412. Dann kam das neue Layout, die Modernität. Nur der Bulli rettete den Boxer im Heck in die frühen 90er hinein. Und natürlich die VW-Auslandsproduktionen. Ein VW mit Heckmotor wird heute nahezu kulthaft verehrt, der eine mehr, der andere weniger, aber verehrt werden sie alle (bis auf den 411 vielleicht, der führt als Klassiker ein sehr diskretes Dasein). Ein VW T1 Samba erreicht heute preisliche Regio-

nen, in denen er einen Porsche 911 aussticht, und wenn man sich beispielsweise jüngst auf der aktuellen Retro Classic in Stuttgart umgeschaut hat, so stellt man fest, dass Käfer-Preise nur noch eine Richtung kennen, dass selbst die lange so verschmähten Mexiko-Käfer längst arrivierte Klassiker sind und ihren Brüdern aus Wolfsburg und Emden kaum mehr nachstehen (vor allem, wenn es sich um Sondermodelle handelt). Und Karmanns, vor allem die großen 1600er Typ 34? Na, find erst mal einen, bevor Du nach dem Preis fragst! Zufrieden kann sein, in wessen Garage es längst vernehmlich boxert. Stress hat und sparen muss dagegen, wer sich Käfer & Co. in schönem Zustand zulegen will.

Da kommt Minichamps gerade recht und legt im Maxichamps-Programm zwei 1:43-Klassiker neu auf, den Mexiko-Käfer und den großen Karmann. Für die Einen bedeutet das Freude, endlich zwei wirklich schöne und klassische Minichamps-Modelle in neuen Farben als Sammlungsergänzung kaufen zu können. Bei Anderen sind diese Modelle ein Stachel im Fleisch oder Salz in



Auf Hochglanz polierter, Marsroter Mexikaner, und zwar die Version ab 1982 ohne Lüftungsschlitze in der Motorhaube. Gesellschaft erhält er durch anmutig aufgereimte Dixiklo-Häuschen.

der Wunde. An die 1:43-Modelle kommen sie einfach ran, aber an die begehrten Originale nicht. Auch sie freuen sich über die Modelle. Substitution nennt man das.

Die Faszination, die vom Heckmotor-VW ausgeht, hat mit Pathos zu tun, mit dem gemeinsam Erlebten. Es gab Zeiten, da war ein Westdeutscher unvorstellbar, der keine Erfahrung mit einem Heckmotor-VW hatte (und diese Zeiten werden heute als „gute Zeiten“ bewertet). Jüngere Generationen



Die Farben Manilagelb mit schwarzem Dach und Seebrau identisch zu den beiden Maxichamps-Neuheiten, aber es sind keine 1966er Karmann Ghia mit 1,6 Litern, sondern frühe Karmann Ghia 1500 von 1962, an den Felgen zu erkennen.

Fotos: Archiv Storz

Gegenüber einem ordinären Karmann Ghia auf Käfer-Basis ist der Große Karmann eine exquisite Erscheinung. Der Kleine wurde in 19 Jahren 445.000 Mal hergestellt, vom Großen gab es innerhalb von acht Jahren gerade mal ein Zehntel davon.



wuchsen ohne Käfer & Co. auf, hörten aber von den Älteren, vor allem den Eltern, von all den Herrlichkeiten, die ein VW Käfer ihnen mental bescherte, was wiederum ein Begehren verursachte. Und was gibt es denn Schöneres, als in einen engen Käfer zu steigen, die Windschutzscheibe direkt vor der Nase zu haben, die Türe mit Wucht zuzumachen (weil der Käfer so dicht ist), den Beifahrer oder die -in ganz eng neben sich zu haben, dann den Zündschlüssel umdrehen und hinter Dir beginnen 1200 Kubik und 34 Pferdchen munter, willig und gleichmäßig zu boxern? Das ist ein unnachahmlicher Klang! Dagegen veranstaltet ein 700-PS-AMG-Mercedes nur ein unartikuliertes Geblubber und ein 800 PS-Lamborghini ein unartiges Gekeife! Der Autor weiß das. Der Autor hat seit 40 Jahren einen VW Käfer, der obendrein sein erstes Auto war. Ich würde jedes Auto meiner Sammlung, wenn die Not immens wäre, hergeben. Aber meinen VW Käfer niemals!

Wie schwierig eine vermeintlich eingängige Form zu miniaturisieren ist, wurde in *Caramini* schon öfters erörtert. Der Käfer gehört zu den schwierigen Kandidaten, und deshalb gab und gibt es etliche Mistkäfer, vom zeitgenössischen Spielzeug bis zum aktuellen Modellauto – aber auch ein paar Wunderwerke der Formenbaukunst. Und die Minichamps-Käfer gehören eindeutig dazu. In 1:43 miniaturisierte Minichamps viele Wolfsburger Krabbler, Brezel und Ovali, frühe Cabriolets, VW 1302 und 1303 offen und geschlossen und auch den Mexi-



West-Berlin, Mitte der 60er Jahre. Der junge Mann posiert voll Stolz vor seiner Zündapp Sport Combinette, ein 50-cm³-Mokick (1961 bis 1967). Daneben der Karmann Ghia 1600 der Mutter, bereit zur Gepäckaufnahme für den Wochenendausflug. Und am nagelneuen Einfamilienhaus ist augenscheinlich noch ein wenig zu tun.

ko-Käfer, der formal dem deutschen Ur-Käfer des Jahrgangs 1968 entspricht, dem definitiven Ur-Käfer. Danach wurden nur noch Kleinigkeiten verändert, Position der Vorderblinker, Größe der Rücklichter und des Heckfensters. Jede Käfer-Aufgabe löste Minichamps mit Bravour, auch jene des Mexiko-Käfers, im Sommer 2009 erstmals erschienen. Nach wie vor wartet die Käfer-Fraktion darauf, dass Minichamps oder eben Maxichamps alle Käfer-Sondermodelle der 80er Jahre miniaturisiert. Wir warten und warten. Nun kommt der Mexiko-Käfer als Maxichamps-Modell in zwei Fließband-Farben, also kein Sondermodell, in

Selvasgrün LA6D und in Atlantikblau LG6C. Der Mexiko-Käfer ist ein Jahrgang ab 1982, er trägt die Motorklappe ohne Luftschlitze. Dazu passen auch die Farben: Selvasgrün ab 1983, Atlantikblau ab 1984. Ein rundum schönes Käferchen mit viel Chrom (auch die Scheibenumrahmungen sind verchromt), Radioantenne, schwarze Scheibenwischer, prima Räder mit silbernen Stahlfelgen und Chromradkappen.

Zwei Heckmotor-VWs hatten edle Brüder im Karmann-Gewand – abgesehen vom viersitzigen Käfer Cabriolet, das auch von Karmann kam. Es gibt den Großserien-Karmann-Ghia auf Käfer-Basis, das Auto, das landläufig mit dem Begriff „Karmann Ghia“ in Verbindung gebracht wird. Den kennt jeder. Und es gibt den Großen Karmann (Karmann Ghia Typ 34), der auf der Bodengruppe des VW 1500/1600 basierte. Den kennen weit weniger Leute, weil er weit seltener ist (nur 42505 Exemplare). Ihn hat Minichamps als 1600er seit 2004 im Programm und er kommt nun ebenfalls wieder, als Maxichamps in einfarbigem Blau und zweifarbig in Pastellgelb mit schwarzem Dach. Der einfarbige Maxichamps ist insofern eine Novität, als alle Minichamps-Versionen stets zweifarbig waren.

NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS

Maxichamps: Eigentlich auch ein Boxer-VW

Reduziert man den Porsche 356 aufs Wesentliche, so ist es keine Diffamierung, ihn als Variante des VW Käfer zu bezeichnen. Da er selbstbewusst ist, fühlt er sich dadurch nicht mal beleidigt. Ein jeder 356er lächelt einem Käfer freundlich zu, wenn er ihn sieht. Schließlich ist man miteinander verwandt. So passt die Maxichamps-Neuheit des Porsche 356A Speedster von 1956 durchaus zu den boxernden VW. Erstmals erschienen ist das Modell im Sommer 2007, etliche Farbvarianten folgten und nun kommt die Maxichamps-Version in Anthrazit- und in Blaumetallic. Fabriziert in der üblichen hohen Qualität, und, ebenfalls wie üblich, mit knäpplich dekoriertem schwarzen Interieur, was bei einem offenen Modell besonders auffällt. Keine Chromfelgen, sondern silbern lackiert mit verchromtem Radzierdeckel, der vordere „Porsche“- und die seitlichen „Speedster“-Schriftzüge bilden die goldene Eloxierung der Originale nach, prominent aufgedruckt die silberne Seiten-

zierleiste, die anfangs ausschließlich dem Speedster zu eigen war. Im September 1954 debütierte der 356 Speedster. Er erschien auf Anraten des Porsche-US-Importeurs Max Hoffman und war eigentlich eine Billigvariante. Primitives Verdeck, Steck- statt Kurbelfenster, aufgesetzte, niedrige Windschutzscheibe, keine Luxusattribute, weniger Geräuschdämmung, Schalensitze statt Liegesessel. Hoffman wollte den knackigen britischen Roadster auf dem US-Markt etwas Adäquates entgegen setzen. Im Folgejahr 1955 war der Speedster auch in Europa lieferbar.

● **065530** Porsche 356A Speedster (Reutter) 1956 anthrazit-metallic und

● **065531** dito blaumetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

Der Maxichamps-Speedster ist ein 356 A mit Schwellerzierleiste, Vorderblinker mit höherem Chromsockel und 15- statt 16-Zoll-Rädern.



Werbemodelle sind das Salz in der Suppe einer Minichamps-Sammlung. Dieser Karmann Ghia Typ 43 wirbt für Reinz in Neu-Ulm, seit 1948 Hersteller von Dichtungen für die Automobilindustrie und seit 1993 Bestandteil der amerikanischen Dana-Gruppe.

Beide Karmänner galten als Damenfahrzeuge, der kleine wurde als „Sekretärinnen-Porsche“ bezeichnet, der Große war eher ein Auto für gut verdienende Akademikerinnen (gab es damals schon!) und ein Wagen für Gattinnen aus vermögendem Hause. Die komplette Technik stammt vom VW Typ 3, inklusive unverändertem Plattformrahmen, jeweils der stärkste Motor aus dem VW 1500 oder 1600 (zwischen 45 und 54 PS), Design Sergio Sartorelli bei der Carrozzeria Ghia. Produktion 1961 bis 1969, sein indirekter Nachfolger ist der VW-Porsche 914. Ganz interessant ist, dass heute die meisten Karmann Typ 34 in den USA leben, obgleich der Wagen niemals dorthin exportiert wurde. US-VW-Boxer-Enthusiasten bilden also die größte Klassiker-Kohorte, und sie haben sich ihre Fahrzeuge größtenteils aus Kanada geholt. Denn dorthin exportierte VW den Typ 34.

Als Miniaturauto war der Große Karmann nie sonderlich verbreitet. Am bekanntesten dürfte das Siku-Spielzeugauto sein, von Corgi gab es eine sehr schöne 1:43-Miniatur in mehreren Farben, Struxy (eine



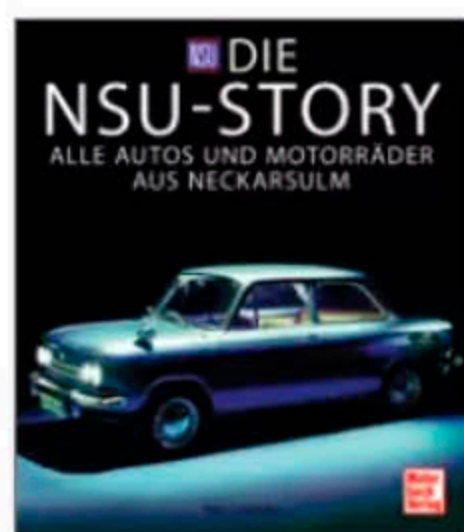
Neuhierl-Marke aus Fürth) machte einen 1:18er aus ABS-Kunststoff, heute ungemein gesucht und ungemein verzogen und verbogen, weil das Plastik nicht formstabil ist, dann gab es noch ein japanisches Blechmodell von Ichiko und ein hübsches 1:87-Modell der Firma Fischer aus Berkheim, deren Formwerkzeuge dann zu Otto Duve und in dessen Praliné-Programm gerieten. Als halbwegs aktuelle Modellautos gibt es neben dem Minichamps-43er ein Herpa-Modell in H0 und einen Resine-Achtzehner von BoS. Das Minichamps-Modell erschien Ende 2001, sehr schöne Wiedergabe der komplexen Sartorelli-Formen mit ihren rasierklingscharfen Kanten. Die beiden Farben: Manilagelb L560 mit schwarzem Dach sowie einfarbig Seeblau L360.

Die VW-Boxer-Fraktion freut sich also über die Maxichamps-Neuheiten, ein zuckersüßer Mexiko-Käfer und der wohl seltenste Vertreter der Karmann-Familie. Dazu passend und jüngst in Caramini präsentiert, der VW 1303 als Limousine und Cabriolet. Angekündigt, aber noch ausstehend, sind VW 1600 Stufenheck und Fließheck, VW T1 als Transporter und Samba-Bus sowie VW T2 als Transporter und Kleinbus.

- 057100 Volkswagen 1200 1982 Mexiko-Käfer grün,
- 057101 dito blau,
- 050220 Volkswagen 1600 Karmann Ghia Coupé 1966 pastellgelb/schwarz,
- 050221 dito blau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €.

Alexander F. Storz

LESENSWERTES



Die NSU-Story – Alle Autos und Motorräder aus Neckarsulm

Peter Schneider, Stuttgart (Motorbuch-Verlag) 2023. 414 Seiten. ISBN 978-3-613-04546-0. Preis 69 €.

Die drei Buchstaben „NSU“ kamen in der Neuzeit in Verruf, weil sich eine rechte Terrorgruppe ihrer bemächtigte („kulturelle Aneignung“?). Wir Fahrzeugliebhaber konnotieren damit selbstverständlich die Neckarsulmer Marke („NSU“ ist eine willkürliche Abkürzung für „Neckarsulm“). Nun ist NSU eine Motorrad- und Automarke. Wer NSU generell mag, mag beides. Ein Motorradfan oder ein Autofan hingegen interessiert sich nur für eines der beiden Themen, ein Teil der 414 Seiten in Peter Schneiders Standardwerk ist für ihn uninteressant. Aber für NSU-Autofans lohnt der darauf spezialisierte Teil die Anschaffung. Ob Vorkrieg nun interessant ist, sei dahin gestellt, die Vorkriegs-Interessierten sterben aus. Aber NSU in der Nachkriegszeit besteht eben aus entzückenden Prinzen zweier genereller Generationen, darauf aufbauend einige Fahrzeuge der unteren Mittelklasse, deren Kultometer durchaus in Frage gestellt werden darf, die allerdings den fiesen kleinen TT und TTS zustande brachten, dann dem faszinierenden und unsterblichen Ro 80 und dem K 70, der als NSU gezeugt und als VW geboren wurde.

Also genügend Stoff für Autler in der NSU-Firmengeschichte, die an sich ebenfalls interessant ist und quasi eine Metapher der Wirtschaftswunderzeit in Westdeutschland darstellt, ebenso

der saturierten 60er Jahre. Dass es NSU als Marke, alleine zum Zwecke der Ro-80-Vermarktung, bis 1977 gab, ist letztlich ein Treppenwitz der Automobilgeschichte. Hätte NSU nicht das Patent am Wankelmotor gehabt, der zwischen Ende der 60er und Mitte der 70er Jahre in allen Industrienationen der Welt als Alternative zum Otto- und Dieselmotor verehrt wurde, so hätte der Volkswagenkonzern NSU viel früher sanft entschlafen lassen. Aber Wolfsburg konnte schlecht Wankelpatente gegen immense Lizenzgebühren verkaufen, wenn VW nicht sichergestellt hätte, selbst ein Wankelauto zu bauen und dieses unter dem Namen NSU zu vermarkten. Das Patent war also der Herzschrittmacher der Neckarsulmer Marke. Ohne diese wäre NSU für Volkswagen nur interessant gewesen, um sich den Produktionsstandort Neckarsulm mit seinem ausgebildeten Facharbeiterstamm zu sichern und nebenbei einen lästigen, kleinen Konkurrenten loszuwerden.

Das alles, in aller Ausführlichkeit, erzählt der NSU-Kenner Peter Schneider, und dass man so ganz nebenbei die Geschichte der NSU-Zweiräder von der Quick über die Pony bis zur Fox erfährt und die zwei- und vierrädrige Vorkriegshistorie – das nimmt man gerne als Zubrot mit. Schneider hat Erfahrung. Er fing in der NSU-Lehrwerkstatt an und assistierte Arthur Westrup in der Presse- und Werbeabteilung. NSU bestimmte sein Leben, bis heute. 1985 erschien seine „NSU-Story“ das erste Mal im Motorbuch-Verlag, danach immer wieder überarbeitet, erweitert und vervollkommen, und anlässlich des 150. NSU-Geburtstags 2023 erscheint das Werk erneut, noch vollkommener und noch viel schöner bebildert. **afs**

Extrovertierter Look: Im Heritage-Design wirkt der Speedster ein wenig, als sei er aus der Zeit gefallen (was ja der Sinn der Sache ist). Auch kleinere Designattribute wie Schriftzüge und Wappen erinnern an den 356 Speedster aus den 50ern.

Fotos:
Alexander F. Storz



Auf Augenhöhe

Speedster ist Porsche Fahren pur. Ohne Gimmicks, dafür mit eingebauter Wertsteigerung. Minichamps macht den letzten Elfer der Generation 991, den Speedster. Natürlich in Rot. Und natürlich den Silbernen mit Heritage-Paket.

Speedster ist so ein herrlich künstliches Unwort, das einfach erfunden werden musste, um zu existieren und sich in die Ohren eines jeden einzuschmeicheln, der es hört und damit etwas Automobiles verbindet. Geprägt hat es, dem Vernehmen nach, Max Hoffman, der US-Porsche-Importeur, für einen besonders leichtgewichtigen und niedrig bewindschutzscheibten 356, und seither ist das Prinzip Speedster in Porsche-Kreisen stets ein Thema. Gibt es eine Elfer-Generation als Speedster, so ist es recht. Gibt es sie nicht, so wird sie ersehnt.

Die verflissene Elfer-Generation, der Typ 991, war die bisher erfolgreichste (233 540 Exemplare zwischen 2011 und 2019) und die diverseste, was Karosserie- und Motorvarianten sowie Sondereditionen angeht. 2018 erfolgte zwar der Wachwechsel zum Nachfolger 992, aber ganz tot war der 991 noch nicht. Ganz zum Schluss wurde, als würdiger Abschied, wieder ein Speedster aufgelegt, als letztes Derivat der Generation 991 und auch letzter je gebauter Typ 991, der, im Heritage-Design gehalten, am 20. Dezember 2019 gebaut und für einen guten Zweck für 550 000 Dollar versteigert wurde. Der Serien-Speedster, 510-PS-4-Liter-Saugmotor mit manuellem Sechsganggetriebe und Sportfahrwerk, kam auf 269 274 Euro und dürfte in Sammlerkreisen wohl bald unbezahlbar sein. Es gibt 1948 Exemplare, als Ehrerbietung an den ersten Porsche, den silbernen Ur-356er von 1948. Optional war das Heritage-Paket für optimistische 21 634 Euro Aufpreis im Zweifarbblook mit

frei wählbarer, zweistelliger Startnummer auf der Türe (apropos Aufpreis: für 9950 Euro bot Porsche auch die zum Speedster passende Armbanduhr an). Letztlich ist der Speedster ein 911 Cabriolet, die technische Auslegung orientiert sich zwischen 911 R und GT3 Touring, mit anderer Windschutzscheibe, Heckabdeckung aus CFK mit typischen Höckern, manuellem Verdeckfetzen (nein: „Softtop“ heißt das), kleinen Seitenscheiben und ohne jegliches Komfortgewimmel, also eine mechanisch präzise Fahrmaschine mit enormem Wertsteigerungspotenzial. Wohl dem, der sich einen gekauft und weggestellt hat!

Minichamps macht Porsche, ganz klar, und Minichamps macht den 911 Speedster



Der Speedster kombiniert technische Attribute von 911 R und GT3 Touring und ist eine Kooperation zwischen Porsche Motorsport und der Exclusive Manufaktur.

Das, genau das, zeichnet ein Minichamps-Modell aus, und deshalb, genau deshalb, ist es deutlich teurer als ein Maxichamps-Modell: Eine Innenraumdekoration wie in alten Zeiten!



der vergangenen Generation, ganz wie Minichamps immer Porsche macht: schlichtweg perfekt. Im Industrieauftrag kamen bereits einige Versionen, für den Fachhandel kommen weitere, die Unterschiede liegen in winzigen Details wie der Einfärbung des Felgenhorns. Da es 1948 Originale gibt, hat Minichamps große Auswahl an Buntheit, und da enorme Möglichkeiten der Startnummernkonfiguration beim Heritage-Paket (nur lieferbar in GT-Silber mit weißen Akzenten) denkbar sind, kann Minichamps unendlich kombinieren.

Die beiden Fachhandels-Erstlinge: Ein Speedster in Karminrot, innen schwarz, mit der hübschen Option XGT, die besagt, die Felgen sind in seidenmattem Schwarz lackiert, der Felgenrand Indischrot, die Radnabenabdeckung mit dem Porsche-Wappen geschmückt. Der silberne Porsche ist ein Heritage-Vertreter mit zweifarbigem Innenausstattung Cognac mit Schwarz (hier beweist sich, welcher Unterschied zwischen Minichamps und Maxichamps liegt!). Die Zweifarbigkeit erstreckt sich auf den Vorderwagen, ein nostalgisches Schema, und man nennt das „Spears“-Look. Das hat nichts mit Britney zu tun, sondern ist viel älter. Ein Spear ist im Englischen ein Speer, und zunächst wurden auf diese Weise die Spuren leichter Karambolagen kaschiert, später entwickelte sich der Spears-Look zu einer Art Kriegsbemalung, also zu einem Designelement im Motorsport.

● **061130** Porsche 911 (Typ 991/II) Speedster 2019 GT-Silber mit Heritage-Paket, Auflage 630 Exemplare.

● **061131** dito Karminrot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. 432 Exemplare. UVP je 57,50 €. **Alexander F. Storz**



Der Spyder aus einer kleinen, geheimnisumwitterten Automobilmanufaktur zeigt sich bestens gelungen. Das kann vom Original nicht gesagt werden, das Auto, ein absoluter Exot, versagte 1966 in Le Mans recht kläglich. Aber gerade diese Exoten sind ja oftmals das Salz in der Suppe der Sammler, und dieser Spyder gehört eindeutig zur Kategorie „Haben wollen“. Spark hat wieder einmal den richtigen Riecher gehabt.

Fotos: Wolfgang Ruppel

Die Serenissima

Serenissima, zu deutsch „Ihre Heiligkeit“, war der Name eines italienischen Autos, das es nur zu einer kleinen Fußnote in der langen Geschichte des Automobils brachte. Aber bei genauer Betrachtung ist es ebenfalls eine Story von Lügen, Trickereien und Wirrungen. Die Umsetzung eines dieser Vorbilder von Spark in 1:43 gibt Caramini den Anlass, ein wenig Licht ins Dunkel „Ihrer Heiligkeit“ zu bringen.

Vorab möchte der Verfasser dazu sagen, die wichtigsten, wie auch glaubhaftesten Aussagen zu diesem Italiener zu sammeln, war nicht eben einfach; das fing schon mit der sehr häufig kolportierten Aussage an, der Italiener wäre 1965 in Le Mans gelaufen. Falsch, er war für 1965 gemeldet, trat aber nicht an und erst 1966 lief das Spark-Vorbild an der Sarthe. Auch wird an dieser Stelle hauptsächlich über das in Le Mans 1966 eingesetzte Auto, den „Torpedo Competizione“, berichtet; ein alle Autos umfassender Text würde diese Ausgabe von Caramini fast alleine füllen.

