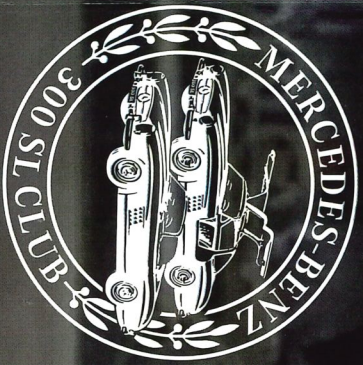
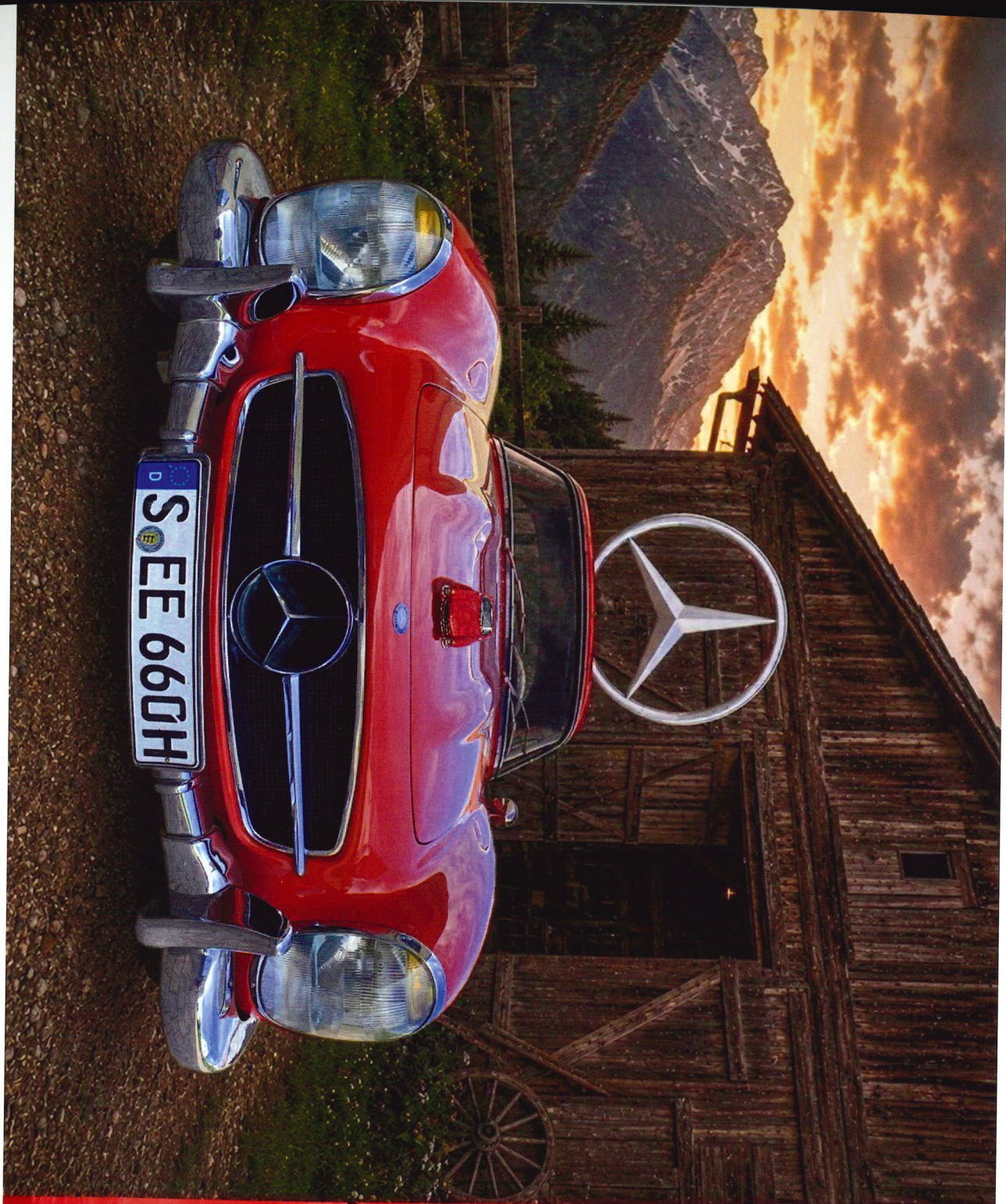


