

**Modellbeschreibung**

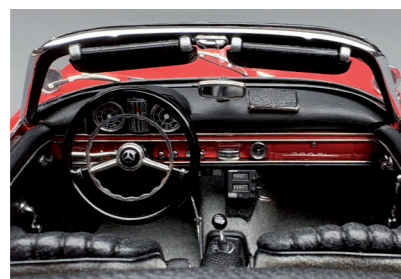
- handmontiertes Metall-Präzisionsmodell aus mehr als 1.050 Teilen (bei Varianten unterschiedlich)
- nach vorne aufklappbare Motorhaube mit Abstützstange
- zu öffnende Kofferraumhaube mit Abstützstange, Reserverad im Kofferraum
- perfekt gestaltete Stahlfelgenräder, in Wagenfarbe lackiert, abnehmbare Radkappen, in Wagenfarbe lackiert
- hochdetaillierter 6-Zylinder Reihenmotor mit Anbauaggregaten und Leitungsverlegung / Verkabelung
- vorbildgetreuer Fahrzeuginnenraum mit Lenkrad, Pedalerie und klappbare Sitze mit Lederbezug
- Stimmig nachgebildetes Armaturenbrett mit allen Anzeigeninstrumenten, Schaltern sowie Aschenbecher, der geöffnet werden kann
- Exakte Nachbildung der Bodengruppe, perfekte Vorder- und Hinterradaufhängung
- Klappbarer Verdeckkastendeckel (außer bei M-295)
- ausklappbare Türgriffe
- ausziehbare Antenne (außer M-295)
- zu öffnende Tankklappe
- klappbare Sonnenblenden
- funktionale Seitenscheiben in den Türen per Fensterkurbel bedienbar (M-282, M-293)
- abnehmbares Hardtop lackiert in Wagenfarbe sowie mitgelieferter Hardtopständer (M-283, M-284)
- voll funktionales Verdeck (M-285, M-294)

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Zweisitzige Roadster-Karosserie
- Sechszylinder Reihenmotor, vorne längs mit 40 Grad Neigung eingebaut
- Bohrung x Hub: 85 x 88 mm
- Hubraum: 2.996 cm³
- Leistung: 215 PS bei 5.800 U/min
- Höchstgeschwindigkeit: 208 – 242 km/h abhängig von Achsantrieb und Ausstattung
- Bremsen: Trommelbremsen mit Bremskraftverstärker, ab 01/1961: Scheibenbremsen an allen Rädern
- Radstand: 2.400 mm
- Spurweite vorne/ hinten: 1.398 / 1.448 mm
- Fahrzeuglänge / Breite / Höhe: 4.570 / 1.790 / 1.300 mm
- Bauzeit / Stückzahl: 1957-1963 / 1.858 Stück
- Besonderheiten: Trockensumpfschmierung, erste Serienbaureihe mit Benzindirekteinspritzung

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.



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 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
Liulian Community, Pingdi, Longgang District
Shenzhen 518117, China
Phone +86 755 2869 5143 or +86 181 2639 3189
21@cmccom.net
www.cmc-modelcars.cn

CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Kraftvolle Eleganz, technisch voraus



Änderungen im Serienmodell bleiben vorbehalten

EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Fast hätte es gar nicht geklappt: ursprünglich war eine Serienversion des 300 SL bei Daimler-Benz gar nicht geplant, es sollte lediglich der Wiedereinstieg ins Renngeschehen sein, hierzu wurde 1952 der 300 SL W 194 entwickelt. Die überraschenden und umfangreichen Renn-erfolge ließen keine Zweifel aufkommen, dass

DER SCHNELLSTE SERIENSPORTWAGEN SEINER ZEIT MIT GENEN AUS DEM RENNSPORT

Mercedes-Benz hier etwas ganz Besonderes auf die Räder gestellt hatte.

