

CMC News 2026

Februar 2026



CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

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 Rennerfolge ließen keine Zweifel aufkommen, dass 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.

M-282 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



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 Erstausslieferung 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 dar im Zustand nach der Restaurierung gemäß deutscher Spezifikation, die Geometriedaten wurden im Dezember 2024 abgenommen.

Allerdings: Die rennsportbegeisterten Besitzer bewegen das Auto gerne und entsprechend häufig artgerecht flott, so dass es bei verschiedenen Rennen für historische Fahrzeuge bewundert werden kann. Der eingebaute Tripmaster und die Kartenleseleuchte sowie der nachgerüstete Feuerlöscher zeigen, dass dieses Fahrzeug lieber gefahren wird als in der Garage zu stehen.

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

möglich. Bei diesem Modell lassen sich sogar die Seitenscheiben mit den Fensterkurbeln bewegen. Doch nicht nur das: auch die Radkappen können ganz einfach und werkzeuglos abgenommen werden. Und wie beim Original lassen sich die Sitze nach vorn klappen und geben den zusätzlichen Gepäckraum hinter diesen frei. Ebenso sind die Sonnenblenden beweglich ausgeführt und der große Aschenbecher auf dem Armaturenbrett lässt sich öffnen. Damals war es noch üblich, im Auto zu rauchen.

Haben Sie eigentlich entdeckt, daß sich die Türgriffe wie beim Original herauschwenken lassen, um die Türen zu öffnen?

M-283 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



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.

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

Ihr Modell ist in der Farbe Mittelblau metallic, Mercedes-Benz Farbnummer 396 lackiert, zum Ende der Produktion waren lediglich 6 Fahrzeuge mit eben dieser Lackierung ausgeliefert worden, das entspricht etwa einem Drittel Prozent der Produktion. 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.

M-284 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



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.

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

Ihr 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. Auch die andere Seite der Beliebtheitsskala der Farben ist bemerkenswert: 40 Autos sind farbliche Unikate, in der ganzen Produktionszeit wurde nur je ein einziger Wagen in der jeweiligen Farbe lackiert

M-285 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Das vorliegende 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.

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 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.

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

M-293 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Wir präsentieren Ihnen die klassische Ausführung des 300 SL, schwarze Lackierung und schwarze Innenausstattung. Gleichwohl die Farbe Schwarz – verglichen mit heute – damals bei weitem nicht so populär war wie heute. In der Beliebtheitsskala rangierte sie an fünfter Stelle, 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.

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.

Triple black- eine ganz besondere Farbkombination, die dem Wagen etwas Mystisches verleiht. Chromakzente an den richtigen Stellen unterstreichen die besondere Eleganz dieses Wagens und glänzen wie helle Sterne am dunklen Nachthimmel.

M-294 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Das vorliegende 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.

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 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.

Eine Harmonie in Grün

**M-295 CMC MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER
LIMITIERT 1.500STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE**



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, überall beweist der 300 SL Rallye, dass er noch lange nicht zum Alten Eisen gehört.

Selbstredend, daß auch beim Rallye Roadster abnehmbare Radkappen mitgeliefert werden – wenn gleich man damals wahrscheinlich meistens ohne fuhr.

CMC Ferrari 375 Mille Miglia Spider Pininfarina

Wie schreiben das Jahr 1953: die harten und entbehrungsreichen Nachkriegsjahre sind vorbei, es ist eine Zeit des Aufbruchs mit der Möglichkeit, sich um mehr zu kümmern als ums reine Überleben. Die Zeichen stehen deutlich in Richtung Wirtschaftswunder und Erholung von den Kriegsauswirkungen.

In England wird eine junge Frau zur Königin gekrönt, einen Job den sie viele Jahrzehnte ausfüllen wird, am anderen Ende der Welt besteigen erstmals Hillary und Norgay den höchsten Berg der Welt, den Mount Everest; und in den USA erscheint der erste Playboy.

