

NEO 1:43
Lincoln Zephyr –
vom Winde
geprägt



SOLIDO 1:18
Eröffnungsspiel
mit dem
G-Modell



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

Caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

8 August
/2018

Ixo: Porsche 911 GT3-R
**Fit gemacht für
24 Stunden**



**Rasant
und brillant**

Formel-1-Modelle von gestern und heute



Minichamps: BMW Schnitzer

Der heißeste M2 aller Zeiten



CMC: Ferrari D50

Wie sich der Lancia verwandelt hat



SONDERMODELLE 1:87

Wo Mon Cheri keine Pause macht



REVOLUTION IM OMNIBUS-BAU

Reisebusstar der Fünfziger: Präsentation des Setra S8



WIKING SERIE 1:87

Das schicke Spiegelei von Opel

Der springende Lancia

Auf der revolutionären Technik des Lancia D50 baute Ferrari auf und erlebte mit dem roten Monoposto 1956 eine erfolgreiche Saison. CMC hat die vielen Veränderungen des Originals nachgebildet und ein neues Modell geschaffen.

Revolutionäre lieben Rot, und rot war auch ein junger Monoposto in der Rennsport-Königsklasse der 1950er Jahre. D50 hieß der mit revolutionärer Technik vollgepackte Typ, eine Konstruktion des italienischen Automobilherstellers Lancia, der mit diesem roten Wagen 1955 auf die große Jagd nach den schnellen Silberpfeilen von Mercedes-Benz ging. Gianni Lancia hatte seinen Rennstall mit großem Ehrgeiz betrieben, hatte mit seinem Team aber auch großes Pech. Top-Fahrer Alberto Ascari verunglückte bei Trainingsrunden in Monza tödlich, nur wenige Tage nach seiner Bruchlandung im Hafenbecken beim GP von Monaco, der am 22. Mai 1955 gestartet wurde. Der beste Fahrer war verloren, und auch finanziell war es für die Scuderia Lancia nicht gerade zum Besten bestellt. Das Aus kam früh, aber der Monoposto überlebte, weil Lancia seinen Rennstall an Ferrari verkaufen konnte (siehe auch Beitrag zum Lancia D50 in *Caramini* 12/2017) und mitten in der Saison, Ende Juli 1955, alle Konstruktionsunterlagen einschließlich lauffähiger D50 an den bisherigen Rivalen übergab.

Gianni Lancias Traum vom großen Ruhm endete also bitter, aber seine Arbeit war nicht ganz umsonst. Es war nun Ferrari vorbehalten, den D50 zu optimieren und weiterzuentwickeln. Nach dem Rückzug von Mercedes aus der Königsklasse gelang es der Scuderia Ferrari, mit Weltmeister Juan Manuel Fangio für die Saison 1956 einen der ehemals schärfsten Konkurrenten Ascaris ins Cockpit zu holen. Doch das allein sollte

Die angesetzten ursprünglichen Seitentanks sind nun als Verkleidungen der beidseits vierflutigen Auspuffanlagen in die Karosserie einbezogen. CMC hat beim „Modellwechsel“ auch die Radaufhängungen vorbildgemäß verändert.



Aus dem D50 von Lancia ist nun auch bei CMC ein waschechter Ferrari geworden. Den Modellreihen der nächsten Wochen eröffnet die hier abgebildete Solitär-Version, rennspezifische Varianten und die „Long nose“ folgen.

der Scuderia Ferrari nicht genügen. Sie begnügte sich nicht damit, dem roten Flitzer ein Ferrari-Markenzeichen aufzukleben und ihn mit dem weltmeisterlichen Fahrer Juan Manuel Fangio auf die Piste zu schicken. Der Lancia-Monoposto wurde gründlich überarbeitet, in etlichen Details so verändert, dass der Ferrari D50 fast schon ein ganz neues Auto darstelle, in das große Hoffnungen gesetzt wurden. Tatsächlich konnte Fangio 1956 auf dem D50 seine vierte Fahrer-Weltmeisterschaft eintüten, nachdem er in der

Saison dreimal als Erster und zweimal als Zweiter die Ziellinie überfahren hatte. Insgesamt konnte die Scuderia Ferrari fünf der 1956 nur acht ausgetragenen GP-Rennen für sich entscheiden.

