

*Daimler Benz
280 SE Coupé*

Gutachten-Nr.

*Overath, den
02.03.2026*

WERTGUTACHTEN



Daimler Benz 280 SE Coupé

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1.1 Auftragserteilung	3
2 Fahrzeug -technische Daten-	4
2.1 Dokumente	4
2.2 Identitätsprüfung	7
3 Rahmen/Bodenanlage	9
3.1 Rahmenzustand	16
4 Karosserie	17
4.1 Karosseriezustand	29
5 Fahrwerk	30
5.1 Bereifung	38
5.2 Fahrwerkzustand	39
6 Motor	40
6.1 Ölcheck Laborbericht Motor	49
6.2 Motorzustand	50
7 Getriebe/Antrieb	51
7.1 Ölcheck Laborbericht Getriebe	56
7.2 Ölcheck Laborbericht Differential	57
7.3 Getriebe-/Antriebszustand	59
8 Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen	59
8.1 Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand	61
9 Innenausstattung	62
9.1 Innenausstattungszustand	70
10 Chrom-, Zier- und Anbauteile	70
10.1 Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand	76
11 Verglasung	77
11.1 Verglasungszustand	79
12 Lackierung	79
12.1 Lackierungszustand	80
13 Historie	81
14 Bewertungskriterien	85
15 Zusammenfassung/Wert	87
15.1 Marktwert	88
16 Urheberrecht	89

1.1 Auftragserteilung

Wertgutachten zu erstellen.

1.2 Untersuchungstermin

Das nachstehend näher beschriebene Fahrzeug wurde zur Untersuchung bereitgestellt.

Die Untersuchung fand statt

am:

**Dienstag, den
04.11.2025**

bei:

An der Untersuchung nahmen teil:

Alle Teilnehmer blieben bis zum Abschluss sämtlicher Feststellungen an der Untersuchungsstelle.

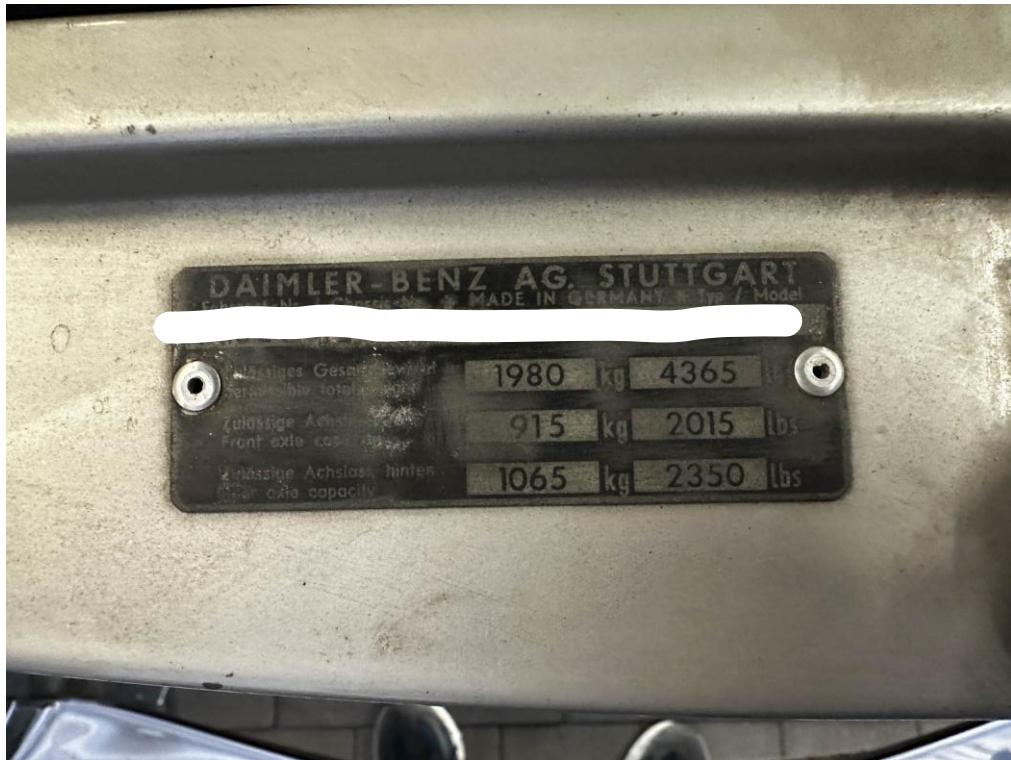
2.2 Identitätsprüfung

Die unter Punkt 2 angegebene Fahrzeug –Ident- Nr. wurde von der Prägekennzeichnung und dem Typenschild des Fahrzeuges abgelesen. Gewähr kann keine dafür gegeben werden, dass sämtliche Bauteile dem serienmäßigen Zustand, wie das Fahrzeug seinerzeit beim Hersteller ausgeliefert, entsprechen. Eine nähere Prüfung der Prägung wurde nicht vorgenommen, bzw. war nicht beauftragt.

Bezüglich des Original- Zustandes des geprüften Fahrzeuges, d.h., des Zustandes, der beim Ausliefern des Fahrzeuges durch den Hersteller gegeben war, sind daher die Ausführungen im Gutachten nicht rechtsverbindlich im Sinne von zugesicherten Eigenschaften. Vom unterzeichnenden Sachverständigen wurden keine eigenen Nachforschungen durchgeführt. Sämtliche Angaben bezüglich der Originalität des geprüften Fahrzeuges beruhen auf den zur Verfügung gestellten Schriften und den Ausführungen des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers und sind somit für den Sachverständigen unverbindlich.



Prägekennzeichnung



Typenschild



Ausstattungscode

426
492
535

Automatikgetriebe mit Mittelschaltung
Radio Audio 20CD, USA



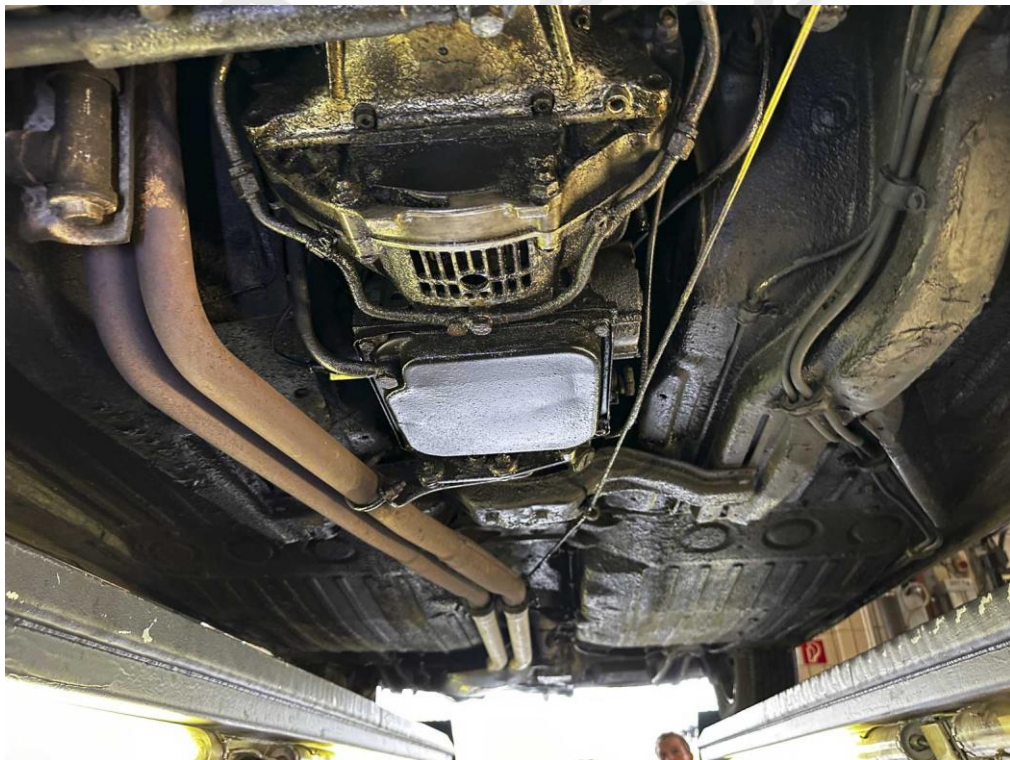
Motornummer Prägung nicht erstauslieferungskonform

3 Rahmen/Bodenanlage

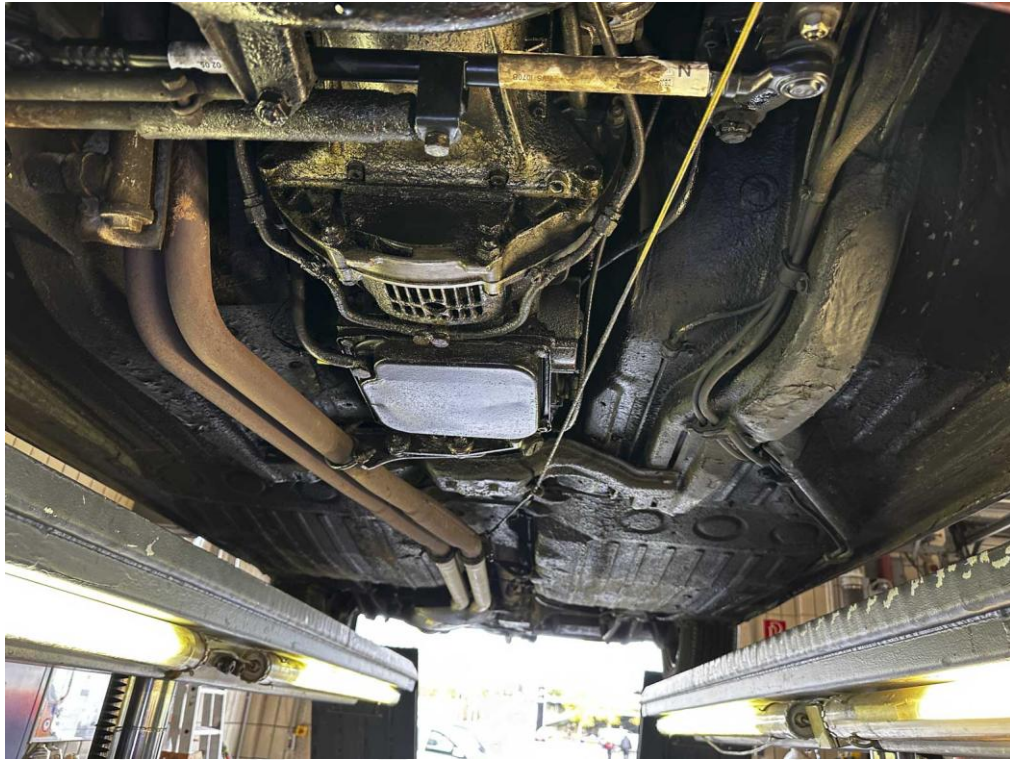
Rahmen- Bodenanlage an mittragender Karosserie verschweißt. Die Innenschweller sind verstärkt.