Die für Autorennen zuständige Dachorganisation FIA – Federation Internationale de l'Automobile – schreibt erstmals eine Weltmeisterschaft für Sportwagen in drei Klassen aus. Dass Ferrari sich diese Möglichkeit nicht entgehen lassen wollte, erscheint zunächst logisch. Mit welcher technischen Überlegenheit diese Aufgabe angegangen wurde, war dann doch frappierend. Die Grundlagen waren vorhanden und Ferrari nahm das Beste aus zwei Welten: das bereits erfolgreiche Chassis des Sportwagens aus dem F 340 MM wurde weiterentwickelt und bekam neben Detailänderungen auch einen längeren Radstand. Tatsächlich wurden die ersten Exemplare des 375 MM auf modifizierten F 340 MM-Chassis aufgebaut.

Somit das Beste was derzeit an Antriebsquelle erhältlich war, um sich möglichst schnell fortzubewegen kam sowieso von Ferrari: die 4,5 bzw 4,6 Liter V 12 Lampredi Motoren aus der

Formel 1. Wie gut diese Kombination war, zeigte sich beim allerersten Renneinsatz anlässlich der 12 h von Reims 1953: Carini / Maglioli fuhren sozusagen von nichts direkt auf die pole position. Aber was nutzt die perfektste Technik, wenn andere Bereiche vernachlässigt werden? Alles deutete auf Sieg hin, wegen einer Regelwidrigkeit beim Tanken wurde der Wagen disqualifiziert. Da ist dann auch die Tatsache, dass Reims 53 nicht zur Sportwagenweltmeisterschaft zählte, ein sehr schwacher Trost.

In den nachfolgenden Rennen bewies das Konzept seine Leistungsfähigkeit, bereits beim zweiten Renneinsatz des 375 MM fuhren Farina / Hawthorn bei den 24 H von Spa-Francorchamps auf den ersten Platz. Es folgte ein erster Platz für Ascari / Farina beim ersten ADAC 1000 km Rennen auf dem Nürburgring und im Dezember 1953 ein Sieg durch Farina / Scotti bei den 12 h von Casablanca, dies wurde auch der letzte Werkseinsatz des Ferrari 375 MM, danach wurden alle bei der Scuderia verbliebenen Chassis verkauft.

Trotz allem Erfolg: die Scuderia benötigte, um die Weltmeisterschaft zu gewinnen, die Schützenhilfe von Privatteams, hätten nicht Mancini / Lapigio mit ihrem privat gemeldeten 375 MM bei der Carrera Panamericana einen vierten Platz erreicht, hätte es der Scuderia nicht zur WM gereicht.

Wie gut das Auto tatsächlich war, zeigt auch das lange Leben als Rennwagen: das letzte Rennen, in dem ein 375 MM gefahren wurde war in den USA im Jahr 1964, insgesamt hat der Wagen 56 erste Plätze herausgefahren.

Ferrari baute in der Zeit 1953 – 1955 insgesamt 23 Exemplare des F 375 MM, wobei die Karosserien von den berühmtesten Karossiers eingekleidet wurden: Vignale stellte eine Karosserie, Pinin Farina rüstete die restlichen 22 Chassis mit dem Blechkleid aus – teils als Coupes, teils als offene Roadster. Ungeachtet der verwendeten Karosserie, die Gene des 375 waren klar vorbestimmt, lediglich neun Fahrzeuge insgesamt erhielten eine Straßenzulassung, alle anderen wurden als reine Rennwagen geboren.

Der Versuch, einem bestimmten Fahrzeug einen bestimmten Baustand zuzuordnen, ist beim 375 MM nicht einfach: offenbar zeigt sich die damalige Aufbruchstimmung auch in fortwährenden Optimierungen der Rennwagen, in Einzelfällen endete das in kompletten Umkarossierungen einzelner Wagen.

Maßgeblich erschwert wird dies dadurch, dass einige der ausgelieferten F 375 MM mit falschen Chassisnummer deklariert wurden. Zwar wurden die betroffenen Fahrzeuge nachträglich umdeklariert, aber das Chaos war perfekt: wann welches Modell mit welcher Chassisnummer unterwegs war, kann nachträglich nicht mehr in allen Fällen definitiv festgestellt werden.

70 Jahre lang war Elisabeth II Königin des Commonwealth, sie verstarb 2022. Im selben Jahr wurde der Ferrari F 375 MM mit der Chassisnummer 366 durch RM Sotheby's für 7.485.000 USD verkauft.

