

MINICHAMPS 1:43

Shmee150,
Youtube und
ein 911er



NEO 1:43

Viel Krawall:
B-Commodore
von Steinmetz



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

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

1 Januar
1/2019

Der C-Type weckte
Jaguars Ehrgeiz

Aufholjagd



AUTOart: Alfa 4C

Die Beauty mit
dem Maserati-Herz



Ford Model T

Der Geniestreich und seine Folgen



CMF 1:43 – LA SALLE DAMASKUS 1939
Highlight für Bestattungswagen-Samler



BREKINA 1:87 – SCHWEIZ-MODELLE
Die Opel-Flotte aus dem Kanton Biel



WIKING SONDERMODELLE 1:87
Der Hängerzug, der nie in Serie ging

CMC hat sich aktuell den Jaguar C-Type von 1952 vorgenommen. Damals wurde der Grundstein für die 1953 eingefahrenen Erfolge gelegt. Das 1:18-Modell ist von Anfang an ein großer Wurf.



Eine britische Ikone

1953 war ein besonderes Jahr für Jaguar. Die Briten betraten den Sportwagen-Olymp, standen nun gleichberechtigt neben Ferrari, Mercedes, Alfa und Lancia – da war selbst die gerade inthronisierte Queen amused. Grundlage des Erfolgs mit Anlauf war der C-Type von 1952. CMC miniaturisiert den Sportwagen in Renn- und Zivilversionen. Wir sind amused.

Die Geschichte dieses rennsportlichen Erfolgs für Jaguar begann 1948 mit dem Erscheinen des XK 120. Ein Auto, schön und schnell, ein Auto, das so gar nicht in die karge Nachkriegszeit hinein passen wollte. Mit 120 Meilen pro Stunde war der XK 120 das schnellste Serienautomobil seiner Zeit. Sein Sechszylindermotor schien wie gemacht für Renneinsätze, für Siege. Und die schnelle Katze enttäuschte nicht. Schon kurz nach dem Markteintritt wurden erfolgreich Rekordfahrten in Belgien durchgeführt, auch gewann der XK in den Händen talentierter Privatfahrer Rallyes und kleinere Rennen. Bei Jaguar war man überrascht über die sportlichen Qualitäten, an so etwas hatte man gar nicht gedacht. „Mr. Jaguar“ William Lyons, damals noch kein Sir, stand motorsportlichem Wettbewerb auch recht skeptisch gegenüber, selbst 1950 hatte die Firma noch nicht einmal eine eigene Rennabteilung. Aber langsam geriet man in Coventry unter Zugzwang, denn der

britischen Öffentlichkeit sowie den Fachjournalisten waren die Erfolge der von privaten Teams eingesetzten XK 120 nicht verborgen geblieben. Die britische Volksseele suchte nach Balsam, Jaguar sollte sie ihr geben. Doch 1950 traten in Le Mans nur drei Teams mit privat gemeldeten XK 120 S an. Die Katzen wurden gefahren von

Haines/Clark, Johnson/Hadley und Whitehead/Marshall. Was hätte ein reinrassiges Werksteam mit Top-Fahrern hinter den Lenkräder nicht alles geschafft, wie viele Siege hätte man mit solch einem Team nach Hause fahren können? Die Forderungen nach Werksunterstützung nahmen immer mehr Raum ein, es wurde an die stolzen Erfolge der Bentley-Boys 1924, 1927, 1928, 1929



Das Cockpit wird dominiert vom großen Lenkrad mit Jaguar-Emblem auf der Nabe, dazu Schalt- und Handbremshebel und eine authentisch nachgebildete Instrumentierung.



Die Sieger von Le Mans im Jaguar XKC (C-Type) 3.4 Litre, Duncan Hamilton und Tony Rolt, bei der Ehrenrunde. Mit im Wagen die Viertplatzierten auf identischem Jaguar, Peter Whitehead und Ian Stewart.

Vorbildfotos: Archiv afs

Le Mans 1953, am 13. und 14. Juni: Hans Herrmann und Helm Glöckler im Porsche 550 Spyder mit der Nummer 44 vor dem Jaguar C Type von Stirling Moss (Nr. 17), dahinter der Glöckler-Porsche-Prototyp von Richard von Frankenberg und Paul Frère mit der Nummer 45. Stirling Moss/Peter Walker wurden Zweiter.



und 1930 sowie an den Sieg des Lagonda 1935 im „britischen Wohnzimmer Le Mans“ erinnert. Jaguar-Chefkonstrukteur Henley und Service-Manager Raymond „Lofty“ England votierten für einen Renneinsatz mit allem, was dazu gehörte. Lyons geriet unter Druck, es musste gehandelt werden.