Rahmen / Bodengruppe



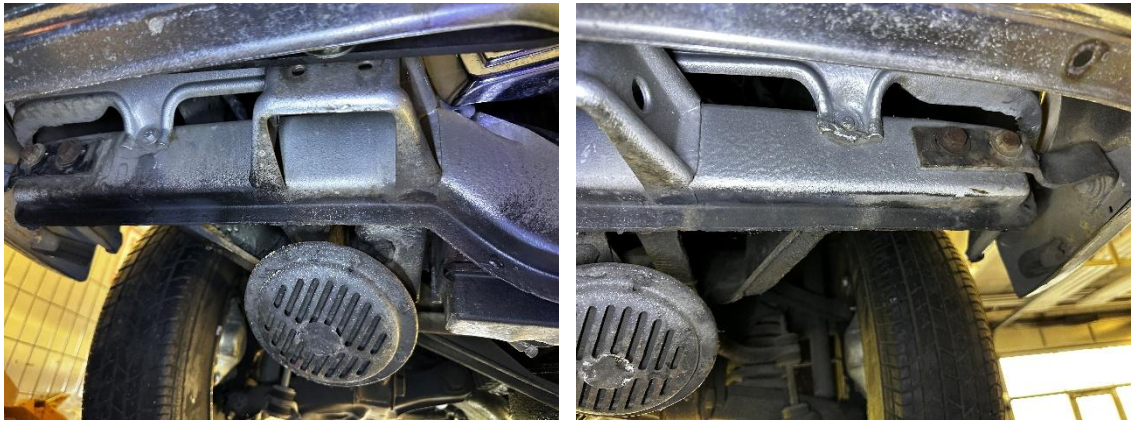
Rahmen / Bodengruppe



Rahmen / Bodengruppe



Quertraverse vorne



Quertraverse vorne



Längsträger vorn

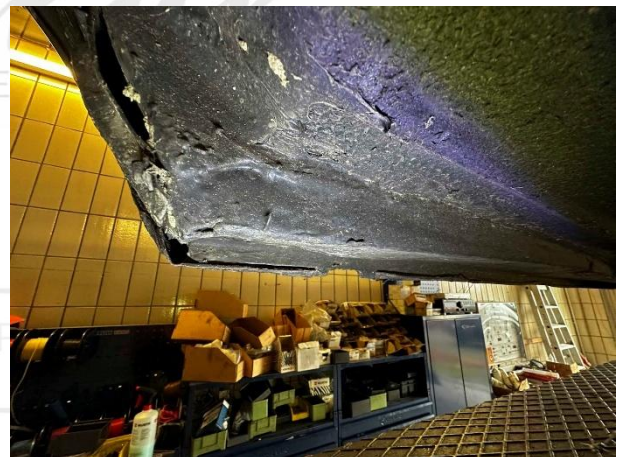
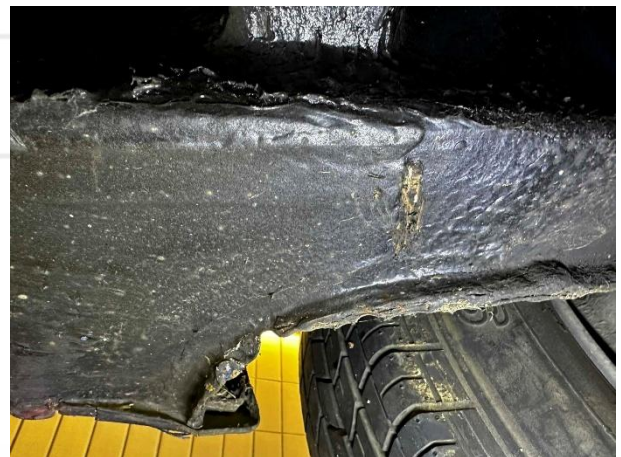


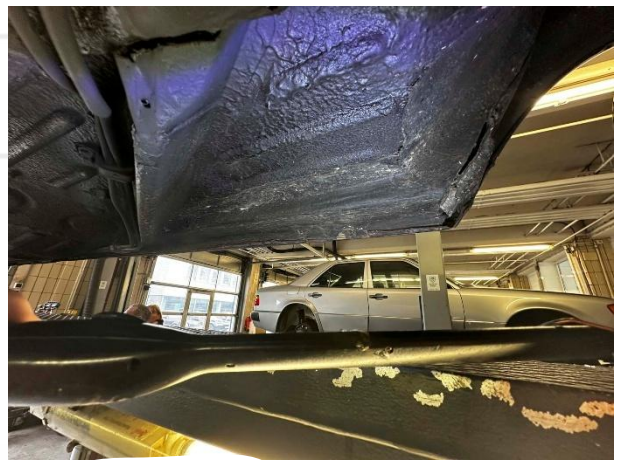
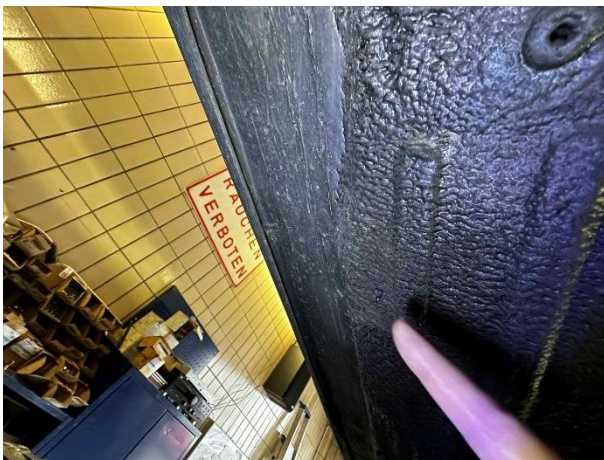
Traverse vorn

Detailaufnahmen Rahmen / Bodengruppe:



Diverse Flickstellen mit Blechen, die nicht herstellerkonform sind.







Die Fahrgestellnummernprägung Innenansicht Längsträger vorne rechts

3.1 Rahmenzustand

Der Rahmenzustand kann mit „3-“ bewertet werden.

4 Karosserie

4- sitzige, 2-türige selbsttragende Stahlblechkarosserie in Coupé- Bauweise (W111). Die geradlinige Karosserieform stammte vom Mercedes Benz- Chefdesigner Karl Wilfert und seinem Team. Die passive Sicherheit mit Knautschzone wurde Thema.

Im Innenraum gab es auch einige Sicherheitsvorkehrungen. Das Lenkrad hatte eine Prallplatte mit weichem Bezug. Zudem hatte die Lenksäule ein plastisch vorformbares Element zwischen Pralltopf und der eigentlichen Lenksäule. Diese Sicherheitsvorkehrung sollte vermeiden, dass sich die Lenksäule beim Aufprall dem Fahrer entgegen schiebt. Auch das Armaturenbrett mit teilweise elastischen versenkt angeordneten Bedienelementen war gepolstert.



Frontansicht links



Frontansicht rechts



Karosserie links



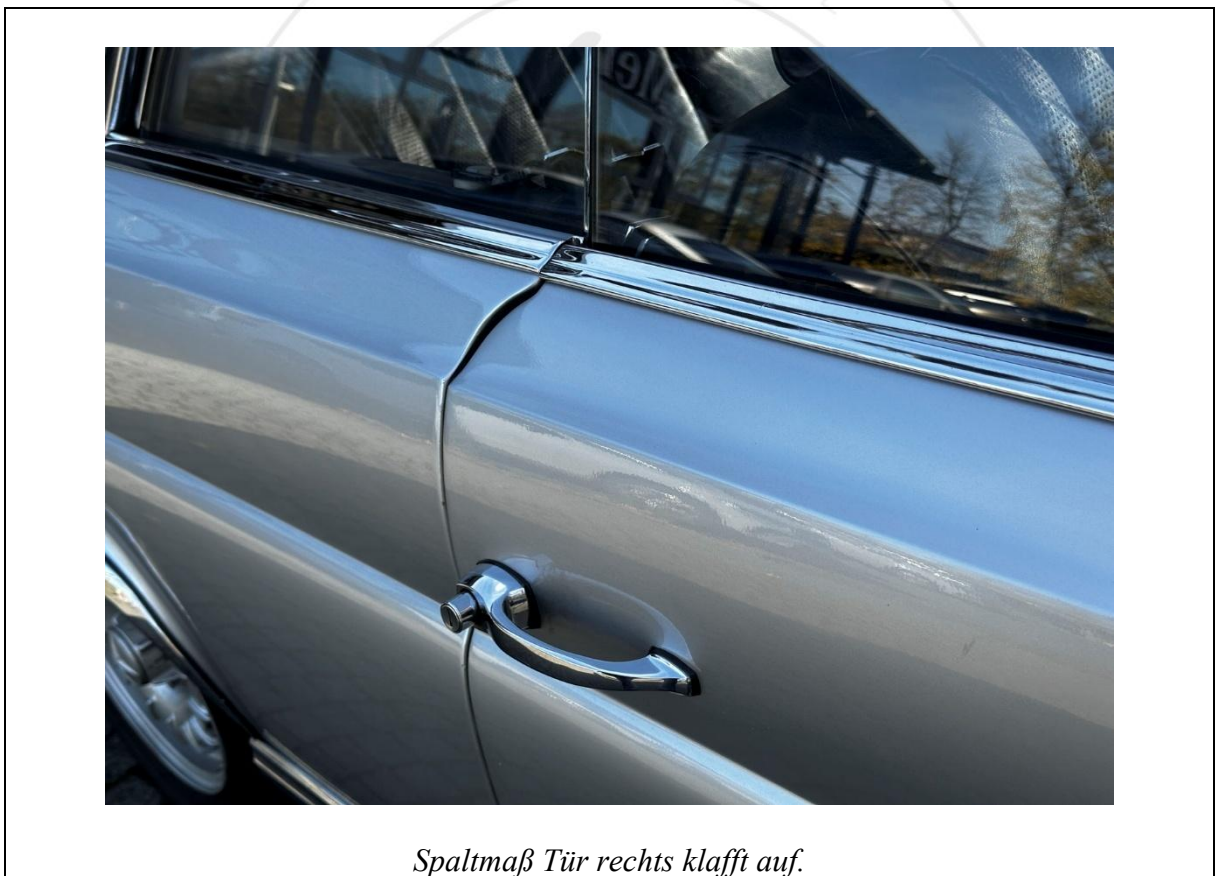
Spaltmaß Tür links



Spaltmaß Tür linkssehr ungleichmäßig



Karosserie links im Gegenlicht, wellig und div. Dellen.





Karosserie rechts im Gegenlicht wellig



Heckansicht links



Heckansicht rechts



Spaltmaß Kofferraumdeckel sehr ungleichmäßig.



