



1 M A N

TEXT UND FOTOS VON
GÜNTHER RAUPP.

Die extremsten Touren macht ein Mann für sich alleine.

Aus dieser Erkenntnis formulierte

Klaus Göpfert den programmatischen Titel

"One Man Factory" für sein Tun.

FACTORY

Es sind wenige Gramm eines Suchtstoffs, der Automobil-Enthusiasten betört. Gefährdet sind selbst reife Herren, die nicht selten die Ursache der Sucht in ihrer Garage haben. Was ist das für ein Stoff, der wilde Männer achtsam macht und ruhige zum Schwärmen bringt?

"Gespielt wird nicht damit", sortiert Klaus Göpfert, 45, aus und bestimmt "der beste Platz ist die Vitrine". Göpfert, der die Herstellung des Suchtstoffs professionel betreibt, schafft Automodelle im Massstab 1:43. Er gilt als Stradivari dieses Fachs und bedient abgesehen aus dem bayerischen Bobingen die Crème der Modellsammler in Tokyo, London, Mailand oder Berlin.

Für vollbeladene Frachtschiffe war er einst zuständig. Bruttoregister-Tonnen waren die Masseinheit des Mannes, der uns heute als Guru in die Welt unter die Lupe führt. "Ich war Frachtdisponent einer Schifffahrtlinie und fuhr Rennen in der Formel Ford und Formel 3. Nebenbei baute ich Automodelle. Meine ersten Auftraggeber waren Rennfahrer-



Kollegen wie Jo Schlessler oder Oskar Larrauri, die ihr Rennauto als Modell haben wollten. Aus dem Wunsch von Jochen Mass nach einem Modell seines Schiffs wurde aber nichts."

1:43, das ist die magische Zahl einer Übereinkunft im Modellbau, bei der man sich trifft. Das krumme Zahlenverhältnis ist wohl bedingt durch krumme englische Masse, denn Engländer waren nach dem Krieg die ersten, die in dieser Größenordnung Modelle bauten.

1:43, das ist auch die Lösungsformel, wenn die Sammelleidenschaft in umgekehrtem Verhältnis zum verfügbaren Platz steht. Mancher japanische Sammler, der Millionen-Objekte in sei-

ner Collection fernab draussen auf dem Land beherbergt, möchte seine Schätze im Massstab 1:43 hinter Glas im Office bewundern. Klaus Göpfert zeigt tiefes Verständnis, dass solcherart empfundener Trennungsschmerz natürlich nur mit "Stoff allererster Güte" therapiert werden kann.

1:43, das ist auch eine gehörige Herausforderung. Denn je kleiner der Massstab, desto grösser die Challenge. "In 1:43 lassen sich verschiedene Dinge wesentlich schwerer realisieren, als in einem grösseren Massstab," bekennt Göpfert seine Leidenschaft. "Die Chromringe über's Scheinwerferglas, die bei einem Ferrari 250 GTO angeschraubt sind, die schraube ich auch an." Schraubendurchmesser 0,3 mm.

Modelle dieser Güteklasse sieht der Meister als Kunstobjekte, dem Ziel absoluter "Werktreue" verpflichtet. "Persönliche Interpretationen des Originals verbieten sich, meine Modelle sollen das Original so authentisch wie möglich wiedergeben", so Göpferts Maxime. "Das intensive Charakterstudium des

"ICH HABE EINEN SCHEIBENWISCHER IN 1:43 ENTWICKELT, DER AUS SIEBEN EINZELTEILEN ZUSAMMENGESETZT IST. EIN HOLZLENKRAD HAT EINEN LENKRADKRANZ, BRUCHTEILE EINES MILLIMETERS NUR DÜNN, ABER TATSÄCHLICH AUS HOLZ GEFERTIGT."

Gross und Klein: Bei der Übergabe des Modells an den Sammler Michael Gabel in Berlin treffen Original und Miniatur zusammen.

