

SPARK 1:43
Dieser Spyder
steckt voller
Geheimnisse



NOREV 1:18
Volvos Shooting-Star:
Kombi-Coupé für
Schneewittchen



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

caramini

Caramini

F A S Z I N A T I O N M O D E L L A U T O S

April/Mai
4-5/2023



Große Spoiler, hohe Beine, dicke Backen

80er Jahre pur!



Kyosho 1:18

**Geniestreich:
Der Urraco
wird 50**



MAXICHAMPS 1:43
Das freut die Boxer-Fraktion



WIKING LANDTECHNIK 1:32
Komplettangebote für die Modell-Landstraße



PCX 87: FREIZEITMOBILE
Jeep CJ-7 und Talbot Rancho

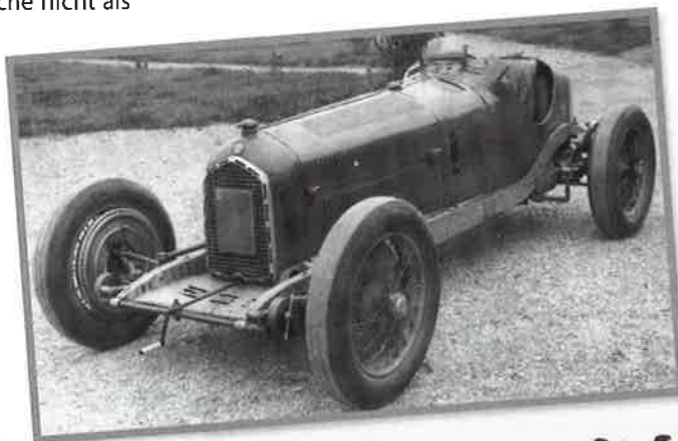
Das rasanteste Puzzle

Mit dem Alfa P3 stellt CMC einen neuen Rekord auf: ein funktionales Modellauto aus 1805 Teilen, ein wahres Puzzle in 1:18. Zum Glück ist fertig montiert, was da auf die Sammler zurollt. Der rote Monoposto ist in acht Rennversionen, einem Nuvolari-Set und einem Schnittmodell angekündigt. Vor dem Auslieferstart war Zeit für eine Trainingsrunde.

Es waren zwei Namen, die im Motorsport der dreißiger Jahre für Furore sorgten: Rudolf Caracciola und Alfa Romeo. Wer hätte in den späten 1920ern diese beiden Namen in einem Atemzug genannt? Rudolf Caracciola, das war der Star im Stall von Mercedes-Benz. Sein Gewinn der Mille Miglia 1931 am Steuer eines SSKL galt als großer Triumph. Seit Caracciolas Sieg bei der Eröffnung des Nürburgrings 1927 hatte die Stuttgarter Marke mit den Kompressor-Sportwagen der Typen S, SS, SSK und SSKL das Renngeschehen in Europa dominiert. Doch als sich die Schwaben aus wirtschaftlichen Gründen entschieden, vorerst einmal auf den Motorsport zu verzichten, traf der deutsche Rennfahrer die Entscheidung, das Angebot von Giovannini, Chef des italienischen Alfa Rennteams, anzunehmen. Zwar lag es finanziell deutlich unter dem Salär von Mercedes-Benz, es gab nur ein schmales Fixgehalt, sowie die Erstattung aller Start- und die Hälfte aller Preisgelder. Außerdem fuhr der Deutsche nicht als Mitglied der Alfa Equipe.

Aber Caracciola nahm das Angebot an. Allerdings gab es eine Klausel im Vertrag, die ihm die Rückkehr zu Mercedes ermöglichte, sobald die Marke mit dem Stern wieder Rennen fahren wollte.

