

MAXICHAMPS 1:43

Opel Rekord C:  
Hauptsache, er  
hat zwei Türen



IXO 1:43

Rauh-Welt 911:  
Hauptsache  
extrabreit



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

**caramini**

# Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Dezember

**12/2022**



CMC: 300 SLR Uhlenhaut-Coupé

## Wert-Sache

Modelissimo: Alfa Romeo

**Dieser Spider wurde  
zum Filmstar**



AUTOart: Diablo  
**Der Lambo  
lässt den  
Teufel los**



Norev: Eiskalter Kadett

**Fit für die Winterzeit**



**WIKING 1:87 – BMW ISETTA**  
Ein Taxi für das Oldtimer-Treffen



**RIETZE 1:87 – NUTZFAHRZEUG-IAA**  
Der neue Setra-Bus steht schon im Händlerregal



**NEO 1:43 – KLASSIKER IN RESINE**  
Hübsche Farbvarianten attraktiver Modelle

Der originale „Rote“ wurde im Mai 2022 für 135 Millionen Euro versteigert und machte das 1955 gebaute 300 SLR Uhlenhaut Coupé zum wertvollsten Fahrzeug der Welt. Das hier vorgestellte, überarbeitete CMC-Modell ist für 577 Euro zu haben. Und nicht limitiert.



Modellfotos:  
Hans-Joachim Gilbert

## Des Chefs liebstes Spielzeug

**Nein, dieses feine Modellauto ist kein Spielzeug. Sein Vorbild ist das Mercedes-Benz 300 SLR Coupé von 1955, das heute zu den wertvollsten Autos der Welt zählt. Gerne am Steuer saß Rudolf Uhlenhaut, Ingenieur und Vorstand bei Mercedes-Benz. Solch ein exklusives Auto von Rang und Namen, von dem nur zwei Exemplare gebaut wurden, passt schon lange in das Angebot von CMC. Und jetzt passt es als Wiederauflage noch perfekter.**

Deutschland war noch nicht wieder wer. Das Wirtschaftswunder stand erst am Anfang, bis zum Gewinn der Fußball-WM sollte es noch drei Jahre dauern, im Motorsport war Aufbauarbeit zu leisten, so auch bei Mercedes-Benz. Doch Wilhelm Hassel, der damalige Vorstandsvorsitzende beim schwäbischen Automobilbauer, hatte eigentlich ganz andere Sorgen als wieder an Erfolge auf der Rennpiste zu denken. Die Einrichtung neuer Produktionsanlagen für neue Fahrzeugtypen hatte ab-

solute Priorität. Dennoch genehmigte der Vorstand im November 1951 die Entwicklungsarbeiten an einem 1,5 Liter-Motor mit Kompressor, sowie einem 4,5 Liter Sauger gemäß des geltenden Formel 1-Reglements. Doch dessen Bestand war ungewiss, und so kippte der Beschluss schon bald. Da kam der geniale Ingenieur Rudolf Uhlenhaut auf die Idee, aus den Komponenten der „Serien-Zwillinge“ Mercedes 300 und 300 S einen Sportwagen zu bauen, der zugleich für Einsätze im Wettbewerb taugte. Der 1952 prä-

sentierte Rennsportwagen 300 SL (W194) war das Ergebnis und eindeutig das Verdienst Uhlenhauts. Damit war die Basis für Rennerfolge und für den späteren Serien-sportwagen 300 SL (W 198) geschaffen.

Uhlenhaut hat diesen Sportwagen rundum erfunden. Gitterrohrrahmen, Flügeltüren, schräg eingebauter Motor, sehr guter CW-Wert, alle diese technischen Finessen wirkten damals wie Donnerschläge. Und der Wettbewerbs-300 SL enttäuschte nicht, ganz im Gegenteil. Er holte einen Doppelsieg 1952 in Le Mans und gewann im selben Jahr den Siegeslorbeer der Carrera Panamericana. 1955 trat der 300 als komplett offener SLR an und belegte die beiden ersten Ränge der Mille Miglia. Das Siegerauto gewann in nie gebrochener Rekordzeit, seine Startnummer 722 gilt noch heute als die wohl berühmteste im Rennsport überhaupt.

