

MERCEDES-AMG SL 43
VERSUS
MERCEDES SL 600

TWAALF GEDEEELD



DOOR DRIE



De nieuwe SL Roadster is eigenlijk een tamelijk concurrentieloze auto, zolang we de eeuwige 911 Cabriolet voor de verandering maar buiten beschouwing laten. Daarom vergelijkt Thomas Bangma de nog enigszins betaalbare ‘instap-versie’ van de open Mercedes, met een auto die hij over een jaar of tien misschien zelf wel zou willen hebben.



Ik heb (ook) altijd wel iets met Mercedes-Benz gehad. Dat is met wat psychologie van de koude grond terug te voeren op het feit dat mijn favoriete opa Mercedes reed, en bij hem in Doetinchem altijd het prachtige magazine 'In Aller Welt' op de salontafel lag. Het is ook deze - nogal op Duitsland georiënteerde - opa geweest die mij als klein jochie de Nürburgring liet zien. Met opa's beige 220D gingen we door de Caracciola Karussell. Toen wist ik zeker dat ik daar als ik groot (maar nog niet al te wijs...) zou zijn, met mijn eigen auto naar toe zou gaan. Dat werden trouwens testauto's, maar dat kon ik toen nog niet bevroeden. Mijn opa heeft nooit een SL gehad en ik kan hem helaas niet meer vragen of hij ervan droomde er eentje te bezitten. Ik droomde destijds in elk geval van de nog steeds prachtige R107. Toeval bestaat niet: op weg naar het Haagse Forepark om de SL 43 op te halen, zag ik een vla-gele 280 SL op de A4.

EIGENLIJK IS DE HELE AUTO VEEL STIJLVOLLER, MAAR LATEN WE BIJ HET BEGIN BEGINNEN

In die kleur had er ook weleens eentje op de cover van In Aller Welt gestaan, wist ik ineens heel zeker. Het contrast met de kleur van de nieuwe SL kon haast niet groter zijn. Een optionele, als zijde glanzende 'Manufaktur' lak die 'Spectraalblau Magno' heet. Mooi? Laat ik het erop houden dat ik het klassieke Azuurblauw metallic van de SL600 stijlvoller vind. Eigenlijk is de hele auto veel stijlvoller, maar laten we bij het begin beginnen. SL staat voor Super Leicht of Sport Leicht. De geleerden zijn het er niet over eens. Waar we het wél over eens kunnen zijn, is dat er sinds de legendarische 300 SL - die bekend staat als 'Gullwing' (vanaf 1957 als Roadster) - geen heel erg lichte, en al helemaal geen echt sportieve

SL meer is geweest. Dat begon al met de 'budgetversie' van hetgeen oorspronkelijk een volbloed racewagen was; de 190 SL met, een 1,9 liter viercilinder (!) motor.

HARDE BREUK

De prachtige 'Pagode' (W113) was vooral een erg comfortabele en bijzonder elegante roadster. Met sportiviteit had het allemaal bijzonder weinig te maken. In deze SL is de eerste associatie die je qua besturing maakt, zo'n speedboot uit de zestiger jaren van Riva of Boesch. Heerlijk hoor, maar het is allesbehalve een scherpe sportwagen. Dat geldt onverkort voor de R107. Dat is dus de versie waarvan ik als kleinzoon hoopte dat opa die zou kopen. En dat had ik heel lang kunnen blijven hopen, want deze generatie is maar liefst 18 jaar in productie geweest. Dat brengt me dan naar 1989, het introductiejaar van wat ik altijd de mooiste en meest tijdloze SL heb gevonden: de R129, getekend door de geniale Bruno Sacco en







een harde breuk met z'n sterk verouderde voorganger. Ze zijn inmiddels gemiddeld een goede kwart eeuw oud, maar de meeste exemplaren ogen nog steeds opmerkelijk strak & fris. Deze SL van de vierde generatie laat ook gewoon zien wat hij is; een uitermate comfortabele, vier-en-een-halve meter lange tweezits Gran Turismo. Met voor het eerst een elektrohydraulisch bediende cabrioletkap en een fraaie hardtop, om hem tot een serieuze, winterharde coupe te kunnen transformeren. In deze bijna twee ton wegende auto steek je graag een geurig sigaartje op. Met de kap open of met de kap dicht, het maakt niet uit. Je weet je bovendien altijd goed beschermd door de stevige rolbeugel die automatisch opklapt ingeval er (koprol)gevaar dreigt. Niet gelogen: ik zweefde een keer met dit type SL over/door *Quiddelbacher Höhe* plus 'Flugplatz' op dat roemruchte circuit in de Eifel en toen knalde het ding omhoog. Ik schrok daar zó van dat het alsnog bijna mis ging en het duurde drie glazen Spätburgunder vooraleer ik weer trek in een sigaartje had...

