

ESVAL 1:43
Adler Trumpf Junior –
der Volks-Wagen
der 30er Jahre



KYOSHO 1:18
Der alte Landy
geht auf große
Camel-Expedition



6,90 € (D) · 9,00 CHF · 8,00 € (A+L)
www.caramini.de

Caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Juni
6/2022

Minichamps: 300 SL Roadster

Im besten Alter



Leser-Aktion
„Erstes Modell“



Norev: 300 SL Flügeltürer

Ewiger Traum



GT Spirit: 911 RWB
Reiz in Altrosa



CMC: 275 GTB/C
**Streben nach
dem perfekten Detail**



1:87 BREKINA – FLEISCHER S5
Luxus-Reisebegleiter aus der DDR



1:43 IXO – OPEL ASCONA A RALLYE
Walter Röhrl holte die EM nach Rüsselsheim



1:87 WIKING – FAUN DB-STRASSENROLLER
Schwere Zugmaschine für die Gummi-Bahn

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

der Fröhsommer naht, die Natur hat die erste Runde ihrer bunten Blütenpracht hinter sich. In der Modellautowelt blüht das Angebot geradezu auf. Ein Lambo in Veilchen-Lila gefällig? Ein Rauh-Welt-Porsche in Altrosa? Oder doch ein Auto in feurigem Rot? Ob Ford, Mercedes, Ferrari, Lamborghini – knalliges Rot ist in diesem Frühjahr für die Sammler angesagt, zumindest in den großen Maßstäben. Man muss Mut zur Farbe zeigen.

Vielleicht macht uns Farbe auch Mut, die Welt nicht ganz so grau so sehen, wie sie uns angesichts mancher Katastrophen und Tragödien derzeit erscheinen mag und wie sie leider auch mancherorts ist. Welch' ein Luxus, wenn man sich im Hobby-Leben mit Fragen beschäftigen kann,

ob der Radius einer Kotflügelrundung korrekt wiedergegeben ist oder die nachgebildeten Reifen den korrekten Luftdruck darstellen. Das ist nicht verwerflich, schließlich wollen wir für uns doch nur das Beste – und nicht viel weniger.

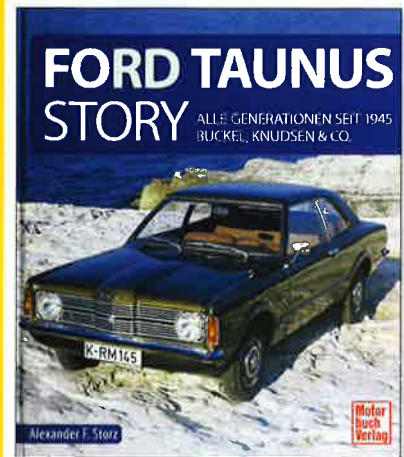


Das Beste zu erreichen, kann ein mühevoller Weg sein. Nicht nur Automobile beanspruchen Entwicklungszeit für sich, auch Modelle. Obwohl sie nur das Äußere nachbilden, was schon da ist, bedeutet eine maßstäbliche Verkleinerung noch lange nicht, dass sich das auch so umsetzen lässt, wie es in 1:1 möglich ist. Der siebenseitige Begleitbrief des Modellherstellers CMC, der mich dieser Tage samt einem Besprechungsmuster erreichte, listete an einer Reihe von Beispielen auf, welcher Aufwand hinter der Konstruktion von Bauteilen stecken kann, wenn sie nicht aus irgendeinem Werkstoff gespritzt oder gegossen, sondern aus realitätsnahem Material geformt werden müssen. Etwa die Luftansaugtrompeten eines 12V-Vergasers. Ein Detail, mit dem sicher viele zufrieden sind, wenn es schön glänzt. Ohne sich darüber Gedanken zu machen, ob die Trompeten die richtige Krümmung und den maßstäblichen Durchmesser haben. Ob das überhaupt so nachzubilden ist? Und ob die Trompete vielleicht aus herstellungstechnischen Gründen doch besser einen halben Millimeter Durchmesser aufweisen darf? Luxus-Fragen, mit denen wir uns beschäftigen dürfen. Andere Hersteller lassen solche Fragen erst gar nicht aufkommen. Sie lassen – bei Resine allemal – die Motorhauben zu, und gut ist.

