

V&V 1:87
Der letzte
Jaguar vor
dem E-Type



AUTOCULT 1:43
Ramses Gamila
– die Story vom
kleinen Prinzen



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

7 Juli
/2020



Super-Lambos

Leistung stylisch verpackt oder zu dick zur Schau getragen



25 Jahre CMC
**Die Rolle
des Prinzen**



Solido: R5 Turbo
Der kleine Freund des Walter Röhrl



WIKING SONDERMODELLE 1:87
Der große Pullman gibt sich transparent



MINICHAMPS 1:87
Der erste Audi ist ein A6 Avant



BREZELKÄFER WERBE-SET
Phenoplast und das KdF-Programm

Der Schwarze Prinz kommt neu als Jubiläumsmodell im Maßstab 1:18. Mit der hier abgebildeten 1:24-Miniatur dieser Sonderkarosserie begann Mitte der 1990er Jahre die Erfolgsstory CMC.



Fotos: Hans-Joachim Gilbert, CMC (3)

Was gestern gut war, ist heute oft nicht mehr gut genug. Dabei liegt dieses Gestern gerade einmal ein Vierteljahrhundert zurück. Eine kleine Zeitspanne in der Weltgeschichte, verglichen mit den fast nun 690 Jahren, die seit der Geburt des Eduard von Woodstock vergangen sind. Der Engländer in der schwarzen Rüstung ist durch seine mörderischen Kriegszüge als „Schwarzer Prinz“ in Erinnerung geblieben, seine Taten boten Stoff für die Chronisten seiner Zeit und deren Chroniken die Basis neuzeitlicher mittelalterlicher Romane. Eduard galt als Prototyp einer ritterlichen Persönlichkeit, mit deren Ruhm sich nur wenige Gestalten seiner Zeit messen konnten. Sein Sieg in der Schlacht von Poitiers 1356, entschieden dank des Einsatzes von Pfeil und Langbogen, hat ihm seinen Platz in der Weltgeschichte gesichert.

Einen Platz, den er sich teilen muss, wenn vom „Schwarzen Prinzen“ die Rede ist. Mit einem großen Auto. Denn 600 Jahre nach Eduards erstem Schrei schuf der englische Karosseriebauer Willie White das nie Dagewesene: einen Sportwagen, schwarz wie Eduards Rüstung und eine Motorhaube, länger als Eduards Bogen. Conte Carlo Trossi, Amateurrennfahrer und zweiter Präsident der Scuderia Ferrari, ließ sich das Chassis eines 1932 gekauften Mercedes SSK neu einkleiden. Die eigenwillige, 1934 nach Trossis Entwürfen geschneiderte Karosserie geriet nicht nur schnittig, sie wurde geprägt von der wahrscheinlich längsten Motorhaube, die je einen Mercedes-Stern tragen durfte. Unter der Haube ein Sechszylinder-Kompressormotor mit 7 Litern Hubraum, respektable 275 PS brachten den atemberaubend schönen Sportwagen auf ein ebenso atemberaubendes

Ein Sportwagen, so schwarz wie Eduards Rüstung und eine Motorhaube, länger als Eduards Bogen.

Edel verpflichtet

Schön, edel, aufregend und so vorbildgetreu wie möglich, auch unter der Haube: Classic Model Cars (CMC) hat sich hohe Maßstäbe für seine Modellautos gesetzt. Seit einem Vierteljahrhundert produziert das deutsch-chinesische Unternehmen ganz besondere Autominiaturen, speziell im Maßstab 1:18. Caramini führte mit Markus Mohn, dem Chef der deutschen Niederlassung, und Produktmanager Jochen Fischer ein Gespräch über das Selbstverständnis der Marke und die Suche nach den richtigen Vorbildern.

Tempo, die Tachonadel erreichte die damals beachtliche Marke 200. Ein schwarzer Pfeil unter den Mercedes SSK, die in den 1930er Jahren üblicherweise weiß lackiert waren. Ein Unikat, das in der Sammlung des Modemachers Ralph Lauren überlebt hat.

Teilen muss sich Eduard seinen Platz als „Schwarzer Prinz“ der Weltgeschichte auch mit einem kleinen Auto – eigentlich bald mit zweien. Denn der „Schwarze Prinz“ in Gestalt des Trossi-SSK hat auch Modellautogeschichte geschrieben. Eine Geschichte, die sich nun über ein Vierteljahrhundert erstreckt und eine der renommiertesten Modellautomarken hervorgebracht hat: CMC, ein chinesisch-deutsches Unternehmen, das in 25 Jahren zu einer Institution herangereift ist.

Die Geschichte dieser Marke beginnt aber nicht erst Mitte der 90er Jahre, sondern ein paar Jahre früher: mitten in Stuttgart, 1985. Der Ingenieur Herbert Nickerl ist als Inhaber



CMC-Inhaberin Shuxiao Jia und Markus Mohn besprechen jedes Detail einer Neukonstruktion.

des Model Car Centers ein Modellautoenthusiast, und das mitten im an Modellautos armen Jahrzehnt der 80er Jahre. Ein reichhaltiges und doch handverlesenes Sortiment zieht Sammler geradezu magnetisch an. Und wie die Seele von Modellauto-Fans tickt, das bekommt auch eine Angestellte Nickerls mit: die Chinesin Shuxiao Jia. 1990



Jochen Fischer im CMC-Archiv mit 1:24-Modellen aus der Frühzeit von CMC. Heute setzt das Unternehmen auf 1:18, der ideale Maßstab für Funktion und Robustheit. Unter der Leitung von Markus Mohn, ehemals bei Porsche tätig, wird CMC erstmals einen BMW-Klassiker miniaturisieren: den 328.



heiraten beide, drei Jahre später geben sie das Fachgeschäft in Stuttgart ab. Das Ehepaar Jia/Nickerl hat sich ein neues Ziel gesetzt: Hochwertige Modellautos zu produzieren, und zwar in China, das in den frühen 90er Jahren die wirtschaftliche Öffnung einleitet. Das Herkunftsland von Shuxiao Jia wird zur Produktionsstätte von Modellautos. 1994 nimmt das Ehepaar Jia/Nickerl die Produktion in China auf, während sich Verwaltung, Entwicklung und Vertrieb in Deutschland ansiedeln. Herbert Nickerl, dessen automobiles Herz für Oldtimer schlägt, gibt die Richtung vor: Klassiker des Automobilbaus und des Rennsports. So begann es mit dem „Schwarzen Prinz“, und so ist es ein Vierteljahrhundert lang geblieben.

Bereits das erste Modell, damals im Maßstab 1:24, war aufwändig konstruiert: 180 Teile, darunter aus flexiblen Metallrohren gestaltete Auspuffkrümmer, die zweiflügelige Motorhaube mit echten Lederriemen gesichert, Speichen aus Ätzteilen, um nur ein paar Details der Machart zu beschreiben. Das war vor 25 Jahren Modellbau der Oberklasse, heute nicht mehr. Heute werden Speichenfelgen aus feinem Draht hergestellt und einzeln eingezogen, der Modellbau hat sich sichtbar weiterentwickelt.

Das angekündigte Jubiläumsmodell des „Schwarzen Prinzen“ in 1:18 ist daher auch keine hochgezoomte Kopie des 24er Debütmodells von 1995. Es ist eine komplette Neukonstruktion, mit einem 3D-Scanner neu vermessen und somit konstruiert auf dem Stand der Technik – das ganze Modell, jedes Bauteil, vom geschwungenen Kotflügel bis zur feinen Schlauchschelle. Es ist eine Komposition unterschiedlicher Metalle, die ein CMC-Modell entstehen lässt, nicht nur ein Blechhaufen. „Alle, die daran mitgearbeitet haben, wünschen sich natürlich auch, dass man einem solchen Modell eine Wertschätzung entgegenbringt“, sagt Markus Mohn, Chef der deutschen CMC-Niederlassung in Fellbach bei Stutt-

gart. Schließlich steckt da viel Handarbeit da rein. Der neue „Schwarze Prinz“ zählt 1000 Einzelteile, mehr als das Fünffache des CMC-Erstlings. Aber für CMC nicht ungewöhnlich viel, der Alfa 6C bringt es auf etwa 1800 Einzelteile.

Damals wie heute bewegt sich CMC im Feld der klassischen Automobile, der Oldtimer, zwanziger bis fünfziger Jahre. Da ist ein Mercedes 600, den CMC als Achtzehner-Limousine seit einem halben Jahr ausliefert und dessen Original per Definition zwar auch ein Oldtimer ist, im Programm der Fellbacher eher den neuzeitlichen Fahrzeugen zuzurechnen. Eine Ausnahme. Eine, die auch eine neue Tendenz einleitet?

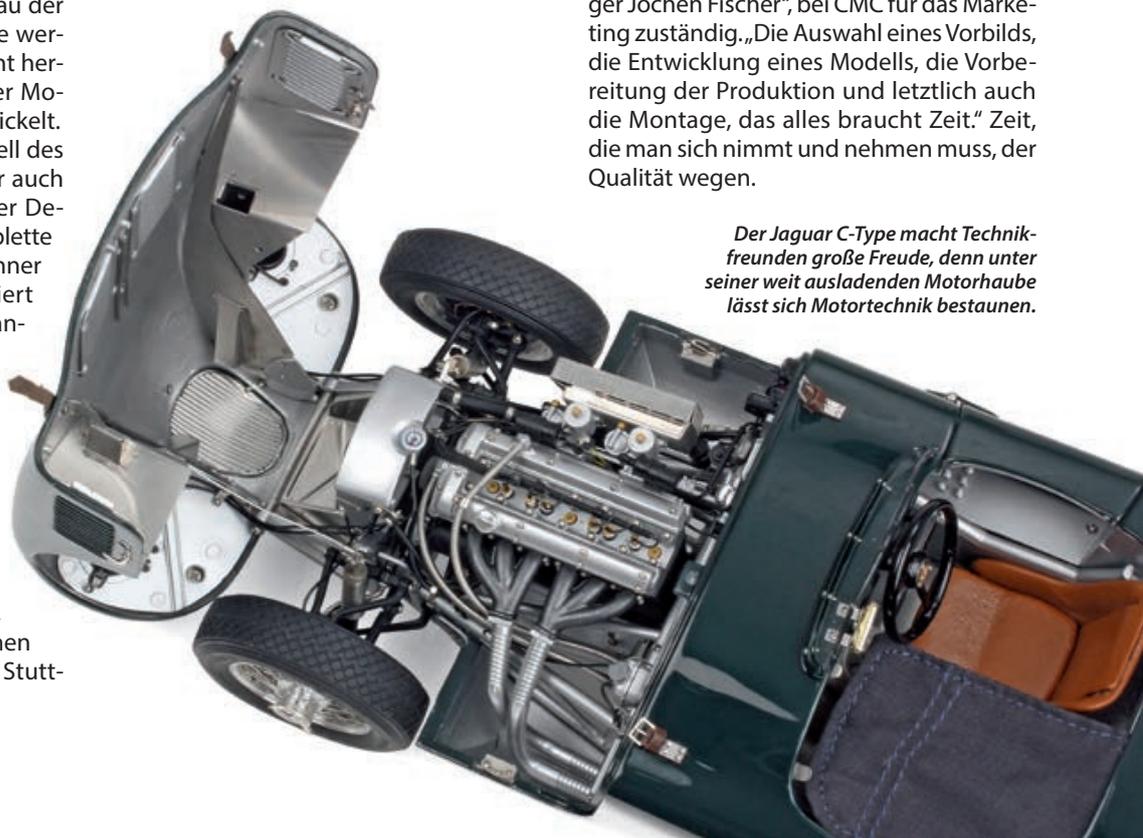
„Ja, uns beschäftigt in der Tat die Frage: Wie wird CMC jünger?“, räumt Markus Mohn ein, und schiebt als weitere Fragen nach: „Für welche Autos interessiert man sich? Wo sind die Nischen, die noch nicht besetzt sind?“ Die Antworten sind für CMC existenziell, denn Fehlschüsse kann man sich nicht erlauben. Schließlich bringt



Bei CMC gibt's keinen 911er. Bei CMC gibt es den 901, wie der 1963 vorgestellte spätere Elfer ursprünglich hieß. Bei CMC hieß er immer so.

CMC im Jahr nicht 30 oder 20 verschiedene Modelle auf den Markt und kann auch mal daneben liegen. „Wir brauchen Treffer, nur Treffer“, bringt es Markus Mohn auf den Punkt, denn der Aufwand der Fertigung ist hoch. „Unsere Produktzyklen sind nun mal vergleichsweise lang“, erklärt Produktmanager Jochen Fischer, bei CMC für das Marketing zuständig. „Die Auswahl eines Vorbilds, die Entwicklung eines Modells, die Vorbereitung der Produktion und letztlich auch die Montage, das alles braucht Zeit.“ Zeit, die man sich nimmt und nehmen muss, der Qualität wegen.

Der Jaguar C-Type macht Technikfreunden große Freude, denn unter seiner weit ausladenden Motorhaube lässt sich Motortechnik bestaunen.





Ein Auto muss auch innen schön sein, so das Leitmotiv der CMC-Inhaberin Shuxiao Jia. Das gilt für Motoren unter der Haube ebenso wie für das Cockpit. Mit Materialien, ganz wie die Originale: Horch 853 (links) in 1:24 und Ferrari 250 GTO (1:18, unten).



leisten kann und leisten will. Und die fährt selten einen Dacia.“ Aber vielleicht einen BMW, eine bei CMC bislang noch gar nicht berücksichtigte Premiummarke. Bislang. Mit dem BMW 328, inzwischen für eine Konstruktion vermessen, hat man einen ersten großen Schritt unternommen, das weißblaue Defizit zu kompensieren – damit aus Freude am Fahren auch die Freude am Sammeln erwächst. Und vielleicht spielt künftig auch Porsche wieder eine größere Rolle bei den Fellbachern, denn es ist lange her, seit der Porsche 901 (der Ur-911er) als Achtzehner erschien und noch länger, dass der 550 Spyder in 1:24-Versionen angeboten wurde. Porsche hat schließlich auch eine treue Fangemeinde, eine, die auch Modelle sammelt. Markus Mohn dürfte das nur zu gut wissen, er hat bei Porsche Design gearbeitet, bevor er zu CMC wechselte.

Schon Herbert Nickerl wusste, dass bei den Rennwagen die Namen berühmter Fahrer und große Rennen zählen. Auto-Ikonen stehen ebenfalls im Fokus von CMC, und je internationaler ihr Bekanntheitsgrad, desto besser. Zu klären ist auch die Frage nach dem Bedarf: Welcher Mitbewerber hat welches Original schon einmal wann wie verkleinert? Und natürlich die Frage: Passt das Auto zum Anspruch und Selbstverständnis von CMC? Da passt natürlich ein „Schwarzer Prinz“ ins Bild, aber kein NSU Prinz. Aber vielleicht doch mal ein Golf I GTI, die Ikone der späten 70er Jahre? Der ist zwar nicht so exklusiv wie ein Ferrari, aber bei VW mache es die große Popularität, kommentiert Jochen Fischer im *Caramini*-Gespräch



Im Maßstab 1:18 wird diese Qualität sichtbar. Und sie ist auch umsetzbar. Begann das Unternehmen mit dem internationalen Maßstab 1:24, so wurde doch bald klar, dass in dieser Baugröße das Motto eher lautet: „value for money“, der Kunde also viel Auto für wenig Geld haben möchte. Für CMC, so Jochen Fischer, sei das nicht der richtige Markt. Außerdem würde das Bestreben, dass sich am Modell vieles und möglichst alles originalgetreu bewegen lasse, zu überdimensionierten Details führen. Im Maßstab 1:18 sei Originaltreue so umsetzbar, dass es CMC-Ansprüchen gerecht werde: fein, funktionsstüchtig und robust genug.

Neue Ausflüge in die Welt der größeren Maßstäbe, etwa 1:12 oder gar 1:8, stehen derzeit nicht zur Diskussion, erst müssen die laufenden 1:12-Projekte (Horch 853, Auto Union Typ C Rosemeyer, Nürburgring 1936, und Alfa Romeo 8C 2900B Speciale Touring Coupe von 1938) abgeschlossen werden. Bis ein Modell erscheint, vergeht im günstigsten Fall ein Jahr. Davor steht ein intensiver Auswahlprozess, bis das passende Vorbild gefunden ist. Ein Vorbild, das auch noch dem Urzustand entspricht, also nichts Verbasteltes, und das für eine Produktrecherche verfügbar ist. Letztlich kommen vielleicht zehn Fahrzeug-Klassiker in die engere Auswahl, aber nur aus einem oder bestenfalls zweien wird ein Modell.

Dabei ist die Zielscheibe für Treffer kleiner als bei anderen Modellautoherstellern, denn CMC bewegt sich für seine hochwertigen

Miniaturen auf einem sehr begrenzten Feld. Rund ein Dutzend Faktoren kommen zusammen, bevor ein Fahrzeug für die Fellbacher Modellmacher überhaupt in die engere Wahl kommt. Da ist die Fahrzeugmarke wichtig, es muss eine mit Strahlkraft sein, so Markus Mohn; beispielsweise Aston Martin, Bugatti, Ferrari, Mercedes-Benz, Alfa Romeo. „Letztlich sprechen wir mit unseren Modellen eine Kundschaft an, die sich das



Neukonstruktionen werden mit Lasertechnik vermessen und die gewonnenen Daten mit CAD-Programmen weiterverarbeitet. So akribisch wird nicht nur die Karosserie erfasst, sondern auch die Details drinnen und darunter. Denn CMC hat den Anspruch, dass die Modelle so getreu wie möglich dem Original nachempfunden sind. Und in 1:18 ist das möglich.