Doch Uhlenhaut ruhte sich auf diesen Lorbeeren nicht aus. Im selben Jahr begann er nach Rücksprache mit seinen Fahrern wie

Kling, Fangio und Moss, ein Renn-Coupé namens 300 SLR zu konstruieren und bauen. Der Wetterschutz für die Piloten und eine dadurch bedeutend bessere Handhabung des Autos waren die ausschlaggebenden Gründe für das Dach – das Dach, das die berühmten, vom 300 SL bekannten Flügeltüren aufnehmen sollte.

Zwei dieser SLR wurden gebaut, Seriennummern 0007 und 0008. Doch nach der Katastrophe 1955 in Le Mans, der darauf folgenden Absage der Carrera und dem Ausstieg von Daimler-Benz aus dieser Motorsportserie, wurde keines der beiden gebauten Coupés jemals in einem echten Rennen eingesetzt – in Rennen gestartete 300 SLR waren stets die offenen Wagen. Die Nummer 0007, aufgrund der blauen Polsterung auch „Der Blaue“ genannt, wurde quasi als Dienstfahrzeug von Uhlenhaut, er fuhr damit zur Tourist Trophy und zum Großen Preis von Schweden, zusätzlich wurde der Wagen dort als Trainingsauto eingesetzt. Chassis 0008 dagegen, erst Ende 1955 fertiggestellt und, bedingt durch die rote Polsterung „Der Rote“ genannt, wurde von der Versuchsabteilung genutzt und einmal sogar der renommierten *Automobil Revue* für einen Hochgeschwindigkeitstest überlassen, dessen Werte am Ende des Tests erstaunten. So beschleunigte der SLR von 0 auf 200 km/h in 21,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit knapp 290 km/h gemessen. Der bei diesem Test anwesende Uhlenhaut war ein wenig enttäuscht, denn seiner Meinung nach hätte der SLR die Marke von 300 km/h überschreiten müssen.

Der Konstrukteur war nicht nur ein exzellenter Techniker, sondern ebenfalls ein Fahrer von hohen Gnaden, der sehr wahrscheinlich die damaligen Topp-Piloten noch übertroffen hätte, was folgende Episode

*Nicht nur Konstrukteur und Vorstand war er, ein begnadeter Fahrertalent war er auch, imstande, einem Manuel Fangio zu zeigen, wie gut der zweisitzige Formel-1-Renner 300 SLR war. Sehr gut.*



Vorbildfotos: Archiv Mercedes-Benz Media

nahlegt: Als der damalige Formel 1-Weltmeister Juan Manuel Fangio 1954 nach etlichen Trainingsrunden auf dem Nürburgring aus seinem W196 ausstieg und Uhlenhaut wegen des angeblich schlechten Fahrverhalten seines Autos anmaulte, bestieg Uhlenhaut in Anzug und Schlips das Auto und fuhr schon in der ersten Runde die Trainingsbestzeit – gut drei Sekunden schneller als der Argentinier, der ratlos seinen Kopf schüttelte. Worauf Uhlenhaut ihm nur den Ratschlag gab, noch mehr zu üben. Der geniale Techniker benutzte den SLR natürlich auch auf öffentlichen Straßen, dann wurde eine Auspuffanlage von Eberspächer montiert. Die Nachbarn beschwerten sich zwar ab und an über den Krach, aber Uhlenhaut winkte ihnen nur fröhlich zu. Der 300 SLR wollte nicht nur gesehen, sondern auch gehört werden.

