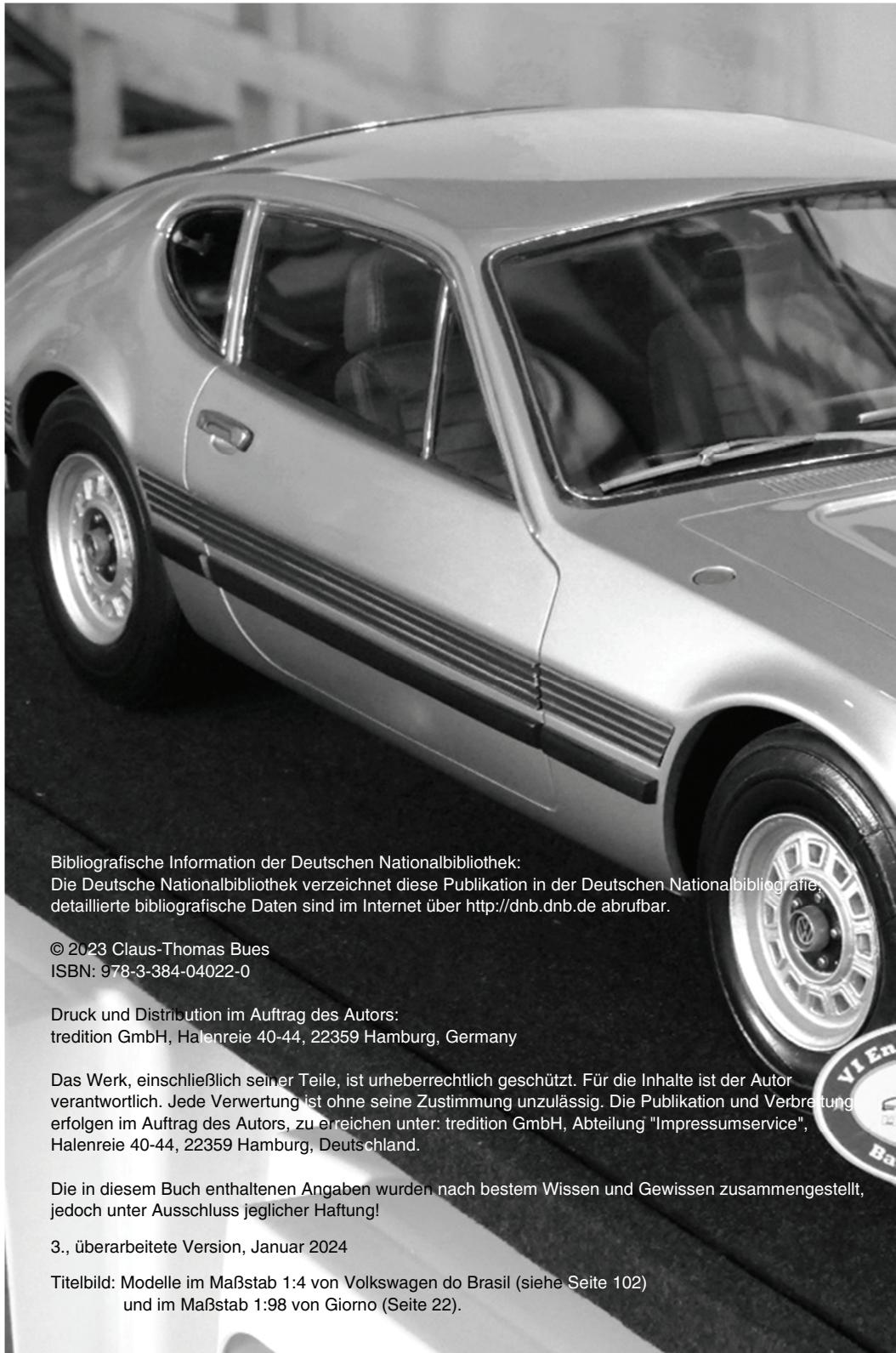


# Volks Wagen SP2





Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2023 Claus-Thomas Bues

ISBN: 978-3-384-04022-0

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:  
tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg, Germany

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter: tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg, Deutschland.

Die in diesem Buch enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt,  
jedoch unter Ausschluss jeglicher Haftung!

3., überarbeitete Version, Januar 2024

**Titelbild:** Modelle im Maßstab 1:4 von Volkswagen do Brasil (siehe Seite 102)  
und im Maßstab 1:98 von Giorno (Seite 22).



Claus-Thomas Bues

# Volkswagen

## SP2 Modellautos



## Danksagung

An dieser Stelle bedanke ich mich sehr herzlich bei folgenden Personen:

Dr. Fabian Houchangnia, Facharzt für Innere- und Arbeitsmedizin, bis April 2023 leitender Werksarzt bei Volkswagen, ausgewiesener Kenner der internationalen Modellauto-Szene und seit 2008 freier Autor für den Delius Klasing Verlag, für seine fachliche Beratung und die Durchsicht des Textes.

Eudoro Carson, genannt Carsinho Manhães, und den Mitgliedern der 2015 gegründeten privaten Facebook-Gruppe „Acervo - MUSEU BOLHA“ (einem virtuellen Museum für Spielzeug aus Plastik) für Informationen und Bilder von SP-Modellen aus geblasenem Weichkunststoff.

Michael Mössinger für den Besuch seines privaten Automuseums und die Möglichkeit, von seiner Sammlung an VW SP2-Modellautos Fotos zu machen.

Jürgen Oberenzer für Informationen zu seinen VW SP-Modellautos und die Bereitstellung von Fotos.

Ralph Zeppelini vom Spielzeugmuseum Zeppelini in São Paulo für die Möglichkeit der Besichtigung seines Museums und des Modells von Wallace Cargas.

Meinem Bruder Curd Christian Bues, der auch ein Auto-enthusiast und Oldtimer-Besitzer ist, für die vielen Fotografien zu diesem Buch. Er war es auch, der mir bei Recherchen half und mich bei der Abfassung des Textes beriet.

