

ZUM THEMA Spark Model

»» **Geschichte** Die Firma Spark Model wurde vor elf Jahren von Hugues Ripert gegründet. Die ersten Modelle erschienen in einer silbernen Blechbox. Das Hauptaugenmerk von Spark liegt seit Jahren auf Fahrzeugen, die bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start gehen. Mit wenigen Ausnahmen haben die Franzosen in den letzten Jahren die kompletten Startfelder produziert.

»» **Produktion** Spark stellt seine Modelle in Zhuhai/China her. Am Hauptsitz sind rund 700 Mitarbeiter beschäftigt. In einem weiteren Werk, wenige Minuten entfernt, arbeiten nochmals fast 300 Chinesen. Pro Jahr werden 1 Million Modellautos hergestellt. Angefangen hat man mit 80 Leuten.

»» **Material** Spark produziert keine Die-Cast-Modelle (also im Zinkdruckgussverfahren), sondern setzt auf Resine. Dieses Harz fand schon in den Siebzigerjahren im Automodellbau Verwendung und ist aufgrund seines Materials durch die guten Verarbeitungsmöglichkeiten sehr beliebt. Der Grossteil der Modelle ist in 1:43 gefertigt. Neben dem klassischen Sammlerstaffel ist auch die Baugröße 1:18 zahlreich vertreten. Auf Kundenwünsche werden auch Modelle in 1:8 und 1:24 hergestellt.

»» **Palette** Die Modellpalette bei Spark reicht vom PKW bis zur Formel 1. Spark hat aber auch Boote, Flugzeuge, Rekordwagen und Renntransporter im Angebot. «Uns ist wichtig, Modelle herzustellen, die es noch nicht auf dem Markt gibt», sagt Ripert. Laut dem Firmenchef verliessen bis heute zwischen 7000 und 8000 verschiedene Modelle das Werk in Zhuhai. ♦ CE

Werksbesuch bei Spark Model



Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

An die Sterilität eines modernen Formel-1-Werks kommt Modellautohersteller Spark nicht heran. In Bezug auf Qualität, Arbeitsabläufe und Innovation sind die Franzosen mit ihrer Produktionsstätte in China aber absolut auf FI-Niveau.

Unscheinbarer geht es kaum. Die Fabrik von Spark Model liegt am Rande der chinesischen Millionenstadt Zhuhai in der Provinz Guangdong. Von aussen deutet nichts daraufhin, dass hier rund 700 Mitarbeiter Modellautos in höchster Perfektion herstellen. Kein Schriftzug an der Fassade, kein pom-

pöser Eingang – nur ein Wachmann mit ernster Miene, sonst nichts.

Drinren ist es verdächtig ruhig. Trotz der vielen Leute. Man hört keinen Mucks. Nur ab und zu einen Bohrer oder eine Schleifmaschine. Alles geht von Hand. Die meisten, die hier arbeiten, sind nicht älter als 25. Der oder die Jüngste sei 16, verrät man uns. Es sind alles Chinesen. Viele von ihnen stammen aus dem Norden des Landes. Sie arbeiten und leben hier. Kriegen Kost und Logis. Ihr Einkommen schicken sie nach Hause. Das durchschnittliche Gehalt liegt bei 450 Euro im Monat. Gelebt wird in einer Kaserne. Sechszimmerschläge mit Kantine. Die Mitarbeiter, Männlein und Weiblein, machen einen zufriedenen Eindruck. Für chinesische Verhältnisse ist Spark ein absoluter Vorzeige-Arbeitgeber.

Wir begeben uns auf einen Rundgang durch das Werk und erleben den Zusammenbau eines Modells im Zeitraffer. Die erste Station ist der Raum für den Prototypenbau. Hier sitzen mehr als zwei Dutzend Mitarbeiter. Alle im grauen Oberteil. Es sind ausschliesslich Männer, die hier ihrer Arbeit nachgehen. Aufgeteilt in vier Teams. Wer hier arbeitet, ist für das spätere Aussehen der Miniatur verantwortlich.

Wird ein modernes Fahrzeug nachgestellt, kann in der Regel auf 3D-Daten zurückgegriffen werden. Fehlen diese Informationen, und das ist bei Spark mit einem hohen Anteil an historischen Gefährten oft der Fall, wird (wie einst) von Hand modelliert. Das braucht Geduld, ein gut geschultes Auge und eine ruhige Hand. «Den meisten unserer Angestellten ist es egal, was sie produzieren», sagt

Hugues Ripert, Besitzer und Gründer von Spark. «In der Prototypenabteilung ist das anders. Da gibt es ein paar, die ganz gut Bescheid über gewisse Modelle wissen.»

Kimi als Verkaufsschlager

Direkt nebenan werden die Prototypen dann gebaut. Mit der entsprechenden Lackierung und den richtigen Decals. Alles wird in-house hergestellt. Jeder Aufkleber am Computer angefertigt. Das Endprodukt wird danach von den Spezialisten in einem Grossraumbüro auf Fehler untersucht. Es sind Franzosen und Italiener. Auch hier hat jeder sein Spezialgebiet. Einer, Jean-Pierre, ist nur für die Formel-1-Modelle zuständig. Bücher, Magazine, Archivbilder und die Recherche im Internet helfen, das Modell möglichst exakt nachzubilden. Fehler sind unverzeihlich. «Viele unserer

Meisterwe



Einige Gussformen aus Silikon

Frisch aus der Lackiererei: Ein paar 1:43er-Audi R18 e-tron quattro vom 24h-Rennen in Le Mans warten auf ihren nächsten Feinschliff

rke aus feinsten Hand

Kunden sind absolute Vollprofis. Wehe, da stimmt die Grösse eines Decals nicht», sagt Ripert.

Welche Fahrzeuge in 1:18 oder 1:43 nachgebaut werden, entscheiden der Chef und sein Team. Natürlich immer mit Blick auf die grössten Absatzmärkte. Und das sind Deutschland, Frankreich und Japan. Porsche-Modelle kommen immer gut an, sagt der Boss, der ab und zu selber ger-



«Nach 50 Modellen musst du die Form wegwerfen.»

HUGUES RIPERT

ne ins Lenkrad greift – zuletzt im asiatischen LMS-Cup. Auch Kimi Räikkönen ist ein Verkaufsschlager. Die erste Auflage von 1000 Stück war im Nu vergriffen. Die zweite, nochmals 600 Einheiten, war ebenfalls rasch weg. Nun wurde der Lotus E21 bereits zum dritten Mal produziert.

Die Spark-Modelle bestehen aus Resinen (s. Kasten), die Gussformen aus Silikon. Diese haben gegenüber den Stahlformen in der Die-Cast-Industrie Nachteile bei der Haltbarkeit. «Nach 50 Modellen muss man die Form wegwerfen», sagt Ripert, «und eine neue bauen, weil sie sich bei jedem Produktionsprozess ausdehnt und wieder zusammenzieht. Mit einer einzigen Stahlform kann man abertausend Modelle herstellen. Aber der Aufwand ist viel grösser.»

Der Vorteil der Silikonformen: Ab dem Moment, wo das «Go» für einen neuen Prototyp erfolgt bis zum Bau der ersten Form vergehen höchstens zwei Monate. Damit ist Spark in Sachen Schnelligkeit auf FI-Niveau. «Bis Weihnachten haben wir all unsere Neuheiten von 2013 ausgeliefert», so Ripert stolz. Bis dann sollte Kimis Lotus auch in 1:18 erhältlich sein. Es ist das erste Modell der laufenden Saison in dieser Baugrösse. Und das ist nicht von schlechten Eltern. Die gebrauchten Silikonformen werden übrigens zu 30 % recyclet. Mehr würde die Qualität eines nächsten Modells negativ beeinflussen.

Von einer Hand zur anderen

Nach dem Formbau geht es ruckzuck. Sind die Modelle lackiert, werden sie beklebt. Jede Dekoration wird von

Hand angebracht. Jeder Arbeiter hat eine Aufgabe. Einer setzt das Lenkrad ein, der nächste rüstet das Modell mit Rückspiegeln aus, ein Dritter montiert die Onboard-Kamera. So wandert die Miniatur Schritt für Schritt von einer flinken chinesischen Hand zur nächsten. Bis zum Finish. Dort werden die Modelle poliert und beschriftet in ihre Acrylschachteln verstaubt.

Abschliessend folgt die Qualitätskontrolle. Da nimmt man es bei Spark sehr genau. Die Arbeiter nehmen zur Abnahme immer zwei Modelle in die Hand. Warum? Ganz einfach: Wenn sie die Modelle direkt miteinander vergleichen, fallen Fehler eher auf. Die Wahrscheinlichkeit, dass zwei Modelle denselben Makel aufweisen, ist minimal. Dass dabei weisse Handschuhe getragen werden, versteht sich von selbst.

Hat ein Modell den Prozess durchlaufen, wird es versandfertig gemacht. Auch da ist Perfektion gefragt. Platzverschwendung kostet Geld. Dauert eine Lieferung zu lange, wird der Kunde ungeduldig.

Eine Million Modelle pro Jahr

Wie viele Finger pro Modell im Spiel sind, ist abhängig von Modell und Grösse. Es sind zahlreiche Handgriffe nötig, damit eine Miniatur fast so perfekt ist wie das Original. Nimmt man eine 1:43-Verkleinerung eines Formel-1-Lotus, kommt man auf knapp 50 verschiedene Teile, dazu noch 30 bis 50 Dekorationen. «Um Langeweile bei den Arbeitern zu verhindern, gibt es ein Rotationsprinzip», sagt Ripert. Zudem arbeite man oft an verschiedenen Fahrzeugen, was für Abwechslung sorgt. Bei einer Million Modelle im Jahr glaube ich das auf Anhieb. ♦



Mitarbeiter der Prototypenabteilung: Diese Jungs entscheiden übers spätere Aussehen der Modelle



Mini-Reifen für Mini-Fahrzeuge



Die Lackierabteilung von Spark



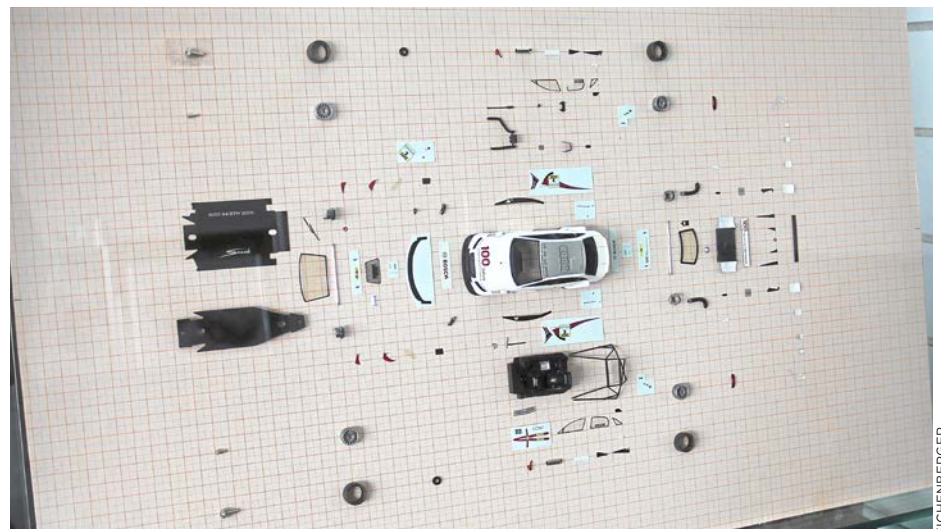
Strenge Qualitätskontrollen



Eine Armada Caterhams wartet auf den nächsten Arbeitsschritt



Nicht typisch China: Das komfortable Zuhause der Spark-Arbeiter



So viel Arbeit steckt dahinter: Die Zahl der Teile und Dekorationen variiert von Modell zu Modell