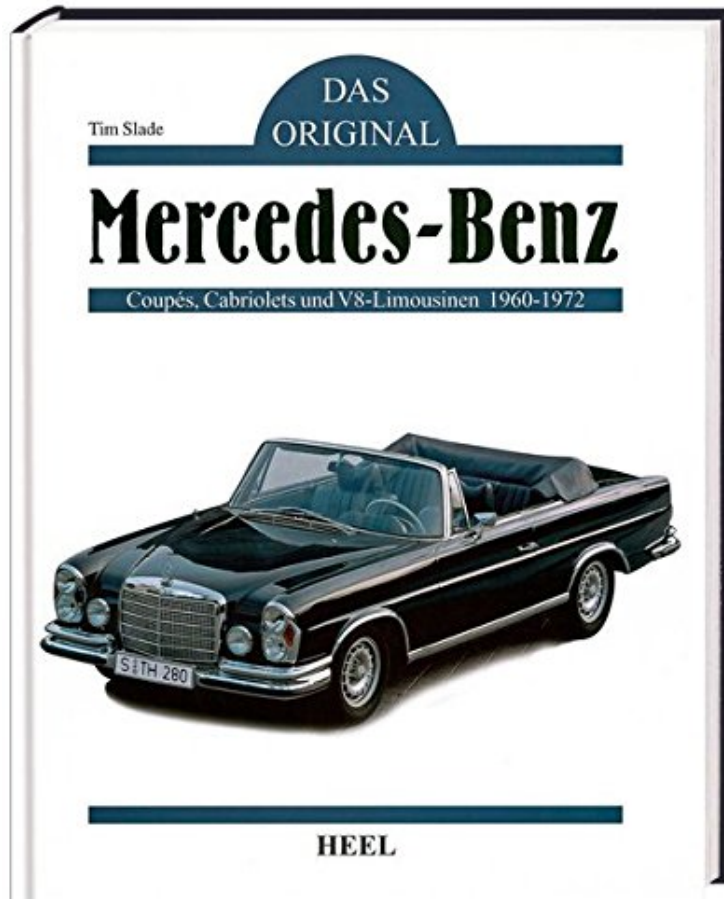


(Free pdf) Das Original: Mercedes-Benz Coups, Cabriolets V8-Limousinen. 1960-1972

## Das Original: Mercedes-Benz Coups, Cabriolets V8-Limousinen. 1960-1972

Von Tim Slade, Tim Slade  
audiobook / \*ebooks / Download PDF / ePub / DOC



DOWNLOAD



+

READ ONLINE

Produktinformation -Verkaufsrank: #44171 in BcherMarke: Heel VerlagVerffentlicht am: 2004-11-12Anzahl der Produkte: 1Abmessungen: 12.05 x .63b x 9.13l, Einband: Gebundene Ausgabe128 Seiten | File size: 48.Mb

**Von Tim Slade, Tim Slade : Das Original: Mercedes-Benz Coups, Cabriolets V8-Limousinen. 1960-1972** before purchasing it in order to gage whether or not it would be worth my time, and all praised Das Original: Mercedes-Benz Coups, Cabriolets V8-Limousinen. 1960-1972:

KundenrezensionenHilfreichste Kundenrezensionen2 von 2 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich. Brauchbares Buch ber die Ahnen der S-Klasse ( W111/112,W108/109)Von Dr. W. PriesnitzIm Mittelpunkt der Betrachtung dieses Buchs stehen die Mercedes Benz Werksreihen W111/112 und W108/109, insbesondere die Cabrios und Coups der Baureihen und neben anderen V8 Limousinen das Top-Modell Mercedes Benz 300 SEL 6.3, der vom Motor des 600er angefeuert wurde.Die Entwicklung der Reihe W111/112 begann bereits um das Jahr 1955. Auf der IAA in Frankfurt prsentierte man im Jahr 1959 die Frchte dieser mehrjhrigen Arbeit. Dort wurden zunchst die Sechszylinder Modelle 220,220S und SE der ffentlichkeit vorgestellt. Im Frhjahr 1961 folgten die Vierzylinder

