

**NEO 1:43**  
Der Ur-Golf zeigt sich  
im Rennanzug



**SAMMELN 1:87**  
Die Geschichte des  
Ford-Haubers



5,90 € (D) · 7,50 CHF · 6,80 € (A+L)  
www.caramini.de

**caramini**

# Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

**10** Oktober  
/2016

## Blaue Brüder

Historische Renn-  
transporter von  
Mercedes-Benz  
als CMC-Modelle



**EXTRA**  
Serien-Neuheiten  
im Monats-Katalog



Lotus 99 T von AUTOart

**Aha-Erlebnis unter der Haube**



Bus-Oldies vom Kiosk

**Im Reisefieber der 70er Jahre**



**GELÄNDE-GÄNGER IN 1:18**  
Zwei Sterne auf sechs Rädern



**FRONT-MANN AUS DEM HOHEN NORDEN**  
Brekina kuppelt den Scania LB 76 als Zugmaschine an



**KÖLNER FAMILIEN-SINN**  
Die kleinen Deutzer von Weise

# Parade- Laster



Am originalen Renntransporter der 30er Jahre hat sich CMC orientiert. Wer einen Silberfeil besitzt, wird die Plane sicher abnehmen

Die Vorgänger des Blauen Wunders waren auch blau, hatten ebenfalls geschwungene Kotflügel, aber ein kantiges Fahrerhaus und davor eine chromblitzende Kühlermaske mit Stern. Nun hat sich CMC des Parade-Lasters angenommen.

Was tut man, wenn es draußen früher dunkel wird, die Abende länger werden und Zeit herrscht, gemütlich in einer Ecke zu verweilen? Man kauft ein Modellauto von CMC. Da weiß man, was man hat. Nämlich ein Modell, an dem man nach Herzenslust mit schlanken Fingern herumtasten kann, um zu prüfen, was sich bewegt, was sich auseinander nehmen und wieder zusammen bauen lässt, und was obendrein noch schön aussieht.

Gewöhnlich steht CMC für sportliche Automodelle, für Rennwagen und Coupés, die

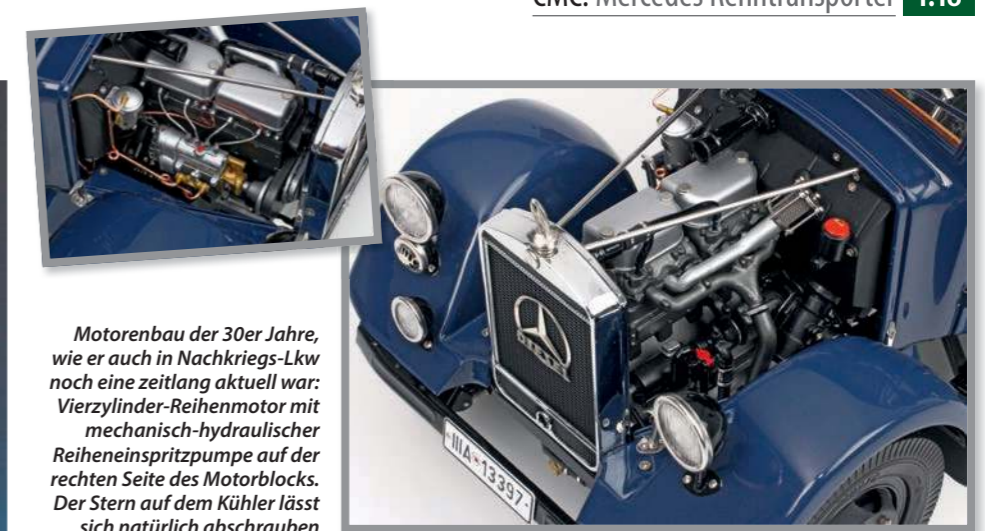
wir gerne in der Garage stehen hätten, aber froh sein dürfen, sie in die Vitrine stellen zu können. Lastwagen sind da nicht unbedingt das Arbeitsgebiet der Schwaben mit Werkbank in Fernost, es sei denn: Sie transportieren erstens Rennwagen und sind, zweitens, ebenfalls aus Schwaben. Und da landet der L/O 2750, eigentlich ein ganz normaler Pritschen-Lkw der 30er Jahre, einen doppelten Treffer, denn er trägt nicht nur je einen Stern im und auf dem Kühler, sondern darf auch einen schnellen Stern auf seiner Pritsche tragen. Einen Silberfeil. Aber da CMC nun

schon mal einen Lkw fertigt, wird es den L/O 2750 auch als „zivilen“ Pritschen-Lkw außer Rennsport-Diensten geben.

Jedenfalls lag es nahe, dass der Vorgänger des Blauen Wunders auch eines Tages ins CMC-Programm Einzug hält. Der Tag ist nun gekommen, und man kann sagen: Hier steht ein Lkw. Man kann auch sagen: Hier steht eine Komposition aus 2365 Einzelteilen. Sie steht aber auch erst dann, wenn man sie nach dem Lösen der Befestigungen aus der Styroporverpackung herausgelöst hat. Nur drei Einzelteile hatten sich vom großen Ganzen gelöst, und das sind die Teile der Motorhaube. Haubendeckel und die beiden einzuhängenden Seitenbleche sind schnell montiert, die vier mit Zugfedern ausgerüsteten Haubenhalterungen erfordern dann schon den Griff zur beiliegenden Pinzette, damit sie in die feinen Ösen eingreifen und

die Haube fixieren. Im Fahrbetrieb auf dem Schreibtisch und in der Vitrine ist dann alles bestens gesichert, was sich auf dem Transportweg aus Fernost schon mal lösen kann.

Kein Problem, den hier eingebauten Dieselmotor wird jeder einmal offen legen, so ist das Verschließen schon geübt. Unter der Haube steckt ein hoch aufgereckter, sehenswerter Vierzylinder-Reihendieselmotor, ohne Turbo und Direkteinspritzung. Rechts vom Motorblock sitzen der Dieselfilter, die damals moderne Reiheneinspritzpumpe, vier feine Druckleitungen führen zu den einzelnen Zylindern. Links vom Motorblock sind Luftfilter und Abgaskrümmen zu sehen – Motortechnik, die man noch begreifen kann, fein nachgebildet und obendrein so perfekt sauber koloriert, als würde der Lkw eben seine ersten Kilometer in Angriff nehmen. Das Profil auf den Reifen ist noch



Motorenbau der 30er Jahre, wie er auch in Nachkriegs-Lkw noch eine zeitlang aktuell war: Vierzylinder-Reihenmotor mit mechanisch-hydraulischer Reiheneinspritzpumpe auf der rechten Seite des Motorblocks. Der Stern auf dem Kühler lässt sich natürlich abschrauben

neu, geliefert hat sie Dunlop. Perfekt justiert sitzen die Räder unter den Kotflügeln, vorne lenkbar, hinten gefederte Zwillingssbereifung. So hat der Lkw auch bei Unebenheiten auf dem Schreibtisch stets mit allen vier Rädern Bodenkontakt, einen Schreibblock federt er locker weg. Ob das im Lastenheft von CMC gestanden hat?

Vielleicht, das Ladegut soll ja sicher bewegt werden. Dieser Lkw hat keines, aber man kann den L/O 2750 auch im Bundle mit einem Mercedes-Benz W25 Testwagen erwerben, sofern man nicht schon im Besitz eines passenden Silberfeils ist.

Aber noch ist vom Transportplatz nichts zu sehen, ein weißes Stoffverdeck umhüllt die Pritsche. Kein Plastikteil, das sich einfach abziehen lässt, nein: Mit einem feinen Lederriemen, Seil und Ösen verzurrt, von einem Metallgestell mit Spriegeln aus Holz in Form gehalten. Alles soll so echt wie möglich aussehen, soll so echt wie möglich funktionieren. An neun Ösen pro Längsseite ist die Plane verzurrt. Bei der Wahl der Stärke des weißen Seils hat CMC jedenfalls ein Einsehen mit jenen Kunden gehabt, die nicht über das sonst geforderte Maß an Feinmotorik verfügen. Das am Heck zusammengeknotete Seil lässt sich leicht lösen und ausfädeln, nur an den Lederriemen wird's ein bisschen fummelig – ist aber original.

Unter der Plane kommen zwei auf der Pritsche fest montierte äußere und zwei

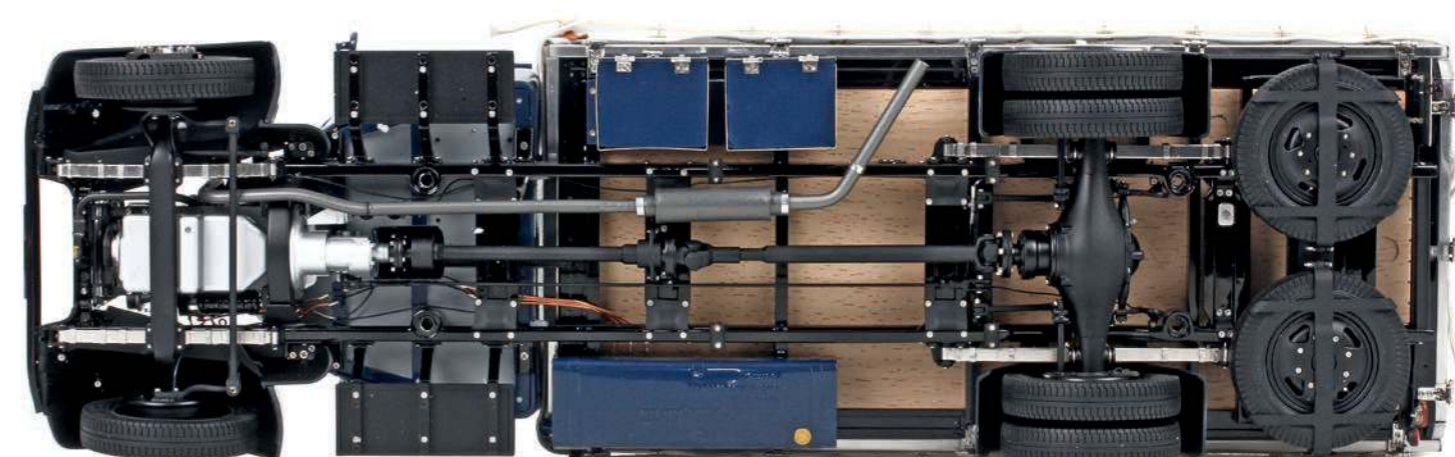
abnehmbare innere Fahrschienen zum Vorschein, mit feinsten Schrauben fixiert. Der Pritschenboden ist dann eine Holzbodenimitation, in der Optik von abgerundeten Schlossschrauben fixiert. Zum vorbildgetreuen Beladen mit einem Rennfahrzeug kann die hintere Ladebordwand abgeklappt werden, das funktioniert natürlich auch ganz vorbildlich, mit beweglichen Winkelhebelschlüssen. Auch die Seitenwände sind dank der Winkelscharniere klappbar, wie beim echten Lkw aus den 30er Jahren. An denen hat sich CMC in erster Linie orientiert, aber auch am umgebauten Ausstel-



Zwei Ersatzreifen trägt der Lkw im Heck, die sich natürlich herausnehmen lassen. Das filigrane Fahrgestell ist Techniklehrstunde pur



Die Stoffplane wird von Ösen, feinen Lederriemen und einer gut zu handhabenden Schnur gesichert. Man will die Plane ja auch mal abnehmen