Unsere Modellautowelt ist viel bunter, als sie durch Farben darstellbar ist. Maßstäbe, Materialien, Produktphilosophien, Preise: Da findet jeder Sammler, jede Sammlerin ein Angebot, mit dem er bzw. sie zufrieden sein kann. Ihnen dabei zu helfen, das Richtige zu finden, hat uns wieder viel Freude bereitet. Sehen Sie also nicht nur Rot, wenn Sie durch diese Ausgabe mit den vielen roten Autos blättern. Für die Redaktion ein reines Luxus-Problem. Lauter weiße Autos wären viel schlimmer gewesen.

Ihr Hans-Joachim Gilbert

GESCHICHTE ERLEBEN MIT
ALEXANDER F. STORZ



NEUERSCHEINUNG

Nach dem Buch über die großen Ford Granada und Scorpio widmet sich der Autor nun dem Ford Taunus, vom Buckel über die Weltkugel, den Barock-Taunus und die Badewanne bis zum Ende der M-Modelle Anfang der 70er Jahre, mit eingeschlossen die beiden Taunus-Generationen TC1 und TC2 zwischen 1970 und 1982.

208 Seiten, 300 Abbildungen, 230 x 265 mm
ISBN 978-3-613-04439-5 € 34,90



200 Seiten, 327 Abbildungen, 230 x 265 mm
ISBN 978-3-613-04405-0 € 24,90



96 Seiten, 125 Abbildungen, 245 x 225 mm
ISBN 978-3-613-04317-6 € 12,95

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

Motorbuch Verlag



Der dezent untergebrachte Einfüllstutzen im rechten Vorderkotflügel liegt unter einer beweglichen Klappe. Viel auffälliger sind die scharf gezeichneten Entlüftungsschlitze im vorderen Kotflügel sowie in der B-Säule.

CMC zeigt die „Lange Nase“

Für die Sammler von CMC-Modellen lässt sich der Traum vom Besitz eines Ferrari 275 GTB ab 585 Euro erfüllen. Dafür erhält man eine sehr dezente Wettbewerbsversion des GTB/C in Ferrari-roter Lackierung. CMC hat die Karosserieversion der langen Nase in 1:18 umgesetzt, es handelt sich also um einen 275 GTB der zweiten, 1965 vorgestellten Serie. Gut zu erkennen ist diese „Long Nose“-Version am ausgerundeten Kühllufteinlass an der Front mit etwas höher angesetzten, geteilten Stoßstangen sowie einer größeren Heckscheibe. Erhalten geblieben sind dagegen so markante Designelemente wie die jeweils vier Luftauslass-Schlitze in den vorderen Kotflügeln, das sich in der breit auslaufenden B-Säule mit drei gekonterten Auslass-Schlitzen oberhalb der Hinterräder wiederholt.

Auch der Kofferraum ist ein Kleinod der Detaillierung. Teppichboden? Fehlanzeige. Warum? Weil das Original auch keinen hat-

te, denn links und rechts hinter den Radkästen sind Zusatztanks montiert, mittig ein umfangreich beschrifteter Feuerlöscher mit Befestigungsumreifung – und darüber blitzt eine Riemenschnalle auf. Tatsächlich, sie hält ein liegendes Reserverad, das im Schwarz des Kofferraums kaum zu erkennen ist, wenn man nicht für eine gute Ausleuchtung sorgt, notfalls mit der Handy-Leuchte.

Den schwarzen Passagiererraum dagegen kann man gut einsehen. Um die Türen zu öffnen, kann man die Türgriffe benutzen. Die schwarz profilierten Schalensitze sind mit echtem Leder überzogen. Das kann man sehen, das kann man fühlen. Darüber gelegt sind Vierpunkt-Sicherheitsgurte mit zentralem Verschluss, Gurtschlössern und Gurtspanner, ausgeführt als Fotoätzteile. Das mit einem Holzkranz ausgerüstete Dreispeichenlenkrad steht weitgehend fest, es dreht sich aber beim manuellen Einschla-

gen der Vorderräder um wenige Grad mit. Dahinter ist die tief liegende Uhrensammmlung zu erkennen, die Positionen der hauchfeinen Anzeigenadeln deuten auf einen stehenden Wagen hin. Also

können wir uns noch weiter in Ruhe umsehen, entdecken auf dem Mittelunnel einen weiteren Feuerlöscher und daneben den Schalthebel mit offen liegender Schaltkulisserie, die für ein Fünfganggetriebe plus Rückwärtsgang ausgelegt ist. Passt.

