

Wiking:



Rundhauber-Sprengwagen in 1:87

NR. 2/2018 · März – April € 5,90

Deutschland: € 5,90 Österreich: € 6,45 Schweiz: sFr 10,90
BeNeLux: € 6,60 Italien: € 7,55 Slowakei: € 7,95 Dänemark: DKK 67,00

www.modellfahrzeug.de
MODELLFAHRZEUG

MODELLFAHRZEUG



MIT modellmagazin



Mercedes 450 SLC 5.0

Rallye Bandama von Minichamps in 1:18

Der Messe-Star



1001 Neuheiten aus Nurnberg

VW T3 von Schuco in 1:18



Sterlingsilberne 1:43er



Mercedes-AMG GT3 in 1:18



Laudas Comeback in 1:43



919 in 1:18 von Minimax



Peak-Peugeot in 1:18



Dreschmaschine in 1:43



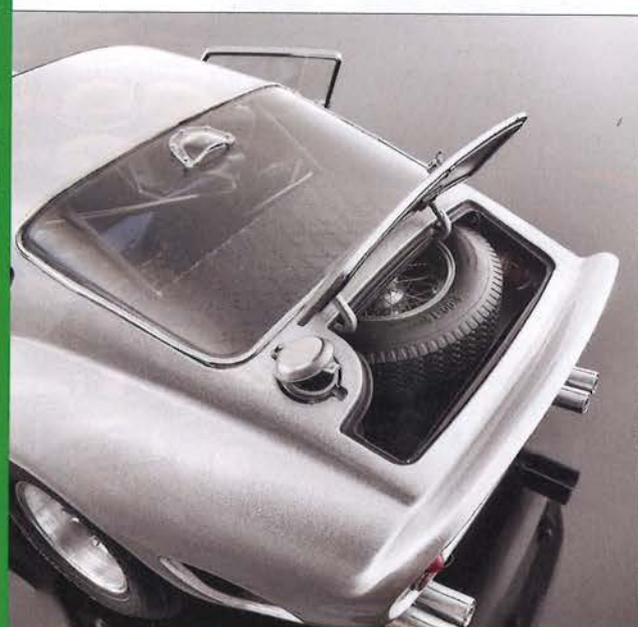
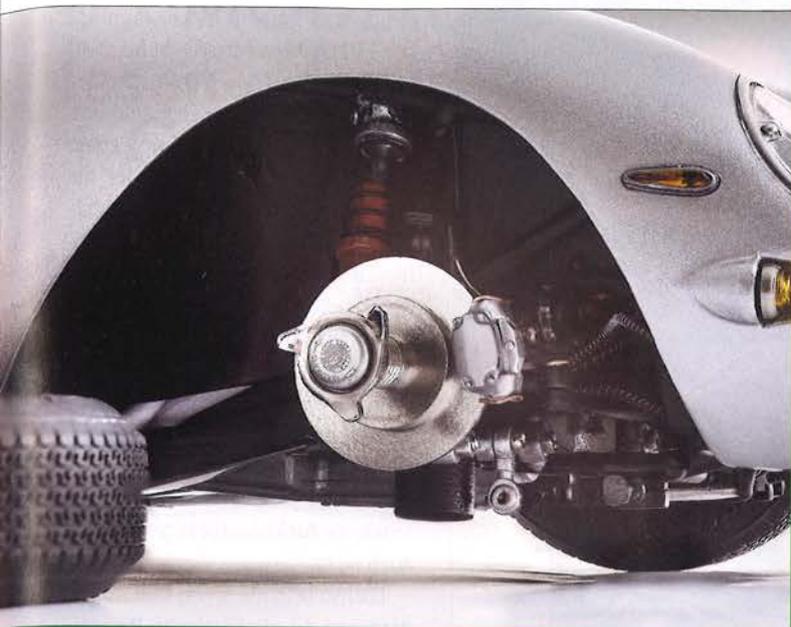
Carreras 1:32-Corvette



 1:18



Wer ein CMC-Modell in 1:18 kauft, der erwartet brillante Details in jedem Kubikzentimeter. Der neue Ferrari 250 GTO löst diese Ansprüche mehr als überzeugend ein.



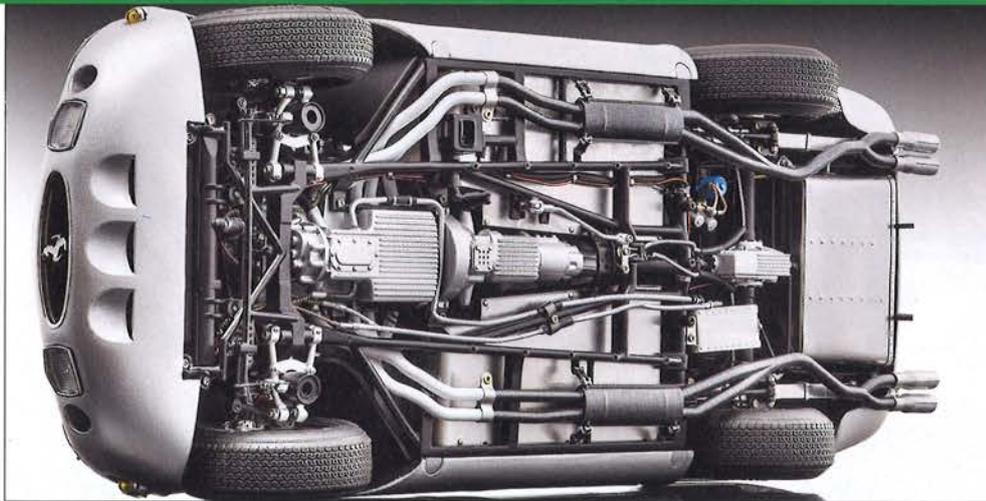
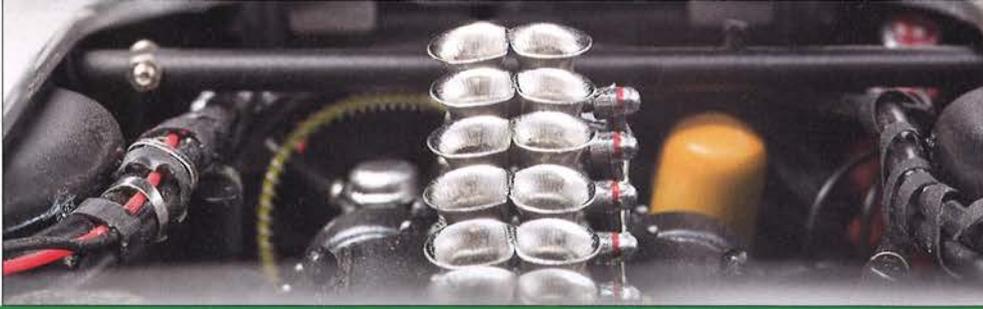
SAMMELN: '62 Ferrari 250 GTO von CMC in 1:18

Der GTO à la CMC

Es gibt schon einige Ferrari 250 GTO im Maßstab 1:18. Aber jetzt ist der von CMC eindeutig der erste Maranello-Hengst im Stall.



Fotos: Blacky Schwarz



Modelle vom Ferrari 250 GTO gibt es wie Asphalt in Monza, auch solche in der Baugröße 1:18, auch dort schließlich ein paar sehr teure. Warum musste CMC also ausgerechnet diesen Ferrari-Sportwagen von 1962 auch noch in dieser Baugröße kleinkriegen? Ganz einfach: Weil das Team aus Fellbach endlich einen GTO bauen wollte, der dem Original gerecht wird.

Anno 1961: Der E-Type von Jaguar schlägt Wellen und lässt auch Maranello nicht ruhen. Das Ergebnis dieser Überlegungen justiert die Themen Sport- und Rennwagen nicht nur neu, sondern verschmilzt sie auf unvergleichliche Art und Weise miteinander. Denn der GTO als Ergebnis dieser Entwicklungen von Enzo Ferrari war ein reinrassiger Rennwagen mit Straßenzulassung. Ironie des Schicksals: Die GTO-Geschichte startete zwar noch unter Regie von Giotto Bizzarrini, doch nach seinem Abgang im Zoff mit Enzo übernahmen Mauro Forghieri und der Karosseriebauer Scaglietti die Verantwortung. Die Karosserie gewann vor allem aerodynamisch deutlich an Format. Mit dem GTO führte Ferrari den Heckspoiler ein, und der gegenüber dem 250 SWB komplett veränderte Vorderwagen war ein Quantensprung in Sachen Windschlüpfigkeit.