Den historischen Rennwagen Auto Union Typ C fertigte CMC stets originalgetreu, so als Bergrennwagen mit doppelter Bereifung oder den Wagen mit Startnummer 18, den Bernd Rosemeyer 1936 pilotierte.



Feine Marke, feines Modell: Aston Martin DB4 GT Zagato



diesen Einwurf für ein „jüngeres Vorbild“. Immerhin gibt sich VW als „das Weltauto“ aus. Passt eigentlich, denn das Vorbild eines CMC-Modells muss international bekannt und begehrt sein. Aber ob es der Wolfsburger Ur-GTI je gegen die edleren Marken schaffen wird? Immerhin, den VW Käfer mit Brezelfester von 1949 hat es schon einmal als Modell gegeben, in den Anfangsjahren von CMC. Allerdings ganz klein, in 1:87, vergolddet und auf einer Edelholzplatte montiert,

in geringen Stückzahlen gefertigt. Auch der VW Santana, in China wohlbekannt, in Deutschland eher unbekannt, hat es als 87er aufs Edelholz geschafft. Aber VW-Achtzehner von CMC, die gibt es bislang nicht, nicht mal einen Bulli. Noch nicht.

Impulse für seine Modellauswahl bekommt CMC nicht nur aus dem Handel, sondern häufig bei Veranstaltungen rund um klassische Automobile. „Da ist zwar mancher schwer realisierbare Vorschlag dabei“,

weiß Jochen Fischer zu berichten, aber: „Wir hören immer zu und ziehen unsere Schlüsse daraus.“ Das heißt: Es gibt viele, sehr viele Wünsche, aber nur wenige können in besagte engere Wahl kommen. Und ob es dann ein Oldtimer oder ein Youngtimer schafft zur Miniatur der 1000 Einzelteile zu werden – am Ende aller Auswahlkriterien müsse auch das Verhältnis vom Preis des Modells zum Preis des Vorbilds stimmen. Markus Mohn formuliert das so: „Wir sprechen eher die Kunden an, die ein Original restaurieren lassen, weniger die Schrauber“. Und das sind dann eher die Fahrer edler Marken. Sogar mancher exklusiver Oldtimerhändler hat inzwischen erkannt, dass drei Prozent Rabatt auf der Rechnung den solventen Kunden weniger beeindrucken können als ein schönes Modellauto-Präsent,

Motorsport ist eng verbunden mit der Geschichte von CMC, Porsche-Modelle aber sind noch selten im Programm zu finden. Diese beiden Versionen des Porsche 550 Spyder wurden noch im Maßstab 1:24 umgesetzt (M-008 und M-009), sie repräsentieren also frühe Modelle.



Historische Rennwagen von Mercedes-Benz sind bei CMC ein wichtiges Thema: W 196, 300 SLR der Mille Miglia 1955 und ein W 196 R von 1954/55.



wenn es eine Wertigkeit ausstrahlt. Ein solches Gefühl könne man nicht in Euro und Cent ausdrücken.

Um ein solches Gefühl von Wertigkeit zu vermitteln, bietet CMC auch keine Bausätze an; allenfalls Displays, die alle Einzelteile sichtbar machen, aus denen ein Modell aufgebaut ist. Da wird dann ansatzweise deutlich, welcher Aufwand betrieben wird, um Modellbau in Serienfertigung so authentisch wie möglich umzusetzen. Das Ergebnis darf nicht nur eine Frage perfekter Mechanik sein. Auch die Optik muss stimmen. Der Grundsatz der Inhaberin Shuxiao Jia lautet daher: „Ein CMC-Modell unterscheidet sich von anderen, weil es auch von innen schön ist.“ Am Mercedes-Benz 600 wird man das am besten bei den kommenden Landaulet-Versionen entdecken können, an denen sich das Dach öffnen lässt. Dann kann man sich endlich auch im Schminkspiegel der heruntergeklappten Beifahrer-Sonnenblende betrachten, ohne den Kopf zu verrenken.

