

NEO 1:43
Rattenscharf:
Der VW Golf I in
Rieger-Montur



BREKINA 1:87
James Bond
machte den
DB5 berühmt



7,50 € (D) · 9,70 CHF · 8,70 € (A+L)
www.caramini.de

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Juli/August

7-8/2023



Steve McQueens Speedster in 1:12

Star-Rummel



AUTOart: McLaren

Ohne Ecken und Kanten



Mercedes G-Klasse

**Diese flotte
Kiste ist nicht
zu bremsen**



WIKING – SERIE 1:87
Farbenfrohes auch für Camper



GMTS 1:50 – SAURER UND MAGIRUS
Stehen die Golden Oldies vor dem Ende?



IXO – US-TRUCKS IN 1:43
Auf dem Highway ist echt die Hölle los



Model Car World.com

MODEL CAR
1:18



Exklusiv

Opel Kadett C Coupe, 1975
Nr. 262203 **64.95 €**

ixo
1:43



Toyota GR Yaris Rally1, S.Ogier, B.Veillas,
WRC, Rally Monte Carlo, 2022
Nr. 256723 **39.95 €**

MODEL CAR
GROUP

1:18



Chevrolet Caprice,
FBI Police, 1987
Nr. 259168 **64.95 €**



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



Fiat Polski 126p, 1972
Nr. 260096 **64.95 €**



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



Lincoln Continental Mark V, 1978
Nr. 259690 **64.95 €**



Mercedes 300 E (W124), 1984
Nr. 260033 **64.95 €**



Mercedes 600 (W100)
Pullman, 1969
Nr. 238395 **69.95 €**



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



Skoda 1000 MB, 1964
Nr. 252646 **64.95 €**



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



BMW 320 Gr.5, Rodenstock,
Zolder, M.Winkelhock DRM, 1979
Nr. 254278 **69.95 €**



V.J.Todt, Tour de Corse, 1969
Nr. 252706 **69.95 €**



Ford Capri Turbo Gr.5, Zolder,
H.Ertl Sachs, Zakspeed Racing,
DRM, 1980
Nr. 250718 **69.95 €**



Porsche 935 J, Liqui
Moly, R.Stommelen, DRM,
Spa-Francorchamps, 1980
Nr. 254275 **69.95 €**



Lotus Ford 79, Martini, M.Andretti,
John Player Team Lotus,
Fomel 1, GP Argentinien, 1979
Nr. 260057 **64.95 €**

1:18



Buick Roadmaster 80-C
Four-Door Phaeton, 1937
Nr. 228790 **119.95 €**



Fiat Dino Coupe, 1967
Nr. 245956 **119.95 €**



Land Rover Lightweight
Series III, Hard Top, 1973
Nr. 229393 **119.95 €**



Vector M12, 1995
Nr. 229114 **119.95 €**



Volvo P 220 Amazon, 1965
Nr. 250794 **119.95 €**

ixo 1:18



Fiat 131 Abarth, 1980
Nr. 256843 **64.95 €**



Ford Sierra RS Cosworth, 1988
Nr. 256831 **64.95 €**



Opel Ascona B 400, 1982
Nr. 256839 **64.95 €**



Subaru Legacy RS, 1991
Nr. 259438 **64.95 €**



Zubehör Rädereset:
OZ Superturismo WRC,
Nr. 262712 **16.95 €**



Anhänger Autotrailer
Nr. 249583 **32.95 €**



Audi quattro, S.Blomqvist,
B.Cederberg, Rallye WM,
1000 Lakes Rally, 1982
Nr. 254935 **69.95 €**



BMW M1, Rally WM, B.Darniche,
A.Mahe, Tour de Corse, 1982
Nr. 256773 **69.95 €**



Fiat 131 Abarth, W.Röhl,
C.Geisdörfer, Minolta, Rallye
DM, Rally Hunsrück, 1979
Nr. 252312 **69.95 €** **39.00 €**



Ford Escort MK I RS 1600,
H.Mikkola, J.Porter, 1973
Nr. 261881 **72.95 €**

ixo 1:43



Ford Puma Rally, S.Loeb,
I.Galmiche, 2022
Nr. 256719 **39.95 €**



Hyundai i20 N Rally1, T.Neuville,
M.Wydaeghe, Rallye Croatia, 2022
Nr. 258803 **39.95 €**



Citroen C3 Rally 2, S.Lefebvre,
A.Malfoy, WRC2, Rally Ypern, 2022
Nr. 261783 **39.95 €**



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



Volvo 142, M.Alen, A.Aho,
RAC Rally, 1972
Nr. 263071 **39.95 €**



DAF 2800, 1975
Nr. 263391 **32.95 €**



Freightliner FLA, 1993
Nr. 263394 **32.95 €**



GMC General, 1980
Nr. 258782 **32.95 €**



Kenworth W 900, 1976
Nr. 261770 **32.95 €**



Renault R420, 1986
Nr. 258788 **32.95 €**

Mehr Informationen:

YouTube **Model Car World**

+49 6145 54560

Model Car World.com

Liebe Leserinnen, liebe Leser.

erinnern Sie sich noch an ihre ersten Modellautos? In ziemlicher Regelmäßigkeit erhalten wir Bilddokumente von Lesern, aufgenommen in ihren Jugendtagen. Modell- oder Spielzeugautos als Geschenke zu Weihnachten, Ostern, Geburtstag – das waren die Anlässe, zu denen solche gewiss raren Bilddokumente angefertigt wurden. Umso schöner, wenn wir immer wieder aus solchen Familienalben etwas auf unserer Seite „Zu guter Letzt“ zeigen können. So richtig in Schwung kamen Modellautos als Zubehör zu Modelleisenbahnen. Die Nachfrage entwickelte sich zunächst parallel zur Popularität der Modellbahn-Maßstäbe, und am Anfang war die Spur Null populär, also der Maßstab 1:43. Halb-Null (H0) wuchs in den 50er Jahren heran. Und was fuhr man dazu? Wiking, Wiking, Wiking.



Solche einfachen Zusammenhänge sind heute nicht mehr gegeben. Gewiss gibt es Abhängigkeiten, aber die Sammlermärkte haben längst ihre eigenen Regeln. Was im Modellautomarkt derzeit Konjunktur hat, sind ein großer und ein kleiner Maßstab. 1:18 ist bei den Großen das Maß der Dinge, daran mögen gelegentliche Zwölfer-Miniaturen zwar rütteln, aber sie erschüttern den Markt nicht. 1:18 ist groß genug, um alles, was man sehen und fühlen möchte, mit den eigenen Sinnen aufnehmen zu können. Im Kleinen ist es der Maßstab 1:87, der boomt und boomt und boomt.

Nun fragen wir uns, warum der Markt sich so polarisiert darstellt. Landläufig hält sich die Meinung, in 1:87 könnte man nichts so eindrucksvoll sehen und befühlen wie bei einem 18er Modell. 87er-Modelle stünden eher in einem Bezug zu ihrem Umfeld. Gut, die Firma Schwarzbau, die Spedition Wandt, die Sattelzüge von ASG – diese Liste an Themenfeldern ließe sich unendlich fortsetzen und findet gewiss nicht ihren Abschluss bei den momentan so nachgefragten New Yorker Feuerwehrmodellen von PCX87. Hat man eines dieser Fire Engines, hat man eigentlich keines – man braucht alle. Dem Modellbahner würden vielleicht zwei für sein Feuerwehrhäuschen genügen. In der Vitrine schafft der Sammler Platz für das, was er haben will. Da tut sich der Ha-Nuller – bei gleicher Stückzahl – leichter als der Sammler von Großmodellen.

Doch warum unterstellen wir, dass man nur einen Maßstab sammelt? Immer öfter ist zu beobachten, dass Fahrzeuge in 1:87 auch schon in anderen Maßstäben erschienen sind. Manta B Mattig, BMW 02 Turbo, die Tuning-Attribute der Originalen, besonders der 70er und 80er Jahre, lassen sich heutzutage auch in 1:87 bestens nachbilden. Das eröffnet der Sammel Leidenschaft neue Perspektiven: Themen, quer durch die Maßstäbe. Zumindest in zwei. Vielleicht fangen Sie bald noch mal an – mit einem anderen, zweiten Maßstab. Was wird dann ihr erstes Modellauto sein?

Ihr Hans-Joachim Gilbert

GESCHICHTE ERLEBEN MIT ALEXANDER F. STORZ

OPEL MANTA STORY

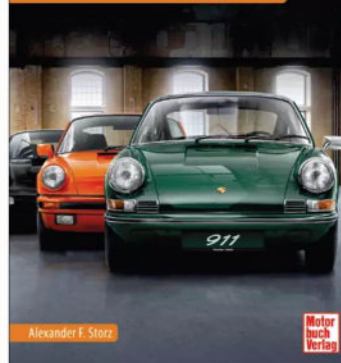
DIE ROCHEN
AUS RÜSSELSHEIM



NEU! 240 Seiten, 400 Abbildungen, 230 x 265 mm
ISBN 978-3-613-04543-9 € 39,90

PORSCHE 911

DIE FRÜHEN JAHRE (1963–1989)



NEU! 192 Seiten, 400 Abbildungen, 210 x 280 mm
ISBN 978-3-613-04537-8 € 32,00

FORD LKW

VOM TYP AA ZUM TRANSIT 1928–1986



176 Seiten, 350 Abbildungen, 210 x 280 mm
ISBN 978-3-613-04494-4 € 29,90

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

Motor
buch
Verlag



1:87 Schuco: Porsche 935
Gruppe 5 für alle **Seite 66**



1:18 Solido: Zwei Bullis
mit Pritsche **Seite 42**



1:43 Ixo: Zwei Amis
im Custom Look **Seite 77**



1:87 Rietze: Nachbarn
sollen aufpassen! **Seite 60**

Leser-Rubriken

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

1:18

Modelissimo/Norev: Manta B

6 Manta, Manta

Herbst-Neuheiten für Opel-Fans

AUTOart: McLaren Speedtail 2020

8 Der schnelle Schwanz

Alles fließt an diesem Sportwagen

Norev: VW 1303 LS Cabriolet 1973

11 Die Blinker oder die Farbe?

Schöner Käfer in eigenwilligem Silber

KK-Scale: Porsche 356 A Speedster in 1:12

22 Porsche im Star-Rummel

Großes Auto-Kino der 1950er Jahre

Kyosho: Lamborghini Miura SVR 1974/75

24 Der echte SVR

Warum das ein einzigartiges Auto ist

Ottomobile: Alpina B10 4.0 Touring 1993

28 Büffelherz im Touring

Der Ser als eindrucksvoller Kombi

Minichamps: Mercedes G-Klasse W463

29 Unser täglich G...

All-open-Modell mit neuem Fahrwerk

1:18

Almost Real: Mercedes-AMG G 63 2015

30 Reflexion seiner DNA

Die G-Klasse im orangen AMG-Dress

Norev: Alfa Romeo 1750 GTV 1970

32 Höhe- und Endpunkt des „Bertone“

Das Farb-Duo rollt auf neuen Felgen

MCG: Ferrari 312 T2B Niki Lauda 1977

34 Das Jahr des Niki Lauda

Womit Niki unerreichbar schnell war

MCG: Saab 900 Turbo 1981

35 Der automobile Freigeist

Ein Skandinavier der alten Schule

MCG: Opel Diplomat B

36 Wettlauf der Diplomaten

Was diesen vom Norev-Bruder trennt

Norev: Mercedes 560 SEL und 190 E

38 Wie grün ist die Nelke?

Auf diesem Grün sticht Chrom gut ab

MCG: Renault RS 11 Formel 1 1979

40 Von wegen gelber Teepott

Der Wegbereiter des F1-Turbomotors

Ixo: Ford Puma Rallye Monte Carlo

41 Der Puma wird erwachsen

Der Große trägt einen Kühlerschutz

1:18

Solido: Volkswagen T2a Pritsche 1970

42 Coole Pritsche

Zweifarbenlook und Gepäckträger

Norev: VW Golf II GTI Fire & Ice 1990

44 Der bewegte Golf

Willi Bogner gab die Inspiration

Solido: Neuheiten

45 Variationen im Sommer

Ford Mustang, Mercedes CLA und zwei Rallye-Kraftpakete

MCG: Hyundai i 30 N

46 Böller aus Südkorea

Rote Akzente deuten die Kraft an

MCG: Ford Granada L 1975

48 Der Fahnder-Granada

Grün ist der legendäre Dienstwagen des TV-Kommissars

Sonic/Hachette: Opel-Sammlung

94 Abschiedsvorstellung

Kiosk-Modelle in 1:25: Mit dem Opel Kapitän 1958 endet die Serie

KK-Scale: Mercedes-Benz 300 Sc

96 Eine exklusive Schönheit

Teuer und gediegen: Dieser Reisesportwagen ist eine Rarität



1:18 Kyosho: Der besondere Miura **Seite 24**

1:43 Minichamps: Red Bull in Bestform **Seite 82**



1:87 PCX87: Der 02er mit dem Turbo **Seite 56**



1:18 MCG: Bei Opel war der die Spitze **Seite 36**



1:43 Norev: Der Audi mit Leberkäs **Seite 76**



1:87

Wiking: Serien-Neuheiten

50 Viele neue Farben

Ein Wiedersehen als Farbvarianten

Brekina: Neuheiten

54 Geschüttelt, nicht gerührt

Der Aston Martin von James Bond

PCX87: Neuheiten

56 Heiß auf die New Yorker

Begehrte US-Feuerwehr-Fahrzeuge

Busch: Themen-Abwandlungen

58 Auf der Suche nach Energie

Drei Mercedes-Versuchsfahrzeuge

Rietze: Neuheiten

60 Die Cab-Kabine ist da

Magirus-Löschfahrzeug im Doppel

Wiking: Sondermodelle

62 Oldies fürs Auto-Museum

Porsche 904 und Mercedes 300 SL zur Museumseröffnung im Juli

Minichamps: Modelle im 3D-Druck

64 Neues Sortiment

Ein filigranes Angebot für Bastelfans

Schuco: Camper und Lkw

66 Zeit für Camping-Freunde

VW-Camper und Mercedes-Lkw

1:87

Micro City 87: Neuheiten

68 Der mit den Augen blinzelt

Der Toyota mit Klappscheinwerfern

1:32

Wiking: Landtechnik

69 Feinjustierung

Fendt 924 Vario und Anhänger: Modellpflege im Land-Programm

1:43

Neo: Volkswagen Golf I

74 Sowas von Zeitgeist...

Rieger – rattenscharfer Tuning-Golf

Norev: Audi 80 B2 und Polizei 1978

76 Audi vom Leberkäsjunkie

Zwei Audi-Modelle, deren Fahrer durchaus szenebekannt sind

Ixo: Custom-Cars

77 Red Hot Chili Peppers

Zwei Amis im aufgedonneten Look

Almost Real: Mercedes G-Klasse

78 Über-Gehs in Bestform

Farbenfrohe High-End-Varianten

Ixo: Lancia Integrale 16V

81 Einer kam durch

Schauplatz Safari-Rallye von 1990

1:43

Minichamps: Red Bull Honda Racing

82 Ein bildschönes Pärchen

Die Racer von Verstappen und Perez

Norev: Renault 4L 1968

83 Von Enten unterdrückt

Der Kompakte war kein Statement

Norev: Berliet T100 Numéro 4 „Tulsa“

84 Eine Riese im Ziegelformat

Ein mächtiger Lkw von Vieren

Norev: Berliet T100 N° 11957

86 Es folgt der Erste

Zweites Modell ist der Erstgebaute

Ixo: Praga V3S Pritsche und Tatra 111

87 Tschechische Arbeiter

Mittelschwere Standard-Lastwagen

Ixo: Volvo 165, 66 GL Kombi, 740 Turbo

88 Den Trend verpennt

Drei spannende Volvos, doch nur zwei kennt man schon

Ixo:US-Trucks

92 Keep on Truckin!

Lastwagen mit Chrom und Kabinen

1:50

GMTS: Saurer D 330

90 Schlussakkord

Heinrich Brinkmeier liefert seine letzten Golden Oldies aus

Der heißeste Manta trägt ein Farbkleid in „Arctic white“: Manta 400, gedacht für den Einsatz in der Gruppe B. Er sollte die Nachfolge des Ascona 400 antreten. Von Modelissimo kommt im Herbst die Straßenversion.



Manta-Mania

Opel-Freunde werden begeistert sein, denn Modelissimo hat sich der Manta-B-Versionen angenommen, gebaut von 1975 bis 1988. Das 1:18-Modell der Opel-Legende wird schon in naher Zukunft in fünf unterschiedlichen Varianten angeboten werden. Bevor es soweit ist, legen die ersten Vorserienmodelle einen Blitzbesuch bei Caramini ein.

Manta – da funkeln die Augen der Opel-Fans, der Puls beschleunigt sich. Wow, was konnten 110 PS für eine Faszination auslösen, im Serien-Manta GSi, in der zuletzt bis zum Produktionsende 1988 erhältlichen Version. Dann entschlief Opels Antwort auf den Ford Capri, der seinen Namen von einem Knorpelfisch erhalten hatte, dem Manta-Rochen. 1,05 Millionen Exemplare waren in knapp zwei Jahrzehnten von den Bändern gerollt, Manta A und Manta B teilten sich das fast brüderlich auf. Und nun will der Autokonzern Stellantis die einstigen General Motors-Geschöpfe mit neuem Leben erwecken. Elektrisch, als Manta GSE Elektro MOD, unverkennbar in die Silhouette eines Manta A gesteckt. Und

das legendäre Manta-Logo, der Rochen, soll mit 147 elektrischen PS zu neuem Leben erweckt werden.

Manta, der schier Unsterbliche. Vielleicht wird sich schon im vielbeschworenen Zielmarken-Jahr 2030 ein Modellautohersteller dieses elektrischen Manta GSe annehmen. Bis dahin orientiert sich die Fangemeinde

an früheren Manta-Vorbildern, und für die Fans des Manta B, dessen inoffizielles Co-Logo der Fuchsschwanz ist, macht Modelissimo nun die Tore weit auf, mit exklusiven, von Norev gefertigten des Manta B in beiden Karosserieformen: als Manta und als Manta CC.

Beide Ausführungen waren nur noch als Gebrauchtwagen zu bekommen, als im Jahre 1991 der große Hype um den Manta ausbrach. Damals starteten fast zeitgleich zwei Filme, die in Deutschland den Opel Manta und erst recht Till Schweiger zur Stars erhoben. „Manta, Manta“ und „Manta – der Film“ waren inhaltlich praktisch identisch, handelten von erster Liebe, Streit, Versöhnung und endeten natürlich mit einem Happy End. Beide Hauptdarsteller, Till Schweiger und Sebastian Rudolph, verbindet man noch heute mit ihren Filmnamen „Bertie“ und „Manfred Manni Grabowski“. Zusätzlich prallten zwei automobile Weltanschauungen aufeinander: Opel Manta versus Golf GTI.



Die CC-Variante des Manta mit fließendem Heck und großer Klappe stellt quasi einen Sport-Kombi dar. Modelissimo wird ihn als weißen GSi und als roten GT/E anbieten, der übrigens die hübscheren Felgen hat.



Der Manta GT/E, die Ikone vieler Autofans und bekannt geworden durch die beiden Manta-Filme von 1991, zeigt sich mit kleinem Heckbürzel und dem Original entsprechenden Felgen. Hersteller Norev hat da im Auftrag für Modelissimo ganze Arbeit geleistet.

Unsere Vorstellung beginnen wir mit dem Manta 400. Gedacht als Nachfolger des Ascona 400, debütierte der Manta 400 in Genf 1981. Das Auto war eine Zusammenarbeit zwischen Opel und der Tuning-Firma Irmischer, gedacht für den Einsatz in der Gruppe B und das, obwohl Röhr/Geistdörfer erst 1982 Rallye-Weltmeister in einem Gruppe B Ascona 400 wurden. Das Vorbild der Straßenversion, wie Modelissimo sie demnächst anbieten wird, hatte einen Hubraum von 2,4 Liter und leistete 144 PS, bei der Rallye-Variante gallopierten 250 PS los; eine Zwangsbeatmung hielt Opel für unnötig. Äußerlich sah die zivile Version des B 400 kaum verändert aus. Natürlich bot Irmischer für den Rallye-Einsatz breitere Felgen, Karosserieverbreiterungen, Spoilerlippen und anderes „Rallye-Gedöns“ an. Herzstück des Straßen-Manta war aber der Motor mit seinem Querstromkopf, 16 Ventilen und zwei oben liegenden Nockenwellen; serienmäßig wurde ein Fünfgang-Getriebe verbaut.

Kommen wir zur Miniatur, gefertigt von Norev in 1:18. Perfekt im Farbton „Arctic white“ lackiert, dazu die dezenten Streifen, so macht die Miniatur schon einen rundum guten Eindruck. Die beiden Kühlluftschlitze im Grill, die authentischen Felgen samt ihren Scheiben, die Rückspiegel und der kleine, am Heck aufgesetzte Spoiler belegen, der kleine Manta aus der Gattung der Knorpelfische, zeigt sich äußerlich sehr gut umgesetzt. Ebenfalls erwähnenswert ist der schön detaillierte Unterboden samt Abgasanlage, auch kein Standard in dieser Preisklasse. Und wie schneidet das Innenleben ab? Ebenfalls kann es hier nur heißen, einfach prima. Typkonformes Lenkrad, gelungenes, mit skalierten Instrumenten ausgestattetes Armaturenbrett, dazu Sportsitze im Opel-Look – alles da. Fazit also, ein überaus gelungenes Modell eines sportlichen Manta B.

Zweiter Manta im Schwarm ist der GT/E. Was dem Verfasser hier bewusst wurde, ist das Verschwinden vieler Coupés, wie sie in den 70er und 80er Jahren zum Straßenbild gehörten, wie Opel Manta, Ford Capri oder das Scirocco-Coupé. Autos, die sich damals die meisten arbeitenden Menschen leisten konnten. Heute etwas Adäquates zu finden



Fotos: Wolfgang Ruppel

ist schon schwieriger. Der GT/E war so ein Auto. Sportlich, deutschlandweit bekannt durch die beiden Manta-Filme, war dieses Auto eine Ikone vieler, fast ausschließlich jugendlicher Autofans, denen es besonders der GT/E angetan hatte – andererseits mussten viele Manta-Fahrer Hohn und Spott der älteren Generation ertragen. Der 1,9 Liter große Motor leistete 105 PS, kurze Zeit später, 1978, wuchsen die Motoren schon auf 2,0 Liter und die Leistung betrug nun 110 PS. Auch dieser, in einem metallischen Grauton fehlerfrei lackierte GT/E zeigt sich bestens in Schuss, innen wie außen. Exakte, in der richtigen Tiefe liegende Gravuren, dazu eine stimmige Gesamtanmutung der Karosserie samt ihrem kleinen, vorbildgerecht angesetzten Heckbürzel, alles ist akribisch umgesetzt. Dazu kommt noch ein detailreicher Unterboden samt Abgasanlage, präzise eingepasste Scheiben und auch die dem Original entsprechenden Felgen belegen den bekannt guten Norev-Formenbau. Wie auch beim Manta 400 zeigt sich das Interieur von seiner besten Seite mit farblich sehr schönen Sitzbezügen, einem klasse Armaturenbrett – auch bei dieser Miniatur wurden alle Register gezogen.

Ganz in unschuldiges Weiß gekleidet fährt der Opel Manta CC GSI vor. Ein komfortables, sportliches Auto, das sich aber blitzschnell mit zwei, drei Handgriffen in einen komfortablen Lastenesel verwandeln ließ. So konnten, um nur drei Beispiele zu nennen, Angel-, Wasserski- oder Tauchausrüstungen ohne lästigen Dachträger sicher

verstaут werden. Motorisch war dieses Manta-Variante in allen Motorversionen zu bekommen; Modelissimo hat die GSI-Variante gewählt. Gesamt also, eine in allen Punkten erfreuliche Miniatur, innen wie außen picobello. Was nicht so gut gefällt, das sind die sehr einfachen Felgen, hier hätte man dem kleinen Opel etwas Hübscheres gönnen können. Ansonsten gibt es keinerlei Kritik, alles ist im tiefgrünen Bereich. Das gilt ebenfalls für die zweite, farbliche Version als CC GTE, der in einem satten Rotton daher kommt und bedeutend hübschere Felgen vorweisen kann, ansonsten sind die beiden CC formidenswert.

Letzter der Fünfer-Bande ist der Opel Manta i 200, ein sehr sportliches Auto, quasi eine „halbe Portion“ des großen Bruders. Das i zeigt, wer hier mit im Spiel war, natürlich die auf Opel spezialisierte Tuning-Firma Irmischer. Nun können sich Opel-Fans in Bälde auch auf diese Miniatur freuen, und ganz wichtig, auf eine gelungene Miniatur. Einwandfrei umgesetzt, stimmig in allen relevanten Punkten. Strahlende Lackierung, im Innern dominieren mit Opel beschriftete Sportsitze, die Rothmans-Streifen fehlen ebenfalls nicht, und die Gummikante rund um den Heckspoiler wurde natürlich auch nicht vergessen. Dazu kommen Doppelscheinwerfer und typkonforme Spiegel, also alles da und in sehr guter Qualität. In Summe ein rundum prima gelungenes Modell, dem nichts Negatives nachgesagt werden kann.

Und nun ist er wieder weg, unser Manta-Besuch. Im Herbst sollen diese Modelle in den Handel kommen, und erst dann stehen auch die Preise und endgültigen Ausführungen mit Bestellnummern fest.

Wolfgang Ruppel

Bekannt durch die beiden Manta-Filme, war dieses Auto eine Ikone überwiegend jugendlicher Autofans.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Minimalistisches Design und minimaler Luftwiderstand, eine Silhouette ununterbrochenen Luftflusses, tanta rei. Das Ganze zur ganzheitlichen Philosophie erhoben, bis in Details umgesetzt. Insofern ist der McLaren Speedtail tatsächlich ein aerodynamischer Meilenstein der Automobilentwicklung. Die Kameras in den Türen sind ausfahrbar, am Modell per Knöpfchendruck in der hochgeklappten Tür zu bedienen.

Der schnelle Schwanz

Alles fließt. Keine Ecke, keine Kante, keine Sicke. Selbst der Heckspoiler vermag sich ohne visuelles Scharnier zu bewegen. Der McLaren Speedtail verkörpert eine besondere, eine absolute Form der Aerodynamik. Ebenso das AUTOart-Modell. Ein optischer Solitär inmitten der fast schon insektoiden Hypercars.

Speedtail heißt übersetzt schneller Schwanz. Shorttail und Longtail kennen wir bereits (zum Beispiel vom Porsche 917 und Matra MS630), da charakterisiert die Bezeichnung den Unterschied der Karosserielänge im Heck (also im „Tail“ = Schwanz), die je nach Einsatzbedingungen nötig sind. Speedtail, die Bezeichnung von McLaren, ist neu und ist nett. Sie charakterisiert wohl keinen Antagonismus, denn einen Slowtail (langsamen Schwanz) kennen wir nicht. Eigentlich ist der McLaren Speedtail ein McLaren Longtail, verglichen mit anderen Fahrzeugen aus selbem Hause. Aber „Longtail“ ist schon seit 40 Jahren bekannt und somit abgedroschen, und „Speedtail“ hat eben die Besonderheit, dass darin „Speed“ steckt. Inwieweit der Tail für diese Speed verantwortlich ist, bleibt unklar. Denn der Motor sitzt zwar hinter dem Fahrer, aber in Mittelmotorbauweise. Im Tail sitzt der Speed erzeugende Motor jedenfalls nicht. Dennoch: Mit über 400 km/h Topspeed ist der Speedtail das schnellste

Straßenfahrzeug von McLaren, um 12 km/h schneller als der bisherige McLaren F1. Und daran mag der Tail nicht unbeteiligt sein, sorgt er doch für eine ausgefeilte Aerodynamik.

Besonders ist der Speedtail in zweierlei Hinsicht, einmal wegen seiner Karosserie mit ungewöhnlicher Passagieranordnung

und einer Aerodynamik-Interpretation, die eher nach 1970er Jahre als nach 2020er Jahre aussieht, zum anderen wegen seines Hybridantriebs. Als Mittelmotor eingebaut ist ein 4-Liter-Biturbo-V8 mit 757 PS, kombiniert mit einem 313-PS-Elektromotor, zusammen 1070 PS (die Addition von Verbrenner-PS und Elektro-PS nennt man „Sys-



temleistung“). In 12,8 Sekunden beschleunigt er auf Tempo 300. In der Top-40-Liste der „most powerful Cars“ befindet er sich mit Rang 22 im Mittelfeld. Vom McLaren F1 übernimmt der Speedtail die interessante Sitzanordnung mit zentralem Fahrersitz, rechts und links, etwas zurückversetzt, zwei weitere Sitzplätze. Der Speedtail ist also, im Gegensatz zu anderen Mittelmotor-Ultrasportwagen, ein Dreisitzer (wie weiland die seligen Matra Bagheera und Murrena, ebenfalls mit Mittelmotor). McLaren baut in Woking/England 106 Exemplare, wie schon beim F1, die Produktion startete Ende 2019 und war zuvor schon ausverkauft (Preis circa 2,1 Millionen englische Pfund).

Das Auto ist lang, 5,13 Meter lang. So lang wie eine lange S-Klasse der Baureihe W126, also ein 560 SEL beispielsweise. Die Karosserie ist aus Carbon, absolute Stromlinienform, die Front rundlich, das Heck ungemein lang auslaufend. Im Gegensatz

zu anderen, modernen Hypercars sieht der Speedtail tatsächlich eher aus wie ein Fisch und nicht wie ein Insekt mit vielen Überlappungen, Öffnungen und Spalten. Es ist eine Art der Tropfenform, die klassischen Aerodynamikvorstellungen entspricht. Eine spannende Besonderheit ist die Lösung des Heckspoilerproblems. Andere montieren Heckspoiler oder Heckflügel. McLaren nicht. Das Karosseriematerial ist biegsam und hydraulisch verstellbar, somit in jedem Zustand eine Einheit mit der Karosserie, ganz ohne Fugen oder Shutlines. Rückspiegel gibt

es keine, dafür je Seite eine in das Türblatt integrierte Kamera, im Velocity-Modus eingefahren und somit kein Widerstand für den Luftfluss. Denn bei Tempo 400 interessiert nur, was vor dem Auto geschieht. Bei 111 Metern pro Sekunde ist das Geschehen dahinter irrelevant. Die fest stehenden Radabdeckungen vorne verhindern Turbulenzen nahezu. Und überdies verfügt der McLaren Speedtail über elektrochrome Verglasung, also „intelligentes Glas“. Per Knopfdruck verändert sich der Tönungsgrad, auch des Panoramadaches. Das Design stammt von Robert Melville, von 2009 bis 2022 McLaren-



Vorderräder mit Leichtbau-Aero-Cover aus Carbon, integriert in die 20-Zoll-Alus (die hinteren Räder sind 21-Zöller). Die Abdeckungen drehen sich nicht mit den Rädern. Weder beim Original noch beim Modell.



Viel Carbon, auch an der Unterseite, auch die Aeroblades an den Vorderrädern, klasse nachgezeichnete Pirelli-P-Zero-Reifen, und gut zu sehen ist der ausgeklügelte Türöffnungsmechanismus.



Sowohl symbolisch als auch unmissverständlich: Der nach vorne gerückte, mittige Fahrersitz stellt den Piloten ins Zentrum. Dies ermöglicht auch die perfekte Symmetrie in der Innenraumgestaltung.

Stilist, ab 2015 Chefdesigner (heute ist er Chefdesigner bei Ceer Motors, einem neu gegründeten saudiarabischen E-Auto-Bauer), das Interieur verantwortet der Bulgare Alex Alexiev. Das Innenraummaterial ist auch spannend: ein spezielles Leder mit einer Oberfläche, die es erlaubt, in den Sitz zu rutschen, die aber gleichzeitig viel Halt ermöglicht. Das Material ist stabil genug, um auch den Fußraum zu bedecken, also kein herkömmlicher Teppichboden. Und es gibt maßgeschneiderte Koffer für die beiden Kofferräume, vorne, wie üblich, und hinten im „schnellen Schwarz“ ist nochmals Platz dafür.

McLaren bezeichnet den Speedtail, trotz der ihm inhärenten Ingenieurskunst, als „weiße Leinwand“ für den Kunden, die ein absolutes Niveau an Personalisierungsoptionen bietet. Keiner der 106 Speedtails gleicht dem anderen. So ermöglicht die Kohlefaser mit speziellem, feinem Gewebemuster (1000 statt 3000 Fasern pro Faden) während der Fertigung die Einarbeitung von Bildern oder Wörtern – wer's mag. Auch die Karosserielackierung ist anders als üblich. Da wird keine Farbe aufs Material aufgetragen. Vielmehr wird mit dem Kohlefasergerewebe eine mikrodünne Titanschicht verbunden, was kompletten Chromeffekt an der Oberfläche hervorbringt. Und dieses hochglänzende Carbon seinerseits kann dann in jeder erdenklichen Farbe eloxiert werden. Und wem das alles noch nicht reicht: Es gibt eine ganze Palette an Accessoires aus Gold, Silber und Platin, Markenembleme oder Zierelemente. Wer das McLaren-Logo aus Weißgold oder Platin wünscht, zahlt 52.000 Euro extra. Das dafür verwendete Marketing-Wort lautet „exklusives Materialdesign“.



An keinem 1:18-Modell haben wir bisher so viel Carbon gesehen. Und auch an keinem 1:18-Kofferchen; diese drei sind noch übrig und gehören ins Heck, denn der große Koffer nimmt vorne den ganzen Platz für sich in Anspruch.



Und das ist auch das Stichwort für das AUTOart-Modell: exklusives Materialdesign. Erstmals angekündigt Ende 2021, fünf Versionen sind angesagt: Lieferbar sind Frozen Blue und Volcano Red (unser Muster), in Kürze kommen Volcano Orange, Supernova Silver und Lantana Purple, wobei AUTOart die Innenräume farblich ebenfalls variiert, ein- und mehrfarbig, entweder mit hellem Grau oder mit Außenfarbe kombiniert, mal ist der Zentralsitz

Ein fugenlos biegsamer Öffnungsmechanismus wurde unseres Wissens an diesem Modell erstmalig umgesetzt.

farbig, mal sind es alle drei Sitze. Die Kameras in den Türen sind ausfahrbar, per Knöpfchendruck in der hochgeklappten Tür zu bedienen. Beim Original öffnen sich die Türen elektrisch, beim Modell manuell mittels Öffnungswerkzeug, sie klappen in einer zirkusreifen Nummer nach vorne oben auf, eine modellbauerische Meisterleistung. Innen bildet AUTOart die fünf Bildschirme nach, die beiden Äußeren zeigen, was die Rückfahrkameras aufzeichnen. Kaum Knöpfe und Schalter, allenfalls am Dachhimmel, ein Feuerwerk an Details, das bei den farbigen Interieurs noch mehr zur Geltung kommt als an unserem roten Exemplar, das innen ziemlich monochrom ist. Als Extras sind Kofferchen beigelegt, ebenfalls mit Carbon geschmückt. Der größte von ihnen passt vorne rein, hinten die drei kleineren.

Und dann noch diese hinteren Luftleitwerke: Sie funktionieren tatsächlich wie beim Original, sie lassen sich fugenlos bewegen, AUTOart verwendet ein formbares Material.

Das ist ein neuer Gimmick! Eine derartige Funktion, ein fugenlos biegsamer Öffnungsmechanismus,

ist unseres Wissens an diesem Modell erstmalig umgesetzt worden, und wir geben offen zu, dass uns nicht ganz klar ist, wie die AUTOart-Konstrukteure diese Einzigartigkeit verwirklicht haben. Jedenfalls ist das nur machbar, weil AUTOart-Karosserien aus Kunststoff gefertigt werden. Bei einem

Metallmodell wäre sie nicht zu verwirklichen gewesen, bei einem Resinmodell auch nicht. Hoffen wir, dass der Mechanismus dauerhaft beweglich ist.

Kunststoffe haben nun mal Weichmacher in sich, die im Laufe der Zeit ausdünsten. Dann wird der Kunststoff spröde. Ob das Material also in 20 oder in 40 Jahren immer noch formbar ist, wissen wir nicht. AUTOart weiß dies auch nicht. Aber die Garantie wird zu diesem Zeitpunkt abgelaufen sein.

Dieses Modellauto schwelgt in Details, ja, es suhlt sich in Details. Die Gurte, die Bildschirme, die Glaskuppel, das Lenkrad... Da weiß man gar nicht, wo man mit Schwärmen anfangen und wo aufhören soll. Man muss an sich halten, um nicht ekstatisch zu werden. Wahrscheinlich hatten wir noch nie mehr Carbon, auf 28 Modellautozentimeter verteilt, auf dem schwarzen Schreibtisch stehen (für den wir uns so allmählich auch einen Carbonüberzug wünschen, denn er kommt sich angesichts der Modellautos, die auf ihm inspiert werden, so banal vor). Hier gibt es so viel zu entdecken, dass niemand eine zu öffnende Motorklappe vermisst. AUTOart ist auch hier vorbildgetreu. Wer einen McLaren Speedtail besitzt, hat keinen Grund, den Motor anzuschauen. Das geschieht dort, wo die Spezialisten sind.

● 78086 McLaren Speedtail 2020 Volcano Red. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 321,95 €.

Alexander F. Storz



Die Blinker oder die Farbe?

Norev hat einen wunderschönen Volkswagen 1303 im Programm, Cabriolet und Limousine, perfekt bis ins Detail, der schönste 1303 in 1:18 (Präsentation in Caramini 10/2018). Nun kommen neue Farben, Rot und Hellblau exklusiv und limitiert im Norev-Webshop. Die Version 1972 bis 1974 mit den Blinkern auf den Vorderkotflügeln und mit Standardstahlfelgen mit Radkappen.

Ein solches Cabriolet ist auch aktuell neu im Fachhandel, außen silbern, innen schwarz. Sehr bald soll auch die überarbeitete Version kommen, der Käfer mit Blinkern in den Stoßstangen (also ab 1975) und mit Lemmerz-Stahlsportfelgen. Der neue Silberling sieht wie üblich hervorragend aus, ein tief glänzender Lack, das Interieur hinreichend dekoriert – so viel ist an einem VW 1303 ja nicht dran, er hat eine schöne Armatur und der Fahrer stirbt wie ein Mann, denn er ist ohne Gurte unterwegs. Dafür gönnt er sich einen optionalen rechten Außenspiegel, der wegen des sehr hoch bauenden VW-Verdecks auch bitter nötig ist.

Der in München zugelassene offene VW ist ein sehr schönes Modell. Aber er passt chronologisch nicht. Entweder die Blinker sind falsch oder die Farbe ist falsch. Eines von beiden, aber ein Käfer 1303 Cabriolet mit Blinkern auf den Kotflügeln und in Silbermetallic lackiert, das passt zeitlich nicht zusammen. Die Blinker des VW 1303 wanderten zum Modelljahr 1975 von den Kotflügeln in die Stoßstangen. Und ab diesem Modelljahr war Diamantsilbermetallic L97A

Bestandteil der Käfer-Cabrio-Farbpalette (und blieb es bis zum Produktionsstopp im Januar 1980). Vor 1975, also zu Zeiten der Blinker auf den Kotflügeln, waren die einzigen Cabrio-Metallic-Töne Saturngelbmetallic, Alaskametallic (Dunkelblau) und Marathonmetallic (Hellblau). Insofern stimmen Blinker und Farbe nicht miteinander überein. Soll'ner weitermachen mit Bekritikeln? Ja? Der Heckschriftzug! Da steht „VW 1303“ auf dem Norev-Auto. Das gilt eben-

falls ab 1975. Zuvor las das Auge beim Betrachten eines Cabrios „VW 1303 LS“. Aus der Kritik lassen sich drei Rückschlüsse ziehen: Erstens: Der Verfasser ist ein kleingeistiger Nörgler und Besserwisser und suhlt sich in den Fehlern, die Modellautohersteller machen. Oder, zweitens, karikiert er gar den typischen, tonangebenden Querschläger in Modellauto-Internetforen? Drittens: Norev miniaturisiert ein im Laufe seines Lebens restauriertes Fahrzeug. Also drei Möglichkeiten. Der Leser möge sich diejenige aussuchen, die ihm am besten gefällt.

● **188530** Volkswagen 1303 LS Cabriolet (Karmann) 1973 silber. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 69,50 €.

Alexander F. Storz

Fotos: Alexander F. Storz



Der Käfers modernstes Armaturenbrett: Lenkrad mit Prallplatte, nach wie vor ein Zentralinstrument, wenige Schalterchen, ein Radio und ein abschließbares Handschuhfach. Norev gönnt ihm Teppichboden. Volkswagen gönnte ihm lediglich ein wenig Filzstoff am Kardantunnel und auf dem Boden Gummimatten.



Kurz & fündig

1:43 Ixo: Grün ist die Hoffnung ...

... das dachten wohl die Finnen Huttunen/Lucca, als sie bei der Rallye Estonia 2022 an den Start gingen. Ihr Auto, ein in der Grundfarbe Grün lackierter Ford Fiesta R5 Rallye2, wurde eingesetzt von M-Sport Ford WRT. Am Ende der Rallye sprang nur der elfte Gesamtrang sowie Platz Vier in der Gruppe RC2 heraus. Für die Finnen ein wenig enttäuschend, aber der RC2-Sieger, ein Škoda Fabia Rallye2 evo, gefahren und gebetet von den Norwegern Mikkelsen/Teriksen, war nicht zu schlagen. Am Saisonende belegten Huttunen/Lucca einen akzeptablen achten Rang in der RC2 Gruppe. Wer anders als Ixo hat diese Miniatur entwickelt und auf den Markt gebracht, der Hersteller hat sich in den letzten Jahren zum Spezialisten in Sachen Rallye entwickelt; dazu kommt, die Modelle haben ein gutes Preis-Leistungsverhältnis. Das gilt auch uneingeschränkt für diese Miniatur, der einzige Fehler liegt in der nicht ganz korrekten Wiedergabe an der Wagenfront rund um den Grill – hier ist die Linienführung des Originals nicht ganz perfekt getroffen, was aber nur bei genauem Vergleich mit dem Original auffällt. Ansonsten ein in allen für eine Miniatur relevanten Punkten schön umgesetztes kleines Auto, an dem es nichts zu Meckern gibt.

● **Ixo RAM864LQ22** Ford Fiesta R5 Rallye2, #28, J. Huttunen/M. Lucca, Rally Estonia 2022, Diecast, Preis ca. 40 €. *wr*



Das in der Grundfarbe Grün lackierte Original hat Ixo schön umgesetzt: Ford Fiesta R5 Rallye2, eingesetzt von M-Sport Ford WRT.

Fotos: Wolfgang Rüppel (2), Alexander F. Storz (3)

Über den Hersteller des kleinen Röhrli-356 können wir auch dieses Mal nichts sagen, Car.tima hält sich bedeckt. Es gibt zwei Versionen, einmal mit Ledersockel und Showcase sowie in einer einfacheren Verpackung, und standesgemäß hat Caramini sich für die edlere Variante entschieden.

Die Miniatur zeigt sich in allem superbe gelungen, innen wie außen gibt es nicht ansatzweise Kritikpunkte. Das Interieur wird dominiert von exzellenten Sportsitzen samt Sparco-Gurten, einem von drei skalierten Rundinstrumenten beherrschten Armaturenbrett plus authentischem Dreispeichen-Lenkrad samt Hubknopf mit Porsche-Emblem. Türgriffe, Schalthebel, kom-

1:18 Think Big!

Caramini-Leser kennen ihn schon, den Röhrli-Porsche 3000 RR, den Umbau, basierend auf einem 356, vorgestellt als 43er in Heft 9/22, Seiten 96/97. Nun hat Car.tima das Vorbild auch in 1:18 auf den Markt gebracht, limitiert auf 50 Exemplare.

plette Pedalerie, Innenspiegel, Handbremshebel, Haltegriff für den Beifahrer – alles da und das in hervorragender Qualität. Auf dem Griff der Fronthaube sitzt das Porsche-Signet, der Heckdeckel mit den beiden geätzten Lüftungsgittern zeigt stolz die Plaketten von vier Monte-

Siegen und auch die Felgen machen nur Freude. So lautet das Fazit: eine in allen Belangen tolle Miniatur. Röhrli-Freunde können bedenkenlos zugreifen und tun noch ein gutes Werk, denn von jedem verkauften Modell gehen 5 Euro an eine Charity-Organisation.

Der Röhrli-Porsche von Car.tima: So schön wie das 43er-Modell, nur größer. Das wirkt.



Das Original stammt von Victor Graser, einem Österreicher, der lange Zeit in Australien gearbeitet hatte und dann mit drei Porsche zurück in seine Heimat kam. Einer davon, ein 356 B Roadster, hatte schon einen 260 PS Turbomotor unter der Haube und auch die Radhäuser waren verbreitert. Graser verstarb 2008 unerwartet. Ein absoluter Fachmann in Sachen Porsche, Raffael Diez, nahm sich dann das Projekt zur Brust. Nach bummelig vier Jahren – Diez musste auch seine Brötchen verdienen –, stand das Auto im Neuwagenzustand da. 3,0 Liter Turbomotor, optimiert auf eine Leistung von 305 PS und umgetaucht auf den Namen Porsche 356 3000 RR Walter Röhrli. Denn der „Lange“, gut bekannt mit Diez und schon von Jugend an überzeugter Porsche-Lover, war letztlich der Käufer und mehr als begeistert von diesem besonderen, einzigartigen Auto. Beide harmonieren perfekt miteinander, haben sich gesucht und gefunden.

● **Car 01822001** Porsche 356 3000 RR Charity Collection Walter Röhrli, Car.tima exklusiv, limitiert auf 50 Exemplare, Preis 199,95 €. *wr*

1:43 Maxichamps: Millennium-Kind

Was war das für eine Hype, als Porsche mit dem Carrera GT 2003 seinen Supersportwagen lancierte! Die Miniaturauproduzenten kamen gar nicht mehr nach und versuchten, sich gegenseitig zu überholen. Das Parademodell in 1:43 machte Minichamps (inklusive des Concept Cars von 2001), es gab Resineinterpretationen beispielsweise von Provence Moulage und etliche Billigmodelle von Solido, Cararama, Motor Max, Welly, er war zudem Bestandteil in Partworkserien. In 1:18 tummelten sich Maisto und Motormax im Billigsektor, AUTOart und Minichamps deckten das High-End-Spektrum ab. Die Wogen haben sich längst geglättet, faszinierend ist der Carrera GT noch heute. Immerhin ein V10-Mittelmotor, immerhin das erste Serienauto, bei dem Fahrgestell und Karosserie aus Carbon gefertigt sind, immerhin auf 1282 Einheiten limitiert, immerhin 172 Stunden Handarbeit je Fahrzeug, immerhin Nordschleifenrekord, immerhin damals 450 000 Euro teuer. Maxichamps legt nach 20 Jahren nun die Reedition auf, Indischrot und GT Silber Metallic, innen jeweils schwarz. Da erinnert man sich an die Fotos, die damals um die Welt gingen, die Präsentation des Carrera GT auf dem Place de l'Étoile in Paris, bei Nieselregen auf Kopfsteinpflaster, Walter Röhrl am Steuer, eskortiert von französischen Motorradpolizisten auf Boxer-BMW. Maxichamps ruft all das wach mit seinem schönen Carrera GT, so faszinierend wie damals, ein wenig in Vergessenheit geraten, aber immer noch epochal.

- **Maxichamps 62630** Porsche Carrera GT (Typ 890) 2003 silber,
- **Maxichamps 62631** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Technisches und optisches Filetstück, ein Millennium-Kind, das Concept Car von Jason Hill, das Serienfahrzeug von Harm Lagaay gezeichnet und im Original hergestellt in Manufakturfertigung in Leipzig: Carrera GT (Typ 890).



1:87 Norev: Saar-Bier, Perrier und Banalitäten

Keine Nation macht traditionell solch ein Gedöns um Mineralwasser wie die Franzosen. Die grüne, keulenförmige Perrier-Flasche ist in jedem Gasthaus allgegenwärtig, von der Quelle wird behauptet, selbst Hannibal habe sich schon an ihr gelabt. Seit den 50er Jahren fahren Kleinlastwagen in der eingängigen Lackierung Hellgrün mit dunkelgrünen Streifen durchs Land und liefern die Wasserflaschen aus. Nun auch in der 1:87-Sammlung, denn Norev gönnt seinem '63er Renault Galion mit Flachpritsche die Perrier-Lackierung und belädt ihn mit Wasserkästen. Gleiches Grundmodell, anderer Aufbau, nunmehr mit Pritsche und ohne Beladung: Der zweite Galion ist im Dienste der saarländischen Neufang-Brauerei unterwegs, weiß mit blauem Dach. Seit 2001 braut Neufang in Saarbrücken kein Bier mehr, existiert aber weiterhin als Immobilienverwalter. Diese beiden Renault Galion sind Kunststoffmodelle und Norev-Entwicklungen, sehr hübsch gemacht. Die weiteren fünf 1:87-Neuheiten entschlüpfen bisherigen UH-Formen und sind aus Metall gefertigt, unterschiedliche Qualität des Formenbaus.

Ein wirklich hübsches Modell ist das Peugeot 403 Cabriolet, also das „Columbo-Auto“, nunmehr außen burgunderrot und innen hellbeige, formal auch gut sind sein Vorgänger als Limousine, der Peugeot 203 in hellem Grau, und der 1972er Renault 5 in unschuldigem Weiß. Nicht so gut gelungen sind der Panhard Dyna Z (zu höher Karosseriekörper oder zu niedriger Dachpavillon) und der Renault 4, der nun als 1987er Sondermodell „Clan“ kommt. Er wiederum hat einen zu hohen Dachpavillon, und außer der weißen Farbe und den Fergat-Felgen trägt er nichts vom Clan-Sondermodell (Zierstreifen, Logos).

- **Norev 451898** Panhard Dyna Z12 1957 weiß,
- **Norev 472372** Peugeot 203 1955 hellgrau,
- **Norev 474343** Peugeot 403 Cabriolet 1957 dunkelrot,
- **Norev 510088** Renault 4 Clan 1987 weiß,
- **Norev 510527** Renault 5 1972 weiß. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:87. UVP je 9,95 €.
- **Norev 518585** Renault Galion Flachpritsche Perrier mit Wasserkästen 1963.
- **Norev 518584** dito Pritsche Neufang-Bier. Fertigmodelle Kunststoff, Maßstab 1:87. UVP je 20 €. **afs**



Klassische Franzosen von Norev, unterschiedliche Machart und Qualität. Die aus Universal-Hobbies-Formen gefertigten Metallautos variieren sehr. Immer schön sind die Norev-Eigenentwicklungen aus Plastik, hier der Renault Galion 2,5-Tonner als Getränketransporter mit unterschiedlichen Aufbauten, im Vorbild produziert von 1947 bis 1965.

Der Ekelkäfer als Taufpate der Farbbezeichnung: DS23 Pallas in Brun Scarabée, die Innenraumfarbe lautet Tabac und ist braun. Übrigens: Bei Saab gab es in den 90ern ein Dunkelgrünmetallisch namens Skarabäusgrün.



1:43 Norev: Variationen des Silbernen

Es war ein Gegentrend in den 70er Jahren: Die Fahrer gehobener Mittelklasse- und Oberklasseautos wollten sich nicht gemein machen mit den Vertretern der knalligen und bunten Farben. Das war ihnen zu jugendlich, zu aufmüpfig, womöglich zu proletarisch. Für sie kreierten die Hersteller möglichst diskrete Tönungen, allen voran Silber. Wem Silber aber gar zu unlackiert aussah, bekam Silber mit einem Schuss Farbe, ein wenig Hellblau oder Hellgrün oder Beige beigemischt. Silber mit einem Schuss Braun und Grau mischte Citroën für seine Topmodelle und nannte es Brun Scarabée AC427, lieferbar ab 1973 nur für die höherwertigen DSsen, also D Super und das Topmodell Pallas, ebenso für den Citroën SM. Eine sehr umstrittene Farbe, nicht nur geschmacklich, sondern auch bezüglich der Bezeichnung. Der Scarabaeus sacer, also der Heilige Pillendreher, ist ein Ekelkäfer, der sich vom Kot anderer Tiere ernährt und seine Eier auch in aus Kot gedrehten Kugeln legt, damit sich die Larven davon ernähren. Obendrein ist das Viech schwarz mit grünlicher Schattierung in nicht Hellbraunmetallisch. Was mag sich Citroën bei dieser Farbbezeichnung gedacht haben? Aber die Frage, was sich Citroën gedacht haben mag, stellt sich immer wieder, wenn man in einen klassischen Citroën eintaucht... Das Norev-Modell jedenfalls ist spitze, die DS 23 Pallas des Baujahrs 1972 kennen wir bereits gut, alles passt, inklusive der kleinsten Jahrgangsdetails (versenkte Türgriffe et cetera), ein rundum schönes Modell in umstrittener Farbe.

● **Norev 158075** Citroën DS23 Pallas 1972 Brun Scarabée. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35 €. **afs**

1:64 Minilaudo: Einen Versuch ist's wert

Es gibt eine zweite Produktlinie von Laudoracing, bekannt für Resine-Italiener im Maßstab 1:18. Im „Matchbox-Maßstab“ 1:64 gibt es einen Fiat 850 Berlina von 1964, ebenfalls Resine, vermarktet unter Minilaudo. Das ist nicht gerade das Material für diesen Maßstab, und warum Laudoracing auf eine Verglasung verzichtet, wissen wohl nur die Ersteller selbst. Formal ist der Kleine gut getroffen, das Kennzeichen bedruckt, die Stoßstangen als separate Teile, auch die Innenausstattung schön. Zur Gewichtserschwernis wurde die Bodenplatte in Metall gegossen. Die Herkunftsbezeichnung gibt Rätsel auf. Laudoracing ist eine französische Firma, die Produkte kommen aus China, aber auf der Fiat Bodenplatte steht „made in Italy“. Doch viel mehr Rätsel gibt uns auf, warum der Fiat 850 unverglast ist. Das sieht doch sehr merkwürdig aus und ließe sich allenfalls damit erklären, dass der Stil alter Spielzeugautos kopiert werden soll. Aber zu Zeiten des Fiat 850, Mitte der 60er Jahre erschienen, waren Spielzeugautos mit Verglasung und Innenausstattung versehen. Es gibt den 850er in vier Farben (Rot, Dunkelblau, Beige, Weiß), kombiniert mit roter oder brauner Innenausstattung, insgesamt zehn Versionen, verpackt in einer netten Faltschachtel im Retro-Look, alle zum gleichen Preis. Vorbild ist, den gelochten Felgen nach zu urteilen, der Fiat 850 Special von 1968 (47 statt 37 PS). Der Putzignifikanzfaktor des Modellchens ist hoch. Sein Nachteil ist, dass er in der Sammlung zu nichts anderem passt und keine Verglasung hat. Momentan sieht es nicht so aus, als ob Laudoracing die Reihe fortsetzt.

