

Wiking:



Neue E-Klasse als T-Modell in 1:87

NR. 1/2018 · Januar – Februar € 5,90

Deutschland: € 5,90 Österreich: € 6,45 Schweiz: sFr. 10,90
BeNeLux: € 6,60 Italien: € 7,55 Slowakei: € 8,30 Dänemark: DKK 67,00



MODEL
FAHRZEUG

MODEL

FAHRZEUG

MIT
modell
magazin



Bella

'55 Lancia D50 von CMC in 1:18

Macchina

Blick in die Glaskugel: Geheime Neuheiten für 2018

Der neue Audi A7 in 1:43



BMW M1 im Maßstab 1:12



John Deere 1270 G in 1:32



Das Autopioneer-Geheimnis



Kortrijk-Busse in 1:87



Claas-Radlader in 1:32



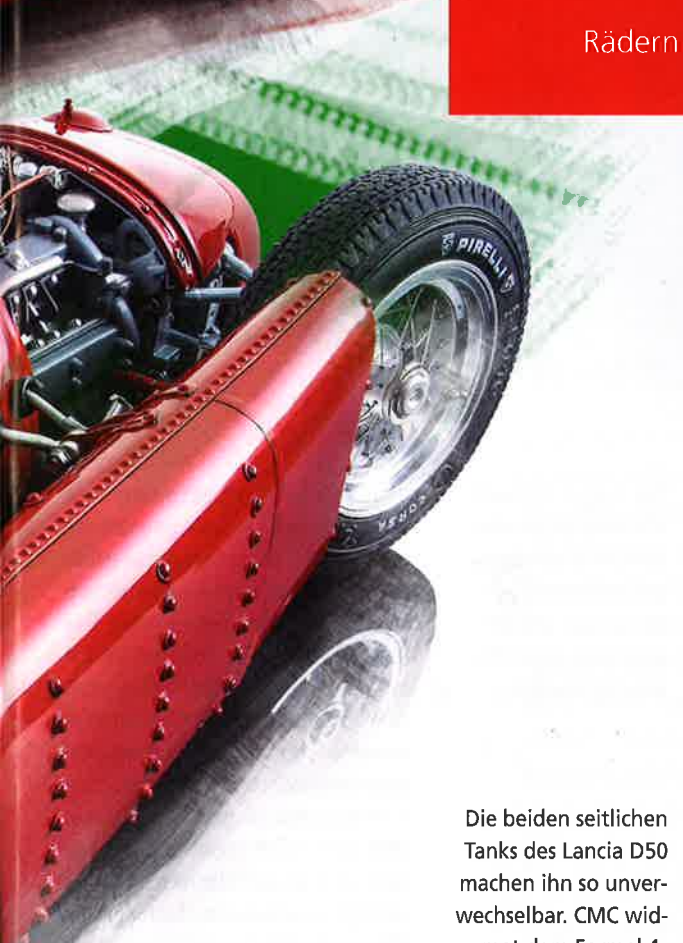
Porsche Junior in 1:24



Der Phantom-Käfer







SAMMELN: '54/'55 Lancia D50 von CMC in 1:18

Der Trimaran

Der Lancia D50 sieht wie ein dreirumpfiger Trimaran auf Rädern aus. CMC baut den Formel-1-Flitzer jetzt in 1:18.

Der Lancia D50 wirkt wie ein dreirumpfiger Trimaran auf Rädern. CMC bringt den Formel-1-Flitzer endlich in 1:18. Trimarane gehören heute zu den schnellsten Segelbooten der Welt. Ende 1954 stellte Lancia mit dem Formel-Rennwagen D50 den ersten automobilen Trimaran vor. Konstruiert hatte das wegweisende Gefährt kein Geringerer als Vittorio Jano.

Der Mann aus San Giorgio Canavese begann seine Karriere als Automobil-Konstrukteur bei Automobili Rapid in Turin, wechselte aber schon 1923 auf Vermittlung von Enzo Ferrari zu Alfa Romeo. Die Rennwagen

P2, P3 und auch die Grundlagen für den Tipo 158 trugen seine Handschrift. 1937 ging Jano zu Lancia, wo zunächst keine Rennwagen entstanden. Das sollte sich in den Fünfzigern unter der Ägide von Gianni Lancia, dem Sohn des Firmengründers, ändern.

Mit dem Lancia D50, einem reinrassigen Grand-Prix-Wagen, schuf Vittorio Jano einen Meilenstein der Monoposti-Geschichte, der seiner Zeit in vielen Details weit voraus war. Und das Ergebnis seiner Überlegungen sah wirklich wie ein Trimaran aus. Denn zwischen den Rädern hatte Jano an jeder Seite

Die beiden seitlichen Tanks des Lancia D50 machen ihn so unverwechselbar. CMC widmet dem Formel-1-Wagen jetzt ein feines 1:18-Kleinod.