Und Lyons handelte. Es wurden sechs Alu-Karosserien hergestellt. Der Sechszylinder-Reihenmotor, verantwortet von Jaguars technischem Chef William Heynes, wurde längs hinter der Vorderachse eingebaut, hatte einen Hubraum von 3442 cm³, zwei obenliegende Nockenwellen und eine Leistung von 160 PS. Die Trommelbremsen wurden hydraulisch betätigt, es gab ein Viergang-Getriebe und die Karosserie saß auf einem Kastenrahmen.

Diese Autos wurden an die bekannten Renn- und Rallyefahrer Clemente Biondetti, Ian Appleyard, Nick Haines, Peter Walker, Leslie Johnson sowie den rennfahrenden Journalisten Tommy Wisdom verkauft. Einige dieser Fahrer traten 1950 zur Mille Miglia an, aber Pech und technische Probleme verhinderten den großen Wurf, nur Johnson kam durch und schaffte den fünften Gesamtrang.

Auch in Le Mans gab es kein Werksteam, aber Lyons finanzierte den Einsatz komplett, schickte seine besten Mechaniker an die Sarthe und als Rennleiter fungierte Raymond „Lofty“ England, der in der Branche den gleichen Ruf genoss wie sein Gegenspieler von Mercedes, Alfred Neubauer. Der Sechszylinder des XK 120 bekam ein Upgrade, die Le Mans-Autos von 1950 dürften damit um die 170, 175 PS gehabt haben, die Spitzengeschwindigkeit betrug gut 210 km/h. Leider lief es im Rennen nicht wie gewünscht, zwei Autos hatten Bremsprobleme, der dritte Wagen hatte eine Ölleckage und so blieben am Ende nur die Plätze 12 und 16 übrig. Die Startnummer 17 mit Johnson/Hadley fiel mit massivem Kupplungsschaden aus. Aber Lyons hatte

Aber Rache schmeckt bekanntlich kalt am Besten, bei Jaguar krepelte man die Ärmel ganz hoch.

gesehen, was seine Autos leisten konnten und kam im Folgejahr zurück, dieses Mal mit vier XK 120-C, pilotiert von den Spitzenfahrern Moss/Fairman, Biondetti/Johnson, Lawrie/Waller und Walker/Whitehead. Die beiden erstgenannten Teams fielen mit Motordefekt und Ölpumpenschaden aus, Lawrie/Waller belegten Platz 11, aber die Nummer 20 mit Walker/Whitehead im Cockpit fuhr ein recht sorgenfreies Rennen und gewann souverän.

Eine komplett neue, aerodynamischere Karosserie, entworfen von Malcolm Sayer, ein von Weslake konstruierter Zylinderkopf, zwei SU-Vergaser und neue Kolben ergaben 200 PS. Zusammen mit den nun bedeutend besseren, sich selbst nachstellenden Bremsen, die Heynes zusammen mit Lockheed entwickelt hatte, waren das die Schlüssel zum Erfolg. Hilfreich war natürlich auch das um kapp 400 Kilogramm niedrigere Gesamtgewicht des C-Type. Auch dieses Mal waren wieder drei Wagen privat gemeldet, aber alle hatten jetzt die volle Werksunterstützung, der Siegerwagen war vom Werk selbst gemeldet worden. Der Jagdinstinkt der Raubkatze war geweckt.