M-301 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Die Erstausslieferung von Chassis Nr. 362 erfolgte am 31.10.53 an Tony Parravano. Im Verlauf der nächsten beiden Jahre wurde das Fahrzeug bei diversen SCCA – Rennen eingesetzt, meist mit gutem Erfolg. Weniger gut: am 1.5.1955 kam Mc Afee von der Strecke ab und beschädigte den Wagen stark. Eigentlich sollte das Auto dann für das 1955er Mexican Road Race aufgebaut werden, doch das Rennen wurde abgesagt. Frank Arciero kaufte das Auto, versah es mit einer eigenen Kunststoffkarosserie und implantierte später noch einen 4,2 l V8 Maserati-Motor.

In den 1960er Jahren kaufte Ron Kellog das Auto und verkaufte es 1968 weiter an Charles Betz und Fred Peters. Bis Betz und Peters in mühevoller Kleinarbeit und äußerst langwierigen Verhandlungen die erforderlichen Teile zusammengekauft hatten, schrieb man bereits das Jahr 1986!

Der annähernd komplette Neuaufbau inklusive Herstellung des Originalzustand zog sich hin bis 2012, danach wurde der Wagen bei verschiedenen Oldtimerveranstaltungen gesichtet, bis er 2015 nach Deutschland kam. Seitdem ist der Wagen regelmäßiger Gast bei der Mille Miglia – auch über den Verkauf hinaus nach England im Jahr 2023, aktueller Besitzer ist der Möbel- und

Industriedesigner Marc Newson, der die gute Tradition, das Fahrzeug auf der Mille Miglia zu zeigen, fortsetzt.

Die Abdeckung des Beifahrersitzes ist Bestandteil unseres Lieferumfangs, so dass Sie das Modell vorbildgerecht darstellen können.

**M-302 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
CARRERA PANAMERICANA 1954, 6TH OA, LUIGI CHINETTI / JOHN SHAKESPEARE
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE**



Chassis 0376AM wurde im Jahr 1955 an Alfred Erwin Goldschmitt in die USA erstausgeliefert. Goldschmitt fuhr drei Rennen und erzielte drei erste Plätze – dann verkaufte er an Luigi Chinetti, der noch im selben Jahr an John Shakespeare weiter verkaufte.

1955 erwarb John Kilburn das Auto, vorläufig zum letzten Mal sah man das Auto bei den 12 h Sebring im März 1957, dann verschwand es von der Bildfläche, um nach mehreren Verkäufen im Musée de l'Automobile in Mougins, Frankreich für die Öffentlichkeit wieder sichtbar zu werden. Zehn Jahre später wurde es weiterverkauft und nahm in der Folge an zahlreichen Oldtimerveranstaltungen teil, hauptsächlich mit Emanuele Pirro als Fahrer.

2008 wurde Michael Ballack neuer Besitzer, im Jahr 2018 erwarb Greg Jankilevitch das Auto.

M-303 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
MILLE MIGLIA 1954, #546
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Chassis Nummer 0360 ist sozusagen der Erstgeborene: entstanden aus dem Chassis des F 340 und mittels Organtransplantation des V 12 Lampredi-Motors renntauglich gemacht. Leider war Chassis 0360 auch so was wie der Unglücksrabe der Familie, denn die ganz großen Erfolge blieben ihm versagt.

Ausgeliefert im Dezember fuhr Piero Scotti bei den 12 h Casablanca gleich auf den ersten Platz. In den Folgejahren gewann Scotti mehrere eher lokale Wettbewerbe, ein Erfolg bei der Mille Miglia blieb jedoch auf Grund von Ausfällen versagt.

Ab 1955 wurde der Wagen mehrmals verkauft, trat aber in Wettbewerben nicht mehr in Erscheinung. Erst 1996 wurde Chassis 360 durch Len Rusiewicz wieder bei Oldtimerveranstaltungen wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Im Januar 2005 kaufte Emilio Gnutti das Auto, fuhr ein paar Veranstaltungen damit, dann wurde es auf dem freien Markt mehrmals und durch verschiedene Quellen angeboten, bis schließlich Leslie Wexner es für 9 Mio € kaufte und es wieder der Öffentlichkeit zugänglich machte. Vielleicht

ist Chassis 360 doch noch ein „Best of show“ oder eine ähnliche Auszeichnung – am besten anlässlich einer Mille Miglia – vergönnt.

