

# Bracq-cross

Voor de een is het een ontstellend gebrek aan respect, voor de ander customizing ten top: een Duits-Amerikaanse rentenier heeft twee Mercedes-Benz 600's omgebouwd tot pick-up, naar een ontwerp van Paul Bracq, die ooit Daimlers legendarische koningsklasse vorm gaf. Wij reden met de unieke exemplaren.



Tekst en foto's: Wolfgang Blaube  
Vertaling: Ary Kraaijeveld

El Benzo: Hotrod-style en 200 extra pk's

**G**emiddeld, groot, heel groot, een sportcoupé-/roadster en een vierzitter met twee portieren: ooit waren vijf modelseries genoeg voor de 'programmamakers' van Mercedes-Benz. Maar vandaag de dag? Daar gaan we: A-, B-, C-, E-, G-, M-, S- en V-Klasse, vervolgens SL, SLK, SLS en GL, GLA en GLK, plus CLA en CLS, vele daarvan als sedan, coupé, T-model of cabriolet, andere als Shooting Brake of roadster; bovendien was er nog

een R en is er nog de Citan... Waarom doen mensen dit? Simpelweg om ook het kleinste gaatje in de modelseries te dichtten: niche-marketing met een zogenaamde crossover, een nieuwerwets verzamelbegrip voor een soort waarvan het nut niet direct duidelijk is en waarop dus eigenlijk niemand echt zit te wachten.

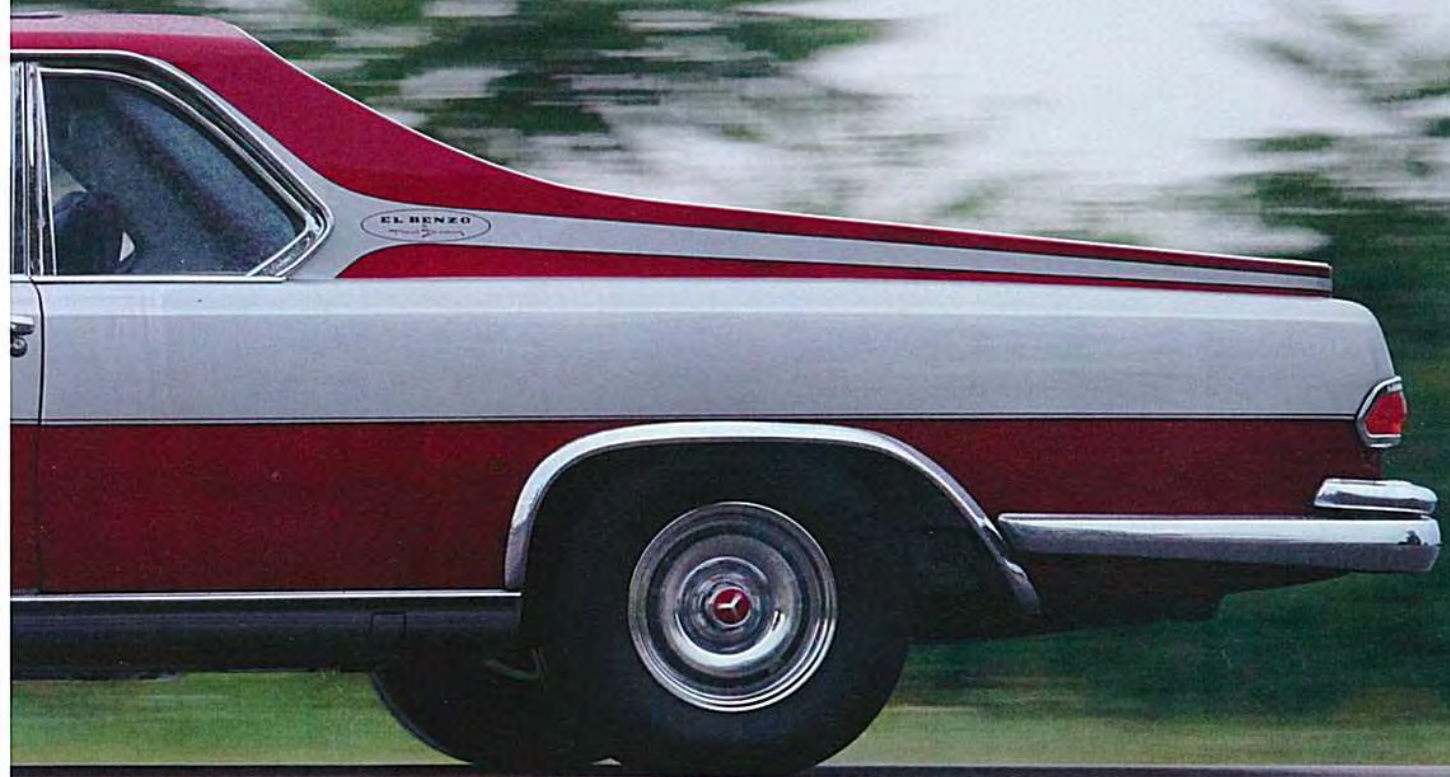
Desondanks wekt het bevreemding dat er nog steeds gaten in het Daimler-portfolio te vinden zijn. Gebrek aan creativiteit? Omdat