● **Minilaudo 1C** Fiat 850 Special Berlina 1968 rot/rot. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:64. UVP 14,90 €. **afs**



Ton in Ton rot, der Außenlack Amaranth. Das war Mitte der 60er bei Kleinwagen nicht ungewöhnlich. Hübsche Minilaudo-Umsetzung des Fiat 850, tolle Lackierung, aber eben keine Scheiben.



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.

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

1:43 Special C-125: Ganz in Weiß

Schon in der Caramini 4-5/23, Seite 72, hatten wir ihn vorgestellt, den Ferrari 308 GTB im Rallye-Trim. Wir zeigen hier die zweite Variante in unschuldigem Weiß. Eingesetzt wurde dieses Auto in der Rallye Monza 1983, am Lenkrad kurbelte der Finne Henri Toivonen, den heißen Sitz besetzte Juha Pirronen. Aber auch in dieser Rallye hatten die Finnen kein Glück, sie schieden mit einem mechanischem Schaden aus. Das Modell kommt von Special C-125 und zeigt sich für eine Miniatur aus dem Zeitschriften-Imperium von Sonic gut in Schuss. Ordentliche Räder, eine gute Umsetzung der Karosserie, in der Qualität mal so eben ausreichende Kleinteile – nicht gerade eine berauschende Miniatur, aber a) wer macht sonst einen 308 GTB im Rallye-Trim und b) zu solch einem Preis? Hier die Eckdaten des Originals: Zweiventiliger V8 eingebaut als Mittelmotor, 310 PS Leistung und dazu kamen noch Stahlrohrrahmen und eine dünnwandige Karosserie aus Blech. Da aber kaum Entwicklungsarbeit betrieben wurde und die Mutter Fiat sehr viel Geld in den Lancia 037 gesteckt hatte, verschwand der 308 GTB sehr schnell von der Bildfläche – heute kennen dieses Auto nur noch Rallye-Experten. Schön also, dass wir Sammler uns noch ein, zwei kleine Exemplare in die Vitrinen stellen können. Zumindest hält das die Erinnerungen an das Vorbild wach und das zu einem unschlagbaren Preis.

● **Special C-125** Ferrari 308 GTB, Rallye di Monza 1983, Diecast, Preis 12 €. **wr**



Damit es nicht gar zu langweilig wird sind wenigstens die vorderen Felgen in Rot lackiert. Sonst hätte man den 308 GTB in Monza vielleicht völlig übersehen.

1:43 Maxichamps: Paradigmenwechsel bei Volvo

Volvo ließ Anfang der 90er Jahre seine Industriemodelle in 1:43 von AHC machen. So hieß die spanische Firma Pilen, nachdem sie 1986 vom Niederländer Johannes van Rijm aufgekauft und nach Epe verlegt worden war. AHC hatte eine Zeitlang einen guten Ruf für Industriemodelle, neben Volvo waren auch Seat und Nissan seine Kunden, doch 1995 war Schluss. AHC machte den Volvo 850 als Limousine und Kombi. Minichamps entschied sich für ihn erst lange nach seinem Produktionsstopp und brachte 2009 die Limousine und den Kombi, die Limo nun in Maxichamps-Wiederauflage in Rot und Dunkelblau erneut lieferbar. Für Volvo war der 850 (letzte Designarbeit von Jan Wilsgaard) revolutionär: Der erste Frontantriebswagen mit quer eingebautem Fünfzylindermotor und etlichen weiteren progressiven Delikatessen. Damals hatten die Volvo-Kunden in ungefähr dem gleichen Größensektor die Qual der Wahl aus drei Modellen: dem fortschrittlichen 850, dem nach wie vor gebauten 740 mit Heckantrieb, und der alte Volvo 240 war ebenfalls



noch fabrikneu zu haben. Das Modell stellt einen 850 GLT der ersten Bauserie vor dem 1994er Facelift dar. Ein interessantes Detail ist die am oberen Rand getönte Frontscheibe. Naturgemäß kommen die ganzen mattschwarzen Attribute bei der roten Ausführung viel besser zur Geltung als bei der dunkelblauen.

● **Maxichamps 171460** Volvo 850 GLT 1991 rot und

● **Maxichamps 171461** dito dunkelblau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. afs

FACHHÄNDLER EMPFEHLEN SICH**Wiking 1:87**

VW T2a Kasten „Bahlsen Kuchen/Chips“ 26,50 €
Mercedes 560 SE grün-metallic 28,50 €

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

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

**Modellspielwaren
Schreiner**

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



Ihr Fachpartner für Modellautos, Modellschiffe, Modellbahnen und Sondermodelle in 95326 Kulmbach, Albert-Rudolf-Straße 14, Tel. +49 (0)9221 8276160
info@modellauto-stuebla.de | www.modellauto-stuebla.de

BREKINA Plymouth Fury (1958), rot/weiß
Collection Mai 2023
Formneuheit
#BRE19675 €16,95



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



les classiques
HO/1.87

114 rue du Bussoy
F 45290 Varennes Changy

www.sai-collections.fr

Lass uns in den Urlaub fahren!

Autos mit Gepäckträger und Koffer



LECHTOYS
Sondermodelle

Coming soon WIKING.



Container Edition 64

Mercedes Edition 63

info@lechtoys.de • www.lechtoys.de



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.



Neues
Wiking-Sondermodell
exklusiv auf der
Büding-Anstellung
am 1. + 2. Juli 2023
in Braunschweig
für 49,95 € (erhältlich)
mögliche Restmenge
Online ab 4.7.2023



www.region-im-modell.de

Am Wendenwehr 21 - 38114 Braunschweig

Email: info@region-im-modell.de / Tel: 0179-2916054

(Kein Ladengeschäft)

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



1:18 Die Geburtstagsedition

Schon wieder eine aktuelle G-Klasse, nachdem Minichamps jüngst den G63 AMG auf den Markt brachte, Diecast und all open? Und nun G Spirit, Resine, no open? Ist das klug? Ja, ist es! Denn GT Spirit widmet sich einem limitierten Sondermodell, und all die anderen Sondermodelle von Almost Real, ebenfalls vor kurzem erschienen, sind zwar spannend, aber eben keine aktuellen G-Klassen, sondern die bisherigen Modelle bis 2018, also die G-Klasse mit vorderer Starrachse. GT Spirit bringt das Sondermodell Edition 55, anlässlich des 55sten Geburtstages von AMG anno vergangenes Jahr. Das Jubiläumspaket kostete 17.850 Euro Aufpreis (auf den Grundpreis von 180.490 Euro) und war zwar nicht auf eine konkrete Stückzahl limitiert, aber nur zwischen März und Oktober 2022 bestellbar, was der Verbreitung ebenfalls Grenzen setzte (zumal die G-Klasse gewaltig unter Chipmangel litt und in dieser Zeit nahezu ausschließlich für den US-Markt gebaut wurde). Zwei Farben gab es, das unvermeidliche Obsidianschwarz und die G-Manufaktur-Farbe Opalithweiß Bright, an den Flanken das stilisierte AMG-Wappen und

Auch GT Spirit macht einen Mercedes G63 AMG (W463), aber einen aus der Edition 55 von 2022. Dieser Achtzehner ist aus Resine.



Mercedes liefert zum G63 AMG ein spezielles Car-Cover (vulgo: eine Abdeckplane), GT Spirit tut das nicht. Darüber hinaus hat die Miniatur alle Eigenheiten der Edition 55, sofern sie sichtbar sind. Um den Tankdeckel in Silberchrom mit AMG-Schriftzug musste sich GT Spirit nicht bemühen. Denn der sitzt hinter eine Klappe. Und auf geht bei Resine nix.

eine AMG-Raute. GT Spirit entschied sich für Weiß. Die Füße der Edition 55: 22-Zoll-Schmiederäder im Kreuzspeichen-Design, Felgenhorn glanzgedreht, Lack Tantalgrau matt, Bremsattel rot. Außen also eine schwarz-weiß-Angelegenheit inklusive der Night-Pakete I und II, aber innen brennt die Farbe infernalisch: Schwarz wird mit

Rot kombiniert, Schriftzüge eingewebt, selbst die Fußmatten sind stylish, Plaketten sorgen für Flair, Carbon-Applikationen für Lifestyle. Das ist also ein Auto, das die derzeitige G-Schwemme durchaus sinnvoll und wuchtig ergänzt, und GT Spirit gab sich die Mühe, welche der Sammler erwartet. Darüber hinaus ist dieses GT-Spirit-Modell das erste in

der neuen Verpackung, das wir in Händen halten. Keine Pappschachtel mit maßgeschneider-tem Styropor-Inlett mehr, sondern ein Plastikgerüst, auf dem das Auto mit vier Schrauben befestigt ist, rundum transparent umverpackt – à la Norev oder Minichamps. Ein Fortschritt? Immerhin ist das Modell von außen sichtbar, gut für den Händler und den Käufer. Und es ist, sofern es auf Dauer in seiner Originalpackung aufbewahrt wird, nicht den Ausdünstungen von Syropor ausgesetzt, deren Langzeitwirkung der Sammler nicht einschätzen kann, die ihn allerdings schaudern lässt. Deshalb: Wir finden die neue Art der Verpackung besser als die bisherige. Denn das Modell hat keinerlei physischen Kontakt zur Umgebung. Ob GT-Spirit-Modelle in der neuen Verpackung den langen Weg von Bangladesch zum Sammler so unbeschadet überstehen werden wie im bisherigen Styropor-Bettchen, wird die zukünftige Praxis zeigen.

● **GT Spirit GT890 Mercedes G63 AMG (W463) Edition 55 2022 Opalithweißmetalllic.** Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**

1:43 Ixo: Weltmeister aus dem Nichts

Die Geschichte der ursprünglich britischen, alt-ehrwürdigen Firma Talbot haben wir schon in Caramini dokumentiert, springen wir also direkt in das Jahr 1978. Zu Ende dieses Jahres war Markeninhaber Chrysler unter Druck geraten, die europäischen Chrysler-Filialen Simca, Rootes und Barreiros wurden von Peugeot aufgekauft – der symbolische Preis belief sich auf ein Pfund, die Marke Talbot inbegriffen. Zu dieser Zeit hatte Sportmotorenchef Des O'Dell in seiner Werkstatt einige Testmotoren stehen. Einer davon sollte in den neuen Sunbeam eingebaut werden. Der Versuch klappte, übertraf alle Anforderungen und ab 1. Oktober 1979 hieß das neue Rallye-Auto nun Talbot Sunbeam Lotus. 1979 und 1980 schlängelte Talbot sich so durch, die Ergebnisse waren nicht gerade glänzend, es gab sehr viele Ausfälle. Aber dann, 1981, wendete sich das Blatt. Frequelin/Todt, Toivonen/Gallagher bekamen Verträge, sorgten für internationales Flair und die Ergebnisse wurden besser. Großen Anteil daran hatte wiederum der clevere Des O'Dell, nun Teamchef und ein Car Guy, wie auch gewiefter Taktiker. Die Talbot wurden nun in der Gruppe 2 homologiert, holten sich 1981 den Sieg in der argentinischen Codasur und jede Menge Plätze auf dem Podest. Ergebnis war der Gewinn der Rallye-WM für Marken 1981, Henri Toivonen belegte den zweiten Rang in der Fahrer-WM. Ein großartiger Erfolg für das vor der Saison als

Underdog gehandelte Team. Bei seiner Miniatur hat auch Ixo ganze Arbeit geleistet. Egal ob innen oder außen, der Kleine mit den vielen Namen hat nur Stärken, keine Schwächen – Karosserieumsetzung, Gravuren, Detaillierung, Kleinteile und Dekoration sind fehlerfrei. Das gilt ebenfalls für die Räder, die hauchzarte Dachantenne und das Endrohr der Abgasanlage. Fans von Rallye-Miniaturen sollten zugreifen. Das Vorbild fiel 1981 in der fünften Wertungsprüfung der Tour de Corse mit einem Schaden an der Aufhängung aus, Toivonen/Gallagher konnten den Feierabend einläuten und zusehen, wie die Sieger Darniche/Mahe im Stratos die Korken knallen ließen.

● **Ixo RAC370B Talbot Sunbeam Lotus, # 9, Tour de Corse 1981, Diecast, Preis ca. 40 €.** **wr**



1:18 Ottomobile: Der französische Nationalheld

Während der 2000er-Saison war Sébastien Loeb ein viel beschäftigter Mann und musste sich quasi zerreißen zwischen der Rallye-Weltmeisterschaft auf Toyota Corolla WRC und der französischen Schotterrallye-Meisterschaft auf Citroën Saxo Kit Car. Die letzte Rallye der Saison, die Rallye of Great Britain (ehemals RAC-Rallye), beendete Loeb nach einem harten Zweikampf mit dem Iren Niall McShea im weiter entwickelten Citroën Saxo S1600. McShea schied aus, Loeb kam auf Platz 43 und war Klassensieger. Diese Saison war der Beginn seiner steilen Profikarriere, ab 2001 Werksfahrer bei Citroën, neun Weltmeistertitel, 80 Siege, über 1600 WM-Punkte. Der Elsässer aus Haguenau direkt an der Grenze zu Deutschland (Nickname „Super-Séb“) ist eine französische Motorsport-Ikone und der erfolgreichste Rallyefahrer aller Zeiten. Ottomobile erinnert an Loeb's Karrierebeginn mit dem Citroën Saxo VTS, auf dem er mit seinem Co Daniel Elena die RAC beendete. Gestartet war der Wagen nicht als Citroën-Werksauto, sondern als FFSA-Équipe de France-Fahrzeug. Das ist der französische Dachverband für den Automobilsport. Entsprechend dekoriert ist der rote Otto-Saxo mit weißen und dunkelblauen Graphiken. Die Ottomobile-Neuheit ist nicht der erste Loeb-Saxo. Es gab bereits ein Modell in blauer Grundfarbe, mit dem Loeb bei der Tour de Corse 1999 startete und auf Rang 25 landete. Optisch zeichnen das Kit Car lediglich die Zusatzscheinwerfer und die Windabweiser am Fahrzeugboden aus, innen natürlich alles ausgeräumt, Koffi, keine Rücksitzbank, rote Schalensitze, auch roter Lenkradkranz, Feuerlöscher. Der Saxo VTS war ein Serienauto (1,6 Liter-16V mit 120 PS), woraus Citroën-Sport bis zu 240 PS kitzelte. Neben Sébastien Loeb war auch Colin McRae ein erfolgreicher Saxo-VTS-Kit-Car-Pilot, und es würde uns nicht wundern, wenn Ottomobile einen McRae-Saxo nachschieben würde. Denn die Briten kaufen alles, worauf Colin McRae steht, die Franzosen alles, worauf Sébastien Loeb zu lesen ist, so wie die Deutschen jedes Röhrl-Auto kaufen. Eigentlich ist Modell-auto-Marketing eine ganz einfache Sache, wenn man ein paar Grundregeln berücksichtigt...

● **Ottomobile OT978** Citroën Saxo VTS RAC Rallye 2000. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**



Citroën war Sébastien Loeb stets verbunden. Auf einem Saxo VTS begann seine Profikarriere, dann fuhr er Xsara, C4 und DS3. Sein kleiner Saxo von Ottomobile ist für ihn also das, was für unseren Walter sein Ascona A ist: Das Auto, mit dem aus einem Sternchen ein Star wurde.

Fotos: Alexander F. Storz (3), Wolfgang Rüppel (2)

Fiat 238 Van, wie er bei Rallyes als Servicewagen von Lancia eingesetzt wurde, als günstiges Ixo-Modell.

1:43 Solido: Der Quattros Epigone

Unerreichbarer Audi Quattro! Auch für Audi unerreichbar. Der Nachfolger stand stets in seinem Schatten. Dieser Nachfolger war das Audi S2 Coupé auf Audi-B3-Basis, natürlich mit permanentem Quattro-Antrieb. Audi hatte gute Erfahrungen mit Konrad Schmidt Motorsport, zusammen war die DTM-Version des Audi V8 entwickelt worden, und beim S2 war Schmidt wieder mit im Boot. Das Coupé B3 verkaufte sich wesentlich schlechter als das erste Coupé, das S2 Coupé sollte sein Image aufwerten. Die Front orientierte sich am V8 (Haube mit integriertem Grill). Den Motor erbte der S2 vom Audi 200 Quattro 20V, 220 PS, ab 1992 sogar 230, 2,3-Liter-Fünfsylinder-Turbo. Produktion 1990 bis 1995, 7370 Coupés. Das Solido-Modell überzeugt durch etliche nette Details wie die vorbildlichen „S2“-Logos, auch im Grill, hat gute Felgen, zwei Außenspiegel, Dachantenne, und der weiße Perlmutterlack ist absolut zeittypisch, eine Mischung aus Vulgarität und Exklusivität. Das S2 Coupé gab es als zeitgenössischen 43er von Schabak und als Resine-Modell von Neo. So preiswert wie die Solido-Interpretation war noch keines. Und das Solido-Modell kann sich durchaus sehen lassen!

● **Solido S4312201** Audi Coupé (B3) S2 1990 weißmetallic und
● **Solido S4312202** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**



An den Ur-Quattro, also den Ur-Knall von Audis heutigem Image, wird man sich ewig erinnern. An seinen Nachfolger, das S2 Coupé, erinnern sich nur eingefeischte Audisten. Und nun erinnert Solido daran.



1:43 Ixo: Schattenkämpfer

Die bei Rallyes eingesetzten Service-Autos werden von den meisten Zuschauern kaum beachtet. Aber oft sind die Crews in diesen Autos diejenigen, die über Sieg oder Niederlage entscheiden. Sie bringen nicht nur das Material an die Service-Punkte, sie fahren zum Beispiel bei der Safari, wenn alle Teilnehmer einer Wertungsprüfung durch sind, zum Havaristen und machen ihren Job. Die Mechaniker in diesen Wagen sind absolute Spezialisten, dazu exzellente Fahrer. Eines dieser Service-Fahrzeuge von Lancia hat Ixo ins Modell umgesetzt, einen Fiat 238 Transporter, in unterschiedlichen Versionen von 1966 bis 1982 gebaut. Das Vorbild stellt die Variante E (1966 bis 1978) dar, hat also noch die wilden Zeiten von Fulvia und Stratos miterlebt. Einige Fachleute sind der Meinung, in diesen Lancia Service-Autos sei der 1,4 Liter große, 70 PS leistende Motor des Fiat 124 Special eingebaut und zusätzlich noch kräftig modifiziert worden. Das kann der Autor leider nicht verifizieren. Das Modell selbst ist recht einfach gehalten, aber die Grundumsetzung stimmt. Feinheiten darf der Sammler nicht erwarten, so werden die Scharniere stark vereinfacht dargestellt, die leidigen Pins dürfen natürlich auch nicht fehlen und der Innenraum ist gerade einmal mit dem Nötigsten ausgestattet. Pluspunkte sind Lackierung und Deko, beides ist nicht zu beanstanden. Dafür heißt es zur Zeit „Der Preis ist heiß“, denn nur schlappe 12 Euro kostet der kleine Transporter. Am Rallye-Sport interessierte Sammler sollten hier zuschlagen.

● **Ixo RAC320** Fiat 238 Van, Lancia Service, Diecast, Preis ca. 12 €. **wr**

Als 2001 der erste New Mini erschien, war er in aller Munde und in aller Vitrine. Ein Lifestyle-Mobil, strategisch durchorganisiert comme il faut, eine Glanzleistung der BMW-Marketingabteilung. In jedem Maßstab gab es New Minis, geradezu inflationär. Nun sind wir, seit 2014, bei der dritten Generation angelangt (und kommendes Jahr wird die vierte erscheinen), gewachsen ist der Mini, in manchen Versionen fast schon ein kleiner Mittelklässler, nach wie vor attraktiv, er leidet ein wenig unter dem Brexit, verkauft sich aber immer noch gut. Doch die Modellhersteller zeigen wenig Interesse an ihm, und das dürfte eine Reaktion darauf sein, dass die Sammler wenig nachfragen (und BMW seine Industrienaufträge nicht gerade forciert). Nun gibt es einen neuen Mini von Ottomobile, einen John Cooper Works GP, dritte Generation F56. Diese erschien 2014, Modifikationen 2018 und 2021. Ottomobile macht den John Cooper Works GP, im November 2019 präsentiert und ab März 2020 ausgeliefert, 3000 Exemplare wurden gebaut (515 für Deutschland) und genau diese Stückzahl produziert Ottomobile auch. Das ist der schnellste Mini aller Zeiten, 306 PS zerren an der Vorderachse, 5,3 Sekunden auf Tempo 100, 265 km/h Topspeed, der Zweiliter-Motor stammt aus dem BMW M135i. Die Optik ist durchaus kriegerisch, neue Frontschürze mit großen Lufteinlässen, Spoilerlippen, Heckflügel, keine Rückbank aus Gewichtsgründen. Der

1:18 Der kleine Rebell

Ottomobile blickte tief in die Nische und entdeckte einen rasanten Mini, den John Cooper Works GP aus der dritten Generation.



Rar macht er sich auf dem schwarzen Schreibtisch, der BMW-Mini. Früher riss sich jeder Modellhersteller um ihn, heute führt er ein Nischendasein. Umso netter, mal wieder einen begrüßen zu dürfen, den John Cooper Works GP von Ottomobile.

bile auch. Das ist der schnellste Mini aller Zeiten, 306 PS zerren an der Vorderachse, 5,3 Sekunden auf Tempo 100, 265 km/h Topspeed, der Zweiliter-Motor stammt aus dem BMW M135i. Die Optik ist durchaus kriegerisch, neue Frontschürze mit großen Lufteinlässen, Spoilerlippen, Heckflügel, keine Rückbank aus Gewichtsgründen. Der

Innenraum sportlich-schwarz mit ein paar Farbakzenten. Außen entschied sich Ottomobile für Racing Grey C45, Dach und Spiegelgehäuse in Melting Silver, aber eine andere Wahl hatte Ottomobile ohnehin nicht. Denn dies ist die Standardfarbe für das Sondermodell. Ein John Cooper Works GP trägt serienmäßig rote Akzente an

der Karosserie (die Farbe nennt sich Chili Red), vorne, an den Flanken und am Flügel, dort auch „GP“, was für so einiges stehen mag. Allgemein wird das Kürzel mit Grand Prix oder Großer Preis konnotiert (dieser Mini hat einen großen Preis, geht bei 45.000 Euro los). Ottomobile orientiert sich völlig am Vorbild, formal und farblich, tolle Felgen mit roten Sätteln und Hankook-Reifen (225/35 R18), Carbonkotflügelverbreiterungen, auf deren vorderen die Jahreszahl 2020 zu lesen ist. Innen alles dunkel, zumal die hinteren Scheiben getönt sind. Von der knallroten Aluquerstrebe hinter den Schalensitzen ist nichts zu sehen (ist sie da oder nicht?). Beeindruckende Erscheinung, der Kleine!

● **Ottomobile OT407** (BMW) Mini John Cooper Works GP (Typ F56) 2020. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 3000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

1:43 Solido: Allgäuer Muskel-Man

Nicht jedem E30-Fetischisten reichte ein M3. Zu schwach, zu lahm, zu großseriengemacht. Burkhard Bovensiepen aus dem Allgäu, der Alpina-Mann, hatte für die derart Traumatisierten die ultimative Heilung. Sie heißt Alpina B6 3.5. Ihr Rezept: mehr Leistung, mehr Zylinder, mehr Hubraum, mehr Individualität und mehr Renommee. Der heilende Herr Doktor aus dem Allgäu griff in die amerikanische Muscle-Car-Kiste und verpflanzte dem vierzylindrigen M3 den getunten Reihensechszylinder aus den größeren BMW, 3,5 Liter mit 254 PS, damit 54 mehr als ein Serien-M3. Und eben zwei Töpfe mehr. Dabei das Ganze äußerst diskret: besondere Lackierung, die typischen Alpina-Streifen, schöne Alus, leicht tiefer gelegt und entsprechende Logos im Grill und am Heck – ansonsten M3 von der Stange. Innen Leder, Tempomat, Sportsitze, Computer und alles, was 1987, als er erschien, gut und angesagt war. Die Tachoskala und die Topspeed enden bei 270 km/h, der Sechszylinder knurrt zornig – das ist heute das Objekt der Begierde dessen, der BMW M3 nach Farben sammelt, in 1:echt. Es ist ein Auto, das voll in die Solido-1:43-Serie mit angesagten, sportlichen Youngtimern passt. Formal ausgezeichnet getroffenes Modell, professionelle Großserienqualität, meisterlich bedruckt. Die Lackierung ist sauber, könnte aber eine weitere Schicht Klarlack vertragen, um mehr zu glänzen.

● **Solido S4312001** (BMW E30) Alpina B6 3.5 1987 blaumetallic und

● **Solido S4312002** dito schwarz. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**



1:43 Ixo: Rallye-Lada im Auslieferungszustand

Zwar „nur“ eine Farbvariante, aber eben Farbe, im Gegensatz zur Premierenversion in Weiß mit hellblauen Anbauteilen: Ixo bringt den Lada 2105 VFTS nun in knalligem Rot, Anbauteile und Motorhaube mattschwarz. Er steht quasi im Schatten seines großen Bruders in 1:18, das gleiche Auto von Ixo als Formneuheit im Königsmaßstab. Gut gemachtes Sportinterieur mit Schalen, Überrollbügel, ansonsten ausgeräumt, formal gut getroffen, die Nieten der Kotflügelbefestigung silbern hervorgehoben, wohl bespoilert (Front, Heck, Dachkante), vier Zusatzscheinwerfer und Alus mit ordentlich profilierter Rallyebereifung. Manche Sammler, vor allem in Ländern des ehemaligen Ostblocks, können von solchen heißen Ladas gewiss nicht genug bekommen.



● **Ixo CLC480N** Lada 2105 VFTS Roadcar 1983 rot/ mattschwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:43. UVP 24,95 €. **afs**

1:18 Ixo: Der Hundeknochen-Escort

Es gibt wohl nur wenige Rallye-Autos, die häufiger in eine Miniatur umgesetzt wurden, als der Ford Escort MK 1 RS 1600, Spitzname „Hundeknochen“. Die neueste Deko-Variante stammt von Ixo, der große Buder trat 1973 mit Mikkola/Porter bei der Monte an und belegte hinter drei Alpine Renault A 110 den vierten Gesamtrang. Es war die hohe Zeit der Escort und ihrer Fahrer, Typen wie Mäkinen oder Mikkola betrachteten die Umgebung überwiegend durch ihre Seitenscheiben. Das Erfolgsgeheimnis hieß ganz einfach jede Menge Kraft und wenig Gewicht. Unter der Haube sang der 2 Liter große Cosworth BDA sein Lied, das Kürzel steht für Belt Drive A Series. Das heißt im Klartext: Auf dem Motorblock sitzt ein Vierventil-Zylinderkopf, und die obenliegende Nockenwelle wird vom Zahnriemen angetrieben. Der alte Lotus Doppel-Nockenwellen-Motor war nun endgültig Geschichte. Die Leistung des Neuen lag bei etwa 175 PS, dazu war er zuverlässig und standfest.

Kommen wir nun zum Modell, hier hat sich Ixo wirklich Mühe gegeben. Die Umsetzung der Außenhaut ist dicht dran am Original, die Felgen stimmen und auch die Details, wie Wischer, der Heizdraht in der Frontscheibe, die vier Zusatzscheinwerfer, die Schmutzlappen an den Hinterrädern wie auch Endtopf plus hohlgebohrtem Endrohr liegen in Sachen Qualität auf einem guten Level. Das Interieur besitzt alles Notwendige, also Käfig, Rallye-Gestühl samt Gurten, die zumindest zwei Farbakzente in die ansonsten herrschende Düsternis

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



1:43 Neo: Günstiger Mister America

Im Jahr 1931 behauptete die Firma Packard – und das mit großer Berechtigung –, sie habe zwischen den beiden Weltkriegen den amerikanischen, wahrscheinlich auch den weltweiten Markt der Prestigewagen beherrscht. Es gab Aufbauten von allen berühmten Blechkünstlern und auch die Liste der illustren Packard-Kundschaft war ellenlang, auch Franklin Delano Roosevelt oder Josef Stalin ließen sich in einem Packard chauffieren. Zum guten Image gehörte auch, dass Packard nur sehr selten einen Wechsel des Stylings vornahm.

Sehr selten geworden sind Neuzugänge klassischer Amis unter dem Label Neo. Aber nun gibt es einen Packard Standard Eight, Baujahr 1930, in der Ausführung Sport Phaeton im Maßstab 1:43. Ein Bonus ist der neue Preis, der Kleine kostet nun nur noch 59 Euro. Dabei bietet das Modell annähernd die Qualität der Esval-Miniaturen. Die Umsetzung der Karosserie ist auf den Punkt stimmig, die leicht geneigte Frontscheibe wird korrekt dargestellt und auch das „Gesicht“ des Autos, dominiert von den beiden großen Scheinwerfern, stimmt mit dem des Originals überein. Im Vergleich mit einer Miniatur von Esval müssen beim Packard nur leichte Abstriche am Armaturenbrett gemacht werden, denn skalierte Instrumente gibt es hier nicht. Pluspunkte dagegen gibt es für die am Wagenheck angebrachte Gepäckbrücke, die einzeln eingesetzten Türgriffe, die geätzten Wischer und die Kennzeichen. Links vor der Gepäckbrücke sitzt das Schlusslicht, ein filigranes Gedeckverstäk ist vorhanden und auch die Fond-Passagiere kommen in den Vorzug einer Windschutzscheibe. In der Gesamtbetrachtung eine Miniatur, die zwar nicht so ganz an Modelle von Esval herankommt, aber ganz dicht dran ist.

● **Neo 185527** Packard 733 Straight Eight Sport-Phaeton, Dunkelorange/Schwarz, Resine, UVP 59 €. **wr**



setzen. Ein ausgeräumter Fond ist vorhanden. Ein kleiner Fauxpax betrifft den Tankdeckel, der beim Original in weißer Farbgebung gehalten war. Nicht so prickelnd empfindet der Verfasser die nur per Decal dargestellten Haubensicherungen, was aber wohl dem günstigen Preis geschuldet ist. Ein kleines Ratespiel stellt die Shell-Muschel in der Deko dar. Der Autor kennt sie nur in Gelb, hier wird sie in Blau dargestellt, sehr wahrscheinlich dürfte das Blau wohl korrekt sein. Die Suche nach Originalfotos brachte keinen Erfolg, eventuell kann ja ein Leser weiterhelfen. In der Gesamtbeurteilung also eine schön umgesetzte Miniatur, auch automobilgeschichtlich sehr interessant, denn die 1600 MK 1 RS-Wettbewerbsautos waren halt die ersten Escort mit dem BDA-Motor.

● **Ixo 18RMC140LO.22** Ford Escort MK 1 RS 1600, #2, Mikkola/Porter, Rallye Monte Carlo 1973, Diecast, Preis ca. 73 €. **wr**

1:43 Ixo: Das „German Angst Car“

Nahezu jeder Modellautoproduzent hat einen Ford Sierra RS in seinem Portfolio, maßstab- und materialübergreifend, Rennversion oder zivil. Ein ungemein populäres Auto, und die meisten Hersteller entschieden sich für den frühen Sierra RS von 1986, nicht für die spätere Stufenheck-Version. Der ist Kult, der ist Legende. Jeder Modellautohersteller kann genau drei Versionen machen, denn es gab ihn in drei Farben: Moonstone Blue (die RS-Cosworth-Farbe schlechthin), Schwarz und Weiß. Gefühlt machte ihn jeder Hersteller bereits in allen Farbmöglichkeiten. Aber nur gefühlt. Und der Markt scheint immer noch nicht satt zu sein. Bei Ixo lief er noch nicht in Schwarz vom Band. Aber jetzt. Egal in welcher Farbe – die britische Presse nannte ihn dereinst das „German Angst Car“, weil die Briten uns doch so gerne Angst nachsagen, vor allem damals Mitte der 80er, als sie sogar unsere Angstwörter „Waldsterben“ als Fremdwort und „saurer Regen“ (was sie allerdings in „acid rain“ übersetzten) übernahmen. 6000 Stück nur baute Ford, 50.000 D-Mark nahm Ford. Das war eine Ansage! Und zwar eine Kampfansage. Denn diese 80er-Jahre-Rakete flößte den BMW-M3-Fahrern Angstschweiß ein und verlangte so manchem Porsche-Fahrer Respekt ab. Das Ixo-Modell ist, wie die meisten Ixo-Modelle sind: prima Preis-Leistungsverhältnis in der 25-Euro-Klasse, innen schön detailliert, die aggressive Front minutiös nachgebildet, schöne Lackierung, fette 205/70er Reifen auf 15-Zoll-Alus von OZ-Racing, tief, rundum ein Karosserieanbaukit. Und hinten: dieser Flügel, in Formel-1-Dimensionen und mit mittlerer Stütze! Und dann noch die Luftschlitze auf der Haube. Dies ist ein für den Fachhandel konstruiertes Ixo-Modell, keine Partwork-Zweitverwertung.

● **Ixo CLC482N** Ford Sierra RS Cosworth 1986 schwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 23 €. **afs**

Sierra RS Cosworth von Ixo,
scharf gewürzt mit
OZ-Racing-Felgen.



1:43 Ixo: Kadett C geht immer

Der Kadett C hat momentan Konjunktur. Um den Norev-18er entstand ein richtiger Hype, MCG hat ihn jüngst ebenfalls in 1:18 gebracht, das 1977er Coupé von Maxichamps steht noch bei den Händlern und nun folgt Ixo mit einer äußerst attraktiven 1973er Version in 1:43: das Coupé in Kardinalrot und halbstarker SR-Ausführung mit Stahlsportfelgen, mattschwarzer Motorhaube und seitlichem Doppelstreifen, das Ganze gepaart mit der L-Ausstattung, was am Chrom rund um die Seitenscheiben sowie am Radlaufchrom und der Schwellerzierleiste zu sehen ist. Naheliegender wäre, zu behaupten, das Modell sei eine Wiederauflage aus der seinerzeitigen Opel-Collection. Stimmt aber nicht. Darin gab es zwar einige Kadett Coupés, auch in Rallyeausführung, aber stets das Modell ab 1977 mit vergrößerten Scheinwerfern und Blinkern daneben. Das neue Ixo-Modell hingegen ist ein 1973er Coupé, kleine Scheinwerfer, die Blinker unter der Stoßstange. Diese Form stammt allerdings auch aus Kioskserien, vorzüglich Rallye-Kollektionen. Das '73er Coupé erschien im Fachhandel erstmals Ende 2021, damals als gelb/schwarzes GT/E-Coupé (Caramini 12/2021). Ein Kadett SR Coupé war in seinen ersten Jahren aufgrund der Kriegsbemalung ein Hingucker, weil es aus der Masse der C-Kadetten herausragte. Opel verstand ihn als Nachfolger des vorigen Rallye Kadett. Das Sport-Paket mit strafferer Fahrwerksabstimmung offerierte Opel für das Coupé, die Limousine und später den City während der gesamten Produktionszeit, doch mit Erscheinen des GT/E und Rallye nahm das Interesse am Kadett SR rapide ab – zumal ihm nie ein besonderer Motor zu eigen war.

● Ixo CLC490N Opel Kadett C SR Coupé 1973. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. afs



Rot-schwarz zieht das Auge immer an, Kadett C finden viele sympathisch, die sportliche SR-Ausstattung tut ihr übriges. Ixo hat treffsicher die attraktivste Version gewählt.

„Böhmisch-Mährischer Schnell-Roster“ ist zwar böse, mag aber zutreffend gewesen sein. Aber die Haltbarkeit ist eben auch eine Frage der Pflege. So mancher Škoda 100 versteht noch heute seinen Alltagsdienst, irgendwo in der slowakischen Pampa.

1:43 Ixo: Selten – Topversion mit nur zwei Türen

Der Franzose und der Italiener will vier Türen, seiner Bambini respektive Enfants wegen. Zwei Türen sind sportlichen Autos vorbehalten. So war das schon immer, und deshalb war der Simca 1100 vorwiegend ein Viertürer. Mit dem 1100 ti kreierte Simca eine sportliche und deshalb zweitürige Version seines Bestsellers. Doch die Karosserieform gab es schon früher, seit Anbeginn 1968. Vom Zweitürer nahm aber kaum jemand Notiz. Ixo schon und bringt den Simca, der das VW-Golf-Prinzip antizipierte, nun als Zweitürer in der feinsten Ausstattung Spéciale, lieferbar war sie ab Juni 1970. Der war nicht nur ganz fein ausgestattet und hatte in den Grill integrierte Jod-Zusatzscheinwerfer, sondern auch zwei Weber-Vergaser unter der Haube, wodurch der 1118-cm³-Vierzylinder stolze 75 PS entwickelte und sich in Frankreich zum potentesten Auto seiner Klasse mauserte. Und in Deutschland damals auch, der 1100er war im Export sehr erfolgreich, gerade in Westdeutschland und Italien. Lange Karriere: Bis 1981 wurde er gebaut, zuletzt unter der Marke Talbot. Das Ixo-Modell entstammt einer älteren Partwork-Serie, formenbauerisch etwas einfacher gehalten als bei Ixo heute üblich, aber trotzdem ein guter Kumpel. Natürlich wären separate Türgriffe schöner und werden heute auch erwartet, aber bedruckte tun's auch. Dafür erstrahlt er von vorne, denn er trägt nicht nur Zusatzscheinwerfer im Grill, sondern auch Nebellampen unter der Stoßstange. Hübsch sind die Schriftzüge vorne und hinten mit dem rot unterlegten „1100“, gut gemacht die Felgen und Radkappen, etwas merkwürdig eingestellt ist der Außenrückspiegel. Formal ist der Simca gut getroffen, lediglich die Heckscheibe erscheint uns zu schmal.

● Ixo CLC495N Simca 100 Spéciale 1970. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. afs

Bei Simca glänzte das Topmodell sowohl durch besonders reichhaltige Ausstattung und viel Chrom als auch durch eine möglichst hohe Motorleistung. Es dürfte selten gewesen sein, dass ein Simca-1100-Spécial-Kunde sich für einen Zweitürer entschied.



1:43 Ixo: Das BMSR-Auto

Ixo lässt weder nach noch locker in Sachen Škoda. Natürlich sind die Werkzeuge derzeit in Gebrauch, der in Tschechien erfolgreichen Partwork-Serie wegen. Und auch sonst scheint die Marke momentan ziemlich angesagt zu sein, nicht nur in ihrer Heimat. Ostblock-Autos florieren schlichtweg, in 1:echt wie in 1:x. Erneut ein Derivat eines Kioskmodells ist der Škoda 100L in Rot. Er erschien 1969 als schwer modifizierte Version des Škoda 1000 MB, immerhin vordere Scheibenbremsen und Zweikreisbremsanlage, 40 bis 55 PS. Ixo macht den Škoda 100 L, also die Luxusversion, es ist ein Modell ab 1973 mit Tankklappe im rechten vorderen Kotflügel, keine Embleme mehr dort, außerdem versenkte Türgriffe. In dieser Version wurde er bis zuletzt 1976 gebaut und dann vom Škoda 105 und 120 abgelöst. Diese Früh-Siebziger-Jahre-Škodas waren bis zum Systemende 1989 vielfach in der ČSSR zu sehen, vor allem in der Slowakei sind sie heute noch im Einsatz. Auch im Westen waren diese Škoda-Typen verhältnismäßig populär. Bevor der Lada kam und auch Westdeutschland eroberte, war dieser Škoda der preiswerteste Neuwagen der unteren Mittelklasse und wer aus Böhmen und Mähren stammte, fuhr ihn aus alter Verbundenheit. In der DDR betrug der Škoda-Anteil aller Personenwagen Mitte der 70er Jahre immerhin gut zehn Prozent, der direkte Konkurrent des Wartburg. DDR-Bürger nannten ihn spöttisch „BMSR-Auto“, was für „Böhmisch-Mährischer Schnell-Roster“ stand.

● Ixo CLC497N Škoda 100 L (Typ 717) 1973. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. afs



1:43 Ixo: Der kleine GT von VW

Den Polo haben die Deutschen lieb. Vor allem jene Polos, die noch klein waren. Heute ist ein Polo so groß, wie dereinst ein Golf war, ein kleiner Mittelklasse. Als er 1974 herauskam, war er ein „Mini“, und seine zweite Generation (der mit dem Steilheck) war auch kaum größer. Dann begann das Körperwachstum ins Adipöse. Ein heutiger Polo wiegt bis zu 1,3 Tonnen – so viel wie weiland ein Mercedes Strich-Achter! Das Steilheck am zweiten Polo (ein Langzeitauto: 1981 bis 1994) mochte nicht jeder, und so schob Volkswagen im August 1982 ein Schrägheck nach, das nun Coupé genannt wurde und einen sportlichen Touch hatte. Dies unterstrich, dass nur das Coupé zunächst zum GT geadelt wurde und einen neuen Motor bekam, 1,3 Liter mit 75 PS. Ganz schön viel für den Kleinen! Das Polo GT Coupé von Ixo kommt sportiv daher, schwarze Kotflügelverbreiterungen und Schwellerverkleidungen, der Grill GTI-mäßig rot umrandet, rote „GT“-Embleme, roter Seitenstreifen, dazu die Außenfarbe Cometenblau metallic LB5V. Das Modell ist eine Ableitung einer Kioskversion aus der VW-Sammlung des DeAgostini-Verlages.

● **Ixo CLC505N** Volkswagen Polo GT Coupé 1982. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 24,95 €. **afs**



Eine Variation des Themas

„Sympathieträger VW T2“ ist der Westfalia Helsinki von Ixo.

Wer in der Oldieszene derzeit ein wenig herumschnüffelt, stellt fest: VW Bullis sind immer und überall, vor allem der T2. Ein absoluter „Mode-Oldtimer“.

1:43 Ixo: Der Helsinki

Der VW T2 kommt aus dem VW-Werk Hannover, die Campingversion heißt Helsinki und kommt von Westfalia in Rheda-Wiedenbrück. Sehr global aufgestellt also. Ixo bringt seinen Sympathieträger binnen kurzer Zeit in der zweiten Farbvariante, nach Marinogelb L20A mit Dach Pastellweiß L90D (Caramini 12/2022) nunmehr in Ozeanblau J4J4, Dachfarbe erneut Pastellweiß L90D. Da der Campingbus keine Tankklappe, sondern einen außen liegenden Tankverschluss trägt, ist er nach 1974 gebaut, und er ist kein L-Modell, denn er trägt keine seitliche Zierleiste. Das Aufstelldach ist geöffnet dargestellt, und der vordere Kasten, der einer komplett neuen Stoßstangenkonstruktion bedarf, ist ein Reserveradhalter. Er macht den VW zwölf Zentimeter länger und dient als zusätzliches Deformationselement, lieferbar ab Modelljahr 1973. Der Ixo-T2b ist ein Traummodell, die Form in jeder Hinsicht getroffen.

● **Ixo CLC502N** Volkswagen T2b Campingwagen (Westfalia Helsinki) 1974. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 32,95 €. **afs**



1:87 Herpa: BMW Alpina B5 Touring

Unsere Berichterstattung über die aktuellen Neuheiten muss sich auf nur ein Modell beschränken. Wobei sich das „nur“ auf die Anzahl der vorzustellenden Modelle, nicht auf die Qualität bezieht. Denn der BMW Alpina B5 Touring ist, wie nicht anders zu erwarten, hervorragend gelungen: eine perfekte Umsetzung der Linienführung der Karosserie, eine lupenreine Bedruckung, und was besonders erwähnenswert ist, diese filigranen Felgen – ein Gedicht! Perfekt eingesetzte Scheinwerfer und Rücklichter, letztere fein bedruckt, tragen zum super Gesamteindruck bei. Herpa miniaturisiert das Facelift der dritten Generation des Alpina B5 (Basis BMW G31), der im Juni 2020 vorgestellt wurde und im Oktober in den Handel kam.

● **Herpa 421072** BMW Alpina B5 Touring (G31). Karosserie schwarz mit goldenen Alpina-Streifen. IA dunkelbraun. UVP 17,95 €. **kr**



Als ein Polo noch ein Kleinwagen war: Polo GT Coupé, mit 75 PS ganz schön keck motorisiert.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert (6), Kurt Richter (2)

1:87 Modbrix: Slot-Racer

Als Modellautosammler des Maßstabs 1:87 stöbert man gerne mal im Internet auf der Suche nach ungewöhnlichen Modellen, sogenannten Exoten. So stieß der Verfasser auf eine von Modbrix, einem Onlinehandel für Klemmbausteine, vertriebene Slotracing-Bahn, auf der Slotcars im Maßstab 1:87 fahren. Das Beste daran ist, dass die Slotcars auch einzeln verkauft werden und dies zu einem unschlagbaren Preis. Es gibt einen Audi R8 LMS und einen Bugatti Chiron, deren Karosserien ganz gut gelungen sind. Die Slotracing-Fahrwerke sind kleine technische Wunderwerke, aber für einen Modellautosammler nicht zu gebrauchen. Das einfachste ist, einfach den Führungsstift abzuzwicken, dann stehen die Modelle auf ihren Rädern. Geschickte Bastler können den Fahrzeugen neue Fahrgestelle verpassen, idealerweise mit Inneneinrichtung, denn die Scheiben sind zwar stark getönt, aber nicht vollkommen undurchsichtig. Bezug über www.modbrix.de.

● Audi R8 LMS. Karosserie weiß/schwarz, silbern oder rot/schwarz. UVP 4,95 €.

● Audi R8 LMS „Polizei“. Karosserie silbern/blau. UVP 4,95 €.

● Bugatti Chiron. Karosserie weiß/rot, schwarz oder blau. UVP 4,95 €. **kr**





Die Senderer haben es geschafft, im großen Maßstab 1:12 wunderschöne Porsche-Modelle auf den Markt zu bringen und das zu Preisen, die erstaunlich günstig sind. Knapp 130 € pro Modell und das in dieser Qualität und Authentizität – alle Achtung. Gut, nur die beiden Türen sind zu öffnen und die Vorderräder sind einschlagbar, aber das reicht völlig aus, um ein wenig zu „spielen“.

Porsche im Star-Rummel

Langsam ist die Porsche-Ikone 911 abgearbeitet, nun geht es an die Aufarbeitung des Vorgängers 356, und Modelissimo beginnt damit im Maßstab 1:12. Etliche Farb- sowie zwei Rennausführungen werden in offenen und geschlossenen Varianten angeboten.

Bevor wir mit der Vorstellung der ersten 356er-Neuheiten beginnen, vorab ein paar Worte zu den Vorbildern, denn es sind ganz besondere Fahrzeuge dabei: die Porsche 356 zweier berühmter Filmstars, die nicht nur auf der Leinwand agieren konnten, sondern es auch perfekt verstanden haben, ihre 356er im Grenzbereich zu bewegen: nämlich James Dean und Steve McQueen. Dean, durch den Film „Jenseits von Eden“ urplötzlich zum umjubelten Star geworden, verkörperte wie kein anderer den rebellischen Geist der amerikanischen Jugend, der dann auch auf Europa überschwappte. Er stellte alte Dogmen infrage, lehnte sich gegen Autoritäten auf und ließ sich von Konventionen und Vorschriften nicht einengen. Dean starb am 30. September 1955 auf dem Weg nach Salinas in seinem Porsche 550 Spyder namens „Little Bastard“, als ihm ein anderer Verkehrsteilnehmer an einer Kreuzung die Vorfahrt nahm. Nach seinem Tod stieg Dean zur Ikone auf, tief betrauert von Jugendlichen weltweit.

Den 550 Spider hatte Dean erst kurz vor dem tragischen Unglück abgeholt, seinen

bis dahin von ihm gefahrenen 356 A Speedster 1600 hatte er in Zahlung gegeben. Der 356 A Speedster hatte einen Hubraum von knapp 1,6 Liter, die Leistung betrug 75 PS.

Steve McQueen, „King of the cool“, war nicht nur einer der bestbezahlten Hollywood-Stars, sondern ebenfalls ein exzellenter Rennfahrer und Porsche-Fan. Unvergessen auch sein Film „Le Mans“ – ein Epos, das ihn an den Rand des Ruins brachte, denn er wollte den Rennsport so zeigen,

wie er auch wahrhaftig war. Um das zu erreichen, setzte er Profi-Rennfahrer wie Siffert, Piper oder Elford – um nur einige Namen zu nennen – hinter die Lenkräder von Porsche 917 und Ferrari 512 S, bei einigen nachgestellten Rennszenen saß er selbst hinterm Lenkrad.

Die ersten Modelle, die Caramini auf den Tisch bekam, sind von superber Qualität, stimmig von außen und innen. Sehr saubere, exakte Gravuren in der richtigen Tiefe, einwandfreie Deko und die Kleinteile machen ebenfalls Freude: exakt eingepasste Scheinwerfergläser samt Leuchtmittel,

James Dean und Steve McQueen lösten in den USA einen wahren Hype um den Porsche 356 Speedster aus.

Der Wettbewerbswagen von Steve McQueen: oben rahmenlose Scheibe ohne Wischer, abgeklebte Scheinwerfergläser und ein Überrollbügel.



Fotos: KK-Scale

Die Umsetzung der Außenhaut, die Räder, das Cockpit, einfach nur toll gemacht. James Dean und Steve McQueen, beide begeisterte Rennfahrer, lösten in den USA einen wahren Porsche-Hype aus.



Türgriffe mit integrierten Schlössern, durchbrochenes Luftgitter im Heck, typkonforme Spiegel und spezifische Rückleuchten. Die beiden Wettbewerbsmodelle grenzen sich von den Straßenversionen durch unterschiedliche Felgen ab. Auf den korrekten Griffen der Fronthauben sitzen die Porsche-Signets – alles da.

Ein weiteres Schmankerl sind die exzellent gemachten Innenräume mit ihren zweispeichigen Lenkrädern, den skalierten Anzeigeinstrumenten und den überaus gelungenen Sitzen. Die Straßenversionen gibt es in Rot, Silber, zwei Blautönen, sie tragen korrekte Stoßstangen, und es gibt sie offen und geschlossen. Die beiden Wettbewerbswagen dagegen sind in Weiß (James Dean, #33) und Schwarz (Steve McQueen, #71) perfekt lackiert. Über die Umsetzung der Karosserien brauchen wir nicht zu reden, sie sind punktgenau getroffen. Die Türen können geöffnet werden, dazu gibt es einschlagbare Vorderräder, und bei der schwarzen McQueen-Wettbewerbsvariante befindet sich noch ein Überrollbügel hinter dem Fahrersitz, zudem sind hier die Frontscheinwerfer gitterförmig abgeklebt. Ganz wichtig auch ein kleines Detail am Heck: die Rückleuchten der Jahrgänge 1955 und 1958

sind, wie bei den großen Brüdern, unterschiedlich, was zeigt, wie sorgfältig die Recherche bei Modelissimo war. Im schwarzen 356 A Speedster mit der # 71 saß McQueen 1958 beim Rennen auf dem „Riverside International Highway“.

Was bleibt am Ende übrig? Ganz einfach: Porsche-Miniaturen, die nur Freude machen und das zu einem günstigen Preis. Zusätzlich erzählen zwei dieser Zuffenhausener die Geschichte zweier Rennfahrer, sie sind also auch Transmitter von Menschen, die Autorennen liebten, selbst auf die Gefahr hin, dabei ihr Leben zu verlieren.

Um die ganze Geschichte noch zu toppen, gibt es im gleichen Maßstab 1:12 dazu die sehr gut gemachten Figuren von James

Dean und Steve McQueen, die prächtig zu den Autos passen.

● **KKDC120091** Porsche 356 A Speedster 1955, rot, Maßstab 1:12, UVP 129,95 €.

● **KKDC120091** Porsche 356 A Speedster 1955, silbern, Maßstab 1:12, UVP 129,95 €.

● **KKDC 120095** Porsche 356 A Speedster 1955, blau, Maßstab 1:12, UVP 129,95 €.

● **KKDC 120097** Porsche 356 A Speedster 1958, Steve McQueen, M 1:12, UVP 129,95 €.

● **KKDC 120096** Porsche 356 A Speedster 1955, James Dean, M 1:12, UVP 129,95 €. Alle Modelle mit zu öffnenden Türen.

Die Figuren:

● **KKFIG005** Figur Steve McQueen, 39,95 €.

● **KKFIG 004** Figur James Dean, 39,95 €.