ZE ZIJN INMIDDELS GEMIDDELD EEN GOEDE KWART EEUW OUD, MAAR DE MEESTE EXEMPLAREN OGEN NOG STEEDS OPMERKELIJK STRAK & FRIS

AMG

De SL van de 'nineties' was de laatste die nog een echte (dus stoffen!) cabrioletkap had. Het heeft nota bene tot de huidige (zevende) generatie geduurd, alvorens *Das Haus* deze monumentale vergissing heeft rechtgezet. Er zijn meer - al dan niet toevallige - overeenkomsten tussen de SL 43 en de SL 600 uit 1995. Dat begint al met de type-aanduiding, waarbij de letters SL vóór de verwijzing naar de cilinderinhoud staan. Dat was altijd andersom. Mercedes-Benz presenteert/positioneert de huidige SL net als de nieuwe AMG GT (die techniek en platform deelt) als een echte AMG. En deze vierde generatie van de SL kende voor het eerst diverse echte AMG-uitvoeringen,

tot aan de ruim 500 pk sterke SL73 met een tot 7,3 liter vergrote V12. Het had in zekere zin voor de hand gelegen, een R129 met drieliter zescilinder en een peekaatje of tweehonderd voor deze vergelijking te kiezen. Dan hadden we de instapmodellen gebroederlijk naast elkaar gehad. Maar het 'toeval' wil, dat de dubbele zescilinder uit de 600 ongeveer hetzelfde vermogen levert als de SL 43, die zulks in verband met de 'downsizing movement' (vooral niet verwarren met 'de growth movement'!) moet doen met precies een derde van de capaciteit van de V12. Sowieso kun je de SL 43 niet met droge ogen een instapmodel noemen. Want hij kost ruim 170.000 euro (de testauto overigens twee ton...); ongeveer hetzelfde bedrag dat de SL 600 destijds in guldens moest opbrengen!

SNELLE REFLEXEN

Drie generaties verder, zijn we met de R232 wél weer min of meer terug bij 'Sport'. Maar met een gewicht van 1750 kilogram niet bepaald bij 'Leicht'. Dat de SL 43 niet zo heel erg zwaar is uitgevallen, komt uiter-

aard mede door het (tamelijk schokkende) gegeven dat er een tweeliter viercilinder schuilt onder de imposante motorkap. Dat klinkt erger dan het is. Want natuurlijk zit er een ingenieus turbo-systeem op, waarbij een elektromotor (mede daarom mogen we het een 'milde' hybride noemen...) ervoor zorgt dat er niet of nauwelijks sprake is van zogeheten turbotraagheid. Voor de jongere lezers: zoek maar eens op wat dat betekent. Van traagheid is bij de SL 43 überhaupt geen sprake. Hij voelbaar sneller dan de SL 600 en je hebt geen moment het idee dat je vermogen of draaimoment tekort komt. Eerlijkheidshalve moeten we daarbij in ogenschouw nemen dat we de auto alleen in Nederland hebben gereden. Maar ik ben er tamelijk zeker van, dat deze SL zelfs op

een snel circuit als Spa-Francorchamps geen volledig ondergemotoriseerde indruk zal maken. Daarentegen zal hij zonder twijfel indruk maken met z'n messcherpe besturing en snelle reflexen. Ik was oprecht verrast door de SL 43. Het helpt natuurlijk ook dat er geen zware motor in het vooronder ligt en je hoeft hem echt niet in de rijmodus voor 'professionals' te hebben staan

**DAARENTEGEN ZAL
HIJ ZONDER TWIJFEL
INDRUK MAKEN MET Z'N
MESSCHERPE BESTURING EN
SNELLE REFLEXEN**









om te kunnen genieten van een perfect liggende auto, met goede tractie bovendien. Genieten van het geluid is moeilijker, maar op zichzelf klinkt de vierpitter in het geheel niet onplezierig. Enigszins teleurstellend is wél het veer- en afrolcomfort in de rijstand, waarin je onwillekeurig toch verwacht een beetje te worden gepamperd. Dit is overduidelijk bedoeld als een sportieve auto. Prima, even goede vrienden. Maar wat is zo'n SL 600 dan een openbaring voor liefhebbers van comfort. Geloof het of niet, dat ben ik bij tijd en wijle óók...

