

Erster VW Polo



von Wiking in 1:87

NR. 1/2013 · Januar · Februar · 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



Der Klangkörper

Maserati 300 S von CMC in 1:18

NEU
ZWEI
TAUSEND
DREI
ZEHN

26 Seiten Sonderteil: News 2013

BMW 6er Gran Coupé in 1:18



Edel & stark

Fendt 313 in 1:32



Grün & gut

VW Beetle Cabriolet



Offen & rund

Porsche 911 Cabrio in 1:18

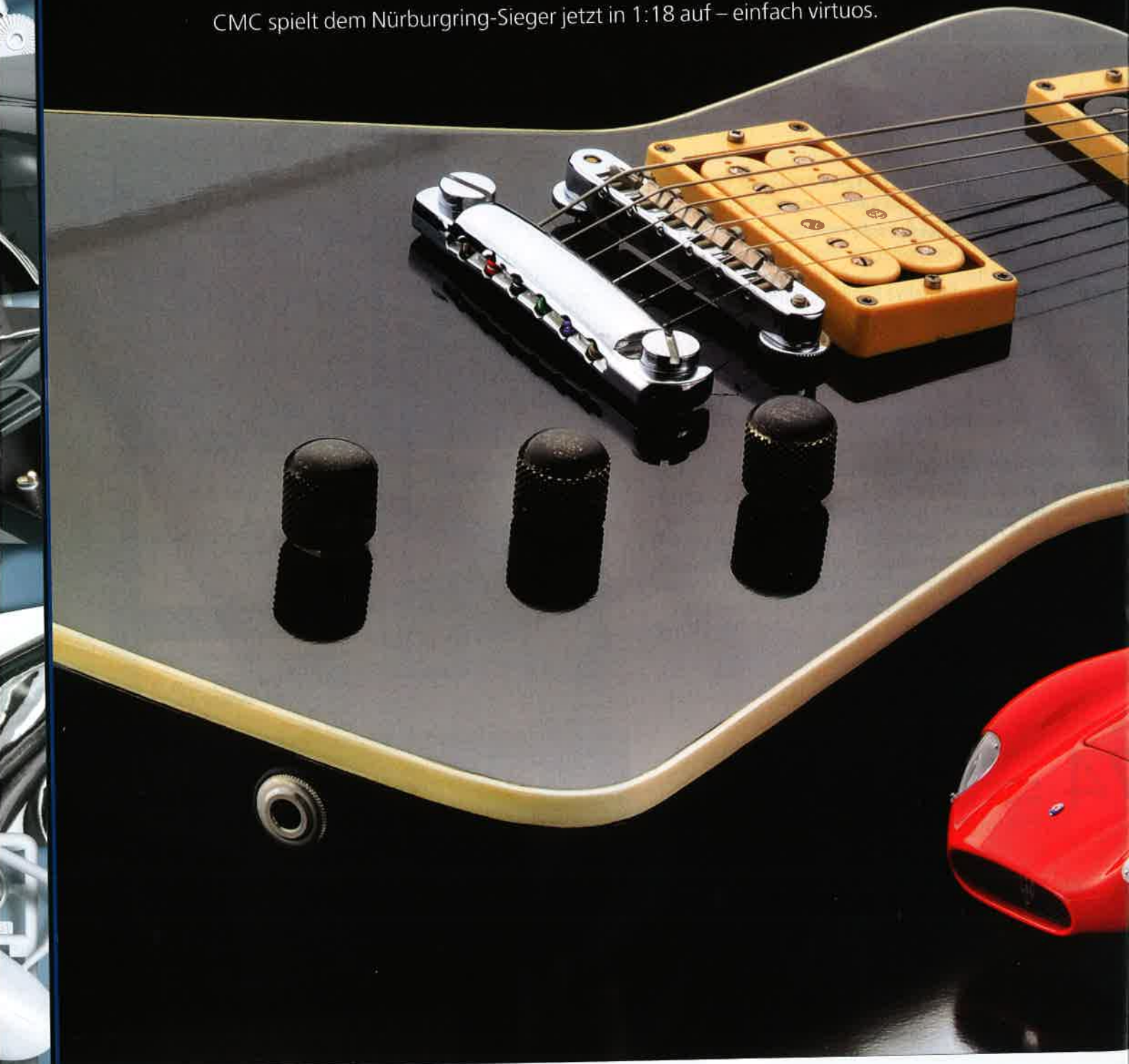


Sturm & Drang

SAMMELN: '56 Maserati 300 S von CMC in 1:18

The Sultans of Ring

Dire-Straits-Gitarrist Mark Knopfler hatte lange selber einen Maserati 300 S.
CMC spielt dem Nürburgring-Sieger jetzt in 1:18 auf – einfach virtuos.





Fotos: K. D. Nowack

Das macht Sinn: Seinem furiosen Ferrari Testa Rossa 250 stellt CMC einen weiteren meist in der Farbe Rot antretenden offenen Rennsportwagen aus den wilden Fünfzigern zur Seite: den legendären Maserati 300 S, der zwischen 1955 und 1958 nur ganze 27-mal gebaut wurde. Obwohl der Wagen nur einen wirklich großen Sieg herausfuhr, 1956 beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, gilt er unter Rennsportfans als echter Geheimtipp. Das mag auch an der von Medardo Fantuzzi gezeichneten, atemberaubend proportionierten Karosserie liegen. Mark Knopfler, weltberühmter Gitarrist der Band Dire Straits, besaß lange einen solchen offenen Zweitürer und fuhr historische Rennen mit ihm.

Als Vorbild für sein Modell hat sich CMC einen 300 S aus dem Baujahr 1956 herausgepickt, eines der beiden Autos mit Fünfganggetriebe und großem Lüftungsgitter im Bereich der vorderen Kotflügel. Wie alle diese Renner mit Dreizack im Grill ist er ein Rechtslenker. Der rote Zweitürer trägt die damals „Semi-Nose“ getaufte Front und einen weit herumgezogenen Windschutzscheibenrahmen, der



Der Drehzahlmesser steht kopf (ganz oben), die Klappe belüftet die Füße (oben links), winzige Gurte halten die Hauben des 300 S





Technische Sahnestückchen inszeniert CMC mit dem bärenstarken Motor und der aufwendigen DeDion-Hinterachse in 1:18



ebenfalls eher selten war. Gleichfalls außergewöhnlich: Unter den beiden transparenten Scheinwerferabdeckungen besitzt dieser Maserati 300 S keine zusätzlichen Lüftungsöffnungen.

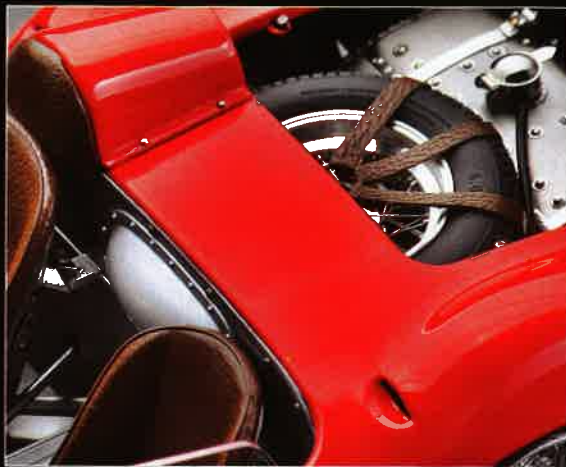
Das Vorbild ist auch deshalb eine clevere Wahl, weil CMC zumindest teilweise auf Komponenten zurückgreifen kann, die schon im eigenen Programm sind. Denn im Maßstab 1:1 ist der 300 S ein enger technischer Verwandter des Formel-Monopostos 250 F, den es bei den Denkendorfern ja ebenfalls zu kaufen gibt. Der Motor, ein drei Liter großer Reihensechszylinder, stammt ebenso aus dem Fangio-Formel-Flitzer wie die Bremsen. Die Maschine ist bei CMC natürlich komplett verkabelt und besitzt drei Webervergaser, Typ 42DC03. Beim Original nahm Maserati die Verdichtung aber etwas zurück, weil der 300 S laut FIA-Reglement in seiner Serie mit normalem Sprit fahren musste.

Eine extrem fein gestaltete Technik-Landschaft verbirgt sich außerdem auch unter der hinteren, abnehmbaren Haube. Fast in der Mitte thront hier der riesige Tank, links daneben der Öltank, den die aufwendige und voll ver-

kabelte Trockensumpfschmierung des Boliden notwendig machte. Dass hier noch Platz für das millimetergenau eingeparkte Reserve- rad bleibt, ist wieder so ein kleines Wunder, das wir von CMC für ein im Fachhandel stattliche 335 Euro kostendes Modell erwarten dürfen. Egal welche der beiden Hauben der Sammler öffnet, immer allgegenwärtig ist der Gitterrohr- rahmen, der als Basis für die aus leichtem Aluminium gebaute Karosserie dient. Wie ein Flechtwerk ziehen sich die feinen Rohre durch den 1:18er der Extraklasse.

Ganz besonders kommen diese Feinheiten natürlich beim Interieur zum Tragen, da hier die Einblicke besonders tief sind. Innen trägt der 300 S von CMC originalgetreu Alu-Silber. Direkt hinter den winzigen Türen türmt sich ein Rohrgebirge auf, über das der Fahrer beim Le-Mans-Start am besten springen sollte. Links neben dem Fahrer steckt der ziemlich kurze Schalthebel in einer offenen Kulisse. Sehr fein gemacht: Aus der Kulisse ragt hinten eine kleine Kardanwelle heraus, die knapp hinter dem Fahrersitz in die Tiefen des Heck abbiegt. Schließlich blieb Maserati beim 300 S der Transaxle-Bauweise treu: Das Getriebe bildet an der Hinterachse zusammen mit dem Differenzial eine Einheit. Drumherum schmiegt sich die DeDion-Hinterachse, die Maserati mit diesem Typ erstmals ausprobierte. Vorn übernahm dagegen eine Einzelradaufhängung an Schraubenfedern die Führungsaufgaben. Die beiden Sportsitze tragen natürlich dunkelbraunen Lederbezug.

Doch noch einmal zurück zum Cockpit: Wer sich die Skalierung des mittig über der Lenksäule angeordneten Drehzahlmessers einmal unter der Lupe anschaut, der wird feststellen, dass er genau verkehrt herum montiert ist. Das ließen sich einige der 300-S-Piloten extra so anpassen, weil dann



Reserverad und zwei Tanks im Heck, seitliche Lüftungsöffnungen und der geniale Klangkörper des Maserati 300 S (von oben)

die entscheidende Schaltdrehzahl auf zwölf Uhr steht und besser im Blick liegt. Auch das eine Feinheit, die zeigt, wie genau sich CMC mit seinem Projekt beschäftigt hat. Die Instrumente stammten beim Original von Jaeger. Links neben dem Drehzahlmesser, dessen Skala bis 10 000 Umdrehungen reicht, findet sich der Öldruckmesser, rechts daneben das Wasserthermometer. Die Zifferblätter tragen ungewöhnliches Stahlblau.

Weitere Beispiele für Top-Details gefällig? Okay, dann betrachten wir etwa die kleine Klappe am Kotflügel rechts, auf der Fahrerseite, die sich um einen kleinen Schlitz öffnen lässt. Sie gab beim Original einen Lüftungskanal frei, der den Fußraum im Fahrerbereich belüften sollte. Hintergrund: Damals traten im Bremspedal teilweise so hohe Temperaturen auf, dass die Sohlen der Rennfahrerschuhe nicht selten mit Asbestplatten bestückt werden mussten – zumindest bei Langstreckenrennen.

Ein weiteres kleines Kunstwerk sind die riesigen Trommelbremsen, die aus Leichtmetall gegossene Gehäuse mit den typischen asymmetrischen Riffelungen tragen. Außerdem gab es auf der Außenseite versetzt angebrachte Bohrungen, die Hitze und Spritzwasser ableiten sollten. Auch das haben die CMC-Macher originalgetreu nachgezeichnet.

Unsere Fotos zeigen ein direkt aus China eingeflogenes Vorserienmuster, dessen Reifegrad Werner Junginger, der bei CMC mit schwäbischer Akkuratess die Qualität kontrolliert, als jenseits von 97 Prozent einstuft. Das rote, unlimitierte Modell des Maserati 300 S könnte, wenn der Start aus der Boxengasse pünktlich gelingt, in ganz kleinen Mengen noch unmittelbar vor Weihnachten im Fachhandel zu ergattern sein. Das Gros der Ware dürfte allerdings erst 2013 verfügbar werden. Fazit: CMC bleibt seinem roten Faden treu – auch in Sachen Qualität.

Andreas A. Berse