Vorbilds ermöglicht mir erst den Einstieg in den Bau eines Modells. Bei diesem Kennenlernen bemühe ich mich, auf keinen Fall eine Liebesbeziehung zum Original aufkommen zu lassen. Liebe macht blind und verhindert eine klare Fixierung des Objektes." Göpfert geht dabei stufenweise vor. Stufe eins: "Ich muss mich über die Lebensgeschichte eines Autos genau informieren, die Leute, die es bewegt haben, die gesamte Technik kennen." Danach, Stufe zwei, folgen Fotoaufnahmen und das Abgreifen von genauen Massen. "Dann bin ich schon ziemlich nahe dran und will wissen, wie sich das Auto im Licht bewegt, wie es fährt und wie es klingt," bekennt der Maestro, bevor er die Endphase der Annäherung offenlegt: "Ich will wissen, wie das Auto riecht!"

Klaus Göpferts intensives Registrieren des Originals und seine begnadeten handwerklichen Fertigkeiten münden in einen meisterhaften Prozess der Verkleinerung. Vom Original zum kleinen Modell, dieser Weg aus der Realität unter die Lupe, diese "Implosion ins



FOTO: MICHAEL FÄHRIG

Kleine", sie erfährt ihr Pendant in einer Art "Explosion", einem Blow up "...wenn meine Modelle in einem der hochspezialisierten japanischen Magazine abgebildet werden. Da wird ein winziges 1:43 Modell formatfüllend vierfarbig über eine Doppelseite abgebildet, also zirka sechsfach vergrößert."

Hat sich der sensible Schöpfer der Miniaturen erst mal von dem Schrecken des Anblicks seiner zu Monstern auf-

geschossenen Geschöpfe erholt, kehrt berechnete Zufriedenheit zurück. "Ich entdecke so gut wie keine Mängel."

Detailreichtum und Werkstofftreue sind Faktoren, an denen sich die höhere Wahrnehmung eines Modells entzündet. "Ich habe einen Scheibenwischer in 1:43 entwickelt, der aus sieben Einzelteilen zusammengesetzt ist. Ein Holzlenkrad hat einen Lenkradkranz, Bruchteile eines Millimeters nur dünn, aber tatsächlich aus Holz gefertigt", beschreibt Göpfert den status quo seiner Kunst. "Auch Kohlefaser-Einsatz ist Stand der Technik, wirft aber völlig neue Probleme auf. Denken Sie nur an Belüftungsbohrungen an Brems scheiben, die drei Millimeter Durchmesser aufweisen."

Sagt's und setzt die Lupe wieder auf, die Zeit drängt. Eine betuchte Klientel von Modell-Enthusiasten wartet – dem Meister ergeben – mehr oder weniger ungeduldig Jahre auf "ihr Modell". Denn gemessen an seinem Qualitätsanspruch hat Klaus Göpfert auch den Stress auf 1:43 geschrumpft. **Günther Raupp**

F

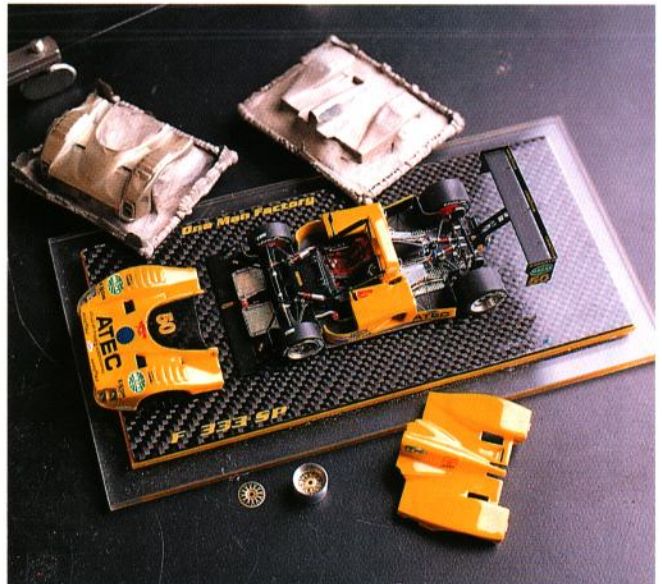
Les commandes de changement de vitesse au volant, le châssis en fibre de carbone et les freins fabriqués dans la même matière sont certes des matériaux répandus dans la construction automobile d'avant-garde. C'est également valable pour un genre de véhicule qui ne

pourra jamais fonctionner. Nous parlons ici des modèles réduits au 1:43, le sommet en matière de modélisme tel que le conçoit Bernd Göpfert. Il s'agit en majorité de modèles uniques, de modèles réduits Ferrari réalisés à la demande d'une clientèle japonaise, anglaise ou ita-