Ich bitte um Nachsicht, wenn zu einem späteren Zeitpunkt Fakten auftauchen sollten, die nicht zu den hier vorgestellten Berichten passen.

München, im Oktober 2023

## Vorwort

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden die bisher übliche, männliche Sprachform (generisches Maskulinum) bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet (z.B. „Beifahrerseite“ und nicht „Beifahrerinnen- und Beifahrerseite“). Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung bzw. eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen.

Des Weiteren wird auf eine naturwissenschaftliche bzw. geisteswissenschaftliche Zitierweise (Nennung von Autoren im Text bzw. Angaben in Form von Fußnoten) verzichtet. Um die benutzten Quellen zu identifizieren, befindet sich jedoch am Ende jedes Kapitels ein Verzeichnis der Quellen, das für die im vorangestellten Text getroffenen Aussagen gilt, welche mit Hochzahlen gekennzeichnet sind.

Soweit nicht anders ausgewiesen wurden alle Fotos von meinem Bruder Curd Christian Bues aufgenommen. Ich habe mich nach Kräften bemüht, die Rechte an den gekennzeichneten Abbildungen zu klären. Bei fehlerhaften Angaben im Bildnachweis bitte ich um Kontaktaufnahme über den Verlag.



Gemeinsamer Besuch des VI. Internationalen Treffens des VW SP2 Clubs in Barra Bonita zusammen mit meinem Bruder - Brasilien 2022. Foto: Felipe Osti

## Der Autor

Claus-Thomas Bues, Jahrgang 1955, studierte in München Forstwissenschaften, in Hamburg Weltforstwirtschaft und Walderschließung und wurde nach Forschungsaufenthalten an der Universität Stellenbosch (Republik Südafrika) am Lehrstuhl für Waldwachstumskunde der Ludwig-Maximilians-Universität München promoviert. In der anschließenden Zeit am Institut für Holzforschung der LMU in München erfolgten die Habilitation und die Berufung zum Ordinarius für Forstnutzung an die Technische Universität Dresden.

Zahlreiche Forschungsaufenthalte in Brasilien halfen ihm, sich mit der portugiesischen Sprache vertraut zu machen, unerlässlich für das Quellenstudium zu diesem Buch. Seit seiner Emeritierung brachte Bues je ein Buch in deutscher und portugiesischer Sprache über den Volkswagen SP2 heraus, welche automobilhistorische Aspekte auf zwei Kontinenten ebenso im Fokus haben, wie die technischen Details des Sport-Coupés von Volkswagen do Brasil, von dem er nach langjähriger und eigenhändiger Restaurierung auch ein fahrbereites und zugelassenes Exemplar sein Eigen nennt.

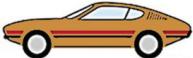
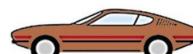
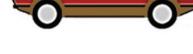
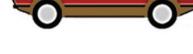
Bues ist mit seinem 1987 in Brasilien gekauften VW SP2 Mitglied im brasilianischen VW SP2 Club mit Sitz in São Paulo - SP. Im Jahr 2022 wurde er zum internationalen Regionaldirektor des Clubs für Europa gewählt.