Ein Übriges steuerte der damalige Importeur für die USA, Max Hoffman, bei. Er forderte bereits seit einiger Zeit einen kleinen und einen größeren, zweisitzigen Sportwagen von Mercedes. Dies führte zur Serienentwicklung der Baureihen W 121 B II (190 SL) und W198 (300 SL). Beide Baureihen hatten ihre Premiere bei der International Motor Sports Show in New York im Februar 1954. So erfolgreich insbesondere der 300 SL auch war: Hoffman war unzufrieden. Er war die treibende Kraft, dem Flügeltürer einen komfortableren Nachfolger zu verschaffen, ab 1957 wurde die Produktion auf den Roadster W 198 II umgestellt, die Verkaufsbezeichnung 300 SL wurde beibehalten.



1963 wurde, nach 1858 gebauten Exemplaren, die Produktion des Roadsters eingestellt. Mit der Nachfolge in Form des 230 SL, auch „Pagode“ genannt, entfiel auch die Aufteilung in großen und kleinen Roadster, es gab als SL nur noch die Baureihe W 113.

Nicht nur dass der 300 SL zu seiner Zeit als der schnellste Seriensportwagen galt, er wartete auch mit zahlreichen automotiven Innovationen auf. Erstmals wurde eine Bremskraftunterstützung für die Trommelbremsen angeboten, später wurde auf serienmäßige Scheibenbremsen an allen vier Rädern umgestellt.

Die Benzindirekteinspritzung war erstmals in einem Serienfahrzeug verbaut und die Trockensumpfschmierung entstammt ebenfalls direkt aus dem Rennsport. Erstmals in einem Mercedes-Pkw können Sicherheitsgurte als Sonderausstattung geordert werden.

Das Original des vorliegenden Modells wurde im Jahr 1957 gebaut, gehört also zu den ganz frühen Exemplaren des 300 SL Roadster, was auch der Grund dafür ist, dass auf der Beifahrerseite kein Türschloss verbaut ist. Die Erstauslieferung erfolgte nach Madrid/Spanien, der Käufer wollte damals anonym bleiben.

M-282 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Das Original des vorliegenden Modells wurde im Jahr 1957 gebaut, gehört also zu den ganz frühen Exemplaren des 300 SL Roadster, was auch der Grund dafür ist, dass auf der Beifahrerseite kein Türschloss verbaut ist. Die Erstauslieferung erfolgte nach Madrid/Spanien, der Käufer wollte damals anonym bleiben.

Um 1970 kam das Fahrzeug nach Deutschland und war längere Zeit in den Händen eines Sammlers, bis es im Jahr 2000 reif für eine Komplettrestaurierung war.

Wir stellen das Modell in geöffnetem Zustand dar – so ist ein besonders guter Einblick in den hochwertigen, mit viel massivem Chrom verzierten und mit Leder ausgeschlagenen Innenraum gegeben. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



M-283 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Wir präsentieren Ihnen das Modell des 300 SL Roadsters in dieser Version mit einem abnehmbaren Hardtop. Dieses war für den Roadster als Sonderausstattung gegen Aufpreis erhältlich und machte aus dem Faltdachauto ein vollwertiges Coupé. Wie im Original kann am Modell wahlweise das sich elegant in die Linienführung integrierte Hardtop aufgesetzt oder der Verdeckkastendeckel montiert werden. Wird das Hardtop abgenommen, kann dieses auf dem mitgelieferten Hardtopständer abgestellt werden. Zum Öffnen der Türen schwenken Sie einfach die flächenbündig versenkten Türgriffe heraus – eine Lösung, die in den 1950er Jahren höchst futuristisch war und erst in jüngster Zeit wieder im Kommen ist.

Das Modell ist in der Farbe Mittelblau metallic, Mercedes-Benz Farbnummer 396 lackiert, zum Ende der Produktion waren lediglich sechs Fahrzeuge mit eben dieser Lackierung ausgeliefert worden. Farbvielfalt war offenbar das damalige Thema, Kunden konnten aus sage und schreibe 99 ab Werk lieferbaren Farben wählen. In Anbetracht dessen ist es nicht verwunderlich, dass 40 Autos farbliche Unikate sind. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

M-284 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Dieses Modell des 300 SL Roadsters hat ebenfalls ein abnehmbares Hardtop.

Die beiden Sitze des Modells lassen sich vorbildgetreu nach vorne klappen; der Aschenbecher auf dem Armaturenbrett kann geöffnet werden und sogar die Sonnenblenden sind verstellbar. Das gilt übrigens für alle Modelle.

