Press Release 2023 (D)

CMC Classic Model Cars

Das Jahr 2022 hielt, wie wir alle wissen, neben dem Coronavirus weitere, bisher nicht für möglich gehaltene Verwerfungen mit Auswirkungen auf die gesamte Welt bereit. Inflation in Europa, dramatisch steigende Energiepreise mit Auswirkungen auf Produktion und Logistik waren weitere Herausforderungen, denen wir uns alle stellen mussten und müssen.

Im Dezember 2022 erkrankten die meisten Mitarbeiter in unserer Manufaktur an Covid 19; zeitweise war nur noch die halbe Mannschaft am Werk. Auch Mitarbeiter aus produktionsfremden Bereichen wechselten in die Montage und stellten so gemeinsam mit den Kollegen sicher, daß die Produktion weiterlaufen konnte. Oft wurde bis 22:30 Uhr gearbeitet- und auch Führungskräfte und Ingenieure waren stets dabei.

Wir haben es geschafft, alle Varianten des CMC Ferrari 275 GTB/C im Laufe des Jahres an den Start zu bringen.

Auch unsere Entwickler waren das ganze Jahr über gefordert. Wir wissen, welcher Anspruch hinter unserem Slogan steht. `Einzigartig´, das ist es, was unsere Marke ausmacht. Unsere Modelle haben einen einzigartigen Charakter. Unsere Mitarbeiter haben einzigartige Fähigkeiten und geben täglich ihr Bestes, das höchste Niveau zu erreichen.

Unser Slogan beschreibt das Ziel, das sich CMC seit seiner Gründung gesetzt hat und spornt uns an, uns permanent Mühe zu geben und höchstmögliche Qualität zu erreichen.

Auch unsere Produktionsmethoden und -prozesse richten wir immer an diesem Anspruch aus auf dem Weg, unsere Ziele zu erreichen- selbst bei Nachproduktionen.

Unserer Firmenphilosophie folgend sind wir im Jahr 2022 auf folgende erreichte Leistungen besonders stolz:

1. **Wiederauflage des CMC Mercedes 300 SLR Uhlenhaut-Coupé**

Durch Neubau der Formen der Flügeltüren konnten wir die Spaltmaße optimieren; die Türen sitzen nun noch einmal viel besser satt und bündig in der Karoserie.

Die winzigen Spiegelfüße und Halter der Rückspiegel auf den Fahrzeugflanken wurden bisher aus Kunststoff hergestellt, um die Form originalgetreu wiederzugeben. Heute fertigen wir die Spiegelbefestigung aus wesentlich stabilerem Metall und schneiden den Halter aufwendig aus Kupferblech. Nach vielen Versuchen können wir so sicherstellen, dass der Spiegel nicht abbricht.

Bei den vergangenen drei Auflagen des CMC Mercedes-Benz 300 SLR wurde das Mercedes-Stern auf dem Heckdeckel aus Aluminium hergestellt. Aluminium ist einfach umzuformen und niemand hat sich an der Ausführung gestört. Wir selbst dachten allerdings, daß es noch besser geht und haben uns nach vielen Versuchen trotz hoher Kosten für eine Ausführung in Kupfernickel entschieden. Nur mit diesem Material

gelingt es uns, das Logo randscharf und glänzend umzusetzen- in Aluminium und Edelstahl wäre das so nicht möglich gewesen.

Feine Details wie das Lufteinlaßgitter vor der Windschutzscheibe entscheiden darüber, ob ein Modell als High-End gelten darf. Bisher bestanden die einzelnen Streben aus 0,5 mm dickem Edelstahldraht; eine damals hochinnovative Lösung im Modellfahrzeugbau. Doch die Streben wirkten zu dick und die Abstände zwischen den Drähten zu gering. Nach aufwendigen Versuchen entschieden wir uns für aus Kupfernickelblech gestanzte Einzelteile, die händisch zusammengesteckt und punktverschweißt werden. Eine besondere Beschichtung sorgt für dauerhaften Glanz. Mit dem Ergebnis sind wir zufrieden; auch dieses scheinbar unwichtige Detail entspricht nun geradezu perfekt dem Vorbild. Das Lüftungsgitter ist so auch wesentlich weniger empfindlich.

Die Kühlermaske wird im Detail noch feingliedriger umgesetzt; die beiden Enden der Querspange neigen sich nun noch originalgetreuer nach unten. Niemand monierte dies; es war allerdings unser Anspruch, dies zu verbessern. Nach mehreren Versuchen konnten wir schließlich im Januar 2023 eine zufriedenstellende Lösung auch zur Verbesserung des Mercedes-Sterns finden, die ab dem Modell M-243 eingeführt wird.

2. Neuproduktion des CMC Alfa-Romeo P3

unsere Entwickler haben nicht nur neue Teile und Werkzeuge für die jetzt recherchierten neuen Varianten des Uhlenhaut-Coupés konstruiert sondern insbesondere für unseren CMC Alfa-Romeo P3 buchstäblich Vollgas gegeben. Über 85% der 1.805 Teile dieses Modells bestehen aus Metall- das ist neuer Rekord bei CMC und erfordert viel komplexere Prozesse und Materialien als beim Einsatz traditioneller Kunststoff- und Zinklegierungsteile.

Mit diesem Modell, das eines der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten nachzeichnet, betreten wir Neuland, indem wir den Unterboden abnehmbar gestalten, damit sich die geniale Konstruktion des Originals auch dem Betrachter der Miniatur erschließt.

Ein Film auf unserer Homepage zeigt dies alles auf sehr eindrucksvolle Weise:

www.cmc-modelcars.de/news/cmc-alfa-romeo-p3-imagefilm/

Nur ein Hersteller wie CMC ist in der Lage, an einem Modell alle Details eines faszinierenden Reihenmotors nachzubilden. Dazu lässt sich die mit Scharnieren fixierte und mit Edelstahlhaken verriegelte Motorhaube an beiden Seiten des Wagens öffnen. Am Motorblock befinden sich 85 miniaturisierte Edelstahlschrauben, die von unseren Experten in der Manufaktur von Hand eingedreht werden.

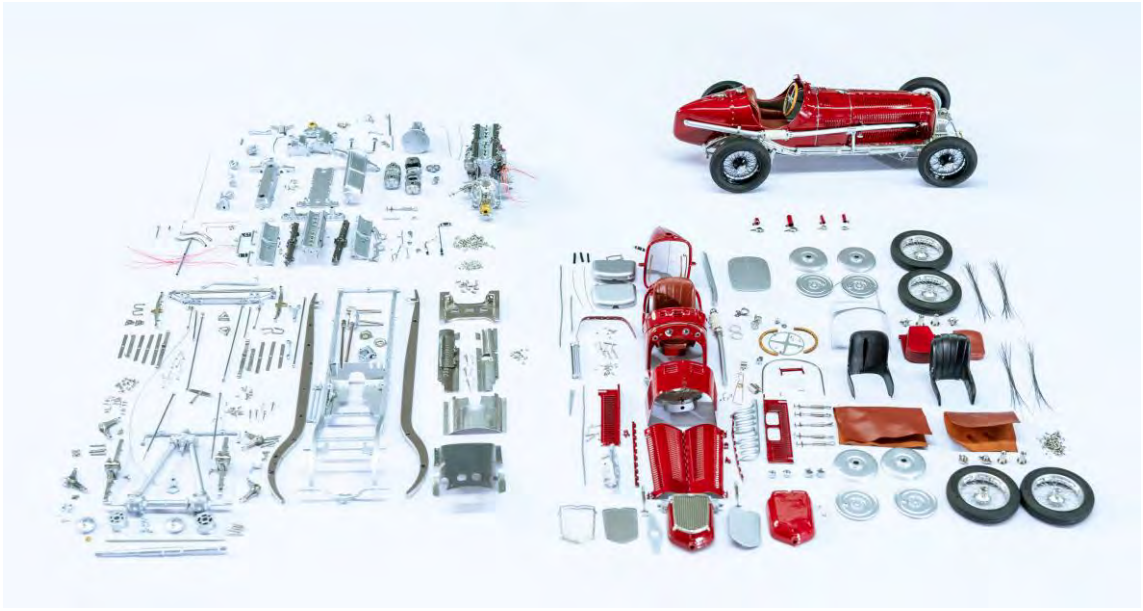
Eine Spezialität des Originalfahrzeugs war die Platzierung des Differenzials direkt hinter dem Schaltgetriebe. Es übertrug seine Kraft über diagonale Wellen an die Hinterräder. Das hatte den Nebeneffekt, dass man den Fahrersitz zwischen den Wellen und direkt auf dem Bodenblech einbauen konnte. Das senkte den Fahrzeugschwerpunkt.

All diese Details zeigt die CMC-Miniatur, die im Mai 2023 in die Produktion geht. Der Entwicklungsprozess begann im Januar 2021 und forderte das ganze Können der CMC-Ingenieure. Denn der CMC Alfa Romeo P3 soll neue Maßstäbe der Handwerkskunst im Maßstab 1:18 setzen.