Diese konstruktiven Veränderungen aufzuspüren und im Maßstab 1:18 umzusetzen, das ist das Revier der Modellkonstruktoren von CMC, die ihre Arbeit für ein lizenzfreies Modell ohne die Mithilfe aus Maranello erledigen müssen. Und erledigen können, wie der jetzt als Solitär-Modell frisch ausge-





Ende 2017 lieferte CMC den Monoposto in der ursprünglichen Konstruktion des Lancia D50 aus. Der optische Vergleich mit dem darüber abgebildeten Ferrari D50 lässt die vielen Detailänderungen an der Karosserie erkennen, von der darunter liegenden Technik ganz zu schweigen. Auch der Reifenhersteller hat von Pirelli zu Englebert gewechselt. CMC hat die Weiterentwicklung mit diesem Modell akribisch genau dokumentiert.

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

Auf dem Weg zur Weltmeisterschaft:
Juan Manuel Fangio im Ferrari D50
beim Grand Prix von Silverstone 1956.



Archivbild: Motor1.com

lieferte Ferrari D50 unter Beweis stellt, im eigenen Werk von geübter Hand aus 1349 Teilen montiert.

Was hatte Ferrari alles am D50 geändert? Am auffälligsten ist die Verlagerung der beiden seitlichen Kraftstofftanks in einen im Heck untergebrachten Solotank und die damit verbundenen Änderungen am Fahrzeug. Die seitlichen Anbauten blieben zwar, verschmolzen nun aber mit der erweiterten zentralen Karosserie, sodass sich zwischen den Rädern seitlich ein fließendes Oberflächenprofil ergab.

Die Verlagerung des Tanks ermöglichte eine neue Führung der Abgasanlage. Die Auspuffendrohre, früher unterhalb der Hinterradaufhängungen gelagert, wurden als Sidepipes ausgeführt und mündeten in Ausschnitten der früheren Tankanbauten vor den Hinterrädern ins Freie. Statt des Block-Ölkühlers bauten die Ferrari-Mechaniker im Frontbereich einen Röhrenölkühler ein, steigerten – von außen nicht sichtbar – die Leistung des V8-Motors von 260 auf rund 280 PS. Und letztlich verschwanden die Pirelli-Pneus von den Felgen, aufgezogen wurden nun Reifen der belgischen Marke Englebert, mit anderem Profil.

CMC wäre nicht CMC, wenn die neuen Reifen nicht nur den neuen Aufdruck erhalten hätten, sie zeigen selbstverständlich auch das veränderte Profil. Das allein wäre noch eine Kleinigkeit gewesen, der Vergleich zwischen den Modellen des Lancia D50 und des Ferrari D50 fördert am 1:18-Modell etliche weitere Unterschiede zutage. Da sind zum Beispiel die beiden seitlich des Cockpits angebrachten Rückspiegel – beim Lancia noch rund geformt, bei Ferrari nun flache Breitbildspiegel. Das Cockpit – auch das ist nicht das gleiche: neues Uhrendesign, der hölzerne Lenkradkranz sitzt auf drei anders gelochten Speichen, auch das Lancia-Emblem auf der Lenksäule hat dem Ferrari-Pferdchen Platz gemacht. Und das Leder des Fahrersitzes, es ist samt Kopfstütze nun braun statt schwarz.



Die Bleche der Heckpartie umhüllen den hierhin umgesetzten Kraftstofftank – und wie von CMC gewohnt, lässt sich der Tankdeckel umklappen. Selbst im Cockpit sind alle Details an Bord.

