

spark – ein Blick hinter die Kulissen

Die Firma SPARK verdankt ihre Existenz der Tatsache, dass ihr Gründer Hugo Ripert – wie sein Vater André vor ihm – ein absoluter Auto-Narr und begeisterter Modell-Sammler ist. Hugo hatte vorher schon viele Jahre in der Recherche und Entwicklung für die Modell-Marken Vitesse, Quartzo und IXO gearbeitet, wo er dafür verantwortlich zeichnete, dass auf Basis einer Fotovorlage ein Prototyp und erste Handmuster entstanden und das Modell schließlich in Produktion gehen konnte. Bei einem eng gesteckten Kostenrahmen war es dabei unvermeidlich, Kompromisse in Sachen Detailtreue einzugehen.



Schon in dieser Zeit bei IXO entwickelte Hugo Ripert erste Modelle unter dem Label SPARK, wobei er sich zunächst ausschließlich auf die eher ausgefallenen Fahrzeuge der Le Mans Geschichte konzentrierte, deren Herstellung sich für die damals großen Hersteller wie Minichamps oder IXO nicht zu lohnen schienen. Diese ersten SPARK-Modelle entstanden in kleinen Auflagen von nur 700 bis 1000 Stück. Um sich bei der Entwicklung der einzelnen Produktions-Schritte der neuartigen Resin-Fertigmodelle nicht in die Karten schauen zu lassen, wurden die Karosserien bei einer Firma von Hand gegossen, beim nächsten Hersteller lackiert und schließlich bei weiteren spezialisierten Kleinfirmen in der südchinesischen Provinz Guandong endmontiert und mit Decals dekoriert.

Damit war zwar die permanente Gefahr der Werksspionage einigermaßen eliminiert, doch die vielen beteiligten Hersteller und die großen Entfernungen der Produktions-Standorte machten eine effektive Qualitätskontrolle und pünktliche Auslieferungen so gut wie unmöglich. Was also tun? Ein befreundeter Sammler von Modellen und Auto-Klassikern in Originalgröße überzeugte Hugo Ripert schließlich, es mit einem eigenen Werk in Fernost zu versuchen und sprang auch gleich als Investor mit ein. So wurde der Grundstein für die heutige Firma SPARK gelegt, die es geschafft hat, mit ihrer eigenen Produktionsstätte alle Fertigungs-Schritte unter einem Dach zu vereinen und sich unabhängig von den vielen ständig wechselnden Produzenten in China zu machen.



Der Erfolg von SPARK basiert schlicht darauf, dass es Hugo Ripert gelungen ist, ein kompetentes und unheimlich enthusiastisches Team von Auto-Verrückten von Europa nach Fernost zu holen, die unter einem Dach ihre Begeisterung ausleben können und damit immer wieder innovative Ideen in den Produktions-Prozess einbringen. Es sind also Leute am Werk, die dieselben Interessen haben wie Sie und ich: sie besuchen Rennveranstaltungen, Automuseen und Oldtimer-Events, sie restaurieren alte Autos, fahren Rennen und sammeln Oldtimer und Modellautos.

Das neu gebaute Werk in Zhuhai/China beherbergt heute weit mehr als die anfängliche Ausrüstung zum Gießen der Resin-Karosserien. Inzwischen verfügt man über modernste Zinkdruckguss-Maschinen und hat sich durch einen eigenen Stahl-Formenbau von Zulieferern unabhängig gemacht. Derzeit arbeiten am Hauptsitz



ca. 700 Mitarbeiter und in einem weiteren Werk ganz in der Nähe weitere 300 bei SPARK ausgebildete Fachkräfte am Thema Modellauto.

Bevor jedoch der erste Produktions-Schritt getan werden kann, ist eine intensive Recherche notwendig, um wirklich alle Details eines Originals so authentisch wie möglich nachbilden zu können. Während bei modernen Rennfahrzeugen häufig dreidimensionale Computer-Daten der Autohersteller oder Renn-Teams zur Verfügung stehen, gestaltet sich die Recherche bei ausgefallenen klassischen Rennfahrzeugen oft extrem schwierig. Ohne ein schier unermessliches Archiv an Büchern, Zeitschriften und Fotos, das täglich wächst und vom ehemaligen Auto-Journalisten und Modell-Freak Luigi liebevoll gepflegt und erweitert wird, ist die Realisierung eines Fahrzeugs in 1:43 oder 1:18 gar nicht erst möglich.

Während bei aktuellen Fahrzeugen modernste Cad-Cam-Techniken zum Einsatz kommen, um einen Prototypen zu bauen, greift SPARK bei den vielen historischen Modellen auf die außergewöhnlichen Fähigkeiten von Mitarbeitern zurück, in deren Familien seit Jahrhunderten die Kunst des Elfenbein- und Jade-Schnitzens bis zur Perfektion kultiviert wurde. Die ideale Voraussetzung für diese anspruchsvolle Aufgabe.



