TOUR DE FRANCE 1:43
Die Geschichte eines alten Autorennens

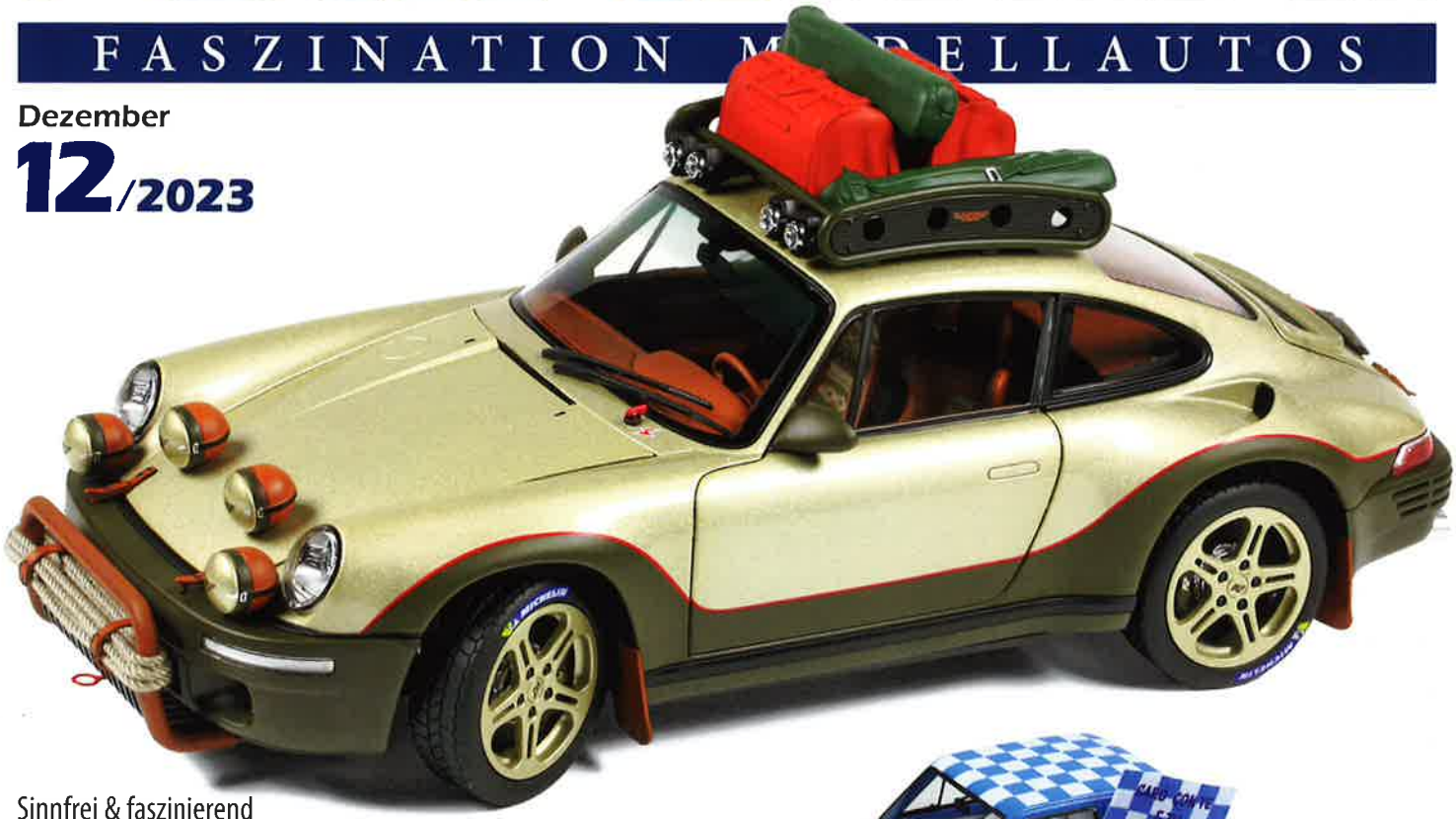
WIKING LIFE
Der steinige Weg zu den 1:87-Modellen

7,50 € (D) · 9,70 CHF · 8,70 € (A+L)
www.caramini.de

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Dezember
12/2023



Sinnfrei & faszinierend

Spaß-Mobile

Giulietta Sprint

Serienautos bei der Mille

NOREV – MERCEDES 230 SL 1:18
Die offene Pagode mit neuer Karosserie

BREKINA – FEUERWEHR 1:87
MAN-Löschtanker fährt der Drehleiter voraus

AUTOART – CORVETTE 1:18
Die Stärkste der Generation Sieben

Mehr Show als Rennen, aber ein solches Starterfeld an 250 GTO weckt einfach Emotionen. Und beschert Modellherstellern wie CMC Vorbilder für attraktive Rennvarianten.
Foto: Ferrari Media

Drei magische Buchstaben

Jeder Auto-Lover weltweit bekommt glänzende Augen, bekommt feuchte Hände und wird ganz unruhig bei diesen drei Buchstaben: nicht GTE, nicht GTI, sondern GTO lauten sie. Dahinter verbirgt sich eine automobile Legende aus Italien, geboren in Maranello. Der Ferrari 250 GTO weckt Emotionen – und das nicht zu knapp. Das richtige Original für die Konstrukteure von CMC, die nicht zum ersten Mal einen 250 GTO vorstellen. Es sind Modell-Legenden, die aus über 1800 Teilen entstehen. Wir betrachten die Miniaturen zur Tour de France und ein Show-Exemplar des Monterey Historic Race von 2004.

