

WIKING 1:87
Der Pullman
sattelt den
großen Kipper



CAMEL-LANDY
Meilenweit
muss niemand
mehr laufen



6,50 € (D) · 8,50 CHF · 7,50 € (A+L)
www.caramini.de

Caramini

Caramini

F A S Z I N A T I O N M O D E L L A U T O S

11 November
/2019



Der 911
läuft in jeder Größe



Solido: Shelby-Ford GT 500

Power-Pony vom Cobra-Mann



CMF: Maybach DS8

Freude über den kleinen Bruder



GOLDEN OLDIES IN 1:50
Schweizer Hauber mit drei Achsen



CMC: DIE HELDEN DER TARGA FLORIO
Warum der Weiße keine Startnummer trug



MAXICHAMPS IN 1:43
Der delikate Käfer von Hebmüller



Weiß war die traditionelle Farbe deutscher Rennwagen, doch in Weiß kam der Wagen bei der Targa Florio 1924 nicht zum Einsatz. Daher trägt das weiße Modell auch keine Startnummer.

In weiser Voraussicht

Weiß war die Farbe deutscher Rennfahrzeuge. Aber Mercedes ging 1924 bei der Targa Florio nicht mit weißen, sondern rot lackierten Wagen an den Start. Und gewann souverän nicht nur dieses Straßenrennen mit einem Dreifachsieg, sondern auch noch die Coppa Florio. CMC baut den Erfolgswagen noch einmal – nach neuesten Erkenntnissen. Auch in Rot.



Über 7000 Kurven lagen zwischen Start und Ziel, verteilt auf 540 Kilometern auf fünf Runden eines gebirgigen Straßenkurses. Das war 1924 die Coppa Florio, vornehmlich in den 1920er Jahren eines der strapazösesten Straßenrennen Europas. Damals stand nach fünf mal 108 Kilometern und einer Fahrzeit von 8 Stunden 17 Minuten mit Christian Werner ein deutscher Fahrer auf dem Siegertreppchen, machte mit dem 2-Liter Mercedes Kompressor ein deutscher Rennwagen das Rennen. Ansonsten war das höchste Treppchen auf dem Podest fest in den Händen italienischer oder französischer

Teams. Nur eben nicht 1924. Und auch nach vier mal 108 Kilometern hatte sich zuerst bei Christian Werner die Zielflagge gesenkt. 6:32 Stunden hatte er für vier Runden gebraucht, 432 Kilometer – das war die Targa Florio, bis 1977 als Langstreckenrennen veranstaltet und danach als Rallye weitergeführt.

Bevor Bugatti ab 1925 mit dem Type 35 und danach Alfa Romeo mit dem 8C das Heft in die Hand nahmen, konnte Mercedes mit seinem Vierzylinder-Kompressormotor auftrumpfen. Und mit drei starken Fahrern. Neben dem unschlagbaren Doppelsieger Christian Werner sorgten die Fahrer Christian Lautenschlager und Alfred Neubauer auf den Plätzen Zwei und Drei für einen furiosen Dreifachsieg auf dem strapaziösen sizilianischen Rundkurs der Targa Florio. Nur 21 von 37 gestarteten Wagen sahen die Zielflagge der Targa Florio, jene der Coppa Florio sahen nur 16 Fahrer. Mercedes brachte alle seine Wagen ins Ziel. Mehr war kaum zu erreichen.

Um das zu erreichen, hatte die Mercedes-Crew ganze Vorarbeit geleistet. Auch die

Lackierer. Sie tauchten die Karosserien der Rennwagen vom Weiß, das gemäß internationalen Vorgaben deutschen Fahrzeugen zugeordnet war, in ein dunkles Rot – in weiser Voraussicht. Damit war der Wagen nicht schneller, aber er wirkte italienischer und sorgte somit bei den überwiegend sizilianischen Zuschauern am Streckenrand für Verwirrung, denn Rot war die Farbe der Tifosi.

Und diese roten Wagen traute sich niemand zu behindern.

Der grandiose Erfolg suchte natürlich nach weiteren, seriösen Erklärungen, und die fand

Das dunkle Rot machte die Mercedes-Rennwagen nicht schneller, aber sie wirkten italienischer. Das verwirrte.

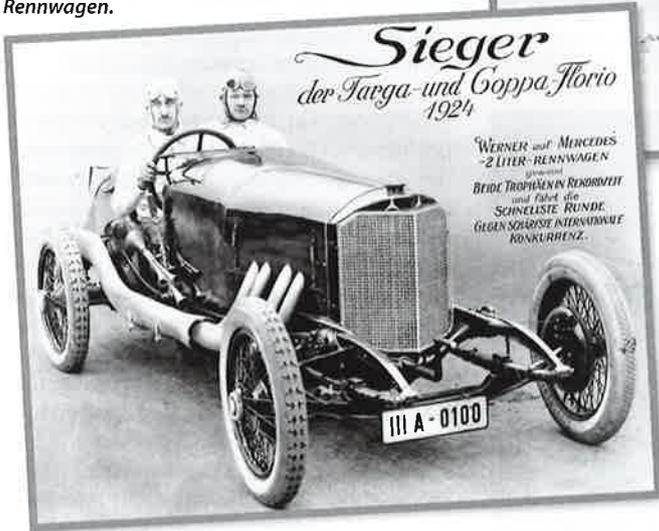
man in der Symbiose aus fahrerischem Können und dem richtigen Material. Die Mercedes-Rennwagen waren für die kurvenreiche Gebirgsstrecke wie geschaffen. Ein für die damalige Bauweise verhältnismäßig kurzer Radstand, eine gering belastete und präzise lenkbare Vorderachse, ein ausgewogener Schwerpunkt und eine bequeme Sitzgelegenheit für Fahrer und Beifahrer – das Sitzkissen aus grobem Leder sollte ihr Abgleiten in schnell gefahrenen Kurven verhindern. Denn Gurte gab's nicht.



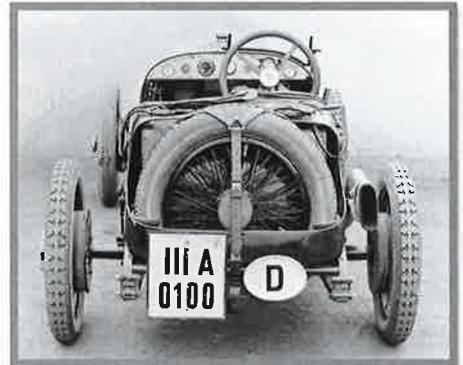
Zurück im Werk Untertürkheim, wo der Rennwagen gebaut wurde: Großer Empfang für Christian Werner und seinen Beifahrer Karl Sailer – und alle wollten drauf auf das Erinnerungsfoto.



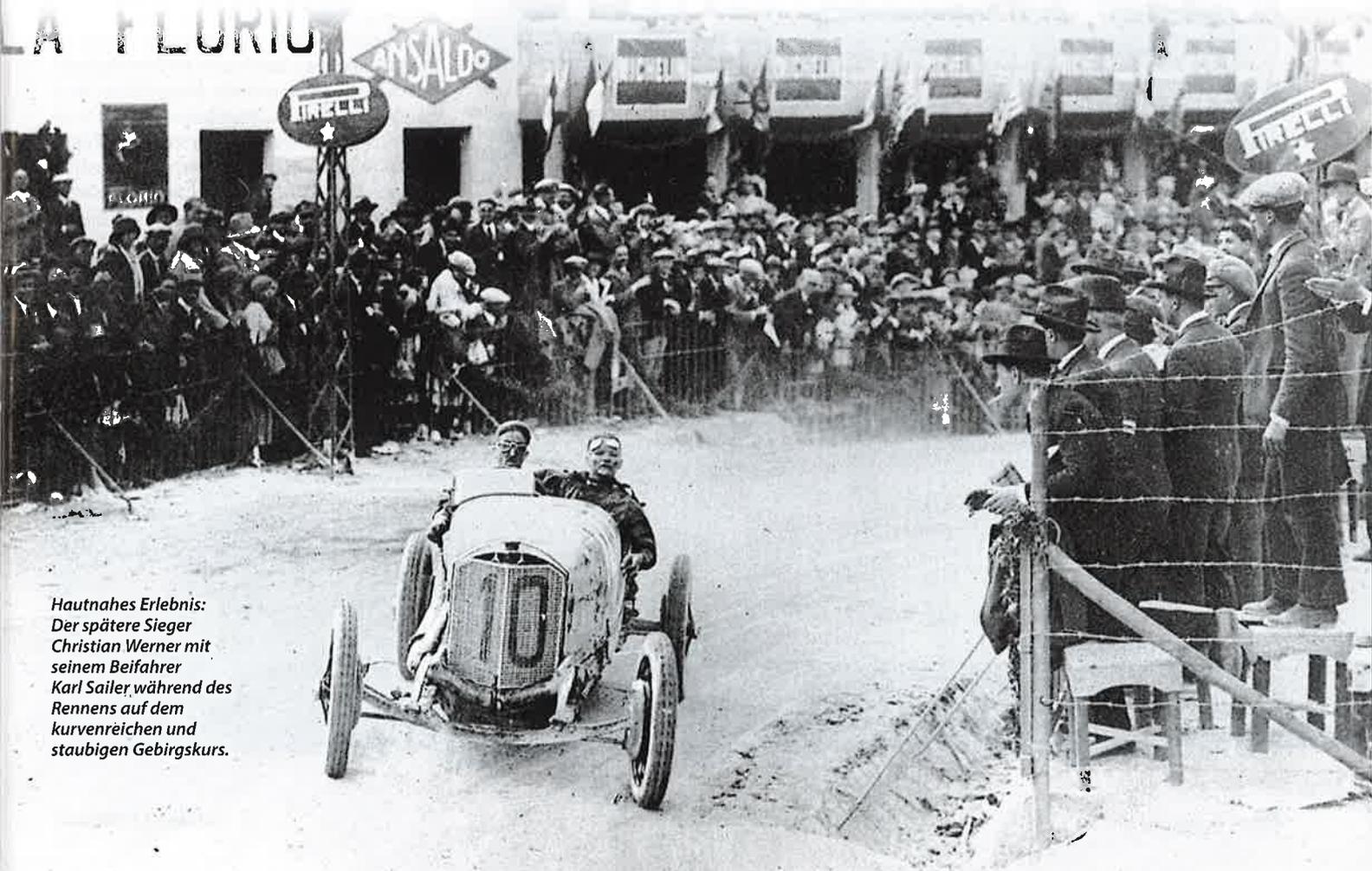
Dieser Doppelsieg war doch ein Grund zum Feiern: Mercedes gewann am 27. April 1924 die Targa Florio (432 km nach vier Runden) und zugleich Coppa Florio (540 km nach fünf Runden). Die Karte zeigt den Sieger Christian Werner und seinen Beifahrer Karl Sailer mit einem Mercedes 2-l-Targa-Florio-Rennwagen.