Modelle der Baureihe W110 unter der Typenbezeichnung 190 und 190D, die sich optisch nicht vom W111 unterschieden, aber rund 14cm kürzer waren. Man sprach von der konomischen Einheitskarosserie. Das Prinzip gilt auch noch für den luftgefederten Mercedes Benz 300 SE (W112). Mit der Einführung der Reihe W111 löste Mercedes die Ponton Modelle ab und führte die Heckflosse ein, allerdings in einer Zeit, in denen die Heckflossen in den USA schon als unmodisch bewunden galten. Vielleicht sind von daher die Heckflossen recht dezent ausgefallen und wurden bei der Frage nach deren Sinn oftmals als prähistorische Einparkhilfe bezeichnet, sozusagen als Peilstangen, die dem Fahrer anzeigen, wo das Ende des Wagens ist. Dieser Mercedes mobilisierte damals die Mittelschicht, denn er war nun kein ausschließliches Privileg der Reichen mehr. In seiner Zeit galt das Fahrzeug dennoch als bestechend elegant und folgte formal der damals angesagten Trapezform-Linienführung. Angetrieben wurde die W111/112 von einem Reihen - Sechszylinder, deren Leistungspotenzial zwischen 95 und 160 bzw. 170PS lag. Es wurden auch Kombis und Langversionen mit 7 Sitzplätzen angeboten. Ab August 1963 erhielt die Reihe W111 Scheibenbremsen und Zweikreis-Hydraulik und ab August 1962 gab es bereits eine Automatik-Version. Besonders beliebt war das Modell 220S. Das Modell 220 SE unterschied sich vom S durch etwa 10 PS Mehrleistung und durch einen Einspritzmotor. Im Februar 1961 kam dann das Coupé und im September 1961 das Cabriolet auf den Markt, denen Tim Slade besondere Aufmerksamkeit widmet. Der Typ 300 SE (W112) wurde ab April 1961 angeboten, gefolgt vom Coupé und Cabriolet ab September 1961. Cabriolet und Coupé wurden zwischen 1969 und 1971 als Typ 280 SE 3.5 (W108/109) mit einem 200 PS starken V8 Einspritzmotor versorgt. Bei Einführung hatten sie lediglich 150 oder 170 PS (W111) und wurden so noch bis 1967 parallel gebaut. Der 300 SE unterschied sich vom 220 durch einen Dreiliter - Leichtmetallmotor, Luftfederung und zusätzliche Ausstattungsmerkmale, wozu auch reichlicher Chromzierat zählte. Auch der Kühlergrill schrumpfte in der Höhe und ließ das Fahrzeug sportlicher und eleganter wirken. Die Heckflossen (Finnen) waren schon bei der Erstvorstellung von Coupé und Cabriolet abgerundet und kaum erkennbar. Obwohl die Cabrios und Coupés rein stilistisch gesehen viele Gemeinsamkeiten haben, konnte kaum ein Rohbauteil Verwendung finden. Etwa viermal so viele Bauteile wie bei der Limousine waren noch das Resultat von Handarbeit, wodurch zunächst die Anschaffungskosten gegenüber der Familienkutsche um rund 30% stiegen. Interessant ist das Sicherheitskonzept, welches Mercedes mit der Baureihe W111 erstmals verfolgte. Man orientierte sich dabei an den Patenten von Bel Banyi. Vorne und hinten gab es jetzt Knautschzonen und Keilzapfenschlösser sollten verhindern, dass sich die Türen z.B. bei einem Überschlag nicht öffnen und Fahrgäste hinausgeschleudert werden können. Allerdings galten die von Preston Tucker in den 1940er Jahren schon vorgestellten Sicherheitsgurte bei den Schwaben noch als Sonderwunsch. Dafür gab es aber wiederum einen Lenkrad-Pralltopf und eine sich teleskopartig zusammenschiebende Lenksäule. Die Werksreihen W111/112 galten in den 1960er Jahren als herausragend alltagstauglich, was Komfort, Raumangebot und Detailqualität angeht. Leider war Rostschutz in dieser Zeit bei Mercedes Benz ein Fremdwort. Besonders betroffen sind Unterboden, Kotflügel, Schweller, Türen und Kofferraummulden. Leider gilt Gleiches auch für die Nachfolgereihe W108/W109, die ab 1965 das Fundament für die S-Klasse goss. Für den Entwurf war der Franzose Paul Bracq verantwortlich, der als einer der bedeutendsten Autodesigner des 20. Jahrhunderts gilt. Auf französische Designindividualitäten wurde verzichtet und das Fahrzeug folgte den erfolgreichen Bauhaus Prinzipien von Sachlichkeit, allerdings aufgepeppt mit Chromschmuck. Technisch hatte die Baureihe noch viele Gemeinsamkeiten mit dem Vorgänger, dafür aber einen aufgebohrten Motor, jetzt mit 7 statt 4 Pleuellagern. Der Motor soll sich angeblich weniger für hohe Dauerbeanspruchung geeignet haben und sich mehr lüften lassen. Die neue Karosserie bot den Kritikern im Vergleich zur Einheitskarosserie weniger Gepäckraum und weniger Kopfhöhe. Außerdem verfügte die Reihe noch über das alte Eingelenk - Pendelachsenfahrwerk. Serienmäßig waren Vierrad-Scheibenbremsen mit Zweikreis-Hydraulik und hydropneumatischer Ausgleichsfeder für Niveauegleich. Das Modell 250 SE hatte gegenüber dem 250 S eine Benzineinspritzung. Der 300 SE und der 300 SEL erbten einen Leichtmetallmotor, während das aufsehenserregende Topmodell 300 SEL 6.3 den 250 PS starken Motor vom staatstragenden Mercedes 600 erhielt. Letzter wurde 1968 präsentiert und noch bis 1972 gebaut. Wie bereits gesagt gilt auch diese Reihe als äußerst rostanfällig. Kritische Stellen sind hier Querträger, Spritzwand, das Bananblech über den Radkästen, Schweller und die A-Säule. Als defektanfällig gilt auch die hydropneumatische Ausgleichsfeder an der Hinterachse des 300 SE mit 170 PS. Im Buch werden aber Themen im Rahmen der Kaufberatung bzw. Restaurierung eher rudimentär abgehandelt. Im Mittelpunkt steht die Entstehungsgeschichte, die Entwicklungsgeschichte und die Modellpalette. Das Buch umfasst viele gute Basisinformationen, die aber Besitzern der Fahrzeuge nicht unbedingt Neues offerieren werden. Trotzdem mag es auch im Bücherregal von Besitzern, die vermutlich alles rund um die Baureihen sammeln werden, eine Bereicherung darstellen. Der Autor Tim Slade ist vor allem in Großbritannien für Bücher zum Thema Automobil bekannt. Von daher handelt es sich bei diesem Buch um eine Übersetzung eines im englischsprachigen Raum erfolgreichen Werks zum Thema. Damit erklärt sich auch die Tatsache, dass der Autor noch so ausschweifend auf die Unternehmensgeschichte eingeht und uns z.B. noch Fahrzeuge, wie den 500 K oder einen Silberpfeil präsentiert. Im zweiten Kapitel "Heckflossen" geht es dann um die Entwicklung der Werksreihe 111, sprich deren Coupés und Limousinen. Wegen seiner besonderen Exklusivität wird dem 300 SE (W112) ein eigenes Kapitel von rund 14 Seiten gewidmet. Mit rund 10 Seiten wird auch das Modell 280 SE als Coupé und Cabriolet präsentiert. Die V8 S - Klasse Fahrzeuge der Baureihe W108/109 werden auf rund 20 Seiten beleuchtet. Zum Abschluss präsentiert der Autor in einem separaten Kapitel das

