



Mercedes-Benz als brandkast

De beveiligde auto's voor koningshuizen en oliesjeiks komen meestal van Mercedes, de marktleider op dit gebied. In Sindelfingen worden ze tegenwoordig zelfs in ploegendienst gebouwd, illustratief voor de gegroeide belangstelling vanuit gefortuneerde huize.

De uitsluitend grote Mercedesen die gebouwd worden voor koningshuizen, presidenten en sterren die wat te vrezen hebben worden in elkaar gezet door Mercedes Guard in Sindelfingen. Er komt geen robot aan te pas. De stalen platen en aramide beveiligingspanelen, de meer dan vijf centimeter dikke ruiten en de aangepaste remmen en ophanging worden allemaal met de hand ingebouwd.

Pantserbakken

Er wordt in twee ploegen gewerkt. Het zegt wat over de hoeveelheid pantserbakken die er besteld worden. Maar praten doen ze bij Mercedes niet over productieaantallen, dat is bedrijfsgeheim. De bepantserde Mercedesen worden al tachtig jaar gemaakt, maar de afdeling Guard kreeg het pas echt druk nadat in 1976 de Duitse werkgeversvoorzitter Schleyer vermoord was. In Duitsland was het de Rote Armee Fraktion, in Italië joeg de Rode Brigades de gevestigde orde de stuipen op het lijf. In het kielzog van Mercedes begonnen ze bij Audi en BMW ook met het bouwen van de pantserbakken.

Ze kregen vuistdikke ruiten waar je amper doorheen kon kijken. Het enorme gewicht maakte normaal rijden bijna onmogelijk. De techniek maakte grote sprongen voorwaarts: de beveiligde auto's zijn nog altijd loodzwaar, maar accelereren zonder twijfel toch nog sneller dan uw bolide. Want voor de voortbeweging gebruiken ze minstens een achtcilinder en hier en daar een twaalfpitter.

Zo'n Mercedes Guard is bestand tegen kogels uit een Magnum .44, tegen handgranaten, vuur en een gasaanval. De Duitse overheid onderwerpt de auto aan allerlei schietproeven voordat er een certificaat afgegeven wordt.





Hydraulische ramen

Waar gewone zijruiten elektrisch sluiten, is er voor de gewichtige pantserexemplaren een hydraulisch open- en dichtstelsel nodig. Hoewel de uitrusting de auto's minstens 1.500 kilo zwaarder maakt, moet hij toch comfortabel blijven rijden. Het bepantserde dak maakt dat het zwaartepunt hoger komt te

liggen, maar twee grote remklauwen in plaats van één op de vooras zorgen ervoor dat de auto toch op tijd stil staat.

Hoewel de chauffeur van deze tank onder de limousines een rijcursus van twee dagen nodig heeft om te voorkomen dat hij andere verkeersdeelnemers verplettert. In Nederland mag je er trouwens alleen mee rijden als je een vrachtwagenrijbewijs hebt. Een Mercedes S Guard weegt bijvoorbeeld 4,3 ton, en een gewoon rijbewijs B geldt maar tot drieënhalf.

Mercedes test zijn pantserauto's op de Grossglockner Hochstrasse, de hoogste weg van Oostenrijk, en ook in Lapland en Arizona. De auto's staan op Michelin-banden, die als ze kapotgeschoten worden de auto nog gewoon laten doorrijden, voor een tijdje tenminste.

Traaggas

Wordt er met traaggas gegooid, sluiten alle ventilatieopeningen hermetisch en kan een tankje met lucht minuten lang voor overdruk in de cabine zorgen, zodat de inzittenden door kunnen gaan met ademen. Automatische brandblussers zijn ook aan boord, de brandstoftank zit binnen de bepantsering van de auto en is zelfdichtend, een techniek die afkomstig is uit militaire helikopters.

Mercedes-Benz werkt aan een beveiligde Pullman Limousine, want de marktleider ziet dat er steeds meer handel komt in dit soort voertuigen. Als er een aanslag op gepleegd is, moeten ze terug naar Sindelfingen voor reparatie.

Een Mercedes Guard kost minstens een miljoen euro. Bij alle versies valt het loodzware portier op. Of je een kluisdeur opentrekt. De zijruiten kunnen maar een paar centimeter open. Ze rijden vooral zwaar, en oneconomisch. Want één op vier blijkt heel gewoon. Dat zal een koning of een sjeik een zorg zijn. Zodra je remt, merk je hoe allemachtig veel gewicht dit vehikel meesjouwt. In de bocht helt de carrosserie niet, en dat is tegen de verwachting in. Al rijdt een gewone Mercedes veel lekkerder, het is toch knap gedaan.