



Modellbeschreibung

- Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus 781 Teilen
- Authentisch und maßstabsgetreu geformte Karosserie
- Aufklappbare Motorhaube mit selbstarretierendem Halter
- Zwölfzylinder V-Motor mit kompletter Leitungsverlegung / Verkabelung
- Original gestyltes Armaturenbrett mit allen Rundinstrumenten und Bedienelementen
- Schraubbare Borrani Zentralverschlüsse mit Rechts-/Linksgewinde
- Detailgetreue Lüftungsschlitze an den vorderen Kotflügeln
- Tankeinfüllstutzen mit zu öffnendem Verschlussdeckel im Kofferraum
- Türen zum Öffnen mit drehbaren Dreiecksfenstern
- Vorbildgetreue Gestaltung des Fahrzeuginnenraums mit rennsportlicher Ausstattung, wie Überrollbügel und Anschnallgurte
- Ledergepolsterte Schalensitze und übriges Interieur mit feinem Leder bezogen
- Authentisch nachgebildetes Nardi 3-Speichen-Lenkrad in Holzoptik
- Herausnehmbares Reserverad im Kofferraum
- Funktionale Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern aus Metall an allen vier Rädern
- Konsequenter Nachbau der beidseitigen Auspuffanlage mit verchromten Metall-Endrohren
- Bewegliche Verschlussklappe für Öleinfüllstutzen am vorderen rechten Kotflügel

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Aluminiumkarosserie auf Stahlgitterrahmen
- 12-Zylinder-60°-V-Motor mit zwei kettenangetriebenen oberliegenden Nockenwellen
- Trockensumpfschmierung
- Gemischaufbereitung mit 3 Weber Vergasern
- Zündung mit zwei Spulen und einer Zündkerze pro Zylinder
- Bohrung x Hub: 77 x 58,8 mm
- Hubraum: 3286 ccm
- Leistung: 290 PS bei 7600 U/min
- Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h
- Beschleunigung 0-100 km/h: 4,9 s
- Radstand: 2400 mm
- Spurweite v/h: 1377/1393 mm
- Gesamtlänge: 4370 mm
- Gesamtbreite: 1725 mm
- Gesamthöhe: 1245 mm
- Leergewicht: 1100 kg
- Sitzplätze: 2



CMC GmbH & Co. KG (Germany)
Classic Model Cars
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de

CMC Classic Model Cars (USA)
1225 Jefferson Road · Suite 15A
Rochester, New York 14623 · USA
Phone: +1-585-292-7280
usacmc@msn.com
www.cmcmodelcarsusa.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.
kenny@cmc-modelcars.com
www.hk.cmc-modelcars.com

CMC Classic Model Cars (Shenzhen) Ltd.
168 Changshan Industry Park, Building A2
Lilian Community, Pingdi, Longgang District
Shenzhen 518117, China
Telefon +86-755-2869-5143
21@cmccom.cn
www.cmc-modelcars.cn

CMC Legal Disclaimer:
The use of manufacturers' names, symbols, type designations, and/or descriptions is solely for reference purposes. It does not imply that the CMC scale model is a product of any of these manufacturers. The use of racing team and/or driver names, symbols, starting numbers, and/or descriptions is solely for reference purposes. Unless otherwise stated, it does not imply that the CMC scale model is a product of any of these racing teams/drivers or endorsed by any of them.

Änderungen im Serienmodell bleiben vorbehalten

CMC Ferrari 275 GTB/C 1966



EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



CMC Ferrari 275 GTB/C, 1966



1966 brachte Ferrari den 275 GTB/C auf einem völlig neuen Chassis auf den Markt, das Mauro Forghieri für einen Mehrzweck-Rennwagen entworfen hatte. Als Tipo 590A bezeichnet, war es leichter und stärker als das Standard-275-Chassis. Insgesamt zwölf leichte 275 GTB/C-Wagen wurden in der Rennabteilung von Ferrari in Maranello gebaut, jeder mit einer relativ üppigen Karosserie, die für die Designs von Pinin Farina in dieser Zeit charakteristisch war. Gefertigt wurde die Karosserie von Scaglietti.

Obwohl der 275 GTB/C dem straßentauglichen 275 GTB vordergründig ähnelte, war kein Karosserieteil gleich, und darunter blieb nur sehr wenig gleich mit dem Straßenauto. Um Platz für Rennreifen zu schaffen, sind die Radkästen ausgestellt, dadurch wurde die Karosserie des GTB/C breiter als bei einem regulären Serien-GTB, insbesondere im Heckbereich, wo sich die Kotflügel hinter den Türen verbreitern. Die Karosserie besteht aus 0,7 mm starkem Alublech, das nur halb so dick ist wie bei einem normalen GTB.

Acht der zwölf GTB/C sind Linkslenker, zwei sind mit Leichtmetallgussrädern ausgestattet. Um das Getriebe mit der Hinterachse in den 275 GTB/C zu integrieren, hat Ferrari zum ersten Mal das Getriebe mit Nadellagern eingesetzt. Es gibt keinen Lüfter. Ein natürlicher Lufteinlass zusammen mit einem Wasserkühler, der hinter einem massiven Ölkühler montiert ist, dient dazu, auch unter Langstreckenbedingungen alles kühl zu halten. Ein Trockensumpfschmierung ermöglicht es dem Motor, tiefer und weiter vorne zu sitzen, um die Gewichtsverteilung zu verbessern.

Die Leistung kommt von einem Tipo 213 Competition V-12-Motor mit einem Hubraum von 3.286 ccm und drei Weber 40 DF13-Vergasern, sie beträgt 280 PS bei 7.600 U/min. Viele Motorteile sind zur Gewichtsreduzierung aus Elektron, einer Magnesiumlegierung, gegossen.

Last but not least ist der Innenraum des 275 GTB/C mit hinteren Verstrebungen ausgestattet sowie der hintere Bereich verstärkt, um zu verhindern, dass er sich bei einem Aufprall verformt. Mit einer beeindruckenden Rennbilanz über die Jahrzehnte wird der 275 GTB/C als einer der letzten echten Allround-Rennwagen von Ferrari in Erinnerung bleiben und geehrt werden. Für viele Ferrari-Enthusiasten hat der 275 GTB/C die gleichen Eigenschaften, die den GTO zu einem so begehrten Objekt gemacht haben.