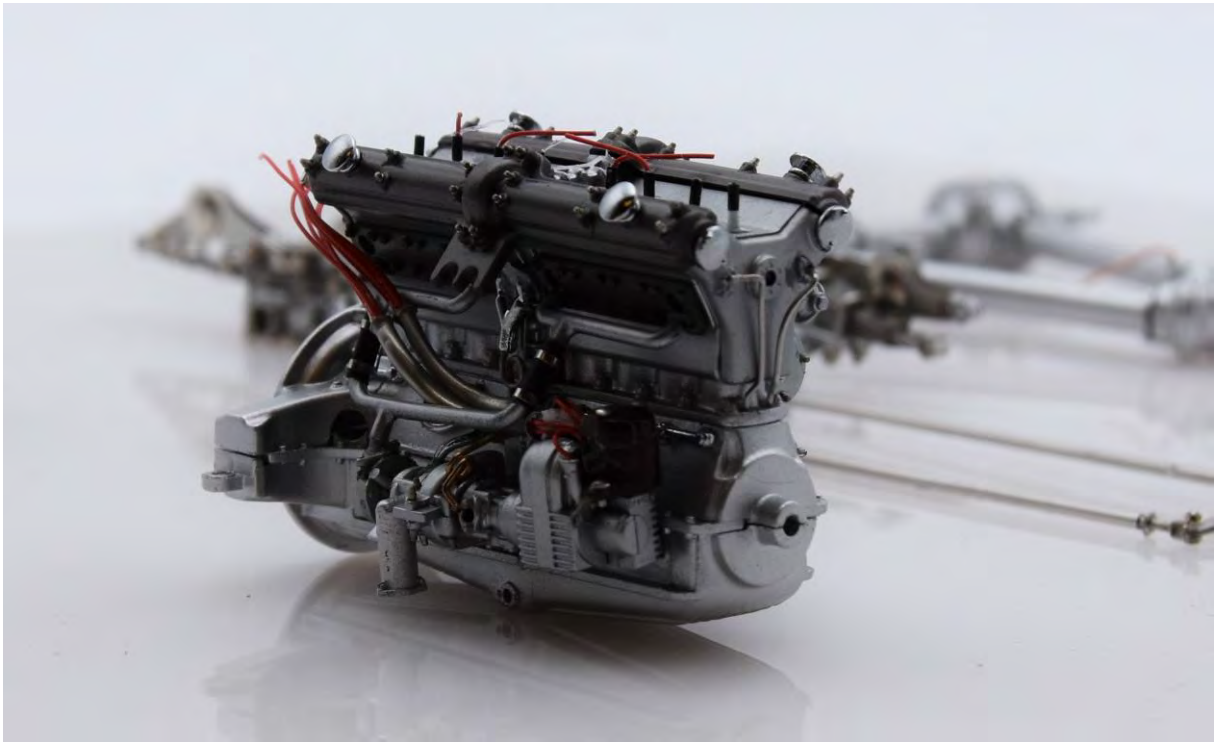
Das Originalfahrzeug war an allen Rädern mit halbelliptischen Blattfedern geführt. Als Dämpfer kamen Reibungsdämpfer zum Einsatz. Das bildet die CMC-Miniatur minutiös

ab: Die Federpakete bestehen aus jeweils 10 einzelnen Edelstahlplatten, die Dämpfer aus fünf Einzelelementen. Besonders gut zu sehen am Cut-Off-Modell mit der Artikelnummer M-257 (siehe unten).

Auch die großen Trommelbremsen an allen vier Rädern sind perfekt dem Vorbild nachempfunden. Die Bremsgestänge an der Unterseite des Wagens bestehen aus Edelstahl und sind funktional. An den Hinterrädern lässt sich mit Flügelmuttern aus Edelstahl die Bremse justieren. Nach dem Lösen einiger Schrauben kann man den Unterboden des Wagens abnehmen und sieht die innere Konstruktion des Modells.



Die Übersicht zeigt eindrucksvoll die aufwendige und hochwertige Machart der Einzelteile, die bis aufs Kleinste dem Original nachempfunden sind

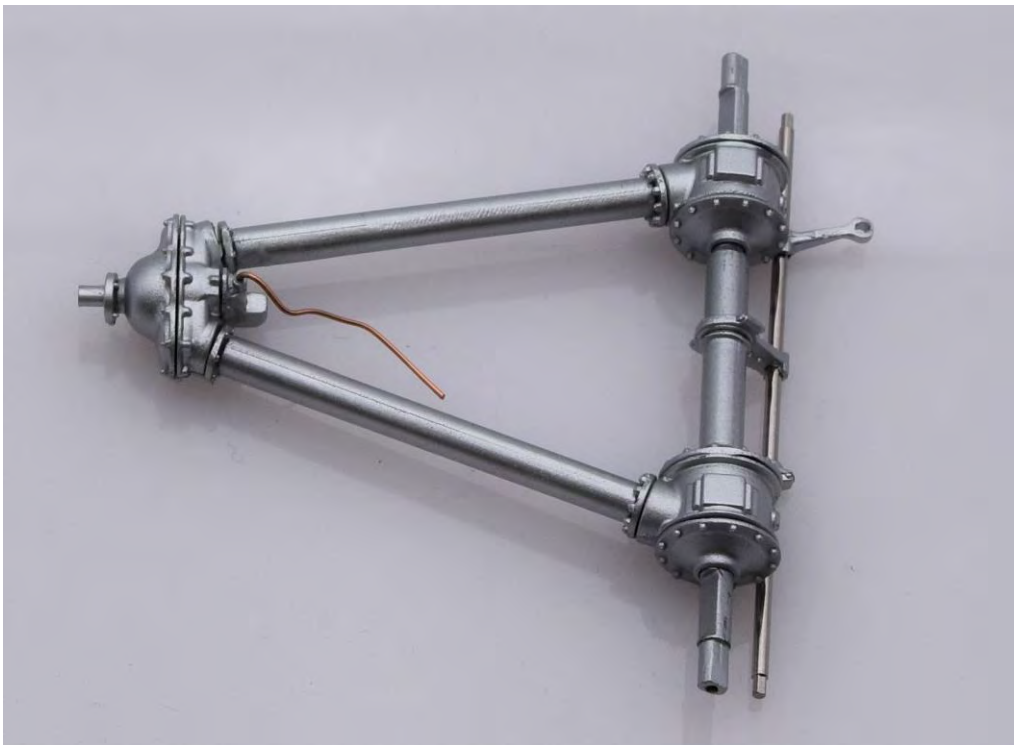


Am Motor sind neben den beiden Kompressoren auch alle anderen Anbauteile sowie die komplette Leitungsführung zu sehen.

Die Blattfedern bestehen wie im Original aus einem dicken Federpaket; die Reibungsdämpfer aus mehreren Metalllagen.

Wie im Original führen zwei lange Metallstreben zur Vorderachse und betätigen dort die Bremsen. Die Radaufhängung erfolgt aufwändig an Blattfedern, die, ebenso wie die einstellbaren Reibungsdämpfer, funktional ausgeführt sind.

Am Getriebe ist einer der funktionalen Haubenverschlüsse angebracht. Sogar die Kulisse der Schalthebelführung ist als aufgesetztes Einzelteil ausgeführt.



Vom Differential gabeln sich die beiden Antriebswellen V-förmig zur Hinterachse.

3. `Einzigartig´ als Leitsatz für die Neuheiten 2023

Wir vergessen unseren Slogan auch bei der Auswahl der Vorbilder nicht. Wir entscheiden uns für einzigartige Siegerfahrzeuge, die den Kampfgeist auf der Rennstrecke und den Siegeswillen der Rennfahrer zelebrieren.

4. Neuproduktion des CMC Ferrari GTO

Als regelrechten Knaller werden wir gegen Ende des Jahres 2023 eine Neuauflage des CMC Ferrari 250 GTO präsentieren, bei dem wir (natürlich!) wieder einmal neu recherchiert und neue, bisher nicht umgesetzte Varianten vorstellen werden- auch mit Rechtssteuerung.

Natürlich werden wir auch bei der Neuauflage des GTO gezielt technische Verbesserungen einfließen lassen, die auf Kundenhinweisen und unserem eigenen Anspruch nach stetiger Verbesserung basieren:

1. Verbindungsstellen der Karosserie werden gezielt optimiert, nachdem Kunden von Rissen an den Stoßstellen berichteten
2. Die Auspuffrohre werden nun in Metall anstelle von Kunststoff ausgeführt
3. Die Lampenringe werden zukünftig aus Metall und nicht mehr aus Kunststoff bestehen
4. Die Luftgitter auf der Motorhaube werden feinmaschiger und in Metall ausgeführt

5. Alle Zierleisten und Zierelemente aus Metall werden noch feiner und aufwendiger hergestellt
6. Die Türgriffe waren nach Hinweis einiger Kunden sehr scharfkantig. Wir werden dies durch geeignete Verfahren verbessern
7. Insbesondere die Schwellerverkleidungen an den Einstiegen werden noch präziser ausgeführt
8. Wir haben für unsere Neuauflage noch einmal recherchiert und wollen neben weiteren, bisher nicht umgesetzten Varianten mit Linkssteuerung erstmals auch hoch attraktive Varianten mit Rechtssteuerung anbieten und haben nach Bestätigung dieser Idee sofort mit der Recherche nach geeigneten Vorbildfahrzeugen mit Rechtssteuerung begonnen. Diese Entscheidung bedeutet auch, einige, für die RHD-Version spezifischen Teile neu zu entwickeln und neue Werkzeuge zu bauen.

Freuen Sie sich also auf ein weiteres tolles Jahr mit CMC und lassen Sie uns bitte auch Danke für Ihre Treue im vergangenen Jahr sagen.