Alles begann 1961, als Carlo Chiti mit etlichen seiner Getreuen Ferrari im Streit den Rücken kehrte und eine eigene Firma namens ATS gründeten. Zum ungefähr gleichen Zeitpunkt wollte Graf Giovanni Volpi di Misurati, der in den späten 50er Jahren die Scuderia „SSS Repubblica di Venezia“ gegründet hatte – die drei S standen für Serenissima –, von Enzo Ferrari einen 250 GTO kaufen. Der Patriarch wusste aber, dass Misurati viel Geld in ATS (Automobili Turismo e Sport) gesteckt hatte und so kam von Ferrari das energische Verkaufsverbot eines 250 GTO an den Grafen. Der nun, ebenso hitzköpfig, veranlasste den Bau des berühmten „Breadvan“ auf Basis des 250 GT SWB (Chassisnummer 2819GT), der in etlichen Rennen den Werks-GTO um die Ohren fuhr. Dazu kam noch, dass di Misurati – Milliarden schwer – auch vorher schon jede

Menge Cash in die Entwicklung des „Birdcage“ gesteckt hatte. Das in ATS investierte Geld zog der Graf allerdings recht schnell zurück, was ATS in einen kurzfristigen Ruin trieb. Das Team nahm noch an ein paar F1-Rennen teil, aber Ende 1963 dann wurden die Lichter endgültig ausgeschaltet.

Schon 1963 gründete der umtriebige Adelige „Automobili Serenissima“, er wollte Rennwagen bauen. Für den Bau der Motoren holte er Alberto Massimino ins Boot, einen Motorenkonstrukteur, der früher bei Maserati, Alfa Romeo und Ferrari gearbeitet hatte. Ergebnis war ein 3-Liter-V8 mit einer Leistung von um die 307 PS, eingebaut in das erste Auto, den 308V/GT. Eine Chassisnummer 002 gab es sehr wahrscheinlich nicht, es kam die Nummer 003 namens „Jet Stradale“, dieses Auto wurde zum „Jet Competizione“ umgebaut. Aus 004 wurde ein „Torpedo Competizione“, Vorbild der Spark-Miniatur und Teilnehmer in Le Mans 1966. Allerdings hatte 004 schon 1965 einen größeren Motor erhalten, einen

Alles begann 1961, als Carlo Chiti mit etlichen Getreuen Ferrari den Rücken kehrte und eine eigene Firma gründete.

3,5 Liter großen V8 mit vier obenliegenden Nockenwellen unter der Haube, ebenfalls von Massimino auf Grundlage des kleineren Motors entwickelt. Die Leistung war unbekannt, Schätzungen bewegen sich um die 330, 340 PS herum. Der Einsatz in Le Mans war nicht von Erfolg gekrönt, ganz im Gegenteil. Mit dem Team Sauer/de Montemart im Cockpit und unter der Bewerbung der „Scuderia San Marco“, schaffte der „Jet Competizione“ gerade einmal 42 Runden, dann zerbröselte das Getriebe, das Rennen war für die Startnummer 24 gelaufen. Allerdings hätte der „Jet Competizione“ auch ohne Getriebschaden kaum eine Chance gehabt, das Auto war einfach viel zu langsam.

Kommen wir nun zur Spark-Minatur. Herausgekommen ist ein in jeder Hinsicht tadelloses Modell. Umsetzung der Karosserie, Gravuren, Lack, alles piccobello. Ebenfalls sehr schön gelungen sind die Kleinteile, wie Spiegel, Doppelarmwischer oder die Luftein- und Auslassschlitze, vorbildge-

recht verteilt über das ganze Modell. Ein Lob verdienen sich auch die Zusatzscheinwerfer, die Deko, die wie beim großen Bruder im korrekten Winkel geneigte

Frontscheibe oder der eingelassene Tankdeckel. Die Felgen schlagen in die gleiche Kerbe, die unterm Wagenheck herausragenden Endrohre der Vier-in-Zwei-Abgasanlage sind authentisch. Ein dickes Lob für Spark, denn dieses interessante Auto füllt eine Lücke; ein Racer, der bisher von etlichen Sammler:innen schmerzhaft vermisst wurde. Auch ist die Miniatur ein Spiegel der „Wilden 60er Jahre der italienischen Automobilindustrie“, ein Hauen und Stechen zwischen Ferrari, Maserati und ATS – Fiat, Lancia und Alfa Romeo hielten sich diskret zurück und gingen ihre eigenen Wege. Heute befinden sich alle

Protagonisten – ausgenommen ATS – unter dem Dach des gigantischen Automobilkonzerns Stellantis.

● **S7580** Serenissima Spyder, 24h Le Mans 1966, Resine, Preis 79,95 €. **Wolfgang Ruppel**



Esva hat von Al Capones Cadillac ein wunderschönes Modell geschaffen, natürlich ohne Panzerung und schussfeste Scheiben.

Fotos: Wolfgang Ruppel



Ein Auto für den Mobster

An diesem Cadillac kann man nur kritisieren, dass es ein Auto des berühmten Gangsterkönigs Al Capone darstellt. Aber wäre dieses hübsch gemachte Resine-Modell von Esva dann auch so interessant? Es atmet jedenfalls das automobile Flair der 1930er Jahre.

Chicago in den 30er Jahren, eine Hochburg von Prostitution, Drogen, Alkoholschmuggel während der Prohibitionszeit, Erpressung von Schutzgeldern und illegalem Glücksspiel. Mitten im Zentrum Alphonse „Al“ Capone, Boss des „Chicago Outfit“, einem italienisch-amerikanischen Syndikat der Mafia, in dem sich Capone durch Morde und Brutalität hochgedient hatte. 1931 sorgte eine Sonderkommission des FBI für eine Verhaftung des Gangsterkönigs, Capone kam für elf Jahre wegen Steuerhinterziehung ins Gefängnis, die Morde konnten ihm nicht nachgewiesen werden. Wegen guter Führung wurde er 1939 entlassen und verstarb 1947.

Capone fuhr natürlich ein besonderes Auto, einen gepanzerten und mit schussfesten Scheiben ausgerüsteten Cadillac Series 341A Town Sedan, den Esva nun in 1:43 minia-

turisiert hat. Dabei herausgekommen ist ein wunderschönes Modell, natürlich ohne Panzerung und schussfeste Scheiben. Dafür bekommt der Sammler aber eine auf den Punkt stimmig umgesetzte Karosserie mit exakten Gravuren, in Grün/Schwarz perfekt lackiert. Makellostes Interieur, authentische Felgen, eine Kofferbrücke samt Koffer – für die ab und an benötigten MPs? – und die reichlich vorhandenen

Verchromungen setzen ein weiteres, optisches Highlight. Rechts und links sitzen die beiden Reserveräder in ihren Halterungen, der Kühlergrill wird flankiert von zwei großen Scheinwerfern, und über den großen, seitlich angebrachten Trittbrettern befinden sich auf jeder Seite noch zwei Schubfächer. An der linken Vordertür sitzt ein Suchscheinwerfer, die Trittbretter sind breit

ausgestellt und die Türgriffe eingesetzt. Ein Modell also, das nur gelobt werden kann und sich jeder Negativbewertung entzieht. Er ist aber auch ein kleiner Zeitzeuge der wilden, 1930er Jahre in der damaligen Hochburg des Verbrechens, in Chicago.

Das Original wurde von 1928 bis 1930 gebaut, der knapp 5,7 Liter große V8 leistete 90 PS. 1930 wurde der Hubraum auf 5,8 Liter aufgestockt, die Leistung betrug nun 95 PS. Zusätzlich gab es noch kleinere Räder, sowie bei allen geschlossenen Cadillac eine Radioantenne. Der überarbeitete Rahmen wies sieben Verstrebungen auf, es gab hydraulische Stoßdämpfer, und ein Synchrongetriebe für den zweiten und dritten Gang wurde eingebaut. Bei den amerikanischen Autos der Vorkriegszeit war der erste Gang nie synchronisiert, die amerikanischen Autofahrer benutzten ihn überhaupt nicht, das fließige Schalten überließ man lieber den Europäern, die sich gerne mit Zwischengas übten. Der Series 341A zeigte sich im Alltagsbetrieb nicht nur luxuriös, sondern war auch zuverlässig und solide. Das mochte Al Capone.

EMUS24004B Cadillac Series 341A „Al Capone“ Town Sedan 1928, Fertigmodell Resine, limitiert auf 500 Exemplare. Preis ca. 100 €.

Wolfgang Ruppel

Al Capone fuhr einen gepanzerten, mit schussfesten Scheiben ausgerüsteten Cadillac Series 341A Town Sedan





Ein überaus gelungenes, authentisches Modell, Irgenwie hat Ixo ein feines Gespür auch für die etwas anderen Rallye-Miniaturen, die sonst im Schatten stehen würden. Der Tscheche trat 1989 bei der „Valašská Zima“ an belegte am Ende einen soliden, siebten Gesamtrang. Die Frage bleibt: Wann erbarmt sich Ixo den Wartburg-Vorbildern?

Fotos: Wolfgang Rüppel

Favorit unter den Favoriten

Er war, obwohl man es ihm äußerlich kaum ansah, der stärkste unter den Favoriten, der Macho, der Chauvi. Sein Name: Škoda Favorit 136 L, geboren 1987, im selben Jahr in Brünn dem Publikum vorgestellt und nun von Ixo präsentiert im Maßstab 1:43.

Ein modernes Kurzheckmodell, Frontmotor, Frontantrieb, kurz, der Favorit war eine komplette Neuentwicklung, denn Škoda wollte mit Macht auf den europäischen Märkten punkten, und sah sich mit dem Neuen gut aufgestellt. Sofort wurde auch mit der Entwicklung einer Rallye-Variante begonnen, denn „Win on Sunday, sell on Monday“, war ein Sprichwort, das auch die Tschechen nur zu gut kannten. In Gruppe A eingestuft, ähnelte der 136L noch stark seinen schwächeren Brüdern, aber die Škoda-Ingenieure hatten eine Menge investiert. Dünneres Blech, einen die Steifigkeit verbessernden Rahmen, die Entfernung der Rückbank und weitere Maßnahmen drückten das Leergewicht auf moderate 750 Kilogramm. Das Armaturenbrett wurde dahingehend verändert, dass Anzeiginstrumente und Schalter vom Piloten wie auch vom Co leicht und sicher erreichbar waren, auch wurde ein Sportlenkrad eingebaut.

Der 1,3 Liter große Vierzylinder wurde ins Fitness-Studio geschickt, das Ergebnis waren sehr ordentliche 103 PS, die später dank eines Doppelvergasers von Pierburg auf 120 PS anstiegen. Ein Fünfgang-Getriebe zeichnete für den Kraftschluss verantwortlich, später übernahm ein Sechsgang-Getriebe diesen Job. Die Höchstgeschwindigkeit lag je nach Übersetzung

und eingesetztem Motor zwischen 150 und 200 km/h.

Noch heißer allerdings war die Rundstrecken-Variante namens 136L/A, die mit einem Hubraum von 1,6 Litern, bestückt mit zwei Doppelvergasern von Weber, 175 PS auf die Kurbelwelle stemmte. 1995 endete dann die Karriere des 136L, das Auto wurde auf den Rallyepfaden von der moderneren Felicia ersetzt.

Die Miniatur in 1:43, Vorbild ist ein 136L, der 1989 die Rallye Valašská Zima mitfuhr, hat Ixo prächtig hinkommen. Natürlich profitiert der Kleine von einem gewissen „Niedlichkeitsfaktor“, aber Ixo hat auch alles richtig gemacht. Sauber getroffene Linien und Proportionen, exakte Gravuren und

eine makellose Lackierung, wie auch eine komplette Deko zeigen das sehr anschaulich. Das Glasteil passt auf den Punkt, die Felgen sind authentisch, und die Kleinteile spielen mit. Ein kleines Schmankerl obenauf sind noch die Zusatzscheinwerfer, die, recht unorthodox befestigt, aber authentisch, das Rallye-Flair des Favorit noch unterstreichen. Der Tscheche passt sehr gut in die Vitrine der „Rallye-Zwerge“, also Renault R5, Mini oder Metro. Im großen 136L saß das Duo Sibera/Gross, sie landeten am Ende auf dem siebten Gesamtrang. Die Valašská Zima war schwierig zu fahren, sie fand – bis auf ein, zwei Ausnahmen –, in den Wintermonaten Januar/Februar im Gebiet der Mährischen Tschechei statt.

● **RAC 407B.22** Škoda Favorit 136, #2, P. Sibera/P. Gross, Rallye Valašská Zima 1989, Diecast, Preis ca. 40 €. **Wolfgang Rüppel**

Der Tscheche passt sehr gut in die Vitrine der „Rallye-Zwerge“, also zu Renault R5, Mini oder Metro.



Von Fachleuten erst belächelt, hat das von Pininfarina gestylte Coupé den „Fachleuten“ sehr schnell gezeigt, wozu eine Löwin fähig ist, sei es nun in Marokko, der Safari oder der Cote d'Ivoire. Das bildschöne Auto setzte in Afrika die Messlatte.

Vorbildfotos:
McKlein Photography



Die Löwin von Afrika

Kaum ein siegreicher Hochleistungssportler strahlt so viel Eleganz aus wie das Peugeot 504 Coupé. Ein Grand Routier mit todschicker Pininfarina-Karosserie, der auch noch siegen konnte, ob in der Wüste oder im Dschungel. Ixo hat den Rallyeringer stilsicher nachgebildet.

Peugeot 504 – ein Synonym für Erfolge in afrikanischen Rallyes. Das Auto sammelte Siege in Marokko wie auch in der Safari oder der Cote d'Ivoire, sei es nun mit der Limousine oder dem Coupé. Und mit diesem Coupé wollen wir uns in diesem Artikel einmal etwas näher beschäftigen, denn in dessen Rallye-Variante verbinden sich Kraft und Eleganz wie wohl bei keinem anderen Rallye-Auto der 70er Jahre. Ein Journalist bemerkte einmal treffend, das Coupé sei „die Königin unter den Löwen“, ein wahres Wort.

Die Karosserie des eleganten Coupés stammt von Pininfarina, er schweißte die Karosserien im Lohnauftrag für Peugeot, und die Endmontage fand dann im französischen Peugeot-Werk in Sochaux statt.

Der V6, Hubraum 2,7 Liter, war eine Gemeinschaftskonstruktion von PVR, also Peugeot, Volvo und Renault; die Leistung im Rallye-Trimmm betrug satte 250 PS. Dazu kamen Nehmerqualitäten, Standfestigkeit, wie auch ein eingespieltes Peugeot Service-Team. Kleiner Nachteil, der aber bei Afrika-Rallyes kaum zählte, war die recht stattliche Größe des Coupés. Viele der selbst ernannten „Fachleute“ hatten vor dem ersten Rallye-Einsatz die „Löwin“ mit Hohn und Spott übergossen, frei nach dem Motto „ein Auto für Nizza oder Monaco, aber nach den ersten zehn Kilometern im afrikanischen Schlamm könnt ihr das Auto wegwerfen“. Aber das Coupé belehrte sie ganz

schnell eines Besseren, und auch ihre Piloten fanden lobende Worte.

Das Modell im Maßstab 1:43 kommt von Ixo, und in der Gesamtbetrachtung springt bei der Beurteilung eine gute Note heraus – trotz des Alters der Form. Nicht ganz korrekt getroffen ist die Dachlinie, sie ist zu gerade, war beim Original mehr gerundet. Alle anderen Kriterien, wie Deko, Lackierung und Räder erfüllen die Ansprüche des Sammlers. Gut, der Innenraum schwächelt ein wenig, und Ätzteile gibt es auch nicht, aber alles Wichtige, wie Volant, Käfig, Rallye-Sitze plus Gurten sowie die Türverkleidungen sind da, es fehlen halt beim Armaturenbrett nur ein paar Farbkleckse.

Bei der Cote d'Ivoire 1978 entwickelte sich ein dramatischer Bruderkampf. Drei V6 Coupés kämpften um den Sieg. Es war eine beinharte Rallye, von 51 Startern fielen 42 aus. Am

Ende reichte es für die # 02, Nicolas/Gamet zum Sieg, dahinter folgten Mäkinen/Todt, denen 15 Minuten für den Sieg fehlten, und auf dem vierten Rang liefen Lampinen/Aho ein – ein triumphales Ergebnis für Peugeot. **● RAC417A.22** Peugeot 504 Coupé V6, # 02, J.-P. Nicolas/M. Gamet, Sieger Rallye Cote d'Ivoire 1978, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Rüppel

So sehen Sieger aus: Ixo hat, bis auf die nicht ganz korrekte Dachlinie, eine gelungene Miniatur auf die Räder gestellt.

Fotos: Wolfgang Rüppel





Erinnerungen an die 70er und 80er Jahre werden wahr, als der öffentliche Nahverkehr in der DDR von Ikarussen der 200er-Serie beherrscht war. Jeder Mathematiker weiß: Es gibt keine effektivere Raumausnutzung als den Kubus, und insofern war der Ikarus ideal gestaltet.

Ungarischer Schuhkarton

Von der Ostsee bis in den Süden Sachsens, von der innerdeutschen Grenze bis nach Polen und im Erzgebirge zur ČSSR sowie im Ostteil Berlins: In den 70er und 80er Jahren war in der DDR im öffentlichen Nahverkehr der Ikarus-Omnibus der 200er-Reihe unterwegs. Premium Classixx erinnert an ihn mit einem äußerst detaillierten Dreißigundvierziger.

Man kann gehorchen. Oder auch nicht. Eine ganze Volkswirtschaft kann einem Gebot oder Verbot einer übergeordneten Führungsmacht gehorchen und die Produktion eines Produktes im eigenen Land einstellen. Selbst dann, wenn noch ein Ausweg bestehen könnte, kann sie voreilig gehorchen. Der voreilige Gehorsam wird gerne als typisch deutsche Eigenschaft angesehen. In der DDR geschah dies: Das sowjetische Brudervolk entschied, zur Effektivität strebend, dass bestimmte Fahrzeugtypen nur in bestimmten Ländern zu produzieren seien. Busse für den Ostblock sollten aus Ungarn kommen. Das hat die Polen oder Tschechoslowaken nicht geschoren, die bauten ihre Busse weiter. Die DDR nicht. Und importierte brav ungarische Busse.

Ikarus hießen sie, wie jener aus der griechischen Mythologie, der mit selbst gebauten Flügeln aus Wachs trotz Warnung so hoch flog, dass die Hitze der Sonne sie schmelzen ließ und Ikarus abstürzte. Traurige Geschichte, das! Sollte man einen Konzern, der Erfolg haben möchte, nach einer mythologischen Figur benennen, die sich selbst überschätzte und deswegen in den Tod stürzte? Man kann darüber nachdenken...

Der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, eine Ostblock-Institution unter sowjetischer Leitung, wollte erreichen, dass innerhalb der sozialistischen Staaten eine Spezialisierung auf gewisse Produkte erreicht wird, und diese Spezialisierung sollte dazu führen, dass wirtschaftlich schwächere Staaten im Rahmen der sozialistischen wirtschaftlichen Integration von den stärkeren Ländern unterstützt würden. Gleichsam sorgte dies auch für eine gewisse Standardisierung der Technik und verhinderte Doppelentwicklungen. Im Rahmen dieser Spezialisierung wurde Ungarn zum Ostblock-Omnibus-Hersteller auserkoren,

und die Ikarus-200er-Serie war ab den frühen 70er Jahren der Ostblock-Omnibus schlechthin (zumindest theoretisch, da einzelne Ostblockländer unentwegt ihre nationalen Busse weiterproduzierten, sogar die Sowjetunion selbst). Aber die DDR hielt sich daran, stoppte ihre Herstellung und importierte folgsam die Ikarusse. Ab den 70er Jahren war der Ikarus der DDR-Omnibus schlechthin. Straßenbahnen produzierte die ČSSR, Flugzeuge und Traktoren kamen aus der UdSSR, aus der DDR Computer, Werkzeugmaschinen und Fischverarbeitungsschiffe, Dieselloks aus der UdSSR und Rumänien. Der IFA H6B Omnibus aus Wer-

Die für die DDR bestimmten Ikarus wurden von einem wassergekühlten MAN-Rába-Sechszylinder-Diesel mit 10.350 cm³ und 192 PS angetrieben.





dau hatte da keinen Platz mehr. Der Jelcz aus Polen und der Škoda-Bus eigentlich auch nicht, aber die Polen und Tschechen hielten sich eben nicht an alle Anweisungen. Deshalb bauten die Tschechen ja auch einen Repräsentationswagen, den Tatra.

Aber in der DDR war ab Ende der 60er Jahre der Ikarus im Schuhkarton-Design unterwegs, landauf, landab, als Stadtbus, als Überlandbus, als Gelenkbus – einfach der einzige Omnibus. An ihn erinnert Premium Classixxs mit schönen 1:43-Modellen, die im Lohnauftrag von Start Scale Models in Russland produziert werden. Den Bus selbst gibt es auch dort, aber Premium Classixxs lässt ihn für sich in speziellen DDR-Versionen fertigen: Kraftverkehr Zittau, Leipziger Verkehrsbetriebe, einer kommt vom Nahverkehr Dresden, der vierte aus Potsdam. Das ist Balsam für die Seele der Sammler in Deutschlands Osten, es weckt Erinnerungen. Ein „Wessi“ kann damit nichts anfangen und gehört wohl auch nicht zur primären Käuferklientel.

Die 1:43-Ostbock-Modelle von Premium Classixxs kommen von SSM. Das Konstruktionsniveau von SSM aus Kostroma ist auf sehr hohem Niveau, was wir in Caramini schon mehrmals konstatieren durften. Herpa importierte originale SSM-Modelle, sie alle standen schon auf dem schwarzen Schreibtisch. Produktion, wie üblich, in Chi-

na. Modellautos können nichts dafür, woher sie kommen, haben mit Politik nichts zu tun.

Premium Classixxs bietet den Ikarus in diversen Varianten an, die sich durch die Türen unterscheiden: den Reisebus 250.59 mit zwei normalen Eingangstüren, den Stadtbus 260 mit drei Vierfach-Falttören und den Stadtbus 260.06 mit drei zwei-flügeligen Innenschwenktüren, insgesamt sieben Farbvarianten zum gleichen Preis im Angebot. Unsere Muster sind ein gelber Ikarus 260 Stadtbus der Leipziger Verkehrsbetriebe und ein weißer Ikarus 256 Reisebus vom Kraftverkehr Zittau mit Streifendesign in Rot, Orange und Gelb.

Die 200er-Reihe sorgte dafür, dass Ikarus in den 80er Jahren der größte Bushersteller weltweit war – kein Wunder, da er das Monopol für den Ostblock hatte und auch andere sozialistische Bruderstaaten in aller Welt belieferte. Selbst in Westdeutschland (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein) waren Ikarusse in den 70er/80er Jahren im Einsatz. 1967 wurde die 200er-Serie präsentiert und ab 1970 gebaut, alleine in die DDR wurden bis 1990 rund 30 000 Exemplare geliefert. Danach ging es mit Ikarus bergab, der Sowjetmarkt brach komplett weg, das Image des Ostblockherstellers war im ersten Nachwendedekade alles andere als verkaufsfördernd, es folgten wechselvolle Jahre, 2007 Insolvenz, dann 2010 Aufkauf durch einen ungarischen Oligarchen mit dem Zweck, die Marke zusammen mit Rába (ebenfalls ungarisch) wiederzubeleben. Derzeit werden wieder Omnibusse gebaut.

Die 200er-Serie ist breit gefächert, diverse Türanordnungen und Außenlängen, Stadt-/Überland-/Reisebusse, Gelenkbusse, Schubgelenkbusse, Oberleitungsvarianten. Die Verkehrsbetriebe waren mit den Ikarussen recht glücklich, nicht zuletzt, weil durch die große Menge eine Sortenreinheit erreicht wurde, welche die Wartung und Ersatzteilbevorratung vereinfachte. Der letzte Ikarus der 200er-Serie, der in Deutschland im täglichen Einsatz war, ist ein 280.03 der KVG Zittau, letzte Einsatzfahrt am 31. August 2010.

● **255555** Ikarus 260 Stadtbus Leipziger Verkehrsbetriebe 1971 und

● **247098** Ikarus 256 Reisebus Kraftverkehr Zittau 1977. Fertigmodelle Zinkdruckguss/Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP je 49,95 €.