Spaltmaß Kofferraumdeckel



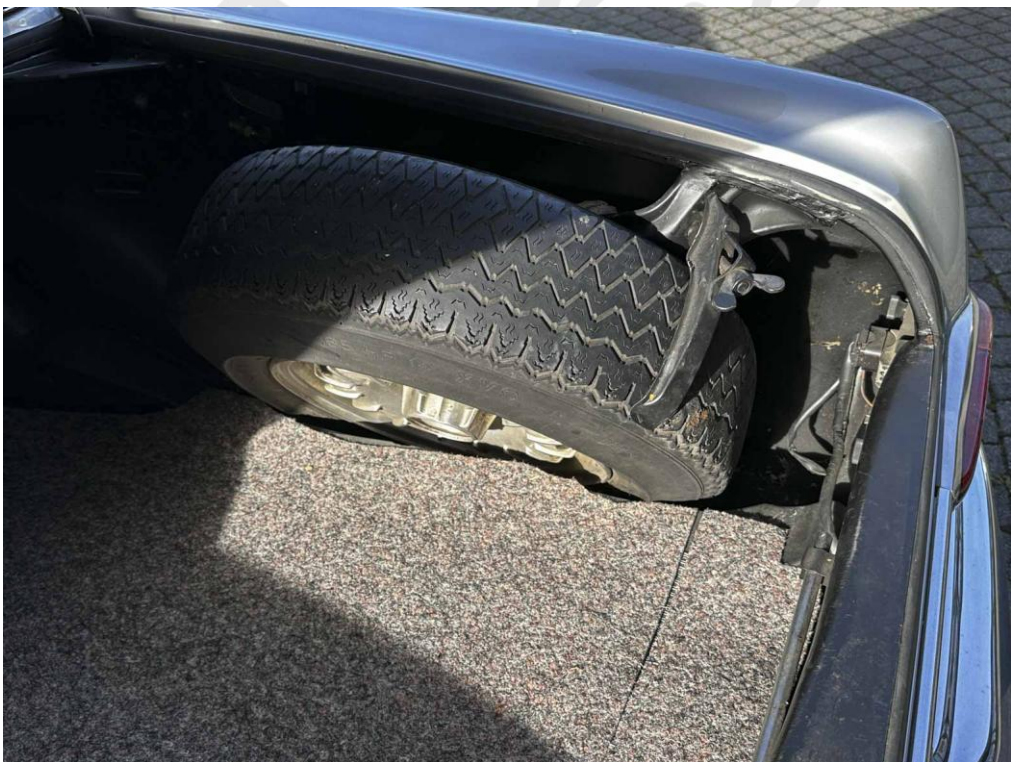
Heck



Unteransicht Kofferraumdeckel



Radhaus hinten links



Radhaus hinten rechts



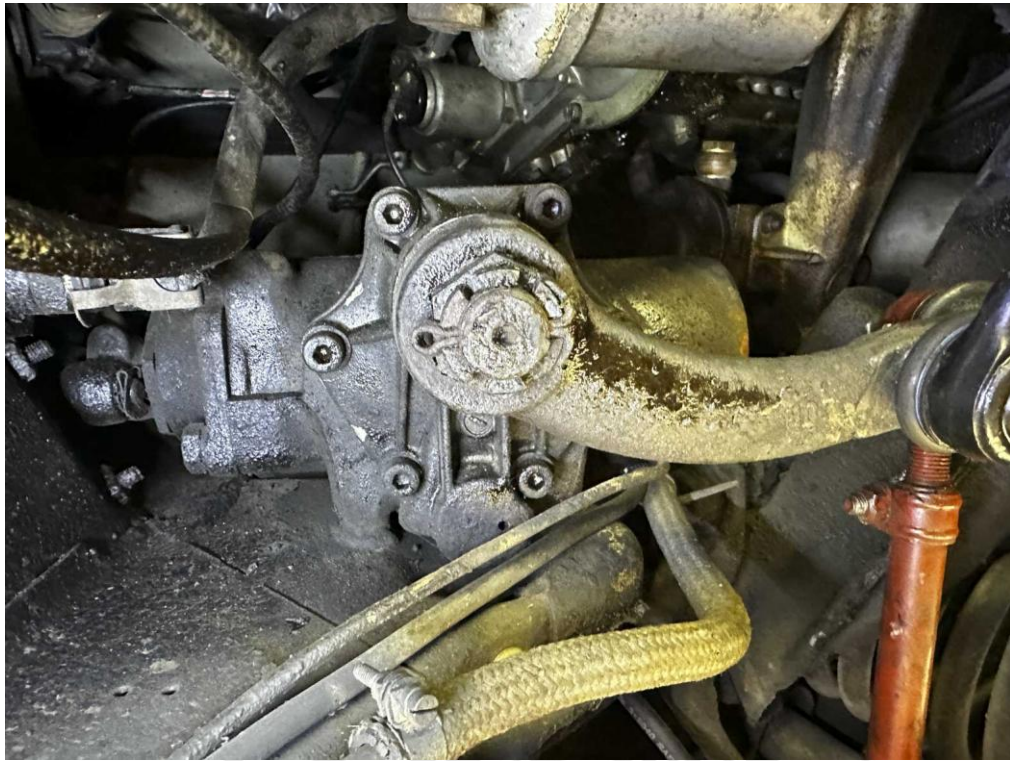
Unteransicht Motorhaube

4.1 Karosseriezustand

Der Karosseriezustand kann mit „3-“ bewertet werden

5 Fahrwerk

Lenkung: *Kugelumlauf lenkung. Lenkübersetzung 17,2:1/ 3,2 Lenkradumdrehungen.*

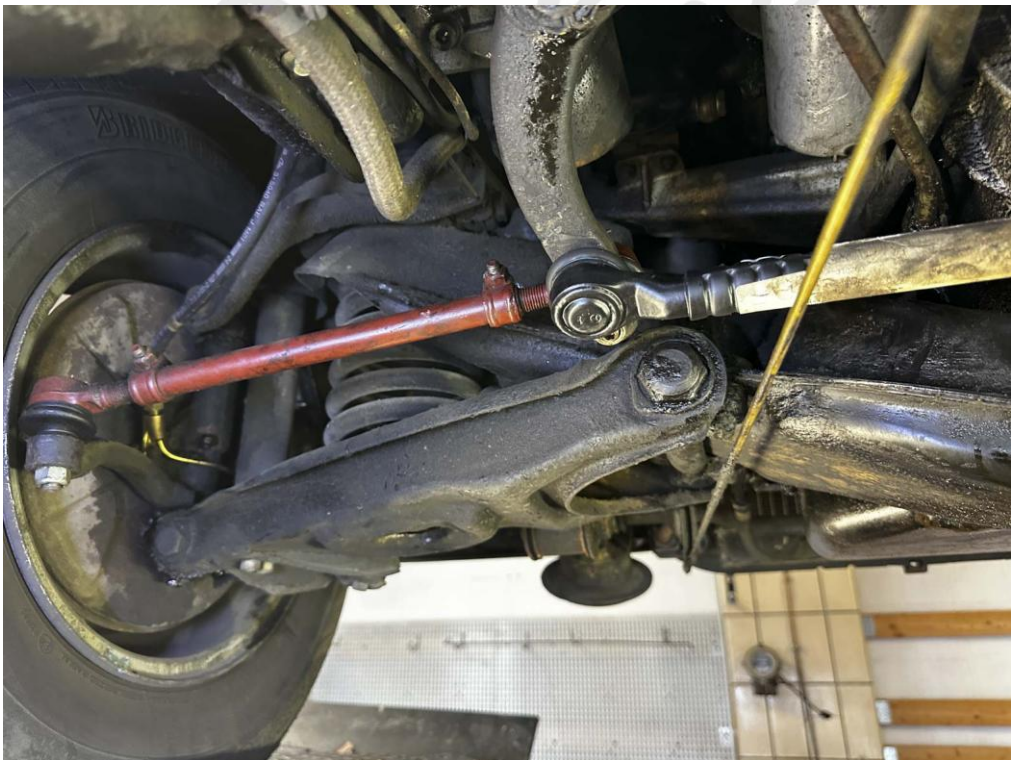


Lenkgetriebe

Radaufhängung vorne: Doppel-Querlenker, Schraubenfedern mit Gummi Zusatzfeder, Drehstab-Stabilisator.



Vorderachse



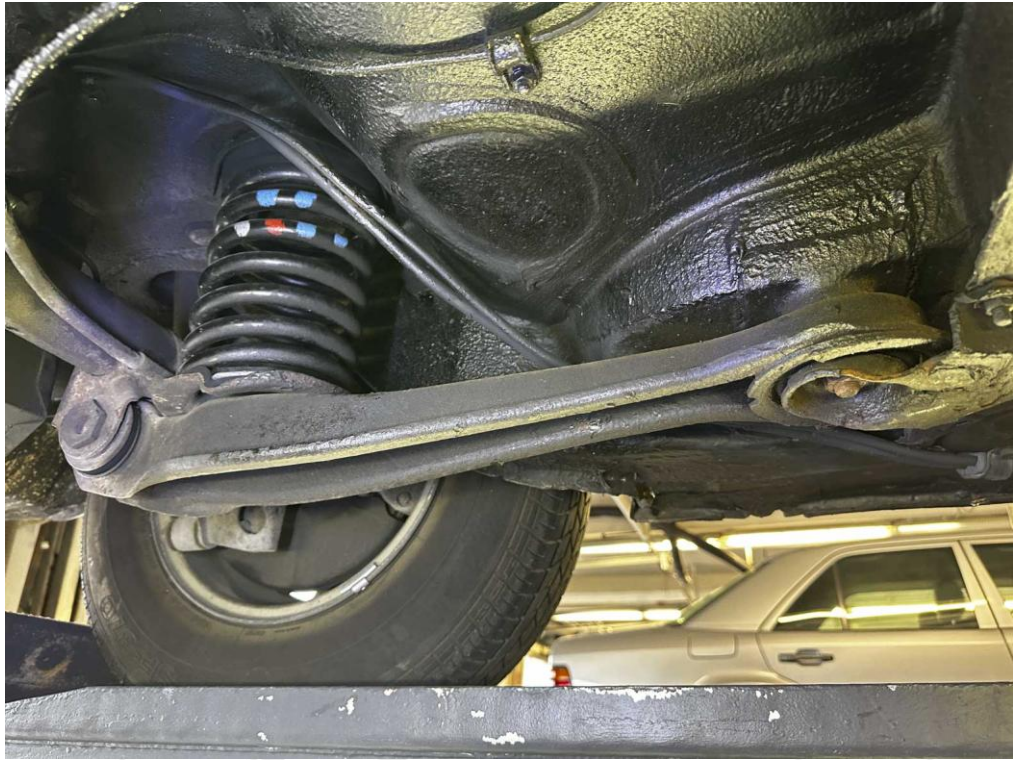
Vorderachse links



Koppelstange mit Gummilagerungen vorne rechts

Radaufhängung hinten: MB Eingelenkpendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern mit Gummizusatzfedern mit Ausgleichsfeder.

CERTIFICATE



Hinterachse links

CERTIFICATE



Stoßdämpfer links 9 8 6

CERTIFICATE



Stoßdämpfer rechts 86



Bremskraftverstärker

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer hydraulischen Zweikreis- Bremsanlage mit Unterdruckverstärker u. Bremskraftregler, Scheibenbremsen vorn, Ø 273 mm und hinten, Ø 279 mm ausgerüstet.

Feststellbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

Die Scheibenbremsanlage besteht aus den Brems scheiben und dem U-förmigen Sattel mit einem oder mehreren hydraulischen Kolben. Der Sattel hält die Bremsanlage fest. Beim Bremsen pressen die Bremskolben mit Hilfe der Hydraulik die Bremsklötze gegen die Brems scheiben. Die Kolben bewegen sich dabei nur minimal. Die Bremsklötze geben die Scheibe gerade noch frei, wenn die Bremse wieder gelöst wird. Ein Dichtring aus Gummi umfasst den Kolben und lässt ihn allmählich weiter nach vorn gleiten, wenn sich die Bremsbeläge abgenutzt haben. Diese Technik sorgt dafür, dass zwischen Scheibe und Belag nur ein winziger Spalt frei bleibt, so dass die Bremse nicht nachgestellt werden muss. Dieses so genannte Lüftspiel sorgt auch dafür, dass mit Scheibenbremsen ausgerüstete Räder nach Beendigung des Bremsvorgangs wieder frei rollen.

5.1 Bereifung



Räder



Bridgestone SF 370

6 Motor

Wassergekühlter- Ottomotor mit 6 Zylindern und einem Hubraum von 2 748 cm³. Das Triebwerk leistet 118 KW bei 5.500 U/ min. Mechanische Einspritzung Bosch.



