



MERCEDES 250 SE CABRIOLET

Nog niet uitgewerkt

Kees Heijmans vindt het rijden in zijn Mercedes Cabriolet fantastisch, maar van het restaureren en in nieuwstaat brengen geniet hij nog het meest.

Heel mijn leven heb ik in de auto's gezeten, ik vind het gewoon prachtig werk. Ik ben begonnen als leerling plaatwerker en na een stuk of vier, vijf bazen ben ik voor mezelf begonnen. In 2003 is mijn autoschadebedrijf echter in één middag volledig afgebrand. Behalve een heel groot aantal klantenauto's stonden er een Mercedes 170V van 1936 en mijn 190 SL uit 1955. Die laatste was nog mooier dan concoursstaat, haast overdreven compleet gerestaureerd. Alles was echter verwoest. Toen alle rompslomp na de brand achter de rug was, hebben we gelijk deze 250 SE Cabriolet gekocht.

Mijn vader reed ook Mercedes, hij kocht zijn eerste zo'n vijftig jaar geleden. In die tijd haalde ik ook mijn rijbewijs. En ik mocht af en toe met die auto op pad. Dan keek je voor je en

zag je die ster door het luchtruim klieven. Ik weet het nog precies, ik reed hier over de dijk en was gelijk verkocht. En nu rij ik alweer 40 jaar Mercedes. Na de brand heb ik samen met mijn vrouw uit een boek met daarin alle modellen die Mercedes-Benz gemaakt heeft een model uitgezocht dat we allebei mooi vonden. De 190 SL viel af, ik had immers die van mezelf én twee exemplaren voor klanten al gerestaureerd. Bovendien steeg deze W111 Cabriolet meteen ver boven de rest uit. Langer en statiger dan de 190 en ook met het dak dicht is hij nog steeds heel erg mooi. Dat moest 'm echt worden. We zijn op zoek gegaan en kwamen al vrij snel bij deze 250 uit. De motor liep, hij zag er redelijk uit en er zat een Nederlands kenteken op; we konden er eigenlijk zo mee wegrijden. Het enige dat echt nodig was, was een nieuwe cabriokap, want die was erg slecht. Deze auto komt uit Amerika en

was oorspronkelijk zandbeige. Ik was bewust op zoek naar een niet gerestaureerde auto. Het werken aan een wagen is namelijk fantastisch, dat doe ik het allerliefst.

Het linker voorscherm was ooit 'op zijn Amerikaans' uitgedekt, ze zijn daar in dat soort zaken toch wat makkelijker dan hier. Dat scherm zat helemaal vol met plamuur en daar heb ik dus een nieuw deel opgezet. Wonderlijk genoeg kon dat gewoon via de dealer besteld worden. Ze waarschuwden me wel dat het wat langer kon duren, maar een paar dagen later was het er gewoon al. Verder was de carrosserie hard, er was geen laswerk nodig. Die oude auto's hebben betere, stevigere carrosseriedelen. Dat merk je gelijk als je er als plaatwerker mee aan de slag gaat. Auto's zaten ook eenvoudiger en logischer in elkaar.

Mijn vrouw en ik hebben samen deze bordeauxrode kleur uitgezocht, ook omdat het heel mooi bij het interieur past. Ik heb de auto dus gespoten, de achteras is gereviseerd en verder hoefde er aan de techniek weinig te gebeuren. En nu? Die neus, het chroomwerk, de lijnen,



De bordeauxrode koets past goed bij de beige bekleding; een radio uit de tijd dat we ook nog de middengolf beluisterden; zes-in-lijn met benzine-injectie.



het model van de auto. Ik geniet er gewoon elke dag met volle teugen van. In de winter staat hij binnen, maar elke keer is het in het voorjaar starten en lopen. Het is een zescilinder met benzine-injectie en dat rijdt zo lekker in combinatie met die automaat en de stuurbekrachtiging. Het is fantastisch. We rijden altijd rustig aan en binnendoor. Dat is ook het leukst, met het dak open en de wind door je haar waaiend... De eerste jaren reed ik er weinig mee, maar omdat ik in afwachting ben van een nieuwe auto en mijn oude al is ingeleverd bij de dealer, is het nu tijdelijk mijn dagelijkse auto. En dat bevalt prima. En het aantal opgestoken duimpjes dat ik krijg is niet te tellen.

Mijn zoon heeft het shadebedrijf inmiddels overgenomen en daar spring ik geregeld nog bij. Sta ik weer een dorpel in een Porsche

te lassen of ben ik bezig op de richtbank. Ik heb veel ervaring en vind het nog steeds leuk om te doen, dat werk blijft toch je passie! Toen ik zelf nog in het shadebedrijf zat, was ik er zeven dagen per week mee bezig. Jarenlang heb ik twaalf uur per dag gewerkt. En toch zou ik nu wel weer een project onder handen willen nemen, puur om lekker bezig te zijn. Iets wat er gehavend uitziet, ik heb echt een passie om daar weer wat moois van te maken. Zo 's avonds na het eten nog even naar de hobbyruimte en dan aan de slag. Dat is voor mij gewoon een feest. Er komt vast nog weleens iets anders, waarschijnlijk zo'n 'bolhoedje' van Mercedes, de 180. Die is simpel, leuk om aan te werken én het was mijn vaders eerste auto. Redenen genoeg om die eens aan te pakken. ▶

★ In de winter staat hij binnen, maar elk voorjaar is het starten en lopen ★



De eigenaar

NAAM Kees Heijmans, 70 jaar, Steenbergen.
BEROEP Eigenaar tankstation en wasstraat.
TOEKOMSTPLANNEN Ik weet eigenlijk wel zeker dat er weer een volgend project komt, het restaureren is en blijft mijn passie.

Weetjes

Paul Bracq is verantwoordelijk voor het ontwerp van de cabriolet en coupéversies van de Mercedes W111-serie. Dat was een voor zijn tijd erg luxe en veilige auto. Nieuwe zaken als kreukelzones en een veiligheidskooi waren standaard. De basissedan kwam al in 1959 op de markt, in de zomer van 1965 werd deze opgevolgd door de W108. De coupé en cabriolet bleven echter tot 1971 in productie. In de laatste twee jaren is de cabrio geleverd met de 3.5/200 pk V8. Na de W111 heeft Mercedes twee decennia lang geen vierzits cabriolets gemaakt.



Mercedes 250 SE Cabriolet

 bouwjaar	1966
 nieuwprijs	fl. 37.500,-
 gemaakt van/tot	1965-1967
 geschatte waarde	€ 100.000,-
 topsnelheid	185 km/h
 acceler. 0-100	12,0 s
 gem. verbruik	1 op 8,5
 motor	zes-in-lijn, 2496 cm ³
 max. vermogen	150 pk
 max. koppel	216 Nm
 transmissie	automatisch, viertraps, achterwiel aandrijving
 massa leeg	1575 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op [YouTube.com/autovisie](http://www.youtube.com/autovisie)