alle lettercombinaties zo ongeveer gebruikt zijn? In ieder geval raden we Sindelfingens crossover-strategen aan eens naar Wausau te gaan. Een hele reis weliswaar, want het ligt in het noorden van Wisconsin, USA.

## Karl Middelhauve

Dat de laatste designer van BMW, Chris Bangle, in Wausau opgroeide, heeft met dit verhaal, waarin BMW's eerste designer Paul Bracq een hoofdrol speelt, niets te maken,

# over



het is puur toeval. Daarentegen was tien jaar geleden het gesprek van Bracq met Karl Middelhaue, een boerenslimme inwoner van Wausau, niet toevallig. Wat Bracq en Middelhaue bindt, is hun relatie tot de 'Grote Mercedes', de M 100 - 600, het laatste echte vlaggenschip van het sterrenmerk. Paul Bracq, 81 nu, was als jonge designer nauw betrokken bij het ontwerpen van de 600 (hij werd pas in 1969 chef-designer bij BMW). Karl Middelhaue, nu ook 81, wordt

wereldwijd beschouwd als de coryfee van de auto's uit de koningsklasse, en bovendien als de nergens voor terugdeinzende 600-verbouwer van het universum, iets dat de traditiegetrouwen onder de 600-aanhangers als pure heiligschennis beschouwen. Het gesprek, dat beiden bij een clubbijeenkomst in juni 2004 in St. Louis, Missouri, voerden, moet ongeveer zo verlopen zijn: Bracq: "Rijd je nog steeds met die verschrikkelijke Chevy El Camino?" Middel-

haue: "Ja, ik moet wel, want ik heb zo'n snel transportmiddel gewoon nodig. En een andere snelle crossover bestaat er eigenlijk niet." Bracq: "Waarom bouw je niet een van je vele 600's om tot pick-up?" Middelhaue: "Omdat er geen origineel ontwerp voor een Mercedes-Benz 600 pick-up is."

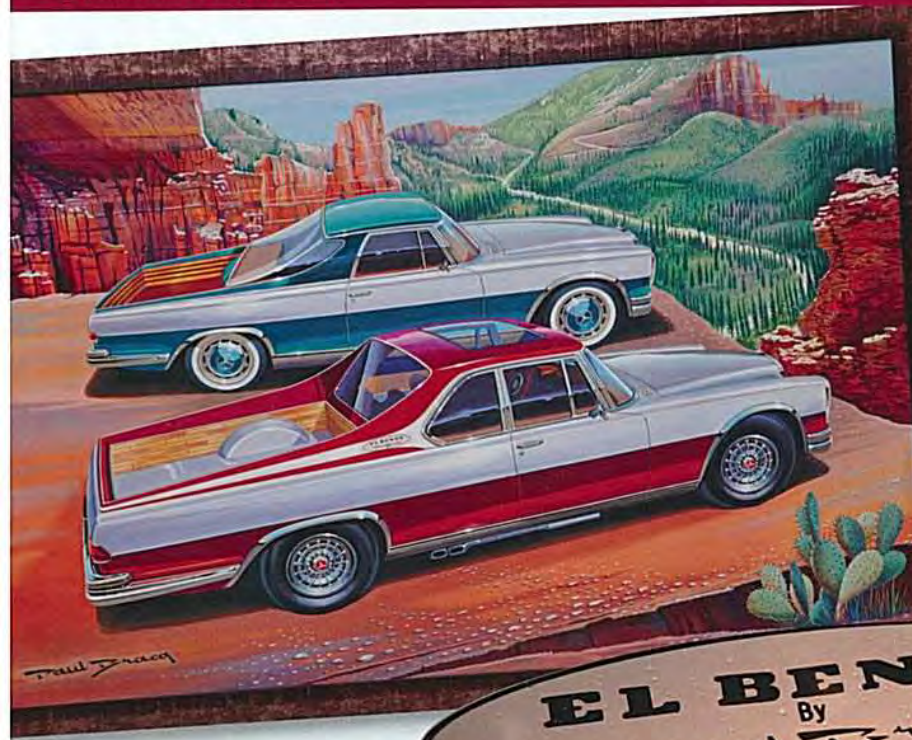
Bracq: "En wat als de designer van de Mercedes-Benz 600 voor jou een pick-up zou ontwerpen?"