Gerne informieren wir Sie im Laufe des Jahres über die Verfügbarkeit neuer Modelle; melden Sie sich dazu einfach für unseren Newsletter an unterwww.cmc-modelcars.de

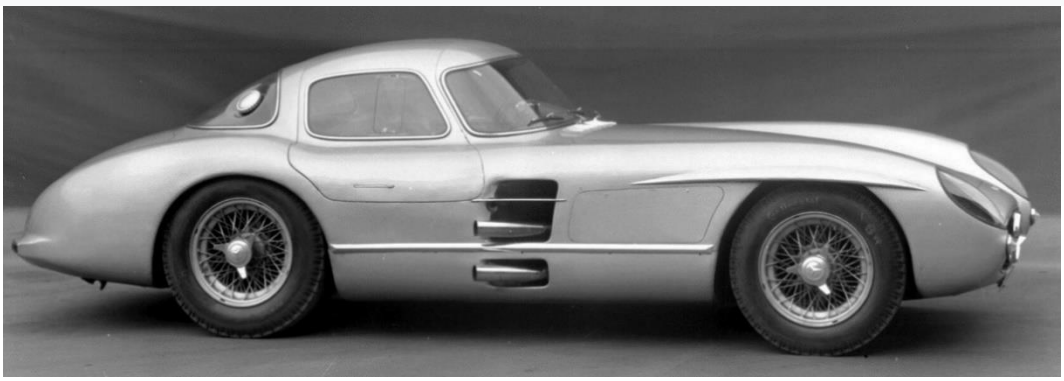
Alle genannten Preise dienen nur der Orientierung und sind unverbindlich; gültige Preise und eventuell im Ausland abweichende Mehrwertsteuersätze entnehmen Sie bitte den jeweils gültigen Preislisten und unserer Homepage.

Neue Modelle 2023, Maßstab 1:18

1. CMC Mercedes-Benz 300 SLR Coupé, 1955

Ende 2022 war Produktionsstart für die Neuauflage des Uhlenhaut-Coupés bzw. den Artikel M-076; zwei neue Projekte wurden vor dem geplanten Produktionsstart noch dazwischengeschoben und daher verschiebt sich die Fertigstellung der weiteren Varianten. Diese werden nun ab Anfang 2023 produziert.

M-243 CMC MERCEDES-BENZ 300 SLR COUPÉ
FAHRGESTELL-NR. 0007/55
UNLIMITIERT
MAßSTAB 1:18
UPE € 623



Als Rudolf Uhlenhaut, der Vater des 300 SLR-Renners, 1955 zur Mille Miglia reiste, um sich den Erfolg von Mercedes hautnah anzusehen, dachte er auch darüber nach, den 300 SLR-Renner für Langstrecken-Events auch mit geschlossenem Cockpit zu versehen.

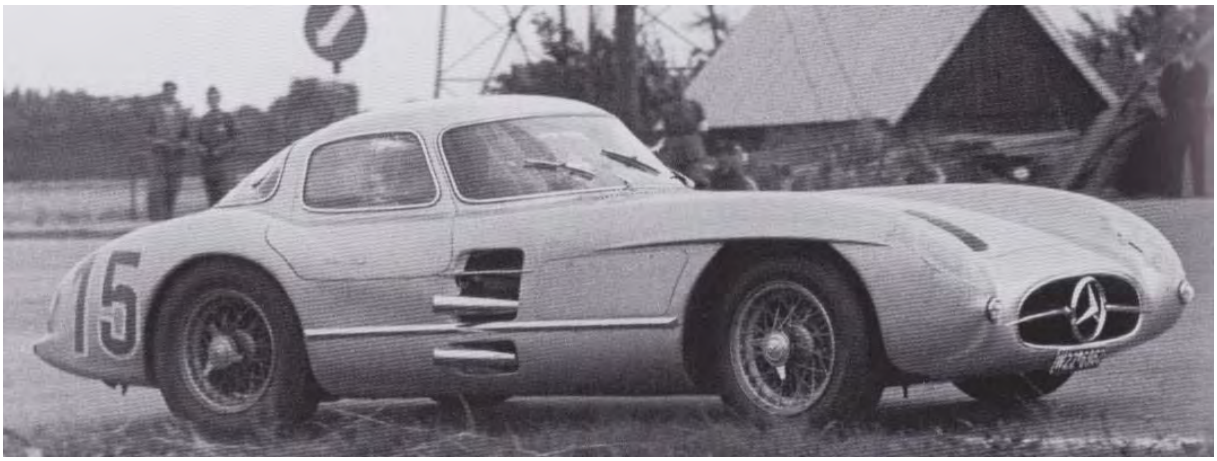
Seine Überlegungen wurden in Form eines Wettbewerbscoupés mit einer Leistung verwirklicht, die kein anderer Straßensportwagen erreichen konnte. Bei einem Test auf einem gesperrten Autobahnabschnitt bei München erreichte der Zweisitzer eine Geschwindigkeit von 290 km/h.

Zwei der neun 300 SLR Rolling Chassis, 0007/55 und 0008/55, wurden zu 300 SLR Coupés mit geschlossener Karosserie und Flügeltüren umgebaut. Sie waren für den Einsatz bei der bevorstehenden Carrera Panamericana vorgesehen.

Die Karosserie des SLR-Coupés wurde mit Elektronblech verkleidet, einer Magnesiumlegierung, die noch leichter als Aluminium ist. Die halbrunde Windschutzscheibe bot sehr wenig Luftwiderstand. Wie beim SLR-Renner musste der Coupé-Fahrer die Pedale breitbeinig hinter dem Lenkrad bedienen. Unter der Motorhaube befand sich ein längs eingebauter Achtzylindermotor, der direkt hinter der Vorderachse platziert war und ein maximales Drehmoment von 234 Nm bei 5950 U/min und eine maximale Leistung von 310 PS bei 7400 U/min entwickelte.

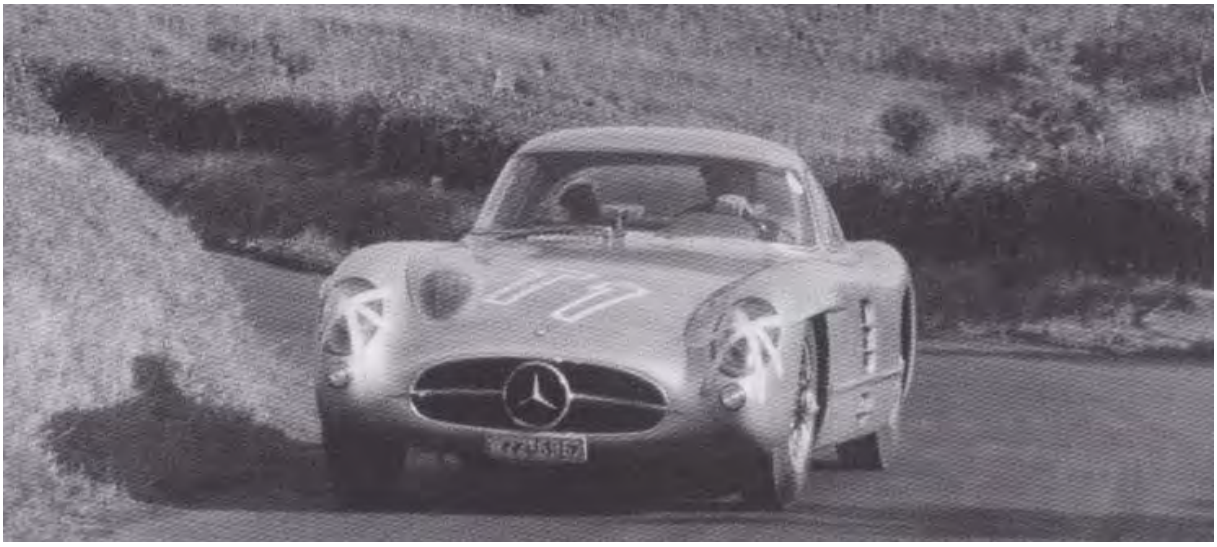
Aufgrund von Sicherheitsbedenken nach dem tragischen Unfall in Le Mans im Juni beschloss Mercedes-Benz, sich zum Ende der Saison 1955 aus dem Motorsport zurückzuziehen. Infolgedessen wurde das SLR-Coupé-Projekt auf Eis gelegt und nie in Produktion genommen. Anschließend übernahm Rudolph Uhlenhaut eines der SLR Coupés als Dienstwagen.

M-244 CMC MERCEDES-BENZ 300 SLR COUPÉ
FAHRGESTELLNUMMER 0007/55
GROßER PREIS VON SCHWEDEN 1955, #15
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 636



Obwohl mit den 300 SLR Coupés kein wirklicher Rennsport mehr betrieben wurde, war das Fahrgestell 0007/55 im Motorsport kein Unbekannter. Im August schickte Daimler-Benz das gesamte Gefolge seines Rennstalls zum Großen Preis von Schweden 1955. In der Klasse 1 für Rennsportwagen errangen Fangio und Moss mit ihren 300 SLR-Renner am 7. August einen Doppelsieg. Dieser 300 SLR hatte eine Coupé-Karosserie und war – genau- Fahrgestell 0007/55. Uhlenhaut war mit seinem Coupé von Stuttgart bis Kristianstad gefahren, zum Training erhielt das Auto die Startnummer 15.

M-245 CMC MERCEDES-BENZ 300 SLR COUPÉ
FAHRGESTELL-NR. 0007/55, RCA TROUIST TROPHY 1955, T1
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 636



Nach dem Großen Preis von Schweden 1955 tauchte Chassis 0007/55 erneut Tourist auf, diesmal bei der Tourist Trophy am 17. September 1955 in Dundrod, Nordirland. Um wieder in die Meisterschaftsjagd einzusteigen, nahm das Mercedes-Team dieses Rennen sehr ernst. Nichts wurde dem Zufall überlassen, sage und schreibe fünf SLR wurden mitgebracht. Zwei wurden zu Trainingszwecken eingesetzt– Chassis 0007/55 als T! (geschlossen) und 0002/55 als T2 (offene). Die drei SLR Racer-Paarungen waren Fangio/Kling, Moss/Fitch und von Trip/Simon. Als Neuling wurde Wolfgang von Trip dazu verdonnert, Chassis 0007/55 von Stuttgart aus bis nach Schweden auf Achse zu überführen. Im Training teilte er sich den Einsatz von Chassis 0007/55 mit Moss, Fangio, Kling und Uhlenhaut. Gemeinsam fuhren sie den T1 über 357 Kilometer.