Genau genommen ist jedes SPARK-Serienmodell noch heute ein von Hand gebauter Bausatz. Als Hugo Ripert mit seiner noch kleinen Produktion startete, griff er auf das zurück, was es auf dem europäischen Markt an technischen Möglichkeiten gab – und das waren die 1:43 Resin-Bausätze der französischen Marktführer Provence Moulage und Starter oder die britischen bzw. italienischen Weißmetall-Kits z.B. von SMTS oder Racing 43. Die Detaillierung dieser Bausätze hatte schon in den 80er und 90er Jahren u.a. dank der feinen Fotoätzteile ein hohes Niveau erreicht. Das Problem waren die hohen Preise, die ein guter Modellbauer zwangsläufig verlangen musste, um die vielen unlackierten Einzelteile in ein sauber lackiertes Handarbeitsmodell zu verwandeln. Die große Herausforderung bestand also von Beginn an darin, Fachkräfte in China anzulernen, die Präzision und Perfektion eines Handarbeitsmodells garantieren würden, das aber zu einem Bruchteil der europäischen Kosten. Dass das hervorragend gelungen ist, sieht man heute jedem neuen SPARK-Modell an.

Wer ursprünglich aus der Sammler- und Modellbau-Szene stammt – und das ist bei allen Beteiligten von SPARK der Fall – ist natürlich immer auf der Suche nach technischen Verbesserungen und da hat sich in den letzten Jahren in vielen Bereichen technisch einiges getan! Nehmen wir z.B. die Chromleisten um die Fenster vieler klassischer Fahrzeuge. Saß man früher mit dem Farbdöschen von Humbrol und einem Pinsel da, um eine möglichst saubere silberne Linie um die Fenster zu ziehen, waren die ersten Scheibenrahmen aus Fotoätzteilen schon ein erheblicher Fortschritt. Heute verwendet SPARK für Fensterrahmen und viele andere Teile eine hauchdünne Chromfolie, die den Modellen ein sehr realistisches Finish verleiht. Dass man bei der technischen Weiterentwicklung häufig auf neue teure Verfahren zurück greift, die die Optik der Modelle deutlich verbessern, gleichzeitig aber den Preis nicht oder nur moderat erhöht, zeigt, dass es den Machern bei SPARK nicht nur ums reine Geschäft geht.

Als Franzose hatte Hugo Ripert schon von Beginn an das Ziel vor Augen, mit seiner Marke SPARK im Laufe der Jahre alle Fahrzeuge als Modelle zu produzieren, die in der langen Geschichte der 24 Stunden von Le Mans von 1923 bis heute am Start waren. Für dieses Ziel nimmt der Hersteller dabei in Kauf, dass sich besonders ausgefallene, unbekannte oder erfolglose Fahrzeuge nur in sehr kleinen Stückzahlen verkaufen lassen und damit eher Geld kosten als erwirtschaften. Für den spezialisierten Sammler ist es dagegen ein Glücksfall, gerade diese Exoten für die eigene Kollektion erwerben zu können.

Gerade diese kleinen Auflagen lassen sich aber nur mit dem Kunstharz-Werkstoff Resin realisieren, denn hier liegen die Kosten für den Formenbau Welten unter den teuren Stahlformen für ein Metallmodell. Bei einem Diecast-Modell aus Metall wäre es auch undenkbar, kleine Änderungen an Lufteinlässen oder der Aerodynamik, die im Rennsport oft von Rennen zu Rennen an der Tagesordnung waren und sind, nachzubilden. In Resin ist das zu vertretbaren Kosten machbar und so entstehen Modelle, die die oft hochinteressante Entwicklung eines Rennfahrzeugs über eine ganze Saison hinweg dokumentieren. Ein gutes Beispiel dafür sind die klassischen Formel 1 McLaren M7 aus den Jahren 1968 und 1969, die SPARK im Jahr 2014 auf den Markt gebracht hat. In Metall wäre diese Serie undenkbar gewesen. Aber gerade durch diese historische Genauigkeit und technische Präzision hebt sich SPARK seit einigen Jahren von fast allen anderen Herstellern deutlich positiv ab.



Jeder Sammler sieht ein Modell aus einem anderen Blickwinkel und beurteilt ein Sammlerstück nach ganz unterschiedlichen Aspekten: steht für den einen eine perfekte Lackierung im Vordergrund, begeistern den nächsten superfeine fotogätzte Felgen oder Scheibenwischer. Mancher Sammler erfreut sich daran, dass die Zahl der Niete eines angenieteten Frontspoilers exakt dem Original entspricht, übersieht aber, dass die Grundform eines Modells ziemlich daneben geraten ist. SPARK bemüht sich sehr, all' diesen Aspekten Rechnung zu tragen.