Legenden fallen nicht vom Himmel. Auch sie haben Vorfahren, solche mit guten Genen. Und der Ferrari GTO hat davon reichlich. Sein Stammbaum wurzelt im Jahre 1952. Damals konstruierte der italienische Ingenieur Gioacchini Colombo einen neuen Motor für einen Rennsportwagen, einen Zwölfzylinder in V-Form. Sitte und Brauch des Patriarchen in Maranello war es schon zu damaligen Zeiten, für das Namensschild den Hubraum eines jeden einzelnen Zylinders anzugeben. Bei diesem neuen Motor errechnete Colombo einen Hubraum von 2993 cm³, aber der Commendatore hatte seinen großzügigen Tag, er bezeichnete ganz einfach das Auto als Dreiliter und machte sich damit das Rechnen leicht. Das Einzelstück hieß somit 250 Sport und das kann sich mit Fug und Recht als Ahnherr einer blühenden, in der automobilen Welt aufsehenerregenden und äußerst sportlichen Typenfamilie sehen. Die Ziffernfolge 2-5-0 wurde zum Synonym für Wettbewerbsfahrzeuge, die keinen Gegner fürchten mussten und reihenweise Siegespokale für Ferrari einfuhren. In den Cockpits saß die Weltelite der damaligen Fahrer, aber auch finanziell gut betuchte Privatfahrer wie auch Rennteams. Selbst die zivilen Varianten der Baureihe 250 waren ausgesprochen sportlich, wie der GT/Lusso, eingekleidet von Pininfarina, der 250 GT, den es auch als Cabrio gab, oder der 250 SWB, also Short Wheelbase, mit dem schon sehr ernsthaft Motorsport betrieben werden konnte.

Ihre Überlegenheit bescherte den Ferrari 250 GT den Beinamen TdF – für „Tour de France".

Sogar die „profanen" GT stellten sich dem Kräftemessen auf den Pisten, und das keineswegs nur bei kleinen, lokalen Rennen. Bestes Beispiel ist da die Tour de France Automobile, bei diesem Rennen waren ab 1957 die 250 GT so erfolgreich und drückend überlegen, dass sie in den Folgejahren den ehrenden Beinamen „TdF" (für Tour de France) bekamen.

Aber auch an der Weiterentwicklung des Zwölfzylinders wurde gearbeitet, größere Modifikationen brachten den Zwölfzylinder 1958 schon auf eine Leistung von 260 PS. Testweise wurden drei dieser Berlinettas, korrekt Interim-Berlinettas, also mit dem langen Radstand (Long Wheel Base) in Le

Luigi Mosca „Ulisse" und Tullio Sergio Marchese starteten 1965 bei der Targa Florio, kamen aber infolge eines Unfalls nicht ins Ziel.
Foto: McKlein Photography

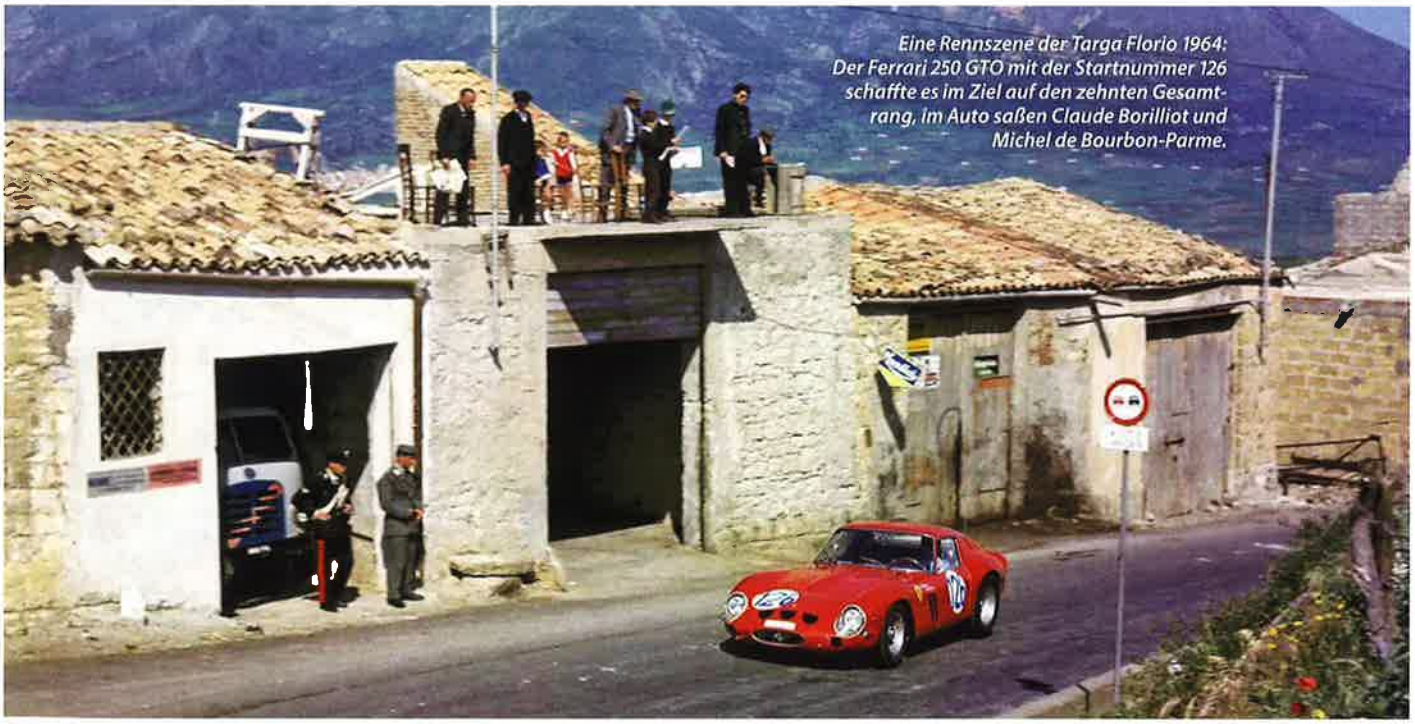
Für die erhaltenen 250 GTO ist es bei historischen Rennveranstaltungen oberstes Gebot, heil ins Ziel zu kommen.
Foto: Ferrari Media