Wolfgang Ruppel



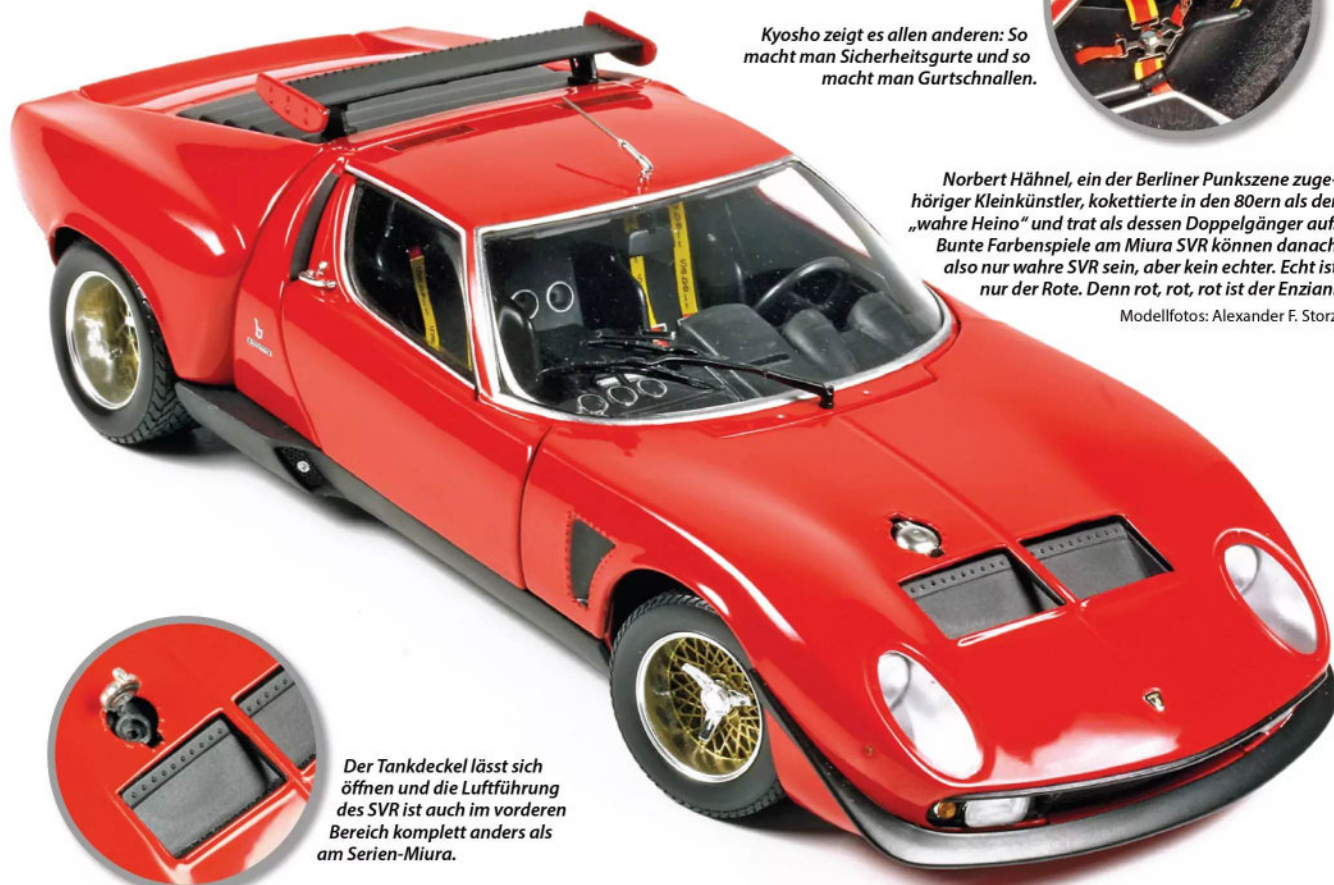
Rot, blau oder lieber silberfarben?
KK-Scale liefert den Porsche 356 A 1600 Speedster offen mit schwarzer Persenning und abgestimmten Innenraumfarben.



Durchbrochene Lufteinlässe und passgenaue Chromteile fügen sich mit der stimmigen Karosserie zu einem ansehnlichen 1:12-Modell.

Die runden Doppelleuchten im Bienenkorb-Design (Beehive) wurden an Porsche-Fahrzeugen der Baureihe 356 und 356A bis Mitte 1957 eingebaut.





Kyosho zeigt es allen anderen: So macht man Sicherheitsgurte und so macht man Gurtschnallen.

Norbert Hähnel, ein der Berliner Punkszene zugehöriger Kleinkünstler, kokettierte in den 80ern als der „wahre Heino“ und trat als dessen Doppelgänger auf. Bunte Farbenspiele am Miura SVR können danach also nur wahre SVR sein, aber kein echter. Echt ist nur der Rote. Denn rot, rot, rot ist der Enzian!

Modellfotos: Alexander F. Storz

Der Tankdeckel lässt sich öffnen und die Luftführung des SVR ist auch im vorderen Bereich komplett anders als am Serien-Miura.

Der echte SVR

SVR steht für Super Veloce Racing und für einen einzigartigen Lamborghini Miura. Vor 22 Jahren erschien er als Kyosho-18er, und etliche Sammler halten diese Miniatur für einen der schönsten 18er aller Zeiten. Nun kommt er erneut – teuer zwar, aber so gut wie immer.

Es gab mal eine die ganze Nation umtreibende Diskussion um den echten und den wahren Heino. Dabei gibt es tatsächlich nur einen Heino, und der ist echt. So ist es auch mit dem Lamborghini Miura SVR. Es gibt einen, den echten. Und mittlerweile gibt es etliche Nachbauten, die von sich mehr oder weniger behaupten, echt zu sein. Aber tatsächlich gibt es unzählige, aber als Miniaturen. Der Lamborghini Miura SVR hat, als er modern war ebenso wie als Klassiker, eine so unglaubliche Präsenz, dass viele Miniaturautohersteller dieses Einzelstück miniaturisierten – vom 1:18-Hochklassemodell bis zum 1:36-Pullback-Spielzeug. Ein absolutes Hochklassemodell ist die Kyosho-Interpretation. Nicht neu, bereits 2001 und seither in mehreren Neuauflagen erschienen, aber jetzt ist sie wieder da. In

drei Farben. Ein Einzelstück in drei Farben? Nun ja, siehe oben, und außerdem erlebt auch ein einzigartiges Automobil während seines Lebens mehrere Daseinsphasen. Der echte Miura SVR in seinem Initialzustand ist Rot mit schwarzen Schwellern, innen ebenfalls schwarz. Ihn suchten wir als Muster aus. Kyosho bietet auch Gelb mit schwarzen Türschwelleren und Schwarz mit goldfarbenen Türschwelleren an, beide innen hellbraun. Das sind dann allenfalls wahre Miura SVR, die der Phantasie entsprangen.

Wer ein Allerweltsauto tunen lassen will, geht zum Tuner, der sich auf die Marke spezialisiert hat, er bestellt im Netz oder

kauft sich fetzige Felgen beim Räderspezialisten im Nachbarort. Wer einen Lamborghini technisch optimieren lassen möchte, wendet sich ans Werk – zumindest war das früher so, als Lamborghini eine Enthusiastenmanufaktur war und kein Bestandteil eines weltweiten Konzerns. Denn wer gute Ideen zur Verbesserung hatte, stieß dort auf (verhalten) offene Ohren, und so manches floss dann tatsächlich in die werksseitige Weiterentwicklung ein. In der vorletzten Caramini berichteten wir über Walter Wolfs Lambo Countach. Da war das so. Heinz Steber wandte sich auch direkt ans Werk – mit seinem gebrauchten Miura, der zuvor bereits einigen Herren gedient hatte. Und erhielt einen Werks-Miura, der einzigartig war, eben den Miura SVR von 1974. Da floss

nichts mehr in die Serie ein, denn 1974 war der Miura bereits am Ende seines aktiven Lebens. Doch was Steber wollte und forderte, konnte auch späteren Lambor-

ghini-Schöpfungen zugute kommen, und so engagierte sich eben das Werk. Außerdem zahlte Steber. Wer zahlt, schafft an.

Den Kyosho-Miura und die von ihm ausgehende Faszination kennen Caramini-Leser (Heft 1/2023). In einem freundlichen Leserbrief an Caramini erläuterte Heinz

Gelb mit schwarzen Türschwelleren sind dann allenfalls wahre Miura SVR, die der Phantasie entsprangen.



Das Auto lief gemessene 325 km/h. Der Tacho ist bis Tempo 400 kalibriert. Nichts als ein Gag. Schindet gewaltig Eindruck auf jene, die durch die Seitenscheibe hineinschauen.

Steber seine damaligen Beweggründe zur Schöpfung des Miura SVR und bezeichnete den Serien-Miura als „Affenschaukel“ mit elenden Fahreigenschaften, das Fahrwerk hinkte hinter der Motorleistung her. Steber wollte den perfekten Miura. Daraus wurde der SVR. Kurios, dass selbst renommierte Fachautoren ins Schleudern geraten, wenn es um diesen Wagen geht. Dabei hat Heinz Steber auf seiner Webseite dessen Geschichte genau dokumentiert.

Im Zuge der Ölkrise 1973/74 waren Hochkaräter verpönt. Steber handelte antizyklisch und kaufte einen gebrauchten Lamborghini Miura. Er sollte im Herbst 1974 zu einer Inspektion ins Werk. Ein Dreher auf der Autobahn bei Starnberg ondulierte das tadellose Outfit ein wenig, und Steber hatte auf der weiteren Fahrt nach Sant'Agata Bolognese Gelegenheit, sich über Modifikationen Gedanken zu machen. Denn so begeistert er vom Aussehen und Auftritt seines Miura war, so enttäuscht war er von der Technik und dem Handling. In Sant'Agata hörte er als Kommentar auf seine Wünsche nur „no possibile“ und „Wir haben keine Teile für Ihren gewünschten Umbau“. Also lieferte Steber die benötigten Teile selbst an: dreiteilige BBS-Felgen, Koni-Renn dampfer, Rennkupplung von Fichtel & Sachs, Girling-Bremsanlage aus dem Porsche 917, Recaros, Sechspunktgurte und natürlich die nagelneu am Markt befindlichen Pirelli-P7-Schlappen, vorne 225/50 VR 15 und hinten 345/35 VR 15 und ein paar Goodies mehr. Im Februar 1975 spedierte Steber diese Teile nach Sant'Agata Bolognese und erteilte, mit einem mit vielen Lire gefüllten Kuvert in der Hand, einen Auftrag. Einen umfangreichen, ja einen ganzheitlichen Auftrag, der eine Caramini-

Modellpräsentation sprengen würde (aber eindrucksvoll ist). Ein über 400 PS starker Rennmotor, Modifikationen an Rahmen, Fahrwerk, Motor, Getriebe, Kühlung, Tank, Auspuff und Karosserie – schlicht: kein Stein blieb auf dem anderen. Optik: Neben den Rädern verbreiterte Fronthaube mit Spoiler, geänderte Luftführung, fest stehende Scheinwerfer mit Plexiglas-Abdeckung, verbreiterte Heckhaube, offen auch von hinten zum Motor hin, breitere Schweller mit Kühlöffnung für die Bremsen, Heckspoiler. Steber besuchte monatlich das Werk, und irgendwann blieb er dort und zog abwechselnd Blaumann oder Weißkittel an, um selbst mitzuarbeiten. Als Überraschung und Geschenk des Hauses montierte Lamborghini an Stebers Kreation einen Spoiler. Wegen dessen Optik zerknirscht aber höflich akzeptierte ihn der Kunde, ließ aber den auf-

Steber fuhr den SVR gerne, mit einer Mailänder Zulassung. Er bemühte sich um einen deutschen TÜV – vergeblich.



120-Liter-Tank und fünf rote Fanfaren unter der vorderen Haube, dazu eine splendid ausgeführte Radaufhängung mit roten Federn.

dringlich aufgepinselten „Jota“-Schriftzug entfernen. Im Spätsommer 1975 konnte Heinz Steber seinen Miura SVR abholen. Einzigartig war der SVR, nahezu eine Neukonstruktion, Chassis-Nummer 3781. Steber fuhr ihn gerne, mit Mailänder Zulassung. Er bemühte sich um deutschen TÜV, die dortigen Ingenieure bekamen darob Brechreiz. Steber ersetzte seinen SVR durch einen Ferrari Berlinetta Boxer und verkaufte den Lambo nach Japan.

Stebers Miura war also mehr als eine Modifikation, mehr als Tuning. Es war ein ganzheitlicher Umbau auf Basis des Lamborghini Miura. Was für das Original gilt, gilt auch für Kyosho. Der Miniatur-SVR basiert zwar auf dem Miura, den Kyosho in diversen Varianten im Programm hatte. Und dennoch ist das Modell eine Neukonstruktion. Kleinigkeiten wie die Scheiben beispielsweise konnten unverändert übernommen werden. Aber in seiner Gesamtheit ist der Kyosho-SVR ein neu konstruiertes Modellauto. Kyosho wandte sich an Heinz Steber, um einen korrekten Miura SVR zu miniaturisieren. Steber erstellte ein Lastenheft, Kyosho setzte es um. Und zwar minutiös. 2001 erschien der Miura SVR von Kyosho erstmals und seither mehrmals und leicht unterschiedlich, denn das Auto selbst war ein „Work in Progress“ mit unterschiedlichen Daseinsphasen.

Der SVR kann alles, was jene Kyosho-Miuras auch können, die wir bereits kennen. Er macht nichts besser oder anders. Aber er sieht anders aus, womöglich besser – was im Auge des Betrachters liegt. Weil wir den Kyosho-Miura kennen, blasen wir die Faszination weg, die von diesem Modellauto generell ausgeht und konzentrieren uns auf die SVR-Spezifika. Es ist ein anderer Auftritt, eine noch größere Präsenz. Es ist der Beweis dafür, dass etwas als unübertroffen groß eingeschätztes eben doch übertroffen werden kann. Das Bessere ist bekanntlich des Guten Feind. Wer einen oder zwei oder noch



Mit Pauken und Trompeten, im wahren Sinne des Wortes: Voll verkabelter Lamborghini-Rennmotor mit rund 440 PS, ein modellbauerisches Glanzstück.

Foto: Archiv
Heinz Steber

Schnappschuss, der die Entstehung des SVR dokumentiert: verblichenes und roststichiges „Porst-Königsbild“ von 1975.

mehr Miuras hat, braucht einen Miura SVR (und natürlich einen Jota). Der SVR nimmt durch seine Breite mehr Vitruvianische Fläche ein, wobei die Verbreiterung hinten eher augenscheinlich ist als vorne. Die dreiteiligen BBS-Felgen mit goldenem Inlett und dem dreiflügeligen Zentralverschluss sind eine Schau, und besonders die hinteren erinnern in ihrer Tief an eine Waschmaschinentrommel. Das offene Heck ist dermaßen brachial, dass aktuelle Diffusor-Lösungen wie billige Kompromisse wirken. Der Flügel auf dem Dach muss sein. Er wirkt wie nachträglich aufgepflanzt, und er ist es, wie wir wissen, auch ein unerwünschtes Geschenk, das aus Höflichkeitsgründen nicht zurückgewiesen werden konnte. Wer ihn an seinem Modell aus ästhetischen Gründen abnehmen will, wird nicht glücklich damit. Erstens verfälscht derjenige die Originalität und zweitens müsste er mit zwei unschönen



Eine ebenso kritischer wie bewundernder Blick: Heinz Steber wiegt das Kyosho-1:18-Modell seines Lamborghini Miura SVR in Händen.

und sehr sichtbaren Befestigungslöchern in der Heckklappe leben. Da lebt es sich mit dem Flügel besser. Die Fronthaube besticht durch die komplett geänderten Durchströmungsschächte. Die eher konventionellen Scheinwerfer gestaltete Kyosho mit viel Tiefe und einer absolut passgenauen Plexiglasabdeckung, und der schwarze Frontspoiler „spoilt“ die Linienführung gar nicht so sehr, wie er es seinem Namen nach müsste (to spoil = verderben). Vielmehr vermittelt er dem Modell eine Art Lächeln oder einen Schnauzbart – wobei ihm beides eigentlich nicht steht. Ein Miura ist kein Barträger und kein Lächler. Absolut klasse die zu öffnende Tankklappe in der Fronthaube, darunter der riesige 120-Liter-Benzintank und vor diesem fünf knallrote Fanfaren. Innen unterscheidet sich der SVR von den „biederen“ Miuras vor allem durch die Recaros und die knallroten Sechspunkt-Autofluggurte, eine modell-

bauerische Meisterleistung in rot-gelb mit Fotoätzschnallen. Die Recaros haben eine ledrige Haptik, der Boden ist beflockt, selbst das Fußbänkchen im Beifahrerfußraum ist vorhanden und der Tacho ist, wie beim Original, bis Tempo 400 kalibriert. Nur das Radio (ein Blaupunkt Berlin) finden wir nicht, dafür die Antenne auf dem Dach. Der Motor ist ein modellbauerisches Gedicht, und gerne hätten wir aus rein dekorativen Gründen diesen 1:18-Rennmotor einzeln, womöglich in einen Acrylblock gegossen. Eingebettet in ein Rahmengewirr, voll verkabelt und quasi in einer Einheit mit der Ansa-Rennauspuffanlage, ist alleine dieses Motorwunder den Kauf des Modellautos wert.

Das ist übrigens die vierte Auflage des Kyosho-SVR: Die erste entsprach exakt dem Steber-Auto, als er es fuhr (aber ohne Mailänder Kennzeichen), dann gab es eine Version in anderer Rot-Nuance und mit „Jota“-Schriftzug auf den Seitenblechen des Dachspoilers (auch original, machte das Werk, Steber ließ es entfernen), die dritte Version trägt ein goldfarbenes Interieur (was auch einer Lebensphase des Autos entspricht, als es in Japan lebte, japanischer Geschmack eben). Die vierte Version nun deckt sich wieder mit der ersten und somit dem Original zu Steber-Zeiten, trägt aber keine „Jota“-Beschriftung mehr auf der Kennzeichenplatte.

○ KYO8319RB Lamborghini Miura SVR 1974/75 rot/schwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP des Importeurs Minichamps 256,95 €.

Alexander F. Storz

Der Autor dankt Heinz Steber, der zum Gelingen dieses Artikels beitrug und das Manuskript kritisch gegenlas.

NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS

Kyosho: Für die ewig gestrigen Genussmenschen

Es soll ja tatsächlich noch solch ewig gestrige Gesellen geben, die nach wie vor 1:43 sammeln. Seit 20, 30, 40 oder 50 Jahren. Und sich, obgleich die Modellautoindustrie ihnen 1:18 aufkotzt, nicht von ihrer Leidenschaft abbringen lassen. Auch sie werden noch bedient. Nicht mehr von allen Traditionalisten, manche haben sich bereits von dem Maßstab verabschiedet oder sind gerade dabei. Ob ihnen das gut tun wird? Jedenfalls tut es den 1:43ern gut, auch mal wieder von Kyosho bedient zu werden. Der Lamborghini Miura SVR kommt nicht nur in 1:18 wieder, sondern auch in 1:43. Ein klassischer 43er, wie wir ihn gewohnt sind, sollte man meinen, nichts zu öffnen, reiht sich gut ein in die Riege des Vorhandenen. Stimmt aber nicht! Auf den ersten Blick sieht man ihm gar nicht an, dass sich die Motorhaube öffnen lässt, kaum vorhandene Spaltmaße. Zu entdecken gibt es einen sehr schönen Zwölfzylinder, umgeben von den nötigen Rahmenteilern zur Stabilisierung, das Ganze mattschwarz mit Chromteilen, sehr sehenswert. Noch besser könnte man den kleinen Motor sehen, wenn die Klappe einen größeren Öffnungswinkel hätte. Darüber hinaus ist der Miura SVJ ein hochklassiger 43er, bestens getroffene Proportionen, Hoch-

glanzlack, separate, mehrfarbige und bedruckte Sicherheitsgurte im schwarzen Inneren, klasse Rennfelgen, hinten viel breiter als vorne. Das ist ein 43er, wie man ihn sich wünscht, und als Zuckerl gibt es auf dem Sockel ein phantastisch reproduziertes, dreidimensionales Lamborghini-Signet. Eine nette Geste, typisch japanische Höflichkeit: Wer die Umverpackung öffnet, liest auf der Lasche „Thank You“. Lieferbar ist der SVR in Rot mit schwarzen sowie in Schwarz mit goldenen Türschwelleren. Ersterer, auch in diesem Maßstab unser Fotomuster, ist der echte SVR, letzterer allenfalls der wahre.

○ KYO3220R0 Lamborghini Miura SVR 1974/75. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP des Importeurs Minichamps 79,50 €.

Zum einen überrascht es, dass die Haube aufgeht. Zum anderen freut man sich über das schöne Darunter.



Caramini 7-8/2023

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

Aus dem Hause Bovensiepen:
Alpina machte ein exzellentes Auto noch
feiner und Ottomobile kommt mit seiner
Miniatur diesem Anspruch gleich.

Fotos: Alexander F. Storz



Büffelherz im Touring

*Alpina geht immer gut, BMW E34 auch, die Kombination beider erst recht.
Dass Ottomobile die Alpina-Version des BMW 5er Touring E34 bringt, erscheint
nur logisch. Ein schönes und eindrucksvolles Fahrzeug!*

Die Vorstellung vom Kombi als verkleidetem Sportwagen hat spätestens seit dem Ford Granada GLS Turnier oder Mercedes 280 TE seine Reize. Und wenn dann im Granada noch ein May-Turbo werkelt oder der 280er zu Gast bei AMG war, so hat das ganz besonderen Charme. In diese Kerbe schießt auch der Alpina B10 Touring, hammerhart und familienfreundlich, 4 oder gar 4,6 Liter, ein Kind der frühen 90er Jahre, konkret die Facelift-version ab 1993. Bis auf die etwas zu sehr hervorstehende Frontspoilerlippe ist das Modell superb umgesetzt. Doch die Lippe sieht überhaupt nicht schlecht aus. Ihr einziges Manko ist, dass sie eben nicht ganz dem Vorbild entspricht. Eine erwähnens-

werte Veränderung in der Machart zeigt große Optikwirkung: Bisher verwendete Ottomobile bei Alpina-Modellen (und auch bei anderen Vorbildern, die Flankendecals tragen) stets sehr lange, die ganze Flanke überziehende Decals. Beim B10 Touring machten sie es anders, aufwändiger: Die Decals haben nur noch die Länge eines Karosserieabschnitts, bedecken also Vorderkotflügel, dann Vorder-, dann Hintertüre und den hinteren Kotflügel. Sie versenken sich also nicht mehr in den Türrahmen. Das sieht nun viel realistischer aus als zuvor.

Es gibt mehrere Alpina-B10-Modelle auf Basis des E34, sechszylindrige und achtzylindrige, letztere auf dem 540i aufbauend, mit 4 Litern (315 PS, 49 Exemplare von April

1993 bis August 1995) oder 4,6 Litern (340 PS, 27 Stück). Unter den 49 4-Liter-B10 waren gerade mal vier Touring, damals der schnellste Serienkombi der Welt, mit 263 km/h Höchstgeschwindigkeit. Achtzylindrige Alpina-Fünfer sind generell seltene Autos, ein E34 Touring mit gerade mal vier real existenten Originalen ist eine absolute Rarität und für Liebhaber dieses Typs muss das der Traumwagen sein.

Das ist das Modell auch, und nur ein absoluter Alpina-Insider stört sich an der eingangs erwähnten, etwas überdimensionierten Spoilerlippe vorne (also am unteren Abschluss des Frontspoilers). Aber genau derjenige freut sich über die feinen Alpina-Streifen, auch am Spoiler, das korrekte „B10“-Logo hinten, über die astralförmigen Speichenfelgen mit dahinter liegenden Bremsscheiben und -zangen (damals mussten die noch nicht farbig sein!) und innen das Holz, denn ein Alpina B10 basiert schließlich auf einem achtzylindrigen BMW 540i, und der hat eine gehobene Ausstattung. Für Alpina- und/oder E34-Freunde, und deren gibt es viele, ist dieses Modell eine willkommene Bereicherung.

● **OT944** Alpina B10 4.0 Touring (= BMW E34) 1993. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 3000 Stück. Preis ca. 90 €.

Alexander F. Storz





Vieles im Innenraum wurde von der S-Klasse W222 übernommen. Innen ist eine G-Klasse heute absolut auf S-Klasse-Niveau. Was aber keine S-Klasse je hatte, die G-Klasse allerdings seit ihrem ersten Tag 1979: Ein Haltegriff am Armaturenbrett für den Beifahrer.

Unsere regelmäßige G-Klasse gib uns heute: Es gab Zeiten, vor drei bis vier Jahren, da kam keinen Caramini-Ausgabe ohne neue G-Klasse aus, vorzüglich in 1:18. Der Wind legte sich, scheint aber nun wieder aufzufrischen. Almost Real bescherte den Sammlern jüngst wunderbare G-Klassen in ebenso bunten wie trendigen Farben und Versionen, 1:18 und 1:43. Und nun legt Minichamps nach mit dem aktuellen G des Jahrgangs 2020. Im Gegensatz zu Almost Real ist dies der G nach seiner grundlegenden 2018er Überarbeitung, den man, zumindest en miniature, nicht auf den ersten Blick als solchen erkennt. Die dimensional Unterschiede sind nämlich so gering, dass sie im Original, wenn ein alter neben einem neuen G steht, zwar augenfällig sind, in 1:18 handelt es sich aber nur um Millimeter. Und die allgemeine optische Anmutung blieb bekanntlich völlig identisch, bis auf ein paar Kleinigkeiten. Das neue Fahrwerk mit unabhängiger Aufhängung der Vorderräder anstelle der Starrachse sieht man nur, wenn man das Modell umdreht. Theoretisch, praktisch nicht.

Drehen wir den Minichamps-G um, so sehen wir keine vordere Radaufhängung, weil sie durch einen Unterfahrschutz völlig verborgen ist (sinnvoll bei einem Offroader). Dafür nehmen wir mit Wohlgefallen ein detailliertes Chassis wahr mit vielen separaten Teilen, Hinterachse, Kardanwelle, Achslenker, Aufpuffanlage. Das Getriebe ist formintegriert, weil eben auch der Motor dies ist. Kein separat eingesetztes Aggregat, wie bei Almost Real, sondern ein eher zweidimensional wirkender Motor, den Kunststoffabdeckung des Originals geschuldet, aber gut dekoriert. Und die Motorhaube wird an zwei Gasdruckdämpfern akkurat geführt. Auch die Scharniere der Türen sind vorbildlich, außen liegend, sehr feine Handwerksarbeit, und die Türen schließen mit einem sattem „Plong“. Innen liegt Teppichboden aus, auch im Gepäckabteil, das Innenraumdekorniveau ist hoch und das Lenkrad dreht bei Bewegungen der Vorderräder leicht mit. Das Modell ist weich gefedert.

Außen typisches Minichamps-Niveau, keine „meshed grills“, also Fotoätzteile, sondern undurchbrochene Plastikformteile, schön die schwarz getönten Vorderblinker und die chromgeprägten



So gefragt, dass man zwei bis drei Jahre auf einen Neuwagen warten muss: Die Produktion bei Magna in Graz ist völlig ausgelastet, Mercedes sprach jüngst einen Bestellstopp aus und stornierte sogar rückwirkend Aufträge.

Unser täglich G...

Nach vielen Starrachser-G-Klassen bringt Minichamps nun das modifizierte Modell seit 2018, konkret den 2020er-Jahrgang mit neuem Fahrwerk und leicht veränderten Karosseriedimensionen. Ein typischer all-open-Minichamps, der sich gut in die Riege bestehender Modelle einfügt.

Schriftzüge. Gut auch die Felgen; die hinteren Plastik-Bremsscheiben sind fest, die vorderen drehen mit. Lieferbar ist die aktuelle G-Klasse in Dunkelblau-metallic, Dunkelbraun-metallic und in rotem Unilack, der Braune mit silbernen Rädern, die beiden anderen mit mattschwarzen.

Die 2018 erschienene, aktuelle G-Klasse wurde zum Modelljahr 2020 leicht überar-

beitet, vorübergehend kein G 500 mehr, der G 400d ist nun Serienmodell, der G 350d bleibt im Programm, einziger Benziner ist die AMG-Version des 4-Liter-Biturbo-V8. Heute gibt es den G500 wieder, gleicher Motor wie bisher, aber neuer Name G 550.

● 110037101 Mercedes G-Klasse 2020 rot. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 199,95 €.

Alexander F. Storz

Fotos: Alexander F. Storz



Die Miniatur stellt einen AMG G 63 von 2015 dar, also mit LED-Fahrlicht unter den Scheinwerfern, neue Rückspiegel, Mittelkonsole und Armaturenbrett komplett anders. Und komplett anders ist auch die Farbe. Crazy Color eben.

Fotos: Alexander F. Storz



Reflexion seiner DNA

„Wie fühle ich mich denn? Und als was?“ Das mag sich eine Mercedes G-Klasse im AMG-Dress denken, wenn sie Solar Beam Orange trägt. Ob sie durch die aufkommenden Zweifel glücklich wird? Der Sammler wird es jedenfalls, denn der G63 AMG von Almost Real ist ein Traummodell.



Seine Gefühlswelt ist ein Spiegelbild der aktuellen Transgender-Debatte.

Die einen, die ihn nur von außen betrachten und seine angeborenen Attribute einschätzen, sagen: Er ist ein Geländewagen. Er selber sagt: Ich fühle mich wie ein Sportwagen. Also: Was ist er nun? Sportwagen oder Geländewagen? Oder weder – noch? Oder beides? Wer weiß das schon!

Die hundertprozentige Mercedes-Tochter AMG verhalf der ehrwürdigen G-Klasse gewaltig auf die Sprünge und machte sie parvenü-, zuhälter- und scheichtauglich. Und dabei blieb sie geländetauglich, alleine durch ihre DNA, die ihr nicht mal Brabus aberziehen konnte und wollte, obwohl Brabus aus der G-Klasse noch mehr Sportwagen machte als AMG. Es waren die bleibenden Attribute, das Schuhkarton-Design, die starren Achsen, die Bodenfreiheit, das Reduktionsgetriebe, das außen liegende Reserverad, was die G-Klasse trotz immenser PS-Zahlen, sündhaft teurer Alufelgen auf Niederquerschnitt-Offroadprofilreifen und Alcantarainterior als Geländewagen definierten. Und jetzt kommen die Colour-Varianten. Mercedes nennt es Sunset Beam, andere nennen es McLaren-Orange, Arancio Xanto oder Anthaeus (Lamborghini), Arancio Borealis (Pagani) oder Cosmos Orange

(Aston Martin). Aber es ist letztlich immer dasselbe Supersportwagen-Orangemetallic, das 2015 auch die G-Klasse zierte. Gerade so, also ob ein Sünder, der ein liturgisches Gewand überstülpt, ein Pfarrer wäre (oder sich als Pfarrer fühlte). Ist es – für eine G-Klasse – so einfach, sich über seine DNA hinwegzusetzen?

Almost Real bringt die G-Klasse mit dem wohl sportlichsten Appeal (den man bei Mercedes kaufen kann, ohne zu Brabus oder den anderen Tunern zu springen), den G 63 in Sunset Beam mit schwarzem Dach. Wohlgemerkt, die bisherige G-Klasse, die G-Klasse vor 2018, die G-Klasse mit vorderer Starrachse. Das liegt daran, dass Almost Real immer ein bisschen braucht, bis Neuheiten erscheinen. Angekündigt war das Modell, als sich Almost Real als neuer Produzent selbst ankündigte, und das war 2016. Andere sind auch nicht (viel) schneller mit der Umsetzung von all-open-High-End-Modellen, und überdies macht Almost Real seine eigenen Modelle quasi nebenher, wenn mal Zeit dafür ist. Hauptberuflich fertigt Almost Real für andere Hersteller wie Minichamps, Kyosho oder BBR.

Im März 2015 lancierte Mercedes die Crazy Color Edition des G 63 und G 65 AMG, fünf verrückte Farben für die modebewusste Kundschaft, die entweder mit ihrem Outfit oder ihrer Einstellung korrespondieren sollten: Solar Beam, Tomato Red, Sunset Beam, Galactic Beam und Alien Green. Man bekam kein Geld dafür, sich in einem solchen Fahrzeug zu zeigen. Im Gegenteil. Es war richtig teuer. Solar Beam ging noch, 15.389 Euro Aufpreis, um zum grünen Alien zu werden, mussten 18.913 Euro aufgewandt werden. Und Galactic Beam schlug sogar mit 19.962 Euro zu Buche. Kotflügelverbreiterungen, Stoßfänger, Felgen, Reserveradabdeckung



Technisch absolut Standard, trotz crazy Color: 5,5-Liter-Biturbo-V8 mit 536 PS im G 63 AMG, dem Almost-Real-Modell, und 6-Liter-Biturbo-V12 mit 604 Pferden im G 65 AMG. Egal, wohin das Auge blickt, in welchen Winkel der Betrachter kriecht: Dieses Modellauto strahlt rundum Perfektion aus.



und Außenspiegelgehäuse blieben jeweils schwarz (ach was, schwarz... Natürlich Obsidian Black, das schwärzeste Schwarz, das Mercedes je kriecht hat!). Die Bremssättel waren je nach Außenfarbe rot oder silbern, das Nappaleder (inklusive Türverkleidungen, Konsole und Armaturenbrett) jeweils schwarz, dazu ein paar Chromakzente (Auspuffendrohre, Grill). Mercedes offerierte die Crazy Color Edition nicht überall, nicht in den USA. Und die Edition hieß je Vertriebsland anders, in China beispielsweise Crazy Wild Limited Edition, und je nach Markt war auch das Dach Obsidianschwarz lackiert.

GT Spirit versorgte uns zeitnah mit allen Farben der AMG-G-Klasse in der Crazy Color Edition, exklusiv für Mercedes, je Farbe 463 Exemplare, waren rasch ausverkauft. Danach kam i-Scala an die Reihe, nunmehr Zinkdruckguss statt Resine, ebenfalls keine zu öffnenden Teile, je Farbe auf 600 Exemplare limitiert, kein Mercedes-Dealer-Modell, sondern exklusiv für den Modellautogroßhändler CK-Modelcars. Und jetzt Almost Real, reines Fachhandelsmodell, weithin verfügbar, aber ziemlich limitiert. Das ist, wie wir wissen, almost real und kann alles, was man sich wünscht: Motorhaube, Heckklappe und alle Türen gehen auf, das Modell lenkt und federt und als speziellen

Gag hat die Almost-Real-G-Klasse bewegliche Kardanwellen vom Verteilergetriebe sowohl zur Vorder- als auch zur Hinterachse, was Caramini erst jüngst wieder loben musste (Caramini 3/2023). Das Auto ist identisch zum dort präsentierten G63 AMG, weswegen wir nun auch nicht mehr ins und unters Modellauto kriechen und jedes Detail beschreiben. Es reicht, zu sagen: Besser geht nicht, und in Solar Beam sieht die G-Klasse einfach umwerfend aus. Dass in dieser Preis- und Güteklasse keine formalen Kompromisse gemacht werden müssen, versteht sich von selbst, ist also nicht erwähnenswert. Der Preis, ja, der Preis... ist hoch! Man gönnt sich ja sonst nichts. Und es beruhigt, dass die G-Klasse als Crazy Color Edition bei Almost Real nur einen Zehner mehr kostet als die einfarbigen Versionen – wenn man sich überlegt, wie hoch der Aufpreis beim Original war. Und noch etwas kommt hinzu: Der Käufer teilt das exklusive Vergnügen, eine solche Miniatur zu besitzen, nur mit 299 anderen Sammlern – und zwar weltweit.

◉ ALM820608 Mercedes-AMG G 63 W463 Crazy Color Edition 2015 Sunset Beam Orange. Auflage 300 Exemplare. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 299,95 €. **Alexander F. Storz**



Innen ebenfalls vom Feinsten. Zunächst hat Almost Real nur diesen einen Vertreter der Crazy Color Edition ausgeliefert und keine weiteren angekündigt. Aber anzunehmen ist, dass auch die anderen crazy Colors kommen werden.



Er zitiert den 1300 GTA: In dieser Dekoration lief der 1750 GTV nicht vom Band. Aber jeder Käufer hätte dank eines werksseitigen Aufklebersatzes und mittels zeitgenössischer FPS-Felgen aus dem Zubehörhandel dieses Auto kreieren können.

Modellfotos: Alexander F. Storz

Höhe- und Endpunkt des „Bertone“

Mit 1300-GTA-Zitaten in Rot und in hochelegantem Ockergelb erscheint der Norev Alfa Romeo 1750 GTV im Doppelpack und ergänzt den 2000 GTV. Norev spendiert dem Duo neue Felgen, und zwar zeitgenössische FPS-Alus aus dem Zubehörhandel.

Der 1973er 2000 GTV von Norev in Verde Olivia Metallic schlug ganz gut ein. Die Sammlerschar zeigte sich begeistert, *Caramini* war es bei der Präsentation in Heft 1/2022 auch. Und schon damals kündigten wir einen 1750 GTV der zweiten Serie an, denn Norev konstruierte die Formwerkzeuge erneut so, dass mehrere Versionen realisierbar sind. Dem 2000 GTV folgt nun also der 1750 GTV in seiner ersten Fachhandelsversion; gleichzeitig kommt „der Bertone“ auch in einer limitierten 200er Auflage im Norev-Webshop.

Das Duo 1750/2000 GTV ist der Hoch- und Endpunkt des ikonographischen Alfa Bertone, für Alfisti oftmals der Anfang ihrer Leidenschaft bis heute. Zwölf Jahre lang, von 1963 bis 1975, wurde er gebaut, und der Enthusiasmus um diesen stilbildenden und -prägenden Wagen erfuhr nie einen Tiefpunkt. Geboren wurde die Giulia GT (Design Giorgio Giugiaro bei Bertone) als 1600er, ab 1966 als Einstiegsmodell der GT 1300 Junior mit 1,3 Litern, legendär sind die Leichtbau-Coupés von Auto-Delta, die GTA-Modelle. Mit den großen Motoren (1750

und 2000) entfernte sich das Coupé von der Giulia und legte deren Namen ab, denn sie entlehnte sich den Motor von der größeren Alfa-Limousine, der 1750/2000 Berlina. Fortan hörte das Coupé auf das Kürzel GTV, was für Gran Turismo Veloce steht. Mit den großen Motoren verschwand 1968 auch der horizontale Spalt zwischen Motorhaube und Frontverkleidung (weswegen die Älteren „Kantenhauber“ genannt werden), und die

Blinker sind nicht mehr neben den Scheinwerfern situiert, sondern darunter. Im Tipo 548, also dem 1750er, leistet der Motor 113 PS.

Norev macht den 1750 GTV (Debüt 1968) in der zweiten Serie ab 1970. Die Unterschiede liegen in der Größe der Vorderblinker und Rückleuchten sowie den Gummi- statt Metallhörnern an den nun etwas eckigeren Stoßstangen, dem Grilldesign, Armaturenbrett, Türverkleidungen und Mittelkonsole.



Foto: Liddi Voss

Das konkrete Vorbild für das limitierte Webshop-Modell lebt zwar in Aachen, dennoch trägt die Miniatur eine italienische Zulassung. Das ist der 1750 GTV von Sascha Voss, jenem Produktmanager bei Norev, der dieses Modell erschaffen hat.



All open, lenkbar, gefedert: Ein Traumauto in traumhafter Ausstattung und Ausführung. Dass bei der Erstellung dieser Miniatur Enthusiasmus im Spiel war, erkennt jeder Betrachter. Alles molto bene.



Holz und Teppichboden sind schön. Noch schöner ist, dass Norev die Unterschiede zwischen 2000 GTV und 1750 GTV berücksichtigt: Türverkleidungen, Konsole, Armaturenbrett, Pedale.



Das alles hat Norev minutiös berücksichtigt. Neu ist nun also das Fachhandelsmodell des 1750 GTV in Gialla Ocra AR23, Innenausstattung schwarz mit viel Holz, auch hölzerner Lenkradkranz. Als Extra trägt er FPS-Alufelgen, die damals aus dem Zubehörhandel stammten und nicht ab Werk erhältlich waren. Dieses Modell ist nicht limitiert.

Auf 200 Exemplare und nur einen Käufer beschränkt ist das rote Modell aus dem Norev-Webshop, eine besonders schöne Version, die der Schöpfer des Norev-Modells, Produktmanager Sascha Voss, privat in seiner Garage stehen hat. Dennoch trägt die Miniatur keine Aachener, sondern eine italienische Zulassung. Und es ist rot, Rosso Alfa AR24. Und trägt weiße Akzente, die Dekoration des 1300 GTA: weiße Schlange auf der Motorhaube, weiße Streifen an den Flanken, weißes Kleeblatt auf den Vorderkotflügeln. Original ist das nicht, aber ab-



Baujahr und Typ werden durch die Details definiert: Größe der Blinker, Material der Stoßstangenhörner, Form der Stoßstange, Anzahl der Querstreben im Grill. Das Norev-Modell ist so konzipiert, dass sich all diese Unterschiede korrekt nachbilden lassen.

solut scharf. Den Aufklebersatz hätte sich der Käufer 1970 beim Alfa-Händler kaufen und an seinem Wagen aufbringen können. Dazu die gleichen FPS-Alus wie der ockergelbe Wagen, aber nicht silbern, sondern in dunklem Gold. Wenn diese *Caramini* am Kiosk ist, sind die 200 limitierten roten Exemplare bereits verkauft (ist zumindest anzunehmen), was aber nicht heißt, dass sie nicht mehr erhältlich sind. Auch Händler kaufen sie für ihre Kunden. Und überdies sind die beiden 1750 GTV nicht die letzten Norev-Bertone. Das Farbspektrum von Alfa Romeo Anfang der 70er war breit, theoretisch könnte Norev in jeder Farbe je einen 1750 GTV und einen 2000 GTV machen. Und es gibt Sammler, die dieses schöne Modell nach Farben sammeln werden.

● **187010** Alfa Romeo 1750 GTV 1970 ockergelb,

● **187011** dito rot mit 1300-GTA-Zitaten (Auflage 200 Exemplare). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 90 €.

Alexander F. Storz



All open, gelenkt und gefedert, alles stimmt und passt. So lieben wir Modellautos!



Ein überzeugendes, gut gemachtes Modell zu einem günstigen Preis. Schöne Details, Karosserieumsetzung und Gravuren stimmen, alles prima. Der große Bruder gewann 1977 mit Niki Lauda im Cockpit die Fahrer-WM, zusätzlich sprang noch für Ferrari die Konstrukteurs-WM dabei heraus.

Fotos: Wolfgang Rüppel

Das Jahr des Niki Lauda

Er war eine Kämpfernatur, der Niki Lauda. Selbst der schwere Unfall von 1976 konnte ihn nicht ausbremsen. Im Folgejahr 1977 zeigte der österreichische Pilot, was er in der Formel 1 drauf hatte. Jetzt stellt MCG vor, was den „Niki“ damals so unerreichbar schnell machte.

Das Jahr 1977 war ein verwirrendes, aufregendes und mit ständigen Überraschungseffekten aufwartendes Jahr. Scheckter katapultierte sich mit dem neuen Team Walter Wolf Racing in die Weltmeisterschaftsführung, der Brasilianer Carlos Pace stürzte mit seinem Privatflugzeug ab, mit Andretti im Lotus kristallisierte sich ein sensationelles Duo heraus, und ein James Hunt verschwand ein halbes Jahr quasi in der Versenkung. Die Sechsräder hatten Fett angesetzt, es gab Geraune über die Bevorzugung amerikanischer Teams durch den Reifengiganten Goodyear, wie auch das March Team in der Versenkung verschwand und zum Saisonende an ATS verkauft wurde. Aber entschieden wurde dieses Grand-Prix-Jahr durch die alles beherrschende Reife eines Niki Lauda.

Der Österreicher stieg nach seinem schweren Unfall 1976 wie Phoenix aus der Asche, holte sich in diesem Jahr drei Siege, fuhr beständig auf die Podiumsplätze

und gewann am Ende mit 72 Punkten vor Scheckter mit 55 Punkten die Fahrer-WM, zusätzlich gewann die Scuderia die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Der 312 T2B, Hubraum knapp 3 Liter, V 12 und mit zwei oben liegenden Nockenwellen ausgestattet, hatte eine Leistung von gut 500 PS. Die Kraftstoffeinspritzanlage kam von Lucas, das Chassis war ein Gitterrohr-Monocoque, und die Radaufhängungen glänzten mit innenliegenden Schraubenfedern, Doppelquerlenkern und Teleskopstoßdämpfern.

Die passende Miniatur zu diesem Weltmeister-Auto kommt von MCG und ist im Maßstab 1:18 gehalten. Der kleine Rote zeigt eine sehr gute Umsetzung der Karosserie, sammelt Punkte mit seiner Deko, und die Gravuren sind absolut gelungen. In den Foren bemängeln einige Autoren den

zu hohen Heckflügel, was der Autor nicht nachvollziehen kann, denn beim Vorbild war der Heckflügel – je nach gefahrenem Kurs – einstellbar. Die Radaufhängungen sowie die unterm Heck herausragenden

Getriebe- und Aufhängungsteile sind ebenso stimmig wie die Endrohre der Abgasanlage, das Cockpit zeigt alles Notwendige. Der Helm des im Cockpit

sitzenden, kleinen Lauda hat die korrekte Farbgebung. Was dem Verfasser nicht so gefällt sind die Felgen, seiner Meinung nach waren die Felgenbetten, ebenso wie Felgensterne, ebenfalls goldfarben lackiert. Leider ist es schwierig, sie anhand fast 50 Jahre alter Fotos korrekt zu beurteilen, selbst zwei Farbfotos aus dem Guichard „Auto-Jahr 25“ (1977–1978) halfen da nicht wirklich weiter. Ansonsten ein gelungenes Modell des kleinen Italieners und das zu einem günstigen Preis. Erfreulich ebenfalls, Ixo scheint diese Reihe stringent auszubauen, und wir sind sehr gespannt, was da noch an Formel-1-Miniaturen aus den 70er, 80er und vielleicht sogar 60er Jahren auf uns Sammler zukommt – schauen wir mal.

● 18622F Ferrari 312 T2B, # 11, Niki Lauda, Sieger GP Deutschland 1977, Diecast, Preis ca. 65 €.

Wolfgang Rüppel

Entschieden wurde das Grand-Prix-Jahr 1977 durch die alles beherrschende Reife des Routiniers Niki Lauda.



Der Heckflügel war je nach gefahrenem Kurs einstellbar – am Original. Beim preisgünstigen MCG-Modell ist das aus sicher nachvollziehbaren Gründen nicht möglich.

Der automobile Freigeist

Es ist ja nicht so, dass nach dem Niedergang von DNA Collectibles gar keine 1:18-Skandinavier mehr erscheinen. Aber es sind weniger, über die wir berichten dürfen. Umso schöner, dass MCG einen Saab 900 Turbo bringt. Schönes Modell, wir können ein Vorserienexemplar zeigen.

Die MCG-Modelle kommen von Sonic/Ixo. Von Ausnahmen abgesehen, sind das gut recherchierte und gemachte 1:18er, sealed und nicht lenkbar. Der Saab ist glücklicherweise keine Ausnahme (im Gegensatz zum Opel Diplomat), sondern ein MCG-Modell in gewohnter Qualität. Aber Abstriche an der Exaktheit der Form sind dennoch zu verzeichnen. Die Windschutzscheibe ist zu niedrig, ihr oberer Abschluss müsste in gleicher Höhe sein wie die Oberkanten der Seitenscheiben. Schade, erneut ein vermeidbarer Formfehler! Darüber hinaus sieht der MCG-Saab aus, wie ein Saab 900 aussehen muss.

Der 1978 präsentierte Saab 900 basiert auf dem Saab 99 Combi-Coupé, teilt mit ihm einige optische Aspekte, ist aber ein größerer und eigenständiger Wagen, der viertürige Sedan folgte 1981. Topmodell ist der Turbo, 145 PS aus 2 Litern. Ein neuer Frontspoiler aus Kunststoff charakterisiert optisch den 1981er Jahrgang, den MCG miniaturisiert. Gültigkeit hat das MCG-Modell bis zum Modelljahr 1984, dann wurde der Kühlergrill geändert. Und 1987 kam das große Facelift mit schräg gestelltem Kühlergrill (von Ottomobile gibt es den 1985er und 1987er Saab 900 Turbo 16 Aero, also vor und nach Facelift, *Caramini* 11/2019, 12/2019 und 3/2020).



Der Saab 900 kombiniert antikierte Schrulligkeit mit technischer Avantgarde. Ein Saab ist kompromisslos. Man liebt ihn oder man hasst ihn. Dazwischen gibt es nichts.

MCG bringt zunächst vier Modelle mit zwei unterschiedlichen Felgenvarianten. Die normalen Turbo-TRX-Alus mit 18 Speichen tragen die Modelle in Terracottarot und Schwarz (unser Muster). Als Exklusivmodell ausschließlich bei Model Car World erhältlich ist ein zweifarbiges Wagen, oben Schieferblau-metallic, unten Silbern. Das stellt das 1983er Sondermodell Saab 900 Turbo Deluxe mit Lederausstattung dar (gab's auch in Rubinrot mit Silber). Und

dann gibt es ihn noch in Cirrusweiß mit schwarzen Flankendekorsreifen. Diese beiden tragen Ronal-Alus im Minilite-Stil, die es im Original allerdings erst 1985 gab, somit nicht zum Baujahr des Modells passend, aber sie sehen gut aus.

Er war das Individualisten-Mobil für Freischaffende und Freigeistige, für Architekten, Mediziner, Künstler und Oberstudienräte, gerne auch für Linksliberale und optimistisch Denkende, für diejenigen, die auch in einen Citroën oder Rover hineingepasst hätten, aber eben einen Saab wollten. Einen Saab kaufte beispielsweise derjenige, dem sein NSU Ro80 hoffnungslos durchgerostet war. Saab-Fahrer wollten den Rückwärtsgang einlegen, bevor sie den Zündschlüssel ziehen konnten und sie fanden das Zündschloss auf der Mittelkonsole, nicht rechts vom Lenkrad. Saab-Fahrer waren überzeugt und leidenschaftlich, sie lebten mit dünnem Servicenetz, unpräziser Schaltung und etlichen Vorurteilen. Aber sie waren glücklich. Saab fahren ist Weltanschauung. Saab sammeln auch. Mittlerweile werden die Troll-Liebhaber gut bedient. Wer nichts als Saab sammelt, hat gute Chancen, seine Vitrinen voll zu bekommen. Und MCG hilft dabei.

- 250630 Saab 900 Turbo blau-metallic/silber (exklusiv bei Model Car World),
- 260252 dito weiß mit schwarzen Dekorstreifen,
- 260253 dito rot,
- 260251 dito schwarz. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 64,95 €.

Alexander F. Storz



MCG gab sich Mühe, auch bei den Details wie Schmutzfängern hinter den Rädern oder Scheinwerferwischern. Man könnte mit dem Resultat rundum zufrieden sein, wäre da nicht der Malus der etwas zu niedrigen Windschutzscheibe.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

Entspricht ziemlich dem MCG-Modell: Früher Saab 900 Turbo in Schwarz, aber nicht mit TRX-Alus, sondern den normalen Alus, die er vom Saab 99 Turbo erbt.

Foto: Archiv afs



Sieht auf den ersten Blick gut aus, der MCG Diplomat. Aber die Windschutzscheibe ist überhöht, somit auch das Dach, und der Verlauf der Seitenfensteroberkanten entspricht deshalb auch nicht dem Vorbild.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



Wettlauf der Diplomaten

Wenn zwei das selbe tun, kommt noch lange nicht das gleiche dabei heraus. Norev und MCG haben sich des Opel Diplomat B im Maßstab 1:18 angenommen. Den Norev kennen wir bereits, den MCG lernen wir nun kennen. Man könnte meinen, die beiden hätten unterschiedliche Autos zum Vorbild.

Norev-Modelle kommen von Norev. MCG-Modelle kommen von Sonic/Ixo und werden dort im Auftrag von MCG gefertigt, wobei MCG eine Marke von Model Car World ist. Angekündigt wurden die beiden Opel Diplomat B zur ungefähr gleichen Zeit, die Auslieferung erfolgt unterschiedlich. Norev lieferte zunächst zwei Farben exklusiv für Modelissimo, das Fachhandelsmodell soll circa ein halbes Jahr später erscheinen. Die Modelissimo-Diplomaten von Norev waren für März/April angekündigt, wurden aber erst Mitte Juni ausgeliefert. Da Caramini ein Vorserienmodell zur Rezension bekam, kennen wir den Norev Diplomat und sind von ihm begeistert (Caramini 3/2023). Vom MCG Diplomat bekamen wir nun ebenfalls ein Vorserienmuster. In Sachen Erscheinungszeitpunkt hat Norev den Wettlauf also gewonnen. Und auch sonst.



Gut zu sehen: Die Gravur der Zierleiste an der C-Säule entspricht nicht der Bedruckung derselben. Bis 1972 verlief die Zierleiste horizontal, oberhalb der Seitenfensterunterkante. Danach reichte sie weiter nach unten, war geschwungen ausgeführt und endete in Höhe der Seitenfensterunterkante. Unser Muster stellt einen Diplomat ab 1973 dar, graviert ist die horizontale Zierleiste, bedruckt die geschwungene.

So bezaubert wir vom Norev-Modell waren, so ernüchtert lässt uns die MCG-Interpretation zurück. Und das, obwohl wir von Sonic/Ixo normalerweise guten Formenbau gewohnt sind. Aber beim „Diplo“ scheint Sonic/Ixo schlichtweg Mist gebaut zu haben. Im wahrsten Sinne des Wortes. Das kann vorkommen. Dann hätte es aber spätestens MCG auffallen müssen, als die ersten Muster in Flörsheim eintrafen. MCG hätte zu Sonic sagen können: „Setzen, Sechs! Nochmals!“ Aber MCG sagte offenbar: „Okay, produzieren und schnell liefern!“

Beginnen wir mit dem Guten, der Höflichkeit wegen. Die Dimensionen stimmen, die Details sind gut gemacht, die Ronal-Kleeblatt-Alus und

die Schriftzüge sind korrekt, das Vinyl Dach hat seine beiden Nähte auf der Dachhaut, der Innenraum ist einfach aber stimmig, und jeder Betrachter erkennt: Das ist ein Opel Diplomat! Dieses Erkennen eines Fahrzeugtyps ist die Minimalvoraussetzung. Ein Auto sollte stimmen, en gros und en detail, und keine eklatanten Formmängel aufweisen. Das ist beim MCG Diplomat allerdings der Fall. Die Dimensionen stimmen zwar, die Proportionen hingegen nicht.

Was also ist falsch am MCG Diplomat und warum? Zunächst das Warum: Offenbar wurde das Modellauto konservativ konstruiert. Modellbauer in 9000 Kilometern Distanz, die nie einen Opel Diplomat in Natura gesehen haben, abstrahierten von Fotos. Aber es wurde kein „echter“ Diplomat



Wie kann man nur die Karosserie mittendrin horizontal trennen!? Eine harmlose Sicke sollte den Formenbauer nicht dazu animieren, hier eine unnatürliche Trennlinie zu schaffen. Viel sinnvoller und diskreter wäre es, die formenbauerisch notwendige Trennung in Höhe unterer Türabschluss/Schwellerzierleiste zu vollziehen.



vermessen, also ohne CAD-Daten gearbeitet (vulgo: am Reißbrett konstruiert, ohne Computerunterstützung). Dabei kommt dann sowas raus: Die Windschutzscheibe ist an ihrer Oberkante total überwölbt, was ein ebenfalls überwölbttes Dach zur Folge hat und gleichsam die oberen Seitenfensterahmen verfälscht. Dadurch wird die Anmutungsqualität (oder: das Erscheinungsbild) beeinflusst, das Modell entspricht nicht dem, was das geistige Auge des Betrachters von einem Opel Diplomat B in 1:18 erwartet.

Dann kommen noch zwei handwerkliche Dinge hinzu, die uns überhaupt nicht schmecken wollen, sie betreffen die Machart des Türschwellers und die Position der Vinyl-dachabschlusszierleiste an der C-Säule. Die verläuft beim Diplomat je nach Baujahr unterschiedlich. Bei frühen Modellen ist sie höher positioniert, bei Fahrzeugen ab 1973 verläuft sie anders. MCG musste sich entscheiden und entschied sich für die frühe Version, entsprechend graviert ist die Zierleiste. Aber MCG will auf Teufel komm' raus beide Versionen vermarkten, unser Muster soll ein späteres Modell ab 1973 darstellen. Die gravierte Zierleiste ist zu sehen, das Vinyl Dach ist aber weiter herabgezogen und eine silberne Bedruckung, dem Schwung der späteren Zierleistenform folgend, schließt es ab. Das ist unprofessionell, das sieht nach Bastel-Wastel aus.

Sodann der Türschweller: Er ist, wie beim Norev-Modell, ein separates Teil. Das muss konstruktiv so sein, denn der Opel hat eine gewölbte Karosserie Seite. Die Zinkdruckgusskarosserie kann nur sinnvoll dem Formwerkzeug entschlüpfen, wenn der Schweller ein separates Teil ist. Wo aber das separate Teil beginnen lassen? Norev wählte sinnvollerweise die Schwellerzierleiste, gleichzeitig Türunterkante, aus, denn sie ist eine „natürliche“ horizontale Trennung des Karosseriekörpers. Niemand sieht die Trennung der Karosserie. MCG, also Sonic/Ixo,

hingegen trennte an der Horizontalsicke, die beim Großen Opel im unteren Viertel der Türen verläuft, quasi also „mitten in der Karosserie“. Jeder sieht das! Die Sicke wird dadurch überbetont und im schlimmsten Fall ist die aus Kunststoff bestehende Unterseite in einem anderen Farbton lackiert als die Karosserie selbst.

Und dann braucht eigentlich gar nicht mehr erwähnt zu werden, dass die Ronal-Kleeblätter für den Diplomat erst ab 1973 lieferbar waren und auf den Modellen mit der „alten“ C-Säulen-Zierleiste bis 1973 nichts zu suchen haben (aber gut, die Alus könnten am Gebrauchtwagen nachgerüstet worden sein).

Der unverbindliche Preis des MCG-Modells liegt zehn Euro unter demjenigen des Norev-Modells, das überdies lenken kann. Der MCG-Diplomat ist ein reiner Geradeausläufer. MCG startet mit vier Versionen, die alle als 1972er-Diplomat bezeichnet werden. Zwei davon, grünmetalllic und silbermetalllic lackiert, tragen die C-Säulen-Zierleiste horizontal, sind also tatsächlich Modelle bis inklusive 1972, einer davon mit Ronal-Alus, der andere mit Stahlfelgen und Radkappen, gepaart mit Weißwandreifen. Die weiteren

Beiden sind dunkelblau-metallic und beigemetalllic (unser Vorserien-Fotomuster) lackiert. Bei ihnen ist die fragliche Zierleiste geschwungen bedruckt, was also Modelle ab 1973 darstellt, beide tragen Alus. Alle MCG Diplomat haben ein Vinyl Dach, was dem Vorbild entspricht. Kein Diplo ohne Vinyl Dach!

Wir lieben den Opel Diplomat B. Und wir lassen kein gutes Haar an der Neuerscheinung. Wir riskieren, dadurch jemanden zu verärgern. Das wollen wir natürlich nicht. Aber wir können ein Modellauto nicht schönreden, das nicht schön gemacht ist. Ehrliche Kritik, auch negative Kritik, gehört zu unserem journalistischen Auftrag dem Leser gegenüber. Gleichsam sind wir froh, dass ein so wichtiger Fahrzeugtyp wie der Opel Diplomat B von zwei Herstellern gefertigt wird. Es gibt also einen guten Diplo und einen nicht guten Diplo. Sorry, MCG...!

● **262695** Opel Diplomat B silber (Stahlfelgen, Weißwandreifen, exklusiv bei Model Car World),

● **262694** dito grasgrünmetalllic (Alufelgen),

● **262693** dito dunkelblau-metallic (Alufelgen),

● **262693** dito beigemetalllic (Alufelgen). Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 64,95 €.

Alexander F. Storz

Gleichsam sind wir froh, dass ein so wichtiges Fahrzeug wie der Diplomat B von zwei Herstellern gefertigt wird.



Foto: Opel/Archiv Caramini

Das Original: Der Verlauf der oberen Fensterkante ist gerade und keineswegs gewölbt, somit hat auch das Dach eine flache Form.



Wäre das Norev-Grün tatsächlich Nelkengrün, also Silber mit einem Hauch Grün, so würde der Chrom am Modell nicht zur Geltung kommen. Aber weil das Grün ja so grünt, sticht der Chrom gut ab. Eine solche Farbe ist auf Europas Straßen kaum denkbar. In die USA würde sie besser passen.

Fotos: Alexander F. Storz

Wie grün ist die Nelke?

Wie grün ist eine Nelke? Wie nelkengrün ist der Norev Mercedes 560 SEL?

Sprechen wir überhaupt von Blumen oder von Gewürzpflanzen?

Fragen über Fragen bezüglich der Norev-Neuheit, über die sich nur jemand Gedanken machen kann, der offenbar sonst nichts zu tun hat.

Silber mit Farbe war angesagt in den späten 80ern, möglichst dezent, möglichst unauffällig, aber eben doch nicht völlig versilbert. Ein Hauch an farbigem Individualismus gönnte sich der Autokäufer dann doch, aber nur so viel, dass der Wagen wegen seiner Lackierung beim Wiederverkauf bloß nicht zu viel Ungemach bereiten möge. Das war gar keine Individualentscheidung der Käufer. Das wurde ihnen so beigebracht, vom Bankberater direkt oder vom Autoverkäufer, der nunmehr ebenfalls Bankberater war. Denn Autos wurden nicht mehr nach dem cash-and-carry-Prinzip verkauft, sondern finanziert, durch einen Bankkredit (dann konnte der Käufer als Barzahler auftreten) oder gleich durch einen Leasingvertrag via Autohaus. Der Wiederverkauf gehörte zur Kalkulation, und er war möglichst hoch, wenn das Interesse am Gebrauchten möglichst groß ausfiel. Das tat es, wenn dieser vielen potenziellen Gebrauchtwagenkäufern gefiel, und das tat er wiederum, wenn er so neutral wie möglich lackiert war – also in Silber oder Anthrazit oder eben in Silber mit einem Schuss Farbe. Dieser „Schuss“ war meist ein Hauch von Blau, Grün oder

Beige. Rot wurde nahezu nie beigemischt, denn das würde zu Rosémetall, und das war schon wieder viel zu extravagant und extrovertiert – und überhaupt und außerdem hatten rosa Autos ein „Geschmäckle“, dem sich der brave Bürger damals nie hätte aussetzen wollen.

Die Hersteller dachten sich dafür edle Namen aus. Bei Opel beispielsweise hieß das Silber mit etwas Blau Aquamarinblau, das Silber mit etwas Grün hörte auf Opalgrün, beides damals typische Farben für Senator und Monza. Mercedes schwankte bei seinen Farbbezeichnungen stets zwischen

drögem Pragmatismus („Hellblau“) und größtmöglicher Phantasie („Bornit“). Beim damalige Silber mit Blaustich fiel den Farbkreativen nicht mehr ein als Silberblau 930 (1979 bis 1984 lieferbar), inhaltlich zutreffender ist Kristallgrün 256 (1990/91) für das eine Silber mit Grün, das andere Silber mit Grün hingegen wurde zum Nelkengrün 261 (1986 bis 1990). Nelkengrün! Als ob eine Nelke grün wäre! Ihr Stängel und ihre Blätter sind grün, was auf fast alle Blumen zutrifft, aber eine Nelke bringt man eher mit sozialistischem Rot oder Beerdigungsweiß in Verbindung als mit Grün. Oder sollte Daim-



Silberblau-metallic war gefühlt jeder dritte Baby-Benz der ersten Generation, eine damals äußerst populäre Farbe. Da am 190er außer dem Grill kein Gramm Chrom vorhanden ist und der Karosserielack somit mit mattschwarzen Anbauteilen korrespondiert, wirkt das Ganze sehr sachlich, modern, technisch und ansatzweise sportlich.



um Nelkengrün. Aber da scheint dem chinesischen Lackierer in den Farbtöpfen ein bisschen zu viel grüner Farbstoff hineingefallen zu sein, denn so Grün wie der Norev 560 SEL war ein nelkengrüner Mercedes nie.

Die beiden Mercedesse kennen wir längst, der 560 SEL war schon oft Redaktionsgast, den 190 E präsentierten wir als weißes Vorserienmodell in *Caramini* 8/2021. Beide auf aktuellem Norev-Mercedes-Niveau, all open, gefedert und gelenkt, wunderschöne Modelle, die nun eben in neuen Farben erscheinen – wobei das Silberblau-metallic für den 190er ziemlich typisch und das helle Grün-metallic für eine lange S-Klasse absolut untypisch ist.

● 183828 Mercedes 190 E W201 1983 Silberblau, UVP 99,90 €.

● 183469 Mercedes 560 SEL W126 1986 Nelkengrün. UVP 79,90 €. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18.

Alexander F. Storz

ler-Benz gar nicht an die Blume, sondern an die Gewürzpflanze gleichen Namens gedacht haben? Die ist allerdings grün, aber eher dunkelgrün. Nun könnte man sich behelfen, indem man die englische Bezeichnung von Nelkengrün heranzieht, nämlich Willow Green. Ist „Willow“ eine Blume oder eine Gewürzpflanze? Weder – noch! Willow heißt Weide, Willow Green also Weidengrün. Und der Deutsch-Englisch-Längenscheidt löst das Rätsel auch nicht: Denn die Blume Nelke heißt auf Englisch Carnation, die Gewürznelke wiederum Clove. Es hilft alles nichts...

Norev bringt zwei Benze aus derselben Epoche, parallel vom Band gelaufen (wenn gleich nicht vom selben Band), im gleichen Stil gehalten, in sehr unterschiedlicher Größe. Den „Baby-Benz“ W201 und den „Big-Benz“ W126 in Langversion, in zwei neuen Fachhandelsfarben, die genau dem Silber mit Schuss entsprechen. Beim Kleinen, dem 190 E, hat Norev den Farbton Silberblau perfekt getroffen. Beim Grünsilbernen rätselten wir lange, ob es sich um Kristallgrün oder Nelkengrün handeln soll, denn beide Töne sind sehr ähnlich. Eine Nachfrage bei Norev brachte die Erkenntnis, es handle sich

Schließen Sie jetzt Lücken in Ihrer Heft-Sammlung!

Wir räumen unser Lager auf.
Sie sparen jetzt beim Nachkauf!

Alle noch verfügbaren Ausgaben
bis einschließlich 12/2021 reduziert!
Greifen Sie jetzt schnell zu!
www.caramini.de/Sommer-Special

Jetzt
schon ab
3,- €
je Heft*



* Alle noch verfügbaren Ausgaben von 2016 bis 2021 erhalten Sie im Rahmen des Sommer-Special für 3,- € je Ausgabe. Die Lieferung in Deutschland erfolgt ab einem Gesamtbestellwert von 20,- € portofrei (Ausland zzgl. Porto). Aktionsende: 31. August 2023. Nur solange der Vorrat reicht.



Caramini
FASZINATION MODELLAUTOS

Expromo Verlag Birgitta Gilbert
Angermunder Straße 198 · D-47269 Duisburg
Bestellen Sie bis 31. August 2023 unter www.caramini.de/Sommer-Special



Die Miniatur liegt auf dem gleichen Level wie der Ferrari von Niki Lauda. Das Vorbild gewann den G.P. von Frankreich 1979 und war der erste Sieg eines Turbo-Autos in der Formel 1, zusätzlich der erste Sieg für den französischen Staatskonzern.

Fotos: Wolfgang Ruppel

Von wegen gelber Teepott

Renault gilt als Wegbereiter der Turbomotoren in der Formel 1. Nach zwei Lehrjahren, in denen die französischen Techniker Hohn und Spott ernteten, stellten sich 1979 erste Erfolge ein. Aus dem „kleinen gelben Teepott“ war ein Podestjäger geworden, den MCG nachbildet.

Im Jahr 1977 begann für die Formel 1 ein neues Zeitalter, die „Turbo-Mania“ nahm ihren Lauf. Zwar langsam und schleppend, aber unaufhaltsam. Erstaunlich, es war kein privat eingesetztes Team, wie beispielsweise McLaren, Shadow oder Tyrrell, nein, ein französischer Staatskonzern ging in die Initiative und startete am 16. Juli 1977 beim British Grand Prix in Silverstone mit dem Renault-Elf RS 01; im Cockpit saß der Franzose Jean-Pierre Jabouille. Der nur 1,5 Liter große V6 des RS 01 – genaue Bezeichnung Renault Gordini EF1 – eine kleine Hommage an den legendären, französischen Motorenentwickler –, wurde mit einem maximalen Ladedruck von 1,4 bar gefahren, die Leistung mit diesem Ladedruck lag dann bei 530, 550 PS. Das F1-Reglement limitierte den Turbomotor mit einem Hubraum von 1,5 Liter, für die Sauger betrug der Hubraum 3 Liter.

Der erste Start erfolgte beim zehnten Lauf zur F1-Weltmeisterschaft, dem British Grand Prix. Jabouille, aus der drittletzten Reihe startend, fiel mit einem Schaden am Turbolader aus. Die Jahre 1977/1978 waren

Jahre des Leidens für Renault, aber die französischen Techniker gaben nicht auf, lösten alle anstehenden Probleme, ertrugen tapfer Hämme und Spott der Konkurrenz.

Dieses Durchhaltevermögen sollte sich eines Tages auszahlen. Belohnt wurden sie beim Grand Prix der USA 1978, Jabouille schrammte knapp an einem Podiumsplatz vorbei und belegte den vierten Platz – ein Beweis für Renault, auf dem richtigen Weg zu sein. Bedingt durch die vielen Schäden der Lader, denen immer gewaltige Rauchentwicklungen folgten, belegte die überwiegend anglophile Presse das Auto spöttisch mit dem Namen „The little yellow teapot“ (Der kleine gelbe Teepott). 1979 folgte dann der erste Sieg für den Franzosen, 1981 zogen Ferrari und Toleman mit Turbos nach und damit war die Tür für Turbomotoren in der Formel 1, die jedes Jahr ihre PS-Leistungen drastisch in die Höhe trieben, weit geöffnet und die Sauger starben aus, wie weiland die Dinosaurier.

1981 zogen Ferrari und Toleman nach, und damit war dann die Tür für Turbomotoren in der Formel 1 weit geöffnet.

Die passende Miniatur steuert MCG in 1:18 bei, das Vorbild ist beim Grand Prix Frankreich 1979 gelaufen. In diesem Rennen wurde schon der Nachfolger des RS 01, der RS 11 eingesetzt. Im Rennen hatte Jabouille in der Quali die Nase vorn und raste auch als erster über die Ziellinie. Dieses Auto war zu seinem Vorgänger hin in Details

– optisch und technisch – verändert, was hauptsächlich an den Luftschlitzen in den Seitenkästen zu sehen ist. Die Karosserieform ist prima getroffen, die

Gravuren stimmen, die Lackierung mangelfrei. Ebenso schön sind die Räder gelungen, dazu kommen makellose Kleinteile wie Spiegel, Sturzbügel und das gut wiedergegebene Cockpit samt „Männlein“ zeigen Liebe zum Detail. Das unterstreichen auch die sichtbaren Teile von Motor, Aufhängungen und Getriebe, genau wie die gut gemachten vier Endrohre der Abgasanlage. Eine Miniatur also, die in allen Punkten ganz dicht dran am Original ist und dem großen Bruder in Nichts nachsteht. Leider ein öfters bei Ixo zu kritisierender Punkt ist die nicht korrekt beschriftete Bodenplatte, denn der Renault hieß nun einmal RS11 und nicht RS10, aber wir haben von anderen Firmen ebenfalls schon fehlerhafte Bodenplatten auf dem Tisch gehabt. Freuen wir uns also über qualitativ wie preislich schön gemachte F1-Modelle.

● 253531 Renault RS 11, # 15, Equipe Renault Elf, Formel 1, G.P. Frankreich 1979, Diecast, Preis ca. 65 €.

Wolfgang Ruppel





Obwohl aus der Vorserie stammend, zeigt die Miniatur schon recht gute Qualitäten. Für das Original endete die Monte 2022 mit einem Desaster, nach einem Unfall in der dritten Wertungsprüfung war die Raubkatze aus dem Spiel. Dennoch gilt der Puma als Hoffnungsträger.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Der Puma wird erwachsen

Sein Debüt bei Ixo feierte der Ford Puma im Maßstab 1:43. Und kaum als Kleiner im Handel, hat ihn Ixo nun für die Freunde des großen Maßstabs 1:18 miniaturisiert. Das Vorbild ist, wie beim kleinen Bruder, ein bei der Monte 2022 eingesetztes Fahrzeug.

Der Hundeknochen-Escort war gestern, heute ist es der Puma, der die Aufgabe übernommen hat, die Marke Ford auf Rallye-Pisten zu Ruhm und Ehre zu führen. Und von solch einem Hoffnungsträger will natürlich auch Ixo profitieren und legte den Puma zunächst im kleinen Maßstab 1:43 auf, vorgestellt in *Caramini* 6/2023, Seite 62. Jetzt folgt der große Bruder in 1:18, wieder ein Auto der Monte 2022, aber mit anderer Startnummer.

Davon erhielten wir ein Vorserienmodell. Die Umsetzung von Karosserie, Gravuren und Interieur stimmt auf im größeren Maßstab. So gefällt der Innenraum mit einem authentischen Käfing, originalgetreuen Rallye-Sitzen samt Gurten und Schloßern, typkonformen Lenkrad und Armaturenbrett, dem aber leider ein Decal für die Instrumen-

te fehlt – das sollte zum Serienanlauf vorhanden sein. Im ausgeräumten Fond liegt das obligatorische Reserverad. Lackierung und Deko zeigen keinerlei Schwächen, ganz im Gegenteil. Dazu kommen tadellose Felgen einschließlich Bremsscheiben, die Reifen sind mit Pirelli Zero beschriftet. Ebenfalls sind die Kleinteile, also Antennen, Scheinwerfer, Ticket-Fenster oder das Endrohr der Abgasanlage nicht zu kritisieren, was auch für die angebauten Aerodynamik-Teile, wie den großen Heckflügel und den sich um die komplette Wagenfront ziehenden Frontspoiler gilt. Summa summarum macht also schon das Vorserienmodell einen gelungenen Eindruck. Unser Muster hatte nur einen kleinen Transportschaden erlitten, im linken, etwas deformierten Spiegelgehäuse fehlte bei Ankunft der spiegelnde Einsatz.

Der Einstieg bei der Monte 2022 in die Hybrid-Aera (siehe *Caramini* 6/23, S. 62), erwies sich als voller Erfolg für Ford. Die vier vom M-Sport Team gemeldeten Puma belegten am Ende der Rallye die Plätze Eins, Drei und Fünf, das Vorbild der Ixo-Miniatur mit der #16 und den Franzosen Formaux/Coria im Auto, fiel in der dritten Wertungsprüfung durch einen Unfall leider aus. Die restlichen Läufe waren dagegen nicht so von Erfolg gekrönt, und als am Saisonende addiert wurde, belegten die beiden Franzosen mit 13 mageren Pünktchen den 16. Rang in der Fahrer-WM, denn bis auf den Sieg in der Monte 2022 gelang dem Puma kein einziger Sieg mehr.

Dabei gehörte der Ford Puma auf dem Papier zu den ganz großen Favoriten. Der 1,6-Liter-Ecoboost-Turbo-Vierzylinder hatte eine Power von 380 PS, zusammen mit dem E-Motor ergab das stramme 510 Pferdestärken. Aber der Toyota Yaris war einfach nicht zu schlagen. Dessen Fahrer gaben sich keine Blöße, die Mechaniker arbeiteten fehlerfrei, kein Wunder also, das am Ende der Saison der Toyota Yaris mit Rovanperä im Auto den Rallye-Weltmeister stellte, Tänak im Hyundai i20 N Rallye belegte den zweiten Rang.

18RMC111.22 Ford Puma Rally 1, #16, A. Formaux/A. Coria, Rallye Monte Carlo 2022, Diecast, Maßstab 1:18, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Ruppel





Sauber gemachter T2a Pritschenwagen von Solido, ein Modell mit Potenzial auf enorme Variantenvielfalt. Der T2a lief von August 1967 bis Juli 1971 vom Band. Da Solido das Armaturenbrett in Schwarz hält, stammt das Modell aus dem Jahrgang 1970, denn 1971 gab es neue Felgen mit runden Löchern und flachen Radkappen sowie einen ausgestellten hinteren Radlauf.

Zunächst erscheint ein unorthodox zweifarbig lackierter Pritschenwagen mit einem kurzen Dachgepäckträger, der ein wenig wie eine Hängebrücke aussieht,...



Cooler Pritsche

Als Formneuheit bringt Solido einen VW T2a Pritschenwagen. Das gut gelungene Modell erscheint zunächst in edler Zweifarbenlackierung und als amerikanisierter Custom Truck. Viele weitere Farbvariationen stehen uns bevor.

Der Volkswagen T1c Pritschenwagen von Solido, also die Letztversion des T1 mit geteilter Windschutzscheibe, ist so ganz nach Solidos Geschmack: ein ohnehin populäres Fahrzeug, das durch unzählige realistische oder phantasievolle Lackierungen in unendlichen Variantenvielfalt produziert werden kann. An diesen Erfolg knüpft Solido mit dem direkten Nachfolger an, dem T2a Pritschenwagen. Konstruktiv blieb sich Solido treu: Zu öffnende Türen, die hintere Pritschenbordwand ist beweglich und wird von zwei vorbildlichen Haken fixiert, das Modell lenkt und weist einen sehr vernünftigen Radeinschlag auf, die Lenkraddrehung ist mit der Vorderradbewegung gekoppelt. Einen eklatanten Nachteil hatte die T1c Pritsche: Ihre Vordertüren standen nicht unter Scharnierspannung, was wir immer wieder kritisierten. Waren sie offen, so hielten sie nicht auf, waren sie geschlossen, so blieben sie nicht zu. Das nahm sich

Solido zu Herzen. Beim T2a schließen die Türen satt und mit einem vernehmlichen „Plopp“.

Formal ist der Pritschenwagen gut getroffen. Das kann man bei Weitem nicht von allen VW T2 sagen. Aber Solido machte seine Sache prima. Die Anmutung trifft das Vorbild, die Details sind hübsch, auch die frühen T2-Stahlfelgen mit den Chromradkappen. Korrekt ist die Platzierung und Form des Heckschriftzugs, das eingesetzte VW-Zeichen an der Front hat die richtige Größe, mit den Leuchten sind wir auch einverstanden. Die vorderen Blinkerkläser sind weiß, weil der T2a eine französische Zulassung trägt. Dass das hintere Kennzeichen auf dem Kopf steht, ist einerseits ärgerlich, andererseits lustig und sicherlich ein Einzelfall. Den Sprung in der Windschutzscheibe unseres grauen Exemplars bitten wir zu entschuldigen: Ein Paketdienstmitarbeiter probte wohl den olympischen Weitwurf.

In der Version direkt vom Fließband ist keine der beiden T2a-Neuheiten. Der Graue ist zweifarbig und lackiert wie ein Luxusbus, was es im VW-Werk Hannover für den Pritschenwagen nicht gab. Aber es sieht attraktiv aus. Der Wagen hat vier Löcher im Dach, um einen nett gemachten Gepäckträger (beiliegend) aufzunehmen. Diese Löcher sind variantenabhängig, der Grüne hat sie nicht. Er ist ein Custom Car, das Grünmetall erinnert an das Chrysler/Simca-Lagunengrünmetall aus der Mitte der 70er Jahre. Er trägt keine Stahlfelgen mit Chromradkappen, sondern voll verchromte Alufelgen im Stile der Porsche-Fuchsfelgen, gepaart mit weißen Reifenflanken, auf dem Kennzeichen steht „Streetfighter“. Auf den Türen ist zu lesen „Rooster Speed Motorcycle“ und „Established 1980“, an den Flanken „Custom Performance Shop“. Das klingt nach California (und genau so soll es auch klingen). Ob es einen Laden dieses

Namens gab oder gibt, sei dahingestellt. Es könnte ihn geben. Ein Rooster ist laut Langenscheidt ein männliches Huhn, also ein Hahn. Aber es ist (was Langenscheidt nicht weiß oder nicht wissen möchte) auch ein amerikanisches Slangwort für eine bestimmte Kategorie individualisierter Motorräder.

Ob einem die beiden Erstversionen nun gefallen oder nicht – die Ersten werden sicher nicht die Letzten sein, und bestimmt wird auch eine Version mit Plane kommen (wie beim T1c von Solido). Wichtig ist, dass die Form stimmt. Und das tut sie. Natürlich ist die Schuco-Interpretation (erschienen 2008) aufwändiger, man kann alle Bordwände herabklappen, nicht nur die hintere, auch die Motorklappe geht auf und Schuco verbaute mehr Details. Aber der Schuco kostete eben auch das Dreifache des Solido-Modells.

● **S1809402** Volkswagen T2a Pritschenwagen 1970 grau/weiß und

● **S1809401** dito grünmetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 44,95 €.

Alexander F. Storz



... und ein grünmetallic lackierter Custom Truck mit amerikanischer Anmutung in Diensten eines fiktiven Rooster-Bike-Shops. Der Graue trägt Serienfelgen, der Grüne verchromte Felgen im Stile der Porsche-Fuchs-Alus.

Fotos: 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 GEISPOLSCHEIM - FRANKREICH

Neue Estoril-Alufelgen, ein je nach Lichteinfall ins Schwarze gehendes Dunkelviolettmetallic, Fire & Ice-Logo an der C-Säule sowie anstelle des Blinkers auf den Vorderkotflügeln und eine sehr bunte Innenausstattung, alle Stoffpartien zweifarbig blau und violett. Macht schon was her, der Fire & Ice!

Fotos: Alexander F. Storz



Der bewegte Golf

Willy Bogner gab die Inspiration, sein Kinofilm stand Pate, VW brachte 1990 das Golf-II-Sondermodell Fire & Ice. Spektakuläre Farbe außen, noch spektakulärer die Stoffbezüge innen, und mit formal neuen Estoril-Alus bringt Norev diesen Sondergolf nun in 1:18.

Keine Golf-Generation war vielfältiger als der Golf II. Da durften sich Konstrukteure und Designer so richtig austoben, und der Gipfel in der einen Hinsicht war wohl der hochhackige Offroad-Golf Country und in der anderen der Rallye Golf als Homologationsmodell. Die anderen Sondermodelle waren teilweise auch eindrucksvoll, wenngleich nicht gar so wild wie diese beiden. Da gab es Feuer und Eis, das Sondermodell Fire & Ice im absolut schrägen Farbtou Dark Violet Perleffekt LC4V, heute unter Golfisten und Youngtimer-Fans sehr gefragt – nicht nur wegen der Farbe, die je nach Lichteinfall zwischen Lilametallic und Schwarz changiert. Der Fire & Ice basiert nicht auf einer Ausstattungsvariante, sondern auf deren drei, je nach Motorisierung CL, GTD oder GTI, also Ottomotoren zwischen 90 und 160 PS respektive der 1,6-Liter-TD mit Intercooler, 80 PS stark. Äußerlich unterschieden sich die Gölfe der Elemente nicht voneinander. Die

Optik entsprach immer dem GTI, gepaart mit glanzgedrehten 15-Zoll-Estoril-Alus und 195/50 R15-Reifen, dazu entsprechende Fire & Ice-Logos, der Heckschriftzug in Rosa, das schwarze Interieur mit Sportsitzen, deren Sitzflächen in violett/blau mit gestickten Emblemen an den Rückenlehnen, farblich dazu passend die Innenverkleidungen. 16.700 Golf-Käufer kamen 1990/91 in den Genuss des Fire & Ice, und wer heute einen Guten hat, gibt ihn nicht her.

Der Hintergrund: Regisseur und Kameramann Willy Bogner drehte 1986 den Film Feuer und Eis, eine völlig banale Handlung, aber spektakuläre Skizzen. Fortsetzung 1990 unter dem Titel Feuer, Eis & Dynamit, die Handlung nun etwas anspruchsvoller, aber nach wie vor mit dem hauptsächlichen Anspruch auf eindrucksvolle Sportszenen. Um den Film finanzieren zu können, setzte

Bogner auf Product Placement, der Golf GTI spielt eine große Rolle. Und zum Filmstart brachte Volkswagen das Sondermodell Fire & Ice an den Start, bei dessen Zusammenstellung angeblich Willy Bogner selbst die Finger im Spiel gehabt haben soll. Willy Bogner junior ist er Sohn von Willy Bogner senior, dem Skisportler und Gründer der Bekleidungsfirma Bogner. Der Sohn trat in des Vaters Fußstapfen, auch Skirennfahrer, Inhaber der Firma, dazu Filmemacher und Designer. Er zeichnete sich dadurch aus, die Skizzen in James-Bond-Filmen gedreht zu haben.

Norev bezeichnet seinen Bogner-Golf als GTI, aber man sieht dem Auto wie erwähnt seine Motorisierung nicht an. Einen Fire & Ice zu machen, liegt für Norev nahe, da der Golf II zum Formwerkzeugportfolio gehört. Die Golf-Adepten kritisieren am Modell so manches, generell die Linienführung im Dachbereich und speziell am Fire & Ice die Verbindung von Stoßfänger und Spoiler vorne. Diese Kritik mag zutreffen. Der Golf II von Norev ist keine Neukonstruktion (seine Estoril-Felgen allerdings schon!), das Norev-Niveau ist sehr hoch, und wenn es an einem älteren Modell nicht so hoch ist wie heute gewohnt, dann ist das eben so. Aber so schlimm, wie sich einige Golf-Adepten lautstark und vermeintlich meinungsbildend äußern, ist es wahrlich nicht. In der Frontschürze ist unten, kaum sichtbar, eine Stufung eingepreßt, die nicht dem Vorbild entspricht. So what! Die Details jedenfalls hat Norev punktgenau getroffen, die ganzen Logos und Embleme, der rosa Heckschriftzug, die leicht abgedunkelten Rücklichter und die bezaubernde Farbkombination innen.

Norev bezeichnet seinen Bogner-Golf als GTI, aber man sieht dem Auto seine Motorisierung nicht an.

Vor gut zehn Jahren gab es einen Golf II G60 Fire & Ice bereits von Ottomobile als Resinmodell, erschienen im Dezember 2012 in 2000er-Auflage, heute kaum mehr im Angebot. Abgesehen von den Frontschürzenfetischisten, dürften sich die Golfisten über die Norev-Interpretation freuen.

● 188558 Volkswagen Golf II GTI Fire & Ice 1990, dunkelviolettmetallic. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 75 €.

Alexander F. Storz

Variationen im Sommer

Keine Formneuheiten, nur Variationen bei Solido – wenigstens hübsche und spannende. Porsche und Peugeot glänzen durch viel Farbe, der Mustang durch pure Monstrosität und dem Attribut „King of the Road“, und der Mercedes erlangt zumindest das Attribut „dröge“.



Der King of the Road, die aktuelle Eskalationsstufe des Mustang mit 900 PS. Solido schuf neue Felgen und Spoiler und perforierte die Motorhaube.

Mit einem RWB-Porsche kann Solido so ziemlich alles machen, was den Produktmanagern einfällt, denn alles ist – zumindest theoretisch – möglich und denkbar. Jetzt kommt „der Dicke“ in Rothmans-Dekoration, was natürlich hyperattraktiv und sexy ist. Es gibt dieses Fahrzeug auch im Original, und wie es sich gehört, hat es einen Namen, ihm von Akira Nakai höchstselbst verliehen: Waikato. Dieser Wagen ist das zweite für Neuseeland gebaute Rau-Welt-Begriff-Auto und startete sein Dasein als Backdate auf 964-Basis, wurde dann aber mit „Banana Wings“ zum Wide Body aufgerüstet und anschließend noch mit Rothmans-Livree versehen. Das Solido-Modell schindet ungemein Eindruck und wirkt, zumindest, wenn es in der zweiten oder dritten Vitrinenreihe steht, wesentlich teurer als es tatsächlich ist. Die Dekoration, komplette Bedruckung, keine Decals, ist absolut akkurat, die tolle Lackierung! Der Rothmans-RWB-Porsche symbolisiert prototypisch die Solido-Machart in 1:18: mehr scheinen als sein. Das

Modell ist gut gemacht, aber absolute Großserie (nein, besser: Riesenserie), formal passt alles, aber ein Detailfetischist darf man bei +/- 50 Euro nicht sein.

Wesentlich bescheidener gibt sich der Rallye-Peugeot, als 205 GTI ein echtes Rennsportfahrzeug. Es ist der Wagen, mit dem Colin McRae mit einem Copiloten Derek Ringer bei der 1988er RAC-Rallye startete und nicht ankam. Andere Teams der Werkmannschaft schafften das Abenteuer, immerhin fielen mehr Starter aus (nämlich 91) als ankamen (nämlich 87). Solido entschied sich für den „Loser“, weil es eben ein McRae-Auto ist, und gerade die Briten lieben Colin McRae so sehr wie wir unseren Walter. Der Peugeot ist ein seriennaher Gruppe-A-Rallyewagen, innen nicht sonderlich ausgeräumt, natürlich Käfig und keine



Wenn man den ausgewogenen CLS um 40 cm staucht, kommt der CLA heraus.

Colin McRae ist der britische Rallyefahrer schlechthin der jüngeren Vergangenheit, sein früher Tod (39 Jahre) verfestigte die Legende. Mit diesem Colin-McRae-Peugeot 205 GTI kommt Solido auf der Insel sicher gut an.



Fotos:
Alexander F. Storz

Rücksitzbank, dafür liegendes Reserverad, zwei Rennschalen und Feuerlöscher, außen schöne, weiß lackierte Stahlfelgen und die hübsche Lackierung in den Peugeot-Talbot-Sportfarben der Zeit. Obgleich die Marke Talbot allgemein 1986 starb, hielt sie Peugeot auf der Insel aufrecht.

Ziemlich spannend ist die neue Farbvariante des Ford Mustang in Anthrazitmetall, garniert mit blauen Streifen, die achte Version nunmehr, immerhin eine neue Version: der Shelby GT500KR mit 900 PS, im Dezember 2021 präsentiert. Solido investierte in neue Felgen, dem GT500KR zu eigen, 20-Zoll-Shelby-Schmiederäder, und Solido modifizierte auch das Formwerkzeug und setzt die stark perforierte Carbon-Haube um, ebenso neue Front- und Heckspoiler. Der Mustang ist also weit mehr als nur eine Farbvariante. Vom Vorbild gibt es übrigens nur 225 Exemplare, und das Kürzel KR steht für „King of the Road“.

Mercedes gibt seine erwachsenen Baureihen als 1:18-Modellautos all open bei den Modellherstellern in Auftrag, bei den kleineren Modellen reichen zu öffnende Türen, also bis inklusive C-Klasse. Alles ein bisschen billiger eben. Das trifft auch auf den CLA der aktuellen Baureihe C118 zu (das Modell vor dem 2023er Facelift), als Industriemodell unter der Marke Z-Models erschienen, im Fachhandel heißt er Solido und gehört hier zu den sehr preiswerten Geschöpfen. Aber mehr, als er kostet, ist er auch nicht wert – nunmehr in Patagonienrotmetall.

● **S1805908** Ford Shelby (Mustang) GT-500KR 2021, UVP 44,95 €.

● **S1807505** Porsche 911 (Typ 964) RWB 2016 Rothmans, UVP 54,95 €.

● **S1801715** Peugeot 205 GTI RAC-Rallye 1988, UVP 54,95 €.

● **S1803104** Mercedes CLA Coupé C118 AMG Line 2019. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 44,95 €.

Alexander F. Storz

Rothmans geht immer. Elfer geht immer. Japan-Tuning und RWB sind im Trend.





Das Original steht in der Tradition der sportlichen, kleinen Limousinen der 70er Jahre, wie BMW 2002tii, Saab 900 oder Audi 80 GTE. Die Miniatur ist sehr gut gelungen, innen wie außen gibt es keine Kritik. Das Vorseilenmuster zeigt noch unpolierte Scheiben, in der Serie sind sie natürlich klar transparent.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Böller aus Südkorea

Dezente rote Akzente wecken Erinnerungen an den Golf GTI der 70er Jahre. Ein solches Understatement vermittelt auch der Hyundai i30 N, der in Shadow Grey gar nicht vermuten lässt, dass unter seiner Haube 280 Pferdestärken schlummern. MCG erweckt sie in 1:18.

Der Koreakrieg (1950–1953) machte Korea zu einem der weltweit ärmsten Länder. Es war ein Krieg der Stellvertreter, die Republik Südkorea mit ihren Verbündeten, Truppen der Vereinten Nationen unter Führung der USA gegen die Demokratische Volksrepublik Korea, verbündet mit der Volksrepublik China. Als der Krieg beendet war, lag Südkorea wirtschaftlich am Boden, die Industrie war komplett zerschlagen, es gab Millionen von Toten, und die Halbinsel wurde zu einem der ärmsten Länder weltweit. Aber das Land rappelte sich auf, zu Beginn der 60er Jahre begann der Wirtschaftsaufschwung, und sehr schnell wandelte sich das Land von einem Agrarstaat zum Wirtschaftsstaat und gehörte zu den sogenannten „Tigerstaaten“.

Ein sehr wichtiges Standbein für den Exportsektor Südkoreas sind heute die Automobilfirmen, allen voran Hyundai und Kia, aber auch Tata Daewoo oder KG Mobility (Ssang Yong). Ihre Autos gehen überwiegend in den Export. Mittlerweile hat sich die südkoreanische Automobilindustrie weltweit einen exzellenten Ruf in Punkto innovativer Technik, Zuverlässigkeit und akzeptablen Preisen erworben.

Die Beliebtheit dieser Marken hat natürlich auch die Modellautoindustrie sehr schnell erkannt, mittlerweile sind diverse Modelle in allen Maßstäben auf dem Markt. Von MCG ist nun im Maßstab 1:18 der Hyundai i 30 N erschienen, ein sportliches,

fahrdynamisches und dank seiner vier Türen familientaugliches Auto im Golf-Format.

Und wie einst der Golf vom GTI beflügelt wurde, so beflügelt die sportliche N-Line den i 30. Sein 2 Liter Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut und unterstützt von einem Turbolader, liefert satte 280 PS ab, ausreichend für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Dazu kommen Frontantrieb, ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in einem Ölbad laufend, sowie ein Leergewicht von 1530 Kilogramm und Einzelsradaufhängungen an allen vier Rädern sorgen für eine hohe Fahrsicherheit. Damit steht der Südkoreaner in der Tradition der schnellen, jungen Wilden, den sportlichen Limousinen der 70er Jahre, wie Golf GTI, Audi 80 GTE, BMW 2002 tii oder Saab 900.

Die Miniatur ist MCG ganz hervorragend gelungen, innen wie außen. Die Karosserie

ist authentisch umgesetzt, die Gravuren sind präzise und sitzen in der richtigen Tiefe. Der Innenraum ist, zumindest durch die hinteren, dunkel getönten Scheiben nicht gut zu erspähen, aber das, was der Betrachter durch die Frontscheibe sehen kann, belegt die gute Arbeit von MCG-Lieferant Sonic. Dazu zählen dem Original gut nachempfundene, konturierte Sportsitze, Sportlenkrad, ein aufgestelltes Navi sowie ein komplettes Armaturenbrett. Bis auf die beiden Außenspiegel gibt es keine Kleinteile. Freude weckt der Blick auf die 18-Zoll-Leichtmetallräder samt ihren Scheiben. Die Deko ist – wie beim Original – sparsam, die Lackierung in der „In-Farbe“ in Staubgrau – Ixo nennt sie vornehm „Shadow Grey“ – ist makellos. Eine gelungene Miniatur des Südkoreaners.

● 18375 Hyundai i 30 N, Shadow Grey, Diecast, Preis ca. 65 €. **Wolfgang Rüppel**





**SICHERE
ZAHLUNGSMÖGLICHKEITEN**

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



MCG schuf einen guten Granada I nach dem 1975er Facelift. Ein paar kleine, formale Defizite hat das Modell, aber nichts Gravierendes. Den kann man gut in die Vitrine stellen und sich auf weitere Farbvarianten freuen. Aus dieser Perspektive ist ein Malus sichtbar: Das vordere Abschlussblech ist ein wenig zu tief herabgezogen. Dadurch wirkt der Wagen etwas zu massig.



Der Fahnder-Granada

Neues vom Fahnder: Der legendäre Ford Granada des TV-Kommissars Fahnder, den Schauspieler Klaus Wennemann zwischen 1983 und 1993 bö's traktierte und der dies trotzig überlebte, bekommt ein Denkmal gesetzt: MCG bringt den 1975er Granada und zu den Erstlingen gehört ein Exemplar in „Fahndergrün“.

Dieses Auto hatte nie kein Image und war nie vergessen: der erste Ford Granada, der rundliche, die Version 1972 bis 1977. Als er anfangs vom Fließband rollte, war er schwer, luxuriös, plüschig, demokratisierte den Sechszylindermotor, war eine eindrucksvolle Erscheinung. Dann kam das Facelift 1975 und er verlor seine weiche Schwammigkeit, wurde deutscher, härter, und sein optionales S-Fahrwerk machte ihn trotz seiner Größe dynamisch. Dann, nach seiner Demission, kamen die Jahre des Gebrauchtwagens. Da war er der „Türken-Ford“, denn die Deutschen, die häufig bei Ford in Köln arbeiteten, fuhren ihn wegen ihrer damals noch großen Familien gerne und kauften den deutschen Gebrauchtwagenmarkt leer, weil sie jedes Jahr einen anderen Granada für die Sommerheimfahrt nutzten und ihn am Bosphorus ließen. Die Granadas lebten dann in der Diaspora. Zehn Jahre später, in den späten 80ern und frühen 90ern, wurde er zum Szene-Vehikel ausgeflippter

Er wurde zum Klassiker und kam in dieser Szene an, weil er so herrlich den Überfluss der 70er Jahre repräsentiert.

Jugendlicher, kaum ein „Granni“ ohne Ghia-Grill, Granada Bestattungswagen waren die Lieblingsfahrzeuge der Gothic Scene. In den 90ern dann wurde er zum Klassiker und kam in dieser Szene an, weil er so herrlich den Überfluss und die Größe der 70er repräsentiert. Einen alten Granada zu unterhalten, war schon immer eine Herausforderung. Denn das zentrale Ford-Ersatzteillager in Köln brannte 1977, just nach Auslaufen des Einser-Granada, ab. Blechteile für ihn zu bekommen, ist bis heute schwierig. Die Technik teilt sich der Einser-Granada mit später geborenen Ford, das ist weniger ein Problem.

Die Modellautohersteller haben in den letzten Jahren den Ford Granada für sich entdeckt, den Einser wie den Zweier. Der Model-Car-World-Kosmos gehört zu den Protagonisten. In deren Produktlinie BoS erschien im Herbst 2015 in 1:18 ein Granada 2.3 LS in Gelb mit schwarzem Vinyl Dach (Caramini 11/2015), seine Zweitaufgabe in Braunmetallic mit braunem Dach folgte Anfang 2023 (Caramini 3/2023). Einige weitere 1:18-Granada der ersten Generation stehen in den Startlöchern, Spark will unter dem Label Schuco ein Resine-Coupé des Jahrgangs 1974 bringen, die neue Marke Touring Modelcars des Großhändlers Ravensberger Handelskontor (von der noch kein einziges Modellauto erschienen ist), kündigt das gleiche Coupé in Diecast all open fürs

Die Form der Heckscheibe ist oben nicht ganz korrekt. Das tut aber dem Gesamteindruck keinen Abbruch. MCG hat einen guten Granada geschaffen.



Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert

kommende Jahr an. Und nun kommt MCG, ebenfalls eine Marke von Model Car World, mit einer Viertürer-Facelift-Limousine um die Ecke!

Unser grünes Fotomodell ist sehr späte Vorserie, daran wird nichts mehr geändert, allenfalls das Finish. Nun ist der Autor (jetzt wird's persönlich) ein Granada-Enthusiast und auch -Eigentümer seit 1989, also seit prähistorischen Zeiten, und somit weder nachsichtig noch objektiv, was dieses Auto angeht. Da hat es MCG also eher schwer... Und trotzdem ist der Test bestanden: Dieser Granada ist ein guter Granada. Die ganze Fülle, die Schwere, die Behäbigkeit, die fast schon bacchantisch-rundlichen Formen – das hat Sonic/Ixo, der MCG-Auftragsfabrikant, richtig gut hinbekommen. Es gibt Einschränkungen formaler Natur, aber das Auto selbst passt. Und das ist wichtig. Die Einschränkungen sind genau die Dinge, die dem Nietenzähler und Insider auffallen. Aber dem „communis collector“, also dem normalen Sammler, fällt das nicht auf.

Die formalen Fehler: Front- und Heckschürze reichen zu tief herab, auf das Niveau des unteren Flankenabschlusses. Sie enden in Wirklichkeit aber höher. Dieses Defizit resultiert von vorne eine zu wuchtige Erscheinung, von hinten fällt es weniger auf. Weiterer Recherchefehler: Sonic/Ixo, also MCG, verlängerte die Einkerbung des unteren Türabschlusses nach vorne in den Kotflügel. Das ist definitiv falsch. Es fällt aber nicht auf, weil der untere Karosserieabschluss beim Facelift-Granada ab 1975 ohnehin mattschwarz lackiert ist (was MCG berücksichtigte). Sodann haben wir ein Heckscheibenproblem: Die Oberkante der Rückscheibe müsste leicht nach oben gewölbt sein, sie verläuft beim Modell zu gerade. Das sind die negativen Punkte. Sie sind insgesamt nicht gravierend. Aber vorhanden.

Sehr fein ist die Detailrecherche. MCG berücksichtigt die Besonderheiten des Granada L der Modelljahre 1975 bis 1977 korrekt.

Mattschwarz ist, was mattschwarz sein muss, Gummileisten auf den Stoßstangen, aber keine Hörner, die Nebelscheinwerfer ebenso wie der rechte Außenspiegel und das Schiebedach als aufpreispflichtige Extras, sehr sauber geformte und korrekt lackierte Stahlsporthelgen, die 175er-Reifen in der richtigen Breite, die Leuchten korrekt und hinten auch richtig gefärbt, die Flankenzierleiste mit Gummieinsatz, die Schriftzüge vorbildlich. Sehr nett das D-Schild auf dem hinteren Abschlussblech. Das eine Detail, das nicht ganz stimmt, ist die Chromzier am Heck: Ein Granada L hat zwar eine breite Zierleiste oberhalb der Rückleuchten, aber keine schmale unterhalb derselben. Die hatten die Granada vor dem Facelift und danach ausschließlich das Topmodell Ghia. Aber das ist eine Petitesse.

Die Innenausstattung ist relativ einfach, aber korrekt. Die Sitzmöbel gehören zum großen Formteil, sind also nicht separat. Das ist nicht weiter schlimm, denn nach 1975 harmonisierte beim Granada stets die Sitzpolsterbezug- mit der Teppichbodenfarbe. Nur das Armaturenbrett (separates Bauteil bei MCG) und die kleine Mittelkonsole waren stets schwarz. Unser Besprechungsmodell hat ohnehin eine schwarze Innenausstattung, dann ist alles egal. Aber wenn ein helles Interieur kommt, sollte die Konsole schwarz sein. Wird sie aber nicht sein, weil alles ein Formteil ist. Das Modell weist einen Schalthebel auf, aber einen „Automatic“-Heckschriftzug, was nicht zusammenpassen will. Ob es über ein Kuppelungspedal verfügt, können wir aufgrund des schwarzen Interieurs nicht erkennen. Und das Auseinanderschrauben ist uns, um diese Frage zu klären, zu aufwändig. Bis auf die Uhren und ein paar Details am Armaturenbrett ist das Interieur undekoriert. Die Bodenplatte ist einfach, aber die wenigen Anbauteile sind richtig wiedergegeben.

Unser Muster ist „fahndergrün“. Das ist Szenesprech für den Farbton Signalgrün, den der Granada des vornamenlosen Fahnders Faber in der TV-Serie „Der Fahnder“ ab 1983 trägt. Der fahndergrüne Granada trägt das Kennzeichen G-PH 4844, denn „Der Fahnder“ spielt in einer fiktiven deutschen Großstadt mit dem Kfz-Kennzeichen G (tatsächlich wurde in München gedreht). Nach der Wende, als G dann tatsächlich ein Kfz-Kennzeichen wurde (nämlich für Gera) wechselten die Film-Kennzeichen im „Fahnder“ von G auf GX. Wir haben es also mit einem Filmauto zu tun! Das macht die Sache natürlich extra nett! Der Fahnder-Granada existiert übrigens nicht mehr. Als Klaus Wennemann, Darsteller des Faber

Die Kennzeichen wechselten von G auf GX. Wir haben es also mit einem Filmauto zu tun! Das macht's extra nett!

in den ersten 91 Episoden, 1993 ausstieg, wurde der Ford laut seiner Filmfreundin Susanne (alias Barbara Freier) verschrottet. Immerhin diente er Faber zehn

Jahre lang und wurde in dieser Zeit nicht geschont. In kaum einer TV-Serie wurde ein Granada derart hart hergenommen und bewies eine Dynamik, die eigentlich seinem Naturell widerspricht.

MCG startet mit vier Farben: Neben dem Fahndergrün (unser Fotomuster, exklusiv bei Model Car World erhältlich) gibt es Weiß (ebenfalls mit Sportstahlhelgen) sowie zwei Modelle, die einen Granada LS darstellen, also mit Zusatzscheinwerfern im Grill und Alufelgen, Dunkelrot und Blau-metallic, jeweils mit Vinyl Dach. Diese Modelle stellen wir vor, wenn der MCG Granada ausgeliefert sein wird. Denn gespannt sind wir darauf, wie MCG den Vinyl Dachabschluss darstellt. Eine entsprechende Zierleiste ist nicht Bestandteil der Form. Also dürfte es wohl nur ein Druckwerk sein.

● 258865 Ford Granada L 1975 „Der Fahnder“. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 64,95 €.

Alexander F. Storz

Könnte als MCG-Farbvariante kommen: 1975 feierte Ford das 50-jährige Bestehen seiner deutschen Filiale mit einem besonders prächtigen Sondermodell. Basierend auf dem viertürigen L-Modell mit 2- oder 2,3-Liter-V6, Lackierung Arizonagold-Metallic, viele Goodies aus nächst höheren Ausstattungslinien. Sein Clou: die Stoßstangen nicht verchromt, sondern in Wagenfarbe lackiert, und die normalerweise schwarzen Inletts der Stahlsporthelgen glänzten ebenfalls in Arizonagold.



Foto: Archiv als

DKW 1000 Sportcoupé im Kreise seiner Ahnen: Was ein abgesetztes Dach und Chromschmuck doch ausmachen.



Wer den Opel Manta B erwartet hat, wird enttäuscht sein und muss auf die August-Neuheiten hoffen. Eine besondere Geschichte hat der Tempo Matador der Spedition Transit Transport Flensburg, denn die Anregung zu diesem Modell kam von Waldemar Behn, der Wiking regelmäßig mit Vorbildfotos aus seinem großen Archiv versorgte. Leider ist er viel zu früh verstorben, einen Nachruf lesen Sie auf der folgenden Seite. Die aktuelle Auslieferung ist sehr Pkw-dominiert, nur zwei Lkw-Modelle sind darin enthalten. Alle präsentierten Personenwagenmodelle zeigen eine umfangreiche Bedruckung und viel Chromzierat.

0 Lastwagen

0493 03 Faun 610/36 Schwerlastzugmaschine mit Kran und Sechssachs-Tiefladeanhänger „Aug. Alborn“. FH, Lastpritsche, Kranaufbau und Ladefläche des Anhängers kieferngrün. IA, Rungenketten und Kotflügel des Aufliegers schwarz. FG, Kotflügel der Zugmaschine, FG des Anhängers und Rungen kieselgrau. Trilex-Felgen rot. Ein orangefarbenes Warnlicht auf der Zugmaschine und zwei am Anhänger. Beiliegende Peilstangen. UVP 49,99 €.

Erist schon eine Wucht im wahrsten Sinne des Wortes, der Schwerlastzug mit der Faun 610/36 Zugmaschine und dem sechssachsigen Scheuerle T 5061 S Tiefladeanhänger. Die Zugmaschine hat in Anlehnung an ein reales Vorbild von August Alborn einen Kranaufbau auf der Pritsche erhalten.

Viele neue Farben

Das bestimmende Thema der Neuheitenauslieferung des Monats Juni sind Farbvariationen bekannter Modelle, die zum Teil seit längerer Zeit nicht mehr im Sortiment vertreten waren. Die einzige Formneuheit stellt die Plane für die Hochpritsche des Tempo Matador dar.

Wem der sechssachsige Tiefladeanhänger zu schwer für die relativ kleine Faun Zugmaschine erscheint, der kann diesen mit der vierachsigen Ausführung beim Velitins-Sondermodell des Kaelble KDV 22 Z tauschen. Nichtsdestotrotz stellt so ein imposanter Schwerlastzug immer etwas Besonderes dar, umso mehr mit der tollen und umfangreichen Bedruckung mit vielen Warnschraffuren.

Den Henschel HS14/16 als Pritschenlastzug der Spedition Reißner gab es schon einmal, 1969 als Werbemodell erschienen. Lange ist's her...

0 0412 03 Henschel HS 14/16 Pritschen-Hängerzug „Spedition Reißner“. FH, Pritschen, FG und Trilex-Felgen rot. IA basaltgrau. Planen maustrau. UVP 29,99 €.

Das originale Werbemodell der Spedition Reißner aus dem Jahr 1969, ein Henschel HS14/16 Pritschensattelzug, werden nur die wenigsten Caramini-Leser ihr Eigen nennen können. Sie müssen sich mit einem MAN Wechselpritschenlastwagen und einem Hanomag L28 Koffer-Lkw neueren Datums zufrieden geben. Nun erscheint der dritte „Reißner“ im Bunde, ein Henschel HS14/16 Pritschenlastzug in bekannter roter Farbe.