Fotos: Blackys Studio, Hans-Peter Porsche Traumwerk



Die Felgen mit Stahl-speichen lassen sich beim D50 von CMC originalgetreu demontieren. Die Verkabelung der Tanks ist originalgetreu.

und optisch fast frei schwebend die schmalen Außentanks angebracht, die dem D50 seine unverwechselbare Form gaben – links war Öl gebunkert, rechts der Sprit. Vorteil: Damals waren Hecktanks üblich, die mit zunehmender Entleerung das Fahrverhalten total verändern konnten. Das war beim Lancia D50 überhaupt kein Thema.

Alberto Ascari gewann mit dem D50 auch 1955 gleich die GP von Turin und Neapel, die nicht zur WM zählten, verunglückte dann aber im Mai bei Testfahrten für Enzo Ferrari tödlich. Lancia trennte sich später von seiner Formel-1-Abteilung und verkaufte sie an Ferrari. Und auf einem Ferrari-Lancia D50 gewann schließlich kein Geringerer als Juan-Manuel Fangio 1956 seine vierte Weltmeisterschaft. Als beratender Ingenieur dabei: Vittorio Jano.

Das Cockpit mit Holzlenkrad und lederbezogenem Fahrersitz hat CMC bis in die Instrumente hinein höchst aufmerksam in Szene gesetzt

Kein Wunder also, das sich CMC, Fellbacher Modellautomanufaktur mit ganz besonderes hochgestochenen Anspruch, diesem Meilenstein der Monoposto-Evolution in 1:18 widmet. Das Pressemuster, das





Hans-Peter Porsche, Traumwerk-Geschäftsführer Oliver Schwenk und Henk Koop vom Porsche Model Club Europe (von links)

MODELL FAHRZEUG ablichten konnte, machte auf den ersten Blick einen bulligen Eindruck – ganz wie das Original. Die Fellbacher haben sich auch diesmal wieder viel Mühe bei der Spurensuche nach originalgetreuen Details gemacht. Sie konnten nach detektivischer Recherchearbeit ein Original vermessen, das niemand anderem als Bernie Ecclestone gehört. Und das sieht der Sammler dem 497 Euro teuren Modell auch an. CMC lanciert vorerst mal drei Versionen: ein knallrotes Präsentationsmodell, die werksseitig bereits jetzt ausverkaufte Startnummer 26 von Alberto Ascari beim GP von Monaco 1955 und die Startnummer 30 von Eugenio Castellotti aus demselben Rennen. Ascari führte damals das GP-Rennen nach diversen Ausfällen an und landete nach einem Unfall in der Hafenschikane im Wasser. Castellotti wurde Vierter. Von den beiden Rennversionen baut CMC nur je 1500 Stück.

Die Fellbacher haben bei ihrem Retrenner diesmal 1598 Teile ver-

Traumwerk gibt gleich doppelt Gas

Das Hans-Peter Porsche Traumwerk gibt als Event-Tempel immer erfolgreicher Gas. Am 28. Oktober ging in Anger bei Bad Reichenhall der gut besuchte Porsche Collectors Day 2017 über die Bühne. Oben im Bild sind Hans-Peter Porsche, Geschäftsführer Oliver Schwenk und Henk Koop vom Porsche Model Club Europe zu sehen. Nur wenige Tage später, im November, begrüßte das Traumwerk rund 80 Gäste bei der Leserwahl zum Modellfahrzeug des Jahres 2017. Hans-Peter Porsche ließ es sich nicht nehmen, dem Leserwahl-Gewinner Thomas Stickel den 1. Preis, einen Reisegutschein zu einer spannenden Spielzeugauktion, zu übergeben. Als symbolisches Geschenk erhielt der Gewinner ein Porsche-Doppelset mit Modellen vom 356er in 1:43, das im Traumwerk exklusiv verkauft wird. Einen großen, doppelseitigen Farbbericht zu der gelungenen Feier, die vor dem Redaktionsschluss dieser Ausgabe stattfand, bringt MODELL FAHRZEUG in seiner nächsten Ausgabe 2/2018.



