



Mercedes-Benz



**280 SE**  
**280 SE 3.5**  
**Coupés**  
**Cabriolets**

**D**ie Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets gehören zu den schönsten Automobilen der Welt.

Mercedes-Benz baut diese Fahrzeuge für Menschen, die ihren eigenen, ausgeprägten Stil und Geschmack auch in ihrer Umwelt und in ihrem Automobil wiederfinden möchten.

Diese Wagen sind modern, aber fern jeder modischen Spielerei, und chic im Sinne aktueller Eleganz. Sie faszinieren in gleicher Weise Besitzer und Betrachter.

Außer durch ihre stilistisch gelungene Karosserie zeichnen sich die Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets durch technische Perfektion aus.

Der 6-Zylinder Reihenmotor mit mechanischer Benzineinspritzung – einer der reifsten Motoren der Automobilwelt – leistet 160 PS/DIN (180 gr. HP/SAE).

Die heutigen Einspritzmotoren sind das Resultat einer jahrzehntelangen Entwicklungsarbeit. Sie begann bei den Mercedes-Benz Flugmotoren, wurde in den überaus erfolgreichen Rennmotorenbau übernommen und führte schließlich zu den Motoren 220 SE, 250 SE und 280 SE.

Heute hat die mechanische Benzineinspritzung ihre technische Perfektion erreicht. Am 6. August 1969 lief der 250 000ste Fahrzeugmotor dieser Bauart vom Band.

Vollständig neu konstruiert wurde der 3,5-Liter V-8-Motor, der auf Wunsch für diese Coupés und Cabriolets geliefert wird.

Der 3,5-Liter V-8-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung und Transistorzündung leistet 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE). Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen über den Betriebszustand des Motors aufgenommen und verarbeitet. Dieser Motor vereint in sich die neuesten Erkenntnisse des Motorenbaus. Die Coupés und Cabriolets mit dem 3,5-Liter-Motor werden serienmäßig mit der Mercedes-Benz-Servolenkung ausgestattet.

Von den Limousinen unterscheiden sich diese Fahrzeuge nicht nur durch ihre stilistisch ausgeprägten Formen und ihr markantes Gesicht mit dem kraftvollen, jetzt 7 cm niedrigeren und 10 cm breiteren Kühlergrill, sondern auch durch ihre kostbare und luxuriöse Ausstattung.

Mercedes-Benz 280 SE Coupé und Cabriolet sind Automobile mit dem Charme des Exklusiven.



**D**ie Karosserie dieser Fahrzeuge ist modern und elegant, aber ohne modische Spielerei. Die Stoßstangen vorn und hinten mit einer kräftigen Gummileiste sind nur ein Beispiel für die elegante und doch funktionsgerechte Ausstattung.

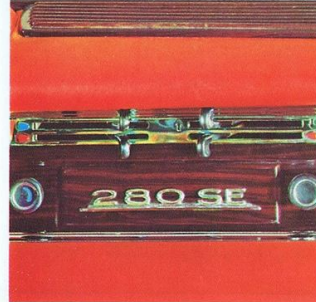
Übersichtliche, blendfreie, klar ablesbare Instrumente, funktionsgerecht angeordnet und direkt im Blickfeld des Fahrers.

Coupés und Cabriolets bieten normalerweise nicht so viel Raum (und damit weniger Komfort) wie entsprechende Limousinen. Die Fahrzeugform beherrscht die Konstruktion. Das ist bekannt.

Nicht so bei den Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets. Sie wurden von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum für 5 Personen bei verkehrsgerechten Außenmaßen. Trotz optimaler Raumgröße sind diese Fahrzeuge deshalb handlich und wendig; selbst im Vergleich mit erheblich kleineren Wagen, die außerdem eindeutig weniger Komfort und Sicherheit bieten.

Sitze mit Lederbezug  
Im Mercedes-Benz 280 SE Coupé und Cabriolet wird die Reaktionsfähigkeit des Fahrers erhalten durch körpergerechte Sitzposition. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt.

Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind aufeinander abgestimmt. Beide Federungen sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gleich wirksam. Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattfüllungen und Haarauflagen gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird. Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man merkt es besonders angenehm auf großen Reisen. Die Vordersitze sind als Ruhesitze ausgelegt.



Wirksames Heizungs- und Lüftungs-System, stufenlos regulierbar für warm und kalt, oben und unten, rechts und links. Die Regulierhebel sind beleuchtet.

Heizung und Lüftung  
sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt.

Der durch Filter gereinigte, staub- und zugfreie Dauerluftstrom kann stufenlos nach oben und unten gelenkt werden. Ein zusätzliches, regulierbares Gebläse verstärkt die Frischluftzufuhr. Damit ist der Wagen auch im Stand zu belüften.



Körpergerecht geformte Ledersitze mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne (Ruhesitzeinrichtung).

Die Heizung ist in der Lage, die Frischluft selbst von  $-20^{\circ}\text{C}$  auf angenehme Raumtemperatur zu erwärmen.

Die Entlüftung erfolgt permanent und ebenfalls zugfrei.

Fahrwerk  
Durch die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit hydropneumatischer Ausgleichfeder wird erzielt: nicht zu harte und nicht zu weiche Federung. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus. Die hydropneumatische Ausgleichfeder begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten.

In allen Geschwindigkeitsbereichen gewährleistet diese Achskonstruktion gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage und hohen Fahrkomfort. Die Fahrgäste bleiben frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken. Die Gummilagerungen der Achse fangen auch die letzten Unebenheiten der Fahrbahn auf und geben sie nicht an die Karosserie weiter.

Diese Achskonstruktion der 280 SE Coupés und Cabriolets ist die technisch perfekte Lösung. Komfort und Fahrsicherheit aus dieser Kombination von Stahlfederung und Hydraulik werden nur von den luftgefederten Limousinen übertroffen.

Ein Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse verhindert bei Kurvenfahrten unangenehme Karosserieneigungen, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnten.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Gasfüllung (System de Carbon) garantieren eine konstante Bodenhaftung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Die Mercedes-Benz Servolenkung (serienmäßig bei den Fahrzeugen mit dem V-8-Motor) macht selbst schwierige Fahrmanöver (z. B. Einparken) zum Vergnügen. Kraftaufwand und Lenkradumdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkomfort erhalten.

Durch diese Lenkung haben die Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets eine Wendigkeit, die von vielen kleineren Wagen nicht erreicht wird. Der Lenkungsstoßdämpfer schluckt Fahrbahn-Unebenheiten und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter.

Karosserie  
Die Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets haben verkehrsgerechte Außenmaße. Dazu:

große Türen, die den Ein- und Ausstieg auch für die Fondgäste leicht und bequem machen; einen geräumigen Kofferraum, der leicht zu beladen und beleuchtet ist. Das sind Konstruktionsbesonderheiten, die bei anderen Coupés und Cabriolets häufig fehlen.

Achsen und Karosserie sind durch Gummilagerungen getrennt. Motor- und Fahrstraum sind hermetisch voneinander abgeschlossen. Deshalb sind diese Fahrzeuge fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm:

Mercedes-Benz verzichtet in der Innenausstattung auf formalistische Spiele. Blendfreie Materialien sind besser als optische Effekte.

Ablage-Schale, beleuchtetes Handschuhfach, Taschen an den Türen, gepolsterte Armlehnen, Armlehne zwischen den Fondsitzen und strapazierfähige Teppiche sind nur einige Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets geben jene entscheidende Ruhe, Übersicht und Gelassenheit, über die Fahrer in Zukunft nicht mehr verzichten können.

## Komfortabel



**F**ür ein sportliches Coupé bzw. Cabriolet ein ausgesprochen komfortabler, großzügiger Innenraum. 5 Personen haben einwandfrei Platz. Bezugsmaterial der Sitze: hochwertiges Leder, einzeln für jedes Fahrzeug ausgewählt.



# Sicher

Blendfreie Instrumente.  
Energieaufzehrender Pralltopf unter der großflächigen Polsterplatte auf dem Lenkrad.

Man kann von Sicherheit reden, man kann großzügig mit Schaumstoff umgehen oder das Problem der Sicherheit an der Wurzel packen. Der letzte Weg ist langwierig, teuer aber verantwortungsbewußter, obwohl die Ergebnisse erster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat in einem einzigen Testjahr 80 Personenwagen auf die verschiedenste Weise zu Schrott gefahren, um gewissen Problemen auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz hat nach vielen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und daher Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage nicht die entscheidende Rolle. Die Mercedes-Benz Sicherheitszelle ist in ungezählten Unfallversuchen im Rahmen der systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung entwickelt worden.

Man verläßt sich bei Mercedes-Benz nicht darauf, daß eine weniger steife Bug- und Heckpartie zwangsläufig einen Teil der Aufprall-Energie verzehrt. Entscheidend ist, daß möglichst viel Aufprall-Energie in Verformungsarbeit an der Karosserie umgewandelt wird.

So schreibt „auto motor und sport“ in seiner Ausgabe 4/1969:

### Knautsch-Patent abgelaufen

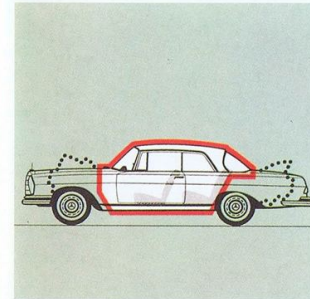
„Am 23. Januar 1969 wurde ein Stück Autosicherheit rechtlich allen Automobilherstellern zugänglich. An diesem Datum lief das Mercedes-Benz Patent über die Sicherheitsstruktur von Autokarosserien ab, das eine verformungssteife Passagierzelle und weiche Knautschzonen an den Wagenenden vorsieht.“

Sehr schön wurde diese Sicherheitsstruktur von den anderen Autoherstellern als die beste anerkannt, und schon seit Jahren findet sie Nachahmer in aller Welt. Die Firma Daimler-Benz sah über Patentverletzungen in diesem Fall wohl großzügig hinweg, um den Sicherheitsbemühungen der anderen nicht etwa einen Riegel vorzuschieben.

Außerdem weiß man in Untertürkheim, daß das Knautschprinzip zwar leicht zu verstehen, aber konstruktiv sehr schwer zu realisieren ist. Es hat auch bei Mercedes-Benz jahrelanger Entwicklungsarbeit bedurft, um derart perfekte Crash- und Knautsch-Demonstrationen zu ermöglichen, wie sie in Untertürkheim gelegentlich schon vor der Presse und damit vor der Öffentlichkeit abgehalten wurden.

Nachdem das Patent nun abgelaufen ist, wird man der Sicherheitsstruktur künftig wohl auch in den Werbefeldzügen der Konkurrenz häufiger begegnen.“

Die Sicherheit von Mercedes-Benz ist ein System, das wissenschaftlich erforscht wurde, und in dem alle Teile voneinander abhängen, ein System, das sich ständig ausweitet und perfekter wird.



Das Verformungsprinzip: gestaltfester Passagierraum; aber energieaufzehrende, verformbare Front- und Heckpartie.

Hier sind einige, wenige Beispiele:

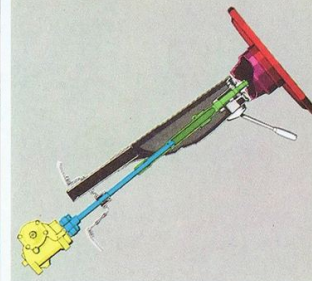
Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser  
Sie springen während eines Unfalls nicht auf (verhindern also das Herausschleudern) und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall die Türen schnell geöffnet werden müssen.

Die Sicherheitslenkung  
mit einer großflächigen Polsterplatte auf der Lenkradnabe, mit einem verformbaren Pralltopf unter der Polsterplatte, mit einer teleskopartig ineinanderschließbaren Lenksäule und mit einem Lenkgetriebe, das weit hinter der Vorderachse angeordnet ist. Die gestaffelte Verformungsmöglichkeit, die je nach Aufprallwucht wirksam wird, verhindert den gefährlichen Lanzen-Effekt der Lenksäule.

Die spurtreue Straßelage  
und die konstante Bodenhaftung durch einzeln aufgehängte und getrennt geführte Räder sind Voraussetzung für sicheres Fahren. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten und ist mitbestimmend für das neutrale Kurvenverhalten.

Das Zweikreis-Servo-Bremssystem  
mit Scheibenbremsen vorn und hinten, die dauerbelastbar sind, wirksam gekühlt werden, sich automatisch nachstellen und spurstabil ohne einseitiges Ziehen bremsen. Die Funktion der beiden Bremskreise wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

Die Feststellbremse  
mit zusätzlichen Bremsbacken und Bremsstromeln.



Lenkung ohne Lanzen-Effekt. Teleskopartig ineinanderschließbare Lenksäule, Pralltopf unter der großflächigen Polsterplatte auf dem Lenkrad. Der Pralltopf wurde patentiert.

Und vieles andere mehr  
Anatomisch richtige, ermüdungsfreie, reaktionserhaltende Lenkposition; festverankerte, luftdurchlässige Sitze, richtig geformt und mit festem, seitlichem Halt; exakt aufeinander abgestimmte Sitz- und Fahrzeugfederung; Lenkungsstoßdämpfer, der Fahrbahnstöße schluckt; Gummilagerungen an den Achsen, die Straßenebenenheiten absorbieren; gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer, die konstante Wirkung garantieren.

Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz

über das Automobil hinaus  
Als zweiten, entscheidenden Faktor testet man den Menschen und seine Reaktionen. Mercedes-Benz schickt seine Fahrzeuge mit unvorbereiteten Fahrern auf die Teststrecke. Dort führen Spezialisten Gefahrensituationen herbei, die der Fahrer nicht kennt. Alle Reaktionen werden registriert. Aus der Häufung bestimmter Reaktionen wird die Durchschnittsreaktion des Durchschnittsfahrers errechnet.

Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Automobil-Produktion von Mercedes-Benz ein.



**D**as Öffnen und Schließen des Cabrioletdachs ist so einfach, daß eine Person spielend damit fertig wird. Die exakt arbeitenden Hebelmechanismen der Dachversteifungen sind ein weiterer Beweis für die hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität. Die Frontscheibe ist so geneigt, daß auch bei schneller Fahrt mit offenem Dach der Fahrtwind abgeleitet wird.

Die Einspritzpumpe des 6-Zylinder-Motors. Verzögerungsfrei und automatisch erhält jeder Zylinder genau zum richtigen Zeitpunkt die richtige Kraftstoffmenge.

Rennwagen für Familienväter verlassen den Bereich, den Mercedes-Benz verantworten kann.

Den unabänderlichen Konstruktionsprinzipien des Hauses entsprechend, baut Mercedes-Benz seine Coupés und Cabriolets mit überdurchschnittlich hohen Dauergeschwindigkeiten, die nicht nur bei trockener und gerader Straße und nicht nur schönem Wetter gefahren werden können.

Gleich wichtig sind die Beschleunigungswerte im mittleren Drehzahlbereich. Zum Beispiel beim Überholen, wenn blitzschnell von 60 auf 90 km/h beschleunigt werden muß.

Hier zeigen sowohl der 6-Zylinder-Reihenmotor mit mechanischer Benzineinspritzung, als auch der V-8-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung ihre große Überlegenheit durch hohes Drehmoment und überdurchschnittliche Kraftreserve.

**Der 6-Zylinder-Reihenmotor** mit mechanischer Benzineinspritzung leistet 160 PS/DIN (180 gr. HP/SAE). Dieser Motor ist einer der ausgereiftesten auf dem gesamten Markt. Die heutigen Einspritzmotoren sind das Resultat einer jahrzehntelangen Entwicklungsarbeit. Sie begann bei den Mercedes-Benz Flugmotoren, wurde in den Rennmotorenbau übernommen und führte schließlich zu den Motoren des Mercedes-Benz 220 SE, 250 SE, 280 SE. Heute hat die mechanische Benzineinspritzung ihre technische Perfektion erreicht. Am 6. August 1969 lief der 250 000ste Fahrzeugmotor dieser Bauart vom Band.

Der V-8-Motor mit elektronischer Benzin-Einspritzung und Transistorzündung beschleunigt das Fahrzeug von 0 auf 100 km/h in 9 sec.

**Die Vorteile dieses Einspritz-Systems:** verzögerungsfreies Beschleunigen, keine Übergangsfehler und kein Verschlucken des Motors bei plötzlichem Gasgeben. Die 6 Stempel der Pumpe geben jedem der 6 Zylinder zum genau richtigen Zeitpunkt die genau richtige Kraftstoffmenge. Darüber hinaus erzielt die Pumpe die feinste Abstimmung des Kraftstoff-Luftgemischs für alle Belastungen. Die Start- und Warmlaufautomatik berücksichtigt Gaspedalstellung, Motor-Drehzahl, Luftdruck und Kühlwasser-Temperatur.

**Der V-8-Motor** mit elektronischer Benzineinspritzung leistet 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE). Er ist ein Kurzhuber, im höchsten Maß laufruhig und verschleißarm. Dieser Motor wurde vollständig neu konstruiert und vereint in sich die letzten Erkenntnisse des Motorenbaus.

**Die elektronische Benzineinspritzung** Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen über den Betriebszustand des Motors vom Steuergerät aufgenommen und verarbeitet. Dazu gehören Motor-Temperatur, Ansaugluft-Temperatur und anderes mehr. Die Elektronik arbeitet unsichtbar und nicht spürbar. Man merkt nur das Ergebnis: Der Motor spricht immer sofort an und beschleunigt aus allen Drehzahlbereichen heraus sportlich und kraftvoll. Es gibt keine Verzögerung beim plötzlichen Gasgeben. Der Kraftstoff-Verbrauch wird niedrig gehalten, weil das Steuergerät nur präzise so viel Kraftstoff für jeden Zylinder freigibt, wie unter den jeweiligen Betriebsbedingungen benötigt wird.

**Die V-Anordnung der Zylinder** ist raumsparend. Mercedes-Benz ist durch jahrelange Versuche zu der Erkenntnis gelangt, daß die V-Anordnung erst bei 8 Zylindern besten Massenausgleich und damit größte Laufruhe bieten kann.

Bei 6-Zylinder-Motoren dagegen erzielt man das durch die Reihen-Anordnung der Zylinder.

**Die Transistor-Zündung** ist ein weiterer technischer Leckerbissen: Die Zündkontakte arbeiten mit einer sehr niedrigen Stromstärke. Das bedeutet: geringster Verschleiß und damit exaktes, zeitgenaues Zünden über einen langen Zeitraum.

Konstruktionsmerkmale der beiden Motoren:

Die obenliegende Nockenwelle ermöglicht drehzahlreudiges, rasantes Fahren. Durch die besondere Konstruktion der Nocken wird eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder erzielt und damit ein sehr günstiger Drehmoment-Verlauf, besonders im unteren Drehzahlbereich. Die Arbeitsgänge im Motor laufen mit der geringstmöglichen Geräusentwicklung ab.

**Die geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle** läuft ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.

**Der Luft-Ölkühler** kühlt das Motoröl. Das ist wichtig, denn der Ölkreislauf dient nicht nur der Schmierung, sondern sorgt auch für die Wärmeabfuhr aus den Motorlagern.

**Der Viskose-Lüfter** kühlt bei höheren Motortemperaturen, denn nur dann läuft er mit. Vorteile: Schnellere Erreichen der Betriebstemperatur reduziert den Verschleiß. Geringere Lüftergeräusche. Höhere Motorleistung besonders beim Anfahren. Die Viskose-Lüfterkupplung arbeitet verschleißlos.

Die 280 SE Coupés und Cabriolets erreichen schnell ihre Höchstgeschwindigkeit. Man kann sie bedenkenlos über lange Zeiträume ausfahren, weil beide Motoren in höchstem Maß standfest sind. Das Fahrwerk ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen.

Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele:

**Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse** mit hydropneumatischer Ausgleichfeder Exakte Radführung durch Schubstreben. Dadurch guter Geradeauslauf und hohe Kurvenstabilität bei komfortabler, aber nicht zu weicher Federung. Während das eine Rad der Straßenebene folgt, läuft das andere unabhängig und geradlinig weiter. Deshalb

ist die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit hydropneumatischer Ausgleichfeder jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

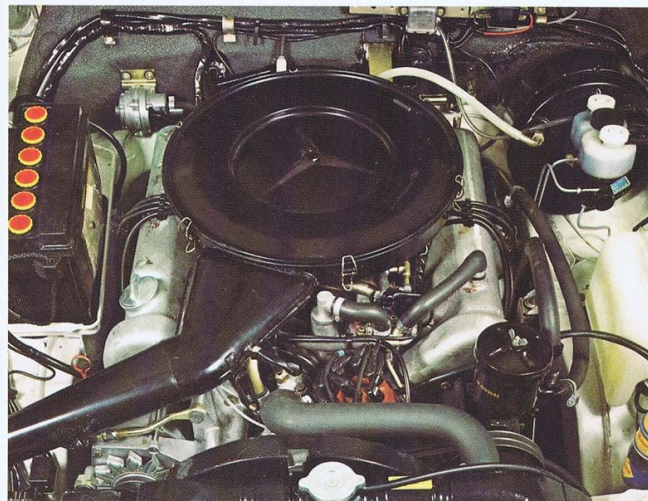
**Richtungsstabilität** Die von den Schubstreben der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

**Kurvenstabilität** Durch neutrales Fahrverhalten und präzise arbeitende Lenkung ermöglichen diese Fahrzeuge ein sauberes Anlenken von Kurven und machen Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen. Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

**Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität** Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt sind in den 280 SE Coupés und Cabriolets ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem starken Fahrwerk mit Einzelradaufhängung.

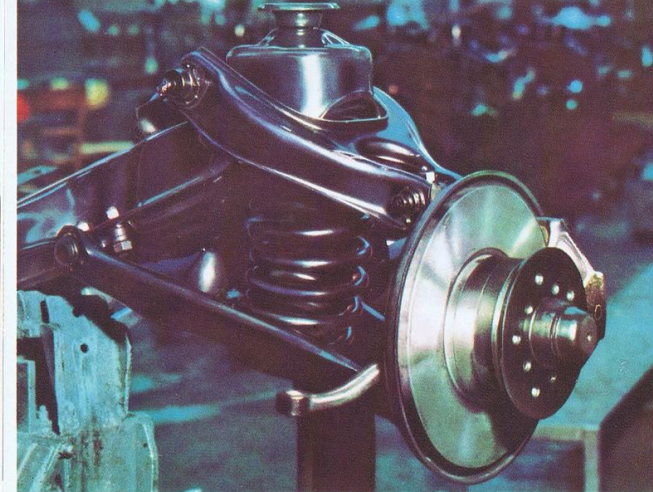
Diese perfekte technische Auslegung ist gepaart mit unübertroffenem Komfort. In einem 280 SE Coupé oder Cabriolet ist eine 500- oder 1000-km-Fahrt noch immer ein Vergnügen.

# Schnell





**Z**uverlässig sind Mercedes-Benz Personenwagen auch unter extremen Bedingungen. Beweis: permanente Tests auf der Holperstrecke der Versuchsbahn in Untertürkheim. Ein Martyrium für Fahrwerk und Aufbau. Der Fahrer bleibt dabei so weitgehend von Schwingungen frei, daß er konzentriert lenken und fahren kann.



**Vorderachse:**  
 Je Rad: Dreiecks-Querlenker;  
 Schraubenfeder; beidseitig wirkender,  
 gasgefüllter Teleskopstoßdämpfer;  
 große, im Fahrtwind wirksam gekühlte  
 Scheibenbremse.  
 Drehstab-Stabilisator;  
 Lenkungsstoßdämpfer.

Unter der Zuverlässigkeit  
 eines Automobils  
 versteht man einwandfreies Funktionieren  
 aller wichtigen Teile und Aggregate  
 über einen langen Zeitraum.  
 Das setzt voraus,  
 daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde,  
 bevor es auf den Markt kommt.

Mercedes-Benz 280 SE Coupés/Cabriolets  
 basieren in ihrer Grundkonstruktion  
 auf den Vorgängern  
 220 SE und 250 SE Coupé/Cabriolet.  
 Das Fahrwerk des 280 SE Coupé/Cabriolet  
 hatte schon bei der Vorstellung  
 mehr als 7 Millionen  
 härtester Versuchskilometer hinter sich.

Mercedes-Benz 280 SE Coupés/Cabriolets  
 sind zuverlässig.

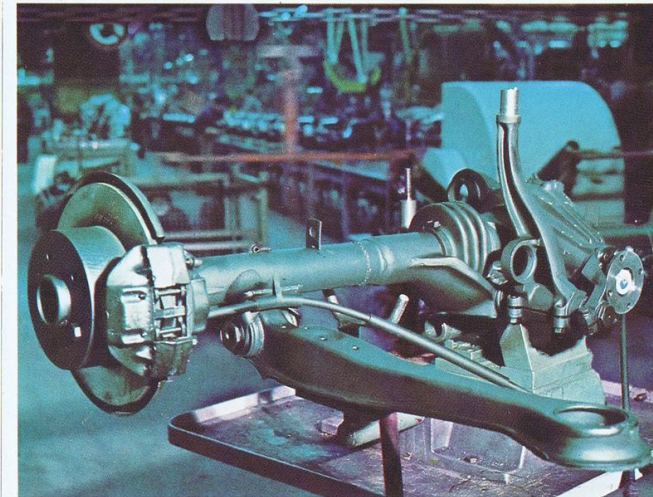
**Karosserie-Verarbeitung**  
 Limousinen in Coupés oder Cabriolets  
 abzuwandeln,  
 ist für die Konstrukteure von Mercedes-Benz  
 keine Diskussionsbasis.

Den Konstruktionsprinzipien  
 des Hauses entsprechend,  
 sind die Mercedes-Benz Coupés  
 und Cabriolets  
 von Grund auf neu konstruiert.  
 Das ist besonders im Detail spürbar:  
 Die Karosserie ist verwindungssteif.  
 Achzen, Klappern etc. – wie dies  
 bei vielen Fahrzeugen dieser Art der Fall ist –  
 sind absolut ausgeschlossen.  
 Die rahmenlosen Fenster vorn und hinten  
 verursachen selbst bei Höchstgeschwindigkeit  
 keine Windgeräusche.  
 Mit ein paar Handgriffen  
 läßt sich das Cabrioletdach schließen,  
 und zwar absolut dicht.

Das sind nur einige Beispiele  
 für die sorgfältige Konstruktion  
 und Verarbeitung.

**Hinterachse:**  
 Eingelenkpendelachse  
 mit hydropneumatischer Ausgleichfeder.  
 Einzelradaufhängung;  
 JeRad: Schraubenfeder; beidseitig wirkender,  
 gasgefüllter Teleskopstoßdämpfer;  
 große, im Fahrtwind wirksam gekühlte  
 Scheibenbremse; Bremskraftregler.

## Zuverlässig

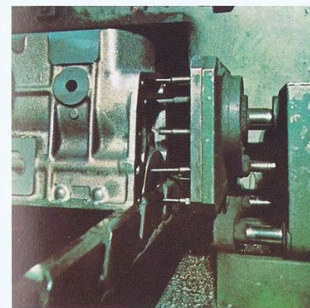


**Sitze, Sitzfederung und Türschlösser**  
 sind im Dauertest erfolgreich geprüft worden.

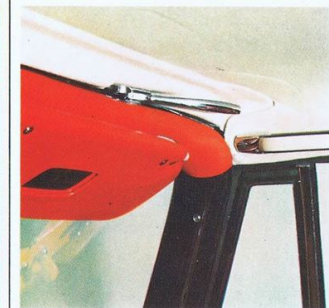
**Exakt eingepaßte Türen**  
 Der satte Klang beim Türenschließen  
 ist keine akustische Effekthascherei,  
 sondern ein Zeichen dafür,  
 daß die Türen exakt passen.  
 Mercedes-Benz hat in der Produktion  
 Spezialisten,  
 die nur eine einzige Aufgabe haben:  
 die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.

**Jede einzelne Hinterachse**  
 wird nach ihrem Zusammenbau  
 vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen  
 unterworfen.

**Alle Kaufteile,**  
 also Teile,  
 die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt,  
 werden vor ihrem Einbau  
 einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen,  
 obwohl sie schon beim Hersteller  
 geprüft wurden.  
 Von jeder Lieferung an Gummimanschetten  
 für die Gelenke der Hinterachse  
 muß z. B. ein hoher Prozentsatz  
 einen 100-Stunden-Versuch  
 im Ölbad über sich ergehen lassen.  
 Dieser Versuch  
 ist in seiner Wirkungsweise so intensiv,  
 daß er einer Laufzeit des Wagens  
 von vielen Jahren entspricht.



**Automatische Kontrollstation.**  
 Jede Bohrung  
 wird mit diesem automatischen Tastergeprüft.  
 Stößt einer der Dorne auf Widerstand,  
 zum Beispiel  
 wenn vorher nicht exakt gebohrt wurde,  
 wird der Motorblock sofort aussortiert.  
 Solche Kontrollstationen  
 sind überall in den Transferstraßen  
 zwischengeschaltet.  
 Sie lassen sich nicht täuschen.



Das Cabrioletdach schließt exakt  
 mit den festen Teilen der Karosserie ab;  
 es ist auch nach vielen Jahren  
 noch absolut dicht und zugfrei.  
 Genauso passen sich  
 die rahmenlosen Seitenscheiben  
 in die Gummiprofile am Dach ein.  
 Das ist eines der Geheimnisse,  
 warum Mercedes-Benz  
 Coupés und Cabriolets  
 nicht klappern und dröhnen.

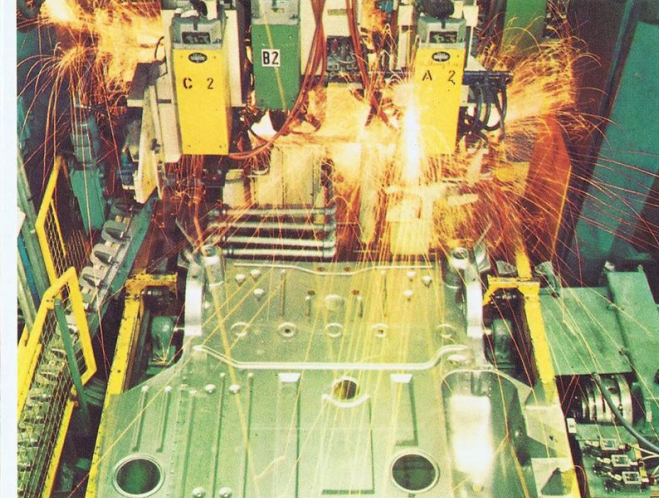
Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde,  
 wird diese Lieferung  
 für die Produktion freigegeben.

**Alle Stromverbraucher**  
 (Scheinwerfer, Anlasser,  
 Armaturenbeleuchtung etc.)  
 haben eine eigene Masse-Leitung.  
 Das ist zwar aufwendiger, aber zuverlässiger.

**Jeder Motor,**  
 jedes Getriebe und jede Achse  
 wird unter allen nur möglichen Belastungen  
 einem intensiven Probelauf unterzogen.  
 Erst wenn sie diese harte Prüfung  
 ohne jegliche Beanstandung  
 über sich ergehen lassen,  
 sind sie es wert,  
 in die Mercedes-Benz 280 SE  
 Coupés und Cabriolets  
 eingebaut zu werden.



**D**iese Mercedes-Benz Coupés und Cabriolets sind keine umgebauten Limousinen. Sie sind von Grund auf neu konstruiert. Die Festigkeit, die eine Limousine durch Rahmenboden und Dachkonstruktion erhält, wird bei diesen Wagen durch entsprechende Konstruktion der Rahmenboden-Anlage erreicht. Auch nach Hunderttausenden von Kilometern gibt es deshalb bei diesen Fahrzeugen keine Vibrations- und Klappergeräusche. Türen und Fenster schließen auch jetzt noch absolut dicht.



Vollautomatisch wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammenschweißt. Hier arbeiten moderne Schweißautomaten gleichmäßiger und damit sicherer als die besten Spezialisten.

Wertbeständig sind die Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets durch ihre technische Perfektion, hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität und durch ihre stilistisch unerreichte, zeitlose Karosserieform.

#### Fahrzeugform

Mode wird immer ihre Käufer finden. Mercedes-Benz kann es sich jedoch nicht leisten da mitzumachen. Nur ein echter technischer Fortschritt ist Grund genug für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz z. B. keine Karosserien, die heute hinreißen und morgen langweilen. Modern ja, modisch nein. Nur die „richtige Form“ hat viele Jahre Gültigkeit. Sie lebt lange – so lange wie ein Mercedes-Benz.

Zur Wertbeständigkeit gehören gleichermaßen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität.

#### Die Lackierung

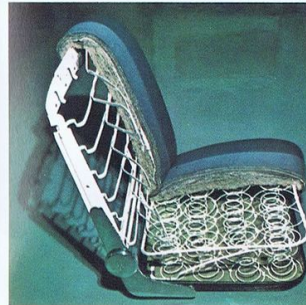
Mercedes-Benz 280 SE Coupés und Cabriolets haben einen besonders haltbaren Lack (ca. 20 kg pro Fahrzeug). Nach der Phosphatierung und Passivierung folgen bis zu fünf Schichten, deren Funktionen organisch aufeinander abgestimmt sind: erster Grundlack, zweiter Grundlack, Steinschlag-Schutz, Vorlack, Decklack.

#### Der Dauer-Unterbodenschutz

(ca. 14 kg pro Fahrzeug) für Wagenboden, Kotflügel Einstieg und Bugunterseite.

#### Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht

für den Motorraum und die gesamte Wagenunterseite einschließlich Achsen, Gelenkwelle, Kraftstoff- und Bremsleitungen.



Der Mercedes-Benz Sitz. Oben: der Lederbezug. Darunter: Zwischenlage. Dann die poröse, aber feste Gummiauflage und schließlich der progressiv federnde Stahlfederkern.

Die nach dem Zusammenbau der Karosserie nicht mehr erreichbaren Hohlräume werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen, damit sie auch innen nicht rosten.

Die hitze- und ölbeständige Innenlackierung der Achshäuser und des Motorblocks mit einem Spezial-Lack, der nach den Ergebnissen der Mercedes-Benz Forschungslabors entwickelt wurde.



Jede Karosserie wird in Grundierungslack getaucht. Die Schutzfarbe deckt damit auch schwer zugängliche Innenpartien.

Die hundertprozentig saubere Verarbeitung aufeinanderstoßender Blechteile Alle Fugen, und sind sie noch so klein, werden nicht nur außen, sondern auch innen abgedichtet. Nicht nur aus optischen Gründen, sondern um Korrosionseinflüsse von vornherein abzuwehren.

#### Die Typenkonstanz der Mercedes-Benz Modelle

bewirkt – neben hohen Wiederverkaufspreisen – höchste Präzision und Zuverlässigkeit in der Fertigung. Denn wer nur in so großen Zeiträumen neue Modelle baut, setzt sich auch nur selten der Gefahr aus, seinen Kunden „Kinderkrankheiten“ zumuten zu müssen.

#### Unbestechliche Prüfer

15 % aller Mitarbeiter der Pkw-Produktion sind mit Kontrollarbeiten betraut. Sie haben die Aufgabe, alles zu sperren, was nicht hundertprozentig den geforderten Qualitätsrichtlinien entspricht. Wichtig: Sie tun es wirklich.

#### Kundendienst

Mercedes-Benz hat in 162 Ländern über 3700 Kundendienst-Stationen mit erfahrenen Fachleuten, die laufend vom Werk geschult werden. Ein beruhigendes Gefühl, besonders für Urlaubsfahrten.

# Wertbeständig



# Grundausstattung

**Achsen**  
 Vorderachse: Achsträger mit Doppel-Querlenkern; Hinterachse: Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit hydropneumatischer Ausgleichfeder.

**Getriebe**  
 Coupé/Cabriolet mit 2,8-l-Motor und Coupé mit 3,5-l-Motor: 4-Gang-Handschatgetriebe; Cabriolet mit 3,5-l-Motor: Mercedes-Benz Automatic.

**Federung**  
 An Vorder- und Hinterachse je zwei Schraubenfedern, je zwei doppelwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer; vorn: ein Drehstab-Stabilisator; hinten: hydropneumatische Ausgleichfeder.

**Bremsen**  
 Zweikreis-Servo-Bremssystem; Scheibenbremsen vorn und hinten; Feststellbremse mit zusätzlichen Bremsbacken und Bremstrommeln; Kontroll-Licht für die Funktion der beiden Bremskreise.

**Lenkung**  
 Exakte, selbstnachstellende, leichtgängige Kugelumlauflenkung; Servolenkung bei den Fahrzeugen mit V-8-Motor; Lenkungsstoßdämpfer; großflächige Polsterplatte auf der Lenkradnabe; Pralltopf unter der Polsterplatte; teleskopartig ineinanderschließbare Lenksäule; Lenkgetriebe weit hinter der Vorderachse angeordnet.

**Karosserie**  
 Feste Verschweißung der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau; gestaltfester, verwindungssteifer Fahrgastraum (Sicherheitszelle); stoßaufzehrende Bug- und Heckpartie; optimale Sicht nach allen Seiten; leichtschließende Türen; Doppel-Stoßstangen mit breitem Gummiwulst.

**Sitze mit Lederbezug**  
 Körpergerecht geformt, stofffest verankert, ausgeformt für seitlichen Sitzhalt; Sitzfederung auf Fahrzeugfederung und Sitzposition abgestimmt; Vordersitze in Längsrichtung und Lehnenneigung verstellbar; Ruhesitzeinrichtung; Lehnen-Arretierung.

**Beleuchtung**  
 Standlicht, asymmetrisches Abblendlicht, Fernlicht, Nebelscheinwerfer, Parklicht, Rückfahrscheinwerfer; stufenlos regelbare Instrumentenbeleuchtung; Innenraumbeleuchtung mit Türkontakt (nur Coupé); Fußraumleuchte mit Türkontakt; Leseleuchte im Fond mit Schalter an der Armaturenanlage; Beleuchtung für Handschuhfach und Kofferraum.

**Instrumente**  
 Armaturenanlage gepolstert, stoßnachgiebig; Geschwindigkeitsmesser; Drehzahlmesser; Oldruckanzeiger; Tankinhaltanzeiger; Kühlwassertemperaturanzeiger; Kontroll-Licht für Feststellbremse, für die Funktion der beiden Bremskreise, Batterie-Ladestrom, Blinker, Fernlicht und Kraftstoffreserve; elektrische Zeituhr; Gesamtkilometerzähler; Tageskilometerzähler.

**Signalanlage**  
 Lichttupe; Blinker mit automatischer Rückstellung, betätigt durch den Kombinationsschalter am Lenkrad; 2 Aufschlaghörner; Bremslicht; Warnblinkanlage.

**Schlösser**  
 Sicherheitszapfenschlösser an den Türen; verschließbares Handschuhfach; Kofferraumschloß; Tankschloß; Lenkradschloß, kombiniert mit Zündschloß, Anlasser und Anlaßwiederholsperrle; Hauptschlüssel für Türen, Handschuhfach, Kofferraum, Zündschloß und Tankschloß; Nebenschlüssel nur für Türen, Zündschloß und Tankschloß (Einschlüssel-System).

**Heizung und Lüftung**  
 Staub- und zugfreier Luftstrom mit zusätzlichem Gebläse für Windschutzscheibe, Seitenscheiben, vorderen Fußraum und Fondfußraum. Luftmenge und Luftverteilung für Warm- oder Kaltluft stufenlos regulierbar nach oben und unten. Getrennte Beheizung für rechts und links.

**Frontscheibe**  
 Scheibenwaschanlage mit Fußbetätigung und Wischerkontakt; Scheibenwischer, gegenläufig, mit zwei Geschwindigkeitsstufen, betätigt durch den Kombinationsschalter am Lenkrad.

**Sonstiges**  
 Ablageschale zwischen den Vordersitzen; Taschen an den Türen; Handschuhfach abblendbarer Rückspiegel; gepolsterte Sonnenblenden, auf Beifahrerseite mit Spiegel; Haltegriffe am Dachrahmen (nur Coupé); Kleiderhaken an den Haltegriffen (nur Coupé); gepolsterte Armlehnen mit Haltegriffen an den Türen; klappbare Mittelarmlehne im Fond; Zigarrenanzünder; Aschenbecher vorn und hinten; Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte; vorderer Fußraum, Fondfußraum und Tunnel mit Teppich ausgelegt; Abschleppöse vorn und hinten.

Inhalt unverbindlich. Änderungen vorbehalten.



Mercedes-Benz Personenwagen sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie auf Ihre persönliche Note, auf eine individuelle Atmosphäre besonderen Wert legen und Ihren Mercedes-Benz nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ergänzen wollen, können Sie zahlreiche Sonderausstattungen erhalten.

#### Radio

Ein Autoradio dient nicht nur der Unterhaltung. Berichte über Straßenzustand, Stauungen, Umleitungen etc. sind feste Bestandteile des Sendeprogramms. Durch rechtzeitige Information fährt man also dem Ärger aus dem Weg. Vom Werk werden die Modelle Europa, Mexico und Grand Prix eingebaut. Für das Ausland sind zusätzlich die Modelle Brescia oder Monte Carlo lieferbar. Andere Fabrikate können nachträglich bei den Mercedes-Benz Niederlassungen oder Vertretungen eingebaut werden.

#### Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängiger. Wichtige Entscheidungen können unterwegs getroffen und anderen mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.

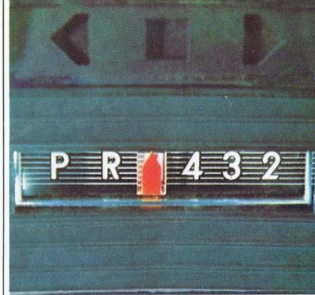
#### Elektrische Fensterheber

Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier aus können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenfenster sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu betätigen. Diese Einzelschalter können jedoch mit einem Sicherheitsschalter vom Fahrer blockiert werden. Unbeabsichtigtes Öffnen wird dadurch vermieden. Elektrische Fensterheber können entweder nur für die zwei vorderen oder für alle Seitenscheiben eingebaut werden.



#### Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hatte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten. Nach den Erkenntnissen seiner systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.



#### Mercedes-Benz Automatic

Ohne Kuppeln und Schalten fährt man mit den Geschwindigkeiten, die der Verkehr erfordert. Beim Überholen werden durch Kick-down (Durchtreten des Gaspedals über Vollgas-Druckpunkt) die notwendigen Kraftreserven freigemacht. Die Automatic schaltet dabei in den zugkräftigsten Gang zurück. Nach dem Überholvorgang wird automatisch wieder in die höheren Gänge geschaltet. Die Schaltvorgänge erfolgen ohne Kraftflußunterbrechung. Gerade das ist einer der größten Vorteile der Mercedes-Benz Automatic.

#### Klima-Anlage

Die Mercedes-Benz Klima-Anlage erhält Ihr körperliches Wohlbefinden. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. Das ist besonders wertvoll, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze „steht“. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenaub und Straßenlärm belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühlschrank-Prinzip.



#### Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortsteigernden Wirkung (muskulenspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.

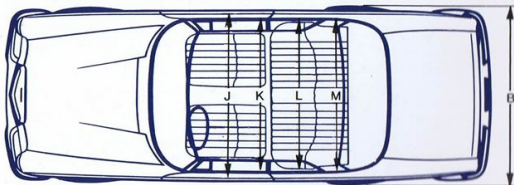
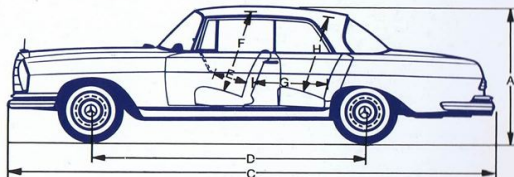
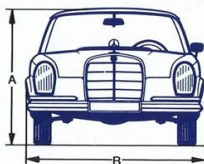
#### Hier noch ein paar Beispiele

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, vollwangsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe, mechanische oder automatische Antenne, orthopädische Rückenlehnen, Koffersatz, Weißwandreifen, Zweiklang-Fanfare, Sonderlackierungen ein- und zweifarbig und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen „Mercedes-Benz Sonderausstattungen“ und „Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage“.

# Auf Wunsch

Motor	Mercedes-Benz 280 SE Coupé/Cabriolet	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé/Cabriolet
Zahl der Zylinder	6	8
Bohrung/Hub	86,5/78,8 mm	92/65,8 mm
Gesamthubraum	2778 cm <sup>3</sup>	3499 cm <sup>3</sup>
Motorleistung nach DIN <sup>1)</sup>	160 PS bei 5500 U/min	200 PS bei 5800 U/min
Motorleistung nach SAE	180 gr. HP bei 5750 U/min	230 gr. HP bei 6050 U/min
Max. Drehmoment nach DIN <sup>1)</sup>	24,5 mkp bei 4250 U/min	29,2 mkp bei 4000 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	26,7 mkp bei 4500 U/min	32,0 mkp bei 4200 U/min
Verdichtung	9,5	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	5,5/3,5 Liter	6,5/4,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	10,3 Liter	13,2 Liter
Lichtmaschine	14 V/35 A	14 V/55 A
Batterie	12 V/55 Ah	12 V/86 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 190 km/h	ca. 205 km/h
Reifen, schlauchlos	7,35 H 14 / 185 H 14/6 PR	7,35/185 V 14/6 PR
Kraftstoff	Super	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 <sup>2)</sup>	12,3 Liter/100 km	13,5 Liter/100 km
Tankinhalt	82 Liter	82 Liter
davon Reserve	ca. 7 Liter	ca. 7 Liter
Gewichte		
Fahrzeuggewicht fahrfertig	Coupé 1510 kg Cabriolet 1590 kg	Coupé 1570 kg Cabriolet 1650 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	Coupé 1980 kg Cabriolet 2060 kg	Coupé 2040 kg Cabriolet 2120 kg
Anhängelast, gebremst <sup>3)</sup>	1200 kg	1200 kg
Anhängelast, ungebremst <sup>3)</sup>	750 kg	750 kg



A	Größe Höhe unbelastet	Coupé 1410 mm Cabriolet 1425 mm
B	Größe Breite	1845 mm
C	Größe Länge	4905 mm
D	Radstand	2750 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne <sup>4)</sup>	340 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	925 mm
G	Fahrerlehne-Fondlehne <sup>4)</sup>	735 mm
H	Sitzhöhe im Fond	840 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	1535 mm
K	Breite Fensterschlüssel vorn	1445 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	1345 mm
M	Breite Fensterschlüssel hinten	1405 mm
	Spurweite vorn	1482 mm
	Spurweite hinten	1485 mm
	Wendekreisdurchmesser	11,68 m
	Kofferraum	Coupé ca. 0,53 m <sup>3</sup> Cabriolet ca. 0,45 m <sup>3</sup>

<sup>1)</sup> Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP/SAE sind die Leistungsaufnahmen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt.

<sup>2)</sup> Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10%. Dieses Meßverfahren verwenden alle deutschen Automobil-Hersteller. Die angegebenen Verbrauchswerte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

<sup>3)</sup> Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen gelten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen Ländern andere Gewichte.

<sup>4)</sup> Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich  
Änderungen vorbehalten