

Jeroen van Bergeijk

**MIJN MERCEDES  
IS ~~NIEUW~~ TE KOOP**

UITGEVERIJ AUGUSTUS

AMSTERDAM · ANTWERPEN

## INHOUD

|   |     |
|---|-----|
| Proloog                                 | 11  |
| De aankoop                              | 13  |
| 'Zo moet het dus niet'                  | 17  |
| Mijn vaders Mercedes                    | 26  |
| '100 procent kwaliteitsgarantie'        | 30  |
| Gluiperd in de Rif                      | 39  |
| 'Die hart was goed'                     | 50  |
| Biep biep                               | 53  |
| Het grote niets                         | 70  |
| Tupac in de woestijn                    | 79  |
| 'Ik wil alleen nog maar Mercedes'       | 94  |
| Dorst                                   | 98  |
| Heart of darkness                       | 109 |
| 'Alle Afrikanen zijn oplichters'        | 125 |
| 'Hij was versleten'                     | 142 |
| <i>Jetzt helfe ich mir selbst</i>       | 147 |
| Op de vlucht, op zoek                   | 161 |
| De industriële onderbuik van Ghana      | 176 |
| 'Ik zag die auto zo graag'              | 184 |
| Bedroevende banaliteit                  | 188 |
| Johnnie Walker voor de staatssecretaris | 196 |
| Cars, Money, Brothers                   | 208 |
| Verantwoording                          | 219 |
| Bibliografie                            | 221 |

## PROLOOG

Ik denk niet dat ik ooit zelf op het idee was gekomen. Om Ouagadougou te bezoeken, bedoel ik. Een goede vriend ging daar trouwen, in de hoofdstad van het West-Afrikaanse land Burkina Faso. Met een *Burkinabé*. En dat wilde ik niet missen. Het huwelijksfeest duurde drie dagen. De laatste avond stapte ik vermoeid in een taxi. Nu is Burkina Faso een van de armste landen ter wereld en ik wist dat de meeste auto's daar niet tot de allernieuwste behoren. Maar dit exemplaar sloeg alles. De auto was aan alle kanten gedeukt, de koplampen waren verdwenen, de banden spekglad. Uit de knalpijp kwam walmende, inktzwarte rook. Aan de binnenkant was het niet veel beter: waar ooit de kilometerteller had gezeten, restte een gapend gat. De veren staken door de stoelen. De bekleding op de portieren was goeddeels verdwenen; je keek zo tegen het kale metaal aan.

Op het gebarsten dashboard zat een sticker van psv.

Een psv-fan in Ouagadougou? Ik tikte op het rood-witte logo van de Eindhovense voetbalclub en vroeg de chauffeur of hij een bewonderaar van Nederlands voet-

bal was.

Hij begreep niet wat ik bedoelde. Hij had nog nooit van psv gehoord, voetbal interesseerde hem geen lor. Hij wist zelfs niet waar Nederland lag. En die sticker had altijd al in zijn auto gezeten. Zo zag hij er ook uit. Vergeeld. Gerafeld aan de randen – iemand had vergeefs geprobeerd hem eraf te peuteren. Hoe kwam die sticker in een Afrikaanse taxi? Misschien was de vorige eigenaar een psv-supporter? Hoe fascinerend die gedachte ook was, een psv-fan in Burkina Faso leek me onwaarschijnlijk. Lag het niet meer voor de hand dat een nog eerdere eigenaar psv-aanhanger was geweest? Dat moest het zijn: die auto kwam uit Brabant. En jawel, bij het uitstappen werd mijn vermoeden bevestigd. Achter op de auto zat een witte NL-sticker.

Het was een Mercedes 190 Diesel, die taxi in Ouagadougou.

## DE AANKOOP

Jaar: 2004

Kilometerstand: 220.000

Prijs: 1200 euro

Eigenaar: Jeroen van Bergeijk



Wekelijks staan er dit soort advertenties op de website [marktplaats.nl](http://marktplaats.nl):

‘Te koop aangeboden: Mercedes 190 D

Prijs: 1400,00 euro

Mercedes 190 D, bouwjaar 1988, km-stand 220.000, alarm, kleur antraciet, 4-deurs. Auto is in prima staat en heeft net een kleine beurt en APK gehad.’