Alexander F. Storz

Der Motor war unterflur zwischen den Achsen angeordnet.
Der Reisebus Typ 250 bot 45 Sitzplätze



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

LESENSWERTES



Der Steyr-Puch Pinzgauer des Österreichischen Bundesheeres – Der große Bruder des Haflingers

Walter Blasi. Format 23,5 x 20 cm.
120 Seiten mit zahlreichen
Abbildungen. Hardcover. ISBN 978-3-9504937-6-4. Preis 24,90 €.

Für Liebhaber rustikaler Geländewagen gehört der Steyr-Puch Pinzgauer zweifelsohne zu den absoluten Kultautos, das gilt für Vorbild und Modell gleichermaßen. Zum Vorbild erschien jetzt in der Edition Winkler-Hermaden eine ausführliche und bildreiche Dokumentation über diesen großen Bruder des legendären Haflingers. Der Pinzgauer gilt auch heute noch als eines der besten geländegängigen Nutzfahrzeuge weltweit. Er gehörte viele Jahre lang zur Grundausstattung des Österreichischen Bundesheeres und der Schweizer Armee, durch zahlreiche UN-Blauhelm-Mission wurde er weltweit bekannt und geschätzt. Aber auch zivil bewährte sich der Pinzgauer als Feuerwehr-Fahrzeug, als Krankenwagen, im Forst und bei der Bergrettung. So mancher gebrauchte „Pinzi“ fand dann ein zweites Leben als Wohnmobil für Abenteurer und Weltbummler. Nach fast 30-jähriger Fertigung und 24.000 gebauten Fahrzeugen wurde die Produktion im Jahr 2000 in Graz eingestellt. Das Buch zeigt die lange Geschichte und viele Seiten dieses interessanten Geländefahrzeuges in der 4x4- und 6x6-Version, nicht nur zahlreiche Fotos, – auch im schweren Gelände oder Schnee, sondern auch umfangreiche Tabellen und Skizzen.

Im gleichen Verlag erschien schon vor längerer Zeit in gleicher Aufmachung ein Buch über den älteren kleinen Bruder, den Haflinger (ISBN 978-3-9504720-9-7). Für Liebhaber dieser Fahrzeuge lohnen sich diese Bücher gleich im Doppelpack. **bs**



Trotz des Schappchen-Preises ein durchaus sammelenswertes Modell mit rarer Vorbildwahl. Das Vorbild agierte leider in der Monte 1982 recht unglücklich, denn durch den fehlerhaften Aufschrieb eines Eisspions flog das Auto von der Straße.

Fotos: Wolfgang Rüppel

Des Pferdchens Pferdefuß

An der Leistung lag es nicht, dass der Ferrari 308 GTB auf den Rallyepisten nicht überzeugte. Während Fiat jede Menge Cash in den Lancia 037 steckte, mühte sich der französische Ferrari-Importeur ab, seine Träume zu leben. Zumindest schuf er ein interessantes Vorbild für Special C.

Mitte der 70er Jahre waren Rallyes überwiegender Tummelplatz von Limousinen der Gruppe 4. Die Hersteller von Sportwagen mussten nachziehen und ebenfalls ihre Produkte homologieren lassen, denn falls einer ihrer Kunden sich motorsportlich betätigen wollte, sollten die dafür benötigten Papiere vorliegen – Service ist alles.

Als 1974 der Ferrari 308 GTB vorgestellt wurde, zeigte Charles Pozzi, der französische Ferrari-Importeur, besonderes Interesse – das Werk selbst zeigte dagegen null Interesse am Rallyesport, und das sollte dem munteren Pferdchen zum Pferdefuß werden. Immerhin hatte Ferrari passende Teile entwickelt und die auch in die Homologationspapiere eintragen lassen. Also beauftragte das Werk Michelotto in Padua, der sich einen hervorragenden Namen beim Bau der Rallye- und Renn-Stratos erworben hatte, mit der Fertigung einiger 308 GTB Rallye-Varianten.

Gesagt, getan, Ferrari lieferte Rohkarossen in Padua an, Michelotti erledigte den Rest. Der Dreiliter, zweiventilige V8-Mittelmotor bekam vier Weber-Vergaser, Stahlrohrrahmen, Karosserie aus dünnwandigem Blech, sowie ein Fahrwerk mit doppelten Dreieckslenkern und Schraubenfedern; die Leistung betrug um die 310 PS.

Sah alles ganz gut und auch konkurrenzfähig aus, aber das täuschte. Pferdefuß war leider die kaum betriebene Entwicklungsarbeit in Sachen Fahrbarkeit des Mittelmotors auf Rallye-Strecken – also Schotter, Geröll, Schnee oder Eis. Zusätzlich wurde die Weiterentwicklung der Reifen versäumt, denn die von französischen Teams eingesetzten 308 GTB hatten Michelin aufgezogen, die Italiener bevorzugten Pirelli. Vergessen wir auch nicht, Fiat hatte jede Menge Cash in den Lancia 037 Gruppe B investiert, und dieses Auto hatte identische Fahrleistungen, war aber ganz speziell für Rallyes aufgebaut. Allerdings machte Michelotto erfolglos weiter, entwickelte später sogar einen 308 GT/M für die Gruppe B, aber das ist wieder eine ganz andere Geschichte.

Vorbild des Special-C-Modells ist ein bei der Monte 1982 gefahrener

308 GTB mit der Crew Andruet/„Biche“, eingesetzt vom Team Charles Pozzi. In der sechsten Wertungsprüfung machte der erfahrene Pilot einen Abflug auf Gefrorenem, sein Eisspion hatte schlicht und ergreifend diese Stelle im Gebetbuch nicht vermerkt; das Auto war dicht an einem Totalschaden. Aber auch der Rest des 82er Rallye-Jahres verlief nicht nach Wunsch, denn die einzigen erzielten Punkte holte das französische Duo in der Tour de Corse, wo sie den zweiten Gesamtrang belegten.

Ganz anders dagegen die Miniatur, denn obwohl preislich ganz unten auf der Skala rangierend, ist sie keineswegs schlecht. Die Umsetzung der Karosserie ist in Ordnung, Lack und Deko sind einwandfrei, wie beim großen Bruder sind unterschiedliche Räder auf die authentischen Felgen gezogen. Der Innenraum ist passabel, den günstigen Preis spiegeln allerdings die Kleinteile wider, wie beispielsweise die nicht hohlgebohrten Endrohre der Abgasanlage oder der ein wenig grob wirkende Einarm-Wischer. Gesamt betrachtet also eine „vitruvianische“ Miniatur, sehr preisgünstig, und: Wer sonst macht einen 308 GTB im Rallye-Trim?

● 125 Ferrari 308 GTB, Rallye Monte Carlo 1982, Diecast, Preis ca. 12 €.

Wolfgang Rüppel



Ahoi, Avia!

Ahoi ist nicht nur Seemannssprache. Ahoi ist auch der tschechische Gruß. Mit einem freundschaftlichen Ahoi begrüßen wir den Avia aus der ČSSR, ein willkommenes Nischenmodell in 1:43 von Premium Classixxs.

Im Ostblock hatten in manchen Kategorien einzelne Fahrzeugtypen Monopolcharakter. Der Avia gehörte dazu. In der Klasse der leichten Laster war er in der ČSSR der Platzhirsch, nahezu ohne Konkurrenz, und wenn, dann war sie ausländisch und marginal. Er gehörte ab den 70er Jahren zum Straßenbild, ja, er beherrschte es fast schon. Vor allem Pritschenwagen mit Plane, so wie die Premium-Classixxs-Neuheit, aber auch integrierte Transporter, so genannte Fourgons. Und dem Westler zu Besuch in der ČSSR kamen diese Leichtlaster so bekannt vor. Aus Westdeutschland kannte er sie von MAN. Und aus Frankreich von Saviem. Der war nämlich das Original; MAN und Avia waren nur Lizenzproduktionen.

Avia klingt aviatisch. Zu recht! Die beiden Ingenieure Pavel Beneš und Miroslav Hajn gründeten 1919 in den Räumen einer stillgelegten Zuckerfabrik einen Betrieb zur Flugzeugreparatur und nannten ihn Avia. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs mauserte sich Avia zum kriegswichtigen Betrieb und baute Jagdbomber, nach dem Krieg hingen „nur“ noch Lastwagen, Škoda-Derivate. 1951 wieder Flieger, die Lkw-Produktion wurde zu Liaz verlagert, die Laster trugen nach wie vor den Namen Avia. In den 60er Jahren stieg in der ČSSR der Bedarf nach Dreitonner-Transportern und leichten Lastwagen. Mangels eines eigenen Gewächses produzierte Avia ab 1968 (ebenso wie MAN in Westdeutschland und Alfa Romeo in Italien) einen französischen Saviem in Lizenz, die Avia A-Serie, basierend auf

dem Saviem/Renault SG2 und SG4 (je nach Tonnage). Der Lizenzvertrag mit Renault lief 1977 aus, danach oblag die Weiterentwicklung des Avia alleine den Tschechoslowaken. 1983 kamen die beiden neuen Typen A31 (3 Tonne) und A21 (2 Tonne) mit einem 83 PS starken 3,6-Liter-Vierzylinder-Diesel, optisch nur daran erkenntlich, dass einige bisherige Chromteile fortan mattschwarz lackiert waren. 1995 Übernahme von Avia durch Daewoo, Produktion des optisch zum dritten Mal modifizierten ex-Saviem bis zum Jahr 2000, rund eine Viertelmillion Exemplare. Avia ging 2006 in den Besitz des indischen Lastwagenbauers Ashok-Leyland über, Produktion in Tschechien bis Sommer 2013. Drei Jahre später nochmals ein Strohofer unter neuem Eigentümer, seit Sommer 2018 ruht die Produktion.

Das Premium-Classixxs-Modell ist eine Auftragsarbeit, es kommt vom russischen Hersteller Start Scale Models und wird in China produziert. Chassis und Kabine aus Zinkdruckguss, Pritsche und abnehmbare Plane aus Kunststoff. Ein sehr gut detailliertes und lackiertes Modell, formal bestens getroffen, viele einzeln eingesetzte Details, schöne Räder, hervorragendes, filigranes



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert



ČSSR-Alltag in den 70er bis 90er Jahren: Der leichte Avia-Lastwagen, fast immer in Blau lackiert, straßenbildbeherrschend. Man sah lange nicht so viele Saviems auf Frankreichs Straßen wie Avias in der ČSSR. Und die deutsche MAN-Lizenzfertigung sah man bei uns fast nie, weil Spediteure die Marke MAN schlichtweg nicht mit dieser kleinen Lkw-Klasse in Verbindung brachten. Wer einen Dreitonner brauchte, kaufte keinen MAN.



Foto: Archiv Storz

Das Ursprungsmodell, im typischen Avia-Blau, ist der Avia A30. Optisch unterscheidet er sich vom A31, dem Premium-Classixxs-Modell, nur dadurch, dass der neuere mehr mattschwarz und der Ältere mehr Chrom trägt. Und im Grill des A30 ist zu lesen „Licence Saviem“. Aufnahme 1976.

Chassis. Der Materialmix aus Metall und Plastik kommt dem Avia sogar zugute. Die Kabine ist glanzlackiert, die Holzpritsche wirkt dadurch etwas „hölzern“, dass sie einen seidenmatten Lack im selben Farbton erhielt. Sehr schön gearbeitet ist die Plane mit ihrem exakten Faltenwurf und den vielen Lederriemen und Verschlüssen (die allerdings farblich nicht hervorgehoben werden).

Der Avia Pritschenwagen ist ein doppelter Gewinn. Er spricht nicht nur tschechische Nationalsammler an, sondern auch französische und deutsche. Und eine Pritschenversion dieses Saviem/MAN/Avia hat es bislang noch nicht gegeben, nicht mal als ČSSR-Spielzeug. Was wir bisher haben, ist die Transporterversion, also der Fourgon, von Sonic/Ixo, auch in diversen Varianten als Rallyeservice-Transporter. Diese beiden, der Premium-Classixxs-Pritschenwagen und der Ixo-Fourgon, ergänzen sich hervorragend. **PCL47137** Avia A31N Pritschenwagen 1983. Fertigmodell Zinkdruckguss/Kunststoff. Maßstab 1:43. UVP 74,90 €.

Alexander F. Storz



Bei der Rallye Valašská Zima im Januar 1984 wurde der Škoda MTX 160 RS des Agroteam JZD Slušovice erstmals eingesetzt und fuhr der Konkurrenz absolut um die Ohren. Aber Václav Blahna steuerte ihn in eine Schneewehe und brauchte eine Viertelstunde, um den Wagen wieder flottzumachen. So kam er zwar im Ziel an, aber außerhalb der Wertung.



Škoda gehört zu den wenigen Ostblockherstellern, die etwas Licht in den grauen Alltag der dortigen Großserienhersteller brachten. Natürlich gab es einzelne Leuchtfuer auch bei anderen Herstellern, so wurden in Bulgarien tatsächlich einige Exemplare der Renault-Alpine A110 produziert, die sogenannte Bulgar-Alpine. Aber Škoda brachte Individualmobile tatsächlich in die Reichweite der Kunden. Da gab es ganz hübsche Coupés auf Basis des Typs 717, das Škoda 110 R Coupé, und des Typs 742, das Škoda Garde und Rapid Coupé.

Die beiden hatten einen Vorgänger, und das war kein Coupé mit Fastback-Karosserie, sondern ein Stufenheck-Coupé, der Škoda 1000/1100 MBX. Der basierte auf dem viertürigen 1000/1100 MB von 1964 bis 1969, unterschied sich aber signifikant. Unterm Blech durch mehr Power dank zwei Vergasern, 46 statt 40 PS, zuerst aus einem Liter Hubraum 1966 bis 1969, ergänzend 1967 bis 1969 aus 1100 Kubik. Das Auto war begehrenswert: Ein Zweitürer mit nach hinten abfallendem und insgesamt niedrigerem Dach, hinten eine kecke Panoramasscheibe. Der Clou aber war die Hardtop-Bauweise,

Škoda je zábava!

Durch eine tschechische Partwork-Serie ist Ixo derzeit sehr aktiv in Sachen Škoda. Gleich vier Neuheiten, darunter zwei Allerweltsmodelle, aber auch zwei sehr exquisite Vorbilder, die im Westen kaum bekannt sein dürften: Škoda je zábava! (Škoda macht Freude!)

damals einzigartig im Ostblock und eigentlich ein Luxusattribut des amerikanischen Klassenfeindes. Hardtop-Bauweise bedeutet, dass der Wagen keine durchgehende B-Säule sowie rahmenlose Türscheiben aufwies. Vordere und hintere Seitenscheiben waren voll versenkbar, keine B-Säule blieb bestehen. War alles hinabgeklappt, so war der Innenraum licht- und luftdurchflutet, es stellte sich fast ein Cabrioletteffekt ein. Der Škoda MBX wurde in extrem kleinen Stückzahlen gebaut (2517 Stück insgesamt, 1403 mit 1 Liter, 1114 mit 1,1 Liter) und ist heute in Sammlerkreisen äußerst begehrt. Der MBX

kommt nun neu von Ixo, ein sehr hübsches Modell mit der typischen, nach hinten unten abfallenden Dachlinie. Die Seitenscheiben stellt Ixo geschlossen dar. Warum? Der Innenraum ist hübsch genug gemacht, dass ihn Ixo durchaus besser zeigen könnte. Schön dargestellt ist auch der Unterschied zur Viertürer-Limousine im Bereich des hinteren, seitlichen Lufteinlasses (der Škoda ist ein Heckmotorwagen!), viel nüchterner und moderner gestaltet als bei der Limousine.

Gerade, als ob sich Ixo gedacht hätte: Die Sammler bemerken den Unterschied doch nur im direkten Vergleich! Das mag, zumindest jenseits von Tschechien, tatsächlich so sein. Deshalb bringt Ixo gleichzeitig auch die normale Limousine, also den Škoda 1000 MB, in Rot. Bei 25 Euro pro Modell kann man sie wirklich ohne schlechtes Gewissen als Pärchen kaufen! Bleiben wir bei den tschechischen Brot-und-Butter-Versionen. Der nach-nach-nach-Nachfolger des 1000 MB ist der Škoda Felicia, ein überarbeiteter Favorit. Den Favorit entwickelte Škoda noch zu kommunistischen Zeiten und kehrte vom Heckmotor/Heckantrieb-Layout ab, machte sich mit Frontmotor und Frontantrieb modern und legte damit den Grundstock dafür, dass Volkswagen nach dem Systemzusammenbruch bei Škoda einstieg. Feli-



Foto: Jan Tuček



Foto: Matthias Schmidt

Links das Original: Václav Blahna/
Pavel Schovánek am Start bei der
Rallye Šumava im März 1984.
Und rechts das Replikat: Wenn es im
automobilen Bereich keine Originale
mehr gibt, so gibt es fast immer
Nachbauten. 2022 gesehen, und er röhrt
ganz schön, wenn er losgelassen wird.

Lass' den Sonnenschein herein:
So offen war noch kein Škoda, der kein
Cabriolet war. 1100 MBX in Hardtop-
bauweise mit voll versenkbaren
Seitenscheiben ohne B-Säule und
mit Panoramaheckfenster.
Die Alus sind nicht original.



Foto: Matthias Schmidt



Den Škoda 1000 MB sah man selbst im Westen allenthalben.
Škoda war der einzige Ostblock-Hersteller, der in West-
deutschland ein halbwegs funktionierendes Vertriebs- und
Servicenetz hatte. Ein Škoda war in den bundesrepublikani-
schen 60ern das, was man landläufig „Arme-Leute-Auto“
nannte. Eben eine Alternative zum Gebrauchtwagen für
jene, die unbedingt einen Neuen haben wollten.



Eine äußerst
dekadente Angelegen-
heit: Das 1100 MBX Hardtop-
Coupé, kleine Auflage für eine
kleine Elite. Auch die Tschechen
sammeln die Fahrzeuge ihrer
Automobiltradition, und unter
diesen Sammlern ist ein MBX hoch
begehrt und sehr teuer.



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert





In den neuen Bundesländern fuhr man direkt nach der Wende gerne Škoda, aus alter Verbundenheit. Der Felicia war sehr verbreitet. In den alten Bundesländern nicht. Da begann der Škoda-Siegeszug erst später, als Flottenfahrzeug hauptsächlich, aber auch gerne von pragmatisch denkenden Familienvätern gefahren. Škoda-Fahrer fühlen sich Dacia-Fahrern himmelweit überlegen und blicken auf sie herab.

cia hieß der überarbeitete Favorit ab 1994, nach der Übernahme durch VW. Und dann hatte er auch einen VW-Motor. 1998 gab es ein Facelift und noch mehr VW-Innereien, und dies ist die dritte Ixo-Neuheit mit Škoda-Markenzeichen.

Der Vierte im Bunde der neuen Ixo-Škodas ist wieder eine ganz heiße Version, ein Škoda MTX 160 RS Coupé, von dem nur drei Prototypen entstanden. Er basierte auf der Rallyeversion 130 LR (Viertürer-Limousine), trägt aber die Coupé-Karosserie des Rapid. Entwickelt wurde er von zwei externen Turnern im Škoda-Auftrag, von Metalex (MTX) und dessen Partner Agro-Team. Der Motor stammt vom Lada 1600 VFTS, von Petr Kreibich und Milos Vodsedálek getunt auf 170 PS, 205 km/h schnell (das dritte Exemplar trug einen 1,3-Liter-Škoda-Turbomotor). 1984 wurde der MTX 160 RS in drei nationalen Rallyes getestet. Aber er war nicht das Ende der Fahnenstange. Škoda wollte weiter rüsten und der MTX 160 RS hätte die Basis für

einen allradgetriebenen, turboaufgeladenen Gruppe-B-Rallyewagen sein sollen (der sich mit dem Audi Quattro messen wollte). Aber das Projekt wurde noch 1984 aufgegeben. Die Konstruktion stammt von Václav Král und Václav Pauer bei MTX, die dem Serien-Coupé fetteste Kotflügelverbreiterungen und riesige Spoiler aus Fiberglass anpflanzten, der vordere in Form einer Schippe. Ixo macht das Modell in drei Rallye-Versionen (denn mehr gab es nicht), das Optikdesign identifiziert es als Bestandteil des Agro-Teams.

Unser Muster ist der Wagen von Václav Blahna/Pavel Schovánek bei der Rallye Valašská Zima im Januar 1984, die beiden steuerten ihn auch bei der Rallye Šumava im März 1984, die Optik bis auf Marginalien identisch, beide Male Startnummer 1. Ein drittes Mal auf die Piste ging der MTX 160 RS bei der Rallye Sklo Union Teplice im April 1984 (Piloten: Karel Kaspárek/Antonín Kounovský). Geplant war ein vierter Start bei der Rallye Barum im Juni 1984, kam nicht so

ganz zustande. Agro-Team wurde aufgelöst, und so startete der Wagen mit der Startnummer 0 und ohne Sponsorenaufkleber als eine Art Pace Car. Der Škoda MTX 160 RS war eine Totgeburt. In den dunklen Tagen der späten ČSSR hätte Škoda nie die für die Homologation notwendigen 200 Fahrzeuge innerhalb eines Jahres bauen können. Außerdem stand die tschechoslowakische Regierung nicht hinter dem Projekt. Und zwar deshalb, weil der Škoda einen russischen Lada-Motor trug. In Regierungskreisen, so wird kolportiert, sprach man vom „Bastard“.

● **CLC432N** Škoda 1100 MBX (Typ 990) 1967 türkis, UVP 24,95 €.

● **CLC439** Škoda 1000 MB (Typ 990) 1964 rot, UVP 24,95 €.

● **RAC416A** Škoda MTX 160 RS Coupé Rallye Valašská Zima 1984 (Blahna/Schovánek), UVP 39,95 €.

● **CLC447N** Škoda Felicia 1998 silber. UVP 24,95 €. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43.

Alexander F. Storz

Schließen Sie die Lücken in Ihrer Heft-Sammlung!

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

Wir freuen uns über Ihre Bestellung unter 0203/7127471 oder www.caramini.de



Noch zu haben, ab
5 €
je Heft

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

Caramini
FASZINATION MODELLAUTOS

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

Das konkrete Vorbild von 1989 steht im Original-lack und mit nur 26.000 gelaufenen Kilometern in des Firmeneigentümers Garage. Das Blau hat keine konkrete Farbbezeichnung. Bei ARO spritzte man aus jenen Farbkübeln, die gerade zur Verfügung standen.

Fotos: Alexander F. Storz



Dreidimensional wirkender Grill mit Emblem. Der Schlitz unter dem Grill, vorbildlich nicht ganz mittig, dient als Aufnahme für die Handkurbel. Den ARO kann man ankurbeln, falls die Batterie nicht genügend Saft hat.

Aus Draculas Heimat

Wir freuen uns immer sehr, wenn in heutigen Zeiten ein Startup den Mut hat, eine neue Modellautolinie zu lancieren. Und umso spannender ist es, wenn die neue Firma in Rumänien beheimatet und couragiert und optimistisch genug ist, einen rumänischen Wagen zu miniaturisieren. Der Erstling von Aurora Models ist ein ARO, der rumänische Geländewagen.

Ein neuer Modellautohersteller aus Rumänien, Aurora Models. Resine im Maßstab 1:18, vergleichbar den Modellen von Ottomobile, GT Spirit, BoS, DNA und Laudoracing, gefertigt in einer kleinen chinesischen Fabrik, die Erfahrung damit hat. Nur so ist zu erklären, dass die Qualität bei diesem Erstling auf dem Niveau der Platzhirsche liegt. Der Hersteller ist jener, der für den bei uns eher unbekannten US-Hersteller Automodello produziert (amerikanische und in den USA populäre Klassiker von der Vorkriegszeit bis in die 70er, 1:18, 1:24 und 1:43). Das Modell ist in jeder Hinsicht mit Erfahrung gefertigt. Auch seine Verpackung, formgenaue Styroporwanne und -deckel, mit Klebefolie zusammengehalten, professionell bedruckter Karton als Umverpackung.

Das alles ist sehr routiniert. Man sieht auf den ersten Blick, dass dieser Fabrikant nicht sein erstes Resinemodell gießt, lackiert, montiert und verpackt. Die Routine spricht jedenfalls schon mal sehr für das Ganze. Stünde nicht Aurora darauf, so könnte das Modell von einer der oben genannten, bekannten Resine-Manufakturen kommen und niemand würde an der Herkunft zweifeln. Jedenfalls passt der ARO Geländewagen nahtlos in eine bestehende Reihe von Resinemodellen in der Vitrine.

