

**DAS TEAM UNSERER ZEITSCHRIFT...
...IST BEREIT ZUM SAISONSTART**

Liebe Leser,

ein Mercedes 600 Pick-up im *Puerto-Rico-Hot-Rod-Style* mit Turbolader und Unterbodenbeleuchtung? So mancher Leser wird sich angesichts dieser Geschichte fragen, ob uns der Aprilscherz aus Versehen in die Mai-Ausgabe verrutscht ist. Eins ist sicher: Ein deutsches H-Kennzeichen würde Karl Middelhaue aus Wausau/Wisconsin für seine Umbauten nicht bekommen. Aber während die eine Hälfte der Leser vermutlich ob der technischen Finesse gerührt und die andere Hälfte vor Schreck geschüttelt sein wird, stellt sich unter dem Strich die Frage: Darf man so mit kraftfahrzeugtechnischem Kulturgut umgehen? Solange der Staat Oldtimer nicht als technische Denkmäler akzeptiert und deren Erhalt nicht, wie bei Baudenkmalern fördert, fällt die Antwort leicht: Oldtimer sind Privatbesitz, mit dem man anstellen kann, was man will. Aber was wäre, wenn jemand die Mona Lisa kaufen würde, um ihr mit Filzstift einen Schnurrbart zu malen? Eine ebenso hypothetische wie interessante Frage, die uns vor Augen führt, dass es noch ein weiter Weg ist, bis Automuseen im Mutterland des Automobils einen ähnlichen Stellenwert genießen wie Kunstmuseen.

Mit Leonardos Werkverzeichnis wedelt Ihr

p.steinfurth@oldtimer-markt.de



Bracq -MISCHUNG

Mittel, groß, ganz groß, dazu der viersitzige Zweitürer und ein Sportcoupé, das sich zum Roadster enthaup-ten lässt: Einst reichten Mercedes-Benz' Programmplanern fünf Modellreihen zum großen Glück. Und heute? Gibt es A-, B-, C-, E-, G-, M-, S-, V-Klasse, dann SL, SLK, SLS sowie GL, GLA, GLK, dazu CLA, CLS, viele davon als Limousine, Coupé, T-Modell, Cabrio, andere als Shooting Brake oder Roadster, und oben drüber der Citan... warum tun Menschen so was, fragt man sich da.

Um eine überaus schlichte Antwort zu erfahren: damit jedes Gattungsnischchen in allen noch so mikroskopischen Modelllücken gestopft ist. Mit irgendeinem *Crossover* – so der neudeutsche Sammelbegriff für jene segmentübergreifende Spezies, deren konkrete Nutzwerte undefinierbar sind. Und die folglich niemand wirklich braucht.

Insofern wirkt befremdlich bis bedrohlich, dass noch immer ein paar Lückennischen im Daimler-Portfolio unverstopft sind. Mangels Kreativität? Weil alle sinnstiftenden Buchstabenkombinationen bereits aufgebraucht sind? Das bleibt dahin gestellt. Jedenfalls sei Sindelfingens Crossover-Strategen geraten, mal nach Wausau zu schauen. Wausau, das klingt nicht nur, als würden sich dort Hund und Schweineweibchen gute Nacht sagen, es ist auch sehr weit weg. Im Norden des US-Bundesstaates Wisconsin nämlich.

Dass BMWs letzter Design-Chef Chris Bangle in Wausau aufwuchs, hat mit dieser Geschichte, in der BMWs erster Design-Chef Paul Bracq eine Hauptrolle spielt, übrigens überhaupt nichts zu tun. Es ist ein netter Zufall, mehr nicht. Hingegen gar nicht zufällig war vor zehn Jahren Bracqs Gespräch mit

Karl Middelhaue, ebenjenem bauernschlaun Wausauer, den zu beschauen wir Daimler raten. Was Bracq und Middelhaue eint, ist ihr enger Bezug zum „Großen Mercedes“ 600, Typ W 100 – der Sternenmarke letztes echtes Flaggschiff. Paul Bracq, heute 80, war als junger Designer maßgeblich an dessen Formschöpfung beteiligt (BMWs erster Design-Chef wurde er erst anno 1969). Karl Middelhaue, heute 81, gilt weltweit als Koryphäe für den-Königsklässler – und vor allem als unerschrockenster 600er-Umbauer des Universums, was die Traditionalisten unter den W-100-Jüngern als unverschämte Blasphemie werten.

