

# RUOTECLASSICHE

**IN EDICOLA** DAL PROSSIMO MESE LA COLLANA "GUIDA AL COLLEZIONISMO": TUTTO QUELLO CHE DOVETE SAPERE  
**JARNO TRULLI** DOPO IL KART E LA FORMULA 1 LA PASSIONE È TUTTA PER LE PORSCHÉ D'EPOCA (E PER IL BUON VINO...)



## FIAT 127

### UN PASSO AVANTI

- LA STORIA
- LA GUIDA ALL'ACQUISTO



**REGINA DEL PASSATO**  
 ASA 1000 GT SPIDER  
 LA "FERRARINA" SCOPERTA



**IMPRESSIONI**  
 MERCEDES-BENZ 230 C  
 ELEGANZA SENZA TEMPO



**NATE PER CORRERE**  
 ABARTH-SIMCA 2000 GT CORSA  
 RELAZIONI PERICOLOSE



**GARECLASSICHE** GLI EVENTI IN CALENDARIO PER IL NUOVO ANNO (PANDEMIA PERMETTENDO)  
**INDICE 2020** TUTTI GLI ARTICOLI PUBBLICATI NEGLI ULTIMI 12 MESI CATALOGATI PER TIPOLOGIA

# CMC, L'AMORE PER LA PERFEZIONE

**Nozze d'argento** per uno dei produttori più importanti nell'attuale panorama mondiale del modellismo ad alta fedeltà. La CMC nasce in realtà qualche anno prima del 1995, quando Herbert Nickerl, un ingegnere tedesco appassionato di auto classiche, e Shuxiao Jia, venuta in Germania come rappresentante per il Ministero del Commercio cinese, iniziano a collaborare per la vendita ai negozi di modelli importati da Oltreoceano. Nel 1990 i due convolano a giuste nozze e decidono di mettersi in proprio, con l'unico obiettivo di creare miniature di grande fedeltà. Nel 1994 viene allestito un piccolo stabilimento produttivo a Shenzhen, a Nord di Hong Kong, anche se la base operativa rimane a Fellbach, in Germania. Il primo modello a essere riprodotto è stata

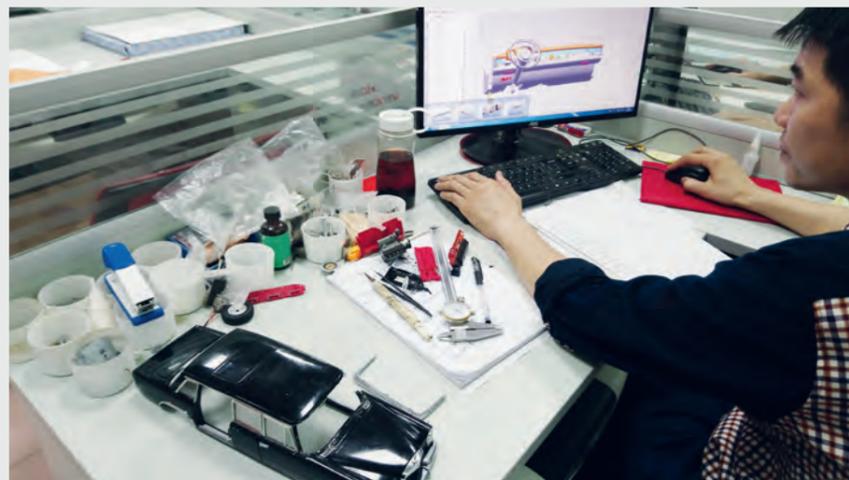
la Mercedes-Benz SSK del 1934 in scala 1:24, che viene premiata nel 1995 come il "migliore dell'anno". Da allora 200 realizzazioni prodotte, dalle Alfa Romeo alle Maserati, Ferrari, Talbot Lago, Bugatti, Jaguar, Aston Martin, oltre a quelle della Stella a tre punte, con una predilezione per le versioni da corsa. Tecnicamente, i modelli dell'azienda tedesco-cinese sono diventati tra i più ricercati dai collezionisti per la maniacale precisione nei dettagli. A partire dal metallo che viene scelto, grezzo e non derivante dai materiali di scarto, proprio come nell'industrializzazione dell'auto vera. Il motore di una CMC è sempre una copia dettagliata dell'unità originale. Questo si estende anche al cablaggio dell'impianto elettrico, che si può apprezzare sulle auto anteguerra