Deze trekt mijn aandacht omdat alles er goed aan lijkt: het type Mercedes waarnaar ik op zoek ben, een redelijke vraagprijs, niet te veel kilometers op de teller en een recente keuring. ‘De telefoon staat niet stil,’ zegt de verkoper als ik hem op zaterdagochtend op zijn mobiele telefoon bel. ‘Je kunt komen kijken, maar wie het eerst ja

zegt, die krijgt hem.' Spoorlags rijd ik naar Buitenplaats Ypenburg, een nieuwbouwwijk aan de rand van Den Haag. De eigenaar van de Mercedes heet Ronald. Hij werkt bij de politie. En is dus te vertrouwen, is zijn impliciete boodschap. Ronald is een gespierde man met kortgeknipt haar, zo ongeveer hoe je je een politieagent voorstelt. Kort van stof, beetje streng, niet onsympathiek.

We lopen naar zijn Mercedes die nogal uit de toon valt tussen de glimmende, gloednieuwe middenklassers die in Ronalds keurige straatje staan geparkeerd. De lak is dof geworden. Er zit een barst in de bumper. Het dak wil niet meer open. De bestuurderstoel is doorgezakt en de centrale deurvergrendeling is kapot.

Die taxi in Ouagadougou had me niet meer losgelaten. In het vliegtuig naar huis had ik zitten mijmeren over hoe die auto daar terecht was gekomen. Ik stelde me een Nederlandse ontwikkelingswerker voor die de Mercedes van zijn oom had gekregen en hem via de haven van het naburige Benin had ingevoerd. Misschien was het een Afrikaanse immigrant die de auto van een aannemer in Eindhoven had gekocht en hem vervolgens naar zijn familie in Burkina Faso had gestuurd. Of een Brabantse avonturier die met die Mercedes 190 dwars door de Sahara naar Ouagadougou was gereden om hem daar aan de hoogstbiedende te verkopen. Maar hoe zat het echt? Hoe kwam een Nederlandse auto in Afrika terecht?

Neem de Mercedes van Ronald. Een zeventien jaar oude auto leeft in feite *on borrowed time*; een auto heeft in Nederland gemiddeld slechts vijftien jaar te leven. Voor een auto als die van Ronald bestaan er eigenlijk maar twee toekomstscenario's. Het meest waarschijnlijke is dat hij op de schroothoop belandt. Niet omdat een zeventien jaar oude auto in zo'n slechte conditie verkeert,

maar omdat de kosten van de reparaties die in de nabije toekomst ongetwijfeld nodig zullen blijken, de waarde van de auto ruimschoots zullen overschrijden. In Nederland heeft Ronalds auto zijn bruikbaarheid verloren. Maar in landen waar de kosten van reparaties veel lager liggen, is diezelfde auto nog wel wat waard. Vandaar het andere scenario voor Ronalds Mercedes: de export. Van de ruim zeven miljoen auto's die in 2005 op de Nederlandse wegen rondreden, waren er aan het eind van dat jaar een kwart miljoen geëxporteerd. Alle rijke West-Europese landen exporteren hun oude auto's, alles bij elkaar miljoenen. De meeste gaan tegenwoordig naar Oost-Europa, maar een aanzienlijke minderheid, naar schatting vijfhonderdduizend per jaar, belandt in Afrika. Die psv-Mercedes in Ouagadougou heeft gezelschap. De Opel Astra van een vertegenwoordiger uit Almere slijt zijn dagen als *bush taxi* in Accra. In de Toyota Corolla van een Zoetermeerse huisvrouw rijdt nu een kamelenhandelaar uit Mauritanië.

De meeste auto's met bestemming Afrika verlaten ons land via zee, maar er wordt ook een klein aantal naar Afrika gereden. Sterker, met een tweedehands auto naar West-Afrika rijden is al sinds de jaren zeventig een favoriet tijdverdrijf voor avontuurlijke Fransen, Belgen, Duitsers en Nederlanders. Die reizigers zijn als onze grutto's, visdiefjes en zwaluwen. Elke winter trekken ze naar West-Afrika, om hun afdankertjes in landen als Mauritanië, Mali, Niger en Burkina Faso met een leuk winstje te verkopen. Onderweg moeten ze douaniers omkopen, corrupte politieagenten te vriend houden, maar bovenal moeten ze dwars door de Sahara rijden.