Von hinten anhand des Länderkennzeichens leicht als deutsches Fahrzeug auszumachen: Das Siegerfahrzeug von Christian Werner besaß eine Straßenzulassung.



Archivbilder: Daimler Media (4)



Hautnahes Erlebnis: Der spätere Sieger Christian Werner mit seinem Beifahrer Karl Sailer während des Rennens auf dem kurvenreichen und staubigen Gebirgskurs.



Hinten dem zurückgerückten Ledersitz des links sitzenden Beifahrers hat CMC erstmals die außenliegenden Benzinleitungen verlegt.



Ein blank gebürstetes Armaturenbrett mit sechs eingefassten Uhren und einem Leder ummantelten Vierspeichenlenkrad, das auch lenken kann.

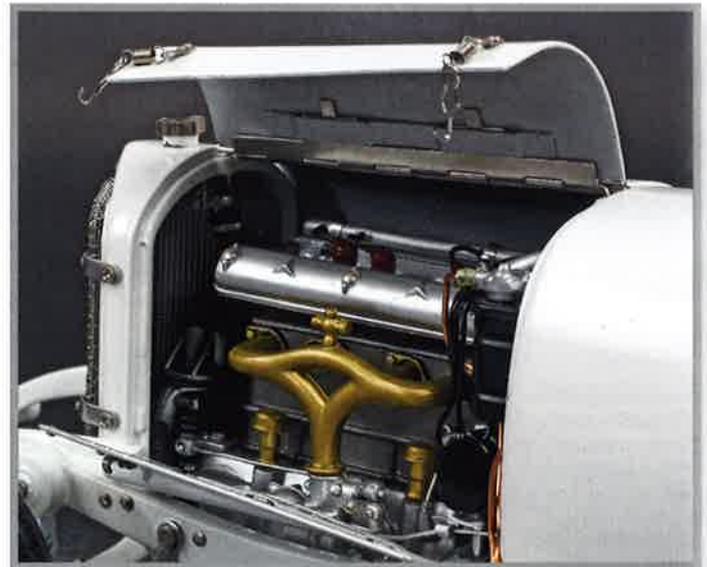
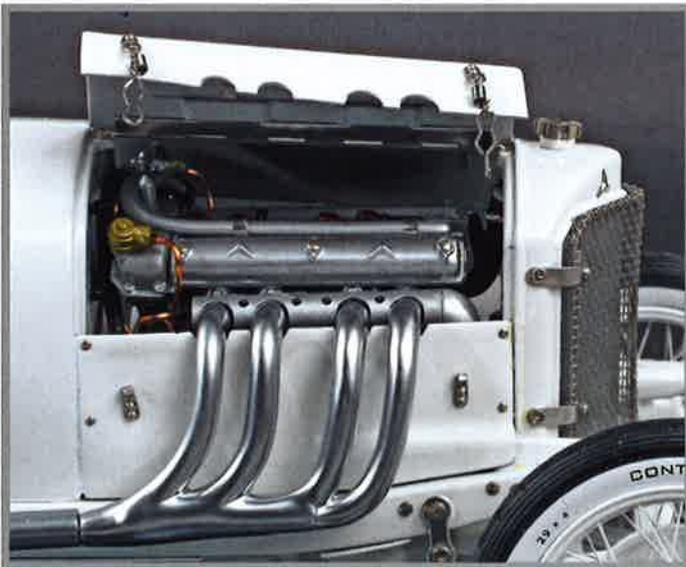


