

Von ihrem MPI-Modell „PPSch-41“, das aus einem Trommelmagazin 71 Geschosse wahlweise als Einzelschüsse oder Dauerfeuer durch seinen luftgekühlten Lauf jagen konnte, bauten die Russen bis zum Sommer 1945 mehr als sechs Millionen Stück.

Doch auch diese Kugelspritzen, begehrte Beutestücke deutscher Ost-Krieger, waren nicht ideal, weil die nur mit einer schwachen Treibladung versehene Pistolenmunition nur auf geringe Entfernungen wirkte. Daher entwickelten die sowjetischen Munitions-Ingenieure eine sogenannte Kurzpatrone mit dem Kaliber (7,62 mm) des weittragenden Repetiergewehrs, jedoch einer geringeren Pulverladung und einem leichteren Geschoss. Für diese „Patrone Modell 43“ fehlte nur noch eines: das angepaßte Allzweck-Schießgewehr – Kalaschnikows große Chance.

Der Tüftler aus Kasachstan entschied sich für ein Gasdrucklade-System, bei dem ein Teil der beim Abfeuern entstehenden Explosionsgase zum Hülsenauswurf, Nachladen und Spannen des Schlagbolzens abgezweigt wird. Wieder und wieder – der Krieg gegen die Deutschen war längst vorbei – änderte Kalaschnikow den Prototyp. Zufrieden war er erst, als sein Gewehr mit einer Visierschußweite von 800 Metern doppelt so weit und viel durchschlagskräftiger schoß als die Kriegs-MPis, jedoch die typischen Vorzüge der Maschinenpistole bewahrte.

Die frohe Kunde kam, wie Ezell schreibt, „eines schönen Tages im Jahre 1949“. Ein Oberst stürmte ins Zeichenbüro und verkündete: „Michail Timofejewitsch, heute haben Sie Grund zum Feiern.“ Kalaschnikows Erzeugnis war „als Ordonnanzwaffe“ von der Roten Armee angenommen worden. Der mit dem Lenin- und Stalin-Preis ausgezeichnete Konstrukteur begründete mit seinem preisgekrönten Gewehr eine ganze Waffenfamilie und ließ bald ein Maschinengewehr mit zahlreichen austauschbaren Teilen des Automaten folgen. Für das Schießen bei sibirischer Kälte ersann er sogar ein rotes Plastikmagazin, damit den Genossen nicht die Finger festfroren.

Offen bleibt unterdes die unter Experten gerne diskutierte Frage, ob Kalaschnikow und sein Entwerfer-Kollektiv das legendäre „Sturmgewehr 44“ nur „nachempfunden“ haben, das die Deutschen im Zweiten Weltkrieg produzierten. Vorläufer-Exemplare des deutschen Sturmgewehrs waren, wie Sachverständige bekannten, den Russen schon 1942 bei den Kämpfen um den „Kessel von Cholm“ in die Hände gefallen.

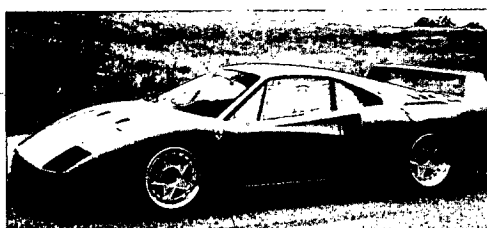
Womöglich, meint Biograph Ezell, habe „das StG 44 den Sowjets einen Denkstoß in Richtung auf das Schnellfeuer-gewehr gegeben“. Ob jedoch die „Fertigungsverfahren beim System Kalaschnikow auf deutschen Ideen beruhen“, werde sich „wohl nie mit letzter Sicherheit klären lassen“.

MODELLAUTOS

Kleine Dramen

Ferrari-Rausch im Maßstab 1:18 – Sammler balgen sich um ein rotes Spielzeugauto.