Doch nicht nur das: auch die Radkappen können ganz einfach und werkzeuglos abgenommen werden.



Das Modell ist in der Mercedes-Benz Farbe 050 weiß lackiert – mit Abstand die beliebteste Farbe beim 300 SL – fast jedes fünfte Fahrzeug wurde weiß lackiert, wobei hierbei Schneeweiß, Perlweiß, Elfenbein und Hellelfenbein noch nicht mitgezählt sind.

Limitierte Auflage 1500 Stück.



M-285 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Dieses Modell ist auch für uns bei CMC ein Meisterstück: erst zum zweiten Mal haben wir ein Modell entwickelt mit einem funktionalen Stoffdach, das – getreu dem Vorbild – auf- und zugeklappt werden kann. Vorbildgetreu ist die Kinetik des Verdeckkastendeckels: zum Schließen des Verdecks wird der Verdeckkasten geöffnet, das Verdeck ausgefahren und am vorderen Scheibenrahmen befestigt, dann wird der Verdeckkastendeckel geschlossen, das Verdeck hinten heruntergezogen und am Rand des Deckels eingehakt. Auf dieses feinmechanische Meisterwerk, das auch den Spieltrieb fördert, sind wir stolz und freuen uns, so eines der charakterbildenden Elemente des 300 SL Roadster besonders eindrücklich zeigen zu können.

Gerade beim schwarz lackierten Fahrzeug kommen die üppigen Chromumfänge besonders schön und kontrastierend zur Geltung und verleihen dem Wagen seine Würde und Eleganz. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

M-293 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Wir präsentieren Ihnen die klassische Ausführung des 300 SL, schwarze Lackierung und schwarze Innenausstattung. Gleichwohl die Farbe Schwarz damals bei weitem nicht so populär war wie heute. Lediglich knapp neun Prozent der gebauten Autos wurden schwarz lackiert. In Verbindung mit der schwarzen Lederausstattung stellt es trotzdem den klassischen und überaus eleganten Standard dar.

Entdecken Sie funktionale, mit den Fensterkurbeln bedienbare Seitenscheiben, den großen zu öffnenden Aschenbecher auf dem Armaturenbrett, klappbare Fahrer- und Beifahrersitze und die abnehmbaren Radkappen.

Chromakzente an den richtigen Stellen unterstreichen die besondere Eleganz dieses Wagens und glänzen wie helle Sterne am dunklen Nachthimmel. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

M-294 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Auch dieses Modell hat das originalgetreu funktionale Verdeck. Auch bei diesem Modell sind die Sitze klappbar ausgeführt und auch hier läßt sich der Aschenbecher auf dem Armaturenbrett öffnen. Doch nicht nur das: auch die Radkappen können ganz einfach und werkzeuglos abgenommen werden.

Zum Öffnen der Türen schwenken Sie die flächenbündig versenkten Türgriffe heraus – eine Lösung, die erst in jüngster Zeit wieder im Kommen ist. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



M-295 CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Quicklebendig ist dieser fast 70 Jahre alte 300 SL Rallye Roadster und außerordentlich aktiv. Begonnen hat es als ganz normaler Serienwagen in Dunkelblau, irgendwann wurde das Fahrzeug in Dunkelbraun umlackiert, es folgten die riesigen Zusatzscheinwerfer und die überdimensionalen Überrollbügel.

Unter der Haube geht's dafür umso edler zu, mit einem seitlich herausgeführten Auspuff, der so dezent ist, dass man ihn zunächst kaum wahrnimmt. Mit Starten des Motors ändert sich das schlagartig, die optische Zurückhaltung wird durch eine außerordentliche akustische Präsenz



ersetzt, kurzum: dann wird's richtig laut. Der Rallye-300 SL ist weltweit im Einsatz: ob bei der Ennstal-Classic in der Steiermark, in Australien bei der Adelaide Classic oder in den Rocky Mountains beim Colorado Grand. Auch beim Rallye Roadster werden abnehmbare Radkappen mitgeliefert – wenn gleich man damals wahrscheinlich meistens ohne fuhr. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**