

Neu in 1:43:



Der 300-PS-Polo von VW

NR. 3/2012 · Mai – Juni · Deutschland: € 5,30

Schweiz: sfr 10,30 Österreich: € 6,10 Belgien: € 6,30 Italien: € 7,20 Slowakei: € 7,95 Niederlande: € 6,30 Luxemburg: € 6,30



www.modellfahrzeug.de
MODELL
FAHRZEUG

MODELL

FAHRZEUG



Die 550 Spyder „James Dean“ & „Panamericana“ in 1:18 Spyder Zwillinge

Auf 26 Seiten: Trends 2012

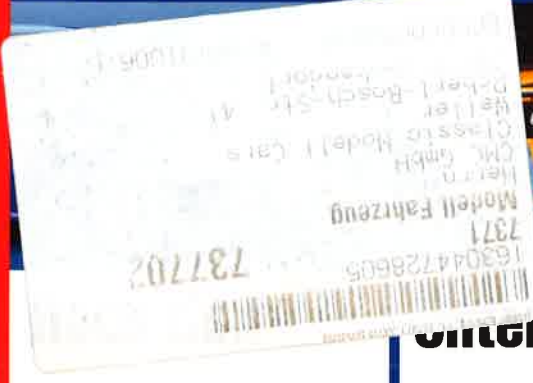


Neuer BMW M5 in 1:18

Porsche 918 RSR in 1:43

IFA H6 im Maßstab 1:43

Ferrari California in 1:18



Unter Strom



Aufgehört



CMC-Traum

SAMMELN: '61 Ferrari 250 California Spyder

2012
TREND

California Dreaming

Nur das Echte zählt: Das gilt für Hawaii-Hemden wie für CMC-Modelle.





CMC bringt 2012 den Ferrari 250 Spyder für die Sunshine-States wie California und Hawaii als 1:18-Miniatur

Ein echtes Hawaii-Hemd trägt ein Tapa-Muster, ist aus Seide oder Baumwolle gefertigt, besitzt einen geraden Saum und hat Knöpfe aus Kokosnussschale. Ein echtes CMC-Modell besteht aus deutlich mehr als 1000 Bauteilen, trägt Speichenräder mit einzeln eingesetzten Nippeln und ist vor allem aus einem Rohstoff gefertigt: der Liebe, ja Hingabe zum Detail. Das gilt auch für die neueste Meisterleistung der Denkkendorfer, die wir vor einem echten Hawaii-Hemd in Szene gesetzt haben, den Ferrari 250 California Spyder im Maßstab 1:18 aus dem Vorbildbaujahr 1961.

Die Teile waren zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe zwar noch nicht ganz ausgezählt, doch schon unser Vorserienmuster in Blau mit hellbraunen Ledersitzen hinterließ den Eindruck einer kleinen Skulptur, die äußerst überzeugend versucht, dem grandiosen Original nachzueifern. Der offene Zweitürer ist auch 18fach verkleinert wie für Sunshine-States gemacht, egal ob er nun über den Pacific Coast Highway in Los Angeles, California, fährt oder über die Hana Road zwischen Kahului und Hana auf Hawaii rollt.

Technisch war das Original aus Maranello bei seinem Debüt im Jahre 1957 eine echte Offenbarung. CMC zeichnet einen 250er aus der zweiten Serie mit kurzem Radstand nach, wie sie ab 1960 gefertigt wurde. Nur 55 dieser Autos wurden bis 1962 gebaut. Aus dem drei Liter großen V12-Motor mit zwei oben liegenden Nockenwellen kitzelten die Ferrari-Techniker dank aufwändiger Vergaser-Bestückung damals sagenhafte 290 PS heraus. So hatte der Motor mit dem nur 1022 Kilogramm schweren Zweisitzer leichtes Spiel. 270 Stundenkilometer waren vor 51 Jahren ein Weltwunder und wären auch heute noch ein höchst respektabler Wert für einen GT mit zu öffnendem Dach.