Inhaber Constantin Romeo Onet hätte gerne in Rumänien produziert, aber er sagt, dafür habe er schlichtweg keinen ge-

eigneten Produzenten gefunden. Die Idee, einen rumänischen Wagen herzustellen, hatte Onet bereits Ende 2015, nachdem er in Rumänien jahrelang mit Modellautos gehandelt hatte. Dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen, bedurfte vieler Kontakte und Gespräche, also viel Zeit, und dann kam die Covid-Pandemie. Onet gründete die Firma Ocar Serv in Margineni

und die Marke Aurora Models, benannt nach der römischen Göttin der Morgenröte, und ist stolz, nun seinen Erstling in Händen zu halten. Aurora Models ist nun die erste rumänische Firma, die ein rumänisches Modellauto produziert, in guter Qualität und zu

Stünde nicht Aurora darauf, so könnte das Modell von einer der bekannten Resine-Manufakturen kommen.





Das Ursprungsmodell des Aro 244, die Version ab 1972. Genau ein halbes Jahrhundert ist es her, dass der Wagen erschien. Ein hübscher Kerl, der Jeep Wagoneer im Maßstab 1:2. Ausstellungsstück auf der Leipziger Herbstmesse 1981.

Constantin Romeo Onets ARO 244D von 1989, im Wendejahr 1989 in DDR-Diensten, dann im Dornröschenschlaf und 2021 wieder erweckt und heim in Draculas Land gereist. Und dann als Vorbild genommen für ein 1:18-Resine-Modell. Ein wahrlich schönes Auto-Schicksal, das er da erleben durfte. Und auch noch prominent geworden auf seine alten Tage...



einem marktfähigen Preis. Für rumänische Sammler ist der ARO ein Symbol, denn er ist der einzige Wagen, der im Land konstruiert wurde. Alle anderen rumänischen Fahrzeuge zu kommunistischen Zeiten, seien es Dacias oder Oltsits, waren Lizenzfabrikationen (Renault) oder Autos, die, wie der Oltsit, von einer ausländischen Firma (Citroën) für Rumänien geschaffen wurden.

Der ARO-Geländewagen ist ein großer Kombi, der sich stilistisch am Jeep Wagoneer des Jahres 1963 orientiert, und weil

der Wagoneer in seiner Grundform bis 1991 produziert wurde, blieb das Aro-Design logischerweise auch bis zuletzt modern. ARO (Abkürzung für Auto Romania) war ab 1957 eine Marke von IMS in Câmpulung im Norden der Walachei und produzierte anfangs den modifizierten sowjetischen Geländewagen GAZ-69, der bis 1978 im Programm blieb, zuletzt parallel zur Eigenentwicklung ARO 24 ab 1972, dem verkleinerten Jeep Wagoneer, der in x Versionen und mit unterschiedlichen Karosserien sowie etlichen

Modifikationen bis zum ARO-Ende 2006 blieb – und auch in Portugal, Spanien und Brasilien in Lizenz gebaut wurde. Das schaffte kein anderer Autobauer aus dem Ostblock, dass er Lizenzen in den Westen verkaufte. Normalerweise war es umgekehrt. Das Ende war unschön. Nach dem Systemwandel blieb ARO im Staatseigentum, nach wie vor hatten korrupte rumänische Politiker die Finger im Spiel, die jeweilige Geschäftsleitung war ebenso käuflich, ARO meldete nach mehreren Besitzerwechseln 2006 Insolvenz an. Immerhin ist die Bilanz eindrucksvoll: rund 380 000 Fahrzeuge innerhalb von 49 Jahren, verkauft in 110 Ländern der Welt.

Es gab zwar auch den kleinen ARO 10, im Export Duster genannt und mit technischen Komponenten des Renault 12 alias Dacia geschaffen, aber mit dem Namen ARO wird die 24er-Serie verbunden, eine komplette Neukonstruktion mit – ungewöhnlich für einen damaligen Geländewagen – unabhängiger Radaufhängung vorne. Ansonsten typische Geländewagentechnik mit Heckantrieb, zuschaltbarem Frontantrieb, Freilaufnaben an den Vorderrädern, Getriebeuntersetzung. Zu Sowjetzeiten war der Antrieb ein Saugdiesel mit 2,7 Litern und 68 PS oder ein 2,5-Liter-Benziner mit 67 oder 83 PS, später 3 Liter mit 95 PS, ab 1990 mehrere Turbodiesel, zumeist der 2,5-Liter-Peugeot-Motor. Die ersten ARO 24-Modelle hatten die Scheinwerfer vom Renault 12 alias Dacia und runde Rücklichter. 1985 gab es ein Facelift, dargestellt vom Aurora-Modell, mit Plastikgrill und kleineren Breitband-Scheinwerfern, auch doppelte Rundscheinwerfer. Die Vorderräder wurden in die Stoßfänger integriert, eine typische Mode damals und gerade bei einem Geländewagen nicht das Gelbe vom Ei. 1995 erneut ein kleines Restyling, hinten nunmehr Leuchten vom Oltsit.

Aus der 24er-Familie macht Aurora Models den ARO 244D, also einen viertürigen Station Wagon mit Dieselmotor. Aber er kam nicht als Kombi zur Welt, sondern als offener Viertürer mit Stoffverdeck (verkauft als Aro 241), der ein fest montiertes und nicht abnehmbares Hardtop bekam, hinten



Schön gemachte Details: Selbst das Katzenauge im hinteren Stoßfänger ist separat, zweifarbigte Rückleuchten, darunter der Rückfahrscheinwerfer. Nett auch das gravierte „ARO“ auf dem Schmutzklappen.

eine vertikal zweigeteilte Klappe à la Range Rover. Auf Basis des 241 gab es auch den Aro 246, dessen Hardtop erhöht war und der im „Laderaum“ eine dritte Sitzreihe aufwies, also ein Siebensitzer.

Nun ist der ARO als Ostblock-Geländewagen kein elaborierter Typ mit Raffinessen, vielmehr ein bodenständiges, zweckorientiertes Auto. Das bedeutet für den Formenbauer, dass er nicht in Fotoätzteilen schwelgen, keine Klarglasscheinwerfer modellieren, keine Designer-Alus mit Bremsscheiben und -zangen miniaturisieren muss, und mit Carbonteilen muss er sich so wenig herumschlagen wie mit extrem gebogenen und schwierig einzupassenden Windschutzscheiben. Im Detail hat er es also eher leicht. Aber das ändert nichts daran, dass er den ARO in seiner Gesamtheit erfassen, begreifen und als Miniatur wiedergeben muss. Das ist Herausforderung genug, denn davon hängt ab, ob wir von einem guten Modell sprechen können.

Wir können! Er hat die Dimensionen eines ARO, er sieht aus wie ein ARO, das Auge bestätigt: Das ist ein ARO. Die Machart entspricht dem Standard eines heutigen Resinemodells mit all den zu erwartenden Dingen wie korrekten Gravuren, chromgeprägten Schriftzügen, separaten Chromteilen, wenigen Druckwerken, Leuchten in korrekter Färbung und mit entsprechender Tiefenwirkung. Die Fensterscheiben sind aus einem ziemlich stabilen und widerstandsfähigen Material, da wellt sich nichts, darin bricht sich nicht das Licht. Jede Fensteröffnung hat ihre eigene Scheibe, das ist vorbildlich gelöst.

Der Innenraum ist schwarz und somit schwierig zu beurteilen. Wir demontieren unsere Muster schließlich nicht, um sie bewerten zu können. Was man sieht, ist gut, das dem Original entsprechende Lenkrad, die Armaturen, der strukturierte und dunkelweiß oder hellbeige lackierte Dachhimmel mit gravierten Sonnenblenden. Schön gemacht sind die weißen Stahlfelgen, hinten

mit schwarzer Nabe, vorne mit ziemlich weit herausragender Freilaufnabe, die händisch abgeschaltet wurden, um die Technik zu entlasten: Das schonte das Vorderachsdifferential, die vordere Kardanwelle und die Antriebswellen des Verteilergetriebes und sparte Sprit. Für kurze Straßenfahrt ließ sich der Vorderradantrieb mittels eines Schaltknüppels aktivieren, ein zweiter für das Einlegen der Getriebeuntersetzung, der dritte als normaler Knüppel für die Stockschtaltung – alle drei finden sich im Innenraum zwischen Fahrer- und Beifahrersitz.

Auch der Bauch ist, gemessen am Maßstab anderer Resine-Modelle, recht detailliert: Die silberne Auspuffanlage ist ein separates Teil, eingraviert sind der Rahmen mit Längsholmen und Quertraversen, man sieht die hintere Starrachse an Blattfedern, auch das Verteilergetriebe, vergessen wurde die Kardanwelle zur Vorderachse. Nett ist die glänzende Fotoätzplakette, welche die konkrete Modellnummer und die Gesamtauflage angibt (in unserem Falle: Nummer 35 von 1000).

Das konkrete Vorbild des miniaturisierten Aro steht restauriert in Constantin Romeo Onets Garage und er, der Rumäne, holte den rumänischen Wagen aus Deutschland heim. Der ARO wurde 1989 als Neuwagen in die DDR geliefert, gelangte im Zuge der Wende in Privathand und verbrachte 28 Jahre in einer Scheune. 2021 konnte Onet den Wagen im Originallack und mit nur 26 000 km auf der Uhr kaufen. Da dieser Wagen Baujahr 1989 ist und Vorbild für das Modell stand, gibt Onet als Baujahr des Modells logischerweise auch „1989“ an.

Es gibt noch keinen Deutschland-Vertrieb von Aurora. Wer den ARO möchte, muss ihn bei www.auroramodels.ro bestellen. Er kostet 500 Lei, was aktuell ca. 100 Euro entspricht. Der Europaversand erfolgt mit GLS und kostet rund 12 Euro für ein Modell. Wir erhielten unser bestelltes Modell innerhalb einer Woche.

● ARO 244D 1989. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 1000 Exemplare. Erhältlich über www.auroramodels.ro. Preis ca. 100 € plus Versand aus Rumänien.

Alexander F. Storz

Wer Miniaturautos am Vorbild misst, muss bei diesem Anblick stark sein. Dacia 1300 in Versionen von I.M.P. Vitorul. Damit haben rumänische Jungs während der 70er gespielt. Dafür waren sie nicht zu beneiden.



RANDNOTIZ

Miniaturautos aus Rumänien

Rumänien ist nun wirklich nicht das erste Ostblockland, an das man beim Thema Spielzeugautos denkt. Aber es gab Plastikspielzeug, bekannt allenfalls unter absoluten Hardcore-Ostblock-Sammlern. Denn die Miniaturen sind weder verbreitet noch bekannt, und schön sind sie erst recht nicht. Im Gegenteil! Wir kennen nur einen Spielzeugautohersteller aus Rumänien, die Firma I.M.P. Vitorul aus Oradea, dem ehemaligen Großwardein, einer Großstadt nahe der Grenze zu Ungarn. Über diesen Hersteller ist nichts Biographisches bekannt, was wahrscheinlich hauptsächlich an unseren nicht vorhandenen rumänischen Sprachkenntnissen liegt. Die Miniaturen, allesamt im Maßstab circa 1:32 und mit Friktionsantrieb, sind reines Spielzeug, komplett aus Plastik, der Formenbau ist ziemlich unterirdisch und die Machart sowie Verarbeitung sind es auch. Unser ältestes Modell ist ein Dacia 1100 von 1968, der dem französischen Renault 8 entspricht. Weiß man das, so erkennt man das Modell. 1969 folgte im Original der Dacia 1300 alias Renault 12, und auch ihn machte I.M.P. Vitorul, als Limousine und Kombi, ebenso schlecht wie den Vorgänger. Diese Spielzeugautos braucht niemand – außer demjenigen, der alles braucht oder der ein ganz spezielles Ostblock-Faible hat. Denn wer schlichtweg rumänische Miniaturautos haben möchte, der bekommt so ziemlich alles, was die dortige Industrie je hergab, von Sonic/Ixo in 1:43 in üblicher Sonic-Qualität, gefertigt für eine rumänische Kioskserie. Und spätestens durch diese Serie lernten wir, dass es Anfang der 80er sogar einen großen rumänischen Wagen gab, den Dacia 2000. Das war der Lizenzbau des Renault 20. Und auch den gibt es in der Kioskserie. **afs**

Während I.M.P. Vitorul für den Dacia 1300 ein eiterfarbenes Einheitsplastik verwendete, besaß man dort etwas früher noch farbiges Granulat. Der Dacia 1100 entspricht dem Renault 8.





Für die # 20 war die Monte 1981 nur eine Qual. Jede Menge Probleme, eine Quälerei ohne Ende und im Ziel auf Platz 85 – eine Rallye zum Vergessen.

Foto: McKlein Photography

Man schrieb das Jahr 1978. Sechs Jahre nach dem Debüt des „kleinen Freundes“, so die Renault-Werbung, war aus dem Stadtwägelchen ein Wettkämpfer geworden. Zwei R5 sorgten bei der Monte für Aufsehen, als Ragnotti und Frequelin auf den Rängen Zwei und Drei im Ziel einliefen und das mit 97 PS und einem knapp 1,4 Liter großen Motor, frei atmend.

1981 sah das schon etwas anders aus, das kleine Kraftpaket hieß nun R5 Turbo, war ein Mittelmotor-Rallyeauto samt Turboaufladung und Heckantrieb und war zuvor, im Herbst 1980, für die Gruppe 4 homologiert worden. Beim Hubraum blieb es bei knapp 1,4 Liter, die Leistung allerdings betrug nun runde 250 PS und das bei einem Gewicht von gerade mal eben 900 Kilogramm. Alles sah gut aus für die Renault-Equipe, 1981 sollte eigentlich ihr Jahr sein. Aber es klappte nicht so ganz, denn zwar gewannen Ragnotti/Andrie die Auftakt-Rallye Monte Carlo, aber danach sah es mau aus. Die Renault-Sportabteilung war knapp bei Kasse, unglückliche Ausfälle kamen dazu.

Der kleine Freund

Ganz so klein war er nun auch nicht, der Renault R5 Turbo, der 1981 bei der Monte ein gewichtiges Wort beim Kampf um den Sieg mitsprechen wollte. Zumindest in Sachen Leistung hatte er was zu bieten. Jetzt bietet ihn Ixo in 1:18 an.

Kurz und knapp, am Ende der Saison war kein Renault-Fahrer unten den ersten Zehn der Fahrer-WM, und der siebte Rang in der Konstrukteurs-WM war auch nicht gerade das, was sich die Geschäftsleitung erhofft hatte. Aber „shit happens“ und besonders im Rallye-Sport dreht sich das Karussell sehr flott. Das Vorbild, #20 und mit dem französischen Duo Saby/Le Saux im Auto, hatte jede Menge Probleme und schaffte es mit Mühe und Not ins Ziel. Lohn der Quälerei war dafür der undankbare 85. Platz.

Ixo hat gut recherchiert, die Außenhaut ist gelungen umgesetzt und die Gravuren auf den Punkt getroffen. Exakte, kantengenaue Lackierung in drei Farben, vollständige Deko – das passt. Felgen, auf denen unterschiedlich große Reifen samt Bremsschei-

ben sitzen, eine Dachantenne – das Vorbild hatte zwei – fehlt, dafür sind vorbildgerecht zwei Nebel- und zwei Zusatzscheinwerfer zu einem Block zusammen gefasst. Der Unterboden ist recht schlicht gehalten, hier gib es noch Verbesserungsbedarf, aber ansonsten bekommt die Miniatur nur sehr gute Noten. Ixo hat das Original penibel recherchiert. Am Modell überrascht auch das Interieur positiv. Neben Rallye-Sitzen, Käfig und dem Reserverad im ausgeräumten Fond, findet der aufmerksame Betrachter sogar noch ein skaliertes, mit Decals ausgestattetes Armaturenbrett vor, durch große Fenster gut zu erblicken.

● **18RMC118.2** Renault 5 Turbo, #20, B. Saby/D. Le Saux, Rallye Monte Carlo 1981, Diecast, Preis 69,95 €. **Wolfgang Rüppel**



Die Miniatur dagegen zeigt bis auf eine fehlende Dachantenne keinerlei Schwächen, ganz im Gegenteil ist sie getreues Abbild ihres großen Bruders.



Modellfotos: Wolfgang Rüppel



Dass die Rüsselsheimer mit dem Opel Kadett D GTE auf den VW Golf GTI reagierten, zeigt die fast schon entschuldigende Aussage im Kadett-Prospekt vom August 1983: „Eine starke Erscheinung im Kreis der etablierten Sportlimousinen.“ 36 513 Kadett GTE wurden gebaut, darunter nur 7026 Viertürer.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Jede Kadett-Generation wird geliebt, der kleine Bochumer hat viele Fans. Aber es gibt Generationen, die im Olymp der Fangunst stehen und solche, die weniger geliebt werden. Der Kadett D gehört im „Opel-Flash“ zum Loser. Sowohl als Klassiker als auch in der Tuningszene sind sein Vorgänger und Nachfolger beliebter. Woran das liegt, ist schwierig zu analysieren. Vielleicht daran, dass er am wenigsten originär war. Der Kadett D kopierte mit großer zeitlicher Verzögerung das VW-Golf-Prinzip. Vielleicht wird er deshalb von der Heckantrieb-Fraktion als Totengräber oder gar Verräter angesehen.

Gerade der sportlichste Kadett D, der GTE, war nichts als eine Golf-GTI-Kopie. Denn das GTI-Prinzip war so gut, dass die anderen es nicht übertreffen, sondern allenfalls nachahmen konnten. Der zuvor sportlichste Kadett D, der SR, hatte mit seinen 90 Pferden dem Golf GTI (110, ab 1982 sogar 112 PS) nichts entgegenzusetzen. Der GTE ab Januar 1983 war nichts als eine opelisierte Version des Golf GTI. Selbst sein Charakteristikum, die mattschwarze Heckscheibeneinfassung, übernahm der Kadett GTE, und den beim Golf rot umrandeten Kühlergrill fasste Opel in Weiß ein.

115 PS leistete der 1,8-Liter-ohc-Motor mit LE-Jetronic und Schubabschaltung, gut für 187 km/h Topspeed und eine Beschleunigungszeit von nur 9,5 Sekunden auf Tempo 100. Zunächst nur hinten, im letzten Modelljahr 1984 auch vorne arbeiteten Gasdruckstoßdämpfer, zeitgleich ersetzte Opel das bisherige durch ein neues Fünfganggetriebe, das für bessere Beschleunigung und mehr Elastizität sorgte. Die Füße des GTE trugen Sportschuhe, breite Niederquerschnittreifen auf Leichtmetallfelgen (bekannt vom Ascona C SR, beim weißen Auto weiß, sonst silbern lackiert), dazu innen belüftete Scheibenbremsen vorne. Der GTE hatte nicht nur einen Front- und Heckspoiler, sondern auch noch Seitenschwellerverbreiterungen, und all diese Kunststoffteile waren in Schwarz, und beim polarweißen Fahrzeug in Wagenfarbe lackiert, ebenso wie die sportlichen Engelmann-Außenrückspiegel. Innen war der GTE durch schiefergraue Recaro-Sportsitze mit speziellem Muster, einen hochflorigen und farblich abgestimmten Teppichboden sowie ein

Die Kopie des Golf

Der Kadett D ist der Ungeliebteste in der Fangunst. Und dennoch wichtig, ein Opel-Meilenstein. MCG macht nun einen einfach gehaltenen, aber gut gelungenen Kadett D GTE, in Fließbandversion ebenso wie als soft getunten GTE mit schönen ATS-Cup-Alus. So was von Achtziger!

knackiges Sportlenkrad mit GTE-Schriftzug charakterisiert, natürlich Zusatzinstrumente, optional ein Bordcomputer. Den GTE gab es nur ein gutes Jahr lang, ausschließlich in Polarweiß, Karminrot, Silber und Schwarz.

Der Kadett D GTE von MCG in 1:18 ist eine gute Tat. Zudem passt er in die Reihe der Hot Hatches, mit der Norev brilliert. Die MCG-Machart bedeutet: nichts zu öffnen, nicht lenkbar – also quasi ein auf 1:18 hochgezirkelter 43er. Das ist natürlich wenig Funktion, aber auf die Optik kommt es an, und die passt. MCG hat die Form und die Proportionen hervorragend getroffen, auch die Details stimmen, bis auf die Scheinwerfer. Die sind im Original keine Einheit mit den Vorderblinkern, sondern zwei getrennte Bauteile. Ein dunkler „Trennungsstrich“ hätte Wunder getan. Und leider vergaß MCG die weiße Kühlergrillumrandung beim Roten, die beiden anderen weisen sie auf. Der Wagen steht tief. Das passt zur Tuningversion, ein wenig tiefer gelegt. Die Serienfahrzeuge stehen identisch auf ihren Rädern, also, verglichen mit der Fließbandversion, etwas zu tief. Der Innenraum ist formal korrekt, aber sehr einfach gestaltet, der Weiße und Schwarze haben „GTE“-Logos auf den Sitzflächen, aber leider falsch positio-

niert. Wer daran Freude hat, kann mit Farbe und Pinsel sehr viel herausholen. Richtig gut sind der bedruckte Heckschriftzug und das Opel-Zeichen auf mattschwarzem Grund.

MCG startet gleich mit drei Versionen des Dreitürers, das typische Polarweiß mit Serienfelgen in Wagenfarbe, Schwarz mit silbernen Felgen sowie einem Karminroten Exemplar, das nicht ganz serienmäßig, sondern leicht getunt ist. Den suchten wir uns als Muster heraus. Er trägt ATS-Cup-Alufelgen, die Karosserieanbauteile in Wagenfarbe, eine etwas dunkler getönte Verglasung, fast schwarz eingefärbte Rückleuchten gläser und vordere Klarglasblinker. Das ist 80er-Jahre-Breitentuning pur, das versetzt einen zurück in die Zeit, als man noch... Der Silberne ist noch nicht am Markt, wird aber sicherlich bald kommen.

Es gab bereits einen Kadett D GTE von BoS als 1:18-Resiner. Der ist nun völlig obsolet, denn er weist etliche Formschwächen auf. Dagegen ist das MCG-Modell nicht nur wesentlich günstiger, sondern auch wesentlich besser. Und aus Metall.

● 18269 Opel Kadett D GTE 1983 Tuningversion rot. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 64,95 €.

Alexander F. Storz

Kurz & fündig

1:43 Maxichamps: Kleiner Luxus-Kadett

Wenn man sich die mannigfachen Kadett-C-Modelle am derzeitigen Neuheitenfirmament ansieht, möchte man glauben, diese Baureihe habe nur aus Coupés bestanden. Maxichamps überzeugt uns vom Gegenteil und bringt die Limousine neu, in zwei Farben, in wässrigem Blau und in laubfroschigem Grün. Die Kadett C Limousine hat Minichamps zwei Mal im Formenfundus, seit 1999 in der 1973er Ursprungsversion (erschien bereits Ende 2016 als Maxichamps-Reedition), und zehn Jahre später kam das Modell zusätzlich in der Facelift-Variante von 1977, die nun erneut aufgelegt wird. Im Mai 1977 debütierte der innen besonders fein gemachte Kadett Berlina. Er und das L-Modell erhielten ein Facelift mit geändertem Kühlergrill und größeren Rechteckscheinwerfern mit integrierten Blinkern. Das Grundmodell behielt das seitherige Gesicht und somit die Blinker unter der Stoßstange, hatte aber nun die kleinen Rechteckscheinwerfer des bisherigen Kadett L. Im Zuge der Rati-

Der feinste Kadett C, von Maxichamps ganz fein miniaturisiert: Nur die Berlina-Ausstattung trägt Flankenschutzleisten.



onalisierung übernahm Opel im Herbst 1978 die L- und Berlina-Front auch für das Grundmodell. Maxichamps macht einen Berlina, die feinste Kadett-C-Version, äußerlich, neben den Schriftzügen, an der Flankenschutzleiste erkennbar. Die Modelle tragen schön gemachte, schwarz ausgelegte Stahlsporfelgen und sind formal einwandfrei. Nettes Detail: Wie beim Vorbild sieht man am Modell den in Karosseriefarbe gehaltenen Streifen innen zwischen Seitenfensterunterkante und Beginn der Türverkleidung.