**M-304 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
MASTEN GREGORY
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE**



Das Auto wurde 1953 an die Scuderia Ferrari ausgeliefert, im ersten Renneinsatz holten Farina / Magnioli gleich einen ersten Platz bei den 1000 km von Buenos Aires. Lediglich zwei Monate später ging der Wagen an Masten Gregory, der ihn prompt im Training zerstörte. Der Wiederaufbau erfolgte im Werk, von da an lief es dann renntechnisch deutlich besser.

Im Januar 55 kaufte A.V. Dayton das Auto, um es Gregory's Schwiegersohn Dale Duncan zur Verfügung zu stellen. Bis Januar 57 folgte eine rennreiche Zeit, die ebenfalls von zahlreichen Erfolgen gekrönt war, dann kaufte A.D. Logan das Auto, um es nach zwei Rennen an Dean Knight weiter zu verkaufen. Der rannte den Wagen noch bis März 61 und bot ihn dann zum Verkauf an.

In den folgenden zwölf Jahren ging das Auto durch sage und schreibe acht Besitzerwechsel und hatte am Ende keinen Motor mehr, so Gavin Bain, Eigentümer ab Juli 73, einen Fremdmotor aus einem Ferrari 330 GT 2+2 einbaute.

Über einen weiteren Besitzer kam Chassis 370 schließlich zu Peter Gläsel nach Deutschland, wo eine Komplettrestaurierung durchgeführt wurde – inklusive Ersatz des Fremdmotors durch das originale Aggregat, darüber gingen immerhin zwei Jahre ins Land. Doch dann war es soweit, dass

Chassis 370 wieder bei zahlreichen Events die Zuschauer begeisterte, bis ins Jahr 2005, dann ging das Auto zu G. Trust nach USA und sieben Jahre später zu Steve Wyatt nach Australien. Eine weitere Restaurierung und die Zertifizierung durch Ferrari Classiche boten die Grundlage für einen weiteren Auftritt bei der Mille Miglia 2014.

M-305 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
1000 KM BUONES AIRES 1954, #14, IBANEZ / JANICES
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Eindeutig – das ist das Chamäleon unter den Ferrari 375 MM: Nicht nur die zahlreichen Farbwechsel durch Umlackieren, darüber hinaus wechselt das Auto seine Identität mehrmals durch Umstempeln der Fahrgestellnummer – mal als gesicherter Vorgang, mal lediglich vermutet – und zusätzlich wurden Motoren gewechselt und umgestempelt, als gelte es, die Identität des Autos komplett zu verschleiern.

Ausgeliefert wurde der Wagen an Enrique Diaz Valiente in Argentinien Ende 1953, dort fand eine erfolgreiche Renngeschichte ihren Anfang. Mit wechselnden Besitzern nahm der Wagen an zahlreichen Rennen in Südamerika teil, bis ein Baumstamm dem im Januar 57 ein jähes Ende setzte. Zu dem Zeitpunkt stand auch oben erwähnter Ford V 8 auf der Transplantationsliste – zusammen mit einer geänderten Chassisnummer.

Dann war das Auto verschwunden, bis es im desolaten Zustand 1983 in Montevideo gesichtet wurde. Count Vittorio Zanon di Valguriata brachte das Fahrzeug nach Italien, wo es komplett restauriert wurde und einen Originalmotor bekam und trotzdem wurde die Motornummer verändert.

In den Folgejahren wurde Chassis 0374 immer wieder verkauft, wurde aber stets bei Klassikveranstaltungen gezeigt. Nach 2017 erfolgte eine Komplettrestaurierung bei Ferrari Classiche, nachfolgend konnte Chassis 0374 im Museo Enzo Ferrari bestaunt werden.

2022 stand die vorerst letzte Station an: Balaji Ramamoorthy in den USA kauft das Auto, das seitdem regelmäßiger Gast bei der Mille Miglia ist.

