



Ausgabe 2020

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Schutzgebühr € 9.-

Herzlich willkommen



Shuxiao Jia
Inhaberin und
Geschäftsführerin

Nur das Beste ist gut genug

Ich werde oft gefragt, was die Philosophie der Marke CMC ist. Ich habe darauf zwei Antworten: Die erste Antwort ist, von allem nur das Beste zu nehmen und daraus die besten Automodelle der Welt zu komponieren. Das beginnt im Detail und endet im Detail. Für jedes Bauteil eines Modellfahrzeugs versuchen wir, die besten Materialien zu finden. Das geeignetste Metall für die Bodengruppe und die Karosserie, das feinste Leder für das Interieur. Textile Werkstoffe, die in ihrem Maßstab dem großen Vorbild am nächsten kommen. Die feinsten Guss- oder Drehteile, um so originalgetreu wie möglich zu sein. Und nicht zuletzt für das perfekte Finish die originalen Lacke renommierter Hersteller, die dem erstklassigen Auftritt unserer Modelle Farbe geben.

Der zweite Teil meiner Antwort ist, dass unsere Modelle auch eine Seele haben. Jedes Modell erzählt eine Geschichte, weil wir ausschließlich Vorbilder auswählen,

die Geschichte gemacht haben. Meilensteine der Automobilgeschichte, Fahrzeuge, die in ihrer Zeit begehrt und berühmt waren und es heute noch sind. Rennsportwagen, die bis heute Bedeutung haben, auch wenn ihre Einsätze, Siege und Tragödien weit in der Vergangenheit liegen.

An dieser Stelle möchte ich auch den Kunden und Freunden unserer Marke danken. Sie unterstützen uns mit Anregungen, Ideen, manchmal auch mit Kritik. Ohne die Fans in aller Welt und ihren Antrieb wäre unsere Erfolgsgeschichte nicht möglich gewesen.

Wir arbeiten auch nach 25 Jahren CMC an jedem Tag daran, die Grenzen des Möglichen ein Stück weiter zu verschieben,

Shuxiao Jia,
Inhaberin und Geschäftsführerin
CMC Classic Model Cars

Inhalt

Auszeichnungen	02 03
Unsere Philosophie	04 07

Modelle im Maßstab 1:18

CMC Alfa Romeo 6C 1750 - Gran Sport	10 13
CMC Alfa Romeo 8C 2900 B - Speciale Touring Coupé	14 15
CMC Audi Front 225 Roadster	16 17
CMC Auto Union Typ C	18 19
CMC Auto Union Typ C, Eifelrennen, Bernd Rosemeyer #18	20
CMC Auto Union Typ C, Bergrennwagen, Hans Stuck #111	21
CMC Bugatti Type 35	22 23
CMC Bugatti Type 35 Nation Colour Project	24 25
CMC Bugatti Type 35 Grand Prix, gelb	26
CMC Bugatti Type 35 Grand Prix blau	27
CMC Bugatti Type 57 SC Corsica Roadster	28 31
CMC Ferrari D50	32 35
CMC Lucky Set „Fangio“	36
CMC Lucky Set „Collins“	37
CMC Ferrari 250 GTO	38 39
CMC Jaguar C-Type	40 43
CMC Lancia D50	44 47
CMC Lancia D50 GP Turin #6 Ascari und	
CMC Ferrari D50 GP Belgien #20 André Pilette, Set	48 49
CMC Maserati 300S Rennsportwagen	50 53
CMC Mercedes-Benz 2-l-Targa-Florio-Rennwagen	54 55
CMC Mercedes-Benz SSK	56 57

CMC Mercedes-Benz SSKL, Mille Miglia	58 59
CMC Mercedes-Benz SSKL, GP Deutschland	60 61
CMC Mercedes-Benz W 25	62 63
CMC Mercedes-Benz Renntreiber Lo 2750	64 67
CMC Mercedes-Benz Lo 2750	68 71
CMC Mercedes-Benz W 125	72 73
CMC Mercedes-Benz W 154	74 75
CMC Mercedes-Benz 300 SL	76 77
CMC Mercedes-Benz Renntreiber „Blaues Wunder“	78 79
CMC Mercedes-Benz 300 SLR	80 81
CMC Mercedes-Benz 600 Pullman	82 85
CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé	86 89

Modelle im Maßstab 1:12

CMC Alfa Romeo 8C 2900 B	92 95
CMC Auto Union Typ C	96 97
CMC Horch 853	98 101
CMC Model Art	102 105
CMC Neuheiten	106
CMC Sammlervitrinen	107

Wir bauen Siegerfahrzeuge

„Vermutlich dauert es nicht mehr lange, und CMC liefert seine Modelle mit Zündschlüssel und tatsächlich laufenden Benzinmotoren aus – anders wäre die Detailtreue der Modell-Manufaktur wohl nicht mehr zu toppen.“

Zitat aus der Zeitschrift „Motor Klassik“





2009

2010



2011

2012

2013



2014

2015

2016

2017



2018

AUSZEICHNUNGEN



Unsere Philosophie

Seit 25 Jahren steht CMC Classic Model Cars für Miniaturen der absoluten Spitzenklasse. Jedes neue Modell versuchen wir noch ein bisschen besser zu machen als

das bisher Dagewesene. Unsere Modellhistorie spiegelt das Streben nach absoluter Perfektion anschaulich wider.



Reine Handarbeit, hochdetailliert

Alle unsere Modelle werden von qualifizierten Mitarbeitern komplett von Hand montiert. Eine Neuentwicklung besteht aus mehr als 1.500 Einzelteilen.

Edelste Materialien



Unser Anspruch reicht bis in jedes Detail: Innenausstattungen sind mit echtem Leder oder Stoff bezogen, Speichenräder bestehen aus feinstem Edelstahl draht. Für die hochdetaillierten Gussteile verwenden wir verschiedene Metalle. Veredelt werden unsere Ganzmetall-Karosserien durch Lacke der weltweit führenden Originalhersteller.





Höchste Präzision

Aus aufwändigen 3D-Scans, zahllosen aktuellen und historischen Fotos, technischen Zeichnungen und Bewegtbildern konstruieren wir Modelle, die dem Original so nahe wie nur möglich kommen.

Große Geschichte

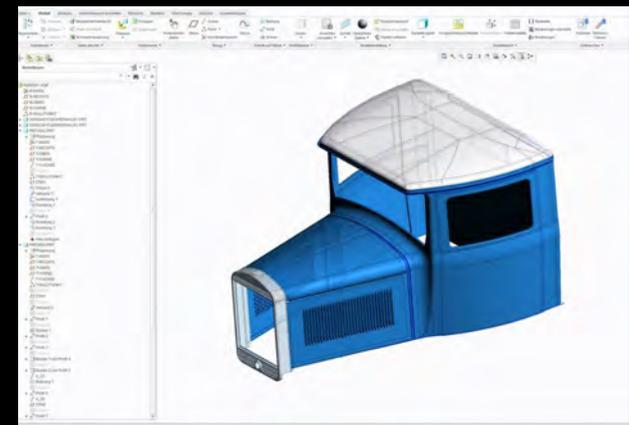
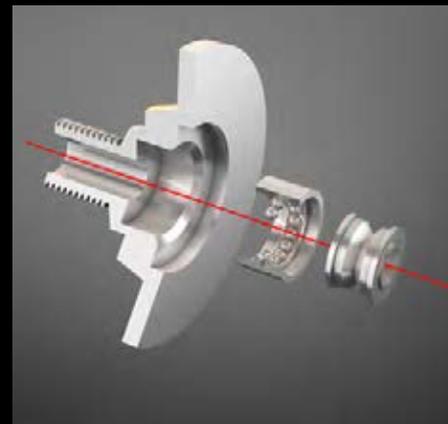
*Betörende Schönheiten und
atemberaubende Rennlegenden*

Nur die Besten sind es wert, von CMC Classic Model Cars miniaturisiert zu werden: die beeindruckendsten Meilensteine der Automobilgeschichte von den 1920er- bis zu den 1970er-Jahren. Die Rennwagen der größten Helden des Motorsports und ihrer legendären Siege.



Fit für die Zukunft

Unsere Entwicklungs- und Fertigungsmethoden werden laufend verfeinert. CMC ist ständig auf der Suche nach den neuesten Technologien.

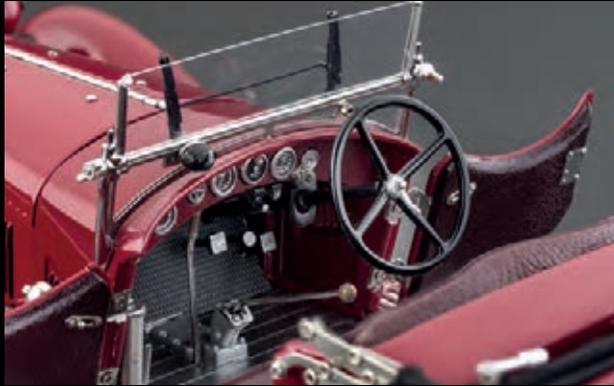




Maßstab
1:18



CMC Alfa Romeo 6C 1750 - Gran Sport, 1930



Im Cockpit sind sämtliche Instrumente nachgebildet, Sitze und Türverkleidungen sind mit echtem Leder bezogen



Die Leichtmetallfelgen und die von Hand montierten Speichen aus Edelstahldraht bilden perfekt das große Vorbild ab



Nach Lösen einer Knebelschraube sind die beiden Reserveräder abnehmbar



Die detailliert ausgeführte Bodengruppe setzt sich aus feinen Gussteilen zusammen



Authentischer Nachbau der Spyder-Karosserie des Karosseriedesigners Ugo Zagato

Alfa Romeo stellte bis in die 1930er-Jahre die Karosserien für seine Modelle nicht selbst her, man beauftragte dafür Karosseriebaufirmen. Im Fall des 1750 GS, der 1929 vorgestellt wurde, kam das Blechkleid von Karosseriebauer Zagato aus der Nähe von Mailand. Der Alfa Romeo 1750 GS (Gran Sport) mit Zagato-Karosserie machte sich rasch im Motorsport einen Namen.

Angetrieben wurde er von einem Sechszylinder-Reihenmotor, den Chefkonstrukteur Vittorio Jano entwickelt hatte. Aufgeladen von einem Roots-Kom-

pressor und mit Doppel-Flachstromvergasern von Me-mini leistete das Aggregat wettbewerbsfähige 85 PS bei 4.500 U/min. Einige Werksrennwagen wurden mit verschweißten Zylinderköpfen versehen und mobilisierten 102 PS bei 5.000 U/min. Mit dieser Leistungsausbeute beider Versionen, in Verbindung mit dem kurzen Radstand von 2.745 mm und dem daraus resultierenden Fahrzeuggewicht von nur 920 kg, wurde der Gran Sport zum ernsthaften Herausforderer der Konkurrenz bei Sportwagen-Rennen und zum berühmtesten Alfa Romeo seiner Zeit.

Zahlreiche Siege bei Langstreckenrennen in Europa wie der Mille Miglia und der Tourist Trophy in Nordirland zeugen von der gelungenen Alfa Romeo-Konstruktion.

Für diese Renndistanzen war der vier Meter lange Wagen mit zwei Reserverädern ausgestattet, die in einer Heckmulde untergebracht sind. Ein Textil-Notverdeck sorgte bei schlechtem Wetter für zumindest etwas Regenschutz. Ein markantes Erkennungsmerkmal waren die transparenten, roten Abdeckungen der drei Frontscheinwerfer, welche die Aerodynamik des Fahrzeugs verbessern sollten.



Art.-Nr. M-138
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.800 Teilen

Maßstab
1:18

CMC Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport, 1930



Die transparenten roten Scheinwerferabdeckungen sind abnehmbar - im Original dienten sie der Fahrzeugaerodynamik



Hochdetaillierter Sechszylindermotor mit stirnseitig montiertem Roots-Kompressor, allen Anbauaggregaten und kompletter Leitungsverlegung / -verkabelung



Zu öffnende Gepäckraumklappe über den Reserverädern

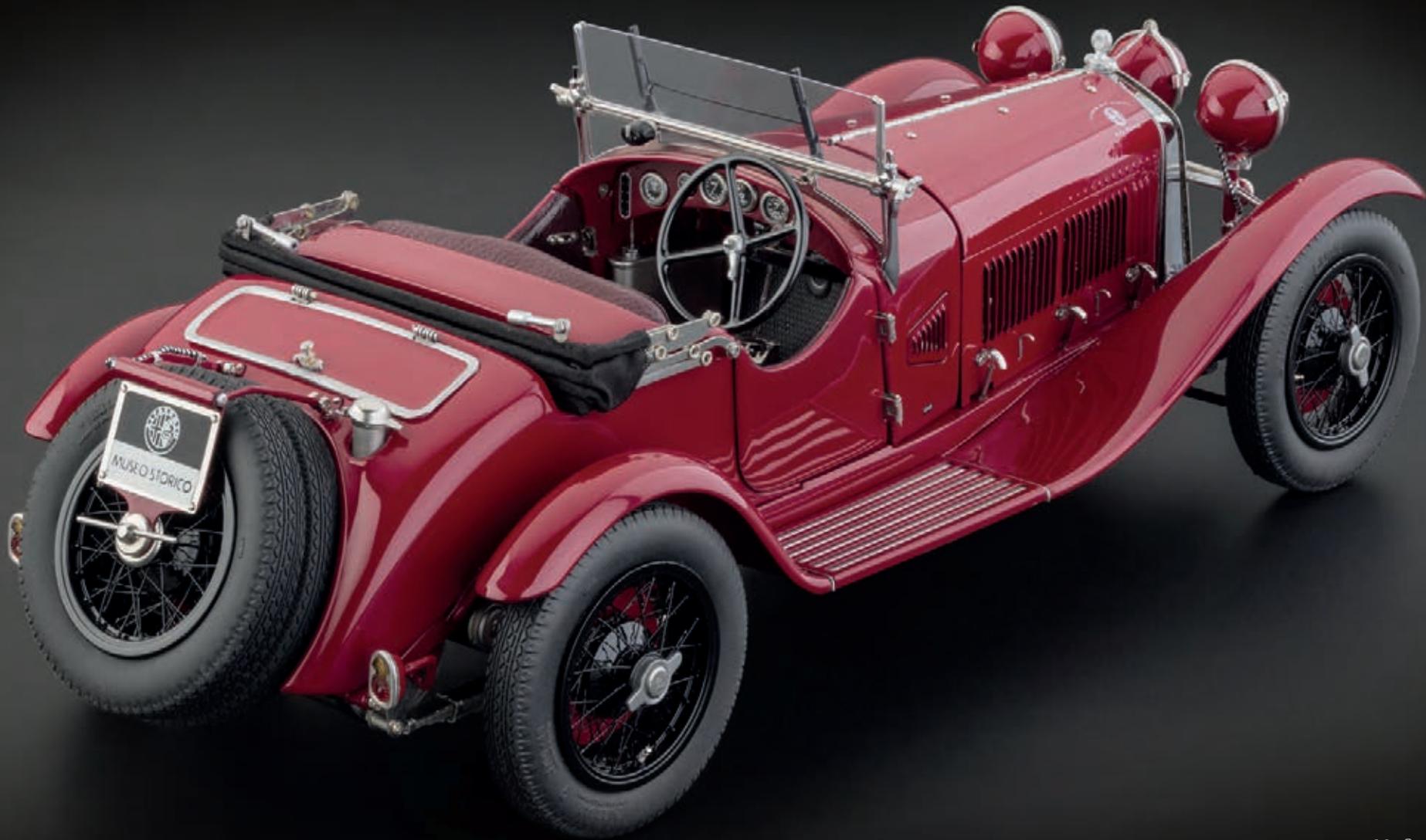
Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Sechszylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Kurbelgehäuse und Zylinderkopf aus Leichtmetall. Roots-Kompressor.

Leistung:	85 PS bei 4.500 U/min
(Werksfahrzeug 1930)	102 PS bei 5.000 U/min
Bohrung x Hub:	65 x 88 mm
Hubraum:	1.752 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 145 Km/h
(Werksfahrzeug 1930)	ca. 170 Km/h
Radstand:	2.745 mm
Spurweite vorne / hinten:	1.380 / 1.380 mm
Fahrgewicht:	920 Kg
(Werksfahrzeug 1930)	840 Kg



Die doppelflügelige Motorhaube und die Seitentüren entsprechen in ihrer Funktionalität exakt dem Vorbild.



Maßstab
1:18

CMC ALFA ROMEO | 6C 1750 GRAN SPORT

1930

CMC Alfa Romeo 8C 2900 B - Speciale Touring Coupé, 1938



Die nachgebildete Innenausstattung lässt kein Detail unberücksichtigt



Das Transaxle-Getriebe ist mit dem Hinterachsdifferential verblockt



Hochdetaillierter 8-Zylinder-Reihenmotor, Kurbelgehäuse aus Leichtmetall-Blöcken mit je vier Zylindern

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Achtzylinder-Reihenmotor mit Kurbelgehäuse bestehend aus zwei Leichtmetall-Blöcken mit je vier Zylindern. Zwei Roots-Turbocharger.

Leistung:	ca. 220 PS bei 6.000 U/min
Bohrung x Hub:	68 x 100 mm
Hubraum:	2.905 (2.927) cm ³
Verdichtung:	6,3 : 1
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 245 km/h
Radstand:	2.799 mm
Spurweite vorn:	1.349 mm
Spurweite hinten:	1.349 mm



Touring-Karosserie mit Coupé-Aufbau als Superleggera

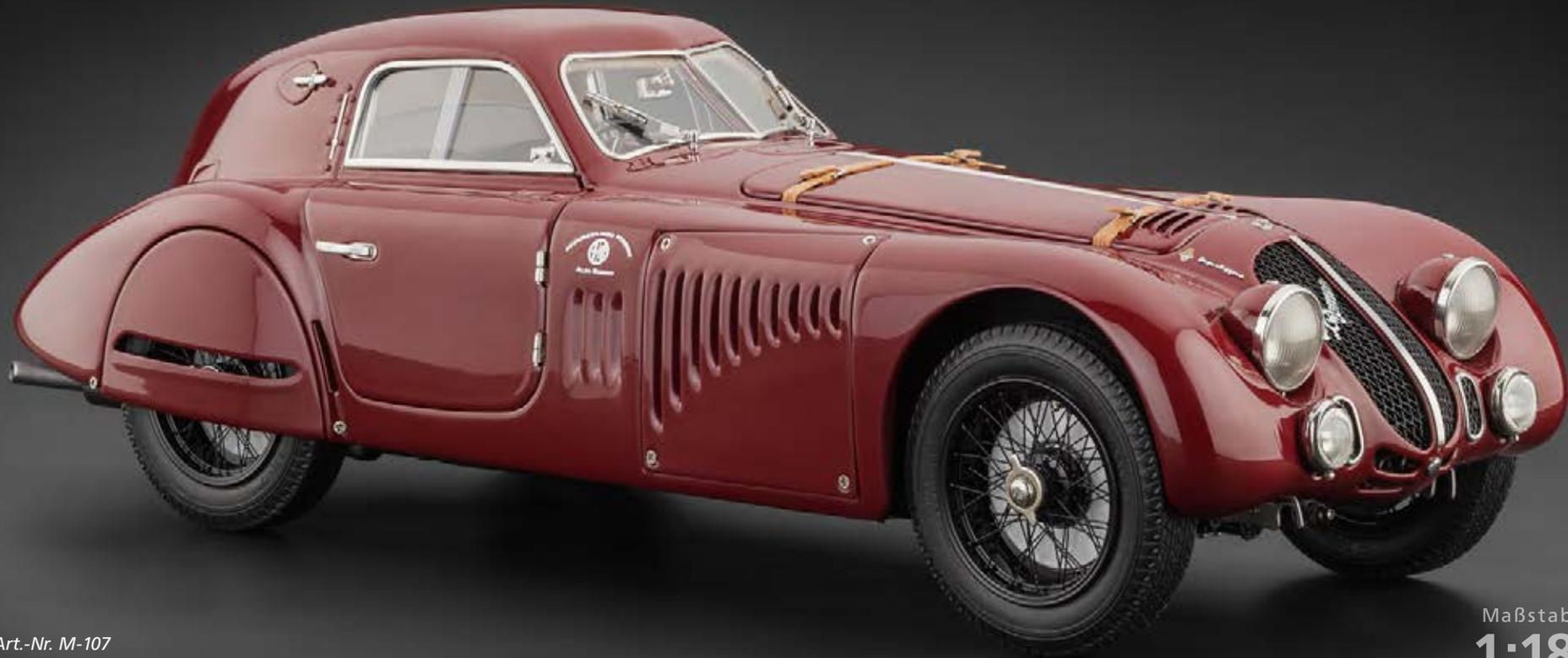
Alfa Romeo, eine der großen Traditionsfirmen unter den italienischen Autobauern, hat sich mit diesem Einzelstück ein Denkmal gesetzt. Seine außergewöhnliche Karosserie und seine individuelle Klasse sind eine automobiler Glanzleistung.

Ursprünglich wurde dieser 8C 2900 B für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1938 aufgebaut. Dazu erhielt er einen aerodynamisch geformten, geschlossenen Berlinetta-Aufbau in Aluminium-Leichtbauweise

auf Basis des vom Karosseriebauer Touring patentierten Superleggera-Prinzips. Ein leistungsgesteigerter Achtzylinder-Reihenmotor mit 220 PS und spezifische Ausstattungen für das Langstreckenrennen komplettierten diese Individualanfertigung. Ein Reifenschaden nach zwischenzeitlicher Führung beim Rennen machte indes die berechnete Hoffnung auf einen Sieg zunichte.

Nach diesem Einsatz wurde das Fahrzeug komplett instandgesetzt und an einen Privatmann verkauft.