M-076 CMC MERCEDES-BENZ 300 SLR COUPÉ
ROTES INTERIEUR, FAHRGESTELL-NR. 0008/55
UNLIMITIERT
MAßSTAB 1:18
UPE € 577

Am 5. Mai 2022 hielt die Welt den Atem an, als die Mercedes-Benz Group AG eines der beiden jemals gebauten Uhlenhaut-Coupés für den sagenhaften Preis von 135 Millionen Euro versteigerte, um mit dem Erlös ein Stipendienprogramm für junge Menschen ins Leben zu rufen.

Kein anderes Automobil hat jemals auch nur annähernd einen solchen Preis erzielt, dieses Fahrzeug ist nun das mit Abstand wertvollste Automobil der Welt.

Das zweite Fahrzeug verbleibt weiterhin in der Sammlung des Mercedes Museums, doch auch das versteigerte Fahrzeug wird aufgrund besonderer Vereinbarungen mit dem neuen Besitzer immer einmal wieder bei Events gezeigt werden.

Das jetzt versteigerte Fahrzeug mit der Chassisnummer 0008/55 und rotem Interieur haben wir nun als hochkarätiges handmontiertes CMC-Modell neu aufgelegt und setzen dabei neueste Erkenntnisse und Fertigungstechniken ein. Einige der Werkzeuge wurden eigens neu angefertigt, um eine noch höhere Präzision zu gewährleisten

M-246 CMC MERCEDES-BENZ 300 SLR COUPÉ
FAHRGESTELL-NR. 0007/55,
MIT ACRYLSOCKEL UND FIGUR
LIMITIERTE AUFLAGE 500
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Von Mille Miglia über Tourist Trophy, Targa Florio bis zum Eifelrennen gewann der 300 SLR-Renner 1955 fast alles und krönte so Mercedes-Benz mit den Lorbeeren des Sportwagen-Weltmeisters 1955. Seine leichte Aluminiumkarosserie, sein surrealistisches Äußeres und seine extreme Beschleunigung machten ihn zu einem der ikonischsten Autos der 1950er Jahre.

Die Siegesserie der von Uhlenhaut entwickelten Coupés hätte 1966 sicherlich fortgesetzt werden können. Zwei Prototypen dieses Meisterwerks an Kraft und Eleganz wurden gebaut, 0007/55 und 0008/55. Allerdings entschied sich das Unternehmen, sein Motorsportengagement Ende der Saison 1955 nach dem schrecklichen Unfall von Pierre Levegh in Le Mans, bei dem 84 Menschen ums Leben kamen, zu beenden. Das Coupé-Projekt wurde für immer auf Eis gelegt.

So beschloß der Leiter der Versuchsabteilung Rudolf Uhlenhaut, eines der beiden SLR Coupés als persönlichen Firmenwagen zu nutzen, daher auch der Spitzname „Uhlenhaut Coupé“.

Uhlenhaut war nicht nur ein Konstrukteursgenie, sondern auch ein talentierter Fahrer, der sich aktiv bei Testfahrten engagierte und einbrachte, wie zum Beispiel beim W125, der die Grand-Prix-Saison 1937 dominierte, dem W154 für 1938, dem siegreichen W194 (300 SL) sowie dem berühmten W196.

Genießen Sie den Anblick Tag für Tag in Ihrer Vitrine zusammen mit der Figur Rudolf Uhlenhauts.

2. CMC Alfa Romeo P3, 1932-1933

Alfa Romeo gehört zu den großen Namen in der Welt des Rennsports.

Der Alfa Romeo P3, auch als Tipo B bekannt, war ein siegreicher Grand-Prix-Rennwagen der 1930er-Jahre. Experten sagen, er war eines der besten Wettbewerbsfahrzeuge aller Zeiten.

Die europäische Grand-Prix-Serie dieser Zeit war die Campions League der Autorennen, eine Weltmeisterschaft gab es noch nicht.

Rennfahrer-Größen wie Tazio Nuvolari, Achille Varzi und Rudolf Caracciola flogen auf dem italienischen Vollblut-Renner von Sieg zu Sieg.

1932 gewann Tazio Nuvolari mit dem Alfa Romeo P3 die europäische Grand-Prix-Serie. 1933 siegten die P3 in sechs von elf Rennen, an denen sie teilnahmen.

Das Originalfahrzeug hatte einen 8-Zylinder-Kompressormotor, den sein Konstrukteur Vittorio Jano in zwei Blöcke teilte, um die Laufruhe zu verbessern, Von 1932 bis 1935 wurde der Hubraum schrittweise von 2654 ccm bis 3822 ccm vergrößert. Die Spitzenleistung des P3 lag 1935 bei 265 PS, seine Höchstgeschwindigkeit bei 275 km/h.

M-219 Nuvolari 1932 Italian GP, #8, Alfa Romeo

M-220 Caracciola, 1932 German GP, #2, Alfa Romeo, Limitiert 1000 Stück

M-221 Caracciola, 1932 Monza GP, #6, Alfa Romeo, Limitiert 1000 Stück

M-224 Caracciola, 1932 Klausenrennen, #95, Alfa Romeo, Limitiert 1000 Stück

M-226 Fagioli, 1933 Italian GP, #12, Scuderia Ferrari, Limitiert 1000 Stück

M-227 Chiron, 1933 Marseille GP, #42, Scuderia Ferrari, Limitiert 1000 Stück

M-228 Fagioli, 1933 Comminges GP, #40, Scuderia Ferrari, Limitiert 1000 Stück

M-229 Tazio Nuvolari Memorial Set, Limitiert 300 Stück (werkseitig bereits ausverkauft)

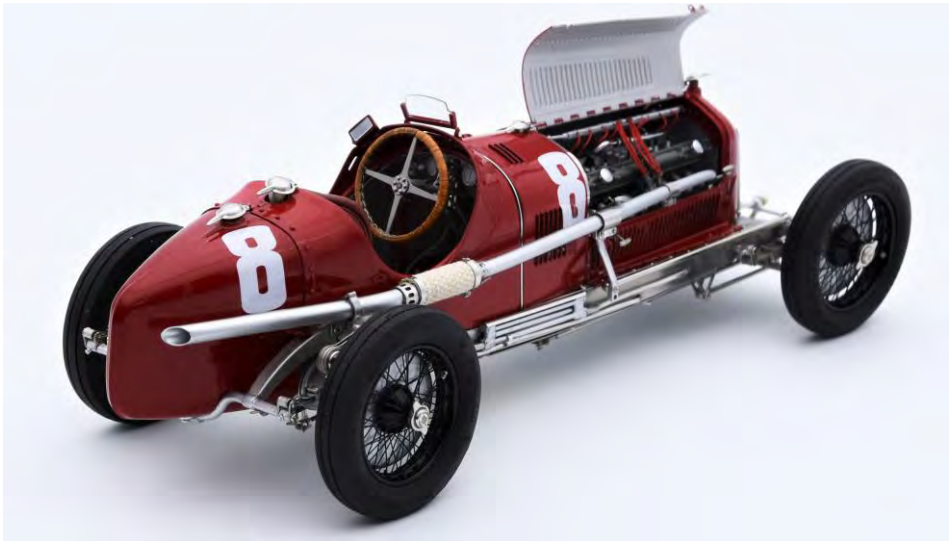
1932 French GP, #12, Alfa Romeo

1932 Coppa Ciano, #30, Alfa Romeo

1932 Coppa Acerbo, #8, Scuderia Ferrari

M-257 CMC Alfa-Romeo P3 Schnittmodell (Cut-Off-Modell)

M-219 CMC ALFA ROMEO P3
NUVOLARI, GEWINNER GP ITALIEN 1932, #8
UNLIMITIERT,
MAßSTAB 1:18
UPE € 603



Tazio Nuvolari, der erfolgreichste Fahrer des Jahres 1932

Gewinner des GP von Italien, # 8 Alfa Romeo Tipo B P3

Der 10. Grand Prix von Italien war Teil der Europameisterschaft 1932. Die Societá Anonima Alfa Romeo debütierte mit ihrem 8-Zylinder-Monopostos (P3) mit 2650 ccm. Tazio Nuvolari und Giuseppe Campari sollten diese brandneuen Einsitzer fahren, während Mario Umberto Borzacchini und Rudolf Caracciola die älteren 8-Zylinder-Monza mit 2300 ccm Hubraum steuern sollten.

Nach 83 Runden überquerte Nuvolari die Ziellinie. Fagioli wurde mit ca. zweieinhalb Minuten Rückstand Zweiter. Mit diesem Sieg festigte Nuvolari seine Position als erfolgreichster Fahrer der Saison 1932. Zum dritten Mal innerhalb von zwei Monaten war der 40-jährige Italiener bei den härtesten Rennen in Monte Carlo, der Targa Florio und jetzt in Monza erfolgreich. Für Alfa-Romeo war es großartig, das erste Rennen mit ihrem brandneuen Monoposto, dem P3, zu gewinnen.

M-220 CMC ALFA ROMEO P3
CARACCIOLA, GEWINNER GP DEUTSCHLAND 1932, #2
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Der 6. Große Preis von Deutschland fand am 17. Juli 1932 auf der Nordschleife des Nürburgrings statt.

Sieger in der offenen Grand-Prix-Klasse wurde Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo P3, den Europameistertitel der Fahrer gewann jedoch sein italienischer Teamkollege Tazio Nuvolari. Die Markenwertung ging in diesem Jahr ebenfalls an Alfa Romeo

M-221 CMC ALFA ROMEO P3
CARACCIOLA, GEWINNER GP MONZA 1932, #6
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Grand Prix Monza 1932, # 6, Rudolf Caracciola

Beim Grand Prix von Monza 1932 starteten Rennwagen ohne Gewichts- oder Hubraumbeschränkung. Der 10 km lange Rundkurs von Monza besteht aus der berühmten, 4,5 km langen Pista di Velocita, einer ovalen Hochgeschwindigkeitsstrecke und einer 5,5 km langen Asphaltstrecke.

