

Wiking-Opel:



Blitzgescheite Topseller in 1:87

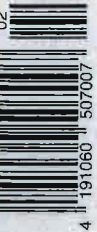
NR. 2/2022 · März – April € 7,00

Deutschland: € 7,00 Österreich: € 7,70
Schweiz: sFr 11,20 BeNeLux: € 8,20 Italien: € 9,60
H10805

MODEL
FAHRZEUG

MODELL

FAHRZEUG



MIT
modell
magazin



MODELLAUTO-MESSE
2022

70 Jahre Mercedes-Benz SL in 1:18

Unsere Messe 2.0

Wikings Opel Manta B in 1:87



Bburagos SF90 in 1:18



275 GTB/C von CMC in 1:18



Jaguar XJ.S in 1:18



Neuer Gulf-Elfer in 1:32



Revells LM-Sieger in 1:24



Minichamps-Targa in 1:18



Krupp Titan von Road Kings



was die Fans jetzt sehen wollen

SAMMELN: 70 Jahre Mercedes-Benz SL in 1:18

In Saus und Braus

Der SL ist die emotionalste Nachkriegsikone mit Stern. Vom Rennwagen zum Luxus-Roadster – das geht auch in 1:18 – fotografiert im Mercedes-Museum.

MODELLAUTO-MESSE

2022



Museums-Asphalt statt roter Teppich. Ur-SL von CMC (hellblau), Flügeltürer von Schuco (silbern) und der aktuelle SL von iScale (rot) in 1:18

Ein kommoder Luxus-Roadster für graumelierte Best-Ager mit gut gefülltem Portemonnaie? Nein, der erste SL, der vor 70 Jahren für Furore sorgte, war ganz anders. Das SL stand für „Sport Leicht“. Der Vorstandsvorsitzende Wilhelm Haspel gab mit dem W 194 einen Nachkriegssilberpfeil in Auftrag, der zunächst in der Sportwagenmeisterschaft antreten sollte. Das Ergebnis – im März 1952 präsentiert – war ein 4,2 Meter langer und nur 1,26 Meter hoher Rennwagen mit ungewöhnlich glatten Karosseriefächern und Rekord-Aerodynamik. Das Coupé wog nur 870 Kilo, holte 175 PS aus einem Dreiliter-Reihen-

**Ur-SL:
Er war ein reinrassiger
Rennwagen, der wegen
des Komforts bei Lang-
streckenrennen in der
Debüt-Saison 1952
Erfolge einfuhr**

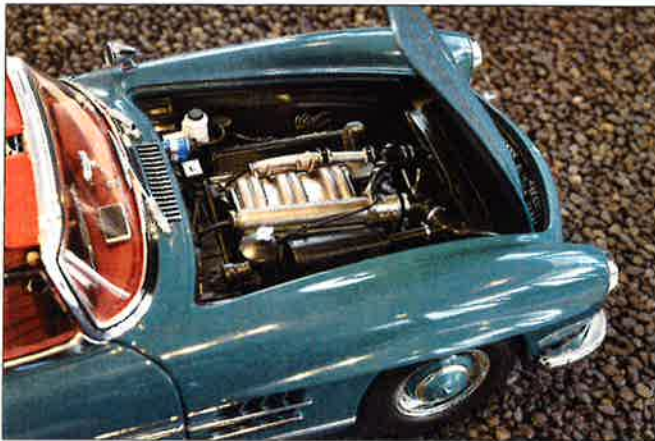
sechszylinder und war 230 Stundenkilometer schnell.

Der leichte Rohrrahmen machte Flügeltüren notwendig. Beim Ur-SL waren es noch keine Gullwings, sondern Reinkrabbelfenster mit Dachanschluss. Ihre Ausschnitte wurden später vergrößert, um Ärger mit den Sportkommissaren zu vermeiden. Mit dem Ur-SL wollte der Stern üben. Karl Kling wurde Zweiter bei der Mille Miglia und gewann in Bern, in Le Mans gab es mit Lang/Riess und Helfrich/Niedermayr einen Doppelsieg, am Nürburgring gar einen Vierfacherfolg mit einem zum Roadster umgebauten Renner, und bei der Panamericana folgte ein weiterer Doppelsieg mit Kling/Klenk und Lang/Grupp. Das Üben war diesem SL ganz gut gelungen.