Motor

INGENIEURBÜRO

CERTIFICATE



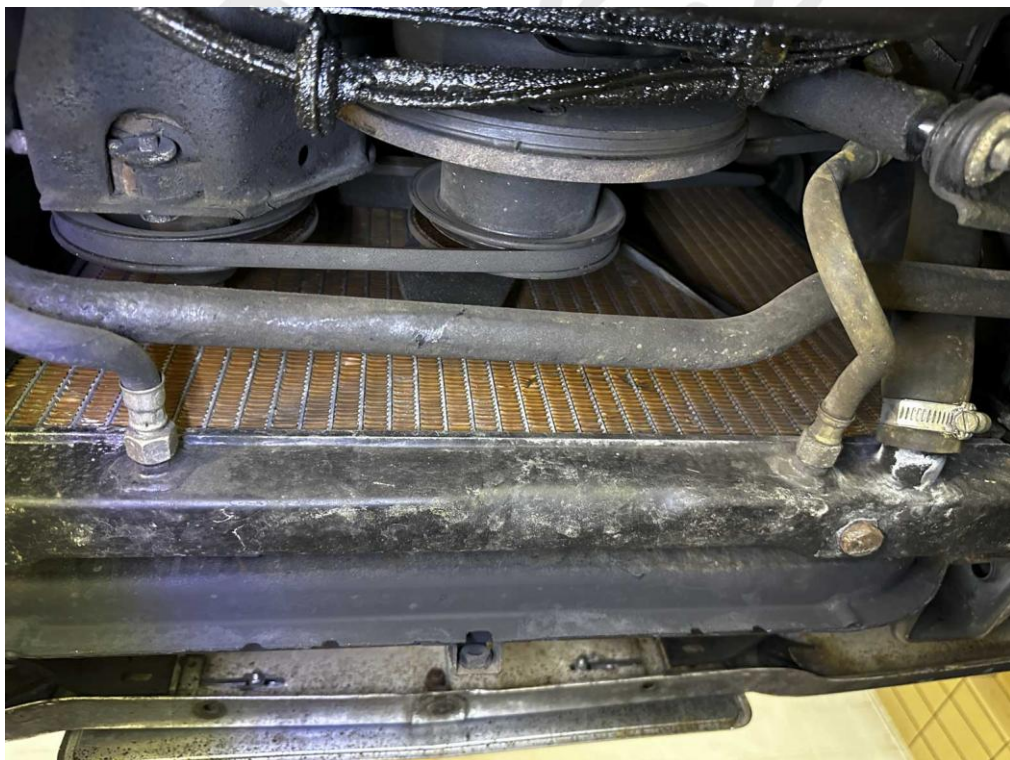
Motor



Motornummernprägung nicht erstauslieferungskonform



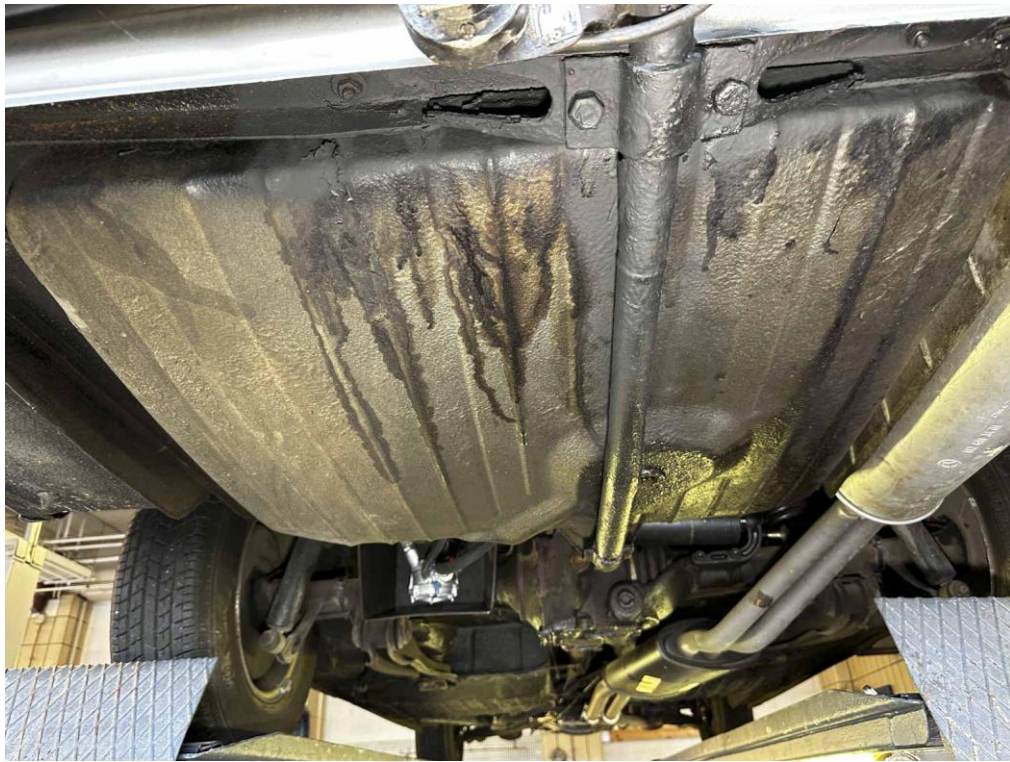
Kühler



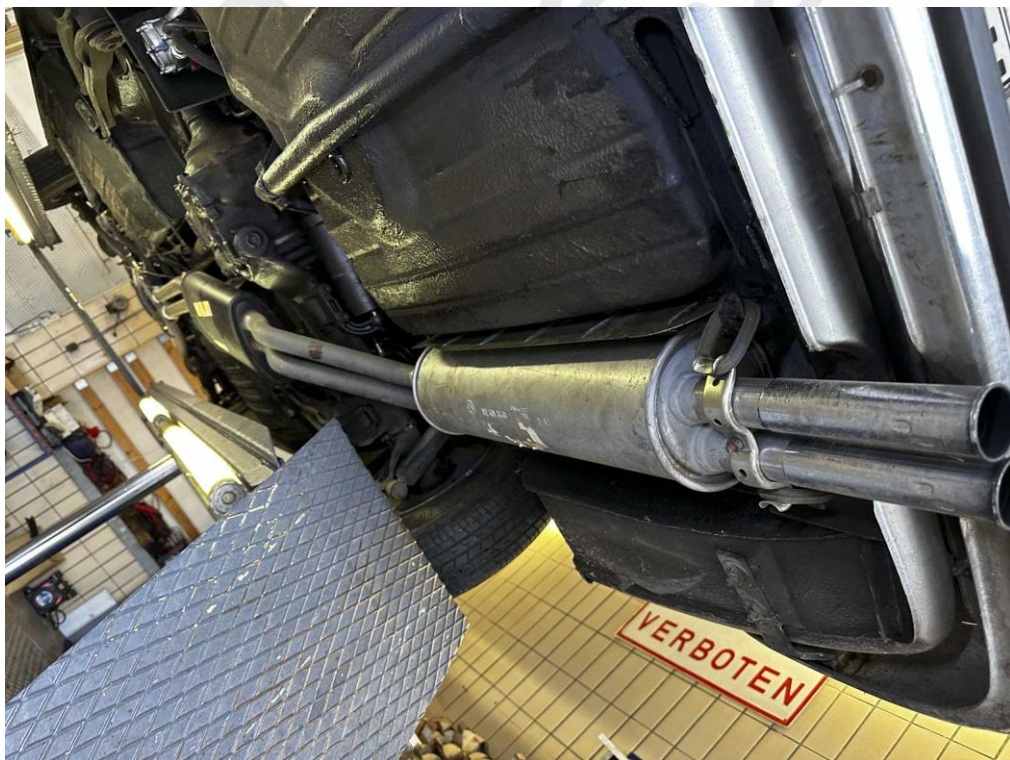
Unteransicht Kühler



Thermostatgehäuse 86



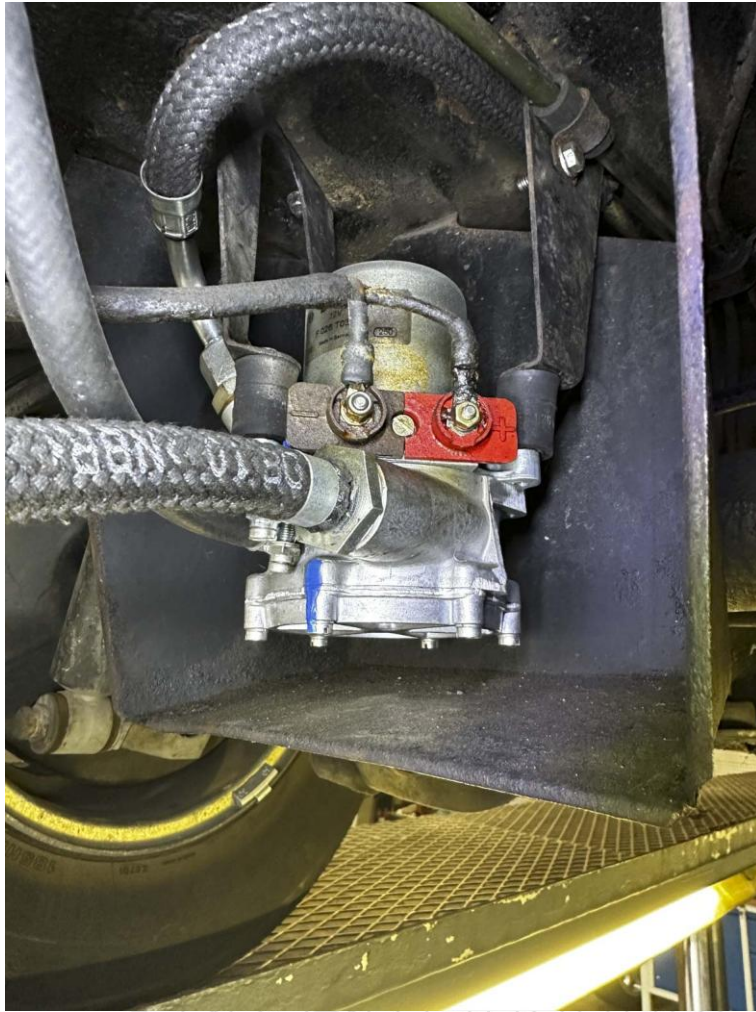
Tank



Schalldämpferanlage



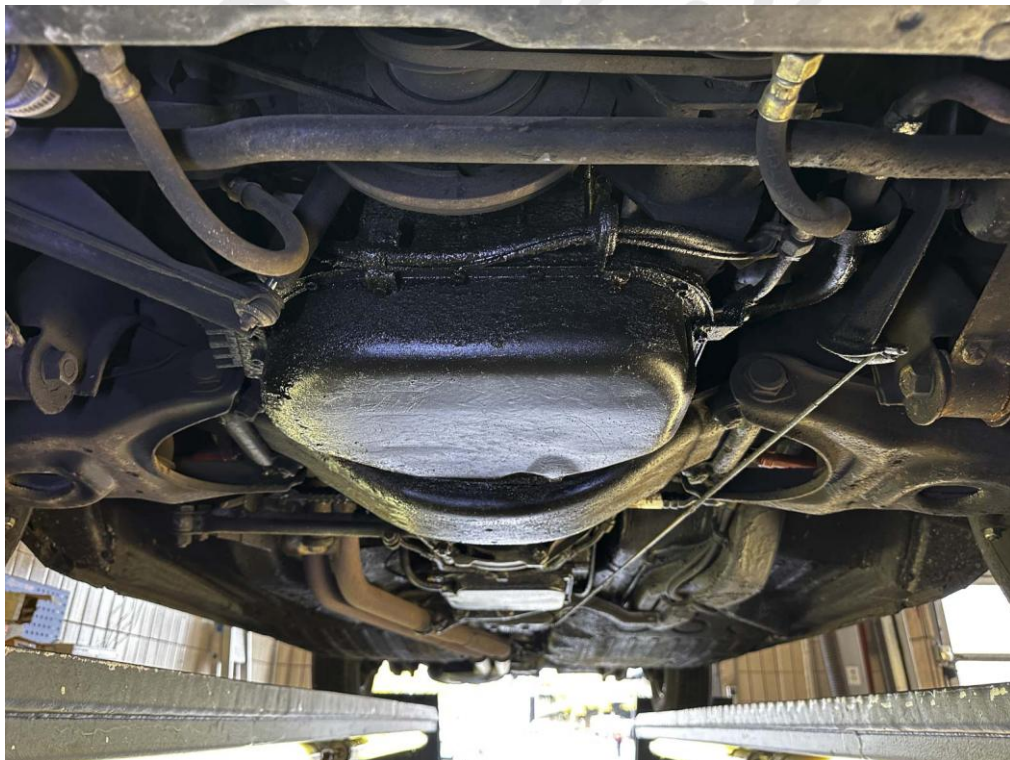
Lenkmittelpumpe⁹⁸⁶



Kraftstoffförderpumpe⁶



Ölfilter



Motor ölundicht

6.1 Ölcheck Laborbericht Motor

LABORBERICHT

Maschinenbezeichnung
 Komponente **PKW Ottomotor**
 Labornummer



Seite 1 von 1

Maschinentyp: **280 SE**
 Hersteller: **Mercedes Benz**
 Probe aus: **Benzinmotor**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

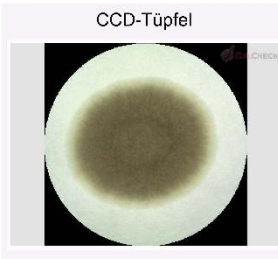
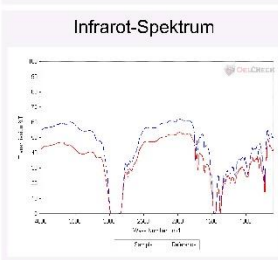
Diagnose der aktuellen Laborwerte
 Kupfer und Blei sind deutlich erhöht. Ursache ist vermutlich Gleitlager-Verschleiß von Pleuel- oder Kurbelwellenlagern. Natrium und Kalium sind leicht erhöht. Der Kraftstoffgehalt ist deutlich erhöht. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen.
Arne Simon, M. Sc. (CLS)

Gesamtbewertung



Achtung

ANALYSEERESULTS		Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER		5938749		
GESAMTBEWERTUNG				
Untersuchungsdatum		07.11.2025		
Datum Probenentnahme		04.11.2025		
Datum letzter Ölwechsel		-		
Nachfüllmenge seit Wechsel		-		
Laufzeit seit Wechsel		-		
Laufzeit gesamt	km	86195		
Öl gewechselt		Nein		
VERSCHEISS				
Eisen	Fe mg/kg	15		
Chrom	Cr mg/kg	0		
Zinn	Sn mg/kg	1		
Aluminium	Al mg/kg	2		
Nickel	Ni mg/kg	0		
Kupfer	Cu mg/kg	412		
Blei	Pb mg/kg	272		
Mangan	Mn mg/kg	1		
PQ-Index	-	< 25		
VERUNREINIGUNG				
Silizium	Si mg/kg	6		
Kalium	K mg/kg	50		
Natrium	Na mg/kg	12		
Cadmium	Cd mg/kg	16		
Wasser	%	< 0.10		
IR-Glykol	-	negativ		
Ottokraftstoff	%	3.8		
ÖLZUSTAND				
Viskosität bei 40 °C	mm²/s	67.48		
Viskosität bei 100 °C	mm²/s	11.10		
Viskositätsindex	-	157		
Oxidation	A/cm	9		
Nitration	A/cm	0		
Sulfation	A/cm	0		
Schmutztragevermögen	%	93		
Rußindex	-	0.3		
ADDITIVE				
Kalzium	Ca mg/kg	2930		
Magnesium	Mg mg/kg	190		
Bor	B mg/kg	36		
Zink	Zn mg/kg	1220		
Phosphor	P mg/kg	1017		
Barium	Ba mg/kg	0		
Molybdän	Mo mg/kg	4		
Schwefel	S mg/kg	5626		



Diagnose der aktuellen Laborwerte

Kupfer und Blei sind deutlich erhöht. Ursache ist vermutlich Gleitlager-Verschleiß von Pleuel- oder Kurbelwellenlagern. Natrium und Kalium sind leicht erhöht. Der Kraftstoffgehalt ist deutlich erhöht. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen.

