Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet

Großes Kino

Text & Fotos: Mathias Paulokat

Wer mit einem Cabriolet der Mercedes-Benz S-Klasse vorfährt, ist sich des elegant-mondänen Auftritts gewiss. Der große Gleiter besticht durch formale Klasse, Großzügigkeit und Exklusivität. Luxus trifft hier zudem auf mechanische Zuverlässigkeit. Tugenden, welche in Sammlerkreisen längst honoriert werden. S-Klasse Cabriolets der Baureihen W 111 und W 112 gelten als sichere Bank – seit nunmehr 50 Jahren.

Coupés und Cabriolets von Mercedes-Benz genießen seit jeher eine Ausnahmestellung. Auch wertmäßig: Der Wegfall zweier Türen (und bei Cabriolets auch eines festen Fahrzeugdaches) resultiert unmittelbar in einem höheren Preis – und das bereits ab Werk. So wundert es kaum, dass die S-Klasse Coupés und Cabriolets der Baureihen W 111 und W 112 hier keine Ausnahme bilden. Im Gegenteil, die beiden Fahrzeugtypen haben ihren Wertvorsprung gegenüber dem Limousinen-Modell kontinuierlich ausgebaut. Schon bei Markteinführung kostete die Cabriolet-Einstiegsvariante bereits 70 Prozent mehr als die Limousine. Heute notieren wirklich gute und durchgehend originale Cabriolets über der Marke von 100.000 Euro.

Im September des Jahres 1961, also vor bald exakt 50 Jahren, wurde auf der IAA der erste Vertreter der großen Cabriolets der Öffentlichkeit vorgestellt: das 220 SEb Cabriolet. Das Coupé hatte bereits im Frühjahr desselben Jahres seine Premiere erlebt. Das Fahrzeug erfreute sich schnell großer Beliebtheit in gut situierten Kreisen. Industrielle, Großgrundbesitzer und gut betuchte Schauspieler nahmen sich der eleganten Zweitürer freudig an. Nicht nur in Europa, sondern vor allem auch an der Westküste der USA. Wir haben im Bestand von Steenbuck-Automobiles ein 280 SE Cabriolet aus dem Jahr 1969 entdeckt, welches ehemals in Kalifornien lief und unlängst von einer Totalrestauration bei „Hauben auf“ in Hamburg profitierte.

Design, Konstruktion und Ausstattung

Bestechend ist das Design des großen Cabriolets. Die elegante Linienführung mit der langen Motorhaube und der flachen Schulterlinie wirkt makellos. Und auffallend zeitlos. Denn auf modische Schnörkel aus der Flossen-Epoche verzichtete Mercedes. Das Heck fällt bereits zukunftsweisend ab und deutet ein Flossenpaar an den endseitigen Flanken allenfalls an. Stilprägend sind die aufrecht stehenden Scheinwerfer in der Front. Werkseitig kamen für den Heimatmarkt einteilige Gläser zum Einsatz. Doch die Exportvariante mit separaten Rundscheinwerfern galt vielen als sportlicher. Was früher teuer getauscht wurde, wünscht sich heute manch Besitzer einer S-Klasse Cabriolets zurück.

Neben den Scheinwerfern ist es der gotisch anmutende Kühlergrill aus massivem Chrom, der den Charakter der Fahrzeuge bestimmt. Die traditionellen Stoßstanden sind ebenfalls solide gefertigt und zeigen noch die praktisch funktionslosen schmalen Zusatzstoßstangen, welche vor allem zur Abgrenzung kleinerer Mercedes-Modelle dienten. Ein weiteres stilbildendes Merkmal ist die weit in die Seiten herum gezogene Panorama-Frontscheibe.

Mit der Ponton-Ära wurde die selbsttragende Bauweise bei Mercedes-Benz eingeführt. Das Konstruktionsprinzip gilt auch für Cabriolets. Schon die Coupés wiesen Verstärkungen auf. Die Bodengruppe der Cabriolets musste hierfür allerdings nochmals versteift werden. Wichtigstes Bauteil ist der voluminöse Mitteltunnel, der wie eine robuster Kiel durch das Fahrzeug läuft und das Rückgrat bildet. Im Ergebnis war das Cabriolet knapp 100 Kilogramm schwerer als ein gleich motorisiertes Coupé. Das lag auch an dem sehr hochwertig ausgeführten und opulent gefüttertem Dach mit Innenhimmel. Im Innenraum laden damals wie heute kommode Ledersessel ein. Die typischen Rundinstrumente sind mit wertvollen Edelhölzern verkleidet. Vier elektrische Fensterheber sind bis heute ein begehrtes Feature, welches dem Fahrer das Öffnen und schließen der Fensterlinie ohne Aussteigen ermöglicht.

Die Varianten

Ein Jahr nach dem 220 SEb folgte das 300 SE Cabriolet (Baumuster W 112), welches die Leistungsdaten der 300 SE Limousine aufwies und auch mehr Chrom-Zierrat als der 220er zeigte. So ausgestattet, überdauerten Coupé und Cabriolet den Generationswechsel von den Flossen-Modellen zur dezenteren 108er Baureihe. Dieser Wechsel fand im September 1965 statt. Mercedes tauschte beim Cabriolet das Einstiegsmodell 220 SEb gegen den 250 SE aus. Der Wachwechsel an der Spitze folgte erst 1968 mit dem 280 SE. Der nominale Hubraumverlust schlug sich in den Fahrwerten praktisch nicht nieder. Und auch optisch unterschieden sich die verschiedenen Serien bislang kaum voneinander. Lediglich an Chromfülle und Reifendimension ließ sich bei Wegfall des Schildes am Heckdeckel Typenkunde am Exterieur betreiben. Das änderte sich 1969.

Denn im November hielt der neue, drehfreudige V8-Motor mit 3,5 Liter Hubraum (Baumuster M 116) unter den Sternhauben Einzug. Dafür wurde der Grill an der Fahrzeugfront zehn Zentimeter breiter und volle sieben Zentimeter flacher ausgeführt. Die Haube fiel entsprechend weniger stark moduliert und aus Fahrerperspektive ebener aus. Fortan bürgerten sich die Begriffe „Hochkühler“ und „Flachkühler“ für die Varianten ein. Die „Flachkühler“ erhielten zudem die neuen Stoßstangen mit umlaufenden Prallschienen aus Gummi. Aus heutiger Sicht wirken Fahrzeuge mit Hochkühler jedoch stilistisch gelungener, unter anderem weil die stärker aufrechte Haltung dem Fahrzeug eine aristokratischere Note verleiht. Unser Fotofahrzeug verdeutlicht dies.

In der Schwebe

Die Fahrt in einem großen Mercedes-Cabriolet ist ein Erlebnis und automobiler Genuss. Ganz gleich, auf welchem der vier Plätze man sich einrichtet. Bei geschlossenem Verdeck umfängt einem vertraute Behaglichkeit. Bei geöffnetem Verdeck aber wird der Benz zur großen Bühne. Dank der steil aufragenden Windschutzscheibe und der tiefen Schulter wähnt man sich ganz im Freien. Überhaupt kein Vergleich mit neuzeitlichen Cabriolets, die im direkten Vergleich schnell wie Blechburgen wirken. Lediglich das Mercedes-Benz Cabrio der Baureihe W 124 vermochte noch einmal die klassischen Werte der offenen Fahrkultur von vier Insassen standesgemäß zu zelebrieren.

Dabei legte das S-Klasse Cabrio den Grundstein des modernen Gleiters. Der über 1,5 Tonnen schwere Wagen scheint über die Straße zu schweben. Sein kultivierter Motor wirkt auch heute noch zeitgemäß. Stramm und mit metallisch solidem Klang zieht der 160 PS starke Reihensechser aus dem Drehzahlkeller. Die Automatik regelt den Kraftfluss souverän. Und mit der leichtgängigen Servolenkung lässt sich der 4,88 Meter lange Wagen ohne Anstrengungen parkieren. Bei zügiger Fahrt indes wird deutlich, dass das Fahrwerk aus einer anderen Zeit stammt. Die hintere Eingelenk-Pendelachse fördert spektakuläre Kurvenfahrten und Schräglagen, die einerseits filmreif, andererseits nicht gerade standesgemäß wirken. Der 280 SE schätzt eher gerades Geläuf, mal eine Steigung, hier und da eine Biegung. Er ist ein Gleiter für die große Fahrt und für diesen Zweck auch eine absolute Empfehlung. Und im Stadtverkehr unserer Metropolen ist ein offenes S-Klasse Cabrio, welches beim Beschleunigen den Sternenbug gen Himmel streckt, ein äußerst angenehmer Anblick – großes Kino eben.

Eine umfangreiche Auswahl von Mercedes-Benz Coupés und Cabriolets der Baureihen W 111 und W 112 finden Sie im Classic Driver Automarkt.

Technische Daten

Modell:
280 SE

Typenbezeichnung:
W 111 E28

Fahrzeugkategorie:
viersitziges Cabriolet der Oberklasse

Produktionszeitraum:
Februar 1968 bis Mai 1971

Motor:
2,8 Liter, sechs Zylinder in Reihe, Saugrohreinspritzung

Max. Leistung:
160 PS

Max. Drehmoment:
240 Newtonmeter

Getriebe:
manuelle Viergang-, Fünfgang-Schaltung oder Dreigang-Automatik

Fahrwerk:
Doppel-Querlenker vorne, Eingelenk-Pendelachse hinten

Lenkung:
Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung

Radstand:
2.750 mm

Länge:
4.880 mm

Leergewicht:
1.510 Kilogramm

Vmax:
circa 190 km/h

Beschleunigung:
in circa 10,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h

Varianten:
220 SEb, 250 SE, 280 SE, 300 SE, 280 SE 3.5

Bildergalerie

110
140
80
170
200
50
220
20
km/h
VDO

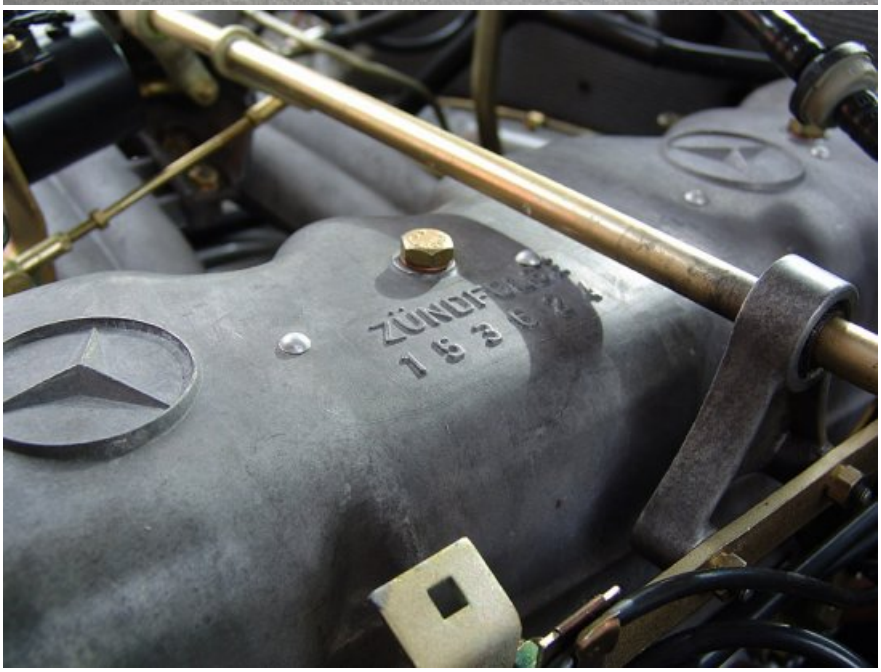
280 SE

MP2GO

MP2GO

MP2GO

MP2GO



Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-280-se-cabriolet
© Classic Driver. All rights reserved.