# Inhaltsverzeichnis

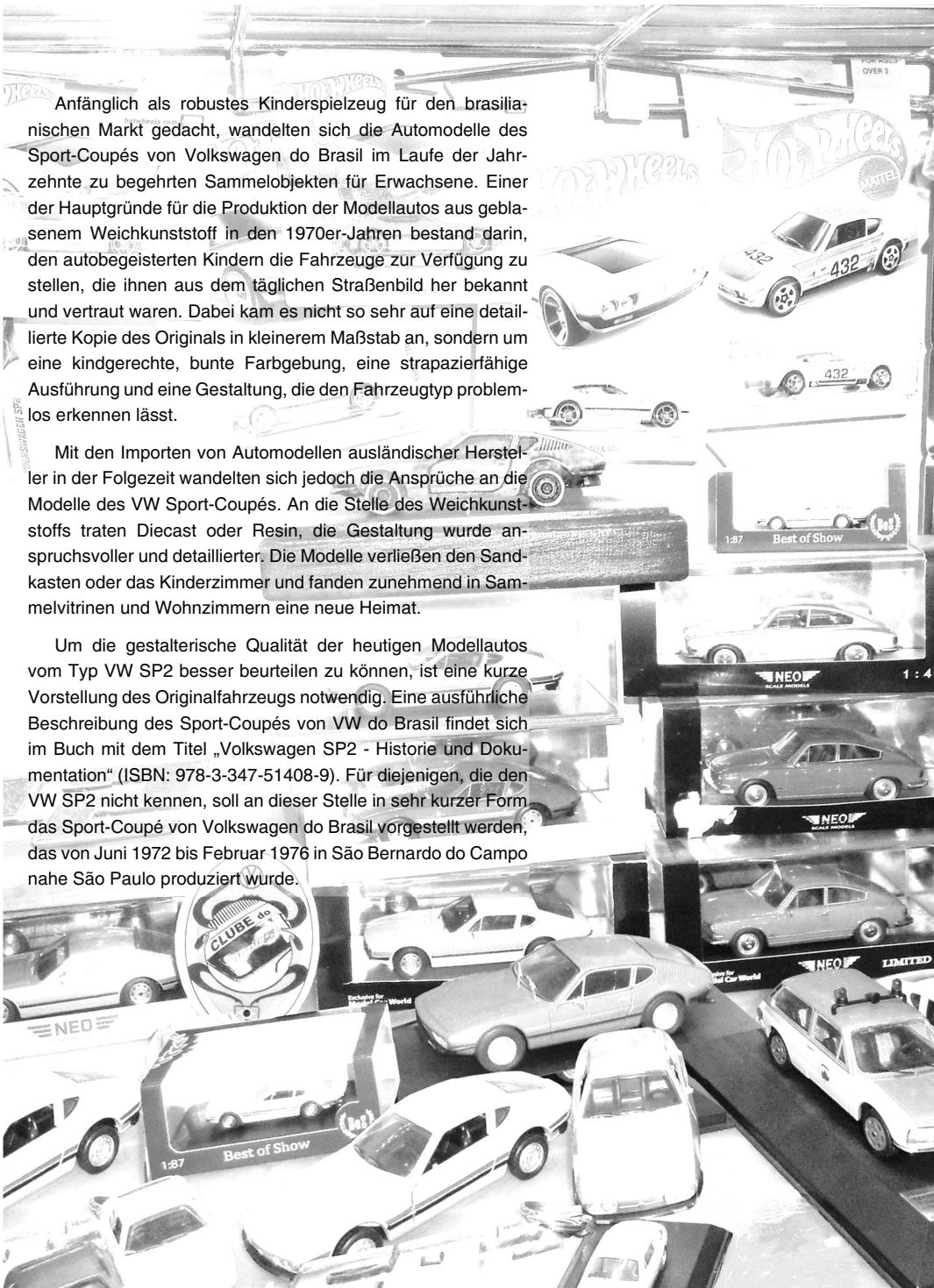


Foto: Jairo Alves/Acervo - MUSEU BOLHA

<b>Prolog</b>	<b>1</b>	
VW Modellstudie	2	
VW SP1/VW SP2	3	
<b>Einführung</b>	<b>4</b>	
<b>Anbieter</b>	<b>7</b>	
Altaya - Brasilien - 1:43	8	
Automodelli - Brasilien - 1:43	12	
DeAgostini® - Italien - 1:43	14	
„Extra“ Jornal - Brasilien - 1:36	18	
Giorno - Brasilien - 1:98	22	
IFA Ltda. - Brasilien - 1:24	23	
Jofer S/A Indústria e Comércio - Brasilien - 1:38	24	
Joreal Ltda. - Brasilien - 1:24	25	
LEGO® - Dänemark - 1:18	29	
Mattel - USA - 1:64	30	
Miniaturas Criativas - Brasilien - 1:36	54	
Model Car World® / Brekina - Deutschland - 1:87	56	
Model Car World® / SR Speidel Replicars® - Deutschland - 1:43	60	
Neo Scale Models - Niederlande - 1:43	64	
OttOmobile - Frankreich - 1:18	70	
Paperoom - Brasilien - 1:24	75	
Planeta DeAgostini® - Brasilien - 1:43	76	
rcmodelismoloja - Brasilien - 1:24	81	
Revell - Deutschland - 1:24	82	
Rosita - Brasilien - 1:14	83	
Salvat - Mexiko - 1:24	85	
SHOPferreo - Brasilien - 1:87	86	
Takara Tomy T-Arts Company Ltd. - Japan - 1:64	88	
Uirapuru - Brasilien - 1:24	89	
Volkswagen - Brasilien - 1:24	91	
VW SP2 Club - Brasilien - 1:43	92	
Wallace Chagas - Brasilien - 1:24	93	
<b>3-D-Druck-Modelle zum Selberdrucken</b>	<b>95</b>	
<b>Epilog</b>	<b>98</b>	
Volkswagen - Brasilien - 1:5	99	
Volkswagen - Brasilien - 1:4	102	
Volkswagen - Brasilien - 1:5	105	
Volkswagen - Deutschland - 1:10	107	
Volkswagen Auto-Quartett - Deutschland	108	
<b>Bonus</b>	<b>109</b>	



# Prolog



Anfänglich als robustes Kinderspielzeug für den brasilianischen Markt gedacht, wandelten sich die Automodelle des Sport-Coupés von Volkswagen do Brasil im Laufe der Jahrzehnte zu begehrten Sammelobjekten für Erwachsene. Einer der Hauptgründe für die Produktion der Modellautos aus geblasenem Weichkunststoff in den 1970er-Jahren bestand darin, den autobegeisterten Kindern die Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, die ihnen aus dem täglichen Straßenbild her bekannt und vertraut waren. Dabei kam es nicht so sehr auf eine detaillierte Kopie des Originals in kleinerem Maßstab an, sondern um eine kindgerechte, bunte Farbgebung, eine strapazierfähige Ausführung und eine Gestaltung, die den Fahrzeugtyp problemlos erkennen lässt.

Mit den Importen von Automodellen ausländischer Hersteller in der Folgezeit wandelten sich jedoch die Ansprüche an die Modelle des VW Sport-Coupés. An die Stelle des Weichkunststoffs traten Diecast oder Resin, die Gestaltung wurde anspruchsvoller und detaillierter. Die Modelle verließen den Sandkasten oder das Kinderzimmer und fanden zunehmend in Sammelvitrinen und Wohnzimmern eine neue Heimat.

Um die gestalterische Qualität der heutigen Modellautos vom Typ VW SP2 besser beurteilen zu können, ist eine kurze Vorstellung des Originalfahrzeugs notwendig. Eine ausführliche Beschreibung des Sport-Coupés von VW do Brasil findet sich im Buch mit dem Titel „Volkswagen SP2 - Historie und Dokumentation“ (ISBN: 978-3-347-51408-9). Für diejenigen, die den VW SP2 nicht kennen, soll an dieser Stelle in sehr kurzer Form das Sport-Coupé von Volkswagen do Brasil vorgestellt werden, das von Juni 1972 bis Februar 1976 in São Bernardo do Campo nahe São Paulo produziert wurde.



## VW Modellstudie

Rudolf Wilhelm Karl Leiding leitete das Volkswagenwerk (Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores S.A.) im brasilianischen São Bernardo do Campo von 1968 bis 1972. Unter seiner Führung entwickelten Designer und Techniker den ersten, vollständig in Brasilien kreierten und gebauten VW-Sportwagen, den VW SP. Nach eigener Aussage ließ Rudolf Leiding das neue Auto für seine Frau Helga entwerfen und bauen - „und für die übrige Damenwelt!“.

Das Volkswagen Sport-Coupé wurde erstmalig auf der Deutschen Industriemesse in São Paulo im März 1971 unter der Bezeichnung „VW Modellstudie“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Es handelte sich um ein von Hand aus Karosserieblech hergestelltes Einzelstück. Bis zum Produktionsbeginn im Juni des folgenden Jahres erhielt die Modellstudie u.a. Kiemenartige Lüftungsschlitz am Heck des Fahrzeugs, die zu seinem Markenzeichen wurden.



Modellstudie des VW Sport-Coupés im Maßstab 1:1 aus dem Jahr 1971. Foto: Almap/VW do Brasil



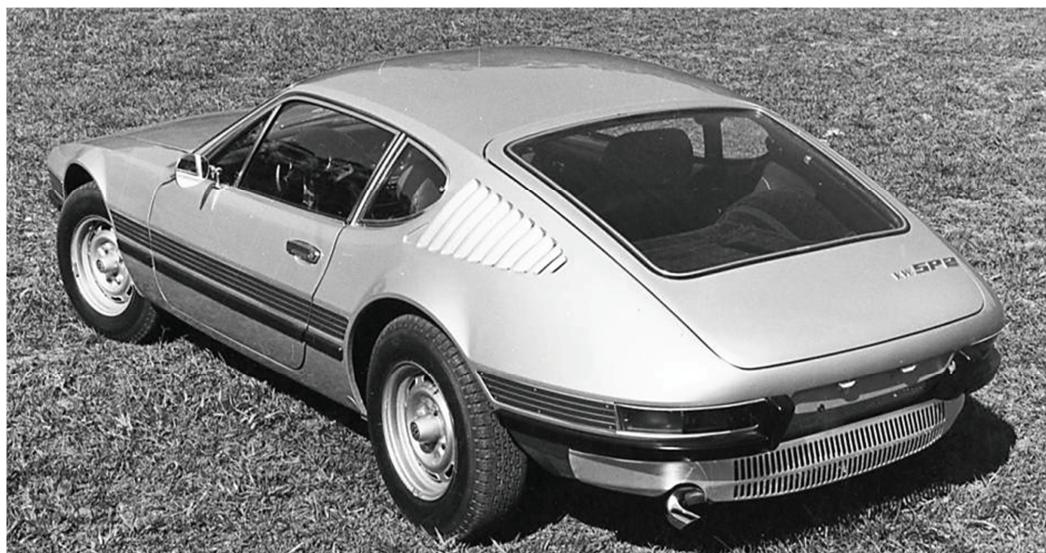
Die Lederausstattung gab es nur gegen Aufpreis. Zusammen mit einem Sport-Lenkrad, sechs Anzeigen in der Instrumententafel des Armaturenbrettes und einer dreiteiligen Mittelkonsole war der spätere VW SP2 für die damalige Zeit luxuriös ausgestattet. Fotos: Almap/VW do Brasil

## VW SP1/VW SP2

Volkswagen do Brasil begann mit der Produktion des Sport-Coupés im Juni 1972, bis Februar 1976 wurden insgesamt 10.205 Einheiten gebaut. Das Sport-Coupé gab es in zwei Ausführungen, einen VW SP1 und einen VW SP2. Äußerlich identisch unterschied sich der VW SP1 von seinem Bruder nur durch eine schlichtere Innenausstattung und einen um 11 PS schwächeren Motor (54 PS DIN). Da der Kaufpreis für den VW SP1 nur unwesentlich niedriger als für den SP2 lag, wurden von 1972 bis 1974 nur 84 Einheiten verkauft.



Das Volkswagen SP2-Coupé bei seiner Vorstellung am 26. Juni 1972. Fotos: Almap/VW do Brasil



### Quelle:

Bues, Claus-Thomas 2022: Volkswagen SP2 - Historie und Dokumentation. Verlag tradition, ISBN: 978-347-51408-9. 146 Seiten.

# Einführung

Schon kurz nach Einführung der ersten Automobile auf dem Markt tauchten auch die ersten Modellautos auf. In Deutschland produzierten etwa Märklin, Bing oder Carette bereits kurz nach 1900 aufwendige Nachbildungen von Automobilen aus Blech. Diese Modelle - als Spielzeug für die Söhne wohlhabender Eltern gedacht - waren in größeren Maßstäben gehalten und verfügten über ein Federwerk oder einen Dampfmotor.

Auch nach dem ersten Weltkrieg wurden in ganz Europa große Blechmodelle mit vielfältigen Funktionen hergestellt. Berühmt wurden etwa die originalgetreuen Modelle in den Maßstäben 1:8 bis 1:11, welche die französische Automobilfirma Citroën in den 1920er-Jahren nach Vorbildern aus ihrem aktuellen Angebot anfertigen ließ, oder die ab 1936 hergestellten Blechautos der deutschen Firma Schuco.

Günstiger als die Blechautos waren Modellautos in kleineren Maßstäben aus Bleiguss und später Zinkdruckguss (Diecast-Modelle). Eine der ersten Firmen, die dieses Material für Spielzeugautos benutzte, war ab 1911 der amerikanische Hersteller Tootsietoy. In den 1930er-Jahren begann die Produktion von Diecast-Modellen, die zur Modelleisenbahn der Spurweite 0 (Maßstab ca. 1:43) passten. Nach dem zweiten Weltkrieg folgten die äußerst erfolgreichen britischen Firmen Matchbox (ab 1948) und Corgi (ab 1956).<sup>1</sup>

In den 1960er-Jahren erlebte Blechspielzeug seine Blütezeit, allerdings handelte es sich damals weitgehend um japanische Produkte. Diese waren günstiger als europäische Modelle und boten deutlich mehr Spielwert. Die Japaner waren bis Ende der 1960er extrem erfolgreich, dann wurden auch sie immer mehr von Diecast-Produkten verdrängt.<sup>2</sup> Hinzu kam, dass die Nachfrage nach Blechmodellen mit vielen Spielfunktionen sank, da mit elektrischen Autorennbahnen, Plastikbausätzen und später funkfernsteuerten Autos neue Konkurrenz aufgetaucht war. Manche Blechautoproduzenten versuchten sich an Funktionsmodellen im neuen Werkstoff Plastik, andere begannen mit der Herstellung von Diecast-Modellen und viele schlossen ihre Tore für immer.<sup>1</sup>