Mans 1959, auch mit Pinifarina-Karosserie ausgestattet, versuchsweise eingesetzt. Angemerkt werden muss, der Entwurf dieser Karosserien stammte zwar von Pininfarina, die Ausführung allerdings übernahm Scaglietti. Gemeldet wurden sie natürlich von drei Privatteams, denn der alte Enzo scheute nichts so sehr wie eine negative Publicity. Er rechnete von Beginn an mit dem Ausfall dieser drei Autos.

Doch sie schlugen ihm in Le Mans ein Schnippchen. Am Ende des 24-stündigen Rennens donnerten dann diese drei Autos als Dritter, Vierter und Sechster über den Zielstrich. Gemeldet war der Gesamtdritte von der Ecurie Francorchamps, dem belgischen Ferrari-Importeur, im Auto saßen „Beurlys"(Jean Blaton) und „Elde (Leon Dernier), auf den vierten Rang fuhren Pilette/Arents, gemeldet vom „NART", dem North American Racing Team. Den sechsten Platz eroberten sich Munaron/Fayen, der auch unter Fayens Namen gemeldet war und dieses Duo sorgte für die Kirsche auf der Schlagsahne des Commendatore, denn sie saßen in einem 250 GT California Spider, das vom NART eingesetzte Auto war eines der ersten mit der SWB-Karosserie.

Weiterentwicklung des SWB

Während 1961 noch Privatteams den zweiten Weltmeister-Titel für Ferrari in trockene Tücher packten, wurde in Maranello schon am Nachfolger gearbeitet. Glasklar, 1962 würde ein sehr schwieriges Jahr für die Hengste werden, denn für dieses Jahr hatte die FIA eine alternative Sportwagen-Weltmeisterschaft installiert, die parallel zur in drei Hubraumklassen ausgetragenen Marken-WM ablaufen sollte. Im Klartext also: Division I bis 1000 cm³ Hubraum, Division II 1001 bis 2000 cm³ und Division III über 2000 cm³. Logisch, dass Maranello mit der Weiterentwicklung des SWB begann, dem Auto, das als Bestes aus der 250-Typologie geeignet erschien. Jetzt war Ferrari bereit, einmal richtig auf den Pisten der Welt zu zeigen, wer die Hosen anhatte. Carlo Chiti, damals Versuchsleiter von Ferrari, erinnert sich: „Einer der Hauptgründe für den Bau des Wagens war der Versuch, den V12-Motor mit Testa-Rossa-Modifikationen zu optimieren." Aber war nicht der Testa-Rossa-Motor bisher zumindest reinen Ferrari-Rennsportwagen vorbehalten? Die Antwort gibt ein Blick zurück in die Historie von Ferrari. Die erste Bezeichnung Testa Rossa tauchte 1955 auf, einem von Aurelio Lampredi konstruierten und gebauten Vierzylinder-Aggregat.



Eine Rennszene der Targa Florio 1964: Der Ferrari 250 GTO mit der Startnummer 126 schaffte es im Ziel auf den zehnten Gesamtrang, im Auto saßen Claude Borilliot und Michel de Bourbon-Parme.