Alfa Romeo schickte Nuvolari, Campari, Borzacchini und Caracciola jeweils in einem neuen 2,6-Liter-P3-Monoposto ins Rennen. Zu Beginn übernahm Nuvolari sofort die Führung, gefolgt von Borzacchini, Caracciola und Fagioli. Nach fünf Runden führte Nuvolari Caracciola hauchdünn mit zwei Sekunden Vorsprung. In Runde sechs gelang es Caracciola, kurzzeitig an Nuvolari vorbeizuziehen, doch der Italiener ging bald wieder in Führung. Zwischen Runde zehn und Runde lagen die beiden so dicht beisammen, daß unklar war, wer gewinnen würde. Zu diesem kritischen Zeitpunkt ereilte Nuvolari ein Problem mit dem Benzindruck, weswegen er einen Boxenstopp einlegte aber von Vittorio Jano ohne Auftanken weggewinkt wurde. Dieser Boxenstopp war kostete Nuvolari viel Zeit und warf ihn auf den dritten Platz zurück. Rudolf Caracciola wurde mit einem neuen Rekord Erster vor Fagioli.

M-224 CMC ALFA ROMEO P3
CARACCIOLA, GEWINNER KLAUSENRENNEN 1932, #95
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Caracciola beim Klausenrennen

Internationales Klausenrennen (Bergsprint) 1932, # 95

Das Klausenrennen, das auch als „Großer Bergpreis der Schweiz“ bekannt ist, ist ein wahrer Klassiker unter den Bergsprints. Zwischen 1922 und 1934 nahmen die besten Rennfahrer an dieser Veranstaltung in den zentralschweizerischen Alpen teil.

Auf der 21,5 km langen Schotterstraße, die von Linthal auf den Klausenpass führte, mußten die Rennwagen 156 Serpentinen und eine Höhe von 1.237 Metern auf dem Weg nach oben überwinden. In der offenen Rennwagenklasse ließ Bugatti seinen dreifachen Sieger Louis Chiron und Achille Varzi auf dem Bugatti T53 gegen Rudolf Caracciola in einem Alfa Romeo P3-Monoposto mit Startnummer 95 antreten. Die Bugatti-Piloten waren Caracciola immer dicht auf den Fersen, blieben allerdings chancenlos. Es wurde Caracciolas Tag, er stellte eine neue Rekordzeit mit 15m50s auf.

M-226 CMC ALFA ROMEO P3
FAGIOLI, GEWINNER GP ITALIEN 1933, #12
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Fagioli im Autodromo von Monza

1933 Grand Prix Italien, # 12

Der 11. Grand Prix Italien war geprägt von dem hitzigen Kampf zwischen Nuvolari in seinem 3-Liter-Maserati-Monoposto und Fagioli und Chiron in den Alfa Romeo P3-Monoposti. Fagioli startete auf einem Alfa Romeo P3 mit Startnummer 12 und gewann schließlich das Rennen, bei dem es sage und schreibe 16 Führungswechsel zwischen diesen drei Fahrern sowie Taruffi gab.

Chiron konnte seinen Vorsprung bis Runde 41 halten, als ihm ein Ventilschaden an seinem Motor zu schaffen und seine Siegchancen zunichte machte.

Der Sieg war nun nur noch eine Entscheidung zwischen Nuvolari und Fagioli. Nuvolari hatte gegenüber Fagioli zu diesem Zeitpunkt rund 30 Sekunden Vorsprung. Er fuhr eine schnellste Runde um die andere und die Zuschauer bejubelten schon seinen sicher geglaubten Sieg.

Doch 20 km vor dem Ziel ereilte Nuvolari in Runde 48 ein Reifenplatzer. Das Rennen war für Nuvolari gelaufen, als Fagiolis roter Alfa P3 an dem ausrollenden Maserati vorbeidonnerte. Doch egal wie sehr Nuvolari noch versuchte, verlorenen Boden auf Fagioli gutzumachen, mußte er sich nach 50 Runden geschlagen geben. Der Sieg ging an Fagioli, Nuvolari wurde immerhin noch Zweiter mit einem Rückstand von 40 Sekunden. Wieder einmal konnte der Monoposto Alfa Romeo P3 einen großartigen Sieg einfahren, dieses Mal gegen den Maserati 3-Liter-Monoposto mit einem beeindruckenden Nuvolari am Steuer.

M-227 CMC ALFA ROMEO P3
CHIRON, GEWINNER GP MARSEILLE 1933, #42
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Chiron siegt in Miramas

1933 Grand Prix Marseille, # 42

Der Grand Prix von Marseille führte zu einem sensationellen Sieg für Chiron im Alfa Romeo Monoposto.

Nach der ersten Rennhälfte lag Nuvolari an der Spitze und konnte seinen Vorsprung auf die Verfolger ausbauen. In Runde 70 lag Nuvolari vier Sekunden vor Fagioli und 69 vor Chiron. Nuvolari schien der sichere Sieger zu sein. Das Rennen endete für ihn jedoch abrupt in Runde 80, als ihn ein Defekt an der Hinterachse ereilte. Durch seinen Ausfall war Maserati geschlagen und das Rennen sollte sich nunmehr zwischen den beiden Alfas von Chiron und Fagioli entscheiden.

In Runde 91 legte Chiron einen kurzen Boxenstopp ein, um das linke Hinterrad zu wechseln. Dieser Stopp dauerte nur 24 Sekunden und somit gelang es Chiron, die Führung vor Fagioli beizubehalten.

Dennoch gelang es dem Italiener, Chiron in Runde 95 zu überholen und die Führung zu übernehmen. Beide Autos lagen dicht beieinander bis Fagioli schließlich nachtanken mußte. Chiron konnte so seinen ersten Sieg für Alfa Romeo einfahren und gewann souverän mit 70 Sekunden Vorsprung.

M-228 CMC ALFA ROMEO P3
FAGIOLI, GEWINNER GP COMMINGES 1933, #40
LIMITIERTE AUFLAGE 1000
MAßSTAB 1:18
UPE € 620

Fagioli in Saint Gaudens, Frankreich

1933 Grand Prix Comminges, # 40

Auf der großartigen, 27 km langen Strecke zwischen St. Gaudens und Montrejeau in Frankreich, fand seit 1925 jedes Jahr im August ein Grand-Prix-Rennen statt, bis die Durchführung eines Rennens auf einem so langen Kurs nicht mehr darstellbar war.

Ab 1933 wurde daher auf einer auf 11 km verkürzten Strecke nördlich des Flusses Garonne gefahren.

Ab der sechsten Runde konnte sich Fagioli allmählich von Etancelin und dem Rest des Feldes absetzen. Er fuhr die schnellste Runde des Rennens mit einer Zeit von 4:29 Minuten.

Ab der 13. Runde konnte er seinen großen Vorsprung auf Etancelin locker halten, so daß das Rennen etwas an Spannung verlor.

Ab der Mitte des Rennens begannen die geplanten Tankstopps.

In der 22. Runde kam Etancelin zum Tanken an die Box, sein Alfa Monza wollte danach leider nicht mehr anspringen. Als er nach fünf Minuten wieder in das Renngeschehen eingreifen konnte, war er auf den fünften Platz zurückgefallen und lag eine Runde hinter Fagioli.

Fagioli fuhr einen enormen Vorsprung heraus, den er bis zum Rennende halten konnte. Er überquerte die Ziellinie einige Kilometer vor Wimille, der auf Rang zwei lag, gefolgt von Moll. Es war ein klassischer Start-Ziel-Sieg, mit dem er 1933 beim GP Comminges triumphierte – und sein zweiter Sieg überhaupt für die Scuderia Ferrari.

M-229 GEWINNERSET TAZIO NUVOLARI CMC ALFA ROMEO P3
GEWINNER GP FRANKREICH 1932, #12
GEWINNER COPPA CIANO 1932, #30
GEWINNER COPPA ACERBO 1932, #8
INKUSIVE FIGUR UND VITRINE
LIMITIERTE AUFLAGE 300
MAßSTAB 1:18
UPE € 1.745 (AUSVERKAUFT)

Tazio Nuvolari, Gewinner des GP Frankreich, # 12 Alfa Romeo Tipo B P3

Der 18. **Grand Prix von Frankreich** in Reims war das zweite Rennen nach der internationalen 5-Stunden-Regelungund zählte zur Automobil-Europameisterschaft 1932. Maserati entschied sich gegen die Teilnahme an der Veranstaltung, so dass es eine direkte Begegnung zwischen Bugatti und Alfa Romeo war.

Bis zum Ende der dritten Rennstunde und 56 Runden hatte Nuvolari mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 151,434 km/h geführt. Nach vier Stunden und 77 Runden blieb Nuvolari an der Spitze. Es wird gemunkelt, daß Caracciola auf Rang zwei von nun an langsamer fuhr, um dem Wunsch des Renningenieurs Vittorio Jano zu entsprechen, der gerne alle drei Alfa gemeinsam über die Ziellinie fahren sah.

Jano habe zudem Nuvolari signalisiert, langsamer zu fahren und auf Caracciola und Borzacchini zu warten, Nuvolari gab hingegen vor, das Zeichen nicht zu verstehen. Schließlich belegte Nuvolari den ersten Platz, Borzacchini und Caracciola die Plätze zwei und drei.