**M-306 CMC FERRARI 375 MILLE MIGLIA SPIDER PININFARINA
SAVANNAH GP 1954, 2ND OA, #9, WILLIAM SPEAR
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE**



Chassis 0382 begann seine Karriere gemütlich auf dem Ausstellungsstand von Cinetti Ferrari bei der 2nd World Motor Sports Show in New York im Januar 1954. Danach wurde das Auto an William Spear in Palm Beach ausgeliefert, dann wars vorbei mit der Gemütlichkeit. Spear und Jack Rutherford fuhren sehr erfolgreich Rennen bis Februar 1955, dann ging das Auto an Duncan Black, der ebenfalls lange Zeit, bis August 1959, damit Rennen bestritt.

Auch der darauffolgende Eigner, Dr. George Burke, behielt das Auto relativ lange bis es im Mai 71 an Colin Crabbe aus England ging, allerdings nur für fünf Tage, dann wurde Joel Finn neuer Eigner. Vermutlich befand sich der 375 MM derzeit in nicht allzu gutem Zustand, Finn erwarb ihn für 2.400 USD. Zwar wurden im darauffolgenden Jahr keine maßgeblichen Renovierungsarbeiten an dem Auto berichtet, der Verkaufspreis stieg trotzdem auf das rund Vierfache, bezahlt von Ian

Gunn. Dieser bot den Ferrari im Jahr 1974 zum Verkauf an, annoncierter Preis: 25.000 USD. Offenbar hat niemand zugeschlagen, Gunn verstarb im Dezember 2008, stattdessen bot nun Keith Duly das Auto an.

Seit Februar 2010 gehört Chassis 0382 dem Salzburger Andreas Mohringer, der es ausgiebig bei Oldtimerveranstaltungen nutzt. Übrigens gehört auch Chassis 0382 zu den von den diversen Umstempelaktionen betroffenen Autos, es wurde später auf Chassis Nummer 0376 umgestempelt.

Das Modell stellt den Zustand des Ferrari 375 MM dar wie er 1954 von William Spear beim Savanna Grand Prix am 15. März mit der Startnummer 9 gefahren wurde; Spear erzielte den zweiten Platz in der Gesamtwertung und den zweiten Platz in der Klassenwertung. Zu dem Zeitpunkt war der Beifahrersitz durch eine Abdeckung verschlossen, um die Aerodynamik zu verbessern, diese Abdeckung ist Bestandteil unseres Lieferumfangs, so dass Sie das Modell vorbildgerecht darstellen können.

CMC Mercedes-Benz 500 K Spezial Roadster

Mercedes 500 K Spezial Roadster – eine Ikone des Automobilbaus

Der Mercedes 500 K Spezial Roadster gehört zur Baureihe W 29, neben den Typen 500 K, die von 1934 – 39 gebaut wurden, gehören die Typen 540 K mit der Bauzeit 1936 – 39 dazu.

Vorgestellt hat Daimler-Benz den ersten Vertreter der Baureihe, ein aerodynamisch optimiertes zweitüriges Coupe mit dem klangvollen und vielversprechenden Namen Autobahnkurier, auf der IAMA (Internationale Automobil – und Motorradausstellung) vom 8. – 18- März 1934 in Berlin.

Vorgängermodell war die Baureihe W 22 mit dem Modell Mercedes 380, von diesem hat der 500 K das Fahrwerk geerbt. Und das hat es damals schon dick unter der Haube:

Einzelradaufhängung an der Vorderachse mit Trapezlenkern und eine Pendelachse hinten in Verbindung mit hydraulischen Bremsen stellten damals „top of the art“ dar und repräsentieren in keiner Weise den damals üblichen technischen Durchschnittsaufwand.