*Die Nachbarn beschwerten sich zwar ab und an über den Krach, aber Uhlenhaut winkte ihnen nur fröhlich zu.*

Seinen Mumm erhielt das Coupé von einem Achtzylinder-Reihenmotor in zwei Blöcken zu je vier Zylinder vorne längs nach rechts ge-

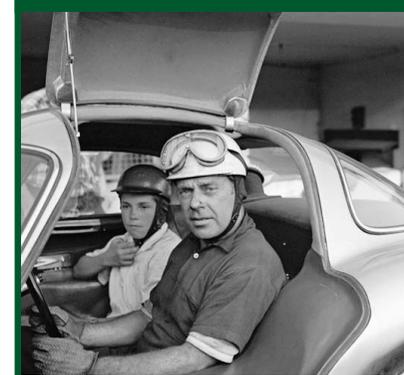
kippt eingebaut, Hubraum knapp 2,9 Liter, die Motorleistung von 300 bis 306 PS lag bei 7400 U/min an, das absolute Drehzahl-Limit betrug 8000 U/min. Zwei obenliegende Nockenwellen übernahmen die Ventilsteuerung, für die Benzin-Direkteinspritzung sorgte eine Bosch-Einspritzpumpe und für die zuverlässige Versorgung mit dem für den SLR lebensnotwendigen Saft saßen unter der Haube eine mechanisch angetriebene Zahnrad-Doppelpumpe und eine elektrisch zuschaltbare Spülpumpe gegen Dampfblasenbildung. Angetrieben wurde der SLR über Kardanwelle auf die Hinterachse. Ein Fünfgang-Schaltgetriebe, quer unter der Hinterachse verbaut, übernahm den notwendigen Vorschub.

Die beiden Coupés waren etwa je 100 Kilogramm schwerer als die offenen SLR, die Sitzposition war identisch, der Fahrer saß also mit weit gespreizten Beinen vor dem Holzlenker. Durch die doch recht weit he-

rumgezogene Heckscheibe konnte auf die beiden Seitenscheiben hinter den Flügeltüren, wie sie der Serien-Flügelträger 300 SL besitzt, verzichtet werden.

Die beiden SLR waren im Grunde zweisitzige Formel-1-Rennwagen mit – wenn es denn notwendig war – Straßenzulassung. Also nicht nur etwas ganz Exklusives, sondern auch etwas ganz Besonderes. Dazu

## RANDNOTIZ



Rudolf Uhlenhaut und sein Sohn Roger im „blauen“ Mercedes-Benz Rennsportprototyp 300 SLR, während der Testfahrten in Monza im August 1955.

### Rudolf Uhlenhaut

Der 1906 in London geborene Rudolf Uhlenhaut absolvierte sein Maschinenbau-Studium in München und begann seine Arbeit 1931 bei Daimler-Benz, einer Firma, der er während seines gesamten Arbeitslebens die Treue hielt. In den ersten Jahren arbeitete er dort unter Friedrich Nallinger in der Versuchsabteilung, stieg aber sehr schnell die Karriereleiter hinauf und wurde schon 1936 Leiter der Rennabteilung. Unter seiner Ägide wurden dort die Silberpfeile W25, W125 und W154, sowie der 1,5 Liter W165 konstruiert und mit großem Erfolg eingesetzt. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war Uhlenhaut die treibende Kraft, die den Bau eines konkurrenzfähigen Wettbewerbswagens vorantrieb. Die von den Mercedes-Rennwagen ausgehende Faszination hatte den Krieg überdauert, Nachfragen für Renneinsätze kamen schon Ende 1945 aus dem Ausland. So wurde, um nur ein Beispiel zu nennen, Caracciola schon 1946 für das Rennen in Indianapolis eingeladen. Uhlenhaut starb 1989 in Stuttgart. wr

300 SLR: Markante Unterschiede zum 300 SL-Flügeltürer sind die Sidepipes rechts und die fehlenden kleinen Fenster hinter den Flügeltüren.

passt, dass einer der Boliden, „der Rote“, im Mai 2022 für einen Betrag von 135 Millionen Euro versteigert wurde, der höchste Preis, der jemals bisher für ein Automobil erzielt wurde. Mercedes-Benz will damit ein weltweites Stipendienprogramm finanzieren und eine neue Generation Ingenieure ermutigen, in die innovativen Fußstapfen von Rudolf Uhlenhaut zu treten. Der zweite SLR, „der Blaue“, steht im Firmenmuseum – und das soll auch so bleiben.