● **Maxichamps 048100** Opel Kadett C Berlina 1977 wasserblau, ● **Maxichamps 048101** dito grün. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP Je 37,95 €. **afs**



1:43 Für französische Boy Racer

Zwei Kleine, die es als sogenannte Hot Hatches faustdick hinter den Ohren haben: Citroën Saxo VTS 1999 und Renault Clio Williams 1996 von Norev für die Generation Energydrink.

Es gab nie einen Honda Saxo. Aber Honda hatte sich den Namen reserviert, darum musste Citroën seinen Saxo in Japan als Citroën Chanson verkaufen. Ein Citroën war er eigentlich gar nicht, sondern ein Peugeot 106 mit ein paar anderen Karosserieteilen und einem veränderten Interieur. Das Design stammt von Donato Coco, der einige Citroën dieser Zeit stylte, bekannt aber für die Ferrari 458 und California wurde. Der Saxo war zwischen 1996 und 2004 aktuell, Facelift 1999, es gab drei Sportmodelle namens Westcoast, VTR und VTS. Letzteren, und zwar in der 1999er-Facelift-Version, macht Norev nun in Weiß, angetrieben von einem 1,6-Liter-16-Ventiler mit 120 PS, 205 km/h schnell, ABS und rundum Scheiben-

bremsen. Von außen gab es den „VT-Bodykit“ mit Schürzen und Kotflügelverbreiterungen. Ein typischer „Hot Hatch“, und wenn ein 20-jähriger Vertreter der Energy-Drink-Generation dafür eine grüne Versicherungskarte von Herrn Kaiser bei der Hamburg-Mannheimer haben wollte, bekam dieser rote Flecken im Gesicht.

Genau in dieselbe Kerbe schlug damals der Renault Clio Williams, deutlich stärker als der Saxo VTS, aber ebenso klein. Echt klein und gemein, 147 Pferde aus einem 2-Liter-16-Ventiler. Geschaffen wurde der Giftzwerg zu Ehren des Formel-1-Teamchefs Frank

Williams, mit dem zusammen Renault ein erfolgreiches Formel-1-Jahrzehnt erlebte. Es gab 5000 Exemplare zwischen Mitte 1994 und Herbst 1997, die Hälfte davon hätte für die Motorsport-Homologation für die Gruppe N gereicht. Auch er trägt Bodykit, Speedline-Alus, die meisten waren in Bleu Sport Nacre 449 lackiert (wie das Norev-Modell), die letzten in Bleu Methyl 432 und mit Glasschiebedach. In seinem dunklen Metallicblau mit den goldfarbenen Speedline-Felgen macht der Renault natürlich mehr her als der neutral-langweilig-weiß lackierte Saxo, und alleine wegen seines prominenten Namens-

zusatzes ist der Clio Williams heute auch noch eher im Gedächtnis als der dröge Saxo VTS. ● **Norev 155159** Citroën Saxo VTS 1999 weiß und ● **Norev 517521** Renault Clio Williams 1996 dunkelblau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 35 €. **afs**

Wer im Millennium-Deutschland einen Power-Polo oder -Corsa fuhr, hatte in Frankreich einen Saxo VTS (oder Peugeot 106 GTI) mit lautem Auspuff und ebensolcher Stereoanlage. Ein typisches Boy-Racer-Auto.

Die Farbe macht's: Bleu Sport Nacre mit goldenen Speedline-Felgen und goldenem „Williams“-Schriftzug am Heck und seitlich an den hinteren Kotflügeln.



1:43 Maxichamps: Der schwarze Kombi

Wenn ein Auto eine Ewigkeit gebaut wurde wie der Volvo 240, so hat es nicht nur eine große Reife und Erfahrung (im doppelten Sinne des Wortes), sondern auch viele Farben. Denn die Farbmoden wechselten schnell in den 19 Jahren, während derer Volvo den 240 Kombi produzierte (1974 bis 1993). Und wenn dieses Auto dann auch noch zum populären Klassiker wird und Maxichamps eine Charge nach der anderen verkaufen kann, dann kommen auch ungewöhnliche Farben aufs Blech. Seit 2016 gibt es die Minichamps-Marke Maxichamps, und der Volvo 240 Kombi gehörte zu den ersten seiner Art. Nun erscheinen die sechste und siebte Farbvariante. Also ist der kantige 70er-Jahre-Volvo, von dem Maxichamps die 1986er Version macht, eines der erfolgreichsten Modelle in der Serie. Neu nun in sehr dunklem Blaumetallic und in Schwarz. Das Dunkelblau-metallic ist üblich, wurde gerne gekauft, nichts Besonderes, aber steht ihm gut. Ungewöhnlich hingegen Schwarz. Das gab es. Und Mitte der 80er war Schwarz auch eine hochgeschätzte Farbe, aber nicht gerade am Volvo 240 Kombi. Mutig, wer sich einen schwarzen 240er anschaffte, mutig von Maxichamps, ihn genau so zu miniaturisieren. Und Mut gehört belohnt. In Schwarz ist er betörend!

- **Maxichamps 171416** Volvo 240 GL Kombi 1986 schwarz und
- **Maxichamps 171417** dito dunkelblau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



1:43 Maxichamps: Mörkblå och Mörkgrön

Dunkelblau und Dunkelgrün, allerdunkelstes Blau und allerdunkelstes Grün, also, auf Schwedisch, Mörkblå och Mörkgrön, sind die beiden neuen Farbvarianten des Volvo 240 GL von Maxichamps. Das ist bereits die dritte Edition im Doppelpack, also die Nummern Fünf und Sechs dieses Autos in der Maxichamps-Linie. Wenn das mal nicht für deren Erfolg spricht! Es ist ja auch ein populäres Vorbild, der Volvo 244 in seiner Letztversion ab 1986 (als er „nur“ noch 240 hieß), und nicht nur in seiner Heimat wird er geliebt (dort natürlich ganz besonders). Auch im deutschsprachigen Raum hat der 240er viele begeisterte Anhänger, die ihn bis heute durchaus als Alltagsauto fahren. Damit beweist er eine Robustheit und einen Status ähnlich dem des Mercedes W123. Die beiden dunklen Farbtöne entsprechen bei Maxichamps meist nicht ganz den Vorbildnuancen (bei Minichamps schon). Jedenfalls lassen die dunklen Töne die beiden Volvos sehr düster wirken, vor allem in Kombination mit dem schwarzen Interieur. Die vielen mattschwarzen Akzente kommen kaum zur Geltung – umso mehr aber der wenige Chrom am Volvo 240: Grill und Scheinwerferumrandung, Regenrinne, Front- und Heckscheibenrahmen, und die silbern lackierten Plastikradkappen stechen ebenfalls ins Auge.

- **Maxichamps 171404** Volvo 240 GL 1985 dunkelstgrün und
- **Maxichamps 171405** dito dunkelstblau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

Fotos:
Alexander F. Storz (6)

TERMINE

Unter www.caramini.de/ Aktuelle Ausgabe informieren wir Sie auf der Grundlage eingehender Veranstalter-Hinweise, wann und wo welche Modellauto-Börsen oder Messe stattfinden.



Was den Deutschen ihr Mercedes W123, ist den Skandinaviern ihr Volvo 240: ein Statement, eine Weltanschauung, ein Fels in der Brandung, ein Symbol der Beständigkeit in sich rasch ändernden Zeiten.

1:43 Maxichamps: Gelber und schwarzer Renner

Kein gelb-schwarzer Renner. Das gab es als Sonderserie auf Basis des VW 1303 S. Sondern ein gelber und ein schwarzer Renner sind die Käfer-Neuheiten von Maxichamps. Zwei VW 1303 S, also 50-PS-Käferchen mit „Porsche-Fahrwerk“ von 1972 bis 1975, deren Farbe sportlich wirkt und die dank ihrer ATS-Klassik-Alufelgen, sogar schwarz ausgelegt, auch sportlich sind. Als Neuwagen hatten die geschlossenen Käfer keine ATS-Felgen. Die gab es ab Werk erst nach der Limousine Tod, als das Cabriolet seinen geschlossenen Bruder bis Anfang 1980 überlebte. Aber in dieser Zeit wurden viele geschlossene VW 1303 damit nachgerüstet. Maxichamps macht die Letztaufgabe der Limousine, das Modelljahr 1975. Damals wanderten die Vorderblinker von den Kotflügeln in die Stoßstange, und am 31. Juli 1975 lief der letzte geschlossene 1303 in Emden vom Band. Kaum einer des letzten Jahrgangs hat überlebt, denn damals verwendete das Volkswagenwerk wiederaufbereitetes Schrottblech aus Italien. Der nahezu komplette VW/Audi-Jahrgang 1975 ist durch Rostfraß ausgestorben. Die Maxichamps-Farben entsprechen nicht nuancengenau den Vorbildern. Der Gelbe ist Rallyegelb L10A am nächsten, den Farbton Schwarz L041 gab es zu 1303-Zeiten nur für das Cabriolet. Aber es muss ja nicht jedes Modellauto in Originalfarben wiedergegeben werden. Der Minichamps VW 1303 ist ein hervorragend gelungener Käfer, und das gilt natürlich auch für die Maxichamps-Interpretation aus gleichen Formwerkzeugen.

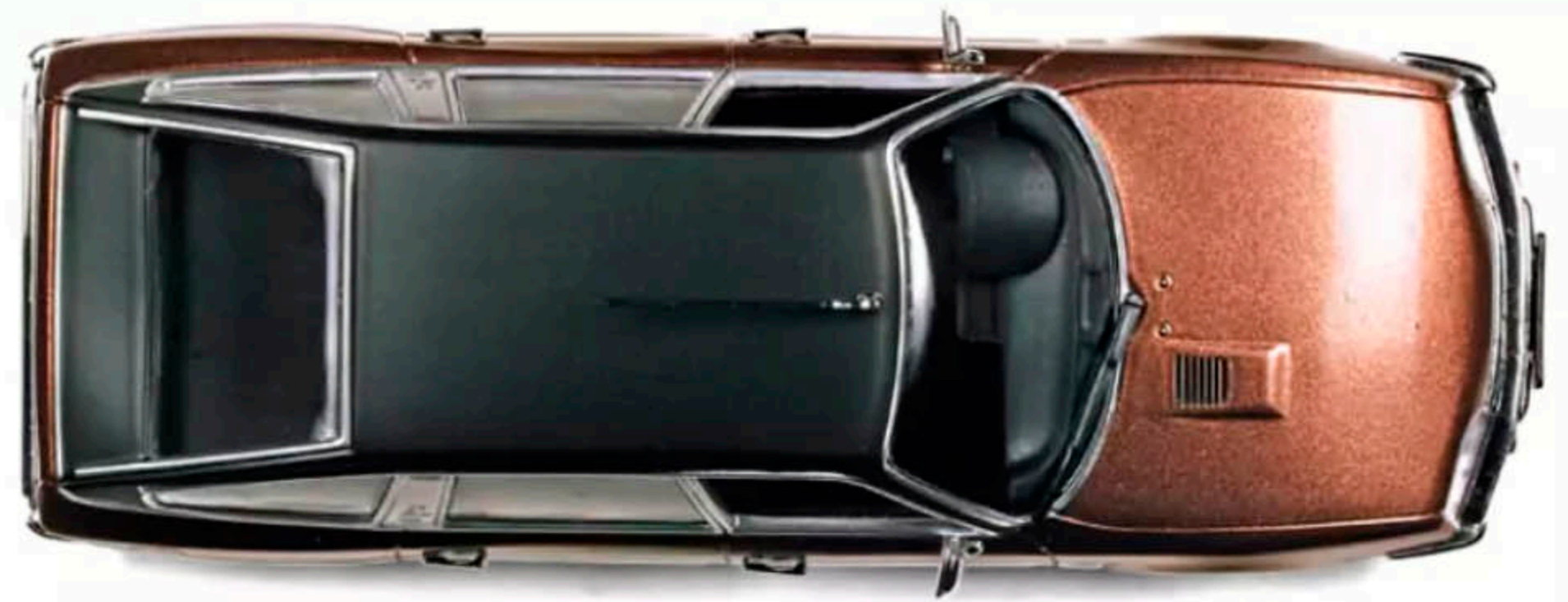
- **Maxichamps 055100** Volkswagen 1303 S 1975 schwarz und
- **Maxichamps 055101** dito gelb. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,05 €. **afs**



Sonnenschein und Nacht, Gelb und Schwarz, Pirol und Amsel: Zwei attraktive Farben für ein attraktives Modellauto: Maxichamps legt den schönen Minichamps VW 1303 neu auf.

1:43 Maxichamps: Der einzige CX mit Vinyl Dach

Mit Franzosen hielt sich Minichamps stets etwas zurück, eine Reaktion auf die nationale Dominanz von Norev, und auch Ixo hatte den französischen Modellautmarkt stets scharf im Blick. Doch schuf Minichamps eine Reihe herausragender Franzosen-Autos, die teilweise keine Parallele im Norev- und Ixo-Programm fanden, zum Beispiel den Citroën CX Break. Auch die lange Luxusversion des CX, der Prestige in seiner ersten Version mit den Chromstoßstangen, ist eine Minichamps-Besonderheit. Beide sind 2007 erschienen, der Prestige wurde auch zur Staatslimousine geädelt (Erich Honeckers Dienstwagen). Kurz nach dem Break kommt nun der Prestige in seiner 1982er Version als Wiederauflage in der Maxichamps-Reihe, zwei Farbvarianten. Beide tragen ein schwarzes Vinyl Dach, eine Prestige-Eigenheit, anfangs serienmäßig, später optional. Immerhin war der Prestige die einzige CX-Version, die überhaupt mit dem schwarzen Kunstlederdachbezug lieferbar war. Machart und Dekoration der verlängerten Citroën-Luxuslimousinen ist hervorragend, eben das übliche Maxichamps-Niveau, wenngleich das schwarze Interieur, besonders beim braunen Modell, farblich nicht passt und eher beigefarben sein sollte. Verchromt sind Stoßstangen, Außenspiegel und Dachantenne. Der Rest des vielfältigen glänzenden Zierrats besteht aus silberfarbenen Drucken – unverständlicherweise sind auch die Vollchromradkappen lediglich silbern lackiert. Formal ist dem CX Prestige eine Schwäche anzulasten. Ein CX verjüngt sich nach hinten, wird also hinten schmaler. Nicht das Maxichamps-Modell, das



Die Vogelperspektive offenbart den prinzipiellen Formfehler des Maxichamps-CX: Der Wagen müsste nach hinten schmaler werden. Wird er aber nicht! Statt dessen wird er sogar breiter.

kurioserweise nicht nur nicht schmaler wird, sondern sogar breiter: Die hinteren Kotflügel sind richtiggehend ausgebuchtet. Ein seltsamer Ausrutscher in der langen Reihe formal hervorragender Minichamps-Modelle, der besonders in der Draufsicht auffällt.

● **Maxichamps 111400** Citroën CX 2400 Prestige 1982 silber und
● **Maxichamps 111401** dito braunmetall. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Die Farbtöne bei Maxichamps-Modellen entsprechen nicht nuancen-genaue den Vorbildern. Der Silberne stimmt mit Gris Perle AC 067 überein, der Braune ungefähr mit Brun Roque-Brune AC 430.

1:87 Norev: Von super bis Krücke

Das Norev-1:87-Programm ist unhomogen. Nicht inhaltlich, da passt es, weil es hauptsächlich französische Klassiker abdeckt. Aber qualitativ und bezüglich der Machart. Norev macht eigene 1:87-Modelle aus Kunststoff, die formenbauerisch hervorragend und auf einer Ebene mit den führenden 1:87-Herstellern sind. Und dann hat Norev vor einigen Jahren die Werkzeuge einer von Universal Hobbies gefertigten Serie französischer Fahrzeuge aufgekauft, die aus Metall gefertigt werden und formal mal mehr und mal weniger gut sind. Und diese beiden Serien werden munter durcheinander gewürfelt. Unter den Neuheiten ist ein gelber Fiat Cinquecento von 2009, ein super-putziges Teilchen, formal bestens, offenes faltverdeck, schönes und reich dekoriertes Interieur. Klasse Autochen! Die Metallmodelle, gleichzeitig in neuen Farben ausgeliefert, wirken dagegen bemüht. Gut getroffen sind die alte Kasten-Ente und der Peugeot 604, richtig schön der zweifarbige Renault

Estafette Lieferwagen mit Hochdach und der Renault 12 Gordini in typischem Bleu Gordini mit seinen charakteristischen weißen Streifen und den Fergat-Sportfelgen. Aber zwei echte Krücken sind zu beklagen: Der Peugeot 304 und der Matra-Simca Bagheera wirken fast wie Karikaturen ihrer Vorbilder. Schade gerade beim Matra, denn der dreisitzige Sportwagen stellt in 1:87 doch etwas Besonderes dar.

● **Norev 770059** Fiat Cinquecento 2009 gelb, Fertigmodell Kunststoff
● **Norev 151477** Citroën 2CV AU Fourgonnette 1951 silbergrau,
● **Norev 574118** Matra-Simca Bagheera 1975 weiß,
● **Norev 473414** Peugeot 304 GL 1977 weiß,
● **Norev 476412** Peugeot 604 1977 silbergrünmetall,
● **Norev 511255** Renault 12 Gordini 1971 blau,
● **Norev 517355** Renault Estafette Hochdach-Transporter 1968 taubenblau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, M 1:87. UVP je 9,95 €. **afs**



Der Fiat Cinquecento sticht nicht nur farblich aus der Norev-1:87-Neuheitenparade hervor, sondern auch qualitativ. Er ist aus Kunststoff. Unter den Metallmodellen ist der Renault 12 Gordini der attraktivste. Die anderen schwanken zwischen ordentlich und so là là.

1:87 Brekina: Tatra 813 Kolos

Kurz vor Redaktionsschluss rollte noch ein wahrer Koloss auf den Redaktionstisch, der imposante Tatra 813 Kolos der ČSLA (Tschechoslowakischen Volksarmee), die von 1954 bis 1990 existierte. Das Allradfahrzeug, das in zwei-, drei- und vierachsiger Ausführung von 1967 bis 1982 produziert wurde, war in erster Linie für das Militär vorgesehen, und hier meist mit vier Achsen. Insgesamt 11751 Einheiten verließen die Werkhallen von Tatra.

Dank Brekina kann der wuchtige Achtachser nun auch im Maßstab 1:87 zum Einsatz kommen. Unser Modell hat ein Fahrzeug der ČSLA zum Vorbild und ist bestens gelungen. Auch die dünne, matte Lackierung kann vollends überzeugen. Brekina liefert das Modell in weiteren Varianten aus, darunter auch eine der NVA. Weitere Modellversionen kann Brekina mit Sonderaufbauten versehen, wie zum Beispiel als Kran oder Feuerwehrfahrzeug. Den Schwarzwäldern ist hier ein großer Wurf gelungen.

● **Brekina 71932** Tatra 813 8x8 Kolos „ČSLA“: FH und Pritsche olivgrün. FG schwarz. Plane sandbeige. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €. **kr**

1:43 Maxichamps: Auf gutem Weg zum Youngtimer

Die zweite Mercedes E-Klasse mit dem Vieraugengesicht. Die jüngsten davon sind 14, die ältesten 21 Jahre alt, also Gebrauchtwagen im eher späten Stadium, weit vom Youngtimer entfernt. Aber in ihrer DNA liegt, wie in derjenigen eines jeden größeren Mercedes, dereinst zum Klassiker zu reifen. Aber ihr Ruf, gerade im Alter, ist nicht allzu gut, kleinere und größere Mängel, die einer E-Klasse nicht gut zu Gesichte stehen (vor allem die elektrohydraulische Bremse in frühen Modellen sorgte für viel Ärger). Trotzdem war der W211 ein sehr beliebter Wagen, verkaufte sich bestens und überflügelte seine Mitbewerber von Audi und BMW.

Minichamps machte den W211 als Industriemodell ab dem ersten Verkaufstag, Limousine ab 2002, T-Modell ab 2003, und modifizierte beide anlässlich der 2006er Modellpflege. Diese 2006er Limousine kommt nun neu von Maxichamps in zwei eleganten, dunklen Metalltönen, Blau (Tansanitblau 359) und Rot (Carneolrot 544). Die Lackoberfläche ist ganz Minichamps-like, das Modell glänzt, als sei es nass. Mit seiner unnachahmlichen Art zu lackieren setzte Minichamps von Anfang an Maßstäbe (als andere Hersteller noch ungeniert Apfelsinenhäute, Farbnasen und schief sitzende Tampondrucke als ganz normal empfanden). Den W212 gab es in drei Ausstattungslinien, Classic, Elegance und Avantgarde. Maxichamps macht den sportlichen Avantgarde, zu erkennen an den verchromten Lamellen auf den Stoßfängern und den mit Chrom umfassten Nebelscheinwerfern. Ein Miniaturauto jenseits sämtlicher Kritik, was man von einem Industriemodell auch erwarten kann, und mit den obligatorischen schwarzen Interieurs muss man eben leben. Natürlich wäre helles Beige oder Grau attraktiver. Aber es ist halt, wie es ist.

● **Maxichamps 036000** Mercedes E-Klasse W211 2006 dunkelrotmetallic,

● **Maxichamps 036001** dito dunkelblau-metallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43.

UVP je 37,95 €. **afs**



Maxichamps macht die E-Klasse nach der 2006er-Modellpflege. Für sie gilt der VW-Slogan: Er läuft und läuft und läuft.

Fotos: Alexander F. Storz (5), Kurt Richter (1)

Solarbeam 278 ist die typischste AMG-Farbe (neben Green Hell Magno, gibt es aber erst seit 2016), und Rot (konkret: Feueropal 3590) macht sich auf einem Sportwagen natürlich immer gut.

**1:43 Solido: Das AMG-Flaggschiff**

Die Black Series stellt stets das AMG-Flaggschiff dar, seit 2006. Der erste war der SLK 55 AMG, 2007 folgte das CLK 63 AMG Coupé, im Folgejahr das SL 65 AMG Coupé. Der Black-Series-AMG des Jahres 2011 ist das C 63 AMG Coupé, die Solido-1:43-Neuheit. 2012 sah das SLS AMG Coupé, und dann lebte die „Dunkle Reihe“ wieder auf, mit dem 730 PS starken Mercedes-AMG GT Black Series im Jahre 2020, gleichzeitig Höhe- und Endpunkt des Mercedes-AMG GT. Bisher also sechs Black-Series-Modelle, und der C 63 AMG auf Basis der C-Klasse W204 war Generation Nummer Vier. Ein eindrucksvoller Auftritt, breit, tief, bärenstark, wohl bespoilert und beflügelt, eine Hommage an den Kundensportwagen SLS AMG GT3, ein Transfer von Motorsporttechnik auf die Straße. 517 PS in der C-Klasse, das gefiel den Adepten des Zeitgeistes. Die Bestellfreigabe erfolgte am 28. November 2011, und einen Tag später waren alle 600 Fahrzeuge verkauft, Produktion zwischen Januar und Dezember 2012. Das passt natürlich bestens in die 1:43-Serie von Solido, sportliche Wagen oder Sportwagen, Youngtimer oder aktuell, konstruiert und fabriziert von Sonic. Das

Solido-Modell, lieferbar in Solarbeam und Feueropal, verfügt über das optionale Track Package (Schalensitze und Überrollbügel) sowie das Aerodynamic Package (Carbon-Spoiler und Flics an der Frontschürze). Dazu 19-Zoll-AMG-Speichenfelgen, silbern bei Feueropal, schwarz mit silbernem Horn bei Solarbeam, jeweils gut zu sehen sind die knallroten Bremssättel und die glänzenden -scheiben. Sehr gut gemachte Miniatur des schnellsten, teuersten, edelsten und seltensten Mercedes W204 – ein Supersportwagen mit der Silhouette eines Mittelklasse-Coupés. Das hat schon was!

● **Solido S4311601** Mercedes-AMG C 63 Coupé Black Series W204 2012 gelbmetallic und

● **Solido S4311602** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**



1:87 PCX87: MCW-Sondermodelle

Meist gibt es von neuen PCX87-Modellen besondere Farbausführungen, die exklusiv nur im Onlineshop von Model Car Word zu bekommen sind. Kurze Zeit später erscheinen diese dann im Fachhandelsprogramm von PCX87 in vier weiteren Farb- und Beschriftungsvarianten. So werden bei Erscheinen dieser Ausgabe der Caramini die „Normalversionen“ bereits allgemein erhältlich sein.