Bei einem derart aufwendigen Fahrwerk darf sich das Antriebsaggregat natürlich nicht lumpen lassen, aber mangelnde Kraftentfaltung kann man dem rund 5 Liter großen Reihenachtzylinder bestimmt nicht nachsagen, stemmt er doch satte 100 PS ins Vier – oder Fünfganggetriebe. Und das ist sozusagen nur die halbe Wahrheit: drückt der Fahrer das Gaspedal über einen Widerstand hinweg ganz durch – ähnlich dem kick-down moderner Automatikautos, wird ein Rootsgebläse zugeschaltet und beatmet den Motor zusätzlich, was dieser mit einer Leistungsabgabe von rund 160 PS honoriert. Damit konnte das Fahrzeug auch unter Berücksichtigung des doch enormen Gewichts, je nach Karosserie und Sonderausstattung sind immerhin zwischen 2200 und 2400 kg Masse zu bewegen, angemessene Fahrleistungen erzielt werden, 160 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit waren eine deutliche Ansage zu der Zeit.

Betrachtet man Automobilbau mit den Augen Henry Fords und seinem Model T als kostenoptimierte Zweckorientierung, so atmet der 500 Spezial Roadster aus jeder Pore, dass er das andere Ende darstellt: maximierter Aufwand für herausragende Fahrleistungen, allen Luxus, der sich an Bord eines Autos unterbringen lässt und eine Formgebung, die auch 90 Jahre nach ihrer Entstehung den Augen schmeichelt und nicht das kleinste Bisschen von ihrer Faszination eingebüßt hat.

Von der automotiven Massenproduktion war der 500 K Spezial Roadster weit entfernt. Die nur 342 Exemplare der Baureihe 500 K wurden alle im Sonderwagenbau im Werk Sindelfingen unter der Leitung von Hermann Ahrens in Einzelanfertigung aufgebaut. Ein stolzes kleines Schild an der Seite des 500 K Spezial Roadster besagend „Sindelfinger Karosserie“ unterstreicht den Qualitäts- und Prestigeanspruch der Daimler-Benz internen Manufaktur. Keine Frage, dass kundenseitigen Sonderwünschen bereitwillig Tür und Tor geöffnet wurden, Farben und Innenausstattungsmaterialien konnten aus einer breiten Palette gewählt werden, und wenn das nicht ausreichend war, wurde das Gewünschte beschafft.

Erstaunlich dabei ist, dass selbst diese geringe Stückzahl noch verteilt wurde auf sage und schreibe acht Karosserievarianten – zugegeben, hierbei ist die Variante ganz ohne Karosserie mit eingerechnet, erstaunlicherweise wurde das Fahrgestell mit Motor relativ häufig verkauft. Nicht nur bei den Karosserien wurde mit Varianten gehaust, auch drei unterschiedliche Fahrgestelle standen zur Verfügung, diese waren aber nicht frei wählbar, sondern jede Karosserievariante hatte ein bestimmtes, ihr zugeordnetes Chassis.

Da gab es zunächst das Chassis mit 3290 mm Radstand, dieses war Basis für Limousine, Tourenwagen, und die Cabriolets B und C.

Für Fahrzeuge mit verkürzter Fahrgastzelle stand, bei identischem Radstand, eine Variante zur Verfügung, bei der das gesamte Antriebsaggregat um 185 mm nach hinten versetzt wurde. Auf diesem Chassis bauen die Varianten Autobahnkurier, der 500 K Spezial Roadster, Coupe´ Cabriolet und Roadster auf.

Schließlich gab es noch ein Chassis mit auf 2980 mm verkürztem Radstand, Basis für Sport-Roadster und Sport-Coupe´. Alle drei Chassis waren als Fahrgestelle mit Motor, jedoch ohne Karosserie erhältlich.

So viel Aufwand hat seinen Preis, konkret waren das 15.500 Reichsmark für das Fahrgestell, teuerstes Modell der Spezial Roadster, für den 1936 28.000 Reichsmark fällig waren. Ersatzweise konnte man für denselben Betrag ein gestandenes Einfamilienhaus in Großstadtlage kaufen. Auch in Sachen Verbrauch entspricht der 500 K Spezial Roadster seinem eigenen Luxusanspruch, einschlägigen Dokumentationen nach liefen ca 27 Liter pro 100 km durch den Vergaser.

In den letzten 20 Jahren gab es nur einen öffentlichen, bestätigten Verkauf, der fand bei RM Sotheby`s statt im Jahr 2025, der angebotene rote 500 K Spezial Roadster wechselte für 5,34 Mio US-Dollar den Besitzer.