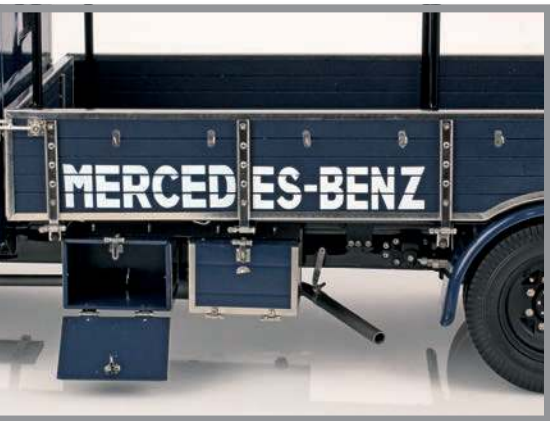




Die mittig befestigten Auffahrrampen lassen sich lösen und am Heck einhängen



Die Bordwände des Pritschenwagens sind mit Metallprofilen eingefasst, die Verriegelung mit Winkelhebelverschlüssen entspricht ganz dem Original. Zum schonenden Transport der Silberpfeile sind die hinteren Rädern gefedert



Wie die originalen Renntransporter trägt auch das CMC-Modell zwei kleine Werkzeugkisten am Rahmen, natürlich klappbar und mit Kastenschlössern gesichert

Fotos: Hans-Joachim Gilbert

lungsstück des Mercedes-Benz-Museums, das keinen Originaltransporter darstellt. Übrigens wurden die Rennwagen in den 30er Jahren durchaus auch nur mit reiner Muskelkraft auf die Pritsche geschoben, das macht man dann im Modell bitte auch so.

Wer die Ladebordwände ent- und wieder verriegeln kann, darf sich dann an den Kastenschlössern der links am Rahmen angebrachten Werkzeugkästen versuchen. Das geht mit der Pinzette ganz gut, weil CMC auf das Vorhängeschloss verzichtet hat. Gut so.

Auch für die Fahrerhaustüren brauchen wir keinen Schlüssel, die Türen gehen so auf, wenn man am Griff zieht. Das Cockpit ist ein nüchterner Arbeitsplatz der 30er Jahre, aber mit allen Knöpfen an der mittigen Bedieneinheit und einem wohlproportionierten Vierspeichenlenkrad ausgerüstet, nicht zu dünn und nicht zu dick. Innen hält ein Kastenschloss die Türe, ein Holzrahmen deckt das Fenster ab, das beim Original kurbelbar war. Die Kurbel hat das CMC-Modell auch. Die massiven Haltebügel links und rechts der Türen trugen noch keine Riesenspiegel, in ihrem Rahmen verstecken sich vielmehr

die gelben, ausklappbaren Fahrtrichtungsanzeiger, kurz Winker genannt. In einen kleinen, aber scharf abbildenden Spiegel kann nur der Fahrer blicken. Für den klaren Blick geradeaus sorgen zwei gummierte Scheibenwischer, die mal nicht beweglich sind.

So viel zum Aufbau. Es wird Zeit, den alten Benz mal vorsichtig aufs Dach zu legen, um seine verborgenen Schätze kennen zu lernen: Das Fahrwerk. Hier sind die vielen Einzelteile verbaut, silbrig glänzende Schraubchen über Schraubchen finden sich am Rahmen und befestigen die Pritsche ebenso wie die Auspuffanlage, nachgebildete Leitungen oder die Aufhängungen der funktionstüchtigen Blattfedern. Ob die Fahrwerke der echten Renntransporter auch alle so gegläntzt haben, lassen wir mal offen. Auch in matter Schwarzlackierung wäre dieser Renntransporter ein Glanzstück geworden. So ist er es doppelt.

● **M144** Mercedes-Benz L/O 2750 Renntransporter, Wagen 1, Metall, UVP 694 €

● **M 164** dto, jedoch Wagen 2, mit Silberpfeil W25 T (Trainingsfahrzeug), UVP 818 €.

Hans-Joachim Gilbert



Das Cockpit ist so nüchtern wie einst, aber komplett bis zur letzten Schraube. Die ausklappbaren Winker halten natürlich ihre Position