Foto: Sérgio Campos

Gegen Ende der 1960er-Jahre beherrschten die Hersteller von Diecast-Modellen im Maßstab 1:43 aus Großbritannien, Frankreich, Italien und Deutschland den Markt für Modellautos. Ihre Modelle wurden immer detaillierter und originalgetreuer: Corgi stellte ab 1956 Modelle mit Verglasung und Inneneinrichtung her, Solido führte die funktionstüchtige Federung und bewegliche Türen ein und auch Tekno aus Dänemark und die italienischen Firmen Politoys, Mebetoys und Mercury präsentierte äußerst aufwendige Modelle. In den 1970er-Jahren wurden die Modellautos im Maßstab 1:43 wieder einfacher: Typgerechte Felgen auf Gummireifen wurden durch einteilige, auf Schnellaufachsen angebrachte Plastikräder ersetzt. Dies erhöhte den Spielwert und half Kosten zu sparen, zumal auch viele Diecast-Hersteller in der Rezession der 1970er-Jahre in wirtschaftliche Probleme gerieten. In den 1970er-Jahren setzte aber auch

- zuerst in Italien - ein Trend hin zu größeren Diecast-Modellen ein: Firmen wie Bburago, Polistil und Mebetoys präsentierte detailreiche und relativ preiswerte Modelle in den Maßstäben 1:24/25 und bald darauf auch 1:16/18. Diese Modelle hatten zwar außer zu öffnenden Türen und Hauben kaum Spielfunktionen, erfüllten aber mit ihrer originalgetreuen Ausführung den anscheinend auch

nach dem Ende des Blech-Zeitalters noch bestehenden Bedarf an hochwertigen Modellautos in größeren Maßstäben. Für solche Modelle interessierten sich auch immer mehr erwachsene Sammler.<sup>1</sup>

Zu den wichtigsten brasilianischen Firmen für Spielzeugautos gehörten in den 1970er- und 1980er-Jahren die Firmen Atma, Bandeirante, Elka, Estrela, IFA, Joreal, Mimo, Troll und Uirapuru.<sup>3</sup>

In den 1980er- und vor allem den 1990er-Jahren erschienen neue Direktversender auf dem Markt und auf Modellautos spezialisierte Fachgeschäfte kamen den Bedürfnissen der erwachsenen Kundschaft entgegen. Immer mehr Hersteller boten Modelle mit geringem Spielwert, aber hoher Detailtreue an, die nicht mehr für einen Einsatz im Kinderzimmer und Sandkasten, sondern als Schmuckstück für das Wohnzimmer gedacht waren. Bereits in den 1970er-Jahren hatten sich Hersteller von Kleinserienmodellen aus Resin (spezieller Kunststoff) und Weißmetall mit ihren Produkten vor allem an

erwachsene Sammler gerichtet.<sup>1</sup> Ab Mitte der 1980er-Jahre machten dann neue Anbieter - wie Plumbies, Provence Moulage, Starter, FDS etc. - dieses Konzept mit immer besseren Modellen populär.<sup>2</sup> Mit der besseren Detaillierung stiegen aber auch die Preise und zahlreiche Hersteller verlegten ihre Produktion aus Kostengründen in den Fernen Osten. Das Angebot an detaillierten Sammlermodellen wurde immer größer, wobei heute weltweit die Modelle in den Maßstäben 1:43 und 1:18 am weitesten verbreitet sind.<sup>1</sup>

Ein neuer Trend in verschiedenen Märkten ist seit dem Jahr 2000 das Aufkommen von Sammelserien mit preiswerten, aber gut detaillierten Modellen. Diese Modelle werden entweder am Kiosk oder per Abonnement verkauft und sollen neue Zielgruppen für das Hobby erschließen. Außerdem erschienen neue Produzenten wie Spark und Neo, die an der Schnittstelle zwischen Groß- und Kleinserienproduktion angesiedelt sind. Sie stellen in China sehr detaillierte Modelle aus Resin in großer Vielfalt her, die in ihrer Machart an europäische Kleinserienmodelle erinnern, aber wesentlich günstiger angeboten werden. Im Maßstab 1:18 sind hoch detaillierte Modelle in einem höheren Preissegment in den vergangenen Jahren wichtiger geworden, aber auch die Qualität der günstigen Modelle in diesem großen Maßstab hat sich markant verbessert. Solche Kleinserienmodelle werden in kleiner Auflage von Hand gefertigt, in der Regel aus Resin oder Weißmetall. Mit Abstand am weitesten verbreitet bei Kleinserienmodellen ist der Maßstab 1:43, doch gibt es auch Modelle in den Maßstäben 1:24 und größer. Die ersten Kleinserienmodelle im Maßstab 1:43 entstanden Anfang der 1970er-Jahre in England und bald darauf folgten Hersteller aus aller Welt.

Kleinserienmodelle im Maßstab 1:43 sind entweder aus Resin oder Weißmetall gegossen, werden als Bausatz oder Fertigmodell angeboten und sehr filigrane Teile (Fotoätzteile) sind heute selbstverständlich. Bei Fertigmodellen sind die Modelle perfekt lackiert und werden in staubdichten kleinen Vitrinen mit Umkarton geliefert.<sup>1</sup>

### Modelle aus Diecast

Diecast ist ein Sammelbegriff für Großserien-Modelle aus Zinkdruckguss. Das Metall ist eine Legierung aus Zink (dominierend), Magnesium und Aluminium, manchmal unter Zugabe von Kupfer. Andere Bezeichnung: Zamac. Die Formen bestehen aus hartem Stahl und sind

sehr kostspielig. Deshalb ist eine Produktion von Diecast-Modellen nur bei hohen Stückzahlen rentabel. Aus dem gleichen Grund werden Kleinteile bei diesen Modellen in der Regel nicht aus Metall, sondern aus Plastik nachgebildet, damit die Produktionskosten nicht zu hoch werden.<sup>1</sup>

