54-JPZ-3
NL
Cor Millenaar

Twee tijdperken, één gedachte

Mercedes-Benz 190 SL (W 121 BII) en SLK (R 170)

Tekst en fotografie Eric van Spelde

Een compacte tweezits roadster met een sportieve en exclusieve uitstraling, maar gebaseerd op bekende techniek uit de op het moment 'kleinste' van de Mercedes-Benz limousines en dientengevolge ook de kwaliteiten en het rijgedrag dat je van een Mercedes-Benz verwacht: geen verkapte circuitauto maar een fijne toermachine die thuis is op de mondaine boulevards van de oude en nieuwe wereld. In de jaren vijftig was dit het recept voor de 190 SL en in de jaren negentig deed de Ster het dunnetjes over.

Net als de 'straatuitvoering' van de oorspronkelijk als pure wedstrijdauto geconcipieerde 300 SL, dankte de 190 SL zijn bestaan aan de lucratieve Noord-Amerikaanse markt en vooral aan de toenmalige Mercedes-Benz importeur Max Hoffman. Hoffmann, wiens showroom in Manhattan vanaf 1954 een pleisterplaats zou worden van de 'rich and famous', had zijn ideeën voor twee sportwagens waarmee hij zowel de verkopen als het imago van Mercedes aan gene zijde van de oceaan een boost zou kunnen geven, aan de directie van Mercedes voorgelegd. Voor de ontwikkeling van een echte sportwagen kon Mercedes teruggrijpen op de basis van de Rennsport-Coupé 300 SL van 1952. Daarnaast moest er ook een sportieve toerwagen met een hoge bruikbaarheidsfactor en een wat meer bereikbaar prijskaartje komen. Ondanks de uiterst korte ontwikkelingsperiode van vijf maanden stond er tijdens de show in februari 1954 naast de 'wegversie' van de 300 SL met de beroemde vleugeldeuren, ook een prototype van de 190 SL op de stand van Mercedes. In tegenstelling tot de 300 SL met zijn 'spaceframe' uit stalen buizen was de kleinere roadster gebaseerd op een ingekort onderstel van de W 120 'Ponton' sedan. Ook de techniek was voor het overgrote deel overgenomen uit de normale productie. De vakpers was niettemin zeer onder de indruk van beide auto's. Het prototype van de 190 SL, dat op de show in New York was getoond, moest gedurende de rest van het jaar nog verder worden doorontwikkeld door het carrosserieteam rond Karl Wilfert en Walther Häcker die ook verantwoordelijk waren voor het oorspronkelijke ontwerp. Doel was voornamelijk om een grotere optische gelijkenis te creëren met de 300 SL 'Gullwing'.

Serieproductie

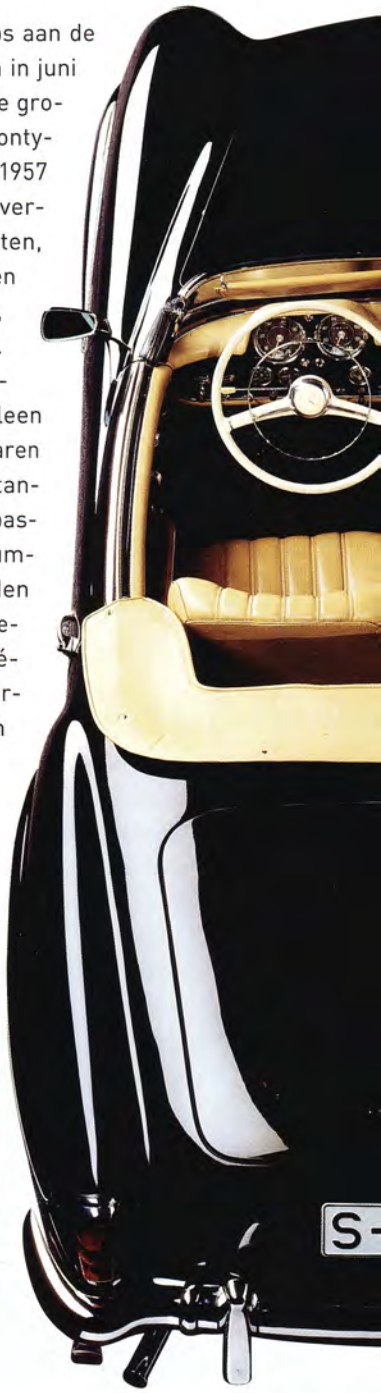
In maart 1955 kon in Genève het doek van de definitieve 190 SL worden getrokken. De Duitse krant Die Zeit sprak van 'onweerstaanbaar mooie lijnen' en dat was wel zo'n beetje de teneur van alle reacties op de nieuwe roadster. De serieproductie werd twee maanden later opgestart in Werk Sindelfingen waar ook de 300 SL werd gebouwd. De auto werd aangedreven door een nieuwe 1.897 cc M 121-motor met bovenliggende nokkenas welke in de 190 SL 105 pk leverde.

Die zou later in een tot 75 pk 'geknepen' versie in de Ponton terechtkomen en de 'stamvader' worden van een compleet nieuwe motorenfamilie. De voorwielophanging werd inclusief het subframe direct overgenomen van de sedanmodellen 180 en 180 D. De motor was oorspronkelijk net als bij de Pontons 180 D tot en met 220a alleen aan de voorkant aan dit subframe opgehangen; vanaf januari 1956 kwam er een nieuw subframe met twee extra motorsteunen aan de achterzijde die iets later ook voor de nieuwe sedanmodellen 190 en 220 S zou worden gebruikt. Voor een stabiele wegligging zorgde achter de pendelas met een enkel, laag liggend draaipunt van de 220 a. De 190 SL was leverbaar in drie uitvoeringen: roadster met softtop, coupé met afneembare hardtop en coupé met zowel een hard- als softtop. Een in de originele folder gepresenteerde 190 'SLR' voor wedstrijdgebruik met aluminium portieren en een klein plexiglazen voorruitje verdween in het voorjaar van 1956 weer geruisloos uit het aanbod. De auto zou naar aanleiding van een besluit van het overkoepelende autosportorgaan FIA in deze uitvoering in wedstijden als serie-sportwagen worden ingedeeld – een klasse waarin de 190 SL geen schijn van kans zou hebben – omdat auto's in de GT-klasse voortaan volledig gesloten moesten kunnen worden met zijramen en dak. Op de IAA 1955 te Frankfurt am Main werd de 190 SL aangeboden voor DM 17.650,- voor de duurste uitvoering, de coupé met hardtop én softtop die vanaf december van dat jaar leverbaar werd. Deze verkoopprijs bleef gedurende de gehele productieperiode ongewijzigd. Een Porsche 356 koste in die tijd DM 13.000,.

Optimisme

Van de vele detailwijzigingen die de 190 SL in de loop van de productieperiode ten goede kwamen, is een aantal van buiten duidelijk herkenbaar. In maart 1956 kwamen er brede chroomstrips aan de bovenzijde van de portieren en in juni van dat jaar kreeg de 190 SL de grotere achterlichten van de Pontontypen 220 a, 219 en 220 S. In juli 1957 werd de kentekenverlichting verplaatst naar de bumperrozetten, zodat hij niet meer in de weg zaten bij de montage van de nieuwe, bredere Duitse kentekenplaten. Daarmee werden de bumperrozetten, waarmee tot dan toe alleen de Amerikaanse uitvoeringen waren uitgerust, aan de achterzijde standaard op alle modellen. Voor bijpassende exemplaren op de voorbumper moest nog steeds worden bijbetaald. Vanaf oktober 1959 kregen de hardtops van de Coupé-uitvoeringen een grotere achterruit. In augustus 1960 werden tenslotte het slot en de handgreep van het kofferdeksel gewijzigd. Daarna liep het model tot het eind van de productie min of meer ongewijzigd.

De 190 SL stond al snel voor een nieuw optimisme en kleur in het leven van de tweede helft van de jaren vijftig, die werden gekenmerkt door een snel groeiende economie en de opkomst van individuele mobiliteit. De auto speelde al snel een belangrijke ondersteunende rol in roman-



tische films als *Die Zwillinge vom Zillertal* (1957) en *Solange noch die Rosen blühn* (1956). Een zwarte 190 SL met rode lederen bekleding was echter ook het favoriete vervoermiddel van de roemruchte prostituee Rosemarie Nitribitt, indertijd een bekende society-verschijning in en om Frankfurt/Main, die eind 1957 werd vermoord – een moord die overigens nooit werd opgelost.

De 190 SL bewees zich echter vooral als een uitstekende ambassadeur voor Mercedes-Benz in het buitenland: van de 25.881 tussen 1955 en 1963 geproduceerde exemplaren werd bijna 80 procent geëxporteerd. Alleen de Verenigde Staten al waren goed voor 40 procent van de 190 SL-verkopen. Tegenwoordig vertegenwoordigt de 190 SL als icoon van de *Wirtschaftswunderjahre* een soort van 'gouden standaard' onder de klassiekers.

Sportief, licht, kort

Die status is vooralsnog niet weggelegd voor de SLK die in april 1996 op de Autosalon van Turijn werd voorgesteld en in de herfst van dat jaar op de markt kwam. Twee jaar eerder had Mercedes-Benz op dezelfde plaats al een studiemodel getoond van een puristische roadster waarbij de ontwerpers niettemin geen compromissen sloten op het gebeid van veiligheid, comfort, milieuvriendelijkheid en dagelijkse bruikbaarheid. Dit eerste proefballonnetje, of teaser zoals u wilt, was gelijk de première voor die nieuwe lettercombinatie in het Mercedes-alfabet. Bij het traditionele 'Sport Leicht' kwam als extra de K voor 'Kurz' (kort), net als bij de roemruchte SSK en SSKL racesportwagens van rond 1930. Een paar maanden later verscheen op de autosalon van Parijs een tweede studiemodel, dat een preview gaf van één van de meest opvallende ingrediënten van het uiteindelijke seriemodel: het inklapbare stalen 'Variodak'.

De SLK was in eerste instantie in twee motorvarianten leverbaar, beide vier cilinders: de SLK 200 (136 pk) en de SLK 230 Kompressor (193 pk). Voor Italië, Portugal en Griekenland waar motoren met een inhoud vanaf twee liter met veel hogere belastingtarieven werden opgezadeld, werd de SLK 200 Kompressor ontwikkeld met bijna hetzelfde vermogen (191 pk). De beide van een mechanische compressor voorziene auto's konden binnen 7,6 respectievelijk 7,7 seconde van 0 naar 100 km/h sprinten; ook het instapmodel met de natuurlijk aanzuigende tweeliter zestienkleps motor bleef met een sprinttijd van 9,7 s nog binnen de tien seconden-grens. Het Variodak bestond geheel uit staal met een glazen achterruit en werd met een druk op de knop elektrohydraulisch in- en uitgeklapt. Bij het openen ging het in twee delen opgesplitste dak eerst omhoog; vervolgens verdween de hoedenplank onder het kofferdeksel terwijl deze naar boven zwenkte om de plaats voor het dak in de kofferruimte vrij te geven. De hele exercitie die van een open road-

Met eerste SLK-studiemodel (links) werd in 1994 in Turijn voorgesteld. Enkele maanden later volgde er nog één met Variodak.

ster een compromisloos weerbestendige coupé maakte (en andersom) duurde slechts 25 seconden. Twee vrijstaande, uit dikke stalen buis opgetrokken rolbeugels achter de stoelen zorgden er samen met versterkte A-stijlen (twee stalen buizen van 20 en 25 millimeter die in elkaar geschoven, samen gevormd en middels speciale beugels aan de 'buitenmantel' van de raamstijlen gelast werden) voor, dat ook deze open Mercedes-Benz aan de strengste interne veiligheidseisen voldeed. Ook was de auto voorzien van een speciaal ontwikkeld schutbord dat de krachten bij een frontale botsing over een groter oppervlakte verdeelde en er zo voor zorgde dat de voetruimte voor bestuurder en passagier zoveel mogelijk behouden bleef. Nieuw was ook elektronische herkenning van de aanwezigheid van een speciaal kinderzitje met een ingebouwde transponder op de passagiersstoel, in welk geval de airbag aan deze kant werd uitgeschakeld.

Ondanks alle veiligheidsmaatregelen was de SLK niet zwaar (1270 kg voor de basisversie) dus die 'L' is bij uitzondering voor een 'moderne' auto wel gerechtvaardigd. Voor het eerst maakte Mercedes-Benz in de carrosserie gebruik van magnesium, dat ten opzichte van staal gewichtsbesparingen tot 50 procent mogelijk maakte. Samen met een voor een roadster lage luchtweerstandscoëfficient van 0,33 zorgde het voor een laag brandstofverbruik. De SLK was de eerste personenauto van Mercedes-Benz dat zonder reservewiel werd geleverd. In plaats daarvan was het tegenwoordig welbekende setje bestaande uit een luchtcompressor en bandendichtmiddel aan boord. Hierdoor kon er een voor het soort auto relatief grote kofferruimte van 348 liter worden gerealiseerd. Met ingeklapt dak bleef hier nog slechts 145 liter van over, dat dan weer wel.

Opvallend voor een Mercedes, zeker uit die jaren, was de relatieve uitbundigheid van het interieur met een groot aantal 'klassieke' verwijzingen - normaliter het eerste dat bij de transitie van showauto naar productiemodel wordt opgeofferd aan de realiteit van productiekosten en marktverwachtingen. Het bovenste deel van het instrumentenpaneel, de rand van het stuurwiel en de zijkanten dan de stoelbekleding waren weliswaar altijd antracietkleurig, maar de cockpit, de deurpanelen, het deksel van het handschoenenkastje, de middenconsole en de pookhoes waren naar wens van de klant rood, blauw, groen of beige. Of antraciet, voor wie dat allemaal net even teveel was. Pedalen en instaplijsten waren van roestvrijstaal met rubber noppen; de instrumenten hadden een klassieke look met ivoorkleurige wijzerplaten, rode wijzers en een verchroomde omlijsting en de middenconsole had een soort van carbonlook gekregen. Een praktisch detail was het standaard aanwezige windscherm achter de zitplaatsen. Een AMG-stylingpakket met een andere voorbumper/spoiler inclusief mistlampen, zijskirts en een nieuwe achterbumper waaruit twee verchroomde uitlaatpijpen staken, was optioneel leverbaar, net als een 'breedset' (7,5 J x 17 vóór, 8,5 J x 17 achter) AMG-wielen voor de SLK 230 Kompressor.

Succesverhaal

De SLK werd net als de SL-modellen Bremen gebouwd; het succes van de nieuwe roadster zorgde daar voor 600 nieuwe banen. Hierdoor konden de lange wachtlijsten die kort na de introductie bestonden (wie er in het voorjaar van 1997 één bestelde, stond op rol voor een productiedatum in 1999) langzaam maar zeker worden teruggebracht tot een normaal niveau. Een Modellpflege in februari 2000 bracht naast een aantal detailwijzigingen – nieuwe bumpers en buitenspiegels met ingebouwde zijknipperlichten, zijskirts in de carrosseriekleur - ook een zescilinder onder de motorkap: de SLK 320 met de M112 E 32 V6 en 218 pk rondde het leveringsprogramma van de R 170 naar boven af. De voorheen alleen maar in Italië, Portugal en Griekenland als belastingvriendelijke vervanging van de 230 Kompressor leverbare SLK 200 Kompressor werd nu 'overal' het basismodel in de range, dat

Mercedes- Benz 190 SL (1955 - 1963)
Motor 4 cilinder lijn (viertakt, Ottomotor), 1.897 cc (85 x 83,6 mm), 77 kW (105pk) @ 5700 tpm, 142Nm @ 3200 tpm
Carrosserie zelfdragend plaatstaal **Voorwielophanging** onafhankelijke wielophanging met schroefveren en stabilisatorstang
Achterwielophanging pendelas met schroefveren **Remmen** trommelremmen (Ø 230 mm), met rembekrachtiging
Lengte x breedte x hoogte 422 x174x132 cm **Wielbasis** 240 cm **Topsnelheid** 171 km/h

met 163 pk weliswaar minder vermogen had dan de voormalige 'Middellandse Zee-special' maar een forse stap vooruit betekende ten opzichte van de SLK 200. Als technische verbeteringen waren er de invoering van ESP op alle modellen, een nieuwe zesversnellingsbak, de toevoeging van een dwarsstabilisator op de achteras in combinatie met een dikker exemplaar vóór, een andere verhouding van de eindoverbrenging bij modellen met een handgeschakelde transmissie en een grotere brandstoftank.
In 2001 werd de bouwserie gecompleteerd door een AMG-variant als antwoord op de BMW Z3 M Roadster en Porsche Boxster S , de SLK 32 AMG met een 349 pk sterke compressorversie van de 3,2 liter V6 uit de SLK 320. De motor van de SLK 32 AMG had twee bougies per cilinder, een 'twin screw' Lysholm compressor en werd net als alle andere 'echte' AMG-motoren met de hand gebouwd door één 'engineer' die zijn werk na afloop tekende op het typeplaatje van het blok. Om het geweld in toom te houden had de AMG-versie tevens grotere remmen (334 mm vóór in plaats van 300 mm). Van de SLK 32 AMG werden in totaal 4.333 exemplaren gebouwd waarvan bijna de helft (2.056 stuks) naar de Verenigde Staten ging en 979 auto's in Duitsland bleven.
In totaal zijn er tot 2004, toen het model door de tweede generatie R 171 (met de 'F1-neus') werd afgelost, 311.324 exemplaren van de R 170 SLK gebouwd. In Duitsland loste de SLK de Mazda MX-5 als meest verkochte roadster af. De productieaantallen verklaren gelijk, waarom de prijzen voor een SLK vooralsnog schappelijk zijn te noemen. Ook heeft het imago van de auto nog enigszins te lijden onder een misplaatste positionering bij de autopers indertijd, die de SLK 230 vergeleek met compromisloze sportauto's als de Porsche Boxster en TVR Chimaera die voor ongeveer hetzelfde geld te koop waren. Meer dan eens werd de SLK afgedaan als een 'tweezits C-klasse'. Daar zit natuurlijk een grond van waarheid in – hoewel de SLK duidelijk korter, lichter en wendbaarder is dan de limousine die de technische basis leverde – maar de vraag is of dat een diskwalificatie moet zijn of juist

een aanbeveling. De SLK is ook twintig jaar na dato onverminderd bruikbaar als dagelijks vervoer met zijn stalen klapdak (je koopt twee auto's voor de prijs van één; een roadster en een tweezits coupé), soepele, welgemanierde aandrijflijn en volledige uitrusting op veiligheids- en comfortgebied, en was indertijd al de enige reële optie in het segment wanneer je jaarlijks veel kilometers wilde afleggen. Met de SLK zette Mercedes-Benz net als ruim veertig jaar eerder een heerlijke sportieve toerwagen voor twee neer, die afgezien van het ontbreken van een achterbank en een heel grote kofferruimte geen enkel compromis van de eigenaren vereiste ten opzichte van 'huis-tuin- en keukenmodellen'. Ook lijken de typische laatnegentigerjarenkwaaltjes van 'gewone' Mercedessen – roest, een in het algemeen wat mindere bouwkwaliteit dan eerdere modelgeneraties die de naam van de Ster hadden gevestigd, en elektronische storingen – grotendeels aan de SLK voorbij te gaan. Wel is het op deze leeftijd uitkijken voor storingen aan de complexe elektrohydaulische besturing en kinematica van het Variodak.

Koos Vreeken, Mercedes 190 SL (1960) "Zo'n 300 SL werd veel te warm in de zomer"

Koos verzorgt de auto's van verzamelaar Huib Olij en zijn lieveling is de 190 SL.

"Toen ik 19 was ben ik naar Amerika geëmigreerd en ik heb er 39 jaar gewoond. In 1960 was Mercedes nog samen met Studebaker en die ging toen over naar Canada. Mercedes ging op zichzelf en we verkochten toen ongeveer 2.600 auto's in USA. Nu rijdt iedereen er Mercedes.

Waarom sloeg Mercedes zo aan in Amerika?

"Iedereen wou gezien worden in een Mercedes. Nou ja, het was kort na de oorlog en bijvoorbeeld Joodse mensen wilde echt niet in een Mercedes rijden. Dan kochten ze een Volvo. Filmsterren en andere succesvolle mensen reden in een 190 SL of in een vleugel-

deur. Maar die was echt veel te duur joh. Voor S 13.500,- kocht je ook drie Jaguar E-types. Bovendien was het zomers niet uit te houden in zo'n ding. Ik had een 300 SL van 1957 en bouwde er zelf een airco in. Ik bouwde sowieso veel airco's in de geleverde Mercedessen. Tja, in Duitsland heb je die niet nodig he? De 190 SL was eigenlijk de opvolger van de 300 SL en die sloeg met een verkoopprijs van S 5.500,- veel beter aan. Al was ie nog tweemaal de prijs van een reguliere gezinsauto."

Koos had het naar zijn zin in de US. Hij werkte in de stad New York. "Ik ben begonnen als monteur en heb me opgewerkt als servicemanager. Uiteindelijk had ik 48 monteurs met tien verschillende nationaliteiten onder me. Probeer dat zooitje maar eens bij elkaar te houden! De laatste jaren werkte ik voor mezelf. Ik had een eigen garagebedrijf. Dat ging best goed. De meeste families hadden wel 5 auto's dus een klant was goed voor werk. Op een gegeven moment heb ik de huur opgezegd en ging ik terug naar Nederland."

Wat trekt je zo aan in de 190 SL?

"Het is een heerlijke auto om mee te toeren. Die Gullwing was ook fijn maar de 190 is gewoon zo'n fijne auto om alles mee te doen. En open rijden he? Dat is het wel hoor. Een 190 heeft geen airco nodig. Ik heb er wel iets aan verbeterd. Zo heeft deze SL wel een kachelkraan van een VW Caddy, dat werkt gewoon beter. En stuurbekrachtiging. Anders krijg je toch pijn je schouders. Wat ik ook leuk vind is dat ik altijd bekijks heb."

Vertel eens iets over de geschiedenis van deze auto. Waar komt ie vandaan?

"In 2009 werd deze 190 SL ingevoerd in Rotterdam, hij was van de directeur van Cisco Systems geweest. Er zat een flinke laag stof op maar het zag er verder prima uit. Ik heb 'm nagekeken en schoongemaakt en zoals je ziet is het een prachtauto geworden met een taxatiewaarde van € 155.000,-. Dat doen goede exemplaren tegenwoordig he?"

"Hij is deel van een verzameling, maar het is verre van een 'garage queen'. Ik rij er regelmatig rally's mee, zoals Aalsmeer Roest Niet, toertochten door de Vogezen, et cetera. Het is zo heerlijk om er mee te rijden. Het rijdt zo makkelijk. Vergeleken met andere auto's uit die tijd, zoals Triumphs bijvoorbeeld, is het helemaal niet vermoeiend. Het comfort is typisch Mercedes."

"Ik rij er jaarlijks zo'n 5.000 mijlen mee. De teller staat nu op 80.000. In de winter gaat ie de stalling in. Er hoort wel een hardtop bij, die moet gerestaureerd worden trouwens, maar ik wil gewoon open rijden. Dat vind ik toch het meest bij de auto passen."

Bert Broekhof, Mercedes SLK (2000): "De SLK is eigenlijk mijn kindje"

De eerste serie SLK was de eerste moderne cabrio met een elektrisch stalen dak, dat zich in de kofferruimte opborg. Bert is erg blij met zijn auto.

"Ik heb Mercedes altijd fantastische auto's gevonden. De historie van het merk, de GP-auto's uit de 30er jaren, de Silberpfeile, de 300 SL die de Mille Miglia won. Ik ben van 1960 dus toen was een auto nog iets heel bijzonders. Niet iedereen had er een. En zeker geen Mercedes. Die was van de dokter of van een goeie handelaar. Ik speelde met Dinky Toys en zoals bij zoveel van mijn leeftijdgenootjes is toen de passie voor auto's ontstaan."

Voordat we even rustig gingen zitten voor deze korte kennismaking reed er bij Mercedesbedrijf Cor Millenaar, waar we een ochtend te gast waren, een McLaren Mercedes SLR voor. Bert over die auto: "Kijk naar die wielen, dat is dan een verwijzing naar die turbineschoepen. En al die gaten en sleuven en openingen. Dit is natuurlijk een machtig apparaat, maar van mij hoeft het niet zo wild en schreeuwerig. Auto's uit de jaren 70 en 80 hebben dat nog niet zo."

Bert, waarom ben je zo groots met je SLK?

"Ik heb niet zoveel met de auto's van nu. Al die vouwen in die auto's, het ziet er zo gemaakt uit. En van die Japanse auto's met van die uitstekende achterlichten. Pokemonauto's! Kijk naar mijn SLK: dat is toch een fraaie vorm? Zo hoort het. Ik vind dat een van de laatste klassiekers van Mercedes. De modellen erna zijn toch iets moderner en die doen me toch minder. Die enge dashboards."

"Ik heb nog twee andere Mercedessen. Een 280SE uit 1984, die is met 55.000 km nog als nieuw. En een gerestaureerde 280 SL 1983, ook een heel fraaie auto. Helaas doe ik die weg, maar de SLK zal ik altijd blijven houden. Het is zo'n handzame auto en het geeft me zoveel rijplezier. Het ligt lekker strak op de weg

Mercedes SLK 230 1996-2000

Motor 4 cilinder lijn (viertakt, Ottomotor), 2.295 cc (90,9 x 88,4 mm), 142 kW (193 pk) @ 5300 tpm, 280 Nm @ 2500 tpm **Carrosserie** zelfdragend plaatstaal **Voorwielophanging** onafhankelijke wielophanging met schroefveren en stabilisatorstang **Achterwielophanging** Onafhankelijke wielophanging met schroefveren **Remmen** Geventileerde schijfremmen voor (288 mm), schijfremmen achter (278 mm) **Lengte x breedte x hoogte** 396 x 172 x 129 cm **Wielbasis** 240 cm **Topsnelheid** 231 km/h

en ik geniet van het geluid van de 2.3 Kompressormotor. En het gaat nog best hard hoor. Met 193 pk laat ik menig auto achter me."

Wat vind je van de SLK's na jouw type?

"Tja, ik heb ze gereden hoor. Dat type met het Formule 1 uiterlijk en het model dat erna kwam. Hoe moet ik het zeggen. Ik vond het soep zonder zout. Het V8-model spreekt me weer wel aan maar die zijn nog best prijzig. De auto zoals ik 'm heb, daar zijn er 230.000 van gemaakt en dat zie je terug in de huidige marktwaarde. Voor zo'n 6.000 euro heb je een prima auto. En betrouwbaar. En eigelijk al een klassieker."

Bert kocht zijn 230 Kompressor in 2010 en gebruikt de auto vaak en goed. Hij toert wanneer hij kan en rijdt samen met zijn vrouw heel Europa door. De SLK kan er tegen en gaf tot nu toe geen krimp. Corsica, het Gardameer, Roemenië en deze zomer naar Oost-Europa.

"Het is heerlijk genieten om open te rijden. De beleving is niet minder dan met een Ferrari of Porsche. Echt, voor 6K heb je een wereldse beleving. Ik ben altijd blij om de Autobahn op te gaan. M'n vrouw heeft het er niet zo op maar ik vind het heerlijk om BMW's en Audi's een beetje op te jagen. En dat gaat helemaal prima met mijn SLK. Trillingsvrij 230 km/h is geen proleem. Er zit een goeie kick down op. Fenomenaal. Een Mercedes is voor mij een automaat. Dit is nog niet zo'n nerveuze nieuwe, met zeven of meer stappen. Ik vind het heerlijk om lekker loom te rijden en dat schakelt zo fijn en rustig van gang naar gang."

Zeg Bert, zou je kunnen zeggen dat deze auto past bij je karakter?

"Ja, voor honderd procent. We passen op elkaar aan. Ik heb de juiste auto gevonden. En ik hou 'm ook goed bij. Ik vind het wel een kick als mensen zeggen, wauw is deze auto 17 jaar oud, hij lijkt wel nieuw." SL