

MINIAuto

Revista para el coleccionista

Núm. 141 6 € (inc. IVA) - www.revistasprofesionales.com

SEAT 124

1st Models 1:18



Y además

Kawasaki KZ1000 mkII - Wit's 1:12, Volkswagen Golf G60 - Otto Mobile 1:18
BMW 750 Li (F02) - Kyosho 1:18, Hyundai i30 - Welly 1:24
Pegaso 1086 - Modeltrans 1:43, BMW M3 escala 1:87



Opel Insignia OPC
Schuco 1:43

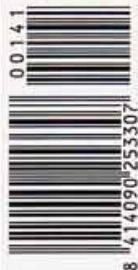


Volkswagen Golf VI Variant
Provence Moulage 1:43



Vauxhall Cresta Estate
Oxford Diecast 1:43

Mercedes Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé CMC 1:18



MERCEDES BENZ 300 SLR UHLENHAUT COUPÉ



por Gonzalo Hermida / Fotografías M.A.

El mejor entre los mejores

Primero fue el W196 Monoposto, después el W196R, seguido por el 300 SLR Mille Miglia. CMC no sólo ha hecho magníficas réplicas de estos Mercedes Benz sino que los ha presentado en orden cronológico. Por lo tanto, el siguiente no podía ser otro que el 300 SLR 'Uhlenhaut' Coupé.



Hoy es un gran día. No sólo me han llamado para escribir sobre un CMC, lo que ya de por sí es motivo de alegría, sino que se trata de uno de los coches de calle más bellos que han existido jamás y del que sólo se construyeron dos unidades.

Como las estrellas del espectáculo, el Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé que tengo ante mí se ha hecho esperar más de lo previsto, con la seguridad de que no sólo se perdonaría su tardanza sino que al final sería incluso más aclamado y admirado. Y desde luego, quién puede resistirse a la elegancia de esta carrocería coupé, debajo de la cual se esconde un auténtico fórmula 1.

El coche reposa en mi mesa. Evidentemente se le abre todo lo que se le puede abrir y más, pero de momento me concentro en admirar su estilizada carrocería. Si bella era la del "Alas de gaviota" y excitante la del 300 SLR, este coupé logra combinar lo mejor de ambas y CMC me lo transmite con la misma fidelidad como si estuviera viendo el original en el museo Daimler de Stuttgart. 1.817 piezas montadas a mano dan para mucho, y aunque la mayoría de ellas están en el interior o bajo el capó, e incluso ocultas, a la carrocería no le falta detalle. Mis dedos recorren la silueta del coche, intentando captar más allá de lo que me transmite la vista. Ni que decir tiene que la pintura es excelente, supongo que CMC no debe dejar que una carrocería con la más mínima imperfección salga de su factoría. Examinó el frontal, con la admisión de aire a la derecha del capó y de forma similar a la de los faros carenados... ¡si hasta parece que vayan a encenderse! Al pasar a la altura del retrovisor me veo refleja-



La fluidez del frontal y de la zaga son dignos de admiración.

do en su espejito, mientras me fijo en que las pequeñas ventanillas se pueden abatir de verdad. Detrás, para que todos tuvieran claro qué coche les acababa de rebasar, la estrella, el modelo y la "D" de Alemania, que también era de metal. No me hace falta mirar demasiado para darme cuenta que en el modelo a escala también son piezas de metal, nada de tampografía ni de fotograbados sin volumen.

Como se ve en las fotografías, cada lado de coche es distinto. A la izquierda, tras la rueda delantera están las salidas de aire del motor y a la derecha los tubos de escape. Y es aquí donde CMC se ha marcado otro detalle con la tapa magnética de quita y pon que me permite emular las labores de mantenimiento que pudiera recibir el Mercedes.

Siguiendo la tradición de CMC puedo extraer las ruedas aflojando las palomillas de metal, con su escudo en el centro y simétricas en uno y otro lado de la carrocería, de manera que cada uno de sus tres brazos siempre quedan mirando hacia la derecha.

Si hasta aquí el coche me ha dejado impresionado, lo mejor está aún por llegar. Y si no, decidmelo vosotros mismos a la vista de la increíble réplica del 8 cilindros en línea con su leve inclinación a la derecha (imprescindible para lograr una línea de capó más afilada), o los tambores de freno, situados entre el radiador y el motor. En definitiva, un auténtico repertorio de detalles con los más variados materiales que seguro que nos despierta esa vena de mecánico que todos llevamos dentro, algunos con más fortuna que otros. Desde luego, que si CMC se decidiera a vender este motor en una peana seguro que lo vendería bien.

Accediendo al interior

Pero dejemos estas cuestiones para el departamento de marketing de CMC, que tengo ganas de levantar las alas de gaviota. Primero la del conductor y... ¡fantástico!, se abre con suavidad mientras se despliega un brazo articulado que mantiene la puerta en lo alto. Cierro de nuevo y compruebo que ninguna de las piezas roba espacio al habitáculo. CMC ha conseguido un sistema absolutamente real en imagen y funcionamiento. Constatado este punto abro las dos puertas y empiezo a saborear cada milímetro de ese cockpit de color rojo, un color que exalta los sentidos. Todo está ahí, nada se ha dejado en el olvido. Los cinco relojes de la instrumentación parece que vayan a cobrar vida y todos los mandos del salpicadero a funcionar. Con mis ojos pegados al coche me imagino a Rudolf Uhlenhaut al volante por las autobahn alemanas y con el velocímetro rozando los 300 km/h. Si no, ¿cómo se explica su media de 232 Km/h



La tapa del lado derecho va sujeta con dos pequeños imanes, solución habitual en CMC.



Las palomillas, distintas a cada lado, se desenroscan, permitiéndonos sacar las ruedas.



Exquisito interior con simil piel, tela y moqueta. Las puertas se mantienen alzadas gracias a los brazos articulados, idénticos a los originales.

para ir de Munich a Stuttgart en sólo una hora? Porque no será sólo un rumor, ¿no?

No sé si esos asientos que CMC ha tapizado en tela serían muy cómodos para trayectos largos, pero la manera como debían de quedar encajonados conductor y copiloto seguro que sería una fuente de emociones. A escala, y salvando las distancias, CMC ha sido capaz de transmitírmelas.

Me queda por ver el maletero, así que sin más dilación lo levanto. La tapa queda alzada gracias a un brazo articulado similar al de las puertas. Allí dentro, encajadas casi al milímetro, están las dos ruedas de repuesto, una para cada eje y debajo el depósito de gasolina.

Si alguien se atreve a desmontar su CMC, seguro que encontrará muchas otras piezas que se pueden intuir, entre ellas los frenos traseros de tambor o el sistema completo de suspensión.



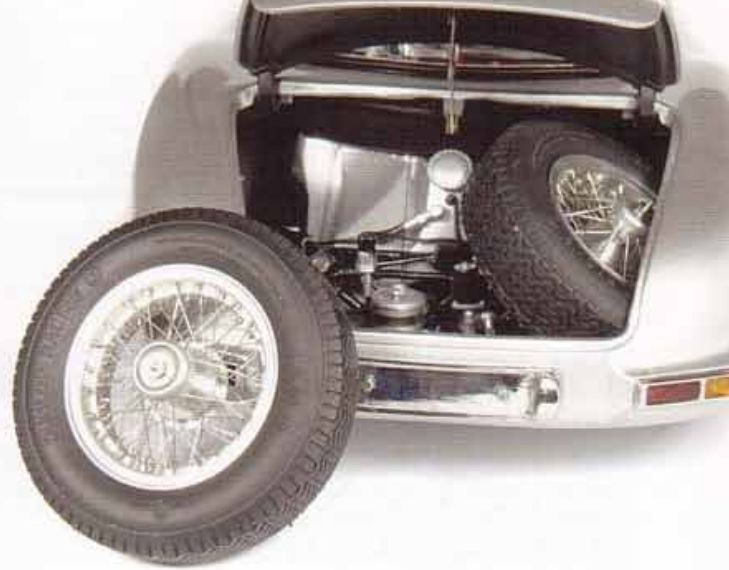
Los derivabrisas de las ventanillas se pueden abrir, aunque hay que ser delicados en su manejo.



La réplica del motor es una obra de arte, donde no falta detalle.

Me lo llevo

Cualquier miniatura de CMC bien vale un hueco en nuestra vitrina, pero en el caso del 300 SLR Uhlenhaut Coupé me atrevería a decir que todavía más. Es un coche mítico, aunque no por todos conocido, y con una interesante historia. Salvo en series especiales, CMC edita un número suficiente de modelos para contentar la demanda, pero como no me quiero quedar sin este Mercedes yo ya he encargado el mío.



En el maletero caben dos ruedas de repuesto. Entre ellas la boca del depósito de gasolina.

Fórmula 1 de calle

El año 1955 Sir Stirling Moos y su copiloto Denis Jenkinson ganaban las Mille Miglia a bordo del mítico Mercedes 300 SLR con el dorsal 722. Pero todos los vítores y ovaciones de aquella victoria se silenciaron para la marca alemana tras el trágico accidente del 300 SLR de Pierre Levegh en Le Mans. Mercedes no sólo se retiró de la prueba sino que cesó sus actividades deportivas. Proyectos de cara a la temporada 1956 quedaron paralizados, y entre ellos el Mercedes SLR Coupé que nos ocupa, el cual estaba desarrollando Rudolf Uhlenhaut, jefe deportivo de Mercedes, con vistas a las carreras de resistencia. El coche nunca llegó a competir, pero quién podría resistirse a conducir aquel Fórmula 1 de calle con su potente 8 cilindros en línea capaz de rondar 300 Km/h. De las dos unidades que se construyeron, Uhlenhaut pudo disponer de una de ellas a modo de "coche de empresa".

Actualmente los dos 300 SLR Coupé siguen en perfecto estado de conservación. El chasis 0007/55, el que condujo Uhlenhaut, se encuentra en el museo Daimler Benz de Stuttgart, mientras que el 0008/55 ha participado en distintos eventos y en julio de este año fue pilotado por Sir Jackie Stewart y Mika Hakkinen en Goodwood, en el Festival of Speed.



Datos técnicos

Modelo: Mercedes Benz 300 SLR Coupé 'Uhlenhaut'

Año: 1955

Unidades construidas: 2

Motor: 8 cilindros en línea.

Cilindrada: 2.982 Cc

Potencia: 310 Cv

Velocidad máxima: 284 Km/h

Frenos: Frenos de tambor internos.



En la caja se adjuntan dos destornilladores para desmontar el coche por completo. Viendo el chasis dan ganas de saber qué hay debajo, pero sólo es aconsejable a los más manitas.



Cada limpiaparabrisas consta de seis piezas.

	MB 300 SLR	1:18	CMC 1:18
Longitud	4.315 mm	239,7 mm	240 mm
Anchura	1.740 mm	96,7 mm	97 mm
Altura	1.210 mm	67,2 mm	67 mm
Batalla	2.370 mm	131,7 mm	133 mm

Referencia	Modelo
M-076	Mercedes Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé (1955), chasis 0008/55

La familia

Nuestro consejo para acompañar en la vitrina al 300 SLR Coupé no podría ser otro que el de los restantes W196 de CMC.



Mercedes Benz W196 Monoposto.



Mercedes Benz W196 R Streamline.



Mercedes Benz 300 SLR.

Referencia	Modelo
M-006	Mercedes-Benz W 196 Monoposto 1954/55
M-036	Mercedes-Benz Reentransporter 1954
M-044	Mercedes-Benz W 196 R Streamline 1954/55
M-057	Mercedes-Benz W 196 R Streamline nº16 Stirling Moos
M-057	Mercedes-Benz W 196 R Streamline nº16 Stirling Moos. Firmado por el piloto. (Ed. limitada a 800 unidades)
M-066	Mercedes-Benz 300 SLR nº722 Mille Miglia 1955
M-066	Mercedes-Benz 300 SLR nº722 Mille Miglia 1955. Firmado por el piloto. (Ed. limitada a 722 unidades)
M-066	Mercedes-Benz 300 SLR nº722 Mille Miglia 1955