

CMC Classic Model Cars



Liebe CMC-Fans,

liebe CMC-Kunden,

2023 war aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Lage global abermals kein leichtes Jahr.

Wir sind dennoch stolz, dass wir es mit Ihnen als Kunden und Ihrer Treue geschafft haben, Ihnen neben unserem bekannt attraktiven Lagerprogramm auch zwei Neuheiten vorstellen zu können.

Das ist zum einen der CMC Alfa Romeo P3, ein komplett neu entwickeltes Modell, bei dem wir so viele Metallteile wie noch nie in unserer Geschichte verbaut und mit diesem Meisterwerk der Feinmechanik voll ins Schwarze getroffen haben. Die Fachpresse, Fans und Sammler waren und sind begeistert. Neben der schnell ausverkauften Variante in Clear Finish, bei der unser Können besonders gut zu sehen ist, war auch das Cut-Off-Modell ein großartiger Erfolg.

Auch der CMC Ferrari 250 GTO, der Jahrhundertrennsportwagen schlechthin, machte uns alle viel Freude und wir entwickelten neben den neuen linksgelenkten Varianten auch erstmals solche mit Rechtssteuerung. Dazu haben wir extra noch einmal ein rechtsgelenktes Fahrzeug digitalisiert um unsere Konstruktion darauf zu basieren. Die Auslieferung des CMC Ferrari GTO läuft noch in vollem Gange.

Was bringt nun das Jahr 2024 Neues?

Bereits im November haben wir den **CMC Porsche 904** vorgestellt- dieser wurde nämlich vor 60 Jahren, im November 1963, in Stuttgart der Weltöffentlichkeit vorgestellt.

Zunächst war geplant, die von der FIA für eine erfolgreiche Homologation geforderte Mindeststückzahl von 100 Fahrzeugen zu bauen und diese nicht nur als Rennfahrzeug sondern auch mit Straßenzulassung anzubieten, um überhaupt auf diese Stückzahl zu kommen.

Der Wagen durfte wegen Namensrechten von Peugeot an dreistelligen Zahlen mit einer Null in der Mitte nicht als 904, der internen Bezeichnung, vermarktet werden sondern hörte offiziell auf den Namen Carrera GTS. Das erste Mal trug jetzt ein Porsche Fahrzeug das Kürzel GTS. GTS steht für Gran Turismo Sport und den Gedanken Porsches, einen klassischen Rennwagen auch für die Straße tauglich zu machen. Mit dem Kürzel GTS entstanden dann Rennwagen mit etwas mehr Komfort und einer Straßenzulassung.

Das Design des 904 stammt von Ferdinand Alexander Porsche, genannt Butzi. Den 904 findet er seinen besten, ihm jemals gelungenen Entwurf, besser sogar noch als der des legendären 911.

Auch konstruktiv hatte der 904 einiges zu bieten: so war seine Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyesterharz geformt und wog nur 145 kg. Sie wurde auf einem Kastenrahmen aus Stahl verklebt und zusätzlich verschraubt- eine geschickte Alternative zu aufwändigeren Gitterrohrrahmen, um die Produktionskosten gering zu halten und dabei gleichzeitig für eine bislang ungekannte Steifigkeit zu sorgen. Hergestellt wurde die hochinnovative Karosserie- und Rahmeneinheit in Handarbeit bei den auf Leichtbau spezialisierten Heinkel Flugzeugwerken in Speyer, unweit von Stuttgart.

Konsequenter Leichtbau und Auslegung für Renneinsätze hatten zur Folge, daß auf Gummidichtungen an den Türen verzichtet wurde, dementsprechend laut und zugig war es im Innenraum- ein echter Rennwagen eben!

Als Antriebsquelle war zunächst der neue 6-Zylinder Boxermotor aus dem Porsche 911 vorgesehen. Tatsächlich wurde dann auf den rennerprobten und leichteren 2-Liter-Vierzylinder Boxermotor, den berühmten Fuhrmann-Motor, aus dem 356 zurückgegriffen. Dass Rennmechaniker auf der ganzen Welt dieses Triebwerk bereits kannten, war sicher kein Nachteil. Leicht zugänglich verbarg es sich als Mittelmotor unter der großen abnehmbaren Heckabdeckung, unter der gemäß FIA Reglement für GT Wagen sogar ein Kofferraum vorhanden war.

Aufgrund starker Nachfrage von Privatfahrern wurden am Ende jedoch in Summe 116 Fahrzeuge montiert, von denen die meisten in die USA geliefert wurden.

Erstmals bieten wir zu diesem Modell drei unterschiedliche und auswechselbare Abgasanlagen an- eben wie beim Original. Je nach Einsatz oder Rennstrecke wurde mit dem Street Exhaust, dem Sebring-Exhaust oder mit den Megaphones gefahren, wobei insbesondere bei Letzteren der Name Programm ist.

Der 904 als unser zweiter Porsche in 1:18 nach dem 901 soll natürlich diesem qualitativ in nichts nachstehen beziehungsweise ihn sogar übertreffen. Die feine und hochwertige Ausführung des Lüftungsgitters auf der Motorhaube ist nur ein Beispiel hierfür.

Der 904 wurde damals überwiegend mit Radkappen ausgeliefert- also bekommen Sie diese bei uns auch, in einer kleinen Toolbox zusammen mit einem winzigen Schraubendreher, um die Radschrauben zu lösen und somit die Räder abnehmen zu können.

Eine weitere komplette Formneuheit ist der **CMC Ferrari 250 LM** aus den Jahren 1964 und 1965.

Als der Vorgänger 250 GTO gegen erstarkte Konkurrenz, auch von Ford, nicht mehr wirklich wettbewerbsfähig war, entschloß sich Enzo Ferrari, ein komplett neues Fahrzeug zu konstruieren. Wie neu und rennsportorientiert der 250 LM war, wurde uns bewußt, als wir ein Originalfahrzeug mehrere Tage lang digitalisierten und fotografierten- mit spartanischem Interieur weitgehend ohne Verkleidung des dünnen Blechs, Mittelmotor, Einzelradaufhängung rundum und innenliegenden Scheibenbremsen hinten ein echter Technologieträger im Vergleich zum fast luxuriös anmutenden Vorgänger GTO mit seiner blattgefederten starren Hinterachse.

Nur 32 Stück des von Pininfarina entworfenen Zweisitzers mit dem legendären Colombo-V12, jetzt mit 3,3 Litern Hubraum, wurden gebaut- das reichte nicht, um den Wagen von der FIA als GT-Rennwagen homologieren zu lassen und auch Enzo Ferraris Trickereien, den Wagen als Evolution des GTO darzustellen, liefen ins Leere.

Der 250 LM mußte daher gegen wesentlich radikaler konstruierte Prototypen antreten und wurde auch nie als Werksrennwagen eingesetzt sondern typischerweise von privaten Rennteams.

Da wir selten mit dem einmal Erreichten zufrieden sind, möchten wir auch beim CMC Ferrari 250 LM über uns hinausgehen und zwei Varianten besonders erwähnen: einmal das Arrangement bestehend aus handgeschweißtem Gitterohrrahmen und lackierter Karosserie und dann das Modellfahrzeug mit transparenter Karosserie- beide bieten ungewöhnliche Einblicke in die Technik und die filigranen Details und zeigen schön, wofür CMC steht.

CMC erhört ja gerne auch Wünsche seiner Sammler und Fans und berücksichtigt diese Begehrlichkeiten bei Wiederauflagen. Doch, wie Sie wissen, ziehen wir nicht einfach alte Pläne aus der Schublade sondern nützen Wiederauflagen auch dazu, gezielt Dinge zu verbessern und die Latte damit abermals höher zu legen.

Mit diesem Anspruch gehen wir im Jahr 2024 an die **CMC Bartoletti Renntransporter** heran, von denen wir sowohl die Ferrari- als auch die Maserati-Variante in Ihre Vitrinen rollen lassen wollen.

Feedback aus allen Vertriebsregionen haben wir in das neue Lastenheft eingebaut, wobei es keine wirklich ernste Kritik an der Erstauflage gab. Dies spiegelt die Liebe der zahlreichen Sammler zu diesem Modell und die Identifikation mit unserer CMC-Produktionsphilosophie wider.

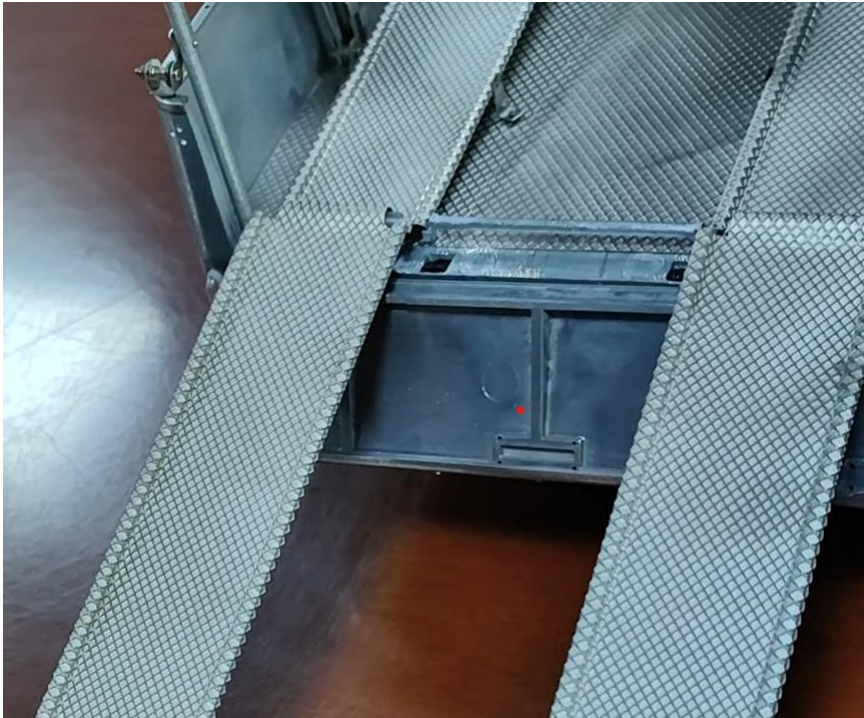
Aber auch selbst haben wir uns den Transporter noch einmal kritisch angeschaut und in mehreren Meetings folgende Verbesserungspotentiale identifiziert:

A) Optimierung von Funktionsteilen

- 1.) beim Herausziehen bzw. Hineinschieben der Auffahrrampen auf beiden Seiten des Fahrzeugs konnten diese bisher leicht verkanten. Wir fügen zu den

vorhandenen vier Führungsrollen auf jeder Seite drei weitere hinzu, damit die Rampen wesentlich sanfter gleiten

- 2.) Auch die Form der Rollen wird verändert, damit die Rampen sicherer geführt werden und nicht seitlich herauspringen
- 3.) Die mehrteiligen Auffahrrampen können durch eine optimierte mechanische Verbindung nun sicherer ineinander gehakt werden



- 4.) Bei der Neuauflage optimieren und verstärken wir das Metallband, das das unter dem Wagen liegende Reserverad hält durch gezielt in die Form eingeprägte Verstärkungen
- 5.) Der Verriegelungsmechanismus an der Heckklappe des Fahrzeugs funktionierte nicht immer zuverlässig und das Schloß konnte sich lösen. Bei der Neuauflage verwenden wir daher Nieten statt einfachen Befestigungstiften zur gezielten Verbesserung
- 6.) Die hintere obere Absturzsicherung am Wagen war verhältnismäßig instabil ausgeführt. Neu entwickelte Scharniere und Lagerungen helfen, hier eine höhere Stabilität zu erlangen

B) Fortschritt bei sichtbaren Teilen an der Karosserie

- 7.) Ein zusätzliches umlaufendes Metallprofil an der Innenverkleidung der vorderen Türen im Bereich der Fenster sorgt nicht nur für ein authentischeres Aussehen sondern auch für eine sicherere Befestigung der Scheiben selbst

- 8.) Die horizontal an den Wagenflanken verlaufenden Zierleisten waren bisher schwierig auszurichten. Durch optimierten Einbau der Türen fluchten diese noch besser mit der Karosserie und auch die Zierleisten werden dann noch präziser der perfekten Linie folgen
- 9.) Die Dachrinnen an beiden Seiten der Karosserie lösten sich in seltenen Fällen und werden nun durch das neue Verfahren des Laserschweißens unsichtbar von innen befestigt
- 10.) Auf ähnliche Weise werden Front- und Seitenscheiben, Scheibendichtungen und Zierleisten montiert, damit auch hier eine sichere Befestigung und ein einwandfreies Aussehen gewährleistet sind

C) Verbesserung weiterer Details

- 11.) Die roten Bodenbeläge im Cockpit sowie im Laderaum werden, dem Original entsprechend, gummiartiger ausgeführt
- 12.) Der Werkzeugschrank im Laderaum erhält eine Holzmaserung in originalgetreuer Optik sowie zusätzliche Antirutschmatten in den Fächern, die mit schützenden Metallkanten versehen werden



- 13.) Die Fensterkurbeln werden formal und technisch überarbeitet, damit sie authentischer und perfekter aussehen
- 14.) Der Hammerschlageffekt an den silbernen metallenen Türinnenverkleidungen wird noch stärker ausgearbeitet

- 15.) Die Verpackung des Modells war bisher komplex und aufwändig. Um das Modell schneller und sicherer aufbauen sowie auch wieder verpacken zu können sowie zu einem noch sichereren Transport wurde das Schauminlay geändert und in Tests überprüft

Wir danken unseren Fans für ihre Wertschätzung, Sachverstand und Liebe für dieses Modell.

Wir danken `The Administrators Fabio Tomassini & Keith Hili`, Italien, für die uns im Jahr 2016 verliehene Auszeichnung `The Best F1 1/18 Model Ever`.

CMC baut, wie Sie wissen, nicht einfach irgendwelche Modellautos; bei uns erzählen alle Modelle eine Geschichte- die des Rennens, an denen ihre originalen Vorbilder damals teilnahmen oder die ihrer prominenten Besitzer.

Manchmal ist es neben Rennerfolgen auch das herausragende Design oder die besondere Technik, die ein Vorbild dazu qualifizieren, von CMC nachgebildet zu werden.

Historie und Originalität sind uns sehr wichtig und darum ist uns auch keine Mühe zu groß, auf der ganzen Welt nach Vorbildern zu suchen, die diesem Anspruch gerecht werden und die möglichst viel der damaligen Substanz zeigen.

Oft sind es der Scheunenfund oder das Fahrzeugs eines privaten Sammlers, die uns mehr Informationen aus der Vergangenheit liefern als die teils überrestaurierten Exponate der Werksmuseen, manchmal verbunden mit Einblicken in uralte Fotoalben, die uns schon viele Details zeigten, die auch in den großen Bildarchiven nie zu finden sind.

Ist erst einmal ein passendes Fahrzeug gefunden, vermessen und digitalisieren wir dieses mit einer eigenen 3D-Scananlage, indem wir das Fahrzeug komplett abtasten, innen wie außen, oben wie unten, mit geöffnetem Motorraum und abgenommenen Rädern, um auch hier kein Detail, beispielsweise der Radaufhängung, außen vor zu lassen.

Dazu entstehen parallel oft hunderte von Fotos, die weitere, über die reine Geometrie hinausgehende Informationen liefern wie Farben, Glanzgrade, Farbtrennkanten oder Position von Aufklebern und Startnummern.

Wir sprechen mit Experten und, wenn es sie noch gibt, Zeitzeugen. Nicht immer ist es leicht, den spezifischen Zustand des Fahrzeugs beispielsweise während eines Rennens eindeutig zu rekonstruieren, da vielleicht mit montiertem Außenspiegel gestartet wurde, dieser aber im Verlauf des Rennens während eines Manövers abgefallen ist.

Unsere Modelle, die meisten im Maßstab 1:18, bestanden in der Anfangszeit aus wenigen hundert Teilen aus einfachen Kunststoffen und Zinkdruckgußteilen und heute aus bis zu knapp 2.000 einzelnen Teilen aus den verschiedensten hochwertigsten Materialien- es kommen je nach Bauteil verschiedene Metalle und Legierungen wie Zink, Edelstahl, Aluminium, Kupfer und Messing zum Einsatz aber auch Kunststoffe und,

darauf sind wir besonders stolz, eigens gewobene Stoffe und echtes Leder bei den Interieurs.

Unser CMC Alfa-Romeo P3, bei dem über 85% der rund 1.800 Teile überwiegend aus hochwertigen Metallen wie Aluminium und Edelstahl bestehen, belegt dieses Bestreben nach Hochwertigkeit.

Fast selbstredend, daß bei uns auch Stoßdämpfer funktional ausgeführt sind oder winzigste federnde Verschlussclips von Motorhauben- bei jedem Modell versuchen wir, individuelle technische Besonderheiten herauszuarbeiten und umzusetzen.

Ausschließlich in Handarbeit lackieren wir alle Einzelteile und bauen unsere Modelle minutiös zusammen- es gibt wohl keine Maschine, die am Unterboden Bremsleitungen verlegen, die komplette Verkabelung des Motorraums einziehen oder Sitze beledern kann.

Unsere Handwerkskunst beweisen wir beim Zusammenbau winzig kleiner Teile und Baugruppen aus sehr hochwertigen Materialien. Sehen Sie sich diese in unseren Videopräsentationen und auf unserer Homepage an.

So entstehen pro Variante oft nur wenige hundert Stück, die in aller Regel einzeln durchnummeriert und nicht zuletzt dadurch wertstabil sind. Nicht wenige unserer Kunden schätzen unsere Modelle daher auch als Wertanlage.

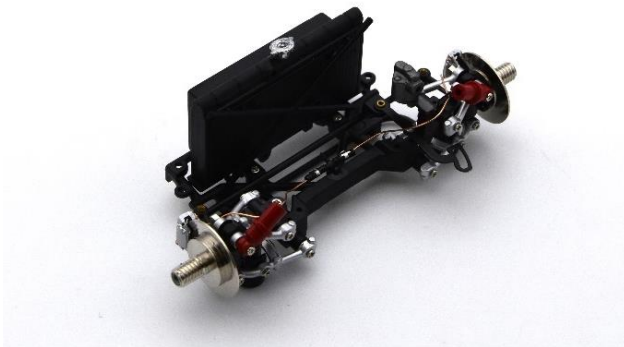
Die Historie der Originale, die Auswahl hochwertigster Materialien und unsere Handwerkskunst- das sind die besonderen Zutaten, die CMC-Modellen ihren unverwechselbaren Charakter geben und ihnen eine Seele verleihen. Alles handmade!

Egal, wie groß die Herausforderungen auch sind, wir nehmen sie an und geben unser Bestes, um unsere Ideale zu erreichen.

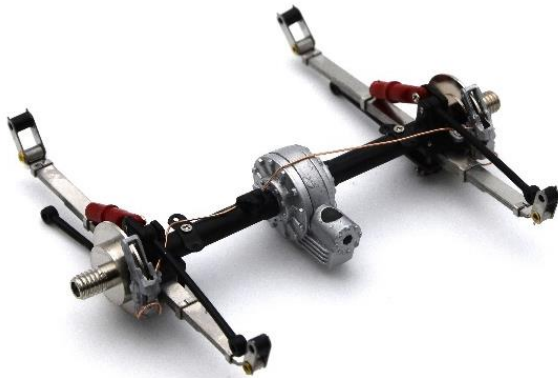
CMC-Modellautos schaffen einen Rückzugsraum, und locken uns, wie ein Chefredakteur einer deutschen Oldtimerzeitschrift es treffend beschreibt, Stunden oder gar Tage in eine andere Welt.

Lauschen Sie ihren Geschichten und lassen Sie Ihren Blick über die Modelle gleiten- Sie werden immer wieder Neues entdecken und begeistert sein.

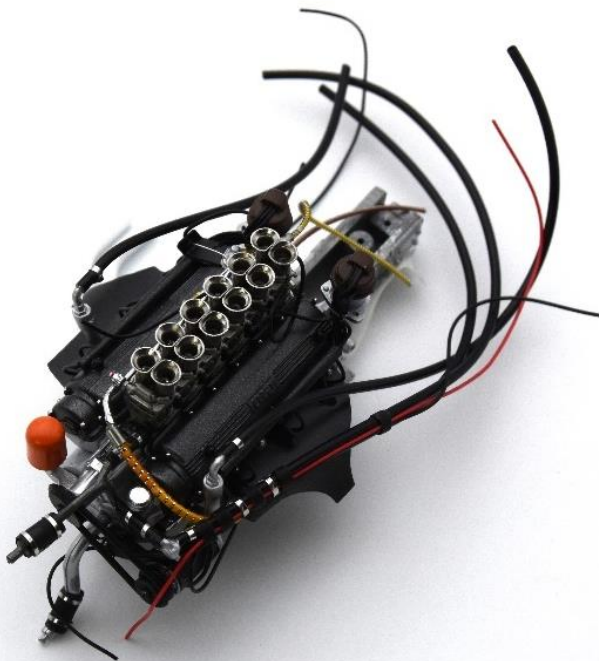
Einige Eindrücke finden Sie hier:



CMC Ferrari 250 GTO Vorderachskörper und Wasserkühler



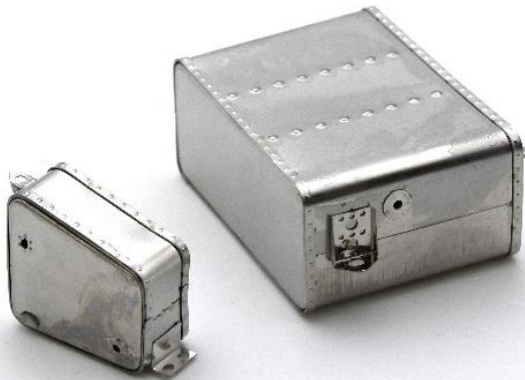
CMC Ferrari 250 GTO Hinterachse, Blattfedern und Differenzial



CMC Ferrari 250 GTO Motor



CMC Ferrari 250 GTO Armaturenträger



CMC Ferrari 250 GTO Öl- und Benzintank (lasergeschweißt)



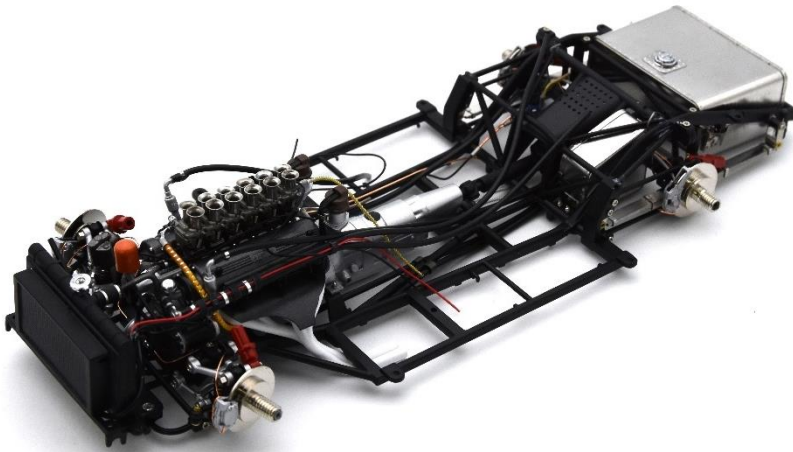
CMC Ferrari 250 GTO Scheibenwischer (je aus rund 10 Einzelteilen bestehend)



CMC Ferrari 250 GTO Tür mit Schiebefenster



CMC Ferrari 250 GTO Scheinwerferabdeckungen mit Lampenringen (Stanzbiegeteile)



CMC Ferrari 250 GTO vormontiertes Chassis

Neue Modelle 2024, Maßstab 1:18

1. CMC Porsche 904 Carrera GTS

**M-230 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-005,
GEWINNER TARGA FLORIO 1964 PUCCI/ DAVIS, #86
MAßSTAB 1:18
UPE € 667**



Abbildung zeigt Prototypen



Abbildungen ähnlich

Die Serienproduktion des 904 begann im Januar 1964. Die ersten 904 wurden für das Porsche Werks-Rennteam produziert und waren zur Teilnahme an Rennen wie der Targa Florio am 26.4.1964 vorgesehen.

Der bemerkenswerteste Sieg gelang 1964 bei der Targa Florio, wo Antonio Pucci/Colin Davis mit dem Wagen 904-005 den Gesamtsieg errungen, gefolgt von Gianni Balzarini/Herbert Linge auf dem 2. Platz mit dem Wagen 904-006. Damit schlugen die kleinen 2-Liter-Porsche alle leistungsstärkeren Ferrari GTO und Shelby Cobra Roadster, die von Weltklasse-Fahrern wie Phil Hill, Dan Gurney und Bob Bondurant gefahren wurden. Dies war ein großer Sieg für das Porsche-Team im Jahr 1964.

Anschließend belegte 904-005 am 17. Mai mit Edgar Barth am Steuer den 5. Gesamtrang bei den 500 km von Spa. Nach einem Ausfall während der 1.000 km Nürburgring am 31. Mai erhielt 904-005 ein Upgrade-Paket für die Rennsaison 1965, einschließlich der größeren „Elefantenoehren“, den hinteren Lufteinlässen.

1965 erzielte 904-005 folgende Ergebnisse: 5. Platz beim 12-Stunden-Rennen von Sebring am 27. März, 5. Platz bei der Targa Florio am 9. Mai, 4. Platz beim Bergrennen am Mont Ventoux am 6. Juni, 2. Platz beim Bergrennen am Rossfeld am 12. Juni, 4. Platz

beim Bergrennen Sesana-Sestrières am 25. Juli, 6. Platz beim Bergrennen in Freiburg am 8. August und 4. Platz beim Bergrennen in Ollon-Villars am 29. August. Der Wagen gewann viele Klassensiege und fuhr alle Rennen der Herstellermeisterschaft in den Jahren 1964 bis 1966.

1966 tat sich Porsche in Daytona mit Joe Buzzetta und Gerhard Mitter zusammen. Das Duo belegte den 7. Rang und den 1. Platz in der 2,0-Liter-Prototypenklasse mit diesem Wagen. Nachdem Porsche das Fahrzeug Anfang 1966 in die USA verkauft hatte, wechselte es mehrmals den Besitzer, bis Joe Buzzetta es 1996 erwarb, 30 Jahre nachdem er es in Daytona gefahren hatte. Von Zeit zu Zeit geht er mit einem Porsche aus seiner Sammlung, gelegentlich auch mit 904-005, bei Oldtimer-Rennen an den Start.

**M-231 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-006,
RALLYE MONTE CARLO 1965 BÖHRINGER/ WÜTHERICH, #150,
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

Dieser fantastische Porsche 904-006 ist ein seltenes Werks-Rennmodell des 904 Carrera GTS, das für Rennen und Rallyes in der Saison 1964 entwickelt und gebaut wurde. Neun der ersten zehn Porsche 904 kamen im Werksrennteam zum Einsatz, eines dieser Fahrzeuge war 904-006. Dieser Wagen wurde im April 1964 als einer von vier von Porsche bei der Targa Florio erstmals in Dienst gestellt und belegte den zweiten Platz, gefahren von Herbert Linge und Gianni Balzarini.

Bei ihrem zweiten Einsatz für Porsche wurde 904-006 von Herbert Linge und Gerhard Mitter auf dem 1.000 km Nürburgring pilotiert und belegte den 12. Gesamtrang. Es

folgten die 24 Stunden von Le Mans, wo 904-006 vom Duo Gerhard Koch und Heinz Schiller auf den 10. Gesamt- und den 3. Platz in der Klasse gefahren wurde. Nach dem vierten Gesamtrang und dem zweiten Platz in der Klasse bei der Tour de France bestritt 904-006 die Rallye Monte Carlo 1965 mit Eugen Böhringer und Rolf Wütherich am Steuer und belegte den zweiten Gesamtrang.

Es war eine echte Rallye zum Zielort Monte Carlo, da der Start von verschiedenen Orten in ganz Europa aus erfolgte: von Stockholm am 15. Januar um 16:32 Uhr, aus London am 16. Januar um 03:26 Uhr, aus Warschau um GMT 04:38 Uhr, Athen um 06:21 Uhr, Lissabon um 07:35 Uhr, Paris um 11:12 Uhr, Frankfurt um 12:36 Uhr und Monte Carlo um 13:19 Uhr.

Alle Porsche-Fahrer hatten sich für den Start in Frankfurt angemeldet. Die Strecke führte von Frankfurt über den Nürburgring, durch Holland und Belgien bis nach Rennes im Nordwesten Frankreichs und schließlich hinunter nach Monaco. So kamen mehr als 4.000 km zusammen. Nach sechs Tagen belegte der 904 von Eugen Böhringer und Copilot Rolf Wütherich den zweiten Platz. Von den 145 Siegen, die der 904 GTS in Summe errungen hat, sticht dieser zweite Platz gegen schnellere Rivalen und Schneestürme als der großartigste und bedeutsamste hervor.

Porsche verkaufte das Auto 1966 an die Firma Gasner & Co. in München. Der nächste Besitzer war der Cadillac-Händler Leonard Renick. Dann ging der 904 GTS, nun ohne Motor, durch die Hände zweier weiterer Besitzer, bis er von Gerard Layer gekauft wurde. Layer beschaffte einen passenden Motor des Typs 587/3 sowie ein Getriebe und ließ das Auto restaurieren, bevor er es im Januar 1997 an Michael Shoen, den Autor von The Ferrari-Cobra Wars, verkaufte. Ein Jahr später verkaufte Shoen 904-006 an den in Scottsdale lebenden Sammler und Juwelier Scott Gauthier. In den Händen des Sammlers Gauthier sollte der 904 zum Grundstein einer sehr bedeutenden Kollektion von Sportrennwagen werden.

Als 904-006 im Jahr 2000 in die Sammlung von Stanley Gold gelangte, wurde aus dem Museumsstück wieder ein waschechter Rennwagen. Gold ließ das Auto von seinem Freund und Meistertechniker Brant Parsons von Shamrock Racing für den Einsatz auf der Rennstrecke herrichten und im Laufe seines 14-jährigen Besitzes nahm dieser Porsche an nicht weniger als 27 Oldtimer-Rennveranstaltungen teil, darunter drei Tour-Auto-Teilnahmen, sechs Fahrten zu Le Mans Classic und vier Einsätze bei den Monterey Historics.

Die legendäre Rolle von Porsche in der Motorsportgeschichte ist im Laufe der Jahre gewachsen, und der 904 ist definitiv ein Meilenstein in der Ahnengalerie. Mit nur 108 gebauten Exemplaren des 904 Carrera GTS und nur neun, die jemals von der Fabrik für Wettbewerbszwecke verwendet wurden, befindet sich 904-006 an oder nahe der Spitze der beehrtesten Renn-Porsche.

**M-232 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-025,
SILVERSTONE INTERNATIONAL GRAND TOURING 1964,
INNES IRELAND, #26,
LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

In Borneogrün, einer erstmals von Renault eingeführten Farbe, wurde dieser 904 am 19. Februar 1964 neu an das Stirling Moss Automobile Racing Team ausgeliefert. Laut André Loubser, VIP-Koordinator von Porsche, bestellte Stirling Moss den Wagen im November 1963. Bei Motorentests, bei denen eine Nennleistung von 180 PS erreicht werden sollte, streute einer der Motoren deutlich nach oben. Man sagt, Loubser habe erfolgreich darum gebeten, diesen Motor für die S.M.A.R.T-Bestellung zu reservieren. Der Motor 587/3, #99024 wurde demnach im Wagen mit der Chassisnummer 904-025 verbaut.