Schon 1932 ging Caracciola bei der Mille Miglia mit einem 8C 2300 MM an den Start, inmitten einer Horde von weiteren 8C 2300 MM; an seiner Seite saß der Italiener Bonini, dem die Strecke bestens vertraut war. Der Deutsche galt als einer der Favoriten, hatte er doch im Vorjahr die Mille mit einem Weißen Elefanten, einem Mercedes SSKL, sicher gewonnen. „Carratsch“ lag lange Zeit in Führung, musste aber kurz nach dem Wendepunkt in Rom mit einem Rahmenbruch das Handtuch werfen. Danach fuhr er noch einige Rennen auf dem Alfa Typ Monza und errang sich auch die Achtung seiner Teamkollegen, als er beim GP von Monaco, an zweiter Stelle liegend, Nuvolari, ebenfalls in einem Monza sitzend, leicht hätte überholen können. Er tat es aber nicht – der Italiener rechnete es ihm hoch an.



Der Monoposto Alfa P3 wurde von 1932 bis 1935 eingesetzt. In der letzten Ausbaustufe leistete der auf 3,8 Liter aufgebohrte Reihen-Achtzylinder, von zwei Roots-Gebläsen unterstützt, satte 330 PS.

Fotos: Archiv Stellantis/Alfa Romeo (2)

Hautnahes Rennerlebnis in den Dreißigern: Mit bis zu 275 km/h preschten die Alfa P3 dicht am begeistertsten Publikum vorbei.



1932, beim GP von Italien und ausgetragen in Monza, kam der neue Monoposto P3, auch Typ B genannt, zu seinem ersten Auftritt. Das Auto, von Vittorio Jano konstruiert, basierte auf dem Tipo P2, der Motor allerdings war ein komplett neu gebauter Achtzylinder, der aus jeweils zwei Blöcken mit angegossenen Zylinderköpfen bestand. Zunächst betrug der Hubraum 2,6 Liter, wuchs aber im Laufe der Jahre bis 1935 auf 3,8 Liter an. Zwei Roots-Kompressoren unterstützten den Reihen-Achtzylinder bei seiner Atmung, anfangs standen 215 PS zur Verfügung, am Ende 330 PS, ausreichend

für eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h. Die technisch größte Veränderung im Vergleich zum Vormodell betraf den Antriebsstrang, der nun über eine zweigeteilte Kardanwelle jeweils ein Hinterrad antrieb, das Differential war direkt ans Getriebe angeflanscht. Im Endeffekt war der P3 einer der erfolgreichsten F1-Wagen seiner Zeit, allerdings einer schnelllebigen Zeit im Motorsport. Schon zwei Jahre später, ab etwa 1934, geriet der Alfa P3 gegen die kompletten Neuentwicklungen von Mercedes-Benz und Auto Union, die mit Zwölf- und Sechszylinder-Motoren sowie aero-

dynamisch weit überlegenen Karosserien antraten, stark ins Hintertreffen.

Also machte sich Alfa wieder an die Arbeit, baute 1935 den P3 komplett um und spendierte ihm statt der Starrachsen eine Einzelradaufhängung plus hydraulischen Stoßdämpfern an der Vorderachse, die Hinterachse wurde mit einer Cantilever-Federung ausgerüstet, sowie ein neues, verbessertes Getriebe eingebaut. Zwei Fahrzeuge wurden auf einen Hubraum von 3,8 Liter aufgebohrt und nun leistete diese Ausbaustufe satte 330 PS. Erwähnenswert ist auch der Sieg beim GP auf der Berliner Avus 1934, den der gebürtige Algerier Guy Moll in einem P3 gewann. Moll war ein ähnliches Talent wie Bernd Rosemeyer, verstarb aber kurze Zeit später, als er bei der Coppa Acerbo tödlich verunglückte. Den letzten großen Erfolg mit einem P3 gelang dem italienischen Team Pintacuda/Della Stufa bei der Mille Miglia 1935 mit einem zum Zweisitzer umgebauten Auto.

Aber Caracciola fuhr nicht nur Formel-1-Rennen, er war ebenfalls ein absolutes Ass auf Bergstrecken. So gewann er 1932 den



Ein legendäres Vorbild hat dieses Modell: Mit der Startnummer 95 trat Rudolf Caracciola 1932 im Alfa P3 beim Schweizer Klausenrennen an – und gewann.



Die Vorderachsaufhängung mit Blattfedern und Trommelbremsen besteht aus vielen einzelnen Metallteilen.

Der abgenommene Teil der Bodenplatte gibt die Sicht frei auf das Getriebe mit angeflanschem Differential.

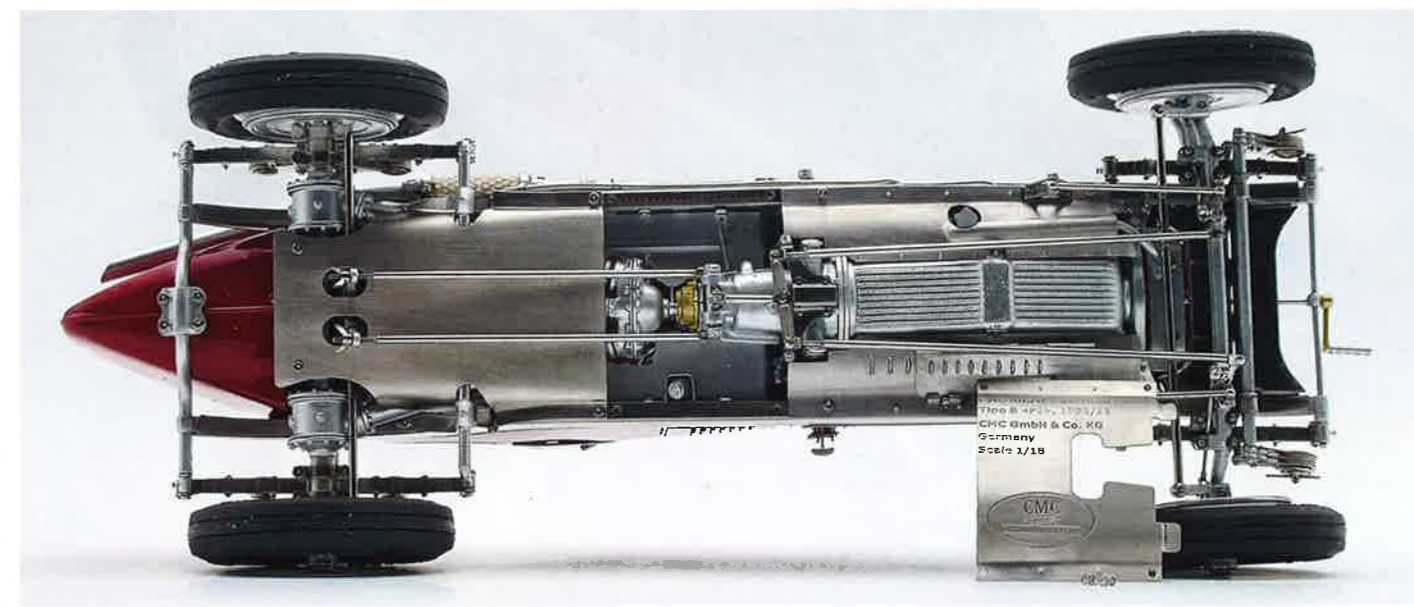


Foto: Archiv Caramini



Louis Chiron, Sieger beim Coupe du Grand Prix de l'ACF, 1934, auf einem Alfa P3.

Tazio Nuvolari siegte 1933 bei der Mille Miglia auf seinem Alfa P3.