M-310 CMC MERCEDES-BENZ 500 K SPEZIAL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE

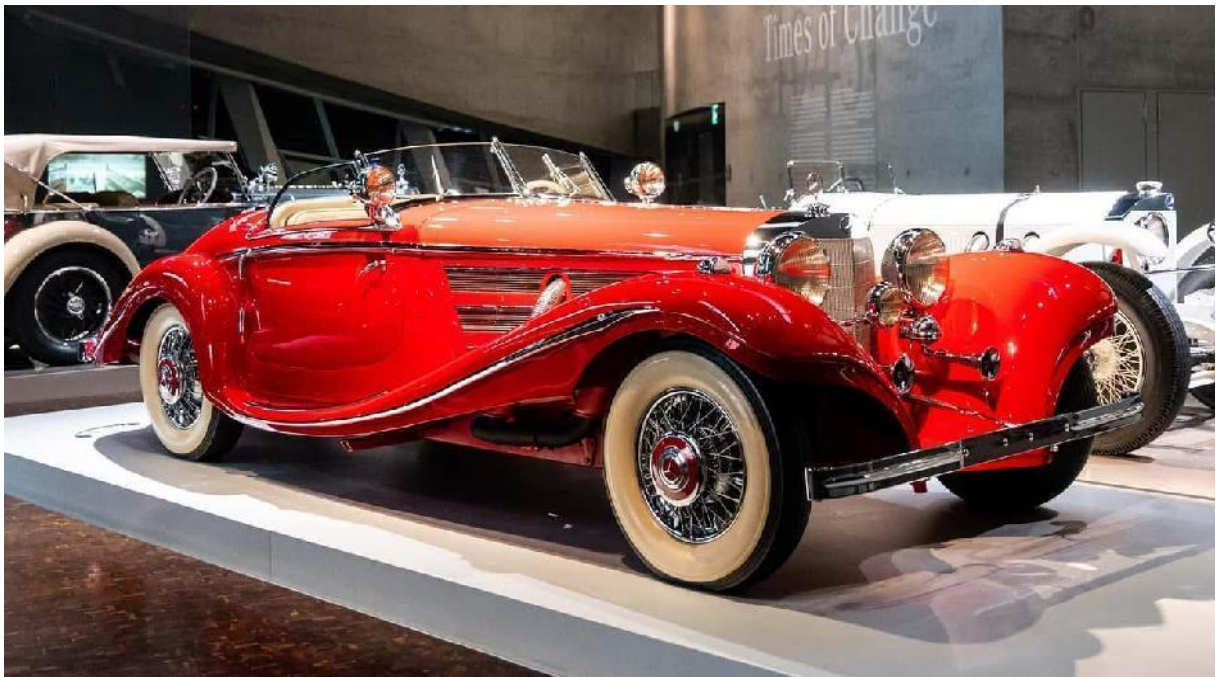


Das Original dieses Modells diente uns als Scanvorlage, es gehört zur Vesta Auriga Collection, der Sammlung eines deutschen Unternehmers. Die dort vorhandenen automobilen Perlen stehen sich jedoch nicht die Federn in die Kotflügel, sondern werden bei zahlreichen Veranstaltungen auch artgerecht bewegt. Eher gemächlich für die schönen und die älteren Exemplare, forsch und flott für die Autos, die rennhistorische Gene in sich tragen.

Für uns bei CMC ist der 500 K Spezial Roadster ein langjähriger und auch beständiger Begleiter. Zum einen war das Fahrzeug eines der ersten Modelle, das wir vor 30 Jahren, als wir anfangen, hochwertige Modelle zu entwickeln und zu bauen, auf den Markt brachten, damals noch im Maßstab 1:24.

Die einmalige und unverkennbare Linienführung des 500 K Spezial Roadsters war auch Inspiration für die angedeutete Linienführung des Autos, das unser Logo ziert. Insofern war und ist das Auto ständig präsent – jetzt wieder in Neuauflage im Maßstab 1:18.

M-311 CMC MERCEDES-BENZ 500 K SPEZIAL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Das Original dieses Modells steht im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Sicher gibt es selten eine härtere Konkurrenz, aber der 500 K Spezial Roadster schafft es, sich als Star auch in diesem Umfeld zu präsentieren. Kein anderes Auto setzt den Charme der Zwanziger und Dreißiger Jahre so authentisch in fließende Karosserielinien um wie der Mercedes 500 K Spezial Roadster.

