



Zu Besuch beim 600er-Papst

Ausgabe 5/2014, Automobil, Mercedes Benz 600 Pick-up

Ich habe Karl Middelhaue persönlich vor einiger Zeit kennengelernt, weil ich vor mittlerweile gut drei Jahren den auch in Ihrem Artikel genannten und von ihm umgebauten 300 SEL 6,3 „T“ in den USA gefunden und gekauft habe. Seitdem restauriere ich ihn Stück für Stück. Nicht zuletzt deswegen war für mich der Besuch bei Karl Anfang Mai 2014, praktisch zeitgleich mit Erscheinen Ihrer Ausgabe und dem Artikel über ihn, in Wausau und vor allem die Probefahrt mit dem El Benzo ein absoluter Höhepunkt. Sicherlich kann man mit dem uns Deutschen oft eigenen teutonischen Oldtimer-Selbstverständnis über Karls Umbauten verständnislos den Kopf schütteln und ihm vielleicht sogar Blasphemie vorwerfen. Aber wenn man ein wenig die teilweise doch sehr andere Oldtimer-Szene in den USA kennt, aber vor allem Karl selbst sowie seine Werkstatt und Arbeit am W100 kennengelernt hat, kann man nur noch ehrfurchtsvoll auf seine Lebensleistung und – ja, auch als Teutone – seine Umbauten schauen. In den USA sind solche „Customs“ unter Oldtimerenthusiasten in weiten Teilen selbstverständlich und anerkannt – vielleicht nicht im doch sehr „europäischen“ Pebble Beach, aber eben fast überall sonst. Wem das als Argument noch nicht reicht, der sollte die vielen von Karl vor der Schrottpresse geretteten und originalgetreu restaurierten W100 in seinem Urteil berücksichtigen. Alleine sein umfangreiches Ersatzteillager ist mit Worten nicht hinreichend zu beschreiben und wohl auch in Geld nicht zu bewerten – bei ihm lagert das Potenzial für viele weitere W100-Wiederbelebungen. Aber allerspätestens, wenn man, wie ich es erleben durfte, im El Benzo gefahren ist, versteht man die besondere Faszination dieses Automobils: Der betörende Klang des M100-V8, die unbeschreibliche Beschleunigung, das amerikanische Gefühl, dass alles möglich ist. Ich für meinen Teil hoffe, dass Karl den puristischen Freunden des W100 noch lange mit seinem Wissen und seinen Möglichkeiten erhalten bleibt und den Hedonisten mit seinen bereits erfolgten und weiterhin geplanten Umbauten optisch und technisch Freude bereitet.

Thomas Scholzen, per E-Mail

Alles andere als günstig

Ausgabe 7/2014, Automobil, Deutschlands schnellster Trabi

Als ehemaliger aktiver Fahrer des Trabant-Lada-Racing-Cups habe ich mich über den Artikel über Herrn Zieglers Trabant gefreut. Mir ist durchaus bewusst, dass jeder Stand der Technik seine Zeitgeschichte hat. Was mir aber richtig sauer aufstößt, ist die Aussage, dass es sich hierbei um bezahlbare Technik handeln soll. Das Auto des Herrn Ziegler hat mit den eigentlichen technischen Grundwerten aus der Gründungszeit des Cups 1993 durch Herrn Assmann so gar nichts mehr zu tun. Warum sieht man die Trabis heute nicht mehr auf den Rennstrecken? Warum stehen sich heute die Autos die Rennreifen platt oder sind nur noch bei Demo- oder Gleichmäßigkeitsfahrten zu sehen? Weil die Leute nicht mehr fahren wollen? Nein, weil durch das Wettrüsten das Ganze unbezahlbar wurde. Bis Anfang 2000 gab es noch keine Scheibenbremsen, keine Differentialsperren und auch keine Gewindefahrwerke oder Achsgeometrien die denen eines aktuellen Tourenwa-



gens von der Komplexität her ähneln. Hätte man das Reglement auf dem Stand von Anfang 200 eingefroren und nur die sicherheitsrelevanten Änderungen zugelassen wie aktuelle Käfige oder eventuell noch Scheibenbremsen, so bin ich mir sicher, würde es den Cup heute noch geben. Ja, wir sind pro Runde zehn Sekunden langsamer gewesen. Zu Zeiten des Cups war eben noch nicht alles Hightech und wir fuhren auch nicht mit fünf Werkstattwagen für ein Rennfahrzeug zur Strecke. Aber wir fuhren wenigstens! Bis zu sechs Rundstrecken und Bergrennen im Jahr und das noch zu bezahlbaren Kosten. Wenn Herr Assmann sehen würde, was aus seinem Lebenswerk geworden ist, würde er sich im Grabe umdrehen. Sicherlich sehen das einige Leute anders, aber ich weiß auch, dass einige mir Recht geben werden. Trotzdem bedanke ich mich für den Artikel und ein Stück Zeitgeschichte.

Axel Hennes, per E-Mail

Lösung des Türen-Rätsels

Ausgabe 5/2014, Extra-Touren, Weltreise im Lloyd LP600

In einer Zuschrift in Heft 7/2014 wundert sich ein Leser über die Mutation des Lloyd LP 600 von Schiebefenstern auf Kurbelfenster. Als Abonnent ihrer Zeitschrift und aufmerksamer Leser des absolut empfehlenswerten Buches „Weltreise mit 19 PS“ von Wolfgang Block empfehle ich dazu die Seite 76 selbigen Buches. Hier löst Herr Block das Rätsel: Teo Lay Swee, Direktor der Lloyd-Vertretung Singapur ließ das Auto auf Kurbelfenster umbauen.

Alfred Klein, per E-Mail

