

**IXO 1:43**  
Rauh-Welt 911:  
Es kommt allein  
auf die Optik an



**AUTOART 1:18**  
Nissan Skyline GT-R  
im Spiegel der  
Jahrzehnte



6,90 € (D) · 9,00 CHF · 8,00 € (A+L)  
[www.caramini.de](http://www.caramini.de)

**Caramini**

# Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

Januar/Februar

**1-2/2022**

Leser-Aktion  
"Erstes Modell"



Der eigene Wagen als Modell

## Traum-Auto



*Ferrari 308 GTS*

**Mutation zum flotten Spider**



*Minichamps: Mercedes 300 SL*

**In alter Frische**



*CMC: 600 Landulet*

**Feiner geht's nicht**



**WIKING – DREHLEITER 1:43**  
Das Spiel mit dem Rettungskorb



**HERPA – SIMCA 1301 SPÉCIAL 1:87**  
Der ausgewogene Franzose in bester Form



**SAMMELN – ALTE BULLIS**  
Abends in der Blechnerei



Queen Elizabeth II. und Kurt-Georg Kiesinger, damals Ministerpräsident von Baden-Württemberg und anschließend Bundeskanzler, beim Staatsbesuch 1966 in Stuttgart in einem Mercedes-Benz Typ 600 Pullman-Landaulet.

## Im Club der 59 Sterne

*Er stand nicht in der Preisliste des Herstellers, aber der Mercedes-Benz 600 galt in der Ausführung Pullman Landaulet als teuerster Serien-Pkw der Welt. Dabei glich kaum ein Fahrzeug dem anderen. Zwei Jahre nach der Limousine liefert CMC jetzt die erste Version des Repräsentationsfahrzeugs aus. Natürlich mit einem funktionsfähigen Stoff-Verdeck.*

**L**andaulet. Das klingt nach Eleganz, nach Exklusivität. Doch es gab eine Zeit, da war ein Landaulet etwas ganz Alltägliches, etwas ganz Banales. Man verstand darunter eine Reisekutsche, und mit Einzug des Automobils übernahm dieses – gar nicht selten – auch diese Karosserie-

bauform. Das Landaulet galt als vielfältig einsetzbare Karosserie für den Automobilverkehr. Man reiste offen, konnte sehen oder gesehen werden oder schützte sein Haupt durch das Verdeck. Als die Landaulets aus der Mode kamen, stachen sie erst recht in ihrer neuen, aufgewerteten Rolle

als Staats- oder Repräsentationslimousine hervor, zumal diese Karosserien nur noch selten gebaut wurden. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden bei Daimler-Benz nur 59 Landaulets vom Typ Mercedes 600 (W 100), ergänzt durch eine Reihe exklusiver Landaulets als Werksaufbauten. Berühmtheit haben vor allem die als päpstliche Repräsentationswagen gebauten Landaulets erlangt und den Mercedes-Benz 600 Pullman damit unsterblich gemacht.

Dabei folgte der 600 Mitte der 1960er Jahre einer Spur, die der Mercedes-Benz Typ 300 d Landaulet gebahnt hatte. Zwar hatte der Vatikan bereits 1930 mit dem „Rom“-Wagen Typ Nürburg 460 ein repräsentatives

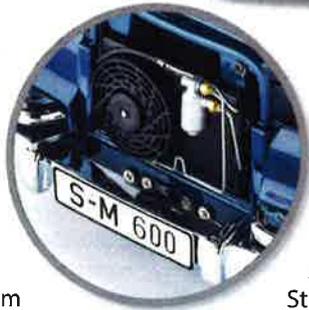
*Drei Sitzreihen, bis zu sieben Sitze – klingt fast nach Van. Aber welcher Van bot 1965 Ledersitze, ein Klappverdeck, Luftfederung mit Niveaueusgleich oder eine hydraulisch betätigte Türschließanlage? Der W100 spielte in einer eigenen Liga.*



Vorbildfotos: Archiv Daimler Media (7)



Schon zur Nürnberger Spielwarenmesse hatte CMC mehrere Muster des Landaulets vorgestellt, hier die sechstürige Ausführung. Das hochdetaillierte Triebwerk stellt die gleiche Ausführung dar wie bei der in Caramini 1/2020 vorgestellten Limousine der Baureihe W100.



Fahrzeug der Marke Mercedes-Benz als Geschenk erhalten, doch ein richtiger Landauer war der 300d mit seinem klappbaren Verdeck im Fond. Papst Johannes XXIII. selbst hatte sich die Landaulet-Karosserie des Mercedes 300 d gewünscht. Nur zwei Landaulets des Typs W 189 wurden gebaut, von Hand. Der Wagen mit dem um 45 Zentimeter auf 3,6 Meter verlängerten Radstand sorgte für Aufsehen, aber der Durchbruch kam erst mit den Landaulet-Versionen auf Basis des Typs 600 (W100). Als „eine Art Paradekarosse alten Stils, ein Prunkstück ohne gleichen“ beschreibt Heribert Hofer 2001 in seinem Buch „Mercedes-Benz 600“ das Landaulet der Baureihe. Das sahen auch andere so: Staatsoberhäupter wie Königin Elisabeth II., Päpste sowie Regierungschefs aus aller Welt nahmen im W100 Landaulet Platz oder erhoben sich bei geöffnetem Verdeck. Bundesdeutsche Regierungen nahmen sich da nicht aus, obwohl die Bundesrepublik keinen 600er Pullman im eigenen

Fuhrpark stehen hatte. Für offizielle Anlässe griff man auf ein Mercedes-Fahrzeug zurück, das im werkseigenen Stuttgarter Fuhrpark für solche Einsätze vorgehalten wurde.

Das Landaulet basiert auf den serienmäßigen Varianten der W-100-Pullman-Karosserie mit langem Radstand von 3,90 Metern. Angeboten wurden vier verschiedene Ausführungen. Die Standard-Version verfügt über vier Türen, gegenüberliegende Fondsitze und ein bis zur Vorderkante der Fondtüren reichendes Verdeck. Als Sonderausführung bot Mercedes-Benz einen Sechstürer mit Sitzbank im Fond und zusätzlichen Klappsitzen in Fahrtrichtung an. Auf Wunsch konnte man beide Tür-Varianten auch mit einem langen Verdeck bestellen, das bis zur Mittelwand vorgezogen wurde, während der Chauffeursbereich stets bedacht blieb.

Doch es gab noch ausgefallenerere Karosseriewünsche. Mercedes-Benz fertigte 1967 als Einzelstück ein Landaulet auf Basis des W 100 mit kurzem Radstand für Philipp Constantin Graf von Berckheim, ein Rennfahrer der 50er Jahre und einer der ersten Käufer eines Mercedes 300 SL, mit dem er letztlich verunglückte. Überliefert ist, dass

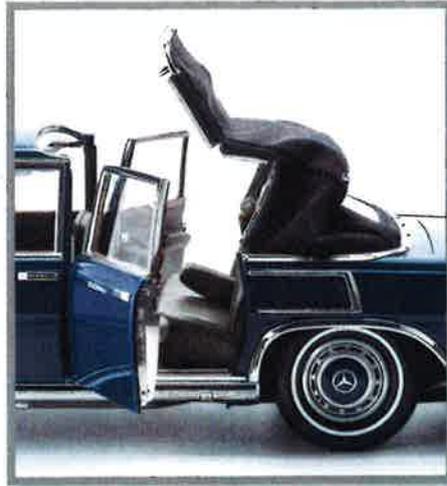
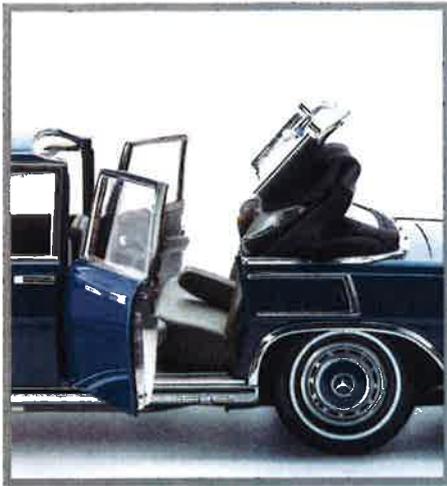
er sich als Rollstuhlfahrer ein 600er Landaulet mit kurzem Radstand anfertigen ließ, das ein Unikat geblieben ist.

*Der Begriff einer Serienfertigung ist angesichts der 59 gebauten Pullman-Landaulets W100 nicht ganz zutreffend.*

Die Einzelanfertigung des kurzen gräflichen Landaulets verdeutlicht, dass der Begriff Serienfertigung angesichts von 59 Pullman-Landaulets nicht ganz zutreffend ist. „Die Vielfalt der Varianten bei Innenausstattung und Sondereinbauten ist wahrscheinlich zu groß, als dass zwei Landaulets des Typs 600 mit genau gleicher Ausstattung zu finden sein dürften“, resümiert der Hersteller selbst über sein einstiges Prunkstück. Und der müsste es ja wissen. Eines

Montierte Standartenträger schmücken den Wagen bei Repräsentationsfahrten.





*Szenen einer Bewegung: So öffnet und schließt sich das Textilverdeck des CMC-Modells, und zwar genau so, wie es auch beim großen 600er öffnet und schließt. Die Seitentüren öffnen und schließen auch bei geschlossenem Verdeck. Das erschließt sich aus dem Selbstverständnis von CMC.*

haben aber alle Landaulets gemeinsam: Solche Exklusivität im Zeichen des Sterns ließ sich der Hersteller gewiss gut bezahlen, aber das ganz diskret. In der offiziellen Preisliste tauchte die Karosserieform Landaulet jedenfalls erst gar nicht auf. Zu seiner Bauzeit galt der W 100 mit dem hinteren Klappverdeck jedenfalls als teuerster Serien-Personenwagen.

### Modell aus über 1200 Bauteilen

CMC hat für das 600er Landaulet tief in die Teilekiste gegriffen. Man hätte ja ein Kunststoffteil formen können um das geöffnete (verpackte) Verdeck darzustellen. Und ein zweites Bauteil, um das geschlossene Verdeck nachzubilden. Aber nein, der echte Stoff des Verdecks ist offen wie geschlossen der gleiche, und er muss sich auch in seiner verkleinerten Nachbildung über gelenkige Metallprofile so falten und spannen lassen, wie das beim Original funktioniert. Und so ist das 1:18-Verdeck neben den vernähten Stoffzuschnitten der Heckscheibe aus ins-

gesamt 82 Teilen zusammengesetzt, davon 72 aus Metall. Kein Wunder, dass die Teilekiste ein beeindruckendes Ausmaß angenommen hat: Rund 1230 Bauteile sind es, die ein Landaulet ergeben, damit kommt das CMC-Flagschiff auf einen Teilepreis von weniger als 80 Cent. Aber, bitte, wer rechnet denn sowas vor? Das wäre nicht standesgemäß gegenüber einem Fahrzeug, das nicht in der Mercedes-Preisliste zu finden war. So etwas gibt es nur bei CMC, denn die Edelmanufaktur stellt mehr 600er Landaulets her als jene 59, die einst im Schwabenland entstanden sind.

Den Auftakt bildet eine sechstürige Ausführung in tiefem Blau (M-205), die universell den gesamten Bauzeitraum von 1965 bis 1981 verkörpert. Das Landaulet-Modell hat im Grunde alles zu bieten, was auch der geschlossene 600er zu bieten hat, den CMC bereits vor zwei Jahren erstmals ausgeliefert und *Caramini* ausführlich in Vorbild und Modell in der Ausgabe 1/2020 gewürdigt hat. Geblieben sind also die detailtreuen Nachbildungen des 6,3-Liter-Motors mit all seinen Nebenaggregaten sowie des Unterbodens, die Radkappen haften weiterhin magnetisch und sind beim Aufsetzen zu zentrieren, im Innenraum wird der Sammler von klappbaren Teilen wie Mittelarmlehne oder Sonnenblenden verwöhnt. CMC hat an alles gedacht, nicht nur an das Reserverad im Kofferraum, auch an Werkzeug zur Demontage der Räder. Sogar die Zusatzgewichte zur Ausbalancierung des Wagens sind im Kofferraum vorhanden.

Das einzige, was am goldfarbenen Modell M-217 – neben Motor und Bremsen – nicht wie beim Original funktionieren kann, das dürfte der kleine Röhrenfernseher hinter der ersten Sitzreihe sein, dem die seltsam anmutende, ausziehbare Antenne auf dem Kofferraumdeckel ihr Dasein zu verdanken hat. Das verschmerzen wir doch mit Leichtigkeit angesichts der damaligen Bildqualität. Aber vielleicht war der TV-Empfang in den USA besser, denn gerade dort wurden die wenigen Pullman-Wagen gerne mit einem Fernsehgerät ausgestattet.



*Trittbretter, verlängerter Radstand, ein Einzelsitz im Fond und Klappsitze für die Begleiter: Für seinen Einsatz als Papstwagen wurde bereits der Vorgängertyp Mercedes-Benz 300 d Landaulet (1960, Baureihe W189) umfangreich modifiziert.*



*Das Landaulet für den Vatikan auf Basis des Mercedes-Benz 600 (Baureihe W100) mit langem Radstand hatte verbreiterte Fondtüren, einen mittig im Fond angeordneten Einzelsitz und einen ebenen Boden im Fond, unter dem der Kardantunnel verschwand.*



6,24 Meter Außenlänge bedeuten im Maßstab 1:18 rund 34 Zentimeter Außenlänge, die wegen des großen Radstands noch länger wirken als sie sind.

Außerdem ist die Farbgebung ein Blickfang: Die für den 600er ungewöhnlich helle und freundliche Metallic-Farbkombination Sandbeige mit Dunkelrotbraun dürfte, so begründet CMC seine Vorbildauswahl, diesen Wagen wohl zu einem der weltweit meistfotografierten Mercedes-Benz 600 Pullman gemacht haben. Das auffällige Originalfahrzeug befand sich unter anderem zeitweilig im Besitz des französischen Rennfahrers Didier Pironi. Aber zu einem der weltweit meistgebauten CMC-Modelle wird der sandbeige gewiss nicht: Nur 800 Exemplare werden von dieser Variante aufgelegt, während das jetzt ausgelieferte mittelblaue Landaulet ohne Limitierung in den Handel kommt. Eine sehr kleine Vorablieferung der blauen Limousine hatte die schwäbische Niederlassung von CMC noch im Dezember erhalten, die eigentliche



Distinguiert unterwegs: Mercedes-Benz 600 Pullman-Landaulet. Das Dach öffnet sich etwas über den Anschlag der hinteren Türen hinaus.

Auslieferung beginnt erst in diesen ersten Wochen des neuen Jahres.

Mit dem Landaulet hat es CMC jedenfalls so gehalten wie weiland Daimler-Benz bei der Entwicklung des 1963 auf der IAA präsentierten W 100: einen Wagen zu entwickeln, der weit über das technisch bis



dahin Machbare hinausgeht. Und bei beabsichtigter Funktionalität und strikter Materialtreue nur das Beste auf die Räder zu stellen – oder nichts.

● **M-205** Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet 1965–1981, mittelblau, mit funktionsfähigem Verdeck, Diecast/Stoff; Maßstab 1:18, UVP 914 €.

Angekündigt ist ferner:

● **M-217** Mercedes-Benz 600 Pullman 1970, sandbeigemetallic, mit funktionalem Verdeck und zusätzlicher Persenning, TV-Antenne im Heck, Diecast/Stoff, Maßstab 1:18, Lieferzeit/Preis bei Drucklegung noch offen. **dm/gil**



Den Modelltyp M-217 stattet CMC nicht nur mit einer Velourspolsterung aus, sondern auch mit einer TV-Empfangsanlage samt Antenne auf dem Kofferraumdeckel.

Rares Stück: Zwischen 1965 und 1981 entstanden lediglich 59 Landaulets vom Typ Mercedes-Benz 600, hier die Pullman-Ausführung. Die Antenne auf dem Kofferraumdeckel weist auf den eingebauten Fernseher hin, der als Sonderausstattung erhältlich war. Besonders gerne wurde er von Kunden aus den USA bestellt.

