



## Intro

Als je met € 18.500,- gaat shoppen voor een auto, kun je natuurlijk overal terecht voor een splinternieuwe auto. Een auto met alleen de afleveringskilometers op de klok en gemiddeld tussen de 100 en 110 pk. Je kan ook kiezen voor een occasion en dan wordt de keuze qua vermogen en kilometerstanden al veel hoger. Je keuze zou dan kunnen vallen op een jonge gezinsauto of een sportief coupeetje, wat natuurlijk de meest veilige en waarschijnlijk de economisch meer verstandige keus is. Je kan ook kiezen om een wagen te nemen die in zijn eigen tijd tot de absolute top behoorde. Een auto die inmiddels wel al op leeftijd is, maar die nog steeds overloopt van vermogen, luxe en comfort.



## Het exterieur

Persoonlijk kan ik me de komst van dit model in 1991 nog goed herinneren. Indertijd vond ik dat toen een beest van een auto. Zelf had ik toen net mijn eerste auto en elke S-klasse die mij passeerde, viel mij direct op. En vooral de manier hoe de achteruitrijlichten met elkaar verbonden waren konden bij mij zeer veel bewondering opwekken. Vergeleken met het voorgaande model die qua styling zijn roots had in de jaren '70, was het bij de modelwisseling in een keer een sprong naar de jaren '90. De W140 van vandaag is feitelijk de duurste auto waarin ik ooit heb gereden. In 1991 moest de Nederlandse koper



minimaal fl. 233.000,- (€ 108.000,-) achterlaten bij de dealer om de auto mee te mogen nemen. Ik zeg met opzet de Nederlandse koper, want de testauto is oorspronkelijk verkocht aan een Duitse klant die er bijna € 40.000,- minder voor hoefde te betalen. De testauto is op 6 juli 2002 naar Nederland toegehaald.

Omdat de testauto ouder is dan 15 jaar is het zakelijk gezien ook een heel interessante aanschaf, want als je deze auto voor je bedrijf moet rijden hoef je alleen de bijtelling over de huidige economisch waarde te betalen. Die zakelijke bijtelling van 22% over € 18.500,- is dan ongeveer € 4000,- per jaar.



Ter vergelijking: een nieuwe S 500 kost € 130.000,-, daarover zou je dus € 28.600,- per jaar moeten betalen aan de belastingdienst.

## Het interieur

Heel even makkelijk scoren: het dashboard design is inmiddels verouderd. Ja, DUH... dat raadt je de koekoek. Na 15 jaar van ontwikkeling en vernieuwingen ziet alles er verouderd uit. In 1991 was deze wagen echter het neusje van de zalm en opvallend is het om te zien hoe netjes dit exemplaar de jaren heeft doorstaan. Meest opvallende detail lijkt mij de airco die anno 1991 al gescheiden geregeld was. Deze feature komt eigenlijk pas de laatste paar jaar voor op de meer luxe modellen van verschillende autofabrikanten. Ten tijde van de proefrit staat er een bescheiden 128.774 km op de klok van de testauto. Iets wat vrij



normaal blijkt te zijn volgens de verkoper die mij deze auto uitleende. Volgens hem zwerven er in Duitsland tientallen, zoniet honderden auto's rond die niet meer doen dan rondjes rond de kerk rijden. En vaak zelfs nog minder. Zo stond er in de showroom een 190 die van een dokter was geweest. Eigenlijk reed die alleen maar rond op het eiland waar hij woonde en werkte. Veelal betreft het auto's die ondanks hun lage kilometerstanden, toch een keer per jaar naar de garage gaan voor een onderhoudsbeurt, enkel en alleen om de reden dat er weer een jaar voorbij is.

De stoelen zitten gewoon perfect, beter dan menig autostoel die de verschillende fabrikanten nu in hun auto's monteren. Met de bedieningsknoppen in de deur, wat naar mijn mening niet de meest ergonomisch verantwoorde plek daarvoor is, kan de gehele stoel op alle mogelijke manieren versteld worden. Daarbij is de zitting niet vergeten, die kan verlengd of verkort worden, al naar gelang de lengte van de bovenbenen van de bestuurder. De beenruimte op de achterbank lijkt bij het instappen aan de magere kant te zijn voor een auto van dit formaat. Echter zodra je jezelf op de bank nestelt, blijkt dat de zitting iets achterover ligt en dat je iets in de bank wegzakt. Je benen krijgen daardoor vanzelf alle ruimte die je nodig hebt. De kofferbak oogt niet echt diep, maar heeft evengoed toch nog 525 liter om te verstouwen.



