

AUTOART 1:18
McLaren – auch
im Stand ein
heißes Thema



TRAKTOREN 1:32
Universal Hobbies
stellt den ersten
05er-Deutz vor



5,90 € (D) · 7,50 CHF · 6,80 € (A+L)
www.caramini.de

caramini

Caramini

F A S Z I N A T I O N M O D E L L A U T O S

12 Dezember
/2017

Revoluzzer der Formel 1

Lancia D50 von CMC



**Büssing 12000
mit Khlkoffer**

70 Jahre Ferrari mit Modellen

**Eine Geschichte zwischen
Triumphen und Tragödien**



Präsentation: Land Rover

**Modellkult
um eine Kiste**



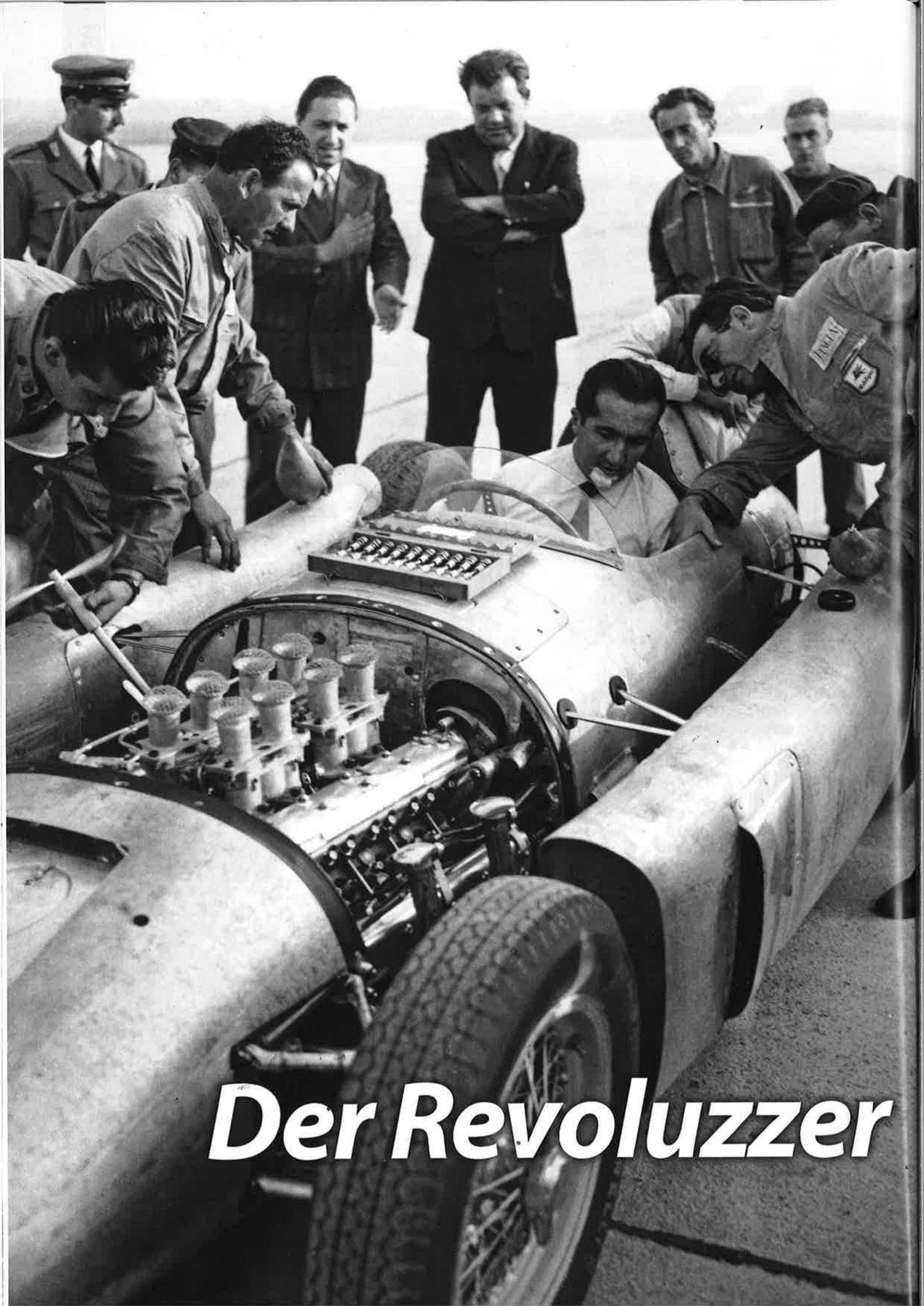
LETZTE AUSGABE: VW T3 LLE
KK-Scale baut den Abschieds-Bulli



