

Bierselig:



Wikings „Veltins“-Modelle

NR. 3/2024 · Mai — Juni

€ 7,90

Deutschland: € 7,90 Österreich: € 8,90
Schweiz: sFr 12,70 BaNeLux: € 8,40 Italien: € 10,90
H10605

www.modellfahrzeug.de
MODELLFAHRZEUG

MODELL

FAHRZEUG



MIT **modellmagazin**



'23 Ferrari 499P LM-Sieger in 1:18

Bburagos Blockbuster

28 Seiten Menschen & Modelle

Monteverdis Haie



Der Wolff erzählt



Ferrari im NAM



Norevs Dakar in 1:18



Minichamps & BMW



Ferrari mit 1:43-Mütze



Mini-GT-Serie in 1:64



Das Playmobil-Buch



MODELLFAHRZEUG & LITERSCH

Formidabel





Der von Ferdinand Alexander Porsche entwickelte 904 Carrera GTS ist ein Meisterwerk an Effizienz, dem CMC bald in 1:18 nacheifert.

Ferdinand A. Porsche mit dem Windkanal-Modell: So schön kann schnell sein beim 904 Carrera GTS (unten)

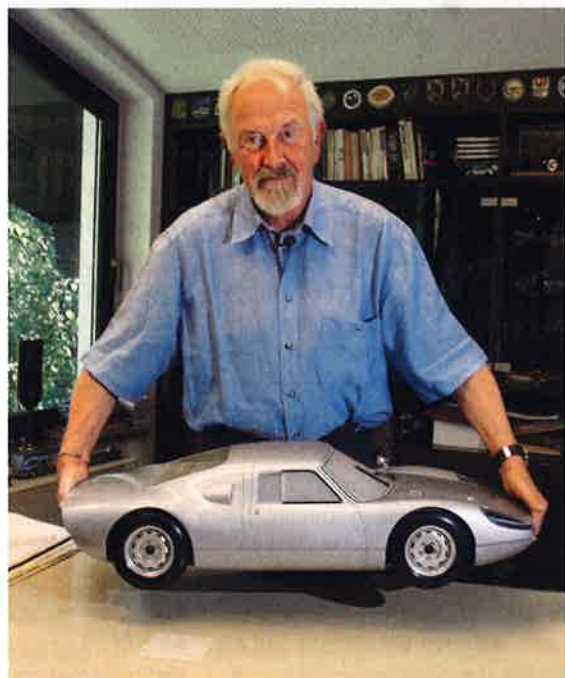
Das CMC-Modell in 1:18 versucht, die Effizienz des Originals zu ergründen und originalgetreu nachzuzeichnen (oben)

Ferdinand Alexander Porsche schuf 1963 nicht nur die Sportwagen-Ikone 911, sondern auch den 904 Carrera GTS, ein wegweisendes Automobil an der Schnittstelle vom Sport- zum Rennwagen. Er durfte auf der Straße fahren und konnte die Targa Florio gewinnen. Wow!