Tazio Nuvolari, Gewinner der Coppa Ciano, # 30 Alfa Romeo Tipo B P3

Im Rahmen der internationalen Motorsportwoche 1932 in Livorno wurde ein 200-km-Rennen, die **Coppa Ciano**, veranstaltet. Die Teilnahme des Werksteams von Alfa Romeo war zweifellos ein Highlight dieser Veranstaltung. Die einzige ernsthafte Konkurrenz für Nuvolari, Borzacchini und Campari vom Alfa Romeo-Team kam von ihrem Landsmann Varzi in seinem roten Bugatti.

Nuvolari fuhr mit einem Alfa Romeo Tipo B Monoposto und war der einzige, der die erste Runde in weniger als 14 Minuten absolvierte. Am Ende der zehnten Runde war das Rennen mit Nuvolari als Sieger beendet, Borzacchini wurde Zweiter und Campari rückte auf den dritten Platz vor. Dank der großartigen Leistung des Alfa Romeo P3 Monoposti und seiner Piloten ging erneut ein ruhmreiches Alfa Romeo-Trio in die Motorsportgeschichte ein. Varzi überquerte zwar als Erster die Ziellinie, er lag während des gesamten Rennens uneinholbar in Führung. Da er jedoch drei Minuten vor Nuvolari gestartet war, ging der Sieg ordnungsgemäß an „Nivola“, der das Rennen mit etwa einer Minute Vorsprung beenden konnte.

Tazio Nuvolari, Gewinner der Coppa Acerbo, # 8 Alfa Romeo Tipo B P3

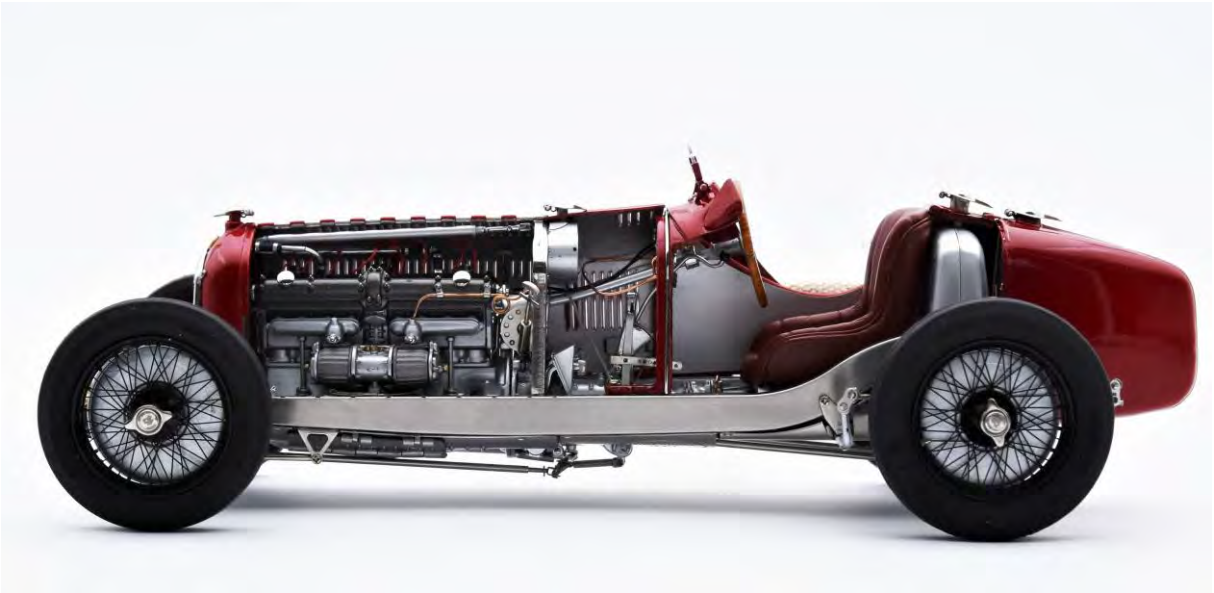
Das Rennen **Coppa Acerbo** war Bestandteil der Siegesserie von Tazio Nuvolari im Jahr 1932. Dieses Mal startete er auf einem Alfa Romeo P3-Monoposto, der an die Scuderia Ferrari ausgeliehen wurde.

Caracciola wurde auf Werks-Alfa-Monoposto Zweiter. Die Coppa Acerbo, die 1924 zu Ehren von Capitano Tito Acerbo, einem dekorierten Kriegshelden aus dem Ersten Weltkrieg, ins Leben gerufen wurde, war zunächst noch ein unbedeutendes Rennen. Im Laufe der Jahre entwickelte sich daraus jedoch eines der wichtigsten italienischen Motorsportereignisse.

Nachdem von Maserati keine Gefahr mehr ausging, signalisierte die Alfa Romeo-Box ihren Fahrern in Runde fünf, langsamer zu fahren, um Motoren und Reifen nicht übermäßig zu beanspruchen. Caracciola und Borzacchini befolgten die Order, ihre Rundenzeiten stiegen auf über 11 Minuten, doch Nuvolari fuhr nicht wesentlich langsamer, überholte schließlich Caracciola und übernahm die Führung. Nach sieben Runden lag Nuvolari zehn Sekunden vor Caracciola. Chirons Bugatti lag bereits zu weit zurück, um eine echte Gefahr für die beiden Führenden darzustellen. Doch Enzo Ferrari kommandierte von der Box aus und forderte Nuvolari auf, sein Tempo zu erhöhen.

Nach dem Signal von Enzo Ferrari fuhr Nuvolari in Runde acht die schnellste Runde des Rennens in 10: 25,4 Minuten. Bis zum Ende der 12. Runde hatte Nuvolari einen Vorsprung zwischen 8 und 20 Sekunden auf Caracciola herausgefahren, was ihm schließlich zum Sieg verhalf. Caracciola beendete das Rennen als Zweite.

M-257 CMC ALFA ROMEO P3 SCHNITTMODELL
LIMITIERTE AUFLAGE 300
MIT VITRINE UND PLAKETTE
MAßSTAB 1:18
UPE € 672



Die Besonderheit und Genialität des Vollblutrennwagens aus der Feder von Vittorio Jano wird mit dem CMC Schnittmodell eindrucksvoll wahrnehmbar. Doch nicht nur das Original besticht als Gesamtkunstwerk; mit dem Schnittmodell des Alfa-Romeo P3 zeigen wir unser ganzes, in mittlerweile über 27 Jahren erworbenes Können im Bau hochwertiger Modellfahrzeuge. Der Motor mit Kompressoren und allen Nebenaggregaten, die komplette Leitungsführung und Verkabelung, das Getriebe mit Schaltkulisse, handeingespeichte Räder, der belederte Fahrersitz, funktionale Radaufhängungen mit Blattfedern und einstellbaren Reibungsdämpfern, das am

Fahrzeugboden verlaufende Bremsgestänge- alles ist auch im Maßstab 1:18 perfekt detailliert nachgebildet.

Eindrucksvoll ist die geniale Konstruktion Vittorio Janos zu sehen- insbesondere die sich ab dem Differenzial nach hinten V-förmig gabelnden Antriebswellen, die es ermöglichten, den Fahrersitz genau im sich ergebenden Zwischenraum auf dem Fahrzeugboden zu montieren Ein genialer Zug zur Absenkung des Schwerpunkts.

Wieder einmal erinnern wir uns bei diesem Schnittmodell an ein Zitat unserer Gründerin, die einmal sagte, daß ein CMC Modell auch von innen heraus schön ist. Hier ist dieser Leitsatz aufs Schönste zu erleben.

3. CMC Ferrari GTO 1962-1964

Wohl kaum ein anderer Ferrari strahlt so viel Faszination aus wie der 250 GTO aus den sechziger Jahren. Damals ist ein ehrfurchtsgebietender Jahrhundert-Rennsportwagen entstanden der auch heute noch wegen seiner außergewöhnlichen sportlichen Erfolge und vor allem auch wegen seiner ungeheuren Eleganz in aller Munde ist und weltweit zum absoluten Kult-Auto erkoren wurde.

Im März 1961 wurde man bei Ferrari nervös. Anlass dazu gab der neu vorgestellte Jaguar E-Type auf dem Genfer Autosalon. Man sah darin einen ernstzunehmenden Konkurrenten und befürchtete, seine Vormachtstellung im Rennsportgeschehen einzubüßen.
Enzo Ferrari handelte sofort und beauftragte Giotto Bizzarrini als Projektleiter ein neues GT Fahrzeug zu entwickeln. Bizzarrini diente als Experimentierfahrzeug der bestens bewährte 250 GT/SWB. Es war klar, das Chassis möglichst unverändert bei gleichem Radstand von 2.400mm zu übernehmen. Hinterachse, Karosserie-Aerodynamik und der Fahrzeugschwerpunkt standen besonders im Fokus und wurden Zug um Zug verbessert.
Die Homologation war inzwischen unter Dach und Fach mit der neuen Typenbezeichnung 250 GTO, wobei das „O“ für das italienische Wort „Omologato“ stand. Wegen der berühmt gewordenen Palastrevolution gegen Enzo Ferrari mussten einige verantwortliche GTO-Entwickler, darunter auch Bizzarrini das Werk verlassen. Sein Nachfolger wurde Mauro Forghieri der zusammen mit dem Karosserieschneider Sergio Scaglietti das Fahrzeug fertig entwickelte. Der neue GTO wurde im Februar 1962 mit einer phänomenal schön gewordenen Karosserie der Weltpresse in Maranello vorgestellt.
Sein erster Renneinsatz war 1962 beim 12 Stunden Rennen von Sebring/USA bei dem das Fahrerduo Phil Hill und Olivier Gendebien gleich mit einem Sieg in der GT-Klasse und als Gesamtzweiter des gesamten Teilnehmerfeldes aufwarten konnten. Fortan ging es nur noch aufwärts; 1962, 1963 und 1964 konnte sich Ferrari mit dem GTO die Markenweltmeisterschaft sichern.
Insgesamt wurden 39 GTO-Fahrzeuge gebaut, davon 3 Exemplare mit einem Vierliter-Motor.