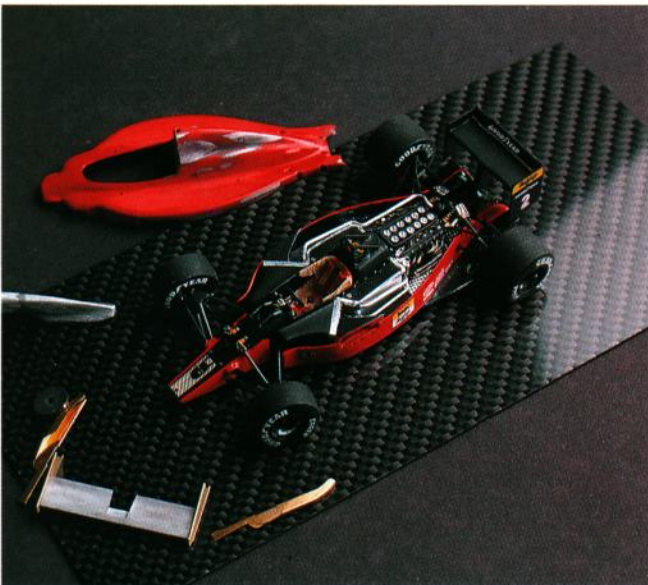
lienne particulièrement exigeante. Comme ils possèdent généralement la voiture en grandeur nature, il leur sera possible de contempler une édition réduite dans leurs bureaux – le prix d'un tel modèle réduit étant égal à celui d'une vraie voiture de la catégorie moyenne...



Die Welt im Kleinen: "Lucy Bell II" (Testa Rossa '57) trifft Formel 1 Bj. '90 und Testa Rossa Bj. '60.



Bodywork: Die nur 0,2 mm dünne Karosserie des Ferrari 333 SP entsteht in einem galvanischen Prozess.



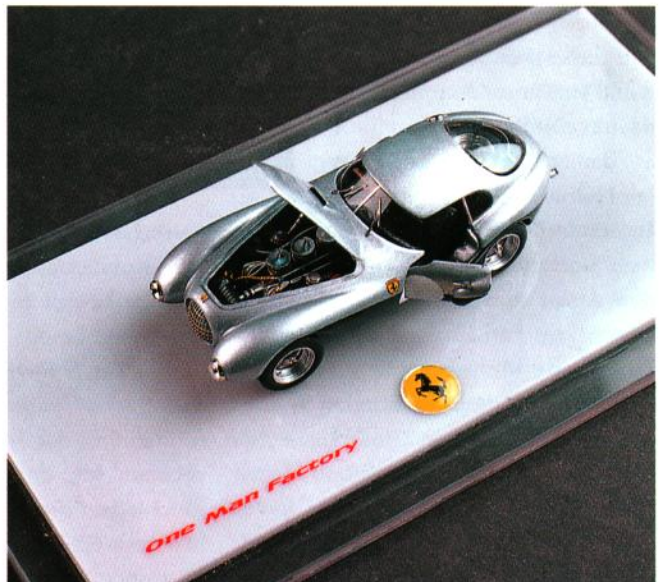
Einblicke: Ferrari 641/2, Oberteil aus 0,3 mm dünn-gefrästem Weissmetall, Spoiler aus fotogeätztem Neusilber.



Wiederbelebung: Gonzales' siegreicher 375 F1 von 1952 entsteht in einer Kleinserie mit allen Details.



Basisarbeit: Eine Karosserieschale von BBR war die Basis für diesen veredelten Daytona Gruppe 4, Le Mans 1973.



Unikum: "Uovo", das Ei, ursprünglich ein Tron-Kit, erfuhr eine tiefgreifende Veredelung.