

4



4 M B M C

Wir sammeln Modellautos mit dem Stern

journal

INTERNATIONALES CLUBMAGAZIN DES MERCEDES-BENZ MODELLAUTO-CLUB E.V.



Nun auch hier Benchmark

Der 300 SL Roadster (W 198) von CMC in 1:18

Deutschland 1954: Der Krieg ist schon neun Jahre vorbei und die Nation dabei, etwas vielleicht zuvor nie Dagewesenes zu erleben: Das Wirtschaftswunder schlägt erste Wurzeln. Der Wiederaufbau der Städte (sprich Wohnungen), das Wiedererstarben der Wirtschaft erfolgt mit Tugenden, die heute in vielen Teilen der Bevölkerung fast schon verpönt sind: Fleiß, Willenskraft, Stehvermögen, Ehrgeiz, und nochmal Fleiß.

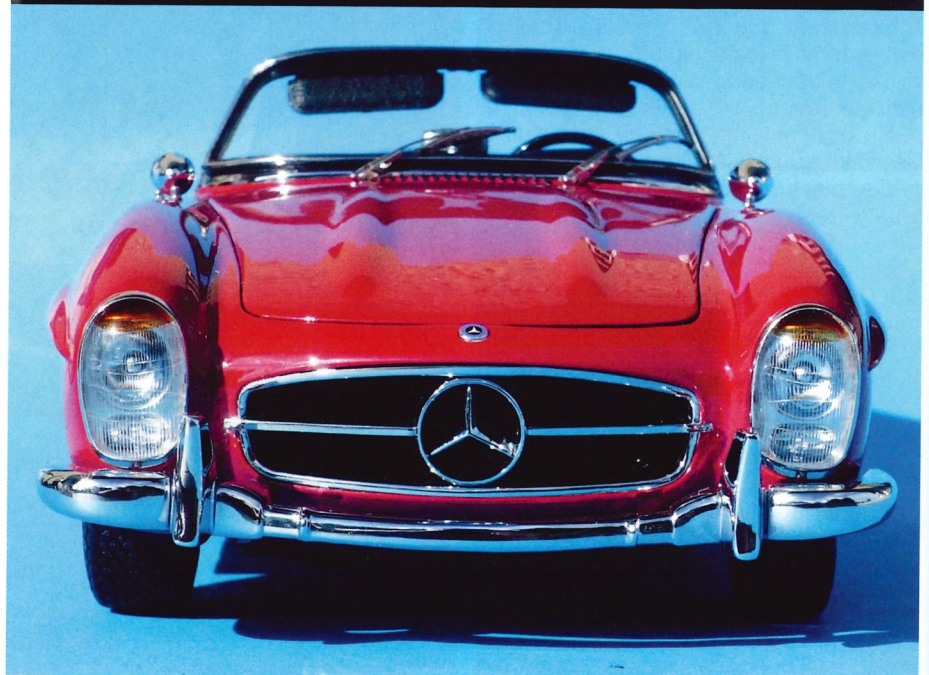
Und kaum haben die Menschen die ärgsten Sorgen hinter sich gelassen, beginnt das Streben, der Welt zu zeigen, wozu das Land und seine aufblühenden Menschen in der Lage sind.

Neben dem Notwendigen möchte man sich auch wieder etwas mehr leisten, die Lebensqualität verbessern. Ein Produkt von Unzähligen ist der W 198, der 1954 als Coupé und 1957 als Roadster auf den Markt kam. Die Fahrzeuge sind heute Ikonen, nur ganz wenige spätere Baureihen (beispielsweise der 600 W 100) haben solchen Status erringen können. Und selbstverständlich haben sich auch so ziemlich alle Modellautohersteller mit diesen Vorbildern beschäftigt, sodass wir bis heute diese beiden Varianten in so ziemlich allen Maßstäben, Farben und Qualitätsstufen erwerben konnten.

Fehlt da noch etwas? Ja, haben die Macher bei CMC gesagt und sich den W 198 vorgenommen. Besser gesagt im Maßstab 1:18 ins Modell umgesetzt. Natürlich in CMC typischer Qualität. Ob und wie das gelungen ist, habe ich mir einmal genauer angesehen.

Bekanntlich habe ich es nach Fellbach nicht weit, und so habe ich, als mich Herr Mohn telefonisch über die Bereitstellung eines Besprechungsmusters informiert hat, nicht lange gefackelt und das Modell umgehend abgeholt.