Foto: Ferrari Media

Zeigt her Eure Nasen – bei solch einer Ausstellung lassen sich feine Unterschiede erkennen, denn ein 250 GTO ist nicht wie jeder andere 250 GTO.
Foto: Ferrari Media

Da aber Ferrari schon lange darüber nachgedacht hatte, wie man am Besten zwischen Kunden- und Wettbewerbsmotoren unterscheiden konnte, kam Signore Lampredi auf die Idee, bei den letztgenannten ganz einfach die Ventildeckel rot einzufärben. Kurz darauf verfuhr Ferrari genauso mit den Zwölfzylinder-Motoren. Der bald in aller Welt bekannte Name „Testa Rossa" – Roter-Kopf – war geboren.

Ein anderes Problem war, das Auto zumindest einigermaßen auch straßentauglich zu machen. 1957 hatten die Ferrari-Ingenieure Chiti, Rocchi und Salvarani den damaligen Colombo-V12 im großen Maßstab umgebaut, ihn einer Verjüngungskur unterworfen. Erhalten blieben unverändert Bohrung und Hub, was auch für die beiden einzelnen, obenliegenden Nockenwellen galt. Dazu gab es neue Zylinderköpfe mit je sechs Ansaugkanälen, das Verdichtungsverhältnis wurde auf 9,8:1 kräftig angehoben, zusätzlich wurde die Anordnung der Zündkerzen geändert, sie befanden sich nun an den Außenseiten der Zylinderreihen. Für die korrekte Gemischaufbereitung sorgten sechs Weber Doppelvergaser samt zwei Benzinpumpen von Bendix.

Zur Unterscheidung wurden die Ventildeckel der Wettbewerbsmotoren rot eingefärbt – Testa Rossa.

Das Endergebnis war dann ein Motor, der imponierende 300 bis 304 PS leistete. Dieser GTO war nun ein ausgesprochen drehzahlfestes Auto, denn obwohl das Werk eine Höchstdrehzahl von 8000 U/min. vorgab, drehte das Triebwerk ganz hemmungslos weit in den roten Bereich herein und sehr häufig stand der Schleppzeiger nach einem Rennen bei 8500, 8600 U/min. – und die Motoren waren trotzdem kerngesund. Die Einscheiben-Kupplung kam von Fichtel & Sachs, das Fünfgang-Getriebe war eine hauseigene Ferrari-Konstruktion und die Hinterachse verfügte über ein ZF-Sperrdifferential.

Das Chassis des GTO bestand aus einem Leiterrahmen, der über zwei sehr groß dimensionierte Hauptrohre verfügte, verbunden mit vielen Querstreben, zusätzlich wurden Knotenbleche zur Verstärkung unterhalb der Türen eingesetzt. Ein filigranes Rohrwerk diente zur Aufnahme der Karosserie, der Motor ruhte, gehalten von vier Schrauben, auf den beiden Längsträgern. Die Vorderradaufhängung bestand pro Seite aus zwei geschmiedeten Dreiecksquerlenkern, dazwischen war eine Schraubenfeder angebracht, dazu kam ein Querstabilisator. Die starre Hinterachse war an halbelliptischen Längsblattfedern mit Zwischenlagen aus Gummi aufgehängt, gebändigt wurden sie von Koni Teleskopstoßdämpfern und ein am Differenzialgehäuse angehängtes Watt-Gestänge sorgte für die korrekte Seitenführung der Achse. Die Bremsanlage steuerte Dunlop bei, vier außenliegende Graugussscheiben samt Einkolben-Bremssätteln aus Aluminium oder Grauguss.

Im Heck des GTO war ein 133 Liter fassender, doppelwandiger Alu-Tank verbaut, von Hand vernietet und zusätzlich verlötet. Dieses Meisterstück war eigentlich den reinen Rennsport-Geräten vorbehalten, wurde aber nun im März 1961 probeweise in einer GTO-Variante verbaut.

Seine blau-gelbe Lackierung brachte dem Ferrari die Bezeichnung „Schweden-GTO" ein. Der Wagen mit der Startnummer 112 belegte 1964 bei der Targa Florio den neunten Gesamtrang.
Foto: Ferrari Media

Ein rollendes Versuchslabor

Die Party konnte losgehen. O-Ton Carlo Chiti: „Der Wagen war ein rollendes Versuchslabor für den modifizierten Testa-Rossa-Motor von Typ 168/1 mit einem GT-Fahrwerk." Einige Zeit später wurde dieser Motor in einen umgebauten SWB gesetzt, ein Auto, welches von Pininfarina im Stil eines Ferrari 400 America mit einer Alu-Karosserie eingekleidet worden war. Enzo Ferrari war ja eindeutig der Typ „Learning bei doing", der seine Prototypen so schnell als möglich praxisnah in einem Rennen einsetzte. Folgerichtig schickte er dann 1961 Giancarlo Baghetti und Fernand Tavano zum Le-Mans-Rennen. Dort ging der Wagen unter dem Namen Ferrari 250 GT SWB EXP, also Experimentale, ins Rennen, schied aber schon in der 13. Runde im Abschnitt Maison Blanche mit Motorschaden aus – für die Fahrgestellnummer 2645 GT gab es kein Coming home. Kein Problem, die schnell gefundene Schwachstelle wurde analysiert, verbessert und das Thema war erledigt.