Nach einigen Besitzerwechseln hat das Renn-Coupé heute seinen Platz im Museo storico Alfa Romeo, dem Werksmuseum in Arese. Dort wurde es in den Originalzustand zurückversetzt und erhielt die dunkelrote Lackierung, die das Fahrzeug außerordentlich schmückt. In engem Austausch mit dem Museo storico Alfa Romeo hat CMC diesen Meilenstein der Motorsportgeschichte als absolutes High-End Modell realisiert.



Art.-Nr. M-107
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.570 Teilen

Maßstab
1:18

CMC Audi Front 225 Roadster, 1935



Sechszylindermotor mit allen Anbauaggregaten, kompletter Leitungsverlegung und Verkabelung

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Wanderer Sechszylinder-Reihenmotor mit Frontantrieb.

Leistung:	50 PS bei 3.500 U/min
Bohrung x Hub:	71 x 95 mm
Hubraum:	2.257 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 120 km/h
Radstand:	3.100 mm
Gesamtlänge:	4.500 mm



Das Metall-Präzisionsmodell mit seiner klassischen, maßstabsgetreu geformten Karosserie wird in zwei Farbvarianten angeboten

Die Entwicklung des Unternehmens Audi ist eines der wohl ungewöhnlichsten Kapitel in der über 130-jährigen Geschichte des Automobils.

Alles beginnt mit dem Namen August Horch. Der Maschinenbauingenieur gründet 1904 in Zwickau die „A. Horch & Cie. Motorwagenwerke Actiengesellschaft“. Im Juni 1909 zwingt ihn ein Beschluss von deren Aufsichtsrat, sein eigenes Unternehmen zu verlassen. Er beschließt, ein neues Automobilunternehmen zu gründen und lässt schon wenige Wochen später am 16. Juli 1909 die „August Horch Automobilwerke GmbH“

in Zwickau ins Handelsregister eintragen. Die Horch-Werke klagen gegen die Verwendung des Namens Horch – und gewinnen gegen den Träger des Familiennamens!

Daraufhin benennt August Horch sein neues Unternehmen in „Audi“ um, den Imperativ des lateinischen Verbs „audire“ (hören) – zu deutsch: horch! In den 1920er- und 1930er-Jahren macht Audi immer wieder durch hochklassige und hochmotorisierte Automobile von sich reden. CMC hat als Hommage an die Traditionsmarke einen besonderen Klassiker realisiert: den

Audi Front 225 mit Roadster-Karosserie. 1935 der Öffentlichkeit vorgestellt, war er für die damalige Zeit immens modern und eine echte Augenweide, die durch ihre sportliche Karosserie mit dynamisch langgestreckter Linienführung begeisterte.

CMC bietet diesen Traumwagen der 1930er-Jahre in zwei Farbvarianten an – zeitgenössische Zweifarbenlackierungen, die den Modellen eine besondere Strahlkraft und Eleganz verleihen. Ganz wie im Original.



Art.-Nr. M-075 A gelb/schwarz – limitierte Auflage 4.000 Stück
Art.-Nr. M-075 C weiß/rot – imitierte Auflage 4.000 Stück
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.600 Teilen

Maßstab
1:18

CMC Auto Union Typ C, 1936/1937



Originalgetreuer Verschluss der Motorhaube



Vollständige Nachbildung des Wasserkühlers

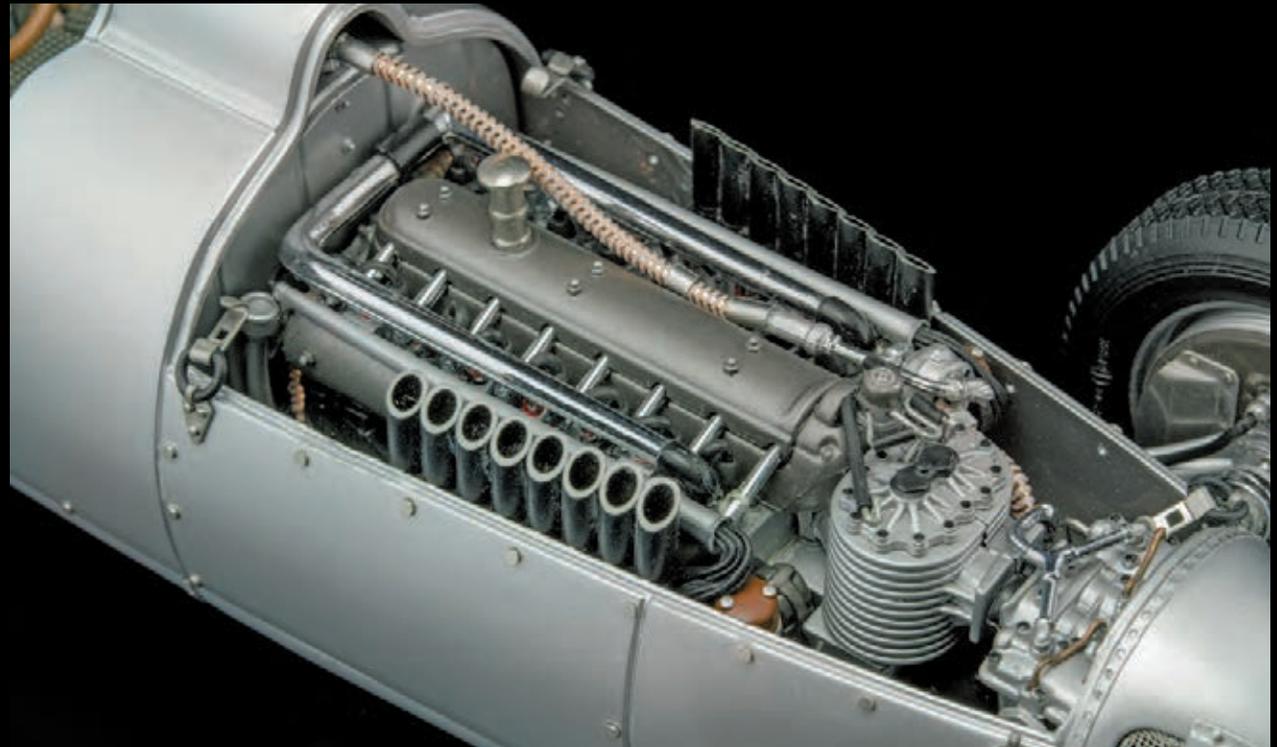


Authentisch modelliertes Cockpit mit allen Instrumenten und textilem Sitzbezug

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

V16-Zylindermotor mit Roots-Kompressor, 2 Ventile pro Zylinder, gesteuert von obenliegender Nockenwelle

Bohrung x Hub:	75 x 85 mmn
Leistung:	520 PS bei 5.000/min
Hubraum:	6.005 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	340 km/h
Radstand:	2.310 mm
Spur vorne/hinten:	1.420/1.420 mm
Gesamtlänge:	3.920 mm



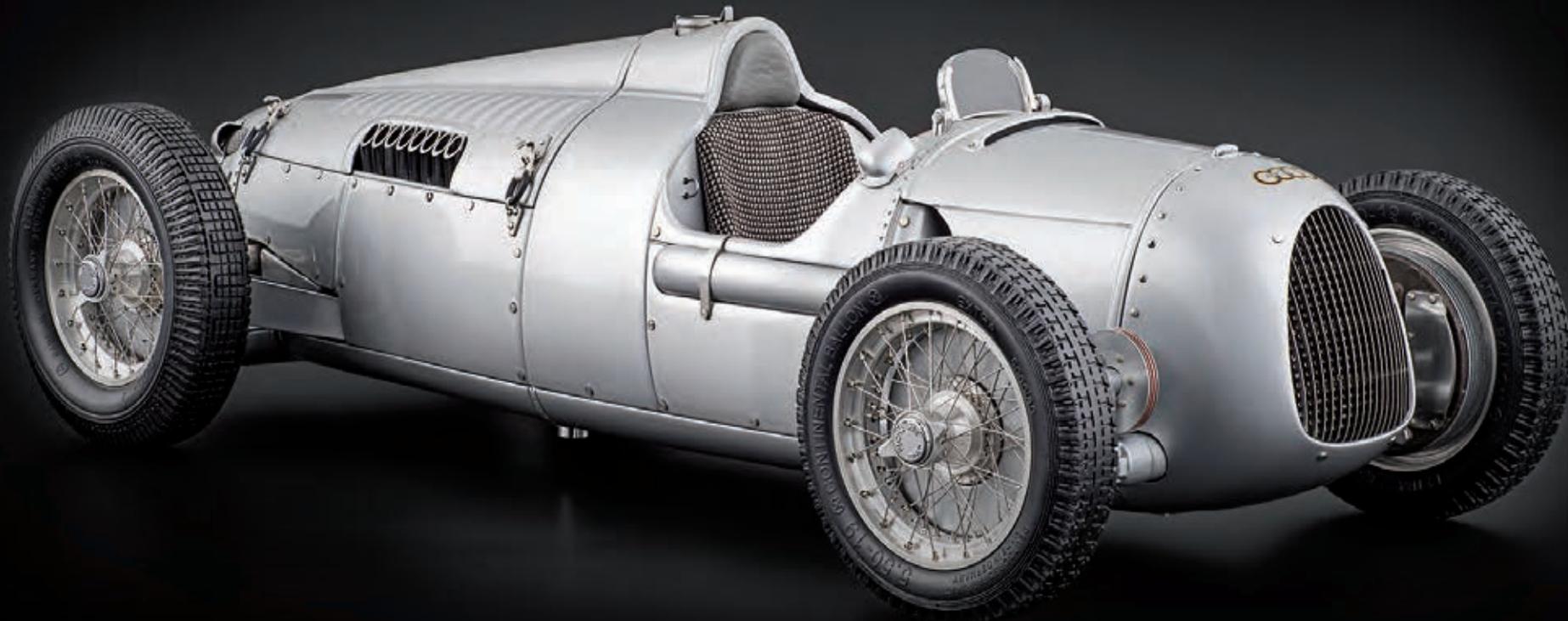
Vollständig nachgebildeter V16-Zylindermotor mit Roots-Kompressor

Die Grand-Prix-Rennserie in der 750-Kilogramm-Formel wird Mitte der 1930er-Jahre überstrahlt vom Duell der beiden deutschen Marken Auto Union und Mercedes-Benz. Mit dem Auto Union Typ C schicken die Sachsen 1936 eine Kampfansage nach Stuttgart, wo man mit dem W 25 im Vorjahr die Grand-Prix-Europameisterschaft gewonnen hat.

Am Typ C war so gut wie alles anders als bisherigen Formel-Fahrzeugen. Besonders auffällig war die

unkonventionelle Anordnung des von Ferdinand Porsche konstruierten V16-Zylindermotors hinter dem Fahrer und vor der Hinterachse. Der erste Mittelmotorwagen der Renngeschichte brillierte vom ersten Rennen an. Neben der fabelhaften Konstruktion kam als weiterer glücklicher Umstand hinzu, dass der 520 PS starke Bolide unter anderem von einem hochbegabten Rennfahrertalent, dem zu dieser Zeit 27-jährigen Bernd Rosemeyer, gefahren wurde.

Er beherrschte den schwer zu fahrenden Typ C und sein gewaltiges Drehmoment virtuos und feierte in der Saison 1936 eine Siegesserie, die ihm am Ende den Titel des Europameisters sicherte.



Art.-Nr. M-034
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.000 Teilen

Maßstab
1:18

CMC Auto Union Typ C, 1936

Eifelrennen, Bernd Rosemeyer #18

Am 14. Juni 1936 geht Bernd Rosemeyer im Auto Union Typ C mit der Startnummer 18 beim Eifelrennen auf dem Nürburgring an den Start. Es wird eines der denkwürdigsten Nebelrennen werden, das jemals auf dem für seine Wetterkapriolen berühmten Nürburgring stattfindet.

Renndistanz beim Eifelrennen sind zehn Runden, entsprechend 228 Kilometern. Bereits in der ersten Runde liegen die drei bedeutendsten Fahrer dieser

Epoche an der Spitze. Rudolf Caracciola im Mercedes-Benz W 25 übernimmt die Führung, gefolgt vom Italiener Tazio Nuvolari auf Alfa Romeo P3. An dritter Stelle liegt Bernd Rosemeyer mit seinem Auto Union Typ C.

Nachdem Caracciola wegen eines Stoßdämpferschadens ausscheidet, entbrennt ein packender Zweikampf um die Spitze. In der siebten Runde geht Rosemeyer in Führung und gewinnt Abstand zu Nuvolari. In der

folgenden Runde schlägt das Wetter plötzlich um: Der Nürburgring hüllt sich in dichten Nebel mit Sichtweiten von weniger als 20 Meter. Rosemeyer zeigt sich unbeeindruckt und fährt mit fast unverminderter Geschwindigkeit weiter. Trotz fast nicht vorhandener Sicht tragen ihn Streckengedächtnis, vielleicht auch ein siebter Sinn für Orientierung und Gefahren, zum Sieg. Ein Mythos ist geboren, Bernd Rosemeyer geht als „Nebelmeister“ in die Renngeschichte ein.



Art.-Nr. M-161
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1000 Teilen
limitierte Auflage 1.500 Stück

Maßstab
1:18

CMC Auto Union Typ C, Bergrennwagen, 1937

Schauinsland-Rennen, Hans Stuck #111

1925 findet das erste Bergrennen am Schauinsland statt, dem Hausberg von Freiburg im Breisgau. In den Jahren darauf entwickelt sich das Rennen zu einem Wettbewerb von internationaler Bedeutung. In den 1930er-Jahren säumen Zehntausende Zuschauer die zwölf Kilometer lange Strecke hinauf zur Schauinsland-Passhöhe. Die Fahrer haben dabei 780 Höhenmeter, 178 Kurven und Steigungen bis zu 12% zu meistern. So auch beim 13. Schauinsland-Rennen um den Großen Bergpreis von Deutschland am 1. August 1937.

Favorisiert unter den Teilnehmern aus zehn Nationen sind die Werksfahrer der Top-Rennställe von Auto Union und Mercedes-Benz. Auto Union schickt ihre Starpiloten Hans Stuck und Bernd Rosemeyer ins Rennen, Mercedes-Benz tritt mit Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch und Hermann Lang an. Das beste Ende für sich hat auf dem Schauinsland an diesem Tag der Altmeister und „Bergkönig“ Hans Stuck.

Markant an seinem siegreichen Auto Union Typ C mit der Startnummer 111 ist die Doppelbereifung an den Hinterrädern. Um das gewaltige Motor-Drehmoment besser auf die Straße zu bringen, hatte man die Antriebsachse mit vier Rädern bestückt, was die Traktion speziell in engen Kehren immens verbesserte. Siegentscheidend bei diesem Rennen ist selbstverständlich auch das fahrerische Können von Hans Stuck, der als Spezialist für Bergrennen bekannt ist und den Titel des Berg-Europameisters zweimal gewinnen konnte.



Art.-Nr. M-162
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1000 Teilen
limitierte Auflage 1.500 Stück

Maßstab
1:18

CMC Bugatti Type 35, 1924



Detailliert nachgebildetes Cockpit mit Instrumententafel in metallgebürsteter Sonnenschliffoptik



Hochdetaillierter 8-Zylinder Reihenmotor mit allen Anbauaggregaten und kompletter Leitungsverlegung



Radkonstruktion aus 35 Teilen mit Rädern in Aluguss-Design und angeflanschten Bremstrommeln

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

8-Zylinder Reihenmotor (Doppelblock à 4-Zylinder)
Obenliegende Nockenwelle; 3 Ventile pro Zylinder
2x Zenith-Horizontalvergaser

Bohrung x Hub:	60 x 88 mm
Leistung:	ca. 95 PS bei 6.000/min
Hubraum:	1.991 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 180 km/h
Radstand:	2.400 mm
Gesamtlänge:	3.700 mm

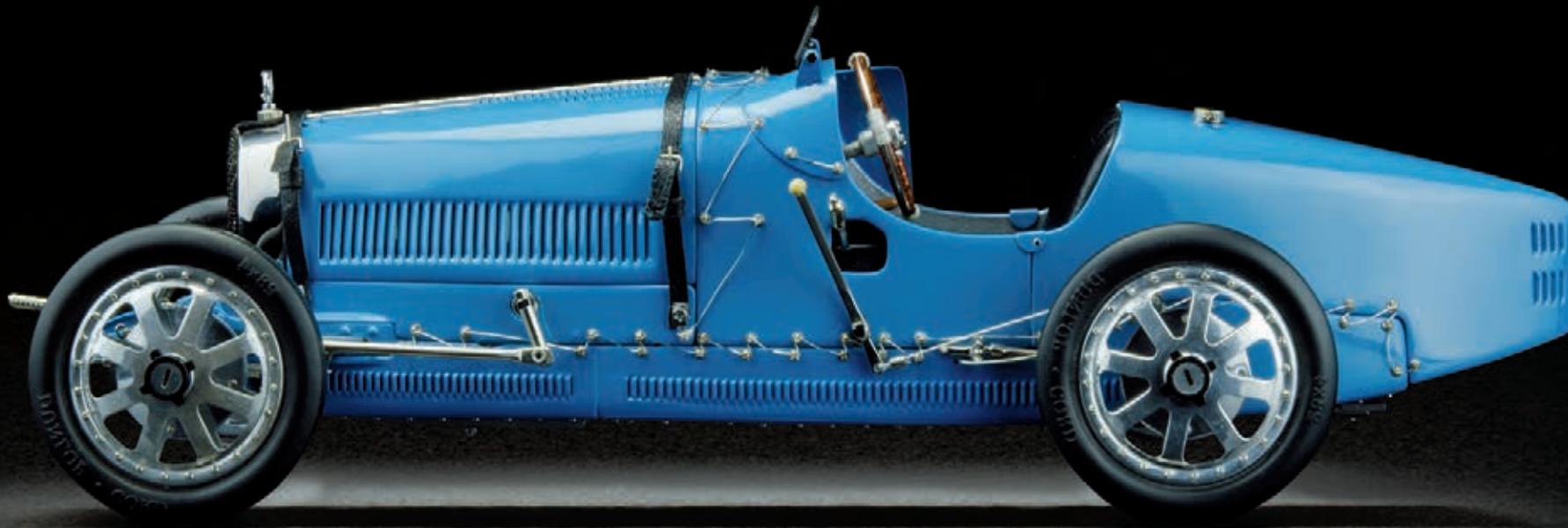


Authentische Karosserie der Grand-Prix-Rennversion ohne seitlich angebrachtes Reserverad

Mit dem Bugatti Type 35 Grand Prix von 1924 beginnt eine Epoche, in welcher der Rennstall aus Molsheim im Elsass die Grand-Prix-Rennen bis 1930 so sehr dominiert wie keiner zuvor. Der Type 35 wird fortlaufend weiterentwickelt, gemeinsam ist allen Bugatti-Grand-Prix-Wagen dieser Epoche der Achtzylinder-Reihenmotor, der aus zwei Vierzylinderblöcken zusammengesetzt wird.

Die obenliegende Nockenwelle wird von einer Königs- welle angetrieben. Spätere Versionen erhalten auch einen seitlich am Motor angebrachten Roots-Kom- pressor. Seinen ersten Einsatz hat der Type 35 beim Großen Preis von Frankreich, zu dem Ettore Bugatti mit sieben Rennwagen und 45 Tonnen Ausrüstung anreist.

Ettore Bugatti, 1881 in Mailand geboren, verstand das Autobauen als eine Kunstform, deren Ziel Vollkommen- heit und Schönheit ist. Nicht zuletzt dieser Anspruch lässt die Fachwelt bis heute vom „Genie aus Molsheim“ sprechen, wenn von Bugatti die Rede ist. Mit dem CMC Bugatti Type 35 würdigt CMC die kunstvolle Konstruktion dieses Grand-Prix-Rennwagens mit einem kleinen Kunstwerk im Maßstab 1:18.



Art.-Nr. M-063
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 926 Teilen

Maßstab
1:18



Art.-Nr. M-100 B-001 - Italien
limitierte Auflage 800 Stück



Art.-Nr. M-100 B-002 - Großbritannien
limitierte Auflage 2.000 Stück



Art.-Nr. M-100 B-003 - Polen
limitierte Auflage 2.000 Stück



Art.-Nr. M-100 B-004 - Frankreich
limitierte Auflage 1.000 Stück



Art.-Nr. M-100 B-005 - Deutschland
limitierte Auflage 800 Stück



Art.-Nr. M-100 B-006 - USA
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-007 - Monaco
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-008 - Belgien
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-009 - Portugal
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-010 - Niederlande
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-011 - Schweden
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-012 - Schweiz
limitierte Auflage 300 Stück



**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**



Art.-Nr. M-100 B-013 - Argentinien
limitierte Auflage 500 Stück



Art.-Nr. M-100 B-014 - Ungarn
limitierte Auflage 300 Stück



Art.-Nr. M-100 B-015 - Chile
limitierte Auflage 300 Stück



Art.-Nr. M-100 B-016 - Spanien
limitierte Auflage 2.000 Stück



**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**

**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**

CMC Bugatti Type 35 Nation Colour Project

Die zeitgenössischen Fotos von Grand-Prix-Rennen der 1920er- und 1930er-Jahre sind typischerweise Schwarz/Weiß. Das ist schade, wie wir finden, denn die Rennszene war damals sehr farbenfroh. Die Internationale Motorsportkommission legte für die teilnehmenden Rennställe Nationalfarben fest, an denen das Publikum die Fahrzeuge gut unterscheiden konnte. So gab je nach Herkunft der Starter das Grand-Prix-Feld ein buntes Bild ab.

Wir haben daher unser CMC-Modell des zu seiner Zeit weit verbreiteten Bugatti Type 35 Grand Prix ausgewählt, um unser „Nation Colour Project“ zu repräsentieren. Es zeigt, wie der Wagen in den jeweiligen Nationalfarben lackiert ausgesehen hat. Jede Lackierungsvariante ist in der Stückzahl limitiert, einige Varianten sind bereits vergriffen.



