

60 jaar Mercedes-Benz SL

Zestig jaar geleden werd een van de meest iconische auto's uit de geschiedenis aan het publiek voorgesteld: de Mercedes 300 SL Roadster. Drie jaar eerder kwam de legendarische 'Gullwing' / Vleugeldeur op de markt, een suggestie van importeur Max Hoffman aan Mercedes. Er zou in Amerika een markt voor zijn. En wat bleek: er is nog steeds een markt voor. Weinig auto's spreken zo tot de verbeelding dan de 300 SL, zowel de Gullwing als de Roadster. Het was voor Mercedes-Benz dealer Cor Millenaar en SL Mercedes Revue aanleiding voor een schitterende dag open Mercedes rijden. Een ode aan de SL.

DOOR ALBERT MENSINGA



In overleg met Cor kwam een line-up van maar liefst acht heerlijke SL's tot stand, voornamelijk auto's uit zijn voorraad, aangevuld met twee 300 SL Roadsters en een recente 350 SL. OKM zei direct 'ja', en stuurde uw verslaggever op pad voor een reportage. Mijn enthousiaste 'ja' werd aangemoedigd door de aankondiging van maar liefst twee Roadsters, een open raceauto voor de weg voorzien van de eerste in serie geproduceerde injectiemotor. We lopen de auto's in chronologische volgorde af, en beginnen met de SL van zestig jaar jong.

300 SL 1957 Roadster (198)

's Ochtends vroeg vulde de parkeerplaats van Cor Millenaar te Aalsmeer zich langzaam maar zeker met bijzonder fraaie roadsters, open toerwagens met de motoren voor in de neus. De grootste aandachttrekkers waren toch de oudste deelnemers. De SL van ondernemer Lex Schrama (Schrama bv, Bergen) is een magnifieke verschijning, in romig wit en met glimmende spaakwielen. Heel apart, dat zie je nooit zo. Lex: "Toch was het destijds gewoon een optie van Mercedes. Je ziet het nu zelden meer. Het

zijn meestal Rudge wielen." Lex ruilde in 1990 zijn 280 SL Pagode in tegen deze uit de USA geïmporteerde roadster. "De auto heeft zoveel karakter, maar weer niet zoveel bagageruimte. We gaan regelmatig naar Italië of Oostenrijk. Ik liet er speciaal een ski rack voor maken. Dat past zo precies, dat de achterklep nog open kan. Zonder ski's dan natuurlijk", zegt hij lachend, en hij laat op zijn telefoon de foto zien. "Ik heb mijn auto een jaar of tien als trouwauto verhuurt, maar dat doe ik niet meer. Anderen in mijn SL laten rijden, en dan zeker op zo'n dag, is lastig. Het is best een snelle auto, en kostbaar bovendien. Ik reed op de Autobahn 240, met m'n hand los op het stuur. Zo ontspannen. De eerste exemplaren hadden van die grote trommelremmen. Die heb ik, zoals de meeste eigenaren, vervangen door veel beter remmende schijven. Het onderhoud is goed te doen. Ik ga daarvoor naar een specialist, maar het is geen 'rocket science', zoals je met sommige Italiaanse en Franse sportauto's uit die tijd wel hebt. De benzinepomp is wel speciaal, vanwege de brandstofinjectie in plaats van carburateurs. En verder is alles verkrijgbaar en te repareren."



300 SL 1957 Roadster (198) en de 300 SL 1961 Roadster (198).



Mijn oordeel: oogverblindend fraai en terecht de eerste in de rij.

300 SL 1961 Roadster (198)

Jan Knijnenburg kwam als eerste het garagerrein op met een schitterende zilverkleurige 300 SL, maar uit 1960 en dus als tweede aan de beurt. Jan schafte zijn eerste Roadster aan in 1991, en verruilde deze voor zijn huidige schoonheid, in 2010 op de beurs in Essen. Dit latere model, uitgerust met schijfremmen, staat niet in zijn garage om te glimmen, maar om uit te rusten van de lange ritten die Jan met de SL maakt. "Met de 300 SL Gullwing Roadster Club Belgium gaan we regelmatig op pad. Naar Scandinavië bijvoorbeeld. Ik heb de auto niet om naar te kijken. Rijden is fijn en bovendien goed voor de auto. Mijn vakantie is autorijden, al denkt mijn vrouw er soms anders over. Het had niet veel gescheeld of ik kon er vandaag niet bijzijn. Mijn SL is net klaar van een reparatie aan de cardanas. Die kan ik vandaag lekker inrijden." De eerste Mercedes van Jan was een 170 Va uit 1951, een heel andere auto. Net als Lex, is Jan ondernemer. Hij heeft sinds 1969 een bedrijf in



gebruikte kassen. Zijn bedrijf groeide en bloeide en Jan deed zaken in binnen- en buitenland. Reizen ging per auto, met Mercedessen die jaarlijks 100.000 kilometers wegtikten. "Naast deze 300 SL heb ik thuis nog een Maserati 3500 GT Vignale, een Facel Vega en een Ferrari 246 Dino staan. Ik ben ook verzot op mijn 280 SL Pagode, de AMG SLS uit 2011, een oude Opel Blitz en mijn 2CV. Samen met een groep van zeven echtparen zijn we zijn lid van de 'oud ijzer club'. Jaarlijks gaan we met elkaar op pad. In een Mercedes natuurlijk." Lex kijkt met Jan naar beide roadsters en neemt de verschillen door. In het bagageruim van Jan komen twee donkergroene leren koffers tevoorschijn, die samen precies in de vorm van de kofferbak passen. "Zoveel ruimte heeft de auto niet. Het is krap honderd liter." Als ook de motorkappen open gaan, is er geen houden meer



190 SL 1960 (121)



230 SL 1966 (113 Pagode)



aan. Iedereen wil een glimp opvangen van de gekantelde drielerter.

190 SL 1960 (121)

Koos Vreeken en ik spraken elkaar al eerder, voor de coverstory van SL 3/2017. Hij reed toen de oogverblindende 190 SL van Huib Olij, die onze stoet chronologisch sluit met zijn 350 SL uit 2012. Koos verzorgt de auto's van Olij en zijn lieveling is de 190 SL. De auto waarmee hij vandaag mocht rijden, was de donkergroene 190 SL die met een prijskaartje van € 147.500,- in de showroom van Cor Millenaar staat. "Toen ik 19 was ben ik naar Amerika geëmigreerd en ik heb er 39 jaar gewoond en gewerkt voor Mercedes. We verkochten begin jaren zestig ongeveer 2.600 auto's in USA. Nu rijdt iedereen er Mercedes. Iedereen wou gezien worden in zo'n auto. Filmsterren en andere succesvolle mensen reden in een 190 SL of in een vleugel deur. Maar die laatste was prij-

zig. Voor \$ 13.500,- kocht je ook drie Jaguar E-types. Bovendien was het zomers niet uit te houden in zo'n ding. De 190 SL was eigenlijk de opvolger van de 300 SL en die sloeg met een verkoopprijs van \$ 5.500,- veel beter aan. Al was ie nog tweemaal de prijs van een reguliere gezinsauto."

Wat trekt je zo aan in de 190 SL, Koos? "Het is een erg fijne auto om mee te toeren en om alles mee te doen. En open rijden he? Dat is het wel hoor. Een 190 heeft geen airco nodig. Maar als ik dan die twee 300 SL roadsters zie... Deze groene 190 is echt schitterend, echt fraaier zie je ze zelden. De motor loopt op twee dubbele Webers in plaats van op Solexen. Dat vind ik toch wat onrustiger. Om te rijden is zo heerlijk en vergeleken met andere auto's uit die tijd, Triumphs bijvoorbeeld, is het helemaal niet vermoeiend. Het comfort is typisch Mercedes."

230 SL 1966 (113 Pagode)

Van de grijze Pagode van Jan van Weerdenburg kon ik mijn ogen niet afhouden. Wat een geweldige fraaie auto. In deze kleur met dit interieur. Waarom zou je de zes cilinder wegdoen? "Het doet me ook pijn aan het hart, maar daarom geniet ik misschien wel extra deze dag. Het is tijd voor wat anders. Maar zeker ook een Mercedes." Zowel vergeleken met de (zwaardere) opvolger R107 als de voorganger 190 SL is de Pagode de sportievere auto. Typisch een voorbeeld van een geslaagd compromis: goedkoper dan de snelle 300 SL, sneller dan de 190 SL en feitelijk het begin van de SL 'bloodline' zoals we 'm tot op de dag van vandaag herkennen. De kleinste Pagode met 2.3 zes cilinder is zeker niet te klein bemeten en





500 SL 1985 (107)



met een heerlijke roffel schuwt de auto de hogere snelheden niet. Met 150 pk is de 230 net zo krachtig als de 250. Paul Bracq en veiligheidsgoeroe Béla Barényi ontwierpen de auto van binnen en van buiten en creëerden een klassieker. We reden vandaag alleen open, dus zonder de kenmerkende Pagode hardtop. Een pagode is overigens een gebouw dat in veel boeddhistische tempels in Azië te zien is. Die kenmerkende vormtotaal refereert blijkbaar aan de typische 113 hardtop. Tijdens de introductie op de Autosalon van Geneve in 1963, gaf Mercedes aan dat naast snelheid, luxe en comfort de veiligheid voorop stond. Het genie Béla Barényi voorzag de Pagode van een kreukelzone en een interieur zonder scherpe hoeken of uitstekende delen. De 230 SL

was de eerste Mercedes-Benz op radiaalbanden. Deze handgeschakelde auto van 1966 doen Cor, en Jan, weg voor € 114.950,-. Klaar om concoursen te winnen.

500 SL 1985 (107)

“Neem jij die R107?“, vroeg Cor me in het voorbijgaan. Dat sloeg ik niet af. De kans dat een van beide 300 SL eigenaren zich in de koffie verslikten en mij met een blauw hoofd de sleutels van hun geliefde klassieker zouden toewerpen achtte ik bijzonder klein en bovendien, geen van de acht deelnemende voertuigen was er een om af te slaan. En een R107 was zeker niet de minste. Deze uiterst populaire en gewilde klassieker scoort wereldwijd als een van de best verkochte oldtimers. Er zijn er over een behoorlijke periode (1971-1989) dan ook heel wat gemaakt, meer dan 300.000. De Verenigde Staten kreeg alleen de typen met V8 geleverd. En die motorisatie is beslist geen straf. Op stap met een 240 pk roffelaar dan maar. Lange mensen hebben aan een R107 een goede keus, want je zit als een vorst en tijdens het rijden blijft de rijwind goed buiten. Dat is in veel cabriolets uit die tijd wel anders. Sleutel om, in D en voet van de rem. Bijna zonder het gaspedaal aan te raken rolde ik, na een korte tankstop aan het begin van de rit, naar de toerit van de rijweg. “Rij jij maar voorop, naar de koffiestop“, riep Cor me toe, terwijl hij druk was met het coördineren van de groep. Ik weet dat ik graag doortrap en gang maak, maar in konvooi, en zeker met een groep mensen die ik qua rijstijl niet goed ken, doe ik het graag kalmer aan. Dat werd lastig met de Roadster van Lex in mijn achterspiegel, want die wilde ik wel eens goed beluisteren. Voor ik het door had reden we met een fijne gang over de polderweggetjes rond Aalsmeer. De 300 SL stal de show met een heerlijke snerp uit de drieliter en met net zoveel paardjes onder de kap als ‘mijn’ donkerblauwe vijf liter V8. Rustig en beheerst rijden zit helemaal in het DNA van de R107 serie. En toch zag ik aan de teller dat het er pittig aan toeging. De auto stribbelde niet tegen. Fors remmen, stevig accelereren. Het is helemaal niet nodig om veel toeren te maken, want de auto blijft onder ieder commando van de bestuurder *übercool*. Het maximale koppel van 400 Nm komt al bij 3200 toeren beschikbaar, een toerental dat ik tijdens de rit overigens niet eens haalde. Met een gewicht van



500 SL 1998 (129)



Cor Millenaar met zijn vader.

1.600 kilo was deze Mercedes destijds best een flinke auto, en 300 kilo zwaarder dan de voorgaande Benzen. Nu valt de verschijning in de categorie 'bijzonder elegant en tijdloos' en is verre van fors. Het gewicht zit 'm met name in de veiligheid. Die kilo's voel je, maar niet op een onaangename wijze. Snel genomen rotondes en ferme remacties werden nooit oncomfortabel. Snel oordeel: wie van open rijden houdt en comfort op prijs stelt heeft aan een R107 een heerlijke en ruime Mercedes. De keuze voor een zescilinder (280, 300) of een V8 (350, 380, 420, 450, 500 en alleen voor de Amerikaanse markt de 560) is persoonlijk. Ik zou met een 2.8 liter prima uit de voeten kunnen, al blijft een achtcilinder roffel onnavolgbaar. Cor laat 'm voor € 49.950,- gaan.

Lunch!

We komen aan bij onze koffiestop, interviewplek, fotoplaats en lunch: de Ruygeborg Hoeve in Nieuwkoop. De ruime parking nodigde uit om 60 jaar SL in een halve cirkel op te stellen. Deze actie trok direct bekijks. Zo'n stoet komt niet alle dagen voorbij. Een groep padvindertjes vergaapte zich aan de roadsters. "Mooi he jongens? Passen jullie wel op met die verrekijzers om jullie nek? Hou ze maar even op je rug." Bij de interviews mengen zich 'fans' en ik laat ze rustig deelnemen aan de gesprekken. Tegen

twaalfen regelde Cor een lunch voor onze SL club. Alleen maar tevreden gezichten. Wat een zalige en ontspannen ontmoeting.

500 SL 1998 (129)

De vader van Cor nam deze knappe SL voor z'n rekening, die voor € 22.950,- te koop staat. "Ja, ik zat ook in de auto's en heb jaren Millenaar en van Schaik Transport geleid. Ik ben nu met pensioen en nog regelmatig op de zaak te vinden. De kenmerkende knalgele vrachtauto's zijn een begrip in de wegenbouw. Millenaar is het grootste vervoerbedrijf in zijn soort." Zoon Cor: "Ik ben dertig jaar geleden begonnen bij Mercedes-Benz Amsterdam en deed onder andere after sales en was chef werkplaats. In 2002 nam ik G-Center over en begon voor mezelf, hier in Aalsmeer. In 2009 werden we officieel Mercedes-Benz dealer, maar niet voor alle modellen. In 2011 kocht ik dit pand en sinds 2012 zijn we ook Classic Partner. Eigenlijk is het ontstaan vanuit onze passie voor techniek. Ik vind het heerlijk om te doen en zo'n reportage als deze is eigenlijk een soort uitje met relaties. Kijk ons eens boffen met het weer!" Iets over het stijlvolle vervoer van pa Millenaar. Een R129 is een youngtimer en rijdt bijna als een moderne auto. Qua vermogen en dynamiek heeft deze SL een ruime voorsprong op de populaire





500 SL 2002 (230)



350 SL 2012 (232)

R107. Met 325 pk en werkelijk alle snufjes - op Bluetooth na – een serieuze overweging voor wie modern klassiek wil rijden.

500 SL 2002 (230)

Cor koos de rapste SL van het gezelschap. Echt niemand zou deze auto een leeftijd van 15 jaar geven. Bekend als *Safety Car* voor de GP Formule Een van Hockenheim in 2001, en van de brute 612 pk versie, de SL 65 AMG. De face-lift modellen van na 2006 waren de eerste generatie auto's met schakelflip-pers aan het stuur. Deze SL heeft een pook, zoals het

hoort. Een zeer knappe auto die terecht een groot deel van de tijd onze stoet aanvoerde.

350 SL 2012 (232)

Mercedes verzamelaar Huib Olij voegde met zijn knappe 350 het sluitstuk van de SL parade. Waarom verzamelt Huib Mercedes? "Ik ken Koos nu een jaar of zeventig. Hij verzorgt mijn wagenpark al jaren. Naast dat we goede vrienden zijn is hij een erg goede sleutelaar en bekend met de techniek van Mercedes. Het is dus gewoon erg praktisch om dan dat merk te rijden. En het is geen straf hoor! Ik heb ook zo'n 190 en een Pagode. Cor vroeg me om met deze 350 SL te komen. Die auto doet echt alles goed. Zo fijn. Onlangs was ik met mijn vrouw in Barcelona, en toen zijn we met deze cabrio terug gereden. Heerlijk." De SL van Huib is van het type dat ik een half jaar geleden reed. Zo'n auto die veel lichter aanvoelt dan ie is en met prestaties om van te water-tanden. Huib is er met alle goede redenen tevreden over.

Nawoord

Wat Mercedes de afgelopen zestig jaar zo verschrikkelijk goed gedaan heeft, werd tijdens de eerste fotosessie duidelijk: de verhoudingen van de auto en de uitgangspunten zijn vanaf de Pagode niet veel veranderd. Er zijn weinig, of misschien wel geen, merken die een cabriolet aanbieden met dezelfde charme, luxe, comfort en prestatieniveau. In de SL-serie komen die waarden samen als in een soepele, goede rode wijn. ❖