Exklusiv gibt es bei MCW den Opel Manta B „Mattig“, den von den Sammlern lang ersehnten Audi 80 B2 und den VW Jetta II. Caramini stellt die drei Neuheiten und den Renault 20/30 in der nächsten Ausgabe ausführlich in Vorbild und Modell vor.



● **PCX870615MCW** Opel Manta B „Mattig“, Bj. 1991. Karosserie weiß mit Dekor in Opel-Farbe. IA schwarz. UVP 22,95 €.

● **PCX870616MCW** Audi 80 B2, Bj. 1978. Karosserie hellblau. IA grau. UVP 22,95 €.

● **PCX870617MCW** VW Jetta II, Bj. 1984. Karosserie silbermetallisch. IA schwarz. UVP 22,95 €. kr

Für die Mannis unter den Sammlern ist der Manta Mattig, und der brave Manfred bevorzugt entweder den Audi 80 B2 oder den Kofferraum-Golf VW Jetta.

1:87 Micro City 87: Audi RS6 Avant

Es gibt (endlich) wieder ein neues Modell aus China von Micro City. Der deutsche Importeur Lechtoys hat uns alle fünf Farbvarianten des toll gestalteten Modells zur Verfügung gestellt, und die genaue Begutachtung kommt zu folgendem klaren Ergebnis: perfekt. Tolle Lackierungen, eine super Bedruckung, passgenaue Scheinwerfer und Rücklichter sowie eine separat eingesetzte Auspuffanlage, klasse gemacht. Sehr schön ist zudem, dass zwei unterschiedliche Felgentypen verbaut werden.

Der Audi RS6 wird aktuell in der vierten Generation produziert und stellt das leistungstärkste Fahrzeug auf der Basis des Audi A6 dar. Vorgestellt wurde der RS6, der ausschließlich in der Avant-Ausführung angeboten wird, auf der IAA 2019 in Frankfurt. Seine Karosserie zeigt deutliche Unterschiede zum A6 und S6, nur die Vordertüren, das Dach und die Heckklappe sind identisch. Merkmale des sportlichen RS6 sind unter anderem: rahmenloser Kühlergrill, beidseitig je vier Zentimeter Karosserieverbreiterung, Scheinwerfer des A7 und serienmäßig 21-Zoll-Räder. All dies hat Micro City 87 minutiös in den Maßstab 1:87 verkleinert. Beim Modell natürlich nicht zu sehen ist der 4,0-Liter-V8-Biturbo-TFSI-Motor mit 600 PS. Lechtoys bietet den Audi RS6 Avant für einen unverbindlichen Verkaufspreis von 21,50 Euro an (www.lechtoys.de), da muss man wahrlich nicht mehr selbst in China bestellen.

● **MC870005A** Audi RS6 Avant. Karosserie blaumetallic. IA schwarz. Felgen schwarz.

● **MC870005B** Audi RS6 Avant. Karosserie weiß. IA schwarz. Felgen goldfarben.

● **MC870005C** Audi RS6 Avant. Karosserie grau. IA schwarz. Felgen goldfarben.

● **MC870005D** Audi RS6 Avant. Karosserie schwarz. IA schwarz, Felgen silbern.

● **MC870005E** Audi RS6 Avant. Karosserie silbermetallisch. IA schwarz. Felgen schwarz.

Eine Überraschung stellen die beiden Zubehörteile dar, mit denen sich das Dach des Audi RS6 bestücken lässt. Zum einen gibt es einen Dachkoffer, zum anderen einen Dachgepäckträger mit vier Zusatzscheinwerfern, einem Ersatzrad sowie Werkzeugkisten. Eine super Idee. Zur Befestigung auf dem Dach dienen kleine Streifen von doppelseitigem Klebeband. Der Verkaufspreis war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

● **MC87000DP1** Dachbox für Audi RS6.

● **MC87000DP2** Dachgepäckträger Rallye für Audi RS6. kr





Sieht fast aus wie ein Citroën Méhari, kopierte auch sein Konzept, war aber aus Stahlblech statt aus Kunststoff: Der Namco Pony gehört zu den weltweiten Abarten des Citroën 2CV, und er kommt aus Thessaloniki. Zwischen 1972 und 1983 entstanden rund 17 000 Exemplare. Heute ist Namco ein Lastwagen-Importeur.

1:43 Ixo: Eckige Griechen-Ente

Das kleine, griechische Spaßauto Namco Pony verdankt seine Existenz der griechischen Partwork-Sammlung Αξέχαστα Αυτοκίνητα, in Caramini 6/2022 vorgestellt. Jetzt kommt es in anderer Farbe, Gelb statt Orange, in den allgemeinen Fachhandel und ist somit weithin erhältlich. Das Fahrzeug ist quasi eine Citroën-Méhari-Kopie, aber mit Stahlblech-Karosserie. Weil der deutsche TÜV dem Méhari die Allgemeine Betriebserlaubnis verweigerte (mit der Begründung, seine ABS-Karosserie sei leicht entzündlich), versuchte ein Münchner Importeur sein Glück, den griechischen Namco Pony zu vertreiben. Zwar nur mit überschaubarem Erfolg, aber immerhin ist der Namco Pony dadurch in Westdeutschland halbwegs bekannt geworden. Er ist ein

typischer, griechischer Freizeit-Pickup, lokal hergestellt auf Basis importierter Kleinwagen. Er diente in blassen Farben dem griechischen Bauern als Nutzfahrzeug, war aber auch, grell bunt lackiert, ein hübsches Accessoire für einen Playboy, der darin drei Bikini-Badenixen von einem Strand zum nächsten oder von der Strandbar zu seiner Yacht chauffierte. Die einen waren ungepflegt, matt und schmutzig, die anderen in fröhlichen Farben, mit weißen Sitzbezugschonern und buntem Segeltuchverdeck. Das gelbe Ixo-Modell ist halbwegs neutral, weder bäuerlich noch flamboyant, eben ein erfrischend gelb lackiertes Modell mit weißen Enten-Felgen, innen schwarz und das geschlossene Verdeck ebenfalls schwarz. Für Citroën-Sammler und speziell für Enten-Liebhaber ist das ein sehr willkommenes Modell – zumal es teilweise nicht so einfach und teilweise gar nicht billig war, an die griechischen Partworkmodelle heranzukommen.

● **Ixo CLC469N** (Citroën) Namco Pony 1975. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

1:87 Wiking: Opel Rekord P1 für Saure Auktionshaus

Die Prozedur, um das begehrte Bonus-Modell bei einer Wiking-Spezialauktion des Auktionshauses Saure zu bekommen, ist immer die Gleiche. Katalog abonnieren und mindestens ein Los gewinnen, und schon wird es zusammen mit den ersteigerten Goldstücken an den glücklichen Bieter versandt. Zur 94. Auktion gab es diesmal einen roten Opel Rekord P1, das mittlerweile 31. Bonus-Modell von Christian Saure. Die Ergebnisliste der Auktion zeigt wieder einige Höchstpreise, so im H0-Bereich zum Beispiel einen unverglasten VW Käfer Typ 2 in Hellblau-metallic für 2600 €, und einen VW T1 Funkmesswagen PTT für 2200 €, äußerst erstaunlich (jeweils plus Aufgeld). Und die Liste ließe sich munter fortsetzen.

● **Wiking (0080)** Opel Rekord P1 Limousine. Karosserie rot. FG silbern. Verglasung getönt. Auflage 1000 Stück. Kein Verkauf. **kr**



Fotos: Kurt Richter (4),
Hans-Joachim Gilbert (2),
Alexander F. Storz (1)

1:43 Herpa: Spacige Elektro-E-Klasse

Der E-Klasse elektrischer Bruder mit völlig anderem Design ist der Mercedes EQE V295, seit 2022 im Angebot und nun als Industriemodell brandneu von Herpa gemacht, nur über die Mercedes-Accessoireschiene erhältlich. Laut Herpa soll der EQE das zunächst letzte 1:43-Industriemodell sein, Herpa will sich aus diesem Maßstab zurückziehen. Technisch ist der EQE nahe am EQS (also dem elektrischen S-Klasse-Pendant) und teilt dessen Features wie Luftfederung oder Hyperscreen, ist aber eine Nummer kleiner und hat keine große Heckklappe. Produktion im ehemaligen Borgward-Werk in Bremen, Design Bastian Baudy, der dem EQE das gleiche „One Box Design“ zukommen ließ wie dem EQS mit seiner bogenförmigen Silhouette. Kein Leuchtenband vorne, sondern grimmig blickende Scheinwer-

fer (ähnlich zusammengekniffener Augen) auf der Suche nach der nächsten Ladestation. Herpa leistete ganze Arbeit bei der Formwiedergabe, Lackierung, Dekoration und den Einzelteilen, vor allem das hintere Leuchtenband ist sehr dreidimensional wiedergegeben, und im Grill prangen tatsächlich unzählige, kleine Mercedes-Sterne. Damit dekoriert Mercedes auf Wunsch die plane Fläche, die sich der Betrachter als Kühlergrill denkt oder denken soll, und die serienmäßig nur aus einem schwarzen Werkstück besteht. Auch innen ist der EQE bestens dekoriert, was man durch das Panoramadach gut kontrollieren kann, mehrfarbiges Interieur mit dem optionalen Hyperscreen, ein im Original 141 cm breites Glaspaneel mit drei Bildschirmen. Echt spacig, das!

● **Herpa B6 696 1106** (Mercedes-Bestellnummer) Mercedes EQE V295 weiß und

● **Herpa B6 696 1107** dito schwarz. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVB bei Mercedes je 37 €. **afs**



Mercedes verpasst seinen Elektro-Benzen einen Fake-Grill aus traditionellen Gründen, obgleich er nicht nötig ist. Deshalb wird er zu einer geschlossenen, schwarzen Maske degradiert. Wer Zusatzgeld ausgeben möchte, bekommt die Maske mit kleinen Mercedes-Sternen dekoriert.



Es ist immer wieder erstaunlich, was Ixo für 25 Euro anbieten kann. Die Ixo-CLC-Serie ist keinen Deut schlechter als die Modelle der Mitbewerber für 35 Euro. Aber eben einen Zehner, und somit weit mehr als einen Deut billiger. Ein Deut ist übrigens eine alte, niederländische Kupfermünze von geringem Wert.

1:43 Ixo: Alpina B6 in Tuningrot

Ein BMW Alpina auf E30-Basis ist immer eine gute Investition für Modellautohersteller. Denn er verkauft sich sicherlich bestens. Ixo bringt einen Alpina-M3, also einen Alpina B6, in tief glänzendem Rot, dem so genannten Tuningrot, gepaart mit sehr schön aufgedruckten, goldenen Alpina-Streifen, die Außen-spiegel in Wagenfarbe, die Scheibenwischer als Ätzteile, die typischen Alpina-Felgen gut gelungen. Die Dekoration ist prima, sehr präzise der zweifarbige „B6 3.5 S“-Schriftzug im Grill und auf dem Kofferraum-deckel, der Seitenblinker am Vorderkotflügel ist leider auch nur ein Druck. Es ist das gleiche Vorbild, das Solido gleichzeitig in 1:18 bringt, und eigentlich hätte der 43er auch gut ins neue Solido-1:43-Pro-gramm gepasst, das ohnehin von Ixo gefertigt wird. Aber diesen Alpina B6 wollte sich Ixo wohl nicht entgehen lassen.

● **Ixo CLC453N** Alpina B6 3,5 S (BMW M3 E30) 1989 rotmetallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



Ein junger Wilder, der Vollgas gibt: In Großbritannien profitierte der Escort II von seinem Rallye-Image, von den Siegen, von den Weltmeisterschaften. In Westdeutschland kaum. Da galt er als konservati-ver Hecktriebler und man fuhr lieber Golf.



1:43 Ixo: Ein Tuning-Granada

Ob Ixo einen nachträglich modifizierten Ford Granada machen wollte, gar einen Tuning-Granada, wissen wir nicht. Aber beim neu-en Granada 2.8 GL von 1982 ist wenig im Originalzustand, was ihm durchaus Charme verleiht. Die Limousine (Ixo macht auch den Tur-nier) ist bekannt und sie ist gut, wenngleich die Vanguard-Interpre-tation etwas exakter dargestellt ist. Aber Ixo macht einen schönen Granada II nach dem 1982er Facelift. Den gab es, zumindest in Kon-tinentaleuropa, nicht mehr mit Vinyl Dach, die Mode war vorüber. Das Ixo-Modell ist ein Kontinentaleuropäer, also mit Lenkrad links, aber er trägt ein schwarzes Kunstlederdach. Und die Außenspiegel in Karosseriefarbe, was ein Granada GL nie zu bieten hatte – sehr wohl aber die Sportversion namens 2.8 Injection. Und dann noch die Felgen: Heiße BBS-Alus, schön anzusehen, stehen dem Granada, würzen ihn, machen ihn scharf. So, wie von Ixo dargestellt, kann ein 1982er Granada 2.8 GL durchaus heute in Liebhaberhand aussehen. Aber von Originalität ist er weit entfernt und kein Referenzstück da-für, wie der Wagen zeitgenössisch und authentisch aussah.

● **Ixo CLC451N** Ford Granada 2.8 GL 1982. Fertigmodell Zinkdruck-guss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



1:43 Ixo: Der Halbstarke

Silbern mit schwarzer Kriegsbemalung ist die typische Farbe für den Opel Rallye Kadett B – aber eher für die erste Version, das Kiemen-Coupé. Der zweite Rallye Kadett B auf Basis des LS-Coupés, die Ixo-Neuheit, blieb eher in bunten Farben in Er-innerung. Das LS Rallye-Coupé erschien erstmals im Rahmen der Opel-Collection, einer Kioskserie ab 2011, in Gelb. Ein paar Jahre lang blieben beide großen Rallye Kadett parallel im Opel-An-gebot, ab Modelljahr 1971 alleine das LS Coupé. Anfänglich, ab September 1967, hatte es seitlich zwei pa-rallel verlaufende Rallyestreifen, so wie das Ixo-Modell, während seiner letzten beiden Jahre 1971/72 dann ein schwungvolleres Streifendekor. Im LS-Rallye, und nur in ihm, gab es den unveränderten 1,9-Liter-Rekord-Motor mit 90 PS. Damit wurde der kleine Kadett zur wahren Rakete, 166 km/h schnell. Das Ixo-Modell mit seiner Kriegsbemalung und den Zusatzscheinwerfern wirkt so richtig schön halbstarke, wie eben die damaligen Rallye-Kadetten waren. Sehr hübsch gemacht: Der Heckschriftzug mit rot unterlegter Hubraumangabe: „1900 S“ im Kadett ist so mutig, dass das schon mit Rot hervorgehoben werden muss!

● **Ixo CLC462N** Opel Rallye Kadett B LS Coupé 1967. Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:43, UVP 24,95 €. **afs**



Außer der auffälligen Lackierung unterschied sich der Rallye Kadett von seinen zivilen Brüdern äußerlich durch gelochte Sportstahlfel-gen ohne Radkappen und eng beieinander liegende Halogen-Zusatzscheinwerfer von Hella, beide Attribute von Ixo bestens nachgebildet. Und innen muss ein Rallye Kadett ganz schwarz sein.

1:43 Ixo: Gar nicht so dröge wie gedacht

Eigentlich eine dröge Lieferkarre. Eigentlich ein Fahrzeug ohne jegliches Design. Ein reines Nutzfahrzeug, völlig charmebefreit. Aber dennoch... und doch... Ein VW LT hat seine Anhängerschaft, nicht unbedingt aus ästhetischen Gründen. Aber er war doch jahrzehntelang ein Begleiter auf der Straße, vielleicht sogar im eigenen Betrieb. 21 Jahre lang wurde der erste LT, der Schuhkarton, gebaut, von 1975 bis 1996. Außer ein paar gepflegten Exemplaren bei Freiwilligen Feuerwehren dürften kaum mehr welche im Arbeits-einsatz sein. Schon gar keine Pritschenwagen. Ixo produzierte einen gelben LT Pritschenwagen für die VW-Kiosksammlung, und der kommt nun als orangerote Fachhandelsversion, Karosserie, Pritsche und Chassis einheitlich lackiert, dazu die typischen silbernen Stahlfelgen mit den kleinen schwarzen Kunststoffradkappen. Laut aufgedrucktem Schriftzug ein LT 28 D, also ein relativ leichter VW LT mit hinterer Einfachbereifung, und das D steht natürlich für den Dieselmotor, anfangs ab 1979 ein saugender Reihensechszylinder-Diesel mit 2,4 Litern und 75 PS. Das Modell stellt die erste Version mit Rundscheinwerfern dar, also 1979 bis 1985. Ixo-typische, saubere Machart, auch der Innenraum hübsch dekoriert, sogar zweifarbig. So dröge ist der LT Pritschenwagen gar nicht, vor allem nicht in der frischen Farbe der Blutorange. Den stellt man sich richtig gerne in die Sammlung!

● **Ixo CLC430N** Volkswagen LT28 D Pritschenwagen 1979 rotorange. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



Es muss nicht immer ein Rallyeservice-Transporter sein. Es kann auch mal ein Pritschenwagen für den Landschaftsgärtner sein. Und der wiederum muss nicht zwingend Grün sein.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert (5),
Alexander F. Storz (2)

1:18 Norev: Der Stinopo

Die Porsche-911-Sammlerschar kreist derzeit um die Marke Norev, ist begeistert vom neuen 911 GT3 Typ 992 und wartet sehnsüchtig auf den 964, der dieser Tage an den Fachhandel ausgeliefert wird – beide all-open-Miniaturen von beeindruckender Machart. Dazwischen schiebt Norev einen Stinopo (= stinknormaler Porsche). Das ist nicht abwertend gemeint, denn das Modell ist prima. Aber es kann eben nichts außer geradeaus rollen. Der 911 Carrera der Baureihe 993 wurde auch nicht lange produziert, nur Modelljahre 1994 bis 1997, was ein kurzer Zyklus für einen Porsche ist. Und in dieser Zeit tat sich optisch wenig an ihm. Im letzten Jahr hatte er eckige Endrohre, das Norev-Modell hat runde. Er ist in der Porsche-Kultfarbe Speedgelb 12G lackiert, die Räder im Cup-Design, schwarze Bremssättel, keinerlei Sonderausstattungen wie beispielsweise Schiebedach oder Heckscheibenwischer. Eben ein Stinopo! Dennoch: 3,6 Liter Hubraum, 272 Pferde, und es ist halt ein Elfer.

● **Norev 187596** Porsche 911 Carrera (Typ 993) 1994 gelb. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,95 €. **afs/gw**



Speedgelb ist immer gut am Elfer (und an jedem anderen Porsche auch). Norevs Typ 993 ist ein schönes Modell, kann aber nichts anderes als geradeaus fahren.

1:43 Maxichamps: Purple Rain

Violett, Purple, Lila, Aubergine – für Autos war dies bis Anfang/Mitte der 80er Jahre eine Unfarbe. Wenige Hersteller hatten es zuvor im Programm. Einen Ford 20m XL P7 beispielsweise bekam man in Dunkelviolett 69, eine exzentrische Lackierung für ebensolche Käufer. Volkswagen machte mit dem Sondermodell Aubergine-Käfer das Lila als Metalliclack populär. Zur Modelfarbe wurde es nie, es blieb Nische, war aber auf manchen Farbpaletten wenigstens erhältlich. Der brave Bürger verband die Farbe nach wie vor entweder mit Religiösem oder mit Halbseidenem und hielt sich zurück. Volkswagen hatte für den Corrado den ungewöhnlichen Farbton Blackberry Metallic L4U, also Marke Brombeere, sehr mutig, sehr schick, aber auch sehr gewagt. So kommt der Maxichamps Corrado G60 nun in der zweiten Auflage, nachdem das erste Duo aus dem Jahre 2020 (Rot und Schwarz, Caramini 9/2020) ausverkauft ist. Der zweite, parallel ausgelieferte, neue Corrado ist weniger exaltiert lackiert, dafür wahrscheinlich gefälliger, in sportlichem Gelb. Dabei war das Nuggetgelb LK1B in Europa auf dem Corrado eine recht seltene Farbe, in den USA aber ziemlich beliebt. Das Maxichamps-Modell ist ein Corrado G60, also die Version mit dem G-Lader, einer Maschine zur Verdichtung von Gasen, wodurch der Druck im Ansaugrohr gesteigert und die Motorleistung erhöht wird – mithin eine technische Alternative zu Turbo oder Kompressor. Im Corrado G60, gebaut zwischen Oktober 1988 und Juli 1993, leistete der 1781-cm³-Vierzylinder 160 PS gegenüber 139 im 1,8-Liter-16V ohne G-Lader. Minichamps offeriert die Ursprungsversion bis August 1991, Design Herbert Schäfer (VW-Chefdesigner von 1972 bis 1993).

● **Maxichamps 055602** Volkswagen Corrado G60 1989 gelb und
● **Maxichamps 055604** dito violettmetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**

Karmann baute 97521 Corrados – für einen VW ist das wenig. Haben wollte ihn damals jeder, aber bezahlen konnten und wollten ihn nur wenige. Mit 42500 D-Mark war er nicht nur der teuerste VW, sondern überschritt eben auch die 40000er-Benchmark.



Fotos: Alexander F. Storz (4),
Wolfgang Rüppel (2)

Aston Martin für Arme:
Von vorne sieht er nach
James Bond aus, der Rest ist
Fiesta pur. Fiesta ST der siebten
Generation von Ottomobile.



1:18 Ottomobile: Giftzwerg in siebter Generation

Der Fiesta am Ende. Im Juni 2023 wird der letzte kleine Ford nach 47 Jahren und 4,8 Millionen Exemplaren endgültig auslaufen. Es wird keinen Nachfolger geben. In Köln hüpfen künftig Batterieautos vom Band, der neue Kölner entsteht auf VW-Plattform, wird ein SUV und eine Nummer größer als der Fiesta sein. Und Fiesta heißt er natürlich auch nicht mehr. Das stimmt die Fiesta-Fans traurig. Quasi als Abschiedsgeschenk bringt Ottomobile den Fiesta ST der vorletzten, der siebten Generation. Ob man Hot Hatches mag oder nicht, ist Geschmackssache. Unbestritten jedenfalls ist, dass die Giftzwerg e höllisch viel Spaß auf der Straße machen (und somit vollkommen unzeitgemäß sind, denn die Begriffe „Auto“ und „Spaß“ sollen sich ja ausschließen). Der ST ist der sportlichste Fiesta, getoppt wurde er vom auf 500 Exemplare begrenzten ST200 mit 200 PS (plus Overboost, dann 25 PS mehr) zum 40sten Fiesta-Geburtstag 2016. Der „normale“ ST, die Ottomobile-Neuheit, hat 182 PS, ein 1,6-Liter-Ecoboost-Turbo-Vierzylinder. Was ihn so besonders macht, ist seine Frontgestaltung, die ein wenig nach James-Bond-Aston-Martin aussieht, und die schlitzartig nach hinten gezogenen Scheinwerfer lassen ihn fast schon hämisch grinsen: Guck' mal, ich kann Tempo 220! Hättet ihr nicht gedacht, Alder, wa!“ Ottomobile hat gut recherchiert und die ST-Besonderheiten genau herausgearbeitet, eben den Kühlergrill, die Heckschürze mit Diffusor, den merkwürdig durchlöchernten Heckspoiler, die beiden Endrohre und die spezifischen Alus mit fünf sechseckigen Löchern, dahinter gut zu sehen rote Bremszangen, die beim Original aufpreispflichtig waren. Sehr schöne Innenausstattung in schwarzer Grundfarbe mit hellgrauen Sitzflächen, nicht vergessen die knallroten „ST“-Logos auf Nackenhöhe.