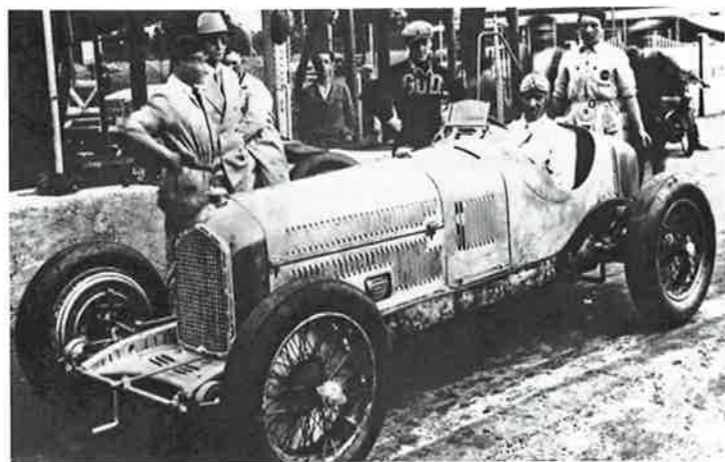


Foto: Archiv Caramini

Titel in der Europäischen Bergmeisterschaft für Rennwagen mit einem Alfa Romeo P3. Im Rahmen der Bergmeisterschaft wurden so schwierig zu fahrende Rennen wie Shelsley Walsh in Großbritannien oder das schweizerische Klausenrennen, dem „Großen Bergpreis der Schweiz“, ausgetragen. 1922 erstmals gestartet, kam dieses Rennen sehr schnell in den Ruf, an Mensch und Auto die höchsten Ansprüche zu stellen. Wer das Klausenrennen gewann, wurde auch auf jeder anderen Bergrennstrecke als potenzieller Sieger gehandelt. Caracciola, der Regenmeister, siegte hier 1932 mit dem Alfa Romeo P3, #95, und stellt damit heute eines der ruhmreichsten Vorbilder für die CMC-Neuheit des Alfa P3.

Solche Ehre verpflichtet. Siege wird das CMC-Modell nicht erringen, auch Emotionen beim Fahren kann der Alfa P3 nicht wecken. Aber Emotionen beim Anbli-

cken und in die Hände nehmen. Technik, dem Original nachempfunden, 18-fach verkleinert, zum Schauen, Fühlen und Begreifen – im doppelten Sinne. Denn die robuste Bauweise der Modelle erlaubt es nicht nur, einen filigranen Rennwagen wie den roten Alfa P3 anzufassen, sondern auch seine Technik zu verstehen. 1805 Teile vereint dieses Modell, ein wahres Puzzle, das die Konstrukteure von CMC da aus dem Rennwagen der frühen 30er Jahre gemacht haben. Aus so vielen Einzelteilen wurde nie zuvor ein CMC-Modell zusammengefügt, und 85 Prozent der Teile bestehen aus Metall. Alles ist eingekleidet in eine rote, schöne Metallkarosserie, die zunächst viele dieser Kleinteile verdeckt. Da reicht das Aufklappen der mit Edelstahlhaken verriegel-

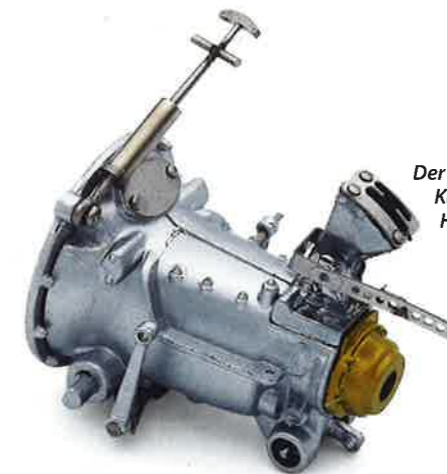
Aus so vielen Einzelteilen wurde nie zuvor ein CMC-Modell zusammengefügt, 85 Prozent bestehen aus Metall.

ten Motorhaube nicht, obwohl der in zwei Blöcke geteilte Achtzylinder-Reihenmotor voller erkennbarer Details steckt. Allein 85 miniaturisierte Edelstahlschrauben haben die Modellbauer von Hand einzudrehen. Ein Grund, weshalb CMC auch ein Schnittmodell anbietet, das sich im Nu schon abverkauft hat – zumindest ab Werk. Stolz will CMC am Alfa P3 aufzeigen, was man aus mittlerweile 28 Jahren Modellbauerfahrung zu leisten imstande ist.