Eisen



Das Element Eisen zeigt Verschleiß durch Korrosion (Wasser, Säuren...) oder Feinstabrieb.

Blei / Kupfer



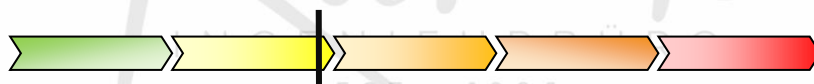
Blei/Kupfer sind typische Lagermaterialien.

Silizium



Silizium weist auf Staub/Schmutz hin der sich abrasiv und damit verschleißfördernd auswirkt.

Kalium und Natrium



Werte von Kalium und Natrium lassen auf Kühlmittel schließen, der Kopf sollte auf Risse oder andere Ursachen des Kühlmiteleintritts analysiert werden.

Kraftstoff



Kraftstoff ist erhöht und muss kontrolliert werden, da somit die Viskosität des Öls vermindert wird

6.2 Motorzustand

Der Motorzustand kann mit „3-“ bewertet werden.

7 Getriebe/Antrieb

4- Gang Automatikgetriebe mit Planetenradsätzen, Schaltstock am Lenkrad, hydraulische Kupplung.

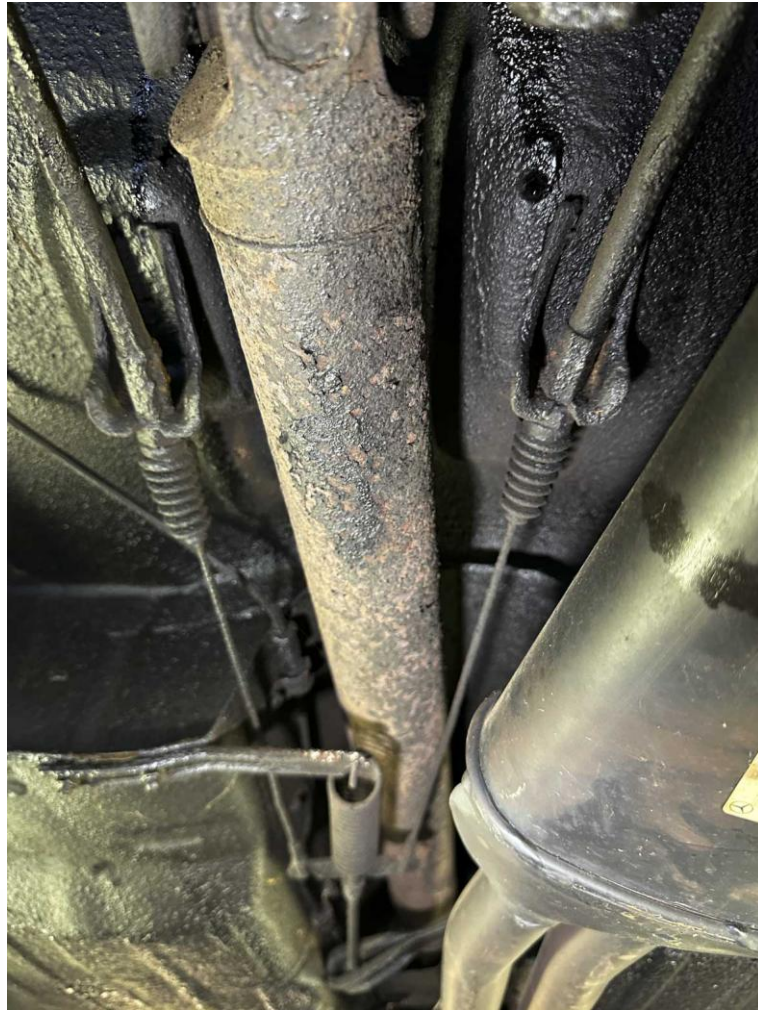
Das Getriebe ist, lt. Typenschild, ein Mercedes-Benz Tauschaggregat

Die Getriebeübersetzung

I	1:3,98
II	1:2,39
III	1:1,46
IV	1:1,0
R	1:5,47



Getriebe ölundicht



Kardanwelle Korrosion ⁶

Heckantrieb (Frontmotor mit Hinterradantrieb):

Bei vorn liegendem Motor und Hinterradantrieb wird die Kraft des Motors über Kupplung, Getriebe und zusätzlicher Kardanwelle auf die Hinterradachse übertragen.

Die Kardanwelle hat an jedem Ende zwei Kardangelenke. Manchmal gibt es auch zwei kurze Kardanwellen mit entsprechendem Zwischenlager und Schiebestück.

Die Gelenke der Kardanwelle ermöglichen, dass sich die Hinterradachse auf- und abbewegen kann. Da sich dabei der Abstand zwischen Getriebe und Hinterachse ständig ändert, ist ein Längenausgleich notwendig.



Differential ölundicht



Hydraulikzylinder

Erläuterung des Reifentyps:

"Geschwindigkeitssymbole"	Q	Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h
	S	Höchstgeschwindigkeit bis 180 km/h
	T	Höchstgeschwindigkeit bis 190 km/h
	H	Höchstgeschwindigkeit bis 210 km/h
	V	Höchstgeschwindigkeit bis 240 km/h
	W	Höchstgeschwindigkeit bis 270 km/h
	ZR	Höchstgeschwindigkeit über 240 km/h

"Herstellungsdatum" (die letzten drei Ziffern der DOT-Nummer)

1. u. 2. Ziffer = Herstellungswoche
letzte Ziffer = Herstellungsjahr (z.B. 388= 38. Woche
1988)

Ein nach links weisendes schwarzes Dreieck besagt, dass der Reifen in den 90er Jahren hergestellt wurde.

Ab 2000

1. u. 2. Ziffer = Herstellungswoche
3. u. 4 Ziffer = Herstellungsjahr ab 2000

"Höhen-Breiten-Verhältnis des Reifenquerschnitts" (Querschnittsverhältnis)

(Höhe der Reifenflanke beträgt z. B. 50%, 55%, 60%, 70% usw. der Reifenbreite.) Bis 1990 wurden bei den gewöhnlichen 80er Reifen (80%) das Höhen-Breiten-Verhältnis nicht angegeben (z. B. 155 R 13 S). Falls im Kraftfahrzeugschein noch eine alte Bezeichnung eingetragen ist, so dürfen selbstverständlich auch Reifen mit aktueller Bezeichnung gefahren werden (z. B. 155/80 R 13 S).

7.1 Ölcheck Laborbericht Getriebe

Der Aluminiumgehalt ist höher als erwartet. Kupfer ist deutlich erhöht. Zinn, Kupfer und Blei sind meist ein Hinweis auf Verschleiß an Lagern. Sie haben uns die Ölbezeichnung nicht angegeben. Damit fehlen vergleichende Frischölwerte und ölspezifische Kennwerte können nicht oder nur unter Vorbehalt kommentiert werden. Ich rate Ihnen: Falls Sie es noch nicht getan haben, wechseln Sie das Öl wegen des hohen Verschleißanteils.

LABORBERICHT

Maschinenbezeichnung: _____

Komponente: **Differential**

Labornummer: _____

+49 8034-9047-210

Seite 1 von 1

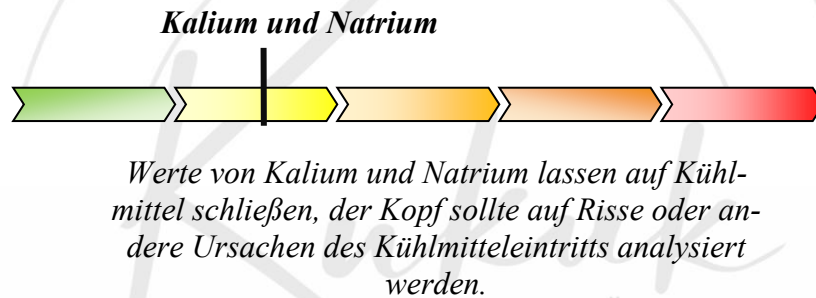
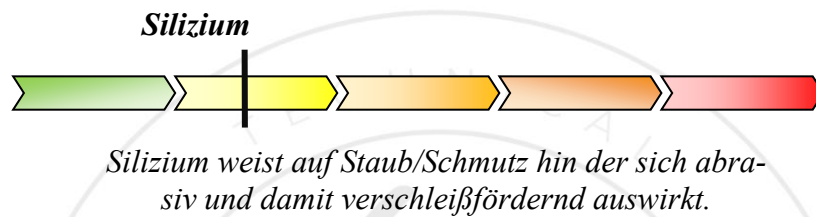
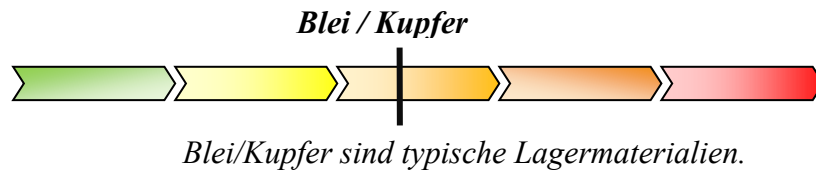
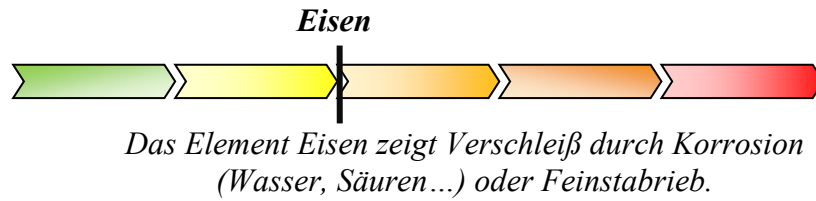
Maschinentyp:	280 SE
Hersteller:	Mercedes Benz
Probe aus:	Getriebe
Ölbezeichnung:	Keine Angabe

Diagnose der aktuellen Laborwerte
 Der Aluminiumgehalt ist höher als erwartet. Kupfer ist deutlich erhöht. Zinn, Kupfer und Blei sind meist ein Hinweis auf Verschleiß an Gleitlagern. Sie haben uns die Ölbezeichnung nicht angegeben. Damit fehlen vergleichende Frischölwerte und ölspezifische Kennwerte können nicht oder nur unter Vorbehalt kommentiert werden. Ich rate Ihnen: Falls Sie es noch nicht getan haben, wechseln Sie das Öl wegen des hohen Verschleißanteils.
Christoph Rößner (CLS)

Gesamtbewertung

Achtung

ANALYSEERGEBNISSE	Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	Probe und Deckel
LABORNUMMER	5938750		
GESAMTBEWERTUNG			
Untersuchungsdatum	07.11.2025		
Datum Probenentnahme	04.11.2025		
Datum letzter Ölwechsel	-		
Nachfüllmenge seit Wechsel	-		
Laufzeit seit Wechsel	-		
Laufzeit gesamt	86195 km		
Öl gewechselt	Nein		
VERSCHLEIß			
Eisen	Fe mg/kg	78	
Chrom	Cr mg/kg	0	
Zinn	Sn mg/kg	5	
Aluminium	Al mg/kg	33	
Nickel	Ni mg/kg	0	
Kupfer	Cu mg/kg	130	
Blei	Pb mg/kg	25	
Mangan	Mn mg/kg	1	
PQ-Index	-	< 25	
VERUNREINIGUNG			
Silizium	Si mg/kg	15	
Kalium	K mg/kg	0	
Natrium	Na mg/kg	7	
Cadmium	Cd mg/kg	6	
Wasser	%	< 0.10	
ÖLZUSTAND			
Viskosität bei 40 °C	mm ² /s	30.44	
Viskosität bei 100 °C	mm ² /s	5.67	
Viskositätsindex	-	128	
Oxidation	A/cm	1	
ADDITIVE			
Kalzium	Ca mg/kg	393	
Magnesium	Mg mg/kg	70	
Bor	B mg/kg	33	
Zink	Zn mg/kg	480	
Phosphor	P mg/kg	428	
Barium	Ba mg/kg	599	
Molybdän	Mo mg/kg	0	
Schwefel	S mg/kg	3398	



INGENIEURBÜRO
EST. 1986

7.2 Ölcheck Laborbericht Differential

Sie haben uns die Ölbezeichnung nicht angegeben. Damit fehlen vergleichende Frischölwerte und ölspezifische Kennwerte können nicht oder nur unter Vorbehalt kommentiert werden. **Eisen ist erhöht. Blei ist erhöht.** Viskosität und Viskositätsindex VI sind typisch für ein Öl der SAE-Klasse 90. Ich rate Ihnen: Senden Sie uns die nächste Probe bei Ihrer nächsten Wartung oder anlässlich der üblichen Inspektion zu einer Beobachtung des Trendverhaltens.