● **Ottomobile OT403** Ford Fiesta ST 2013. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18.
Auflage 3000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

1:18 Ottomobile: Kryptonit nun auch am Auto

Ein recht interessantes Concept Car auf 508-Basis zeigte Peugeot auf dem Genfer Salon 2019. Es ist ein Hybrid, also 200-PS-Verbrennungsmotor mit zwei Elektromotoren kombiniert, insgesamt 400 PS. Lackierung Seleniumgrau-metallic, die „Löwenkrallen“ an den Außenseiten der Scheinwerfer in Kryptonit (eine Art Silberlack, benannt nach einem fiktiven Mineral aus den Superman-Comics), Zierteile in Glanzschwarz statt Chrom, Außenspiegelkappen aus Sichtkarbon (von Ottomobile lediglich Glanzschwarz lackiert), innen schwarz mit Kryptonit, viel Alcantara. Aus dem Concept Car wurde im Herbst 2020 eine Serienversion namens Peugeot 508 PSE, was wiederum für „Peugeot Sport Engineered“ steht, nunmehr 360 PS Systemleistung. Dies ist die Ottomobile-Neuheit. Den Serien-508-PSE gibt es in drei Farben, jeweils innen mit neongrünen Elementen (Fahrzeugentwickler verbinden mit „Strom“ kurioserweise spezielle Farben, gerne auch Blau, als ob Strom farbig wäre). Der aktuelle 508 seit 2018 ist die zweite Generation, eine Limousine mit rahmenlosen Seitenscheiben und stilistisch einer Kombination aus Fließ- und Stufenheck, also eine Art viertüriges Coupé (Design: Giovanni Rizzo). Der 508 PSE, als Limousine und Kombi angeboten, blieb weit hinter den Erwartungen zurück, nur 5 bis 6 % Anteil an den 508-Verkäufen. Bis April 2022 liefen nur 2000 in Mulhouse vom Band. Im Februar 2023 lief die Produktion deswegen aus. Gleichzeitig wurde die Facelift-Version des 508 gezeigt, aber der 508 PSE kam nicht mehr in diesen Genuss. Ottomobile widmet sich zunehmend aktuellen Vorbildern. Für die einen ist das Ressourcenverschwendung, weil sie von Otto lieber Klassiker wünschen. Andere freuen sich darüber, weil aktuelle Fahrzeuge in 1:18, abgesehen von Industrieaufträgen, kaum gefertigt werden. Qualitativ, in der Machart und preislich gibt es zwischen Altem und Neuem von Ottomobile keine Unterschiede.

● **Ottomobile OT394** Peugeot 508 PSE 2020 Seleniumgrau-metallic. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

Der 508 ist das Limousinen-Topmodell von Peugeot. Seine Ahnenreihe geht aber nicht auf den klassischen großen Peugeot zurück, also den 604 und 607. Vielmehr ist er in einer Linie zu sehen mit 504, 505, 405, 406 und 407 – also das gleiche Spiel wie beispielsweise beim Opel Insignia, Ford Mondeo oder Citroën C5.



Inka 022 war zwischen 1971 und 1977 Bestandteil der BMW-Farbpalette, kam also ziemlich zeitgleich mit dem BMW 3.0 CS auf den Markt.

1:43 Minichamps: Schwärmen für Inka

Für Inka kann man schwärmen. So wie für Golf oder Taiga. Aber Inka ist mehr als Golf und Taiga, ist nicht nur eine Farbe, die symbolisch ist für die frühen 70er, sie ist geradezu symptomatisch. Das Minichamps BMW E9 Coupé in 1:43 war schon mehrmals zu Gast in der Caramini-Redaktion (4/2021, 5/2021), doch nun kommt es, ein Jahr später, erneut – und zwar im wildesten und schönsten BMW-Farbtönen jener Zeit, in Inka. Das ist schon eine Meldung wert! Denn oranger als Inka kann Orange nicht sein. Als 3.0 CS erschien das BMW E9 Coupé im April 1971. Das Modell mit schwarzem Interieur wirkt sehr elegant, Chrom und silberne Bedruckung kommen dank der satten Lackfarbe prima zur Geltung, auch die silbernen Alus, die landläufig gerne „Alpina-Felgen“ genannt werden, aber BMW-Felgen sind, die Alpina damals eben häufig verwendete. Die filigrane Eleganz des Wagens hat Minichamps perfekt eingefangen, und nun erschien es in der (subjektiv) schönsten aller damaligen BMW-Farben.

● **Minichamps 029022** BMW 3,0 CS 1971 orange. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Auflage 504 Exemplare. UVP 57,50 €. **afs**



1:43 Maxichamps: Stilistischer Rückschritt

Nach dem spektakulär gezeichneten Opel Rekord C Coupé mit seinem betörenden Fastback und der B-Säulenlosen Hardtopbauweise war der Nachfolger von 1972 ein stilistischer Rückschritt, ja fast belanglos. Chefdesigner Charles M. Jordan zeichnete das Coupé kaum anders als die Zweitürer-Limousine, eben mit niedrigerem Dachpavillon, Front- und Heckscheibe etwas flacher geneigt – das war's. Dementsprechend war das Rekord D Coupé auch lange kein so großer Erfolg wie sein Vorgänger. Ein hübsches Auto ist es dennoch, und als Minichamps 2006/07 die Modellfamilie aus Limousine, Coupé und Caravan machte, war die Freude unter den Sammlern groß – wenngleich es Kritik an der Gestaltung der Heckleuchten gab.



Obleich sich das Rekord D Coupé von der Zweitürer-Limousine nicht grundsätzlich unterschied, war es mit 73 987 Exemplaren durchaus ein Verkaufserfolg. Rechnet man noch die 42 279 nahezu baugleichen Commodore-Versionen des Coupés hinzu, ist das Ergebnis gut sechsstellig.

1:43 Ixo: Ein Freund und Helfer

Ixo hat ja quasi das Sammelgebiet Rallye-Unterstützungsfahrzeuge erfunden, wie auch hoffähig gemacht und baut es kontinuierlich weiter aus. Neu in diesem Bereich ist ein Peugeot J7, in Diensten der französischen Porsche-Spezialisten Alméras Frères, die wohl die meisten Einsätze und Erfolge mit Porsche in der Rallye-WM bestritten haben – wie auch die Ixo Rallye-Servicefahrzeuge überwiegend Farben und Logo von Alméras Frères tragen – der Peugeot J7 reiht sich da nahtlos ein. Es ist ein nicht so ganz gelungenes Modell geworden, der Peugeot leistet sich einen groben Schnitzer und auch ein paar kleine Macken. Da wären einmal die mittlerweile recht nervigen Pins in den Scheinwerfern zu kritisieren, gefolgt von einem nachtschwarzen Interieur. Das sind typische Ixo-Nachlässigkeiten, die sehr leicht abgestellt werden könnten. Der doch recht grobe Fehler betrifft die Gravur der Motorraumklappe, die entschieden zu weit nach oben gezogen wurde und auch beim Original eckiger verläuft. Ansonsten beeindruckt der Franzose mit präzisen Gravuren und authentischer Karosserie, Deko sowie Lackierung sind fehlerfrei. Schön gelungen zeigen sich die Kleinteile, also geätzte Wischer, Spiegel oder die Trittstufen am Heck des Wagens. Fazit: Ein insgesamt recht durchwachsendes Modell, welches allerdings sehr sinnvoll die Service-Fahrzeuge von Alméras Frères ergänzt.

Das Vorbild stellt einen J7 der zweiten, leicht überarbeiteten Baureihe dar, das Auto war der legitime Nachfolger des Peugeot D4. Technisch mit seinem Frontantriebslayout sehr innovativ, gab es den 1,8 t Ladung fassenden Franzosen mit unterschiedlichen Aufbauten, vom Viehtransporter über den Verkaufswagen bis hin zum Schulbus und Wohnmobil. Dazu kam eine große Auswahl an Motoren, die Palette reichte vom 1,5 Liter Benzinmotor bis hin zum 2,3 Liter großen Diesel, die Leistungen der Vierzylinder lagen zwischen 48 und 68 PS. Eine Trumpfkarte war auch die Sparkamkeit der Motoren, besonders ragte hier der 68 PS leistende Diesel heraus, weitere Pluspunkte waren Fahrverhalten wie auch Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. Insgesamt rollten während der 15-jährigen Bauzeit (1965–1980) über 330 000 Typ J7 vom Band. Nachfolger wurde der Peugeot J9.

● **Ixo RAC 397** Peugeot J7 Team Alméras Frères Eminence, Diecast, Preis ca. 40 €. **wr**



Die Limousine erlebte ihre Maxichamps-Wiedergeburt bereits im Herbst 2019 (Caramini 11/2019), nun folgt das Coupé in zwei Farben, einem pastelligen Hellblau (dürfte Lagoblau 205 entsprechen) und einem schicken Goldmetalllic (wohl Saharagold 402). Beide tragen ihr Interieur in Schwarz, und beider Farben gibt der silbernen Bedruckung die Möglichkeit, sich frei zu entfalten: Sehr sauber ausgeführt, viel Chrom, wie sich das für die Luxus-Version des Rekord gehört (inklusive Radlauf- und Schweller-Chrom, der sich sogar hinter den hinteren Radausschnitten fortsetzt). Gut gemacht sind die silbernen, gelochten Stahlfelgen mit Chromradkappen, der Grill ist vorbildlich geschwärzt, der rechte Außenspiegel ein Extra gegen Aufpreis.

● **Maxichamps 044020** Opel Rekord D Coupé 1972 goldmetalllic, ● **Maxichamps 044021** dito hellblau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Gute Miniatur in der „Ixo-Lkw-Qualität“, und das zu einem Taschengeldpreis. Was noch fehlt ist der dazu passende Auflieger, hier sollte Ixo unbedingt nachziehen.



1:43 Ixo: Power aus Schweden

Die neue Deko-Variante der Sattelzugmaschine Scania 142M findet ihr Vorbild in der schwedischen Spedition „Skottorps Akeri Autotransit“. Es ist ein schmuckes Modell in grün-weißer Farbgebung geworden, optisch ein kleiner Leckerbissen. Aber auch die Form überzeugt, der kleine Schwede zeigt eine nicht zu beanstandene Umsetzung der Kabine, ein gut detailliertes Chassis wie auch gelungene Kleinteile. Spiegel, Dachfanfaren, Reserverad mit Halterung, Tank – alles da. Die Lackierung ist ebenso einwandfrei wie die Gravuren, nur der Innenraum ist nicht gerade ein Prunkstück, aber wir Sammler können gut damit leben. Der große Bruder war in ganz Europa unterwegs, nicht nur schwedische Speditionen liebten den Scania. Der 142 M wurde in drei Motorisierungsstufen angeboten: 8 Liter großer Sechszylinder-Diesel mit Turbolader, dessen Leistung 210 PS betrug, ein 11 Liter großer Turbodiesel mit 310 PS und das Prachstück, ein V8 Turbodiesel, Hubraum 14,2 Liter und 388 PS Leistung. Mittlerweile ist die 1968 gegründete Spedition überwiegend im Transport von Asphalt tätig.

● **Ixo TR137.22** Scania 142M Spedition Skottorps, Diecast, Preis ca. 33 €. **wr**

Peugeot J7: Ein durchwachsendes Ixo-Modell mit viel Licht, aber auch Schatten. Das Vorbild stand in den Diensten von Alméras Frères und wurde als Rallye-Service-Fahrzeug eingesetzt.

Flying Finns

Abarth erweckte die brave Familien-Limousine Fiat 131 zum Rallye-Talent. Kyosho weckt jetzt Erinnerungen an die 1000-Seen-Rallye von 1980 mit einem Modell, das seinem Original ganz dicht auf den Fersen ist.



Ein kleines Auto in der bekannten Kyosho Top-Qualität. Eine wunderschöne Miniatur, all open, grandios detailliert und absolut stimmig – mehr geht nicht.

Die 1000-Seen-Rallye in Finnland ist eine Rallye, die von vielen Piloten wegen ihren weiten Sprünge gefürchtet und gehasst wird. Dazu kommen hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten und Absprunghügel en masse. Den weitesten Sprung schaffte 2003 der Estländer Markko Märtin mit seinem britischen Co Michael Parks in seinem Ford Focus WRC, genau 57 Meter weit und das bei einer Geschwindigkeit von 171 km/h.

Die Siege in dieser Rallye gingen überwiegend an finnische Teams, Schweden standen ebenfalls sehr oft ganz oben auf dem Treppchen, und erwähnenswert sind auch die Siege des Franzosen Sebastien Loeb, der sich vier Siegerkränze abholen konnte. Von Kyosho, den italienischen Rallye-Vorbildern sehr zugetan, gibt es nun eine neue Variante in 1:18, Vorbild ist der 131 Abarth, den 1980 die Finnen Markku Alen/Iikka Kivimäki zum Sieg führen. Alen holte während seiner Karriere insgesamt sieben Siege in Finnland.

1980 wurden die Läufe zur Hersteller-WM auf zehn reduziert, bei der Fahrer-WM blieb es dagegen bei zwölf Läufen und die 1000

Seen war die siebte im Rallye-Kalender. Der Lauf in Finnland war einer der spannendsten Läufe dieses Rallye-Jahres. Alen in seinem Fiat Abarth 131 hielt den Druck konstant hoch, an seinen Fersen allerdings hingen Vatanen/Richards im Ford Escort 1800 am Hinterteil des Fiat wie Bluthunde. Aber das Team im Auto mit der #1 blieb locker, hielt den RS 1800 auf Abstand und siegte mit einem Vorsprung von nicht einmal einer Minute. Als am Ende der Saison die WM-Punkte addiert wurden, sah es leider nicht mehr so gut aus, Alen belegte nur den sechsten Rang. WM-Sieger wurde Walter Röhrl, er saß mit Christian Geistdörfer ebenfalls in einem Werks-Fiat 131 Abarth.

Das Auto, in der Gruppe 4 homologiert, hatte bei allen Fahrern, wie Mouton, Röhrl, Alen oder Salonen, um nur einige Cracks zu nennen, einen sehr guten Ruf. Gutmütig im Fahrverhalten, robust und wartungsfreundlich, gewann der Wagen die Herstellerweltmeisterschaft 1977, 1978 und 1980; im letzten Jahr legte der Regensburger Walter Röhrl noch den Fahrertitel drauf – die Kirsche auf der Sahnetorte. Vierzylinder-Reihenmotor mit knapp 2 Liter

Gutmütig im Fahrverhalten, robust und wartungsfreundlich, gewann der Wagen auch die Hersteller-WM 1980.

Hubraum mit einer Leistung von 240 PS und knapp 220 km Höchstgeschwindigkeit. Dazu kamen ein Zylinderkopf aus Leichtmetall, doppelte Nockenwelle, Einspritzanlage von Kugelfischer, klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Sperrdifferential, und auch das Gesamtgewicht war relativ niedrig – bei diesem Auto passte einfach alles perfekt zusammen.

Alen gehörte zu den absoluten Spitzenfahrern, war aber auch eine tragische Figur. So gewann er 1978, ein Jahr vor Einführung des Fahrer-WM-Titels, den FIA-Cup für Fahrer, die Auszeichnung für den Fahrer mit den meisten WM-Punkten. Dann, 1986, der Finne war auf einem Lancia Delta S4 unterwegs, kam die Sanremo und das Drama begann, die Zeitnahme versagte völlig. Nach Beendigung des Chaos wurden etlichen Fahrern Zeiten gutgeschrieben, anderen abgezogen und nach stundenlangen Beratungen wurden Alen/Kivimäki zu Siegern erklärt. Elf Tage später setzte sich die FIA noch einmal zusammen und erkannte dem Finnen den Titel ab, die Zeiten der Sanremo wurden komplett gestrichen, ergo zählte dieser Lauf auch nicht zur Rallye-WM. Offizielle Weltmeister wurden nun Kankkunen/Pironen auf Peugeot 205 T16 E2. Elf Tage hatten sich Alen/Kivimäki als Weltmeister gefühlt, dann war der Traum aus. Im Folgejahr trat Alen in einem Lancia Delta an, und seine letzte Rally bestritt er anlässlich seines 50. Geburtstages in der 1000 Seen 2001 und kam auf dem 16. Rang ins Ziel – die große Karriere von „Mister Maximum Attack“ war zu Ende.

Klingeln Postbotin/Postmann an der Türe und es wird ein Paket, dessen Inhalt aus einem Kyosho-Modell besteht, dem Adressaten in die Hände gegeben, bekommt er schon aus lauter Vorfreude zitterige Hände. Nach dem Öffnen des Kartons, dessen Inhalt in einer sehr sicheren Styropor-Verpackung sitzt, wird die Miniatur sehr behutsam ausgepackt, auf den Tisch gestellt und



Modellfotos: Wolfgang Ruppel

es braucht schon gute zehn Minuten, um diese kleine Kostbarkeit genauestens zu betrachten; ähnlich wie ein Juwelier einen wertvollen Diamantring. Danach werden die Funktionen überprüft, beginnend mit dem Öffnen der Motorhaube, es folgen die Türen und zum Schluss die Kofferraumklappe. Alles funktioniert, alles toll, mit einem begeisterten Blick nimmt der Sammler das Modell noch einmal in die Hände, und nun lässt er sich alle Zeit der Welt für dieses Kyosho-Auto.

Aber was ist eigentlich das Besondere an einem Modell von Kyosho? Nun ja, jeder Sammler hat da seine ganz eigenen Gründe; drei davon gelten für den Autor. Sie heißen exzellente Recherche, hervorragender Formenbau und ein gutes Händchen bei der Auswahl der Vorbilder. Das beweist dieser 131 Abarth auf das Genaueste. In Sachen Authentizität passen nur ein paar Blatt Papier zwischen Vorbild und Miniatur, allerdings muss es Seidenpapier sein. Das diese superbe Umsetzung ihren Preis hat, ist natürlich klar, aber sicher ist auch, für jeden Cent bekommt der Käufer einen Gegenwert, der ihm lebenslang Freude bereitet.

● **KYO 8376 H0** Fiat 131 Abarth 1980, Alen/Kivimäki, Sieger 1000 Lakes Rallye, #1, Diecast, Preis ca. 280 €.

Wolfgang Rüppel



Das große Brüderlein unseres Modells gewann die 1980er Ausgabe der 1000 Seen, gehasst und gefürchtet wegen ihre weiten Sprünge bei sehr hohen Geschwindigkeiten, die manches Mal Skisprüngen von der Schanze ähnelten.

Foto: McKlein Photography

Das Abo, das Plus bietet!

Ihr Plus: Acht Hefte im Jahr voller top-aktueller Informationen für Ihr Hobby. So macht Sammeln Spaß!

Profitieren Sie als Abonnent dauerhaft von diesen Vorteilen:

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

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



Auch als Geschenk-Abo erhältlich!





Wenn sich ein vulkanisches Gestein durch rasche Lava-Abkühlung bildet, entsteht ein Obsidian. Der ist schwarz. So schwarz wie das Obsidian-Schwarzmetallic 197 von Mercedes. Wohl die berühmteste Mercedes-Farbe derzeit. Dabei ist der Farbton uralt, seit 1978 im Mercedes-Programm. Nur hat das damals niemand bestellt. Zur Trendfarbe wurde Obsidianschwarz erst Mitte der 90er Jahre. Und seither ist und bleibt sie meeega.

Fotos: Alexander F. Storz

Auszeichnung mit Sternchen

Vier Räder drehen sich. Und zwei Kardanwellen drehen sich auch, wenn sich die Räder drehen. Das sind die Feinheiten, die eine Almost Real G-Klasse auszeichnen. Oder Türen, die mit Magneten zu halten. Ein Almost Real-Modell ist schon etwas ganz Feines. Es macht warm ums Herz an kalten Tagen.



Es gibt Dinge, die sind bei einem Modellauto unnötig wie ein Kropf. Aber sie machen dem Käufer Freude. Es bringt überhaupt nichts, wenn ein Modell in der Vitrine steht (und nie angefasst wird), an dem sich die Kardanwellen mitdrehen, sobald das Modell rollt. Beim rollenden Modell sieht man es nicht (denn es steht auf seinen Rädern und die Kardanwellen sind an der Unterseite). Man sieht es nur, wenn man es sich selbst oder seinen Freunden demonstriert: „Jetzt schaut mal, was der kann!“ Dann präsentiert man das Auto von unten, dreht an den Hinterrädern und die beiden vom Verteilergetriebe nach hinten und nach vorne führenden Kardanwellen rotieren (denn die Mercedes G-Klasse ist schließlich ein allradgetriebenes Auto, und vom Getriebe führt je eine Kardanwelle zu jeder Achse). Das ist eine Schau! Das ist ein reines Extra, niemand würde es vermissen, wenn es nicht vorhanden wäre. Und dann schauen sie, die Freunde, und machen große Augen. Das kann nämlich die neue G-Klasse von Almost Real.

Eine weitere G-Klasse von Almost Real kann das auch, der G500 4x4² (Caramini 7/2020), aber der ist, vom Grundsatz her, das gleiche Modell. Das heißt, die neue G-Klasse von Almost Real ist zwar ein neues Modell, stellt aber die „alte“ G-Klasse bis 2018 dar,



Die G-Klasse von innen: Die geländegängigste S-Klasse, seit es S-Klassen gibt. Man will ja was bekommen für seine Knete. 2015 kostete er knapp 150 000 Euro. Beispiel für die feine Detailarbeit: gravierte, glänzende AMG-Einstiegsleiste, beflockter Boden, Carbon-Dekoration an der Mittelkonsole.



So voll, wie voll nur sein kann: Viel Motor im Motorraum. Perfekt gemacht von Almost Real, prima detailliert, auch schön dekoriert.

ihre letzte Ausbaustufe. Der Nachfolger sieht zwar fast gleich aus (er ist etwas breiter und länger), aber technisch sehr anders: Einzelradaufhängung vorne statt Starrachse.

Die Miniatur stellt einen AMG G63 von 2015 dar, also mit LED-Fahrlicht unter den Scheinwerfern, neue Rückspiegel, Mittelkonsole und Armaturenbrett komplett anders. Der G63 AMG war nicht das Topmodell (das war der zwölfzylindrige G65 AMG mit 612 PS), er leistete 544 PS aus 5,5 Litern, ein V8-Biturbo. Optische Erkennungsmerkmale der AMG-Modelle ist deren Zweilamellen-Grill mit Chrom, die vorderen Stoßfänger haben größere Lufteinlässe. Almost Real bringt mehrere Farben, Graumetallic, Irdiumsüber, Sunbeam Yellow und unser Fotomuster in Obidianschwarz, jeweils zum gleichen Preis und aktuell lieferbar.

Wenn die Sammlerfreunde schon die nutzlos aber freudig rotierende Kardanwelle bewundern, tun sie das selbe auch mit dem ganzen Unterboden. Denn er ist tatsächlich bewundernswert, wie alle Bäuche von Almost-Real-Geländewagen. Und der Rest auch. Almost Real ist einfach das Beste, was es derzeit in 1:18 aus Zinkdruckguss zu kaufen gibt. Natürlich teuer! Aber man bekommt auch etwas geboten fürs Geld. Das relativiert den Preis. Nur teuer um des teuer Seins oder der Exklusivität wegen, hat etwas Obszönes. Aber wer teuer ist, weil er beste Qualität liefert, kann seinen Preis begründen und berechtigterweise sagen, sein Produkt sei seinen Preis wert. Ohne nun jedes Detail im Detail zu hofieren – jedes Detail ist es wert, erkundet und

erblickt zu werden. Die Entdeckungsreise ist eine erfüllende Beschäftigung mit dem Objekt der Begierde. Da gibt es keine konstruktiven Schmutzdecke, nirgends ließen die Konstrukteure fünf gerade sein. Dieses Miniaturauto ist perfekt durchgestylt, bis in den letzten Winkel, und dem Zufall blieb nichts überlassen. Die Türen schließen mit Magneten, die Federung funktioniert prinzipiell wie im Original, und überdies macht das Modell einen stabilen Eindruck (kommt also dem Vorbild nahe).

Und dann schauen sie, die lieben Freunde, und machen große Augen, wenn sich die Kardanwelle dreht.

Elaboriertes kann ja auch erkaufte werden durch Instabilität, ja durch Zerbrechlichkeit. Am G63 AMG hatten wir nirgends den Eindruck, dass eine Funktion nur zeitlich beschränkt funktioniert und danach ausgelutscht oder abgegriffen sei. Die Türen und Hauben macht man nicht nur drei Mal auf, sondern, wenn man will, hundert Mal, und alles funktioniert weiterhin. Dass in dieser Preis- und Güteklasse keine formalen Kompromisse gemacht werden müssen, versteht sich von selbst, ist also nicht erwähnenswert.