CMC hat den Ur-SL noch in zwei Versionen aus dem Rennen in Bern im Angebot: die weinrote Startnummer 16 von Rudolf Caracciola, der mit Unfall ausschied, und den blauen 300er von Lang, mit dem er Zweiter wurde. Beide sind auf 1500 Stück limitiert und kosten 335 Euro. Dafür gibt es bewegliche Türen und Hauben, lenkbare Vorderräder, zu öffnende Klappfenster und Tankdeckel,

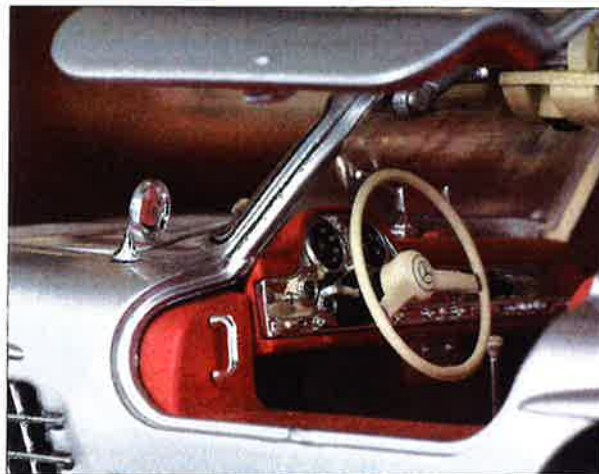
Fotos: Markus Bolsinger, Location. Mercedes-Benz Museum





Innenraum mit Karomuster und Teppich sowie saubere Lackierung mit originalgetreuer Bedruckung. Die Bern-SL erschienen bereits 2017.

Der zweite SL-Coupé gelang Mercedes 1954 mit dem Flügeltürer. Daimler baute seinen Rennwagen für die Straße. Mit etwas größeren Flügeltüren für einen bequemeren Einstieg, aber mit nur moderat veränderter Renntechnik. Das ist auch daran zu merken, dass dir dein rechter Oberschenkel immer ganz treffsicher die Temperatur des Getriebeöls verrät. Und die zickige Pendelhinterachse sollte deinen Respekt vor Kurven schärfen. Ja: Das Cockpit verströmt Luxus, und für die Reise gibt es einen Koffersatz. Den Flügeltürer liefert Schuco im zweiten Quartal aus komplett neuer Form in Grau und Silber als 1:18er aus. Das Die-Cast-Modell hat bewegliche Türen und



Fünziger:
Der legendäre 300 SL ist ein Rennwagen für die Straße, dem die Roadster-Version folgt. Der 190 SL macht den Traum bezahlbarer.

Hauben, lenkbare Vorderräder und ist im Bereich von Motor, Fahrwerk sowie Interieur reich detailliert, für einen Preis von 99 Euro.

Drei Jahre später folgte der offene Roadster zum Flügeltürer mit unverändert 215 PS, die Eingelenk-Pendelachse domestizierten Ausgleichsfedern. Offen war nun der rechte Oberschenkel als Getriebeölthermometer ungenauer, weil der Fahrtwind hereinwehte. Vom Roadster hat Minichamps ein hochfeines 1:18-Modell aus Die Cast mit beweglichen Türen und Hauben sowie funktions-tüchtiger Lenkung im Programm, das einen zweiten Frühling erleben darf. Vor dem Jahreswechsel kam der 300 SL Roadster aus Aachen als 1:18er in neuen, makellos lackierten Farben in den Handel. Minichamps kombiniert weinrote Interieurs zu Schwarz und Blaugrau. Beide SL kosten zwar stolze

189,95 Euro, sind aber auch jeden Penny wert.