Mercedes-Benz 300 SL

Das Clubjournal Bulletin 1 - 2026





Der 1:18 CMC Mercedes 300 SL Roadster W198/II 1957

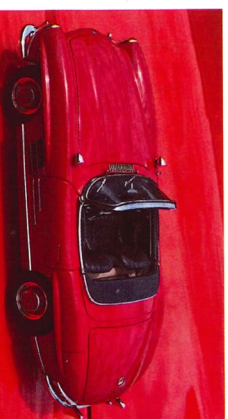
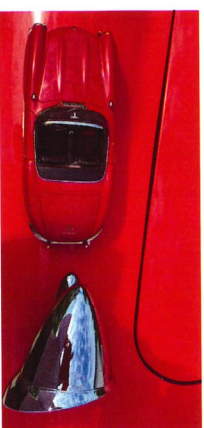
Bericht von
caramini-online.de
Fotos von
CMC und
Dr. York Seifert

Es ist nicht nur ein „normales“ Modellauto – es ist ein Highend Produkt im Maßstab 1 zu 18, wohl kaum noch zu toppen, nicht billig, aber wohl jeden Cent wert

Da lobt man dies und das an einem „normalen“ Modellauto, freut sich, dass dieser oder jener Hersteller die Macht seiner Scharniere von krude in fein verbessert, dass die Kinematik der Motorhaube ein miniature nachvollzogen wird und findet dafür große Worte. Und dann steht da ein CMC-Modell und verlangt noch größere Worte, damit man ihm gerecht wird. Gibt es noch größere Worte? Größer als groß?



Also zumindest der Preis ist schon mal „sehr groß“, ein CMC-300er ist aber bei weitem nicht nur etwas für die geldige Schickeria und Luxusschnuckis in Abu Dhabi, sondern auch für den bodenständigen Sammler in Dortmund-Nord – einfach für denjenigen, der dem 300 SL an und für sich verfallen ist und das bestmögliche Modell davon haben möchte. So, und das gibt's jetzt, und zwar gleich sieben Mal.



Sieben auf einen Streich

Anderer bringen ihre Modellvarianten peu-à-peu. Manche kündigen nicht mal an, was als nächstes kommen wird. Das hat Vor- und Nachteile, wobei die Vorteile bei dieser Politik eher beim Hersteller und die Nachteile beim Käufer liegen. CMC macht es anders. Es kommen sieben Versionen in rascher Folge nacheinander und alle sieben sind von vorn herein bekannt. Keine Überraschungen also, man kann sich aussuchen, was einem am besten gefällt und sich darauf einstellen. Das liegt in der CMC-Macht begründet. Die Fabrik tut in der nächsten Zeit nichts anderes, als 300 SL Roadster zu bauen. In der festgelegten Stückzahl zuerst den einen, dann den nächsten, bis alle sieben durch sind. Und dann wird das nächste Auto in Angriff genommen.

Die Sieben:

M-282 ist ein roter, offener Roadster mit schwarzem Interieur (Rot 568), ein frühes Fahrzeug von 1957, kennlich daran, dass es kein Schloss an der Beifahrertüre trägt (andere CMC-Versionen haben hier ein Schloss, beispielsweise unser hellblaues Muster). Erstauslieferung nach Madrid, um 1970 nach Deutschland reimportiert,

CMC Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Kraftvolle Eleganz, technisch voraus



EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH





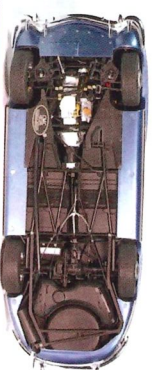
Komplettrestauration im Jahre 2000. Dieses Modell wird als erstes von CMC gebaut und ausgeliefert, es soll circa Ende April im Handel sein. Zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Zeilen befindet sich der Rote in der Luft zwischen China und Stuttgart.

M-283 ist in Mittelblau-metalllic 396 mit Interieur in hellem Beige lackiert, Roadster mit abnehmbarem Hardtop in Karosseriefarbe (unser Fotomuster). In dieser Farbe wurden lediglich sechs 300 SL Roadster ausgeliefert – was kein Wunder ist bei einer 99 Farben umfassenden Auswahlpalette. Das Hardtop

ist abnehmbar und kann dann auf einem mitgelieferten Ständer deponiert werden. Ist es abgenommen, muss der Verdeckkastendeckel montiert werden.

Steckbrief: CMC M-283 Mercedes 300 SL W198/II Roadster mit Hardtop 1957 hellblau-metalllic. Fertigungsmodell Zinkdruckguss/ diverse Materialien, Maßstab 1:18. Auflage 1500 Exemplare. UVP 676 Euro.

M-284 ist sehr ähnlich, also mit abnehmbarem Hardtop, Lackierung Weiß ogo mit roter Innenausstattung, die beliebteste 300-SL-Roadster-Farbe.





M-294 hat ebenfalls ein funktionales Stoffverdeck, ist aber hellgrünmetalllic (Grün 274) lackiert, Interieur und Verdeck passend in anderem Grün.



Zuletzt **M-295**, ein Wettbewerbsfahrzeug für all jene, die ohne Startnummer nicht können. Er kam im Original 1962 als normales Straßenfahrzeug in Dunkelblau zur Welt, wurde irgendwann in Dunkelbraun umlackiert (keine Mercedes-Farbe, darum keine Mercedes-Farbnummer) und rennsportmäßig aufgerüstet, Stoßstangen abgebaut, Zusatzscheinwerfer, etwas überdimensionierter, zweifacher Überrollbügel, dezenter, seitlich herausgeführter Auspuff (bringt 10 bis 15 PS Mehrleistung). Das Original ist in der historischen Rallyeszene bekannt, es startete weltweit von der

Ennstal-Classic in der Steiermark über die Adelaide-Classic in Australien bis zum Colorado Grand in den Rocky Mountains. Jedes Modell ist auf 1500 Stück limitiert.

Mit Kurbelgehäusen oder Hardtopständer

Ein CMC-300er besteht aus +/- 1050 Teilen, unterschiedlich je nach Variante. Manchmal kann etwas, das ein anderer nicht kann, beispielsweise mit der Handkurbel zu betätigende Seitenscheiben. Gemeinsam ist allen Modellen, dass sie selbstständig all open, gelenkt und gefedert sind. Die Hauben haben Abstützstangen, im Heck ein herausnehmbares Reserverad unter der Kofferraummatte und der darunter liegenden Reserveradabdeckung. Um das fünfte Rad zu entnehmen, ist ein



M-285 ist außen schwarz (Schwarz 040) und innen braun. Er besitzt durch ein Stoffverdeck, das vorbildgerecht geöffnet und geschlossen werden kann. Auf dieses feinmechanische Meisterwerk, nun das zweite Mal nach dem Mercedes 600 Pullman Landulet verwirklicht, ist CMC besonders stolz, und die Bedienung erfordert eine ausgeprägte Feinmotorik seitens des Sammlers: Verdeckkastendeckel öffnen, Verdeck ausfahren und am Windschutzscheibenrahmen befestigen, danach Verdeckkasten schließen und Stoffverdeck nach hinten unten ziehen und am Rande des Deckels einhängen. Das sind genau diejenigen Dinge, die CMC-Modelle ausmachen – erinnert sei an die Lederschlaufen in 1:18, die ein normal begabter, erwachsener Mensch mit seinen Fingern kaum bedienen kann. Diese elabourierte Verdecktechnik ist ingenios und grandios, aber dürfte für manchen Sammler zu viel des Guten sein. Dann hat er immer noch die Auswahl unter fünf anderen Modellen mit ihren Eigenheiten.