### Modelle aus Weißmetall

Modelle aus Weißmetall bestehen aus einer (von den Herstellern geheimgehaltenen) Legierung aus Zinn, Blei und Antimon. Die Gießformen zur Herstellung sind aus Hartgummi. Weißmetall-Modelle sind schwerer als Diecast-Modelle und werden von Hand und in kleinen Serien hergestellt (Kleinserienmodelle).<sup>1</sup>

### Modelle aus Resin (Resine)

Resin ist ein Zweikomponenten-Kunstharz. So wird die Polyurethan-Gießmasse bezeichnet, die zur Herstellung von Kleinserienmodellen verwendet wird. Der Werkstoff erlaubt im Vergleich zu Metall die Herstellung von weniger teuren und komplexeren Formen. Die Gußformen, die aus weichem Gummi bestehen, werden aber stärker abgenutzt und können deshalb nur für eine begrenzte Zahl von Abgüssem verwendet werden.<sup>1</sup>

### Modelle aus geblasenem Weichkunststoff

Mit der Expansion der Automobilindustrie kamen auch immer mehr Firmen auf den Markt, die Spielzeugautos aus Extrusionsblasformen (Hohlkörperblasen) herstellten. Diese Modelle waren besonders preisgünstig und robust und eigneten sich so auch für kleine Kinder und das Spielen im Sandkasten. Diese Autos bestanden nur aus der Karosserie und zwei Metallachsen mit aufgesteckten Plastikrädern.<sup>3</sup>



Foto: Sérgio Campos

Das Extrusionsblasverfahren ist ein Verfahren der Kunststoffverarbeitung zur Herstellung von Hohlkörpern aus thermoplastischen Kunststoffen. Dabei wird das aufgeschmolzene Polymer über eine Förderschnecke durch eine Düse gepresst, so dass ein schlauchförmiger Vorformling entsteht. Dieser wird anschließend in eine Blasform übergeben und durch Innendruck den Innenkonturen der Form angepasst (Blasformen).<sup>4</sup>

### Maßstäbe

Mitte des 20. Jahrhunderts wurden Modelle im Maßstab 1:87 anfänglich als Zubehör für Modelleisenbahnen angeboten, aber spätestens in den 1970ern entwickelten sich diese Modelle zu begehrten Sammlerobjekten. He-

rausragend zu nennen ist an dieser Stelle die Firma WIKING. Schon in den 1960ern waren WIKING-Modelle die ersten offiziellen Werbemodelle für Volkswagen. Bis heute ist 1:87 der wichtigste Maßstab für Werbemodelle der Autohersteller. Modellautos in den Maßstäben kleiner als 1:87 werden heute meist nur als Zubehör zur Modelleisenbahn in der Spurbreite kleiner als HO betrachtet.<sup>2</sup>

Zahlreiche Spielzeugmodelle sind in verschiedenen, eher kleineren Maßstäben zwischen 1:55 und 1:76 gehalten ("3-Inch-Modelle", ca. 7,5 Zentimeter lang: Matchbox, Hot Wheels), doch steigt auch die Zahl von gut definierten Diecast-Modellen in Maßstäben wie 1:64 (besonders beliebt in den USA), 1:72 und 1:76 (Modelle in dieser Baugröße passen zu den britischen Modelleisenbahnen der Spurweite 00 und sind deshalb vor allem in Großbritannien populär). Der weltweit am weitesten verbreitete Maßstab für Modellautos ist aber 1:43 (Länge ca. 10 Zentimeter). Modelle dieser Baugröße passen zu der (in früheren Zeiten weit verbreiteten) Modelleisenbahn mit der Spurweite 0. Modelle von Nutzfahrzeugen sind oft im Maßstab 1:50 gehalten. Der Maßstab 1:35/1:36 wurde in den 1970er- und 1980er-Jahren bei englischen Herstellern und bei Werbemodellen der Firma Mercedes-Benz genutzt, während der Maßstab 1:32 - früher eine beliebte Größe im Modellbau - heute nur noch für elektrische Autorennbahnen und bei Modellen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen von Bedeutung ist. Bei größeren Fertigmodellen war in den 1970er- und 1980er-Jahren die Baugröße 1:24/1:25 (Länge ca. 18 Zentimeter) sehr beliebt. Dieser Maßstab ist nach wie vor die wichtigste Größe bei Plastikbausätzen und hat auf dem amerikanischen Markt und bei Kleinserienmodellen einige Bedeutung. Der Erfolg der italienischen Firma Bburago mit ihren Großmodellen im Maßstab 1:18

(Länge ca. 25 Zentimeter) hat indes dazu geführt, dass heute eine ganze Reihe anderer Großserienproduzenten Großmodelle in 1:18 anbieten. In den Maßstäben größer als 1:18 sind bisher erst vereinzelte Fertigmodelle für Sammler entstanden.<sup>1</sup>

## VW SP-Modelle

Modelle des VW SP1/SP2 gibt es vor allem von brasilianischen Anbietern, da das Sport-Coupés von VW do Brasil ursprünglich nur für den südamerikanischen Markt vorgesehen war. Die zunehmende Beliebtheit des VW SP2 auch in anderen Regionen der Welt machten ihn jedoch über die brasilianischen Grenzen hinaus bekannt und veranlasste Firmen, wie z.B. aktuell Ottomobile in Frankreich, ein Modell des VW SP2 herauszubringen.

Die Modelle des Sport-Coupés gibt es in verschiedenen Maßstäben, Materialien und Qualitätsausführungen. Das aufwendigste, jemals gefertigte SP2-Modell stammt von Volkswagen do Brasil selbst und entstand 1971 während der Entwicklungsphase des Sport-Coupés. Es hat einen Maßstab von 1:4. Das kleinste Modell im Maßstab von 1:98 wurde in Kleinserie in den 1990er-Jahren von einer Firma in Rio de Janeiro hergestellt.