Wir haben für unsere Neuauflage noch einmal recherchiert und wollen neben weiteren, bisher nicht umgesetzten Varianten mit Linkssteuerung erstmals auch hoch attraktive Varianten mit Rechtssteuerung anbieten und haben nach Bestätigung dieser Idee sofort mit der Recherche nach geeigneten Vorbildfahrzeugen mit Rechtssteuerung begonnen. Diese Entscheidung bedeutet auch, einige, für die RHD-Version spezifischen Teile neu zu entwickeln und neue Werkzeuge zu bauen.

M-247 CMC FERRARI GTO
STIRLING MOSS TEAM/ IRELAND, SIEGER GOODWOOD 1962, #3505 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

In den auffälligen Laystall-Farben (Hellgrün) lackiert, war dies der erste 250 GTO mit Rechtslenkung.
Ursprünglich sollte Stirling Moss den Wagen mit dem UDT-Laystall-Team fahren, doch nach seinem Unfall und Karriereende in Goodwood errang stattdessen Innes Ireland am 18. August 1962 mit der Startnummer 15 den Gesamtsieg in der Tourist Trophy in Goodwood. M-247 stellt genau dieses Fahrzeug dar. Irland war im noch Nachhinein verzückt: „Wir haben das Auto in Maranello abgeholt, sind damit direkt nach Goodwood gefahren und sind gleich nach kurzem Kerzen- und Reifenwechsel zu einem einstündigen Test auf der Strecke gestartet.“

Chassis 3506 wurde erfolgreich von verschiedenen berühmten Fahrern gefahren, darunter Willy Mairesse (Le Mans Trial), Masten Gregory (Silverstone), Innes Ireland (Le Mans, Brands Hatch, Goodwood) und Gunther Philipp, ein österreichischer Besitzer und Rennfahrer, der hatte Fahrgestell 3505GT neu lackiert und das Auto triumphal beim Vienne GP, Österreich GP, und Preis von Wien, GT-Rennen eingesetzt. Im Jahr 2012 wurde das Auto vom derzeitigen Verwalter für angebliche 35 Millionen Dollar erworben, was zu dieser Zeit das höchste Gebot war, das jemals für ein Auto bezahlt wurde.

M-248 CMC FERRARI GTO
DAVID PIPER, SILVERSTONE 1962, #4491 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2000
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Chassis 4491GT wurde 1963 neu an David Piper, einen britischen Rennfahrer, verkauft und in dem leuchtenden BP-Renngrün lackiert. Piper fuhr das Auto mit beachtlichem Erfolg auf vielen Rennstrecken wie Mallory Park, Silverstone, Brands Hatch, Daytona und Monza etc.. Im Winter 1963/64 ließ er # 4491 mit einer verkürzten Windschutzscheibe und einem neu geformten Dach modifizieren.
Das Auto wechselte später mehrmals den Besitzer, bis sein derzeitiger italienischer Besitzer es 1981 in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzen ließ und Pipers Modifikationen entfernt wurden.

Das von CMC vorgestellte Fahrzeug wurde am 20. Juli 1963 in Silverstone gefahren und belegte den 2. OA- und den 2. Platz in der GT-Klasse. Weitere Erfolge sind der 4. OA in Monza und der 1. OA in Kyalami, um nur einige zu nennen.

M-249 CMC FERRARI GTO
SURTEES/ PARKS MONTLHERY 1962, #3647 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2000
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Das im Juni 1962 fertiggestellte Chassis 3647GT sollte ursprünglich an das Bowmaker-Rennteam von Col. Ronnie Hoare in England gehen. John Surtees fuhr damit sehr erfolgreich, bis er im August in Goodwood einen schweren Unfall erlitt. Nach dem Wiederaufbau wurde das Auto an einen in Frankreich ansässigen Prinzen Zourab Tchkotoua aus Russland verkauft, der es zu besonderen Veranstaltungen einsetzte, aber 1963, fast auf den Tag genau ein Jahr später, einen weiteren schweren Unfall in Goodwood hatte. Nach dem zweiten Umbau wurde Chassis 3647GT bei kleineren Veranstaltungen in Italien gefahren, ehe der Wagen in die Vereinigten Staaten verkauft wurde.
Das von CMC vorgestellte Auto wurde von John Surtees/Mike Parks mit der Startnummer #11 zu einem 2. OA- und 2. IC-Finish bei 1000 km Paris, Montlhery am 21. Oktober 1962 gefahren.

M-250 CMC FERRARI GTO
DAVID PIPER, TOUR DE FRANCE 1962, #3767 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Chassis 3767GT, das in BP-Renngrün lackiert ist, gehörte ursprünglich David Piper einem Formel 1- und Formel 2-Rennfahrer. Als er keine Lust mehr auf Monoposti hatte, entschied er sich 1962, mit dem 250 GTO in die Sportwagenklasse einzusteigen. Ende des Jahres erzielte er Gesamtsiege bei den 9 Stunden von Kyalami und dem Großen Preis von Angolan. Zu Beginn der folgenden Saison wurde das Auto in die Vereinigten Staaten verkauft, obwohl Piper gelegentlich weiterhin mit dem neuen Besitzer Ed Cantrell zusammen fuhr. Nach der Nassau Speed Week 1964 nahm das Fahrzeug nicht mehr am zeitgenössischen Rennsport teil und wurde 1974 vom jetzigen Besitzer erworben. In den letzten Jahren war es regelmäßig beim Goodwood Revival dabei.
CMC repliziert diesen 250 GTO mit einer unverwechselbaren BP-Lackierung. So sah Chassis 3767GT aus, als David Piper und Dan Margulies damit am 15. September 1962 mit der Startnummer #153 auf einen 4. Gesamtrang bei der Tour de France fuhren.

M-251 CMC FERRARI GTO
GRAHAM HILL, TOURIST TROPHY GOODWOOD 1962, #3729 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Chassis 3729GT wurde 1962 an den großen britischen Rennstallbesitzer John Coombs mit einer Bianco-Lackierung (weiß) ausgeliefert und von den prominentesten Fahrern in den Saisons 1962 und 1963 pilotiert wie Roy Salvadori, Graham Hill, Mike Parkes, Mike McDowell, Mike Salmon, Jack Sears und Richie Ginther. Coombs setzte das Auto auch auf weltbekannten Rennstrecken wie Brands Hatch, Goodwood, Silverstone, Mallory Park, Snetterton und anderen ein. Dann wurde der Wagen kurz vom neuen Besitzer Viscount Portman gefahren, ehe das Fahrzeug dann nicht mehr für den zeitgenössischen Rennsport eingesetzt wurde. Unter den nachfolgenden Besitzern war sein ursprünglicher Fahrer Jack Sears, der # 3729 von 1970 bis zum Verkauf an den derzeitigen amerikanischen Besitzer behielt.
Zu den Preisen, die mit Chassis 3729GT errungen wurden, gehören mehrere zweite Gesamtplätze sowie Klassensiege auf dem ersten und zweiten Platz. M-251 entspricht Chassis 3729GT in der Spezifikation, mit der Graham Hill am 18. August 1962 mit der Startnummer #10 einen 2. Gesamt- und 2. GT-Platz in Goodwood erzielte.

M-252 CMC FERRARI GTO
NORINDER/ TROIBERG, TARGA FLORIO 1964, #3445 (LHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 657

Der italienische Privatrennfahrer Sergio Bettoja war der erste Besitzer dieses 250 GTO. Er debütierte damit im Juni 1962 beim Parma-Poggio-Bergrennen und verkaufte das Auto dann an Graf Volpi, der es sodann in Le Mans einsetzte. Im April 1963 wurde Fahrgestell 3445GT an Ulf Norinder verkauft, der es in den schwedischen Rennsportfarben (Blau mit gelbem Mittelstreifen) lackieren ließ und mit einigem Erfolg bis weit in die Saison 1964 bei der Targa Florio, 2000 km Daytona, 500 km, Spa und Monza einsetzte. Ab 1965 hatte der Wagen mehrere Besitzer bis 2012, als #3445GT bei Ferrari Classiche umfassend restauriert wurde.
Das von CMC präsentierte Fahrzeug war #3445GT, mit dem Norinder und Troiberg mit der Startnummer #112 einen 9. Gesamtrang und 2. Platz in der Klasse bei der Targa Florio 1964 erzielten.

M-253 CMC FERRARI GTO
NICK MASON/ BEURLYS/ ELDE, FRANKREICH 1962, #3757 (LHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 657

Chassis Nr. 3757GT wurde im Juni 1962 an Jaques Swaters von Ecurie Francorchamps geliefert. In den Jahren 1962 und 1963 nahm es an großen Rennen wie dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans, dem GP Solitude, der Tour de France, Montlhery, Zandvoort, Zolder und dem GP von Angola teil, wo unter anderem insgesamt 10 erste Plätze (OA, IC, GT) erzielt wurden. 1964 kaufte Peter Clarke den Wagen und startete damit bei den 1000 km Nürburgring (27. OA), in Spa, Oulton Park, Silverstone, Zandvoort, Snetterton (1. IC), Goodwood, bei den 2000 km Daytona (7. OA) und in Sebring. Dies ist das zweite Auto mit aufgenietetem Spoiler und hochgesetzten Rückleuchten. Nach 3 schweren Unfällen wurde es 1969 nach den Spezifikationen für eine Le-Mans-Teilnahme im Juni 1962 restauriert und befindet sich seitdem in den Händen von Nick Mason, dem berühmten Drummer von Pink Floyd.
M-253 zeigt Chassis 3757 wie „Beurlys“ und „Elde“ mit der Startnummer #22 zu einem 3. Gesamtplatz und 2. Platz in der GT-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans 1962 fuhren.