LABORBERICHT

Maschinenbezeichnung:

Komponente: **Differential**

Labornummer:



Seite 1 von 1

Maschinentyp: **280 SE**
 Hersteller: **Mercedes Benz**
 Probe aus: **Getriebe**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

Diagnose der aktuellen Laborwerte

Sie haben uns die Ölbezeichnung nicht angegeben. Damit fehlen vergleichende Frischölwerte und ölspezifische Kennwerte können nicht oder nur unter Vorbehalt kommentiert werden. Eisen ist leicht erhöht. Blei ist leicht erhöht. Viskosität und Viskositätsindex VI sind typisch für ein Öl der SAE-Klasse 90. Ich rate Ihnen: Senden Sie uns die nächste Probe bei Ihrer nächsten Wartung oder anlässlich der üblichen Inspektion zu einer Beobachtung des Trendverhaltens.

Christoph Rößner (CLS)

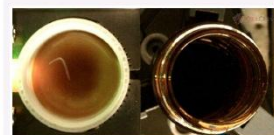
Gesamtbewertung



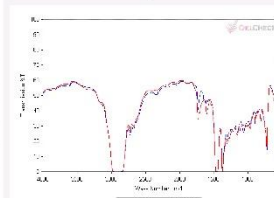
Normal

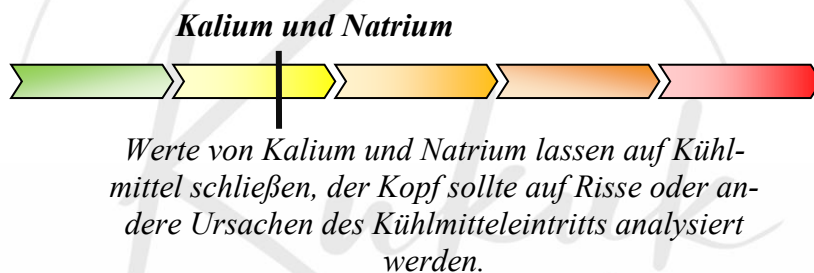
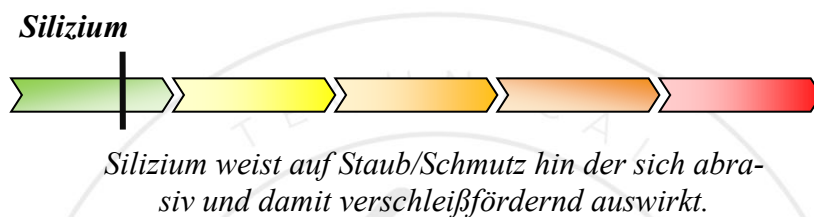
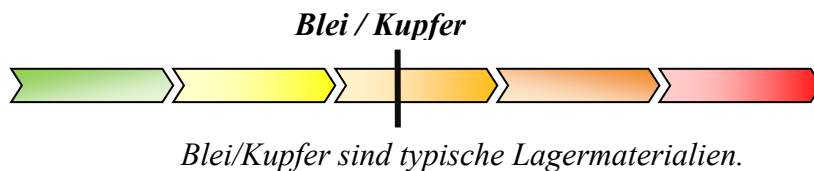
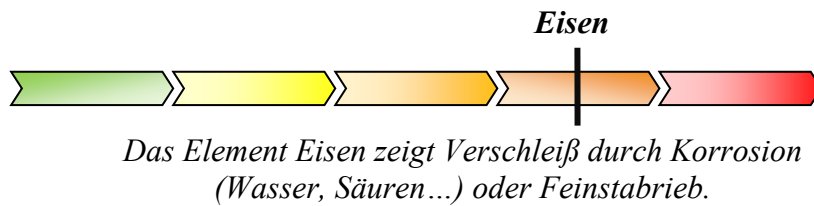
ANALYSEERGEBNISSE		Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER		5938724		
GESAMTBEWERTUNG				
Untersuchungsdatum		07.11.2025		
Datum Probenentnahme		04.11.2025		
Datum letzter Ölwechsel		-		
Nachfüllmenge seit Wechsel		-		
Laufzeit seit Wechsel		-		
Laufzeit gesamt	h	86195		
Öl gewechselt		Nein		
VERSCHEIß				
Eisen	Fe mg/kg	251		
Chrom	Cr mg/kg	1		
Zinn	Sn mg/kg	0		
Aluminium	Al mg/kg	0		
Nickel	Ni mg/kg	0		
Kupfer	Cu mg/kg	8		
Blei	Pb mg/kg	102		
Mangan	Mn mg/kg	4		
PQ-Index	-	< 25		
VERUNREINIGUNG				
Silizium	Si mg/kg	2		
Kalium	K mg/kg	2		
Natrium	Na mg/kg	22		
Wasser	%	< 0.10		
ÖLZUSTAND				
Viskosität bei 40 °C	mm²/s	178.07		
Viskosität bei 100 °C	mm²/s	15.53		
Viskositätsindex	-	87		
Oxidation	A/cm	10		
ADDITIVE				
Kalzium	Ca mg/kg	4		
Magnesium	Mg mg/kg	12		
Bor	B mg/kg	7		
Zink	Zn mg/kg	197		
Phosphor	P mg/kg	555		
Barium	Ba mg/kg	5		
Molybdän	Mo mg/kg	3		
Schwefel	S Gew.-%	1.45		

Probe und Deckel



Infrarot-Spektrum





7.3 Getriebe-/Antriebszustand

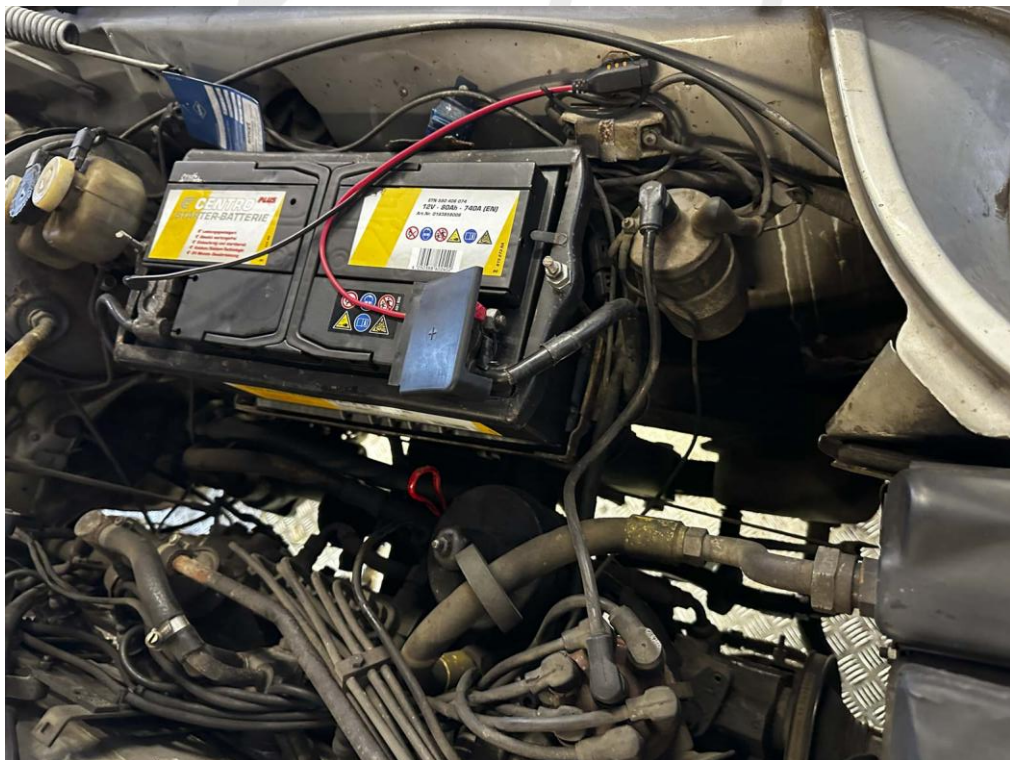
Der Getriebe-/Antriebszustand kann mit „3-“ bewertet werden.

8 Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen

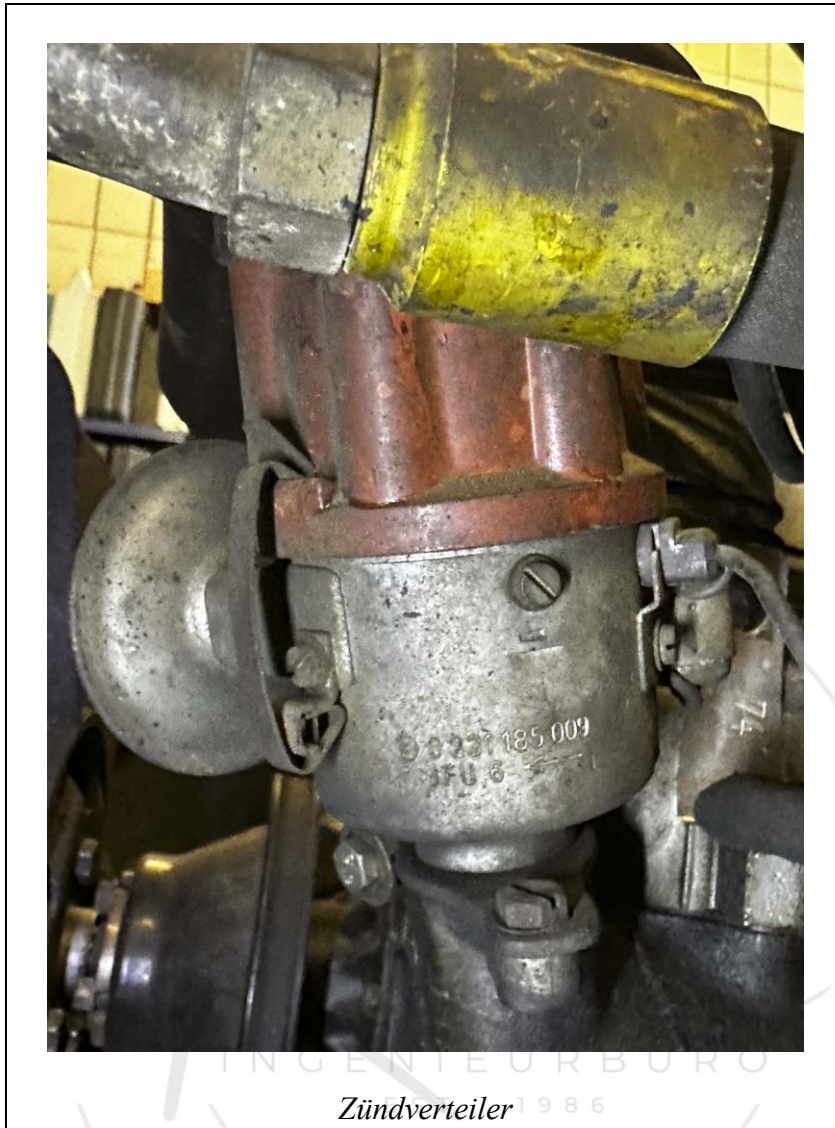
Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer 12-Volt-Anlage ausgerüstet. Die Energie wird über eine Drehstromlichtmaschine mit 490 W / 35 A erzeugt und wird zusätzlich im Akkumulator 12 V 55 AH gespeichert.



Signalhorn



Batterie



8.1 Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand

Der Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand kann mit „3“ bewertet werden.

9 Innenausstattung

4 sitzige Leder- Sitzanlage, Lederbezüge, Klimaanlage, Mittelarmlehnen, Kopfstützen vorn, Holzvertäfelungen am Armaturenbrett.