## Quellen:

- <sup>1</sup> Beck, Daniel o.J.: Modellauto-Sammeln von A bis Z. <https://www.automodelli.ch/geschichte-vom-modellauto.html> (aufgerufen am 03.04.2022).
- <sup>2</sup> Houchangnia, Fabian 2023: Mitteilung via e-mail vom 19.06.2023.
- <sup>3</sup> Matos, Rodrigues und Márcio, José 2020: As indústrias de brinquedos no Brasil. <http://blogdomjrodrigues.blogspot.com/2020/10/as-industrias-de-brinquedos-no-brasil.html> (aufgerufen am 06.09.2022).
- <sup>4</sup> Anonymus o.J.: Extrusionsblasformen. <https://de.wikipedia.org/wiki/Extrusionsblasformen> (aufgerufen am 07.09.2022).



Sammlung von modifizierten Modellen der Serie „Carros Nacionais 2“ in allen 44 Farben, die Volkswagen do Brasil für sein Sport-Coupé anbot. Modelle im Maßstab 1:36 (siehe Seite 18), ausgestellt während der Treffen des VW SP2 Clubs.

# Anbieter

Weltweit gibt es mehr als hundert Hersteller von Fahrzeugmodellen, die eine noch größere Zahl von Anbietern mit ihren Produkten beliefern. Viele Anbieter lassen ihre Modelle heutzutage in den Ländern des Fernen Ostens produzieren und machen aus dem Hersteller meist ein Betriebsgeheimnis. Dazu kommen noch unzählige Kleinserienhersteller, die ihre Modelle meist in Resin und nur in Serien von 10 bis 100 Stück auf den Markt bringen.

Da einige Anbieter bzw. Hersteller von Modellen des VW SP2 bereits kurz nach Produktionsbeginn des Sport-Coupés mit dem Verkauf ihrer Spielzeugautos begannen, sind diese Modelle annähernd 50 Jahre alt. Dies trifft insbesondere für die Fahrzeuge aus geblasenem Weichkunststoff zu, und so manche dieser Firmen ist im Laufe der Jahrzehnte auch wieder vom Markt verschwunden.



**EXTRA**



**Model Car World®**





## Anbieter: Altaya - Brasilien

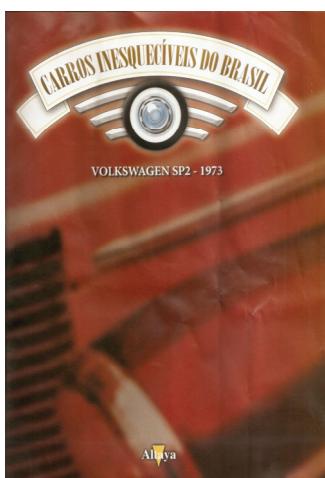
Hersteller: PCT - VR China / IXO Models®

Serie: Carros Inesquecíveis do Brasil

Diecast - Maßstab 1:43

Im Jahr 2012 brachte der zum Verlag Editora Planeta DeAgostini® do Brasil gehörende Verlag für Kioskprodukte „Altaya“ eine Zeitschrift mit dem Titel „Carros Inesquecíveis do Brasil“ heraus, die in zweiwöchigem Abstand über unvergessene Automobile in Brasilien informierte. Hinzu kamen 50 Modelle von in Brasilien zwischen 1950 und 1990 gebauten Automobilen.<sup>1</sup> Die beliebte Reihe wurde in der Januar-Ausgabe 2013 mit der Vorstellung des VW Sport-Coupés fortgesetzt und auf den Seiten 318 bis 325 ausführlich über die Entstehungsgeschichte des Volkswagen SP2 und seine problematischen Seiten sowie seine Technik berichtet.<sup>2</sup>

Editora Planeta DeAgostini® ist ein spanischer Comic-Verlag als Joint Venture zwischen dem spanischen Verlag Planeta und dem italienischen Verlag DeAgostini. Planeta DeAgostini® hat Zweigstellen in Argentinien, Brasilien, Mexiko und Portugal.<sup>3,4</sup>



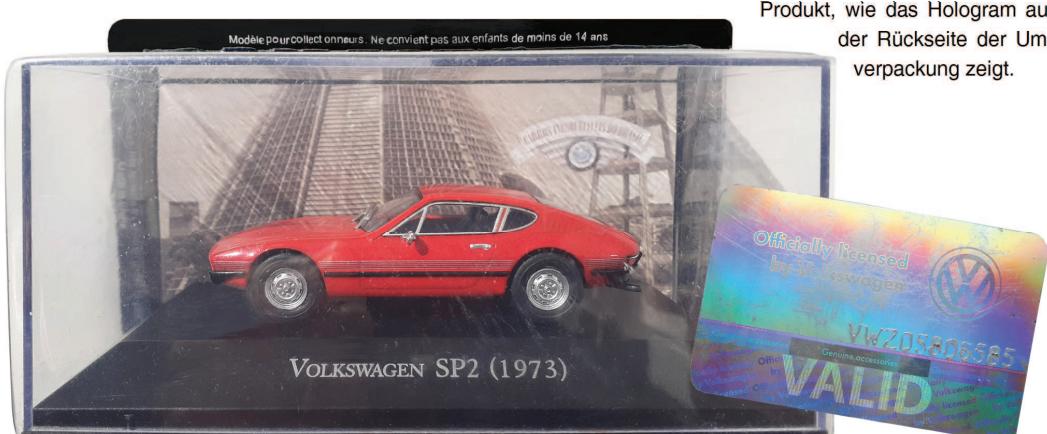
Der von Altaya zusammen mit dem achtseitigen Informationsheft angebotene rote Volkswagen SP2 aus dem Jahr 1973 war ein Produkt der Firma Premium & Collectibles Trading Co. Ltd. Die Firma PCT wurde vom Franzosen Bernard Peres 1976 gegründet und hat seit 1996 ihren Sitz in der chinesischen Freihandelszone Macau. Gemeinsam mit seinen beiden Söhnen leitet er das Familienunternehmen mit Dependancen in der VR China (Chenzen, Hong Kong), Bangladesch, Frankreich und Russland.<sup>5</sup>

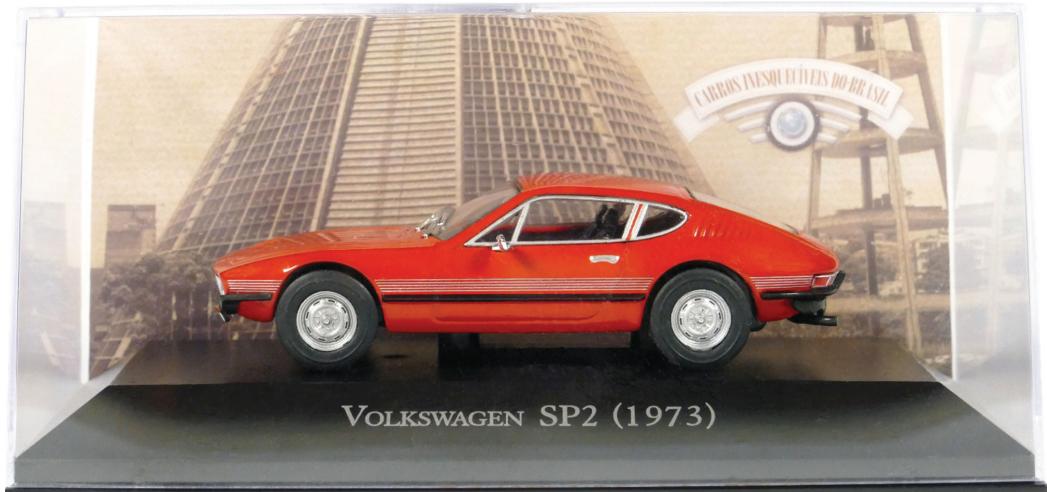
Zur PCT-Gruppe gehören seit 1988 die Sonic International (Toys) Ltd. mit einem Produktionsstandort in Hong Kong (VR China) und die Sonic (Bangladesh) Limited, die seit 2013 in Nilphamari (Bangladesch) produziert.<sup>6</sup> Dort werden hochwertige Diecast-Modelle hergestellt, welche über die Marke IXO Models® in den Vertrieb gehen. Zu den Großkunden der PCT-Gruppe gehören u.a. Verlagshäuser wie Hachett, Salvat, die Editora Globo S.A., die Editora Planeta DeAgostini® do Brasil oder Altaya.<sup>7</sup>

Das aus hochwertigem Metallguss gefertigte Modell in der Farbe Vermelho Montana (Berg-Rot) mit Anbauten aus ABS-Kunststoff ist 87 mm lang, 38 mm breit und 29 mm hoch. Es ist eher spärlich bemalt und hat eine für diesen Maßstab relativ originalgetreu nachgebildete Innenausstattung.

Geliefert wurde das Modell in einer durchsichtigen Acryl-Box mit einem Hintergrundbild der Kathedrale von Rio de Janeiro, die sich in einer Umverpackung befindet. Dabei handelt es sich um ein von Volkswagen lizenziertes

Produkt, wie das Hologram auf der Rückseite der Umverpackung zeigt.





Die Bemalung ist nicht immer zufriedenstellend, wie die schwarze Linie unterhalb des roten Seiten-Zierstreifen auf der Beifahrerseite zeigt. Der Außenfspiegel (Bild in der Mitte) und das rechte, hintere Rücklicht (Bild auf der nächsten Seite) sitzen nicht sauber in der Karosserie.

## Quellen:

- <sup>1</sup> Anonymus 2013: Coleção Carros Inesquecíveis do Brasil. Gazeta do Povo.  
[https://www.gazetadopovo.com.br/automoveis/  
colecao-carros-inesqueciveis-do-brasil-  
erex5c3t76sfec8r2eih9am/](https://www.gazetadopovo.com.br/automoveis/colecao-carros-inesqueciveis-do-brasil-erex5c3t76sfec8r2eih9am/)  
(aufgerufen am 02.04.2022).
- <sup>2</sup> Sharp, Bob 2012: História em Miniatura. E que Miniaturas!  
[http://www.autoentusiastasclassic.com.br/2012/07/  
historia-em-miniatura-e-que-miniaturas.html?m=0](http://www.autoentusiastasclassic.com.br/2012/07/historia-em-miniatura-e-que-miniaturas.html?m=0)  
(aufgerufen am 02.04.2022).
- <sup>3</sup> Anonymus o.J.: Planeta DeAgostini.  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Planeta\\_DeAgostini](https://de.wikipedia.org/wiki/Planeta_DeAgostini)  
(aufgerufen am 02.04.2022).
- <sup>4</sup> Anonymus o.J.: Der Ort, an dem du deine Leidenschaften sammeln und aufbauen kannst.  
<https://www.deagostini.com/de/>  
(aufgerufen am 02.04.2022).
- <sup>5</sup> Anonymus 2023: Premium & Collectibles Trading Co.  
<https://www.premium-collectibles.com/pct>  
(aufgerufen am 02.04.2022).
- <sup>6</sup> Anonymus o.J.: Crafting car models in Bangladesh.  
[https://www.tbsnews.net/panorama/crafting-car-  
models-bangladesh-62875](https://www.tbsnews.net/panorama/crafting-car-models-bangladesh-62875)  
(aufgerufen am 05.04.2023).
- <sup>7</sup> Beck, Daniel o.J.: Daniel Becks Modellauto-Sammlung. IXO.  
[https://modelcars.mbeck.ch/model.php?lang  
=d&mode=search&herst= ixo&info=herst](https://modelcars.mbeck.ch/model.php?lang=d&mode=search&herst=ixo&info=herst)  
(aufgerufen am 02.04.2022).



Die Innenausstattung gibt die wichtigsten Elemente des Innenraumes in einfarbig schwarzem Kunststoff wieder.





Foto: João Carlos Ferreira Guedes