Der leicht schräg eingebaute V8-Motor ist beim Modell des Ferrari D50 äußerlich der gleiche geblieben, die Öffnung der Motorhaube ist aber wegen der Seitenverkleidungen nun deutlich kleiner als sie beim Lancia D50 war. Gehalten wird die Haube von feinen, federnden Zugösen.

Die einst tief in die Seitenbereiche heruntergezogene Motorhaube des Lancia mit ihren großen Kühlluftöffnungen ist zu einer quadratischen Klappe geschrumpft, das voluminösere Heck mit seiner Nietreihen trägt nun einen erhabenen, aufklappbaren Tankstutzen, und beim Blick unter das Fahrzeug fällt die große, glattflächige Bodenverkleidung auf, die nun auch die beiden je vierflutigen Abgasanlagen verdecken, die in den ehemaligen Tankbauten Platz gefunden haben. Wer es sich zutraut, nimmt das beigelegte Werkzeug aus der Verpackung, demontiert die erwähnten Blechteile – oder löst zumindest mal die (je nach Fahrzeugseite) mit Rechts-/Linksgewinden versehenen Zentralmuttern und nimmt die Räder ab, um am CMC-Modell nachzuvollziehen, was Ferrari am Fahrwerk anders gemacht hat als Lancia:

vordere Dreieckslenkerachse, hinten eine DeDion-Achse mit Zugstreben, beide mit Stoßdämpfern und Quer-

blattfedern ausgerüstet. Ein spannender Vergleich zwischen zwei Monoposto-Modellen, und wir könnten noch mehr in die Details gehen. Wer glaubt, mit dem Lancia schon „den einen“ D50 in der Sammlung stehen zu haben und auf die Ferrari-Longnose wartet, dem entgeht etwas. Den Ferrari D50 zu erkunden und mit dem Lancia zu vergleichen, das ist ein Genuss für Freunde der automobilen Technik.

Was sich gegenüber dem Lancia D50 von CMC nicht verändert hat, ist die Güte der Fertigung, die auch von außen Unsichtbares mit der gleichen Hingabe formt wie von außen sichtbare Details, zu denen ganz sicher die Räder mit ihren genipelten, von Hand eingezogenen Drahtspeichen aus Edelstahl zählen. Das, was wir im Dezember 2017 über den Lancia D50 gelobt haben, das kann hier nur wiederholt werden. Aber das wäre langweilig, deshalb begnügen wir uns mit der

Ultrakurzform: alles topp am Ferrari, wie zuvor beim Lancia. Trotz hoher Ähnlichkeit: CMC hat den Monoposto neu erfunden.

Auf die hier vorgestellte, unlimitierte Solitär-Version folgen in den nächsten Wochen weitere Einzelmodelle sowie Bundles und Sets, darunter die Long-nose-Version des GP von Deutschland 1956 mit J.M. Fangio (Startnummer 1, Art.-Nr. M-181), Auflage 1500 Exemplare. Die verschiedenen Versionen führt die Messe-Ausgabe 3/2018 von Caramini im Detail auf. Dem GP von

Frankreich 1956 ist ein Modell mit Startnummer 14 (Peter Collins) gewidmet (M-182). Ab Werk bereits ausverkauft ist die Version des GP von Italien in Monza (Startnummer 26, Collins/Fangio, nur 1000 Exemplare).

● **M-180** Ferrari D50, 1956, Fertigmodell-Diecast, Maßstab 1:18, mit Batteriewagen und externem Startgerät. UVP 497 €.

Hans-Joachim Gilbert

Wer glaubt, mit dem Lancia schon „den einen“ D50 in der Sammlung stehen zu haben, dem entgeht etwas.



Die Solitär-Version des Ferrari D50 wird mit dem vom Lancia D50 bekannten Fremdstartgerät ausgeliefert, außerdem liegt dem Modell Werkzeug zur Demontage der abnehmbaren Blechteile bei.