Armaturenbrett



Armaturenbrett



Armaturenbrett Holzvertäfelung beschädigt



Drehzahlmesser



Tachometer



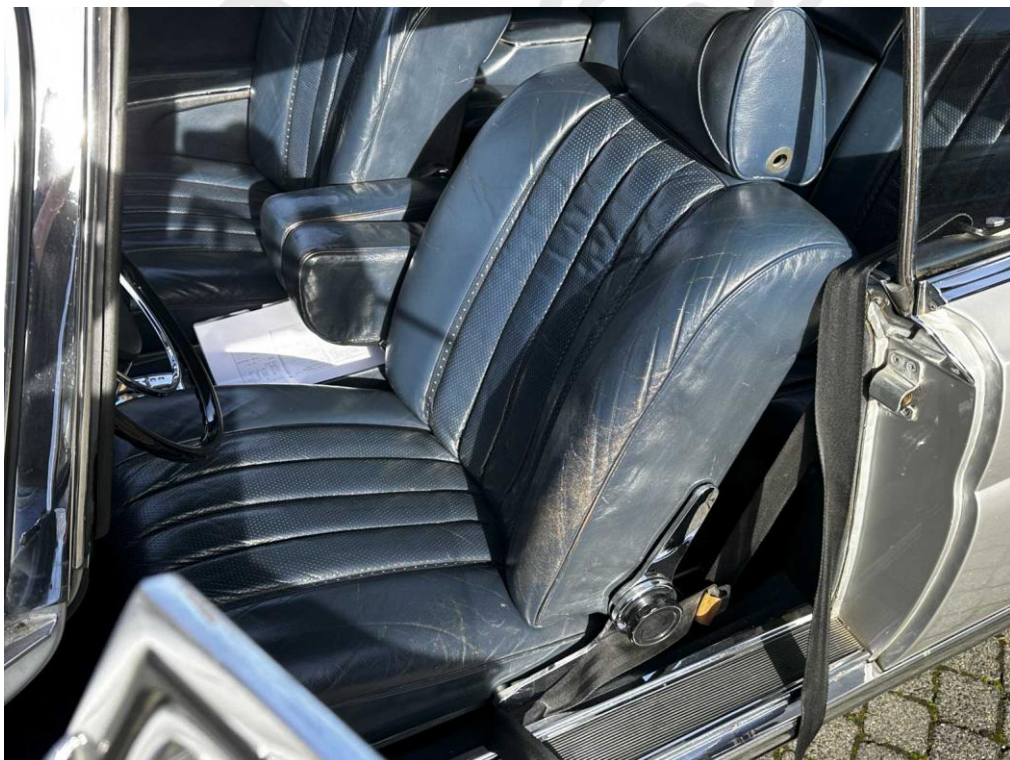
Radio



Lautsprecherabdeckung



Wählhebel



Fahrersitz



Beifahrersitz



Rücksitzbank



Dachhimmel



Türinnenverkleidung Fahrerseite



Türinnenverkleidung Beifahrerseite



Kofferraum

9.1 Innenausstattungszustand

Der Zustand der Innenausstattung kann mit „2-3“ bewertet werden.

10 Chrom-, Zier- und Anbauteile



Front



Scheinwerfer / Blinker links

CERTIFICATE



*Scheinwerfer / Blinker links
Nebellampe
Unterer Reflektor / Glas beschlagen*



Scheinwerfer / Blinker rechts

CERTIFICATE



Scheinwerfer / Blinker rechts



Rücklichter links



Rücklichter rechts



Anhängerkupplung

10.1 Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand

Sämtliche am Fahrzeug befindlichen Chromteile befinden sich in einem Zustand, der mit „2-“ zu bewerten ist.

11 Verglasung



Windschutzscheibe



Windschutzscheibe Kratzer



Seitenscheiben links



Seitenscheiben rechts



Heckscheibe

11.1 Verglasungszustand

Der Zustand der Verglasung kann mit „2-3“ bewertet werden.

12 Lackierung

Der anliegenden Skizze der Schichtdickenmessung sind Messwerte zu entnehmen. Es kann keine Gewähr übernommen werden, dass die Messungen vollständig sind und die Dicke der Lackschicht der gesamten Lackierung wiedergeben. Werte in μm .

13 Historie

W111

Der **Mercedes-Benz W 111** war das erste Oberklassen-Modell der Heckflossen-Serie von Mercedes-Benz, gelegentlich „Große Flosse“ genannt. Der W111 löste die großen Ponton-Modelle im Jahre 1959 ab, und lieferte die technische Basis für die Mercedes-Modelle bis Ende der 60er Jahre. Typisch war die so genannte Einheitskarosserie, so dass die Limousinen-Modelle von den Einstiegstypen W110 über die Sechszylinder W111 bis zum luftgedephten W112 (Mercedes-Benz 300 SE) sehr ähnliche Erscheinungsbilder aufweisen. Der W111 wurde vom Mercedes-Benz W108 im Jahr 1965 prinzipiell abgelöst, nur der 230 S wurde von 1965 bis 1968 als einzige Limousine noch parallel zu den Modellen W110 und W108/109 weiterproduziert. Die Coupés und Cabrios vom Typ W111 blieben bis 1971 im Programm.

Die im Vergleich zu den zeitgenössischen US-Fahrzeugen maßvollen Heckflossen wurden herstellerseitig „Peilstege“ genannt und galten laut Mercedes als Einparkhilfe, die klar das Ende des Wagens markieren. Der W 111 folgte der bis 1959 gebauten großen „Ponton“-Serie W 105 und W 180 nach. Seine geradlinig elegante Karosserieform stammt vom damaligen MB-Chefdesigner Karl Wilfert und seinem Team. Die Karosserie zeichnet sich durch eine bis dahin nicht gekannte passive Sicherheit aus: Sie besaß als erste eine stabile Fahrgastzelle und wirksame Knautschzonen. Mercedes führte umfangreiche Crashtests durch, z. B. brachte man ein Fahrzeug mit 80 km/h über eine Rampe zum Überschlagen.

Produktionsbeginn war im August 1959 mit den Modellen 220 (b), 220 S(b), 220 SE(b) und ab 1965 dem 230 S. Letzterer verfügt über eine hydropneumatische Ausgleichsfeder an der Hinterachse. Als erster Mercedes-Serien-Pkw hatte das 220 SEb Coupe (ab Serienbeginn in 02/61; Limousine ab 04/62) Scheibenbremsen an den Vorderrädern. Die Motoren der Limousinen sind ausschließlich Reihensechszylinder Mercedes-Benz M 127 mit 95 bis 120 PS: 220 b mit 95 PS, 220 Sb mit 105 PS, 220 S mit 110 PS, 220 SE und 230 S mit 120 PS. Das Modell 230 S verzichtete auf die aufwendige Einspritzanlage mit der Zweitempelpumpe und zwei Dreifachverteilern. Es erreicht stattdessen die Mehrleistung von 10 PS gegenüber dem sonst weitgehend gleichen Vergasermotorenmodell 220 S mit einer Hubraumerhöhung auf 2,3 Liter.

Das b in der Typenbezeichnung 220 b oder 220 Sb grenzte die Heckflossen-Baureihe ab 1959 von den typnamensgleichen Vorgängermodellen, der sogenannten „Ponton“-Serie, ab. Die Basisversion 220 b besitzt im Gegensatz zu ihren stärkeren Brüdern kleinere, oben zur Heckmitte leicht abgeschrägte Rückleuchten mit weniger Chromzierat, und keine doppelten Stoßfänger hinten.

Es gibt neben dem Mercedes-Benz W 111 noch zwei weitere Heckflossen-Baureihen: zum einen den ab 1961 gebauten „kleinen“ Mercedes-Benz W 110, der einen um 14,5 cm kürzeren Vorbau aufwies, sowie den Mercedes-Benz W 112 des Typs 300 SE, der ausgestattet mit dem M 189-„Alumotor“ des Mercedes 300 d (W 189) und Luftfederung das Topmodell der „Flossen“ darstellt. Diesem 300er vorbehalten war auch die um 10 cm verlängerte Variante „300 SE lang“, die ausgesprochen selten zu finden ist.

Produktionsende der Limousinen 220 b, 220 Sb und 220 SEb war im Sommer 1965. Lediglich der 230 S lief noch bis 1968 vom Fließband. Nachfolger war der ab 1965 gebaute W 108/W 109.

Im offiziellen Verkaufsprogramm gab es 1966 und 1967 den Kombiwagen „Universal“.

Die Fahrzeuge, die ab Anfang 1965 in Lizenz der Daimler-Benz bei I.M.A. in Mechelen (Belgien) unter dem Namen „Universal“ nach Mercedes-Qualitätsspezifikationen gefertigt wurden, waren zunächst ausschließlich Kombis. Im Jahr 1965 war zuerst als Einzige die W-110-Version als 190 D erhältlich. Später wurden dann drei „kleine“ (W 110) Modelle angeboten: 200, 200 D, 230 und als einziger „großer“ (W 111) der 230 S. Insgesamt wurden 2754 IMA-Universal-Heckflossenkombis produziert. In geringer Zahl wurden bei IMA auch Heckflossen-Limousinen hergestellt. Später liefen bei IMA auch einige Limousinen des Nachfolgetyps W 115 vom Band. Das Unternehmen ging 1968 in Konkurs.

IMA-Kombis gelten wegen der Kooperationsvereinbarungen mit Daimler-Benz als die einzigen „offiziellen“ Kombis der Heckflossen-Modelle; andere Kombis gelten als Umbauten. Bei Restaurierungen zeigt sich, dass der Korrosionsschutz bei I.M.A. nicht ganz auf Sindelfinger Niveau war: IMA-Kombis sind, ausweislich der Berichte und Kaufberatungen des Oldtimer-Vereins V.D.H., statistisch signifikant schlechter im Zustand als Limousinen und zeigen, fertigungs- und einsatzbedingt, fast immer einen hohen Restaurierungsbedarf vor allem an der Heckpartie mit den kombispezifischen Sonderteilen.

Neben Limousinen, Coupés und Cabriolets gibt es von den W 110 und W 111 auch Sonderaufbauten als Krankenwagen, Ambulanz, Leichenwagen und Kombiwagen. Zumeist wurden diese als teilgefertigte Karosserien ohne Dach, Heckscheibe und Kofferklappe vom Werk Sindelfingen an diverse Karosseriefirmen ausgeliefert. Binz in Lorch (Württemberg) und Christian Miesen in Bonn fertigten Ambulanzen, aber auch Leichenwagen, Lieferwagen und Kombis.

Pollmann, Rappold, Welsch, Stolle, Pilato und andere Unternehmen fertigten in erster Linie Bestattungsfahrzeuge. In sehr geringer Zahl wurden neben kommerziellen Nutzfahrzeugen auch Kombis von den Unternehmen Jauernig (Österreich), Marbach (Schweiz), Movauto (Portugal) und Hägele auf Auftrag gefertigt. Auch Jacques Coune in Brüssel (Belgien) stellte im Jahr 1964 bei der Autoshow einen Kombi auf der Basis des W 111.014 vor.

Mercedes-Benz legte viel Wert auf Sicherheit. So gibt es beim W 111 vorne und hinten weiterentwickelte Knautschzonen, das erste Mal überhaupt bei einem Pkw waren diese schon im Prinzip in den Vorgängermodellen verbaut. Die Idee hatte der Ingenieur Béla Barényi. Die Knautschzonen sollen bei hoher Stabilität der eigentlichen Fahrgastzelle bei einem Unfall gewährleisten, dass der Aufprall durch die weichen vorderen und hinteren Knautschzonen des Vorder- und Hinterwagens weicher und damit ungefährlicher für die Fahrzeuginsassen ablaufen kann. Zudem hat der W 111 sogenannte Keilzapfentürschlösser. Im Falle des Falles können die Türen durch diese nicht aufspringen. Auch unterstützt dies die Stabilität der Fahrgastzelle. Und schließlich wird das Herausfallen der Fahrgäste verhindert. Bei Fahrzeugen mit Sicherheitsgurten wäre dies zwar sowieso nicht möglich, doch Sicherheitsgurte waren damals im W 111 nur auf Sonderwunsch ab Werk vorzufinden.

Im Innenraum gab es auch einige Sicherheitsvorkehrungen. Das Lenkrad besitzt eine Prallplatte mit gepolstertem Bezug. Die sich teleskopartig zusammenschiebende Lenksäule verbunden mit einem stoßauffangenden Pralltopf sollte aber erst im Laufe des Jahres 1967 in die Serie der Nachfolgemodelle und der neuen "kleinen" Fahrzeugreihe einfließen. Das Armaturenbrett war dagegen schon mit teilweise elastischen oder versenkt angeordneten Bedienungselementen versehen und gepolstert.

In die Baureihen W 111 und W 112 eingeordnet wurden neben den viertürigen Fahrzeugen („Heckflossen“-Limousinen) auch die Coupés und Cabrios in flacheren Karosserien mit abgerundeten, nur noch im Ansatz erkennbaren Finnen. Im Rahmen der Eröffnung des Daimler-Benz-Museums in Untertürkheim am 24. Februar 1961 wurde das neue Mercedes-Benz 220 SE(b) Coupé präsentiert.

Als W 111 gab es Coupé und Cabriolet anfangs mit der gleichen Technik des Limousinen-Modells 220 SE als 220 SEb/C. Im Gegensatz zum Vorgängermodell basiert das Coupé auf der ungekürzten Rahmen-Boden-Anlage der zugehörigen Limousine und war dadurch ein vollwertiger Viersitzer. Coupé und Limousine haben auch stilistisch zahlreiche Gemeinsamkeiten, trotzdem konnte von den Rohbauteilen des Viertürers nicht ein einziges für das Coupé oder Cabrio verwendet werden. Für Coupés und Cabrios wurden viermal so viele Teile in Handarbeit gefertigt wie für die Limousine. Diese C-Modelle waren die letzten weitgehend in Handarbeit gefertigten Mercedes, weshalb der Preis der Coupés und Cabrios fast doppelt so hoch lag wie der der Limousinen.