Für uns bei CMC ist der 500 K Spezial Roadster ein langjähriger und auch beständiger Begleiter. Zum einen war das Fahrzeug eines der ersten Modelle, das wir vor 30 Jahren, als wir anfangen, hochwertige Modelle zu entwickeln und zu bauen, auf den Markt brachten, damals noch im Maßstab 1:24.

Die einmalige und unverkennbare Linienführung des 500 K Spezial Roadsters war auch Inspiration für die angedeutete Linienführung des Autos, das unser Logo ziert. Insofern war und ist das Auto ständig präsent – jetzt wieder in Neuauflage im Maßstab 1:18.

M-312 CMC MERCEDES-BENZ 500 K SPEZIAL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Für uns bei CMC ist der 500 K Spezial Roadster ein langjähriger und auch beständiger Begleiter. Zum einen war das Fahrzeug eines der ersten Modelle, das wir vor 30 Jahren, als wir anfangen, hochwertige Modelle zu entwickeln und zu bauen, auf den Markt brachten, damals noch im Maßstab 1:24.

Die einmalige und unverkennbare Linienführung des 500 K Spezial Roadsters war auch Inspiration für die angedeutete Linienführung des Autos, das unser Logo ziert. Insofern war und ist das Auto ständig präsent – jetzt wieder in Neuauflage im Maßstab 1:18.

M-313 CMC MERCEDES-BENZ 500 K SPEZIAL ROADSTER
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
PREIS SIEHE PREISLISTE



Für uns bei CMC ist der 500 K Spezial Roadster ein langjähriger und auch beständiger Begleiter. Zum einen war das Fahrzeug eines der ersten Modelle, das wir vor 30 Jahren, als wir anfangen, hochwertige Modelle zu entwickeln und zu bauen, auf den Markt brachten, damals noch im Maßstab 1:24.

Die einmalige und unverkennbare Linienführung des 500 K Spezial Roadsters war auch Inspiration für die angedeutete Linienführung des Autos, das unser Logo ziert. Insofern war und ist das Auto ständig präsent – jetzt wieder in Neuauflage im Maßstab 1:18.

CMC Concept Art

Mit den bekannten CMC Model Arts haben wir Neuland betreten. Der Erfolg dieser Kunstwerke für die Wand hat uns beflügelt, das Thema weiterzuentwickeln.

Entrées, Wartebereiche von Kanzleien oder Büros, repräsentative Räumlichkeiten oder auch zu Hause- die neuen CMC Concept Arts sind in jedem innenarchitektonisch anspruchsvollen Umfeld Blickfang und lassen Betrachter staunen.

Kunst wurde um eine neue Dimension erweitert: Bild, Skulptur, CMC Concept Art.

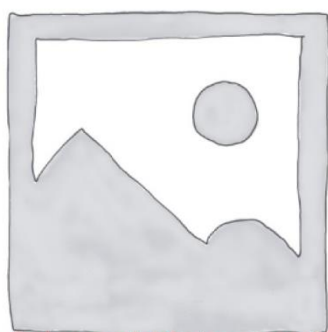
Neu ist, daß wir uns dabei jeweils auf nur ein Modellauto, aufgelöst in seine Einzelheiten, fokussieren und dieses wie bekannt ästhetisch ansprechend auf einer künstlerisch überarbeiteten technischen Zeichnung präsentieren.

A-039 CMC CONCEPT ART FERRARI 250 LM #21 PREIS SIEHE PREISLISTE



Bilder folgen / Pictures will follow

A-040 CMC CONCEPT ART FERRARI 250 LM RON FRY (ROT) PREIS SIEHE PREISLISTE



Bilder folgen / Pictures will follow

A-041 CMC CONCEPT ART FERRARI 250 LM #27
PREIS SIEHE PREISLISTE



Bilder folgen / Pictures will follow

A-042 CMC CONCEPT ART MERCEDES 200 SL ROADSTER (ROT)
PREIS SIEHE PREISLISTE



Bilder folgen / Pictures will follow