Nun ging es an die Optimierung der Karosserie, sowie die gesamte Ausmerzung der bisher aufgetretenen Fehler. Giotto Bizzarini, Carlo Chiti und Fausto Galarsi als Produktionsleiter machten sich an die Arbeit. Bizzarini sorgte in der hauseigenen Spenglerei für die GTO-typischen drei Öffnungen in der Schnauze, auch am Wagenheck wurden Veränderungen vorgenommen und die Techniker des Windkanals im Mailänder Polytechnikum arbeiteten wochenlang am GTO, um die Aerodynamik zu verbessern. Plötzlich aber wurde der GTO zur Hauptperson in einer typisch italienischen „Grande Opera". Acht führende Köpfe, darunter Chiti, Galarsi und Bizzarini, meuterten, ihnen ging der autokratische Führungsstil von Enzo gewaltig auf die Nerven. Dazu hatten die drei Musketiere noch jede Menge Stress mit der Ehefrau von Ferrari, die sich – angeblich – ungefragt in technische Dinge eingemischt hatte, und schon war die schönste Palastrevolution in Gange. Enzo Ferrari, ebenfalls kein Kind von Traurigkeit, warf die „Treulosen" mit reichlich Theaterdonner auf die Straße. Ein Fest für die italienischen Gazetten, die Druckmaschinen liefen wochenlang auf Hochtouren. Nach ein paar Tagen krochen zwei Abtrünnige, blutige Theaterträne weinend und auf den Knien rutschend, wieder durchs Tor in Maranello, die anderen sechs Aufrechten mit Chiti, Galarsi und Bizzarini an der Spitze, übernahm freudestrahlend die gerade neu gegründete Firma ATS. Mit dieser Firmengründung sollte dem alten Enzo einmal kräftig in die Suppe gespuckt werden oder, anders ausgedrückt, von ATS gebaute Sport- und Rennwagen sollten auf den Rennstrecken der Welt Ferrari das Leben schwer machen.

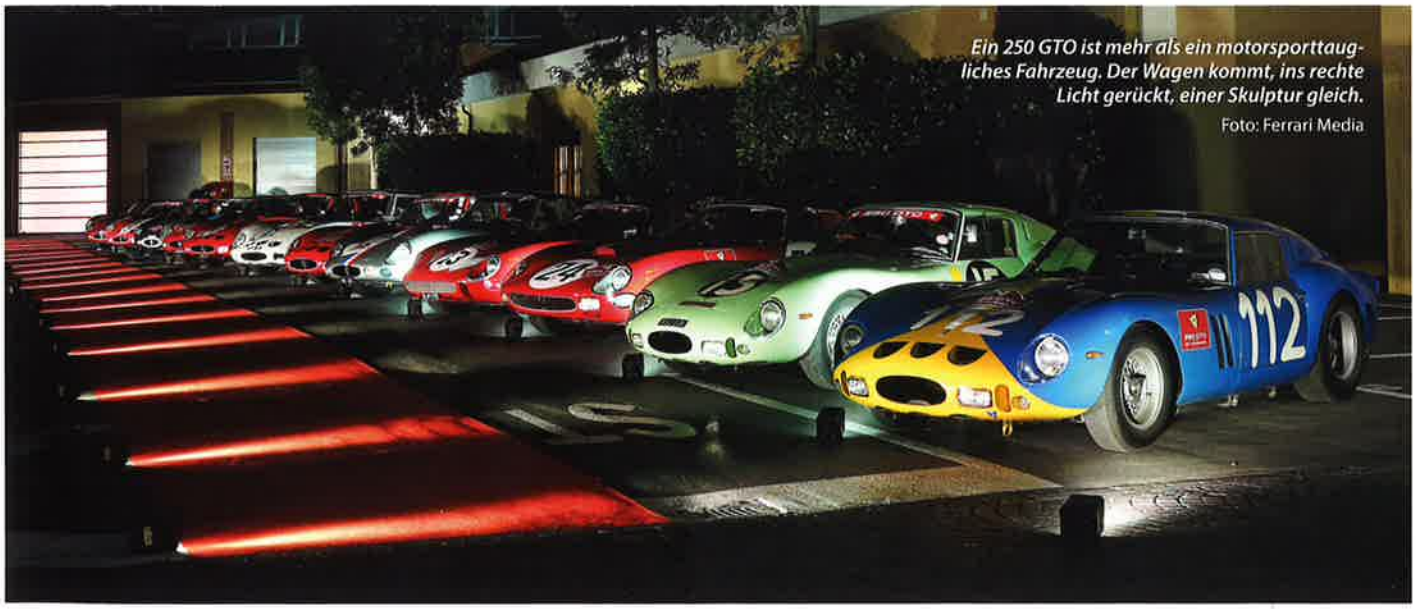
David Piper erreichte 1962 bei der Peco Trophy in Brands Hatch den sechsten Rang. Das Rennen hatte allerdings keinen WM-Status.
Foto: McKlein Photography

Plötzlich aber wurde der GTO zur Hauptperson in einer typisch italienischen „Grande Opera".

