

# De beste Mercedes is de SL'89 (R129)

Om een Mercedes SL kun je niet heen. In deze barre wereld, waar domheid Vickershard gehouwen is in de mensen, zie ik me genoodzaakt dat uit te leggen. Maar als u in mijn geplaagde boezems en kamers dopplert, hoort men gezucht en tandengeknars. Ergernis. Zetten we nu alles op de kop? Sorry? Akkoord, niet onterecht. Nee, een Seat Ibiza station: kut op Dirk. Ja tjeetje, weet ik dat. Misschien dat de Keuringsdienst er eens mee aan de slag wil. "Ik lees hier op het etiket: 'Speciaal geschikt voor homostellen met labrador, boerenzakdoek en kinderen. Dat bestaat toch helemaal niet?'"

Inderdaad, 't is een barre wereld, vol van pijn. Terzake.

Een trofee vrouw is luxe verwennerij in geschenkverpakking, maar toch macha. Zacht maar ook hard. Sfeerverhogend en statusgenererend, tezelfdertijd onbaatzuchtig en lankmoedig (veel kunnen verdragen).

Klein voorbeeldje. Men neme het mannenboeiende licentieblad. Isabel. Met haar 19 lentes smijt ze deze oneliner naar ons hoofd, "dat een vriendin haar overtuigde." Reclametekst van smeermiddelen met voedende ingrediënten toegepast op Goddeloze onderhandelingpraktijken. Tierenlantijnen zijn niks voor haar en de make-up blijft ze naturelle. Gelukkig heeft ze wel een navelsieraad en sport ze zich te pletter. Oef!

Hoe dit te omvatten, aan te snijden. Low-profile pleasen. Bekkiespekken zonder opsnijden. Een ander voorbeeld, van het witte doek. Gaby Solis, Desperate Housewives. Heeft zeker potentieel. Maar toen, aflevering zoveel, knapte er iets bij mij. De pré-nub op het huwelijk na de acht maanden. Ergens in d'r grijze celletjes moet toch genoteerd staan dat Carlos' angst voor vreemdgaan terecht is, hallo zeg. Hard to get is één ding, weten wanneer genoeg genoeg is, een ander. Maserati Spyder, overigens.

In deze definitie is een Yolante dus geen trofee. Samen het accountantskantoor gierend gelukkig maken, is volgens mij geen symbiose, maar een accident waiting to happen. Tenzij de voetballer en de krulspeldenset zelf bedacht hebben dat de huwelijkskosten op de BV kunnen. Nee, niet veelzeggend, maar in mijn definitie is het dus vorm en inhoud. In mijn definitie kan je de BV gewoon drie weekjes aan haar overlaten. Zo bijzonder is dat allemaal niet op marktkraam niveau, maar u zult verbaasd wezen hoe schaars het is op niveauniveau (met de manman en zijn seriele onderneming).





Vaker is het zo'n Carrieverhaal, S&tC. Herinnert u zich wat John doet, of dat het daglicht verdraagt? Nee zeker. Als u weet dat Mr. Big John heet, is het al heel wat. Verwar uitstraling niet met inhoud: met de Franse kunstman mocht ze meedenken en -doen, maar dat was allemaal teveel moeite. Fraai in beeld gebracht, tuurlijk, de serie heeft in zoverre iets gemeen met Marc Cherry's Desperate HW, dat het kritisch vermogen van de kijker absoluut beproefd wordt).

Nu ik u hopelijk in de kritische stand heb: tijd voor de SL. Ten eerste een vaandeldrager, jongeling in familiebedrijf. Mercedes en sportwagens. De immergrüne Gullwing als imagobouwer.

Ik heb het niet over de SL van Lucy Ewing. En niet over de SL van Paris Hilton. Het gaat om de laatste Mercedes met een groot stuur.

Zescilinder in *lijn*. De motorkap, is dus terecht zo groot. Vorm volgt functie. Het verschil tussen het merk dat het oudste is ter wereld en zomaar een stuk blik, is dat voor alles een reden is.



Die SL van Paris wil een mooie, *moderne* auto zijn. Dat is verkeerd. Het is gretigheid. Ik wil, ik eis. Dat kun je nu wel eisen, maar dat komt nogal pedant over. En een herkenbare aanleiding voor zonden van allerlei aard, is angst. In dit geval: angst iets of iemand mis te lopen. Dan nog: wat levert het op? Zo heeft Paris' auto ventilatorroostertjes met een chromen randje en ze zijn rond. Deze hele auto is sowieso rond, te rond. Romig, als een dirndl. De 300 SL-24 is gestrekt, getraind, een sportman zonder een randje vet, wigvormig, vierkant zonder daarbij zo hoekig als Giulietta of Subaru XT te worden. De R129 wenst niet enkel mooi te zijn, dat is niet zijn doel. Men moet de objectiviteit betrachten, daarboven te staan.

Hij wil namelijk iets anders. Hij beoogt de ultieme Mercedes te zijn.

### **De ultiematieve Mercedes-Benz**

De neus is 560 SEC. De achterlichten met ribbels, de elliptisch rondzingende ruitenswisser, de spiegels, de middenconsole, vergelijk die eens met de opvolger. De gedoseerde wigvorm, het silhouet van een Corvette, maar oneindig veel meer Groskamp ten Have. Met deze Trofee kom je overal binnen. Het is natuurlijk ook nog eens het einde van een tijdperk, het tijdperk van De Stijl (degelijk als baksteen, balans en geen uitpattingen). Dat moeten kopers geweten hebben, want ondanks zijn zeer stugge prijs verkocht de wagen uitmuntend. Logischerwijs nu een gewilde young- of oldtimer.

### **De zakelijkheid**

Neemt u de Corvette even op het netvlies. Jongensdroom. Een zakenman wordt in staat gesteld een wagen te rijden met zulk potentieel, zonder de vulgariteit die op zijn niveau onverkoopt is. Hoe? Dat is nu precies de waarde van het cleane design, het haast saai dashboard, de achterlichten. *Dankzij* de Merkidentiteit Mercedes, speelt hij het klaar. Acceptabel te zijn, als zakenauto. Dat, dames en heren, is waarde. Toegevoegde waarde.

### **De verwennerij**

De zes cilinder is één ondeelbaar, massief stuk degelijkheid. Elke motor met extra cilinders heeft een karakteristiek, zachter dan viercilinders. Maar door de sterkte van het lange blok, de plaatsing in de lengterichting en de formidabele bouwkwiteit en afwerking komt het blok zijdezacht in, bijna week<sup>1</sup>. Dankzij slimme variabele kleptiming, wordt dat doel bereikt. Dat is een deel van de verwennerij, de motor. De wat ouderwetse zitpositie in deze cabriolet is een tweede bijdrage aan dat gevoel. De regelmatige sensatie van veilige geborgenheid die ervoor zorgdraagt, dat een trofee-vrouw qua alomvattendheid met uw moeder kan concurreren. Met het 0% vetpercen-

---

<sup>1</sup> Autovisie jaarboek 90 "zacht en soepel (stationair 600 toeren!), heeft een mooie, weke aanloop van koppelleverantie.

tage silhouet (en dat wordt nog tig keer erger) en niet minder dan 231pk, valt het met de huiselijkheid toch ook wel weer mee. Amerikanen kunnen dat ook zo goed, een coconnerig gevoel opwekken. Het moet psychologisch zijn; de rotsharde wetenschap dat u de wagen volledig onder controle hebt, is het resultaat. De zitpositie: grote motorkap, kort dashboard, dicht bij het wegdek en ver richting achteras, versterken zonder meer het gevoel van controle. Wie meent, dat hoog boven het verkeer een gevoel van controle geeft, kan niet bij zijn gevoel, als mens. Overzicht biedt het vanzelfsprekend wel; niet ontkend kan worden, dat de SL heel laag is met 1,29 meter.

Uitzonderlijk en mooi is de omlijsting van de voorruit, die aan de hemelzijde haast niet lijkt te bestaan. Het is een cabrio die boven de taillelijn echt geen pennestreek teveel heeft. Het past zeer goed in het totaalbeeld: een clean, gedistingeerd uiterlijk.



### **Alles erop en eraan**

De softtop is wat gewoontjes, maar de hardtop is fraai. Met 34 kilo is zij goed te hanteren en derhalve in uiterlijk en lijn een grote vooruitgang ten opzichte van de oudere SL. Leverbaar als glazen panoramadak. De massieve, grootse stoelen met magnesium frame die op 10 manieren elektrisch verstelbaar zijn, zijn de top en kennen geen gelijke. Barclays heeft er jarenlang een reclame op gebaseerd. Met alle roadsters die hem voorgingen, de 300 SL, 190 SL, 230 SL en de Lucy heeft de auto onalledaagse ruitenwisser(s) gemeen. Zodat de enkele, elliptische strepentrekker in elk geval thematisch is. Zo'n duo dat elkaar opjaagt, Porsche 911-stijl, bekend uit de S-klasse,

kan mij persoonlijk meer bekoren. Volgens de Amerikaanse folder die nu voor mijn snoetje prijkt, grijnzen de MB-engineers als cheshire cats wanneer de veiligheidsaspecten van deze generatie ter sprake komen (plaatje van baby Liz ernaast) (u denkt dat ik dit verzin bij wijze van Kittenpromo: uhuh, echt een koter ernaast). Als we het toch over America hebben, de kohl-eyed woman look die de Amerikaanse SL heeft, treft mij aangenaam. Een omlijsting om de koplampen, die daardoor iets kleiner tonen. Tot slot kan Robbert Heijm Producties u meegeven, dat Ellen ten Damme terecht bang is om rijk te worden, want de Amerikaanse Mercedesbestuurder heeft het een stuk gezelliger dan wij. Golfgebroekte gebleekte Cosbyvaders met bijpassend kroost. De foldermaterialen hier tonen ons aanmerkelijk serieuzer types (vooral Mercedeskinderen blikken erg bezorgd (zilervlootpercentage dalend, overvolle agenda, hockeyhandicap en buitenboordbeugel: het valt nog niet mee hoor)). Qua leeftijd zijn de Amerikanen realistischer. Diverse grijze koppies gezien, reclamemakers in Europa verbieden dat in foldermaterialen met strakke hand. "Service: it's how to say I love you," zal het evenmin redden, maar of dat ook waar te maken is? Misschien maar beter zo. Door met "Good planets are hard to find and Mars isn't even close," je milieupitch introduceren, betoont mbusa zich nogal wat pittiger dan hier, waar de brochures zich met halfverteerd Duits tevreden moeten stellen.

## **Dus dit was een positief verhaal<sup>2</sup>**

over die 300 SL-24. Weet je wat, ik doe het gewoon. Ik sluit af met mbusa's follow the star may the Benz be with you-tekst.

A Mercedes-Benz rewards your **love** of beauty.

Your **craving** for performance.

Your **appreciation** of innovation.

Your **sense** of value.

Your **instinct** for safety and security.

Your **spirit** of social awareness.

And your basic **need** for fun.

In other words, a Mercedes is about as close to **nirwana** as you can get in a car.

---

<sup>2</sup>

En dat doe ik ook weleens anders. Echt. Trust me on this one.