Unter der langen, nach vorne schwenkenden Haube steckte der magische, drei Liter große Colombo-Motor in seiner bisher stärksten Ausbaustufe mit sechs Weber-Doppelvergäsern Typ 38 DCN und 297 PS Höchstleistung bei einem Gewicht von 900 Kilogramm. Doch Ferrari verliebte sich beim GTO nicht nur auf überlegene Motorleistung. Parallele Längslenker und ein sogenanntes Wattgestänge optimierten die immer noch starre Hinterachse. Vorne blieb es bei überarbeiteten doppelten Dreiecks-Querlenkern, damals eben das Maß der Dinge.

Die Mixtur passte jedenfalls. Der Ferrari 250 GTO beeindruckte mit Siegen bei den Zwölf Stunden Sebring, der Targa Florio, den 1000 Kilometern von Spa-Francorchamps und in Le Mans, wo der formschöne Bolide 1962 und 1963 abseits der GT-Wertung Gesamt-Zweiter wurde. Ähnlich wie der 300 SL von Mercedes-Benz schrieb der Ferrari 250 GTO bei den Reichen und Schönen sowie im Rennsport Geschichte.

Ob das 1:18-Modell von CMC ein Meilenstein in deren Fuhrpark wird, entscheiden die Sammler, die immerhin 436 Euro auf den Tisch des Hauses legen dürfen. Das ist genauso rekordverdächtig wie die 1841 Teile, die CMC erstmals an einem 1:18-

Eigentlich ist dieses Modell ja wahrlich zum Kippen viel zu schade, aber nur so zeigt es einen Teil seiner unverwechselbaren Finessen

Rennwagen verbaut hat. Erstaunlich: Der 250 GTO von Ferrari gibt bei CMC sein Debüt gleich vierfach, in den Farben Silber, Dunkelblau, Gelb und Rot. All diese Miniaturen zeichnen einen Auslieferungszustand nach, der die Straßenversion aus Maranello abbildet. Unsere Fotos zeigen den silbernen GTO, der als 1:18er noch kurz vor Weihnachten in die Geschäfte kam und den gelungenen Kotflügel-schwung des Zweitürers perfekt widerspiegelt. Dass sich bei einem CMC-Modell mit Die-Cast-Karosserie die Türen und Hauben öffnen lassen, wird kaum jemanden mehr überraschen, die funktionstüchtige Lenkung auch nicht.

Ebenso beinahe schon CMC-Standard sind die abnehmbaren Borrani-Speichenräder mit ihren dreiflügeligen Zentralmutter. Mittels dreier winziger Uhrmacherschrauben lassen sich außerdem die drei Abdeckungen über dem ovalen Kühlergrill demonstrieren, um dem Motor mehr Atemluft zuzuführen. Zudem versteht sich von selbst, dass sich neben dem riesigen Tank-Schnellverschluss auch die Ölklappe an der Beifahrerseite öffnen lässt. Bei seinen ersten vier GTO hat CMC sich übrigens für Linkslenker entschieden.

Wer einen minutiös verkabelten Colombo-Motor erwartet, der wird ebenso wenig enttäuscht wie der Ferrari-Kenner, der eher auf originalgetreue inszenierte Chassis abfährt. Hier hilft ein kleiner Trick bei der Betrachtung der gebotenen Details weiter: Die Stahlplatte, die dem Chassis im mittleren Bereich als Schutz vor Beschädigungen dient, kann der Sammler leicht demontieren, um freie Sicht zu erhalten.

Und weil ja auch im Interieur etwas mehr gehen muss als bisher, ist der riesige Kardantunnel des CMC-GTO mit einer originalgetreuen Netzstruktur versehen. Schalter und Runduhren sind wieder einmal über jeden Zweifel erhaben. Das Finish war bei unserem Vorserienmuster extrem nahe an der Perfektion angesiedelt. So bleibt als Fazit zu diesem Prachtmodell die wichtigste Feststellung: CMC hat nicht einen Ferrari 250 GTO in 1:18 gebaut, sondern zweifelsfrei seinen.

Andreas A. Berse