Ein Jahr nach dem Debüt des 300 SL Flügeltürers rundete Mercedes 1955 das SL-Programm nach unten ab: Der 190 SL (W 121 B II) kam auf den Markt, technisch ein Pontonbruder und bei Rosemarie Nitribitt der Dienstwagen für ihr sehr amouröses Geschäftsmodell, was den Verkauf des 190ers nicht schmälerte. Norev baut einen wunderbaren 190 SL in Hellblau mit grauem Interieur, der für 99,95 Euro nicht nur mit makelloser Lackierung und guten Proportionen punktet. Türen und Hauben sind am Die-Cast-Modell beweglich, die Räder lenkbar, die Inneneinrichtung

ist fantastisch umgesetzt. Selbst Motor und Kofferraum wie Fahrwerk glänzen – dicker Extrapunkt für das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Auf den Nachfolger W 113 wartete ab 1963 eine Herkulesaufgabe. Er sollte den kleineren 190 SL und den Supersportwagen 300 SL gleichermaßen beerben. Dieser Roadster ist der Bauhaus-SL, gezeichnet von Paul Bracq mit klaren Strichen, tiefer Gürtellinie, sauberen Proportionen, und zwar sehr kompakt. Sein Spitzname, Pagode, den er wegen des ungewöhnlich geformten Hardtops bekam, klingt nach Architektur. Er war fast so kurz wie der Ur-SL und wirkte sehr amerikanisch im Styling. Heute

ist der Roadster ein Geheimtipp. Unsere Fotos zeigen den 280 SL als Pagode von Schuco in der neuen Farbkombination für 2022: Signalrot mit schwarzem Interieur und passendem Dach in der Kontrastfarbe Schwarz. Er rollt auf Stahlfelgen mit Chromradkappen, hat ein überaus detailreiches Interieur, einen teilweise verkabelten Motor, eine bewegliche Kofferraumklappe und lenkbare Vorderräder. Das Die-Cast-Modell kostet 99,95 Euro.

Den nächsten SL zog es vor allem in den Staaten ins TV. Bobby Ewing von „Dallas“ fuhr einen R 107 als 450 SL 5.0 und die atemberaubende Jennifer Hart von „Hart aber herzlich“

**Siebziger:
Die Pagode
(rot) ist der
Bauhaus-SL, der
R 107 wird in
TV-Serien aus
den Staaten im
globalen Maß-
stab ein Star**



am liebsten im weizengelben SL, zunächst einem 450er, dann einem 380 SL. Der wahre Quantensprung gelang Mercedes in Sachen Sicherheit und Fahrdynamik. In den Staaten und im Orient verhalf der R 107 dem SL zu seinem Durchbruch.

Unser Modell hat sein Debüt schon ewig hinter sich. Wir haben uns für den 350 SL von Sun Star entschieden, der die früheste Version des R 107 nachzeichnet. Er ist heute sicher nicht mehr der beste SL dieser

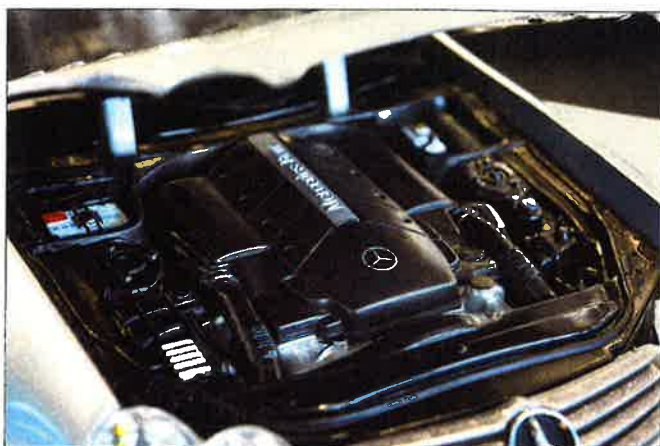
Generation in 1:18, hat irgendwie aber Charme, der jenseits von Vollkommenheit liegt. Auch hier sind Türen und Hauben beweglich, die Vorderräder lenkbar. Spaltmaße und Verarbeitung gehen besser. Der Zweitürer kostet um die 80 Euro. Den Autor hat seine ungewöhnliche Farbgebung in Cayenneorange betört.