Hinzu kommt eine von Pininfarina gezeichnete und bei Scaglietti montierte Karosserie, die mit ihrem kühnen Schulterschwing hinter der Tür die Leichtigkeit der Konstruktion auch durch das Design unterstreicht. Mit transparenten Kuppeln verkleidete Scheinwerfer und eine angegedeutete Heckflosse sind weitere Feinheiten



Mit dem California baut CMC seinen Fuhrpark an Straßen-Ferrari im Maßstab 1:18 mit einem weiteren Highlight aus

dieses italienischen Kunstwerks mit der Seele eines reinrassigen Rennsport-Hengstes. Eleganz und schiere Kraft gehen hier eine unnachahmliche Verbindung ein.

Beides, die äußere Eleganz und die inneren Technikwerte eines Ferrari California 250 Spyder von 1961, sind genau die richtigen Herausforderungen für die 1:18-Edelschmiede aus Denkendorf. Mit welcher Leichtigkeit und Souveränität das CMC-Team sich dieser Herausforderung gewachsen zeigt, deutet schon ein erster Blick auf das Gesamtkunstwerk in seiner brillanten Lackierung an.

Sofort ins Auge stechen in der Außendekoration die passgenau gefertigten und chromumrahmten Ge-

häuse über den Frontscheinwerfern, die stets chromumrahmten Blinker und Zusatzscheinwerfer im riesigen, maulförmigen Grill, die seitlich angebrachten, kiemenförmigen Luftöffnungen, die Türgriffe, der filigrane Windschutzscheibenrahmen und die massive Chromleiste unterhalb der Seitenschweller. Egal aus welcher Perspektive der Fan seinen California betrachtet, er wirkt wie ein echtes Auto, eben nur kleiner.

Dazu kommt dieses Interieur mit der schwarzen Armaturentafel, dem riesigen Drehzahlmesser und Tachometer, die das Holzlenkrad flankieren, und die ovale Konsole in der Mitte, in der nicht weniger als fünf Rundinstrumente über den Gesundheitszu-

stand des bärenstarken V12-Motors informieren. Darunter befindet sich eine verwirrende Batterie mit neun Schaltern, deren Funktion zu den Geheimnissen der California-Piloten gehört. Hellbraunes, sorgsam gespaltenes Handschuhleder umschmeichelt den Mittelunnel, die Sitze und die Türinnenteile mit ihren funktions-tüchtigen Kartentaschen. Der Schaltknopf wirkt so, als wäre er aus dem Vollen geätzt, hinter ihm versteckt sich der Aschenbecher. Das alles, betont CMC, entspräche noch einem Vorserienstadium, und man mag den Denkkundigen glauben, dass sie noch viele Feinessen verbessern werden, bis der 250 California Spyder für 345 Euro zum Händler rollt.

Doch das Epizentrum der Modellbaukunst bildet auch bei diesem Ferrari-Modell der Motor. Im Original übernimmt der Colombo-Dreiliter diesen Part, bei der Miniatur füllt er den winzigen Motorraum fast zur Gänze aus. Über ihm thront das ovale Gehäuse für die drei Webervergaser vom Typ 40 DCL samt einem ausgeklügelten Gestänge. Im 60-Grad-Winkel sind die beiden Zylinderköpfe voneinander gestreckt und schimmern grau. Zwei Zündspulen teilen sich die Arbeit, die vorderen Stoßdämpfer lugen in den Motorraum, und der riesige Kühler nimmt die letzten Kubikzentimeter Raum ein. Zwei Diagonalstreben sorgen außerdem für die nötige Verwindungssteifigkeit der Spyder-Nase.

Wer jetzt noch nicht genug hat, dem sei ein kundiger Blick auf die Dunlop-Reifen und die Speichenräder empfohlen. Letztere dürfen in der CMC-Fabrik nur von einer Handvoll an Spezialisten montiert werden, so kompliziert haben die Denkkundigen deren Aufbau gestaltet. Dass die Pneus mit 195/70 VR15 die richtige Dimension tragen, verdient bei dieser Manufaktur ja beinahe keine Erwähnung mehr.

Kein Zweifel: Auch dieses CMC-Modell erreicht in Sachen Präzision und Finish wieder Chronographen-Status und lässt den Sammler so wohl leichter verkraften, dass es die 300-Euro-Marke deutlich überspringt. Echtes war eben schon immer etwas teurer. aab