Sofern der Sammler Schwarz liebt, aber kein Verdeck befummeln möchte, wählt er M-293, außen schwarz und innen schwarz, der Klassiker schlechthin.



klitzekleiner Schraubendreher notwendig (wird mitgeliefert). Die Felgen sind in Karosseriefarbe lackiert und weisen ein verchromtes Felgenbett auf, die Radkappen sind (ohne Werkzeuggebrauch) abnehmbar. Ihr Innenbereich ist ebenfalls in Karosseriefarbe gehalten. Die Räder lassen sich abnehmen, benötigt wird dazu ein Innensechskantschlüssel (wird mitgeliefert). Der Sechszylinder-Reihenmotor ist ein Ausbund an Detailfülle, keine Leitung und kein Kabel wurden vergessen. Das Gleiche gilt für den Innenraum. Die Sitze sind klappbar und mit Leder bezogen, das Armaturenbrett hoch detailliert. Der Aschenbecher kann geöffnet werden. Das ist wichtig, denn zu W198-Zeiten rauchte jeder. Die Sonnenblenden sind klappbar und die Scheibenwischer lassen sich vorsichtig anheben. Der Bauch des 300 SL entspricht qualitativ der Draufsicht und dem Motor: absolute Wirklichkeitsnachbildung bis hin zu kleinsten Bremsleitung, die Radaufhängungen und die Pendel- hinterachse sind ein Traum. Der Verdeckkastendeckel ist beweglich – außer beim Rallyemodell, des Überrollbügels wegen, und dieses verzichtet als Einziger auch auf die ausfahrbare Radioantenne, die bitteschön mit einer Pinzette und nicht mit den Flossen zu bedienen ist. Zu all open zählt bei CMC auch der Tankdeckel. Um die Türen zu öffnen, agiert der Modellautosammler gleich wie der „echte“

Mensch, der ins „echte“ Auto einsteigen möchte; er klappt die bündig versenkten Türgriffe aus.

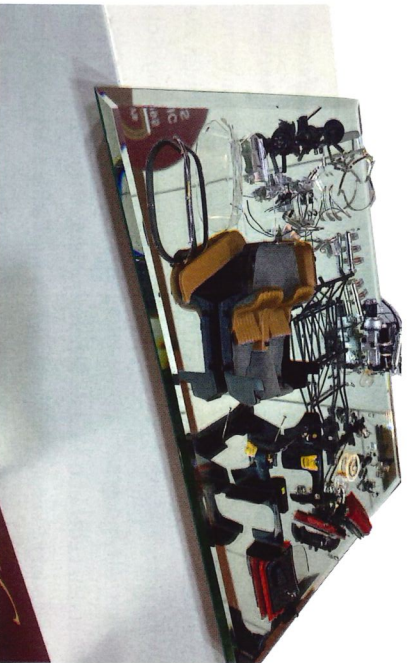
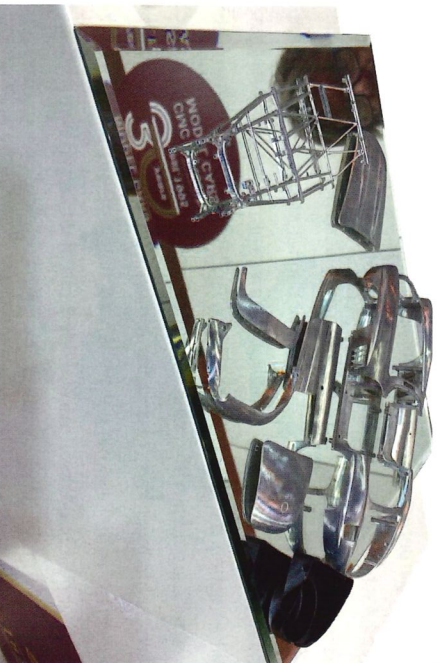
Die beiden offenen Roadster in Schwarz und Rot haben als Besonderheit, dass die Seitenscheiben mit der Handkurbel hinauf und hinabgekurbelt werden können. Bei beiden Hardtopmodellen (Hellblau- und