Von diesem Modell gibt es insgesamt sieben Varianten. Interessant ist dabei, dass es für jedes Modell ein real existierendes Vorbild gibt. Dies sei deshalb erwähnt, da es somit am einzelnen Modell Details geben kann, die bei anderen Straßenfahrzeugen anderes vorhanden sind. Einfachstes Beispiel ist der Schaltknauf, der mal mit, mal ohne Schaltschema produziert wurde. Das Vorbildfahrzeug des roten Roadsters gehört einer schwäbischen Unternehmerfamilie, die namentlich ausdrücklich nicht genannt werden möchte. Nun die Varianten:



-M-282 offen, Lackierung Rot, schwarze Inneneinrichtung

-M-283 mit abnehmbarem Hardtop, Lackierung 396 Mittelblau Metallic, beige Inneneinrichtung

-M-284 mit abnehmbarem Hardtop, Lackierung 050 weiß, rote Inneneinrichtung

-M-285 mit Stoffdach, Lackierung Schwarz, braune Inneneinrichtung

-M-293 offen, Lackierung Schwarz, schwarze Inneneinrichtung

-M-294 mit Stoffdach, Lackierung Silbermetallic, blaue Inneneinrichtung

-M-295 offene Rallye-Version, Lackierung Dunkelbraun, hellbraune Inneneinrichtung

Von allen Varianten wurden jeweils 1.500 Exemplare produziert.

Meine Beschreibung beschränkt sich auf die Details, die den Mehrwert des Modells gegenüber den Ausführungen anderer Großserienhersteller. Dazu steht mir ein Vergleichsfahrzeug zur

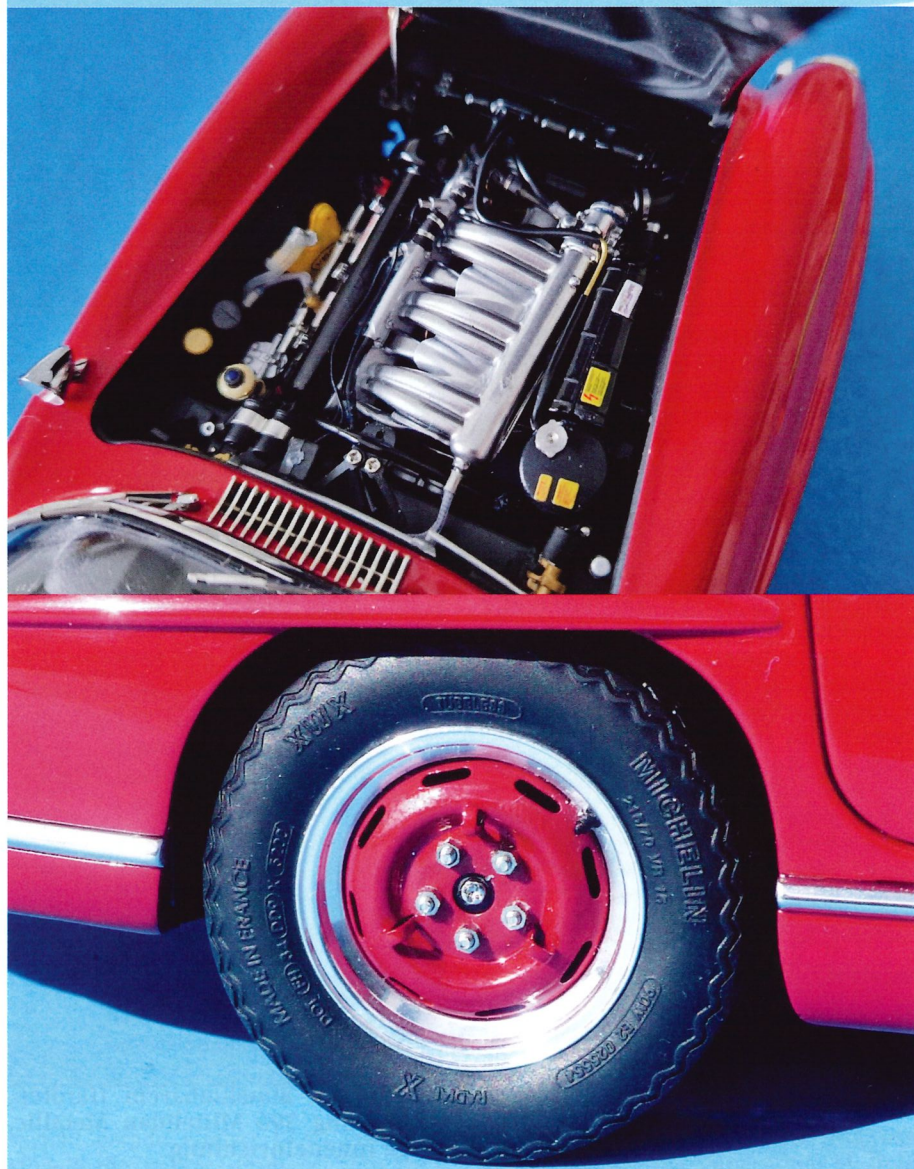


Verfügung, das im Handel für ca. 200.-Euro angeboten wird. Beim Blick auf die Front fallen mir zuerst die Scheinwerfer und die dahinter verborgenen Reflektoren auf. Und der erste Unterschied: Die CMC-Scheinwerfer sind authentischer. Nicht zu übersehen ist der qualitative Unterschied der Verchromung. Die macht beim CMC-Modell einen höherwertigeren, tendenziell perfekten Eindruck. Wie das produktionstechnisch gemacht wird, weiß ich nicht. Ich entdecke auch keine Grate oder ähnliche Unkorrektheiten. Die beiden auf den Kotflügeln montierten Talbot-Rückspiegel betrachte ich unter der Lupe und bin begeistert. Man kann sich tatsächlich darin spiegeln. Die Pendants des Vergleichsmusters sind ebenfalls sehr gut gearbeitet, der Unterschied zeigt sich deutlich unter der Lupe.

Von der Seite betrachtet schenken sich beide Varianten nicht viel. Sieht man davon ab, dass beim CMC-Modell keine Radkappen montiert sind. Die liegen bei und Sie dürfen die gerne selbst montieren. Bei dieser Gelegenheit können Sie auch mittels beiliegendem Innensechskantschlüssel die fünf Radmuttern auf festen Sitz kontrollieren. Und hier der einmalige Hinweis: Führen Sie alle möglichen Funktionsmöglichkeiten in Ruhe und ohne Kräfteinwirkung durch. Das funktioniert tadellos und verhindert Frust durch beschädigte Teile. Grobmotoriker oder auch altersbedingte Einschränkungen (beispielsweise Zittern) verursachen ganz schnell ärgerliche Beschädigungen. Die pro Rad drei Halteklammern sind selbst verständlich analog dem Vorbild nachgebildet.

Und auch beim Heck ist alles "normal". Die Heckleuchten sind jedoch auch hier optisch hochwertiger als beim Vergleichsmodell. Und die sind schon sehr gut getroffen.

Mein Hauptaugenmerk gilt nun den Details. Zuerst öffne ich die Motorhaube. Sie lässt sich butterweich öffnen und dann auch arretieren. Der Blick in den Motorraum ist wie ein Blick ins Original. Natürlich thront in der Mitte der Sechszylinder mit seinen voluminösen Ansaugrohren nebst riesiger Gemischaufbereitung. Viel mehr fallen jedoch andere Details auf. Das fängt bei der originalgetreuen Farbenvielfalt auf. Deckel, Einfüllstutzen, Behälter oder auch die Zündverteilerkappe sind farblich sauber abgesetzt, was bei einem Großserienmodell naturgemäß nicht in dieser Vielfalt darstellbar ist. Die Aufkleber, die zumeist auf Gefahren hinweisen, sind unter der Lupe einwandfrei lesbar. Bei den Schläuchen wird vorbildgerecht zwischen reinen Gummiprodukten und textillumantelten Schläuchen differenziert. Immer wieder fein anzusehen sind die Schlauchschellen mit zumindest ange deuteten Feststellschrauben. Der Übergang der Zündkabel in die



Zündverteilerkappe ist vorbildgerecht mit übergestülpten Gummihauben gegen Feuchtigkeit und Verschmutzung geschützt. Das Gestänge für den Scheibenwischerantrieb ist fein nachgebildet. Apropos Scheibenwischer: Die Wischerarme können dank zweier Gelenke vorsichtig von der Windschutzscheibe abgehoben werden.

Fast könnte man auf die Idee kommen, einmal die Wischerblätter zu wechseln. Ich rate dazu, sich dies zu verkneifen. Alles hat seine Grenzen!

Doch wenn ich gerade bei der Windschutzscheibe bin: Zwischen Fenster- und Scheibenrahmen ist die Scheibendichtung extra eingesetzt.

Nun will ich mir den Innenraum anschauen. Dazu möchte ich einsteigen und die Türen öffnen. Nein, nix einfach die Fahrertür aufdrücken: Türgriff ausklappen und die Tür am Griff aufziehen. Ausgestaunt? Dann lege ich nach. Kaum sitze ich im Auto, will ich die Seitenscheiben nach oben führen. Sie wissen schon, alter Herr und Zugempfindlichkeit! Mit einem Griff an die Fensterkurbel lässt sich die Scheibe hochdrehen.

Ich krieg die Kinnlade nicht mehr hoch!

Allerdings muss ich noch einmal aussteigen, weil das Radio leise bleibt. Ich habe das Herausziehen der mechanischen Antenne vor dem Einsteigen glatt vergessen. Vorsichtig wird sie in Stellung gebracht und ich muss feststellen, dass das Modell (vorbildgerecht) gar kein Radio hat. Also wird auch die Antenne wieder eingeschoben. Andere Varianten haben, dies soll nicht verschwiegen werden, ein Radio. Übrigens vorbildwidrig ohne Aufpreis! Die beweglichen Sonnenblenden sind heute bei offenen Modellen im Maßstab 1:18 fast schon selbstverständlich. Die Innenleuchte dazwischen jedoch nicht. Fast ist man versucht, den Einschalter zu betätigen. Dann ist da noch ein zur Zusatzleuchte verlegtes Kabel, aber auch das ist der konsequenten Umsetzung des Vorbildfahrzeugs geschuldet. Im Beifahrerfußraum direkt neben dem Kardantunnel sehe ich den Griff für die Fußraumbelüftung. Mit dem Griff links am Kardantunnel lässt sich die Handbremse bedienen. Links im Fahrerfußraum habe ich auch den Betätigungsknopf für die Scheibenwaschanlage nicht übersehen.

Die Sitze sind mit echtem Leder bezogen. Zudem lassen sich beide Sitzlehnen nach vorne umklappen. Und da wir gerade beim Leder sind: Auch die beiden Türverkleidungen sowie die Armauflagen davor sind aus edlem Leder.

Der Verdeckkasten lässt sich aufklappen. Dann erblickt man ein komplettes Stoffverdeck inklusiv Kunststoff-Heckscheibe. Bei dieser Variante kann man das Verdeck jedoch nicht schließen.

Am Armaturenbrett sowie den Türen sind alle Griffe und Instrumente separat eingesetzt. Dies gilt auch für die zahlreichen Chromleisten. Der Aschenbecher auf dem Armaturenbrett kann bei Bedarf geöffnet werden. In solch einem Auto sollte man jedoch nicht rauchen!

Der Feuerlöscher im Beifahrerfußraum ist ein nettes Gimmick. Das Großserienmodell sieht durchaus zustimmend aus, kann in Details und Qualität jedoch nicht mithalten.

Und endlich meine ich einen Kritikpunkt gefunden zu haben: Das Schalt-

schema auf dem Schalthebel fehlt. Doch zu früh gefreut, siehe Begründung am Anfang dieses Artikels.

Ich steige jedoch wieder aus. Auf dem Weg zum Kofferraum komme ich an der Tankklappe vorbei. Dass sie sich öffnen lässt, will mich nun nicht wirklich überraschen. Das Kofferraumschloss ist separat eingesetzt. Der Kofferraumdeckel kann nach dem Öffnen mittels einer Stange arretiert werden. Nach dem Entnehmen der Kofferraummatte sowie der Reserveradabdeckung fällt der Blick auf das damals selbstverständlich noch vollwertige Ersatzrad. Einfach herausnehmen ist jedoch nicht, es ist vorbildgerecht festgeschraubt. Ich belasse es beim Betrachten und stelle fest, dass Michelin-Reifen der Größe 215/70 VR 15 aufgezo-gen sind. Noch Fragen?

Ich drehe das Modell einmal vorsichtig um und staune: Ein Handbremsgestänge, das so verblüffend nachgebaut wurde, dass ich ernsthaft probiert habe, ob es

tatsächlich funktioniert. Aber das ist dann vielleicht ein Träumchen für die nächste Detailsteigerung. Dass die Vorderachse lenkbar ist, die Vorder- und Hinterradaufhängung sowie der komplizierte Hinterachs-antrieb in (fast) allen Details nachgebildet wurde, der Motor inklusiv Getriebe auch auf der Unterseite höchst filigran dargestellt und zu gefallen weiß, dokumentiert erwartungsgemäß erneut einen Unterschied zum Großserienmodell.

Tja, was soll ich da für ein Resümee ziehen. Ein Modell, das modellbautechnisch mal wieder an Grenzen geht. Und das ganz offensichtlich bisher gefehlt hat, wie das große Interesse u.a. der MBMC-Mitglieder beweist. Wer auf so viel Detailtreue wert legt, bekommt für sein Geld ein preis-wertes Modell. Und wer beim letzten MBMC-Weihnachtsgeschenk aufgepasst und reagiert hat, darf nun jubeln.

Text: Dieter Mäurer