Topmodell 300 SEL 6.3 mit dem 250 PS Motor der Staatslimousine 600. Ein kurzes Kapitel bert abschlieend noch ber Erwerb und Restaurierung der beiden Baureihen. Im Anhang findet der Leser noch technische Details zu den im Buch abgehandelten Modellen. Die technischen Spezifikationen gehen aber inhaltlich nicht ber das hinaus, was z.B. unser bedeutendster Automobilbiograph Werner Oswald in der Reihe "Deutsche Autos" verffentlicht hat. Zumindest fhrt Oswald im Gegensatz zu Slade die technischen Details aller Fahrzeuge der betreffenden Baureihen an. Allerdings biete Slade mehr Details rund um die Historie der einzelnen Fahrzeuge und gibt Hinweise auf potentielle Schadstellen, die vor dem Erwerb eines solchen Gefhrts beachtet werden sollten. Die Bilder sind historisch oder auch aktueller, aber nie wirklich richtig neu kunstvoll inszeniert, wie man es z.B. von Kalenderblttern gewohnt ist. Insgesamt dennoch ein rundes Portrt. 12 von 15 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich. Detailliert! Von Wolfgang M. BUCHTADie Reihe "Das Original", dankenswerter Weise vom Heel Verlag ins Deutsche bersetzt, bringt auf jeweils rund 125 Seiten eine Type oder Baureihe in unglaublicher Detaillierung und reich illustriert. Diese Ausgabe ist der ersten Generation der S-Klasse und ihren Vorlufern gewidmet. Mehr als 200 Farbabbildungen illustrieren jedes Detail der noblen Mercedes-Typen. Texte und Tabellen sorgen fr die notwendige Kommentierung. 1 von 3 Kunden fanden die folgende Rezension hilfreich. W111/112 Buch super Von HGHTolles Buch in jeder Hinsicht, sehr gut gegliedert, hervorragend bebildert und exellent in der Beschreibung der Historie / Entwicklung dieser tollen Automobile. Kein Detail der unterschiedlichen Ausstattungen wird ausgelassen, ohne so technisch zu werden, dass nur Ingenieure den Text verstehen. Fr Fans dieser historischnr Mercedes Fahrzeuge unbedingt zu empfehlen!!