proprio perché è a vista. Anche i rivestimenti in pelle e i tessuti interni sono riprodotti fedelmente. Ciliegina sulla torta, l'asse anteriore, progettato con le ruote sterzanti analoghe all'originale (e con tanto di scatola a vite e rullo in miniatura...). Capote apribile con telaio che riproduce l'originale per l'Alfa 6C 1750 e serratura del baule della Ferrari 250 California funzionante e identica, come componenti, a quella della vera spider, sono alcune delle "perle" realizzate negli anni. Per finire, il modello è lucidato a mano in modo che la brillantezza rimanga tale negli anni. Tra i pezzi di attuale produzione, menzione d'onore per la Mercedes-Benz 600, disponibile anche in versione Landaulet: davanti a lei, ci si sente veramente come Gulliver.

Gaetano Derosa

**Bolidi da corsa**

In alto, la Ferrari D50 con cui Juan Manuel Fangio arriva secondo al Gran Premio d'Italia 1956. Qui sotto, l'Aston Martin DB4 GT Zagato di Kerguen-Dewez protagonista alla 24 Ore di Le Mans del 1961.

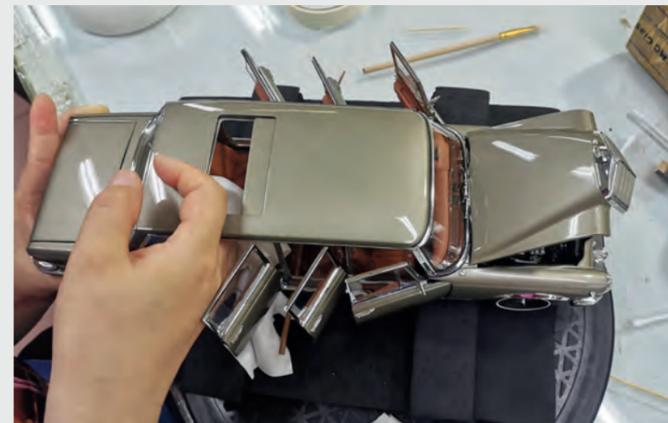
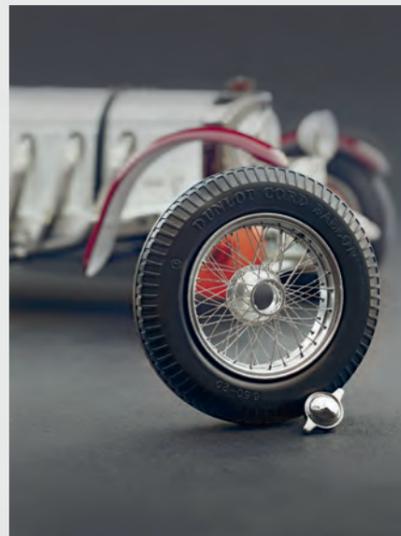


**Punto di partenza**

Una volta realizzata la carrozzeria del modello, si passa all'ingegnerizzazione dei vari componenti, come la plancia e la strumentazione (qui accanto).

**Rodaggio importante**

Alcune fasi dell'assemblaggio della Mercedes-Benz 600, disponibile in versione Pullman (qui sotto la verifica finale della corretta apertura del tetto) e Landaulet.



**Stelle da sogno**

Sotto, in senso orario, la Mercedes-Benz 600 Landaulet (solo 800 pezzi), la SSK in livrea G.P. d'Argentina 1931 e la SSKL guidata da "Rudy" Caracciola nel Gran Premio di Germania del 1931.