Das Gespräch, das beide beim Clubtreffen im Juni 2004 in St. Louis, Missouri, führten, wird etwa so abgelaufen sein. Bracq: „Fährst Du noch immer diesen furchtbaren Chevy El Camino?“ Middelhaue: „Na ja, ich brauche



Erschütternde Respektlosigkeit für die einen, Customizing in Höchstkultur für die anderen: Ein deutsch-amerikanischer Rentner hat zwei Mercedes-Benz 600 zu Pick-ups umgebaut – nach Plänen von Paul Bracq, dem einstigen Formschöpfer von Daimlers legendärer Königsklasse. Wir fahren die lasterhaften Unikate

so eine Karre eben als Schnelltransporter. Und einen anderen Cross-
 over aus Personen- und Pritschenwagen gibt es ja kaum.“ Bracq:
 „Warum nimmst Du keinen Deiner vielen 600er und baust Dir daraus
 einen Pick-up?“ Middelhaue: „Weil es kein Original-Design für einen
 Mercedes-Benz 600 Pick-up gibt.“ Bracq: „Und wenn der Mercedes-
 Benz-600-Original-Designer Dir einen Pick-up entwürfe?“ Middel-
 haue: „Dann könnte ich den El Camino endlich entsorgen.“

Wie dieser Konjunktiv zur Realität wurde, warum gleich zwei El-
 Camino-Benze durch diesen Artikel fahren, und wie sie überhaupt
 fahren? Erzählen wir die ganze Story von El Benzo und Benzomino
 und ihrem ziemlich unglaublichen Schöpfer von Anfang an.

Sie beginnt im Jahr 1955. In Siegen am
 Südrand des Sauerlandes. Karl Middelhaue
 – gelernter Schreiner, 22 Jahre alt – träumt
 von einem Mercedes-Benz. Vom großen
 Holz-Business. Und der weiten Welt. Er wandert
 in die USA aus. Um 1957 wieder nach
 Deutschland zurückzukehren – als GI der US
 Army, stationiert in Fürth. Mit großzügigem

Jung im Geiste: Karl
 Middelhaue (rechts),
 Paul Bracq. Dessen
 Referenzen: einst style
 er den 600er mit –
 und 1979 bei Peugeot
 einen 504 Pick-up
 als Papstmobil





Militärangehörigen-Rabatt kauft er einen neuen Mercedes-Benz 220 S, elfenbeinfarben, rotes Leder. 1959 endet die Dienstzeit, Karl zieht abermals in seine neue Heimat USA. Mit dem 220 S als Umzugsgut.

1960 heiratet er seine Freundin Ruth aus Eisleben. Um sie fortan selten zu sehen – als Berater in der Holzindustrie legt der junge Neu-Amerikaner oft 70.000 Meilen pro Jahr zurück. Natürlich stets per Daimler. 1964 geht der im Vorjahr präsentierte Über-Mercedes 600 in Serie. Dessen mächtiger 6,3-Liter-Achtzylinder (Typ M 100) wandert im Frühjahr 1968 ins gutbürger-

liche Kleid des 300 SEL – Karls neues Traumauto. Das als Neuwagen jedoch mehr kostet als zwei 280 SE. Karl wartet, fährt weiter sechszylindrig. Während gebrauchte 6.3er allmählich erschwinglich werden.

Anfang 1972 winkt der schnellste Serien-Viertürer der Welt als Zweijahres-Dienstwagen von Daimlers US-Dependance. Karl greift zu. Doch seine Freude am edlen Muscle-Car-Fresser ist getrübt: Die Niederlassung ist mit der Einstellung der hoch komplizierten Bosch-Achtstempel-Einspritzpumpe überfordert. Also greift der Holzfachmann zur Selbsthilfe. Beschafft sich die technischen Leitfäden. Und versteht allmählich die komplexe Steuerung mittels Raumnocken, barometrischer Dose, Fliehkraftregler.