Fotos:
Kurt Richter

So ohne Beladung hat die Faun Schwerlast-Zugmaschine leichtes Spiel, aber wenn der lenkbare Scheuerle-Tieflader erst mal eine Last trägt, möchte man der 610/36 fast noch eine zweite Zugmaschine voranstellen. Zumindest wird ein Mercedes 180 Ponton für freie Fahrt sorgen, den Wiking im Pkw-Sortiment vorstellt.

NACHRUF

Wir trauern um Waldemar Behn

Waldemar Behn ist am 26. März 2023 im jungen Alter von 67 Jahren unerwartet verstorben, viel zu früh. Er war nicht nur ein erfolgreicher Geschäftsmann in der Getränkebranche, sondern auch ein begeisterter Modellauto- und besonders Wiking-Sammler, mit einem umfangreichen Archiv an Vorbildfotos und -unterlagen. Als Freund des Hauses Wiking unterbreitete er regelmäßige Vorschläge für neue Modelle, so auch für den Tempo Matador Transit Transport Flensburg. Manche unserer Leser haben Waldemar Behn persönlich gekannt, wir kamen beim 85-jährigen Geburtstag der Firma Wiking mit ihm in ein angeregtes Gespräch. Daraufhin versorgte er unsere Redaktion mit Vorbildfotos und Informationen, und hatte auf fast jede Frage eine Antwort.

Er war Unternehmer mit Herz und Seele, Familienmensch, Geschichtenerzähler, tief verwurzelt in der Region Eckernförde. Er förderte als Mitglied des Rotary Clubs viele soziale Projekte. Nicht zu vergessen ist seine Leidenschaft für Oldtimer. Viele Menschen in und um Eckernförde werden ihn sehr vermissen. Wir auch. Unser herzlichstes Beileid gilt seiner Familie. **kr**



Schick gemacht hat sich das Sportcoupé DKW 1000. Jetzt bräuhete es noch eine passende Inneneinrichtung.



Einsatz- und Kommunalfahrzeuge

0 0311 45 VW Amarok GP „THW“. FH und Pritsche ultramarinblau, IA, FG, Überrollbügel und Felgen schwarz. Dachbalken mit blautransparenten Warnlichtern. Beiliegende Anhängerkupplungen. UVP 26,99 €.

Der VW Amarok darf im klassischen Ultramarin des Technischen Hilfswerks vorfahren. Auf dem Bügel auf der Pritsche sitzen vier Arbeitsscheinwerfer, und ein Dachbalken sorgt für freie Fahrt im Einsatzfall. Für besonders erwähnenswert halten wir die Bedruckung der Heckscheibe.



Das richtige Auto für das Technische Hilfswerk: VW Amarok, mit Blaulicht und Arbeitsscheinwerfern ausgestattet.

0 0601 33 VW T3 Kastenwagen „Feuerwehr“. Karosserie rot. IA und FG schwarz. Felgen silbern. Signalbox mit blautransparentem Warnlicht. UVP 13,99 €.

Die VW T3 kommen nicht nur beim Vorbild immer mehr in Mode, auch Wiking bringt regelmäßig neue Varianten auf Basis des letzten Heckmotor-Bullis. Der Kastenwagen diente bei vielen Feuerwehren als Gerätewagen oder Mehrzweckfahrzeug.

0 0789 08 VW T1 Pritschenwagen mit Doppelkabine „Kommunal“. Karosserie und

Für den kommunalen Bauhof ist die VW T1 DoKa mit Werkzeugen und Arbeitsscheinwerfern beladen.



Fotos: Archiv Waldemar Behn



Auf zum nächsten Treckertreffen: Wiking dreht das Rad der Geschichte zurück und wandelt den roten Porsche Diesel zum orangefarbenen Allgaier.



Klein, aber ein Dach überm Kopf: Messerschmitt KR 201, bekannt als Kabinenroller.



Auch der Trabi zeigt sich in einem „Alpenblau“ von Wiking.



Very nice: Triumph TR4 Roadster



Kein Gelblicht, dafür ein Dachschild, das auf den Schwertransport hinweist: MB 180



Eine Göttin, selbst wenn es deren einfache Ausführung ist, sieht in jedem Farbkleid gut aus. Wiking probierte es jetzt mit Alpenblau und setzte der ID19 ein grauweißes Dach auf.



Radkappen orange. IA und Geräteeinsatz graublau. FG und Lenkrad schwarzgrau. Arbeitsscheinwerfer und Felgen schwarz. Stoßstangen weiß mit roter Warnschraffur. Ein orangefarbenes Warnlicht. UVP 18,99 €.

Auch die erste Generation des Bullis hatte die vielfältigsten Aufgaben zu erledigen, ob als Kombi, Transporter oder Pritschenwagen. Wiking erweitert den kommunalen Bauhof um eine T1 Doka mit Werkzeugkästen auf der Pritsche und Arbeitsscheinwerfer. Damit er während der Arbeitseinsätze und auf den Fahrten dorthin auch richtig auffällt, haben die Stoßstangen eine rot-weiße Warnschraffur erhalten.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge

0 0878 48 Allgaier Schlepper. Aufbau mit Kotflügeln und Sitz orange. Lenkrad schwarz. Felgen rot, Radnaben orange bedruckt. UVP 13,99 €.

Der Allgaier-Schlepper nach dem luftgeköhlten „System Porsche“ sorgte beim Traktorenbauer aus Friedrichshafen am Bodensee für wirtschaftliche Erfolge. Doch 1956 gab Allgaier die Traktorensparte ab, es entstand die Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH. Nach der standardmäßig grünen Ausführung folgt nun eine orangefarbene Export-Version des Zweizylinders.

Personenwagen, Kleintransporter und Anhänger

0 0812 07 Messerschmitt KR 201. Karosserie rubinrot. Faltdach und IA hellbeige. FG und Lenkrad schwarzgrau. UVP 12,99 €.

Ein richtig schicker Kleinwagen, der Messerschmitt Kabinenroller in gesetztem Rubinrot mit hellbeigem Verdeck, damals ein begehrter Wetterschutz auf Rädern. Heute drehen sich die Menschen wieder danach um, auch wenn es nur ein Kleinwagen ist.

0 0129 06 Trabant 601 S. Karosserie alpenblau. IA achatgrau. FG und Felgen silbern. UVP 15,99 €.

Ob „Alpenblau“ eine offizielle Farbgebung der Trabant-Werke für den Trabbi war, sei dahingestellt, zumindest gab es „Gletscherblau“. Die neue Trabi-Variante von Wiking zeigt einen Farbton, wie er sicher weit verbreitet war.

0 0128 02 DKW (Auto Union) 1000 Spezial Sportcoupé. Karosserie fenstergrau mit brillantblauem Dach. FG und Radkappen silbern. Getönte Verglasung. UVP 14,99 €.

Von 1958 bis 1965 verließen 5004 DKW 1000 Spezial Sportcoupés die Werkhallen von Baur in Stuttgart. Die Heckflossen verliehen dem Fahrzeug ein modisches, amerikanisches Aussehen. Die neue zweifarbig Version hätte gewiss noch Weißwandreifen verdient. Und vielleicht findet sich noch eine passende Inneneinrichtung, das schöne Sportcoupé hat es verdient.

0 0815 06 Triumph TR4 Roadster. Karosserie und Speichenfelgen moosgrün. IA beige. FG schwarzgrün. Stoßstangen chromsilbern. UVP 14,99 €.

Das letzte Modell des Triumph TR 4 erschien vor sechs Jahren, damals in Purpurrot. Jetzt rollt der TR4 wieder ins Sortiment, in attraktivem, britischem Moosgrün mit beigefarbener Inneneinrichtung. Very nice.

0 0807 12 Citroën ID 19. Karosserie alpenblau mit grauweißem Dach. IA ultramarin. FG schwarz. Felgen perlweiß. UVP 16,99 €.

Alpenblau mit grauweißem Dach, eine typische Farbkombination der sechziger Jahre für den Citroën ID 19, der einfachen DS. Erst 1975 endete die Produktion des Erfolgsmodells DS, die in insgesamt 1,5 Millionen Exemplaren gebaut wurde.

Schon gewagt, dieses Hellblau am Mercedes 300, den Wiking mit viel Chromzierrat und Weißwandreifen ausgestattet hat. Aber die Vorgänger waren auch keine grauen Mäuse...



Ein Kleintransporter im Sonntagsstaat: Der Tempo Matador aus Flensburg hat sich bei Wiking richtig fein gemacht. Die Bedruckung entspricht einem Vorbild aus den frühen 1950er Jahren.



0 0220 05 Mercedes-Benz 180 „Aug. Alborn“. Karosserie kieferngrün. IA schwarz. FG und Kühlergrill silbern. Felgen rot. Dachschild kieselgrau. UVP 14,99 €.

Die Dortmunder Schwertransportspezialist August Alborn setzte einen mit einem Dachschild „Achtung Schwertransport“ versehenen Mercedes-Benz 180 als Begleitfahrzeug für seine Transporte ein.

0 0150 02 Mercedes-Benz 300. Karosserie hellblau. IA silbergrau. FG und Kühlergrill chromsilbern. Räder mit schwarzen Felgen und Weißwandreifen. UVP 17,99 €.

Viele Mercedes-Benz 300 dürften in den 50er und 60er Jahren nicht im knalligen Hellblau auf den Straßen unterwegs gewesen sein. Wiking hat sich eines dieser raren Vorbilder herausgesucht und ein super Modell mit allumfassendem Chromzierrat auf die Räder gestellt.

0 0335 09 Tempo Matador mit Hochpritsche „Transit Transport Flensburg“. Kabine und Pritsche enzianblau. IA und FG schwarz. Plane staubgrau mit frontseitiger Firmenbedruckung. Räder mit roten Felgen, silbernen Radkappen und Weißwandreifen. UVP 23,99 €.

Der Tempo Matador der Spedition Transit Transport Flensburg hat ein reales Vorbild, dafür sorgte schon der verstorbene Sammler Waldemar Behn. Neu an diesem Modell ist die Plane für die Hochpritsche. Die Frontbedruckung der Modellplane war im Original ein Schild, formentechnisch leider nur schwer umsetzbar. Etwas übertrieben erscheinen die Räder mit Weißwandreifen.



Dortmund-Fans erkennen es sofort: Dieser T@B Wohnwagen trägt die Farben des BVB. Ob man sich damit „auf Schalke“ oder in München sehen lassen kann? Mit dem 87er bestimmt.

0 0092 36 T@B Wohnwagen. Aufbau rapsgelb. Bodenplatte und Aufbauahmen schwarz. FG und Deichsel silbern. Verglasung getönt. Beiliegende Anhängerkuppelungen. UVP 15,99 €.

Die für die Farbgebung dieses Wohnwagens verantwortliche Person ist sicher ein Anhänger von BVB Dortmund. Und beinahe wäre Dortmund ja auch Meister geworden, aber sie haben den Meistertitel aus der Hand gegeben. So haben halt wieder die „Mia san mia“-Kicker des FC Bayern München die Meisterschale heimgetragen. Die nächste Version des T@B Wohnwagen kommt dann wohl in Silbermetall mit Rot-Blau-Weißen Applikationen. **Kurt Richter**

Dioramen- und Modellbau

Daniel Wietlisbach



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

Weitere Bilder: www.facebook.com/DioramenbauDanielWietlisbach



Der legendäre DB5, ihn schätzte James Bond als Dienstwagen. Brekina legt den Sportwagen allerdings ganz zivil auf, ohne gewisse „Extras“.



Fotos:
Kurt Richter

Geschüttelt, nicht gerührt

Jetzt ist er endlich da, der bekannteste Aston Martin aller Aston Martin aller Zeiten, der legendäre DB5. Berühmt wurde er durch seinen Auftritt in den ersten beiden James-Bond-Filmen, als er von Agentenhand geschüttelt wurde. Nicht zu vergessen sind die beiden anderen Formneuheiten: Setra S 140 ES Überlandbus und Opel Kadett B Caravan.

Der britische Traditionsautobauer Aston Martin stellte den DB5 im Jahr 1963 vor. Das formschöne Fahrzeug wurde als Sportwagen mit einer Kombination von zwei Sitzen mit zwei Notsitzen angeboten. Die Bezeichnung „DB“ stammt vom langjährigen Eigentümer von Aston Martin, David Brown. Die Leistung des Motors betrug 286 PS. Seine Berühmtheit erlangte der Aston Martin DB5 durch seine Auftritte in den James-Bond-Filmen „Goldfinger“ und „Thunderball“ als Dienstfahrzeug des Hauptprotagonisten. Zur Abwehr seiner Widersacher war der DB5 mit speziellen Features (Schleudersitz, Schutzschild, Gewehren an der Front und einiges mehr) ausgestattet, die Brekina beim 1:87-Modell nicht nachbilden kann und ihn ganz zivil ausliefert. Allerdings ist in den Filmen sehr oft ein Zweitfahrzeug ohne diese Merkmale zu sehen. Zur Modellpremiere gibt es gleich fünf Farbversionen, aus denen wir uns drei für das Fahrzeugtypische ausgewählt haben: Silbermetall wie Bonds DB5, Goldmetall in Erinnerung an das Funktionsmodell von Corgi Toys und Dunkelgrün (British Racing Green) als Muss für ein britisches Vorbild. Brekina hat den Klassiker perfekt in 1:87 umgesetzt.

● **15225** Aston Martin DB5, Bj. 1964. Karosserie silbermetall. IA schwarz. UVP 19,95 €.

● **15226** Aston Martin DB5. Karosserie dunkelgrün. IA beige. UVP 19,95 €.

● **15230MCW** Aston Martin DB5. Karosserie goldmetall. IA schwarz. UVP 19,95 €.

Opel stellt 1965 den Kadett B vor, den Nachfolger des erfolgreichen Kadett A. Aber



Vorab-Exklusivmodell für MCW: Dreitüriger Opel Kadett B Caravan in Hellgrünmetall.

auch der Opel Kadett B war schon bald ein Erfolgsmodell, einschließlich aller Varianten verließen über 2,7 Millionen Fahrzeuge die Werkhallen. Natürlich gab es vom Opel Kadett B auch eine Kombi-Variante, den Caravan in drei- und fünftüriger Ausführung. Als Exklusivmodell für Model Car World liefert Brekina vorab die dreitürige Version in Hellgrünmetall mit viel Chromzierat. Dies deutet auf ein Vorbild mit L-Ausstattung hin, jedoch fehlen dazu die Stoßstangenhörner. Abgesehen von diesem Punkt hat Brekina die Karosserieform perfekt miniaturisiert. Die Opel Kadett-B-Familie wird immer vollständiger, weitere Modelle findet der Sammler bei Wiking und Herpa.

Regionalverkehr Oberbayern:
Als Linienbus erhielt der Setra
140 ES mittig angeordnete
Ausstiegstüren.



● **20434MCW** Opel Kadett B Caravan L, Bj. 1965. Karosserie hellgrünmetall. IA beige. UVP 16,95 €.

Der Setra S 150 H Reisebus ist erst seit kurzem in Sortiment von Brekina vertreten, jetzt folgt die Überlandversion Setra S 140 ES. Damit die Fahrzeuge rationell gefertigt werden konnten, haben die Linienbusse eine starke Ähnlichkeit mit den Reisebussen, nicht nur in der Gestaltung des Aufbaus, sondern auch in der Technik. Der Setra S 140 ES war zwar kein Standard-I-Bus nach den VÖV-Richtlinien, aber er übernahm einige dieser Vorgaben. Das Fahrzeug wurde von 1974 bis 1984 nahezu unverändert produziert. Die Vorbilder der von uns ausgewählten Modelle fahren für den Busdienst der Schweizer Post und für den Regionalverkehr Oberbayern und weisen jeweils authentische Lackierungen und Beschriftungen auf.

● **56100** Setra S 140 ES „PTT (CH)“. Aufbau oben cremeweiß, unten gelb. Dach grau abgesetzt. IA dunkelrot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

● **56101** Setra S 140 ES „Regionalverkehr Oberbayern“. Aufbau orange mit grünen Streifen. Dach grau abgesetzt. IA braun. Li-

Touring Fernreisebus:
Neue Variante des Setra 150 H
ohne Zielschildkasten
an Front und Seite.





Setra 140 ES als Schweizer Postbus mit frontseitigem Zielschildkasten.

nie „München Hbf. Arnulfstr.“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,85 €.

Farbvarianten und Abwandlungen

Brekina bringt munter weitere Varianten des Setra S 150 H auf dem Markt. Immer attraktiv sind die Fahrzeuge in der helltürkisfarbenen Livree des Reisebüros Touring, Modelle in dieser Farbgebung gibt es in großer Zahl nicht nur von Brekina, sondern auch von anderen Herstellern.

● **56054** Setra S 150 H „Touring“. Aufbau helltürkis mit weißem Streifen. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

Neue Formabwandlungen gibt es von den leichten Lastwagen aus England und Italien, dem Bedford TK und dem Fiat 642. Beide haben Kofferaufbauten erhalten und ergänzen damit die bereits erhältlichen Pritschenwagen bestens. Der Bedford TK ist im Verteilerverkehr der Schweizer Post PTT im Einsatz und trägt die früher üblichen Farben in Gelb und Silbermetallic. Der Fiat 642 fährt für den italienischen Ableger des schwedischen Unternehmens für Tiefkühlkost Findus. Der Vertrieb für Italien wurde im Jahr 1963 eingerichtet.

● **35912** Bedford TK Koffer-Lkw „PTT (CH)“. FH-Oberteil und Koffer silbermetallic. FH-Unterteil gelb. FG und IA schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

● **58612 (Starline)** Fiat 642 Koffer-Lkw „Findus“. FH, Kotflügel, Koffer und Trilex-Felgen weiß. FG blau. IA grau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 25,95 €.

Die mittlerweile in vielen Varianten angebotenen Kipplaster von Brekina dürfen jetzt auch ihre Aufgabe gerecht werden und Kiesladungen transportieren. Sie können zwar nicht kippen. Aber das ist auch nicht notwendig, denn das Granulat ist fest eingeklebt.

● **78107** MAN 26.280 DHAK Meiller Kipper mit Ladegut „Schwarzbau“. FH und Kipppritsche dunkeltürkis. FG und IA schwarz. Ladegut in Steinoptik. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 29,95 €.

Als Exklusivmodelle für Model Car World haben wir die beiden folgenden US-Zugmaschinen schon vorgestellt. Nun sind die beiden Modelle im Serienprogramm erschienen und warten auf ihren Einsatz vor passenden Aufliegern aus den Programmen anderer Modellhersteller. Der Kenworth Bullnose war in der markanten gelben

Farbgebung beim Transportunternehmen ICX (Illinois California eXpress Trucking Company, Inc.) hauptsächlich im Teilladungsverkehr (LTL) in Betrieb. Das 1936 gegründete Unternehmen ging 1984 in Insolvenz. Die blau-weiße Mack Sattelzugmaschine besitzt keine Firmenbeschriftung und gehörte vermutlich einem selbstständigen Truck. Jedenfalls sieht sie einfach gut aus.

● **85953** Kenworth Bullnose (1950) „ICX“. FH und Felgen gelb. FG und IA schwarz. Kühlergrill, Tanks und weitere Anbauteile verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 25,95 €.

● **85976** Mack B 61 Sattelzugmaschine. FH und Felgen weiß-himmelblau. FG und IA schwarz. Kühlergrill und weitere Anbauteile verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Weinsberg ist heute eine Marke des Unternehmens Knauss Tabbert. Die Karosseriefirma Weinsberg wurde 1912 im gleichnamigen Ort in Baden-Württemberg gegründet. Das erste Weinsberg-Wohnmobil erblickte 1969 das Licht der Welt, dies auf der Basis eines Fiat 238. Brekina hat eines dieser ersten Fahrzeuge miniaturisiert, mit einem Hubdach und rundum bedruckten Vorhängen (die Insassen schlafen anscheinend noch).

● **34417** Fiat 238 Camper „Weinsberg“. Aufbau oben weiß, unten dunkelblaugrün. Aufstelldach weiß. IA braun. Scheiben im Wohnbereich mit Vorhängen bedruckt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

Georges Filipinetti, Schweizer Geschäftsmann und Ferrari-Importeur, gründete 1962 das Rennteam „Scuderia Filipinetti“ mit Sitz in Genf. Im Auftrag des Fiat-Konzerns wurden Anfang der 70er-Jahre Fiat 128 zu Rennwagen umgebaut. Die Fiat 128 hatten viele erfolgreiche Renneinsätze.

● **22541 (Starline)** Fiat 128 „Scuderia Filipinetti (CH)“. Karosserie rot. IA schwarz. Felgen hellblau. Startnummer „18“. UVP 18,95 €.

Kurt Richter



Camper mit Geschichte: Fiat 238 „Weinsberg“, der erste.

„Schwarzbau“ hat immer was zu transportieren: MAN 26.280 DHAK Meiller Kipper mit Ladegut.



Für die Schweizer Post unterwegs: Bedford TK Koffer-Lkw „PTT (CH).“



Fiat 642 Koffer-Lkw als Tiefkühltransporter „Findus“.



Die knuffige Kenworth Bullnose macht Ixo in 1:43 – und Brekina in 1:87.



Mack 61 Zugmaschine für den Regionalverkehr, ohne Schlafkabine.



Fiat 128 „Scuderia Filipinetti“ von Starline.



Von Truck- wie Feuerwehrsammlern begehrt sind die New Yorker Feuerwehrfahrzeuge: Jüngst ausgeliefert wurden die KME Severe Service Engine (rechts) und die Seagrave Marauder II Engine (links).

Heiß auf die New Yorker

PCX87 ergänzt den Löschzug der Wachen des Fire Department New York nach der Drehleiter um das Löschfahrzeug, und dies gleich in zwei Versionen. Vom kleinen Flitzer bis zum luxuriösen Cabriolet reicht die Spannweite bei den neuen Pkw-Miniaturen.

Mit den US-Feuerwehren ist PCX87 der große Wurf gelungen, alle bisherigen Versionen von Drehleiter und Löschfahrzeug sind ab Hersteller bereits ausverkauft. Dies gilt auch für die beiden Modelle unserer Präsentation. Wer nach bestimmten Ausführungen sucht, wird zwar bei einigen Fachhändlern noch fündig, allerdings haben manche davon den ursprünglichen Verkaufspreis deutlich erhöht.

PCX87 lieferte zwei Versionen des Löschfahrzeugs von unterschiedlichen Originalherstellern aus, die KME Severe Service Engine und die Seagrave Marauder II Engine. Die Fahrzeuge unterscheiden sich nur in kleinen Details, denn die strikten Vorgaben des FDNY lassen nicht viel Spielraum zu. PCX87 hat die feinen Unterschiede exakt nachgebildet, die besonders die Dachpartie sowie die Front des Fahrerhauses betreffen. Die Ausführungsqualität entspricht der bereits in *Caramini* vorgestellten Drehleiter und ist einfach perfekt.

Das Unternehmen KME wurde 1946 gegründet und hat sich bald als zuverlässiger Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen und -ausstattungen etabliert. Im Jahr 2016 wurde KME ein Teil der REV Gruppe. Auch Seagrave ist in den USA ein sehr bekannter Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen. Das Unternehmen besteht seit 1881 und ist da-

mit der älteste US-Hersteller im Feuerwehrbereich. Im Jahr 1963 wurde Seagrave von FWD (Four Wheel Drive Automobile Company) übernommen.

● **PCX870226** KME Severe Service Engine, B.J. 2012, „FDNY Manhattan Engine 59 (Harlem)“. FH und Aufbau weiß, rot und silbermetallisch. UVP 34,95 €.

● **PCX870624** MCW Seagrave Marauder II Engine, B.J. 2012, „FDNY Brooklyn Engine 231 (Brownsville)“. UVP 34,95 €.

Der BMW 2002 turbo erlebte sein Debüt im Herbst 1973, also zur Zeit der ersten Ölkrise. Ein Un-Zeitpunkt. Er erntete harsche Kritik, weil das mit einer Motorleistung von 170 PS ausgestattete Fahrzeug einen hohen Benzinverbrauch aufwies. Aber der unter dem Code E20 entwickelte BMW 2002 turbo war das erste deutsche Serienauto mit Abgasturbolader, noch vor Porsche. Die Produktionszeit betrug nur etwas mehr als ein Jahr, produziert wurden 1672 Fahrzeuge, die

bis auf wenige Exemplare in Schwarz (auf Kundenwunsch) nur in Silbermetallisch und weiß lackiert wurden. Der Verkaufspreis betrug 20780 DM. PCX87 hat das Vorbild in gewohnt hoher Qualität miniaturisiert (wie auch die anderen Modelle unserer Präsentation) und auch den umstrittenen „BMW turbo“-Spiegelschriftzug auf dem Frontspoiler nicht vergessen. Dieser erntete ebenfalls Kritik und wurde bald in Normalschrift geändert. Die Modelle rollen auf zwei unterschiedlichen Felgentypen. Die Exklusivausgabe vom Modell Car World in Orange und Schwarz zeichnet ein möglicherweise für den Rennsport umlackiertes Fahrzeug nach.

● **PCX870440** BMW 2002 turbo, B.J. 1973. Karosserie weiß mit Turbo-Dekor. IA schwarz.

● **PCX870441** BMW 2002 turbo. Karosserie silbermetallisch mit Turbo-Dekor. IA schwarz.

● **PCX870442** BMW 2002 turbo. Karosserie schwarz mit Turbo-Dekor. IA schwarz.

● **PCX870443** MCW BMW 2002 turbo. Karosserie orange und schwarz. IA schwarz.



Was juckte der Spritverbrauch, wenn das Gaspedal kitzelte: BMW 2002 turbo von 1973, gleich in vier hübsch dekorierten Ausführungen zu haben.



Das Alpina-Cabrio auf Basis des BMW E30 zeigt die markanten Streifen an den Seitenflächen. Alle fünf Modellversionen von PCX87 rollen auf Alpina-Alus.

Wer sich Mitte der 80er Jahre von den anderen BMW Cabriofern abheben wollte, griff zu Alpina. Das BMW Alpina C2 2.7 Cabriolet auf Basis des 3er-BMW E30 brachte es auf 210 PS und besaß damit mehr Leistung als der BMW M3, der zu Beginn nur 185 PS aufweisen konnte. Alpina bot den C2 2,7 über alle Modellvarianten des Basisfahrzeugs an. Später war auch eine Version mit regeltem Katalysator mit 204 PS erhältlich. In Kombination mit dem niedrigen Leergewicht reichte das aus, um eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zu erreichen. PCX87 ist es bestens gelungen, die Schönheit und Eleganz des BMW Alpina C2,7 Cabrios auch ohne ein einziges PS im Maßstab 1:87 einzufangen. Die Modelle machen einfach einen tollen Eindruck und rollen auf den typischen Alpina-Felgen. Die rote Farbgebung bleibt exklusiv dem Sondermodell von MCW vorbehalten.

● **PCX870444** BMW Alpina C2 2,7 Cabriolet, Bj. 1986. dunkelblau-metallic mit silbernen Alpina-Streifen. IA hellbraun.

● **PCX870445** BMW Alpina C2 2,7 Cabriolet. dunkelgrün-metallic mit goldenen Alpina-Streifen. IA schwarzbraun.

● **PCX870446** BMW Alpina C2 2,7 Cabriolet. Karosserie schwarz mit silbernen Alpina-Streifen. IA grau.

● **PCX870447** BMW Alpina C2,7 Cabriolet. Karosserie weiß mit goldenen Alpina-Streifen. IA schwarz.

● **PCX870621MCW** BMW Alpina C2 2,7 Cabriolet. Karosserie rot mit goldenen Alpina-Streifen. IA schwarzbraun.

Der Renault 5 war ein Erfolgsmodell von Renault. Der sympathische Kleinwagen, der unter Slogans wie „Der Freche mit dem Spatzendurst“ angepriesen wurde, kam im Jahr 1972 in die Renault-Autohäuser. In zweiter Generation (da war er „Der kleine Freund“) wurde er bis Ende 1996 in insgesamt neun Millionen Exemplaren produziert, davon entfielen fünfeinhalb Millionen auf die erste, von PCX87 nachgebildete. Ab 1975 trat der Renault 5 unter dem Namenszusatz „Alpine“ auch als Kompaktsportwagen auf, erkenntlich an den Seitenstreifen. Der kleine Flitzer besaß 93 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h, laut Renault „Die frechsten dreieinhalb Meter der Welt“. PCX87 bietet den Renault 5 Alpine in fünf Farbversionen an, darunter Silbermetallic exklusiv für MCW. Es gibt zwar schon ein paar 1:87-Miniaturen des Renault 5, aber das



neue Modell, das mit zwei unterschiedlichen Felgenbauarten versehen ist, fügt sich in vorderster Reihe ein.

● **PCX870508** Renault 5 Alpine (1980), Karosserie blaumetallic mit silbernen Dekorstreifen. IA braun.

● **PCX870509** Renault 5 Alpine, schwarz mit roten Dekorstreifen. IA braunrot.

● **PCX870510** Renault 5 Alpine, rot mit silbernen Dekorstreifen. IA beige.

● **PCX870511** Renault 5 Alpine, weiß mit roten Dekorstreifen. IA schwarz.

● **PCX870622MCW** Renault 5 Alpine, silbermetallic mit roten Dekorstreifen. IA braun.

Im Gegensatz zum Renault 5 stellt der offene Rolls Royce ein wahres Schlachtschiff dar. Er hört auf den Namen Corniche, benannt nach einer Küstenstraße zwischen Monaco und Nizza. Diese Bezeichnung trugen die ab 1971 hergestellten Coupé- und Drop-head Coupé (= Cabriolet)-Versionen des Rolls Royce Silver Shadow. Die Karosserien wurden vom hauseigenen Karosseriebauer Mulliner Park Ward aus London zugeliefert. Das Original war mit dem regulären V8-Mo-

tor mit einem Motorblock aus einer Alu-Silizium-Legierung ausgestattet. Dies konnte PCX87 natürlich nicht nachbilden. Dafür entschädigt uns der Modellhersteller mit einem tollen Modell, das in allen Belangen die Note eins verdient. Es wäre müßig, alle Details aufzuzählen, die Miniatur ist einfach rundum perfekt. Der Käufer muss sich unter fünf Farbvarianten entscheiden, und die Wahl wird ihm nicht leicht fallen. Das Original kostete 1971 ungefähr 148.000 DM, das Modell ist für 22,95 Euro zu bekommen (wie auch alle anderen vorgestellten PCX87-Modelle).

● **PCX870512** Rolls Royce Corniche Convertible, Bj. 1971. Karosserie dunkelgrün. IA beige.

● **PCX870513** Rolls Royce Corniche Convertible. Karosserie hellblau-metallic. IA schwarzblau.

● **PCX870514** Rolls Royce Corniche Convertible. Karosserie goldmetallic. IA schwarz.

● **PCX870515** Rolls Royce Corniche Convertible. Karosserie beigemetallic mit dunkelbraunen Flanken. IA hellbeige.

● **PCX870623MCW** Rolls Royce Corniche Convertible. Karosserie dunkelrot-metallic. IA beige.

Kurt Richter

Feine Farben und Weißbringreifen zieren die fünf Ausführungen des Rolls Royce Corniche Convertible.



Fotos:
Kurt Richter

Versuchsmodelle von Mercedes-Benz aus den frühen Achtzigern zu alternativen Energieträgern: zwei T-Modelle und eine Limousine aus der Baureihe W123 erinnern daran.

Fotos: Stefan Schwiertz



Auf der Suche nach Energie

Die Suche nach alternativen Energieträgern für den Antrieb von Automobilen ist nicht neu. Schon auf Basis der W123-Modelle von Mercedes-Benz erfolgten in den 1980er Jahren Versuchsreihen, und das greifen die Viersenker Modellmacher nun auf. Dass Autofahren auch Spaß machen darf, verkörpert eine der jüngsten Abwandlungen bisheriger Modelle: Der Renault 4CV ist bei Busch nun als geöffnete Cabriolimousine in drei Farben erhältlich.

Es werde Sommer, und der kleine Renault 4CV darf als Cabriolimousine endlich sein Dach öffnen, wie man es von der Ente her kennt. Das Verdeck ist komplett aufgerollt und lässt einen Blick ins Innere zu, dem Busch seine Aufmerksamkeit gewidmet hat. Abgestimmte Karosseriefarben mit kontrastierender Innenausstattung werten das Modell auf, dazu gesellen sich Weißringreifen, eingesetzte Scheinwerfer und Chromzierat. Die Auslieferung erfolgt in drei Farben. Passend zu der Cabriolimousine wird die geschlossene Limousine auch als „besonders preiswertes“ Modell in zwei Farbvarianten angeboten. Die beim Cabrio verchromten Teile sind hier alufarben.

● **46570** Renault 4CV Cabriolimousine mit offenem Verdeck, 1958. Karosserie in Pastellgrün. IA Beige. Weißringreifen, Verdeck in Beige. Preis 18,99 €.

● **46573** dito. Karosserie in Bordeauxrot. IA Hellgrau. Weißringreifen, Verdeck in Weißgrau. Preis 18,99 €.

● **46575** dito. Karosserie in Hellbeige. IA Hellbraun. Weißringreifen, Verdeck in Dunkelrot. Preis 18,99 €.

● **89110** Renault 4CV Limousine, 1958. Karosserie in Weinrot. IA Schwarz. Übliche Chromteile in Alufarben. Preis 10,99 €.

● **89111** dito. Karosserie in Blaugrau. IA Schwarz. Übliche Chromteile in Alufarben. Preis 10,99 €.

Das Thema Elektromobilität verhilft auch einem lange bekannten Busch-Modell zu einem neuen Auftritt. Bereits Anfang der 1980er Jahre testete Mercedes-Benz aufgrund der damaligen Treibstoffkrise den Elektroantrieb in einem Fahrzeug der Baureihe W123. Dafür wurde ein T-Modell mit einem Hybrid-Elektroantrieb ausgestattet. Dieser Antrieb bestand aus einem 41-PS-Elektromotor (mit einer Reichweite 100 km) und einem 2-Zylinder-Range-Extender-Motor (für weitere 50 km Reichweite). Allerdings erlebten die Ingenieure während der Testphase 1982 und 1983 so viele Rückschläge, dass man das Projekt auf Eis legte. Parallel zu diesen Tests stellte Mercedes-Benz 1982 in Hannover den ersten batterieelektrischen Forschungspersonenwagen der Baureihe W123 mit 30kW (41 PS) starkem Elektroantrieb und Nickel-Eisen-Batterie vor. Außerdem stellte man sich schon damals die technologieoffene Frage, wohin die Reise in die Zukunft führt: Benzin oder Wasserstoff? Dafür



Neue Cabriolimousine des Renault 4 CV – auch Cremeschnitten genannt – in drei Farben. Dazu gesellen sich zwei geschlossene, schlichter ausgeführte Modellversionen aus der Serie „Besonders preiswert“.

wurde ein Forschungsfahrzeug auf Basis eines 280 TE der Baureihe W123 entwickelt. Dabei verbrennt der Motor des T-Modells ein variables Gemisch aus Wasserstoffgas und Benzin – beide Energieträger wurden voneinander getrennt bevorratet. Über der Hinterachse befanden sich dafür ein klassischer 35-Liter-Tank für den flüssigen Treibstoff und zusätzlich ein Tieftemperatur-Metallhydridspeicher aus zwei Modulen für den Wasserstoff. 1984 startete in Berlin ein Flottenversuch. Auch Methanol sollte als Treibstoff seinen Einsatz finden. An diesem Projekt beteiligte sich Mercedes-Benz mit verschiedenen Fahrzeugen, diesmal einer Limousine vom Typ 230 der Baureihe W123.

An alle diese Versuchsreihen erinnern jetzt drei entsprechende neu gestalteten Mercedes-Modelle der Baureihe W123 von Busch:

● **46816** Mercedes-Benz T-Modell (W123) als Versuchswagen Elektroantrieb in Hellolivgrün, IA braun;

● **46817** Mercedes-Benz T-Modell (W123) als Versuchswagen „Wasserstoff-Benzin“. Karosserie in Orangerot, IA schwarz;

● **46874** Mercedes-Benz Limousine (W123) als Versuchswagen „Methanol-Benzin“. Karosserie in Weiß. IA schwarz. Kunststoffmodelle, Maßstab 1:87. UVP jeweils 21,49 €.

Farbvarianten

Das neue Modell eines US-Einsatzfahrzeuges ist Star einer alten US-Serie: „Ein Duke kommt selten allein“ (USA 1979–1985/The Dukes of Hazzard). Das rot/weiße Einsatzfahrzeug eines US-Sheriffs auf Basis des Dodge Monaco mit feinstem Aufdruck des Sheriff-Sterns auf beiden Seiten des Fahrzeugs ist eine passende Ergänzung der Busch-Einsatzfahrzeugflotte nach Vorbildern aus den USA.

● **46617** Dodge Monaco – US-Sheriff Finchburg County (Duke of Hazzard). Karosserie in Rot/Weiß Red. IA hellbraun. UVP 16,99 €.

Ein Duke kommt selten allein (USA 1979–1985 / The Dukes of Hazzard): rot/weißes Einsatzfahrzeug eines US-Sheriffs auf Basis des Dodge Monaco.

Das Multicar M26 wird zum Arbeitstier mit feinsten, echter Kohlebeladung im verdreckten Zustand dargestellt. So sieht man dem Kleintransporter an, dass er öfter für den Transport des fossilen Brennstoffs eingesetzt wird.

● **42231** Multicar M26 Pritsche. Karosserie mittelgrau, IA schwarz. Echte Kohleladung; Modell „verdreckt“. UVP 17,95 €.

Ein wahres Fest an Modellen gibt es momentan beim Mercedes-Benz Sprinter mit kurzem Radstand. Insgesamt zehn Modelle sind in den letzten Wochen verausgabt worden, davon allein sechs für „Der kleine Autoladen“ in Osnabrück, der sich hier auf Feuerwehrfahrzeuge der Hamburger Berufsfeuerwehr fokussiert hat.

Interessant dabei ist, dass alle acht Hamburger Modelle hauptsächlich zur Personenrettung eingesetzt werden. Basis ist jeweils der 2018er Mercedes-Benz Sprinter Kasten mit kurzem Radstand. Außerdem



lieferte Busch diese Sprinter als Einsatzfahrzeuge aus:

● **53455** Mercedes-Benz Sprinter Kasten 2018 kurzer Radstand, DRK Esslingen-Nürtingen (BaWü), Karosserie weiß/tagesleuchttrot;

● **53457** dito. ASG Ambulanz (Hamburg). Karosserie schwefelgelb;

● **53460** dito. Feuerwehr Dinslaken, 2018. Karosserie feuerwehrrot/weiß. Alle Modelle Kunststoff, IA schwarz, UVP jeweils 32,49 €.

● **53465** Mercedes-Benz Sprinter Kasten kurzer Radstand, Feuerwehr Dortmund Kinder-Notarzt, Karosserie tagesleuchttrot/weiß. IA Schwarz. UVP 38,99 €.

Stefan Schwietz

Vier kurze Sprinter: DRK Esslingen, ASG Hamburg, FW Dinslaken und FW Dortmund Kinder Notarzt.



Für den kleinen Autoladen in Osnabrück gibt es bis dato sechs FW-Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr: ORGL Rettungsdienst, Süderelbe, Innenstadt, Barmbek, Osdorf und Berliner Tor.





Alle guten Dinge sind gleich drei:
Magirus Team Cab HLF 20 mit
AluFire3-Aufbau auf Iveco Fahrgestell:
Feuerwehren „Mauer b. Melk (A)“,
„Wenzelbach“ und „Ulm“.

Die Cab-Kabine ist da

Mit den Juni-Neuheiten lieferte Rietze eine langerwartete Formneuheit aus, das Feuerwehr HLF 20 mit Magirus Team Cab-Fahrerhaus. Zudem kommen die ersten Serienversionen des Berliner Doppelstockbusses Alexander Dennis Enviro 500 in den Handel, und natürlich weitere Einsatzfahrzeuge und Busse. Unsere Präsentation zeigt eine Auswahl davon.

Lange mussten die Feuerwehrmodell-sammler auf diese Neuheit aus dem Hause Rietze warten, zwei ganze Jahre vergingen seit der Ankündigung. Nun ist das Magirus Team Cab HLF 20 mit AluFire3 Aufbau auf Iveco Fahrgestell erschienen. Und um die gestressten Gemüter der Sammler zu besänftigen, bringt Rietze gleich zwei Varianten der Kabine heraus, mit aktuellem Kühlergrill und mit der Vorgängerausführung. Letztere finden wir bei der Miniaturisierung des 2017 in Ulm in Dienst gestellten Fahrzeugs. Die beiden anderen Modelle des Magirus Team Cab HLF 20 nach Vorbildern der Feuerwehr Wenzelbach aus der Oberpfalz und der Feuerwehr Mauer bei Melk im österreichischen Mostviertel tragen die aktuelle Kühlergrillgestaltung. Die Originalfahrzeuge sind technisch auf dem neuesten Stand. Die komplette Ausrüstung erfolgte nach DIN 14530-27.

● **68150** Einsatz-Serie Iveco EuroCargo Magirus Team Cab HLF „Feuerwehr Wenzelbach“. FH und Aufbau rot, mit weißen Umrandungen. Rollläden und Dach silbern. Kotflügel und Stoßstange weiß. Zwei Schlauchhaspeln. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegend Seitenspiegel, Leitern und Zurrüstteile. UVP 31,90 €.

● **68153** Iveco EuroCargo Magirus Team Cab HLF „Feuerwehr Ulm“. FH und Aufbau rot, mit weißen Umrandungen. Rollläden und Dach silbern. Kotflügel und Stoßstange weiß. Eine Schlauchhaspel. Zwei blautrans-

parente Warnlichter. Beiliegend Seitenspiegel, Leitern und Zurrüstteile. UVP 28,90 €.

● **68154** Iveco EuroCargo Magirus Team Cab HLF „Feuerwehr Mauer b. Melk (A)“. FH und Aufbau rot, mit weißen Umrandungen. Rollläden und Dach silbern. Kotflügel und Stoßstange weiß. Zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegend Seitenspiegel, Leitern und Zurrüstteile. VP 34,90 €.

Europäische Polizeifahrzeuge

Fahrzeuge vom Typ Volkswagen T6/T6.1 sind als Polizeiautos in ganz Europa und darüber hinaus im Einsatz und nehmen dort die vielfältigsten Aufgaben wahr. Bei Rietze finden sich regelmäßig Modelle nach europäischen Vorbildern, so aus Schweden und der Schweiz. Beide Miniaturen unserer Präsentation tragen die gleichen Farben auf der weißen Karosserie, Blau und Gelb, allerdings in unterschiedlichen Designvarianten.

Die Bedruckungsqualität ist hervorragend, Rietze hat beide Vorbilder sehr authentisch mit den jeweiligen Wappen auf den Türen umgesetzt.

● **53807** VW T6 Kombi mit langem Radstand „Polis (SWE)“. Karosserie weiß mit blau-gelbem Battenberg-Design. Zwei blautransparente Dachbalken. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 23,90 €.

● **53893** VW T6.1 Kombi mit kurzem Radstand „Kantonspolizei Aargau (CH)“. Karosserie weiß mit gelben Seitenstreifen. Weißer Dachbalken mit zwei blautransparenten Warnlichtern. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 23,90 €.

Busse im Nah- und Regionalverkehr

Natürlich versieht die BVG auch die neuen Alexander Dennis Enviro500 Doppelstockbusse mit ganzflächiger Seiten- und Heckwerbung. Nur die gelben Fronten zeigen



Kurzer Bulli für die Kantonspolizei Aargau (links), langer Bulli für die schwedische Polizei.



Die neuen Doppelstockbusse der BVG zeigen ganzflächige Werbung: Alexander Dennis Enviro 500 „BVG – Wolt“

noch das übliche Design der Berliner Doppelstockbusse. Wolt, für das der Bus wirbt, ist ein Technologieunternehmen mit Sitz in Helsinki, das sowohl Kunden helfen soll, die besten Restaurants zu finden und auf der anderen Seite den Restaurants, Händlern und Kurieren zu zusätzlichen Umsätzen zu verhelfen

● **78001** Alexander Dennis Enviro500 „BVG – Wolt“. Aufbau gelb mit hellblauen Seitenflächen. Dach weiß. IA grau. Linie „186 S Grunewald“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 43,90 €.

Seit 2017 plant das österreichische Bundesland Steiermark gemeinsam mit dem Verkehrsverbund landesweit insgesamt 19 Verkehrsregionen. Seit Herbst 2021 sind zwölf Regionen dazugekommen, im

Sommer 2022 Eisenstraße, Aichfeld und Deutschlandsberg. 2023 folgten Murau, Schladming und Graz Südwest und Südost. Im Jahr 2024 soll die Südsteiermark dem Verkehrsverbund angeschlossen werden. Neben dem verbesserten Fahrplanangebot wurden gänzlich neue Busse – erkennbar am weiß-grünen RegioBus-Design – angeschafft. Das Vorbild des neuen Rietze-Modells gehört zu „Postbus“ und ist im Auftrag von Regiobus Steiermark im Einsatz.

● **74760** MAN Lion's Intercity LE „Regiobus Steiermark (A)“. Aufbau weiß und grün. IA schwarzgrau. Zielschild „Regiobus Steiermark“. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 39,90 €.

Busse der Baureihe Mercedes-Benz O 405 GN2 sind auf dem Flughafen München im Vorfeldbereich unterwegs. Die Fahrzeuge mit den Wagennummern 34 bis 37 wurden im Jahr 2000 in Dienst gestellt. Sie bieten 41 Sitz- und 50 Stehplätze.

Klares Design in flächigen Farben: MAN Lion's Intercity LE „Regiobus Steiermark (A)“



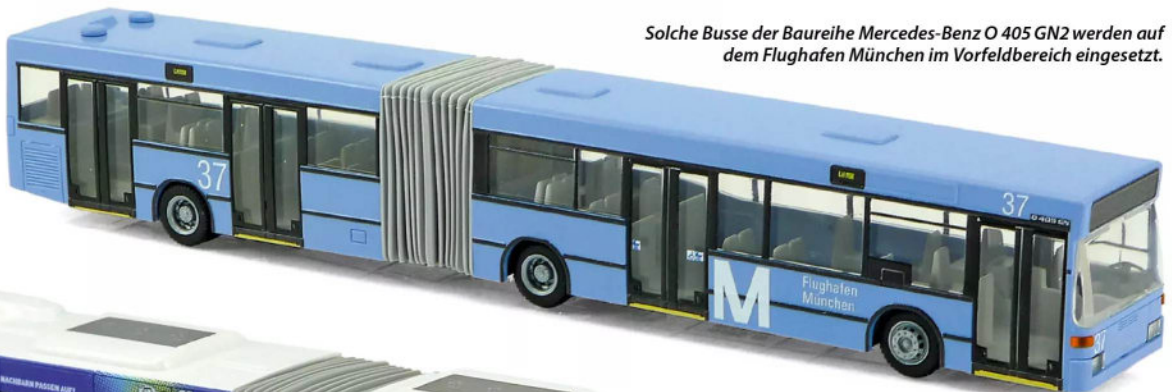
● **76436** Mercedes-Benz O 405 GN2 „Flughafen München“. Aufbau lilablau. IA hellgrau, Linie „LH 1158“, Wagennummer 37. Beiliegende Scheibenwischer und Seitenspiegel. UVP 47,90 €.

Mit bunter, comicartiger Werbung auf den Seitenflächen des Mercedes-Benz Citaro G '15 der Stuttgarter Straßenbahnen AG möchte die Polizei mehr Sensibilität unter der Bevölkerung für ungewöhnliche Alltags-Situationen erzeugen, vor allem, um den Wohnungseinbrüchen vorzubeugen. Das Motto lautet: „Nachbarn passen auf“. Vom ursprünglichen Gelb des Aufbaus ist nur noch ein schmaler Streifen an der Front zu erkennen.

● **73697** Mercedes-Benz Citaro G '15 „SSB – Nachbarn passen auf“. Aufbau weiß mit gelber Front. Seitenflächen und Heck vollständig bedruckt. IA blau. Linie „72 Fasanenhof Europaplatz“. UVP 47,90 €.

Kurt Richter

Solche Busse der Baureihe Mercedes-Benz O 405 GN2 werden auf dem Flughafen München im Vorfeldbereich eingesetzt.



Fotos: Kurt Richter



Mercedes-Benz Citaro G '15 „SSB – Nachbarn passen auf“: Mit auffälligen Seitenflächen-Comics möchte die Stuttgarter Polizei die Bevölkerung zu erhöhter Wachsamkeit und Mithilfe anregen, um Wohnungseinbrüche zu verhindern.



Evolutionsstufen des Mercedes 300 SL, links zwei ganz frühe Modelle: Der unverglaste Grüne stammt noch aus den 1950er Jahren, der rote 300 SL daneben datiert von 1962. Das weiße Sondermodelle entspricht der neuen Form.

Oldies fürs Auto-Museum

Diesmal fällt unsere Präsentation der aktuellen Wiking-Sondermodelle wieder etwas kürzer aus. Aber unter den vier Exklusiv-Miniaturen finden sich zwei ganz besondere Exemplare, die zur kommenden Eröffnung eines neuen Automuseums erscheinen werden.

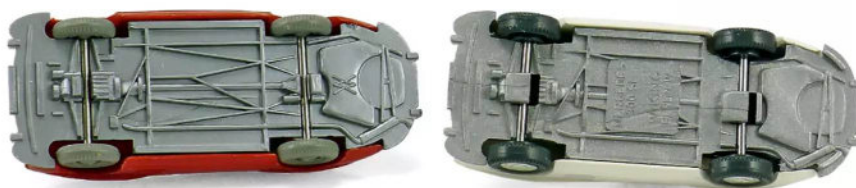
Der Post-Museums-Shop hat das Tempo seiner Sondermodell-Auflagen von Wiking seit einigen Monaten etwas reduziert, derzeit wird jeden Monat nur ein neues Modell angeboten. Diesmal ist in der Serie 800 ein Kühlkoffer-Lastzug „A&O“ an der Reihe und wäre damit ziemlich einsam auf weiter Flur geblieben, würde da nicht ein neues Automuseum zur Eröffnung zwei interessante Miniaturen der Motorsportgeschichte anbieten.

Nationales Automuseum

● **8163 01** Porsche 904 GTS Le Mans 1964. Karosserie orange. IA grau, FG und Felgen silbern. Startnummer „33“. Auflage 1000 Stück. UVP 21,99 €.

● **8230 01** Mercedes-Benz 300 SL Aluminium. Karosserie und Felgen weiß. IA weinrot. FG silbern. Auflage 1000 Stück. UVP 17,99 €.

Zur Eröffnung des „Nationalen Automuseums“ gibt es im Museumsshop zwei Wiking-Sondermodelle zu kaufen, nur dort, kein Versand. Die einzige Ausnahme: Beteiligt sich das Nationale Automuseum an Veranstaltungen, können die beiden Mi-



Die Bodenplatte des ersten verglasten 300 SL mit der Nr. 23 wurde für die neue Form (Nr. 3300/833) von 1984 weiterverwendet und etwas verändert. Deshalb passt sie perfekt unter das neue Sondermodell.

niaturen auch dort erworben werden. Das erste Sondermodell zeichnet einen Porsche 904 GTS aus dem Rennen von Le Mans 1964 nach. Pilotiert wurde das Fahrzeug mit der Startnummer 33 von den Niederländern Ben Pon und Henk van Zalinge des Racing Team Holland, die auf den achten Gesamtrang führen. Wiking hat sich bei der Bedruckung große Mühe gegeben, Lüftungsgitter, Tankdeckel, eingefasste Rückleuchten und das Auspuffrohr haben einen Tupper Farbe bekommen.

Das zweite Sondermodell miniaturisiert einen sehr seltenen Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, von dem im Original nur 29 Stück entstanden. Durch die Leichtmetallbauweise konnte das Gewicht von 1310 auf 1203 Kilogramm

gesenkt werden. Das Modell weist eine Besonderheit auf: Die Karosserie entspricht der auf der Spielwarenmesse 1983 vorgestellten, überarbeiteten Form des Modells 23, das in der Veteranen-Serie erscheinen sollte, aber dann doch nicht produziert wurde. Stattdessen erschien ein Jahr später ein komplett neu entwickeltes Modell (Nr. 3300/833). Just die nicht erschienene Karosserievariante verwendet Wiking nun für das Sondermodell und setzt sie auf das Chassis der Nummer 833. Das ist auch problemlos möglich, denn beim Modell von 1984 wurde die alte Bodenplatte verwendet, die nur einige Modifikationen erfuhr.

Das Nationale Automuseum eröffnet am 23. Juli 2023 in 35716 Dietzhölztal-Ewersbach. Wir zitieren Teile der Presseveröffentlichung: „... Eine der spannendsten Autosammlungen der Welt wird für die Öffentlichkeit zugänglich. Am 23. Juli 2023 eröffnet das „Nationale Automuseum The Loh Collection“ mit mehr als 150 spektakulären Fahrzeugen von 1886 bis heute. (...) Fester Bestandteil des Nationalen Automuseums sind neben der umfangreichen Dauerausstellung saisonal wechselnde Sonderausstellungen mit speziellen Schwerpunkten. Den Auftakt macht die Ausstellung „100 Jahre 24-Stunden-Ren-

Links die Urform des Porsche 904 Carrera noch ohne Lenkrad. Mit der umfassenden Bedruckung sieht das Modell aus dem Jahr 1965 richtig klasse und zeitgemäß aus.



Fotos:
Kurt Richter

nen von Le Mans – der Mythos, die Helden, die Autos“. Eine spektakuläre Schau, wie sie kaum jemals in Europa zu sehen war. Mit-ten in Deutschland. Im Jubiläumsjahr des wohl berühmtesten Langstreckenrennens der Welt wird die ereignisreiche Entwicklung des Rennsport-Klassikers anhand von mehr als 20 originalen Le Mans-Rennwagen seit 1928 erlebbar. Darunter berühmte Klas-siker wie ein Aston Martin DB4 GT Zagato oder ein Porsche 917 K, aber auch der Siegerwagen von 2004, ein Audi R8.“ Weitere Informationen unter [www.nationalesauto-museum.de](http://www.nationalesautomuseum.de).

Post Museums Shop O 260649 Serie 800

– (0450) Mercedes-Benz 2232 Kühlkof-fer-Lastzug „A&O“. FH, Kofferdächer und Felgen cremeweiß. Koffer, FG und Kotflügel rubinrot. IA schwarz. Kühlaggregate silbern. Auflage 1000 Stück. UVP 34,95 €.

