

GMTS 1:50
US-Wrecker:
Diese Seilschaft
reicht bis Köln



AUTOART 1:18
Bugattis Vision als
Meisterleistung
im Modellbau



6,50 € (D) · 8,50 CHF · 7,50 € (A+L)
www.caramini.de

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

1 Januar
/2020



Mercedes 600 als Original und in 1:18 von CMC

Spitzenleistung



Exklusiv

Alpine A106
**Stammvater
als Sunnyboy**



Norev: Mercedes W123
Der letzte Echte



MINICHAMPS 1:43
Das Elfer-Feuerwerk geht weiter



WIKING SERIENMODELLE 1:87
Büssing und DKW – Transporter der 50er Jahre



SYMBOL DER VERSCHMELZUNG
Neo bringt den Vorkriegs-Audi 920

Der Mercedes 600 ist ein distinguiertes Automobil mit einem Höchstmaß an technischer Raffinesse und absolutem Luxus. Das spiegelt sich auch im CMC-Modell wider, das seit Dezember ausgeliefert wird.



Spitzenleistung en gros und en miniature

Kurz vor Weihnachten standen die ersten CMC Mercedes 600 Pullman bereit, um das 13. Monatsgehalt abzuschöpfen. Man zahlt dafür gerne. War der Mercedes 600 im Original eine Spitzenleistung des Automobilbaus, so ist das CMC-Modell eine Spitzenleistung des Modellbaus. Vorbild und Modell teilen so manchen Superlativ miteinander.

Der Nimbus des Drei-Liter-Wagens hatte in den 50ern Gültigkeit, in den 60ern war er passé. Die Aristokratie gierte nach einem aristokratischen Automobil und fand es bei Rolls-Royce und Bentley, bei Cadillac und Lincoln, aber nicht mehr bei Mercedes. Diesen untragbaren Zustand musste Daimler-Benz aus der Welt

schaffen, um im traditionellen Geschäft zu bleiben, herrschaftliche Fahrzeuge für hoch gestellte Herrschaften anzubieten. Da kam der 600er. Zwischen 1963 und 1981 baute Daimler-Benz den Mercedes 600 und bediente damit Spitzenpolitiker, Showgrößen, Wirtschaftsmagnaten, den alten Adel und Neureiche, Seriöse und Unseriöse, Integere

und Kriminelle – eben alle, die sich einen Mercedes 600 leisten konnten, leisten zu können glaubten oder leisten zu müssen glaubten.

Der Mercedes 600 ist mehr als bloß ein Auto, ganz wie sein Vorgänger. Auch er ist ein Symbol. Er verkörpert, dass Daimler-Benz als damals erster und einziger deutscher Hersteller in der obersten automobilen Liga mitspielte, er symbolisierte die Spitzenstellung der westdeutschen Industrie, den Rang und Namen, welchen „made in Western Germany“ in der Welt bedeutete. Er war der ganze Stolz der Westdeutschen, auch wenn sie ihn selten zu Gesicht bekamen. Aber das machte nichts. Jeder wusste, es gab ihn, und das war gut so.

Den Mercedes 300 zu übertreffen und dabei einen historischen Brückenschluss zu den wahrlich großen Wagen der Vorkriegs-



Fotos: Archiv afs (3)

Einfach nur großartig: schwarzer Mercedes 600 Pullman, aufgenommen Mitte der 60er Jahre im Umfeld des Frankfurter Flughafens.



Im Gegensatz zu allem zeitgenössischen automobilen Adel verfügt der Mercedes 600 über eine selbst tragende Karosserie. Der Wagen hat riesige Dimensionen, wirkt aber nicht ungeschlacht. Er sieht aus wie ein Mercedes seiner Zeit, wie eine Kombination aus dem 220 Sb und seiner Coupé-Version ohne Heckflossen, insgesamt etwas geglättet (Design: Paul Bracq unter Chefdesigner Friedrich Geiger). Er mutet weder wie ein Schlachtross noch wie ein neobarocker Straßenkreuzer an, sondern äußerst kultiviert. Es gab anfänglich Stimmen, die sich den Mercedes 600 auffälliger gewünscht hätten. Sie blieben die Ausnahme. Nach wie vor, also wie beim 300er, sah Daimler-Benz in der Klientel des 600 Menschen, die technische Perfektion und schieren Luxus wünschten, dabei aber optische Zurückhaltung übten. Es war eine Mentalitätsfrage, ob man einen Mercedes 600, einen Cadillac oder einen Rolls-Royce fuhr. Es war keine Frage des Geldes. Die Stuttgarter Repräsentationslimousine vereinte in sich diejenigen Attribute, die ihre Klientel durch ihr Auto ausdrücken mochten: Souveränität, Kraft, Macht, Eleganz und eine kleine Portion Arroganz – aber nur eine ganz kleine. Der Wagen ist in jeder Hinsicht gefällig gestaltet, der Dachpavillon richtiggehend filigran, und die asymmetrisch angeordnete, hintere Tankklappe ist allenfalls ein Schönheitsfehler. Bei anderen Mercedes-Wagen

zeit à la Mercedes 770/Horch/Maybach zu knüpfen, war der Anspruch, der zum Mercedes 600 führte. Er sollte ein Leistungsbeweis der Stuttgarter Ingenieurskunst sein, von vorne herein als Kleinserienfahrzeug dazu auserkoren, durch sein Ansehen und seinen Ruf die anderen Produkte des Konzerns empor zu heben. Seine Entwicklung, ebenso wie später seine Produktion, wurde niemals unter wirtschaftlichen Aspekten gesehen. Der Prestigegewinn war nicht in Geld aufzuwiegen.