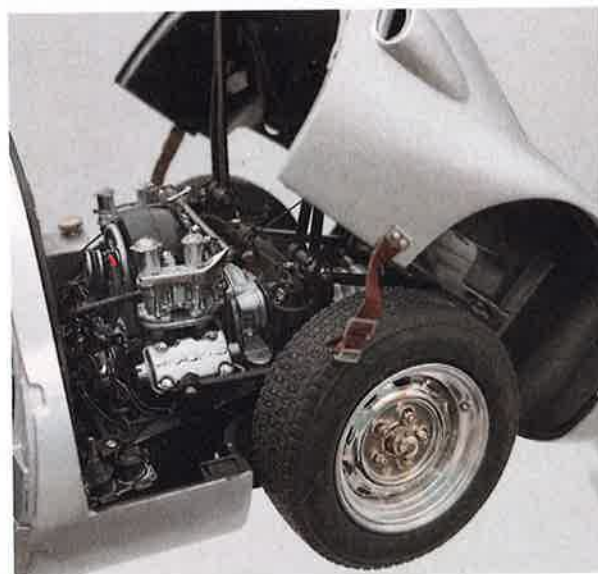
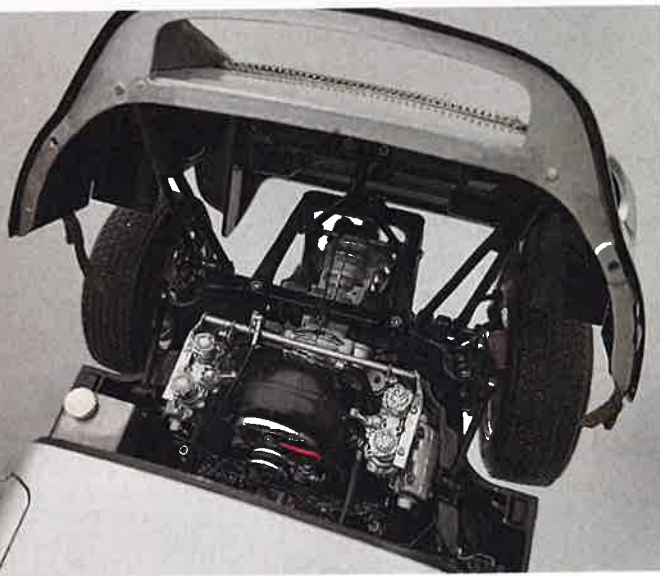
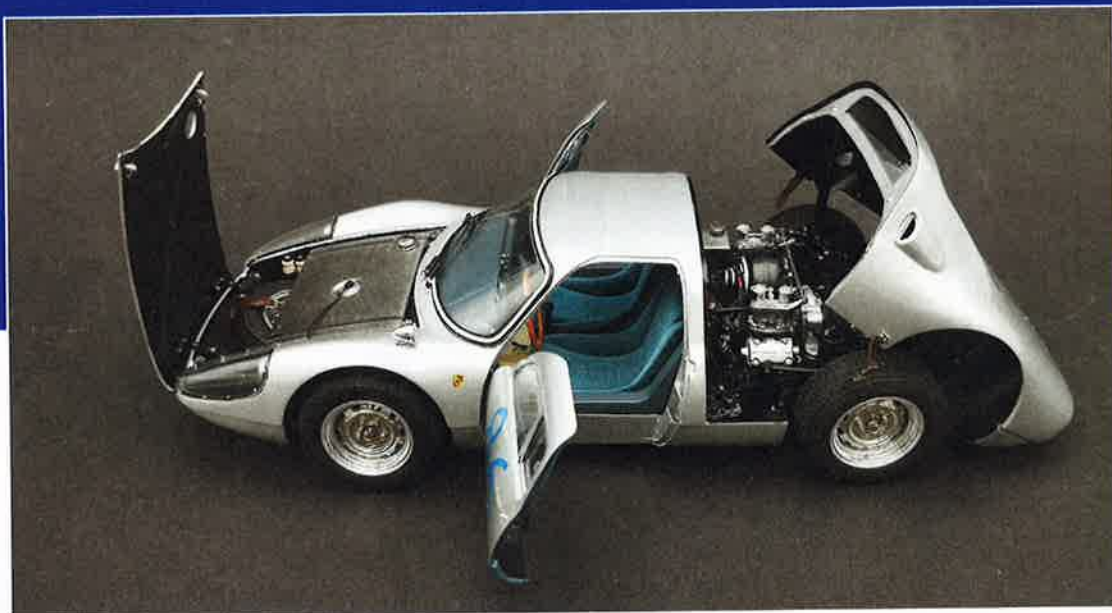
Das klingt schon furios, ist aber garantiert kein Zufall. Denn bereits bei Chassis und Karosserie ging „FA“ als Entwickler neue Wege. Der Kastenrahmen als Basis war eine kostengünstige, eher konventionelle Lösung, aber die bei Heinkel gebaute Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff beamte das Thema Leichtbau in Zuffenhausen in eine neue Dimension. Als Motor diente der legendäre Fuhrmann-Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum und 155 PS. Mit

Fünfgang-Getriebe von ZF erreichte dieser straßentaugliche Wagen sagenhafte 252 km/h Spitzengeschwindigkeit. Im Renntrimm waren es bis zu 185 PS und noch mehr Kammchen! Es gab später auch Sechszylinder und Achtzylinder in dem Rennwagen. Seine Effizienz erreichte der Carrera GTS einerseits durch eine ausgefeilte Aerodynamik, andererseits aber auch durch die extrem kleine Stirnfläche. Der Neue war nur etwas mehr als einen Meter hoch und schlanke eineinhalb Meter breit.