Der Almost Real G63 AMG ist ein typisches „ich gönne mir was“-Modellauto. Den sam-

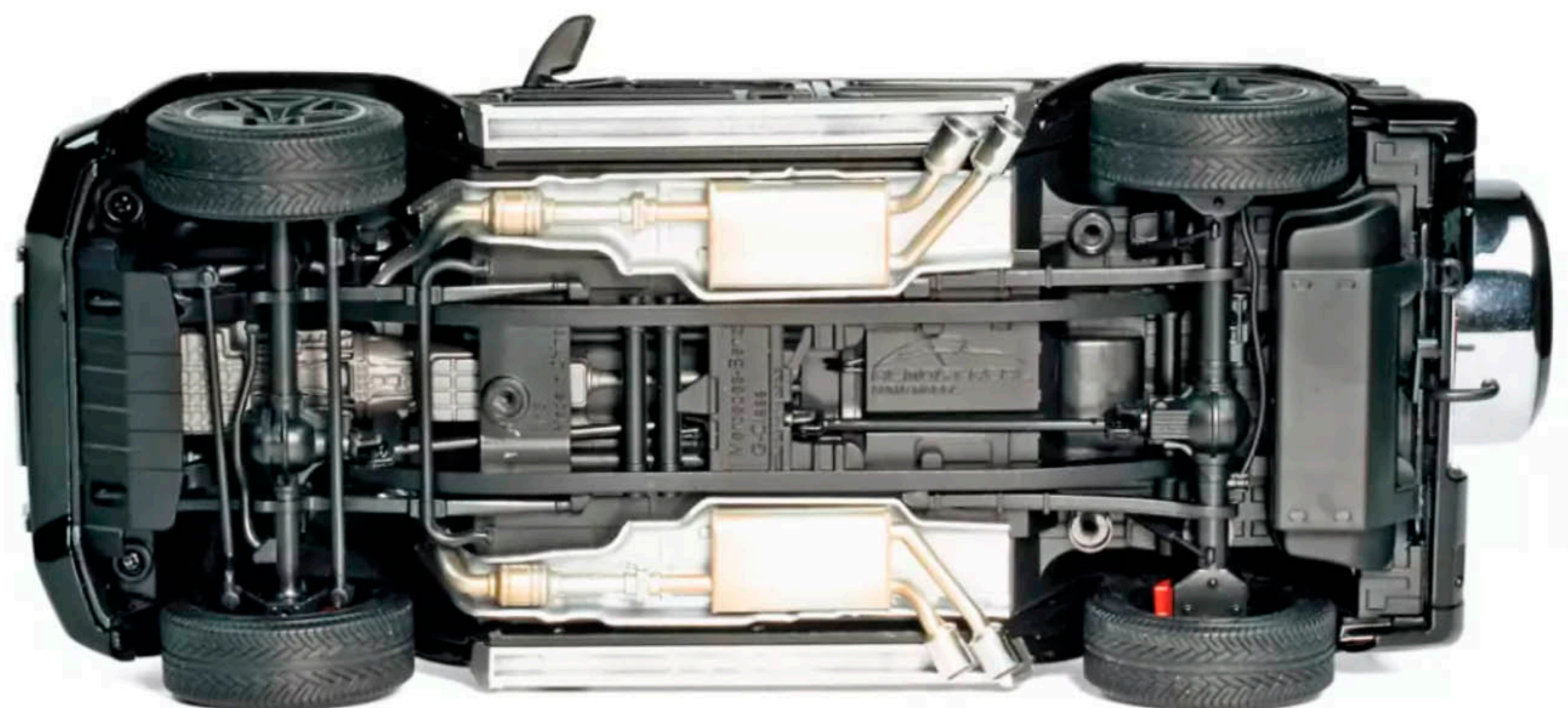


melt auch der fortgeschrittene und wohlhabende Sammler nicht nach Farben. Und glücklicherweise überflutet uns Almost Real auch nicht mit Form- oder Farbvarianten. Das hält sich in Grenzen, und jedes gekaufte Modell will wohl überlegt sein. Aber ist die Entscheidung dann gefallen und steht das Modell zuhause auf dem Schreibtisch oder in der Vitrine, so zaubert es seinem Besitzer stets ein wohl meinendes Lächeln auf die Lippen, Man ist zufrieden mit seiner Entscheidung und bereut sie nicht.

● **820603** Mercedes-AMG G 63 W463 2015, schwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Auflage 800 Exemplare. UVP des Importeurs Minichamps 289,95 €.

Alexander F. Storz

Perfekter Bauch. Die Abgasanlage ist nicht nur silbern lackiert, sondern sogar etwas gebräunt. Das ist sie im Original, nachdem sie das erste Mal so richtig Betriebstemperatur bekommen hat.





Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert;
Prospekt: Archiv Storz

Die Farben der 50er Jahre, hier an einem Epigonen von 1965, als zweifarbig Pastelliges ziemlich out war – im Westen. Der Wartburg 312 rettete die 311er-Karosserie von 1955 bis in die Mitte der 60er. Die Limousine gab es nur ein Jahr lang, bis der moderne Nachfolger 353 erschien. Aber als Kombi und Camping-Limousine lebte der Wartburg 312 bis 1967.



Industrial London hieß der britische IFA-Importeur, der den Wartburg als „große Familienlimousine zum Kleinwagenpreis“ anbot. Der einfarbige 1000 Deluxe auf dem Prospektcover trägt verdächtig kleine Räder, augenscheinlich 13-Zöller. Es handelt sich um jenen Wartburg 312, der als Interimstyp die Technik des künftigen Typs 353 mit der bisherigen Karosserie verband.

Interimslösung

Pastellige Zweifarbenlackierung zu Zeiten, als dies schon ziemlich out war: MCG bringt den klassischen Wartburg 311 und seinen Einjahres-Nachfolger 312, der die alte Karosserie mit der Technik des Nachfolgers verband. Ein richtig schöner, alter Wartburg, auf den wir lange warten mussten.

Beim Modellwechsel von IFA F9 auf Wartburg 311 anno 1955 wurde zunächst die Karosserie erneuert und die Technik in den Folgejahren aktualisiert. Beim folgenden Wechsel vom 311er auf den neuen 353 ging AWE, der Wartburg-Produzent, den umgekehrten Weg, implantierte neue Technik in das alte Modell und schuf so im September 1965 das Interimsmodell Wartburg 312 mit bisherigem Äußerem, aber mit modernem Schraubenfederfahrwerk und Einzelradaufhängung statt hinterer Starrachse an Blattfedern, obendrein wartungsfrei ohne Schmiernippel. Ein Dreivierteljahr später, im Juli 1966, erschien dann der Wartburg 353 mit völlig neuer Karosserie.

Der Wartburg 311 war schnörkellos, nüchtern, ausgewogen, aus jeder Perspektive gefällig, ja geradezu hübsch anzusehen und brachte optisch den Anschluss an internationale Standards. Aber nur optisch. Völlig unzeitgemäß blieben der Dreizylinder-Zweitakter sowie die Rahmenbauweise. Der 45-PS-Motor erhielt per 1969 eine Leistungsspritze um fünf Pferde – die letzte für viele, viele Jahre. Es gab nur einen optischen Unterschied zwischen dem Wartburg 311 und dem 1965er 312, nämlich die Größe der Räder, nunmehr 13-Zöller. Das macht es für MCG einfach, zwei Versionen zu fertigen: Es werden nur andere Räder benötigt, denn alle anderen Unterschiede zwischen 311 und 312 sind technischer Natur und an einem 1:18-sealed-Modellauto nicht zu sehen.

Wir haben uns den Kurzzeit-Wartburg 312 als Muster besorgt, aber das Gesagte gilt für den 311er genauso. Nur die Räder sind anders, größer. Die 311er-Räder stellt MCG je nach Außenfarbe unterschiedlich dar, jeweils mit mittiger Chromradkappe, Felgen silbern oder schwarz. Der 312 trägt Vollchromradabdeckungen, also mittlere Kappe plus Felgenzierring im X-Design, sehr zeittypisch, auch beim VW Käfer beliebt. Vom 311er gibt es bis dato drei Farbvarianten: Beige mit dunkelroten Flanken, Hellgrau mit weißem Dach und Rot mit cremefarbener Flankenunterseite. Der Wartburg 312 in Deluxe-Version ist Babyblau mit weißem Dach und weißer Flankenunterseite, innen einfarbig Hellgrau, Armaturenbrett Babyblau, Lenkrad weiß, Dachhimmel nicht lackiert, sondern ebenfalls hellblau. Der Innenraum ist ordentlich, aber einfach.

Von außen ist der Wartburg eine formale Schönheit, alles bestens umgesetzt.

Die Zierleisten, welche die Zweifarbigkeit trennen, sind natürlich nur aufgedruckt. Denn es gibt das Modell auch in anderen Farbschemata, die anderer Trennlinien bedürfen. Die Form ist einwandfrei, die Details und die Bedruckung ebenso wie die Lackierung. Hübsch gemacht sind die „AWE“-Logos auf Motorhaube und Kofferraumdeckel, hinten auch „Wartburg“ und „312“ als erhabene Chromprägung. Das Armaturenbrett-Decal weist ein Radio auf, womit die eingefahrene Antenne vorne rechts korrespondiert. Als Kennzeichen trägt das Modell nur „312“, ein originales DDR-Kennzeichen fänden wir hübscher.

Es ist schon frappierend, dass es so lange dauert, bis eines der wichtigsten Alltags-DDR-Autos in 1:18 miniaturisiert wird. Da gab und gibt es Coupés, Cabriolets, Roadster, Camping-Limousinen in Großserie oder aus Resine, aber eine ganz normale Limousine nicht. Wirklich eine große Lücke, die MCG hier geschlossen hat. Und überhaupt: Ein Trabant 500/600 aus Zinkdruckguss fehlt auch noch. Also: Brüder, zur Sonne, zur Freiheit, haltet Euch ran, die automobilen Geschichte der DDR ist in 1:18 noch nicht auserzählt!

● **MCG 18300** Wartburg 312 Deluxe 1965 hellblau/weiß. Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:18. UVP 64,95 €. **Alexander F. Storz**





Nachdem von DNA-Collectibles nach deren bedauerndem Aus keine neuen 1:18-Volvos mehr zu erwarten sind, müssen wir uns an Otto-Mobilen erfreuen. Und tun es: schöner 850 R! Akkurate Verarbeitung, das Kofferraumschloss sogar in einer leichten Karosserievertiefung, guter Schriftzug.

Modellfotos: Alexander F. Storz



Ein Elch in Höchstform

Ein feuerwehrroter Volvo muss ein schneller Volvo sein. Ottomobile bringt den 850 R in Bright Red 609 mit seinen typischen Volans-Alus, ein 255 km/h schneller Superelch in Bestform.

Der letzte Volvo im Jan-Wilsgaard-Design. Also der letzte, echte Ziegelstein. In der Entwicklung das „Project Galaxy“, der erste Volvo mit Frontantrieb und quer eingebautem Motor, obendrein mit ungerader Zylinderzahl, deren fünf. Als der Volvo 850 anno 1992 erschien, war das Volvo-Angebot in seiner Klasse recht unübersichtlich. Es gab noch die Vorgängerbaureihe, den 740 und den 940, obendrein erlebte der epische 240 seine letzten Jahre. Der Volvo-Kunde konnte also zwischen Heck- und Frontantrieb wählen, zwischen konservativer und progressiver Technik. Richtig sportlich wurde er 1994 mit dem 850 T5 Turbo, 225 PS stark und dann kam im Folgejahr als Sondermodell der 850 T-5R, zunächst nur in Gelb lieferbar (und im Volksmund daher „T-Gul“, also T-Gelb, genannt), 240 PS und Overboost-Funktion (erhöhter Ladedruck des Turboladers, kurzfristig 15 Mehr-PS). Das Sondermodell hatte seiner-

zeit lediglich die Aufgabe, den Volvo 850 für die britische Tourenwagen-Meisterschaft zu homologieren. Aber er war ein so großer Erfolg, dass Volvo im Frühling 1996 aus dem T-5R-Sondermodell ein Serienmodell machte: den 850 R, nicht limitiert, lieferbar als Limousine oder Kombi, zwar in mehreren Farben erhältlich, aber in Feuerrot lanciert und vermarktet – daher im Volksmund als T-Röd (also T-Rot) in die Volvo-Geschichte eingegangen. Fette und grollende 250 PS und 255 km/h Höchstgeschwindigkeit dank verstärktem Getriebe und Differenzialsperre mit Visco-Kupplung, in Produktion bis Ende 1996. Ein Jahr später lief die 850er-Reihe zugunsten des S 70 und VC 70 aus, keine Neukonstruktionen, sondern der umfangreich modernisierte 850er.

Vom 850 T5R erbte der 850R das Äußere, den Karosseriekitt, die Alus mit Pirelli P-Zero-Reifen, die Alcantara-Innenausstattung mit Walnussholz-Intarsien, neu gegenüber dem T-5R war der Heckspoiler und ein

Audiosystem mit acht Lautsprechern und einem CD-Player (das war damals unerhört!). Ebenfalls neu war die Möglichkeit, den Super-Volvo mit Automatik zu ordern, dann nur 240 PS. Also ein Topmodell und ein Youngtimer, genau das Richtige für Ottomobile.

Er entspricht den Erwartungen. Die typischen 7x17-Zoll-Alufelgen namens Volans des 850 R hat Ottomobile perfekt getroffen, inklusive dahinter liegenden Scheiben und Zangen, der einzige Chrom ist der Kühlergrill, hübsch die Scheinwerfer-Wischer, gut gemacht die Sonnenblendfolie am oberen Windschutzscheibenrand. Der Innenraum mit schön gerafften Ledersitzen ist sehr dunkel, fast ebenso dunkel ist das Walnussholz, aber deutlich erkennbar und schön gemasert. So soll ein Ottomobile-Volvo aussehen, er macht rundweg Freude.

● **OT427** Volvo 850 R 1996 rot. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **Alexander F. Storz**

Volvo T-Röd – so nannten seine Freunde den 850 R im Gegensatz zum T-Gul, seinem Vorgänger 850 T-5R, einem limitierten Sondermodell. T-Rot deshalb, weil der 850 R in Rot präsentiert und fast immer in Rot lackiert wurde.



Foto: Archiv Volvo

Erscheint im 9. Jahrgang
 ISSN 2365-6646
www.caramini.de

Herausgeber und Verlag:
 Expromo Verlag Birgitta Gilbert
 Sitz: Reiserweg 89, D-47269 Duisburg

Anschrift Verlagsbüro und Redaktion:
 Postfach 29 01 68, D-47261 Duisburg
 Angermunder Straße 198
 D-47269 Duisburg-Rahm

Verlag, Anzeigen und Abonnements:
 Birgitta Gilbert (verantw.)
 E-Mail: verlag@gilbert-medien.de
 Telefon +49 (0)203 / 712 74 71
 Telefax +49 (0)203 / 712 74 72

Redaktionsleitung:
 Hans-Joachim Gilbert (gil)
 Telefon +49 (0)203 / 712 74 73
 E-Mail: car-redaktion@caramini.de

Redaktion:
 Maik Altfeldt (ma), Kurt Richter (kr),
 Wolfgang Rüppel (wr), Stefan Schwiertz
 (schw), Johannes Schwörzer (js),
 Alexander Franc Storz (afs), Günter Weirich

Grafische Gestaltung:
 Sandra Kaufmann

Leserservice:
 ABO-Hotline: +49 (0)203 / 712 74 71
 ABO-Mail: verlag@gilbert-medien.de
 Leserbrief: info@caramini.de

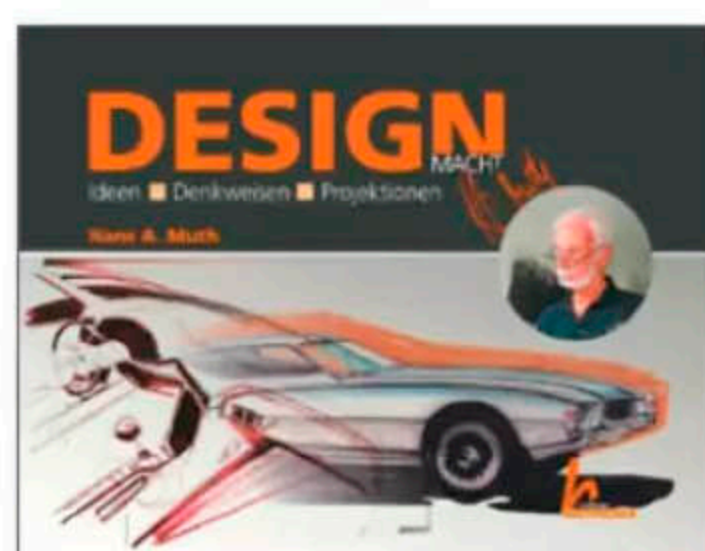
Druck:
 D+L Printpartner GmbH,
 D-46395 Bocholt, www.dul-print.de

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 beigefügt wurde. Mit der Einreichung von Manuskripten erklärt der Einsender, dass er im Besitz aller Urheberrechte ist, auch gegenüber Dritten, und den Beitrag nicht zeitgleich anderen Publikationen zur Veröffentlichung angeboten hat. Mit der Übernahme und Honorierung erwirbt der Verlag das einmalige Nutzungsrecht in Print- und elektronischen Medien.

Preise: Einzelheft: Deutschland 6,90 €, Österreich und Luxemburg je 8,00 €, Schweiz 9,00 CHF; Jahresabonnement mit 8 Ausgaben 49,50 € (in D frei Haus), Ausland Europa und Welt zuzüglich Portoaufschlag. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 2023.

LESENSWERTES



Design macht Mut(h) – Ideen, Denkweisen, Projektionen

Hans A. Muth, Oberhaching (Dustri-Verlag) 2020. 184 Seiten.
 ISBN 978-3-87185-555-9. Preis 39,50 €.

Hochinteressantes Buch, aber nicht schön zu lesen. Wer sich durchbeißt, erfährt viel über Design und den Beruf des Designers, quält sich aber durch den technokratischen und selbstgefälligen Schreibstil von Hans A. Muth. Dieses Buch bedeutet Informationen, für die und um die man kämpfen muss. Wer es bis zum Ende liest, darf sich als Held fühlen. Und er ist danach ein Adept in der Materie. Hans A. Muth war in den späten 60er und frühen 70er Jahren Designer bei Ford in Köln, und der Auto-Liebhaber hofft auf Anekdoten und Hintergründiges über seine damalige Beteiligung am Knudsen-Taunus und am ersten Granada. Aber Autos scheint Muth aus seiner Vita weitgehend ausgeblendet zu haben. Er doziert über Motorrad-Design. Das war sein Leben. Er war es, der überhaupt erst professionelles Design in die Motorradwelt brachte – zuerst bei der BMW R90 S. Das erschwert die Lektüre für Autoliebhaber umso mehr. Es ist nicht ihr Thema. Aber das Thema Design ist generell interessant, und darum ist Muths Buch interessant. Wenn es nur einfacher zu lesen wäre, weniger selbstverliebt, weniger egozentrisch! Designer müssen wohl exaltiert und leicht narzisstisch veranlagt sein. Das Buch ist in einem Fachzeitschriftenverlag für Ärzte erschienen. Das spricht Bände. Die dafür prädestinierten Auto- oder Fahrzeugverlage haben das Manuskript wohl abgelehnt. Einem Verleger, der mit der Materie der Medizintechnik und dem Duktus der Mediziner vertraut ist, ist Muths Sprache hingegen genehm und selbstverständlich. Er hinterfragt sie nicht. In den Absätzen zu seinen Autodesign-Erfahrungen lässt Muth den Leser an einigem Internen teilhaben, was interessant ist, wenn auch teilweise bemüht lustig geschrieben (Menschen werden in ihrem Dialekt zitiert). Doch Muth sieht im Automobildesign nur die Pflicht, im Motorrad-Design hingegen die Kür. Er hat das Outfit der BMW R90 S gezeichnet und bezeichnet sich als Erfinder derselben, und BMW-Boxer-Fans werden diese Kapitel sicher verschlingen. Doch bei BMW hat er nur geübt, zur Genialität schwang sich Muth nach eigener Einschätzung bei Suzuki und anderen japanischen Zweiradartisten auf, und das nimmt die zweite Hälfte des Buches ein. Wer gerne die Auto- und Arbeitsbiographie eines Designers liest, der alles richtig gemacht hat und immer recht hatte, aber, zumindest bei seinem Rauswurf bei BMW, unter ignoranten Vorständen litt, die nicht in der Lage waren, seine Genialität zu begreifen, hat Vergnügen an dem Buch. Und wer Hans A. Muths Selbstverliebtheit ausblendet, erfährt ungemein viel über die Arbeitsabläufe und das Selbstverständnis eines Designers, der gerne VIP-Klasse reist. **afs**

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:43 Almost Real: Über-Gehs in Bestform

Farbenfroh, limitiert, konstruktiv in Bestform, detailverliebt wie kein anderer 43er: Almost Real bringt die aktuelle Mercedes G-Klasse in diversen High-End-Varianten und beweist, welche Meisterleistungen in 1:43 möglich sind.



1:87 Brekina: Gestatten, Martin. Aston Martin

Seine Bauzeit war kurz, sie dauerte nur von 1963 bis 1965. Aber seine Auftritte als Dienstwagen von James Bond machten den Aston Martin DB 5 unsterblich – über Generationen hinweg. Brekina bringt das Sportcoupé, allerdings komplett unbewaffnet.



1:18 Einer für die Familie

BMW Touring, das klingt nach Familienauto. Der gebürtige Bayer, Baureihe E 39 der 5er Reihe, lief ab 1995 von den Bändern, der Touring allerdings erst ab 1997. Es gab ihn mit Vier- und Sechszylindern, Spitzenmodell war der M5. Bei KK-Scale läuft der 5er Touring jetzt vom Band.



Caramini
 6/2023 erscheint am:
 Freitag, 2. Juni 2023
 Jetzt immer freitags!

AUTOart™

1:18 PORSCHE 911 (991.2) GT2 RS '17

78187 WEISSACH PACKAGE (ACID GREEN)



**1:18 TOYOTA
CELICA LIFTBACK
2000 GT (RA25)
1973**

78767 TURQUOISE BLUE MET.

**1:18 PORSCHE 911
(991.2) GT2 RS
WEISSACH
PACKAGE**

78186 BLACK

**1:18 PORSCHE 911
(991.2) GT2 RS
WEISSACH
PACKAGE**

78174 GT SILVER

**1:18 FORD GT
2022 64
PROTOTYPE
HERITAGE EDITION
ALAN MANN**

72927 RED / GOLD STRIPES

**1:18 LAMBORGHINI
HURACÁN EVO
2019**

79213 ROSSO BIA



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

www.modelissimo.de

Frühlings Sale 10% auf über 3.000 Artikel

gültig bis zum 31.05.2023



1:18



Artikel: 97502
~~299,95€~~ - 199,95€



Schuco

1:18

Artikel: 95530
~~149,95€~~ - 99,95€

NOREV 1:18

Exklusiv



Artikel: 97675
89,95€

Exklusiv



Artikel: 97674
89,95€

Exklusiv



Artikel: 97676
74,95€

Exklusiv



Artikel: 97209
74,95€

NOREV 1:18

Exklusiv



Artikel: 96512
99,95€

Exklusiv



Artikel: 95905
69,95€

Exklusiv



Artikel: 95904
69,95€



Artikel: 97208
69,95€

Xscale 1:18



Artikel: 97497
79,95€



Artikel: 97499
99,95€



Artikel: 97345
79,95€



Artikel: 97346
79,95€

Schuco

1:18



Artikel: 97155
99,95€



Artikel: 97156
99,95€



Artikel: 90506
~~159,95€~~ - 99,95€



Artikel: 92471
~~159,95€~~ - 99,95€

Burago

1:18



Artikel: 97416
89,95€



Artikel: 91272
~~47,95€~~ - 29,95€



Artikel: 97386
54,95€



Artikel: 97657
69,95€

MINICHAMPS

1:43



96714
34,95€



96715
34,95€



96716
34,95€



96717
34,95€

Modelissimo Kosmann oHG
Inh.: Martin u. Martina Kosmann
Messingweg 47 - 48308 Senden
Irrtümer vorbehalten



Telefon: +49 2597 / 69 23 00
Fax: +49 2597 / 69 23 020
Email: info@modelissimo.de
www.modelissimo.eu