An der Spitze der drei Gründer stand der venezianische Graf Volpi di Misurati, die beiden anderen waren ganz einfach zwei Geschäftsleute, die vom Bau dieser Hochleistungsautos so viel Ahnung hatten wie eine Kuh vom Stabhochsprung. Das Feuer anheizend kam hinzu: Graf Volpi hatte den ersten gebauten GTO, kurz vor Beginn der Palastrevolution, fest geordert, er wollte ihn als Privatwagen fahren. Die Antwort kam prompt, Volpi solle sich doch bitte seinen GTO sonstwo kaufen, aber nicht bei Ferrari. Kolportiert wird auch, in den Klauseln der GTO-Kaufverträge sei ein Wiederverkauf des GTO an Graf Volpi strikt untersagt, aber das gehört wohl ins Reich der Märchen.

Der Commendatore übertrug nun die gesamte Weiterentwicklung wie auch die Fertigstellung des GTO auf Mauro Forghieri, einen damals noch blutjungen Ingenieur. Aber der schaffte es, bewies bei der endgültigen Überarbeitung sein ganzes Können, hielt auch die zeitlichen Termine penibel ein. Der erste GTO wurde 1961 fertiggestellt und 1962, auf der Pressekonferenz, sahen Reporter und Fotografen ein für die damalige Zeit aerodynamisch perfektes Auto, angefangen bei der tief heruntergezogenen Front bis hin zum kurzen, knackigem Abrissheck. Was noch fehlte, war der kleine Heckspoiler, ein Werk des im Flugzeugbau erfahrenen Rennfahrers Richie Ginther.

Dann, 1962, begann eine der Sternstunden von Enzo. Rache soll ja bekanntlich kalt genossen werden und das tat Ferrari in Le



Ein 250 GTO ist mehr als ein motorsporttaugliches Fahrzeug. Der Wagen kommt, ins rechte Licht gerückt, einer Skulptur gleich.
Foto: Ferrari Media

Glänzt in edlem Dunkelblau: Ferrari 250 GTO Monterey Historic Races, Laguna Seca 2004, #18,

Mans ausgesprochen reichlich. Drei seiner Autos auf den ersten Plätzen, ein 330 TRI LM auf dem ersten Rang, dahinter zwei GTO mit Guichet/Noblet, gemeldet von Noblet, auf Rang Zwei, dann ein GTO der Garage Francorchamps mit „Elde/Beurlys" im Auto auf dem dritten Gesamtrang. Ein Jahr später, wieder in Le Mans, landete der GTO der Belgier „Beurlys"/Gerard Langlois van Ophem auf einem exzellenten zweiten Rang, die Sieger hießen Scarfiotto/Bandini, Ferrari 250 P. Der GTO gewann 1962, wie auch 1963, die Marken-WM in der Division III. Ab 1964, mit teilweise schon neuen Karosserien, musste eine Intrige von Enzo herhalten, um ganz knapp vor den Shelby-Cobras die Marken-WM zu gewinnen. Auch im Motorsport gilt halt selbst für Rennikonen das Verfallsdatum, die Zeit für den GTO war endgültig abgelaufen.

Der Ferrari GTO war und ist noch heute ein Mythos, ein Auto, das begeistert, innen wie außen. Eine betörende, sinnliche Formgebung, dazu eine Technik vom Allerfeinsten. Aber nicht nur dafür steht der GTO, sondern auch für den Durchhaltewillen und das Stehvermögen eines alten, starrsinnigen, zugleich schlauen Patriarchen, der stur seinen Weg ging und felsenfest an sich und seine Autos glaubte. Und nicht nur daran glaubte der alte Mann aus Maranello, sondern auch an einen jungen Ingenieur, auf den er alle seinen Karten setzte, als Fertigung und Renneinsätze auf der Kippe standen; ein Jungspund, der das Vertrauen von Enzo Ferrari mehr als nur rechtfertigte – Enzo Ferrari hatte seine Karten gut ausgespielt, er hatte dem richtigen Mann vertraut.

Anzumerken ist noch, der GTO wurde sowohl von Werks- als auch von Privatfahrern eingesetzt. Fast alle dieser Fahrer waren zufrieden mit dem GTO, lobten sein robustes Fahrwerk, den drehzahlfesten Zwölfzylinder und seine hohe Spitzengeschwindigkeit. Michael Salmon, einer der britischen GTO-Piloten, beschrieb das Auto folgendermaßen: „Er war der am besten ausbalancierte Gran Turismo – geradezu ein Balletttänzer auf vier Rädern."

Sie seitlichen Schiebefenster lassen sich mit Bedacht ein Stück weit öffnen.

Der GTO als CMC-Modell

Das haben ebenfalls die Modellauto-Hersteller honoriert, mindestens ein bis zwei Modelle existieren von fast jeder Marke. Die Hochzeit war wohl in den 70er Jahren, heute dagegen wird es für den Sammler schon schwieriger, aktuell – bis auf Brumm – hat kaum ein 1:43-Hersteller noch einen GTO im Angebot. Aber es gibt natürlich Sammler, die, je mehr GTOs sie in den Vitrinen stehen haben, umso unersättlicher werden.