Ferdinand Alexander Porsche, auch „Butzi“ genannt, gründete übrigens vor etwas mehr als 50 Jahren Porsche Design. Sein erstes Werk war dort das Styling eines besonderen Chronografen für Zuffenhausen, der heute längst eine Sammler-Rarität



Das CMC-Modell geht engagiert ins 1:18-Detail. Es gibt sogar drei verschiedene Auspuffanlagen zum Wechseln.



geworden ist, die bei Kennern Welt-
ruhm genießt.

Über den Mythos von Rennwagen
entscheiden neben Bestzeiten ihre
Erfolge. Beim ersten Einsatz, den
Zwölf Stunden von Sebring von 1964,
gab es gleich einen Klassensieg. An-
tonio Pucci und Colin Davis holten in
derselben Saison bei der Targa Florio
den ersten Gesamtsieg. Triumphe in
der 2,0-Liter-Klasse reihten sich an-
einander: bei den 1000 km am Nür-
burgring wie den 1000 km in Monza.
Einen weiteren Gesamtsieg gab es
bei den Drei Stunden von Monza. In

der Europameisterschaft gewann der
Schweizer Heini Walter mit dem 904
den Bergpokal. Die letzten Einsätze
hatte der 904 Carrera GTS 1967.

Sein 1:18-Modell hat CMC aus
Vorserienteilen in China nach Vorbild
des Targa-Florio-Siegers 1964 von
Antonio Pucci und Colin Davis auf-
gebaut. Die Miniatur ist ein ganz
frühes Vorserienmuster und noch
nicht auf dem späteren Serienniveau.
Ein ganz cooles Detail vorweg: Die
Fellbacher bieten drei verschiedene
Auspuffanlagen zum Wechseln an –
die Straßenversion, die Megaphone-

Variante und die Sebring-Ausfüh-
rung. Sie kosten je 91 Euro und
können mittels Schrauben befestigt
werden. Ein absolutes Novum für
CMC. Es gibt insgesamt bisher acht
verschiedene Versionen, die CMC an-
gekündigt hat. Die hier gezeigte
Startnummer 86 von der Targa Florio
ist als einzige nicht limitiert und kos-
tet 667 Euro. Die anderen Versionen
haben Auflagen von 1000 bis 1500
Stück und stehen deshalb mit 697
Euro in der Preisliste. CMC kann
1:18-Modelle bauen, keine Frage.
Aber ein guter 904 verlangt nach



Für Porsche war es ein Heimspiel. Der 904 Carrera GTS gab seine Premiere auf der Rennstrecke Solitude in Stuttgart.

Im selben Jahr wie der 911 debütierte auch der 904 Carrera GTS

mehr. So ist die Zweiteilung in Ober- und Unterschale beim Modell des Carrera GTS eine erste knifflige Herausforderung.

Die zweite lauert gut versteckt im Parallelogramm-Scharnier der Motorhaube. Sie schwenkt an vier Armen nach hinten und kommt dann hinter den Auspuffrohren in ihre Wartungsstellung. Die Herausforderung in 1:18: Funktionstüchtigkeit und Filigranität gleichermaßen zu realisieren. Das ist auf dem Niveau wie ein Landulet-Dach für einen Mercedes 600er. Und dann wären da noch die Spaltmaße.

Der Fuhrmann-Motor zeigt auf unseren Bildern, auch wenn er von

der Serienreife noch ein gutes Stück entfernt ist, schon viele originalgetreue Feinheiten. Das mag auch der Tatsache geschuldet sein, dass ein Fahrzeug von Peter Hofmann aus dem Saarland vermessen und dokumentiert wurde. Der Mann gilt als unumstrittener Spezialist für den 356, Teile der Königswellenmotoren und eben auch den 904 Carrera GTS.

So dürfen die Sammler optimistisch sein, dass diese Verkleinerung aus um die 1000 Bauteilen dem genialen Entwurf von Ferdinand Alexander Porsche aus dem Jahr 1963 auf eine unverwechselbare Art und Weise gerecht wird – wohl noch im ersten Halbjahr. *Andreas A. Berse*



WIKING

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

METAL
MADE PARTS
1:32
14+



0778 69 Fendt 724 Vario mit Frontlader Cargo 6.100



0039 02 VW 181



0314 06 VW T2 Doppelkabine



0864 44 VW Käfer 1303 S Big



0803 03 Jaguar E-Type Coupé



0493 04 Tiefladehängerzug (Faun)

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