Im Jahr 1953 gründeten 20 Lebensmit-telgroßhändler als Freiwillige Kooperati-on die Handelskette „A&O“. Supermärkte mit diesem Logo fanden sich bald in ganz Deutschland in Städten und Dörfern. A&O wurde mehrmals umfirmiert und ist heu-te in der Markant Handels- und Industrie-waren-Vermittlungs AG mit Hauptsitz in Pfäffikon aufgegangen. Vor sieben Jahren

schloss eines der letzten Geschäfte. Das neue Wiking-Sondermodell des PMS erin-ert an dieses Handelsunternehmen, das in den 70er Jahren zur Selex Handels GmbH gehörte, wie der Türaufdruck verrät.

Saure Auktionshaus

O (0040) VW 1600 Limousine. Karosserie schwarz. FG silbern. Verglasung getönt. Auf-lage 1000 Stück. Kein Verkauf.

Zur 95. Wiking-Auktion des Auktionshau-ses Saure, die vom 11. bis 13. Juni 2023 im Internet veranstaltet wurde, gab es diesmal als Bonus-Modell für erfolgreiche Ersteiger-er mindestens eines Loses einen schwarzen VW 1600. Alle 2200 angebotenen Positionen wurden versteigert, die Schätzwerte wur-den um durchschnittlich 40 % übertroffen. Es beteiligten sich 420 Bieter an der Auktion.

Kurt Richter

Als es noch die kleinen Lebensmittelläden unter der Bezeichnung A&O gab, sorgte der Mercedes-Benz 2232 Kühlkoffer-Lastzug für Nachschub im Kühlregal.

Das Auktionshaus Saure gab zur 95. Wiking-Auktion einen VW 1600 als Bonus-Modell aus.



Exklusiv

Aston Martin DB5, 1964
Nr. 262634 19.95 €

Exklusiv

BMW 323i, 1975
Nr. 256114 17.95 €

Exklusiv

Fiat 124, 1966
Nr. 262276 15.95 €

Exklusiv

Ford Sierra RS Cosworth,
Panach, 1988
Nr. 257071 19.95 €

Exklusiv

Opel Kadett B Caravan, 1965
Nr. 261612 17.95 €

Exklusiv

Fiat 642 Koffer, Ferrero, 1962
Nr. 261809 26.95 €

Exklusiv

VW T1b Kasten, Bens-
dorp Choklad (S), 1960
Nr. 264511 14.95 €

Exklusiv

Peugeot J5 Kasten,
Talbot Sport, 1982
Nr. 255692 18.95 €

Exklusiv

MAN 450 HA LF 16, Feuer-
wehr Hessen, 1965
Nr. 251545 27.95 €

Exklusiv

Tatra 813 8x8 Kolos, UN, 1968
Nr. 259154 29.95 €

Exklusiv

Fiat 306/3 Interurbano,
Stefer, 1972
Nr. 259682 34.95 €

Exklusiv

Ikarus 260 Stadtbuss,
Chemnitz, 1972
Nr. 257664 29.95 €

Exklusiv

Fleischer S5, BKK Borna, 1973
Nr. 251223 32.95 €

Exklusiv

Magirus Saturn II, THW, 1960
Nr. 262848 34.95 €

Exklusiv

Setra S 140 ES, EVB, 1975
Nr. 256107 34.95 €



So sehen sie aus, die „Modellauto-Bausätze“ von Minichamps. Der Modellbauer muss die Karosserien noch lackieren und vor allem die Sache mit den Scheiben lösen. Der Formenbau der Karosserien ist aber tadellos, soweit technisch umsetzbar.



Audi Ur-Quattro, Alfa Romeo Giulia Sprint, Ford Escort RS, Porsche 911 Turbo G-Modell und Chevrolet Camaro warten auf den Modellbauer.

Es sind nicht die ewig Gestrigen, die eine Miniatur im Maßstab 1:43 als „Spur-0-Auto“ bezeichnen. Es sind die eingefleischten Modellbahner, die von Spuren reden. So unrecht haben sie nicht mit ihrer Bezeichnung. Das 1:43-Spielzeugauto wurde vor 90 Jahren als Modelleisenbahnzubehör erfunden. Meccano hieß der Erfinder im englischen Liverpool, und unter dem Markennamen Dinky Toys wurden die Autochen berühmt. So berühmt, dass im britischen Sprachraum bis heute „Dinky Toys“ der Genrebegriff für jedes 1:43-Miniaturauto ist.

Längst hat sich das Sammeln von Miniaturautos von der Modellbahn emanzipiert. Modellautos sind Selbstzweck und keine ausschließliche Modellbahn-Staffage mehr. Im Gegenteil. Die Modellautoszene hat mit der Modellbahnszene nichts mehr zu tun, Modellautomaßstäbe wie beispielsweise 1:18 finden nicht mal eine Parallele bei den Modellbahnen. Enge Verknüpfungen gibt es allenfalls noch im Maßstab 1:87, also in der Spur H0. Und dennoch: Spätestens seit Anfang der 80er Jahre hat das eine mit dem anderen nur noch in geringen Schnittmengen zu tun. Das zeigt sich nicht zuletzt dadurch: Die Modellbahn in H0 dümpelt, das Modellauto in 1:87 boomt.

Minichamps ist etabliert, seit 1990. In 1:43 und in 1:18, ein kleines bisschen auch in anderen Maßstäben. Aus dem H0-Bereich hat sich Minichamps lange herausgehalten. Es gab ein paar Resinmodelle anno 2015/16, als Vorgeschmack. Dann stieg Minichamps in den Maßstab 1:87 ein, mit demselben

Die drei Bestandteile der Pkw-Bausätze.



Neues Sortiment

Während der vergangenen 30 Jahre hat Minichamps sein traditionelles Portfolio um so manche neue Produktlinie erweitert. Manche hatte Bestand, andere waren von kurzer Dauer. Nun hat Minichamps wieder eine neue Linie erfunden: Modelle im 3D-Druck in den Maßstäben 1:87, 1:120, 1:160 und 1:220. Für die Modellautosammler sind die Bausätze im H0-Maßstab interessant.

Qualitätsanspruch wie in den angestammten Maßstäben, jedoch Kunststoff statt Zinkdruckguss. Das war Anfang 2018. Und dabei ging es um kleine Modellautos, nicht um Modellbahnzubehör.

Und jetzt? Minichamps steigt in den Maßstab 1:87 als Modellbahnzubehör ein. Modelle im 3D-Druck, unlackiert, als Bausatz. Neben 1:87 offeriert sie Minichamps auch in 1:120 (Spur TT), 1:160 (Spur N) und 1:220 (Spur Z). Die Preise sind unterschiedlich je nach Größe. Beispielsweise der Alfa Romeo GTA 1300 Junior von 1971: Der kleinste in 1:220 kostet 10,95 Euro, der nächst größere in 1:160 kommt auf 11,95, das TT-Modell in 1:120 gibt es für 12,95 und das H0-Modell in 1:87 für 13,95 Euro. Das ganze 3D-Programm gibt es also im Viererpack, in jedem der vier Maßstäbe zum unterschiedlichen Preis.

Minichamps hat einen Teil der angekündigten 3D-Druck-Modellbausätze jetzt aus-

geliefert. Es fehlen noch der Honda Civic del Sol, der Lancia Stratos, das frühe Mercedes G-Modell in der kurzen Ausführung, der Volvo 240 GL, der Porsche 911 Carrera 4S (Typ 992) als Coupé und Cabriolet und der Einachsanhänger mit offener Heckklappe. Was kann der Käufer erwarten, nachdem er die Verpackung geöffnet hat? Die Pkw-Bausätze bestehen aus drei Bestandteilen: der grauen Karosserie, der grauen Inneneinrichtung und dem schwarzen Fahrgestell mit festen Achsen und Rädern. Interessanterweise ist keine Verglasung dabei, darum muss sich der Käufer selbst kümmern. Das stellt sicherlich ein Manko für nicht so geübte Bastler dar. Möglicherweise vergrätzt Minichamps durch diese Eigenheit einen Teil der potenziellen Kunden.

Der Formenbau ist sehr gut, und alles andere wäre unter der Würde von Minichamps. Dennoch fielen uns ein paar Defizite auf. So will uns die Dachform des Audi Quattro nicht gefallen. Das Dach hängt in der Mitte etwas durch. Formenbauerisch grenzwertig ist, dass Minichamps beim Porsche 911 und dem Alfa Bertone ganz frech auf die B-Säulen verzichtet. Wer ein vorbildgetreues Modell bauen möchte, muss B-Säulen basteln. Das ist eine Herausforderung an ungeübte Bastler.



Bereits werkseitig lackierter Willys Jeep aus der Militärserie.



Bei näherer Betrachtung zeigt sich eine gute Qualität der Oberfläche. Die sonst bei 3D-Druck-Erzeugnissen oft sichtbaren Riefen sind zwar zu erkennen. Aber sie sind nicht ausgeprägt. Wir haben die Bausätze „straight out of the box“ fotografiert. Die Oberfläche mancher Bauteile weist kleine Unsauberkeiten auf, die vor dem Lackieren geschliffen werden müsse. Das ist auch bei Resine-Bausätzen üblich, bedarf aber einer vorsichtigen Vorgehensweise, um nichts abzubrechen und auch, um keine der hauchfeinen Konturen zu versuppen. Die Karosserien sind zum Teil sehr dünnwandig, was ja eigentlich positiv ist, gleichsam aber Gefahren bei der Handhabung in sich birgt. Mit viel Sorgfalt und Gefühl für das Material lassen sich aus den Bausätzen sicherlich schöne Modelle erstellen – immer unter der Voraussetzung, das Problem der Verglasung wird zufriedenstellend gelöst.

Der lackierte Jeep stammt aus dem Militärprogramm, das ansonsten nur aus Panzermodellen besteht. Er ist wie der Einachsanhänger einteilig ausgeführt. Uns lagen folgende Bausätze als Muster vor:

- **D87016120** Audi Ur-Quattro 1980.
- **D87066100** Porsche 911 Turbo G-Modell 1977.
- **D87067200** Porsche Cayenne III Typ PO536 2017.
- **D87089020** Ford Escort RS Cosworth 1992.
- **D87109720** Willys Jeep MB 1942 (werkseitig lackiert).
- **D87120020** Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1300 Junior (Bertone) 1971.
- **D87142720** Chevrolet Camaro Coupé (1967).
- **D87905220** Pkw-Anhänger einachsig.

Porsche Cayenne III und Einachsanhänger für Pkw.

Zubehör gibt es auch: Mülltonnen, Ölfässer und Europaletten.



Bausätze Kunststoff in 3D-Machart, Maßstab 1:87. UVP je 13,95 € (Jeep unlackiert 12,95 €, lackiert 14,95 €).

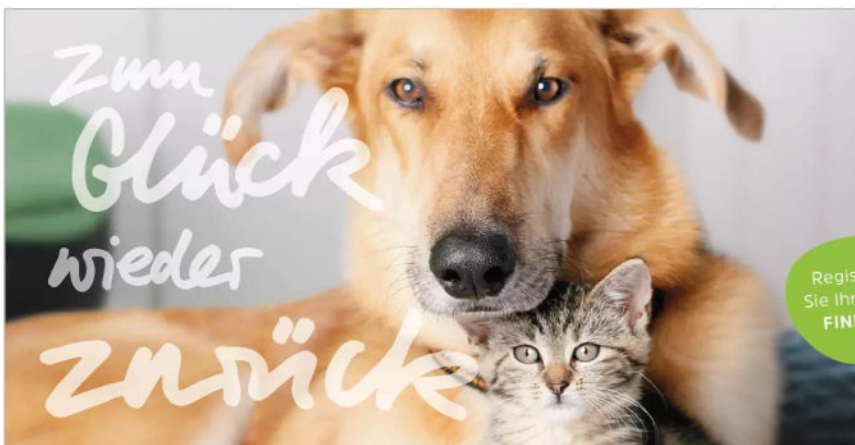
Minichamps bietet zudem ein großes Sortiment an Ladegütern an. Wir haben uns drei davon ausgesucht, die sich sehr gut zur Beladung von Lastwagen im Maßstab 1:87 eignen, man muss allerdings auch sie noch mit Farbe verfeinern.

- **D87990000** Europaletten (20 Stück).
- **D87990010** Ölfässer (10 Stück).
- **D87990401** Mülltonnen (12 Stück).

Eine völlig neue Produktlinie also, ein neues Material, eine neue Machart. Mutig von Minichamps, wenngleich Minichamps nicht der erste Anbieter ist, der bei kleinen Serien auf den 3D-Druck setzt. Warum ist das Material noch nicht in größerem Maße in der Modellausgabe angekommen? Weil es, wie alles Neue, noch in einem Reifeprozess steckt, noch nicht optimal ist. Alleine die Tatsache, dass Minichamps auf die B-Säulen beim Porsche 911 und dem

Alfa Bertone verzichtet, beleuchtet diese Problematik. Die Formenbauer haben die B-Säulen ja nicht vergessen. Vielmehr dürfte es schlichtweg zu schwierig sein, in diesem kleinen Maßstab solch dünne Streben zu fertigen. Vielleicht ist 1:87 einfach der falsche Maßstab für 3D-Modelle. Vielleicht wäre ein größerer Maßstab sinnvoller. Wer Wurstfinger hat, ist mit diesen Bausätzen jedenfalls überfordert. Und selbst wer geübt ist, wird vor Herausforderungen gestellt. Herausforderungen können Freude bereiten und ein Gefühl der Zufriedenheit auslösen, wenn man sie meistert. Herausforderungen können aber auch zu Frustrationserfahrungen führen, wenn man an ihnen scheitert. Dann ärgert man sich. Und ein Hobby pflegt man ja zur Erbauung und nicht, um sich zu ärgern.

Die neuen Minichamps 3D-Modelle sind ein interessanter Ansatz. Ob und inwieweit sich diese Produktlinie halten kann, und ob sie Erfolg hat, wird die Zukunft zeigen. Jedenfalls ist es immer gut, wenn es etwas strukturell Neues gibt. Das ist stets zu begrüßen. **Kurt Richter/Alexander F. Storz**



Mit der kostenlosen Registrierung bei FINDEFIX helfen wir Ihnen, Ihr Haustier schnell wieder in die Arme zu schließen, sollte Ihr Liebling einmal verschwinden.

Mehr Informationen auf www.findefix.com
f HaustierregisterFINDEFIX

Registrieren
Sie Ihr Tier bei
FINDEFIX!

FINDEFIX
Das Haustierregister
des Deutschen Tierschutzbundes



Dreimal VW Bulli – vom T1 bis zum T4 in Campingausführungen. Der Urlaub kann nun beginnen.
Fotos: Stefan Schwietz

Zeit für Campingfreunde

Die Urlaubszeit hat begonnen: Drei Camper auf Basis von VW-Bussen und eine Formneuheit aus dem historischen Segment der Leicht-Lkw beinhalten die letzten beiden Auslieferungen von Schuco. Momentan werden aber noch immer erst die Messeankündigungen des Vorjahres unters Volk gebracht.

Mit dem Mercedes-Benz L3500 aus 1950 erweitert Schuco sein Portfolio an interessanten Lkw aus der Wiederaufbauzeit der Bundesrepublik. Das Modell ist in seiner Gesamtheit gelungen und bietet sogar ein kleines MB-Stern an der Kühlerhaube als Ätzteil, separate Peilstangen und separat montierte Seitenspiegel. Die Plane zeigt eine interessante Faltenstruktur, wie das inzwischen Standard im Modellbereich geworden ist. Die Auspuff-

anlage ist nicht nur separat montiert, sondern hebt sich prägnant durch seine Farbgebung ab. Das Modell läuft auf Gummirädern mit MB-Felgen. Das Original wurde 1949 bei Mercedes-Benz in Mannheim gebaut und zunächst unter der Bezeichnung L 3250, was der Nutzlast in Kilogramm entspricht, angeboten. Von 1950 bis 1955 hießen die Fahrzeuge nach Erhöhung der Nutzlast dann L 3500, und hier setzt Schuco seine Nachbildung an. Im Jahr 1955 änderte sich

der Name erneut, die Fahrzeuge wurden von da an als L 311 bezeichnet.

● **26678** Mercedes-Benz L 3500 Pritsche/Plane 1950 „Porsche“. Karosserie in Bordeauxrot. Grill alufarben. IA schwarz. Kennzeichen: S-AU 834. UVP 19,95 €.

● **26679** Mercedes-Benz L 3500 Pritsche/Plane 1950 „Mercedes-Benz“. Karosserie in Mittelblau. Grill alufarben. IA schwarz. UVP 19,95 €.

Und nun zu Fahrzeugen, die bestens in die Haupt-Reisesaison passen. Es geht mit dem Camper durch die Lande. Frei nach diesem Motto gibt es gleich drei VW-Camper im Sortiment: je ein VW T1 Samba, Kombi und ein VW T4 California starten rechtzeitig durch, in den Campingurlaub 2023. Der T4 California beeindruckt zusätzlich mit einer vorbildgerechten Inneneinrichtung.

● **26707** Volkswagen T1b Samba – Karosserie in Resedagrün/Weiß. Silbernes VW-Logo. IA hellgrau; Campingdach geöffnet in Weiß mit blauen Streifen, Stoßstangen in Weiß. UVP 11,90 €.

● **26711** Volkswagen T1b Kombi „Dormobil“. Karosserie in Mittelblau/Weiß. Silbernes

Porsche 911 Carrera S Coupé in ziviler Ausführung in eleganten Mittelrot. Die Rennversion des Porsche 935 Gruppe 5 ziert die Startnummer 40 des Martini Porsche Racing Teams. Ein ähnlich gestaltetes Modell gab es bereits 2008 im Rahmen des „Schnoco Collector Clubs“ (nur für Mitglieder).



VW-Logo. IA mittelgrau; Dach geöffnet in Weiß mit blauen Streifen. UVP 11,90 €.
 O 26677 Volkswagen T4 Bus California 1996 De Luxe. Karosserie in Weiß, Grill schwarz. IA hellgrau, Dach geöffnet. UVP 11,90 €.

Für Porsche-Liebhaber gibt es ebenso zwei neue Varianten. Der Porsche 911 (1992) Carrera S stellt in seiner eleganten roten Lackierung wahrlich ein Eyecatcher dar. Im gut abgestimmten Kontrast dazu stehen eine schwarze Inneneinrichtung und schwarze Felgen. Der 1976er Porsche 935 Gruppe 5 fährt in einer Martini-Variante vor. Wer das Gefühl hat, das Modell zu kennen, liegt nicht ganz falsch. Bereits 2008 gab es ein Set im Rahmen des damaligen „Schuco-Collector-Club“ (# 25464) eine ähnliche Aufmachung des 935 – mit gleicher Startnummer, jedoch sind viele Details in etwas anderer Ausführung gehalten.

O 26695 Porsche 935 Gruppe 5 (1976) Martini Porsche Racing, Startnummer # 40. Karosserie in Weiß. Inneneinrichtung mit Überrollbügel in Schwarz. UVP 11,90 €.

O 26704 Porsche 911 (1992) Carrera S Coupé (2019). Karosserie in Mittelrot. IA schwarz. UVP 11,90 €.

Kirovets-Sondermodelle

Endlich! Der Groß-Radschlepper Kirovets in typischen und authentischen Farbgebungen ist jetzt lieferbar – aber nicht überall. Nur für Elriwa (Elektronik Richter in Wachau) hat Schuco zwei Traktoren der Marke Kirovets K-710M in besonderen Farben gefertigt. Die ab 1962 in der Sowjetunion gebauten Radschlepper wurden ab 1968 auch in die DDR exportiert. Eines der Modelle ist kom-

plett in Maisgelb (RAL 1006) lackiert, das andere in Rot (RAL 9002) und Weiß (RAL 3000). Mit nur 19,95 € je Modell liegt es preislich gleichauf zu den Serienausführungen. Die Auflage beträgt jeweils 500 Stück und kann derzeit direkt bei Elriwa geordert werden.

O 26725 Kirovets K700 Traktor – Karosserie in Maisgelb. IA schwarz.

O 26726 Kirovets K700 Traktor – Karosserie in Rot/Weiß. IA schwarz. Beide Sondermodelle für Elriwa, Preis jeweils 19,95 €.

Stefan Schwiertz



Der neue MB L3500 Pritsche/Plane von Schuco macht wahrlich eine gute Figur. Markant ist hier der geätzte MB-Stern auf der Kühlerhaube. Die Plane ist recht faltenreich strukturiert. Schuco startet gleich mit zwei Ausführungen.



MB L3500: Sehenswerte Details an der Front und am Heck.



Für Elriwa in Wachau wurden von Schuco zwei Ausführungen des Traktors Kirovets K-710M in Sonderfarben aufgelegt.



Der Bruder des Toyota Corolla Levin ist der aus der Animationsreihe „Initial D“ bekannte Toyota AE 86 Sprinter Trueno. Ein besonderes Gimmick stellen die aufklappbaren Scheinwerfer dar.

Der mit den Augen blinzelt

Lechtoys, der deutsche Modell-Importeur des chinesischen Herstellers Micro City 87, hat eine weitere Neuheit im Programm. Es handelt sich um die Nachbildung des Toyota AE 86 Sprinter Trueno mit Klappscheinwerfern. Zudem importiert er vier Polizeiversionen des VW Jetta II.

Mit diesem Modell hat sich Micro City 87 endgültig in die Phalanx der arrivierten Modellautohersteller eingereiht und zeigt wieder höchste Qualität, was Formgebung, Lackierung und Beschriftung betrifft. Ein besonderes Gimmick stellen die aufklappbaren Scheinwerfer dar – dieser Toyota kann blinzeln. Es gibt fünf Farb- und Beschriftungsvarianten, die, wie bei Micro City 87 üblich, mit zwei unterschiedlichen Felgentypen ausgestattet werden. Zwei Modelle sind mit lackierten Fronthauben und japanischen Schriftzeichen auf den Seiten („Fujiwara Tofu Shop“) aus der „Initial D“-Anime-Serie versehen. Micro City 87 hat sich große Mühe bei den Scheibeneinfassungen gegeben, die perfekt aufgedruckt sind, ebenso wie die schwarz lackierten Schweller und Zierleisten. Natürlich sind auch die Kennzeichen bedruckt. Die Seitenspiegel besitzen verchromte Innenflächen – Sammlerherz, was willst du mehr? Laut Heckbeschriftung wurde die höchste Ausstattungsvariante des Toyota AE86 Sprinter Trueno miniaturisiert, der GT APEX in der dreitürigen Karosserieform.

Der Name des Toyota AE86 stammt von der verwendeten Fahrgestellnummer (Hachi-Roku). Das mit einem Hinterradantrieb ausgestattete Fahrzeug wurde von einem hochdrehenden 1,6-Liter-DOHC Motor angetrieben, eine ideale Voraussetzung zum perfekten Driften. Damit war der Toyota

AE86 auch für den Motorsport bestens geeignet, wozu der tiefe Fahrersitz und die optimale Gewichtsverteilung wesentlich beitrugen. Seine große Bekanntheit erhielt das Fahrzeug durch die Animationsreihe „Initial D“. Ein junger Tofu-Lieferant lernt auf den Passstraßen des Akina-Bergs das Driften. Viele Besitzer eines AE86 tunkten ihre Fahrzeuge nach dem Vorbild aus Initial D. In Deutschland wurde der von 1985 bis 1987 gebaute Toyota AE86 Sprinter Trueno nicht angeboten, bei uns war nur die Stufenhecklimousine Toyota Corolla Levin erhältlich.

Folgende Farbvarianten des Toyota AE86 sind bei Lechtoys lieferbar:

- **MC870007A** Toyota AE86. Karosserie weiß. IA schwarz. UVP 21,50 €.
- **MC870007B** Toyota AE86. Karosserie rot. IA schwarz. UVP 21,50 €.
- **MC870007C** Toyota AE86. Karosserie gelb. IA schwarz. UVP 21,50 €.
- **MC870007D** Toyota AE86. Karosserie weiß mit grüner Motorhaube und Seitenbeschriftung. IA schwarz, UVP 22,00 €.
- **MC870007** Toyota AE86. Karosserie weiß mit schwarzer Motorhaube und Seitenbeschriftung. UVP 22,00 €.

Lechtoys ist es auch gelungen, eine Anzahl der chinesischen VW Jetta II Polizeifahrzeuge zu importieren. Die Modelle sind im Prinzip identisch lackiert und beschriftet,

nur die zwei chinesischen Schriftzeichen auf den Seiten differieren und weisen auf den Einsatzzweck hin.

● **MC870001G, H, I, J** VW Jetta GT „Polizei/Zoll“ (China) mit vier unterschiedlichen Seitenbeschriftungen. Karosserie weiß. IA schwarz. Blau- und rottransparenter Dachbalken. UVP 26,50 €

Im Juli/August wird Micro City 87 die nächsten Neuheiten nach überaus interessanten Vorbildern ausliefern, den Honda Civic 10 Type R in sechs Farbversionen und den Mitsubishi Pajero, ebenfalls in sechs Farben, darunter ein tolle Polizei-Variante. Auf Instagram hat Micro City 87 bereits zwei weitere neue Modelle als erste Muster enthüllt, einen Nissan GTR 34 Z-Tune und einen RWB (Rauh-Welt-Begriff) Porsche 964. Micro City 87 ist immer für eine Überraschung gut.

Kurt Richter

Fotos: Kurt Richter (2),
Micro City 87 (1)



Als Polizeivariante wird demnächst auch der Mitsubishi Pajero bei Micro City erscheinen.



Bis vor nicht allzu langer Zeit beim Vorbild in Produktion: Der VW Jetta II als chinesisches Einsatzfahrzeug für Polizei/Zoll.

Modellgepflegter Fendt 942 Vario mit Zusatzgewicht und Schraubendreher für den Radwechsel und abgeändertem Dach.

Fotos: Johannes Schwörzer



Feinjustierung

Wiking pflegt sein Landtechnikprogramm in 1:32.

Drei neue Artikel im Maßstab 1:32 sind über den Fachhandel für die Sammler erhältlich. Aber alle drei Modelle lassen sich auch beim Vorbildhersteller ordern. Dabei berechnet Kröger den von Wiking empfohlenen UVP. Fendt gönnt sich eine nur dort erhältliche Umverpackung und stellt diese dann mit zusätzlich 9,95 € in Rechnung. Wohlgedacht, auch die Handelsmodelle sind verpackt und das auch noch mit der originalen Wiking-Verpackung.

0 077865 Fendt 924 Vario. UVP 99,95 €.

Natürlich ist die Miniatur den Landtechnikfans nicht unbekannt. Im *Caramini*

5/2020 wurde das Modell bereits vorgestellt. Wiking hat nun einige Details aktualisiert, um die Miniatur möglichst vorbildnah zu halten. Fendt hat das Original überarbeitet. Wer möchte, könnte von einer modellgepflegten Variante sprechen. Formänderungen sind beim Dach zu finden, welches jetzt zwei „Finnen“ aufweist, die beim Vorbild grau angesetzt sind.

Die Inneneinrichtung wurde verändert, sodass das ehemals rechtsseitige Zusatzbedienungsfeld ersatzlos entfällt. Außen fehlen die zwei Zusatzscheinwerfer an den A-Säulen, welche früher unterhalb der Rückspiegel ihren Platz hatten. Zudem gibt es diverse drucktechnische Abänderungen. So wurde die Zahlengruppe 942 nun rechtsseitig zum roten Vario-Schriftzug verschoben. Die Rückspiegel erhalten vorbildgerecht silberne Absetzungen.

Ansonsten liegen dem Modell wie gewohnt der Schraubendreher (für den Radwechsel) und das Frontgewicht bei.

0 077866 Kröger Zweiachs-Dreiseiten-Kippanhänger HKD 302 mit weißen Muldenwänden. UVP 99,95 €.

Das Anhängermodell ist formidentisch mit der Artikelnummer 077827.

In *Caramini* 12/2017 stellten wir die Miniatur mit grünen Muldenwänden vor. Die aktuelle Version unterscheidet sich nur in der Farbgebung und hat weiße Muldenwände. Die vielen Bewegungs-Gimmicks bleiben erhalten.

0 077867 Kröger Zweiachs-Dreiseiten-Kippanhänger HKD 302 mit schwarzen Muldenwänden. UVP 99,95 €.

Sowohl das Chassis als auch die Wandhalterungen sind schwarz ausgelegt und sorgen so für ein besonderes Aussehen. Die bei den anderen Modellen immer gelbe Abdeckung ist hier grau gehalten.

Johannes Schwörzer



Kröger Dreiseiten-Kipper HKD 302 als „Black Beauty“



HKD 302 mit nun außen weißen Seitenwänden.

Kurz & fündig

1:43 Solido: Neues Auslaufmodell

Formneuheit: Solido bringt den eben noch aktuellen BMW M5 Competition. Die Generation F90 wird im Oktober vom neuen Fünfer abgelöst, bereits im Mai 2023 präsentiert. Noch sind der Fünfer G30 und dessen M5-Version F90 am Markt, aber nicht mehr bestellbar. Solido bringt also ein Auslaufmodell, gleichsam hat sich jeder M5 zum Klassiker entwickelt. Es gibt den normalen M5 seit 2017 mit 600 PS, den Competition seit 2018 mit 625 PS und anno 2021/22 den M5 CS mit 635 PS, alle mit 4,4-Liter-V8-Biturbo. Solido macht den M5 Competition mit modifiziertem Fahrwerk in der 2020er Faceliftversion, somit mehr schwarze Akzente, die Solido treffsicher nachbildet. Das normale Farbspektrum des M5 Competition ist überschaubar, aber dank BMW-Individual sind über 100 verschiedene Lackierungen bestellbar. Solido hat also Auswahl! Die beiden Erstlinge sind Rotmetallic (das dürfte Aventurin Red II sein) sowie dunkles San Remo Green, Qualität wie üblich bei Solido-43ern, hochwertig. Besonderes Augenmerk legt der Hersteller auf die M-Felgen mit sichtbaren, dahinter liegenden Bremsscheiben, gut gemacht ist die schwarze Umrandung der Rücklichter.

- **Solido S4312701** BMW M5 (F90) Competition 2020 dunkelgrünmetallic und
- **Solido S43112702** dito rotmetallic. Fertigmodelle Zinkdruckguss, M 1:43. UVP je 24,95 €. [afs](#)



M-Niere, M-Kieme, M-Spiegel, M-Spoiler, M-Endrohre – muss ein M 5 sein! Der gerade noch aktuelle BMW M5 von Solido kommt gleichzeitig in zwei Metalliclackierungen.

1:18 Siegfähig und -gewohnt

Der Porsche 911 Typ 964 ist der letzte Elfer, der seine Silhouette mit dem Ur-Elfer teilt. GT Spirit bringt ihn nun als Carrera RSR 3.8 1993, der formal vollkommen überzeugt.

Der Carrera RS und sein motorsportlicher Bruder RSR waren eine Elfer-Institution seit 1973, beginnend mit dem gebürzelten Carrera RS 2.7. Auch auf dem G-Modell gab es RS und RSR, und danach auf Basis des 964. Diesen bringt GT Spirit nun als Neuheit, ganz in Weiß. Der Carrera RSR 3.8 basiert auf dem RS, nunmehr der Baureihe 964. Er wurde ab 1994 besonders im ADAC GT-Cup eingesetzt. Damit kehrte Porsche zum seriennahen GT-Rennsport zurück. Denn nach Einstellung der Gruppe C erlebte der GT-Rennsport eine Renaissance. Der 911 RSR war sofort erfolgreich: Sieg in der GT-Klasse bei den 24-h-Rennen in Le Mans, auf dem Nürburgring und in Spa, dortselbst sogar zwei Mal hintereinander. Nur 51 Exemplare wurden zwischen April 1993 und Dezember 1994 in der Porsche-Rennabteilung hergestellt (andere Quelle: 45 Stück). Der 3746-cm²-Boxer

leistete bis zu 350 PS (im ADAC GT-Cup reglementsbedingt nur 325 PS), je nach Renneinsatz verschiedene Tankgrößen, je nach Übersetzung der Fünfgang-Box Topspeed zwischen 265 und 280 km/h. Innen absolut ausgeräumt, Heckspoiler aus Kunststoff, dadurch nur 1120 Kilo Kampfgewicht. Dazu Bremsen aus dem Turbo S, ein Bilstein-Fahrwerk – was Porsche eben macht, um aus dem „Hot

Rod“ Carrera RS den Rennwagen Carrera RSR zu zaubern.

In jüngster Zeit schien GT Spirit ein paar Probleme bei seinen Elfer-Interpretationen, vor allem im Dachbereich, gehabt zu haben. Die sind wie weggeblasen, formal ist alles in Ordnung und Elfer pur. Front- und Heckschürze sind RSR-spezifisch, der Flügel auch, in der Vorderhaube die Schnelltankanlage, neben den Vorderblinkern zusätzliche

Lufteinlässe. Innen ist der GT-Spirit-RSR komplett gestrippt, lediglich ein Recaro-Schalensitz mit roten Sechspunktgurten und ein weiß lackierter Überrollkäfig. Die Haubenschnellverschlüsse brachte GT Spirit nicht dreidimensional an, es sind lediglich chromgeprägte Kleber. Dafür trägt der Porsche vorne und hinten knallrote Abschleppösen und die „Ticketfenster“ wurden ebenfalls nicht vergessen. Dies Mal gab sich der Hersteller sogar Mühe mit dem Unterboden, der beim Typ 964 ohnehin ziemlich glatt und verkleidet ist, aber er ist sehenswert. Ein schicker Nischen-Porsche! Einen Carrera RS 3.8 der Generation 964 machte GT Spirit bereits, auch einen RSR in Martini-Livree. Der neue RSR passt wunderbar dazwischen.

● **GT Spirit GT716** Porsche 911 (Typ 964) Carrera RSR 3.8 1993. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 Euro. [afs/gw](#)



Leicht zu verwechseln: Den 964 RSR könnte man auch für einen RSR auf G-Modell-Basis halten.

1:43 Maxichamps: Kuschelobjekt weiblicher Hipster

Nein, selten werden sie noch nicht, die New Beetle der ersten Generation. Aber so omnipräsent wie vor einem Vierteljahrhundert sind sie eindeutig auch nicht mehr. Volkswagen lancierte mit dem New Beetle 1998 geradezu einen Gassenhauer, gehörte zu den Begründern des New Retro Looks, der New Beetle verkaufte sich dies- und jenseits des Atlantiks wie geschnitten Brot und war ein absolutes Modeaccessoire.

Dabei war er nichts als ein verkleideter Golf IV mit Käfer-Reminiszenzen. Aber das gefiel den Leuten, zwölf Jahre lang verkaufte er sich gut, auch als Cabriolet. Gestaltet wurde das Concept Car, auf dem der New Beetle aufbaute, von den Amerikanern J. Mays und Freeman Thomas im VW-Design Center in Simi Valley/California, das Serienmodell verantwortete Peter Schreyer. Des New Beetles Nachfolger hieß nur noch Beetle und war alter Wein aus neuen Schläuchen.

Minichamps machte 1998 das Industriemodell für Volkswagen und bringt diesen Erst-Beetle nun als Maxichamps-Modell erneut, in Silber und in Rot, den beiden populärsten Farben damals. Ein typisches Industriemodell, perfekt ohne Abstriche, genauso rundlich und knuffig wie das Original und genau so hochglänzend lackiert wie jedes Minichamps-Modell.

● **Maxichamps 058000** Volkswagen New Beetle 1998 silber und

● **Maxichamps 058001** dito rot. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Wird der Neu-Käfer ein Klassiker der Zukunft? Darüber streiten die Gelehrten. Als er aktuell war, wurde der New Beetle enthusiastisch begrüßt, vor allem von weiblichen Hipstern. Heute ist er letztlich nur ein alter Hut.

Nur als Rechtslenker, nur in Großbritannien lieferbar: der Racing Puma. Ihm voraus ging das Concept Car Puma ST160, präsentiert auf dem Genfer Salon 1999.

1:18 Ottomobile: Das Raubkätzchen

Wer das Raubkätzchen von Ford mag, den Puma, hatte bislang wenig Auswahl im Miniaturenssegment. Minichamps und Maxichamps in 1:43, dann gab es noch ein reines Werbemodell in der Ford Calendar Collection aus Zinn und in 1:87 das Rietze-Modell (Minichamps und Rietze als Ford-Industrierauftrag). Das war es, bislang kein 18er. Umso heißer begrüßt von den Ford-Enthusiasten wird der Racing Puma von Ottomobile, ein 1999er Jahrgang, eine rein englische Angelegenheit. Ottomobile hat die kleine Raubkatze gut getroffen, all die Rundungen des Designers Ian Callum, alle Proportionen und Dimensionen stimmen. Dabei ist die Anmutung ein wenig anders als gewohnt. Denn der Racing Puma ist breiter als üblich und steht auf speziellen 17-Zoll-Speedline-Alus mit 215er-Reifen. Unter der Haube ein von Tickford getunter 1,7-Liter-VCT-Vierzylinder, 155 statt 125 PS, 204 km/h schnell. Ursprünglich hätten 1000 Stück für Deutschland und England gebaut werden sollen, tatsächlich waren es zwischen 1999 und 2001 nur 500 Einheiten für den britischen Markt, aber in Köln hergestellt und allesamt in Imperial Blue Metallic lackiert. Front- und Heckschürze bestanden nicht aus GfK, sondern aus Aluminium, innen Sparco-Schalensitze mit blauer Alcantara-Sitzfläche, Ottomobile vergaß nicht mal das Ford-Ra-



cing-Emblem auf den Sitzen, auch die Türinnenverkleidungen tragen blaue Akzente. Mit diesem besonderen Puma macht Ottomobile den Freunden halbwegs aktueller Ford sicherlich eine große Freude, und die Racing-Spezialitäten steigern das Glück. Dennoch wäre ein ganz normaler Puma auch nicht schlecht. Aber die Kollegen von der Konkurrenz haben es schließlich auch nicht besser: Einen Opel Tigra A gibt es bislang gar nicht als Achtzehner.

● **Ottomobile OT428** Ford Racing Puma 1999. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 3000 Exemplare. Preis ca. 90 €. **afs**

Fotos: Alexander F. Storz

1:18 GT Spirit: Wahrlich unübersehbar

Ein Kompakter mit den Fahrleistungen eines Sportwagens: Manche Menschen mögen das und bezahlen dafür den Preis eines Sportwagens. Und sie sitzen dennoch in keinem Sportwagen, sondern eben in einem Wagen der unteren Mittelklasse, der nur in eingeweihten Kreisen das Renommee hat, das ihm wohl gebührt. Dennoch wird das offenbar kaum hinterfragt. Sonst gäbe es keinen BMW M2, Ford Focus RS, Mercedes-AMG A 45 und keinen Audi RS3. Dessen aktuelle Version ist seit Sommer 2021 erhältlich, wie zuvor 2,5-Liter-Reihenfünfzylinder-Turbo mit 400 PS und Quattroantrieb, je nach Bremsanlage 280 oder 290 km/h schnell. Es gibt ihn als Sportback, also mit schrägem Heck als Kompaktwagen, und als Limousinchen, also mit Stufenheck. Man mag ihn offenbar. Den Käufern gefallen solche Dinge wie die LED-Scheinwerfer mit Zielflaggengraphik im Tagfahrlicht, die beim Entriegeln ein R, ein S und eine 3 aufblitzen lassen. Das macht Eindruck in ihren Kreisen! Als Sportback gibt es den aktuellen RS3 von GT Spirit bereits, als Abt-Sedan auch, nun kommt der Werks-Sedan des RS3 ins GT-Spirit-Programm, in aggressivem Kyalamigrün mit 19-Zoll-Felgen mit fünf Y-Speichen, glanzschwarz lackiert, und dahinter lugen knallrote Bremssättel hervor. Die ganzen RS-Spezifikationen gestaltet GT Spirit in glänzendem Schwarz, auch der RS-Wabengrill glänzt. Serienmäßig ist mattschwarz, optional gibt es auch matte Aluminiumoptik. Das alles verspricht querdynamischen Zauber und prallige Knallsalven dank offener Auspuffklappen auf dem Asphalt und, von GT Spirit offeriert, in der Vitrine.

● **GT Spirit GT414** Audi S3 Sedan (Typ 8YA) 2021. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Kyalamigrün. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**

Ganz heißer Kompaktsportler: Statt der gewohnten RS-Aluoptik setzt GT Spirit beim Kyalamigrünen RS3 Sedan auf Glanzschwarz bei den Anbauteilen.



1:43 Maxichamps: Das Minichamps-Urgestein

Wiedersehen mit einem alten Freund: Der BMW 507 war, nach dem Karmann Ghia, der zweite Minichamps-43er nach klassischem Vorbild. Die Serie nannte sich damals „Minichamps Classic“, und Minichamps-Modelle wurden vom Großhändler Kager deutschlandweit vertrieben. 1993 war das, vor genau 30 Jahren! Den 507 gab es damals offen, mit Hardtop und mit geschlossenem Verdeck. Tot war er nie, immer wieder gab es Neuauflagen. Jetzt wieder, in der Maxichamps-Reihe, der BMW offen in Schwarz und Weiß mit Stahlfelgen mit Zentralverschluss in Wagenfarbe, der Innenraum schwarz. Letzteres ist bei einem solchen Modell natürlich schade, wenn man die 30 Jahre alten Modelle vor Augen hat mit ihren cremefarbenen Lenkrädern, mehrfarbigen Interieurs, sogar die Sitzkeder farblich abgesetzt. Wenigstens berücksichtigt Maxichamps, dass das Armaturenbrett in Wagenfarbe lackiert sein muss, was man freilich nur beim weißen Modell sieht. Dennoch beweist der BMW 507, auf welch hohem Qualitätsniveau der Minichamps-Formenbau schon damals war, denn so manche konstruktive Neuerscheinung des Jahres 2023 kann hiermit nicht mithalten. Zudem sind zwischenzeitlich etliche 507 von unterschiedlichen Herstellern in 1:43 erschienen, und jeder von ihnen hatte irgendein Defizit (Karosserieflanke zu niedrig oder insgesamt zu breit, Stance

zu hoch etc.). Am Minichamps-Modell passt alles, Dimensionen und Proportionen, die Details richtig recherchiert, sämtliche Kleinteile separat eingesetzt. Natürlich wäre es nett gewesen, wenn Minichamps seinen 30sten Geburtstag damit begehen würde, ein paar Frühmodelle, eben solche wie den BMW 507, nochmals in der gewohnten Minichamps-Machart neu aufzulegen, mit Innendekorationen, in denen man schwelgen kann. Sicherlich würden die Sammler mitfeiern und dafür den Mini- statt des Maxichamps-Preises bezahlen, also rund 20 Euro mehr.

- **Maxichamps 22510** BMW 507 Touring Sport 1957 weiß und
- **Maxichamps 22511** dito schwarz. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



30 Jahre alt sind die Formwerkzeuge für den BMW 507 und kein bisschen müde oder veraltet. Wäre dies eine Formneuheit, so würden wir das Modell ebenso loben.

1:18 Ixo: Saab 96 jetzt als Schweden-Sieger von 1976

Es ist nicht der erste Saab 96 im Rallye-Dress, den uns Ixo beschert. In Caramini 9/2022 stellten wir zwei von vier Rallye-Boliden vor. Ixo sorgt jetzt für Nachschub und stellt uns, nach dem Zweitplatzierten der Schweden-Rallye 1976, endlich auch den Sieger von 1976 vor: Es ist wieder ein Saab 96. Ein Schwedenmodell, das überzeugt, Ixo leistet in allen Punkten beständig ganze Arbeit. Auch mit der #4 sind wir hochzufrieden, neben der tadellosen Linienführung passen alle Rallyeattribute, und weiterhin legt Ixo mehr Wert auf die Außen- als die Innendekoration, denn hier dominiert Schwarz in Schwarz. Einen Bonus-Punkt gibt es zusätzlich noch für die Deko, denn sogar die Schmutzklappen weisen den Saab-Schriftzug auf, und wenn der Sammler eine Lupe zur Hand hat, sieht er auf den hinteren Seitenscheiben sogar den originalen Trollhättan-Troll. ● **XO 18RMC085A.20** Saab 96 V4, #4, P. Eklund/B. Cederberg, Sieger der Schweden Rallye 1976, Diecast, Preis ca. 70 €. **wr**

Fotos: Alexander F. Storz (5), Wolfgang Ruppel (1)



1:18 GT Spirit: Der Name bleibt

Z06 – die jüngste und stärkste Version der Corvette C8. Gebaut seit Juni 2022, Motor-Typ LT6 mit 680 PS aus 5,5 Litern. Mit dem Namen „Corvette“ verbindet man einen Frontmotor-Wagen mit ellenlanger Motorhaube. Die neue Corvette ist ein Mittelmotorsportwagen und sieht nach Ferrari aus. Faszinierend, ohne Frage! Aber warum muss dieses Fahrzeug „Corvette“ heißen? Hätte GM dem neuen Konzept nicht einen neuen Namen gönnen können? Und vielleicht weiterhin einen Frontmotor-Sportwagen als Corvette bauen können, mit einer Motorhaube, die niemals endet? GT Spirit widmete sich der neuen Corvette schon mehrmals, alle waren zu Gast in der Caramini-Redaktion. Nun die neue Z06 in passender und flippiger Farbe, Kommunalorange wie der Müllwagen um die Ecke, gepaart mit schwarzen Alus, dahinter Scheiben und orangefarbene Zangen. Bislang gibt

es das Modell nur von Topspeed TSM, gut einen Fuffie (oder mehr) teurer und garantiert nicht besser. Bis AUTOart sich ihrer widmet, was anzunehmen ist, werden noch Jahre vergehen. So gesehen, ist das GT-Spirit-Modell nahezu alternativlos. Und für jene, die Resine mögen, ist es auch kein Kompromiss. Rundum schön gemacht, klasse Lackierung, feine Details, innen arg schwarz und nächtlich, keine durchbrochenen Gitter, keine Carbon-Nachbildung (hat TSM auch nicht), die Heckscheibe dunkel getönt (das spart den Konstrukteuren, eine Motornachbildung erschaffen zu müssen). Kritikpunkt ist das schwarze Targadach. Das gibt es bei der Corvette nicht. Es ist getönt, aus Carbon oder in Wagenfarbe. Aber bei GT Spirit ist Carbon bekanntlich oftmals nur schwarz glänzend dargestellt. Das GT-Spirit-Modell trägt das Performance Package, noch größere Lufteinlässe, Flügelwerk, vier Endrohre, breitere Spur, 21-Zoll-Carbonräder (die GT Spirit nachbildet, aber eben nicht in Carbon-Optik), der Farbton heißt nicht Kommunalorange sondern Amplify Orange Tint, den Innenraum gestaltete GT Spirit in Jet Black. Das Auto ist nach wie vor umstritten, sowohl sein Layout wie sein Design von Tom Peters mit den ungemein vielen Sicken und Kanten und dem harschen Heck. Die wahren Corvette-Adepten sehen im Mittelmotorkonzept zwar einen faszinierenden, modernen Sportwagen. Aber eben schlichtweg keine Corvette.

- **GT Spirit GT417** Chevrolet Corvette C8 Stingray Z06 2022. Fertigmodell Resine, M 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**



1:43 Maxichamps: Goldlöffchen und der Kanarienvogel

Das Formenreservoir von Minichamps in Sachen Porsche allgemein und Porsche 911 im Speziellen ist riesig. Logisch, dass unter dem Label Maxichamps immer wieder neue Elfer erscheinen, und nun ist der Turbo der Baureihe 997/II dran. Wie üblich zwei Farben, Speedgelb 12H als wohl kultigste aller Elfer-Farben der jüngeren Vergangenheit, Nordischgold Metallic 8W als eher selten auf dem Elfer gesehene Farbe, die den Wagen weniger sportlich, sondern vielmehr wertvoll und elegant erscheinen lässt, jeweils mit schwarzem Interieur gepaart. Was soll man zu Minichamps-Elfern sagen? Die Elfer-Jünger wissen, warum sie das Objekt ihrer Begierde von Minichamps haben möchten, denn Minichamps macht die schönsten (und die meisten) Porsche-Modelle. Sie passen einfach gut nebeneinander in ihrer einheitlichen Qualitätsstufe und Machart. Die beiden Maxichamps-Neuheiten sind keine Ausnahme von dieser Regel. Der Turbo nach der Überarbeitung vom 997 zum 997/II anno 2009 leistete 500 PS aus 3,8 Litern, 312 km/h schnell und in 3,7 Sekunden auf Tempo 100. Man sagt, ungefähr so lange dauere das, was der Mensch als „Gegenwart“ empfindet. Aber das ist natürlich Definitionssache... Und obendrein ist es relativ... egal.

● **Maxichamps 069010** Porsche 911 Turbo Coupé (Typ 997/II) 2009 gelb und

● **Maxichamps 069011** dito goldmetall. Fertigmodelle Zinkdruckguss, M 1:43. UVP je 37,95 €. **afs**



Speedgelb ist absoluter Kult und Goldmetall eine Nischenfarbe, die den Porsche Turbo äußerst elegant und wertvoll erscheinen lässt.



1:43 Solido: Ein Meister des Understatements

Ein Mercedes E 500 war schon etwas ganz Spezielles. Ein auf den ersten Blick ganz normaler W124, mit dem 326 PS starken 5-Liter-V8-32-Ventiler aus dem 500 SL versehen und bei Porsche im Lohnauftrag gebaut. Die Optik: Vorne breit ausgestellte Kotflügel verliehen dem 500 E einen aggressiven Look. Dieser Wagen rief Begeisterungstürme hervor, war edel und exklusiv, teuer und begehrt. Zum Modelljahr 1994 erfuhr der 500 E das übliche W124-Facelift und bekam den neuen Namen E 500. Porsche fertigte in einer handwerklichen Kleinserie, die Herstellung eines Autos dauerte 18 Tage, weil der Wagen während des Produktionsprozesses mehrmals zwischen Sindelfingen und Zuffenhausen hin- und hertransportiert wurde. Wer einen haben wollte, musste also geduldig sein und anfangs 132.200 D-Mark, zuletzt sogar 145.590 D-Mark dafür bezahlen. 10.479 Fahrzeuge wurden gebaut. 326 PS waren eine Ansage, aber sie reichten nicht jedem. AMG, zwar Mercedes-Haus-und-Hoftuner, aber noch nicht Bestandteil des Konzerns, baute das für sie Ersehnte, den E 60 AMG. Der basierte auf dem 500 E und wurde 1994/95 gebaut, statt 5 nun 6 Liter Hubraum und 381 PS, dazu ein besonders sportliches Interieur, die 17-Zoll-Alufelgen erbte er vom 190 E Evo II, dazu Abgasanlage und Fahrwerk von AMG. Kosten: ab 179.860 D-Mark. Experten gehen von 148 gebauten Fahrzeugen aus. Bei Solido werden die Stückzahlen riesig sein, aber dennoch ist das Modell sehr sammelenswert, weil super gemacht. Zunächst kommt er in Brillantsilber und in Saphirschwarzmetall, innen jeweils schwarz. Von der beim Original großzügigen Verwendung von Wurzelholz im Inneren ist nichts zu sehen. Aber bitte: Wir sprechen von einem 25-Euro-Modellauto! Die Form passt hundertprozentig, die Details auch, die lackierten AMG-Felgen haben einen polierten Außenrand, der Mercedes-Stern ist gut gemacht.

● **Solido S4313201** Mercedes E60 AMG auf E 500 W124 1995 Saphirschwarzmetall und

● **Solido S4313202** dito Brillantsilbermetall. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **afs**

1:18 GT Spirit: Denken beim Tun

Ein Dilemma ist eine ausweglose Situation: Was man macht, ist falsch. Nichts zu tun, könnte richtig sein. Aber durch Nichtstun verdient GT Spirit kein Geld. Wenn es ein Auto ein Mal gibt und GT Spirit dieses Auto für ACME exklusiv produziert, dann ist es die korrekte Version. Wenn GT Spirit dieses Unikat aber auch in den allgemeinen Fachhandel bringen will und es aus vertraglichen Gründen nicht in derselben Farbe produzieren darf wie das ACME-Exklusivmodell (500 Stück), so kommt ein Phantasieprodukt dabei heraus. Das ist beim Mustang by Ruffian der Fall. Schön ist er trotzdem in seinem Cavalry Blue. Aber the one and only Ruffian-Mustang ist eben nicht in Kavallerieblau lackiert, sondern in der Porsche-Farbe Olivgrün. Ruffian Cars ist ein Tuner in Santa Ana/California, und der Mustang ist Chris' Vorzeigobjekt, präsentiert 2019 auf der SEMA-Tuningmesse in Las Vegas. Er entspricht der amerikanischen Restomod-Manier, also eine Kombination aus Restaurierung und Tuning. Er ist solide gebaut, kein Plastikbomber. Der „Widebody“, also die Verbreiterungen, sind handwerklich perfekt aus Metall ausgeführt, kein Kunststoff-Gelumpe, so wenig wie die angebauten Spoiler. Das ist kein reines Show Car, sondern dahinter steckt Ingenieurskunst. So phantasievoll die GT-Spirit-Farbe Cavalry Blue also ist, so gut umgesetzt ist das Modell. Recht martialisch wirken die Support Struts, das sind die Halterungen von Front- und Heckspoiler. Ein ungewohnter Anblick ist ein Mustang Heck ohne Endrohre, der Wagen hat je zwei Side Pipes. Die Räder sind reine Geschmackssache. GT Spirit gab sich mit diesem Auto sichtlich Mühe, Anbauteile, Lackierung, Detaillierung sind sehr fein, auch die Anzahl an Fotoätzteilen ist größer als üblich. Innen lecker ausgeräumt, die helle Lackierung im Interieur erlaubt solide Begutachtung aller Details inklusive Überrollbügel, schönes Lenkrad mit Holzkranz. Nicht nur das Vorbild sticht durch seine handwerkliche Perfektion aus der Masse amerikanischer Restomod-Kreationen (oder soll man sagen: Restomod-Kreaturen?) hervor, auch die GT-Spirit-Miniatur. Echt schön gemacht!

● **GT Spirit GT426** Ford Mustang Fastback (Ruffian) 1970/2019. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 1200 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**





Das sind unendliche Breiten: 1987, gleich nach der Betriebgründung, präsentierte der Rieger Toni seinen Breitbau-Golf I, den Rieger-Golf GTO, großer Aufruhr in der Szene, viel Applaus. Weitere VW nach demselben Rezept folgten, GTOs gab es auf Basis Scirocco, Polo 2, Golf 2 und Corrado.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert; Vorbildfotos: Toni Rieger (3)

So was von Zeitgeist...