## Het rijden

Als je net achter het stuur stapt, denk je als eerst: "hoe ga ik dit gevaarte door het verkeer loodsen?". Het breedtegevoel is in eerste instantie gigantisch, en toch blijkt als je een tijdje met de auto hebt gereden dat het allemaal wel meevalt. De auto blijft net zo breed, maar als je eraan bent gewend dan laat de 500 SE zich resoluut door het verkeer heen loodsen. En voor je bij de Mercedes-specialist, waar ik de testauto heb geleend, bij een weg komt die hogere snelheden toestaat, moet je eerst een aantal smalle straten door, dus je krijgt direct al genoeg oefening. De terugweg is twee keer zo erg



omdat je dan via een smalle doorgang een fietspad moet oversteken. Allemaal niet belangrijk, het gaat om de Duitse limo en het enige wat je moet doen is het volgen van de ster op de motorkap. Wat tijdens het rijden vooral opvalt is het moeiteloze gemak waarmee snelheid wordt opgebouwd, we hebben het hier wel over een auto van 2000 kg. De voortstuwing wordt geregeld door een 5 liter V8 motor met 326 pk bij 5.700 tpm en 480 Nm bij 3.900 tpm. Daarmee schiet de 500 SE in 6,7 seconden naar de honderd kilometer per uur. Het lukte me tijdens een groot deel van de proefrit niet om deze tijd te halen. En dat terwijl ik het gaspedaal toch volledig intrapte. Maar daar trapte de auto dan weer niet in, want die wist dat er toch nog ruimte over was tussen het pedaal en het schutbord. Toen ik eenmaal daarvan ook op de hoogte was gebracht, bleek er een complete stal met Arabische volbloeden onder de motorkap verstopt te zijn, die allemaal stonden te trappelen om naar buiten te komen. De geluidsproductie blijft daarbij binnen de perken. Er is dan een mooie achtcilinder roffel te horen, waar volgens mij niemand zich aan kan storen. Het is sowieso een geluid dat hoofden doet omdraaien.

Binnenin de auto blijft het allemaal lekker rustig, mede dankzij de dubbele beglazing. Ondanks de immense power kun je niet beweren dat je het hier met een sportieve auto te doen hebt. Natuurlijk ben je sneller bij een stoplicht weg dan menig ander, maar zodra je hard een bocht induikt blijkt ineens dat het gewicht van de auto ook nog een partijtje meeblaast. Helaas dit keer geen minirotondetest. Dit omdat het verkeersbeeld het niet toeliet, maar enkele snelle bochten toonden wel dat deze auto niet vies is van een beetje overhellen. De zware neus wil dan eerst rechtdoor, maar gaat toch snel de gevraagde kant op. De achterzijde blijft netjes in het gareel, maar dat komt eerder doordat ik niet in de buurt van de grens ben geweest, al heb ik dat wel degelijk geprobeerd. Een ander opvallend detail tijdens het rijden was het brandstofverbruik, die ik door middel van de gemonteerde econoom goed in de gaten kon houden. En daarbij viel op dat tijdens een constante snelheid van 120 km/uur de econoom een waarde aangeeft van 7,5 liter per 100 kilometer. oftewel 1 op 13. Dat geeft deze mastodont een actieradius van 1300 km, maar wel onder het voorbehoud dat je deze snelheid constant kan aanhouden. Op die manier kom je nog eens ergens met € 150,- aan benzine in je tank. Je kunt dan vanuit Amsterdam in een keer doorrijden naar het Zuidfranse Marseille wat op ongeveer 1250 kilometer afstand ligt en waar je dan in een dikke twaalf uur naar toe zou kunnen rijden.



## Slot

Het kopen van een occasion is altijd een riskante bezigheid, er bestaat altijd de kans dat je andermans ellende koopt. Het is zaak om een exemplaar te vinden dat door zijn vorige eigenaar goed is behandeld en regelmatig is onderhouden. Dat geldt overigens voor elke occasion. De keus voor een nieuwe auto, een verstandige occasion of een topper als de testauto is er een van gevoel en geld. Hoeveel geld wil je uitgeven aan de vaste en variabele lasten?



## Plus

- + Nog steeds een statige verschijning
- + Zeer snel
- + Redelijk zuinig op constante snelheden

## Min

- Als occasion nog steeds prijzig
- Ondiep ogende kofferbak
- Het CJIB