In Sachen Feinmechanik zeigt CMC, was man drauf hat. Die Heckklappe ist an außen liegenden Scharnieren aufgehängt und hält auch so offen – man muss den vorhandenen Deckelhalter nicht ausklappen, aber kann es natürlich. Und wer sich nicht scheut, die eng anliegenden Scheibenwischer – sie sind exakt aus feinen, glatten wie gekanteten Metallstreifen gefertigt – am Scharnier des Drehpunktes abzuwinkeln, der kann mit der gebotenen Umsicht auch das tun.



Im Kofferraum sind zwei Zusatztanks und ein Feuerlöscher verstaut, darüber das Reserverad.



Das Cockpit bietet für eine Kompetizione eine geradezu wohnliche Atmosphäre.



Vier-Punkt-Renngurte mit feinen Verschlüssen liegen über den Schalensitzen aus Leder.

Dass sich der Einfüllstutzen auf der Schulter des rechten Kotflügels öffnen lässt, ist eine Petitesse. Und doch ein Detail, das in seiner Einfachheit erkennen lässt, was das Besondere eines CMC-Modells ausmacht: Der im schwenkbaren Deckel eingesetzte Griff ist vernietet.

Zum Öffnen der Motorhaube weichen wir im Maßstab 1:18 mal vom Vorbild ab und bedienen uns des beiliegenden Saugnapfs. Damit kann man die Haube sicher führen und hat die Gewissheit, dann man nichts verkratzen kann. Zum Vorschein kommt ein Reihenmotorblock mit sechs Ansaugtrompeten, aber die Verkabelung lässt schnell erkennen, dass es sich um einen Zwölfzylindermotor handelt, flankiert von minutiös nachgebildeten Nebenaggregaten und Bauteilen, wie Lichtmaschine, doppeltem Signalhorn, Wischwasserbehälter und natürlich der 12-Volt-Batterie, deren Masseanschluss über ein geflochtenes Metallband dargestellt ist. So tief wir auch die Nase darüber halten, einzig der Hauch von heißem Motoröl will sich nicht einstellen. Der Motor ist eben noch kalt und sauber wie aus dem Werk.

Was hat der kleine 275 GTB außen zu bieten? Eine perfekte Karosserielinie, an der CMC lange getüftelt hat, denn das Modell kam schon 2018 in die Entwicklung. Natürlich arbeitet CMC mit 3D-Scannern, lässt die Formen eines echten Ferraris abtasten und in 3D-Kunststoff ausdrucken, erhielt aber doch nicht automatisch das perfekte Ergebnis. Viele, viele Fotos und das geschulte Auge eines CAD-Designers haben diese Scandaten so überarbeitet, bis die Rundungen und Wölbungen von Scheiben den Eindruck des Originals vermittelt haben, nur kleiner. Der geschwungene hintere Kotflügel sei dabei die Basis, um die Form des 275 GTB korrekt wiederzugeben: Der Bogen am oberen Ende sollte abgerundeter und höher sein als beim vorderen Kotflügel. Erst Ende 2021 sei man mit dem erzielten Ergebnis zufrieden gewesen, teilt CMC in seinem Kundenbrief mit.

Und wenn der 3D-Prototyp dann Form angenommen hat, ist die Arbeit der Entwicklungsingenieure noch längst nicht getan. Allein für die Nachbildung der scharf gezeichneten vorderen Lüftungsschlitze wurden die Werkzeuge dreimal überarbeitet, damit sich nach Schleifen, Lackieren und Polieren die gewünschte Geometrie mit den präzisen Kanten einstellt. Das kann man sehen.