lic und Weiß) ist selbiges abnehmbar und kann auf einem mitgelieferten Ständer deponiert werden (muss vom Kunden montiert werden, ist aber kein Hexenwerk). Die Modelle mit Stoffverdeck bestechen wie

erwähnt durch ein funktionales Verdeck. Es gibt also keinen „Döner-mit-allem“-SL, jeder hat seine Besonderheiten. Das sei

wichtig für die Allessammler, betont CMC-Geschäftsführer Markus Mohr. Durch diese Politik der selektiven Fähigkeiten hätten sie einen guten Grund, wirklich jede Variante zu erwerben. Die Preise variieren ein wenig, je nachdem, wie aufwendig die Modelle sind, und rangieren zwischen 676 und 724 Euro.

+/- 1050 Teile



300 SL

Mercedes bedrückt seine Autos nicht. CMC auch nicht

Wir haben uns als Muster die hellblaumetallfarbene Hardtop-Variante ausgesucht. Warum? Zum einen, weil man eine funktionale Fensterkurbel nicht in einem unbewegten Bild darstellen kann. Zum anderen, weil das auch für das funktionale Stoffverdeck gilt und wir überdies einen Heidenrespekt vor der Friemelei haben. Die Hardtop-Variante ist für unbewegte Bilder geeignet: Hardtop montiert oder unmontiert, statt seiner der Verdeckkastendeckel, oben drein der Hardtopständer – lässt sich alles fotografieren. Der Verdeckkastendeckel ist ziemlich versteckt verpackt, eingelassen in die Unterseite des Styropordeckels der Umverpackung. Aber wer sucht, der findet... Wer seinen SL offen in die Vitrine stellen möchte, empfängt das senkrecht auf dem Ständer stehende Blechdach als sehr hübsche Dekoration neben dem Modell. Das Hardtop wird abgenommen, indem man es nach hinten klappt und aus den Scharnieren löst. Genau so wird der Verdeckkastendeckel eingehängt, der somit klappbar ist und den Bereich hinter den Sitzen offenbart, natürlich alles mit weichen Stoffen verkleidet, kein Plastik. Die Sitzlehnen sind vorklappbar, an der Rückseite Luftlöcher. Es sind so viele, ungläubliche Kleinigkeiten, die faszinieren. Die Einzelheit stellvertretend für das Ganze: der Hupiring. Andere Hersteller machen ihn aus verchromtem