NUTZFAHRZEUGE IN KIOSK-SERIEN
Pullman-Tausendfbler und Feuerwehr-Drehleitern



DIE PERFEKTE STROMLINIE
Der geniale Maybach SW 35 von Neo



Der Revoluzzer

Er war angetreten, um in der Rennsaison 1954/55 den übermächtigen Mercedes Paroli zu bieten. Doch erst in der nachfolgenden Saison und unter den Fittichen von Ferrari stieg der Lancia D50 zu seiner wahren Form auf und bescherte Fangio seinen vierten Weltmeistertitel. CMC hat diesen denkwürdigen Formel 1-Revoluzzer in 1:18 herunter gedampft – ganz traditionell als High-End-Modell.

Gianni Lancia hatte seit 1952 mit den Typen B20 da Corsa, D 20, D 23 – quasi ein offener D20-, D24 und D25 Blut geleckt. Ab 1954 wollte er in der Königsklasse, der Formel 1, mitfahren. Trotz der zu diesem Zeitpunkt schon absehbaren finanziellen Probleme fiel im August 1953 die Entscheidung, ein Fahrzeug dem Reglement entsprechend zu bauen. Erlaubt waren ab 1954 Hubräume von 2500 cm³ bei Saugmotoren oder 750 cm³ bei Kompressor-Motoren. Lancia entschied sich, wie die meisten teilnehmenden Fahrzeugbauer, für den Sauger. Vittorio Jano fungierte als Projektleiter und der Bau der D50 genannten Autos machte rasche Fortschritte. Als am 8. Februar 1954 der erste Wagen im Hinterhof der Lancia-Rennabteilung seine Runden drehte, da hatten die Turiner Alberto Ascari und „Gigi“ Villorosi ganz frisch als Fahrer für die Lancia Squadra Corse verpflichtet. Ihr Vertrag erlaubte ihnen, bis zum ersten Renneinsatz des D50, auch auf Fremdfabrikaten zu starten. Kurz nach Fertigstellung des ersten D50 unternahm das Team Testfahrten auf dem Flughafen Caselle in der Nähe von Turin, am Steuer saß Testfahrer Giuseppe Gillio, später auch Alberto Ascari. Aber noch acht Monate verstrichen, bis der D50 im Oktober 1954 sein Debüt beim Grand Prix von Spanien feiern durfte.

Für den Bau des D50 hatte sich Jano auf die Ingenieure verlassen, die schon am Bau der Sportwagen der D-Reihen beteiligt waren. Die Mitarbeiter konzentrierten sich auf ein leichtgewichtiges Auto mit konventio-

Bild links: Alberto Ascari erhält am Steuer seines neuen Lancia D50 eine Einweisung in die Technik des Grand-Prix-Wagens.

Foto: Heritage Image Partnership/Alamy



Foto: J. Alexander / Archiv Caramini

Die Scuderia Lancia mit einem D50 beim Grand Prix de Pau, 1955. Ihr Rennstall hatte in der Formel 1 nur ein kurzes Leben, doch unter der Flagge von Ferrari lebte der D50 weiter – mit Erfolg.

ner Linienführung sowie für einen V8-Motor als tragendes Teil, um die Fahrzeuglänge in Grenzen zu halten; damals eine neue Idee, ein ähnliches Prinzip hatte bisher nur Bugatti ausprobiert. Beim D50 war der Motor mit dem hinten liegendem Getriebe mit einem Rohrrahmen verbunden, war also Teil des Chassis, welches aus zwei Längsträgern, Querstreben und zwei unteren Seitenteilen bestand, die von vom Motor bis zum Transaxle verliefen. Die unteren Längsträger dienten auch als Ölrohre, für eine optimale Gewichtsverteilung wurden Kraftstofftanks

aus Leichtmetall zwischen den Rädern an beiden Seiten der Karosserie angebaut. Der große Vorteil: Egal wie viel Benzin an Bord war, die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse blieb immer konstant.

Die Bremsen wurden in die Räder montiert, wieder ein paar Kilogramm gespart. Der V8 wurde um 12 Grad um die Längsachse versetzt, damit die Kardanwelle, die mit Kurbelwellendrehzahl rotierte, am Fahrer vorbei zum quer eingebauten Getriebe geführt werden konnte. Dadurch saß der Fahrer sehr niedrig, was Vorteile in Sachen



Beim angesehenen Fahrzeug-Restaurator Jim Stokes fand CMC die Vorlage für den neutralen Modell-Lancia D50. Da passt sogar das Profildesign der Pirelli-Pneus.



Konkurrenzkampf in der alten Bahnhofskurve beim GP von Monaco, 1955: Fangio im Silberpfeil vor Louis Chiron im Lancia D50 mit Startnummer 32.

Fahrstabilität durch bessere Schwerpunkt-lage bedeutete, eine sehr niedrige Bauweise des Monoposto, sowie auch eine niedrigere Stirnfläche. Ein Meisterstück in Sachen moderner Motorenkonstruktion war der V8 mit seinem Zylinderwinkel von 90 Grad. In den Zylinderköpfen saßen je zwei obenliegende, durch Ketten ange-

triebene Nockenwellen und es gab zwei Ventile pro Zylinder. Von vier Solex Doppel-Fallstromvergäsern beatmet, lagen bei 8000 U/min. gut 260 PS an; der Hubraum betrug 2477 cm³. Es gab auch eine Kurzhubversion mit 2486 cm³ Hubraum und ein praktisch quadratischer Motor, der einen Hubraum 2488 cm³ hatte. Am Fünfgang-Getriebe war eine Mehrscheibentrockenkupplung ange-dockt und es gab ein Ausgleichsgetriebe. Der Radstand betrug 2300 mm, die Spur war vorne und hinten mit 1245 mm identisch. Die Lenksäule war, wie der Motor, um 12 Grad geneigt eingebaut. Die Radaufhängungen bestanden an der Vorderachse aus Dreieckslenkern plus querliegender Blattfeder und innen montierten Stoßdämpfern, hinten konnten zwei Varianten von de Dion-Achsen montiert werden. Das Gewicht betrug 620 kg, damit war der D50 einer der leichtesten Formel 1-Renner und in einigen Punkten ein revolutionäres Auto.

Geplant war der erste Einsatz beim Grand Prix von Frankreich, aber der Mercedes mit dem Achtzylinder-Einspritzmotor sowie etliche kleine Kinderkrankheiten des D50 hielten die Turiner vom Start ab. Es wurde getestet, verbessert und endlich, am 24. Oktober 1954, trat Lancia in Barcelona zum GP

Lancia-Ferrari D50 in der Startaufstellung für das 74. Brooks Trophy Rennen, 2016 in Goodwood (UK), mit Fahrer Steve Tillack. Links im Bild der Batterie-Startwagen, wie ihn CMC dem Modell beilegt.

von Spanien an, Ascari und Villoresi saßen in den Autos. Ascari war Schnellster im Training, Villoresi belegte den 5. Platz. Im Rennen führte Ascari acht Runden lang, lag 20 Sekunden vor dem Zweiten, bis die Fahrt in der 9. Runde durch eine verölte Kuppelung beendet wurde. Villoresi hatte schon

vorher mit Bremsproblemen das Handtuch geworfen.

Im November und Dezember wurden viele Testfahrten unternommen, die Kraftstoff-

kapazität von 160 auf 200 Liter erhöht, es gab eine neue Schaltkulisse, auch Bremsen und Fahrwerk wurden überarbeitet. Und Lancia hatte Eugenio Castellotti als dritten Fahrer unter Vertrag genommen.

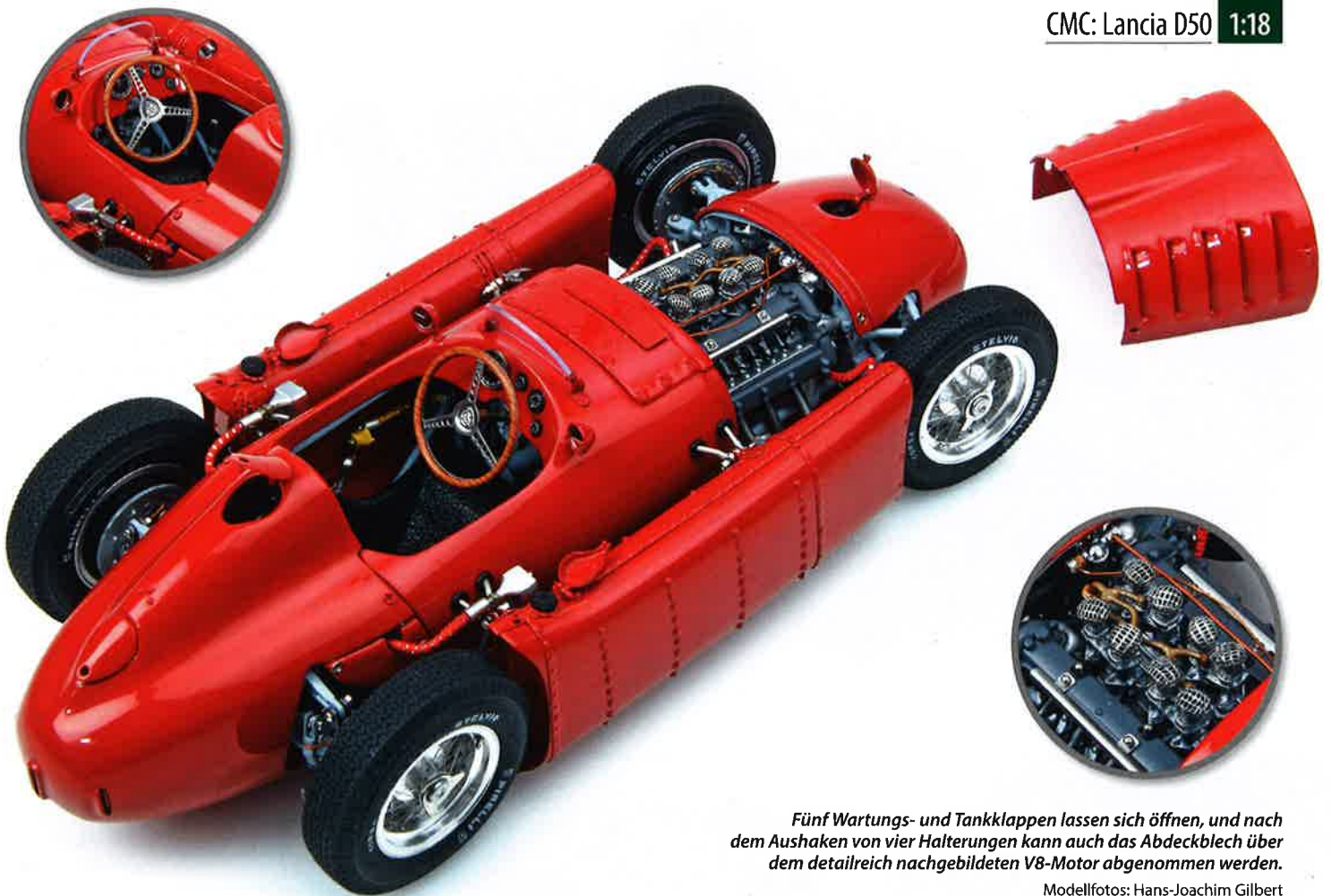
Der erste Grand Prix 1955 fand bei brütender Hitze im Januar in Argentinien statt. Ascari, in Führung liegend, drehte sich auf sandbedecktem Öl in einer Kurve, Villoresi blieb mit defekter Benzinpumpe stehen

und übernahm den D50 von Castellotti, der von der mörderischen Hitze völlig erschlagen war. Nach ein paar Runden flog auch Villoresi von der Piste, das Aus für alle drei Lancia. Im Mai 1955 dann der erste Sieg beim Großen Preis von Turin, ein Rennen, das allerdings nicht zur Weltmeisterschaft zählte, genauso wenig wie das Rennen im südfranzösischen Pau, wo Castellotti als bester Lancia-Fahrer nur Platz 2 erreichte.

Am 22. Mai 1955 stand nach vierjähriger Pause wieder der Grand Prix von Monaco an. Lancia trat mit vier Autos an, man hatte den Monegassen Louis Chiron zusätzlich für dieses Rennen unter Vertrag genommen. Monaco ließ sich gut an, Ascari war, zeitgleich mit Fangio, Trainingsschnellster und auch im Rennen lief es gut für die Turiner. Als in der 80. Runde der Mercedes von Moss mit Motorschaden ausrollte – Fangio war schon draußen –, übernahm Ascari die Führung. Aber in der gleichen Runde machte der Italiener vielleicht einen seiner seltenen Fehler, oder Öl lag auf der Strecke: Er durchbrach eine hölzerne Balustrade und stürzte ins Hafenbecken. Ascari überstand den Unfall unbeschadet, auch der D50 konnte geborgen werden. Castellotti wurde Zweiter, Villoresi belegte Platz 5 und Chiron lief auf Rang 6 ein. Gesamt gesehen kein glücklicher Tag für die Lancia Squadra Corse.

Aber es sollte noch schlimmer kommen. Vier Tage nach seinem Unfall drehte Ascari in Monza ein paar Runden mit einem Ferrari 750 Monza, um den Kopf wieder frei zu bekommen, doch schon in der dritten Runde rutschte er von der Piste. Die Folgen dieses Unfalls überlebte er nicht, er starb auf dem Weg ins Krankenhaus. Der Tod von Ascari bedeutete, zusammen mit den großen finanziellen Problemen, das frühe Aus für das





Fünf Wartungs- und Tankklappen lassen sich öffnen, und nach dem Aushaken von vier Halterungen kann auch das Abdeckblech über dem detailreich nachgebildeten V8-Motor abgenommen werden.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert

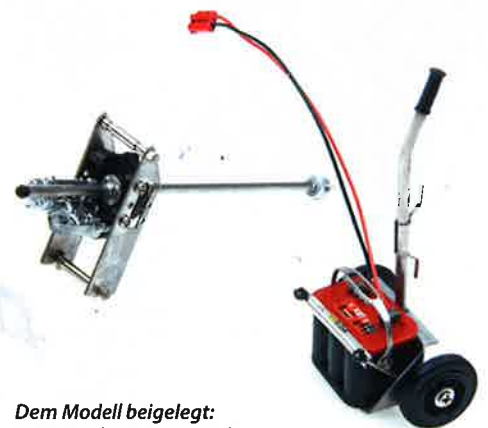
ehrzeigige und ambitionierte Projekt D50. Es war zugleich das Aus für das Familienunternehmen Lancia. Ende 1955 übernahm Cavaliere Carlo Pesenti die knapp vor der Insolvenz stehende Firma. Verhandlungen zwischen Fiat, Ferrari und Lancia wurden mit dem Ergebnis geführt, dass Fiat Ferrari einen gewissen Jahresetat zusicherte, solange Ferrari die D50 einsetzte. Am 26. Juli 1955 übergaben die Turiner sechs D50 sowie jede Menge Teile, Zeichnungen, Werkzeuge und eine fast fertige Stromlinienkarosserie. Eine bittere Stunde für Lancia, vor allen Dingen für die Rennabteilung.

Aber die Karriere des D50 fing nach der kostenfreien Übernahme durch Ferrari erst richtig an, denn das Auto bescherte 1956 Fangio seinen vierten Weltmeistertitel. Letztlich war der D50 ein Auto mit vielen revolutionären Ideen, der einzige Wagen, der den 1954/1955 übermächtigen Mercedes hätte Paroli bieten können. Aber um den Wagen in diese Lage zu versetzen, mangelte es an Geld und Zeit, aber er kann für sich in Anspruch nehmen, zu den anspruchsvollsten und technisch interessantesten Formel-1-Autos überhaupt zu gehören. Schön, dass ihm CMC jetzt mit dieser Miniatur ein würdiges Denkmal setzt.

CMC-Modelle sind die Messlatte im Maßstab 1:18, das gilt auch für den Lancia D50. Keine andere Firma hat bisher dieses Idealmaß erreicht, geschweige denn übersprungen. Da fällt eine nüchterne Betrachtung

schwer, denn bei allem Bemühen um Objektivität man kann nur in Superlativen schwelgen. Also, lassen wir einfach die Tatsachen und die Bilder sprechen. Das CMC-Team war zur Gewinnung der Originaldaten des D50 bei einem der angesehensten Restauratoren für Formel-1-Rennwagen der frühen Jahre, Jim Stokes Ltd., vorliegendes Standard-Modell entspricht daher dem dort vorgefundenen Lancia D50.

Der vor uns stehende Rennwagen im Maßstab 1:18 von CMC ist ein Metallmodell aus 1598 Einzelteilen, alle von feinsten Hand montiert. Die Zentralverschlüsse der Räder sind schraubbar, mit vorbildkonformen Rechts-/Linksgewinde, Windschutzschei-



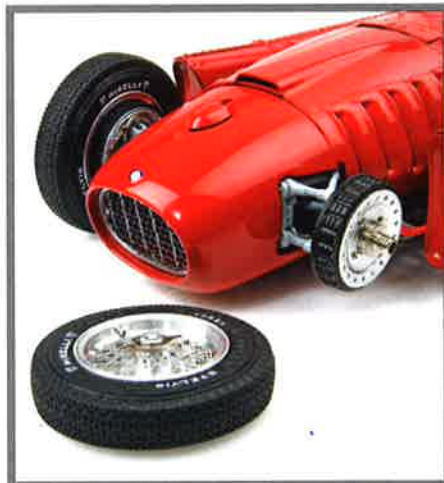
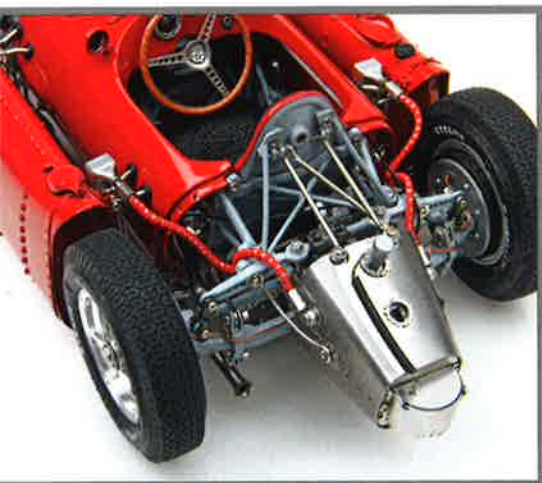
Dem Modell beigelegt: Ein Fremdstartgerät (links) und der Batterie-Startwagen.



Trotz des glatten Unterbodens bieten Spritversorgung und Abgasführung noch genug fürs Auge.



Auch zwischen Seitentanks und Karosserie bietet der D50 viele originalgetreu nachgebildete Fahrzeugtechnik. Die kleine Windschutzscheibe ist natürlich klappbar.



13 kleine Schraubchen lösen, dann lässt sich die Heckverkleidung abnehmen – frei ist der Blick auf die de-Dion-Hinterachse mit den Öldruckstoßdämpfern. Die Räder sind mit je einer Zentralmutter befestigt, natürlich originalgetreu mit einem der Vorwärtsdrehrichtung des Rades entgegengesetzten Gewinde.



Erste Andeutungen von Heckflügeln? Nein, zwei Wartungsklappen im Heck lassen sich auch öffnen.

be, Tankdeckel sowie Öleinfülldeckel sind beweglich. Unter der abnehmbaren, durch vier Halterungen verriegelbaren Motorhaube findet der Betrachter einen originalgetreuen Achtzylinder samt allen Anbauaggregaten plus kompletter Leitungen und Verkabelung. Die de-Dion-Hinterachse besitzt wie das Original Längslenker und Öldruckstoßdämpfer. Das Heck lässt sich abnehmen, mit einem beiliegenden Schraubendreher sind 13 kleine Kreuzschlitzschrauben zu entfernen, bis sich das Heckteil nach hinten abziehen lässt.

Die Vorderachse glänzt mit Dreieckslenkern sowie Öldruckstoßdämpfern und der Kühlergrill, in Wagenfarbe lackiert, ist aus handgefertigtem Edelstahl. Erwartungsgemäß sind das Kühlsystem sowie die Kraftstoff- und Ölleitungen detailliert nachgebildet und verlegt, der Farbton der exzellenten Lackierung stimmt auf i-Tüpfelchen genau. Ein wirkliches Gedicht sind die Speichenräder mit ihren genipelten, von Hand eingezogenen Edelstahldrahtspeichen, vorne einschlagbar, und die nicht eingefahrenen Pirellis zeigen noch ihr tadelloses Profil. Das Cockpit glänzt mit Leder bezogener Kopfstütze und Fahrersitz, die beidseitigen runden Rückspiegel zeigen ein makelloses Spiegelbild, und das große Holzlenkrad trägt in seiner Nabe noch das Lancia-Markenzeichen, das in Blau übrigens auch auf der Kühlerhaube zu finden ist.

Man kann den 18er-D50 drehen und wenden, wie man will: Hier hat CMC ein Modell allererster Güte geschaffen, einfach fantastisch, eben nur kleiner als das Vorbild. Und um das Ganze noch zu toppen, hat CMC eine Beigabe spendiert: einen Batterie-Startwagen mit separatem Fremdstartgerät.

Glücklich die Sammler, bei denen diese Renn-Preitiose unterm Tannenbaum steht, denn die neutrale Ausführung des D50 dürfte – so der Stand Mitte November – noch im Dezember ausgeliefert werden. Unmittelbar folgen werden zwei Rennversionen des Grand Prix Monaco 1955, wobei die Startnummer 26 von Alberto Ascari werksseitig bereits ausverkauft ist. Diese beiden GP-Varianten werden, abweichend vom neutralen Modell, authentisch den zeitgenössischen Zustand als Rennfahrzeuge wiedergeben. Anderes ist von CMC auch nicht zu erwarten.

● **M-175** Lancia D50 neutrale Ausführung ohne Startnummer, 497 €.

● **M-176** Lancia D50 GP Monaco 1955, Alberto Ascari, Startnummer 26, Limited Edition 1500 Exemplare – bereits ausverkauft, 497 €.

● **M-177** Lancia D50 GP Monaco 1955, Eugenio Castellotti, Startnummer 30, Limited Edition 1500 Exemplare, 497 €.

Wolfgang Ruppel