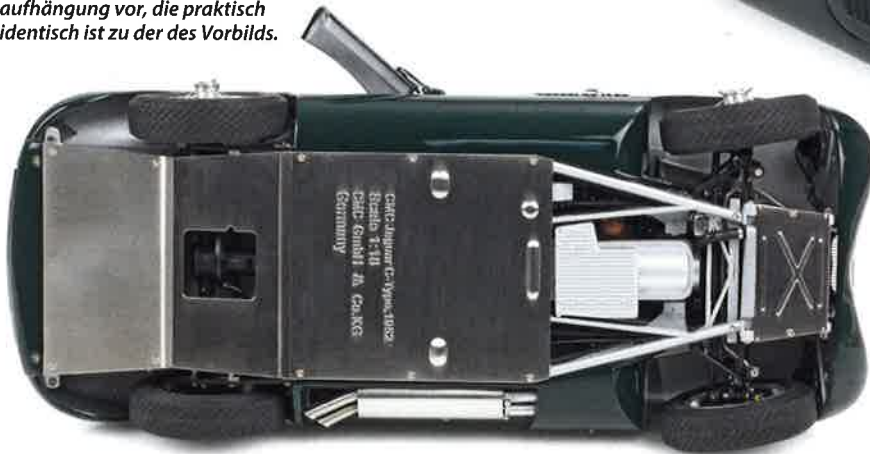
1952 brachte allerdings einen herben Rückschlag, Le Mans wurde zum Desaster für die Briten. Auslöser war Stirling Moss, der nach der '52er Mille Miglia monierte, dass bei Höchsttempo auf der Geraden bei Ravenna ein 300 SL ganz locker an ihm vorbei ziehen konnte. Darauf hin wurde in Coventry in aller Eile Malcolm Sayer mit dem Bau einer neuen Karosserie für Le Mans beauftragt. Aber für die C-Types war das Rennen in Le Mans vorbei, bevor es richtig dunkel wurde, es klappte nicht mit dem von vielen Briten erwarteten „front-running team“. In seinem Bemühen, die Wagenfront möglichst luftwiderstandsarm zu gestalten, hatte Sayer eine bedeutend kleinere Öffnung für die Kühlluft in der Front platziert. Folge war ein schneller Hitzetod der drei Autos – eine böse Schlappe für die Raubkatzen, nach sechs Stunden hieß es für für die Briten Wunden lecken, einpacken und ab über den Kanal nach Hause. Den Doppelsieg holten sich zwei deutsche Mercedes 300SL.

Aber Rache schmeckt bekanntlich kalt am Besten, bei Jaguar krepelte man die Ärmel ganz hoch und schwor sich, diese bittere Niederlage 1953 auf französischem Boden, sprich Le Mans, wieder gut zu machen. Und sie hielten Wort, kehrten nach Le Mans zu-

Keine Startnummer, keine Bedruckungen – diese Version des C-Type von 1952 ist gemacht für Puristen, die britische Sportwagen am liebsten in British Racing Green mögen. Es gibt aber demnächst noch fünf weitere Versionen.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

Der Blick auf den Unterboden ist eine Lehrstunde in Mechanik. Hier findet der Betrachter eine Vorderachsaufhängung vor, die praktisch identisch ist zu der des Vorbilds.



rück und fuhren die Gegner in Grund und Boden. Cunningham C5-R, Ferrari 340 MM, Talbot-Lago T26 GS – ihnen allen ließen die entfesselt fahrenden Jaguar-Piloten nicht den Hauch einer Chance.

Jaguar hatte an vielen Stellschrauben des C-Type gedreht, mit Erfolg. Bill Heynes verantwortete den komplett neuen Gitterrohrrahmen, die leichte Alu-Karosserie von Malcolm Sayer hatte dieses Mal nur eine Tür, sowie eine zusätzliche Luftansaughutze auf der rechten Seite der Motorhaube. Die Motoren wurden überarbeitet, Weslake kümmerte sich noch einmal um den Zylinderkopf und die Gasfabrik bestand aus drei Doppelvergasern der italienischen Firma Weber. Das brachte ein Plus an Leistung von rund 18 PS gegenüber dem desaströsen Vorjahr; genug also, um eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 250 km/h zu erreichen. Weitere Goodies waren ein Gummitank, eine stärkere Kupplung, ein verbesserter Querstabilisator für die Vorderachse. Und, ganz wichtig, es waren die erst kurz zuvor von Dunlop neu entwickelten Scheibenbremsen inklusive Unterstützung durch einen Bremskraftverstärker mit an Bord, vielleicht die rennentscheidende Komponente. An der Box führte wieder „Lofty“ England das Kommando und alle drei Wagen waren vom Werk gemeldet. Ein weiterer C-Type fuhr unter der Flagge des belgischen Rennstalls Ecurie Francorchamps. In den drei Werks-C-Types saßen

Das Coventry Sportwagen von Weltklasse bauen konnte, das hatten die Briten nun aller Welt gezeigt.

Rolt/Hamilton, Moss/Walker und Whitehead Stuart, die in dieser Reihenfolge auf den Plätzen 1, 2 und 4 über die Ziellinie fuhren; auf dem 9. Platz landete der belgische C-Type, gefahren von Laurent/de Tornaco.

Dass Coventry Sportwagen von Weltklasse bauen konnte, hatten die Briten nun aller Welt gezeigt. Fast hätten Rolt/Hamilton nicht am Rennen teilgenommen, denn am Donnerstag-Training, als sie mit ihrer Startnummer 18 unterwegs waren, war auch der Reservewagen mit Norman Dewis, dem Ersatzfahrer, unterwegs auf der Strecke. Unglücklicherweise hatten die Mechaniker dem Auto die gleiche Startnummer aufgeklebt wie dem späteren Siegerwagen, also die 18. Das bemerkte Ferrari, legte sofort Protest ein und verlangte die sofortige Disqualifikation. Lyons und England hatten den ganzen Freitag damit zu tun, der Rennleitung zu erklären, dass Jaguar keinerlei Vorteile dadurch hatte, es sich nur um ein reines Versehen handelte und so blieb es am Ende bei einer Geldstrafe. Problem war nur, Rolt und Hamilton, die fest mit ihrer Disqualifikation gerechnet hatten, spülten in der Freitagnacht in einer Bar in Le Mans ihren Frust und Ärger mit recht viel Alkohol herunter, bevor Lyons sie am frühen Samstagmorgen in einem Restaurant aufstößerte, wo die beiden ihren Kater mit Unmengen von Koffein bekämpften.

Ob diese Geschichte sich genau so abgespielt hat, wollen wir einmal dahingestellt sein lassen, aber sie passt nahtlos in die vielen Anekdoten und Legenden, die sich um das wohl berühmteste Rennen der Welt ranken. Ein Körnchen Wahrheit liegt bestimmt darin, denn Rolt startete das Rennen mit „hangovers“, das Gegenstück zum deutschen Kater oder Katzenjammer. Seine Rundenzeiten differierten um mehrere Sekunden, waren äußerst ungleichmäßig, aber nach einiger Zeit fand er zu seinem alten Können zurück. Der Siegerwagen, Chassisnummer XKC 051, wurde 1954 an die schottische Ecurie Ecosse verkauft, die ihre C-Types – sie besaßen mehrere davon – später an Privatfahrer weiterverkauften.

Auf alle Fälle brachte das Jahr 1953 Jaguar in den Sportwagen-Olymp, man stand nun gleichberechtigt neben Ferrari, Mercedes-Benz, Alfa Romeo und Lancia. Ebenfalls amused war die gerade inthronisierte englische Königin Elizabeth II, der Lyons diesen Le Mans-Sieg widmete. Ab 1954 dann begann die Geschichte der Jaguar D-Types, eine Story voll von tollen Autos.

Die große Show der Details

Kommen wir nun zu unserer CMC-Miniatur, nachgebildet einem C-Type aus dem Jahr 1952. CMC wäre nicht CMC, wenn nicht in kurzer Zeit mehrere Varianten dem Sammler zur Verfügung gestellt würden. Unser Besprechungsmodell ist eine „nackte“ Variante, ohne Startnummer, ohne Bedruckungen, eine Miniatur für die Puristen unter den Sammlern, die sich – ohne störendes Beiwerk – an den exzellent umgesetzten Formen und Linien der Katze erfreuen wollen. Wir sprechen hier über die im für diese Renner typischen, in edlen British Racing Green lackierte Version, die Farbe, die diese Autos weltberühmt machte. Es gibt noch eine rote Variante, ebenfalls ohne Renn-Beiwerk, sowie drei Rennversionen. Es sind die '52er Karosserievarianten, nicht zu verwechseln mit den speziell für Le Mans 1952 angefertigten Karosserien.

Für den Autor beginnt nun der schwierigste Part, denn was soll über die Miniaturen von CMC anderes als Komplimente geschrieben werden? Diese Schmuckstücke spielen in ihrer eigenen Liga. Klar, Spark, Minichamps, TSM, Autoart oder BBR machen auch fantastische Modelle, aber an das CMC-Niveau kommt bis jetzt noch kein anderer Anbieter heran. Umsetzung, Lackierung, Innenraum beziehungsweise Cockpit, Felgen, Gravuren und Authentizität, alle diese für ein Modell relevanten Punkte liegen auf höchstem Level. Der entscheidende Kick kommt durch die vielen Funktionsmöglichkeiten, auch bei diesem Modell. Demontierbare Felgen, eine nach vorne weit aufzuklappende Motorhaube, ein Einstieg, der nach dem Schließen wieder einrastet oder eine funktionierende, kleine Heckklappe, die das Reserverad enthält. CMC brennt auch bei diesem Modell wiederum ein wahres Feuerwerk ab, eine ganz große Show.

Richtig interessant wird es aber erst, wenn der glückliche Besitzer sich die Details näher ansieht. Ein voll verkabelter sowie mit allen Leitungen ausgestatteter Motor samt Kühler, Ventilator, Vergasern, Luftsammler, Schläuchen, Bremsflüssigkeits- und Kühlwasserbehälter mit separatem Verschluss, und und und. Alle Details alleine des Motorraums zu beschreiben, würde den Umfang dieser *Caramini*-Ausgabe sprengen.

Das Cockpit wird dominiert vom großen Lenkrad mit Jaguar-Emblem auf der Nabe, dazu Schalt- und Handbremshebel, eine absolut authentische Instrumentierung wie beim großen Bruder, Sicherungskasten sowie Teile des Rohrahmens. Der Beifahrersitz ist mit einer Persenning abgedeckt, und die Sitze sind in Form und Farbgebung analog zum Original.

CMC brennt auch bei diesem Modell ein wahres Feuerwerk ab, eine ganz große Show der Modellbaukunst.



Der Sechszylinder ist eine Höchstleistung des Modellbaus, da hat das Auge Beschäftigung.

Eine Klasse für sich ist ebenfalls der Unterboden. Hier findet der Betrachter eine Vorderachs-Aufhängung vor, die praktisch identisch ist zu der des Vorbilds. Dazu kommen noch eine verrippte Ölwanne, Lenkungsteile und kleinste Befestigungsschrauben. Die Motorhaube hat die korrekte Anzahl von Lüftungsschlitzen, auf dem Heck sitzt der Tankverschluss und linksseitig, aus dem Motorraum kommend, verlaufen der Endtopf sowie die Endrohre der doppelflutigen Auspuffanlage. Absolut perfekt gemacht auch der Kühlergrill mit dem dem darüber sitzenden Signet, die Scheinwerfer mit ihren je drei Befestigungen und die filigranen Verriegelungen der Fronthaube samt ihren noch filigraneren Sicherungsriemchen, die sogar noch kleine Schnallenverschlüsse aufweisen. Die Speichen der Felgen hat der Verfasser nicht gezählt, da verlässt er sich auf CMC. Die großen Bremstrommeln wirken, verglichen mit Vorbildfotos, sehr authentisch. Ein kleines Kunstwerk ist dieser C-Type, präzise wie ein hochwertiges Schweizer Uhrwerk.

Der C-Type in sechs Versionen

CMC wird nach und nach sechs Versionen dieses C-Types bringen. Da ist einmal die hier beschriebene Variante, dann eine rote Version, Nachbildung der Chassisnummer XKC023, wie er 2001 an der historischen Mille Miglia teilnahm, also im restaurierten, aktuellen Zustand. Dazu kommen folgende vier Rennversionen: Siegerauto Le Mans 1953 mit der zusätzlichen Lufthutze auf der Motorhaube plus Rennscheibe und Scheibenbremsen, dann Chassisnummer XKC047, der ebenfalls 1953 in Le Mans unter der Bewerbung des belgischen Rennstalls Ecurie Francorchamps teilnahm, also ohne Lufthutze, ohne Scheibenbremsen und mit großer Windschutzscheibe, Chassisnummer XKC019 in der gleichen Ausstattung als Teilnehmer der Carrera Panamericana 1954 und das Auto des schottischen Rennstalls Ecurie Ecosse, Chassisnummer XKC052, so wie er 2025 von Sotheby's zu einem Preis von deutlich über 13 Millionen Dollar verkauft wurde.

Abschließend stellt sich noch die Frage, welches die schönste Variante ist, aber das muss jeder Sammler für sich selbst beantworten. Am buntesten ist natürlich die Carrera-Version, historisch liegt der '53er Le Mans-Siegerwagen vorne. Aber gewiss ist, dass jeder Sammler, egal welche der sechs Miniaturen er kauft, voll des Lobes sein wird über das neue Prachtstück von CMC.

● **M-191** Jaguar C-Type 1952, Maßstab 1:18, Funktionsmodell Diecast, UVP 497 €.

Wolfgang Rüppel