Plastik. CMC schafft ihn aus verchromtem Metall, aber nicht mit glatter Oberfläche, sondern mit genau der Riffelstruktur des Originals. Klappbare Scheibenwischer dürfen in 1:18 wohl das erste Mal überhaupt realisiert worden sein. Die Wischer selbst bestehen aus mehr Einzelteilen als so manch ganzes 1:43-Modell. Und der Aschenbecher an der Armaturenbrettbenseite: Nicht nur eine Klappe, sondern auch seine Inneren sind vorhanden, das Gitter, auf dem die Zigarette ausgedrückt wird, darunter der Schacht für die eigentliche Asche. Das einzige, was uns nicht vorbildgerecht erscheint und worüber wir uns wundern, dass dies bei Modellautos offenbar nicht umsetzbar ist: Schön ist, dass die Lenkbewegung mit der Drehbewegung des Lenkrades gekoppelt ist, aber das ist eigentlich nichts Besonderes. Die Frage ist nur, warum bei so viel Vorbildtreue die Drehuntersetzung nicht nachgeahmt wird. Man kann nicht kurbein. Das Lenkrad dreht sich nur um eine halbe Umdrehung und erledigt damit den kompletten Lenkvorgang von Anschlag zu Anschlag. Dass das Auto in jeder Hinsicht stimmt und passt und phantastisch ist, ist nicht erwähnenswert, weil selbstverständlich. Ebenso selbstverständlich und somit eine Wiederholung ist, dass CMC einen wahren Materialfetisch betreibt und so oft wie möglich originale Materialien verwendet, Leder also nicht aus Plastik nachbildet. Leder ist Leder, ein Gummischlauch ist aus Gummi. Selbst-

verständlich sind selbst solche Feinheiten, dass das Reserverad nicht nur unter der herausnehmbaren Kofferraummatte liegt, sondern seinerseits noch eine runde Abdeckung hat. Und dass ein Mercedes-Stern auf dem Kofferraumdeckel weder ein silberner Druck noch ein Fotoätzkleber ist, sondern ein separater, dreidimensionaler Stern. Unter der aufklappbaren (und mit Schloss versehenen) Tankklappe findet sich natürlich ein Stutzen. Und, nein, den kann man nicht aufräumen. Das Lenkrad ist nicht weiß. Es ist in eben diesem Effenbeinton gehalten, wie ein Mercedes-Lenkrad in den Fünfzigern war. An der Karosserie finden wir nicht einen silberfarbenen Druck. Warum nicht? Weil Daimler-Benz am 300 SL W198/II auch nichts silbernes bedruckt hat – so einfach ist das! Und der Motor, ja, der Motor... Der Motor sieht eben so aus, wie ein Daimler-Benz-Motor des Baumuster M 198 aussieht, und zwischen einem Foto vom Original und dem vom Modell findet sich kein Unterschied – außer vielleicht in der Hygiene. Ölkrusten finden sich bei CMC nicht. CMC bildet seine Fahrzeuge im fabrikkneuen Auslieferungszustand nach. Interessanterweise erblickt das Auge im Motorraum viel Gelb, nicht nur die Wartungsaufkleber, sondern auch die Flüssigkeitsbehälter. Und ein wenig Gold am Hauptbremszylinder. Sehr schön auch, dass Schwarz unter der Haube nicht gleich Schwarz ist. Es wird differenziert zwischen glänzenden und matten Passagen, und

überhaupt und außerdem ist ein 1:18-Motor erst dann so richtig schön, wenn man beim Blick von oben in den Motorraum den „Asphalt“ unterm Auto sieht. Angemerkt sei noch, dass CMC Europascheinwerfer nachbildet, keine sealed-beam-Leuchten. Das gilt auch für den Rallye-SL. Bei diesem Wagen wurde in seiner Lebensgeschichte wild hin- und hergebaut, mal so, mal so (womöglich je nach Startort), und CMC entscheidet sich für die europäischen Scheinwerfer.





-schwanken, darf noch eine weitere, eher sensible Erfahrung einfließen: Wir haben den Eindruck, den Mercedes kann man besser in die Hand nehmen als andere CMC-Modelle, die wir in der Vergangenheit besprochen haben. Das liegt nicht daran, dass CMC seine Konstruktions- oder Produktionsmethoden änderte. Es liegt wohl eher am Mercedes selbst, am Vorbild. Das Modell wirkt nicht so fragil, dass man sich kaum getraut, es in die Hand zu nehmen. Es wirkt stabiler, ohne in irgendeiner Hinsicht weniger detailliert oder elaboriert zu sein. Es ist halt ein Mercedes: ein Schwab, und keine italienische Diva. Ein Mercedes trägt Mokassins, die Primadonna High Heels.

Unser Muster ist ein Vorserienmodell der allerletzten Vorserie. Zwei Dinge entscheiden nicht dem definitiven Auslieferungszustand: Offensichtlich ist, dass die Felgen komplett verchromt sind. Ihr Mittelteil, also die Radschüssel oder Radscheibe, ist nicht in Wagenfarbe lackiert (die Radkappen aber schon). Sodann der Innenhimmel des Hardtops. Der ist wahrlich nicht schön, mehrteilig zusammengefügt. In der Serie wird der Innenhimmel einteilig und aus Kunstleder bestehen – ganz so, wie es „in echt“ auch ist.

Stellt sich wirklich die Frage nach Alternativen? Stichworte Minichamps und Norev. Beide sind momentan nicht fabrikneu lieferbar. Lasst uns ein wenig arrogant sein

und leichte Marie-Antoinette-Vibes sprühen: Habt ihr kein Brot, so esst Kuchen. Sind Minichamps und Norev nicht lieferbar, so kauft CMC.

Und wie sieht's aus mit dem Motor? Nur ein schöner Motor kann formvollendet miniaturisiert werden. Natürlich ist das ein subjektives Empfinden. Nicht subjektiv, also objektiv, ist die Detailtreue, die CMC diesen kleinen Wunderwerk ange-deihen lässt. Und wie sieht's hinten aus, wenn man den Kofferraumdeckel öffnet? Unter der Matte ist eine runde Abdichtung. Unter dieser ist das fünfte Rad, mit der Außenseite nach unten montiert, die Reifen an den Flanken beschriftet – nicht mittels Druck, sondern als erhabenes Relief. Einen Wagenheber entdecken wir nicht.

Und das Armaturenbrett? Armaturen mit Ziffernblättern wie in echt, nur 18mal kleiner, dazwischen das geschmälzte „Fieberthermometer“, von Daimler-Benz „Säulen-Kombi-Instrument“ genannt. Der Aschenbecher ist geöffnet. Die Uhr, direkt darunter sitzt, musste am 300 SL von Hand aufgezogen werden.

Und der Blick in den Verdeckkasten. Alles Stoff und Leder, wie beim Original. Der Verdeckkastendeckel hält an Scharnieren und kann ausgehängt werden. Dieselben Scharniere halten dann das Hardtop in Position, vorne am Scheibenrahmen ras-

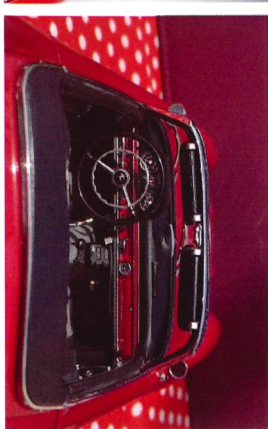
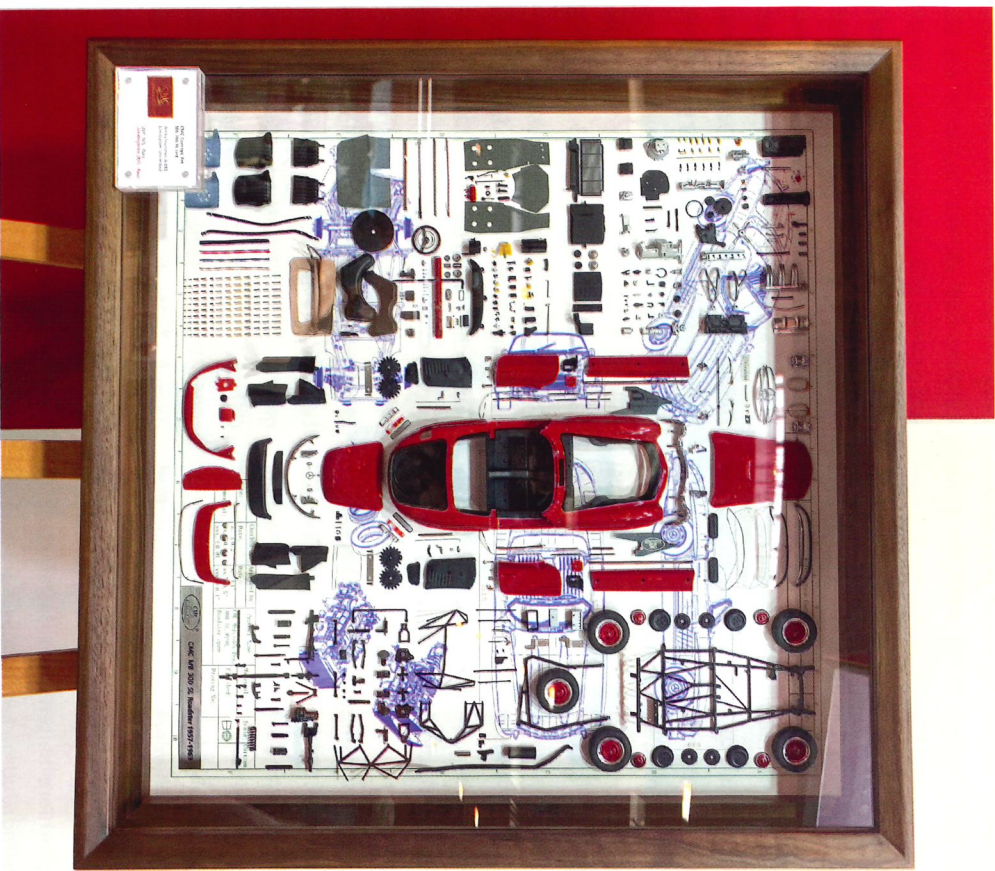
tet es ein. Die Dachoptionen: Verdeckkastendeckel oder Hardtop. Wird dieses nicht montiert, ist sein Zuhause ein Ständer, den der Sammler zusammenschrauben darf. Das ist nicht schwierig und bereitet Spaß. Gut zu sehen sind die fünf Radmuttern, die mit beigelegtem Werkzeug aufgeschraubt werden können. Ratzfatz Rad ab. Was aussieht wie ein integriertes Klappmesser, ist der Türöffnungsmechanismus. Er funktioniert wie in echt: Der Griff ist versenkt – letztlich genau das Prinzip, das derzeit an modernen Autos aus Gründen der Unfallisierbarkeit in der Kritik steht. Doch damals funktionierte es manuell und somit auch dann, wenn das Auto nicht unter Strom steht. Das Türschloss verfügt tatsächlich über ein kleines Schlüsselloch. Ingeniöse Höchstleistungen en miniature: ausfahrbare Radioantenne, abklappbare Scheibenwischer, zu öffnende Tankklappe mit dahinter liegendem Einfüllstutzen, sehr schön gemachte Auspuffblende. Rund um das Kofferraumschloss und die Leuchteinheit ist zu sehen, dass CMC sogar den Gummi zwischen Karosserie und Chromteil nachbildet. Das funktionierende Stoffverdeck, CMC ist sehr stolz darauf. Zu recht. Und dennoch ist es kompromissbehaftet. Stoff ist Stoff, so oder so, egal welcher. Die Struktur von Stoff kann nicht exakt 18 Mal verkleinert werden.

Mokassins statt High Heels

Da wir hier munter zwischen Fakten und Emotionen hin- und herschwenken und



Vergleich des Originals mit der 18fachen Verkleinerung von CMC mit großer Liebe zu den Details



Auf diesem Foto stehen rund 4500 Euro. Das ist ungefähr der Preis einer zweiteiligen, hinteren Stoßstange inklusive Hörner in 1: echt für den W198/II. Und die ist dann kein Original, sondern eine Nachfertigung.