Die schmalen Reifen sind authentisch und entsprechen dem Renneinsatz. Das vormalig von CMC hergestellte Modell trug breitere Reifen, wie sie auch das Museumsfahrzeug besitzt. Und im Heck sitzen nun zwei Ersatzräder, von einem Lederriemen gehalten. Seinen Verschluss zu schließen, ist eine Kunst.

Der Zweiliter-Vierzylindermotor brachte es mit Hilfe des Kompressors auf eine Leistung von 126 PS. Er arbeitete nach dem Querstromprinzip: links Ansaugung, rechts Abgase. CMC zeigt das unter der von Federspannern gehaltenen, zweigeteilten Motorhaube nach deren Öffnen bis ins kleinste Detail.

Offenbar war das Hosenbodenleder so perfekt abgestimmt wie der 2-Liter-Motor, der nach dem Querstromprinzip konstruiert war: Ansaugung links, Auspuffkrümmer rechts. 67,5 PS gab der Vierzylinder ab, unter dem Leistungsdruck des Kompressors steigerte sich der Messwert auf 126 PS bei 4500 U/min. Die Mercedes-Ingenieure kitzelten Ende 1924 sogar bis zu 150 PS aus dem Aggregat. Doch da war die Targa schon gelaufen, Sieg war Sieg. Und die Rennwagen fuhrten noch bei anderen Straßenrennen ganz vorne mit, etwa am Klausenpass oder am Semmering. Und wenn es nicht zum Sieg reichte, dann oft zur schnellsten Rennrunde.

Dieser ruhmreiche Rennwagen war CMC schon vor über zehn Jahren ein Modell wert. Natürlich mit der Startnummer 10, dem Siegerwagen von Christian Werner. So nachgebildet, wie er damals im Mercedes-Museum anzutreffen war. Und nun eine Wiederauflage. Oder doch eine Neuauflage? Oder eine neue Auflage? CMC legt sogar nicht nur eine Version, sondern gleich drei rote Targa Florio-Rennwagen auf: jene von Christian Werner mit #10, Christian Lautenschlager mit #32 und Alfred Neubauer mit #23. Und

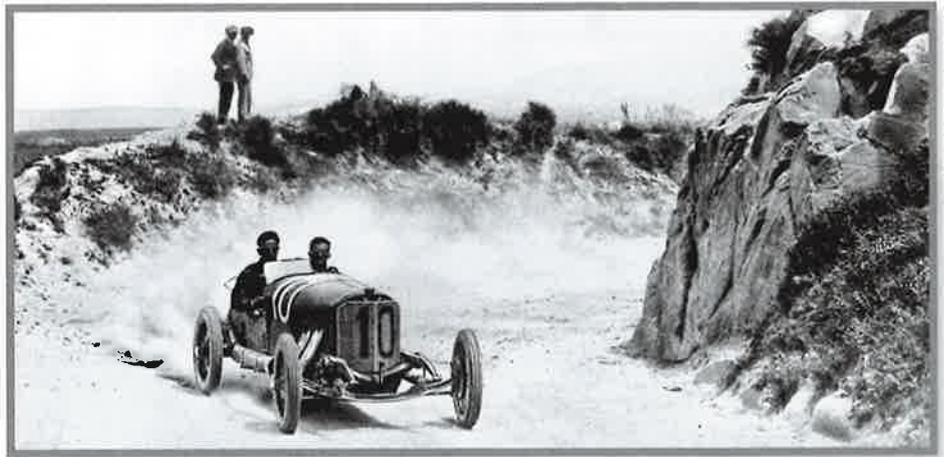


dann noch der Weiße, der Unnummerierte, der Ursprüngliche. So, wie er an den Start zur Targa Florio gehen sollte, weiß. Und wie ihn CMC aus aktueller Auflage *Caramini* zur Bemusterung zur Verfügung gestellt hat.