Das CMC-Fahrwerk ist viel mehr als ein Relief – hier lässt sich der Leiterraufbau eingehend studieren. Darauf hat Ferrari eine hauchdünne Leichtbau-Karosserie gesetzt, CMC solides Metall.

Nicht sehen kann man, dass die Karosserie des 275 GTB aus zwei Teilen besteht, die zusammengesetzt und verschraubt wurden. Das sei aus gusstechnischen Gründen nicht anders lösbar gewesen, um die gefundenen Rundungen an Front und Heck gemäß dem 3D-Prototyp umzusetzen. Und weil man das nicht sehen sollte, wurde geschliffen, gespachtelt und lackiert. Welch ein Vermächtnis, das Enzo Ferrari den Modellbauern da hinterlassen hat...

Schließen wir unsere Karosseriebetrachtung mit dem Bauteil ab, das zwischen den runden Front- und Heckkotflügeln liegt: den Türen, zu öffnen über die erwähnten, angesetzten keilförmigen Türgriffe. Die sind weder aus Kunststoff noch aus Guss, sondern aus mehrfach geformten und geprägten Edelstahlblechen.

Auch mit den Scheibenrahmen hat sich CMC die Arbeit nicht leicht gemacht. Keine Drucke, keine aufgesetzten Ätzteile, sondern auch hier: dünne, abgekantete Streifen aus polierten Blechen, die ein Ganzes ergeben und dann mit dem Türkörper verschraubt werden. Eine

vielschichtige manuelle Arbeit, die in der Tradition von CMC begründet liegt, nur edle, traditionelle Materialien zu verwenden, obwohl

es modernere Fertigungsmethoden gibt, mit denen sich solch fertigungstechnisch anspruchsvolle Teile leichter und auch eine Spur präziser lösen ließen. Aber bei der Anpassung des Scheibenrahmens an die Karosserie hat sich CMC an der Grenze des Umsetzbaren bewegt, und letztlich ist es solche handwerkliche Arbeit, die den Charakter eines CMC-Modells ausmacht. Wie auch der Grundsatz, dass sich fast alles bewegen lassen soll, was sich auch am Original bewegen lässt. Das Dreiecksfenster in der Tür lässt sich ausstellen. Im Unterschied zum Original braucht man es nicht zu entriegeln.

829 Teile hat CMC zusammengesetzt, damit ein Ferrari 275 GTB auf seinen vier Rädern stehen kann. Sähe er nicht noch



Bei der Nachbildung der Luftansaugtrompeten experimentierte CMC. Welches Material in welchem Durchmesser ließ sich so in Form bringen? Auch in einem Modell-Zwölfzylinder kann viel Entwicklungsaufwand stecken.

schicker aus, wenn die Pneu auf Borrani-Drahtspeichenfelgen aufgezogen wären? Mit dem Einziehen von Drahtspeichen hat CMC ja Erfahrung. Mit der Herstellung der eher schlicht wirkenden, aber authentischen Campagnolo Competition-Felgen der Wettbewerbsfahrzeuge hatte CMC erst Erfahrung zu sammeln. Einen solchen Radtyp mit tiefgeschüsselter Felge hatte CMC bislang noch nie gefertigt. Erst der dritte Werkzeugsatz brachte ein perfektes Ergebnis der Druckgussteile, die mit einer Zentralmutter befestigt sind. Reifenwechsel? Möglich. Das Reserverad liegt ja im Kofferraum.

Von der Straßenversion des 275 GTB/C bietet CMC im Laufe der nächsten Wochen auch mehrere limitierte Farbvarianten an, die Wettbewerbsvarianten sind ab Werk bereits ausverkauft. Derzeit noch zu haben ist das auf nur 400 Exemplare limitierte Sondermodell zur Techno Classica 2022 im originalen Farbton Midnight Blue, das 1998 Euro kostet. Trinkgeld für den, der einen echten Ferrari fährt.

● **M-210** Ferrari 275 GTB/C, rot, Fertigmodell Zinkdruckguss auf Basis von Chassis #09067, Maßstab 1:18, UVP 585 €.

Wolfgang Ruppel, Hans-Joachim Gilbert