Der GTO rannte überall, sei es nun in Le Mans, bei der Targa Florio, in der „grünen Hölle" in der Eifel oder bei der Tour de France Automobile. In diesem Rennen war auch der Brite David Piper 1962 mit seinem in BP-Renngrün lackierten GTO dabei, naturgemäß als Rechtslenker ausgeführt. Die edle Modellautoschmiede CMC hatte Piper schon mehrfach auf dem Zettel, denn der GTO gehört zu den besten Pferden im Stall des deutsch-chinesischen Herstellers. Die Startnummer 153 identifiziert das Vorbild als Teilnehmer der Tour de France von 1962, einem Rennen, das wir in dieser Ausgabe anhand von 1:43-Modellen skizzieren.

Das CMC-Modell der Tour de France indes ist natürlich Maßstab 1:18, und dem rechtsgelenkten Tour-Teilnehmer-Modell, das demnächst in den Fachhandel rollt, haben wir das bereits erhältliche Modell „Laguna

Die aus Edelstahl gefertigte Bodenplatte des CMC-Modells ist verschraubt und lässt sich daher abnehmen. Man sieht auch so mehr als genug.

Ein Cockpit, das noch Kippschalter und Rundinstrumente kennt – CMC hat es materialgetreu nachgebildet, samt Lenkrad mit Holzkranz.

Im Kofferraum liegt ein vollwertiges Ersatzrad, das zwischen Tankstutzen und Feuerlöscher Platz gefunden hat.

Seca" zur Seite gestellt, mit dem wir unsere Modellbesprechung beginnen. Das Anfang 1963 gebaute Original war nur bis Juli 1964 im harten Rennsporteinsatz anzutreffen, danach gönnte ihm sein neuer Besitzer nach perfekter Restauration ein Leben als Showcar und Teilnehmer bei historischen Rennen. Zu den erfolgreichen Platzierungen zählte im Juni 1963 ein zweiter Platz auf dem Laguna Seca Raceway in Kalifornien, eine der bedeutendsten US-Rennstrecken.

Eines dieser historischen Rennen war das Monterey Historic Race (Laguna Seca) von 2004, als der dunkelblau lackierte Wagen mit seiner aus Alu gefertigten Berlinetta-Karosserie die Startnummer 18 trug. So hat ihn CMC konserviert, als Linkslenker und in spartanischer Rennausstattung innen. Trotzdem sind 1841 Einzelteile verbaut, wozu gewiss der Blinkerhebel an der Lenksäule und auch die metallenen Gurtstraffer der Vierpunkt-Renngurte beitragen, die über die ausgeformten Textilsitze mit Ledereinfassung gelegt sind. Hinten spannen sich die Gurte zu ihren Befestigungspunkten, und außer mattschwarzen Streben des Überrollkäfigs war innen im Heckbereich sonst nichts weiter nachzubilden. Aber spartanisch steht nicht für einfach oder billig, vielmehr strahlt das Interieur Wertigkeit aus, weil man beispielsweise auch unter dem genarbten Armaturenbrett Kabelstränge der Autoelektrik erblicken kann. Und die seitlichen Schiebefenster lassen sich tatsächlich ein Stück weit öffnen.

Dem Linkslenker mit seinem bildhübschen Holzkranz-Dreispeichenlenkrad ist nicht nur ein angepasstes Armaturenbrett mit sechsteiliger Uhrensammlung geschuldet, bei CMC haben auch die Scheibenwischer ihre darauf abgestimmte Ruhelage gefunden – ein kleines Detail, das bei preiswerten Modellen aus Kostengründen gerne nicht angepasst wird.

Die Schnellverschlüsse an der Motorhaube sind, wie sollte es bei CMC anders sein, funktional, und die sichernden Lederriemen sind es auch. Man muss sie öffnen, also den Riemen durch die Lasche ziehen, bevor man das 12-stimmige Orchester im Motorraum begutachten kann. Der V12-Motor ist vorbildgetreu und komplett modelliert, mit allen Kabeln und Leitungen, die das Vorbild braucht, um sein Orchester zum Leben zu erwecken.

Die Felgen mit ihren eingezogenen Drahtspeichen sind ein Präzisionswerk, fünfmal vorhanden, denn das Reserverad liegt nicht nur gut einsehbar im Kofferraum, es lässt sich zur weiteren Begutachtung auch leicht herausnehmen (die Heckklappe hält übrigens auch ohne die funktionale Abstützstange, die dezent am rechten Rand verbaut ist). Tatsächlich, sogar das Ventil ist am Felgenkorpus vorhanden. Räderwechsel? Bei CMC leicht möglich, denn der Borrani-Zentralverschluss ist schraubbar und hält dank Links- bzw. Rechtsgewinde die Räder fest an den Radaufhängungen.

