



Ford Mustang 2015. Der Auftritt in Blau verleiht dem 5-Liter-Sportcoupé einen feinen Auftritt. Jetzt liefert Maisto zu seinem 18er den kleineren Bruder nach.



Die neue Corvette, die andere Corvette: Das Cockpit ist nach vorne gerückt, denn der Motor hat seinen neuen Platz hinter den Sitzen gefunden.

Die Charakterfrage

Der Maßstab 1:24 bietet Haptik zum Taschengeldpreis. Mit dem Ford Mustang 2015 und der Chevrolet Corvette C8, beides US-Musclecars in x-ter Generation, macht Maisto die Entscheidung nicht schwer, so groß sind die Unterschiede im Auftreten. Der Mustang steckt in feinem Zwirn, die Corvette im Kampfanzug. Da ist der Kauf eine Charakterfrage.

Beginnen wir mit dem gewohnten, dem feineren der beiden amerikanischen Sportwagenikonen. Der Ford Mustang gehört bei Maisto sozusagen zur Kernfamilie. Im Maßstab 1:18 kennt man das 2015er Modell seit Frühjahr 2017 in der Farbe Dunkelblau, die dem US-Musclecar ein unaufdringlich-feines Aussehen verleiht. Jetzt kleidet Maisto auch das kleinere Pendant im Maßstab 1:24 so ein, eine willkommene Farbvariante.

Das Ältere der beiden US-Sportcoupés wirkt noch immer zeitgemäß, und weil seine Form nicht neu im Programm ist, bringt er noch die Tugenden zu öffnender Teile mit. Motorhaube und Türen lassen sich öffnen, im langen Bug ist eine reliefartig geprägte schwarze Plastiklandschaft zu erblicken, da sorgt vor allem eine gesilberte Querstrebe für Farbe und der Aufdruck 5.0 bestärkt das gute Gefühl, dass Hubraum über alles geht. Das Original zeigt jedenfalls auch nicht viel mehr Farbe. Der Innenraum ist aus umfangreich detailliertem, schwarzem Kunststoff mit ausgeformten Sitzen, silbernen abgesetzten Tasten im Lenkrad und Umrandungen von Lüftungsdüsen sowie mit Pedalen im blanken Edelstahl-Design ausgestattet – das gehört inzwischen auch beim Maßstab 1:24 zum Standard.

Außen überzeugt das Mustang-Modell durch eingesetzte Leuchteinheiten mit vorbildlichen Strukturen und sauber eingepassten Scheiben, die beim Durchblicken aber ein leicht

schlieriges Bild erzeugen. Sonst passt alles, bis hin zu den sauber aufgezeichneten Niederquerschnittreifen. Aber wer ihn mit dem 1:18er vergleicht, Wert auf größeren Wert auf Detailtreue legt und auch mehr bezahlen will, der dürfte eher zum größeren Maisto-Modell greifen, weil sich da bei einem stabilen Diecastmodell die Konturen besser herausarbeiten lassen. Aber sehen lassen kann sich der Kleine neben seinem großen Bruder allemal, er bietet ein topp Preis-Leistungsverhältnis. Zum Taschengeldpreis.

Vom solch feinem Auftritt will die Corvette C8 so gar nichts wissen. Das Stingray Coupé 2020 tritt in auffälligem Hellgelb auf, fast schon eine Alarmfarbe, kontrastiert durch komplett schwarze Räder und schwarze Absetzungen an den mehrfach vorhandenen Luften- und Luftauslassöffnungen, dazu schwarze Doppelstreifen, die bei Ford als „Go Faster“-Streifen bekannt sind und bei der Chevrolet Corvette gewiss nicht das Gegenteil bedeuten. Die Corvette-Generation C8 unterstreicht den



Die Motorhaube lässt sich zwar öffnen, aber der Blick in den Innenraum ist weitaus aufschlussreicher, denn Maisto hat viel hellen Metallglanz angedeutet, von den Pedalen bis zu den Belüftungsdüsen.

