

Unglaublich, was ist das denn!?

In der Hobbywerkstatt von Opa Play Pen hängt ein Zitat von Carl Spitteler: „Zu jeder Zeit geht unter, was niedrig ist und faul. Stillschweigend schafft der Meister, der Stümper braucht das Maul.“

Nach diesem Motto richtete Karl Middelhaue an den Mercedes-Benz-Grand-600-Designer Paul Bracq die Frage: „Könnte man nicht ein Grand 600 Cabrio bauen?“

Die Antwort von Paul Bracq kam prompt am 20.10.2009 mit einigen Entwürfen als Anlage.

Entwurf 1

war auf der Basis des W 100. Die Vorderachse ca. 12 cm nach vorne verschoben, das Dach 10 cm niedriger, die Länge auf 530,5 cm verkürzt.

Die wichtigsten Fragen:

Woher kann man eine Frontscheibe mit flacher Neigung beziehen?

Wo findet man ein Cabriogestänge?

Wer kann verlängerte Türglasscheiben liefern?

Entwurf 2:

Die Konzeption des MB R 129 Cabrio/Coupé in Seitenansicht auf den Mercedes-Benz W 100 übertragen. Man hätte so Lösungen für die Frontscheibe, Gestänge des Cabriodaches, ein Hardtop und als zusätzlichen Bonus 40 Jahre jüngere Automobiltechnik.

Die Entscheidung war gefallen für Entwurf 2.

Die Mercedes-Benz-Rennabteilung mit ihren Silberpfeilen (Silver Arrow) ist eine alte und ehrwürdige Tradition des Hauses. Verbindet man dieses Gedankengut mit der Neuzeit und der Baureihe R 129 Silver Arrow, kommt man schnell auf einen gemeinsamen Nenner und fragt sich „Na, wie wär's damit?“ Genau das kam als Ergebnis der Fragestellung heraus. Ein paar Telefonate mit Paul Bracq in Bordeaux, und das Konzept stand. Mein geliebter Dichter Wilhelm Busch schrieb: „Was beliebt, ist auch erlaubt.“ Sieht das auch der TÜV so? Also laut Dr. Oetkers Backbuch: „man nehme“ einen 2002 Silver Arrow, einen 1966 Grand 600 Teilwagen, eine Portion Entwurf, eine Prise Überlegung, 5 Pfund Begeisterung, 20 Pfund Arbeit, 30 Pfund Fingerspitzengefühl und jetzt rühre man fleißig.

Das Ergebnis: die Fertigstellung des 2002 Silver Arrow oder auch des 1966 SL Grand 600 Cabrio/Coupé schreibt man am 28. Juli 2010. Die beiden Mercedes-Benz Fahrzeuge zu besorgen, war nicht so schwierig; aber einen Mann zu finden, der gut schweißen kann, dazu ein guter Automechaniker ist und der ein Auge und Gefühl für Proportionen hat, kommt einer Suche nach der Nadel im Heuhaufen gleich. Dazu soll alles noch preislich im Rahmen bleiben.





Das 4-Mann-Team (Paul Bracq, Jeff Dalton, Greg Kaet-
terhenry, Karl Middelhaue) hat es in weniger als einem
Jahr geschafft, genau genommen in neun Monaten.

Im Detail:

Der Mercedes-Benz Grand 600 Teilwagen kam aus
Texas, wo er in der Hitze und im Regen draußen 20 Jah-
re auf einen Käufer gewartet hatte. Der 2002 SL 600 Sil-
ver Arrow wurde im Internet entdeckt. So begann das
Projekt „Mercedes-Benz Grand SL 600 Silver Arrow“.

Am R 129 wurden Haube, Kotflügel und Kofferraumdeckel
abmontiert; das gleiche geschah am MB 600. Am
Projektwagen versuchte man eine glückliche Seitenlinie
zwischen vorderem Kotflügel, Türe und hinterem Kotflü-
gel zu erreichen. Jede Änderung brachte neue Proble-
me: Kotflügel vorne mussten um ca. 5 cm in der Länge
gekürzt werden, die W-100-Haube war zu breit und zu
kurz, der Kofferraumdeckel musste gekürzt werden in
Länge und Breite. Die Motorhaube musste in ihrer Funk-
tion grundsätzlich geändert werden; jetzt geht sie nach
vorne auf wie bei der Pagode. Der Ölkühler war im Weg,
kein Platz mehr für zwei Lüfter. Machen wir erst einmal
die Außenhaut der Vorder- und Hintertüre des MB W 100
600. Was für Türgriffe wollen wir verwenden? Wie den
Schließvorgang lösen, wie gestalten wir Vorder- und Hin-
terkanten der Türen?

Paul Bracq hatte im Entwurf eingezeichnet, die Vorder-
achse nach vorn zu verlegen, aber als wir sahen, was
technisch alles zu verändern war, ging uns die Luft aus.

Als nächster Knüller kam die Veränderung der Hinter-
achse, die 20 cm nach hinten versetzt werden sollte.
Nachdem die Kofferraumverkleidung abmontiert war
und man die gesamte Hydrauliktechnik sehen konnte,
ging uns zum zweiten Mal die Luft aus. Wir fällten eine
leichte Entscheidung: wir lassen die Gesamttechnik des
R 129 original, obwohl ein Politiker der Vergangenheit
sagte: „Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.“
Stoßstangen und Radlaufchrom mussten gekürzt, geän-
dert und neu verchromt werden.

Bezüglich der Lackierung wurden Motorhaube und Kof-
ferraumdeckel, Türen und die vorderen Kotflügel abmontiert
und grundiert (Basislack), dann wieder anmontiert
und im Gesamten mit Basislack lackiert, wieder abmontiert
und separat mit Klarlack gespritzt, poliert und jetzt
zur Fertigstellung zusammengebaut. Es wurde wie im
Werk gearbeitet ohne Farbnebel in Falzen und Kanten.
Der neue Mercedes-Benz GRAND SL 600 Cabrio/Cou-
pé ist fertig.

Frau Ruth Middelhaue schlug passend zum 50. Hoch-
zeitstag vor, ein paar Tage damit zu verreisen. Wir feier-
ten am 30. Juli 2010.

Ich wollte doch nicht alleine fahren – quasi ruthless!

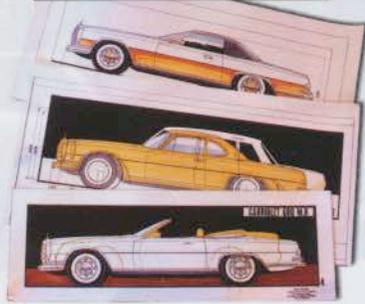
Karl Middelhaue

Wausau, WI 54403 USA



1

Paul Bracq designed Cabriolet 600



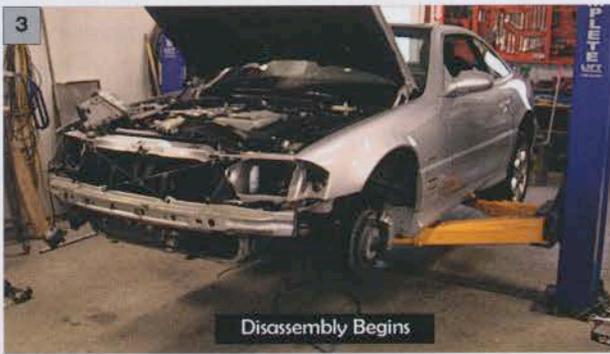
2

Donor 600



3

Disassembly Begins



4

Doors



5

Fenders Off



6

Front Fender



7

Hood



8

Donor 600



9

Hood Support



10

Front End