Sein Anspruch: Der Mercedes 600 wurde konstruiert als distinguiertes Automobil mit einem Höchstmaß an technischer Raffinesse und absolutem Luxus. Alles an ihm war neu, nahezu nichts wurde von bisherigen Mercedes-Wagen übernommen. Die Präsentation erfolgte im September 1963 auf der IAA. Der Mercedes 600 wurde international als automobiler Superlativ estimiert. Für die Deutschen bedeutete er eine Art Nationalstolz, denn ein deutsches Fahrzeug war nun, knapp 20 Jahre nach Kriegsende, wieder ein internationales Spitzenprodukt.

Die Repräsentationslimousine vergente Souveränität, Kraft, Macht, Eleganz und eine ganz kleine Portion Arroganz.

und Gediegenheit, fernab jeglicher bombastischer Prunksucht. Schwäbisch eben. Nicht neureich, sondern gesetzter Wohlstand. Das Interieur ist geprägt von edlen und echten Hölzern, vorzüglich vom Stamm oder der Wurzel des Nussbaumes, auch Palisander oder Ebenholz – ganz nach Wunsch. Die Sitze sind mit schweizerischem Rosanil-Leder bezogen, auch Connolly oder Poltrona ist möglich, alternativ weicher Veloursstoff, die Füße schmiegen sich auf hochflorigen Veloursteppichen.

Da jeder Mercedes 600 ein Einzelstück ist und die erlauchte Kundschaft Sonderwünsche hatte, gleicht kaum ein Fahrzeug dem anderen. Daimler-Benz offerierte etliche Extras; möglich war letztlich alles, was der Kunde wünschte und bezahlte. Dabei maß sich Daimler-Benz weder die Rolle als Sitten- noch als Geschmackswächter an. Erlaubt ist, was gefällt, und ein afrikanischer Potentat hat einen anderen Geschmack als ein Schweizer Geschäftsmann. Zu den üblichen Optionen zählten die Trennwand, auch mit Gegensprechanlage, beleuchtete Klapptische, Kosmetikfach, Kühlbox, Autotelefon, Diktiergerät, Bordbar, Kaffeemaschine, Rasierapparat, Funkanlage, Tonbandgerät, Plattenspieler, Fernseher oder Videorekorder. Das Interieur ist nicht nur von Licht durchflutet, wenn es draußen hell ist. Er schirmt die Passagiere durch Spanngardinen von der Außenwelt ab und lässt sich mit einer Vielzahl an Leuchten illuminieren. Der 600er ist der erste Mercedes mit verzögerter Innenbeleuchtung.

Der Fahrer sitzt so komfortabel wie die Passagiere. Daimler-Benz schuf ein Selbstfahrerauto für den Herrenfahrer, keine Chauffeurlimousine. Im Prinzip betrachtet der Pilot ein Armaturenbrett im Stile des späteren 250 S mit zwei zentralen, großen Rundinstrumenten, dazwischen ein vertikales Kombiinstrument. Aufgrund der vielfälti-

gen Mercedes-Wagen sitzt sie in der Mitte und wird vom hinteren Kennzeichen verdeckt.

Der Innenraum ist bestimmt von den Merkmalen Qualität



Im Alltag: Ein heller Mercedes 600 begehrt Einlass in das Volkswagenwerk und wartet ganz brav an der Schranke, am 22. Oktober 1975, einem regnerischen Tag. Am Steuer: Udo Jürgens, begeisterter Mercedes-600-Selbstfahrer.

Staatstragend: Mercedes 600 Pullman mit erhöhtem Dach anlässlich eines Staatsbesuches 1978, begleitet von diversen Polizei-BMWs, einem W 116 und einem W 123. Der Hochdach-600er gehörte nicht der Bundesregierung, sondern zum Fuhrpark von Daimler-Benz und wurde zu entsprechenden Anlässen verliehen. Deshalb trägt er eine Stuttgarter Zulassung.





Der letzte Mercedes 600 verlässt am 10. Juni 1981 die Sindelfinger Werkhalle. Er hat es mit seinem 6,3-Liter-Triebwerk nicht weit, denn er fährt direkt ins Werksmuseum.

gen Komfort- und Bedienungsmerkmale ist die Armaturentafel reichhaltiger bestückt als diejenige niedriger angeordneter Mercedes-Wagen, aber jeder Mercedes-Fahrer fand sich an Bord eines 600ers sofort zu recht. Alles ist logisch und wohl durchdacht. Das Lenkrad konnte schwarz oder elfenbeinfarben geordnet werden. Letztlich ist die einzige absolute Bedienerneuerung beim Mercedes 600, dass die Feststellbremse mit dem Fuß angezogen wird.

Eine technische Pionierleistung

Was heute teilweise bei Klein- oder Mittelklassewagen Standard ist, war zu Zeiten des Mercedes 600 noch nicht erfunden. Das darf man nie vergessen. Der Mercedes 600 war auf dem höchsten Stand der Technik, aber eben auf dem Stand Mitte der 60er Jahre. Sein Clou war die Komforthydraulik. Was heute (und auch damals) hauptsächlich elektrisch funktioniert, funktioniert beim Mercedes 600 hydraulisch, also durch Öldruck. Durch das ganze Auto versteckt verlaufen Hochdruckschläuche; der 150-bar-Arbeitsdruck wird von einer vom Motor gesteuerten Pumpe erzeugt. Damit werden die Fenster und das Schiebedach geöffnet, die Sitze verstellt, die Türen ins Schloss gezogen, der Kofferraumdeckel geöffnet und verschlossen und die Feststellbremse gelöst. Die Zentralverriegelung hingegen funktioniert pneumatisch.

Unter der mächtigen Motorhaube des Mercedes 600 sitzt der erste V8 des Konzerns. Der M 100, so das interne Motorkürzel, ist hochmodern konstruiert, die Zylinderköpfe aus Aluminium, fünffach gelagerte Kurbelwelle, mit Bosch-Einspritzung, 250 PS

stark und mit 6,3 Litern gut eingesenkt, standfest und für hohe Dauerleistung geeignet. Von diesem Motor werden weit mehr Exemplare gebaut als Mercedes 600 überhaupt. Er treibt auch den 300 SEL 6.3 an und später, auf 6,9 Liter Hubraum aufgebohrt, den 450 SEL 6.9. Seine 250 PS sind, gemessen am Hubraum, eher wenig, und der Motor treibt nicht nur die schiere Masse des Wagens an sich an, sondern auch eine Armada an Nebenaggregaten. Sein Drehmoment ist immens, und stets ist der Motor mit einer Vierstufenautomatik gekoppelt.

Über jede Kritik erhaben ist das Fahrwerk, es ist der Leistung der Limousine in jeder Hinsicht überlegen. Letztlich hört sich das Layout ebenso simpel wie konzernbekannt an: vorne Fahrschemel und Doppelschräglener, hinten Eingelenk-Pendelachse. Aber die Mischung macht's, die Abstimmung, also das Zusammenspielen der einzelnen Bestandteile. Nicht Stahl, sondern Luft fe-

dert den Mercedes 600. Daimler-Benz experimentierte mit der Hydropneumatik der Citroën DS, kritisierte aber den gerade für eine Repräsentationslimousine notwendigen Fahrkomfort bei geringem Tempo. Daimler-Benz setzt stattdessen auf eine Eigenentwicklung, eine pneumatisch funktionierende Rollbalgfederung mit Niveau-regulierung. Nachteil der Mercedes-Luftfederung ist die notwendige, regelmäßige und aufwändige Wartung. Etliche Mercedes 600 sind in später Hand nicht den Rosttod gestorben. Ihnen ging einfach die Luft aus, weil sich unbekümmerte oder finanzschwache Besitzer nicht um die Wartung der Federung gekümmert hatten. Für mühelose und dauerhafte Verzögerung sorgen Scheibenbremsen rundum, damals ein Attribut hochkarätiger Sportwagen. Interessant ist, dass der Mercedes 600 bis zuletzt mit Diagonal- und nicht mit Stahlgürtelreifen ausgerüstet wurde. Sie harmonisieren am besten mit dem komplexen Fahrwerk, ab 1968 waren auch Textilgürtelreifen zugelassen.

Serienmäßig, sofern man von Serie sprechen kann, wurde der Mercedes 600 in zwei Versionen angeboten, als Limousine mit Normalradstand (3200 mm) und als verlängerte Limousine mit 3900 mm Radstand, dem Pullman. Er ist zwischen den Türen verlängert und bietet ungeheuren Fußraum, Platz für zusätzliche Sitze und allerlei luxuriöse Attribute. Er ist der Chauffeurwagen schlechthin, die Repräsentations- und Staatslimousine. Noch größer als bei der Normallimousine war die Variantenvielfalt beim Pullman, noch mehr war möglich, weil das Mehr einfach Platz benötigte. Der Pullman bot ihn. Hier war richtig gehend Innenarchitektur möglich. Doch auch hier gab es eine Art Normalausstattung mit zwei oder drei fest installierten oder klappbaren Sitzmöglichkeiten vis-à-vis der Rücksitzbank, deren Passagiere also entgegen der Fahrtrichtung saßen. Kurz nach



Dieses Mercedes 600 Pullman Landaulet steht in bulgarischen Diensten. Bundeskanzler Helmut Schmidt zu Gast beim sozialistischen Diktator Bulgariens, Todor Schiwkow, in der Schwarzmeerhafenstadt Warna am 3. Mai 1979.



Einführung des Pullman erschien auch eine sechstürige Version, die im Verlängerungsabteil eine konventionelle Sitzbank aufwies. Im April 1965 folgte der Pullman Landaulet mit Cabriolet-Verdeck über der (hinteren) Rücksitzbank, vier- oder sechstürig.

Einen Mercedes 600 zu fahren, ist ein erhabenes Gefühl. Die stets überlegene Motorleistung, der lediglich bei hoher Leistung akustisch wahrnehmbare V8, das bis ins Detail ausgeklügelte Fahrwerk, die kaum fühlbar schaltende Automatik und die logische Bedienung strahlen dieselbe Souveränität aus, die der Eigentümer sich selbst zubilligt. Die Erfahrung (im wahrsten Sinne des Wortes) überlistet die Erwartung. Von einem Fahrzeug dieser Ausmaße erwartet der Fahrer zwar ein würdevolles Dahingleiten, aber keine

fahrraktiven Ambitionen. Doch am Steuer eines Mercedes 600 vergisst der Fahrer, dass er eine Luxuslimousine steuert. Der große Wagen fährt sich mindestens so agil, wie ein um Klassen kleinerer S-Klasse-Mercedes der Baureihe W 108. Die in Tests gerne zitierten Sportwagenmerkmale des Mercedes 600 beziehen sich lediglich auf die Fahreigenschaften, die Straßenlage, das Kurvenverhalten. Das ist untadelig. Sie beziehen sich weniger auf die reinen Fahrwerte. Zwar ist ein Mercedes 600 ein schneller Wagen mit über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit und vermag innerhalb von 10 Sekunden den Sprint auf Tempo 100 zu bewältigen. Aber er tut dies mit einer majestätischen Mühelosigkeit und einer Unaufgeregtheit, die einem Sportwagen nicht zu eigen ist.

Im wahrsten Wortsinn ein Kellerkind ist der Mercedes 600. Abgeschlossen von der Hektik der Massenproduktion wurde er in Halle 32 im Souterrain des Sindelfinger Karosseriewerkes gefertigt. Er entstand schon am laufenden Band. Doch dieses wies ein äußerst gemächliches Tempo auf, und nur die Endmontage vollzog sich hier. Die wesentlichen Arbeiten wurden von hoch qualifizierten und langjährigen Kräften weitgehend manuell ausgeführt. Rund 50

Ausstattung mit Klimaanlage von Behr und Autotelefon. Der Käufer votierte für ein schwarzes Lenkrad. Er hätte auch ein elfenbeinfarbenes bekommen.

Arbeitstage vergingen, bis ein 600er mit Normalradstand fertig war, der doppelten Zeit bedurfte es für einen hoch individualisierten, gepanzerten Pullman. Wer einen Mercedes 600 erwarb, bekam einen zweitägigen Kurs im Werk, Selbstfahrer ebenso wie Chauffeure. Sie wurden in die Substanz des Wagens eingeführt, die Komplexität und Raffinesse der Technik wurde ihnen ebenso beigebracht wie die Bedienung und Fehlerbehebung bei Defekten.

Daimler-Benz konzipierte den Mercedes 600 für eine rund zehn- bis zwölfjährige Laufzeit. Letztlich sollte er 18 Jahre lang gebaut werden. So fortschrittlich, wie der

Mercedes 600 war, hatte er kein Facelift nötig, und technisch war er seinen Zeitgenossen ohnehin so weit voraus, dass diese ihn während seines Lebenszyklus' nicht haben einholen können. Zudem erwartete die Kundschaft bei einem derart teuren und exklusiven Fahrzeug Modellkonstanz. Ihm sollte man sein Baujahr nicht ansehen, das wäre eine Entwertung gewesen. Natürlich gab es behutsame Evolutionen. Wenn Daimler-Benz feststellte, dass es kleine Probleme gab, so wurden diese in der laufenden Serie ohne Aufheben eliminiert. Optische Unterscheidungsmerkmale der jeweiligen Baujahre

Potentaten aller Couleurs und aus aller Herren Länder schätzten den langen Mercedes 600. Auch Kommunisten, ja gerade Kommunisten, schmückten sich gerne mit dem Inbegriff des Kapitalismus! Dieser 600 Pullman gehörte dereinst Nicolae Ceaușescu, dem rumänischen Staatsoberhaupt.

gibt es nahezu nicht. 1968 änderten sich die Deckgläser der Scheinwerfer wegen der Umstellung auf Halogenlicht sowie die Außenrückspiegel. 1969 wurden die hinteren Blinker gelb gefärbt, zuvor waren die Rücklichtgläser einfarbig rot. Die ursprünglich zweiteiligen Radzierkappen (kleine Radkappe plus Radzierring) wurden 1968 gegen einteilige Radkappen ersetzt. Innenraumveränderungen wie die größere Prallplatte des Lenkrads oder anders gestaltete Bedienschalter oder die weiche Polsterung der Instrumentenkonsule sind der Unfallsicherheit geschuldet.

Insgesamt wurden 2677 Mercedes 600 gebaut, darunter 304 viertürige und 124 sechstürige Pullman sowie 59 Pullman-Landaulet. Davon wurden 2088 exportiert. 743 gingen in die USA, 473 nach Asien und 182 nach Afrika. 536 blieben im europäischen Ausland, hier war der Hauptmarkt Frankreich (151 Autos) und England (126), 65 wurden in die Schweiz verkauft, jeweils drei in die Sowjetunion und nach Rumänien, aber nur zwei nach Luxemburg. Jeweils einen 600-Neuwagen-Eigentümer gab es in Albanien, Andorra, Bulgarien und Norwegen. Die rigiden US-Abgasbestimmungen stoppen den Export nach Nordamerika ab 1973, und ab 1978 wurde Großbritannien nicht mehr beliefert. Der Grund dafür ist klar. Ein Brite, der einen Mercedes einem Rolls-Royce vorzieht, gilt als Vaterlandsverräter. Die letzte offizielle Mercedes-Preisliste, in welcher der 600 aufgeführt ist, datiert von 1978. Im Mai 1981 wurde der letzte Pullman montiert, am 10. Juni 1981 lief die letzte Normallimousine von Halle 32 direkt ins Werksmuseum.





Glanz und Gloria: Was auf diesem Foto zu sehen ist, war Balsam für die bundesrepublikanische Seele und gehörte zu jenen Dingen, die nicht nur im kollektiven Gedächtnis haften blieben, sondern das Selbstwertgefühl der Westdeutschen steigerte. 1954 die Fußball-Weltmeisterschaft, 1955 holte Adenauer die letzten Kriegsgefangenen aus der Sowjetunion heim, 1963 der Mercedes 600 als Spitzenprodukt der deutschen Automobilindustrie, 1965 der Staatsbesuch der britischen Queen. Wir sehen beide, Queen Elizabeth II und den Mercedes 600 Pullman Landaulet. Tausende säumten die Straßen, schwenkten Fähnchen, winkten, und die Queen huldigte zurück. Berlin-Charlottenburg, Ernst-Reuter-Platz.

Die Queen passierte längst das Szenario, doch der Tross ist lang, die Wagen schwarz, fast ausschließlich Untertürkheimer Produkte: Bombastische 300d sind zu sehen, 300 SE W111, viele Vierzylinder-Heckflossen W110, dazwischen ein O319 Bus, ein weiterer 600 Pullman und ein verlorener Opel Admiral A. Das war schon ganz großer Bahnhof!

Ein Hochkaräter muss es sein

Von einem Hochkaräter wünschen sich Modellautosammler eine ebenso hochkarätige Miniatur. Die Qualität und der Nimbus des Originals sollen auf das Modell nicht nur abfärben, sondern den Modellbauer anspornen, es dem echten Auto gleichzutun. Letztlich sind die 1:18-Sammler in Sachen Mercedes 600 bislang recht gut bedient. Vor rund zehn Jahren brachte AUTOart, ganz der Firmenphilosophie gehorchend, einen Mercedes 600 sowie einen Pullman – wunderschöne Modelle, längst nicht mehr lieferbar, hoch begehrt und ebenso preislich angesetzt. So mancher kurze AUTOart-600er kratzt an der 1000-Euro-Grenze, und ein Japaner bietet einen Pullman für 4000 Euro an und gewährt darauf großzügige fünf Prozent Rabatt. Ohne die AUTOart-Interpretation mit der CMC-Neuheit vergleichen zu wollen, bleibt jedenfalls festzustellen, dass der aktuelle Neupreis des CMC-Modells zumindest in Relation zum Liebhaberpreis für einen AUTOart-600er alles andere als abschreckend sein sollte. Der Vollständigkeit halber erwähnt sei der 600 Pullman von Sun Star, auch als Landaulet produziert, meist um die 100 Euro teuer, nett gemacht, aber er wird der Glorie des Vorbilds in keiner Weise gerecht. Arrogant ausgedrückt: Sun Star macht einen 600er für Arme.

CMC wird den Pullman in diversen Ausführungen bringen. Den Anfang macht ein schwarzer, sechstüriger Wagen ohne Schie-





Was für eine Herausforderung, den Motor des Mercedes-Benz 600 nachzubilden. Jede Leitung, jedes Kabel, jede Schlauchschelle, jeder Deckel – es scheint an nichts zu fehlen. Auch nicht am zentralen Organ, einem 6,3 Liter V8-Motor mit Achtstempel-Einspritzanlage und zwei hängenden Ventilen pro Zylinder. Genug, wir wollen schließlich keine Mercedes-Classic-Mechaniker ausbilden.

bedach und mit Standartenhaltern an den Vorderkotflügeln mit einem empfohlenen Verkaufspreis von 729 Euro. Die zweite Variante, noch nicht lieferbar, wird ein Pullman in Nerzgrau sein, mit Schiebedach. Weitere Varianten werden folgen, auf der Spielwarenmesse erfahren wir mehr.

Zunächst, ganz prosaisch und unaufgeregt, einige Daten: Die sechs Türen, Motorhaube und Kofferraumdeckel lassen sich öffnen, das Modell ist lenkbar, beweglich sind die Sonnenblenden, die Mittelarmlehne der Rücksitzbank, die komplette Mittelsitzanlage und die Teleskopantenne. Die Räder sind demontierbar und verfügen über eine Fünfloch-Verschraubung, die Radkappen haften magnetisch auf den Felgen. Insgesamt besteht der CMC-Mercedes aus 1230 Teilen. Mitgeliefert wird eine „Toolbox“, darin Werkzeug zur Demontage der Räder, Radzierblenden, Türöffner und Standartenhalter. So viel zum Was, nun zum Wie, also vom „Oh!“ zum „Uuuuiiiii!“

Schon das Auspacken ist eine Zeremonie. Man lässt und nimmt sich bei einem 700-Euro-Modell mehr Zeit als bei einem 50-Euro-Modell. Man gönnt sich was und will es genießen. In einem Kuvert ist die Bedienungsanleitung, 13 Positionen um-

Ein wahres Kleinod und bisher sicherlich der Höhepunkt jeder 600er-Sammlung ist das AUTOart-Modell in 1:18, hier der 600 in Normallänge. Es besteht aus 426 Teilen und wiegt 1,3 Kilogramm. Die Detaillierung, so dachte man damals, sei unschlagbar. Nun ist CMC da: 1230 Teile, knapp 2 Kilogramm Leergewicht. Nun wissen wir: CMC hat AUTOart geschlagen, zumindest in Sachen Mercedes 600. Trotzdem: Das AUTOart-Modell ist und bleibt wundervoll.



Foto: afs

fassend. Es gibt also viel zu bedienen und zu beachten. Auf manche Bewegungsmöglichkeit käme der stolze Eigentümer nicht von selbst. CMC muss es uns sagen, wie die beigelegten Werkzeuge einzusetzen sind, wie die Mittelarmlehne der Rückbank bedient werden möchte und dass die Dreiecksfenster in den Vordertüren auch zu öffnen sind. Die Tankklappe hingegen ist fix, schade. Denkt man, weil nichts davon in der Bedienungsanleitung steht. Aber CMC wäre nicht CMC, wenn nicht die Tankklappe ebenfalls auf und zu ginge. Na also! Dann noch ein vierseitiger Hochglanzprospekt, nur dem 600 Pullman gewidmet. Für welches Modellauto gibt es schon einen eigenen Prospekt?

Wir haben uns selbst auf die Folter gespannt, denn Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude. Raus mit dem Teil, raus aus dem Styropor! Wir halten 1,909 Kilogramm Mercedes in Händen. Das ist das erste, das allgemeine Uuuuuuu! Eine Komposition aus hochglänzendem Schwarz und noch mehr glänzendem Chrom, innen rot, riesig groß. Das also bekommt man für 700 Euro, wenn man sie in ein Modellauto der Superlative investiert. Ja, das ist ein realer Gegenwert. Jeder muss unterschiedlich lange für 700 Euro arbeiten, aber jede Stunde war es wert,

wenn nun dieses Stück auf dem Tisch steht und bewundert werden kann. Und dieses Bewundern ist ein Prozess, kein Augenblick. Um das Modell zu erfassen, braucht es Zeit (weniger, als es zu erarbeiten, das ist klar). Und es bedarf eines gesunden Genicks, Genickstarre ist kontraproduktiv. Der Be-

trachter muss nicht nur mit den Handgelenken arbeiten, sondern auch seinen Hals ein wenig verdrehen, um in all die Winkel zu blicken, in denen es etwas zu

entdecken gibt. Und es gibt keinen Winkel, in dem es nichts zu sehen gibt.

Von außen: schlichtweg ein fehlerloser Mercedes 600 Pullman, der den höchsten Erwartungen an einen Achtzehner entspricht. An was soll man ihn messen? An AUTOart? Wohl am ehesten, aber das passt nicht, weder in Bezug auf die Anzahl der Einzelteile und somit die Detailgenauigkeit noch preislich. Nein, messen kann man diese Miniatur allenfalls am Original – und der Vorstellung, die man davon hat, denn nicht jeder hat einen 600er in 1:1 in der Garage. Das Modell ist (noch sind wir bei der Außenbetrachtung) so gefertigt, wie man sich idealerweise ein Modellauto vorstellt, das ohne Rücksicht auf den Aufwand und die Kosten konstruiert wird. Was es mit anderen Modellautos, auch hochpreisigen, gemein

hat, ist die Tatsache, ein Modellauto in 1:18 zu sein. Ansonsten kann es alles besser. Teilweise aber nur ein bisschen besser, weil die Qualitätskurve keine lineare ist, sondern eine exponentielle. Zwischen 30 und 100 Euro ist der Qualitätsunterschied wesentlich größer als zwischen 300 und 700 Euro. Also eine Sache für den Connoisseur. Hand aufs Herz: Nicht jeder, dem man dieses Auto zeigt, würde es zu schätzen wissen. Wir ersparen uns detaillierte Beschreibungen, können und wollen nicht wegen jedem Schraubchen in Euphorie oder gar Ekstase verfallen. Professionell bleiben! Perfekte Schriftzüge und ein durchbrochenes Kühlergitter sind in dieser Liga schlichtweg selbstverständlich. Alles ist selbstverständlich hier oben, wo die Luft so dünn ist. CMC gibt sich keine Blöße. Der 600er gibt sich keine Blöße.

Nach dem Auspacken steht die große Limousine erst mal sportlich vor uns. Keine Radkappen. Bei einem 60er-Jahre-Auto ist das sportlich, Gewichtserleichterung. Schwarze Felgen mit Reifen mit schmalen, weißen Flanken. Fünf glänzende Radmuttern, abschraubbar, die Felgen abnehmbar, man kann das fünfte Rad am Wagen mon-

Die Stabantenne auf dem rechten vorderen Kotflügel lässt sich selbstverständlich herausziehen.



Bei diesem Anblick mag man sich an ein in Ostpreußen komponiertes Kirchenlied aus dem 17. Jahrhundert erinnern und frei umgetextet das CMC-Modell lobpreisen: Macht hoch die Klapp' / die Tür macht weit / es kommt der Benz / der Herrlichkeit. Trotz der sechs zu öffnenden Türen bräuchte man schon ein Endoskop, um den Innenraum mit all' seinen beweglichen Details zu erkunden.

CMC bildet ein ab 1969 gebautes Original nach, erkennbar an den gelb eingefärbten Blinkergläsern. Zuvor waren sie rot.



Die Sonnenblenden – hier auf der Beifahrerseite mit eingelegtem Schminkspiegel – lassen sich selbstverständlich herunterklappen.



tieren (mit Spezialwerkzeug). Die Radkappen legt CMC bei, in einem Werkzeugetui. Sie halten magnetisch. Das ist innovativ, wobei Magnete bei Modellautos nichts Ungewöhnliches sind. Manche Premiumhersteller halten damit die Türen geschlossen. Magnetische Radkappen hingegen haben wir noch nie gesehen, und wir finden, ehrlich gesagt, diese Lösung auch nicht so gut. So richtig zentrisch bekommt man die Zierkappen selten auf die Felge, und wenn man dann das Fahrzeug fahren lässt, eiern die Radkappen. Vielleicht wäre ein definierter Klick besser gewesen als ein undefinierter Magnet. So, jetzt ist es heraus, unsere einzige Kritik. Wir sind gar nicht so unglücklich darüber. Hätten wir keinerlei Kritikpunkt gefunden, so hätten wir die eigene Objektivität angezweifelt. Der Mensch ist gefährdet, im Zustand der Erhabenheit seine Kritikfähigkeit zu verlieren. Nur Kindern kann das nicht passieren. Darum entlarven ausschließlich sie in Andersens Märchen, dass der Kaiser keine Kleider trägt.

Zum Öffnen der Türen gibt es ein Instrument, das man nutzen kann oder nicht. Denn für die Hauben gibt es ein zweites Instrument, einen Sauger. Mit ihm lassen sich die Türen ebenfalls öffnen, ohne Fingerabdrücke zu hinterlassen, ohne Türgriffe abzureißen. Aber da haben wir ohnehin keine Sorge. Der Mercedes 600 von CMC macht einen soliden Eindruck. Er ist nicht fragil. Das ist, kindlich ausgedrückt, ein Metallauto. Zinkspritzguss und Verschraubungen haben schon eine andere Qualität als Resine und Heißkleber, und den Stern auf dem CMC-Kühler kann man getrost anfassen. So manchen Fotoätzstern auf so manchem anderen Mercedes darf man nicht

Wir geben zu, noch nie einen Mercedes 600 im Original von unten betrachtet zu haben. Aber so muss er aussehen.

mal scharf anschauen. Das CMC-Modell ist hyperdetailliert. Aber deshalb ist es nicht hyperzerbrechlich. Es erwartet trotzdem, gut behandelt zu werden. Die gute Behandlung, wie sieht sie denn aus? Wie soll man das Modell aufbewahren? In seinem Styroporbett ist es gut gebettet, aber niemand sieht es und ständiges Aus- und Einpacken ist nicht der Weisheit letzter Schluss. In der als staubsicher propagierten Vitrine staubt es ein. Und Abstauben ist auch nicht der Weisheit letzter Schluss. Wieso kann ein Ixo-Dreiundvierziger für 22,95 Euro in einem – wenn auch billigen – Vitrinchen geliefert werden, in dem man es ausstellen und anschauen kann, ohne es anzufassen, und ein 700-Euro-CMC-Modell nicht? Es erwartet ja niemand den Holzsockel mit Plexiglashaube. Aber ein Plastiksockel mit Haube aus transparentem Kunststoff wäre schon schön. Das gilt zwar für alle Achtzehner, aber für ein CMC-Modell gilt es besonders.

Noch nie in einem 600 gesessen? Hier bekommt man beim Ansehen des Interieurs einen Eindruck, wie sich das anfühlen muss.



Drehen wir ihn um. Wir geben zu, noch nie einen Mercedes 600 im Original auf der Hebebühne von unten betrachtet zu haben. Aber so muss er aussehen, wie das CMC-Modell von unten aussieht, genau so. Vorder- und Hinterachse, Getriebe, Rahmen, Auspuffanlage, Tank – alles ebenso vorbildlich und minutiös nachgebildet wie die von oben sichtbaren Teile. Selbst die Blechbänder, die den Tank halten, selbst das Rohr, das vom Einfüllstutzen zum Tank führt. Leitungen sind zu sehen, Schrauben sind zu sehen (echte Schrauben, mit denen das Modell montiert wurde) und Niete sind nachgebildet. Und all diese Teile sind aus Zinkdruckguss, kaum ein Plastikteil – und wenn, dann wurde das Plastikteil so lackiert, dass man ihm seinen Werkstoff nicht ansieht. Aber die Fingerberührung spricht die Wahrheit: Metall fühlt sich kühler an als Kunststoff. Dieses Chassis ist herrlich! Man bräuchte einen zweiten CMC-600er, um ihn aufs Dach zu legen, damit man dieses Chassis ständig betrachten kann. Also bitte, lassen wir die Kirche im Dorf.



Der Besitzer eines 600 Pullman von CMC findet auch Bordwerkzeug vor: für die Radschrauben und zum Abnehmen der magnetisch fixierten Radkappen, die sich in einem Metalletui befinden. In der Verpackung trägt der 600 noch keine Abdeckungen. Das Original wies ab 1968 solche große Radkappen mit integriertem Radzierring auf.



Der Innenraum ist eine Schau! Eine Symphonie aus Leder und Holz. Wobei das Leder echt und das Holz unecht ist, aber wie echt aussieht. Und weil im 600er viel Holz verbaut ist, kann man auch viel Holz sehen, sogar von außen, wenn durch die Windschutzscheibe ins Innere geblickt wird, denn der vordere Teil des Armaturenbrettes ist komplett mit Holz verkleidet. Das Leder fühlt sich gut an, feinste Qualität, hauchdünner Bezug, und hochfein gemacht ist auch die „Auslegware“, also der Teppichboden. CMC hat kein Jota im Innenraum vergessen und alles, gar alles perfekt nachgebildet, eine Augenweide, eine Entdeckungsreise. Die beweglichen Sonnenblenden sind nichts Einzigartiges, in Cabriominiaturen ist dieser Gimmick zuweilen auch zu finden. Aber eben nicht so wie hier, mit besten Scharnieren, verchromt, mit einem richtigen Makeup-Spiegel. Einen Schlüssel im Zündschloss suchen wir vergebens. Aber das ist kein Fehler. In jenem Moment, den

das Modell wiedergibt, steckt er eben nicht. Sämtliche Applikationen und Garnituren im Innenraum sind von höchster Güte, man kann nicht genug schwärmen. Was andere bedrucken, fertigt CMC als separates Teil, das aus mehreren Einzelteilen besteht.

Der Kofferraum steht dem Innenraum qualitativ in nichts nach, mit mausgrauem Flor ausgelegt und rechts ein riesiges Behältnis, welches das Reserverad beherbergt. Es ist zu öffnen, zuerst die Klappe nach oben, dann die Seitenwand nach links verschieben, und dann das Reserverad entnehmen.

Kommen wir zum Herz des Autos, zum Motor. Die Haube auf. Aber bitte vorsichtig, nicht bis zum Anschlag, denn dann berühren sich Haubenhinterkante und Scheibenwischer, und der Sieger dieser Kollision wäre garantiert die schwere Metallhaube. Durch die Karos des Kühlergrills kann man schauen, sie sind durchbrochen. Die Scharniere sind vorbildlich ausgeführt,

noch einen Tick akkurater als bei den von uns dauergelobten AUTOart-Scharnieren, und dann fällt der Blick auf den Motor. Nicht nur darauf. Er fällt auf all die technischen Komponenten, welche dieser große Motorraum beherbergt und mit denen er voll gestopft ist. Spätestens wenn man die Haube am CMC-Modell öffnet, versteht man, warum ein Mercedes 600 im Original nur in die fachkundigsten Hände gegeben werden durfte. Wer ein allenfalls durchschnittliches technisches Verständnis hat, kann nicht alle Zusatzaggregate, die er hier sieht, benennen. Denn der Motor steuert die komplette Komforthydraulik. Wer bereits einen skeptischen Blick beim Betrachten eines Citroën-DS-Motorraumes hat, ist bei diesem Anblick entsetzt. Die korrekte Nachbildung dieses Aggregatwustes dürfte für die CMC-Konstrukteure die größte Herausforderung gewesen sein, und sie haben sie mit Bravour gelöst. Ohne genau zu wissen, was wir sehen, wissen wir, dass das, was wir sehen, gut ist. Und Daimler-Benz-Mechaniker mit Spezialgebiet Mercedes 600 war ohnehin noch nie unser vorzüglicher Berufswunsch.

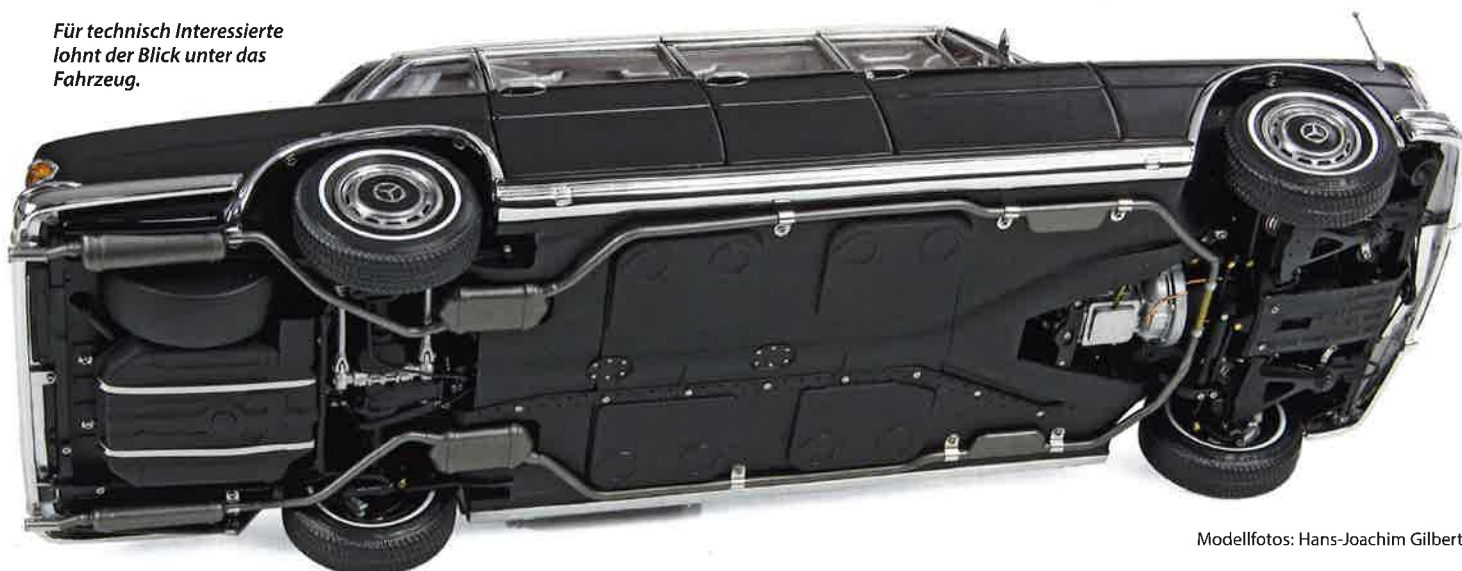
Fazit

CMC, was für „Classic Model Cars“ steht, hat mit dem Mercedes 600 Pullman seinen Anspruch bestätigt: Das Modell ist präzise konstruiert und montiert und besticht durch ein exzellentes Finish. Was an einem Modellauto funktionieren kann, funktioniert an diesem. Die Qualität ist hervorragend, die Materialien sind es auch, und dem Modell merkt man in jedem Jota an, dass es mit dem Anspruch auf höchste Güte von engagierten Menschen konstruiert und gefertigt wurde. Der CMC Mercedes 600 wird dem echten Mercedes 600 gerecht. Die beiden sind Brüder im Geiste.

● **M-200** Mercedes 600 Pullman sechstürig schwarz. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. Nicht limitiert. UVP 729 €.

Alexander F. Storz

Für technisch Interessierte lohnt der Blick unter das Fahrzeug.



Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert