

CMC Ferrari 250 LM

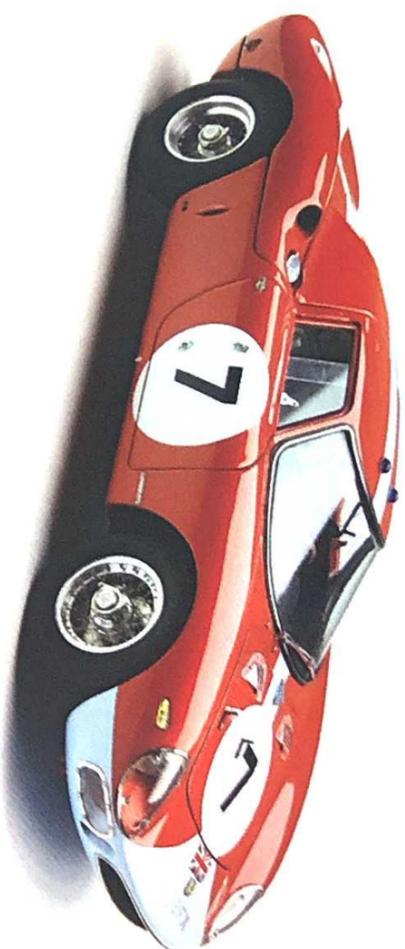
Die Revolution des Rennwagenbaus bei Ferrari

Mit Docutain erstellt



EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH





M-261 CMC Ferrari 250 LM Gewinner Reims 1964, Graham Hill/Jo Bonnier, #7
Dieser 250 LM wurde als Neuwagen an den Ferrari-Vertreter im Vereinigten Königreich, Maranello Concessionaires, verkauft, die das Fahrzeug erstmals für Roy Salvadori bei der Coppa InterEuropa 1964 in Monza einsetzten. Im selben Jahr gewannen Hill/Bonnier das Langstreckenrennen von Reims, das CMC Modell bildet das Siegerfahrzeug zu dieser Zeit ab. Seit den 1980er Jahren befindet sich Chassis 5895 im italienischem Besitz. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

Mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der 250 GTO-Serie erforderte eine Neuentwicklung. Um ganz vorne mitzufahren war klar, dass ein Nachfolgemodell, basierend auf dem 250 P, über einen Mittelmotor verfügen musste. Diese erstmalige Abkehr vom Frontmotor bei Ferrari wurde intern ausgesprochen zwiespältig betrachtet.

Eine Ungereintheit hängt dem 250 LM noch an: bis auf den einzigen, gebauten Prototyp, der tatsächlich über 250 Kubikzentimeter Hubraum pro Zylinder verfügte, sind alle 31 danach gebauten Wagen mit dem 3,3 l V 12 Aggregat gebaut worden, gemäß Ferraris Typologie müssten sie also eigentlich die Typenbezeichnung 275 tragen.

IN GEWISSE WEISE WAR DER FERRARI 250 LM DAS UNGELIEBTE KIND BEI FERRARI.

Ein weiterer Punkt, der Kopfzerbrechen bereitete, war die Tatsache, dass der 250 Le Mans ursprünglich als straßenzulassungsfähiges Fahrzeug konzipiert war. Die für eine Homologation als GT-Rennwagen erforderliche Stückzahl von 100 Fahrzeugen wurde jedoch nicht erreicht.

nicht eingesetzt. Trotz der genannten Stolpersteine im Anlauf hat sich der 250 LM ausgesprochen wacker geschlagen, zahlreiche private Teams wie z.B. die Scuderia Filipinetti, Team David Piper oder Maranello Concessionaires – Generalimporteur für Ferrari in Großbritannien – setzten den Wagen bei zahlreichen Rennen weltweit ein.

Ferrari beschloss daher, den 250 LM gegen die Prototypen antreten zu lassen; dies hatte den Vorteil, auf die Bürde der Zulassungsfähigkeit verzichten zu können. Würde sich Ferraris Neuentwicklung trotzdem durchsetzen können? Immerhin wurden gegenüber dem vorangegangenen 250 GT/GTO zahlreiche Konstruktionsmerkmale einer verbessernden Radikalkalkulation unterzogen: die Starrachse mit Blattfedern wich aufwendigen Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Einzelradaufhängung, die Scheibenbremsen wanderten zur Minimierung der ungefederten Massen Richtung Fahrzeugmittellachse.

Oftmals behaupteten sich die Fahrer auch gegen die starken Prototypen und errangen Podestplätze in bedeutenden Rennen wie z.B. Le Mans, Reims, Monza, Nassau und Daytona.

Auch heute sind die Ferrari 250 LM häufige und ausgesprochen gern gesehene Teilnehmer bei Klassikrundenstreckenrennen, vom „ungeliebten Kind“ redet niemand mehr. Eher im Gegenteil: 2025 wurde das Fahrzeug mit Chassis Nummer 5893 in Paris für rund 35 Millionen Euro versteigert.



M-262 CMC Ferrari 250 LM, Reims 1964, John Surtees/Lorenzo Bandini, #8
Das Fahrzeug mit der Chassisnummer 5909 befand sich die meiste Zeit in den Vereinigten Staaten. Nachdem es für kurze Zeit von Luigi Chinettis North American Racing Team eingesetzt wurde, war es im Besitz von Bob Grossman von der „Scuderia Bear“, der es das ganze Jahr 1964 hindurch einsetzte. Nach einem Unfall bei der Le Mans Classic 2008 wurde es komplett restauriert und feierte sein Rollout nach der Restaurierung beim Concours d’Elegance in Pebble Beach im Jahr 2013. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

M-263 CMC Ferrari 250 LM, Winner Le Mans 1965, Rindt/Gregory, #21, Longnose
Ursprünglich wurde der Wagen an Luigi Chinettis North American Racing Team (NART) verkauft, Ferraris Vertreter in New York. NART setzte den Wagen mit der Chassisnummer 5893 für Masten Gregory und Jochen Rindt bei den 24 Stunden von Le Mans 1965 ein. Der NART 250 LM gewann das Rennen vor den schnelleren Prototypen von Ferrari und Ford und erzielte damit den vorläufig letzten Gesamtsieg für Ferrari in Le Mans, ehe Ferrari erst 2023 wieder Gesamtsieger wurde. 2025 wurde der Wagen in Paris für rund 35 Millionen Euro versteigert. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



M-265 CMC Ferrari 250 LM, Le Mans 1965, Spoerry/Boller, #27

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 Monthléry im Jahr 1964. 1965 belegte es in Le Mans den sechsten Gesamtrang und gewann seine Klasse bei der Schweizer Meisterschaft in Monza. Der ehemalige Scuderia Filipinetti 250 LM mit der Chassis Nr. 6119 wurde 2010 in eine Sammlung aus dem Nahen Osten aufgenommen und dann von Ferrari komplett restauriert. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



M-266 CMC Ferrari 250 LM, Ron Fry

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 nachfolgenden 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.



M-267 CMC Ferrari 250 LM, Nassau Tourist Trophy 1964, Grossman, #90

1964 belegte Chassis 5909 unter Bob Grossman mit 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. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



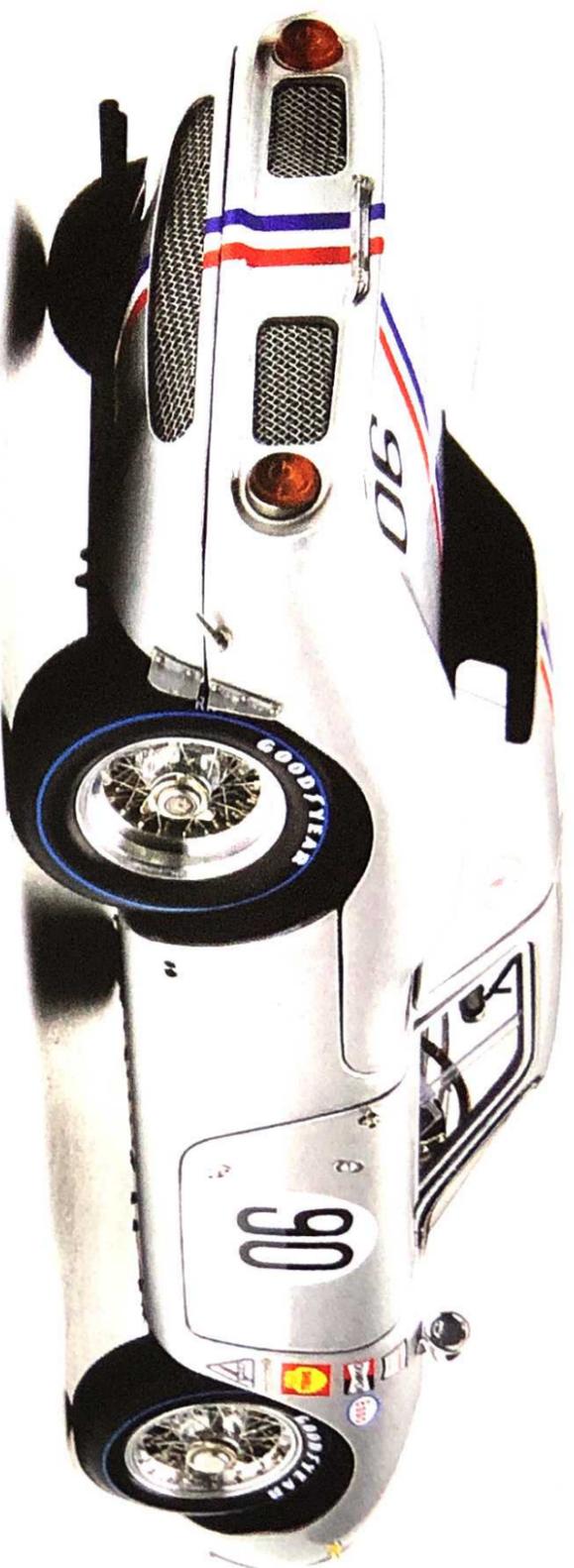
M-268 CMC Ferrari 250 LM, Winner Monza 1964, N. Vaccarella, #31

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-Generalmporteur 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 mehreren Unfällen und Wiederaufbauten wurde der Wagen erst Ende der 1990er Jahre vernünftig restauriert und in Folge 2005 auch von Ferrari Classic zertifiziert. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**



M-278 CMC Ferrari 250 LM, 24h Daytona 1966, Piper/Attwood #27, Longnose

Das Fahrzeug mit der Chassisnummer 5897 wurde im Juli 1964 von David Piper erworben und erstmals für den Grand Prix von Zolder 1964 gemeldet, aber nicht an den Start gebracht. Nach einem Unfall im September 1964 wurde es mit einem neuen Chassis wieder aufgebaut. Im Februar 1966 erreichten Piper/Attwood mit der Startnummer 27 bei den 24h von Daytona den 15. Gesamtplatz und Platz 8 bei den Prototypen. Nach mehreren Unfällen und Besitzerwechseln befindet sich das Auto heute in der Schweiz. **Limitierte Auflage 1500 Stück.**

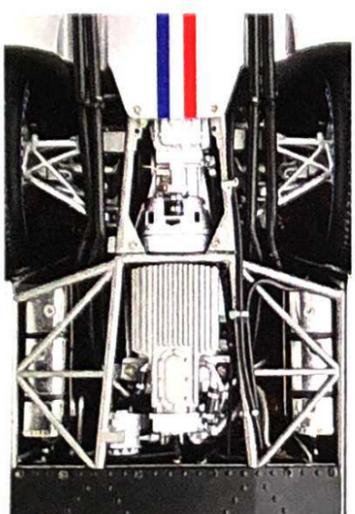
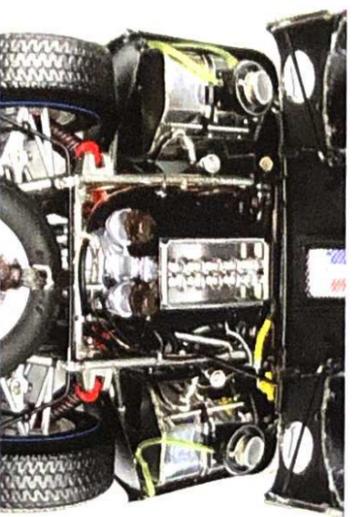


Modellbeschreibung

- Handmontiertes Metall-Präzisionsmodell als Rechtslenker aus je nach Variante mit über 1.800 Teilen
- Hochklappbare Motorhaube mit Abstützstange und funktionalen Schnellverschlüssen, Reserverad mit Befestigungsgurten
- Funktionale Türen mit beweglichen Schiebefenstern
- Kofferraumhaube mit funktionellem Verschluss
- Perfekt gestaltete Speichenräder und schraubbare Borrani-Zentralverschlüsse mit Rechts-/Linksgewinde
- Hochdetaillierter V-12 Motor mit Anbauaggregaten und Leitungsverlegung / Verkabelung
- Vorbildgetreuer Fahrzeuginnenraum mit Lenkrad, Pedalerie und Ansnallgurten.
- Sitze mit Ledereinfassung und Textilbezug
- Stimmig nachgebildetes Armaturenbrett mit allen Anzeigeelementen und Schaltern
- Exakte Nachbildung der Bodengruppe
- Perfekte Vorder- und Hinterradaufhängung
- Öl- und Benzintank aus Edelstahlblech
- Rennsportauspuffanlage
- Abschraubbare Bodenplatte aus Edelstahlblech
- Vorbildgetreue Nachbildung der innenliegenden Scheibenbremsen an der Hinterachse

Technische Daten des Originalfahrzeugs

- Zweisitzige Sportcoupé-Karosserie
- Zwillfzylinder V-Motor mit 60° Zylinderwinkel, mittig eingebaut
- Bohrung x Hub: 77 x 58,8 mm
- Hubraum: 3.285 ccm
- Leistung: 320 PS bei 7500 U/min
- Höchstgeschwindigkeit: ca. 295 km/h
- Trockensumpfschmierung mit Ölkühler
- Bremsen: Scheibenbremsen vorne/hinten (innenliegend)
- Radstand: 2.400 mm
- Spurweite vorne/hinten: 1.350/1.340 mm
- Fahrzeuglänge/Breite/Höhe: 4.090/1.700/1.115 mm
- Bauzeit/Stückzahl: 1964–1966/31 Stück + 1 Prototyp



CMC GmbH & Co. KG (Germany)
Classic Model Cars
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de

CMC Classic Model Car (HK) Ltd.
Flat D, 8/F, Tower 5, Deerhill Bay,
4699 Tai Po Kau Road
Tai Po, N.T. Hong Kong.
kenny@cmc-modelcars.com
www.hk.cmc-modelcars.com

CMC Classic Model Cars (Shenzhen) Ltd.
168 Changshan Industry Park, Building A2
Lilian Community, Pingdi, Longgang District
Shenzhen 518117, China
Phone +86 755 2869 5143 or +86 181 2639 3189
21@cmccom.net
www.cmc-modelcars.cn

CMC Legal Disclaimer:

The use of manufacturers' names, symbols, type designations, and/or descriptions is solely for reference purposes. It does not imply that the CMC scale model is a product of any of these manufacturers. The use of racing team and/or driver names, symbols, starting numbers, and/or descriptions is solely for reference purposes. Unless otherwise stated, it does not imply that the CMC scale model is a product of any of these racing teams/drivers or endorsed by any of them.