Lange 13 Jahre glänzte der nächste SL, der R 129, im Rollenfach des SL bei Mercedes. Die zeitlose Eleganz hat ihm Bruno Sacco auf seinen Leib

**Neunziger:
Mit dem eleganten R 129 (blau) baut Bruno Sacco sein SL-Meisterwerk, der R 230 zeigt Innovation mit seinem Stahlklappdach**

geschneidert. Chrom gibt es hier nur im Grill, in den Scheinwerferreflektoren und, weil es die Marketingabteilung wollte, als Leiste an der Kofferraumhaube. Entschlackung vom Zierrat des Barock lag Sacco am Herzen. Technisch stand wieder Sicherheit ganz oben, in Form eines ausklappbaren Überrollbügels. Obwohl dieser SL 1989 sein Debüt gab, sieht er heute noch modern aus.

Norev baut von diesem Designstück zwei Generationen nach: den





Urtyp in Silber mit schwarzer Luxusinneneinrichtung und die „Mopf 2“, also die zweite Modellpflege ab 1998. Beide Versionen haben die Franzosen in einem Werkzeug eingelegt. Beide SL kosten rund 90 Euro und sind fein detailliert. Hauben und Türen hat Norev beweglich umgesetzt, die Lenkung ebenso. Grill, Schürzen und Türinnenteile, Sitze und Scheinwerfer sind divers. Beim Facelift entstanden 31 der 90 Bauteile neu. Man könnte auch kalauern: Vorsprung durch Modellauto-Technik.

Im Jahr 2001 beerbte der R 230 seinen Vorgänger, erstmals mit Klappdach und vollgestopft mit Elektronik. Das Ziel: die Quadratur aus Komfort und Sportwagen. Unser silbernes Modell in 1:18 steuert Maisto bei. Auch dieser Mini-SL ist „all open“

gebaut und hat lenkbare Vorderräder. Der Überrollbügel ist klappbar. Gibt es heute noch zu Preisen um die 60 Euro zu kaufen. Den SL R 231 überspringen wir jetzt mal galant, denn er stammt aus der Stiefmütterchenphase des SL, als der Roadster im Schatten der AMG GT stand. Also kommen wir gleich zum aktuellen SL.

Am bisherigen Ende der SL-Evolution parkt der R 232, der dieses Jahr die beiden Buchstaben neu definiert. Und zwar sportlicher. Denn der neue SL ist eine AMG-Entwicklung, mimt den Renn-Wolf im straßentauglichen Schafspelz, wie der Flügeltürer. Noch viel wichtiger: Es bleibt beim V8 unter der Haube – egal ob als SL 55 mit 476 oder SL 63 mit 585 PS. Revolution beim Antrieb: Beide Versionen gibt es zumindest zum Start des neuen

**Zwanziger:
Der aktuelle
R 232 fehlt noch
in der Mercedes-Ausstellung
im Museum und
hat die kraftvollen Power-
gene des
Hauses AMG**

Modells nur mit dem Allradantrieb 4matic+ zu kaufen.

Kein Wunder, dass Mercedes-Benz ihn als 1:18-Modell in der heißen SL-63-Version sein Debüt feiern lässt. Da ist schon überraschender, wer ihn baut: iScale. Die beiden Farben, die sich Mercedes ausgesucht hat, sind gar nicht dezent. Der offene Zweitürer kommt im Mai in Designo Patagonienrotmetallic und Hyperblau zu den Kunden. Ersterer SL hat Kontrastnähte und Sicherheitsgurte in Rot, letzterer Nähte in Gelb und Gurte in Rot. Die Interieurs tragen Schwarz. Preis: 99,90 Euro. Türen und Hauben gehen auf, die Lenkung funktioniert, und die Detaillierung ist in Ordnung. Und welcher ist nun der Schönste? Der Autor steht auf die Pagode!

Andreas A. Berse