Middelhaue: "Dan zou ik de El Camino ein-



# DE ZILVERSTER





Jong van geest: Karl Middelhaue (rechts) en Paul Bracq, die de 600 mede gestalte gaf

Bracq in olieverf; het achterste design-idee is niet haalbaar vanwege de achterraut

delijk naar de sloop kunnen brengen." Hoe dit alles realiteit werd en waarom er ineens twee El Camino-Benzen door dit artikel rijden, en hoe ze überhaupt rijden? Laten we u het hele verhaal van El Benzo en Benzomino én van hun meesterlijke schepper vanaf het begin vertellen.

### 1955

Het begint in Siegen, in het zuiden van het Duitse Sauerland, waar Karl Middelhaue, 22 jaar oud en volleerd meubelmaker, droomt van een Mercedes-Benz, van een toekomst in het hout en van de grote wereld. Hij emigreert naar de Verenigde Staten, maar komt in 1957 weer naar Duitsland

terug; als GI van het Amerikaanse leger wordt hij gestationeerd in Fürth. Dankzij de hoge korting die militairen krijgen, kan hij een nieuwe 220 S kopen, elfenbein met rood leder. In 1959 eindigt zijn diensttijd en neemt Karl zijn 220 S mee naar zijn nieuwe vaderland, de USA.

In 1969 trouwt hij met zijn vriendin Ruth uit Eisleben. Hij ziet haar niet zo veel, want als adviseur in de houtindustrie rijdt hij vaak meer dan honderdduizend km per jaar, uiteraard in een Daimler. In 1964 begint de productie van de in 1963 geïntroduceerde 'Über-Mercedes 600.' Zijn machtige 6.3-liter-achtcilinder (M 100) wordt in het

voorjaar van 1968 in de 300 SEL gebouwd, en dat is Karls nieuwe droomauto, die echter nieuw meer kost dan twee 280 SE's. Karl wacht en rijdt een zescilinder tot gebruikte 6.3's betaalbaar worden.

### M 100-obsessie

Begin 1972 is een twee jaar oud exemplaar van de snelste in serie gebouwde vierdeursauto ter wereld te koop bij de US-vestiging van Daimler. Karl koopt hem, maar de vreugde over de aankoop van de *Muscle-Car-Eater* wordt snel getemperd; de dealers kunnen het werk met het afstellen van de uiterst gecompliceerde Bosch-inspuitpomp niet aan. Karl gaat daarom zelf aan de slag: hij schaft zich de technische handleiding aan, begrijpt beetje bij beetje de complexe werking van de pomp met zijn centrifugaal- en luchtdrukregelaar en krijgt, na langdurig detailwerk, de 300 SEL 6.3 perfect aan het lopen. Hij krijgt zoveel plezier in de materie dat de M 100 een regelrechte obsessie wordt en hij in 1977 zijn eerste 600 koopt.

Korte tijd daarna verscheept hij zijn 300 SE Coupé uit '66 van Pennsylvania naar Affalterbach in Baden-Württemberg. Daar moet Hans-Werner Aufrecht met zijn jong, prettig-gestoord tuningteam dat AMG heet niet alleen het monumentale M 100-blok in de motorruimte van de Coupé lepelen, maar ook de noodzakelijke aanpassingen plegen. Het resultaat: een 300 SE 6.3 met een vijf-bak van Ferrari en een *Stufe-II-Satz*; dankzij een scherpere nokkenas en een hogere com-



Lang jong gebleven hardrijder die langzaam rijden haat



**Benzomino, met 5,45 m net zo lang als de serie-600**

pressie levert de motor nu 325 in plaats van 250 pk. Bij de 300 SE Cabrio die Karl vlak daarna bij AMG aflevert, is dezelfde tuning al haast routinewerk geworden...