Ik maak een testritje in Ronalds Mercedes. Hij lijkt mechanisch weinig te mankeren: de motor loopt goed, de remmen zijn in orde, hij trekt wat moeizaam op, maar

schakelt lekker. Hij ziet er in die nieuwbouwwijk misschien wat sjofeltjes uit, maar voor een zeventien jaar oude auto is dit een prima exemplaar. De taxichauffeurs van Ouagadougou zullen me jaloers aanstaren. Ik krijg Ronald zover nog tweehonderd euro van de prijs af te doen en even later is-ie van mij, die Afrikaanse taxi in spe.

## 'ZO MOET HET DUS NIET'

Op het crossterrein tegenover de Amerikahaven in het westelijk havengebied van Amsterdam is het gejengel van motoren geen moment uit de lucht. De lucht is grauwgrijs. Af en toe miezert het. Het crossterrein is half begroeid met onkruid en jonge wilgenboompjes. De Sahara is het niet, maar er is zand en daar gaat het om. Ik ben hier met Ruben en Raoul, die me gaan leren hoe je met een gewone auto door mul zand moet rijden. Ruben is werktuigbouwkundige en al een keer of vijf door de Sahara gereden. Hij draagt een te grote bril. Hij weet alles van auto's. Raoul is de eigenaar van Off-Road Adventures, een bedrijf dat Land Rovers verhuurt en 'teambuildingevenementen' verzorgt in de Ardennen waar deelnemers 'een knap stukje voertuigbeheersing' onder de knie krijgen. Raoul heeft een grote bos krullend haar, draagt een stoer leren jack en houdt van The Rolling Stones. Zijn droom is om ooit de woestijnrace Parijs-Dakar te rijden. Al jaren is hij met de voorbereidingen bezig. Het probleem is dat het vreselijk veel geld kost; professionele teams geven er zo een paar miljoen aan uit. Zelfs als je het op een koopje wil doen, moet je toch al snel twee ton neerleggen, en die heeft Raoul niet.

Raoul heeft vandaag een van zijn Land Rovers meege-  
nomen. Om mijn Mercedes uit het zand te trekken,  
mocht het mis gaan. De lesmethode van Ruben en Raoul  
is simpel: al doende leert men. Ik mag het dus zelf uit-  
zoeken. Ze zetten mij achter het stuur, nemen plaats op  
de achterbank en laten me het crossterrein op rijden.  
Heel, heel voorzichtig rij ik door het zand. Wat er dan ge-  
beurt heb ik zo vaak gezien als mijn zoontje met zijn  
speelgoedauto-tjes in de zandbak zit te spelen: de wielen  
lopen vast. Het zand komt tussen spleten en wielen. Ik  
kom nog geen tien meter ver voordat de motor afslaat.

‘Zo moet het dus niet,’ zegt Raoul.

Er zijn drie dingen die je moet doen als je door zand rijdt.  
Op tijd terugschakelen, vaart houden en lucht uit je ban-  
den laten lopen. Dat laatste druist in tegen het gevoel en  
het advies dat de automobilist van garage en onder-  
houdsboekje krijgt: hou je banden altijd op de voorge-  
schreven spanning. Maar Raoul neemt een dubbeltje,  
drukt dat in het ventiel en laat sissend de lucht ontsnap-  
pen. Met een stokje maakt Ruben een tekening in het  
zand. Hij schetst een aan de onderkant uitgezakte band.  
Door zo’n platte band wordt het contactoppervlak tus-  
sen band en zand groter. Daarmee wordt de grip van de  
band groter en de kans dat hij gaat slippen kleiner. Een  
hard opgepompte band heeft maar een klein contactop-  
pervlak. In los zand gaat zo’n band snel slippen, daar-  
door graaft hij zich in en – voilà, de auto zit vast.

‘Het is een misverstand dat je alleen met een four-  
wheeldrive door de woestijn zou kunnen rijden,’ zegt  
Ruben. ‘Een gewone auto met zachte banden voldoet pri-  
ma.’ Het grote voordeel van een terreinwagen is niet zo-  
zeer dat hij aan alle vier de wielen aangedreven wordt,  
althoewel dat helpt, als wel dat zo’n auto hoog op zijn  
wielen staat. Er is een aanzienlijke ruimte tussen de

grond en het chassis, de zogeheten bodemspeling. Als je van de weg af gaat, loop je met een gewone auto, die weinig bodemspeling heeft, snel het risico iets te beschadigen. In een gewone auto kan bijvoorbeeld een flinke steen al een gat slaan in benzinetank of carter – het reservoir voor de motorolie. In het normale weggebruik heb je van geringe bodemspeling weinig last. Je merkt het eigenlijk alleen als je te hard over een verkeersdrempel rijdt. Een terreinwagen heeft last van verkeersdrempels noch andere hobbels of uitsteeksels. Kortom, als je goed uitkijkt voor grote stenen en geen gekke dingen doet (zoals door zandduinen rijden), dan zou een reis door de Sahara volgens Ruben met een gewone auto zonder al te veel problemen kunnen verlopen.