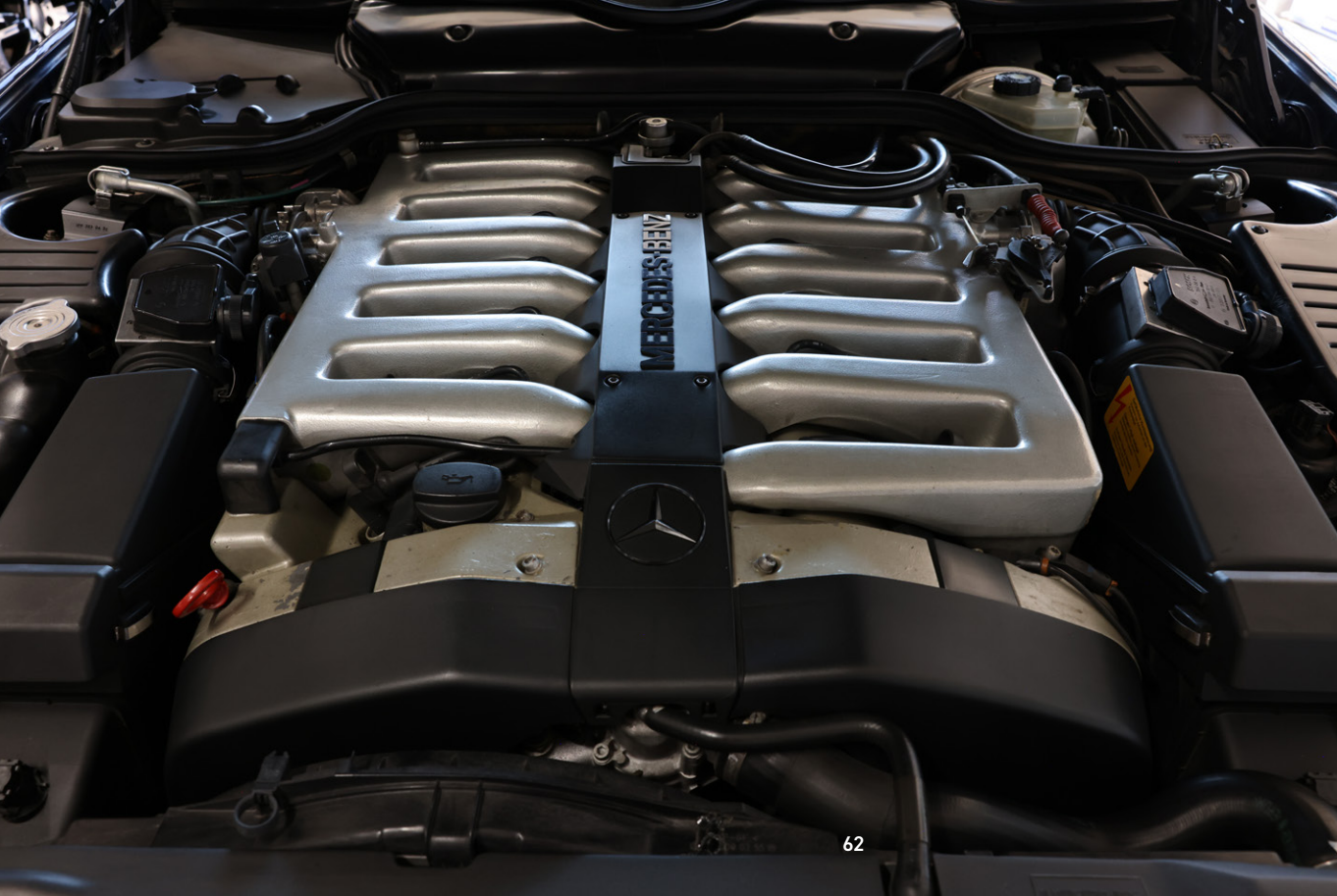
VERVOERING...

Om te beginnen zit je ook echt buiten in de zon, in plaats van diep in de auto, half verscholen onder een enorme voorruit.

OM TE BEGINNEN ZIT JE OOK ECHT BUITEN IN DE ZON, IN PLAATS VAN DIEP IN DE AUTO, HALF VERSCHOLEN ONDER EEN ENORME VOORUIT

Meteen is daar ook dat typische stoelgevoel van oudere Mercedesen, met die verende zitting. Daarvan ben ik dan weer niet zo'n liefhebber, omdat er daardoor vrijwel geen sprake kan zijn van het zogeheten *seat-of-the-pants*-gevoel met het chassis van de auto. Het zij deze auto vergeven. Je moet je er gewoon aan overgeven; dit is een comfortabele cruiser, in de ware zin van het woord. Geniet van een van de allermooiste

en indrukwekkendste klokkenwinkels ooit gezien in een auto en laat je vervoeren in de ruimere betekenis van het woord. Geniet ook van de wetenschap dat alles in deze auto voor de eeuwigheid is gemaakt. Over duurzaamheid in de modieuze betekenis van het woord gesproken. Daarbij past overigens een merk(on)waardige kanttekening. Mercedes dacht er destijds goed aan te doen de kabelboom van bio-afbreekbare bekleding te voorzien en dat zorgt er thans voor dat bij sommige auto de hele kabelboom moet worden vervangen. Zo ook bij het hier ten tonele gevoerde exemplaar; een dure grap. Zo'n 600 met z'n V12 is uiteraard geen goedkope auto in onderhoud. Het destijds zeer innovatieve adaptieve onderstel geeft nog weleens problemen.





Maar als het allemaal goed functioneert, is het een zeldzaam comfortabele auto. De zalvende, soevereine stuwkracht van de V12, schenkt daaroverheen nog een zijdezachte, lobbige crème die het geheel vervolmaakt. Het is *priceless*, zagezegd. Ja, bij vol gas hoor je zowaar een geolied grommen en blijkt deze zware SL verrassend snel.

Uiteraard is de SL 43 een akelig perfecte auto in vrijwel alle opzichten, met perfecte stoelen, audio waarvan je kippenvel krijgt, een fijne ambiance met sfeerverlichting in elke gewenste kleur en een 'sjaal' van warme lucht rond de (verbrande) nek. Maar moeten we niet leren blij te zijn met wat we hebben of al hadden en gewoon nooit

UITERAARD IS DE SL 43 EEN AKELIG PERFECTE AUTO IN VRIJWEL ALLE OPZICHTEN

meer met vakantie gaan? Dan hoeft je ook geen gewetenswroeging te hebben inzake het klimaat, als je de V12 eens lekker laat ademen teneinde zelf even uit te waaien. En dat genoeg kost inclusief onderhoud dat gaandeweg alle puntjes op de i zet (zoals je dat nu eenmaal doet bij een waardevolle Youngtimer), plus een benzine-budget voor 25.000 exquise kilometers, precies een derde van wat een SL 43 kost. ❖

Met dank aan: G-center Aalsmeer



MERCEDES-AMG SL 43

Motor **2,0 liter viercilinder turbo met 381 pk (280 kW) koppel 480 Nm**
Transmissie **achterwielaandrijving, 9-traps automaat.** L x B x H in cm **470 x 192 x 136** wielbasis in cm **270**
gewicht in kg **1735** gem. verbruik in l/100 km **8,9** 0-100 in sec **4,9**
topsnelheid in km/h **275** Prijs in euro **172.655 (testauto 207.000)**

MERCEDES SL 600

Motor **6,0 liter V12 met 394 pk (349 kW) bij 5200 tpm, koppel 570 Nm bij 3800 tpm** Transmissie **achterwielaandrijving, 5-traps automaat** L x b x H in cm **450 x 181 x 129** wielbasis in cm **252** gewicht in kg **1950** gem. verbruik in l/100 km **15,5** 0-100 in sec. **7,0** topsnelheid in km/h **250** Prijs in euro destijds **ca. 80.000 (testauto 38.950)**