### M 100-fantasiën

Ook in Amerika is er een markt voor zijn als een drug werkende aanpassingen aan de auto's, waarbij moet worden aangetekend dat Karl steeds vaker moderne technieken gebruikt en de originaliteit steeds verder uit het oog verliest. Hij koopt intussen alle beschikbare 600's tegen kiloprijs; in het begin van de jaren negentig zijn rijkklare exemplaren voor minder dan 10.000 dollar te koop. In die tijd ook voert de high-tech-autodidact naast zijn baan in de houtindustrie het eerste radicale ombouwwerk voor klanten uit: een 300 SEL 6.3 wordt een T-model, een 600 wordt ingekort tot een replica van de Nallinger-Coupé en een 600-begrafnisauto nieuw gebouwd. In 2004, 71 jaar oud, gaat Karl met pensioen en kan hij zich geheel aan zijn M 100-fantasiën overgeven.

Het eerdergenoemde gesprek met zijn vriend Paul Bracq in juni 2004 opent de weg naar iets groots, want nauwelijks twee weken later wordt er een enveloppe uit Bordeaux met 'Niet Vrouwen' in Woxall, Pennsylvania, bezorgd. Inhoud: tekeningen van een W 100-pick-up, gemaakt door de oude meester-designer. Karl heeft een klein jaar nodig om een te restaureren 600 van 1966 naar het voorbeeld van Bracq te modifice-



**Benzomino geschilderd door Paul Bracq**

ren. Het unieke exemplaar, zilver metallic en nachtblauw gespoten, krijgt de naam 'Benzomino'.

### Bracqasso

Het is juni 2005 als in Charleston, South Carolina, het grote M-100-clubtreffen plaatsvindt. Karl is met zijn luxe 'vrachtwagen' de ster van de dag, vooral omdat hij, niet bang uitgevallen, de laadcapaciteit daarvan meer dan volledig gebruikt. Hij heeft namelijk in de laadbak van Benzomino een kant-en-klare M 100-motor inclu-

sief proefbank meegenomen, een reis van 1.000 km met een 800 kg zware lading, een overschrijding van het toelaatbare gewicht van de serie-600 met 100%... "In de bochten moest ik dan ook wat voorzichtig met het gaspedaal omspringen", zegt snelheidsduivel Karl Middelhaue droog. Hij ziet ook andere tekortkomingen: Benzomino is hem te hoekig, niet wild genoeg, niet echt red hot, niet genoeg *Hotrod*. Paul Bracq begrijpt het: "Dan krijg je toch een tekening van de Custom-Pick-up El Benzo", zegt de Franse autoschilder, eerbiedig Bracqasso genoemd,



Twee verdiepingen zijn nodig om de dertig auto's met M 100-motor te herbergen



De fraaiste Hotrod: hier domineren de zelfgebouwde insputing en de vloeistofgekoelde turbo

door de telefoon. Het volgende postpakket uit Bordeaux is wat groter, er zit een echte Bracq in: een schilderij met een weliswaar wat zoete achtergrond, half Grand Canyon, half Yosemite, maar met op de voorgrond twee elegante, maar even extreme Benzomino-varianten.

De achterste, blauwgroen met zilver, is niet te realiseren: zijn extravagante panorama-achtterruit zou hem schrikbarend duur maken. Maar de voorste, rood, laag, met glazen dak, barokvelgen en sidepipes, is precies Karls smaak, zo moet El Benzo

worden. Wat het schilderij niet weergeeft, zijn een paar details die de fanatieke 600-fan definieert als *Puerto Rico Hotrod Style*: bodemverlichting voor het *Downtown Cruisen* en een 'lawaaiklep' in de uitlaat. Hebben zulke zaken niet te maken met leeftijd, met geestelijke rijpheid? "Nou ja", zegt Karl bijna verontschuldigend, "toen was ik nog maar 73".

#### KHM Fuel Injection

Ook technisch gezien geeft Karl behoorlijk gas: de 6.3-liter-V8 krijgt 'KHM Fuel Injec-

tion'. De afkorting staat voor Karl Heinrich Middelhaue; hij heeft met behulp van wat 'custom parts' het systeem zelf berekend en geconstrueerd. Daarnaast krijgt El Benzo hoogspanningsontsteking en een moderne, automatische Corvette-vijfversnellingsbak met een lock-up koppelvormer; de tussenkoeler van de grote turbo werkt met ruitensproeier-alcohol... "Je moet er wel wat voor doen om een beetje rijplezier te hebben", is zijn als vanzelfsprekende reactie. De tegenstelling tussen de brave Benzomino en de brutale El Benzo wordt nog duidelijker op de lege highways van Wisconsin. De eerste komt over als een soepele cruiser, het nog steeds fascinerende comfort van waarschijnlijk de gecompliceerdste automobiel ooit is ongefiltreerd overgegaan in deze 'vrachtwagen'. De originele achtcilinder doet zijn werk geluidloos; je hoort hem pas, en dan nog op de achtergrond, als de 250 paarden gezamenlijk aantreden en voor een verbazingwekkende acceleratie zorgen.

Overstappen in de rode reus. Meteen na het starten breekt een donderend onweer los, dat bij gas lossen in een gedempt gepruttel overgaat. De originele handle van de stuurversnelling gaat naar D en de Corvette-automat schakelt met een klein rukje in. Het laatste dat EL Benzo's bestuurder bij vol bewustzijn merkt, is dat hij beheerst gas geeft, daarna is het alsof hij met een duizelingwekkende snelheid de ruimte wordt ingeschoten en in een baan om de aarde terecht komt. Ruim 450 pk en ongeveer 800 Nm katapulteren de bijna drie ton zware 'vrachtwagen' zodanig snel vooruit, dat het is alsof El Benzo's maximale acceleratie de draaiing van de aarde kan beïnvloeden. In ieder geval bijna...

#### Completer dan Stuttgart

Voor Karl zijn zulke academische theorieën niet interessant, net zo min als de exacte prestaties. Wie hier in Wausau, Wisconsin vindt het belangrijk te weten of El Benzo vijf of vijfenhalve seconde nodig heeft voor de sprint naar 100 km/h, of dat zijn topsnelheid 280 km/h is of slechts 260? Om maar helemaal te zwijgen over de pseudo-psychologische pogingen om Karls drijfveren te beschrijven. Wie Karl kent, weet dat El Benzo absoluut niet gebouwd is om zich daarmee een plaats te veroveren in de een of andere subcultuur. Het is niet meer dan een 'pretauto', waarvan de bouwer geheel andere technische en financiële uitgangspunten had dan die van de Custom Kids, terwijl er ook qua smaak grote verschillen zijn en daarmee is alles gezegd. Als

de avond valt over Wausau rijden we rustig terug. Het onderkomen van Karl en Ruth ligt aan de bosrand, niet ongewoon in Wisconsin. Centraal ligt het imposante houten huis, reden waarom ze in 2008 uit het 1.000 mijl verder gelegen Pennsylvania hier naartoe trokken. Ze namen ook zes opleggers met 600-onderdelen mee en twintig auto's, de meeste 600's.

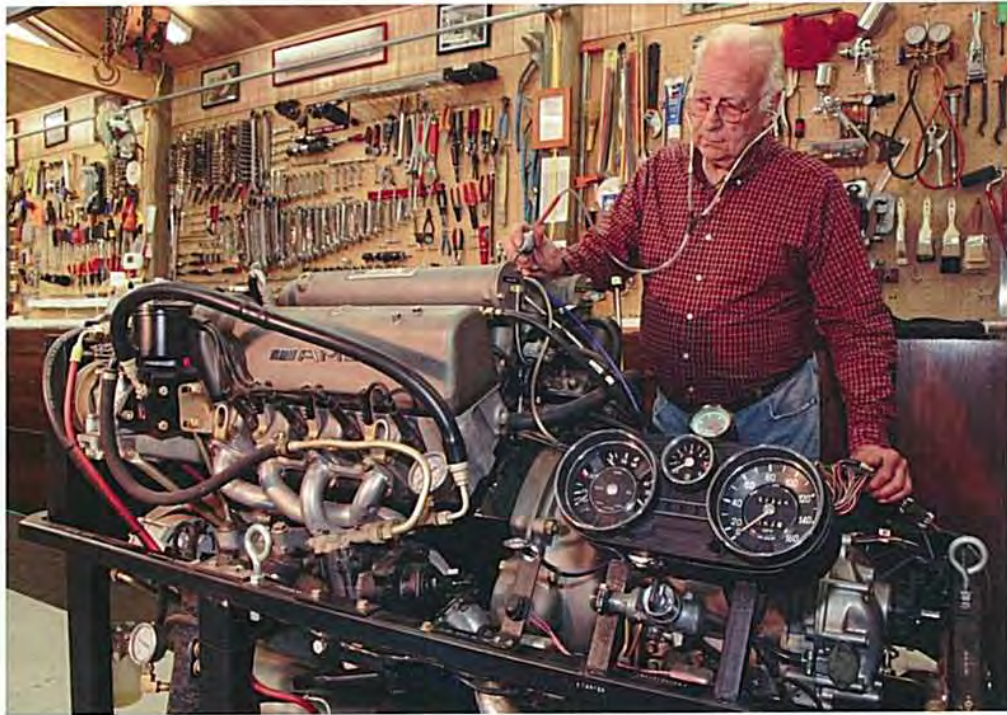
Sindsdien is het wagenpark van Karl nog meer gegroeid: het telt nu dertig groot-kaliber Mercedesen, die ondergebracht zijn in een hal met twee verdiepingen, op een steenworp afstand van de woning. Het is het gebouw dat het meeste indruk maakt, hoewel de naastgelegen, pijnlijk netjes opgeruimde werkplaats met zijn hightech-uitrusting er niet voor onder doet. Net zo min als het kolossale W 100-onderdelenmagazijn, waarover in de 600-wereld gezegd wordt dat het groter en completer is dan dat van Daimler in Stuttgart.

Het is, benadrukt Karl, in ieder geval moderner. Hier liggen namelijk ook zijn geniale zelf-ontwikkelde onderdelen waarmee hij de paar zwakke punten van de meer dan vijftig jaar oude W 100-constructie te lijf gaat. Bijvoorbeeld de met olie gevulde motorsteunen van de W 140 V12 (S 600), die de oude achtcilinder op het subframe laten 'drijven' en voor een volledig trilling-vrije loop zorgen.

### Koopjes

"Zo snel en zo veel als vroeger kan ik niet meer werken", verzucht Karl, die deze herfst 82 wordt, "een werkweek van vijftig uur is nu niet meer zo cool". Aan zijn onderhanden zijnde projecten, twee 600 SL's (R 129) in de stijl van de W 100 en een serie-600 uit 1965 met een turbo-V8 en een handgeschakelde zesbak, werkt hij in een wat lager tempo. Hij overweegt zelfs een paar stukken van zijn topverzameling van de hand te doen: "Ergens kom je erachter, dat je genoeg gedaan en opgepot hebt", denkt hij met een terugblik op 45 eigen, 14 gesloopte en veel meer dan 100 gerestaureerde Mercedes-Benz 600's, waarbij hij een soortgelijk aantal andere M 100's, 300 SEL 6.3, 450 SEL 6.9, gemakshalve niet meerekent, evenmin als een aantal omgebouwde.

Ook Benzomino en El Benzo staan te koop. De pompeuze pick-ups zijn niet echt goedkoop: voor de blauwe vraagt Karl 280.000 dollar, terwijl de rode \$ 310.000,- moet opbrengen. Hij speculeert niet op interesse van Daimler. Jammer natuurlijk, want voor de planners van Daimler zou een dergelijk



De meester in zijn perfect uitgeruste werkplaats met de zelfgebouwde proefbank



Motor inclusief proefbank op de pick-up voor een reis van 1.000 km

voertuig een historisch voorbeeld kunnen zijn voor een geniale crossover, waarmee de allerkleinste niche in het programma gevuld zou kunnen worden, een soort AMG-XXL-S-Klasse-P-Model, bedoeld als boodschappenauto voor koningen, oligarchen en oliesjeiks, een doelgroep die slechts in geringe mate kleiner is dan die waarvoor die andere zinloze crossovers bedacht zijn. Alle hoop op een fabrieks-high-end-pick-up met een ster is geheel tevergeefs: sinds in 2012 Maybach ter ziele ging, ontbreekt een geschikte basis...

Op Karls website is nog veel meer te zien: [www.mbgrand600.com](http://www.mbgrand600.com).

Voor Paul Bracq: [www.paulbracq.com](http://www.paulbracq.com).

De auteur van dit uit het Duits vertaalde artikel, dat eerder verscheen in 'OldtimerMarkt', is de onafhankelijke autojournalist en -historicus Wolfgang Blaube, o.m. voorzitter van het 'Automobilhistorische Gesellschaft e. V.'