Erhielt Leserwahl-Gewinner Thomas Stenzel von Herrn Porsche: das 356er-Doppelset



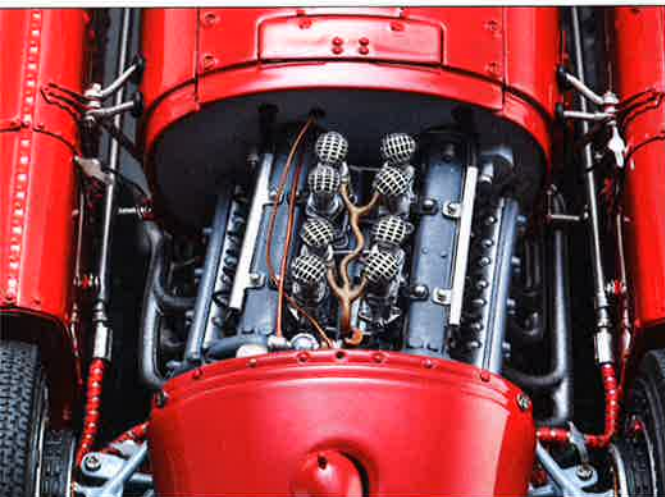
bischen Modellautoentwickler auch bei der Umsetzung der beiden Tanks gearbeitet, und das betrifft nicht nur die schmale und oben abgerundete Form. Auch die feinen Aufhängungen an der Karosserie und die Verkabelung seitlich des hinteren Cockpites sind am D50 realistisch umgesetzt. Dazu erstrahlte unser Lancia-Monoposto in einem unglaublich satt schimmernden Lack, der trotzdem so dünn aufgetragen war, dass alle Feinheiten wie etwa die über die ganze Außenhaut verteilten Niete in ihrer Wirkung erhalten blieben.

Mit solchen selbstverständlichen Dingen wie der samt passendem Gestänge umgesetzten Schaltung im engen Cockpit und der originalgetreu verkleinerten Pedalerie wollen wir uns da erst gar nicht aufhalten. Das relativ große Lenkrad trägt einen hölzernen Kranz, jede der drei feinen Speichen besitzt sechs winzige Bohrungen. Der eng geformte Fahrersitz ist ebenso wie die Kopfstütze mit feinem schwarzem Leder ausgeschlagen.

Die Speichenräder lassen sich demontieren und geben dann den Blick auf die riesigen Trommelbremsen mit ihren zur besseren Wärmeableitung geriffelten Oberflächen frei. Sowohl die Vorderachse mit Dreieckslenker-Geometrie an Öldämpfern als auch die starre De-Dion-Hinterachsaufhängung mit Längslenkern und Öldruckstoßdämpfern sind präzise verkleinert.

Nicht jedes Vorbild taugt als Vorlage für eine Miniatur in 1:18 à la CMC. Der technisch raffinierte Lancia D50 von 1954 und 1955 aber ohne Zweifel. Dafür liefert die hier abgelichtete Miniatur starke Argumente. Und dieses kleine Kunstwerk könnte auch eine gute Basis für den Ferrari-Lancia D50 sein, allerdings mit modifiziertem Motor und ohne die so typischen Seitentanks. Das würde CMC unter dem Blech und am Blech zwar sehr tiefgreifende Modifikationen abverlangen. Aber könnten die Macher aus Fellbach einem weiteren Fangio-Klassiker mit unumstrittenem Weltmeisterstatus wirklich widerstehen?

Andreas A. Berse



baut. Die Motorhaube lässt sich abnehmen. Die Windschutzscheibe haben die Entwickler beweglich umgesetzt. Tankdeckel und Öleinfüllstutzen lassen sich natürlich auch öffnen. Ein echter Meilenstein ist die Verkleinerung des 2,5 Liter großen V8-Motors mit einem Bankwinkel von 90 Grad, der beim Original 260 PS leistete. Besonderheit: Der Motor war tragendes Teil, also mit der Vorderradaufhängung und dem Querschott fest verbunden. An der 1:18-Version beeindruckt vor allem die filigranen Gitter über den

Ansaugtrichtern der Vergaser. Auch die Verkabelung ist natürlich komplett umgesetzt.

Die Borrani-Speichenräder sichern Zentralverschlüsse – originalgetreu vorne mit zwei, hinten mit drei Zacken. Das exzellent umgesetzte 1:18-Modell rollt auf Pirelli-Reifen des Typs Corsa Stelvio.

Ein weiteres kleines Kunstwerk ist den CMC-Machern bei der Umsetzung der Instrumentierung gelungen, für die beim D50 der Karosseriebauer Allemano zuständig war. Extrem akribisch haben die schwä-

Das bauchige Heck hat CMC bei seinem Lancia D50 in 1:18 gut getroffen, der feinzisierte V8-Motor ist tragendes Teil im 1:18-Gitterrohrrahmen