



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

30 kwietnia 2021 r.

Cztery luksusowe siedzenia i nic, tylko otwarte niebo

- Premiera kabrioletu Mercedes-Benz serii W 111 we wrześniu 1961 r.
- Nowy wariant dołączył do limuzyny (debiut we wrześniu 1959 r.) oraz Coupé (wprowadzonego w marcu 1961 r.)
- Ponadczasowa, dyskretna elegancja sprawia, że dwudrzwiowe odmiany należą do najpopularniejszych klasycznych aut

Jesienią 1961 r. Mercedes-Benz po raz kolejny wyprzedził swoją epokę. Złożona przez producenta obietnica nie pozostawiała żadnych wątpliwości: rozpoczęło się odliczanie do najbliższej wiosny. Jej motoryzacyjnym zwiastunem był kabriolet z luksusowej serii W 111 – bezpośredni poprzednik Klasy S, zaprezentowany podczas międzynarodowego salonu samochodowego IAA we Frankfurcie nad Menem (od 21 września do 1 października 1961 r.). Otwarty wariant z czterema pełnoprawnymi siedzeniami i przestronnym wnętrzem imponuje do dzisiaj.

Przestronność kabiny kabrioletu wynikała z faktu, że – podobnie jak Coupé, zaprezentowane w marcu 1961 r. na salonie samochodowym w Genewie – bazował on na pełnej długości płycie limuzyny „skrzydlaka”. Dzięki temu przejął również bezpieczne nadwozie ze strefami kontrolowanego zgniotu z przodu i z tyłu, a także sztywną kabinę pasażerską. Coupé i Kabriolet były planowane jako odmiany serii W 111 od samego początku jej projektowania.

Klasyk pożądany na całym świecie

Subtelna elegancja Coupé i Kabrioletu doskonale trafiła w gusta odbiorców. Do dziś oba warianty należą do najbardziej urodziwych samochodów Mercedes-Benz i uchodzą za jedno z najbardziej poszukiwanych klasyków na świecie. Ich design okazał się na tyle ponadczasowy, że zarówno Coupé, jak i Kabriolet pozostały w produkcji przez 11 lat. Wywarły też istotny wpływ na konstrukcję luksusowych limuzyn serii W 108/109, wytwarzanych od 1965 r. – a nawet były równoległe z nimi produkowane (do 1971 r.).

Design dwudrzwiowych wariantów stanowił przedmiot wielu dyskusji zarządu i projektantów. Jedną z wizji zakładała wykorzystanie przedniego pasa z modelu SL – dla podkreślenia sportowego charakteru samochodów, ale została odrzucona na rzecz klasycznego projektu z gwiazdą Mercedesa na ostonie chłodnicy. Ostona oraz przednie oświetlenie to zresztą jedyne elementy, które pochodziły z limuzyny. Znane z 4-drzwiowej wersji tylne „płetwy”, zaprojektowane jako swego rodzaju pomoc w parkowaniu, zostały tu zauważalnie zaokrąglone. Za projekt Coupe i Kabrioletu odpowiadał Paul Bracq. Dwudrzwiowe warianty nie były tak wysokie jak limuzyna

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

(-65 mm w przypadku Coupé i -50 mm w przypadku Kabrioletu), jednak miały prawie identyczną długość. W rezultacie oferowały niemal taką samą przestrzeń na bagaż, co czyniło je idealnymi pojazdami turystycznymi.

Aby nie utrudniać produkcji na dużą skalę, coupé i kabriolety były wytwarzane w Sindelfingen w jednostce odpowiadającej za budowę pojazdów specjalnych (Blok 32). Na wielu etapach produkcja odbywała się ręcznie. Fakt ten, w połączeniu z ekskluzywnym charakterem i bogatym wyposażeniem, znalazł odzwierciedlenie w cenie: w momencie premiery w 1961 r. wariant 220 SE Coupé kosztował 23 500 DM (marek niemieckich), a odpowiadający mu Kabriolet – 25 500 DM. Dla porównania, cena Mercedesa 220 SE Limuzyna wynosiła 14 950 DM.

Wyjątkowe walory estetyczne – na zewnątrz i wewnątrz

Za tę cenę klient wchodził w posiadanie wyjątkowo „apetycznego” samochodu – czy to mowa o Coupé, czy o Kabrioletcie. Wyjątkowa estetyka karoserii miała swoją kontynuację w kabinie. Jedną z jej wizualnych atrakcji była obudowa zestawu wskaźników, wykonana z jednego kawałka drewna o zakrzywionym kształcie – fornirowanego próżniowo, aby ukryć wszelkie krawędzie i połączenia. Standardowe wyposażenie obejmowało skórzaną tapicerkę oraz umieszczony w podłodze wybierak biegów (w limuzynie znajdował się on przy kierownicy). Na życzenie, jako alternatywa dla manualnej czterobiegowej przekładni, od 1963 r. dostępna była automatyczna skrzynia biegów ze sprzęgłem hydraulicznym i czterostopniową przekładnią epicykliczną. Pod maską znajdował się znany z limuzyny 2,2-litrowy, sześciocyldrowy silnik M 127 o mocy 88 kW (120 KM). Dwudrzwiowe warianty jako pierwsze samochody Mercedes-Benz zostały seryjnie wyposażone w przednie hamulce tarczowe. 220 SE Coupé i Kabriolet były produkowane do października 1965 r., gdy zastąpiły je wersje 250 SE Coupé/Kabriolet (z jednostką M 129 o mocy 110 kW/150 KM).

Ale już wiosną 1962 r. Mercedes-Benz poszerzył swoją gamę o odmiany 300 SE Coupé/Kabriolet, przypisane do serii W 112. Z zewnątrz wyróżniały je chromowane boczne listwy oraz ranty nadkoli. Bardziej znacząca była modernizacja tego, co niewidoczne: trzylitrowy, sześciocyldrowy silnik M 189 o mocy 118 kW (160 KM) z aluminiowym blokiem, czterobiegowa przekładnia automatyczna, zawieszenie pneumatyczne, hamulce tarczowe przy wszystkich kołach i wspomaganie kierownicy należały tu do wyposażenia standardowego. Od stycznia 1968 r. dwudrzwiowe warianty były dostępne z sześciocyldrowym silnikiem M 130 o pojemności 2,8 litra i mocy 118 kW (160 KM), jako 280 SE Coupé/Kabriolet, a we wrześniu 1969 r. wprowadzono pięciobiegową przekładnię manualną.

W listopadzie 1969 r. Coupé i Kabriolet przeszły kolejną modernizację. Najmocniejszą jednostką w ofercie był wówczas nowy 3,5-litrowy silnik V8 M 116 o mocy 162 kW (200 KM). Wysoką moc zdradzała niżej poprowadzona maska z szerszą osłoną chłodnicy, zarezerwowaną wyłącznie dla tej wersji. Osiągi szybko zostały docenione – np. magazyn „auto motor und sport” w wydaniu 5/1970 pisał: *„Z tym silnikiem dystygowane i nieco staroświeckie Coupé okazało się prawdziwą niespodzianką: przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa 8,9 s, a prędkość maksymalna wynosi 215 km/h”*.

Produkcja Coupé i Kabrioletu serii W 111 i W 112 zakończyła się w lipcu 1971 r. W sumie powstało 28 918 Coupé i 7013 egzemplarzy Kabrioletu.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych

oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.