### Verfeinerte CMC-Neuaufgabe

In den Museums-Vitrinen des Maßstabs 1:18 ist der Uhlenhaut-300 SLR natürlich längst präsent, natürlich als CMC-Modell. Die hier gezeigte, unlimitierte Ausführung des Jahrgangs 2022, Artikel M-076, bildet das versteigerte Fahrzeug (Chassis 0008) im Maßstab 1:18 ab, verfügt also über das rote Interieur, einen Rückspiegel auf dem Armaturenbrett und wird ohne Kennzeichen ausgeliefert.

Die verschiedenen Ausführungen der Uhlenhaut-Coupés hat CMC bereits drei Mal produziert: erstmals 2007, dann 2010 und zuletzt 2013. Seither hat sich viel getan im Modellbau, die Ansprüche an ein High-end-Modell sind gestiegen, die produktions-technischen Möglichkeiten aber auch. Und weil das wertvollste Automobil der Welt eine hochkarätige Miniatur verdient, hat CMC den Oldtimer in die Werkstatt gerufen. Beispiele der Überarbeitung: Das Lufteinlassgitter vor der Windschutzscheibe ist nicht mehr durch Streben aus 0,5 mm dickem Edelstahlblech gefertigt, im Jahre 2007 noch eine hochinnovative Lösung im Modellfahrzeugbau. Jetzt sind es nur 0,3 mm dünne Streben aus Edelstahlblech.

Thema Außenspiegel: Der winzige Fuß und Halter des Rückspiegels auf der Fahrzeugflanke wurde bisher aus Kunststoff hergestellt. Doch bei vorbildlich dünnem



Uhlenhaut verlieh Flügel – doch der bedachte 300 SLR kam nie in den Renneinsatz. Das mindert nicht seine Ausstrahlung, die auch das CMC-Modell verspricht.

Kunststoff bleibt immer ein Restrisiko des Abbrechens, das CMC nicht eingehen will. So fertigt man jetzt die Spiegelbefestigung aus Metall und schneidet den Halter aus Kupferblech. Und nicht zuletzt konnte durch einen Neubau der Flügeltür-Formen deren Spaltmaße optimiert werden. So sitzen die nach oben schwingenden Türen, die legendären Gullwings, nicht nur satt, sondern auch vollkommen bündig in der Karosserie. Das Öffnen und Schließen vollzieht sich butterweich, da wird auch beim ernsthaften

Sammler der Spieltrieb geweckt. Alles lässt sich an diesem aus über 1800 Teilen montierten Coupé öffnen, und das ganz leicht, geschickte Hände benötigen kein Werkzeug dafür. Selbst die Motor-Wartungsklappe auf der rechten Fahrzeugseite ist abnehmbar – sie wird von Magneten gehalten.

Also: Macht hoch die Gullwings, im Geiste Platz nehmen auf den rot-schwarz karierten Sitzen, ohne sich Gedanken machen zu müssen, wie man in Techt über diese breiten Schweller in das Auto hinein krabbeln kann. Ein Vierspeichen-Holzlenkrad ragt aus einem Armaturenbrett voller Knöpfe heraus, da ist kein Platz mehr für das Becker-Radio, das ab 1949 bei Mercedes eingebaut wurde. Die Musik im SLR lieferte der Achtzylinder, die Oktaven bestimmte das Fünfgang-Getriebe, gesteuert von einem Schaltknüppel, dessen Kulissenführung auch bei CMC so offen liegt wie beim Original. All das findet man beim CMC-Modell.