Nach langer Detailarbeit bringt er den 300 SEL 6.3 perfekt zum Laufen. Findet Spaß an der Materie – und sich selbst schließlich in einer regelrechten M-100-Obsession wieder. 1977 kauft er seinen ersten 600. Kurz darauf

Spätjugendlicher Raser: Nach eigenem Bekunden hasst Karl Middelhaue die langsame Gangart. El Benzos überirdische Fahrleistungen tragen dieser Tatsache gebührend Rechnung

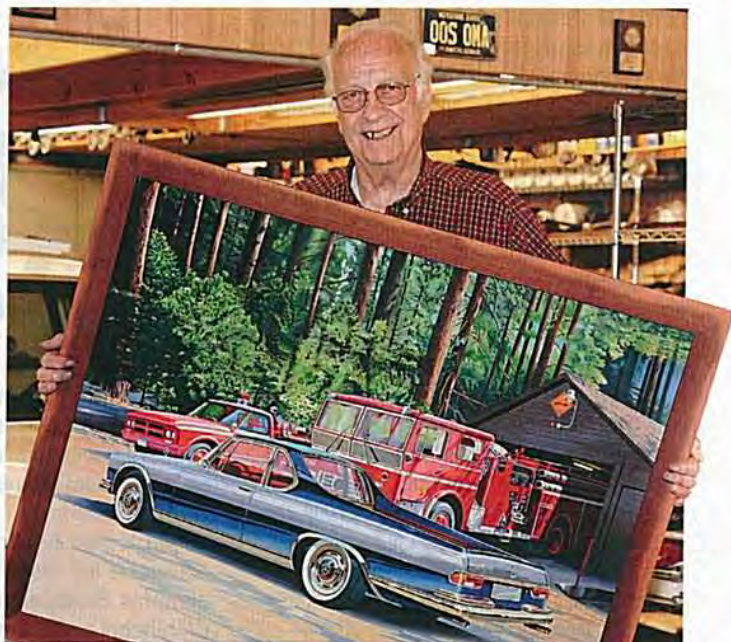


verschifft er sein 300 SE Coupé, Baujahr 1966, von Pennsylvania nach Affalterbach, Baden-Württemberg. Dort sollen Hans-Werner Aufrecht und sein junges, leicht wahnwitziges Rennsport- und Tuning-Team namens AMG das M-100-Monumentalgebirge in den Motorraum pressen. Neben weiteren verwegenen Handgriffen. Resultat: ein 300 SE 6.3 Coupé mit Ferrari-Fünfganggetriebe und *Stufe-II-Satz*, der dank scharfer Nocken und hoher Kompression 325 statt 250 PS abwirft. Beim 300 SE Cabrio, das Karl wenig später zu AMG liefert, geschieht die gleiche Kraftkur schon deutlich routinierter...

Auch in Amerika gedeihen die drogenähnlich wirkenden Früchte seines persönlichen Nachrüstungsbeschlusses. Wobei Karl Middelhaue immer mehr auf moderne Technik-Elemente setzt, während sich sein Originaltreue-Anspruch sukzessive verflüchtigt. Gleichzeitig kauft er alle 600er auf, die inzwischen zum besseren Kilopreis kursieren; Anfang der Neunziger sind fahrbereite Exemplare für deutlich unter 10.000 Dollar zu haben.

Es ist die Zeit, in der der High-Tech-Autodidakt neben seinem Hauptjob im Holzfach erste Radikal-Umbauten für Kunden realisiert. Ein 300 SEL 6.3 wird zum T-Modell, ein 600 verkürzt zur Replik der *Nallinger-Coupé*-Studie, der einzige 600-Bestattungswagen neu aufgebaut. 2004, mit 71 Jahren, verlässt er den Holzweg Richtung Rente. Um sich fortan seinen M-100-Fantasien in Vollzeit zu widmen.

Das besagte Gespräch mit seinem Freund Paul Bracq im Juni 2004 öffnet den Vorhang zum ganz großen Kino. Nur zwei Wochen später trifft ein Großbrief mit Knickwarnung aus Bordeaux in Woxall, Pennsylvania, ein. Er erhält vom Design-



Alte Meister: Stolz zeigt Karl Middelhaue (81) ein Gemälde von Benzomino in Kaliforniens Redwoods. Maler: Paul Bracq, Öl auf Leinwand – wie immer

Altmeister Zeichnungen des W 100 Pick-up. Karl braucht ein knappes Jahr, um einen renovierungsbedürftigen 600 von 1966 entsprechend zu modifizieren. Das in silbermetallisch und nachtblau betont seriös gehaltene Unikat tauft er auf den Namen Benzomino.

Charleston, South Carolina, im Juni 2005: Beim nächsten großen M-100-Clubtreffen sind Karl und sein Luxus-Laster die umjubelten Stars. Vor allem, weil der furchtlose Ruhestandverweigerer die Ladekapazität leidenschaftslos ausnutzt: Aus seiner 1100 Kilometer entfernten Werkstatt hat er auf Benzominos Pritsche ein betriebsbereites M-100-Triebwerk samt Prüfstand rangekarrt – rund 800 Kilogramm Masse, knapp 100 Prozent über der Zuladung des Serien-600. „Verlangte in Kurven nach einem behutsamen Gasfuß“, sagt Schnellfahrer Karl Middelhaue heute trocken.

Er sieht auch andere Defizite: Benzomino ist ihm zu kantig, zu brav – irgendwie nicht *red hot*, nicht *Hotrod* genug. Paul Bracq versteht: „Dann schieben wir eben den Custom-Pick-up El Benzo nach“, französelt der ehrfurchtsvoll *Bracqasso* genannte Auto-Maler in den

Nächster Bracq in Öl: Ideen für Benzominos eleganteren Bruder. Der hintere Design-Vorschlag erwies sich als unrealisierbar – wegen des Heckfensters



Leerfahrt: Benzomino und El Benzo ohne Ladung, aber mit Stil. Die Zulassungsnummer „POLIZEI“ ist echt – und gleichsam ein bedeutungsloser Witz

Hörer. Das folgende Postpaket aus Bordeaux ist schon sperriger. Drin ist ein echter Bracq: ein Wandgemälde mit schwer überzuckerter Kulisserie – halb Grand Canyon, halb Yosemite. Und davor zwei elegantere, gleichsam radikalere Benzomino-Alternativen.

Die hintere, blaugrünlich abgesetzte, ist nicht machbar: Ihre irre Panorama-Heckscheibe wäre utopisch teuer. Aber die vordere – rot, tief, glasbedacht, barockbefelgt, sidebepiped – ist genau nach Karls Geschmack: So soll El Benzo werden. Was das Bild nicht offenbart, sind ein paar wichtige Details, die der lasterhaft verspielte 600-Fan als „Puerto Rico Hotrod Style“ definiert: Unterbodenbeleuchtung fürs *Downtown Cruising*, fernbedienbare Krawallklappe im Auspuff. Ist so was nicht eine Frage des Alters, der sittlichen Reife? „Na ja“, sagt Karl fast entschuldigend, „damals war ich ja erst 73.“

Auch technisch gesehen gibt er richtig Stoff: Der 6,3-Liter-V8 erhält eine „KHM Fuel Injection“. Das Kürzel steht für Karl Heinrich Middelhauve – er hat sie unter Verwendung einiger *Custom Parts* mal eben selbst berechnet, konstruiert und gebaut. Außerdem spendiert er El Benzo eine Einzelspulen-Hochspannungszündung, einen großvolumigen Turbolader mit Ladeluft-Flüssigkühlung per Scheibenwasch-Alkohol, eine moderne Corvette-Fünfgang-Automatik mit Wandlerüberbrückung – „das eine oder andere, was man eben für etwas Fahrspaß braucht“, so sein Selbstverständnis.

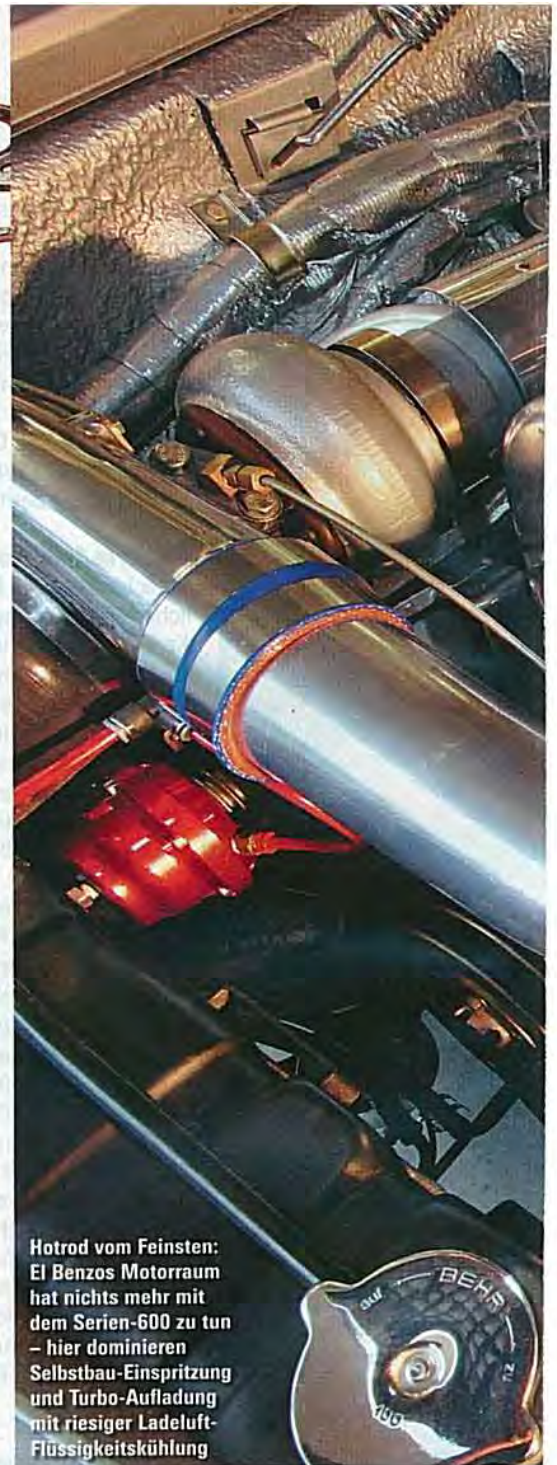
Der Kontrast zwischen Benzomino, dem braven, und El Benzo, dem brutalen, ist in der freien Wildbahn der einsamen Highways von Wisconsin eindrucksvoll erlebbar. Ersterer gibt sich als geschmeidiger Gleiter – der noch immer faszinierende Komfort des wahrscheinlich komplexesten, edelsten Automobils aller Zeiten hat es ungefiltert in dieses etwas andere Nutzfahrzeug geschafft. Der serienmäßige Achtzylinder ar-



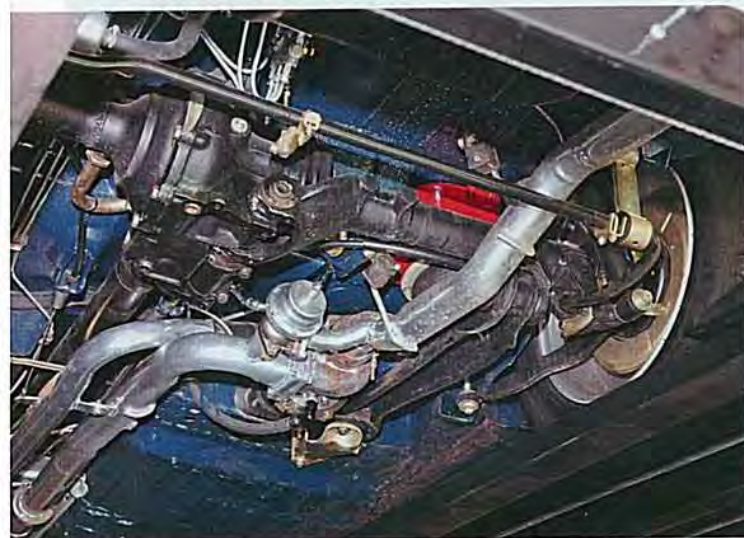
beitet fast lautlos, erst wenn die 250 Pferde gesammelt antraben, ist ein sanftes Fauchen vernehmbar. Wobei der würdevolle Schwerlastwagen mit erstaunlichem Schub beschleunigt.

Umsteigen in den roten Riesen. Kurz anlassen, schon bricht ein tiefbassiges Donnerwetter los. Das bei gelöstem Gas in ein dumpfes Brodeln zurückfällt. Der Serien-Wählhebel an der Lenksäule wandert auf D, die Corvette-Automatik rückt mit zartem Ruck ein. Das letzte, was El Benzos Lenker bei vollem Bewusstsein spürt, ist sein beherzter Tritt aufs Fahrpedal – und dann fühlt er nur noch, wie er als Passagier mit schwindender Besinnung in eine erdfern anmutende Umlaufbahn abhebt. Gut 450 PS und etwa 800 Newtonmeter katapultieren den fast drei Tonnen schweren Lustlaster derart vehement voran, dass man meinen möchte, mittels El Benzos Maximalbeschleunigung sogar die Erdrotation geringfügig beeinflussen zu können. Fast jedenfalls.

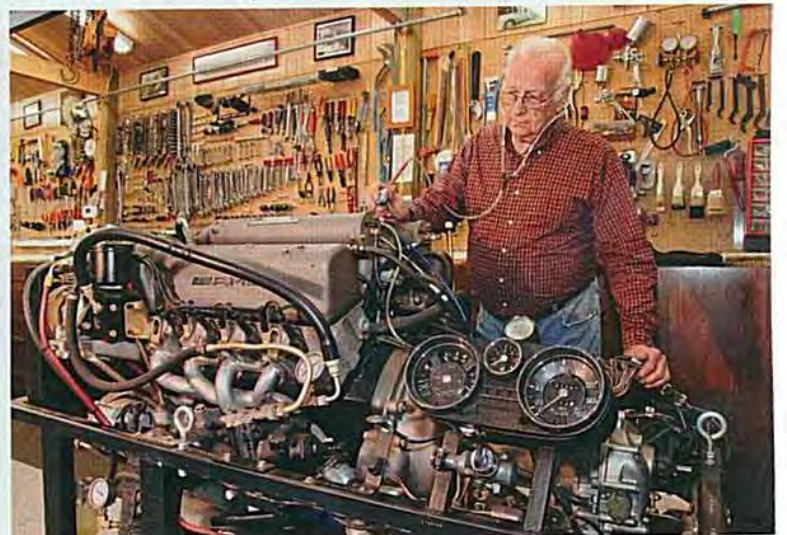
Für Karl Middelhauve sind derartige akademische Theorien uninteressant. Genauso wie präzise Fahrleistungswerte. Ob El Benzo nun fünf oder fünfeinhalb von null auf hundert braucht, ob er Tempo 280 macht oder bloß 260 – für wen soll das bitteschön wichtig sein, hier oben in Wausau, Wisconsin? Ganz zu schweigen von den pseudopsychologischen Deutungsversuchen, zu denen sich der eine oder andere Betrachter hingezogen fühlt. Wer Karl kennt, der weiß, dass



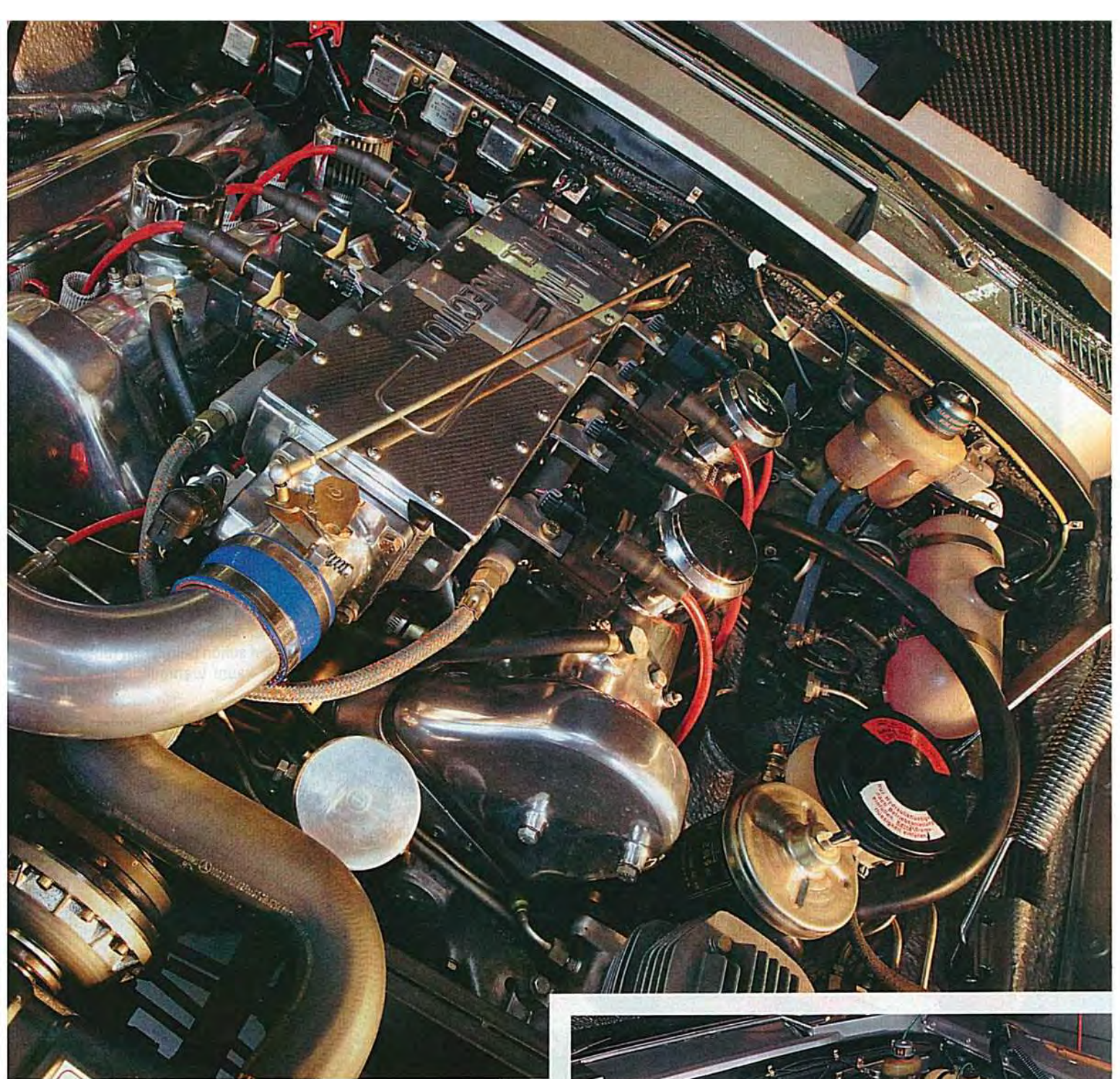
Hotrod vom Feinsten: El Benzos Motorraum hat nichts mehr mit dem Serien-600 zu tun – hier dominieren Selbstbau-Einspritzung und Turbo-Aufladung mit riesiger Ladeluft-Flüssigkeitskühlung



Lösung à la Middelhauve: Der Turbolader an der 300-SEL-6.3-Hinterachse zeigt, wie der Techniker tickt – im Motorraum lässt der M 100 keinen Platz



Rahmenbauweise: der Meister in seiner penibelst aufgeräumten Werkstatt am selbst gebauten M-100-Motorprüfstand. Den lud er 2005 mitsamt...



... dem Riesen-V8 auf Benzominos Ladefläche. Für den nackten Motor, der 550 Kilogramm wiegt, ist hinter der Fahrerkabine ein Kran montierbar



Gewohntes Bild: Benzominos serienmäßiger Maschinenraum. Einzige Änderung: die Blackbox der Elektronik-Zündung auf dem Motor

Länge läuft: Benzomino mit kantigem Dachabschluss. Wie der Serien-600 misst er 3,20 Meter Radstand und 5,45 Meter Außenlänge



El Benzo absolut kein exponiertes Bekenntnis seines Schöpfers zur pralligen Subkultur ist. Sondern nur ein Spaßmobil, dessen Erbauer einfach andere technische, finanzielle und geschmackliche Voraussetzungen hat als manches *Custom Kid*. Punkt.

Als sich der Abend über Wausau senkt und Hund und Schweinedame im Begriff sind, einander eine wohlige Nachtruhe zu

wünschen, rollen wir gemütlich zurück. Das Anwesen von Karl und Ruth liegt, nicht ungewöhnlich für Wisconsin, am Waldrand. Herzstück ist ein imposantes Naturstamm-Holzhaus; deswegen waren sie 2008 aus dem 1000 Meilen entfernten Pennsylvania hierher gezogen. Mit dabei: sechs Sattelzugladungen 600-Teile, dazu 20 Autos, die meisten vom Typ Mercedes-Benz 600.

Seitdem ist Karls Fuhrpark nochmals stark gewachsen – auf aktuell 30 Mercedes-Großkaliber. Logis finden sie in einer Halle mit Doppelstagen-Parkanlage in Wurfweite des Wohnhauses. Es ist der beeindruckendste Gebäudeteil. Wobei die Werkstatt nebenan mit dem unüberschaubaren Hightech-Equipment und der fast schon peinlichen teutonischen Ordnung kaum weniger imponiert.

Belegte: Karl Middelhaue, größter Mercedes-600-Sammler der Welt, bei einigen seiner 30 Wagen mit M-100-Technik. Noch zeigfreudiger ist er im Internet: www.mbgrand600.com



Identische Maße, andere Umsetzung:
El Benzo mit flüssigerer Linie, Hotrod-
Style – und rund 200 Mehr-PS dank
stark aufgerüsteter Technik



Und auch nicht das kolossale W-100-Teilelager, über das man aus der 600er-Szene hört, es sei größer und vollständiger als das Daimler-eigene in Stuttgart.

Zumindest, betont Karl, ist es moderner. Denn hier lagern auch seine genialen Eigenentwicklungen, mit denen er einige Schwächen der mehr als 50 Jahre alten W-100-Kon-

struktion konsequent beseitigt. Dazu gehören etwa die ölgefüllten Motorlager des W 140 V12 (S 600), die den alten Achtzylinder quasi auf dem Aggregateträger schwimmen lassen und so für eine vollständige Entkopplung der Schwingungen sorgen.

Apropos Schwingungen: Ganz so schnell und so viel wie einst könne er nicht mehr arbeiten, seufzt Karl; immerhin werde er im Herbst 82, und da sei eine 50-Stunden-Arbeitswoche nicht mehr ganz so cool. Seine derzeitigen Projekte – zwei 600 SL (R 129) in stilistischer Anlehnung an den W 100, ein äußerlich serienmäßiger 600 von 1965 mit Turbo-V8 und Sechsgang-Schaltgetriebe – bearbeitet er schon mit leicht gebremstem Schaum.

Er überlegt sogar, sich von einigen Stücken seiner Extrem-Sammlung zu trennen: „Irgendwann erkennst Du, dass Du genug getan und gehortet hast“, meint er im Rückblick auf 45 selbst besessene, 14 geschlachte und weit über 100 restaurierte Mercedes-Benz 600. Wobei er eine ähnliche Anzahl sonstiger M-100-Typen – 300 SEL 6.3, 450 SEL 6.9 sowie einige entsprechende Umbau-

ten – der Einfachheit halber unerwähnt lässt. Auch Benzomino und El Benzo stehen zum Verkauf. Aber richtig billig sind die pompösen Pritschenwagen nicht: Für den blauen Gleiter stellt Karl sich 280.000 Dollar vor, 310.000 für den roten Renner.

Darauf, dass das Werk Interesse bekunden könnte, spekuliert er nicht. Schade, für Daimlers Produktplaner wäre solch ein Fahrzeug eine historische Steilvorlage für einen weiteren genialen Crossover, mit dem sich dann noch eine winzigkleine Modelllückennische stopfen ließe – eine Art *AMG-XXL-S-Klasse-P-Modell*, das sich den Monarchen, Oligarchen und Ölscheichs dieser Welt für den kleinen Schnelltransport zwischendurch empfiehlt. Eine Zielgruppe, die nur unwesentlich kleiner sein dürfte als die ähnlich sinnarmer Crossover-Kreationen.

Trotzdem sind alle Hoffnungen auf einen besternten High-End-Pick-up ab Werk vergebens: Seit 2012 die Marke Maybach verstarb, fehlt Daimler die geeignete Basis...

Text: Wolfgang Blaube
Fotos: Wolfgang Blaube; privat
w.blaube@oldtimer-markt.de



Keine leeren Versprechungen: Von 1964 bis 1981 wurden 2677 Mercedes 600 gebaut, zwei davon zu Pick-ups umgerüstet – die mehr als Showcars sind: Beide sind als vollwertige Lastwagen nutzbar