Anspruch Chevrolets, den „ikonischsten“ Sportwagen Amerikas zu bauen. Und der sieht ganz anders aus als seine Vorgänger, bei denen der Fahrer – auch die Fahrerin – über eine lange Motorhaube blicken durften. Das 6,2 Liter V8-Triebwerk geht jetzt hinten zur Sache, es sitzt den Passagieren förmlich im Nacken, aus dem Front- ist ein Mittelmotorsportwagen geworden. Ergo braucht man keine lange Fronthaube mehr, was davon übrig geblieben ist, fällt flach nach vorne ab. So konnte die Armaturentafel um gut 40 Zentimeter nach vorne gesetzt werden, die veränderte Gewichtsverteilung verspricht deutliche Vorteile bei Längs- und Querdynamik. Clou: In Ortslagen kann die Vorderachse auf Knopfdruck um 40 Millimeter abgesenkt werden, um beispielsweise Bodenwellen in Langsamfahrzonen besser queren zu können und die tief liegende Karosserie vor Schlaglöchern oder Bord-

steinkanten zu schützen – wenn das Auto unter 38 km/h fährt. Und was moderne Assistenzsysteme leisten können, macht sich daran bemerkbar, dass sich über GPS im automatischen Betrieb bis zu 1000 derartiger Örtlichkeiten speichern und programmieren lassen. Bei höheren Geschwindigkeit kümmern sich gleich fünf Fahrmodi darum, dass der Charakter des 502 PS starken Wagens möglichst effizient mit dem Fahrstil des Fahrers harmoniert.

Maisto braucht sich um solchen technischen Firlefanz nicht zu kümmern und macht in bekannter Diecast-Manier ein Modell zum Taschengeldpreis, das nach wie vor über zu öffnende Türen verfügt und Einblick in den schwarz dominierten Innenraum erlaubt, der aber auch durch die fehlenden

Türscheiben schon gut einsehbar ist. Akzente gibt es hier weniger als im Mustang, den neuen Wohnort des Triebwerks darf man nur durch eine kleine Scheibe erkunden. Vorne und hinten geht nichts auf, obwohl durchgezogene Spalte – wie bei den Türen – den Eindruck vermitteln, dass da doch was aufgehen könnte.

Dem ist hier aber nicht so. Die beiden kleinen Kofferräume vorne und ganz hinten hätten auch optisch nichts zu bieten, was diesen kon-

Die Corvette C8 unterstreicht den Anspruch Chevrolets, den „ikonischsten“ Sportwagen Amerikas zu bauen.

struktiven Aufwand in der Preisklasse unter 20 Euro rechtfertigen würde.

So bleibt der Blick auf eine grell lackierte Silhouette, ein Kampfanzug, schwarz abgesetzt. Das Kontrastmodell zum Mustang. Chevrolet bietet die Corvette C8 in den Staaten in der Einstiegsversion schon für unter 60 000 Euro an. Wäre er in Rot lackiert, so könnte mancher Poser den Eindruck erwecken, einen neuen Ferrari zu fahren. Und wenn die kleine Corvette in Rot kommt, darf sie gerne mit den Bburago-Ferraris Bekanntschaft machen.

● 31508 Ford Mustang 2015, blau,
● 31527 Chevrolet Corvette C8 Stingray Coupé 2020, gelb/schwarz. Beide Fertigmodelle aus Zinkspritzguss mit Kunststoffteilen, Straßenpreis je unter 20 €.

Hans-Joachim Gilbert



Karoseriespalte an Front und Heck lassen vermuten, dass sich nicht nur die Türen öffnen lassen. Doch es lassen sich nur die Türen öffnen, der Mittelmotor kann zumindest durch ein kleines Guckloch erahnt werden. Das kontraststarke, gelb-schwarze Design betont den neuen Auftritt als Supercar, das als 1:24-Modell zum Taschengeldpreis gehandelt wird.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert