

CLASSIC DRIVER



1970 Mercedes-Benz W111/112 - 280 SE 3.5

280 SE 3.5

Price	USD 166 410 EUR 150 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1970	Interior colour	Other
Mileage	76 781 km / 47 710 mi	Condition	Restored
Gearbox	Automatic	Location	
Number of seats	5	Fuel type	Petrol
Number of doors	2	Exterior colour	Blue
Performance	147 kW / 200 PS / 198 BHP	Car type	Coupé
Drivetrain	2wd	Exterior brand colour	387
Interior type	Leather	Interior brand colour	Pergament
		Electric windows	Yes
		Sunroof	Yes
		Climate control	Yes

Description

Please find the english description further below.

Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé

- Dienstwagen von Daimler-Benz Export-Vorstand Arnold Wychodil
- Deutsche Auslieferung
- Umfangreiche Sonderausstattung ab Werk inkl. Schiebedach, elektr. Fensterheber und Klimaanlage
- Versuchswagen für den Einbau eines Autotelefon und einer Zentralverriegelung
- Sehr schöne originale Farbkombination mittelblau-metallic und Leder pergament
- Umfangreich restauriert in 2011-2012
- Seit 18 Jahren in letzter Hand

- Inkl. aktuellem Gutachten von Dipl. Ing. Klaus Kukuk

Die Mercedes-Benz Baureihe W111 löste die großen Ponton-Modelle im Jahre 1959 ab und lieferte die technische Basis für die Mercedes-Modelle bis Ende der 1960er Jahre. Die neue Baureihe wartete mit einer bis dato nicht gekannten passiven Sicherheit auf und verfügte als eines der ersten Fahrzeuge überhaupt über eine stabile Fahrgastzelle und definierte Knautschzonen.

Am 24.02.1961 stellte Mercedes-Benz dann im Rahmen der Eröffnung des Mercedes-Benz-Museums mit dem 220 SEb/C die Coupé-Variante der Baureihe W111 vor. Anders als bei der Limousine war beim Coupé die Heckflosse nun deutlich weniger ausgeprägt und der Wagen hatte eine insgesamt etwas flachere und elegantere Karosserie. Der 220 SEb/C war zudem das erste Modell von Daimler-Benz, das serienmäßig mit Scheibenbremsen an der Vorderachse ausgestattet war.

Bei den großen, luxuriösen Coupés und Cabrios lag der Anteil der Handarbeit etwa vier Mal so hoch wie bei der Limousine, und sie waren neben dem auslaufenden 600er das letzte Modell von Daimler-Benz bei dem noch so viel in Handarbeit gefertigt wurde. Neben einer hohen Verarbeitungsqualität führte das aber auch zu sehr hohen Kosten, weshalb ein 1970 280 SE 3.5 Automatic Coupé mit 33.465 DM zum Beispiel wesentlich teurer war als eine 280 SL Pagode für 26.640 DM.

Im September 1969 wurde die Baureihe der W111 Coupés und Cabriolets mit dem völlig neu entwickelten 3,5-l-V8-Motor mit 200 PS (147 kW) gekrönt – einer deutlich leistungsstärkeren Version als die bisherigen 280 SE- und 300 SE-Varianten.

Der neue V8 zeichnete sich neben seiner Kraft besonders durch seine Laufruhe aus. Er ermöglichte dem neuen Topmodell Fahrleistungen auf Sportwagenniveau. Stilistisch wurden die neuen Modelle leicht überarbeitet, so war die Kühlermaske etwa 7 Zentimeter niedriger und breiter geworden, die Motorhaube wurde nach vorne gehend abgeflacht. Dieses charakteristische Merkmal brachte dem Wagen im Volksmund den bis heute verwendeten Namen „Flachkühler“ ein. Eine weitere Änderung betraf die Stoßstangen, die nun mit Gummileisten versehen waren. Äußerlich waren die Achtzylindermodelle von den modellgepflegten Sechszylindertypen nicht zu unterscheiden, die nun ebenfalls mit dem „Flachkühler“ ausgeliefert wurden.

Dieser Wagen hat eine ganz besondere Geschichte. Als eines der ersten gebauten Fahrzeuge, war er laut den vorliegenden Unterlagen aus dem Daimler-Benz Archiv im Spätherbst 1969 als „Geschäftswagen für H. Wychodil“ gebaut worden.

Arnold Wychodil war zu dem Zeitpunkt Mitglied im Vorstand der Daimler-Benz Aktiengesellschaft und zuständig für den Export. Er war unter anderem federführend bei der Gründung von Mercedes-Benz Nordamerika und hatte großen Einfluss im Unternehmen.

Als Geschäftswagen eines Vorstandsmitgliedes war der Wagen mit einer äußerst umfangreichen Sonderausstattung ausgestattet, was insbesondere für einen in Deutschland ausgelieferten Wagen ungewöhnlich und selten ist.

Als Extras bekam der Wagen ab Werk unter anderem:

- elektrisches Schiebedach
- Klimaanlage
- 4 elektrische Fensterheber
- Hinterachse mit Sperrdifferential
- Automatikgetriebe
- Radio mit automatischer Antenne
- Mittelarmlehne

Darüber hinaus wurden bei diesem speziellen Exemplar in der Abteilung Versuch noch zusätzliche Sonderausstattungen eingebaut. Der dazugehörige Produktionsauftrag mit den Detailangaben liegt vor.

Zum einen wurde in dem Wagen im Sonderauftrag zu Versuchszwecken und zur Freigabe für die

Serienproduktion ein Autotelefon Becker AT400 in Verbindung mit einem Becker Radio Mexico bzw. Becker Radiotelefon verbaut. Eine Quelle gibt an, dass das Telefon alleine schon 7.000 DM gekostet hat. Zum Vergleich: 1970 kostete ein VW Käfer 5.459 DM und ein Käfer Cabriolet kostete 7.490 DM. Hinzu kamen ab 1971 monatliche Gebühren von 270 DM. Ein Autotelefon zu der Zeit war also eine unheimlich kostspielige und damit exklusive Angelegenheit.

Zum anderen wurde in dem Wagen auch zum ersten Mal beim Typ W111 eine Zentralverriegelung im Versuch verbaut.

Das Autotelefon und die Zentralverriegelung wurden im Laufe der Jahre wieder ausgebaut und auch die originale Lenkradautomatik wurde irgendwann gegen die Mittelautomatik ausgetauscht, wie sie ebenfalls im 280 SE 3.5 erhältlich war. Ob dies vielleicht sogar noch in seiner Karriere als Dienstwagen geschah oder erst später umgebaut wurde, können wir heute nicht mehr sagen.

Seit 2001 ist der Wagen in letzter Hand in Deutschland und wurde 2011-2012 durch einen Fachbetrieb sehr umfangreich restauriert. Er präsentiert sich heute in einem sehr guten und gepflegten Zustand.

Der Wagen wurde in unserem Auftrag durch den KFZ-Sachverständigen Klaus Kukuk geprüft. Herr Kukuk ist einer der bekanntesten KFZ-Sachverständigen Deutschlands mit jahrzehntelanger Erfahrung und einer sehr großen Expertise im Bereich der Oldtimer, Sportwagen und Rennfahrzeuge.

Das umfangreiche Gutachten kann bei ernsthaftem Kaufinteresse gerne eingesehen werden.

Der Wagen kann nach Absprache jederzeit bei uns in 33415 Verl besichtigt werden. Eine Hebebühne steht Ihnen dafür selbstverständlich ebenfalls zur Verfügung.

Bitte sprechen Sie uns an, wenn Sie an weiteren Informationen Interesse haben.

**** English Description ****

- Company car of Daimler-Benz Head of Export Arnold Wychodil
- German delivery
- Very well optioned ex-factory incl. sliding roof, electric windows and air conditioning
- Prototype for the installation of a Becker car phone and central locking system
- Beautiful original color combination of medium blue metallic and leather parchment
- Comprehensively restored 2011-2012
- Since 18 years with actual owner
- Incl. current assessment by Dipl. Ing. Klaus Kukuk

In 1959, Mercedes-Benz' series W111 was the successor of the large ponton-models. It also was the technical base for all models of Mercedes until the end of the 1960s. The new series came up with a passive safety unknown until then, and as one of the first cars at all had a solid passenger cabin and specific crush zones.

In course of the opening of the Mercedes-Benz Museum on February 24, 1961, Mercedes-Benz presented the 220 SEb/C the coupé version of the W111-series. Different from the sedan, the coupé had significantly less distinctive tail fins, and the body in total was less high and more elegant. Also, the 220 SEb/C was Mercedes-Benz' first model with standard disc brakes at the front axle.

These large, luxurious coupés and convertibles had a four times higher demand for manual work than the sedan. Together with the discontinued 600-series, these were Mercedes-Benz' last models produced manually to that extent. This meant a high quality, but also very high cost which is why a 1970 280 SE 3.5 Automatic Coupé listed for 33,465 DM was remarkably more expensive than a 280 SL Pagoda which was available for 26,640 DM.

The series of the W111 coupés and convertibles was crowned in September 1969 with the completely new developed 3.5-litres V8 engine with 200 PS (147 kW), a significantly more powerful version than the 280 SE and 300 SE models from before.

The new V8 was tagged by its power as well as by its smoothness. It made the new top model perform like a sports car. The new models got a facelift, too – the grille was lowered and widened by seven centimeters, and the bonnet became more flat towards the front. This characteristic mark made people call it “Flachkuehler / low radiator”, a nickname used until today. Another change was made to the bumpers by adding rubber strips. From the outside, the eight-cylinders could not be distinguished from the facelifted six-cylinders which also were delivered with the lower radiator now.

This car has a very special history. Being one of the first exemplars at all, the car’s documents say that it has been built in late 1969 as “company car for Mr. Wychodil”. At that time, Arnold Wychodil was member of the executive board of Daimler-Benz and responsible for export. He was, amongst others, in charge of founding Mercedes-Benz North America and had much influence in the company.

Built as company car for a member of the executive board, the car was equipped with all the desirable options, which is unusual and rare with a German delivery.

As options, the car left the factory with (among others):

- Electrical sliding roof
- Air conditioning
- Four electric windows
- Rear axle with limited-slip differential
- Automatic gearbox
- Radio with automatic antenna
- Center arm rest

Plus, this special exemplar was equipped with additional options by the test department, as is stated in detail in the according production order.

For testing and later release for serial production, a car phone Becker AT400 together with a Becker radio Mexico or Becker radio phone respectively was installed. A source indicates that the phone alone cost 7,000 DM. For comparison: In 1970, a VW Beetle cost 5,459 DM and a Beetle Convertible 7,490 DM. As of 1971, a monthly fee of 270 DM added. At that time, a car phone was a tremendously pricey and thus exclusive thing.

Also, the car obtained a central locking system – a first for a car of the W111 series.

The phone and the central locking system were deinstalled in the course of time. The original steering wheel automatic gearbox was changed against a middle automatic gearbox as it was available for the 280 SE 3.9, too. Whether this happened during the use as company car or later is not known to us.

Since 2001, the car is with the actual German owner who had it comprehensively restored in a renowned workshop in 2011-2012. The car is in a very good and very neat condition.

We asked Klaus Kukuk to check the car. Mr Kukuk is one of the most renowned car experts in Germany with decades of experience and vast knowledge in the field of classic cars, sports cars and racing cars. His assessment can be made available to serious buyers.

The car is available for an inspection by appointment only in 33415 Verl, Germany. We are happy to show you the car and the documents and have a lift available as well.

Please contact us if you wish to obtain further information.

**BV Collector Car Auctions
GmbH**



Title Mr

First name Bastian

Last name Voigt

ZEDERNSTRASSE 14

33415VERL

Germany

Phone +49-52469330337

Mobile phone +49-15126378269

<https://www.bv-auctions.com>

<https://www.classicdriver.com/en/car/mercedes-benz/w111112/1970/705886>

© Classic Driver. All rights reserved.