ProduktbeschreibungCoups, Cabriolets und V8-Limousinen 1960-1972Gebundenes BuchIm letzten Jahrzehnt haben sich die groen Mercedes-Benz Limousinen und vor allem die viersitzigen Coupes und Cabriolets der 60er- und frhen 70er-Jahre zu den beliebtesten Klassikern auf dem Markt fr Liebhaberfahrzeuge entwickelt - man betrachte nur die astronomischen Preise, die heute fr ein Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet verlangt und bezahlt werden. Grund genug, sich den miteinander eng verwandten Baureihen W 108/109, W 111/112 im neuesten Band der mastabsetzenden Buchreihe "Das Original" ausfhrlich zu widmen. Wie gewohnt werden perfekt restaurierte oder erhaltene Exemplare dieser Fahrzeuge in hunderten brillanter Detailbilder vorgestellt, um den angestrebten Originalzustand zu dokumentieren. Kompetenter Text und eine Flle wertvoller Informationen ber Ausstattungen, Werkspezifikationen und Modifikationen whrend der Produktionszeit machen auch diesen Band zum verbindlichen Nachschlagewerk - unentbehrlich fr Besitzer, Restaurierer und Fans dieser Fahrzeuge.

KurzbeschreibungIm letzten Jahrzehnt haben sich die groen Mercedes-Benz Limousinen und vor allem die viersitzigen Coupes und Cabriolets der 60er- und frhen 70er-Jahre zu den beliebtesten Klassikern auf dem Markt fr Liebhaberfahrzeuge entwickelt - man betrachtet nur die astronomischen Preise, die heute fr ein Mercedes Benz 280 SE 3.5 Cabriolet verlangt und bezahlt werden. Grund genug, sich den miteinander eng verwandten Baureihen W 108/109, W 111 im neuesten Band der mastabsetzenden Buchreihe "Das Original" ausfhrlich zu widmen. Wie gewohnt werden perfekt restaurierte oder erhaltene Exemplare dieser fahrzeuge in hunderten brillanter Detailbilder vorgestellt, um den angestrebten Originalzustand zu dokumentieren. Kompetenter Text und eine Flle wertvoller Informationen ber Ausstattungen, Werkspezifikationen und Modifikationen whrend der Produktionszeit machen auch diesen Band zum verbindlichen Nachschlagewerk- unentbehrlich fr Besitzer, Restaurierer und Fans dieser Fahrzeuge.