Ein rattenscharfer Tuning-Golf, Tuning as Tuning can. Von Neo kommt der Golf I in Rieger-Verkleidung. Breiter und fetter geht nicht, ein wahrer Vertreter der 80er-Jahre-Tuningmanie, der ärgste Feind des Opel Manta in dessen schlimmsten Zeiten. So was von Zeitgeist...!

Wenn der Golf schwanger wird, wenn Plastik und Spachtelmasse den Blechanteil prozentual überwiegen, wenn selbst ein geschlossener Golf einen Henkel zum Wegschmeißen hat, wenn der kleine Golf Räder hat, die jedem Lambo gut zu Gesichte stehen würden – dann muss es ein Rieger-Golf GTO sein! Über Geschmack soll man... Jeder Leser kennt diesen Spruch! Und wir wollen uns auch kein Urteil über das Vorbild anmaßen. Es gab Menschen, die einen Rieger-Golf brauchten, denen er gefiel. Heute sind Rieger-Gölfe in die Bücher der jüngsten Zeitge-

schichte eingegangen. Man erinnert sich an sie, die einen mit Hochachtung, die anderen mit Schrecken. Umso schöner ist es, dass wir nun einen Rieger-Golf in die Vitrine stellen können. Neo macht's möglich. Dieses Auto ist ein Zeitzeugnis, eine Art historisches Event für jene, die ihn in den 80ern erlebten. Lange haben sie keinen mehr gesehen, allenfalls Fotos. Jetzt kann er Einzug in die Vitrine halten, und man sieht vor dem geistigen Auge seinen Fahrer, den Kumpel vom Manta-Manni, auch Vokuhila mit Oliba. Was das ist? Das Outfit, die Frisur vorne kurz hinten lang (Vokuhila) und im Gesicht ein Oliba

(Oberlippenbart), dazu Cowboystiefel, das Hemd zu weit offen, goldener Behang um den Hals. Der Rieger-Golf versuchte, den Golf-Krieg gegen den Manta zu gewinnen. Das war damals im Ruhrpott ein geflügeltes Wort, der Krieg zwischen Irak und Iran von 1980 bis 1988. Am Innenrückspiegel des Rieger-Golfs hingen Plüschwürfel („Fuzzy Dices“). Selbst die hatten Bedeutung: Ursprünglich baumelten sie in den USA an Hot Rods als Symbol für den Ampelnachbarn, dass der Fahrer bereit für illegale Rennen ist. Ja, das waren schöne Zeiten, und wer sie wieder zurückholen möchte, muss die



Ein kompletter Neuwagen war ein Rieger-Golf GTO nie. Der Golf I lief im August 1983 aus, Toni Rieger präsentierte sein Kunstwerk 1987 (Firmengründung).



Muss keine Limousine sein, kann auch offen sein: Rieger-Golf GTO oben ohne, fast schon breiter als lang, mit Genfer Zulassung.



Der GTO-Klassiker zusammen mit einem Mädchen, das nur Ende der 80er so aussehen konnte, wie sie aussieht. Mädchen und Rieger-Golf GTO sind Zeitgeist pur.

Urfassung des Films „Manta Manta“ von 1991 anschauen – nicht das momentan aktuelle Sequel.

Neo machte einen schönen Rieger-Golf, auch das Material passt. Das Neo-Modell ist aus Resine, die Karosserie des Rieger-Golf aus etwas Ähnlichem. Auch die Lackierung passt: Ein Rieger-Golf ist im Normalfall ein Kunstwerk eines Autolackierers – mal abgesehen von irgendwelchen, damals modernen Airbrush-Kunstwerken à la Walter Maurer oder Metallflake-Candy-Glanzstücken à la Christian Petzoldt, die nun wahrlich nicht jeder hatte (aus finanziellen Gründen, das kostete echt Kohle), musste ein damaliger Tuning-Wagen glänzen, als sei er nass („Wet-Look“). Das tut das Neo-Modell. Aber vom Feinsten!

Auch sonst leistete Neo ganze Arbeit. Der Erstling war Lilametallic lackiert und trug

ATS-Klassik-Alus, nun in knalligem Rot mit BBS-Felgen. Was vom Golf I am Rieger-GTO übrig blieb (letztlich nur das Greenhouse und die Rückleuchten), ist an der Neo-Miniatur sofort als Golf I zu identifizieren. Darüber hinaus ist das Neo-Modell ebenso wie sein großes Vorbild eine komplette Neuschöpfung – und damit seinem Haupttrivalen, dem Mattig-Manta Extrem, sehr ähnlich, und den gibt es auch von Neo. Die Form ist prima getroffen, Details machen Freude, der Lack, die Dekoration. Letztlich stellt sich dem Sammler nur die Frage, ob er den Rieger-GTO zu den frühen Frontantriebs-VW stellt oder neben den Mattig-Manta in die Vitrinenabteilung unter der Rubrik Tuning.

Der Rieger-Golf versuchte, den Golf-Krieg gegen den Manta zu gewinnen. Das war damals ein geflügeltes Wort.

Aus einem Golf I GTI einen Rieger GTO zu machen, ist eine ganzheitliche Aufgabe. Der Widebody-Kit umfasst nicht nur die üblichen Positionen (Schürzen, Schweller, Flügel), sondern geht viel weiter: Die Vorderkotflügel und die hinteren Seitenteile sind breit, beide Türen tragen Aufsätze. Dazu kommen das Fahrwerk und dann natürlich die BBS-Felgen und Reifen. Das alles wird vom Rieger Toni in Niederbayern gemacht, das ist nichts für do-it-yourself-Bastler. 1987 gründete Toni Rieger seinen Betrieb in Eggenfelden, in Niederbayern. Heute ist er weltweit tätig und ein

Kultlabel in der Tuningbranche. Und im Gegensatz zu so manchem anderen Tuning-Fetisch starben die Rieger-Golf GTO nicht aus und genießen heute auf Oldtimer- und Tuning-Veranstaltungen großes Ansehen. **185839** Volkswagen Golf I GTO (Rieger). Fertigmodell Resine, Maßstab 1:43. UVP 74,95 €. **Alexander F. Storz**

WEISSER RING
Wir helfen Kriminalitätsoffern.

Jeder kann Opfer werden.
Wir sind an Ihrer Seite.

Spendenkonto: DE68 5505 0120 0000 3434 34
www.weisser-ring.de

Klaus Behrendt & Dietmar Bär



Ein früher Audi 80 Polizeistreifenwagen aus Bayern, schwarz lackierte Alus, Dachantenne und Blaulicht. Mit dem Eberhofer-Audi hat er das Kennzeichen gemein und das grundsätzliche Erscheinungsbild. Ansonsten hat er die Gabe, die Phantasie des Betrachters zu beflügeln.



Im Stadtteil Heßen in Mülheim an der Ruhr gibt es ein Modellautofachgeschäft, in dem man auch die Caramini kaufen kann. Des Besitzers erstes Auto war ein silberner Audi 80 S, der genauso aussieht wie das aktuelle Norev-Modell.

Fotos: Alexander F. Storz

Audi vom Leberkäsjunkie

Autos mit Persönlichkeiten am Steuer – egal nun, ob wir die Promis als A- oder D-Promis bezeichnen. So manch einer ist auch nur innerhalb einer Community „prominent“. Norev bringt zwei Audi 80 B2 in 1:43. Einen Fahrer kennt man aus dem Fernsehen, den anderen kennen zumindest Modellautokäufer.

Der Leberkäsjunkie, das ist der Eberhofer Franz aus Niederkaltenkirchen. Beide gibt es nicht. Der Eberhofer Franz ist eine Filmfigur, dargestellt von Sebastian Bezzel, und Niederkaltenkirchen ist ein fiktiver Ort in der tiefsten, niederbayerischen Provinz. Dort spielen die verfilmten Eberhofer-Krimis nach Romanen von Rita Falk, seit 2013 acht an der Zahl, der neunte in den Startlöchern. Guter Erfolg, zuerst im Kino, dann im Fernsehen und dort immer wieder zu sehen. Der strafversetzte Polizeihauptmeister Franz Eberhofer hat als Dienstwagen einen alten Audi 80 B2 aus den 80ern. Sonderlich thematisiert wird der Wagen nicht, sein Baujahr wird so wenig hinterfragt wie sein Ablaufdatum. Der Dienststellenleiter verspottet ihn manchmal als „Polizeiinspektion-1-Gedächtniskarren“, was nicht unplausibel ist, denn diese Vorabserie lief bis 1988. Ein Audi 80 B2 passt also durchaus dazu. Im Film ist die Faceliftversion zu sehen, also der Audi 80

ab Herbst 1984 mit leicht schräg gestellter Frontpartie, voluminöseren Stoßstangen, größeren Rückleuchten. Dieser Filmwagen (ohne Radkappen und mit schwarzen Stahlfelgen) hat eine Polizeiausstattung. Er gehört den „Filmcops“, die Polizeiequipment von der Uniform bis zum Streifenwagen an Filmproduktionsfirmen verleiht.

In Anlehnung an den Eberhofer-Audi bringt Norev nun einen Audi 80 B2 als Polizeistreifenwagen in der typischen, damaligen bayerischen Streifenwagenlackierung, reinweiß mit minzfarbener Bauchbinde und Wappen auf den Türen. Das Modell ist sehr hübsch, aber es ist in jeder Hinsicht ein Kompromiss. Norev hat einen Audi 80 B2 in der Urversion 1978 bis 1984, also vor dem Facelift, im Formenfundus. Und dieser trägt Alufelgen. Die hat Norev zwar schwarz eingefärbt, aber es bleiben Alufelgen, es sind keine schwarzen Stahlfelgen. Das Kennzeichen stimmt mit dem Film-Streifenwagen überein (LA-2108), die Zusatzantenne auf dem Dach passt auch, ebenso die braune Innenausstattung. Und überhaupt: Nirgends behauptet Norev, es handle sich um das Eberhofer-Auto. So gesehen, ist das ein ganz normaler Streifenwagen, wie er in Bayern unterwegs war und als Statist in Derrick-Filmen auftrat – mit Eberhofer-Kennzeichen. Und dann ist da noch ein silberner Audi 80 S

(Diamantsilber Metallic L97A), das gleiche Auto wie der Streifenwagen, aber ohne Heckspoiler. Er war vor über einem Jahr schon mal zu Gast auf dem schwarzen Schreibtisch, damals ein Vorserienmodell (Caramini 3/2022). So lange hat es gedauert, bis aus dem Vorserien- ein Serienmodell wurde! Die Typbezeichnung „Audi 80 S“ bedeutet Grundmodell, aber stärkerer Motor, nämlich 1,6 Liter mit 75 PS, dazu gönnte sich der Eigentümer die Alufelgen, die Norev sehr schön nachbildet und die im Szenesprech als „Waffeisen“ bezeichnet werden. Auch dieses Auto mit dem Kennzeichen MH-N 355 hat einen in Modellautokreisen prominenten Eigentümer, weniger prominent zwar als der Eberhofer Franz, aber immerhin ein reger Modellautohändler aus Mülheim an der Ruhr. Er ist nicht der aktuelle Eigentümer des Wagens, er fuhr ihn als junger Mann, sein erstes, eigenes Auto. Aber er blieb dem Audi 80 B2 treu. Heute fährt er einen weißen GTE als Youngtimer.

Was uns etwas verwundert: Norev hat offenbar die Möglichkeit, das Modell mit und ohne Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel zu produzieren. Der Silberne ist ohne, das Polizeiauto ist mit Heckspoiler, obgleich das Filmauto keinen Spoiler trägt. Aber man muss ja nicht alles verstehen... Seien wir dankbar, dass Norev den Maßstab 1:43 noch nicht ganz vergessen hat!

● 830052 Audi 80 S B2 1978 silber. UVP 35 €. ● 830053 dito Polizei. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 36 €.

Alexander F. Storz



Red Hot Chili Peppers

Nicht serienmäßig. Aber auch keine wilden Dragster. Ixo bringt zwei Amis, den '67er Mustang Fastback und den '70er Charger R/T, im Custom Look. Das erinnert uns an die eigene Kindheit mit Mattel Hot Wheels, und wer diese beiden Custom Cars im Original schuf, orientierte sich wohl ebenfalls daran.

Wer „The Dukes of Hazzard“ im Fernsehen als Kind gesehen hat, ist sicherlich ein Fan des 1970er Dodge Charger und träumt noch heute von General Lee, wie der Wagen in der Serie heißt. An wem „The Fast and The Furious“ nicht spurlos vorüberging, liebt diesen Charger auch. Und wer als Kind Ende der 60er mit Mattel Hot Wheels spielte, braucht für Amis dieser Ära einen sichtbaren Motor, größer als sein Motorraum, er braucht mehr, als Mopar ihm offeriert, er braucht brutale und sichtbare Performance, einen Motor, der seine Luft außerhalb der Karosserie ansaugt. Er will nicht nur einen Charger, er will einen Supercharger, der nach 1000 PS aussieht und ebenso viele entwickelt. Ein solcher Traum war Basis für den Ixo Charger, der ein wenig nach Hot Wheels Redliners aussieht, aber an sich nicht verbastelt ist – abgesehen von dem „Ding“, das da aus der Motorhaube ragt. Das Auto selbst ist lange nicht so freaky wie sein Motor: Es ist eindeutig ein 1970er Modell, aber eben customized, der Kühlergrill nicht mehr durchgehend, die an den Türen angedeuteten Lufthutzen fehlen, kein Bumblebee Stripe, sondern ein horizontaler Farbstreifen, dazu das typische Vinyl Dach und Spezialfelgen. Ganz heiß gewürzt!

Dagegen wirkt der Mustang wie eine lahme Ente. Aber nur im Vergleich mit dem Charger Hot Rod! Für sich gesehen, ist er ebenfalls scharfer Paprika. Das Auto selbst ist weitgehend serienmäßig, seine Farbkombination hingegen teuflisch. Der Wagen ist schwarz lackiert, mit einem breiten, roten Doppelstreifen über Haube, Dach und Heckdeckel, der Streifen setzt sich vorne unter der Stoßstange und am Heckblech



Eine Mischung aus tierisch-teuflisch und edel-elegant. Die Farbe macht's! Der Mustang Fastback ist weniger extravagant modifiziert als der Charger, er bleibt näher an der Serie.

Man meint, ihn brüllen zu hören. Man meint, ihn davon stürmen zu sehen. Mit Vorderrädern in der Luft, vor lauter Kraft. Das passt zur Vision, die der Betrachter des Charger R/T erlangt.



fort. Und so rot wie der Streifen ist auch das Interieur, gepaart mit vollverchromten Custom-Felgen. Dazu trägt dieser Mustang ein paar Shelby-Attribute – Hutzen vor den Hinterrädern und an den C-Säulen –, ist aber kein Shelby (was er auch nicht von sich behauptet). Es ist ganz einfach ein customized '67 Mustang Fastback. Und nachdem diese beiden gemeinsam erscheinen, vermuten wir, dass dies der Opener zu einer neuen Ixo-Idee ist, die vielleicht zum Trend wird: amerikanische Custom Cars, nicht gerade wilde Dragster, sondern Viertelmeilen-Hel-

den, denen man die Basis auf den ersten Blick ansieht – wie eben weiland die Mattel Hot Wheels Redliners.

Ixo hat, von Fernlastwagen abgesehen, das Thema „American Cars“ bisher nicht gerade mit Nachdruck verfolgt (zumindest, wenn man es mit den Ixo-Aktivitäten beispielsweise in Richtung Ostblock vergleicht). Das könnte sich nun ändern. Für Ixo-Fachhandelsmodelle sind aktuell laufende Kioskserien stets ein Ansporn. Seit Ende 2021 freuen sich die Franzosen und Spanier über die Serie „American Cars“, die populärsten Amis der 60er und 70er Jahre, dazwischen gestreut manch aktuelles Muscle Car. Das sind zwar alles Serienfahrzeuge, aber daraus könnte Ixo aus seinen Formen mit wenig Aufwand schöne Custom Cars machen. Beim Charger war ein tiefer Eingriff für die aufgeschnittene Haube und das Motor-Chromwunder nötig. Beim Mustang reichten andere Felgen und ein paar Shelby-Hutzen. Der Rest ist Talmi (also: eine entsprechende Lackierung).

● CLC478N Ford Mustang Fastback 1967,
● CLC475N Dodge Charger RT Hot Rod 1970. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €. **Alexander F. Storz**

Es liegt nahe, es war fast schon ein Reflex, den der Ixo Charger ausgelöst hat: Mal wieder ein paar alte Redliner aus der Kindheit hervorgekramt, dazugestellt, mit ihnen gespielt, von früher geträumt.



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

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.

Es ist bald ein Vierteljahrhundert her, als AUTOart noch 43er machte und Daimler-Benz diese als Industriemodelle in Auftrag gab. Da erschienen brandaktuelle Mercedes G-Klassen mit kurzem und langem Radstand, teilweise in sehr modischen, ja wilden Farben. Den bis heute legendären AUTOart-Qualitätsmaßstab erfüllte der Hersteller auch in 1:43, und vor dem damaligen Hauptmitbewerber Minichamps zeichneten sich die AUTOart-43er durch lenkbare Vorderräder aus. Diese G-Klassen des Jahrgangs 1999 gab es, solange die Originale aktuell waren, der W463 mit permanentem Allradantrieb. Heute sind sie längst passé.

Doch mit den Almost-Real-1:43-Neuheiten lebt das Prinzip wieder auf. Almost Real geriert sich in dieser Hinsicht somit als Nachfolger seines stärksten Widersachers AUTOart – woran AUTOart nicht unschuldig ist, denn der Maßstab 1:43 scheint hier keine Rolle mehr zu spielen. Almost Real sieht das anders: Jawohl, es gibt nach wie vor 1:43-Sammler, und sie sind auch bereit, Geld in ihr Hobby zu investieren. Hochaktuelle G-Klassen in diversen Ausführungen erscheinen derzeit, etliche gleichzeitig, mehrere nacheinander, viele Farben und Variationen, durchaus unterschiedliche Basiskarosserien, Mercedes-AMG G 63, Brabus Adventure auf G-Klasse 4x4²- und normaler G-Klasse-Basis und als lässiger Pickup: ein wahres G-Klassen-Feuerwerk in für 1:43 ultimativer Qualität. Am liebsten würde man sie nach Farben sammeln. Das würde in der Vitrine megacool aussehen, ginge aber bei einem Stückpreis von 100 Euro ganz schön ins Geld.



Die Almost-Real-Modelle stellen allesamt die 2018 aktualisierte G-Klasse dar, also den dimensional etwas gewachsenen Wagen mit vorderer Einzelradaufhängung statt Starrachse. Optisch erkennen nur Eingeweihte den Unterschied, Daimler blieb der G-Linie treu und deshalb behielt der Wagen auch die interne Bezeichnung W463. Lediglich der Brabus G550 Adventure auf Basis

4x4² entspricht der bisherigen G-Klasse. Aber davon merkt und sieht man nichts, denn dieses Fahrzeug trug nicht früher die vordere Starrachse und trägt heute die Einzelradaufhängung. Vielmehr zeichnet sich der 4x4² durch Portalachsen à la Unimog aus.

Eines der drei Almost-Real-Grundmodelle ist der G 63 AMG seit 2018, Vierliter-



Für sich gesehen spektakulär, alleine wegen der Zweifarblackierung. Aber im Vergleich mit den anderen G-Klassen ist dieser Werks-G 63 AMG fast schon normal.



Ebenfalls zweifarbig, aber in Polen in Racing Green Metallic lackiert und mit einem go-faster-Streifen verziert: Die Racing Green Edition von Carlex-Design.

Viele, viele bunte Smarties: Die Geh-Parade von pastelligen Bonbonfarben bis zu matten Metalliclacken, jeder für sich ein Kleinod.

Fotos: Alexander F. Storz

in Kupfermetallic zum Sammler. Weitere Farben werden sicherlich folgen, denn alle Versionen sind limitiert, zwischen 300 und 500 Exemplaren. Das ist, angesichts der weltweiten Nachfrage nach High-Class-G-Klassen in jeglichem Maßstab, nicht viel und lässt deshalb wenig Zeit zum zögerlichen Abwägen.

Wer die Cigarette Edition haben möchte, weil er ein begeisterter und begnadeter Raucher ist, sollte rasch zuschlagen. Dabei hat diese Sonderedition mit Marlboro oder Camel gar nichts zu tun. AMG pflegt eine strategische Zusammenarbeit mit dem Cigarette Racing Team, und dabei geht es um Rennboote. AMG half beim Design der 2020 präsentierten 59' Tiramisu Edition, die auf der Miami Boat Show präsentiert wurde, und zu diesem Anlass gab es den G 63 AMG Cigarette Edition im gleichen Design-Prinzip wie die Boote von Cigarette Racing. Boot wie Auto sind in tiefstem Schwarz gehalten und tragen ein Rautenmuster in Grau und in Gelb. Auch die 22-Zoll-Felgen verfügen über goldene Akzente an den Naben und Felgenhörnern, dazu seitliche Einstiegsbretter, innen zweifarbig hellgrau mit maritimem Blau. Ebenfalls etwas besonderes ist die Racing Green Edition von 2021, britisch wirkender Außenlack mit Carbon und schwarzem Dach, braunes Interieur. Das ist kein offizielles AMG-Sondermodell; vielmehr stammt es vom polnischen Tuner Carlex Design, der 95.000 Euro dafür will, aus einem G 63 AMG eine Racing Green Edition zu schaffen (so gesehen, ein Brabus-Konkurrent, der aber nicht in die Motortechnik eingreift). Ähnlich verhält es sich bei der Edition Desert Sand von 2022, keine AMG-Kreation, sondern ein Special vom Veredler Mansory in Brand in der Oberpfalz.

Allen Almost-Real-G-Klassen gemein ist die unnachahmliche Machart. Das sinnliche Erlebnis beginnt mit der stets schwarzen Verpackung, eine Klappbox, die mittels eines Stoffbandes offen hält. Das Modell kommt dem Betrachter in seiner Blickrichtung entgegengefahren, zeigt ihm also halb die Front und halb die linke Seite (denn die Menschen in unserem Kulturkreis blicken

Biturbo-V8 mit 585 PS (statt zuvor 5,5 Liter mit 571 PS), lieferbar bzw. angekündigt in Hellblau-metallic, Dunkelblau-metallic mit schwarzem Dach, Grün-metallic, Orange, Rot-metallic, Silber sowie in drei Spezialversionen, der Edition Desert Sand 2022, der Racing Green Edition von 2021 und der Cigarette Edition von 2020. Den Portalachsen-G, also den Brabus 550 Adventure auf

Basis G-Klasse 4x4², macht Almost Real in Himmelblau, Electric Beam Yellow, Silber, Monza Grey Magno (matt) und in glänzendem Graumetallic. Der G als Pickup in Brabus-Verkleidung, also der Brabus G 800 Adventure XLP, kommt in Mellon Yellow und mattem Monza Grey Magno. Bleibt noch der Brabus G 800 Adventure, die ultimative Brabus-Version auf dem G 63 AMG; er kommt



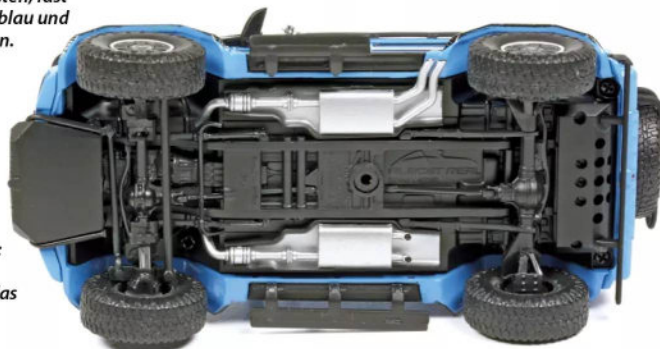
Herrliche Dekoration, und Almost Real gönnte ihm sogar gelbe Felgenhörner: G 63 AMG Cigarette Edition von 2020.

Alleine die Seilwinde vorne ist eine Preziose (zu sehen auf dem Sammelfoto). Dazu die perfekte Carbon-Nachbildung und die martialische Reserveradhalterung: Das ist der Brabus G 800 Adventure in Copper Metallic. Die Box machte daraus „Cooper Metallic“. Da dachte wohl jemand an Gary Cooper und High Noon...





Der geländegängigste G aller Zeiten, der mit den Portalachsen à la Unimog – und das dann gepaart mit dem süßesten, fast schon niedlichen Babyblau und garniert mit viel Carbon. Eine wilde Mischung!



Stellvertretend für alle: Der Bauch des Portalachsen-G. Für 1:43 ist das allerfeinste Sahne.

von links nach rechts, so lesen sie auch und so arbeitet ihr Gehirn). Die Modelle sind einwandfrei lackiert und hochfein dekoriert, Carbon ist nicht nur sichtbar – sondern sogar fühlbar nachgebildet, an keinem Plastikteil stört ein unliebsamer Grat, jedes separate Teil (und es sind jeweils deren viele) sitzt kerzengerade, nichts ist krumm oder schief, auch die Bedruckungen nicht. Die Anbauteile wie Seilwinde, Dachgepäckträger, Reserveradhülle oder -halterung beispielsweise sind allesamt perfekt nachgebildet. Das Chassis ist eine pure Freude, egal nun ob das Serienfahrwerk mit vorderer Einzelradaufhängung verbaut ist oder am 4x4² die Portalachsen, eine splendide Zahl an Einzelteilen! Und obgleich die Modelle sowohl gefedert als auch gelenkt sind, rollen sie wie auf Samtpfoten. Je nach Version sind die Anbauteile unterschiedlich, so die Reserveradhüllen und -halterungen, die Felgen, mal mit, mal ohne Motorhaubenaufsatz, der Brabus G800 hat breitere Kotflügelverbreiterungen als der G 63 AMG, natürlich variieren die Frontschürzen und die Dekorationen des Kühlergrills, mal im AMG-, mal im Brabus-Design.

Im Sektor der 1:43-Fertigmodelle aus Zinkdruckguss stellen Almost-Real-Fahrzeuge das derzeitige Optimum dar, sie überreffen die Platzhirsche bei Weitem. Das tun sie allerdings auch in preislicher Hinsicht. Nimmt

man rund 35 Euro als momentanes Maß des 1:43-Modells, so kostet eine G-Klasse von Almost Real ungefähr das Dreifache. Aber sie ist nicht drei Mal so gut wie ein Maxichamps- oder Norev-Modell – was schlichtweg daran liegt, dass die Steigerung der Güte keine lineare Angelegenheit ist, sondern eine exponentielle. Jeder muss für sich entscheiden, ob er für einen Hunderter lieber ein famoses Almost-Real-Modell oder drei sehr schöne Maxichamps- oder Norev-Modelle kaufen möchte. Letztere sind, in welcher Art auch immer, mit Kompromissen behaftet (und wenn es nur die normiert



Des Emirs Lust und Laster, die Eskalationsstufe der G-Klasse, ein brillanter, teurer, exklusiver, angesagter, symbolträchtiger Kompromiss zwischen Luxuslimousine und Geländewagen, von Almost Real richtig detailversessen umgesetzt. Der Laderaumboden ist aus Teakholz, und danach sieht das auch aus.

schwarzen Innenräume bei Maxichamps sind). Almost Real ist kompromisslos. Aber Almost Real ist einer, Maxichamps oder Norev sind drei – für einen Hunderter.

● 420805 Mercedes-AMG G63 2019 dunkelblau-metallic/schwarz,

● 420804 dito Cigarette Edition 2020 schwarz,

● 420807 dito Racing Green Edition (Carlex-Design) 2021,

● 460523 Brabus G 800 Adventure (auf Mercedes-AMG G 63) 2020 mattorange-metallic,

● 460542 Brabus G550 Adventure (auf Mercedes G-Klasse 4x4²) 2018 himmelblau, UVP 112,95 €.

● 460307 Brabus G 800 Adventure XLP Pickup 2020 mattsilber. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Auflage entweder 300 oder 504 Exemplare. UVP des Importeurs Minichamps je 99,95 €.

Alexander F. Storz



Farbenfrohe Vorgänger der Almost-Real-Modelloffensive: Als AUTOart die 1:43-Industriemodelle für Daimler machte, Ende der 90er Jahre, gab es den Klassiker noch in zwei Radständen. Was AUTOart damals fabrizierte, kann sich mit den Almost-Real-Neuheiten durchaus messen und passt in der Vitrine bestens zusammen.





Zweiter Platz bei der Rallye Safari 1990: Lancia #5, Vorbild für Ixo.

Foto:
Mc Klein
Photography

Rallye Safari 1990. Alles, was Rang und Namen hatte, war am Start; Lancia durfte natürlich auch nicht fehlen. Drei Werkswagen mit den Besatzungen Kankkunen/Piironen, Biasion/Siviero und Fiorio/Pirollo rollten über die Startlinie. Die Konkurrenz war hart, besonders die Crews in den japanischen Toyota Celica GT4-ST 165, wie auch die Mitsubishi Galant VR-4, alle mit Weltklasse-Piloten besetzt, wurden hoch gehandelt. Die Toyota waren kaum zu bremsen, vor allen Dingen, wenn ein souveräner Björn Waldegard aufgeigte; ihm zur Seite saß sein erfahrener Co Fred Gallagher. Das Team führte von Anfang bis Ende, blieb nicht im Schlamm stecken, fand immer einen Ausweg. Diese Kenntnisse, in vielen Safari-Rallyes angeeignet, fehlten den Italienern. Die #2, Biasion/Siviero, sowie die #4, Fiorio/Pirollo, fuhren sich im tiefen Morast fest. Zwar schafften es beide Teams, sich nach gut einer Stunde selbst zu befreien, aber ihre Motoren hatten kräftige Hitzschläge bekommen. Ergebnis war, Fiorio stand am Sonntagmorgen, Biasions Auto streckte einen Tag später die Waffen. Weit aus geschickter agierte dagegen das dritte Lancia-Werksteam, die Finnen Kankkunen/Piironen. Das Duo fuhr zügig, taktisch klug und schaffte zu Recht den zweiten Gesamt-

Einer kam durch

Ixo hat drei Lancia der Safari-Rallye von 1990 in 1:43 miniaturisiert. Wir stellen den Zweitplatzierten mit der Startnummer #5 sowie die ausgeschiedene #2 vor.

rang. Der Gruppe A Integrale 16V, Hubraum knapp 2 Liter hatte den 16-ventiligen Zylinderkopf unter der Haube, wurde von einem Garrett T3-Lader zwangsbeatmet, dazu kam der obligatorische Allradantrieb. Offiziell betrug die Leistung 295 PS, lag also knapp unter der von der FIA definierten und festgesetzten 300 PS-Grenze.

Die drei Ixo-Modelle, von denen wir hier zwei vorstellen, unterscheiden sich nur in den Startnummern und den Kennzeichen. Die ansonsten identisch gemachten Modelle überzeugen in allen Disziplinen. Formen, Linien und Proportionen sind exakt getroffen, Lackierung wie Dekoration sind makellos, was ebenfalls für die Räder gilt. Dazu kommen sehr schön gemachte Kleinteile, vor allem die Zusatzscheinwerfer machen richtig was her. Aber auch die Schmutzlappen, die zum Teil mit einer Hitzeschutz-

folie abgeklebten Scheiben und selbst die Haltegriffe für die Co, wenn Schieben angesagt ist, fehlen nicht. Der Innenraum ist, Ixo-like, arg dunkel, aber das kennen wir ja. Trotzdem, gesamt betrachtet, zwei überaus gelungene Italiener, absolut zu empfehlen, und bis auf das Interieur, haben beide Miniaturen Spark-Qualität. Die in einem Tütchen beiliegenden Marlboro-Decals müssen direkt an den Fensterunterkanten der vorderen Türen angebracht werden, dann kann sich der Sammler zwei günstige und doch erstklassige Modelle in die Vitrine stellen.

● **RAC425C.22** Lancia Integrale 16V, #5, J. Kankkunen/J. Piironen, Safari Rallye 1990, Diecast, Preis ca. 40 €.

● **RAC425A.22** Lancia Integrale 16V, #2, M. Biasion/T. Siviero, Safari Rallye 1990, Diecast, Preis ca. 40 €.

Wolfgang Ruppel

Mit diesen beiden kleinen Rallye-Autos hat Ixo wirklich klasse Miniaturen auf die Räder gestellt.



Foto:
Wolfgang Ruppel

Ein bildschönes Pärchen

Mit einem Dankeschön an Honda gingen die beiden Red-Bull-Racer beim 16. Lauf der WM-Saison 2021 an den Start. Damit erinnerten die Stiere an den ersten Sieg eines Honda im Jahre 1965. Minichamps hat die Racer von Verstappen und Perez minutiös umgesetzt.



In dieser optisch sehr gelungenen Dekoration gingen die beiden Red Bull Racing Honda RB 16B beim 16. Lauf zur WM-Saison 2021 in der Türkei an den Start. Die zum ersten Mal in der Grundfarbe Weiß lackierten Stiere zelebrierten optisch damit ein Dankeschön an den allerersten Sieg eines Honda 1965 beim Grand Prix von Mexiko. Die japanischen Schriftzeichen an den Flanken beider RB16B bedeuteten, ins Deutsche übersetzt, ebenfalls ganz einfach „Danke“. 1965 gelang ja bekanntlich, mit Richie Ginther im Auto, der erste Sieg des heute noch ikonischen Honda RA 272. Befeuert von einem 1,5 Liter großen Zwölfzylinder-Motor, dem RA 272, entwickelt aus einem 125 cm³ großen Motorradmotor, holten die Honda-Ingenieure eine Leistung von circa 230 PS heraus, die nutzbare Drehzahl betrug – zur damaligen Zeit – schier unglaubliche 14.000 U/min. Als Mittelmotor quer eingebaut, Wasserkühlung, 48 Ventile, eine geradezu extreme Beschleunigung, das war für die 1950er Jahre ein äußerst ungewöhnlicher Motor. Ebenfalls war der Mut der Japaner, im letz-

ten Jahr der 1,5 Liter-Formel, ein komplett neues Auto zu konstruieren und einzusetzen, beachtlich.

Für die beiden Ur-Urenkel RB 16B lief es 2021, trotz aller Bemühungen, nicht ganz so gut, immerhin belegte Verstappen am Ende den zweiten Platz, Perez kam auf dem dritten Rang ins Ziel. Angetrieben wurden die Autos von einem Honda 1,6 Liter V6 Turbo, sowie einem gut 163 PS starken Elektromotor, die Systemleistung lag bei etwa 1000 PS.

Fuhren die Stiere also nicht ganz an der Spitze, die Aachener haben beide Originale dennoch klasse umgesetzt, und so bestechen die 43er nicht nur durch ihre Optik, sondern auch durch die vielen Feinheiten, die Minichamps ihnen mit auf den Weg gegeben hat. Das fängt bei den Reifen an, es nieselte beim türkischen G.P. permanent, also haben die Modelle, wie

Ein Schmankerl sind hier die mit gesenktem Kopf attackierenden Stiere, das Markenzeichen von Red Bull.

auch ihre Vorbilder, Intermediates von Pirelli – seit 2011 Exklusiv-Lieferant für die Formel 1 – auf den vorbildgerechten Felgen aufgezogen. Die komplette Deko, bis auf die Startnummern bei beiden kleinen Racern identisch, sitzt perfekt, ein Schmankerl sind hier die mit gesenktem Kopf attackierenden Stiere, das Markenzeichen von Red Bull. Kleine Details, wie zum Beispiel die weit ausgestellten Spiegel oder die Telemetrieantennen, belegen eindrucksvoll die Sorgfalt der Aachener. Die kleinen Piloten im sehr detailliert nachgebildeten Cockpit werden durch ihre Halos geschützt, die filigranen Aufhängungen sind in 1:1 umgesetzt und die sehr fein gearbeitete Halterung des Heckflügels ist einfach nur ein Fest für die Augen. Sehr schön gelungen sind auch die aerodynamischen Anbauteile, wie der große, in Segmente unterteilte Frontspoiler oder der präzise nachgebildete Heckspoiler mit allem Drum und Dran.

Schlussendlich schuf Minichamps zwei Miniaturen, die sehr deutlich belegen, wie erstklassige F1-Modelle heute auszusehen haben. Ein klitzekleiner Schatten fällt allerdings auf die Beschriftung der Pappeinlage der Bodenplatte, denn Herr Perez schreibt sich nur mit einem „r“, die Racer selbst aber stellen zwei wirklich tadellos gelungene Miniaturen dar.

● **41211633** Red Bull Honda Racing Honda RB 16B, Max Verstappen, 2. Platz GP Türkei 2021, Diecast, limitiert auf 2754 Exemplare, Preis ca. 80 €.

● **41211611** Red Bull Racing Honda RB 16B, Sergio Perez, 3. Platz GP Türkei 2021, Diecast, limitiert auf 912 Exemplare, Preis ca. 80 €.

Wolfgang Ruppel

Absolute Topp-Miniaturen, von A bis Z, also außen bis hin zu den Zentralmuttern, einfach prächtig geraten. Ebenfalls erfolgreich waren die Vorbilder, sie errangen beim GP der Türkei 2021 den zweiten und dritten Rang.



Fotos:
Wolfgang Ruppel



Die populärsten Farben für den R4 ab 1968, bevor es in den 70ern so richtig bunt wurde. In Dunkelgrün und Hellblau ist er in Erinnerung, auch in Weißbeige. Einfarbig war er nur kurze Zeit. Dann gesellte sich an den Kanten Rostbraun hinzu.

Von Enten unterdrückt

Ein französischer Kleinwagen wird am 2CV gemessen. Denn der ist ein Statement. Sein Konkurrent, der Renault 4, eher nicht. Der ist eben ein kleines Familienauto, pragmatisch und praktisch. Norev widmet dem '68er R4 in 1:43 nun zwei Farbvarianten.

Er stand stets im Schatten des Citroën 2CV. Aber im Gegensatz zur „Ente“ war und ist der Renault 4 ein vernünftiges und pragmatisches Auto. Der 2CV ist der 2CV. Ob man ihn allerdings als Automobil im üblichen Sinne bezeichnen kann, ist diskutabel. Der R4 ist ein Auto, ohne Frage. Und im Gegensatz zum 2CV ist er auch eine Alternative zu anderen Autos. Er brauchte einige Zeit seit seiner Geburt 1961, bis er in Westdeutschland etabliert war, das begann erst in der zweiten Hälfte der 60er Jahre. Da galt er als billiger Klein-Familienwagen. Zehn Jahre später war er zehn Jahre lang eine Studentenschaukel und voll mit Aufklebern, auf denen politische Statements die Einstellung seiner Fahrer dokumentierten. Sein Abschied war so diskret wie sein Dasein. Wurde das Ende der Ente allgemein betrauert und diskutiert (obendrein sorgte es für einen letzten Hype), so schied der R4 lautlos dahin. Renault-Deutschland gab ihm Ende 1988 eine Sonderserie zum Abschied, die hieß sinnigerweise „Salü“, und dann gab es eben keinen neuen R4 mehr zu kaufen – ohne, dass dies großartig thematisiert wurde. Das einzige, was die Boulevardpresse zu vermeiden hatte, war, dass Günther Jauch

den letzten nach Deutschland importierten R4 gekauft hatte. In Frankreich war er ein Riesenerfolg, als Privatwagen wie auch als Behörden- und Flottenfahrzeug, gebaut bis 1992. Die jüngeren R4 sind in Frankreich noch heute liebenswerte Alltagsfahrzeuge und werden eher nicht als Sammlerstücke gesehen.

Der R4 in all seinen Evolutionsstufen gehört zur Norev-Kernkompetenz, und dennoch hatte Caramini seit Jahren nicht mehr über einen neuen Norev-R4 in 1:43 zu berichten (dafür in 1:18 mehrmals). Nun entsann sich Norev des Klassikers und bringt die 1968er-Version in zwei Farben neu heraus, ein helles Blau (Bleu 410) und ein sehr dunkles Grün (Vert 939), das nur für den R4 Export lieferbar und Ende der 60er/Anfang der 70er sehr populär war, auch bei deutschen R4. Dieser R4 L, auch R4 Export genannt, wurde vom „Moteur Billancourt“ befeuert, 845 cm³ mit 30 PS, und in Westdeutschland gab es damals ausschließlich den R4 L und nicht das Basismodell. Übrigens: Der R4 war ein wahres Weltauto, er wurde in 27 (!) europäischen und afrikanischen Ländern gebaut oder montiert.

Norev zeichnet den R4 Export, also die Luxusvariante, zwischen August 1967 und



Das typische Dunkelgrün des typischen R4 Export ab 1968: Dieses unspektakuläre Foto war ein gefährliches Foto. Das Areal in Lothringen, auf dem dieser R4 seine letzte Heimat fand, beanspruchte ein Obdachloser für sich, der den Fotografen als bösartigen Eindringling sah und, mit einer Machete bewaffnet, verjagte.

August 1974 nach, mit dem großen, polierten Aluminiumgrill, der auch die Scheinwerfer umfasste. Zuvor war der Grill klein gewesen, danach bestand er bis zuletzt aus Kunststoff. Auch die Stoßstangen sind typgerecht, etwas verstärkt für das Modelljahr 1968. Der Norev-R4 hat mit dem alten Norev-Spielzeugauto aus Plastik nichts gemein (an dem konnte die Heckklappe geöffnet werden), sondern entstammt aktuellen Werkzeugen und ist formal bestens getroffen und sehr detailreich. Der Chromgrill ist schwarz hinterlegt, der Renault-Rhombus (nicht mittig) gut bedruckt, Scheinwerfer französisch (also gelbe Streuscheiben, gepaart mit weißen Vorderblinkern), Rückleuchten mehrfarbig transparent, gutes Interieur, Innenrückspiegel vorbildgerecht auf dem Armaturenbrett montiert.

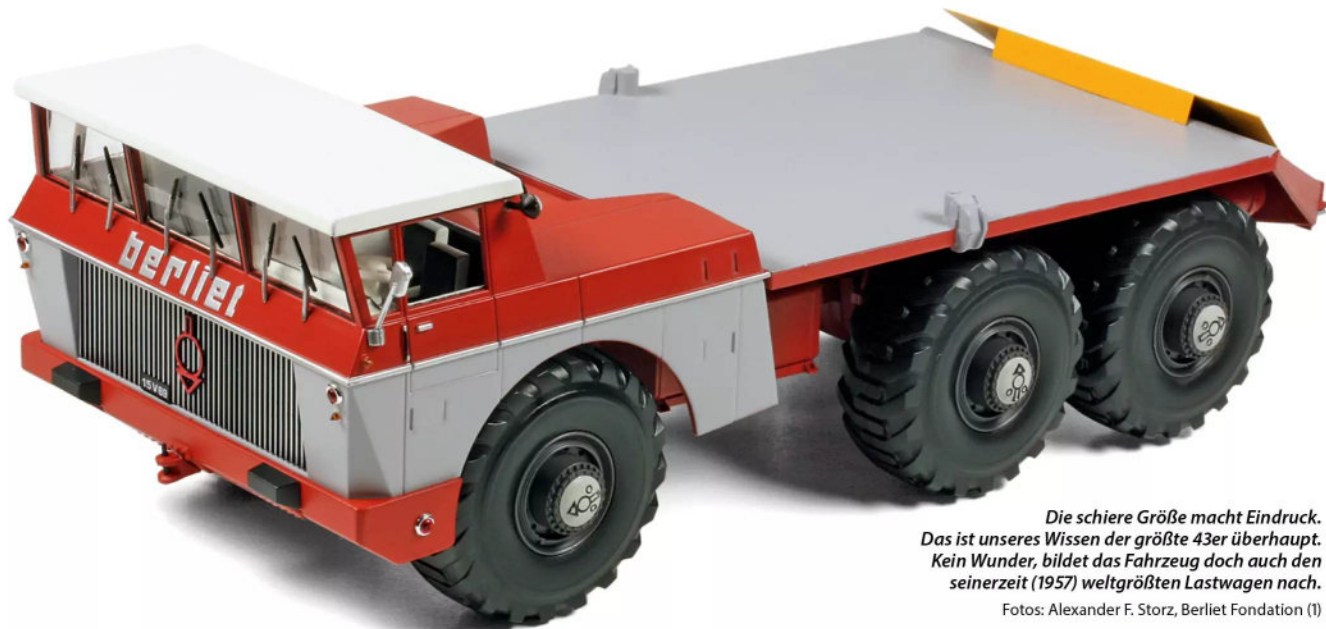
○ 510037 Renault R4 Export 1968 hellblau, ○ 510038 dito dunkelgrün. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 35 €.

Alexander F. Storz

Ab seinem Erscheinen 1961 bis zum Ende der Plastikautoserie war der R4 im Norev-Programm, das Urmodell von 1961. Die Form wurde während dieses Vierteljahrhunderts mehrmals modifiziert, aber es blieb stets beim 1961er Modell, zunächst mit Regular Wheels und Weißwandreifen, dann mit schwarzen Reifen, zuletzt ab den 70ern mit Knubbelrädern.



Fotos:
Alexander F. Storz



Die schiere Größe macht Eindruck. Das ist unseres Wissen der größte 43er überhaupt. Kein Wunder, bildet das Fahrzeug doch auch den seinerzeit (1957) weltgrößten Lastwagen nach.

Fotos: Alexander F. Storz, Berliet Fondation (1)

Ein Riese im Ziegelformat



Der letzte T100 vor der Verschiffung in die USA – doch er ist nicht willkommen – „too big for Texas“.

Der Weg von Lyon nach Tulsa ist weit, 8000 Kilometer, das meiste davon übers Meer. Denn Lyon liegt im Südosten Frankreichs, Tulsa in Oklahoma/USA, und dort fand im Mai 1959 die Weltausstellung statt. Zumindest die Landstrecke vom Berliet-Werk Monplaisir in Lyon bis zur Hafenstadt Le Havre, wo das Ungetüm verschifft wurde, legte der Berliet T100 zwischen dem 9. und 25. März 1959 in Etappen zurück, mit vielen Zwischenstopps. Dort war dieses Fahrzeug eine Attraktion, die Bevölkerung hatte noch nie einen so großen Lastwagen gesehen, die Angestellten in den Berliet-Niederlassungen waren begeistert, die Lokalpresse berichtete. Paul Berliet wünschte sich für das Ausstellungsstück ein besonders eindrucksvolles und futuris-

Es gab vier von seiner Art. Er ist der Vierte und somit Letzte. Berliet wollte mit diesem mächtigen Lkw die USA erobern, was fehl schlug. Die Vorlage dieser Norev-Neuheit wurde für die Weltausstellung 1959 in Tulsa gebaut. Nun folgt das wohl größte 1:43-Modell aller Zeiten.

tisches Design, einen Frontlenker und keinen rückwärtsgewandten Hauber, und die nach vorne gerichtete Fensterfront schaut quasi symbolisch in die Zukunft. Der Aufbau war eher nebensächlich, es hätte auch eine reine Dreiachs-Zugmaschine bar jeglichen Aufbaus sein können. Dennoch wählte Berliet eine Flachpritsche mit Winde.

Als der Berliet T100 1957 erschien, war er der weltweit größte Lastwagen, bestimmt zum Transport schwersten Gerätes in Wüstenregionen, zuvorderst bei der französischen Erdölgewinnung in der algerischen Sahara. Die Dreiachs-Zugmaschine mit Allradantrieb ist, je nach Typ, zwischen 13 und 15 Meter lang, 5 Meter breit und rund 4 Meter hoch. Antrieb ist ein 28-Liter-V12-Cummins-Motor mit

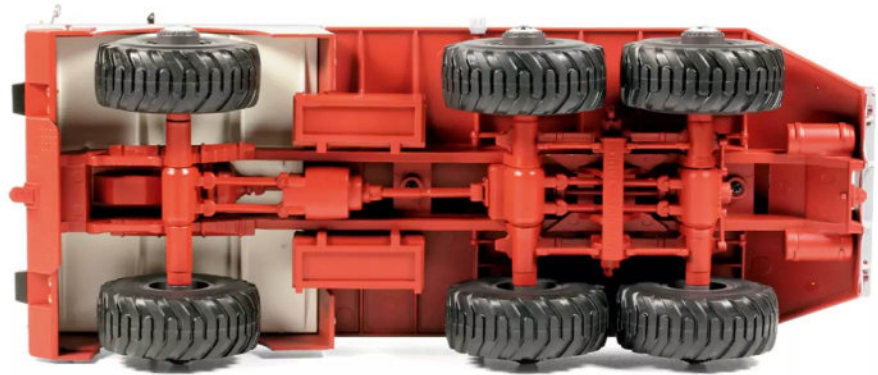
600 bis 700 PS. Zwei Benzintanks à 950 Liter Inhalt, Felgen mit 83 Zentimetern Durchmesser, Spezialreifen von Michelin, ungefähr einen Meter breit und mit 2,2 Metern Durchmesser (Reifengröße 35,5 x 33 XR). Die Zugmaschine wiegt knapp 60 Tonnen, und in ihrem 5 Meter breiten Fahrerhaus haben fünf Personen Platz, daneben gibt es einen Herd, einen Kühlschrank, eine Klimaanlage und einen Trinkwassertank. Das alles braucht man in der Wüste. Von



den vier Exemplaren haben zwei überlebt, einer ist in Algerien ausgestellt, der andere im Berliet-Museum. Das Tulsa-Ausstellungsstück, dessen Kabine extra von einem amerikanischen Stilisten entworfen wurde, sollte Nordamerika erobern, denn die USA waren damals der wichtigste Ölproduzent der Welt. Auf der Messe in Tulsa waren der Zuspruch und das Interesse groß. Aber Berliet erhielt nicht einen Auftrag. Also eine Fehlinvestition. Der Riese blieb in den Händen Berliets und wurde 1978 verschrottet. Insgesamt war das „Unternehmen T100“ ein einziger Fehlschlag für Berliet. Aber wer nichts wagt, gewinnt auch nichts.

Die Miniatur im Maßstab 1:43 ist 29 Zentimeter lang und hat damit die Ausmaße eines durchschnittlichen Pkw in 1:18. Da es sich, trotz des Aufbaus, eigentlich um eine reine Zugmaschine handelt, dürfte das so ziemlich das größte Modellauto im Maßstab 1:43 sein. Es ist einfach nur gigantisch. Auch seine Verpackung ist gigantisch – eben so groß wie diejenige eines Achtzehner-Pkw. Für die national eingestellten Franzosen ist nicht nur die Sahara bis heute eine Art nationaler Besitz, auch alles Technische, das mit „ihrer“ Wüste zu tun hat, genießt linksrheinisch einen ikonischen Ruf. Nicht umsonst mischen sie sich bis heute politisch ein, wenn es rund um die Sahara kracht, obgleich sie seit 1960 nicht mehr Kolonial- oder Schutzmacht sind. Und das tun sie häufig: Das Gebiet ist bis heute nicht friedlich, die Besitzverhältnisse sind völkerrechtlich nicht geklärt, und Frankreich fühlt sich eingebunden. Das erklärt, warum sich Norev an diesen sehr speziellen Lastwagen wagt. Für die französischen Sammler gehört

Die Miniatur in 1:43 ist 29 Zentimeter lang und hat damit die Ausmaße eines durchschnittlichen Pkw in 1:18.



Wüstentaugliche Technik, grob, stabil, haltbar. Wie bei einem Militärfahrzeug sieht man auch beim Berliet T100 das Essentielle. Was dieser Lastwagen an Technik zu bieten hat, braucht er zum Überleben.

der Berliet T100 zum Nationalheiligtum. Er symbolisiert für sie die „Grande Nation“. Diese Art des Nationalstolzes kennen die Deutschen längst nicht mehr und können dies nicht nachvollziehen.

Das Modell ist einerseits prima und ein-drucksvoll und andererseits grobschlüchtig.

Letzteres ist dem Vorbild geschuldet. Da ist alles so riesig und gerade und abgekanet und monumental – reine Funktion, null Ästhetik, trotz des US-Designers.

Die Lackierung ist matt, ziegelsteinrot, Unterteil des Fahrerhauses grau, Dach weiß, Fahrgestell ebenfalls Marke Ziegelstein (und das Ganze erinnert auch an selbigen, selbst die Dimension des 43ers hat ungefähr das Maß eines Ziegelsteins). Im Detail ist der T100 klasse gefertigt, die dreiteilige Windschutzscheibe mit sechs Scheibenwischern, das Interieur der Kabine mit weißem Lenkrad, das rote Berliet-Emblem im Grill und die Lampen tragen sogar einen Chromrand. Hübsch

nachgebildet, wenn auch völlig statisch, ist die Seilwinde. Eigentlich lebt der Lastwagen aber von seinem Fahrgestell, und von dem würde man natürlich mehr sehen, hätte sich Paul Berliet für sein Ausstellungsstück nicht die Riffelblechplattform gewünscht. Das Chassis ist fantastisch – natürlich auch grob, aber auch hier ist dies dem Vorbild geschuldet. Man sieht die riesigen Benzintanks, die Starrachsen, die Kardanwellen, die Federung.

Das ist, zumindest rechtsrheinisch, ein Modell für absolute Spezialisten, für Frankreich-Fans, für Sahara-Liebhaber, für Hobby-Historiker. Die Verkaufszahlen dürften sich bei uns im Rahmen halten. In Frankreich nicht. Da braucht sich Norev keine Sorgen zu machen. Zumal das Modell den richtigen Maßstab aufweist. Die 43er-Sammler sind kaufgewillt, ausgehungert und haben Kohle im Sack. Nur werden sie eben kaum noch bedient.

● 690043 Norev Berliet T100 Numéro 4 „Tulsa“ 1959. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 168,50 €.

Alexander F. Storz

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

**Spenden und
Infos unter
www.rotenasen.de**

ROTE NASEN

Was Norev hier miniaturisiert hat, ist erste Sahne. Alleine die Grillinschrift ist ebenso lesenswert wie eindrucksvoll.



Es folgt der Erste

Der Neue ist genau so ein Brocken wie das vorstehend vorgestellte Modell. Ein Dreiundvierziger in den Dimensionen (und der Verpackungsgröße) eines Achtzehners. Ein 43er, der wahrlich Vitrinenfläche beansprucht. Innerhalb von drei Jahren, zwischen 1957 und 1959, baute Berliet lediglich vier dieser Monster-Trucks, des damals weltweit größten Lastwagens. Seine Bestimmung: allerschwerstes Gerät durch die Wüste schleppen, die französische Erdölgewinnung in der Sahara im Blick.

Den ersten T100 präsentierte Berliet auf dem Pariser Salon 1957, ein immenser Haubenlastwagen mit Formel 6x6, also drei angetriebene Achsen und somit sechs angetriebene Räder. Das Ausstellungsstück war ein 13,6 Meter langer Lastwagen mit Fahrerhaus, dahinter einer Seilwinde, durch einen Rohr-Gitterverschlag geschützt, und auf dem Chassis saß ein nach hinten abfallender Plattformaufbau aus Riffelblech. Unter der mächtigen Haube ein 28-Liter-V12-Diesel von Cummins mit 600 PS, Clark-Getriebe mit vier Vorwärts- und vier Rückwärtsgängen, Lenkung, Schaltung und Bremsen servounterstützt. Riesige Spezialfelgen und Sandreifen von Michelin, mehr als 2,2 Meter Reifendurchmesser, zwei Kraftstofftanks mit insgesamt 950 Litern Kapazität. Das Fahrzeug wiegt knapp 60 Tonnen und kann 50 Tonnen schleppen – über sandige Dünen!

Der erste T100 war also das Ausstellungsstück auf dem Pariser Salon 1957, Lackierung matts Ziegelsteinrot mit weißem Dach, der optisch identische zweite mit 100 PS mehr unter der Haube wurde im gleichen Monat in die Sahara geschickt und ist in mattem Sandbeige lackiert, gefolgt von Numéro 1 im Dezember. Damals gab es wesentliche Umbrüche in

Dem Vierten von vier je gebauten Berliet T100, bei Norev zuerst ausgeliefert, folgt nun der Erste. Gut möglich, dass in 1:43 die Nummern 2 und 3 auch folgen werden.

der Sahara-Region, Algerien löste sich von der französischen Kolonialherrschaft, wurde unabhängig und setzte ostentativ nicht mehr auf französisches, sondern auf amerikanisches Gerät bei der Erdölförderung. Die beiden T100 wurden also nur sehr kurz genutzt und dann beiseite gestellt.

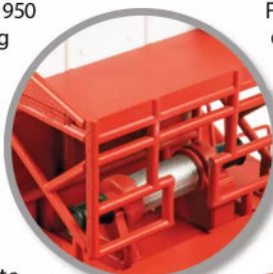
Numéro 3 bekam einen riesigen Muldenkipper von Marel, er wurde beim Uranabbau in Bessines-sur-Gartempe in Westfrankreich genutzt. Numéro 4, auf den vorstehenden Seiten als Norev-Modell vorgestellt, war für die Weltausstellung im amerikanischen Tulsa bestimmt und sollte US-Erdölförderer von seinen Qualitäten überzeugen. Ohne Erfolg! Deshalb blieb es bei vier Exemplaren. Numéro 3 und 4 wurden bis 1978 bei Berliet aufgehoben und dann verschrottet, Numéro 2 wurde 1981 aus Algerien zurückgeholt und ist Bestandteil der Fondation Berliet, also des Museums in Lyon, und wurde auf der Pariser Rétromobile 2019 ausgestellt. Numéro 1, das Vorbild des Norev-Modells, existiert noch heute in Algerien.

Für die Franzosen symbolisiert der Berliet T100 eine vergangene Epoche, auf die sie stolz

sind, als ihr Land nämlich einen technologischen Spitzenplatz innehatte, mit dem TGV und der Concorde. Zudem haben die Franzosen es ihrer Regierung nie verziehen, dass sie Berliet zur Verschmelzung mit Renault-Trucks zwang und damit für das Verschwinden der Marke sorgte. Berliet ist quasi das nationale Erbe des französischen Nutzfahrzeugbaus. Entsprechend groß wird wohl das Interesse französischer Sammler an der Norev-Neuheit sein. Rechtsrheinisch dürfte es sich hingegen eher in Grenzen halten. Die Machart dieses T100 entspricht jener des vorstehend besprochenen Modells, monumentale Größe, dem Vorbild geschuldet grobschlächtig, lackiert in mattem Ziegelrot mit mattweißem Dach, fantastisch detailliert, vor allem die Einhausung der Winde, die Staufächer auf dem Dach, der Grill mit seinen Inschriften, der Leiternaufstieg in die Fahrerkabine, das weiße Lenkrad, die vier Scheibenwischer und die frei stehenden Außenspiegel. Sogar Katzenaugen an den Seitenflächen des Aufbaus gibt es.

● 690039 Berliet T100 N°1. Fertigmodell Zinkdruckguss/Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP 169,90 €.

Alexander F. Storz



Die Winde selbst ist nicht spektakulär nachgebildet. Aber ihre Einhausung ist klasse.

Fotos: Alexander F. Storz



Tschechische Arbeiter

Was der DDR ihr IFA W50, ist der ČSSR ihr Praga: Der mittelschwere Standard-Lastwagen schlechthin. Die Tschechen mussten die zivile Praga-Lkw-Produktion 1972 zugunsten des W50 aufgeben, aber der Praga-Laster blieb allgegenwärtig. Und dank Ixo bleibt er es.

Der Befehl kam von oben, aber er betraf nur die zivilen Praga-Laster, die 1972 dem IFA W50 aus dem sozialistischen Bruderstaat DDR den Vortritt lassen mussten. Denn die Militärversion wurde beständig von 1953 bis zur Samtenen Revolution 1990 gebaut. Die Konstruktion des Fünftonnners leitet sich vom Tatra 111 ab, er ist somit ein Tatra 111 light und teilt das Prinzip des luftgekühlten Dieselmotors mit ihm.

Ixo bringt eine zivile Variante auf Basis des dreiachsigen und allradgetriebenen Militärlastwagen Praga V3S. Eigentlich ein waschechter Militärlastwagen, sogar mit Luke im Dach, aber eben zivil lackiert in glänzendem, hellem Grau mit dunkelblauem Chassis, so wirkt er beinahe schon elegant inmitten mautgrauer Pkw von heute.

Die Lastwagen-Oberklasse der ČSSR markiert der Tatra 111, ein echtes Schwergewicht, konstruiert von Hand Ledwinka während des Krieges und seit 1943 im Einsatz (zunächst für die deutsche Wehrmacht, denn die Tschechei war okkupiert), Produktion bis 1962, zunächst Acht-, dann Zehntonner. Sein 210 PS starker V12-Diesel wurde quasi halbiert, um den Motor des Praga V3S zu

schaffen. Die Sowjets waren ganz scharf auf den luftgekühlten Diesel-Tatra, denn – wie wir aus der VW-Werbung wissen – Luft gefriert nicht und Luft kocht nicht. Die Tatra wurden in Sibirien eingesetzt bei der Erdölgewinnung. Letztlich bauen alle weiteren Tatra-Lastwagen auf dem Ledwinka-Konzept auf. Ixo bringt den Tatra 111 mit einem

36-Tonnen-Baggeraufbau Typ D30 A (dieser mit Škoda-Motor), gebaut ausschließlich für die UdSSR, das Fahrzeug rot, der Kran knallgelb, eine sehr auffällige Farbkombination. Das ist ein „Eye-Catcher“, wie man im Businessdeutsch sagt, er sticht in der Vitrine alleine wegen seiner Farbe hervor, aber auch wegen seiner Massigkeit und Dimension. Viele Anbauteile, gute Konstruktion, an diesem Modell sparte Ixo nicht. Allerdings: Er leidet schon ein wenig unter seiner Immobilität. Er rollt zwar, aber am Kran ist nichts beweglich, auch der komplette Aufbau ist nicht drehbar. Chassis und Fahrerhaus aus Zinkdruckguss, Aufbau aus Kunststoff. Beide Lastwagen sind lackiert wie restaurierte Exemplare. So schön gegläntzt hat kein tschechischer Lkw, als er neu war (ein westdeutscher übrigens auch nicht).

● **TRUD005** Praga V3S Pritschenwagen dreiachsig. UVP 46,95 €.

● **TRU042** Tatra 111 mit D30 A Baggeraufbau 1957 dreiachsig. Fertigmodelle Zinkdruckguss/Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP 79,95 €.

Maik Altfeldt

Zivile Nutzung im Baustellenbetrieb, Erdaushub: Tatra 111 mit Baggeraufbau, sehr farbenfroh lackiert, ein Modell mit vielen Anbauteilen.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Ixo stellt die Standardversion des Praga V3S dar, den militärischen Pritschenwagen mit Plane, aber als zivilen Laster, also wohl ein ausgemustertes Exemplar.

Wie im Unimog: drei Portalachsen weist der Praga V3S auf, dadurch hat er eine Bodenfreiheit von 40 cm, und das trotz der verhältnismäßig kleinen Räder. Somit ein hochgeländegängiger Lastwagen! Rechts unten die Tatra-Besonderheit des Hans Ledwinka: Das zentrale Tragrohr erlaubte eine rahmenlose Konstruktion, dazu Pendelachsen, von Ixo sehr schön dargestellt.





Der Volvo 165 kombinierte nicht nur die Limousine mit dem Nutzfahrzeug, was der Begriffsinhalt der Bezeichnung „Kombi“ ist, sondern kombinierte auch Oberklassenflair und Luxus mit einem Transport-Nutzwert. Dafür war zumindest Europa Anfang der 70er noch nicht reif.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Den Trend verpennt

Drei spannende 1:43-Volvos sind neu bei Ixo. Zwei kennen wir aus der seligen Volvo-Collection. Und einen kennen wir eben nicht aus dieser Sammlung, weil der Atlas-Verlag Pleite ging, bevor die Serie abgeschlossen war. Umso mehr begrüßen wir den Volvo 165.

Der US-Markt: So wichtig für Automobilhersteller. Auch und besonders für Volvo. Blöd nur, wenn die Hersteller ihr Programm europäisch ausrichten und somit die Besonderheiten nicht erkennen, welche gerade die Nordamerikaner an den Tag legen. Die wollen große Station Wagons. Die Europäer hingegen waren ewig lang der Meinung, dass ein Kombi ein Handwerkerauto sei, und sobald man sich einen großen Wagen leisten könne, lege man Wert auf eine gediegene Limousine. Dass das nicht stimmt, wissen wir mittlerweile. Gelernt haben wir es beispielsweise von Ford in Köln, einer Filiale eines US-Unternehmens,

das 1975 aus dem Granada einen familienfreundlichen und sportlichen Luxuskombi machte, oder von Daimler-Benz. In Stuttgart erkannte man irgendwann auch, dass ein Mercedes-Kombi keine Gotteslästerung ist, sondern ein Billet zum Geld Verdienen.

Volvo wollte das nicht wahrhaben. Dabei wäre es so einfach gewesen. Volvo war 1968 in die Oberklasse aufgestiegen, hatte einen 3-Liter-Sechszylinder, verpasste dem 144 eine längere Front, damit der Motor hineinpasste, und

schuf den feinen Volvo 164. Volvo hatte auch einen Kombi auf Basis des 144, der hieß 145. Beide Autos, 144 und 164, waren prinzipiell die gleichen, der Luxus-Volvo hatte nur eine andere Frontpartie, des Motors wegen. Die hätte natürlich auch an die Kombikarosserie gepasst. Und das wäre ein idealer

Station Wagon für die USA gewesen. Aber Volvo verkannte die Zeichen der Zeit und beließ es beim Prototyp.

Dem Volvo-Ingenieur Sture Levin gefiel der Prototyp, er wollte einen Volvo 165 haben. Er kaufte einen 164er und einen verunfallten 145, ließ die beiden 1972 vom schwedischen Karosseriebauer Yngve Nilsson, spezialisiert auf verlängerte Volvo-Pull-

Ein idealer Station Wagon für die USA. Aber Volvo verkannte die Zeichen der Zeit und beließ es beim Prototyp.



„Gestatten: Volvo, geborener Daf.“ Der Volvo 66 ist ein Auto, das einen „Mädchennamen“ trägt. Das ist selten in der Automobilgeschichte. So hießen die Talbot beispielsweise zuvor Simca, die Borgward Arabella kam als Lloyd zur Welt und manch alter Fiat ist ein gebürtiger Seat. Ixo bezeichnet seinen Kombi zwar als 66 GL und dekoriert ihn auch so, verpasst ihm aber fälschlicherweise das Zweiaugengesicht des einfacheren Volvo 66 DL.





Vergangenes Jahr feierte er seinen 40sten, der Volvo 740/760. Und als der 740 Turbo als Kombi sogar auf die Rennstrecke ging (und gar nicht erfolglos war!), wandelte sich das Bild von Volvo. Sichtbar erlebte Sicherheit und dynamische Fahrfreude schlossen sich fortan nicht mehr aus.



man-Limousinen, zusammenfügen und besaß somit einen Volvo 165. Ein deutscher Autohändler fand das Thema auch spannend und beauftragte Nilsson daraufhin im Jahre 1975, weitere 40 Volvo 165 zu bauen. Aber eine Serie war das nicht, alles Handarbeit. Sture Levin fuhr seinen grünen 165 elf Jahre lang, 1983 erwarb und restaurierte ihn der schwedische Autojournalist Frederik Hyblad, besaß ihn bis 2017 und versteigerte ihn dann.

Der inzwischen verblichene Atlas-Verlag vertrieb dereinst die Volvo-Collection, 1:43-Modelle von Ixo, in verschiedenen Ländern. Die Kollektionen starteten zu unterschiedlichen Zeitpunkten und waren somit unterschiedlich fertig. In Deutschland begann sie relativ spät und wurde nie fertig, weil Atlas Pleite ging. Das heißt, den deutschen Atlas-Kunden der Volvo-Collection fehlen einige Modelle, sie endete mit Nummer 88. Abonnenten in anderen Ländern erhielten 100 Volvo-Modelle. Zu den in Deutschland fehlenden Zwölf gehört die Miniatur des Volvo 165, in der Kollektion so Grün wie das Original von Sture Levin.

Nun bringt Ixo eine Fachhandelsversion des Volvo 165, nunmehr in Rot mit verchromter Dachgalerie und Weißwandreifen – und in US-Spezifikationen, also mit Side Markers (Seitenreflektoren) an Vorder- und Hinterkotflügel. Das kann also einer der 40 Wagen sein, die der deutsche Händler bei

Nilsson realisieren ließ. Die Volvo-Sammler wird es freuen, diejenigen, die unter der vorzeitig verendeten Volvo-Collection leiden, ebenfalls. Und die Sammler von Exoten, Prototypen, Nischenfahrzeugen, Kombis. Klasse Modell, viel Chrom, geöffnetes Schiebedach, super bedruckt, macht richtig Spaß!

Und nochmals ein Volvo von Ixo, und nochmals ein Kombi, aber eigentlich ein Daf und tatsächlich nur eine Form- und Farbvariante. Aus dem Daf wurde nach Übernahme der Niederländer durch Volvo der Volvo 66, auch als Kombi, in zwei Ausstattungsvarianten. Einfacher der Volvo 66 DL mit Einfachscheinwerfern, feiner ausgestattet der 66 GL mit Doppelrundscheinwerfern und silbernem Seitenzierstreifen. Wieder die Volvo-Collection: Dort gab es den Kombi in Einfachversion und die Limousine als kleines Luxusauto mit Doppelscheinwerfer und Streifen. Das kombiniert Ixo beim grünen Volvo 66 Kombi nun falsch, nämlich das Zweiaugengesicht des DL mit dem silbernen Seitenstreifen des GL.

Und weil Ixo gerade im Volvo-Fieber ist, kommt noch ein dritter hinzu, ein 1984er Volvo 740 Turbo, der in genau dieser Version und in genau dieser Farbe bereits in der Volvo-Collection erhältlich war, in Deutschland im September 2015 ausgeliefert. Dieser knallrote Volvo ist den Tatort-Konsumenten natürlich ein Begriff, Klaus Borowski aus Kiel fährt seit 2012 einen derartigen Wagen. Das ist zwar ein 760 Turbo von 1990, aber optisch dem Ixo-Modell sehr nahe. In der jüngsten Folge im Mai 2023, „Borowski und die große Wut“ verursacht sein Vorgesetzter mit dem Volvo einen größeren Blechschaden. Wie es mit Borowskis Autos weitergeht, ist also offen (nachdem er zuvor seinen 1985er Passat B2 Variant „erschossen“ hatte, und trotzdem ist der mattbraune Passat noch am Leben und in Liebhaberhand).

● **CLC504N** Volvo 165 (Nilsson) 1972,
● **CLC507N** Volvo 66 GL Kombi 1975,
● **CLC498N** Volvo 740 Turbo 1984. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 24,95 €.
Alexander F. Storz



Sauberes Wasser.
Überlebenswichtig,
aber nicht
selbstverständlich.

Sauberes Wasser ist kostbar – und in vielen Teilen der Erde äußerst rar. Durch den Klimawandel spitzt sich die Situation weiter zu. Mit Ihrer Spende können wir die Situation der betroffenen Menschen verbessern.

Deutsches Rotes Kreuz e.V.
IBAN: DE63 3702 0500 0005 0233 07
BIC: BFSWDE33XXX

**Ihre
Spende
hilft!**

www.drk.de



Vor gut drei Jahrzehnten startete Heinrich Brinkmeier sein Unternehmen GMTS. Die Initialen stehen für das Gleis-Modellbau-Team Saerbeck. Mit Schienenmaterial für die Gartenbahn im Maßstab 1:22,5 fand Heinrich Brinkmeier seinen ersten Markt. In der Folge wurde auch Zubehör ins Programm übernommen. Insbesondere der ab 1997 erfolgte Import der Emek-Modelle im Maßstab 1:25 führte zu einer Erweiterung der Angebotspalette.

Brinkmeier widmete sich in der Folgezeit mit speziellen Auflagen auch Speditions-Lkw im Sammlermaßstab 1:50. Der Umgang mit den Nutzfahrzeugmodellen zeigte ihm, dass vor allem die Fans von Oldtimerlastwagen passende Miniaturen vermissten. Diese Fans wollte er bedienen.

2009 begann Brinkmeier dann mit der Marke „Golden Oldies“ eigene 1:50-Laster in Resine herstellen zu lassen. Das erste Modell war ein Krupp-Hauber, welchem rasch ein Magirus- und dann ein Henschel-Pendant folgte. Systematisch wurde ein Potpourri an Kabinen und Kippmulden entwickelt. Frontlenker und besondere Vorbilder wie der Magirus Uranus Kranwagen sorgten für eine in diesem Maßstab bis dato nicht gekannte Vielfalt an alten Lastwagen. Jedes Grundmodell wurde in der Regel in einer Auflage von 500 bis 700 Stück hergestellt. Zumeist wurde die Gesamtmenge in verschiedene Farbversionen unterteilt. Nach eigenen Angaben hat GMTS bis heute rund 380 Varianten produziert.

Heinrich Brinkmeier zieht sich nun aus Alters- und gesundheitlichen Gründen zurück. Ob die Marke „Golden Oldies“ von einem neuen Anbieter fortgeführt wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Die vorliegende Palette mit zehn neuen Vierachskippern und einem Bausatz sind jedenfalls die letzten „Golden Oldies“-Miniaturen von Heinrich Brinkmeier.

Saurer Frontlenker D 330

Ab den 1970er Jahren offerierte Saurer neben den Haubenausführungen auch die neuen rundlichen Frontlenker der D-Baureihe. Im Gegensatz zur C-Kabine wander-



Saurer D 330, das Vorbild als „Eberhard“-Vierachser mit Kippomat-Mulde



Der Klassiker – „Eberhard“ Saurer mit Eberhard-Kippomat-Mulde.

Schlussakkord

Die D 330 Frontlenker von Saurer kommen als schwere Vierachskipper im Maßstab 1:50 von Golden Oldies. Diese zehn Modelle werden die letzten aus der Hand von Heinrich Brinkmeier sein. Ob die Produktlinie der Oldtimer-Lkw ihre Fortsetzung findet, ist derzeit noch offen.

ten die Scheinwerfer in die Stoßstange. Der Einstieg erfolgte jetzt immer über einen separaten Auftritt. Und den Erkenntnissen der Aerodynamik geschuldet, besaß der Frontlenker nun spezielle Windabweiser im Bereich des Übergangs von der Front zu den Seiten. Obgleich die Saurer-Lkw den Vergleich bezüglich Leistung und Haltbarkeit mit der internationalen Konkurrenz nicht zu scheuen brauchten, wurde 1983 der letzte zivile Saurer-Lkw ausgeliefert. Die zu kostenintensive Fertigung aufgrund immer geringerer Stückzahlen führten zur Aufgabe der Lastwagenherstellung bei Saurer.

Die Golden Oldies

In bekannter feiner Qualität dieser Modellreihe wird auch die D-Kabine in Resine umgesetzt. Die exakt positionierten Scheiben tragen die authentische Gummidichtungs-Imitation. Die Windabweiser um die Ecken sind durchbrochen umgesetzt. Sehr hochwertig wirkt das Saurer-Emblem an der Front. Die beweglichen Kippmulden lassen sich mit beigelegten Seitenwanderhöhen ausrüsten. Die farblichen Umsetzungen beispielsweise bei den Felgen tragen zum edlen Gesamteindruck der Modelle bei. Teilweise sind bestimmte Versionen nur über einen Exklusivhändler in der Schweiz erhältlich. Passend geben wir die Preise dieser Ausführungen in Schweizer Franken an.

- **8740** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Dornbierer“, Exklusivmodell Setec. Zwei Wand-Erhöhen zur Volumen-Steigerung liegen bei. Auflage 100 Stück. Preis 145 CHF.
- **8741** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Eberhard 9116“. Auflage 230 Stück. UVP 145 €.
- **8742** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper 1:50 „E. Signorell“. 70 Stück. UVP 145 €.
- **8743** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper. Rotes FH „Reto Vils AG“. Die Wanderhöhen der Mulde sind bereits werkseitig montiert. Auflage 80 Stück. UVP 145 €.
- **8744** Saurer D330 4-achs Frontlenker Kipper „RISI grünes FH“. Exklusivmodell Setec. Zwei Wand-Erhöhen liegen bei. Auflage 80 Stück. UVP 145 €.



Der „E. Signorell“ Frontlenker besitzt Farbstreifen an den Seitenwänden.

Fotos: Johannes Schwörzer



Blauer Saurer D 330 für die „Brühwiler GmbH“.



Saurer D 330 als „Spross“ mit aufwändig abgesetzten Felgen.

Saurer Vierachskipper mit dem auffälligen Namen „Tschudy“.

Dem „Feldmann“-Frontlenker liegen Seitenerhöhungen bei.



● **8745** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Spross“, Exklusivmodell Setec. Zwei Wand-Erhöhlungen liegen bei. Auflage 80 Stück. Preis 145 CHF.

● **8746** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Feldmann“, Exklusivmodell Setec. Zwei Wand-Erhöhlungen liegen bei. Auflage 80 Stück. Preis 145 CHF.

● **8747** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Tschudy“, Exklusivmodell Setec. Zwei Wand-Erhöhlungen liegen bei. Auflage 80 Stück. Preis 145 CHF.

● **8748** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper „Brühwieler Transport“, Exklusivmodell Setec. Auflage 80 Stück. Preis 145 CHF.

● **8749** Saurer D330 4achs Frontlenker Kipper als Bausatz. Auflage 100 Stück. Umbauer sollten sich sputen, da ein Teil der Auflage bereits abverkauft wurde. Dank

dieser Komplett-Teilesammlung zaubern versierte Modellbauer fehlende Varianten nach entsprechenden Vorbildern. UVP 125 €.

Vom Magirus Frontlenker gab es bereits eine erste Eberhard-Version mit der internen Firmennummer 91 08. Die zweite Variante gibt jetzt die Nr. 91 10 wieder und unterscheidet sich geringfügig. Auf dem Dach findet sich eine quer verlaufende Rille sowie eine Luke. Das charakteristische kleine Fenster in der echten Türe wird weiterhin nur farblich abgesetzt, jetzt ist es aber breiter ausgeführt. Die Kippmulde besitzt einen etwas steileren Frontabschluss.

● **8510** Magirus 320D30 8x4 Dreiseitenkipper Eberhard, Kloten, Nr. 91 10; ZH 456 110. Auflage 200 Stück. UVP 149 €.

Johannes Schwörzer



Grau und Gelb – der „Dörnbier-Staad“ ist unverwechselbar.

Magirus 320 D 30 Dreiseitenkipper „Eberhard“ nun als Nr. 91 10.



„Reto Vils AG“ – die Kabinenfarbe wiederholt sich bei den Felgen.



Bullige Hauber, viel Chromschmuck am Fahrwerk, dicke, in den Himmel gestreckte Auspuffrohre und ein mit Leuchten verziertes Fahrerhausdach – so stellen wir uns fette Ami-Brummis vor. Auf den Highways wie in der Vitrine. Für Letztere macht sich nun Ixo stark und schüttet sein Füllhorn an US-Trucks im Maßstab 1:43 aus. Mehr als ein halbes Dutzend Modelle unterschiedlichster Sattelzugmaschinen treffen demnächst im Fachhandel ein, und aus diesem Konvoi haben wir fünf Lkw auf den Redaktions-Parkplatz herausgewunken.

Kommen wir ohne Umschweife zur Sache und beginnen mit dem Mack Superliner Magnum, Baujahr 1985. Der ist auch im Maßstab 1:43 ein gewaltiger Trumm, dreiaxsig, die beiden hinteren Achsen zwillingsbereift, riesiger Sleeper und zwei Auspuffrohre, die an Orgelpfeifen erinnern. Tadellose Lackierung, exakte Umsetzung der Karosserie, schon auf den ersten Blick macht der Ami einen überaus gelungenen Eindruck. Der setzt sich auch fort bei den Kleinteilen, den vielen verchromten Anbauteilen, der zierliche Antenne oder den kleinen Lampen, wie auch die Fanfaren auf dem Dach ein-drucksvoll den guten Job belegen, den Ixo gemacht hat. Nicht so schön sind die unter den beiden großen Außenspiegeln angebrachten, kleinen Zusatzspiegel, die leider komplett gesilbert sind. Die Verspiegelung hat sich Ixo leider bei allen hier betrachteten Miniaturen geschenkt. Vorbild der Miniatur ist der von 1977 bis 1984 gebaute Superliner, die Bodenplatte unseres Modells bezeichnete noch den Vorgänger.

1901 gegründet, ist Mack heute ein Teil der Volvo-Group. Von Beginn an baute Mack qualitativ sehr hochwertige, äußerst robuste Lkw. Die in den Staaten oft gebrauchte Redewendung „Built like a Mack“, bezog sich auf diese Lkw, sie waren und sind fast unkaputtbar. Generell baute Mack die Motoren und auch Getriebe selbst, die Kabinen waren in diversen Ausführungen und Ausstattungen zu bekommen. In Sachen Motoren konnten die Kunden zwischen einem Sechszylinder und einem V8 wählen, die Leistungen lagen zwischen 400 und 500 PS. **● TR165.22** Mack Superliner Magnum 1985, Diecast, Preis ca. 33 €.

Der Mack Superliner bietet als einziger dieser Trucks einen Sleeper mit Ausblick. Seine an den Enden geschwärtzten Auspuffrohre erinnern schon fast an Orgelpfeifen.



Keep on Truckin!

Der Verfasser könnte es auch anders formulieren: Auf den Highways ist die Hölle los und zwar auf den Ixo-Highways. Mehr als ein halbes Dutzend US-Sattelzugmaschinen erscheinen demnächst auf einen Schlag im Fachhandel. Wir stellen hier fünf Modelle anhand serienreifer Muster vor.

Schwarz wie die Nacht, dekoriert mit roten Streifen, fährt der Peterbilt 359, Baujahr 1973 vor. Auch hier gibt's reichlich Chrom, einen großen Sleeper samt Dachspoiler mit Halterung, ebenso bereift wie der Mack. Und auch sonst hat diese Miniatur alles, um auf dem hart umkämpften Markt zu bestehen. Chassis und Karosserie zeigen sich in guter Qualität sauber umgesetzt, die Kleinteile wie Wischer, Lampen oder Fanfaren machen Freude. Der mächtige Kühler mit dem „Pete“-Signet obenauf trotz dem Fahrtwind, die Trittstufen sind mit Riffelblechimitation belegt, wie auch die Fangbänder um die beiden Tanks beweisen, Ixo achtet auf Originaltreue.

Peterbilt gehört seit seiner Gründung 1939 zu den führenden US-Firmen im Lkw-Bau. Die Motoren kamen von Cummins, Detroit Diesel oder Caterpillar, deren Leistungen sich zwischen 400 bis um die 550 PS bewegten. Oft waren diese Lkw auch die heimlichen Stars in etlichen Spielfilmen, wie

beispielsweise in „Duell“ von Steven Spielberg oder „Friedhof der Kuscheltiere“ von Stephen King. Zusammenfassend eine wirklich schöne Variante, die Sammler von US-Trucks dürfen sich darauf freuen.

● TR158.22 Peterbilt 359, 1973, Diecast, Preis ca. 33 €.

Dritter im Bunde ist der White Western Star 4864, produziert 1970. Sofort erkennt der Betrachter am fehlenden Sleeper: Das Original fuhr nicht von Florida nach Arkansas, sondern höchstens im amerikanischen Nahverkehr von Pittsburgh, Pennsylvania nach West Virginia, Charleston. Dafür hat der Trucker eine Klimaanlage auf dem Dach, die Achs- und Reifenfiguration ist identisch mit denen des Mack und des „Pete“, allerdings gibt es vorne und hinten unterschiedliche Felgen. Lackierung wie Deko sind prima, die Karosserieumsetzung sowie Gravuren sind mängelfrei und die authentischen Kleinteile wie Wischer, Haltegriffe für die Türen oder die Fanfaren absolut in Ordnung. In Summe also ein in allen Punkten sauber umgesetztes Modell.

White Truck, 1866 als Hersteller von Mähmaschinen gegründet – andere Quellen datieren die Ursprünge zwischen 1861 und 1865 –, hatte die Tochterfirma Western Star 1967 gegründet. 1981 dann erfolgte die Übernahme von White durch Volvo, dann kam 1988 das Aus für diese amerikanische Traditionsmarke. Western Star dagegen hatte Glück und wurde von einem kanadischen Konsortium übernommen; heute ist die Firma im Besitz von Mercedes. Ach ja, die Leistung des Originals betrug um die 300 PS.



In der Gesamtbetrachtung stehen da fünf sehr schön umgesetzte Miniaturen, dazu noch preisgünstig. Einziges Manko bei allen hier vorgestellten Modellen sind die nicht verspiegelten Außenspiegel, sowie die nicht mehr zeitgemäßen Befestigungspins in den Scheinwerfern. Schön wäre es, wenn Ixo den Sammlern ein paar passende Auflieger an die Hand geben würde, damit sie die Sattelzugmaschinen adäquat bestücken können.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert



White Western Star: Als einziges Modell besitzt er keine Schlafkabine, dafür trägt der White eine Klimaanlage auf dem Dach.



Ein Peterbuilt 359 darf in keiner US-Sammlung fehlen. Hübsches Detail ist der aufgestellte Windabweiser.

● **TR 161.22** White Western Star 4864, Diecast, Preis ca. 33 €.

In blau-weißer Fargebung bietet Ixo den Kenworth Bullnose an, Jahrgang 1950. Verschwenderisch mit Chrom ausgestattet, beeindruckt auch dieser Amerikaner mit authentischer Umsetzung, sehr schönem Chassis und guter Detaillierung. Die kleine Schlafkabine zeigt: Der große Bruder war im Mittelstrecken-Verkehr auf Achse. Tanks mit Trittstufen, bewegliche Sattelplatte, stabile Stoßstange und hauchfeine Schlussleuchten demonstrieren Ixos Liebe zum Detail. Ebenfalls positiv fallen die Schmutzlappen auf, wie auch die geätzten Wischer. Dazu kommen eine sehr gute Grundumsetzung der Kabine plus exakten, in der richtigen Tiefe liegenden Gravuren.

Das Vorbild war zu seiner Zeit in den USA bekannt wie ein bunter Hund, die Zugmaschine war in den Staaten nach dem Zweiten Weltkrieg als erster Nachkriegs-Lkw im COE-Layout (Cab Over Engine) hergestellt. Heute gehört Kenworth zum Paccar-Konzern.

● **TR154.22** Kenworth Bullnose, 1950, Diecast, Preis ca. 33 €.

Die fünfte Miniatur findet ihr Vorbild im Ford LTL 9000, einem schweren Hauber mit Schlafkabine. Vier verchromte Tanks für (beim Vorbild) jede Menge Gallonen. Dazu jede Menge Chromschmuck, vier Zusatzscheinwerfer plus die an beiden Seiten aufragenden Ofenrohre – auch hier wieder ein imposanter Auftritt. Kabine und Sleeper sind mängelfrei, die Gravuren sit-

zen treffsicher, ebenso machen die langen Trittbretter Eindruck. Das Farb-Design ist Geschmackssache, vielen Sammlern wird es gefallen, der Verfasser findet es ein wenig langweilig.

Die Ford-L-Serie wurde zwischen 1970 und 1998 gebaut, sie wurden als Hauber wie auch als COE produziert. Das Kürzel LTL stand für Sattelzugmaschine mit langer Haube, und sie wurde zu einer der beliebtesten Baureihen von Ford überhaupt. Ford hatte für diese Reihe extra in Louisville, Kentucky, ein komplett neues Werk aus dem Boden gestampft, was sich sehr schnell auszahlte. Der Motor des LTL 9000 packte 475 PS auf die Kurbelwelle seines V8-Dieselmotors, es war die stärkste Motorvariante.

● **TR148.22** Ford LTL 9000, 1978, Diecast, Preis ca. 33 €. **Wolfgang Rüppel**

Der Kenworth Bullnose vertritt die ältere Truck-Generation. Als Mittelstreckenfahrzeug kommt er mit einem kleinen Sleeper aus.



Ford LTL 9000, ein schwerer Hauber mit Schlafkabine. Komplex ist die Nachbildung der Seitenspiegel-Aufhängung.



Der Kapitän P I brachte den US-Traumwagenstil auf Europas Straßen. Dank bewährter Technik machte er den großen Opel zum Sinnbild des Wirtschaftswunders. Dieses Modell ist für die Opel-Sammlung ein wahrhaft würdiger Abschluss.



Abschiedsvorstellung

Die Opel-Sammlung ist zu Ende. Schade ist es, und die Fans hatten bis zuletzt auf eine Verlängerung gehofft. Vor allem das Abschlussmodell ist allerdings ein absoluter Hammer.

Die Zeiten sind schlecht für die Partworkverlage. Der große Schlag war der Bankrott des britischen Partworkverlages Eaglemoss im vergangenen Jahr. Das war ein global Player, wenngleich in Deutschland auf dem Modellauto-sektor nicht allzu aktiv. Immerhin bescherte uns Eaglemoss die Batman-Modelle und die 1:43 Opel-Collection, auch einige 1:8-Bausätze, die in 100 bis 120 Ausgaben komplettiert wurden. Eaglemoss setzte (zu) sehr auf den expandierenden russischen Markt und stand von jetzt auf nachher wegen der europäischen Sanktion gegenüber Russland aufgrund des Ukraine-Krieges vor einem Scherbenhaufen (Importverbot, der Absatzmarkt war plötzlich weg). Seine Pleite hatte Folgen: Nicht nur die Sammler waren europaweit mit plötzlich endenden Kollektion und halb-

fertigen Bausätzen konfrontiert. Auch die beiden großen Hersteller dieser Partworkmodelle, Sonic (Markenname Ixo) und Eligor, blieben auf unbezahlten Rechnungen sitzen und leiden bis heute darunter. Und die anderen großen, international tätigen Partworkverlage wie Hachette, DeAgostini, Altaya und andere, verfielen ob des Eaglemoss-Bankrotts in Schockstarre. Sie sahen ihr Heil zunächst im Nichtstun, cancelten angekündigte Serien (zum Beispiel in Deutschland den Mercedes W123 in 1:8) und entwickelten keine oder kaum neue – was Sonic und Eligor noch mehr bedrängte.

Dazu kommt die Vertriebschiene der Partwork-Serien, die zunehmend weg-

bricht. In Zeiten hoher Inflation und Zukunftsbesorgnis, schließen Menschen ungern langfristige Abonnements ab (welche die Verlage bevorzugen, weil sie dann mengenmäßig planen können). Vielmehr kau-

fen sie lieber selektiv am Kiosk. An welchem Kiosk? Die Menschen lesen immer weniger Gedrucktes, „Lektüre“ erfolgt digital und kostenlos im Netz, die

Zahl der Kioske geht zunehmend zurück (laut Globis Consulting von 44.000 Kiosken deutschlandweit 2018 auf 40.500 im Jahr 2022, Tendenz weiter fallend). Zudem ist das Papier für die Begleithefte ebenso teurer geworden, wie die Modellautos an sich. Und Menschen, die unter Geldentwertung, schmerzhafter Energieverteuerung und Sorgen um die Zukunft ihrer Heizung leiden, sparen am ehesten an Luxusgegenständen. Modellautos sind Luxusgegenstände, zweifellos. Nur absolute Hardcore-Sammler brauchen sie zum physischen und psychischen Überleben. Vor diesem Hintergrund wäre es verwunderlich gewesen, wenn Hachette die Opel-Sammlung verlängert hätte. Und vor diesem Hintergrund überlegt sich jeder Partwork-Verlag jede neue Aktivität momentan noch genauer. Keine guten Zeiten also für Sammler von Kiosk- und Abo-Modellen!

Genießen wir also, mit einer wehmütigen Träne im Auge, nach zweieinhalb

Man mag das Ende der Opel-Sammlung betrauern, aber komplett aus ist der Opel-Segen in 1:25 deshalb nicht.

Die Form der Rückleuchten brachten dem P I den Spitznamen „Schlüsselloch-Kapitän“ ein.



Fotos:
Alexander F. Storz



Der Aero-GT war ein GT mit Targadach. Er wurde aber mitnichten nur im Dachbereich verändert. So ist das Heck höher, das mattschwarz lackierte Abschlussblech ist in einem veränderten Winkel ausgeführt. Einige Details im Innenraum wurden geändert, so die Sitze, und die Lenkradnabe schmückte eine schwarz-weiß karierte Rallyeflagge (nicht beim Modell, dort ist es „nur“ das Opel-Logo), die Alufelgen von Fuchs waren völlige Neuentwicklungen.

Jahren Opel-Sammlungsvergrößerung im regelmäßigen Zweiwochenrhythmus nun die letzten drei Opel im Maßstab 1:25. Das ultimative Trio hält das gewohnte Niveau der Opel-Sammlung. Nummer 58 ist sportlich und blaumetallic, ein Aero-GT, der Eye-Catcher der IAA 1969, von dem es nur zwei Prototypen gab, Entwicklung und Konstruktion in Rüsselsheim, Ausführung bei Fissore in Savigliano (der orangerot Lackierte) und Michelotti in Turin (der Blaumetallicfarbene). Beim Modell lassen sich, wie bei allen offenen Mitgliedern der Serie, die Türen nicht öffnen. Im Gegensatz zum Serien-GT (Nummer 1 vom Januar 2021) gestaltete Sonic die Scheinwerferklappen anders. Sie sind extra eingesetzte Formteile. Optisch irritiert das etwas: Man könnte meinen, sie seien beweglich. Sind sie aber nicht!

Der Vorletzte ist ein halbwegs aktueller Insignia A Sports Tourer von 2009 in Sillber. Er brach nach 55 Jahren mit dem Opel-Traditionsnamen „Caravan“ für den Kombi und überragte die Limousine längenmäßig um acht Zentimeter.

Der Höhe- und Endpunkt der Serie ist ein Rock'n'Roll-Klassiker aus der Hochphase der 50er Jahre, der Ein-Jahres-Kapitän, der P I oder P 2,5, gebaut zwischen Juli 1958 und Juni 1959. Ein herrlich gestaltetes Modell in sehr dunklem Grün mit Dach in Alabastergrau, die Innenausstattung ein bisschen wild koloriert in hellstem Türkis mit Grasgrün. Er ist ein Kapitän L, also im vollen Chromornat mit Krönchen und Zierleisten, mit Radzierringen und ebenso hübschem wie nutzlosem Ziergitter am unteren Ende

des hinteren Kotflügels. Dieses Modell ist, nicht zuletzt wegen seiner güld'nen Ornamente, wahrlich ein krönender Abschluss der Opel-Sammlung. Es ist höchst selten und es gibt, außer in diesem konkreten Falle, keinen vernünftigen Grund, dass ein 1958er Kapitän neben einem 2009er Insignia Sports Tourer steht. Hier tun sie es und es fällt auf, dass der Insignia Kombi (in der Tradition des Ascona stehend und somit ein aufgeblasener Kadett!) tatsächlich größer ist als ein ausgewachsener Kapitän aus den 50er Jahren, den Opel als „Großwagen“ positionierte. Die Zahlen bestätigen den Eindruck: Länge des Käpt'n 4764 mm, des Insignia 4913 mm.

Man mag das Ende der Opel-Sammlung betrauern, und wir schließen uns der Wehmut ein wenig an. Aber komplett aus ist der Opel-Segen in 1:25 deshalb nicht. Es werden wohl kaum neue Opel von Sonic in 1:25 entwickelt (es sei denn, einer passt in eine anderweitige, irgendwo laufende Kioskserie). Aber immerhin hat Sonic diese 60 Modelle nun im Formenfundus, und sicherlich wird Model Car World in seiner Whitebox-Serie den ein oder anderen in anderer Farbe nochmals aufleben lassen. Ansonsten: Farewell, Opel-Sammlung, Du hast den Opelisten und Opelianern viel Freude bereitet.

- Nr. 58 Opel Aero GT 1969,
- Nr. 59 Opel Insignia A Sports Tourer 2009,
- Nr. 60 Opel Kapitän P I 1958. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:25. UVP am Kiosk 34,99 €, im Abonnement 29,99 €.

Alexander F. Storz



Premiere feierte der Insignia A Sports Tourer auf dem Pariser Salon im Oktober 2008, Verkaufsstart Frühjahr 2009. Er war länger als die Limousine, aber im Gegensatz zum Vorgänger war der Radstand bei allen Insignia-Typen gleich.



**Kinder brauchen
Liebe, Halt,
Geborgenheit.
SOS-Kinderdorf
stärkt Familien,
damit Kinder
glücklich aufwachsen.**

Vom Original 300 Sc Cabrio wurden nur 49 Exemplare gebaut, dementsprechend rar ist das Vorbild schon immer gewesen, weil teuer. Modelissimo bietet das Modell der Marke KK-Scale unter der 80-Euro-Schwelle an.



Modellfotos:
KK-Scale

Eine exklusive Schönheit

Ein durchschnittlicher Industriearbeiter musste etwa acht Jahre arbeiten, um den Kaufpreis eines Mercedes-Benz 300 Sc von 1955 zu verdienen. Die Finanzierung eines 1:18-Modells des luxuriösen Reisesportwagens der 1950er Jahre von KK-Scale ist dagegen ein Klacks.

Auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1951 schwelgt Mercedes-Benz in höchsten Tönen über den Mercedes 300 S. Ein „Wagen, der einen Traum verwirklicht“. Erst im April des Jahres hatten die Stuttgarter Automobilbauer die Limousine Typ 300 vorgestellt. Und nun folgten zwei-türige Abwandlungen als Coupé, Cabrio und Roadster, die sportlichen Karosserien maßgeschneidert auf dem verkürzten Fahr-

werksrahmen der 300er Limousine. Eleganz, die zugleich Exklusivität ausstrahlte, denn der 300 S war kein Auto für eine größere Klientel. Es war das Mercedes-Spitzenprodukt in Ausstattung und Preis. Bei der Präsentation 1951 galt der 300 S mit einem Listenpreis von 34.500 DM gar als das teuerste Auto deutscher Produktion. Dafür wurden serienmäßig auch zwei Koffer geliefert, denn der 300 S war als luxuriöser Reise-wagen für Zwei konzipiert – mit Notsitzbank hinten.

Dafür durfte sich der Sechszylindermotor der Zuarbeit dreier Vergaser erfreuen. Bis 1955. Im Rahmen der Modellpflege wechselte die Gemischbildung auf Direkt-einspritzung – und das



Der Sechszylinder-Einspritzmotor M199 muss sich im 300 Sc schon schmal machen. Aber es passte alles rein, was sogar die Batterie fand noch einen gut zugänglichen Platz.



Luxus der 1950er Jahre: Auf gut gepolsterten Sitzen reiste man im 300 Sc und lauschte dem Schnurren des Sechszylinders – oder wahlweise den Klängen des Autoradios; im Bild die Ausführung als Roadster. Beim modifizierten 300 Sc weisen die Seitenscheiben vordere Ausstellfenster auf, die der 300 S nicht hatte.

Das Cabrio – hier als 300 S, noch mit rundlicheren Stoßstangen und ohne seitliche Ausstellfenster.



Fotos: Mercedes-Benz Classic (4)



KK-Scale bildet die ab 1955 gebaute Facelift-Version des Mercedes-Benz 300 Sc nach – mit seitlichen Ausstellfenstern und dem Schriftzug „Einspritzmotor“ auf der Heckstoßstange. Hier stellen wir die Cabrio-Versionen vor, wahlweise zu haben mit geschlossenem und geöffnetem Verdeck.



für jedermann sichtbar, prangte auf der hinteren Stoßstange beim nun als 300 Sc bezeichneten Wagen doch der Schriftzug „Einspritzmotor“. Der Sechszylinder-Reihenmotor mit 2996 cm³ leistete statt 150 im 300 S nun stramme 175 PS im 300 Sc, ausreichend für eine Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h. Dazu erhielt das Fahrwerk hinten eine Eingelenk-Pendelachse, vorne saß eine Doppel-Querlenker-Achse in dem X-förmigen Ovalrohr-Rahmen, der dazu noch mittig versteift war. Die Karosserie wurde ebenfalls überarbeitet. So gab es an den Seitenfenstern Ausstellfenster, zwei waagerechte, mit Chromstäben verzierte Lüftungsschlitze auf beiden Seiten der Karosserie, und auch eine vom vorderen bis zum hinteren Bereich der Radausschnitte reichende Chromleiste.

Die allseits als gelungen gepriesene Synthese der an einen Tourenwagen und an ein Sportfahrzeug gestellten Anforderungen konnten sich aber weiterhin nur Gutbetuchte leisten. Für den modellgepflegten 300 Sc musste man 1957 den stolzen Preis von 36.500 DM bezahlen. Im April 1958 lief die Produktion aus – bis dahin entstanden seit 1951 insgesamt 760 Exemplare des feinen Reisesportwagens, der 300 Sc hatte daran einen Anteil von nur 200 Exemplaren: 98 Coupés, 49 Cabriolets A und 53 Roadster. Ironie des Schicksals: Der größte Konkurrent kam aus dem eigenen Haus, denn der Mercedes 300 SL Roadster war für viele potenzielle Käufer das weitaus attraktivere Angebot, und er war dazu noch gut 4000 DM billiger. Auch hatte er eine zwischenzeitlich modernere, zeitgemäße Karosserie,

die zudem nicht mehr auf einen Rahmen gesetzt war.

Der rare Klassiker 300 SC gehört heute zu den meistgesuchten Fahrzeugen, die Preise für ein Top-Exemplar liegen um eine halbe Million Euro. Der aussichtsreichste Weg, einen 300 Sc zu besitzen, führt zu einem Modell im Maßstab 1:18 von KK-Scale. Es ist wirklich ein kleines Prachtstück geworden und das in allen Belangen. KK-Scale bietet das Cabrio in den Varianten offen und geschlossen an, das Verdeck gibt es in zwei Farben. Eyecatcher ersten Ranges sind die exzellenten Chromteile, die korrekt nachempfunden sind. Spiegellack, exzellente Räder, ein auf dem penibel nachgebildetem Kühlergrill der dem Fahrtwind trotzen Stern – einfach nur geil. Dazu authentische Sturmstangen, sehr schön sind die ganz dicht am Original orientierenden Karosserieformen, und ebenso erfreulich präsentiert sich das Interieur. Ein großes, zeitgemäßes, elfenbeinfarbiges Lenkrad, ein zentrales Anzeigeinstrument, vorbildgerechte Polsterungen – alles klas-



se gemacht. Das gilt ebenfalls für die exzellente Detaillierung, hier punktet der kleine SC mit einem gut nachgebildetem Chassis samt hohlgebohrtem Endrohr der Abgasanlage, ebenso sind Blinker, Zusatzscheinwerfer samt Leuchtmitteln oder Innen- und Außenspiegel authentisch nachgebildet. In der Gesamtbetrachtung ein wirklicher Eyecatcher, Sammler klassischer Fahrzeuge dürften begeistert sein. Lieferbar als Coupé und in hier vorgestellten Cabrio-Versionen:
● KKDC180944 Mercedes 300 Sc W188 Cabrio mit dunkelblauem Softtop, geschlossen, Karosserie dunkelblau,
● KKDC180943 dito, hellbraunes Softtop geschlossen, Karosserie schwarz,
● KKDC180942 dito, Cabriooverdeck beige, geöffnet, Karosserie dunkelrot,
● KKDC180941 dito, Cabriooverdeck hellbraun, geöffnet, Karosserie schwarz. Alle Diecast, Maßstab 1:18, UVP je 79,95 €.

Wolfgang Ruppel



Die Erstausführung: Der Mercedes-Benz 300 S (W 188) wurde von 1951 bis 1955 gebaut. Im Bild zu sehen sind die beiden Exemplare, die anlässlich der Weltpremiere zum Autosalon Paris (4. bis 14. Oktober 1951) geschickt wurden: das Cabriolet A (im Bild rechts, war am Messestand ausgestellt) und das Coupé (es diente als Vorführwagen).

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
Leserbriefe: info@caramini.de

Druck:
D+L Printpartner GmbH,
D-46395 Bocholt, www.dul-print.de

Vertrieb:
IPS Pressevertrieb GmbH,
D-53340 Meckenheim, www.ips-d.de

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 7,50 €, Österreich und Luxemburg je 8,70 €, Schweiz 9,70 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.

Leser zeigen ihre ersten Modellautos

1:25 ist ein typisch amerikanischer Maßstab.

Kurz nach dem Krieg erkoren ihn amerikanische Autohersteller als ideal für ihre Promos. Promos, kurz für Promotionals, sind Werbemodelle, Geschenke für Autokäufer und speziell deren Söhne. Nahezu alle US-Cars wurden bis in die frühen 70er Jahre hinein als 1:25-Promos gefertigt, auch US-Importeure europäischer Fahrzeuge klinkten sich ein. Da sich der Modellwechsel in den Staaten nahezu jährlich vollzog, hatten die Promos nur kurze Aktualität. Die Modellhersteller verkauften ihre Modelle anschließend im Fachhandel, aber nicht mehr montiert, sondern als Bausätze – eben jene US-Kits, die wir auch in Europa kaufen konnten. Der erste Promo-Hersteller war 1948 AMT in Michigan, eng mit Ford verbunden, zu den Großen in den USA gehören auch Jo-Han, MPC, Monogram und Hubley, letzterer gerne für Importeure tätig und somit mit Renault, Opel, Mercedes und Rolls-Royce gut sortiert.

Ein ganz besonderes Auto war das Chrysler Turbine Car von 1963, ein speziell konstruiertes und gestyltes Turbinenfahrzeug mit bei Ghia in Italien gebauter Karosserie, in einer 55 Exemplare umfassenden Kleinserie für ausgewählte Fahrer gebaut, alle Frostfire Metallic lackiert und mit schwarzem Vinyl Dach versehen, innen Kalbslederausstattung



und Plüschteppiche. Neun davon existieren noch, vier sind fahrbereit. Das 1:25-Promo-Modell ließ Chrysler von Jo-Han fertigen. Der Junge auf dem Foto, der so typisch nordamerikanisch aussieht, hält das Promo-Modell und dessen Schachtel stolz in seinen Händen, und hinter ihm, abgesperrt, steht das Original, ausgestellt somewhere in New York 1964. Hoffentlich hat er es bis heute aufgehoben, das originale Promo-Modell ist selten heute. Häufig sind die Kits, die Jo-Han anschließend auf den Markt brachte und die noch bis Ende der 70er Jahre angeboten wurden. **afs**

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:18 Ottomobile: Unbekannter Boxer-VW

Dieser Sportwagen wurde gebaut zu einer Zeit, als man in Wolfsburg noch auf den Heckmotor setzte. Sein Name: SP-2, Sao Paulo-2, so heißt dieser Volkswagen mit boxerndem Motor im Heck. Ein Käfer-Epigone, fast ein kleiner Porsche. Aus Brasilien kommt er, nie nach Europa kam er. Ottomobile bringt ihn als Resine-18er in die europäischen Vitrinen. Ein entzückendes Modell für alle Heckmotor-Freunde. Auch jene, die nur 911er sammeln...



Persisches Volksautomobil

Im Iran fährt man Paykan. Außerhalb des Irans kennen nur absolute Insider den Paykan. Er ist eine britische Lizenz, der Hillman Hunter ist das Original. Es gibt zwei interessante Modellautos vom Paykan, in 1:17 und in 1:43. Absolut selten, aber mit ein wenig Engagement erhältlich. Wir haben uns engagiert.



1:43 Solido: F40 à la français

Frankreich hatte eine richtige Sportwagenmarke, Venturi. Rechtsrheinisch kaum bekannt, dennoch faszinierende Geräte. Den Hyper-Venturi, den ferrariähnlichen Typ 400 GT, macht Solido nun als Dreieundvierziger und beschert der Modellautowelt einen Exoten, den die reale Autowelt kaum mehr kennt.

Caramini
9/2023 erscheint am:
Freitag, 1. September
Jetzt immer freitags!

AUTOart™

1:18 LIBERTY WALK LB SILHOUETTE WORKS HURACÁN GT 2019

79127 METALLIC YELLOW



1:18 TOYOTA CENTURY OPEN CAR 2019

79531 BLACK

1:18 McLAREN SPEEDTAIL 2020

76089 LANTANA PURPLE

1:18 McLAREN SPEEDTAIL 2020

76088 VOLCANO ORANGE

1:18 LIBERTY WALK LB SILHOUETTE WORKS HURACÁN GT 2019

79128 PEARL GREEN

1:18 LIBERTY WALK LB SILHOUETTE WORKS HURACÁN GT 2019

79125 WHITE



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

Danke an alle,
die helfen!



© AWO International / Markus Korenjak

Nothilfe Ukraine

Millionen Familien aus der Ukraine bangen um ihr Leben und ihre Zukunft. Aktion Deutschland Hilft, das Bündnis deutscher Hilfsorganisationen, leistet den Menschen Nothilfe.



Danke für Ihre Solidarität. Danke für Ihre Spende.

Jetzt Förderer werden: www.Aktion-Deutschland-Hilft.de



**Aktion
Deutschland Hilft**
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen