

ZOVEEL MOGELIJK LUXE VOOR 10 MILLE

DEEL 1

Een bedrag van tienduizend euro opent heel wat garagedeuren op de tweedehandsmarkt, wélke deuren en hoe ver, bekijken we in vijf afleveringen. We gaan achtereenvolgens op zoek naar occasions die zoveel mogelijk luxe, zuinigheid, ruimte, exclusiviteit of vermogen bieden voor tien mille.



Technische gegevens Mercedes-Benz S600 lang	
Motor	V12
Inhoud	5.987 cc
Max. vermogen	290 kW/ 394 pk
	bij 5.200 tpm
Max. koppel	570 Nm bij 3.800 tpm
0-100 km/h*	6,6 s*
Topsnelheid*	250 km/h*
Massa leeg	2.150 kg
Verbruik gem.	16,9 l/100 km
Nieuw prijs	€ 168.806
Kilometerstand	197.164 km
*=fabrieksopgave	



Deze twee typeplaatjes betekenen luxe, heel veel luxe...

‘Overontwikkeld’

De ontwikkelingskosten ervan zouden destijds meer dan een miljard dollar hebben bedragen, prinses Diana kwam erin om het leven, menig dictator liet (en laat) zich erin rondrijden, en op de tweedehandsmarkt zijn de meeste exemplaren inmiddels voor een prikkie te koop: de W140 S-klasse Mercedes. We rijden met de S600, de meest luxueuze en indrukwekkendste uit de reeks.

Tekst **Andrew Mason**, foto's **Andrew Walkinshaw** met dank aan **Auto Honsel**, **Honselersdijk**



De meeste toenmalige kopers van een Mercedes-Benz S600 'lang' hadden waarschijnlijk niet dit uitzicht.

Nestel u zich eens met 'n bak koffie achter de computer en google vervolgens op W140. U zult geen schunnige beelden tegenkomen en ook niet belanden op de website van defensie, maar het is een uitstekende besteding van een regenachtige zondagmiddag. W140 is namelijk de codenaam van de S-klasse van twee generaties geleden en de zoektocht ernaar levert gegarandeerd een veelvoud

aan prachtige resultaten op, voor de auto-gek althans. De cijfers over vermeende productiekosten en primeurs – ‘wisten jullie dat de S-klasse de eerste auto was met dubbel glas, zelfsluitende deuren enzovoort’ – vliegen over je scherm. Op de meest uiteenlopende websites (van zelfgemaakte pagina's van liefhebbers tot Wikipedia) zijn er saillante details en wetenswaardigheden over 't jaren negentig slagschip te vinden. De torenhoge ontwikkelingskosten noemden we al, maar ook de stelling dat de W140 de laatste overontwikkelde Mercedes-Benz zou zijn geweest – het model daarna, de W220, zou beduidend minder van kwaliteit zijn – mag er zijn. De S-klasse van het type dat wij reden, is geproduceerd van 1991 tot 1998. In 1993 kreeg de auto een kleine facelift, waarbij gelijk de typeaanduiding veranderde van een honderdtal (dat representatief was voor de motorinhoud) plus SE, en SEL voor de lange uitvoering, naar louter 'S' plus de motorinhoud. De goedkoopste was destijds de 300 SE 2.8 voor € 67.976 en de duurste de S600 lang Designo uit het laatste bouwjaar voor een heel schappelijke € 168.806. Voor dat geld kreeg je namelijk wél een fijne, elektronisch geregelde airconditioning waarvoor bij de 300 SE moest worden bijbetaald...



Elektrische stoelen vóór en achter, opblaasbare leuningen, noem maar op.



Veel systemen, dus 'n woud aan knoppen.



Ondanks zijn gewicht 'hoeft' de S600 nog verrassend goed.



De piepende koelventilatoren van de S600 hebben hun beste tijd gehad.



Voor een prikkie rij je heel chic rondt.

Fanatiekelingen

De door ons gereden S600 is een originele Nederlandse auto met alle boekjes erbij, toch wel geruststellend bij een auto als deze. Verder heeft de S werkelijk álle snufjes die Mercedes hun gefortuneerde (soms dubieuze) klanten in 1994 kon bieden. Om te beginnen natuurlijk alle afkortingen met 'control' erin, verder een V12 met 48 kleppen, een grandioze stereo die menig fabrieksradio anno 2008 doet verbleken, zoveel elektrische motoren dat het een hybride lijkt en natuurlijk het beroemde dubbele glas. Een auto volstoppen met accessoires is echter niet zo moeilijk, kijk maar naar zo ongeveer alle Amerikaanse bouwsws van toen. Nee, het zijn – heel clichématig – de details die een S-klasse, en een S600 in het bijzonder, zo speciaal maken. Aan alles kun je merken dat er fanatiekelingen aan het werk zijn geweest op de ontwikkelingsafdeling. Neem bijvoorbeeld de parkeerhulp in de vorm van chromen pennen die uit de



De sleutel is net zo indrukwekkend als de Mercedes-Benz S600 zelf.



Met zo'n 1.000 kilo per as mag de Benz S600 gelukkig doorrijden.

uiterste hoeken van de achterschermen omhoog schuiven bij het inschakelen van de achteruit om de kont beter te kunnen positioneren. Of de achterdeuren die zich automatisch dichttrekken of de handgreep die bij het ontgrendelen van de achterklep boven het nummerbord naar buiten schuift zodat je geen vieze handen krijgt bij het openen van de klep of de opklapbare make-upspiegeltjes voor de achterpassagiers of... We beginnen te snappen wat de schrijver van het stukje op Wikipedia bedoelde met overontwikkeld.

Niet vrolijk

Er zit natuurlijk ook een keerzijde aan al die leuke, elektronische gadgets: het kan allemaal kapot. En dat gaat 't waarschijnlijk ook, maar (vooralsnog?) niet op deze S600. Hoewel, de elektrische hoofdsteun van de bestuursdersstoel werkt niet meer, de ijskoude aircolucht wordt alleen op de laagste stand het interieur ingeblazen en ook de ventilatoren van de enorme radiateur hebben – aan het gepiep en geknars van de lagers te horen – hun beste tijd gehad.

ANDERE TIEN-MILLE-LUXEPAARDEN ZIJN BIJVOORBEELD:



Range Rover 4.6 HSE – Onder de high society is de Range Rover altijd al populair geweest, dus tweedehands zijn er genoeg te vinden, ook voor minder dan tien mille. Vooral de V8-modellen, zoals de 4.6 HSE, zijn lekker rijk uitgerust, en dan met name de 'actiemodellen' zoals de Balmoral en Holland & Holland.



Audi A8 4.2 – Niet zo overdreven luxe als de S600, maar nog steeds bomvol. Is in vergelijking met de S een stuk ingetogener, maar dat hoeft natuurlijk geen nadeel te zijn. De 4.2 beschikt standaard over het Quattro-systeem en een tiptronic automaat en is daarom net iets meer een rijdersauto dan de S.



BMW 750 i / iL – Net zo luxe als de S en als lange versie (de iL dus) net zo ruim achterin. Een 750 is voor tien mille te vinden, maar ze zijn net als top S-klasse redelijk schaars. De versie met 4.4 V8, de 740i, is doorgaans net zo luxe als 750, iets beter te vinden en eigenlijk net zo snel. Maar ja, die V12 loopt wel heel erg mooi...