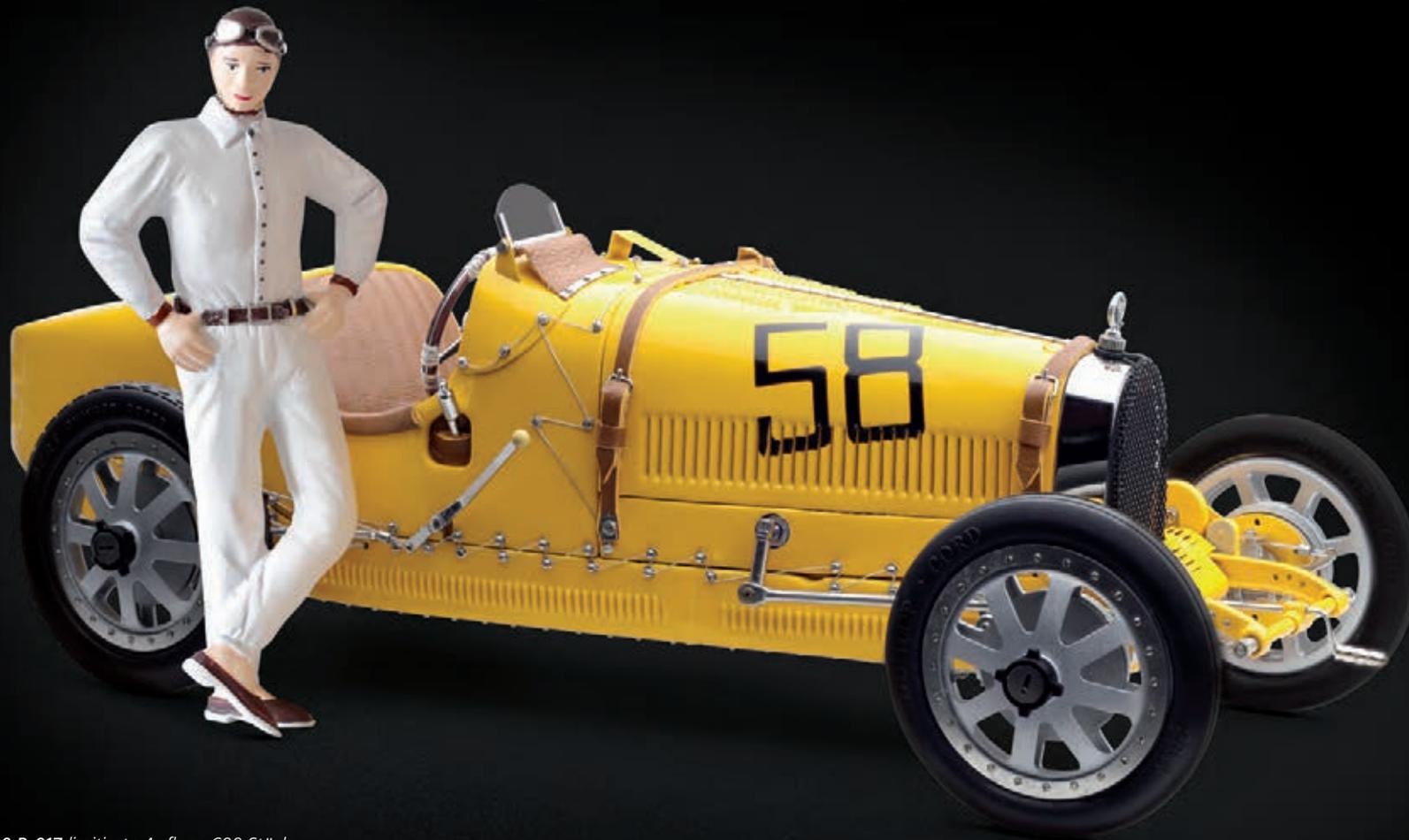
Maßstab
1:18

CMC Bugatti Type 35 Grand Prix, gelb

mit Fahrerinnen-Figur

Bei den Recherchen zum CMC Bugatti „Nation Colour Project“ haben wir unzählige Fotos gesichtet und viele Dokumente damaliger Grand-Prix-Läufe studiert. Es hat uns fasziniert, dass in den Startlisten dieser Epoche vereinzelt auch weibliche Namen zu finden sind: Die „Roaring Twenties“ waren auch eine Zeit beginnender

Emanzipation. Diesen frühen Heldinnen am Steuer erweisen wir mit zwei Modell-Sets des CMC Bugatti Type 35 die Referenz, denen die Figur einer Fahrerin beiliegt. Daran, dass Frauen in der Rennszene Ausnahmereisungen sind, hat sich bis heute wenig geändert.



CMC Bugatti Type 35 Grand Prix, blau mit Fahrerinnen-Figur

Mit den Artikeln M-100 B-017 und M-100 B-018 bieten wir zwei Modell-Sets des CMC Bugatti Type 35 mit beiliegender Figur einer Fahrerin an. Sie haben die Wahl zwischen einem Fahrzeug in sonnengelber oder

in strahlend blauer Lackierung „bright blue“ und weiblicher Rennfahrerfigur. Die Hommage an die Pionierinnen am Steuer ist weltweit auf 600 Exemplare limitiert und nur als Komplett-Set erhältlich.



Art-Nr. M-100 B-018 limitierte Auflage 600 Stück

CMC Bugatti Type 57SC Corsica Roadster, 1938



Im Kofferraum sind Wagenheber, Luftpumpe, Fettpresse, Teileboxen und Werkzeugsatz nachmodelliert



Perfekte Nachbildung des Krokodilleder-Interieurs



Der virtuelle Blick unter die Karosserie zeigt die perfekte Umsetzung im Modell



Traumhaft schön – ein Einzelstück, das die Fachwelt bis heute begeistert

Der britische Bugatti-Enthusiast und Colonel Godfrey Giles kauft 1937 das Chassis eines Bugatti 57 S, um darauf einen Roadster karossieren zu lassen. Das Karosseriedesign entwirft sein Bruder Eric Giles, ebenfalls ein Fan von Bugatti. Die Herstellung erfolgt bei Corsica Coachworks in London, wo man auf Oberklassefahrzeuge spezialisiert ist. Bei Corsica entsteht mit diesem Spezialauftrag ein Roadster von betörender Schönheit, der mit dem britischen Kennzeichen GU7 im Jahr 1938 erstmals zugelassen wird.

Weil der Motor seinen Besitzer nicht gänzlich zufriedenstellt, werden später ein Kompressor und modifizierte Kolben nachgerüstet. Entsprechend lautet die Typenbezeichnung nun 57 SC (das C steht für Compresseur), wie sie von Bugatti zwischen 1936 und 1938 auch werksseitig angeboten wird.

1985 kommt das Einzelstück in die Sammlung des kalifornischen Oldtimer-Enthusiasten John Mozart. Zehn Jahre später gibt der neue Besitzer eine Komplettrestaurierung des Bugatti-Roadsters in Auftrag. Nach Abschluss der Arbeiten erstrahlt der Traumwagen in

edlem dunkelblauem Lack, die Sitze und Türinnenverkleidungen sind mit feinstem Krokodilleder bezogen worden. Auf Oldtimerveranstaltungen wird der Corsica Roadster rasch zum gefeierten Star und gewinnt 1998 beim Pebble Beach Concours d'Elegance den Titel „Best of Show“.

Unser CMC-Modell zeichnet das Fahrzeug mit freundlicher Unterstützung seines Besitzers John Mozart und von Bugatti Automobiles S.A.S -Tradition in seiner heutigen Pracht als absolutes High-End-Modell der Premiumklasse nach. Ein Modell, das jede Sammlung adelt.



Art.-Nr. M-136

*Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1780 Teilen,
limitierte Auflage 3.000 Stück*

Maßstab
1:18

CMC Bugatti Type 57 SC Corsica Roadster, 1938



Motor: Art.-Nr. M-112



Auspuffanlage aus Edelstahl, hochwertige Lackierung in brillantem Glanz



Interieur der absoluten Extraklasse

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Achtzylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Trockensumpfschmierung, Mechanische Seilzugbremse

Leistung:	ca. 200 PS bei 5.500 U/min
Bohrung x Hub:	72 x 100 mm
Hubraum:	3.257 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 200 km/h
Radstand:	2.980 mm
Spurweite vorn:	1.350 mm
Spurweite hinten:	1.350 mm
Gesamtlänge:	4.510 mm



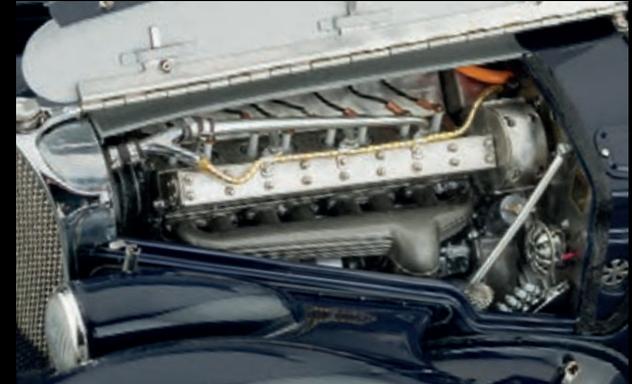
Die atemberaubende Schönheit und die perfekte Restaurierung brachten dem Originalfahrzeug den Titel "Best of Show" beim Pebble Beach Concours d'Elegance ein



Perfekte Speichenräder und schraubbare zweiflügelige Zentralverschlüsse mit Rechts- / Linksgewinde zum Abnehmen der Räder



Fein ausgearbeitetes Armaturenbrett mit allen Instrumenten und Bedienschaltern



Hochdetaillierter 8-Zylinder-Reihenmotor mit allen Anbauaggregaten und kompletter Verkabelung



Maßstab
1:18

CMC Ferrari D50, 1956

1955 zieht Lancia sich nach nur einem Jahr aus dem Formel-1-Zirkus zurück. Das Rennsport-Engagement übersteigt mittlerweile die finanziellen Möglichkeiten der kleinen italienischen Marke. Dazu kommt der Tod von Lancias Werksfahrer Alberto Ascari bei einem privaten Fahrzeugtest in Monza im Mai dieses Jahres. Lancia verkauft seine Rennabteilung an den Konkurrenten Ferrari und damit auch seine Formel-1-Rennwagen Typ D50, die 1954/55 eingesetzt worden sind.

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Monoposto mit freistehenden Rädern auf Gitterrohrrahmen aufgebaut
- 8 Zylinder 90°V-Motor als mittragendes Chassis-Element
- 2 Ventile pro Zylinder, gesteuert von je zwei oberliegenden Nockenwellen
- Trockensumpfschmierung
- Gemischaufbereitung mit vier Solex PII Flachstrom-Doppelvergasern
- Doppelzündung (zwei Zündkerzen pro Zylinder)
- Hinter dem Fahrer angebrachtes quer eingebautes Fünfganggetriebe

Hubraum:	2.486 cm ³
Bohrung x Hub:	76 x 68,5 mm
Leistung:	265 PS bei 8.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: (je nach Hinterachsübersetzung)	300 Km/h
Radstand:	2.280 mm
Spur vorne / hinten:	1.270 / 1.270 mm
Gesamtlänge:	3.570 mm Longnose: 3.850 mm
Gesamtbreite:	1.448 mm
Gesamthöhe:	962 mm
Leergewicht:	640 kg

Im Juli 1955 werden die Fahrzeuge, Konstruktionsunterlagen, Werkzeuge und vorhandene Ersatzteile an Ferrari übergeben. Für Enzo Ferrari ist die Lancia-Tragödie ein Glücksfall, denn die Scuderia hat mit diesem Kauf ein Rennfahrzeug in die Hände bekommen, dem man Siegchancen zutraut. Die Saisons 1954 und 1955 waren für Ferrari unbefriedigend verlaufen. Außerdem wechselt auch Vittorio Jano, der den D 50 für Lancia entwickelt hat, zu Ferrari nach Maranello.

1956 wird der gründlich überarbeitete Rennwagen als Ferrari D50 in der Formel-1-WM eingesetzt. Unter

anderem verzichtet Ferrari auf die beiden seitlichen Tanks, die den Lancia unverwechselbar gemacht hatten, und führt Benzin und Öl nun wieder konventionell im Heck mit. Die Saison 1956 verläuft wechselhaft, doch sichert Juan-Manuel Fangio, der von Mercedes-Benz gekommen war, den Fahrer-WM-Titel für Ferrari.

Je nach Rennstrecke waren die Ferrari D50 mit der standardmäßig kurzen Nase oder, wie etwa beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, mit einer verlängerten Fahrzeugnase (Longnose) im Einsatz. CMC hat beide Versionen des legendären WM-Siegfahrzeugs nachmodelliert.





Maßstab
1:18

CMC FERRARI | D50

1956

CMC Ferrari D50, 1956



Der V8-Motor mit Zylinderwinkel von 90 Grad ist detailliert wiedergegeben



Cockpit mit vorbildgetreu wenigen Anzeigeinstrumenten



Bei abgezogenem Rad wird die Aufhängung an Dreieckslenkern sichtbar



*Art.-Nr. M-180
CMC Ferrari D 50, 1956
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus mehr als 1.000 Teilen*



*Art.-Nr. M-181
CMC Ferrari D50 Longnose
Großer Preis von Deutschland, 1956
J. M. Fangio #1, 1. Platz, limitierte Auflage 1.500 Stück*



Art.-Nr. M-182
CMC Ferrari D50
Großer Preis von Frankreich, 1956
Peter Collins # 14, 1. Platz, limitierte Auflage 1.500 Stück



Art.-Nr. M-183
CMC Ferrari D50
Großer Preis von Italien (Monza), 1956
J. M. Fangio / Peter Collins # 26, 2. Platz, limitierte Auflage 1.000 Stück



Art.-Nr. M-185
CMC Ferrari D50 Longnose
Großer Preis von Deutschland, 1956
Peter Collins # 2, DNF, limitierte Auflage 1.000 Stück



Art.-Nr. M-197
CMC Ferrari D50
Großer Preis von Großbritannien, 1956
J. M. Fangio #1, 1. Platz, limitierte Auflage 1.000 Stück

Maßstab
1:18

CMC Lucky Set „Fangio“

Die Formel-1-Saison 1956 wird von Ferrari geprägt. Starpilot Juan Manuel Fangio ist von Mercedes-Benz zurückgekehrt und sichert seinem neuen Arbeitgeber nach einer hart umkämpften Grand-Prix-Saison den Titel des Fahrerweltmeisters im Ferrari D50. Fangio fährt sehr konstant und füllt mit ersten und zweiten Plätzen sein Punktekonto.

Im abschließenden und entscheidenden Rennen, dem Großen Preis von Italien in Monza, genügt der zweite Rang zum Gewinn der Weltmeisterschaft. Dabei überlässt ihm sein Teamkollege Peter Collins seinen Wagen, denn Fangio war mit einem technischen Defekt an die Box gefahren und hätte ohne diese Hilfe das Rennen nicht beenden können.

Das CMC Lucky Set „Fangio“ besteht aus drei Wettbewerbsfahrzeugen, die den Weltmeister 1956 zum Sieg getragen haben:

- Mit der Startnummer 1 auf weißem Grundkreis geht Fangio am 14. Juli beim Großen Preis von England auf dem Silverstone Circuit an den Start. Sein Ferrari D50 trägt ihn an diesem Tag zu seinem ersten Silverstone-Sieg überhaupt.
- Drei Wochen später, am 5. August, findet auf dem Nürburgring der Große Preis von Deutschland statt. Auch hier gewinnt Juan Manuel Fangio das Rennen souverän mit 45 Sekunden Vorsprung. Sein Ferrari

trägt bei diesem Rennen die lange Nase mit markanter gelb-blauer Lackierung.

- Beim achten und letzten Rennen der Saison am 1. September beim Großen Preis von Italien in Monza entscheidet sich das Rennen um den Titel. Fangio und Peter Collins für Ferrari sowie Jean Behra für Maserati können noch Weltmeister werden. Fangios Wagen mit der Startnummer 22 fällt wegen eines Schadens aus, doch kann er den Wagen seines Teamkollegen Collins mit der Startnummer 26 übernehmen. Sein zweiter Platz bei diesem Rennen genügt Fangio, um die Fahrerweltmeisterschaft 1956 zu gewinnen.



CMC Lucky Set „Collins“

Der junge Brite Peter Collins ist in der Saison 1956 zweiter Ferrari-Werksfahrer in der Formel 1. Enzo Ferrari verpflichtet den 25-Jährigen als „Youngster“ an der Seite des amtierenden Weltmeisters Juan Manuel Fangio. Er kommt auf Anhieb mit dem nicht leicht zu fahrenden Ferrari D50 zurecht und hält sich mit zwei Siegen und drei zweiten Plätzen bis zum letzten Rennen der Saison die Chance offen, die Formel-1-Fahrerweltmeisterschaft zu gewinnen. Vor dem abschließenden Großen Preis von Italien in Monza liegt er punktgleich mit dem französischen Maserati-Fahrer Jean Behra auf dem zweiten Platz der Fahrerwertung, sieben Punkte hinter Fangio.

Beim Rennen von Monza schreibt Peter Collins Motorsportgeschichte. Als Fangio wegen eines technischen Defekts an die Box und sein Fahrzeug abstellen muss,

bietet Collins, der im Rennen an zweiter Stelle liegt, beim nächsten Reifenwechsel seinen Wagen an, damit Fangio zum Weltmeistertitel fahren kann. Dieser Verzicht auf einen möglichen Weltmeistertitel ist bis heute beispiellos in der Formel-1-Geschichte. Collins erklärt seinen Entschluss später damit, er sei noch jung und habe in den kommenden Jahren noch die Chance, Meistertitel zu gewinnen. Diese Hoffnung bleibt unerfüllt, da Collins zwei Jahre später beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring bei einem Rennunfall stirbt.

- Mit Startnummer 14 geht Peter Collins beim Großen Preis von Frankreich am 1. Juli ins Rennen. Der fünfte Lauf zur Automobil-Weltmeisterschaft 1956 verläuft abwechslungsreich. Am Ende gewinnt Collins mit knappem Vorsprung vor seinem zweitplatzierten

Teamkollegen Eugenio Castellotti das Rennen.

- Beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring am 5. August trägt Collins' Wagen die Startnummer 2. Die Ferrari gehen mit der „Longnose“-Version ins Rennen. Zur Unterscheidung zum Wagen von Fangio ist die Nasenspitze des Collins-D50 mit einem dunkelgrünen Streifen lackiert. Collins muss das Rennen nach einem Fahrfehler vorzeitig beenden.
- Beim achten und letzten Rennen der Saison am 1. September beim Großen Preis von Italien in Monza entscheidet sich das Rennen um den Titel. Fangios Wagen mit der Startnummer 22 fällt wegen eines Schadens aus, doch kann er den Wagen seines Teamkollegen Collins mit der Startnummer 26 übernehmen. Collins verzichtet damit freiwillig auf seine Titelchancen, ein bis heute beispielloser Akt von Fairplay.



Art.-Nr. M-202 3 x CMC Ferrari D50, Fahrerfigur und Vitrine

Maßstab
1:18

CMC Ferrari 250 GTO, 1962

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Zweisitzige Coupé-Karosserie.
- Zwölfzylinder V-Motor mit 60° Zylinderwinkel und zwei obenliegenden Nockenwellen.

Hubraum:	2.953 cm ³
Bohrung x Hub:	73 x 58,8 mm
Leistung:	300 PS bei 7.500/min
Verdichtung:	9,8 : 1
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 280 km/h
Radstand:	2.400 mm
Spur vorne/hinten:	1.354 (1.351)/1.350 (1.346) mm
Gesamtlänge:	4.325 mm
Gesamtbreite:	1.600 mm
Gesamthöhe:	1.210 mm
Fahrzeuggewicht fahrfertig:	ca. 900 kg
Bauzeit/Stückzahl:	1962–1964 / 36 Stk. + 3 Stk



Art.-Nr. M-156 CMC Ferrari 250 GTO, Targa Florio 1962, #86, limitierte Auflage 1.500 Stück



Drei abnehmbare Abdeckungen über der Kühlermaske verschließen zusätzliche Lufteinlässe



Die Räder sind abnehmbar (3-flügliger Zentralverschluss)

Im Mai 1962 wurde auf Sizilien die 46. Targa Florio ausgetragen, eines der ältesten Langstreckenrennen der Welt. Das italienische Fahrerteam Giorgio Scarlati/Pietro Ferraro nahm mit seinem Ferrari 250 GTO, Chassis-Nr. 3451, Startnummer 86, teil und verbuchte den Sieg in der GT-Klasse bis drei Liter Hubraum. In der Gesamtwertung belegten sie einen respektablen vierten Platz.

Im März 1961 wurde man bei Ferrari nervös. Anlass dazu gab der auf dem Genfer Automobilsalon neu vorgestellte Jaguar E-Type, in dem man einen ernstzunehmenden Konkurrenten im Rennsport sah. Enzo Ferrari handelte sofort und beauftragte Giotto Bizzarrini als Projektleiter, ein neues GT-Fahrzeug zu entwickeln. Als Basis diente der bestens bewährte 250 GT Berlinetta SWB.

Vorgabe war, das Chassis möglichst unverändert bei gleichem Radstand von 2400 mm zu übernehmen. Hinterachse, Karosserie-Aerodynamik und der Fahrzeugschwerpunkt standen besonders im Fokus der

Entwicklung und wurden Zug um Zug verbessert. Die Homologation war inzwischen unter Dach und Fach, und der Wagen erhielt die Typenbezeichnung 250 GTO. Das „GTO“ stand für „Gran Turismo Omologato“. Nachdem Bizzarrini das Unternehmen Ferrari 1962 verließ, wurde Mauro Foghieri sein Nachfolger, der gemeinsam mit der Carrozzeria Scaglietti das Fahrzeug weiterentwickelte. Die auffälligste Änderung im Vergleich zur Ausgangsbasis 250 GT Berlinetta war die völlig neu gestaltete Front. Die hinteren Kotflügel wurden breiter und länger, ebenso der hintere Überhang. Seinen ersten Renneinsatz hatte der 250 GTO im März 1962 beim 12-Stunden-Rennen von Sebring, Florida,

als das Fahrerduo Phil Hill/Olivier Gendebien den Sieg in der GT-Klasse und den zweiten Platz im Gesamtklassement erreichte. Dem exzellenten Start folgte eine furiose Karriere: 1962, 1963 und 1964 sicherten die GTO-Teams Ferrari jeweils die Markenweltmeisterschaft.