Drei Monate vor Weihnachten entschloß sich der Hamburger Wirtschaftsjurist Eberhardt Schmidt zum Erwerb seines Traumwagens. Doch statt des Wunschobjekts – eines feuerroten Ferrari F 40 der italienischen Modellfirma Burago im Maßstab 1:18 – zeigten



F-40-Modell-Fan Schmidt, F-40-Original
„So'n richtiget Ferrari-Jahr“

die Verkäufer im Spielwarenladen ihm eine Warteliste: Schmidt kam gerade auf Platz 10.

Seit er im Dezember beliefert wurde, beobachtet er „kleine Dramen“ zu kurz gekommener F-40-Liebhaber: Zornige Sammler, die sich von ihren Lieferanten „förmlich verraten fühlen“ (Schmidt), belagern leergefegte Ferrari-Vitrinen in allen Teilen der Bundesrepublik.

Im Berliner KaDeWe waren 250 Ferraris binnen drei Tagen weg. Per Kleinanzeigen in Münchens „Süddeutscher

Zeitung“ werden Buragos F 40 – empfohlener Ladenpreis: 32,50 Mark – ab 150 Mark offeriert. Auf der Essener Motor Show erzielten Modellhändler jüngst bis zu 250 Mark je Stück, ehe sie das Schild „Hier keine F 40“ aufstellten.

Selbst via Schwarzmarkt ist die Nachfrage nicht zu stillen. Gerd Herbertz, Freiburger Burago-Importeur, hat 20 000 Stück ausgeliefert, aber noch 50 000 Bestellungen offen. Der Händler sieht nur noch darauf, daß seine „Kunden möglichst gleichmäßig unhappy“ bleiben.

Zweifellos ist der F 40 ein besonders gelungenes Spielzeugmodell. Aber der wahre Grund für die entfesselte Sammlerlust ist der Mythos des richtigen F 40: Hinter dem ausverkauften 1:18-Zwerg steht, schwärmt Rainer Heiderstädt, Vorsitzender des „Ferrari-Modell-Clubs“, das Vorbild eines „Über-Autos“.

Anläßlich des 40jährigen Bestehens 1987 produzierte Ferrari ein ganz besonderes Auto. Der F 40 knüpfte nach Preis und Charakter unverhohlen an die Zeit der Herrenfahrer an. Die ursprünglich auf 400, jetzt auf 700 Exemplare limitierte Serie appelliert an die „Sehnsucht, einen straßenverkehrstauglichen Rennwagen zu besitzen“.

So war das Jubiläumsauto „nicht wie einer dieser Softie-Sportwagen mit totaler Ausstattung“ konzipiert worden, wie ein Ferrari-Experte vom Düsseldorfer Autohaus Becker mit Blick auf die Prestige-Modelle der Stuttgarter Konkurrenz frotzelt.

Für 444 000 Mark erhält der Käufer einen kompromißlosen Straßenrenner ohne marktübliche Hilfsttechnik wie Brems- und Lenkservo, ABS oder gar Katalysator. Dafür könnte er beim Wiederverkauf schon jetzt über eine Million Erlösen.

Den Kult um die kleinen Nachfahren heizte der Firmenchef persönlich an. Commendatore Enzo Ferrari schenkte allen Betriebsangehörigen im vergangenen Jahr anläßlich seines 90. Geburtstages je einen F 40 von Burago.

Daß 1988 bei den millionenteuren Originalen, wie auch an der Modell-Theke des Berliner KaDeWe, „so'n richtiget Ferrari-Jahr“ wurde, wie ein Modellhändler sagt, mag nicht zuletzt an tief-sitzendem Marktpessimismus der Gemeinde liegen. Als Firmengründer Enzo im August letzten Jahres starb, gingen seine Anteile vollständig an den Großserien-Multi Fiat über. Nun bangen viele, wie Modellklub-Vorstand Heiderstädt unter seinen Fans vernahm: „Der F 40 war der letzte richtige Ferrari, der von da unten kommt.“ ♦