Von unten betrachtet, hat der 250 GTO von CMC kaum weniger technische Finessen zu bieten als unter der Motorhaube. Unter optischen Gesichtspunkten kann der Prüfingenieur für das Wertgutachten nur die Note „eins plus" ausstellen, denn diese Detaillierung, zusammengestellt aus Einzelteilen, ist einfach unerreicht. Die Federung ist teilfunktional, vorne stramm und hinten ultrahart, aber mehr bedauern wir den sehr kleinen Radeinschlag, der sich auch mit Lenkhilfe nicht vergrößern lässt. Nun ja, es gibt genügend Kläppchen zu öffnen, und auch die aus Edelstahlblech geformte Bodenplatte lässt sich abschrauben, will man noch mehr entdecken. In der Vitrine müsste dieses Modell eigentlich im 45-Grad-Winkel über einer Spiegelplatte stehen, mit geöffneter Motorhaube. Aber da sind diese hauchfeinen Lederriemen…

O M-255 Ferrari 250 GTO Monterey Historic Races, Laguna Seca 2004, #18, dunkelblau, limitiert auf 2200 Exemplare, Fertigmodell Diecast, Maßstab 1:18, UVP 657 €.

Ob Innenraumverstrebungen, Gurtschließen oder Drahtspeichenfelgen, jedes Detail muss bei einem CMC-Modell sitzen. Und es sind viele Details. Diese Modellvariante besteht aus 1841 Einzelteilen.

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert (7)

Hier sitzen die Zusatzscheinwerfer auf der Karosserie, dafür sind zwei Lüftungen nach unten neben den Kühlergrill verlegt worden.

Und es glänzt am Motorblock, was auch im Original glänzt. Die Farben der Verkabelungen entsprechen dem jeweiligen Original.

Piper bei der Tour de France

Zum Vergleich werfen wir noch einen Blick auf das grüne Tour-de-France-Modell, einem Rechtslenker mit rechts angeschlagenen Scheibenwischern. Aber nicht nur das unterscheidet diesen 250 GTO von seinem blauen Modell-Bruder. Die CMC-Miniatur trägt, wie der im Original 1962 mit der Startnummer 153 eingesetzte Wagen, an der Front vor den äußeren der drei Klappen je einen Zusatzscheinwerfer, denn deren angestammten Platz neben dem ovalen Kühlergrill (zu sehen am blauen Modell) nehmen nun kleine Lufteinlassöffnungen ein. Und die vorderen Kotflügel atmen durch drei Kiemenöffnung, eine mehr als der blaue Laguna Seca. Überdies weist die aufklappbare Motorhaube vier Gitterfelder aus, damit den Ansaugtrompeten des Originals auch genügend Luft zugefächelt werden kann. Pipers GTO-Modell zur TdF unterscheidet sich also nicht nur durch Farbe und Startnummer, sondern zeichnet bei gleicher Grundkarosserie eine Reihe von Unterschieden nach, die auch die Originale ausmachen. Und das macht ein CMC-Modell aus. Bei der hier gezeigten grünen TdF-Variante handelt es sich um ein Vorserienmodell, der Liefertermin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Übrigens, Piper gehörte in den 1960er Jahren zu den weltweit besten Privatfahrern, leider verlor er beim Dreh des Films „Le Mans" im Jahr 1970 infolge eines Unfalls einen Unterschenkel. Eines seiner vielen Rennen war die Teilnahme an der Tour de France 1962, wo er mit Teamkollege Margulies knapp das Podest verpasste und sich mit Rang Vier begnügen musste. Den Siegerkranz holten sich Andre Simon/Maurice Dupeyron. Das Duo saß in einem für dieses Rennen besser geeigneten Ferrari 250 GT SWB – das Auto war einfach auf den Gebirgs-Wertungsprüfungen wendiger. Für Tour-Fans, die sich ein Siegermodell im Maßstab 1:18 wünschen: Das GTO-Siegerfahrzeug der TdF 1964 mit der Start-Nr. 172 unter den Piloten Lucien Bianchi/Georges Berger hatte CMC bereits als originalgetreue High-End Miniatur unter der Nummer M-157 auf die Räder gestellt – es wird heute weitaus teurer gehandelt als die aktuellen Modelle. Und was die Originale betrifft: Der blaue Laguna Seca, einst an die Mrs. Mamie Spears Reynolds aus gleichnamiger Tabakdynastie nach Florida/USA ausgeliefert, wurde im Juli 1964 für 12.166 US-$ weiterverkauft und befindet sich seit 1993 in der Sammlung von Brandon Wang (USA). Ein Ferrari 250 GTO bekannter Rennfahrer wie der von Phil Hill geht heute als guter Gebrauchter schon mal für knapp 50 Millionen US-Dollar über die Theke eines Auktionshauses.

O M-250 Ferrari 250 GTO, Tour de France 1962, Piper/Margulies, #153, grün, limitiert auf 2000 Exemplare, Fertigmodell Diecast, Maßstab 1:18, UVP 694 €.

Wolfgang Rüppel, Hans-Joachim Gilbert

Das Tour-de-France-Modell zeigt an den vorderen Kotflügeln drei Kiemen, während es beim Monterey-Modell nur zwei sind. Am Heck gleichen sich die beiden hier vorgestellten Rennsportausführungen.

Fotos: CMC (5)