So elegant die schnittige Karosserie des 300 SLR auch ausgefallen ist, man ist stets versucht, die Motorhaube zu öffnen und den Anblick der sanften Linien gegen eine Fülle von motortechnischen Details zu tauschen. Den erkennbar aus zwei Blöcken bestehenden Reihen-Achtzylinder begleitet ein Feuerwerk aus Leitungen und Rohren, allein die Kraftstoffleitungen von der Einspritzanlage zu den Zylindern fesselt den Blick. Oder ist es der voluminöse, zylindrische Luftfilter, der mit per Spannringen fixierten Gummischläuchen den Brennräumen genügend Luft zufächelt?

Ihm ist der Lufteinlass an der Motorhaube zu verdanken, der sich in der Form ganz an den rechten Kotflügel anschmiegt. Mit der Darstellungsqualität dieses Motors hat sich CMC quasi selbst übertroffen. Nicht nur, weil nachgebildet wurde, was kaum einzusehen ist, sondern auch die Präzision und nicht zuletzt die Materialtreue, mit der dieser Modell-Motor überzeugt. Schade nur, dass ihm kein einziges PS zu entlocken ist.

Mit gelochten Scheibenbremsen samt gelb lackierten Bremssätteln, damit konnte der 300 SLR nicht aufwarten. Aber mit Speichenrädern. Das kann CMC auch. Jeder von Hand eingezogene Draht mit einzeln eingesetzten Nippeln sitzt präzise, und natürlich lassen sich die Modellräder über den aus Edelstahl gefertigten Zentralverschluss lösen und abnehmen. Die Radaufhängungen mit Federung sind komplett nachgebildet, doch allzu viel geben die geschlossenen, schwarzen Radhäuser nicht preis von der Fahrwerkstechnik mit dem aus Metall nachgebildeten Gitterrohrrahmen, dazu müsste man schon die Bodenplatte des Modells abschrauben. Zum Radwechsel genügt es, die hintere Haube zu öffnen – wahrlich kein Kofferraum. Zum Vorschein kommen zwei liegende Kompletträder mit Fahrreifung, dazwischen sorgt eine gelenkige Halterung wie im Original dafür, dass die Heckklappe während des Reifenwechsels oben bleibt. Dafür kann man sich spielend Zeit lassen. Der-Sammler kennt keine Mechaniker-Eile.



Ein Rennwagen hat keinen Kofferraum: Zwei Räder mit Fahrreifung im Heck.



Der Achtzylinder-Reihenmotor aus zwei Viererblöcken mit einem langen, zylindrischen Luftfilter sind nicht zu übersehen, aber auch jede Schlauchverbindung und jede Einspritzleitung hat CMC nachgebildet.

● **M-076** Mercedes-Benz 300 SLR Coupé, 1955, rotes Interieur (hier besprochene Modellausführung des versteigerten Originals), Fertigmodell Maßstab 1:18, UVP 577 €

● **M-243** dito, blaues Interieur (das Original steht im Mercedes-Benz-Museum), 577 €.

Werkseitig durch Vorbestellungen ausverkauft sind diese drei Modellausführungen: ● **M-244** Mercedes-Benz 300 SLR Coupé, Trainingswagen beim Großen Preis von Schweden 1955, #15, limitiert 1000 Stück.

● **M-245** dito, Trainingswagen RAC Tourist Trophy 1955, #T1, limitiert 1000 Stück.

● **M-246** dito, mit Figur, blaues Interieur, inklusive Figur und einer Acryl-Grundplatte mit graviertem Plakette, limitiert 500 Stück. **Wolfgang Ruppel, Hans-Joachim Gilbert**



In die Seitenscheiben der Flügeltüren sind drehbare Ausstellfenster integriert – heute würde man vielleicht „Ticket-Fenster“ dazu sagen.



Die Sidepipes sind aus Edelstahl gefertigt, die davor liegende Wartungsklappe wird von vier Magneten gehalten und ist abnehmbar.



Ein Blick in das CMC-Modell vermittelt auch ein Gefühl für das wertvollste Auto der Welt. Als Rennwagen konzipiert, entbehrte der 300 SLR ein Autoradio.