Dass der Motor mit allen Nebenaggregaten, Leitungen und Kabeln komplett nachgebildet ist, wird nicht anders erwartet. Von Hand eingespeichte Räder und ein Fahrersitz mit Lederbezug, auch das wird nicht anders erwartet. Aber bei den Technik-Kapiteln Fahrwerk, Antrieb und

Bremsen erwarten den Sammler dann mechanische Kleinode, die nicht nur schön anzusehen sind, sondern auch die Technik des von Vittorio Janos ersonnenen Originals darstellen. Damit der Fahrersitz auch beim CMC-Modell korrekt auf dem Fahrzeugboden montiert werden kann, gabeln sich ab dem Differenzial die Antriebswellen V-förmig. Zwischen diesen Wellen saß der Fahrer. Eine Konstruktion, die dem Alfa P3 einen tiefen Schwerpunkt verlieh – etwas, dem im Maßstab 1:18 nicht die große Bedeutung zukommt, weil das Modell nicht durch die Kurven prescht. Aber wenn es im Stand zeigen darf, wozu mit halb-elliptischen Blattfedern (aus Edelstahl) ausgerüstete Radaufhängungen und einstellbare Reibungsdämpfer imstande sind, dann tut es das auch. Und am Schnittmodell M-257 ist das auch von innen zu sehen.

Gelochte Scheibenbremsen kannte der P3 bei aller Genialität seines Konstrukteurs noch nicht. Er verzögerte mit großen Trommelbremsen an allen Rädern, und das Bremsgestänge bot CMC abermals eine Möglichkeit, präzise gefertigte Edelstahlteile funktional zusammenzufügen. Schrauber in der Boxengasse können per Flügelmuttern die Bremsen justieren. Feinmechanik, die sich an allen Modellen betrachten lässt, denn CMC gestaltete den Unterboden abnehmbar. Höchste Präzision, mit denen



Der Getriebekblock mit obenliegender Kulissee für den Schalthebel – alles in Handarbeit montiert.



Radaufhängung: An diesem Bauteil mit halb-elliptischen Blattfedern (aus Edelstahl) und einstellbaren Reibungsdämpfern werden die Speichenräder befestigt.

Eingebauter Reihen-Achtzylinder in zwei Blöcken, elektrisch bereits voll verkabelt.



CMC an eine geniale Rennwagenkonstruktion erinnert, und an große Ereignisse im Automobilsport – nicht nur mit Rudolf Caracciola, sondern auch an Piloten wie Chiron, Fagioli – und natürlich Nuvolari.

Insgesamt sieben verschiedene Rennversionen sind im Maßstab 1:18 angekündigt:

- **M-219** Alfa Romeo, Italian GP 1932, #8, Nuvolari, UVP 603 €
- **M-220** Alfa Romeo, German GP 1932, #2, Caracciola, 1000 Stück, UVP 620 €
- **M-221** Alfa Romeo, Monza GP 1932, #6, Caracciola, 1000 Stück, UVP 620 €
- **M-224** Alfa Romeo, Klausenrennen 1932, #95, Caracciola, 1000 Stück, UVP 620 €
- **M-226** Scuderia Ferrari, Italian GP 1933, #12, Fagioli, 1000 Stück, Ab Werk ausverkauft
- **M-227** Scuderia Ferrari, Marseille GP 1933, #42, Chiron, 1000 Stück, UVP 620 €
- **M-228** Scuderia Ferrari, Comminges GP 1933, #40, Fagioli, 1000 Stück, UVP 620 €
- **M-229** Tazio Nuvolari Memorial Set, 300 Stück, Ab Werk ausverkauft
- **M-257** Alfa-Romeo P3 Schnittmodell (werkseitig ausverkauft). Alle Modellvarianten sind limitiert. *W.Rüppel/H.J. Gilbert*



Blattfedereinheit, von Hand eingespeichte Räder, Achtzylinder-Reihenmotor in zwei Blöcken und die Bremsanlage mit Gestänge – in jedem dieser Bauteile stecken viele Einzelteile, allein am Motorblock sind es 85 Edelstahlschrauben.



Beim GP von Italien 1932 raste der Alfa P3 #8 mit Tazio Giorgio Nuvolari am Volant als erster über die Ziellinie.