Zur Klärung der Frage haben wir das alte CMC-Modell M-048 (rot) aus dem Archiv geholt und mit dem weißen, neutralen Mercedes TF verglichen. Und stellen fest: Es handelt sich um eine neue Auflage, denn etliche Details hat CMC verändert. Nicht aus Spaß am Variieren, sondern auf der Basis neuer Erkenntnisse über die historischen Rennwagen. Sichtbar wird das vor allem an den schmalen Rennreifen, die jetzt aufgezogen sind. Bei der Erstauflage hatte CMC noch das im Mercedes-Museum ausgestellte Rennfahrzeug als Vorlage vermessen, einschließlich der breiteren Reifen. Und mittlerweile ausgewertete zeitgenössische Fotos belegen überdies, dass im Heck des Rennwagens nicht ein breiter, sondern zwei schmale Ersatzreifen festgeschnallt waren. CMC hat das nun berücksichtigt, ebenso die feinen, auf der linken Karosserieoberfläche verlegten Kupfer-Benzinleitungen, die heute jedem Sicherheitsingenieur einen kalten Schauer über den Rücken jagen würden.

Doch zum Glück ist der CMC-Vierzylinder-Kompressor ein Schaustück, das kein Benzin benötigt, obwohl sich der Tankdeckel dank seines Bajonettverschlusses abnehmen lässt. Man kann sich also gefahrlos diesem rennhistorisch bedeutsamen Schmuckstück nähern und vorsichtig am Lenkrad drehen, das feste Sitzleder ertasten, an der Anlasserkurbel drehen und schließlich die gefederten Spannverschlüsse der Motorhaubenverriegelung lösen, um den Vierzylinder zu erkunden. Fast alles ist bei CMC beweglich oder zu öffnen, auch die kleine Windschutzscheibe ist klappbar. Nur der Kühlerdeckel, der sitzt fest.

Die schmalen, weißwandigen Continental-Reifen der Dimension 29 x 4 sind ein Gedicht. Exakte Farbtrennung, saubere Be-



Archivbild: Daimler Media

Hier ist die dunkle (rote) Farbgebung des 1924 bei der Targa Florio eingesetzten Rennwagens von Werner/Sailer (Startnummer 10) gut zu erkennen.

schriftung, feine Profilierung – und im Vertrauen auf die Recherchequalität von CMC zählen wir die feinsten Drahtspeichen nicht nach. Sondern registrieren nur, dass auch das Reifenfüllventil so aus der Felge ragt, wie es beim Original ausgesehen hat. Und im Heck, von einem Y-Lederriemen gehalten, sitzen jetzt eben zwei Ersatzräder.

Lohnend ist der Blick in den Fahrerraum. Ein Cockpit mit sechs verschiedenen, erhaben gefassten Uhren und einem Leder ummantelten Lenkrad mit zwei Schalthebeln sind nicht alles. Im Fußraum stecken mehr als die üblichen drei Pedale, auch Bedieninstrumente für die Kompressortechnik und der Schaltstock für das Vierganggetriebe, das mit dem Motor über eine Kardanwelle verbunden ist. Kettenantrieb war passé.

CMC hat eine hochfeine Miniatur geschaffen, die neuen Auflagen kann man getrost

neben die frühere stellen. Denn dadurch wird sichtbar, dass CMC schon vor Jahren Qualität geliefert hat, und nach wie vor Qualität baut. Und das schon seit 25 Jahren.

● **M-206** Mercedes-Benz Kompressor Rennwagen Targa Florio 1924, weiß, Fertigmodell Diecast, Maßstab 1:18, UVP 329 €.

Außerdem liefert CMC, wie in *Caramini 10/2019* bereits aufgeführt, in limitierten Auflagen von je 600 Exemplaren die drei erstplatzierten, rot lackierten Rennwagen aus, wie sie bei der Targa Florio 1924 fuhren: M-186 als #23, M-187 als #32 und M-203 als #10. Die Ausstattungen entsprechen dem hier vorgestellten weißen Modell.

Hans-Joachim Gilbert

Zum Vergleich: rot die frühere Auflage von CMC (M-048) mit den breiten Reifen nach Vorgabe des Fahrzeugs, das heute im Mercedes-Museum steht. Die neuen Modelle rollen auf schmalen Conti-Reifen und tragen außen liegende Benzinleitungen.