Das S.M.A.R.T-Team wurde 1963 gegründet, nachdem Stirling Moss in Goodwood beinahe tödlich verunglückt war und beschlossen hatte, sich vom Rennsport zurückzuziehen. Der Porsche 904-025 war der dritte Sportwagen, den das Team erworben hat – nach einem Lotus Elan und einem Cortina GT. 904-025 kam erstmals am 30. März 1964 in Goodwood mit John Whitmore am Steuer im Lavant Cup zum Einsatz. Das vom British Automobile Racing Club organisierte 80-Meilen-Rennen begann um 17:10 Uhr. 27 Autos waren gemeldet und 20 Autos standen tatsächlich am Start. Von diese 20 Autos kamen 18 ins Ziel; 17 wurden gewertet. Mit seinem 904 GTS mit der Startnummer 42 belegte Sir John Whitmore den 6. Gesamt- und den 3. Platz in der Klasse.

Mit der Startnummer #26 trat 904-025 am 2. Mai 1964 bei der „16th Annual International Trophy“ im Rahmen des Silverstone International Grand Touring an. Das Rennen startete um 10.15 Uhr über eine Distanz von 25 Runden. Aus der Startaufstellung von 36 Autos wurden 31 Autos gewertet. Innes Ireland belegte mit

seinem Porsche 904 mit Startnummer 26 den 9. Gesamtrang und den 1. Platz in der Klasse GT2.5.

Kurz darauf wurde das Fahrzeug jedoch bei Testfahrten von Hugh Dibley touchiert. Obwohl der Schaden nicht sehr groß war, wurde aus Zeitgründen kurzerhand ein Ersatzchassis aus Deutschland bestellt und eingebaut, anstatt das beschädigte Chassis zu reparieren. Das neue Chassis 904-088, wurde mit der alten Rahmennummer 904-025 versehen, das beschädigte und ausgebaute Chassis hingegen wurde nicht verschrottet.

Der neue 904-088 alias 904-025-1 bestand nun aus rund 70 % der Teile des ehemaligen 904-025 und nahm in SMART-Lackierung mit der Startnummer 50 am „ADAC 1000 km Rennen Nürburgring“ teil. Das Ergebnis am 31. Mai 1964 war Platz 9 in der Gesamtwertung und Platz 4 in der Klasse

Am 6. Juni 1964 trat 904-088 mit der Startnummer 3 bei den Player's 200 des Player's Cup an. Der Wagen belegte den 15. Gesamt- und den 4. Platz in der Klasse. Für die bevorstehenden 24 Stunden von Le Mans 1964 hatte das S.M.A.R.T-Team einen 904-088 mit Whitmore/Dibley/Casner als Fahrer gemeldet, es kam aber nicht mehr dazu, weil das Fahrzeug Ende 1967 laut vactek.tripod.com unwiederbringlich zerstört wurde.

Die Reste des Chassis 904-025, einschließlich des beschädigten Originalrahmens und der Karosserie wurden an Theo Geiger, einen Porsche-Mechaniker, verkauft. Alle Teile befanden sich noch im Erstlack. Im Laufe der Jahre baute er eine beeindruckende Sammlung von Originalersatzteilen auf und plante, den Wagen eines Tages wieder aufzubauen. 2010 verkaufte Geiger 904-025 jedoch an Freisinger Motorsport. Dort wurde der Ex-Stirling Moss Porsche 904 neu auf- und umgebaut und erhielt im Rahmen der Restaurierung den 587/3-Motor mit der Nummer 99073

Heute ist 904-025 im Besitz eines deutschen Fans und wurde vom Team von Mario Linke penibel für den historischen Rennsport aufgebaut.

**M-233 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-040,
500 KM SPA 1964,
LÉON DERNIER, #43,
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

904-040 wurde im Februar 1964 neu an Léon Dernier, einen bekannten belgischen Rennfahrer, ausgeliefert. Da „Dernier“ soviel wie „Letzter“ bedeutet, was einem Rennfahrer natürlich nicht gefallen kann, begann dieser unter dem Pseudonym „Eldé“ seine Rennkarriere Anfang der 1950er Jahre und belegte sogleich den 5. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Paris 1955 in Montlhéry und den 3. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Le Mans 1959.

Bis in die 1960er Jahre konzentrierte er sich auf Sportwagenrennen und startete für die belgischen Rennställe Equipe Nationale Belge und Ecurie Francorchamps bei nationalen und internationalen Meisterschaften. Nach der Auslieferung von 904-040 Anfang 1964 wurde der Wagen gelegentlich bei Wettbewerben eingesetzt wie zum Beispiel das Rennen Coupe de Belgique, das Dernier am 30. März gewann, oder das Bergrennen Laroche – Samre, das er ebenfalls auf dem 1. Platz beendete. Bei den 500 km von Spa am 17. Mai erzielte er Platz 21 im Gesamtklassament und den 8. Platz seiner Klasse. Am 31. Mai fiel er zusammen mit André Pilette bei den 1.000 km vom Nürburgring aus, das Bergrennen Ste. Cécil-Herbeumont beendetet er hingegen bereits wieder als Zweiter. Am 19. Juli wurde er sechster beim GP in Zolder und den GP von Rheinland Pfalz am 1. August auf dem Nürburgring beendete er ebenso als sechster.

Léon Dernier trat auch als Privatfahrer an, der Porsche 904-040 war dabei sein bevorzugtes Sportgerät. Historischen Aufzeichnungen zufolge war er während seiner gesamten Rennkarriere acht Mal mit Chassis 904-040 am Start und vierzehn Mal auf Ferrari 250 GT. Doch Vorsicht: Léon Eldé (Dernier) fuhr auf mehreren verschiedenen Ferrari 250 GT, darunter die Chassisnummern 509, 763, 1321 und 2053. Laut Archivdaten

wurde keiner dieser 250 GTs mehr als fünfmal von Dernier gefahren. Damit war 904-040 das Chassis, das Dernier am häufigsten einsetzte, vor allem als Privatfahrer.

Léon Dernier, der als Privatfahrer mit 904-040 und der Startnummer 40 antrat, wurde am 16. Mai 1965 bei den 500 km Spa 10. Des Gesamtklassements und 2. Seiner Klasse, diesmal als Fahrer der Equipe Nationale Belge.

Eldé verunglückte am 26. Juli 1969 in Spa-Francorchamps tödlich. Laut dem Buch Porsche 904 von Jürgen Barth war der zweite Besitzer von 904-040 Jean Bocquait, der mit dem Wagen um 1971 herum in und um Brüssel spazieren fuhr. Dann ging der Wagen an einen Herrn Verdoedt, der ihn seinerseits 2001 an Herrn Peter Hofmann in Deutschland verkaufte.

Es folgte eine hochaufwendige und perfekte Restaurierung. Dabei galt es einen besonderen Schaden zu beheben: Die vordere linke Ecke der originalen GFK-Schale war bei einem Unfall von 1964 gerissen und danach schlecht repariert. Farbschichten und Rückstände wurden abgetragen und bis auf die Glasfaserstruktur abgeschliffen. Die rissige Oberfläche der Karosserie wurde mühsam perfektioniert und originalgetreu in silber metallic lackiert. Dieser Porsche 904-040 ist heute eines der authentischsten Fahrzeuge überhaupt.

**M-234 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-042,
PEBBLE BEACH AUCTION 2017, #42, LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

Laut Geburtsurkunde des Fahrzeugs mit der Fahrgestellnummer 904-042 wurde dieses im März 1964 in Silbermetallic mit blauer Velourspolsterung hergestellt. Dieses

Fahrzeug war eines von 24, das in diesem Jahr in die USA exportiert wurden. Es wurde ursprünglich an Riviere Motors von Knute Qvale in Portland, Oregon, verkauft.

Der neue 904 GTS wurde für den Renneinsatz mit Mike Eyerly oder Gary Wright am Steuer eingesetzt. Während der gesamten Rennsaison 1964 fuhren sie 904-042 zu mehreren Siegen und Podiumsplätzen. Folgende Erfolge erzielten die beiden im Jahr 1964:

USRRC-GT Kent: 5. Gesamtrang, 1. Platz in der Klasse; Westwood Players' Pacific: 3. Gesamtrang, 2. Platz in der Klasse; Portland International Raceway GT-Rennen: 1. Platz; Portland International Raceway Rose Cup: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Production vom Juni 1964: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Production vom Juli 1964: 1. Platz; SCCA Regional Oregon Modified: 2. Platz; SCCA Divisional Kent: 2. Platz; und SCCA Regional Oregon Production vom Oktober 1964: 3. Platz.

Nach seiner erfolgreichen Debütsaison wurde 904-042 mit einem Racing-Update-Kit für 1965 versehen. Dieses Paket beinhaltete unter anderem einen neuen 587/3-Motor (Nummer 99156) mit spezieller Nockenwelle, Megafon-Auspuff und ein extrem schnelles und leistungsfähiges Motoröl-Bypass-System nach Le Mans-Spezifikation.

Mike Eyerly fuhr bis Juli 1965 erfolgreich Rennen auf 904-042, ehe der Wagen dann an den Rennfahrer Wade Carter aus der Region Nordwest Pazifik verkauft wurde. Mit 904-042 belegte Carter 1965 den 5. Platz in der Pacific Coast Meisterschaft der SCCA und gewann 1966 sowohl die Oregon- als auch die Northwest SCCA Production Meisterschaften. Er fuhr das Auto sogar bis 1967 weiter und gewann zwei Rennen in Kent.

Nachdem Wade Carter 1967 904-042 zum Verkauf angeboten hatte, wechselte das Fahrzeug mehrmals den Besitzer, bevor Jeffrey Keiner aus Orlando, Florida, es um 1983 herum erwarb. Als aktiver Oldtimer-Rennfahrer war Keiner auch ein ernstzunehmender Sammler mit beeindruckender Porsche-Sammlung. Nach einer Komplettrestaurierung und Lackierung des Autos im heute noch vorhandenen Rot-Silber, nahm Keiner mit diesem 904 an zahlreichen Oldtimer-Rennen und Concours-Events in den USA teil.

Dazu Keiner: „904-042 ist in seiner jetzigen Form absolut authentisch. Der Wagen wurde häufig bei historischen Concours ausgestellt und ist auf der Oldtimer-Rennstrecke sehr bekannt. Das Auto ist nicht nur für Rennen hergerichtet, es befindet sich in jeder Beziehung in perfektem Zustand und hat viele Shows und Auszeichnungen gewonnen, darunter den Montique Thomas Tieneer's Award für seine perfekte Technik, die Peter Gregg Memorial Trophy, First in Class beim Meadow Brook Concours d'Elegance, drei Mal in Folge First in Class beim Chicago Historic Races Concours, Gewinner des Chesrown Concours Award bei den Mid-Ohio Historic Races und war auch bei vielen Oldtimer- und historischen Rennveranstaltungen First in Class.“

904-042 ist ein beeindruckendes zeitgenössisches Wettbewerbsfahrzeug und genießt unter Markenspezialisten hohes Ansehen.

**M-235 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-045,
SCOTT BROWN MEMORIAL SNETTERTON 1964, DICKIE STOOP, #71,
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

Die Geschichte von 904-045 beginnt mit Richard „Dickie“ Stoop, einem Spitfire-Piloten der Royal Air Force im Zweiten Weltkrieg. Stoop und sein Pilotkollege Tony Gaze verbrachten oft ihre Zeit mit ihren Sportwagen auf der nahe gelegenen Strecke in Goodwood während sie auf der Westhampnett Airbase stationiert waren. Gerüchten zufolge überzeugten sie den Earl of Richmond, Goodwood regelmäßiger für Rennveranstaltungen zu nutzen.

In den späten 1940er Jahren war Stoop als Werksfahrer für Frazer Nash (AFN) angestellt und gewann 1950 sogar die Zweiliterklasse bei den 24 Stunden von Le Mans und wurde Neunter im Gesamtklassament. Bis 1954 hatte AFN Porsche importiert. Am 6. März 1964 erwarb Stoop für seine privaten Renneinsätze einen 904, das Fahrzeug 904-045, den allerersten 904 GTS, der nach England ging.

Das Auto mit seiner auffälligen irischgrünen Lackierung wurde von der Autopresse genauestens unter die Lupe genommen. Am 2. Mai ging der der Porsche erstmals in der britischen Rennszene an den Start- mit einem 12. Platz beim Silverstone International Rennen, einen Monat später auf dem 15. Platz beim Rossfeld Bergrennen sowie einem 8. Platz in Brands Hatch am 11. Juli.

Auf dem Höhepunkt war dieser 904 acht Tage später angelangt als Stoop das Scott-Brown Memorial in Snetterton auf dem ersten Platz in der Klasse und dem fünften Gesamtrang beendete. Am 1. August ging es mit einem 4. Platz beim DARM GT auf dem Nürburgring und einem 2. Platz am 29. August bei der Tourist Trophy in Goodwood gerade so weiter. Stoops Saison im 904 war am 26. September in Snetterton zu Ende, wo er mit dem Wagen den sechsten Platz erzielte. Am 3. März 1965 wurde 904-045 noch einmal zu einem Rennen gemeldet, Stoop sollte fahren, doch der Senior Service

GT-Event in Silverstone wurde abgesagt. Nach Stoops tragischem Tod am Steuer seines Porsche 911S Straßenautos im Jahr 1968 wurde der 904 GTS an John Wean verkauft, einen bekannten Sammler aus Fox Chapel, Pennsylvania, USA. Während der langen Zeit, in der der Wagen in seinem Besitz war, wurde dieser 904 liebevoll gepflegt, kam gelegentlich zum Einsatz genoss die Gesellschaft so legendärer Porsches wie eines 911 ST, eines 908/3 Spyder und eines RSR. Der jetzige Besitzer erwarb das Auto im Jahr 1997 und setzte es bei zahlreichen Straßenrallyes ein. In der Zwischenzeit wurde der Wagen auf hohem Niveau restauriert. Der Motor wurde vom renommierten Porsche-Vierfach-Nockenwellen-Spezialisten Bill Doyle in Kalifornien für über 20.000 US-Dollar frisch überholt.

Dieser spektakuläre 904 ist bisher erst in dritter Hand. Zudem ist 904-045 das einzige erhaltene Exemplar in der seltenen Farbe Irish Green und der allererste 904 GTS, der nach Großbritannien exportiert wurde.

**M-236 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-055,
1.000 KM NÜRBURGRING,
KOCH/ PON, #45,
LIMITIERT 1.500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

Dieser faszinierende Porsche 904 mit der Chassisnummer 904-055 und seiner seltenen und auffälligen orangefarbenen Lackierung ist eng mit einem niederländischen Team verbunden, das 1964/65 unter der Flagge des Racing Team Holland an europäischen Langstreckenrennen teilnahm. Im Mai 1964 wurde Chassis 055 an seinen Besitzer Bernardus (Ben) Pon ausgeliefert, der 1962 beim Großen Preis von Holland an den Start ging. Danach konzentrierte er sich jedoch auf Sportwagen.

904-055 hatte seinen ersten Renneinsatz im Mai 1964 und war Auftakt zu Ben Pons Rennkarriere mit einem Klassensieg und einem erstaunlichen dritten Gesamtrang auf dem 1.000-km-Nürburgring zusammen mit Gerhard Koch als Copilot. Das Rennen blieb zwar wegen des dortigen Debuts des Ford GT40 in Erinnerung; trotzdem ist es bemerkenswert, dass sich 904-055 in diesem hochkarätigen und aus 81 Fahrzeugen bestehenden Starterfeld so weit vorne platzieren konnte.

Porsche Fans sagen, dass der Porsche 904 GTS ein Meilenstein in der Geschichte der Porsche-Rennwagen war. Zu diesem Zeitpunkt versuchte Porsche alles, sämtliche Gegner zu schlagen.

Mit dem noch jungen Podiumserfolg in Deutschland im Gepäck fuhr Pon mit seiner 904-Flotte zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1964 an die Sarthe. Dort war er mit einem weiteren achten Gesamtrang und einem zweiten Platz in der Klasse am 22. Juni erneut erfolgreich, diesmal zusammen mit Henk van Zalinge am Steuer. Ein paar Wochen später besiegte Pon zusammen mit Copilot Rob Slotemaker bei den 12 Stunden von Reims schnellere Fahrzeuge und belegte am 5. Juli den siebten Gesamt- und den dritten Platz in der Klasse.

Auf dem Weg nach Zolder verlor der Fahrer des Renntransporters die Kontrolle über den Anhänger und beschädigte seine Fracht, die beiden 904 mit den Fahrgestellnummern 023 und 055. Mit einem Windabweiser anstelle der Windschutzscheibe gewann 904-055 trotzdem das Rennen am 19. Juli, 904-023 wurde Zweiter.

Die Siegesserie von 904-055 setzte sich bis 1965 fort. Zu den Höhepunkten von 1965 gehörten ein 4. Platz bei den 1.000 Kilometern von Monza, ein 3. Platz bei den 500 Kilometer von Spa und eine Top-Platzierung beim Rennen DART GT Solitude und Nürburgring. Gijs van Lennep ging beim Saisonfinale um die Zandvoort Trophy mit 904-055 an den Start und gewann. 904-055 hatte eine fantastische Bilanz von 13 Klassensiegen in zwei Rennsaisons.

Der Wagen wurde im Jahr 1966 in die USA verkauft und war dort Teil mehrerer Sammlungen bis er 2013 nach Europa zurück kam. Dieser 904 trägt ebenso zur Erinnerung an den 904 Carrera GTS als einen der wichtigsten Rennwagen von Porsche bei und ist nebenbei mit seiner bunten Lackierung auch einer, den man einfach lieben muß.

**M-237 CMC PORSCHE 904
FAHRGESTELLNUMMER 904-098,
BONHAMS SCOTTSDALE AUCTION 2017,
LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 697**



Abbildung ähnlich

Dieser auffallend originale 904 genoß die letzten 48 Jahre fürsorgliche Pflege und nur sporadische Einsätze seiner jeweils langjährigen Besitzer.

Laut Datenkarte des Werks wurde 904-098 mit einem Motor des Typs 587/3 Carrera hergestellt, in einem hellem Elfenbeinton lackiert und mit einem blauen Interieur mit Stoffsitzen versehen. Der Wagen wurde auf Dunlop-Reifen ausgeliefert.

Dieser 904-098 wurde ursprünglich von J.L. Brundage erworben und später an Ted Tidwell aus Jacksonville verkauft. Tidwell startete eine kurze, aber erfolgreiche Rennkarriere und belegte im September 1964 beim SCCA-Event in Bainbridge, Georgia, den zweiten Platz in der modifizierten Klasse E. Etwa zur gleichen Zeit erreichte der Wagen den ersten Platz beim Chimney Rock Bergrennen, wo er mutmaßlich einen neuen Rekord aufgestellt hat. 1965 belegte 904-098 den 9. Gesamtrang und den zweiten Platz in der 2-Liter-GT-Klasse bei der USRRC-Veranstaltung in Pensacola und wurde Ende des Jahres Erster in der seriennahen Klasse A in Savannah Effingham

904-098 wurde im November 1965 zum Verkauf angeboten und ging anschließend an zwei Händler. Einer verkaufte den Originalmotor an einen Käufer in Ohio und der andere baute stattdessen einen Typ 547/4 Carrera-Motor ein, der ursprünglich aus einem 550 Spyder stammte. Vermutlich hat dieser Händler den Wagen auch mit der aktuellen Lackierung in Dunkelblau mit einem weißen Rennstreifen und Startnummerkreisen versehen.

Bruce Herrington aus Virginia übernahm im November 1968 als neuer Besitzer den Wagen und erhielt im April 1969 in Virginia eine Zulassung von den dortigen Behörden.

Obwohl er den Wagen fast 20 Jahre lang besaß, fuhr er ihn nur selten, nur ein einziges Mal setzte er es bei einem PVA-Event auf dem Marlboro Raceway ein.

1989 gelangte 904-098 in die Hände von Werner Schoch und Heinz Heinrichs, beide 904-Experten. Zufällig suchte ein Porsche-Sammler aus Dänemark nach einem originalen 904 und über einen Dritten wurde der Wagen dann dorthin vermittelt.

1992 erwarb der dänische Besitzer den originalen 4-Nockenwellen-Motor, den Motor-Nr. 99090, der damals in den Besitz des Ex-Rennfahrers Warren Eads gelangt war und von dessen Mechaniker, dem angesehenen Carrera-Experten und ehemaligen Fahrer Al Cadrobi, modifiziert wurde.

Beim 904 betreten wir absolutes Neuland, indem wir – wie beim Original- mehrere Abgasanlagen anbieten, die auch am Modellfahrzeug ausgewechselt werden können und so für einen individuellen Look in der Vitrine sorgen.

Diese Auspuffanlagen sind alle aus Edelstahl gefertigt, hochwertig verarbeitet, glänzend und sehr detailliert- also sehr edel! Ebenso ansprechend ist die Verpackung: eine hochwertige Acrylglasbox in einer mattkaschierten Pappschachtel. Ein sehr elegantes Produkt für Ihre persönliche Sammlung oder als Geschenk.

**A-031 CMC PORSCHE 904
STREET EXHAUST
MAßSTAB 1:18
UPE € 91**



Der Porsche 904 war nicht nur ein reinrassiger Rennwagen sondern konnte, dank Übereinstimmung mit den damaligen Zulassungsvorschriften, auch auf der Straße gefahren werden. Um nicht mit allzu großem Lärm aufzufallen, wurde im Straßenverkehr üblicherweise mit der Serien- bzw. Straßenabgasanlage mit großem Endschalldämpfer gefahren

**A-032 CMC PORSCHE 904
SEBRING EXHAUST
MAßSTAB 1:18
UPE € 91**



Für den Renneinsatz ist die Sebring-Abgasanlage konzipiert, die über zwei relativ kleine und widerstandsarme Schalldämpfer verfügt und bereits für eine deutliche Leistungssteigerung sorgt. Diese Abgasanlage ist nicht wirklich laut sondern sorgt für ein dezent sportliches Geräusch.

**A-033 CMC PORSCHE 904
MEGAPHONE EXHAUST
MAßSTAB 1:18
UPE € 91**



Hier ist der Name Programm. Diese ausschließlich auf der Rennstrecke zu fahrende Abgasanlage mit ihren für Porsche Rennwagen typisch gewordenen `Cookie Cutter`-Einsätzen in den Endrohren sorgt für brachialen, ungefilterten Sound und abermals höhere Leistung durch verringerten Staudruck.

Alle Auspuffanlagen kommen in einer hochwertigen Arylglasvitrine und attraktiver Umverpackung.



2. CMC Ferrari 250 LM

**M-261 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 5895
GRAHAM HILL/ JO BONNIER, GEWINNER REIMS 1964, #7
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703**



Dieser 250 LM wurde neu an Maranello Concessionaires, den Ferrari Vertreter in England, verkauft. Der Wagen war erstmals 1964 mit Roy Salvadori bei der Coppa Intereuropa in Monza am Start. Später fuhren mit ihm auch Jackie Stewart, Lucien Bianchi und Innes Ireland Rennen. Im September 1965 wurde das Fahrzeug an Peter Clarke verkauft, der das Auto bis 1968 weiter einsetzte. Es war danach auch kurzzeitig im Besitz von David Piper.

Die Einzigartigkeit des 12-Stunden-Rennens von Reims 1964 war der Start um Mitternacht. Das Losfahren in der stockdunklen Nacht wurde durch das Prozedere des Le Mans-Starts noch verschärft. Die ersten Runden waren geprägt von einem Dreikampf der beiden Ferrari-Piloten Graham Hill und John Surtees mit dem Ford von Richie Ginther. Knapp eine Stunde lang, bei Durchschnittsgeschwindigkeiten weit über 200 km/h, überholten sich die drei Fahrer vor der Virage de Thillois regelmäßig gegenseitig.

Um 6 Uhr, nachdem die Sonne längst aufgegangen war, führte John Surtees mit einem Vorsprung von 56 Sekunden auf Joakim Bonnier, dem Teamkollegen von Graham Hill. Zu diesem Zeitpunkt war die drei Werks-GT40 und beiden Shelby Daytonas ausgefallen. Die Führung wechselte vor allem durch die unterschiedlichen Boxenstopp-Taktiken. Knapp vor 11 Uhr kam Surtees zum Nachtanken an Box. Dabei mussten jedoch auch die Beläge an den Vorderbremsen gewechselt werden. Obwohl die N.A.R.T.-Mechaniker schnell arbeiteten, verlor das Team dabei zwei Minuten. Mit neuen Bremsbelägen schien Surtees das Unmögliche möglich machen zu können. Er holte in kurzer Zeit enorm viel Zeit auf Bonnier auf, teilweise war er fünf Sekunden pro Runde schneller als der Schwede. Als Bonnier eine halbe Stunde vor Rennende zum letzten Tankstopp an die Boxen kam und den Wagen wieder an Hill übergab, ging Surtees in Führung. Er

hatte alle notwendigen Stopps absolviert und hätte ohne weiteres Anhalten das Rennen zu Ende fahren können. Mehr als eine Stunde hatte er den Ferrari am und teilweise über dem Limit bewegt und dabei die Fahrzeugtechnik extrem gefordert. Bei Surtees letztem Stopp wurde aus Zeitgründen auf einen Reifenwechsel verzichtet, das rächte sich jetzt. Zehn Minuten vor Schluss kam er mit einem platten linken Vorderreifen an die Box. Als er auf die Strecke zurückkehrte, hatte er 1 ½ Runden Rückstand auf den Hill/Bonnier-Ferrari, der das Rennen gewann.

M-262 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 5909
JOHN SURTEES/ LORENZO BANDINI, N.A.R.T, 2. REIMS 1964, #8
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703



Rot

Chassis 5909 verbrachte die meiste Zeit in den Vereinigten Staaten von Amerika. Nachdem das Fahrzeug kurzzeitig von Luigi Chinettis nordamerikanischem Rennteam (N.A.R.T.) eingesetzt wurde, gehörte es Bob Grossman von der „Scuderia Bear“, der es das ganze Jahr 1964 fuhr. Nachdem der Wagen nicht mehr im Rennsport eingesetzt wurde, war der größte Erfolg der Gewinn des Pebble Beach Concours d’Elegance im Jahr 1975. Der jetzige Besitzer nahm an bedeutenden Veranstaltungen wie der Tour Auto 2005 teil, wo der Wagen einer der Stars der Veranstaltung war. Nach einem Unfall bei der Le Mans Classic 2008 wurde er vollständig restauriert und wurde nach der Restaurierung erstmals wieder beim Pebble Beach Concours d'Elegance 2013 gezeigt.

Die Einzigartigkeit des 12-Stunden-Rennens von Reims 1964 war der Start um Mitternacht. Das Losfahren in der stockdunklen Nacht wurde durch das Prozedere des Le Mans-Starts noch verschärft. Die ersten Runden waren geprägt von einem Dreikampf der beiden Ferrari-Piloten Graham Hill und John Surtees mit dem Ford von Richie Ginther. Knapp eine Stunde lang, bei Durchschnittsgeschwindigkeiten weit über

200 km/h, überholten sich die drei Fahrer vor der Virage de Thillois regelmäßig gegenseitig.

Die Führung wechselte vor allem durch die unterschiedlichen Boxenstopp-Taktiken. Knapp vor 11 Uhr kam Surtees zum Nachtanken an Box. Dabei mussten jedoch auch die Beläge an den Vorderbremsen gewechselt werden. Obwohl die N.A.R.T.-Mechaniker schnell arbeiteten, verlor das Team dabei zwei Minuten. Mit neuen Bremsbelägen schien Surtees das Unmögliche möglich machen zu können. Er holte in kurzer Zeit enorm viel Zeit auf Bonnier auf, teilweise war er fünf Sekunden pro Runde schneller als der Schwede. Als Bonnier eine halbe Stunde vor Rennende zum letzten Tankstopp an die Boxen kam und den Wagen wieder an Hill übergab, ging Surtees in Führung. Er hatte alle notwendigen Stopps absolviert und hätte ohne weiteres Anhalten das Rennen zu Ende fahren können. Mehr als eine Stunde hatte er den Ferrari am und teilweise über dem Limit bewegt und dabei die Fahrzeugtechnik extrem gefordert. Bei Surtees letztem Stopp wurde aus Zeitgründen auf einen Reifenwechsel verzichtet, das rächte sich jetzt. Zehn Minuten vor Schluss kam er mit einem platten linken Vorderreifen an die Box. Als er auf die Strecke zurückkehrte, hatte er 1 ½ Runden Rückstand auf den Hill/Bonnier-Ferrari und wurde schließlich Zweiter.

M-263 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 5893
JOCHEN RINDT/ MASTEN GREGORY, N.A.R.T, GEWINNER 24H FRANCE 1965,
#21
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703



N.A.R.T. nannte 1965 für Masten Gregory und Jochen Rindt bei den 24 Stunden von Le Mans mit Chassis 5893. Der N.A.R.T. 250 LM übertraf die prinzipiell schnelleren Ferrari-

und Ford-Prototypen und gewann das Rennen. 1970 wurde das Fahrzeug vom Indianapolis Motor Speedway Museum erworben, wo es seitdem ausgestellt ist.

Jochen Rindt war beim Indy 500 am Start, Monaco hat er 1970 auf legendäre Art und Weise in der letzten Kurve gewonnen. Sein Durchbruch gelang ihm aber mit dem Sieg in Le Mans 1965.

Kurzfristig tat sich für Rindt die Chance auf, für das North American Racing Team zu fahren.

Dabei handelte es sich um eine Art Semi-Werksteam von Ferrari. Der Teambesitzer: Luigi Chinetti, der alle Le-Mans-Rennen zwischen 1932 und 1953 bestritten und drei Mal gewonnen hatte. Chinetti hatte sehr gute Beziehungen nach Maranello. Nachdem er 1946 die US-amerikanische Staatsbürgerschaft erhalten hatte, entwickelte er sich über die Jahre zum wichtigsten Ferrari-Händler im Wachstumsmarkt USA.

Rindt, der erst zwei Tage vor dem Rennen die Freigabe erhielt, weil er einen BP-Vertrag hatte, das Auto aber mit Shell-Sprit fuhr, kam keineswegs als Mitfavorit an die Sarthe. Sein Ferrari 250 LM galt als chancenlos. Und als Partner fungierte damals Masten Gregory, genannt 'Catastrophy Gregory', weil er davor fünf Mal wegen Bremsdefekten aus fahrenden Rennwagen gesprungen war.

Um 19 Uhr lagen Rindt und Gregory nach zahlreichen Defekten in der Anfangsphase ganz hinten. Rindt wollte bereits aufgeben und hatte sich bereits umgezogen, um nach Hause zu fahren, doch Routinier Gregory überredete den Debütanten zum Weitermachen. Der stellte aber eine Bedingung: "Ich gebe nur noch Vollgas."

Drei Ford hatten sich schon in den ersten zwei Stunden verabschiedet, bei den Werks-Ferrari sorgten die Scheibenbremsen für unerwartete Probleme. Um Mitternacht lagen Rindt und Gregory bereits auf Platz 13.

Rindt fuhr bei Dunkelheit völlig entfesselt und holte Position um Position auf - eine sensationelle Aufholjagd, die kaum jemand für möglich gehalten hatte, begünstigt durch die Ausfälle aller Werks-Ford und -Ferrari.

Im Morgengrauen ging der Rindt-Ferrari erstmals in Führung - und Rindt hielt die Spitzenposition, ehe er für den Schluss-Turn wie vereinbart Gregory ans Steuer ließ. Der vom 'Vollgastier' Rindt ordentlich malträtierte Ferrari 250 LM machte es ihm nicht gerade leicht, hielt aber bis zur Zielflagge. Erst in der Auslaufrunde streikte das Getriebe. „Gut, dass Masten das Rennen zu Ende fuhr“, sagte Sieger Rindt später. „Ich wäre weiter Vollgas gefahren. Dann hätte es vielleicht alles zerrissen.“

**M-264 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 6313
PIERRE DUMAY/ GUSTAVE GOSSELIN, ECURIE FRANCORCHAMPS,
2. 24H FRANCE 1965, #26
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703**



Der vorletzte gebaute Ferrari 250 LM, Chassis 6313, wurde neu an die Ecurie Francorchamps verkauft. Der Wagen war gelb lackiert und wurde während der gesamten Saison 1965 im Rennsport eingesetzt. Sein bestes Ergebnis erzielte er in Le Mans, wo Pierre Dumay und Gustave Gosselin hinter dem Schwesterauto des North American Racing Teams den zweiten Platz belegten. In den 1970er Jahren war das Fahrzeug im Besitz von David Piper.

Der Ferrari 250 LM von Pierre Dumay und Gustave Gosselin führte die 24 Stunden von Le Mans 1965 auch noch rund vier Stunden vor dem Ziel an, als das rechte Hinterrad auf der Hunaudières-Geraden explodierte. Mit dadurch stark beschädigter Karosserie erreichten sie mühevoll noch die Box, wo der Wagen dann repariert wurde. Bedingt durch den langen Aufenthalt in der Box war der Vorsprung dahin, dennoch wurden Dumay/ Gosselin noch Zweiter.

**M-265 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 6119
DIETER SPOERRY/ ARMAND BOLLER, SCUDERIA FILIPINETTI,
6. 24H FRANCE 1965, #27
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703**



Rot

Dieser 250 LM wurde zusammen mit mehreren anderen an den Schweizer Privatier und seine Scuderia Filipinetti verkauft. Seinen ersten Einsatz hatte das Fahrzeug beim 1000km-Rennen in Monthl ry im Jahr 1964. 1965 belegte es in Le Mans den sechsten Gesamtrang und gewann seine Klasse bei der Schweizer Meisterschaft in Monza. Der Wagen wurde später an Pierre de Siebenthal verkauft und gelangte dann in das Vereinigte Königreich, wo er Teil der Sammlungen von Anthony Bamford, Don Nelson und Martin Hilton war. Der ehemalige Scuderia Filipinetti 250 LM wurde 2010 in eine Sammlung aus dem Nahen Osten aufgenommen und dann von Ferrari komplett restauriert.

Dieter Spoerry war in den 1960er Jahren einer der erfolgreichsten Schweizer Rennfahrer. Er und sein Co-Pilot Armand Boller starteten im Juni 1965 mit Chassis 6119 für die Scuderia Filipinetti bei den 24 Stunden von Le Mans. Mit im Startfeld befanden sich vier weitere Ferrari 250 LM. Spoerry/Boller erreichten im Qualifying Platz 25 und führen im Rennen mit der Startnummer 27 auf den sechsten Platz im Gesamtklassement.

**M-266 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 6105
RON FRY, AKTUELLER ZUSTAND 2023/2024
MAßSTAB 1:18
UPE € 681**



Dieser 250 LM hatte seinen ersten öffentlichen Auftritt auf der Earls Court Motor Show 1964 in London. Unmittelbar danach wurde der Wagen vom Gentleman Driver Ron Fry erworben, der das Auto ausgiebig bei lokalen Bergrennen und Sprintveranstaltungen einsetzte, bis es im Herbst 1966 erneut in Earls Court gezeigt wurde.

Die späteren Besitzer setzten das Chassis 6105 bis September 1970 weiterhin bei lokalen und internationalen Veranstaltungen ein.

Nachdem das Fahrzeug lange Jahre in Japan in einer Sammlung stand, kehrte es nach Europa zurück und nahm an großen historischen Veranstaltungen wie dem Goodwood Revival und der Le Mans Classic teil.

CMC stellt das Modell im aktuellen, der Perfektion nahekommenden Zustand von 2023/2024 dar.

**M-267 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 5909
ROB GROSSMAN, SCUDERIA BEAR,
2. IN DER KLASSE NASSAU TOURIST TROPHY 1964, #90
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703**



Silber/ Streifen rot-weiß-blau

Nachdem dieses Fahrzeug kurzzeitig von Luigi Chinettis Rennteam N.A.R.T. eingesetzt wurde, übernahm es Bob Grossman von der Scuderia Bear. Nach Beendigung der Renneinsätze war der größte Erfolg der Gewinn des Pebble Beach Concours d'Elégance im Jahr 1975. Bei Veranstaltungen wie der Tour Auto 2005 oder der Le Mans Classic 2008 wurde der Wagen immer einmal wieder gezeigt. Nach einer Vollrestaurierung war er erstmals wieder 2013 beim Pebble Beach Concours d'Elégance zu sehen.

1964 belegte Chassis 5909 mit Bob Grossman und der Startnummer 90 bei der Nassau Tourist Trophy Ende November den zweiten Platz in der Klasse sowie den dritten Platz im Gesamtklassement. Ebenfalls bei der Nassau TT, die im selben Jahr noch einmal im Dezember stattfand, wurde Grossman Klassensieger und lag in der Gesamtwertung auf Rang vier. Gemeldet war er bei beiden Rennen unter der Scuderia Bear.

**M-268 CMC FERRARI 250 LM
CHASSIS 5899
NINO VACARELLA, SCUDERIA FILIPINETTI
GEWINNER MONZA, INTEREUROPA 1964, #31
LIMITIERT 1500 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 703**



Rot

Das Auto wurde 1964 zusammen mit weiteren 250 LM an die Scuderia Filipinetti in die Schweiz ausgeliefert. Georges Filipinetti war ein rennsportverrückter Unternehmer und Ferrari-Generalimporteur für die Schweiz.

Gleich das Premierenrennen konnte Chassis 5899 für die Scuderia Filipinetti gewinnen. Ludovico Scarfiotti deklassierte am 30. August 1964 beim Sierra Montagna-Bergrennen die Konkurrenz regelrecht.

Jochen Rindt, der auf diesem Fahrzeug auch gelegentlich Rennen fuhr, beschwerte sich damals über das seiner Meinung viel zu große Lenkrad des Ferrari und meinte, dieses passe viel besser in einen LKW als in einen Rennwagen.

Nach einem schweren Unfall 1965 wurde das Fahrzeug neu aufgebaut- allerdings mit einer Porsche-906-Karosserie anstelle der originalen. Dieser Art wurde das Fahrzeug dann von mehreren wechselnden Schweizer und Österreichischen Besitzern eingesetzt.

Nach abermaligen Unfällen und Wiederaufbauten wurde der Wagen erst Ende der 1990er Jahre vernünftig restauriert und in Folge 2005 auch von Ferrari Classiche zertifiziert.

Nino Vacarella siegte mit diesem Fahrzeug am 6. 9. 1964 bei der Coppa Intereuropa in Monza.

**M-269 CMC FERRARI 250 LM
ROLLING CHASSIS UND KAROSSERIE IN VITRINE
LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 848**

Aus Edelstahl handgeschweißtes Rolling Chassis des CMC Ferrari 250 LM. Mit daneben auf Sockel montierter rot lackierter Karosserie. Mit Vitrinenhaube.

**M-270 CMC FERRARI 250 LM
MODELLAUTO MIT TRANSPARENTER KAROSSERIE
LIMITIERT 1000 STÜCK
MAßSTAB 1:18
UPE € 799**

Modellfahrzeug des CMC Ferrari 250 LM mit transparenter Karosserie- die Technik des Fahrzeugs ist so wunderschön abzulesen.

3. CMC Bartoletti Renntransporter

**M-084 CMC FERRARI RENNTRANSPORTER
FIAT 642 RN2 BARTOLETTI, 1957
MAßSTAB 1:18
UPE € 1196**



In den Anfangsjahren des Rennsports wurden die Rennwagen von den Teams größtenteils auf öffentlichen Straßen und auf eigener Achse bewegt. Nachdem diese Vorgehensweise nicht mehr erlaubt war, begann vor allem in den 1950er und 1960er Jahren die große Stunde der Renntransporter, die heute sogar bei eigens dazu ins Leben gerufenen Veranstaltungen ihr Revival feiern.

Der Fiat 642 RN2 mit Bartoletti Aufbau des Baujahres 1957 war wohl einer der bekanntesten Vertreter jener Tage. Sowohl die Scuderia Ferrari als auch die Scuderia Maserati setzten diesen nahezu baugleichen Transporter für ihre Rennboliden-Beförderung ein. Im Wesentlichen unterschieden sich die Transporter der beiden Rennställe durch die Außenlackierung und Beschriftung. Als Basis diente ein Bus-Chassis von Fiat, das von dem Karosseriebauer Bartoletti mit einem offenen Aufbau zur Aufnahme von drei Fahrzeugen versehen wurde.

Das mit einem 92 PS starken 6-Zylinder Diesel-Reihenmotor ausgestattete Fahrzeug diente nicht nur dem Transport der Rennfahrzeuge, sondern war gleichzeitig Anlaufstelle, Aufenthaltsraum, Werkstatt und logistische Zentrale für die begleitende Renn-Crew- heute heißt das 'Motorhome'.

**M-097 CMC MASERATI RENNTRANSPORTER
FIAT 642 RN2 BARTOLETTI, 1957
MAßSTAB 1:18
UPE € 1196**



In den Anfangsjahren des Rennsports wurden die Rennwagen von den Teams größtenteils auf öffentlichen Straßen und auf eigener Achse bewegt. Nachdem diese Vorgehensweise nicht mehr erlaubt war, begann vor allem in den 1950er und 1960er Jahren die große Stunde der Renntransporter, die heute sogar bei eigens dazu ins Leben gerufenen Veranstaltungen ihr Revival feiern.

Der Fiat 642 RN2 mit Bartoletti Aufbau des Baujahres 1957 war wohl einer der bekanntesten Vertreter jener Tage. Sowohl die Scuderia Ferrari als auch die Scuderia Maserati setzten diesen nahezu baugleichen Transporter für ihre Rennboliden-Beförderung ein. Im Wesentlichen unterschieden sich die Transporter der beiden Rennställe durch die Außenlackierung und Beschriftung. Als Basis diente ein Bus-Chassis von Fiat, das von dem Karosseriebauer Bartoletti mit einem offenen Aufbau zur Aufnahme von drei Fahrzeugen versehen wurde.

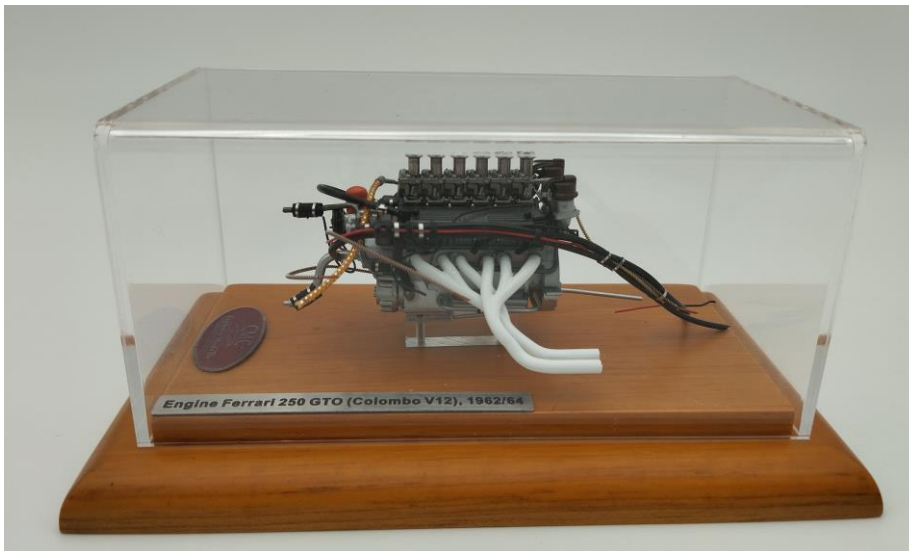
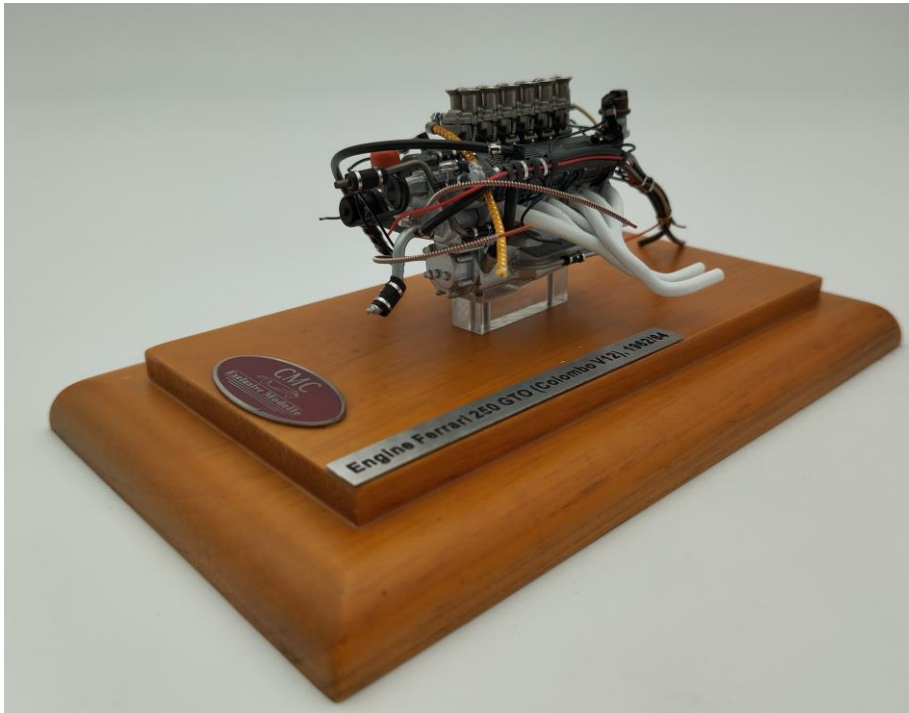
Das mit einem 92 PS starken 6-Zylinder Diesel-Reihenmotor ausgestattete Fahrzeug diente nicht nur dem Transport der Rennfahrzeuge, sondern war gleichzeitig Anlaufstelle, Aufenthaltsraum, Werkstatt und logistische Zentrale für die begleitende Renn-Crew- heute heißt das 'Motorhome'.

Wir wissen, wie sehr Fans unsere Clear-Finish-Varianten lieben. Daher wollen wir gerne auch von unseren Renntransportern eine solche Version anbieten, bei der man die aufwändige und hochwertige manufakturielle Machart ablesen kann und die Vielzahl an eingesetzten hochwertigen Materialien sieht, die unsere Modelle deutlich von einfacheren, manchmal spielzeughaft anmutenden Modellen unterscheiden. Preislich soll die Clear-Finish-Variante gleich wie die beiden dekorierten Versionen liegen.

Sollen wir? Wir sind auf Ihr Feedback gespannt!

4. CMC Ferrari 250 GTO

**M-260 CMC FERRARI GTO MOTOR
MAßSTAB 1:18
UPE € 125**



Auf einem Holzsockel unter einer Vitrinenhaube montiert bieten wir den weltberühmten Colombo-V12-Motor aus unserem CMC Ferrari GTO inklusive der kompletten Verkabelung und Nebenaggregaten als Verkleinerung im Maßstab 1:18 an.

Neue Modelle 2024, Maßstab 1:12

1. CMC Alfa Romeo 8C 2900 B

C-009 CMC ALFA ROMEO 8C 2900 B SPECIALE TOURING COUPÉ
LIMITIERT 300 STÜCK
MAßSTAB 1:12
UPE € 4.715



Das CMC Alfa Romeo 8C 2900 B Speciale Touring Coupé besteht aus 1975 Teilen. Nach mehreren Jahren und vielen Versuchen haben wir es 2023 geschafft, das Messingdruckgussverfahren in den Griff zu bekommen und somit Serienprodukte 2024 auf den Markt bringen zu können.

Die Karosserie besteht aus einer Messingdruckgusslegierung. Unserem CMC-Qualitätsanspruch entsprechend möchten wir das große Modell so exquisit wie möglich gestalten, um den Sammlerwünschen der Fans gerecht zu werden.

Wir verfügen durch unser im Jahr 2003 vorgestelltes 1:12-Modell Horch 853 aus dem Jahr 1937 (Artikelnummer C-010) bereits über Erfahrung mit Messingdruckguß und Rotkupferstanzen.

Aus Messingdruckguss entstehen relativ stabile Bauteile, in die produktionstechnisch einfache Aufnahmen für die Befestigung weiterer Bauteile eingeformt werden können. Die Vorteile dieses Verfahrens liegen in relativ geringen Investitionen, geringen Kosten und kurzen Bearbeitungszeiten. Der Nachteil besteht darin, dass das Werkstück verhältnismäßig komplex ist und aus handwerklicher Sicht nicht besonders edel wirkt. Im Vergleich zum Messingdruckguss ist das Stanzen von Rotkupfer ein komplexer Prozess und erfordert eine Vielzahl von Werkzeugen. Da in die Teile keine Aufnahmen für andere Bauteile eingegossen werden können, ist die Montage mühsam und

zeitaufwendig. Anbauteile müssen individuell angeschweißt werden. Die Kosten sind deutlich höher als beim Messingdruckguss, dafür sind solche Stanzbiegeteile aus rotem Kupfer dünn, leicht, robust und muten hochwertig an.

In Zukunft wollen wir beide Verfahren bei der Entwicklung neuer Produkte einsetzen. Wir bevorzugen jedoch das Prägeverfahren aus rotem Kupfer und bewahren so die gute Tradition von CMC.

Für weitere Fragen stehen unsere Zentrale in Fellbach und unsere Niederlassungen weltweit gerne zur Verfügung.



CMC GmbH & Co. KG (Germany)

Classic Model Cars

Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach

Tel.: +49 711 4 40 07 99-0

Email: info@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.

Email: Kenny@cmc-modelcars.com

www.cmc-modelcars.com



CMC Classic Model Cars (Shenzhen) Ltd.

168 Changshan Industry Park, Building A2

Liulian Community, Pingdi, Longgang District

Shenzhen 518117

China

Tel.: +86-755-2869-5143 or 0086-181-2639-3189

E-Mail 21@cmccom.cn

www.cmc-modelcars.cn

www.cmc-modelcars.com

Rechtliche Hinweise

Partiell sind für bestimmte Abbildungen die Copyright-Rechte nur zeitweise für CMC und deren Werbematerialien erteilt worden. Eine Verwendung über den Zeitrahmen hinaus, kann als Verletzung solcher Copyright-Rechte gerichtliche Folgen haben. Alle zitierten Warenzeichen, Produktnamen, Firmennamen und Logos sind das Alleineigentum der jeweiligen Besitzer. Teilweise zeigen die gezeigten Bilder Prototypen, an denen wir uns Änderungen vorbehalten. Alle angegebenen Liefertermine sind unverbindlich. Preisangaben sind freibleibend.

Bilder dienen ausschließlich illustrativen Zwecken und stellen keine zugesicherten Produkteigenschaften dar. Bilder können dem Urheberrecht unterliegen. Sofern Sie der Meinung sind, Urheberrechte an einem oder mehreren der verwendeten Bilder zu besitzen, bitten wir um Information zur gütlichen Einigung.

Die Verwendung von Herstellernamen, Symbolen, Typenbezeichnungen und/oder Beschreibungen dient ausschließlich zu Referenzzwecken. Es bedeutet nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Hersteller ist.

Die Verwendung von Rennteam- und / oder Fahrernamen, Symbolen, Startnummern und / oder Beschreibungen dient ausschließlich Referenzzwecken. Sofern nicht anders angegeben, bedeutet dies nicht, dass das CMC-Modell ein Produkt eines dieser Rennteams / Fahrer ist oder von einem dieser Teams unterstützt wird.