Als alle banden zijn bewerkt, probeer ik weg te rijden. Tevergeefs. ‘Als we het zand rond de wielen weggraven, moet het lukken,’ zegt Ruben. ‘En pak je zandplaten maar,’ voegt hij eraan toe. Zandplaten zijn platte stukken metaal ter breedte van een autoband met een lengte van anderhalve meter. Met zulke platen onder je wielen krijg je extra grip. Bij een legerdump in Utrecht heb ik voor nog geen vijftien euro twee van die loodzware, roestige stukken ijzer gekocht. Ik haal ze van de imperiaal en leg ze onder de achterwielen.

Even later kruipt Ruben achter het stuur en laat zien hoe het echt moet. Hij trekt de bestuurdersstoel helemaal naar voren, zodat hij bijna met zijn neus tegen de voorruit zit. Snel schakelt hij naar de tweede versnelling en geeft veel gas. De motor giert, maar Ruben raakt de versnellingspook niet meer aan. Zelfs in de bochten mindert hij geen vaart. Het zand spat hoog op. Ik zit met het zweet in mijn handen, stoot keer op keer mijn hoofd tegen het plafond, heb voortdurend het gevoel dat we zullen omslaan, dat de motor de geest zal geven. Maar vastlopen doen we niet.

Na een paar rondjes over het crossterrein mag ik het nog eens proberen. Dan, langzaam, krijg ik de slag te pakken.

's Avonds bij Raoul thuis, na een middagje lang crossen, laat Ruben fotoboeken van zijn Saharareizen zien. Veel plaatjes van woestijnlandschappen, zijn reisgenoten en natuurlijk auto's. Hij wijst een foto aan van een roestige 2cv. De bestuurders staan ernaast: twee nonchalante, ongeschoren jongens met te lange haren. 'Die lui wisten echt niet waar ze mee bezig waren,' vertelt Ruben. 'Hun geld was op. Ze hadden pech. Stonden langs de weg te wachten tot er iemand langs kwam die ze zou kunnen helpen.'

Ik bestudeer de foto. Hippe zonnebrillen en gescheurde spijkerbroeken. Mijn types zijn het niet, maar eigenlijk heb ik wel bewondering voor ze. Dat je zo onbezorgd op reis kunt gaan. Zo onvoorbereid. Dat je de controle over je eigen welbevinden zo uit handen kunt geven. Dat je je, kortom, kunt overgeven aan het lot. Dat is Afrika, overdenk ik, het leven nemen zoals het komt, niet verder kijken dan vandaag.

Alsof Ruben mijn gedachten raadt, floept hij er opeens uit: 'Bij mij moet alles geregeld zijn. Ik wil van niemand afhankelijk zijn. Je moet altijd zorgen dat je jezelf kunt redden, dat je je eigen auto kunt repareren.' Ik hoor trots in Rubens stem. Ik waardeer zijn zucht naar autonomie. Ik begrijp zijn minachting voor deze onverantwoordelijke avonturiers. Maar toch, beluister ik niet ook een beetje jaloezie? Zou hij niet stiekem, net als ik, ook zo losjes willen zijn, de dingen laten gebeuren – in plaats van zich op elk mogelijk onheil voor te bereiden? Als ik hem de vraag voorleg, kijkt Ruben me met opgetrokken wenkbrauwen aan, en om te onderstrepen dat hij het een belachelijk idee vindt, pakt hij een vel papier en een pen en begint methodisch een lijstje op te stellen van spullen

die ik voor de auto mee moet nemen.

*Gevarendriehoek*

*Blik olie, 5 liter*

*Ijzerdraad*

*Stuk zeep*

*Sleeplint*

*Startkabels*

*Gereedschap*

*Krik en wielmoersleutel*

*Setje filters (lucht, olie, brandstof)*

*Kroonsteentjes*

*Duct tape*

*Tie wraps*

*Flexibel elektriciteitsnoer (2mm)*

*Reservelampjes*

*Zekeringen*

*Panty's*

*Slangenklemmen*

*Unox-soepblik van anderhalve liter*

*3 jerrycans van 20 liter voor diesel*

*1 jerrycan van 20 liter voor water*

*Trechter*

*2 reservebanden*

*Ijzeren zandplaten*

*Schep*

Een stuk zeep? Een paar panty's? Een Unox-soepblik van anderhalve liter? Ruben wil dan misschien niets aan het toeval overlaten, rigide in zijn denken is hij nou ook weer niet. Als je tegen een steen rijdt en je krijgt een barst in de benzinetank, dan kun je dat provisorisch dichtsmen met een stuk doodgewone huishoudzeep. Een nylonkous bind je over de luchtinlaat om te zorgen dat het woestijnstof niet in de motor terecht komt. En met een anderhal-

velitersoepblik kun je prima de uitlaat herstellen, mocht die het begeven. Je auto oplappen met zeep, nylons of soepblikken, het systematisch opgestelde boodschappenlijstje: Rubens methoden doen me onmiddellijk denken aan Robert M. Pirsigs klassieker *Zen en de kunst van het motoronderhoud*.

De verteller en hoofdpersoon van dat boek is ogenschijnlijk een echte technicus. Voor zijn werk schrijft hij handleidingen voor computers. Maar hij is niet alleen techneut, hij is ook filosoof – in feite heeft het boek weinig met motoronderhoud te maken, maar is het een poging westerse en oosterse filosofische tradities met elkaar te verenigen. De rode lijn van het boek is een reis dwars door de Verenigde Staten. Samen met zijn zoon en twee vrienden rijdt de hoofdpersoon op een motorfiets van Minnesota naar Californië. Net als Ruben wil de hoofdpersoon niet afhankelijk zijn van anderen. Onderhoud van en reparaties aan zijn motorfiets voert hij zelf uit. En dat niet alleen, hij heeft er ook plezier in. Voor hem is een motorfiets in de eerste plaats een logisch apparaat en pas dan een vervoersmiddel. De romantiek van het motorrijden, zeg maar het Harley Davidsongevoel, daar lijkt hij niet om te malen. De hoofdpersoon vindt het leuk die logica te doorgronden.

Zijn twee reisgenoten, John en Sylvia, daarentegen moeten niks hebben van de techniek van de motor. Sterker, ze haten technologie. Het zijn twee klassieke hippies – het boek dateert uit 1974 – die de wereld verdelen in *square* en *groovy*. Square, dat is het establishment, de burgerman. Square is saai, degelijk, rationeel. Groovy is de tegencultuur, de hippie. Groovy is opwindend, wild, romantisch. Motorfietsen zijn groovy maar het onderhoud daarvan is zonder meer square. Voor John en Sylvia is de motorfiets juist wel een vervoersmiddel, een ding om ze van A naar B te brengen, om de wereld te verken-

nen. Hoe het ding werkt, dat willen ze niet weten. Desalniettemin doet de hoofdpersoon zijn uiterste best John te interesseren voor het onderhoud van zijn motor. Keer op keer legt hij uit waarom het belangrijk is iets van je motor te begrijpen. John heeft daartoe namelijk alle redenen: hij rijdt op een BMW en in het noordwesten van Amerika vind je nergens een monteur die iets weet van Duitse motorfietsen. Mocht hij dus vervangende onderdelen of een reparatie nodig hebben, dan zou hij zich voor een groot probleem geplaatst zien. Maar Johns oplossing bestaat eruit gedachten aan mechanisch onheil simpelweg uit zijn hoofd te zetten. Elke keer als de hoofdpersoon de kunst en vooral de noodzaak van het motoronderhoud ter sprake brengt, verliest John ogenblikkelijk zijn interesse. Johns weigering is terug te voeren op zijn wereldbeeld dat rust op minachting voor technologie, voor 'het systeem'. Volgens de verteller is hij, de technicus en filosoof, geïnteresseerd in wat de dingen *betekenen*, en zijn John en Sylvia juist geïnteresseerd in wat de dingen *zijn*. Zij zijn de Zen, de verteller het motoronderhoud. Zij de oosterse filosofische traditie, de verteller de westerse. Het is de tegenstelling tussen wat Pirsig de *klassieke* manier van denken noemt waar het gaat om rationaliteit, feiten, oorzaak en gevolg en de *romantische* manier van denken die gebaseerd is op inspiratie, verbeelding, creativiteit en intuïtie.

Het mooie van *Zen en de kunst van het motoronderhoud* is dat Pirsig laat zien dat motoronderhoud zowel het een als het ander is. Het is rationeel maar ook creatief. Op een gegeven moment zit er speling in het stuur van Johns BMW. Het aandraaien van een paar moeren helpt niets. Maar de verteller heeft de oplossing: een leeg bierblikje. Daaruit kun je een stukje knippen en als een wig gebruiken om het stuur weer vast te zetten. De pure romanticus John is over die oplossing niet alleen ontvren-

den, maar zelfs beledigd. Het idee dat je een gloednieuwe BMW waarvoor hij een fortuin heeft neergeteld met een oud blikje zou kunnen repareren, is voor hem onverdraaglijk. Pirsig schrijft: 'Ik benaderde de wig vanuit de onderliggende vorm. John benaderde het vanuit de directe verschijning. Ik zag wat die wig betekende. Hij zag wat die wig was.'

Vandaar dat ik zo onder de indruk ben van dat soepblik van Ruben. Omdat ik in hem iemand herken die de schoonheid van geïmproviseerde, creatieve oplossingen ziet. Iemand die wil begrijpen wat de dingen *betekenen*. Ik zou hier willen schrijven: een verwante ziel. Maar voel ik me eigenlijk wel zo verwant met de benaderingswijze van de verteller van *Zen en de kunst van het motoronderhoud*? Benader ik mijn auto wel vanuit zijn onderliggende vorm en niet vanuit de directe verschijning?

Nou, nee.

Mijn Mercedes met een soepblik repareren: dat vind ik een prachtig idee. Maar daar blijft het bij: een idee. Ik moet vreselijk mijn best doen om me in de techniek van die auto te verdiepen. Ik heb speciaal voor deze reis een Duits reparatie- en onderhoudshandboek voor de Mercedes 190 uit de serie *Jetzt helfe ich mir selbst* aange-schaft. Ruben en de verteller van *Zen en de kunst van het motoronderhoud* mogen zo'n boek misschien voor hun plezier lezen, elke keer als ik het probeer, dommel ik al snel weg.

Feitelijk ben ik net zo geïnteresseerd in de directe verschijning als in de onderliggende vorm van mijn Mercedes. Net zo geboeid door wat hij betekent, als wat hij is. Ik had ook een Toyota Corolla kunnen kopen om daarmee naar West-Afrika te rijden, die is daar net zo gewild als een Mercedes. Maar een Toyota... dat is toch weinig, tja, groovy.

Het imago van een Toyota is eenduidig: een saaie, maar oerdegelijke auto. Niet stuk te krijgen, vandaar dat hij in Afrika zo populair is. Maar Mercedes, dat is een merk dat tegenstrijdige gevoelens oproept. Is een Mercedes een pooierbak of het summum van raffinement? Roept het merk connotaties op met glitter en smakeloosheid of juist met elegantie en verfijning? Is de Benz neochic of echte chic? Voor de meeste van mijn vrienden is het niet zo moeilijk: Mercedes behoort overduidelijk tot de eerste categorie. Het is een patjepeeërmerk dat onherroepelijk beelden oproept van agressieve Amsterdamse taxichauffeurs, een groep waar, dunkt mij, geen weldenkend mens bij wil horen. Mijn vrienden hebben ongetwijfeld gelijk, waarom wil ik dan toch zo graag in een Mercedes rijden?

Dit boek kwam mede tot stand met steun van  
het Fonds Bijzondere Journalistieke  
Projecten, NCDO en het Amsterdams Fonds  
voor de Kunst.

Eerste druk, april 2006  
Tweede druk, mei 2006

Copyright © 2006 Jeroen van Bergeijk  
en uitgeverij Augustus, Amsterdam  
Omslagfoto Jeroen van Bergeijk  
Vormgeving omslag Suzan Beijer/Femke Tomberg  
Vormgeving binnenwerk Nanja Toebak  
Cartografie G-O Graphics

ISBN 90 457 0037 9  
NUR 300

[www.mijnmercedes.nl](http://www.mijnmercedes.nl)  
[www.augustus.nl](http://www.augustus.nl)