

CMC 廠房是極奇機密的重地，除開業時曾被德國電視台訪問過一次外，便不再接受任何傳媒機構採訪。《車王》幾經轉折，終有幸獲得這個難得的機會，成為全亞洲首個能參觀 CMC 廠房的雜誌。

精密夢工場

全亞洲區首度密絕採訪
CMC 生產總部



也有機密重地

一如我們參觀世界各地的車廠一樣，某些機密部門只限參觀而不許拍攝。CMC 的開發部（首辦房）便是其中之一，所有 CMC 的產品都由此孕育出來，多位工匠埋頭苦幹地修改首辦，當中很多從未公開及開發中的車款計劃都在進行中。親眼見到是快將推出的 250 TR，車殼外型及引擎部份已完工，只差些微細修改便可投產；線條拿捏得極準確，名機 V12 引擎精密十足，是大家都十分期待的重頭大作。而因要絕對防塵及密閉關係，噴油部也是另一個謝絕參觀及拍攝的地方，不過賈小姐表示，廠房內的噴油通風設備均符合國際環保標準，所用的油漆配方也達到國際玩具安全指標。

任何人見識過 CMC 的鋼絲輪，都會被那複雜的結構嚇至半呆！我一直最想知道的就是怎樣去大量生產這套像真的輪圈？賈小姐謙虛說：「坊間的出品有的用塑膠或蝕刻片代替，可惜效果還是不神似。我們花了大量心血去研究怎樣用真實的鋼絲去造輪圈，透過幾件『秘製』工具輔助，終於克服到生產上的困難，製作過程只此一家，更可說是 CMC 的極度機密，方法絕不可外洩。可是由於工序難在太微細，現時仍無法用機器幫助，只得靠人手逐條逐條慢慢去穿……」

保時捷的 1/18 水平對向引擎，拿一台作裝飾品也不錯。



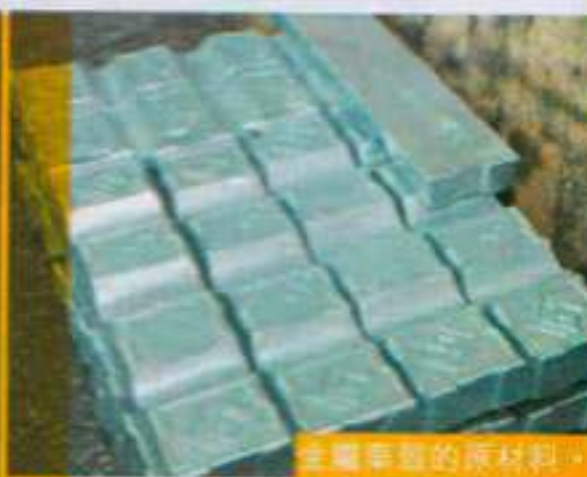
1/18 鋼絲輪的原材料，就是真實的超幼鋼絲。



首辦房這一可「出街」的相片，通常首辦機組會稍大許多，至最後生產時會高很多。



組裝過程分工仔細，每人只負責其中一個部份。



金屬車殼的原材料。



一大個鋼絲輪，不知耗掉多少人力物力才鑄到這個數量。



每個輪圈蓋都要以人手逐一拋光，磨淨！



所用的皮料要特別從德國入口。



牛角鑲嵌亦是沖壓拋光部件。



就是窗框已經由兩層組成。



CMC創辦人賈小姐，多得她的答應，本刊才有機會採訪這所機密廠。

人材比機器重要

在參觀的過程中，我發現 CMC 的員工年齡均十分年青化，裝嵌部更大量聘用女工。賈小姐說原因是每部模型車都涉及多個組裝程序，任何地方稍有差池便會全數泡湯，需要重頭做過，因此做事始終較為細心的女性會比較勝任。從現場看，每部車都會在軟墊上組裝，容易刮花的車殼亦事先以膠紙封好，盡量減輕「傷亡數字」。

賈小姐對我表示，解決開發及裝配上的問題還未算大考驗，最難原來是面對員工流失情況：「有些員工上班不久後已承受不了請辭，沒辦法，很多工序的組裝實在太微細了，根本沒可能以機器代勞！例如每條鋼絲輪要先套上襯套才逐條逐條地來回去穿；超過一百個的輪圈鑽孔也只能靠人手逐個鑽；車身又有無數不同類型的柳釘要鑲嵌；細如輪圈蓋也要逐件拋光，全部過程都要準兼且極度整齊。無時刻的『眼要利、手要定』，製作要求極高，因此就算我們肯付同行較高的薪金、給予更多的福利，有時也挽留不了他們……」

總結

坦白說，有幸得到這個機會參觀 CMC 廠房，心情要比去真車廠還要興奮得多！看到他們對製作模型車的認真及熱誠、見識到很多鮮為人知的製作秘密、怎樣有效率地控制近乎全人手的製作流程……果真是大開眼界的一次寶貴經驗。

最後，當大家正在細心欣賞每部 CMC 完成品是何等精美的同時，煩請向廠內這群默默耕耘的無名英雄，作最崇高的致敬！