M-254 CMC FERRARI GTO
LUIGI CHINETTI, N.A.R.T., RODRIGUEZ/RODRIGUEZ 1000 KM PARIS 1962
#3987 (LHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 657

Das von Luigi Chinettis nordamerikanischem Rennteam (N.A.R.T) eingesetzte Chassis 3987GT mit der Startnummer #1 errang bei seinem 1000-km-Debüt in Paris am 21. Oktober 1962 mit Pedro und Ricardo Rodriguez am Steuer den Gesamtsieg. Es wurde bald an das Mecom Racing Team verkauft, das es mit beachtlichem Erfolg und bekannten Fahrern wie Roger Penske, Augie Pabst und Richie Ginther einsetzte. Nach mehreren Besitzerwechseln in den 1970er und 1980er Jahren wurde der Wagen 1985 vom jetzigen Besitzer erworben.
CMC zeigt # 3987GT in der Spezifikation des ersten Siegs.

M-255 CMC FERRARI GTO
MONTEREY HISTORICAL RACES (LAGUNA SECA) 2004, #4219 (LHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2200
MAßSTAB 1:18
UPE € 657

Chassis 4219GT wurde erstmals an die Amerikanerin Mamie Spears Reynolds verkauft, Tochter von Senator Robert Reynolds und Erbin des Tabakvermögens von Reynolds. Sie setzte das Auto für Pedro Rodriguez im Daytona Continental Rennen 1963 ein, das der junge Mexikaner mit der Startnummer #18 prompt gewann. Im Mai 1963 wurde das Auto an Beverly Spencer verkauft, die es kurzzeitig mit einigen Erfolgen in Laguna Seca, Monterey, Pacific Raceway und Candlestick Raceway einsetzte. Nach Rückzug aus dem zeitgenössischen Rennsport im Jahr 1964 wurde Chassis 4219GT von George C. Dyer Sr. gekauft, der es dunkelblau lackieren ließ. Er fuhr den Wagen im Alltagseinsatz. Obwohl der Wagen 1993 erneut den Besitzer wechselte, behielt er seine schöne blaue Lackierung bei und bleibt einer der originalsten 250 GTOs überhaupt.

CMC präsentiert das Fahrzeug so, wie es bei den Monterey Historical Races, Laguna Seca, mit der Startnummer #18 im Jahr 2004 angetreten ist.

M-256 CMC FERRARI GTO
RON FRY, 1963-1964, #3869 (RHD)
LIMITIERTE AUFLAGE 2000
MAßSTAB 1:18
UPE € 694

Ursprünglich wurde das Fahrzeug an Col. Ronnie Hoare’s Maranello Concessionaires ausgeliefert, die diesen 250 GTO mit Rechtslenkung auf der London Motor Show 1962 ausstellten. Chassis 3869GT wurde schließlich 1963 von Gentleman-Driver Ron Fry gekauft. Er setzte das Auto 1963 und 1964 sehr erfolgreich bei lokalen Veranstaltungen ein. Der nachfolgende Besitzer fuhr mit dem Auto weiter Rennen, wenn auch nur für kurze Zeit. Chassis 3869GT wurde am Ende der Saison 1965 aus dem Rennsport zurückgezogen. Seitdem hatte der Wagen nur drei Besitzer und ist nur sehr selten in der Öffentlichkeit zu sehen.

Neue Modelle 2023, Maßstab 1:12

CMC Alfa Romeo 8C 2900 B Speciale Touring Coupé, 1938

C-009 CMC ALFA ROMEO 8C 2900 B SPECIALE TOURING COUPÉ
LIMITIERT 300
MAßSTAB 1:12
UPE € 4.715

Dieses Modell in Kupfer ist eine Premium-Ergänzung der Kollektion von CMC. Für Kupfermodelle hat CMC schon immer eine besondere Schwäche.

Mit dem Horch (C-010) entwickelte CMC das erste Modell aus diesem Material. Noch ohne wirkliche Erfahrung in diesem Maßstab und mit diesem Material war die Herstellung technologisch noch nicht ausgereift und zeitaufwendig. Dennoch wollten wir nie auf Großmodelle verzichten, da wir uns mit unserem Know How bei diesen besonders gut beweisen können und diese dem Markt als Krönung unseres Schaffens anbieten wollen. Kupfer und Kupferbleche werden ja sonst üblicherweise auch nicht in der Modellautoherstellung eingesetzt, auch hier sind wir so einzigartig wie es unser Slogan beschreibt.

Täglich forschen und probieren wir weiter, Erkenntnisse daraus fließen in neue Modelle in Kupfer im Maßstab 1:12 ein, wie jetzt beim Alfa Romeo.

Auch beim Modell des 8C 2900 B Speciale (Artikelnummer C-009) streben wir seit Jahren danach, Produktionsmethoden und Verarbeitung immer weiter zu optimieren. Nicht immer konnten wir uns in den letzten Jahren so um diese Modelle kümmern, wie wir es eigentlich wollten, im Hintergrund wurde viel Gehirnschmalz investiert, viel ausprobiert und viele Versuche durchgeführt. Fortschritte entstehen oft langsam. Nun aber glauben wir, auf dem richtigen Weg zu sein.

In diesem Jahr wollen wir nun das lange erwartete Modell, für das wir hart gearbeitet haben, zur Serienreife bringen und endlich anbieten können. Schließlich warten Sie darauf.

Das Originalfahrzeug ist so einzigartig wie das Modell. Die Sonderkarosserie wurde 1938 speziell für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans aufgebaut. Dazu erhielt der Alfa Romeo einen aerodynamisch geformten, geschlossenen Berlinetta-Aufbau in Aluminium-Leichtbauweise des vom Karosseriebauer Touring patentierten Superleggera-Prinzips.

Ein leistungsgesteigerter Achtzylinder-Reihenmotor mit 220 PS und spezifische Ausstattungen für Langstreckenrennen komplettierten diese Individualanfertigung. Ein Reifenschaden nach zwischenzeitlicher Führung beim Rennen machte die berechtigte Hoffnung auf einen Sieg allerdings zunichte.

Nach einigen Besitzerwechseln hat das ikonische Renn-Coupé heute seinen Platz im Museo Storico Alfa Romeo, dem Werksmuseum in Arese. Dort wurde es in den Originalzustand zurückversetzt und erhielt wieder seine typische dunkelrote Lackierung.

Europe

CMC GmbH & Co. KG Classic Model Cars

Stuttgarter Str. 106

D 70736 Fellbach, Germany

Tel +49 711 44 00 799-0

info@cmc-modelcars.de

www.cmc-modelcars.de

USA

CMC Classic Models Cars (USA)

1225 Jefferson Road, Suite 15A

Rochester, NY 14623, USA

Tel +1-585-292-7280

usacmc@msn.com

www.cmcmodelcarsusa.com

Asia

CMC Classic Model Car (HK), Ltd.

Flat D, 8/F, Deerhill Bay

4699 Tai Po Road, Tai Po, NT Hong Kong

Tel 852-2186-9021

Kenny@cmc-modelcars.com

www.cmc-modelcars.com

China

CMC Classic Model Cars (Shenzhen), Ltd.

1 Hongling Er Road, Pingdi Town

Longgang District, Shenzhen, China 518117

Tel +86-755-2869-4440

21@cmccom.cn

www.cmc-modelcars.cn

Für weitere Fragen stehen unsere Zentrale in Fellbach und unsere Niederlassungen weltweit gerne zur Verfügung.

CMC GmbH & Co. KG (Germany)

Classic Model Cars

Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach

Tel.: +49 711 4 40 07 99-0

Email: info@cmc-modelcars.de

CMC Classic Model Cars (USA)

1225 Jefferson Road · Suite 15A

Rochester, New York 14623 · USA

Phone: +1-585-292-7280

Email: usacmc@msn.com

www.cmcmodelcarsusa.com

usacmc@msn.com

CMC Classic Model Car (HK) Ltd.

Flat D, 8/F, Tower 5, Deerhill Bay,

4699 Tai Po Kau Road

Tai Po, N.T. Hong Kong.

Email: Kenny@cmc-modelcars.com

www.cmc-modelcars.com

Rechtliche Hinweise

Partiell sind für bestimmte Abbildungen die Copyright-Rechte nur zeitweise für CMC und deren Werbematerialien erteilt worden. Eine Verwendung über den Zeitrahmen hinaus, kann als Verletzung solcher Copyright-Rechte gerichtliche Folgen haben. Alle zitierten Warenzeichen, Produktnamen, Firmennamen und Logos sind das Alleineigentum der jeweiligen Besitzer. Teilweise zeigen die gezeigten Bilder Prototypen, an denen wir uns Änderungen vorbehalten. Alle angegebenen Liefertermine sind unverbindlich. Preisangaben sind freibleibend.

Bilder dienen ausschließlich illustrativen Zwecken und stellen keine zugesicherten Produkteigenschaften dar. Bilder können dem Urheberschutz unterliegen. Sofern Sie der Meinung sind, Urheberrechte an einem oder mehreren der verwendeten Bilder zu besitzen, bitten wir um Information zur gütlichen Einigung.

Die Verwendung von Herstellernamen, Symbolen, Typenbezeichnungen und/oder Beschreibungen dient ausschließlich zu Referenzzwecken. Es bedeutet nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Hersteller ist.

Die Verwendung von Rennteam- und / oder Fahrernamen, Symbolen, Startnummern und / oder Beschreibungen dient ausschließlich Referenzzwecken. Sofern nicht anders angegeben, bedeutet dies nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Rennteams / Fahrer ist oder von einem dieser Teams unterstützt wird.