Die Kunden, die das wertschätzen und kaufen, leben hauptsächlich in Deutschland. Die Bundesrepublik ist derzeit mit Abstand der Hauptabsatzmarkt für CMC. Aber der Anteil der Kunden in anderen Ländern wächst, speziell China ist stark expansiv. Dort haben Autos noch den Rang von Statussymbolen. Allerdings kennt der Markt noch keine Oldtimer, keine sagenum-



Prunkstück im Jubiläumsjahr ist auch die Landaulet-Version des Mercedes 600. Da kommt der aufwändig gestaltete Innenraum vollends zur Geltung.

wobenen Klassiker. Denn in China dürfen bislang keine Autos auf die Straße rollen, die älter sind als 20 Jahre. Ein Gesetz, das so vielleicht nicht mehr lange Bestand hat. Dann könnten Young- und Oldtimer zum begehrten Statussymbol wohlhabender Chinesen werden, die Lager spekulierender Oldtimer-Autohändler sind wohl gut gefüllt.

Die Modellbauer hegen nicht ohne Grund die Hoffnung, dass für sie ein neuer Markt entstehen wird – in dem Land, in dem CMC in eigener Fabrik in Shenzhen produziert, mit 150 bis 200 Beschäftigten, zu denen langjährige Teamleiter mit Erfahrung gehören. Das ist von Bedeutung, denn in China wechseln viele Arbeiter jährlich den Arbeitgeber, immer

nach dem chinesischen Neujahrsfest. Dann hängen vor den Fabriken Tafeln wie Speisekarten an Restaurants aus, und die geben Auskunft darüber, welche Mitarbeiter gesucht werden und wie hoch der Lohn ist. Aber nicht jeder, der das Angebot attraktiv findet, kann auch bei CMC arbeiten. „Wir brauchen überdurchschnittlich begabte

Leute, solche mit ausgeprägter Feinmotorik und Begeisterung fürs Produkt. Dieses Jahr hat Frau Jia sehr früh die Mitarbeiter rekrutiert, das hat die Produktion

schnell wieder flott bekommen“, so Markus Mohn. Im Klartext heißt das, die Fabrik war wegen der Hygienevorschriften zu Covid-19 nur eine Woche länger geschlossen als zum Neujahrsfest üblich. Dennoch konnte durch unterbrochene oder eingeschränkte Lieferwege einige Verzögerungen nicht vermieden werden. Das Jubiläumsmo- dell des „Schwarzen Prinzen“, nun im Maßstab 1:18, konnte daher nicht zum Geburtstag am 25. Juni verfügbar sein, es wird wohl Anfang September.

Bleibt also noch etwas Zeit, für den schnittigen Mercedes-SSK ein schönes Plätzchen in der Wohnung oder im Büro zu finden. Den Vorstoß von Minichamps zur letztjährigen Kölner Möbelmesse, Modellautos im Maßstab 1:8 als Skulpturen für Wohnungen oder Büros zu etablieren, verfolgt man bei CMC mit Interesse, würde aber bei 1:18 bleiben. In diesem Maßstab hat sich CMC perfektioniert. Ob das gelingen wird? „Unsere Kundschaft“, so Jochen Fischer, „ist zum Glück sehr heterogen. Da gibt es die Nerds, die jedes Modell verfolgen. Es gibt die Impulskäufer, die sich vom Glanz und ihrer Stimmungslage leiten lassen. Und es gibt die Sparer, die monatlang Geld zurücklegen und das Gesparte dann stolz zum Händler oder an den Messestand tragen und gegen ein CMC-Modell eintauschen; selbst dann, wenn kurz zuvor der Staubsauger den Geist aufgegeben hat.“ Das ist der Moment, in dem sich wieder bewahrheitet: Modellautos braucht eigentlich niemand, außer zum Glücklichein. Und das zu erreichen, soll auch in den nächsten 25 Jahren so bleiben. In Shenzhen wie in Fellbach wird man sich anstrengen, wie seit 25 Jahren. **Hans-Joachim Gilbert**

Ein CMC-Modell unterscheidet sich von anderen Marken vor allem darin, weil es auch von innen schön ist.



Das CMC-Prinzip bei Rennwagen heißt: berühmte Marke, berühmtes Rennen, berühmter Fahrer. Auf den Mercedes-Benz SSK der Mille Miglia 1931 trifft das in vollem Umfang zu, sein Fahrer war Rudolf Caracciola.

Der W 196 R passt nicht auf die Ladefläche des „Blauen Wunders“, denn das hat CMC einst nicht nur in 1:18, sondern auch im Maßstab 1:43 hergestellt. Aber das war einmal ...