Jedes neue Modell wird vom gesamten Team genau in Augenschein genommen und zwar vom ersten unlackierten Karosserie-Spritzling bis zum ersten fertig mit Decals beklebten Handmuster. Dabei geben ein ehemaliger europäischer Motor-Journalist, zwei französische Profi-Modellbauer und eine Handvoll europäischer Auto-Narren jeweils ihren ganz „eigenen Senf“ dazu und sorgen so dafür, dass eine Modell-Neuheit möglichst allen Ansprüchen gerecht wird.



Man muss schon das gleiche Modell zweier verschiedener Modell-Hersteller nebeneinander stellen und Punkt für Punkt vergleichen, um herauszufinden, welcher Hersteller welches Detail besser gelöst oder die Karosserieform besser getroffen hat. Manchmal ist der Unterschied so frappierend, dass eines der beiden Modelle schlicht und einfach daneben geraten sein muss. Perfektion ist dabei unmöglich, denn gerade bei Fahrzeugen, die im Original nicht einmal mehr im Museum existieren und die nur aufgrund alter Konstruktionszeichnungen und unscharfer Fotos modelliert werden, ist es ein Leichtes, kleine Fehler zu machen.

Bestmögliche Recherche ist also das A und O jeder Neuentwicklung. Gerade alte Rennfahrzeuge der Vor- und frühen Nachkriegszeit wurden aus verschiedenen Blickwinkeln und mit völlig unterschiedlichen Kameras aufgenommen. Jedes Objektiv, jede unterschiedliche Brennweite, Schatten oder Lichtreflexe lassen eine Karosserieform unterschiedlich erscheinen. Häufig wird in wahrer Detektivarbeit über Jahre nach weiterem Fotomaterial geforscht, um überhaupt die Chance zu haben, ein altes Rennfahrzeug authentisch nachzubilden. Das riesige, ständig gepflegte SPARK-Archiv ist also eine wesentliche Basis für die Herstellung präziser Modelle. Auch daran lässt sich gut ablesen, dass bei SPARK nicht nur Geschäftsleute am Machen sind, sondern echte Enthusiasten.

Erst mit dem Werkstoff Resin wurde es möglich, die vielen kleinen Unterschiede zwischen verschiedenen Fahrzeugen des gleichen Typs bei ein und demselben Rennen heraus zu arbeiten. Produzierten andere Hersteller früher eine identische Metall-Karosserie, die dann nur unterschiedlich lackiert und beklebt wurde, kann SPARK in Resin alle feinen Details im Bereich der Lufteinlässe oder der Flügel-Profile und -Einstellungen akkurat nachbilden. Bestmögliche Modelle in dieser Preisklasse, das ist das hohe Ziel, das man sich bei SPARK von Beginn an gesetzt hat und das man konsequent verfolgt.

Hin und wieder kommt Kritik über die Fülle der produzierten Neuheiten auf. Doch gerade weil bei SPARK Menschen aus verschiedenen Ländern am Ruder sitzen, die selbst leidenschaftlich sammeln, legt man auf diese große Vielfalt und Breite sehr viel Wert. Denn ein Modell oder eine Fahrer-Version, die dem deutschen Sammler völlig überflüssig erscheint, hat vielleicht in Frankreich, Italien oder Großbritannien große rennsporthistorische oder emotionale Bedeutung. Das gleiche gilt natürlich für ausgefallene Vorbilder aus den USA oder Japan. Auch die limitierten Länderserien von SPARK sind ein Beweis dafür, dass man sich bemüht, Sammlern weltweit länderspezifische Besonderheiten anzubieten anstatt eine einzige Version zu produzieren, die sich dann weltweit in möglichst großen Stückzahlen verkaufen lässt.

Der Spruch „von Sammlern für Sammler“ mag etwas verbraucht klingen, bei SPARK trifft er nach unserer Meinung den Nagel auf den Kopf. Unsere persönlichen Kontakte zu den „Masterminds“ dieser innovativen Modell-Schmiede beweisen uns das jeden Tag aufs Neue und auch nach Jahren freuen wir uns noch immer auf jede Neuheiten-Lieferung und neue wunderschöne Modelle. Dieses kleine Portrait steht schon eine ganze Weile auf unserer Themenliste. Mit den aktuellen Bildern aus dem SPARK-Werk konnten wir es nun endlich fertigstellen. Es soll dazu beitragen, Ihnen als Sammler die Firmenphilosophie, die Produktion, die Modellauswahl und die Preisgestaltung dieser Marke näher zu bringen. Es freut uns, wenn uns das ein Stück weit gelungen ist.