Insgesamt sind 39 Fahrzeuge des Typs 250 GTO gebaut worden, drei von ihnen erhielten einen Motor mit Vier Liter Hubraum, erkennbar an einer großen, geschlossenen Auswölbung auf der Motorhaube. Wie ihre großen Vorbilder erzählen unsere CMC-Modelle eine absolut exklusive, individuelle Geschichte.



Art.-Nr. M-151, Art.-Nr. M-152, Art.-Nr. M-153, Art.-Nr. M-154
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus 1.841 Teilen, davon allein 1.215 Teile in Metallausführung.

Maßstab
1:18

CMC Jaguar C-Type, 1952/1953

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Rennsportwagen auf einem Gitterrohrrahmen aufgebaut
- Karosserie aus dünnem Aluminiumblech
- Sechs-Zylinder-Reihenmotor mit 3,4 Liter Hubraum
- 2 Ventile pro Zylinder, gesteuert von zwei obenliegenden Nockenwellen
- Trockensumpfschmierung
- Gemischaufbereitung mit zwei SU Fallstrom-Vergasern Typ H8/9
- Zündung mit Spule und Kondensator, eine Zündkerze pro Zylinder
- Am Motor angeflanshtes Vierganggetriebe Typ Moss

Hubraum:	3.442 cm ³
Bohrung x Hub:	83,0 x 106,0 mm
Leistung:	200 PS bei 5.800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: (je nach Hinterachsübersetzung)	230 Km/h
Radstand:	2.438 mm
Spur vorne / hinten:	1.295 / 1.295 mm
Gesamtlänge:	3.988 mm
Gesamtbreite:	1.638 mm
Gesamthöhe:	1.081 mm
Leergewicht:	970 kg (2102 lb.)





Maßstab
1:18

CMC JAGUAR | C-TYPE

1952/1953

CMC Jaguar C-Type, 1952/1953



*Art.-Nr. M-191 CMC Jaguar C-Type, 1952, British Racing Green;
handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.100 Teilen*



*Art.-Nr. M-192 CMC Jaguar C-Type
Ecurie Ecosse, Goodwood Members' Meeting, 1954
Jimmy Stewart, 1. Platz
limitierte Auflage 1.500 Stück*

Der Jaguar C-Type müsste streng genommen Jaguar XK 120 C heißen, das „C“ steht für Competition. Der zweisitzige Rennsportwagen wird 1951 um den weiterentwickelten Motor des XK 120 herum entwickelt. Der Sechszylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen leistet 200 PS und lässt die Rennversionen bis zu 230 km/h schnell werden.

Auf der Rennstrecke bewährt der C-Type sich gleich beim ersten Einsatz, den 24 Stunden von Le Mans im Mai 1951: Peter Walker / Peter Whitehead fahren zum Sieg. Während der Antrieb des C-Type auf dem bewährten Motor des seit 1948 produzierten XK120 aufbaut, hat man dessen robusten, aber schweren Aufbau durch einen leichten Gitterrohrrahmen ersetzt. Man entwickelt drei verschiedene Varianten des C-Type:

Die drei „pre-production“-Rennwagen von Le Mans 1951, die wie damals noch üblich auf eigener Achse zur Rennstrecke gebracht werden, sind mit Trommelbremsen, zwei SU-Vergasern und auffälligen Luftauslässen auf der Motorhaube ausgestattet.

Die zweite Variante sind die ab 1952 gebauten Serienfahrzeuge – von Chassis-Nummer XKC005 bis XKC049 –, ebenfalls mit Trommelbremsen und SU-Vergasern, aber mit gepfeilten Luftauslässen auf der Motorhaube. Die letzte Ausbaustufe des C-Type sind schließlich die Werksrennwagen von 1953, die sich von den Kunden-XKC in einigen Punkten unterscheiden: Die überarbeiteten Motoren haben Weber-Doppelvergaser, die Karosserie ist zur weiteren Gewichtersparnis aus extrem dünnem Aluminiumblech gefertigt.

Jaguar verwendet erstmals Scheibenbremsen, die von Dunlop entwickelt worden sind, sowie Servounterstützung für die Bremsen. Für den Einsatz in Le Mans bekommt die Hinterachse eine zusätzliche Abstützung, die Vorderachse einen stärkeren Querstabilisator. Die Maßnahmen gipfeln in einem grandiosen Triumph: Die Plätze Eins, Zwei und Vier gehen an das Werksteam von Jaguar Cars Ltd, das mit drei C-Type an den Start gegangen ist.

In Erinnerung an die legendären Erfolge in Le Mans würdigt CMC das Jaguar-Erfolgsmodell C-Type in gleich fünf Modellvarianten.



*Art.-Nr. M-193 CMC Jaguar C-Type
XKC023 im restaurierten Zustand 2016
limitierte Auflage 1.000 Stück*



*Art.-Nr. M-194 CMC Jaguar C-Type
Ecurie Francorchamps, 24h Le Mans, 1953,
De Tornaco/Laurent, 9. Platz
limitierte Auflage 1.000 Stück*



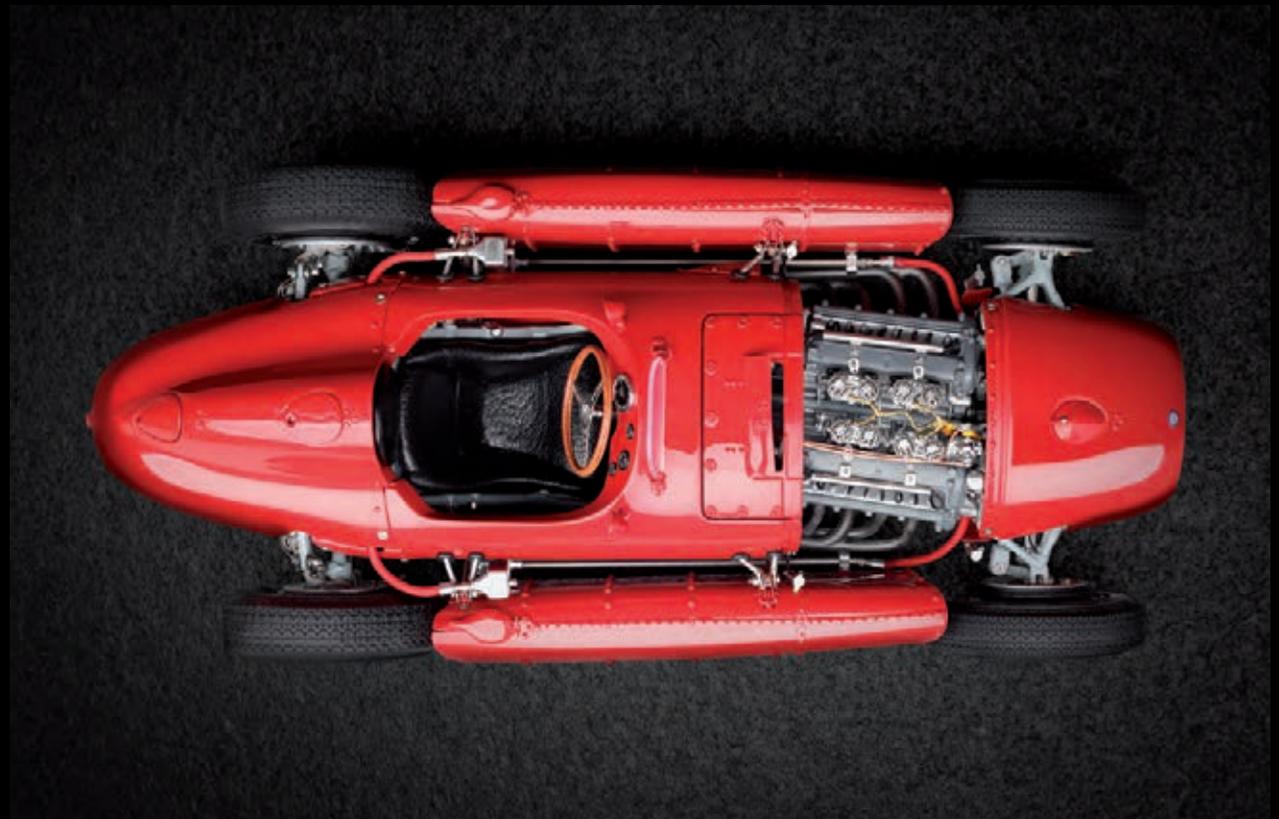
*Art.-Nr. M-195 CMC Jaguar C-Type,
Werksteam, 24h Le Mans, 1953, Hamilton/Rolt, 1. Platz
limitierte Auflage 1.500 Stück*

CMC Lancia D50, 1954/1955

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Monoposto mit freistehenden Rädern auf Gitterrohrrahmen aufgebaut
- 8 Zylinder 90°V-Motor als mittragendes Chassis-Element
- 2 Ventile pro Zylinder, gesteuert von je zwei oberliegenden Nockenwellen
- Trockensumpfschmierung
- Gemischaufbereitung mit vier Solex PII Flachstrom-Doppelvergasern
- Doppelzündung (zwei Zündkerzen pro Zylinder)
- Hinter dem Fahrer angebrachtes quer eingebautes Fünfganggetriebe

Hubraum:	2.488 cm ³
Bohrung x Hub:	73.6 x 73.1 mm
Leistung:	260 PS bei 8.000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: (je nach Hinterachsübersetzung)	300 Km/h
Radstand:	2.280 mm
Spur vorne / hinten:	1.294 / 1.330 mm
Gesamtlänge:	3.570 mm
Gesamtbreite:	1.600 mm
Gesamthöhe:	1.001 mm
Leergewicht:	620 kg





Maßstab
1:18

CMC LANCIA | D50

1954/1955

CMC Lancia D50, 1954/1955



Die Rundinstrumente des Armaturenbretts sind präzise nachempfunden



Das Herzstück: ein detaillierter Nachbau des kraftstrotzenden V8-Motors mit kompletter Leitungsverlegung



Überwältigende Detailfülle: Radaufhängung und Bremseinheit sind vorbildgetreu umgesetzt



Art.-Nr. M-175 CMC Lancia D50, 1954/1955



*Art.-Nr. M-177 CMC Lancia D50, 1955, GP Monaco, #30, Castelotti
limitierte Auflage 1.500 Stück*

Der von Chefkonstrukteur Vittorio Jano für Lancia entworfene D50 ist im Rahmen des Grand-Prix-Reglements von 1954 revolutionär neu erdacht worden. Charakteristisch sind das Transaxle-Getriebe an der Hinterachse, vier obenliegende Nockenwellen in einem leichten und kompakten V8-Motor mit 90 Grad Zylinderwinkel und vor allem die außenliegenden, strömungsgünstig geformten Flüssigkeitstanks. Der Motor ist als tragendes Element konstruiert und 12 Grad nach links gedreht eingebaut, um die Kardanwelle seitlich am Piloten vorbei zum Hinterachsgetriebe zu führen. Diese Anordnung erlaubte eine deutlich tiefere Position des Fahrersitzes und insgesamt einen niedrigen Schwerpunkt des Monoposto mit aerodynamischen Vorteilen. Innovationen, die den Lancia D50 absolut einzigartig machen.

Für das Debüt der Marke in der Formel 1 und den ambitionierten D50 verpflichtet Gianni Lancia einen Star der Szene: Alberto Ascari, der für Ferrari 1952 und 1953 die Fahrer-WM geholt hat. Mit Luigi Villoresi stößt ein weiterer herausragender Fahrer zur Scuderia Lancia. Eugenio Castellotti ergänzt 1955 das Werksteam.

Sein Renndebüt gibt der Lancia D50 am 24. Oktober 1954 in Barcelona beim Großen Preis von Spanien, dem letzten Lauf der Saison 1954. Alberto Ascari erreicht im Training mit 2.18 min die beste Zeit und startet aus der Pole-Position. Im Rennen fällt er allerdings mit einem Kupplungsschaden aus. Viel Glück ist dem D50 und der Scuderia Lancia danach nicht beschieden. Beim Grand Prix von Monaco 1955 kommt Ascari in Führung liegend von der Strecke ab, stürzt ins

Hafenbecken und muss von der Besatzung einer dort vor Anker liegenden Yacht gerettet werden.

Als Ascari im Mai 1955 bei einer privaten Testfahrt tödlich verunglückt, zieht Gianni Lancia, finanziell ohnehin stark belastet, einen Schlusstrich unter sein Formel-1-Engagement. Im Juli 1955 verkauft er seinen Rennstall und die Rennwagen an Ferrari. Dort gehen sie 1956 als Ferrari D50 in die neue Saison.



Art.-Nr. M-178 CMC Lancia D50, 1955, GP Pau, #10, Castellotti
limitierte Auflage 1.000 Stück



Art.-Nr. M-198 CMC Lancia D50, „Rolling Chassis“
limitierte Auflage 1.000 Stück

Modellset CMC Lancia D50 GP Turin 1955 und



Es ist äußerst selten, dass zwei namhafte Rennställe an ein und demselben Fahrzeug Entwicklungsarbeit leisten. So geschehen bei Lancia und Ferrari. Lancia stellt 1954 die Weichen und präsentiert mit dem Lancia D50 einen innovativen Rennboliden. Unglückliche Umstände führen dazu, dass Mitte 1955 Lancia sein Grand-Prix-Engagement beendet und das gesamte Projekt an den Konkurrenten Ferrari abgibt. Ferrari lässt den D50 weiterentwickeln und zwar so erfolgreich, dass Juan Manuel Fangio 1956 mit ihm die Fahrerweltmeisterschaft gewinnt.



CMC Ferrari D50 GP Belgien 1956

CMC möchte an diese historisch einmalige Entwicklungsgeschichte eines Formel-1-Siegerfahrzeugs mit einem Modellset erinnern. Es besteht aus zwei Fahrzeugen: zum einen aus dem noch reinrassigen Lancia D50, Startnummer 6, mit dem Alberto Ascari den Grand Prix von Turin im Jahre 1955 gewonnen hat. Beim zweiten Modell handelt es sich um den Ferrari D50 mit ungewöhnlicher gelber Rennlackierung (die Rennfarbe Belgiens), mit dem André Pilette, Startnummer 20, beim Grand Prix von Belgien 1956 den sechsten Platz belegt hat. Die beiden Modelle sind nur als Modellset, Art.-Nr. M-184, erhältlich und weltweit auf 1000 Stück limitiert.

Lancia D50: Am 27. März 1955 findet der Große Preis von Turin statt, auch als Gran Premio del Valentino bekannt. Die Scuderia Lancia schickt neben Eugenio Castellotti und Luigi Villorosi auch ihren Starpiloten Alberto Ascari mit der Startnummer 6 ins Rennen. Ernsthaftige Konkurrenten der Lancias um den Rennsieg sind Maserati und Ferrari. Doch bereits im Training dominiert Lancia, Alberto Ascari geht von der Pole-Position ins Rennen. Sein Erfolg in Turin ist der erste Grand-Prix-Sieg für einen Lancia D50.

Ferrari D50: Der Große Preis von Belgien geht 1956 am 3. Juni auf dem Circuit de Spa-Francorchamps über die Bühne. Ferrari schickt außer seinen Stammpiloten Fangio, Castellotti und Collins auch zwei Wagen für die belgischen Lokalmatadore Paul Frère und André Pilette in den Wettbewerb. Mit dem Wagen von André Pilette in der belgischen Rennfarbe Gelb kann CMC einen Ferrari vorstellen, der nicht im italienischen Rennrot lackiert ist. Sieger in Spa wird nach zahlreichen Ausfällen Ferrari-Pilot Peter Collins vor dem Überraschungszweiten und Gastfahrer Paul Frère. Für den bedacht agierenden André Pilette reichte es zu einem respektablen Rang sechs.



CMC Maserati 300S Rennsportwagen, 1956



Die Rundinstrumente des Armaturenbretts sind präzise nachempfunden



Überwältigende Detailfülle: Radaufhängung und Bremseinheit sind vorbildgetreu umgesetzt



Das Reserverad ist wie beim Originalfahrzeug im Heckteil mit drei Lederriemen fixiert



Das Herzstück: ein detaillierter Nachbau des kraftstrotzenden Sechszylinder-Reihenmotors mit kompletter Leitungsverlegung

Die Fahrzeugschmiede der vier Brüder Maserati macht schon in den 1920er-Jahren im Rennsport auf sich aufmerksam. Das Markenzeichen – den Dreizack des Meeresherrn Neptun – haben sie einem Brunnen ihrer Heimatstadt Bologna entlehnt. In den 1950er-Jahren erlebt Maserati eine Ära großer Erfolge in der Formel 1 und mit seinen Rennsportwagen.

Der Maserati 300S ist ein Produkt dieser erfolgreichen Zeit. Der Rennsportwagen wird in einer Gesamtstückzahl von 26 (anderen Quellen zufolge 27) Einheiten mit

drei verschiedenen Karosserieformen (Modifikationen am Vorderwagen) im Zeitraum von 1955 bis 1959 gebaut. Viele Komponenten des erfolgreichen Formel-1-Rennwagens 250F werden dabei auf den 300S übertragen. Auf diese Weise entsteht ein Straßensportwagen mit Siegerpotenzial, der vielen namhaften Fahrern und Rennteams zu sportlichen Erfolgen verhilft.

So feiert das Maserati-Werksrennteam mit seinen Top-Fahrern Stirling Moss, Piero Taruffi, Harry Schell und Jean Behra beim 1000-Kilometer-Langstreckenrennen

1956 auf dem Nürburgring mit einem 300S einen Sieg, welcher der Marke viel Prestige einbringt. Weitere Rennerfolge auf den Langstrecken-Pisten in aller Welt führen Maserati am Ende der Saison 1956 auf den zweiten Platz der Sportwagen-Weltmeisterschaft.

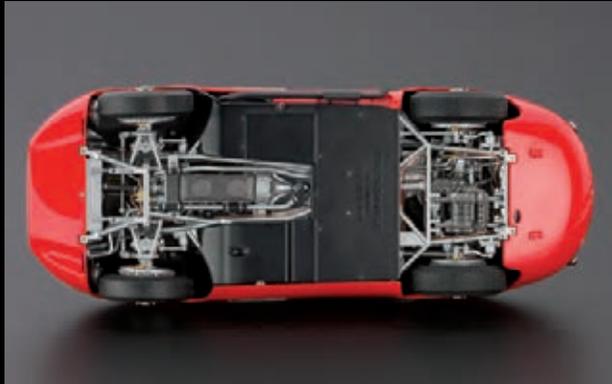
Unser CMC-Modell stellt den Maserati 300S im Baujahr 1956 dar. Dieser Jahrgang nimmt wegen der sportlichen Erfolge und wegen seltener Bauteil-Komponenten eine besondere Stellung in der Entwicklungsgeschichte der Baureihe 300S ein.



Art.-Nr. M-105
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1.800 Teilen

Maßstab
1:18

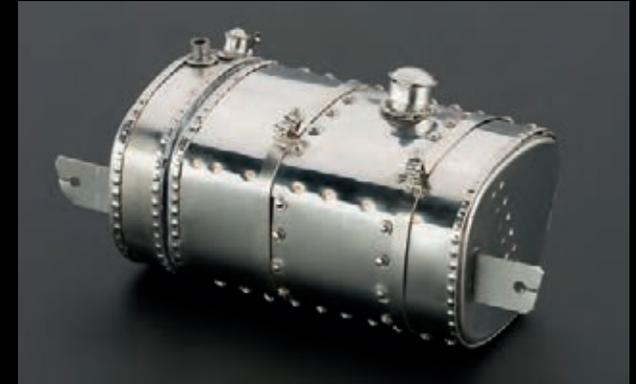
CMC Maserati 300S Rennsportwagen, 1956



Der Unterboden, Achsen und Radaufhängungen sind in zahlreichen Details wiedergegeben



Detailliert ausgearbeitete Bremstrommeln und abnehmbare Speichenräder mit authentischer Bereifung

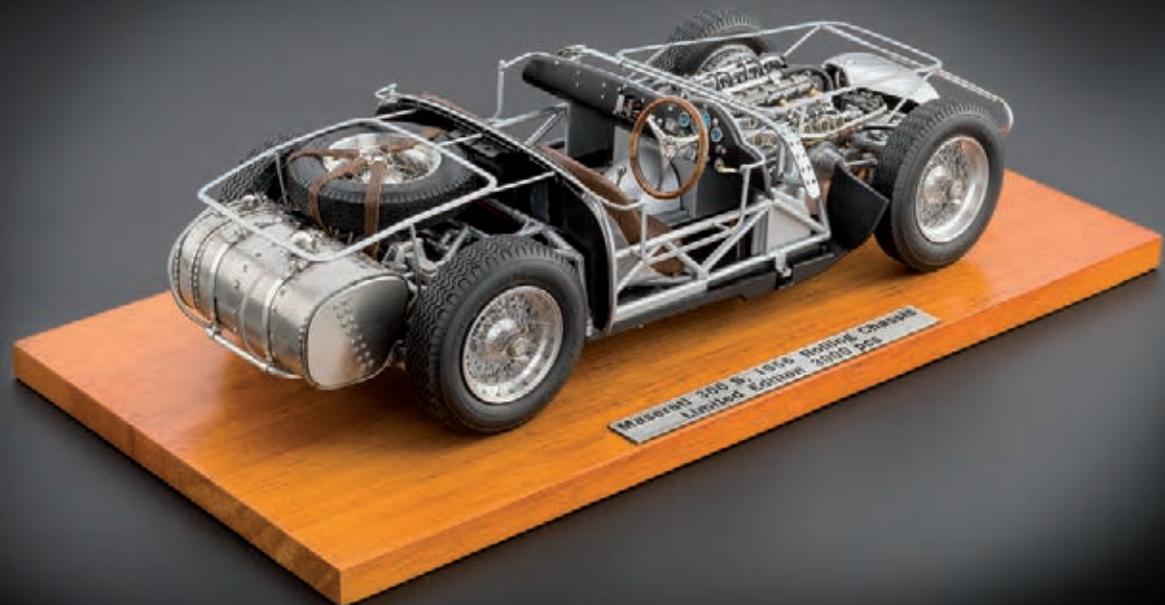


Benzin- und Öltank sind aus einzelnen Edelstahlblech-Teilen zusammengesetzt und mit aufwendigem Nieten-Dekor versehen

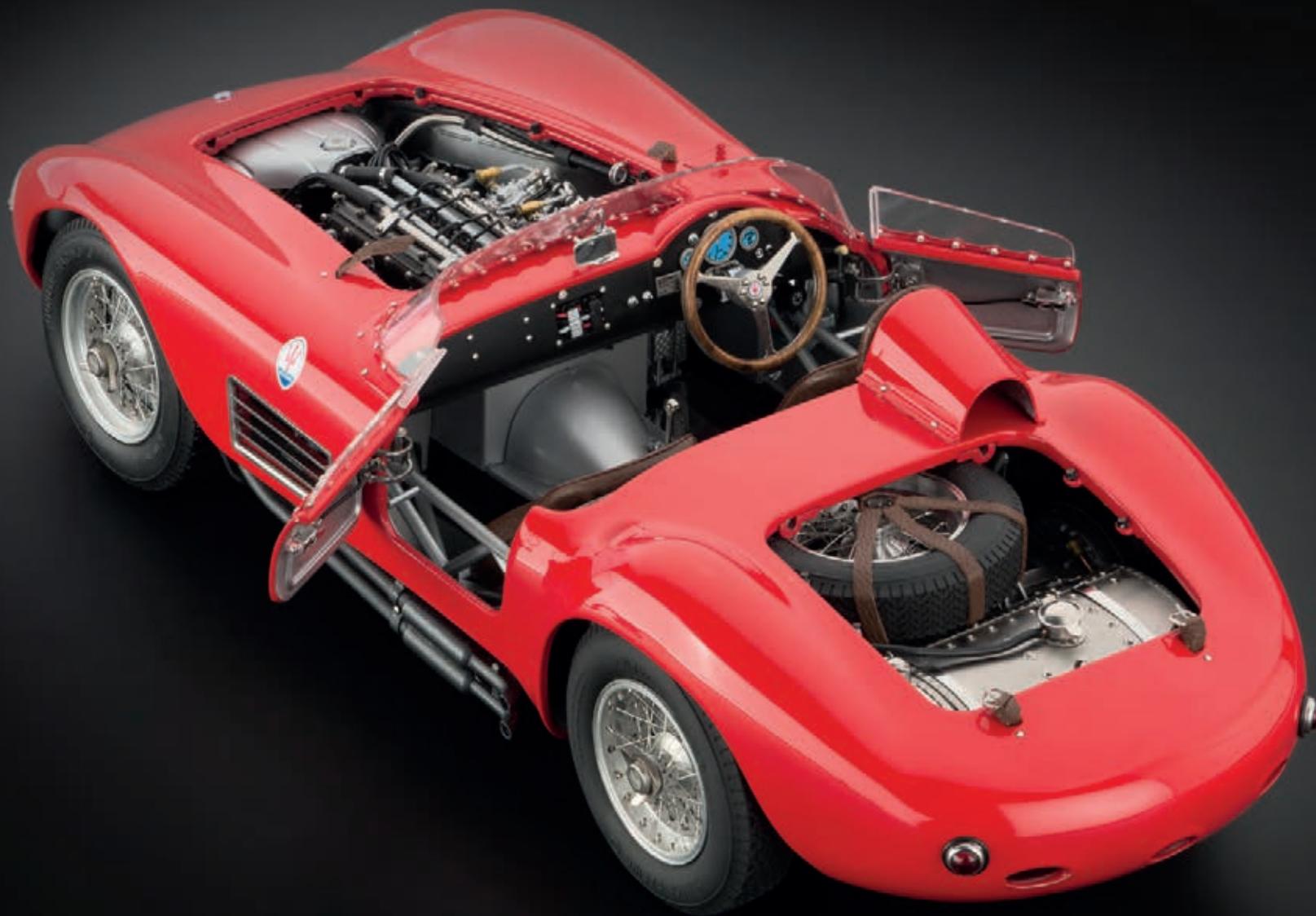
Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Sechszylinder-Reihenmotor, zweisitziger Sport-Spyder mit Alu-Karosserie und Gitterrohrrahmen, Rechtslenker

Leistung:	260 PS bei 6.500 U/min
Bohrung x Hub:	84 x 90 mm
Hubraum:	2.991 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 280 km/h
Radstand:	2.310 mm
Spurweite vorn:	1.300 mm
Spurweite hinten:	1.250 mm



Art.-Nr. M-109 Rolling Chassis, limitierte Auflage 3.000 Stück



Zu öffnende Türen, abnehmbare Motorhaube und Heckklappe; die Sitze und Nackenstütze sind mit echtem Leder bezogen; die spartanisch gehaltene Cockpitausstattung entspricht dem typischen Renndesign

Maßstab
1:18

CMC MASERATI | 300S RENNSPORTWAGEN

1956

CMC Mercedes 2-l-Targa-Florio-Rennwagen, 1924



Authentisch nachgebildete und hochdetaillierte Armaturentafel mit lederummantelten Lenkrad



Für Langstreckenrennen führten die Zweiliter-Rennwagen zwei außenliegende Reserveräder mit



Originalgetreu dargestellter Vierzylindermotor mit allen Nebenaggregaten und Leitungen

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

4-Zylinder-Reihenmotor M7294 (Kompressor)
Leistung: 126 PS mit Kompressor bei 4.500/min
(bis zu 150 PS bei 5.000/min)

Hubraum:	1.989 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h
Radstand	2.700 mm
Gesamtlänge:	3.800 mm
Sitzplätze:	2



Art.-Nr. M-186 CMC Mercedes Targa-Florio-Rennwagen, Alfred Neubauer #23, limitierte Auflage 600 Stück



Art.-Nr. M-203 CMC Mercedes Targa-Florio-Rennwagen, Christian Werner #10, limitierte Auflage 600 Stück



Art.-Nr. M-206 CMC Mercedes Targa-Florio-Rennwagen, weiß

Mit den Vorbereitungen des Rennwagens für die Targa Florio 1924 führt sich Ferdinand Porsche als der neue Chefkonstrukteur bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft bestens ein. Der Kompressor-Motor von 1923 wird unter seiner Leitung im Detail überarbeitet und weist am Ende eine ganze Reihe bahnbrechender Innovationen auf. Die Leistung wird auf 126 PS bei zugeschaltetem Kompressor gesteigert.

Am 27. April 1924 geht Mercedes-Fahrer Christian Werner mit dem Zweiliter-Kompressorwagen und der Startnummer 10 ins Rennen. Die Targa Florio ist ein Langstreckenrennen über wilde Schotterpisten im sizilianischen Bergland. Ein Wettbewerb über vier Runden

á 108 Kilometer, der heute wohl eher als Rallye bezeichnet würde. Für den schnellsten Serienwagen ist zudem die Coppa Florio ausgeschrieben, für die eine weitere Rennrunde zurückgelegt werden muss. Werner geht über die volle Distanz und wird Sieger beider Wettbewerbe. Seine Teamkollegen Christian Lautenschlager und Alfred Neubauer, der spätere Mercedes-Benz Rennleiter, vervollständigen den Mercedes-Triumph mit einem 10. bzw. 15. Platz. In ihrer Fahrzeugklasse belegen die Mercedes-Targa-Florio-Wagen die ersten drei Plätze.

Unser CMC-Modell mit Artikelnummer M-206 ist in der durch die FIA bis 1970 für deutsche Rennfahrzeuge

vorgegebenen Rennfarbe Weiß ausgeführt. So hätten die Fahrzeuge eigentlich auch an den Start der Targa Florio 1924 gehen sollen. Doch Mercedes entscheidet sich für einen klugen Schachzug: Man lackiert die Wagen rot, ähnlich der italienischen Rennfarbe. Erfahrungsgemäß neigt das enthusiastische Publikum dazu, ausländische Fabrikate im Rennen zu behindern. Mercedes „tarnt“ seine Rennwagen also mit der Farbe Rot.

CMC bildet alle drei Fahrzeuge ab, die im Rennen erfolgreich waren. Zum Einsatz bei der Targa Florio werden die Zweiliter-Kompressorwagen mit außenliegenden Benzinleitungen, schmalen Reifen und zwei Ersatzrädern am Fahrzeugheck ausgerüstet.



Art.-Nr. M-187 CMC Mercedes Targa-Florio-Rennwagen,
Christian Lautenschlager #32, limitierte Auflage 600 Stück

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz SSK, 1928



Detailliertes Cockpit mit Echtlederbezug sowie Armaturenbrett mit allen Anzeigeinstrumenten und Bedienelementen

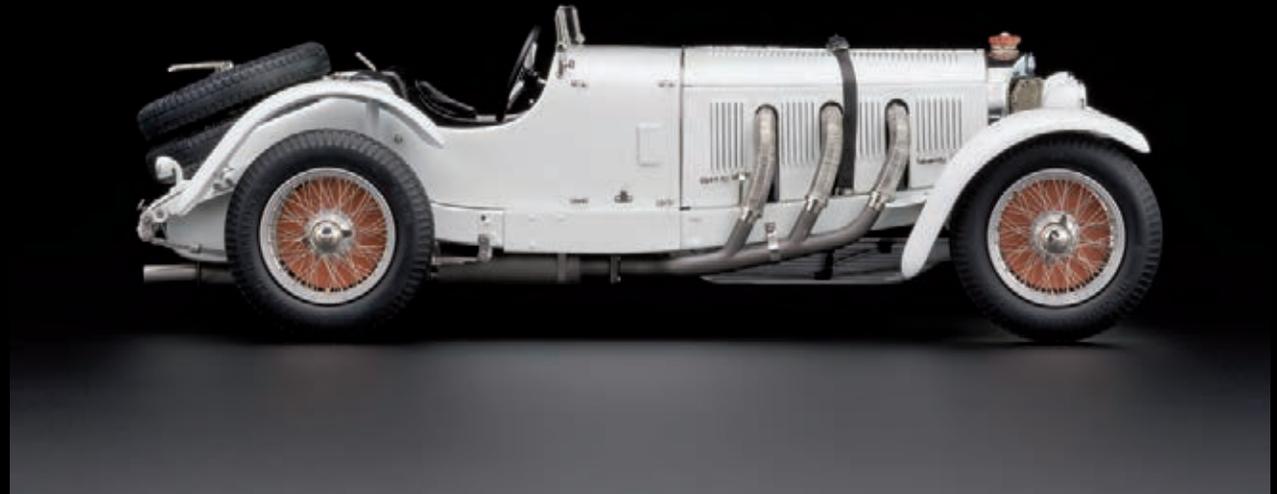


Mit dem größeren der beiden Wettbewerbskompressoren, hausintern "Elefant" genannt, wurden auf dem Prüfstand 310 PS gemessen

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

6-Zylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle
Zuschaltbarer Kompressor (Roots-Gebläse)

Bohrung x Hub:	100 x 150 mm
Hubraum:	7.065 cm ³
Leistung:	225 PS mit Kompressor bei 3.450/min
Höchstgeschwindigkeit:	192 km/h
Radstand:	2.950 mm
Spurweite v/h:	1.425/1.425 mm
Gesamtlänge:	4.250 mm
Gesamtbreite:	1.700 mm
Gesamthöhe:	1.250 mm
Sitzplätze:	2



Im Modell wie im Original eine Augenweide: die Proportionen des Supersportwagens jener Jahre

Von den Sechszylinder-Kompressor-Sportwagen der Mercedes-Benz S-Reihe ist der Typ SSK die sportlichste, exklusivste und faszinierendste Ausführung. Das nur vier Wochen nach dem Typ SS erstmals eingesetzte Modell, dessen Bezeichnung für „Super-Sport-Kurz“ steht, unterstreicht seine betonte Sportlichkeit unter anderem durch einen um 45 Zentimeter verkürzten Radstand. Damit ist der SSK prädestiniert für Bergrennen.

Werksrennfahrer Rudolf Caracciola gewinnt im Sommer 1928 mit dem brandneuen SSK auf Anhieb das Gabelbachrennen und erringt zahlreiche weitere Siege. Unter anderem wird er im SSK Europa-Bergmeister der Jahre 1930 und 1931.

Mit der gewichtsreduzierten und nochmals leistungssteigerten Version von 1931, die als SSKL (Super-Sport-Kurz-Leicht) berühmt geworden ist, siegt Caracciola im April 1931 als erster Nicht-Italiener beim legendären 1000-Meilen-Rennen „Mille Miglia“ von Brescia nach Rom und zurück.

Zum Nimbus des SSK gehört, dass er Kundenfahrzeug und Werksrennwagen in einem ist. Einige Rennspezifikationen wie ein leistungsstärkerer Kompressor oder eine Renn-Nockenwelle stehen auch Privatkunden zur Verfügung, andere bleiben den Werksrennwagen vorbehalten. Es ist zu dieser Zeit nicht unüblich, dass private Besitzer eines SSK an den Wochenenden an Rennen teilnehmen und ihren Zweisitzer wochentags

als Fortbewegungsmittel im Alltag nutzen. Zweifellos ist der SSK der ultimative Supersportwagen dieser Zeit. Den Anfang der zunächst unter der Federführung von Ferdinand Porsche entwickelten Kompressor-Sportwagen macht 1926 ein Tourenwagen mit erhöhter Motorleistung und verkürztem Radstand, der als Modell K bezeichnet wird. Der Zusatzbuchstabe steht nicht etwa für den Kompressor, sondern für „Kurz“ wegen der verkürzten Bauform. Ihm folgen die Sport- und Supersportwagen S bzw. SS und schließlich 1928 der SSK sowie 1930 der SSKL. Nach der Saison 1931 zieht Mercedes-Benz sich aus dem Werksrennsport zurück und kehrt erst 1934 mit seinen neuen Grand-Prix-Wagen zurück, die später als „Silberpfeile“ berühmt werden.

**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**



Art.-Nr. M-190 CMC Mercedes-Benz SSK, 1928
limitierte Auflage 1.000 Stück

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz SSKL, Mille Miglia, 1931



Minutiös nachgebildetes Bordwerkzeug



Funktionsfähig nachgebildeter Tankeinfüllstutzen



Hier gut zu erkennen: die Bohrungen am Rahmen

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

6-Zylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle
Zuschaltbarer Kompressor (Roots-Gebläse)

Bohrung x Hub:	100 x 150 mm
Hubraum:	7.096 cm ³
Leistung:	300 PS bei 3300 U/min*
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 235 km/h
Radstand:	2.950 mm
Spurweite v/h:	1.470/1.460 mm
Gesamtlänge:	4.250 mm
Sitzplätze:	2

* 27= Nennleistung, 240 PS ohne Kompressor,
300 PS mit Kompressor (max. Leistung)



Bei der Mille Miglia am 12./13. April 1931 kommt der neue Mercedes-Benz Typ SSKL zu seinem ersten Einsatz. Gegenüber dem SSK ist der Wagen um etwa 125 Kilogramm leichter geworden, die Motorleistung um 50 auf 300 PS gestiegen. Rudolf Caracciola, Mercedes-Benz Werksfahrer und erfolgreichste Rennfahrer dieser Ära, geht mit einem SSKL und der Startnummer 87 ins Rennen. 1635 Kilometer und gut 16 Stunden später gewinnt der Deutsche sensationell als erster Ausländer

das extrem strapaziöse Langstreckenrennen, das 1927 zum ersten Mal stattgefunden hat.

In umfangreichen und aufwendigen Recherchen konnte CMC den Originalzustand des Siegerautos rekonstruieren und in gewohnter Präzision in ein Ganzmetall-Modell aus mehr als 1.885 Teilen umsetzen. Besonders stolz sind wir auf die filigranen Speichenräder, die bei diesem Modell erstmals mit Nippeln am Übergang von den Speichen zur Felge nachgebildet worden sind.



Art.-Nr. M-055 CMC Mercedes-Benz SSKL, 1931,
Mille Miglia, Caracciola # 87

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz SSKL, GP Deutschland, 1931

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

6-Zylinder-Reihenmotor
Zuschaltbarer Kompressor (Roots-Gebläse)

Hubraum:	7.065 cm ³
Leistung:	306 PS mit Kompressor bei 3450/min
Höchstgeschwindigkeit:	230 km/h
Radstand:	2.950 mm
Spurweite v/h:	1.420/1.420 mm
Gesamtlänge:	4.250 mm
Gesamtbreite:	1.700 mm
Gesamthöhe:	1.250 mm
Sitzplätze:	2



Detailliertes Cockpit mit Echtleiderbezug sowie Armaturenbrett mit allen Anzeigeelementen und Bedienelementen



Mit dem größeren der beiden Wettbewerbskompressoren, hausintern "Elefant" genannt, wurden auf dem Prüfstand 310 PS gemessen



Art.-Nr. M-189 CMC Mercedes-Benz SSKL, 1931,
GP Deutschland, Otto Merz #12, limitierte Auflage 600 Stück

Das vierte und letzte Modell der S-Reihe ist der SSKL (Super-Sport-Kurz-Leicht), ein reines Wettbewerbsfahrzeug, das 1931 nur in wenigen Exemplaren gebaut wird und nicht als Kundenfahrzeug erhältlich ist. Mit Erleichterungsbohrungen, die sich über den Rahmen erstrecken, hat man das Gewicht um 125 Kilogramm reduziert. Möglicherweise wurden auch einige SSK nachträglich zu SSKL umgearbeitet. Abgesehen davon, dass werksseitig die Umbauten nicht immer konsequent dokumentiert werden, wird der genaue Überblick auch dadurch erschwert, dass in den Kommissionsbüchern die für den Werkseinsatz gebauten SSKL zunächst als „SSK, Modell 1931“ eingetragen werden. Auch in den offiziellen Quellen der Jahre

1931/1932 wird die gewichtserleichterte Version noch SSK genannt. Erst einige Presseberichte des Jahres 1932 verwenden die heute allgemein gebräuchliche Bezeichnung SSKL.

Mit dem SSKL siegt Rudolf Caracciola im April 1931 als erster Nicht-Italiener beim legendären Langstreckenrennen „Mille Miglia“ von Brescia nach Rom und zurück sowie bei zahlreichen weiteren Rennen. Hans Stuck wird 1932 auf dem SSKL Internationaler Alpenmeister und Bergmeister von Brasilien. Und mit einer speziell für das Avus-Rennen im Mai 1932 angefertigten Stromlinienkarosserie für den SSKL fährt Manfred von Brauchitsch zum Sieg.

CMC lässt mit seinem Modell den großen Preis von Deutschland am 19. Juli 1931 nochmals aufleben. Am Start sind an diesem Tag neben dem Sieger Rudolf Caracciola die beiden Werksfahrer Otto Merz und Hans Stuck, die mit einem fünften respektive einem sechsten Platz gute Platzierungen erreichen. Mercedes-Benz hat sich auf dieses Rennen unter der Regie von Rennleiter Alfred Neubauer gewissenhaft vorbereitet. Das Trainingsprogramm umfasst unter anderem die Reifenwechsel mit einem neu entwickelten Wagenheber sowie Auftank-Abläufe. Im Resultat erledigen die Fahrer zusammen mit den Rennmechanikern einen Reifenwechsel nun in nur noch 70 Sekunden.



Art.-Nr. M-188 CMC Mercedes-Benz SSKL, 1931,
GP Deutschlandy, Hans Stuck #10, limitierte Auflage 800 Stück

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz W 25, 1934–1936



Wie beim Vorbild: Die Instrumententafel besteht aus Edelstahl



Originalgetreue Nachbildung des Achtzylinder-Reihenmotors mit vielen Details



Aus über 610 Einzelteilen handmontiertes Ganzmetall-Präzisionsmodell

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

8-Zylinder-Kompressor-Motor, Einzelradaufhängung der Vorderräder, De-Dion-Hinterachse

Leistung:	354 PS bei 5.800 U/min
Hubraum:	3.364 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 300 km/h



Der W 25 ist der erste Mercedes-Benz-Rennwagen für die ab 1934 gültige neue Grand-Prix-Formel. Sie schreibt ein Höchstgewicht von 750 Kilogramm für das Fahrzeug (ohne Betriebsstoffe und Reifen) vor – so wollen die Organisatoren die Leistung der Rennwagen und damit die Geschwindigkeiten beschränken, die in den Jahren zuvor immer weiter gestiegen sind. Die Konstrukteure bei Mercedes-Benz setzen auf eine klassische Fahrzeugarchitektur: Der vorn eingebaute Motor gibt seine Leistung über ein an der Hinterachse sitzendes Getriebe an die Hinterräder ab. Der Achtzylinder-Reihenmotor hat anfänglich 3,4 Liter Hubraum und wird von einem Kompressor aufgeladen. Diese Technik hat sich in den „Weißen Elefanten“ der 1920er-Jahre ausgezeichnet bewährt.

Zur Legende ist geworden, wie die Wagen, die eigentlich in der deutschen Rennfarbe Weiß lackiert sein müssten, zu ihrer Farbe gekommen sind: Der weiß lackierte W 25 sei beim Wiegen einen Tag vor dem ersten Renneinsatz beim Internationalen Eifelrennen auf dem Nürburgring um ein Kilogramm zu schwer gewesen. Also hätten die Mechaniker den Lack abgeschliffen, sodass der silbrige Farbton seiner Leichtmetallkarosserie zum Vorschein kommt. Diese Legende lässt sich weder beweisen noch widerlegen. Fakt ist, dass in den Grand-Prix-Rennen dieser Ära sowohl Mercedes-Benz als auch die Auto Union sich in Wagen duellieren, die silberfarben sind.

Manfred von Brauchitsch gewinnt das Eifelrennen im brandneuen W 25 und legt den Grundstein für die beispiellose Erfolgsgeschichte der Silberpfeile. Der Wagen wird von 1934 bis 1936 eingesetzt und dabei laufend weiterentwickelt. In den acht Grand-Prix-Rennen der ersten Rennsaison belegen die Mercedes-Piloten in den W 25 vier erste und drei zweite Plätze. 1935 fährt Rudolf Caracciola zum Titelgewinn der Europameisterschaft. 1936 reicht es für den Grand-Prix-Wagen noch zu Siegen in Tunis und Monaco.



Art.-Nr. M-103 CMC Mercedes-Benz W 25, #20, von Brauchitsch, Eifelrennen 1934, limitierte Auflage 2.000 Stück
Art.-Nr. M-104 CMC Mercedes-Benz W 25, #4 Fagioli, GP Monaco 1934, limitierte Auflage 2.000 Stück

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz Renntransporter Lo 2750, 1934–1938



Art.-Nr. M-144 CMC Mercedes-Benz Lo 2750 Renntransporter, 1934 – 1938,
handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus 2.365 Teilen

Maßstab
1:18

Vor der Ära der Silberpfeile ist es durchaus üblich, dass die Mercedes-Benz-Rennwagen auf eigener Achse die Rennstrecken erreichen. Mit den Rennsport-Tourenwagen der S-Serie ist das problemlos möglich, da sie für den Straßenverkehr zugelassen sind. Das ändert sich mit dem Einstieg in den Grand-Prix-Rennsport. Nun werden Transporter benötigt, um zu den Rennen zu kommen. Mercedes-Benz steht dafür mit dem Typ Lo 2750 ein bewährter 2,75-Tonner aus eigener Produktion zur Verfügung.

Der Lkw aus dem Werk Gaggenau hat ein Niederflur-Fahrgestell mit entsprechend tief liegender Ladepritsche, die sich für das einfache Be- und Entladen der Silberpfeile anbietet. Angetrieben wird er von einem robusten und sparsamen 4-Zylinder-Diesel mit 65 PS Leistung. 1934 entsteht eine kleine Serie dieser Renntransporter, die in Mercedes-Blau lackiert sind und den Schriftzug "Mercedes-Benz Rennabteilung" an den Ladebordwänden tragen.

Nach Siegen der Mercedes-Rennabteilung wird die Rückkehr nach Stuttgart nicht selten zum Corso, bei dem die Transporter bei abgenommener Plane und abgeklappten Ladebordwänden dem Publikum die siegreichen Silberpfeile präsentieren. CMC möchte auch diesen Teil der Mercedes-Benz-Rennlogistik der 1930er-Jahre würdigen und stellt seinen Silberpfeil-Modellen hier als Metall-Präzisionsmodell den Transporter zur Seite, ohne den die Formel-Rennwagen nicht zu ihren Siegen gekommen wären.



Zu öffnende Ladebordwände und abnehmbare Verdeckplane, gesichert mit feinen Lederriemen



Der Kühlerverschlussdeckel mit aufgesetztem Mercedes-Stern lässt sich per Schraubverschluss öffnen



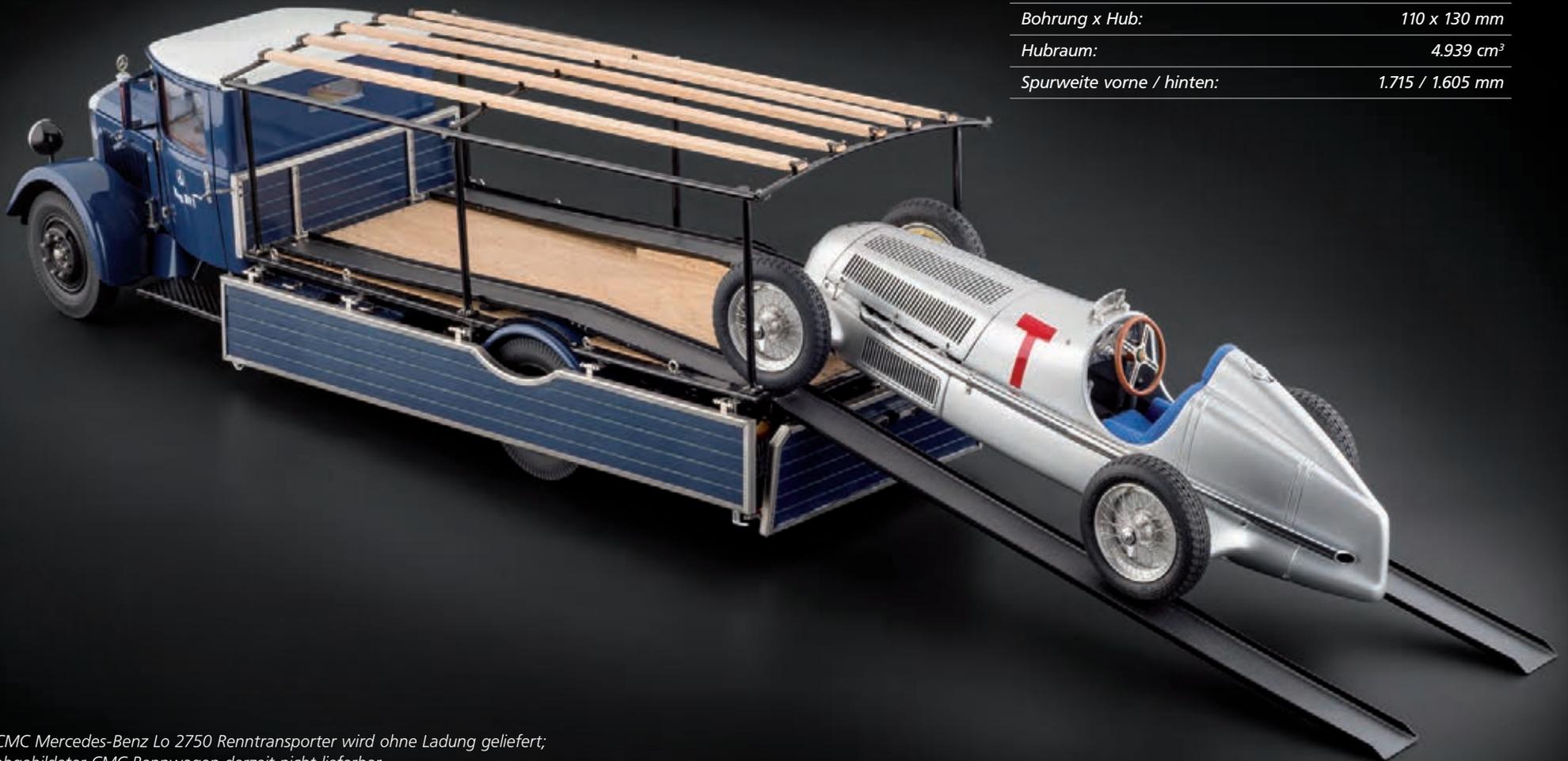
Feinste Details auch am Fahrgestell mit funktionsfähiger Blattfeder-Aufhängung und Bremsleitungen

CMC Mercedes-Benz Renntransporter Lo 2750, 1934–1938

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

4-Zylinder-Dieselmotor OM 65
Arbeitsweise: Bosch-Einspritzpumpe mit MB-Vorkammerverfahren
Zylinder- und Kurbelgehäuse in einem Block gegossen
Paarweise zusammengefasste Zylinderköpfe
Verwindungssteifer Stahlrahmen
Halbelliptik-Blattfedern vorne/hinten
Hydraulische Vierradbremse
Geräumiges Führerhaus, ausgelegt für 3 Personen

Leistung:	65 PS bei 2.000/min
Bohrung x Hub:	110 x 130 mm
Hubraum:	4.939 cm ³
Spurweite vorne / hinten:	1.715 / 1.605 mm





Zu öffnende Werkzeugkisten, gesichert mit realistischen und funktionsfähigen Verschlusslaschen



Hochdetailliertes Fahrerhaus mit allen Bedienelementen und lederbezogener, abnehmbarer Sitzbank



Perfekt umgesetzter 4-Zylinder-Dieselmotor mit allen Anbauaggregaten und kompletter Leitungsverlegung



Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz Lo 2750, 1933 – 1936



Herbert Nickerl †
CMC Firmengründer

Als Modellautohändler in Stuttgart fand er selten Produkte, die seinen Ansprüchen genügten – und beschloss als typischer Schwabe, sie dann eben selbst zu machen. Er hat CMC gegründet und zusammen mit seiner Ehefrau, Shuxiao Jia, voran gebracht. In seinem Sinne führen wir das Unternehmen weiter. Was er gesagt und gedacht hätte – wir ahnen es, erinnern uns und so bringt er uns auf den richtigen Weg. Wir werden ihn nie vergessen.



Art.-Nr. M-170 CMC Mercedes-Benz Lo 2750, unsere Reminiszenz an den CMC-Firmengründer Herbert Nickerl.
Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus 2.365 Teilen

Maßstab
1:18

Nach der Fusion von Benz und Daimler vereinheitlicht die neue Marke Mercedes-Benz auch ihr Nutzfahrzeugprogramm. Beide Hersteller haben sparsame, robuste Dieselmotoren für ihre Nutzfahrzeuge entwickelt, die sich in den 1920er-Jahren, speziell nachdem die Weltwirtschaftskrise überwunden ist, bei der Kundschaft etablieren.

1932 erneuert Daimler-Benz sein Lastwagenprogramm komplett. Zu den neuen Modellen gehört auch der kompakte Zweitonner Lo 2000, der Vorgänger des hubraumstärkeren Lo 2750. Mit dieser Modellreihe gelingt endgültig der Durchbruch für den Diesel-Lkw. In der Typbezeichnung Lo 2750 bedeutet das „L“ Lastwagen, das „o“ deutet darauf hin, dass auf Basis des Fahrgestells auch Omnibusse angeboten werden (separate Omnibus-Chassis setzen sich erst einige Jahre später mit steigender Nachfrage durch). 2750 steht für die Nutzlast in Kilogramm, der Lo 2750 ist ein 2,75-Tonner.



Art.-Nr. M-169
CMC Mercedes-Benz Lo 2750, mit Pritschenaufbau

Der robuste und kompakte Lkw mit seinem sparsamen 65 PS-Dieselmotor ist in den 1930er-Jahren ein beliebtes Transportfahrzeug vor allem bei kleineren und mittelständischen Unternehmen. Zwischen 1933 und 1936 verlassen etwa 3500 Laster des Typs L 2750 mit Dieselmotor das Daimler-Benz Werk Gaggenau, wo die leichteren Mercedes-Benz-Lkw hergestellt werden.

CMC präsentiert zwei für die damalige Zeit typische Ausführungen: einen Pritschenwagen und einen Wagen mit Planenaufbau, mit dem witterungsempfindliche Güter transportiert werden.

Als Hommage an unseren unvergessenen CMC-Firmenmitbegründer, den 2004 verstorbenen Herbert Nickerl, haben wir die Plane mit seinem Namen versehen und ihn zu einem fiktiven Speditionsunternehmer von damals gemacht, um auf diese Weise an ihn zu erinnern.



Art.-Nr. M-170
CMC Mercedes-Benz Lo 2750, mit Planenaufbau

Die Plane des Modells besteht aus echtem Leinwandstoff, der über ein Metall-Spriegelgestell mit Holzdeckleisten gespannt ist. Die Plane selbst ist vorbildgerecht mit Messingösen und einer eingefädelt Textilkordel an den abklappbaren Ladebordwänden verzurrt.

Dritte Modellvariante ist ein unlackierter, offener Pritschenwagen. Mit diesem Modell wollen wir den Sammlern Gelegenheit geben, unser Produktversprechen, nur beste und originalgetreue Werkstoffe zu verwenden, besonders intensiv zu erleben. Sie erhalten ein Präzisionsmodell, gefertigt aus Zinkspritzgusswerkstoffen, Edelstahl, echtem Holz, Leder, Kupfer und Kautschuk für die Reifen. Lediglich der Motor ist technisch bedingt überwiegend aus hochwertigen Kunststoffteilen zusammengefügt. Zur Vermeidung von Patina oder Anlaufen sind die Metalloberflächen unserer „Clear Finish“-Version mit Klarlack versiegelt – ein weiteres Meisterstück der besonderen CMC-Automodellbaukunst.



Art.-Nr. M-171 CMC Mercedes-Benz Lo 2750, mit Pritschenaufbau als „Clear-Finish“-Version

CMC Mercedes-Benz Lo 2750, 1933–1936



Technische Daten des Originalfahrzeugs:

4- Zylinder-Dieselmotor OM 65

Arbeitsweise: Bosch Einspritzpumpe mit MB-Vorkammerverfahren

Bohrung x Hub: 110 x 130 mm

Hubraum: 4.939 cm³

Leistung: 65 PS bei 2.000/min

Spurweite vorne/hinten: 1.715 / 1.605 mm

Zylinder- und Kurbelgehäuse in einem Block gegossen

Paarweise zusammengefasste Zylinderköpfe

Starke Halbelliptik-Blattfedern vorne/hinten

Hydraulische Vierradbremse

Geräumiges Führerhaus, ausgelegt für 3 Personen



Perfekt umgesetzter 4-Zylinder-Dieselmotor mit allen Anbauaggregaten und kompletter Leitungsverlegung



Zu öffnende Werkzeugkisten, gesichert mit realistischen und funktionsfähigen Verschlusslaschen



Hochdetailliertes Fahrerhaus mit allen Bedienelementen und lederbezogener, abnehmbarer Sitzbank

CMC Mercedes-Benz W 125, 1937

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

8-Zylinder-Reihenmotor, Roots-Kompressor

Leistung: 592 PS bei 5.800 U/min

Hubraum: 5.660 cm³

Höchstgeschwindigkeit: ca. 318 km/h



Originalgetreue Nachbildung des Cockpits mit authentischem Lenkrad und Armaturentafel



Detailliert modellierter Achtzylinder-Reihenmotor mit allen Nebenaggregaten



Art.Nr. M-114 CMC Mercedes-Benz W 125, GP Donington 1937, #2 Hermann Lang, limitierte Auflage 1.000 Stück

Art.Nr. M-115 CMC Mercedes-Benz W 125, GP Donington 1937, #3 Manfred von Brauchitsch, limitierte Auflage 1.000 Stück

Als sich abzeichnet, dass der W 25 in der Rennsaison 1936 nicht mehr konkurrenzfähig ist, bekommt die Rennabteilung mit Rudolf Uhlenhaut einen eigenen Technischen Leiter. Der geniale Konstrukteur, der drei Jahrzehnte lang die Rennwagen, aber auch die Serienmodelle von Mercedes-Benz prägen wird, beginnt mit seinem Team unverzüglich die Entwicklung eines grundlegend neuen Rennwagens für die Saison 1937: den W 125. Nachdem Uhlenhaut den W 25 unter Rennbedingungen eingehend erprobt hat, wählt er

für den Nachfolger W 125 eine komplett neue Fahrwerksauslegung mit weicher Federung und kräftiger Dämpfung. Auch der Motor wird gründlich weiterentwickelt. Der Reihenachtzylinder mit Kompressoraufladung leistet nach einer Hubraumerhöhung auf 5,7 Liter jetzt bis zu 435 kW (592 PS) – rund 73 kW (99 PS) mehr als das Vorjahresmodell. Eine Motorleistung, die Grand-Prix-Rennwagen erst wieder in den späten 1980er-Jahren erreichen werden.

Gut zu identifizieren ist der W 125 an den drei Kühlöffnungen in der Frontpartie. Der neue Silberpfeil gewinnt gleich sein erstes Rennen, den Großen Preis von Tripolis mit Hermann Lang am Steuer. Mit insgesamt sieben Siegen, neun zweiten und sechs dritten Plätzen dominiert er die Rennsaison 1937: Rudolf Caracciola gewinnt zum zweiten Mal die Grand-Prix-Europameisterschaft. Konkurrenz kommt eigentlich nur noch von der Auto Union, so dass die Saison 1937 komplett von den beiden deutschen Marken beherrscht wird.



Art.Nr. M-116 CMC Mercedes-Benz W 125, GP Donington 1937, #4 Richard Seaman, limitierte Auflage 1.000 Stück

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz W 154, 1938



Detailliert nachempfundenes Cockpit mit Instrumententafel aus Edelstahl



Originalgetreue dargestellter Motor unter der abnehmbaren Motorhaube



Der Kühlergrill besteht aus feinen, handgezogenen Drähten, die einzeln eingelötet werden

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

V-12-Motor mit 2 Roots-Kompressoren, 5-Gang Getriebe

Leistung: 485 PS bei 7.500 U/min

Bohrung x Hub: 67 x 70 mm

Hubraum: 2.962 cm³

Höchstgeschwindigkeit: über 320 km/h

Radstand: 2.730 mm

Spur vorne: 1.470 mm

Spur hinten: 1.410 mm



Art.-Nr. M-098 CMC Mercedes-Benz W 154, GP Deutschland 1938, Richard Seaman #16, limitierte Auflage 3.000 Stück

Der W 154 ist die Antwort von Mercedes-Benz auf das neue Reglement von 1938 für Grand-Prix-Rennwagen. Als entscheidender technischer Faktor ist nun der Hubraum begrenzt: Saugmotoren dürfen maximal 4,5 Liter Hubraum haben, Kompressormotoren maximal 3 Liter. Durch die Hubraumbeschränkung will der internationale Motorsportverband zum wiederholten Mal die Motorleistung und damit die Geschwindigkeit der Rennwa-

gen reduzieren. Auch für den Rennwagen von 1938 setzt Mercedes-Benz auf die bewährte Kompressoraufladung und entwickelt einen V12-Motor, der 344 kW (468 PS) bei 7800/min leistet. Trotz nahezu halbiertem Hubraum ist der W 154 kaum weniger schnell als sein Vorgänger W 125. Er dominiert die Rennsaison 1938 und macht Rudolf Caracciola zum dritten Mal zum Grand-Prix-Europameister mit Mercedes-Benz.

Beim Großen Preis von Frankreich belegten die W 154 mit den Fahrern Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola und Hermann Lang die drei ersten Plätze; beim Heim-Grand-Prix auf dem Nürburgring muss der spätere Champion Caracciola überraschenderweise seinem britischen Teamkollegen Richard Seaman den Vortritt lassen.



Art.-Nr. M-025 CMC Mercedes-Benz W 154, ohne Startnummer

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz 300 SL, 1952

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Sechszylinder-Reihenmotor mit einer obenliegenden Nockenwelle
 Motor mit 50° Neigung nach links eingebaut,
 Trockensumpfschmierung,
 Vierganggetriebe mit Hinterradantrieb
 Gitterrohrrahmen; Vorderachse mit Trapezlenkern und Schraubenfedern und hinten Zweigelenk-Pendelachse mit Schraubenfedern
 Teleskopstoßdämpfer; hydraulische Trommelbremsen rundum

Leistung:	170 PS bei 5.200 U/min
Hubraum:	2.995 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 240 km/h
Bohrung x Hub:	85 x 88 mm
Verdichtung:	1 : 8,1
Gemischaufbereitung:	3 Solex-Doppelvergaser 40PBIC
Radstand:	2.400 mm
Spur vorne:	1.330 mm
Spur Hinten:	1.445 mm
Gesamtlänge:	4.212 mm
Breite:	1.780 mm
Höhe:	1.270 mm

Abweichende Daten der Carrera-Panamericana-Fahrzeuge:

Leistung:	177 PS bei 5.400 U/min
Hubraum:	3.100 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 257 km/h
Gemischaufbereitung:	Einspritzpumpe



Detailliert nachgebildetes Fahrer-Cockpit



Unter der Motorhaube Miniatur des Sechszylinder-Reihenmotors



Art.-Nr. M-023 CMC Mercedes-Benz 300 SL, Carrera Panamericana



Art.-Nr. M-158 CMC Mercedes-Benz 300 SL, GP Bern, Karl Kling #18, limitierte Auflage 1.500 Stück



Art.-Nr. M-159 CMC Mercedes-Benz 300 SL, GP Bern, Hermann Lang #20, limitierte Auflage 1.500 Stück



Art.-Nr. M-160 CMC Mercedes-Benz 300 SL, GP Bern, Rudolf Caracciola #16, limitierte Auflage 1.500 Stück

Als Mercedes-Benz nach dem Zweiten Weltkrieg den Wiedereintritt in den Motorsport plant, kommen zunächst nur Sportwagenrennen in Betracht: In der Formel 1 ist für 1954 ein neues Reglement angekündigt, und die begrenzten Ressourcen der Marke erlauben es nicht, zuvor noch einen Grand-Prix-Wagens nach der alten Formel zu entwickeln.

Der neue 300 SL Rennsportwagen (W 194) muss bestehende Komponenten nutzen: Achsen, Getriebe und der Basismotor stammen aus der Repräsentationslimousine Mercedes-Benz 300. Ganz neu war ein extrem leichter, aber dennoch sehr verwindungssteifer Gitterrohrrahmen, über den sich eine elegant geschwungene, strömungsgünstige Karosserie aus Aluminium-Magnesium-Blech wölbt. Weil der Gitterrohrrahmen an den Seiten vergleichsweise hoch baut, kann der W 194 nicht mit herkömmlichen Türen versehen werden – so kommt er zu den charakteristischen Flügeltüren, die am Dach angeschlagen sind.

Seine Rennsport-Premiere gibt der im März 1952 präsentierte 300 SL bei der Mille Miglia im Mai. Zu seinen großen Erfolgen gehörten in seiner einzigen Rennsaison der Dreifachsieg beim Großen Preis von Bern, die spektakulären Doppelsiege beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans (Frankreich) und bei der Carrera Panamericana in Mexiko sowie der Vierfachsieg beim „Großen Jubiläumspreis vom Nürburgring“, bei dem der 300 SL in einer offenen Version zum Einsatz kommt.

Beim Großen Preis von Bern am 18. Mai 1952, der als Rahmenwettbewerb des Formel-1-Rennens am gleichen Tag ausgetragen wird, treten die drei offiziell gemeldeten 300 SL in für Mercedes-Verhältnisse ungewöhnlich bunter Lackierung an: Rudolf Caracciola im dunkelroten Wagen mit Startnummer 16, Karl Kling im mittelgrünen Wagen, Startnummer 18, und Hermann Lang in einem hellblau lackierten 300 SL mit Startnummer 20. Fritz Rieß ist mit

einem Ersatzfahrzeug an der Strecke. Am Ende feiert Mercedes-Benz einen in dieser Form unerwarteten, beeindruckenden Dreifacherfolg. Überschattet wird der Sieg allerdings durch den Unfall von Rudolf Caracciola, der mit blockierenden Bremsen von der Strecke rutscht und gegen einen Baum prallt. Die Verletzungen sind so schwerwiegend, dass sie das Karriereende für den Piloten bedeuten, der in den 1930er-Jahren als bester Rennfahrer der Welt galt.

Zur Carrera Panamericana, dem Langstreckenrennen über 3371 Kilometer durch Mexiko, reist der neu gegründete Rennstall mit vier Wettbewerbsfahrzeugen und 35 Mann Begleitpersonal. Für das strapaziöse Rennen sind die Motoren der 300 SL nochmals leistungsgesteigert worden, auf nun 177 PS. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 165 km/h fliegt das Team Karl Kling / Hans Klenk zum Saisonabschluss im November 1952 zum Sieg, gefolgt von Hermann Lang / Erwin Grupp als Zweite.



Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz Renntransporter, 1955



Detailliert nachgebildetes Cockpit mit Stoffbezügen von Sitzen und Innenverkleidungen der Türen



Hochglanzverchromte Stoßstangen aus Vollmetall



Aufklappbare Motorabdeckung und abnehmbare Wartungsklappe

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

6-Zylinder-Reihenmotor aus dem 300 SL,
Benzindirekteinspritzung

Leistung:	192 PS bei 5.500 U/min
Hubraum:	2.996 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 170 km/h
Radstand:	3.050 mm
Länge:	6.750 mm
Breite:	2.000 mm
Gesamtgewicht:	2.100 kg



Die Transportschienen aus Edelstahl mit originalem Lochbild und Festzurr-Ösen lassen sich zum Anbau als Laderampe vorbildgetreu abnehmen. Renntransporter wird ohne Ladung geliefert; abgebildeter CMC Rennwagen derzeit nicht lieferbar

1955 entsteht in der Versuchsabteilung von Mercedes-Benz ein von Hand gefertigtes Unikat: der Renntransporter. Schnell wird der Name „Blaues Wunder“ für das Spezialfahrzeug geläufig, das im klassischen Mercedes-Blau lackiert ist, dessen Karosserie im Stil der Zeit weich gerundet ist und das dank seines Motors – übernommen vom Rennsportwagen 300 SL - eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h erreicht.

An den Rennstrecken und auf der Autobahn erregt der Renntransporter ebenso viel Aufsehen wie die

Formel-1-Rennwagen W 196 oder die Rennsport-Tourenwagen 300 SLR, die er huckepack mitführt. Mit dem Schnelltransporter verschafft man sich speziell bei Rennen auf dem europäischen Kontinent einen Wettbewerbsvorteil, da man bei technischen Problemen Fahrzeuge über Nacht ins Werk bringen oder austauschen kann.

Als sich Mercedes-Benz nach der Saison 1955 aus dem Werksrennsport zurückzieht, gerät der Renntransporter

In Vergessenheit und wird 1967 verschrottet. 30 Jahre später entsinnt sich Mercedes-Benz wieder seines Kleins und stellt anhand der Originalpläne und vieler Fotos im Mercedes-Benz Classic-Center einen identischen Nachbau auf die Räder. Anlässlich der Geburtstagsparade zum 100. Jubiläum der Marke Mercedes im Jahr 2001 wird der Renntransporter beim Goodwood Festival of Speed einem begeisterten Publikum präsentiert.

**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**



Art.-Nr. M-143 CMC Mercedes-Benz Renntransporter, handmontiertes Metall-Präzisionsmodell, derzeit nicht lieferbar

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz 300 SLR - Mille Miglia, 1955

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Achtzylinder-Reihenmotor (Einbauwinkel: 33°-Neigung nach rechts).

Bezündirekteinspritzung. Desmodromische Ventilsteuerung (zwangsgesteuerte Ventile).

Fahrwerk: vorne Dreieckslenker, hinten Eingelenk-Pendelachse

Leistung:	310 PS bei 7.500 U/min
Hubraum:	2.982 cm ³
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 300 km/h
Radstand:	2.370 mm
Gesamtlänge:	4.315 mm

Das Achtzylinder-Aggregat des Mercedes-Benz 300 SLR erreichte eine Spitzenleistung von 310 PS. Der handgefertigte CMC-Nachbau zeigt alle Details des Rennsportmotors mit drei Litern Hubraum und Zylinderblöcken aus Leichtmetall. Gut zu erkennen die Desmodromik-Ventilsteuerung, die statt Nockenwellen angewandt wurde, sowie die Darstellung der mechanisch gesteuerten Benzin-Direkteinspritzanlage.



Art.-Nr. M-120 CMC Mercedes-Benz 300 SLR-Motor mit Vitrine

1955 hat die Mille Miglia, das Langstreckenrennen über einen Dreieckskurs in Norditalien mit Start und Ziel in Brescia, ein besonders attraktives Teilnehmerfeld. Sie ist der dritte Lauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft, für die insgesamt sechs Langstreckenrennen der Saison gewertet werden. Mercedes-Benz steigt erst mit der Mille Miglia in diese Serie ein, rechnet sich aber mit dem brandneuen Rennsport-Tourenwagen 300 SLR Siegchancen aus. Der 300 SLR ist im Grunde genommen ein Formel-1-Wagen der Baureihe W 196 mit straßentauglicher Karosserie. Da in der Sportwagen-WM nicht die Hubraumbegrenzung der Formel 1

(2,5 Liter) gilt, hat man den Hubraum auf drei Liter erweitert und erreicht mit dem 300 SLR eine Höchstleistung von 310 PS.

Zur Mille Miglia schickt Mercedes-Benz vier SLR ins Rennen: Als erster verlässt um 6:58 Uhr mit der Startnummer 658 (Startnummer = Startzeit) Formel-1-Weltmeister Juan Manuel Fangio die Startrampe in Brescia. Als nächster SLR-Fahrer nimmt um 7:01 Uhr Karl Kling mit Startnummer 701 die 1600 km lange Strecke unter die Räder. Ihm folgt Hans Herrmann mit Beifahrer Hermann Eger und Startnummer 704. Zu guter Letzt

katapultieren sich der junge Brite Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson mit der Startnummer 722 ins Rennen.

Über den strahlenden Sieger Stirling Moss, der an diesem Tag einen nie mehr gebrochenen Streckenrekord von 10:07:48 Stunden aufstellt, ist viel geschrieben und schon alles erzählt worden. Unser CMC-Modell möchte den Pechvogel dieses Rennens würdigen: Hans Herrmann. Der junge Deutsche ist lange Zeit schneller als der spätere Sieger, doch erreicht das Ziel nicht. Bei einem Tankstopp wird der Verschluss nicht richtig festgedreht, löst sich während der Fahrt, und ein Schwall Benzin ergießt sich über den Fahrer. Der Spezialtreibstoff ist ätzend, deshalb muss Hans Herrmann das Rennen vorzeitig beenden.



*Art.-Nr. M-119 CMC Mercedes-Benz 300 SLR,
Mille Miglia 1955, #704 Hans Herrmann,
limitierte Auflage 2.000 Stück*

Maßstab
1:18

CMC Mercedes-Benz 600 Pullman, 1963 – 1981

Der Mercedes-Benz 600 lässt bei seiner Vorstellung auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 1963 in Frankfurt am Main die Fachwelt den Atem anhalten. Die Entwicklungsvorgabe war keine Geringere gewesen, als einen Wagen zu entwickeln, der weit über das technisch bis dahin Machbare hinausgeht. Es gilt damals, vielleicht noch mehr als heute, der Leitspruch: das Beste oder nichts. Der Wagen ist nicht nur in technischer Hinsicht absolut einzigartig, sondern trotz seiner Größe und seines Gewichts zu seiner Zeit auch die schnellste Serienlimousine der Welt.

In den Verkaufsunterlagen wird der Wagen „Der große Mercedes“ genannt, eine Anlehnung an den Mercedes-Benz Typ 770, der in den 1930er-Jahren das Nonplusultra unter den Repräsentationsfahrzeugen war.

Der Mercedes-Benz 600 (W 100) wird in zwei Grundausführungen gebaut: als 4- bis 5-sitzige Limousine mit kurzem Radstand (3.200 mm) und als 6- bis 7-sitzige Pullman-Version mit langem Radstand (3.900 mm) und mittlerer Trennwand. Es gibt den Pullman entweder viertürig mit Fondsitzebank,

Mittelarmlehne und zwei gegenüberliegenden Einzelsitzen oder sechstürig mit Fondsitzebank, Mittelarmlehne und zwei in Fahrtrichtung angeordneten einklappbaren Sitzen hinter den Vordersitzen. Basierend auf der Pullman-Version wird ab 1965 ein Landalet mit Faltverdeck über den Fondpassagieren angeboten. Bis zum Produktionsende 1981 bleibt die Baureihe äußerlich nahezu unverändert.

Als erste Variante des legendären Repräsentationsfahrzeugs bietet CMC die sechstürige, 6- bis 7-sitzige Pullman-Limousine an.





Originalgetreu nachgebildeter Mechanismus der Motorhaube mit Scharnieren und Federn



Perfekte Nachbildung von Unterboden, Vorderachse und Getriebe



Detaillierte Nachbildung des Innenraums mit Lederpolsterung und Edelholzapplikationen



Minutiöse Nachbildung von Reserverad und Bordwerkzeug im Gepäckraum

CMC Mercedes-Benz 600 Pullman, 1963 – 1981

Modellbeschreibung:

- Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus über 1230 Teilen
- Sechs zu öffnende Türen mit außenliegenden Türgriffen
- Motor- und Gepäckraumhaube zu öffnen
- Detaillierte Nachbildung des Antriebsaggregats und aller Nebenaggregate
- Detaillierte Nachbildung des Reserveradfachs im Gepäckraum
- Originalgetreue Nachbildung des Unterbodens und des Hilfsrahmens zur Motoraufnahme
- Mittelsitzanlage und Mittelarmlehne mit Funktion
- Bewegliche Sonnenblenden
- Demontierbare Räder mit 5-Loch-Verschraubung
- Magnetisch haftende, detailliert nachgebildete Radzierblenden
- Detaillierte Nachbildung des Innenraums mit Lederpolsterung und Edelholzapplikationen
- Nachbildung der mittleren Trennwand
- Vorhänge im Fond
- Ausfahrbare Teleskopantenne
- Nachbildung der Standartenaufnahmen an den vorderen Kotflügeln
- In separater Toolbox enthalten: Werkzeug zur Raddemontage, Radzierblenden, Türöffner, Standartenhalter





Art.-Nr. M-204

CMC Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine mit funktionsfähigem Schiebedach

Maßstab
1:18

CMC MERCEDES-BENZ | 600 PULLMAN

1963 – 1981

CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé 1937 – 1939



Als Talbot-Lago 1937 beim dem Pariser Automobilsalon sein neues Modell erstmals präsentiert, ist das Publikum beinahe atemlos. Auf Basis des T150 SS (für Speciale Sport) haben die Karosseriebauer von Figoni & Falaschi ein traumschönes Coupé eingekleidet, das unerhört modern und zugleich aus der Zeit gefallen scheint. Bald nennt man das elegante Fahrzeug im Stil des Art déco in Frankreich „goutte d'eau“ (Wassertropfen) oder in den USA, wo der

Wagen als nächstes vorgestellt wird, „teardrop coupé“. Alles an diesem faszinierenden Fahrzeug ist Gestaltung: Jede Linie, jede Leiste unterstützt die Wirkung, ohne zu dominieren. Der ganze Wagen ist eine Einheit, die zu fließen scheint – von den schlanken Kotflügeln vorn bis zum verchromten Auspuff-Endstück am Heck. Ebenso durchgestaltet ist der luxuriös ausgestattete Innenraum mit kunstvoller Verarbeitung von edlem Holz und vornehmen Leder.

CMC legt die liebevoll modellierte Nachbildung dieser Automobil-Ikone der 1930er-Jahre in drei Farbvarianten auf: in einem metallischen Blaugrau, einer zeittypischen Zweifarben-Lackierung in Silber und Rot sowie einem tiefdunklen Aubergine, so wie ein Originalfahrzeug heute auf den Concours d'Elegance dieser Welt brilliert.



Art.-Nr. M-145 CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé, blaugrau



Art.-Nr. M-165 CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé, silber/rot, limitierte Auflage 1.500 Stück



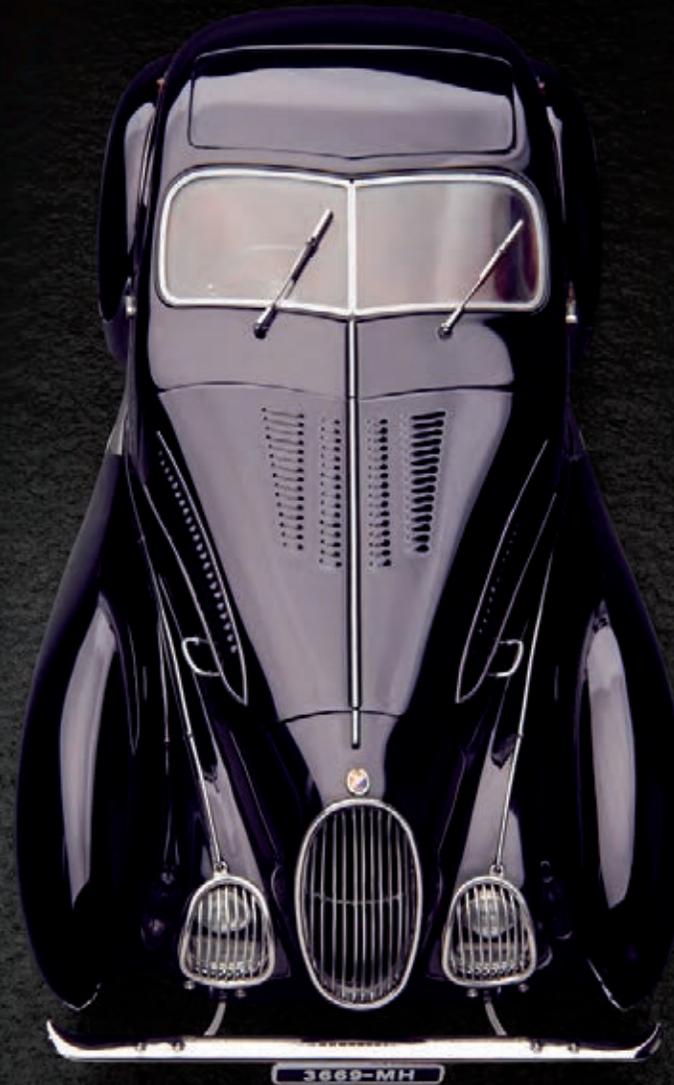
Art.-Nr. M-179 CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé, aubergine

CMC Talbot-Lago T150 SS Coupé 1937–1939

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

Chassis in Leichtbauweise
4 Liter Sechszylinder-Reihenmotor
Wilson 4-Gang Vorwahlgetriebe
Einzelradaufhängung vorne mit Querblattfeder
Hinterachse mit Längsblattfedern
Seilzug-Trommelbremsen rundum

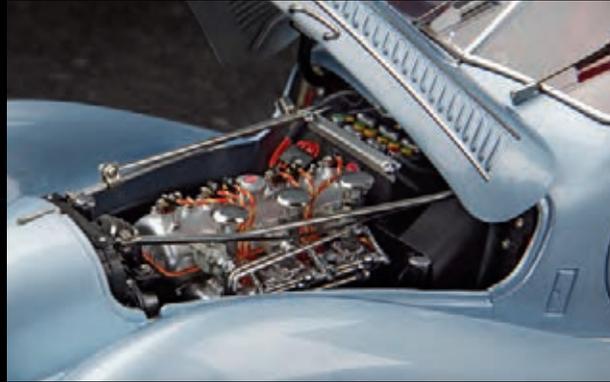
Hubraum:	3.996 cm ³
Leistung: je nach Ausführung	140 und 160 PS bei 4.200/min
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 185 km/h
Radstand:	2.650 mm
Spurweite vorne:	1.360 (1.372) mm
Spurweite hinten:	1.360 (1.461) mm
Produktionszeitraum/Stückzahl:	1937–1939; 16 Einheiten



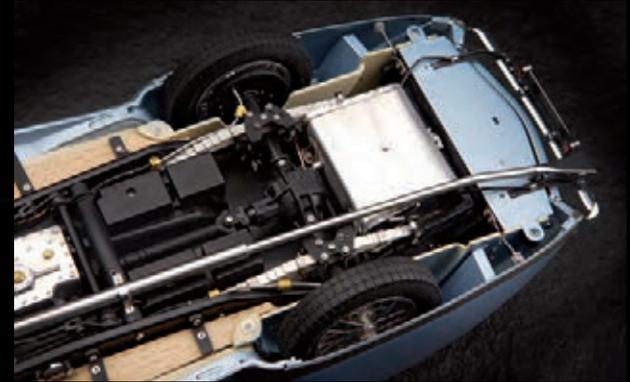
Schlanke Linie: Die Karosserie von Figoni & Falaschi folgt der reinen Lehre des Sportwagen-Designs



Authentisch bis ins Detail: Das Reserverad ist mit Lederriemen gesichert, die sich lösen lassen



Die geöffnete Motorhaube mit Lüftungskiemen gibt den Blick auf den Reihen-Sechszylinder frei



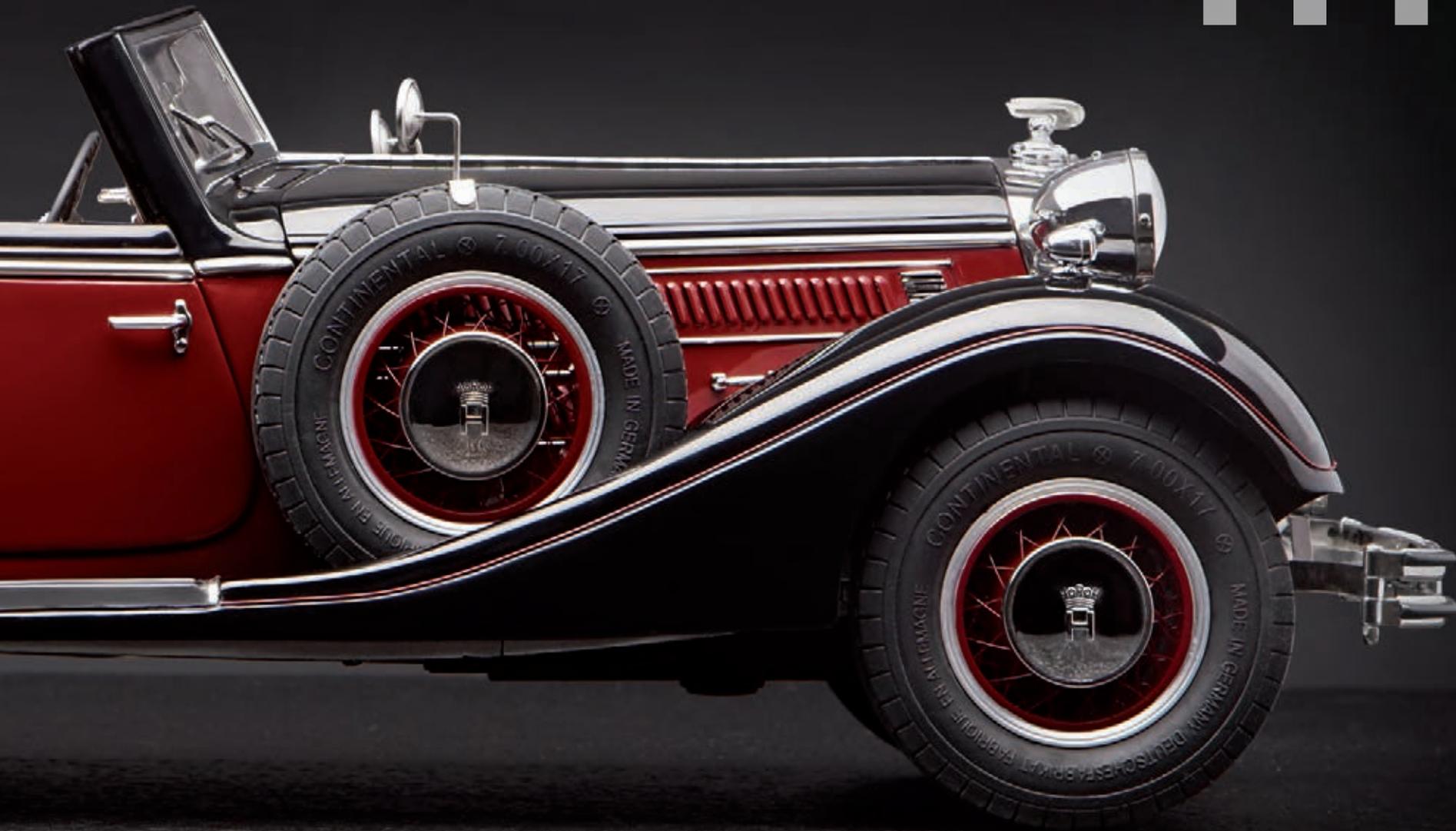
Der komplette Unterboden ist mit viel Liebe zum Detail vorbildgetreu umgesetzt



Maßstab
1:18



Maßstab
1:12



CMC Alfa Romeo 8C 2900 B Speciale Touring Coupé, 1938



Komplett eingerichtetes Cockpit des Langstrecken-Rennwagens



Die Nachbildung des Achtzylindermotors setzt sich aus vielen Einzelteilen zusammen



Das Transaxle-Getriebe ist vorbildgetreu mit der Hinterachse verblockt



Das Originalfahrzeug befindet sich heute im Besitz des Alfa Romeo-Werksmuseums

Alfa Romeo, eine der großen Traditionsfirmen unter den italienischen Autobauern, hat sich mit diesem Einzelstück ein Denkmal gesetzt. Seine außergewöhnliche Karosserie und seine individuelle Klasse sind eine automobiler Glanzleistung.

Ursprünglich wurde dieser 8C 2900 B für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1938 aufgebaut. Dazu erhielt er einen aerodynamisch geformten, geschlossenen Berlinetta-Aufbau in Aluminium-Leichtbauweise auf Basis des vom Karosseriebauer Touring patentierten Superleggera-Prinzips.

Ein leistungsgesteigerter Achtzylinder-Reihenmotor mit 220 PS und spezifische Ausstattungen für das Langstreckenrennen komplettierten diese Individualanfertigung. Ein Reifenschaden nach zwischenzeitlicher Führung beim 24-Stunden-Rennen machte indes die berechnete Hoffnung auf einen Sieg zunichte.

Nach diesem Einsatz wurde das Fahrzeug komplett instandgesetzt und an einen Privatmann verkauft. Nach einigen Besitzerwechseln hat das Renn-Coupé heute seinen Platz im Museo storico Alfa Romeo, dem Werksmuseum in Arese. Dort wurde es in den Original-

zustand zurückversetzt und erhielt die dunkelrote Lackierung, die das Fahrzeug außerordentlich schmückt.

In engem Austausch mit dem Museo storico Alfa Romeo hat CMC diesen Meilenstein der Motorsportgeschichte als absolutes High-End Modell realisiert.



Art.-Nr. C-009 CMC Alfa Romeo 8C 2900B Speciale Touring Coupé,
limitierte Auflage 300 Stück

Maßstab
1:12

CMC Alfa Romeo 8C 2900 B Speciale Touring Coupé, 1938

Genau wie der traditionelle Karosseriebau in seiner Blütezeit fertigt CMC seine Modellautos im Maßstab 1:12 in Handarbeit. Dabei werden verschiedene Metalle für die Rohkarosserie verarbeitet. Karosserie- und Anbauteile werden mit höchster Präzision geformt und bearbeitet, bevor sie montiert, verschraubt, genietet und am Fahrzeugrahmen befestigt werden. Die traditionelle Handwerkskunst wird um neue Technologien ergänzt, um ein optimales Ergebnis zu erhalten. Abschließend wird die montierte Karosserie mehrfach akribisch geschliffen, bevor sie im Mehrschichtverfahren von Hand lackiert wird - genau wie beim Original.





Maßstab
1:12

CMC ALFA ROMEO | 8C 2900 B - SPECIALE TOURING COUPÉ 1938

CMC Auto Union Typ C, Rosemeyer, Eifelrennen, 1936

Am 14. Juni 1936 geht Bernd Rosemeyer im Auto Union Typ C mit der Startnummer 18 beim Eifelrennen auf dem Nürburgring an den Start. Es wird eines der denkwürdigsten Nebelrennen werden, das jemals auf dem für seine Wetterkapriolen berühmten Nürburgring stattfindet.

Renndistanz beim Eifelrennen sind zehn Runden, entsprechend 228 Kilometern. Bereits in der ersten Runde liegen die drei bedeutendsten Fahrer dieser Epoche an der Spitze. Rudolf Caracciola im Mercedes-Benz W 25 übernimmt die Führung, gefolgt vom Italiener Tazio Nuvolari auf Alfa Romeo P3. An dritter Stelle liegt Bernd Rosemeyer mit seinem Auto Union Typ C.

Nachdem Caracciola wegen eines Stoßdämpferschadens ausscheidet, entbrennt ein packender Zweikampf um die Spitze. In der siebten Runde geht Rosemeyer in Führung und gewinnt Abstand zu Nuvolari. In der folgenden Runde schlägt das Wetter plötzlich um: Der Nürburgring hüllt sich in dichten Nebel mit Sichtweiten von weniger als 20 Meter. Rosemeyer zeigt sich unbeeindruckt und fährt mit fast unverminderter Geschwindigkeit weiter. Trotz fast nicht vorhandener Sicht tragen ihn Streckengedächtnis vielleicht auch ein siebter Sinn für Orientierung und Gefahren zum Sieg.

Ein Mythos ist geboren, Bernd Rosemeyer geht als „Nebelmeister“ in die Renngeschichte ein.



Art.-Nr. C-008
CMC Auto Union, Type C, Eifelrennen 1936, Bernd Rosemeyer #18,
limitierte Auflage 300 Stück



**WERKSSEITIG
AUSVERKAUFT**

Maßstab
1:12

CMC Horch 853, 1937

Technische Daten des Originalfahrzeugs:

8-Zylinder Benzin-Reihenmotor
mit obenliegender Nockenwelle (OHC)

Hubraum:	4.944 cm ³
Leistung:	120 PS bei 3.600/min
Höchstgeschwindigkeit:	135 km/h
Radstand:	3.450 mm
Gesamtgewicht:	2.600 kg



Stabiler Metall-Fahrzeugrahmen aus geformten Aluprofilen.
Die Doppelgelenk-Hinterachse ist an echten Metallblattfedern aufgehängt



Unser ca. 2,2 kg schweres Modell wird in aufwendiger Handarbeit gefertigt. Die Karosserieteile aus 0,6 mm starkem Kupferblech werden in Formen gepresst und anschließend miteinander verlötet

Der Markenname Horch steht im Automobilbau bis heute als Synonym für Noblesse, überragende Technik und edle Linienführung. Zu ihrer Zeit sind die Horch in Deutschland die meistverkauften Wagen in der Oberklasse, seit 1927 produziert Horch ausschließlich Pkw mit Achtzylindermotoren.

1937 stellt die 1904 als August Horch & Cie. Motorwagenwerke AG gegründete Marke eines ihrer wohl

bemerkenswertesten Modelle der Öffentlichkeit vor: den Horch 853. Das viersitzige Sport-Cabriolet mit fünf Liter Hubraum großem Motor wird bald das bevorzugte Fahrzeug von Industriellen, hochrangigen Politikern oder prominenten Schauspielern – kurz: der High Society von damals.

Auch heute hat dieser stattliche Horch nichts von seiner Strahlkraft verloren. Um sein repräsentatives

Flair voll zur Geltung zu bringen, hat CMC für den Nachbau den großen Maßstab 1:12 gewählt. So können wir ein Modell von außergewöhnlicher Ausstrahlung, Eleganz und Wertigkeit anbieten und sämtliche Details exakt nachzeichnen. Die handgefertigte Karosserie aus 0,6 Millimeter starkem Kupferblech ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Glanztat im Automobil-Modellbau.



Art.-Nr. C-010 CMC Horch 853, handgefertigtes Metall-Präzisionsmodell

Maßstab
1:12

CMC Horch 853, 1937



Kühlermaske mit handeingezogenen Vertikalstäben, komplett aus Edelstahl gefertigt



Scheinwerfergruppe, Markenemblem und Kühlerfigur sind detailgetreu ausgeführt



Detaillierte Miniatur des Achtzylinder-Reihenmotors mit allen Anbauaggregaten und Verkabelung



Wie beim Original: „Horch“-Schriftzug auf dem Ventildeckel



Aufwendig gearbeitete Innenausstattung mit handmontierten Rundinstrumenten und konturscharfen, ablesbaren Skalen



Die Türen sind an Metall-Scharnieren angeschlagen, die Seitenscheiben lassen sich per Kurbeltrieb betätigen



Koffer- und Fahrgastraum mit Teppichbelag. Stoßfänger mit originalgetreuer Gummiauflage



Das Stoff-Faltverdeck mit originalgetreuem Metall-Scharniersystem ist voll funktionsfähig

Maßstab
1:12

CMC Model Art



Art.-Nr. A-017 Diorama mit CMC Alfa Romeo 8C 2900B, Figuren und Hintergrund

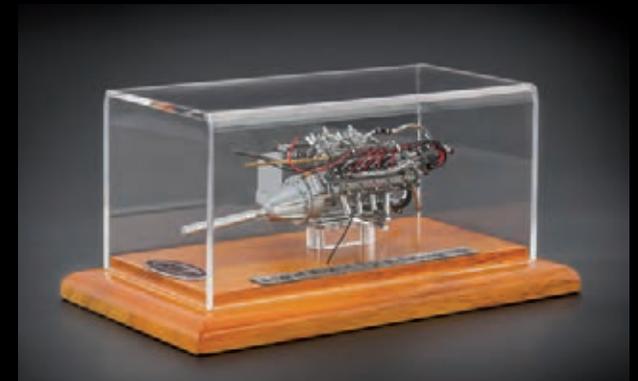
Das einfach aufzubauende Set zeigt eine Straßenszene mit einem altehrwürdigen Alfa Romeo 8C 2900, der von zwei Mechanikern unter dem wachsamen Auge des Besitzers überprüft und gewartet wird.



Art.-Nr. M-122 Gitterrohrrahmen CMC Maserati Tipo 61 „Birdcage“, 1960. Das Modell aus Metall zeigt detailliert die Konstruktion, die dem Tipo 61 seinen Beinamen „Vogelkäfig“ eingebracht hat

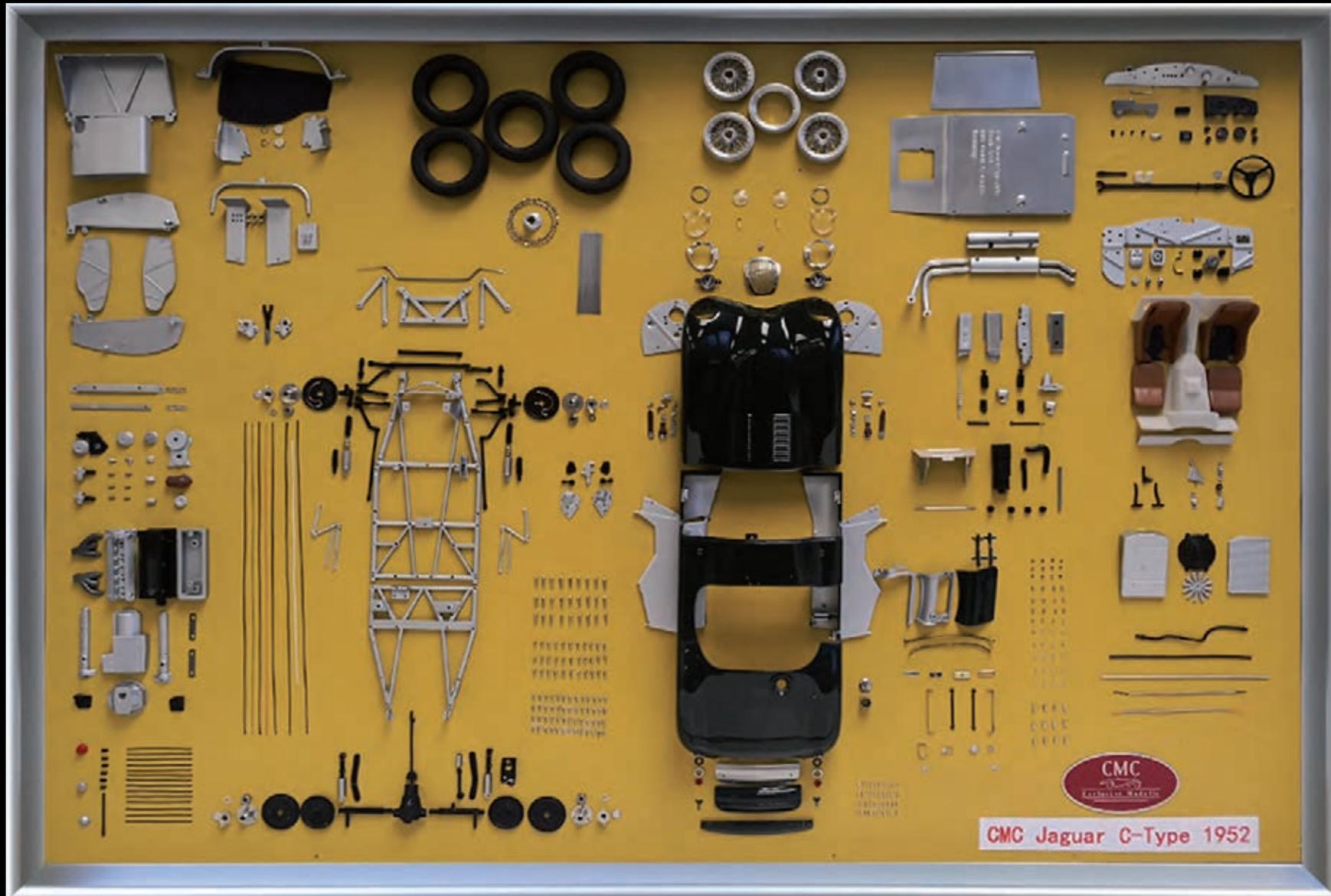


Art.-Nr. M-133 6-Zylinder-Reihenmotorminiatur des Gran-Turismo-Sportwagens CMC Aston Martin DB4 von 1958 mit allen Anbauaggregaten und Verkabelung. Der DB4 gilt als Meilenstein der britischen Marke. Motorenmodell mit Acrylvitrine



Art.-Nr. M-126 Vierzylindermotorminiatur des CMC Maserati Tipo 61 „Birdcage“, 1960. Der kleine, leichtgewichtige Maserati machte vor allem in den USA Furore. Motorenmodell mit Acrylvitrine

CMC Model Art

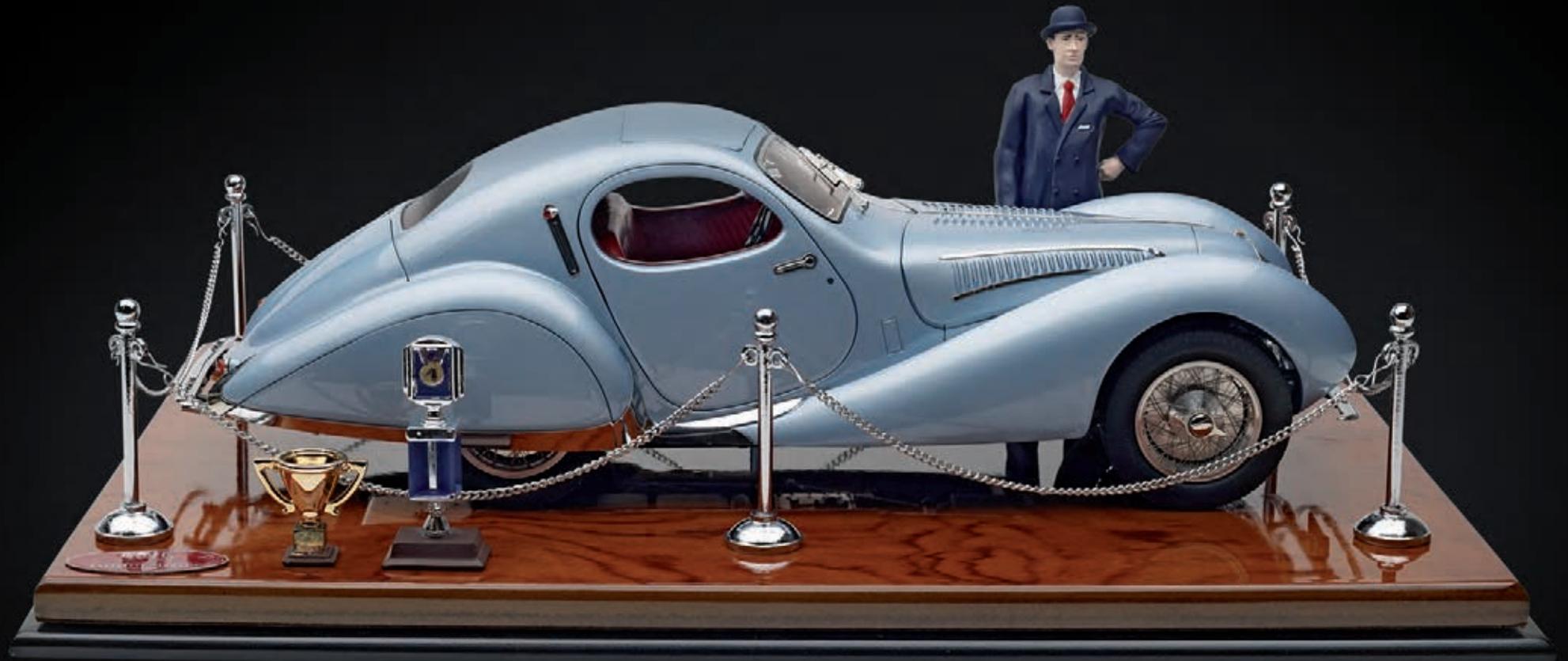


Art.-Nr. A-016 CMC Jaguar C-Type, 1952,
Model Art Teiledisplay, limitierte Auflage 300
Stück

Ein echtes Auto als Wandschmuck wäre eine eher abwegige Idee. Doch dieser CMC Jaguar C-Type ist ein echtes Sammlerstück. Sämtliche Komponenten unseres Modells – eine Komposition aus Karosserie- und Fahrwerksteilen, Gussteilen und Innenausstattung bis hin zu feinsten Schrauben und Muttern – geben

einen Eindruck, wie sorgfältig CMC seine Modelle konstruiert und montiert. Oder sie eben in dieser streng limitierten Edition präsentiert. Die Teile sind dekorativ auf fein genarbtem Leder arrangiert und in einen hochwertigen Aluminiumrahmen eingefasst. Material zur Wandbefestigung liegt dem Display bei.

CMC Talbot-Lago T150C „Concours d' Elegance“



Art.-Nr. A-018 CMC Talbot-Lago T150C „Concours d' Elegance“

Hier wird das traumhaft schöne Coupé zum Star einer Ausstellung. Selbstverständlich hat der Talbot-Lago Preise gewonnen und wird von einem Besucher bewundert. Modellset mit Sockel und Acrylvitrine

CMC Maserati 300S „Dirty Hero®“



CMC Maserati 300S Diorama - Limited Edition of 770 Sets

Art.-Nr. M-172 CMC Maserati 300S „Dirty Hero®“, zwei Figuren, Motor und Bodenplatte
limitierte Auflage 770 Stück

CMC Neuheiten, Maßstab 1:18

Art.-Nr. M-205
CMC Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet

Art.-Nr. M-207
CMC Mercedes-Benz SSK, rot

Art.-Nr. M-208
CMC Mercedes-Benz SSK, schwarz

Art.-Nr. M-209
CMC Mercedes-Benz SSK, clear finish

CMC Ferrari 275 GTB/C Modellvarianten



Perfekt präsentiert

*Hochwertige Sammlervitrinen für
CMC-Modelle im Maßstab 1:18 und 1:12*

So präsentieren Sie Ihre edlen CMC-Automodelle stilvoll
und schützen sie zugleich vor Staub, Beschädigung und
Feuchtigkeit.

Lackierte Echtholzplatte mit rutschfestem und schützendem
Textilbezug auf der Unterseite, Haube aus Acrylglas mit
abgerundeten Kanten.



Art.-Nr. A-004

Vitrine für Modelle im Maßstab 1:18

Vitrine nicht geeignet für die Modelle M-200, M-204 und M-205



Art.-Nr. A-011

*Vitrine für LKW-Modelle im Maßstab 1:18 und PKW-Modelle
im Maßstab 1:12*

Abbildung unverbindlich



CMC Classic Model Cars (USA)
 1225 Jefferson Road · Suite 15A
 Rochester, New York 14623 · USA
 Phone: +1-585-292-7280
 Email: usacmc@msn.com
www.cmcmodelcarsusa.com



CMC GmbH & Co. KG (Germany)
Classic Model Cars
 Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
 Tel.: +49 711 44 00 799-0
 Email: info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de



CMC Classic Model Cars (Shenzhen) Ltd.
 1 Hongling Er Road, Pingdi Town
 Longgang District, Shenzhen
 China 518117
 Phone +86-755-28694440
Z1@cmccom.cn
www.cmc-modelcars.cn



CMC Classic Model Cars (HK) Ltd.
 Flat D, 8/F, Tower 5, Deerhill Bay,
 4699 Tai Po Kau Road
 Tai Po, N.T. Hong Kong.
 Email: Kenny@cmc-modelcars.com
www.hk.cmc-modelcars.com

Rund um die Uhr geöffnet

Unser Online-Shop hat rund um die Uhr geöffnet.
Besuchen Sie uns im Internet unter

www.cmc-modelcars.de

In unserem Online-Shop finden Sie unser aktuelles Sortiment mit allen Modellen inklusive Zubehör sowie aktuelle Angebote. Alle Artikel können bequem per Vorkasse oder Kreditkarte bestellt werden. Melden Sie sich für unseren Newsletter an und erfahren Sie alle Neuheiten sofort.



Besuchen Sie auch unsere Fanseite:
facebook.com/ClassicModelCarcmcEnthusiasts/



EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Technische Änderungen bei allen Modellen dieses Katalogs vorbehalten

CMC Legal Disclaimer:

The use of manufacturers' names, symbols, type designations, and/or descriptions is solely for reference purposes. It does not imply that the CMC scale model is a product of any of these manufacturers. The use of racing team and/or driver names, symbols, starting numbers, and/or descriptions is solely for reference purposes. Unless otherwise stated, it does not imply that the CMC scale model is a product of any of these racing teams/drivers or endorsed by any of them.