Der 220 SEb/C wurde als erster Mercedes-Serien-Personenwagen Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgerüstet. Die originale Typbezeichnung „SE(b)/C“ ist einzigartig, da sie einerseits den Unterschied zum Vorgängermodell Ponton (SE bzw. SE(a)) verdeutlicht, andererseits mit Einführung des annähernd baugleichen 250 SE Coupé aufgegeben wurde.

Ab 1965 kamen die Modelle 250 SE Coupé mit 150 PS mit dem Mercedes-Benz M 129 der Baureihe W 108/109 heraus. Sie erhielten, wie auch die Dreiliter-Modelle, die 14-Zoll-Räder und die größer dimensionierten Scheibenbremsen der Oberklassebaureihe 108, nun auch mit Scheibenbremsen an der Hinterachse. 1967 brachte Mercedes einen neuen 2,8-l-Motor Mercedes-Benz M 130 mit 160 PS. Demzufolge hieß der neue W 111/C nun 280 SE Coupé. Es gab dabei auch kleine Änderungen im Innenraum. So wurde das bisher furnierte Armaturengehäuse nun mit Leder bezogen. Ein weiteres auch äußerlich erkennbares Facelift gab es bei den W 111 ab 1969 mit der Einführung des 3,5-l-V8-Motors mit 200 PS, als die Frontpartie eine flachere Motorhaube und einen niedrigeren Kühlergrill bekam. Die Modelle wurden folglich ab dann über die (inoffiziellen) Bezeichnungen „Hochkühler“ und „Flachkühler“ unterschieden. Das Cabriolet 280 SE 3.5 mit dem Achtzylinder-Motor M116 ist das begehrteste Fahrzeug dieser Bauserie.

Die zur gleichen Zeit angebotenen W-112-Typen 300 SE Coupé und 300 SE Cabriolet, die gewissermaßen durch einen Griff in den Baukasten entstanden waren, spielten in den Verkaufszahlen kaum eine Rolle. Die Karosserie der entsprechenden 220-SEb-Variante wurde mit zusätzlichen Zierelementen versehen und mit der Technik des Typs 300 SE kombiniert. Dementsprechend waren die neuen Exklusivmodelle, die wie die zugrundeliegende Limousine der Baureihe W 112 angehören, mit einer Reihe technischer Besonderheiten ausgestattet. Zur Grundausstattung gehört ein Leichtmetallmotor Mercedes-Benz M 189 mit drei Liter Hubraum, ein Viergang-Automatikgetriebe, Servolenkung,

Luftfederung sowie eine Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterrädern. Der zusätzliche Chromschmuck besteht aus einer von den Scheinwerfern bis zu den Heckleuchten durchgehenden Chromleiste in der Längssicke sowie ausgeprägten Zierleisten an den Radläufen und an den Schwellern. Ab März 1963 waren 300 SE Coupé, Cabriolet und Limousine auf Wunsch auch mit manuellem Viergang-Schaltgetriebe lieferbar; der Listenpreis reduzierte sich in diesem Fall um 1400 Mark. Im Januar 1964 wurde die Motorleistung auf 125 kW (170 PS) erhöht. Eine Sechsstempel-Einspritzpumpe (statt der vorigen zwei Stempel mit Verteilerstücken) ermöglichte diese Leistungssteigerung.

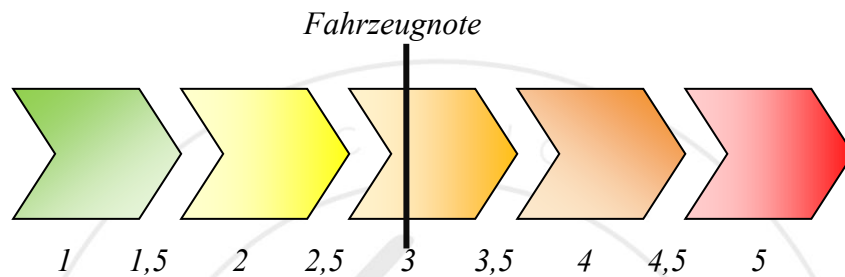
Die luftgefederten W-112-Typen nahm man bereits 1967 endgültig aus dem Programm, und nach mehr als zehn Jahren Gesamtbauzeit wurden im Mai 1971 die letzten W-111-Sechszylinder-Coupés und -Cabriolets gefertigt. Im Juli desselben Jahres endete auch die Herstellung der Achtzylinder-Coupés und -Cabriolets. Damit endete zugleich auch vorerst der Bau von viersitzigen Cabriolets, denn den Nachfolger W 116 gab es nur als Limousine. Insgesamt wurden im Werk Sindelfingen 28.918 Coupés und 7.013 Cabriolets gebaut. Die höchste Produktionsstückzahl innerhalb der Modellfamilie erreichte das 220 SE(b) Coupé mit 14.173 Einheiten. Obwohl die Cabriolets während der Bauzeit nur rund 10 % mehr kosteten als die Coupés, sind sie heutzutage im vergleichbaren Zustand und Motorisierung mehr als doppelt so teuer. Verschiedentlich wurden (und werden) daher auch Coupés nachträglich zu begehrteren Cabriolets umgebaut. Aus Stabilitätsgründen ist die Bodenanlage originaler Cabriolets am Getriebetunnel steifer ausgelegt - eine Änderung, die bei manchen Umbauten fehlt.

Aufgrund der erheblich höheren erzielbaren Verkaufspreise wurden in den vergangenen Jahrzehnten hunderte Coupés zu Cabrios umgebaut. Bei Beschaffung eines Cabrios ist daher ein äußerst penibler Check der Originalität vonnöten. Wichtigste Indizien sind die Fahrgestellnummer und der Bodentunnel. Neben korrekten Umbauten gibt es auch schlecht gemachte: Das echte Werks-Cabrio hat zur Erhöhung der Karosserie-Verwindungssteifigkeit einen von unten geschlossenen Getriebetunnel und verstärkte Innenschweller. Auch ein in allen Details optimal umgebautes Coupé wird jedoch den Wert eines Werkscabrios nicht erreichen.

14 Bewertungskriterien

Bei dem besichtigten Fahrzeug handelt es sich um einen Daimler Benz 280 SE Coupé, Baujahr 1970, mit der Fahrgestellnummer

14.1 Fahrzeugzustand

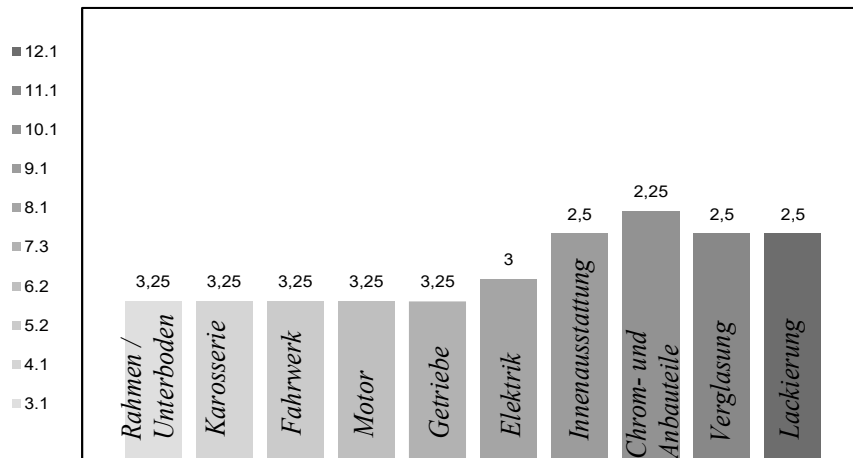


Der Allgemeinzustand des Fahrzeuges kann mit „3“ bewertet werden.

Wichtig ist hier zu berücksichtigen, dass **nur** ein neuwertiges und original erhaltenes Fahrzeug mit der Note „1“ bewertet wird, d.h. vor z.B. 50 Jahren wurde von einem Enthusiasten ein neues Fahrzeug in einem Museum konserviert und bis heute in dem Zustand erhalten. Dieses Fahrzeug sei heute ohne jegliche Standschäden o. Ä.. Vollrestaurierte Fahrzeuge können aufgrund nicht zeitgemäßer Reparatur/Fertigungsmethodik und Verwendung moderner, nicht zeitgemäßer Materialien unter Umständen lediglich die Höchstnote 1-2 erreichen.

Die unter den Punkten 3.1 – 12.1 beschriebenen Zustandsbenotungen sind nachfolgend graphisch zur Übersicht aufgeführt. Es ist hierbei zu beachten, dass die Gewichtung der einzelnen Punkte zur Ermittlung des Allgemeinzustandes unterschiedlich ist.

Fahrzeugbenotung



Benotungspunkte 2,90 Ø

Erläuterungen zur Zustandsbeschreibung:

Note	Zustandsbeschreibung
1	<i>Neuwertiges und bis ins Detail 100 % original erhaltenes Fahrzeug im Zustand der damaligen Erstausslieferung vom Hersteller ohne jegliche Standschäden. Sehr selten!</i>
1-2	<i>Fahrzeug mit einer leichten Patina, d.h. originales Fahrzeug mit äußerst geringer Laufleistung, Fahrzeug nach Originalspezifikation restauriert in „Concours Conditions“. Restauration soeben abgeschlossen. Fahrzeug der Spitzenklasse ohne fehlerhafte Aggregate oder unzeitgemäße Details.</i>
2	<i>Guter Originalzustand mit geringen Zugeständnissen an das Alter des Fahrzeuges. Sach- und fachgerecht vor geraumer Zeit durchgeführte, sehr gute Komplettrestaurierung unter Verwendung originaler bzw. originalgetreuer Teile und Materialien</i>
3	<i>Fahrzeug in fahrbereitem Gebrauchszustand mit geringen Mängeln an Optik, Technik oder Originalität.</i>
4	<i>Fahrzeug in restaurierungsbedürftigem, verbrauchtem Zustand eventuell nicht fahrbereit, aber weitestgehend komplett. Zum Teil Mängel an Optik, Technik oder Originalität. Restauration erforderlich jedoch leicht zu restaurieren bzw. zum Teil begonnen. Durchrostungen an Rahmen und/oder Karosserie.</i>
5	<i>Fahrzeug nicht fahrbereit, nicht komplett aber Restauration noch durchführbar und lohnend ansonsten guter Teileträger. Durchrostungen an Rahmen und Karosserie oder komplett zerlegt</i>

15 Zusammenfassung/Wert

Definition der Werte

Marktwert

Der Marktpreis ist der Preis, den ein Marktteilnehmer aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Fahrzeug am Markt zu erwerben. Zu berücksichtigen sind die regionale und überregionale Marktlage, der technische und allgemeine Pflege- und Erhaltungszustand, die Betriebsleistung, die Sonderausstattung und das Zubehör sowie eine eventuelle technische und / oder merkantile Wertminderung aufgrund von Vor- und / oder Altschäden.

Bei dem Marktwert handelt es sich um den Wert am **privaten** Gebrauchtwagenmarkt.

Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert ist der Preis, den ein Fahrzeughalter aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Fahrzeug bei einem seriösen **Händler** zu erwerben. Der Wiederbeschaffungswert gebrauchter Fahrzeuge setzt sich zusammen aus den Faktoren Händlereinkaufspreis, Handelsverdienstspanne, etwaigen sonstigen Nebenkosten und der gesetzlichen Mehrwertsteuer.

Zu berücksichtigen sind die regionale und überregionale Marktlage, der technische und allgemeine Pflege- und Erhaltungszustand, die Betriebsleistung, Sonderausstattung und Zubehör sowie eine eventuelle technische und merkantile Wertminderung aufgrund von Vor- oder / und Altschäden.

Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert ist der Preis, den ein Fahrzeug an Aufwendungen, Reparaturen und Restaurierungen gekostet hat (einschließlich des ursprünglichen Fahrzeugpreises), um es in seinen aktuellen Zustand zu bringen.

Gemeine Wert

Nach § 9 Abs. 2 BewG wird der gemeine Wert durch den Preis bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei einer Veräußerung zu einem gegebenen Stichtag, an dem Stichtag zu erzielen wäre. Dabei sind alle Umstände, die den Preis beeinflussen, zu berücksichtigen. Somit ergibt sich der gemeine Wert aus einem Marktwert ohne Zusammenhang mit einem Betrieb und entspricht dem Liquidationswert bei Einzelveräußerung.

Bei der Ermittlung des gemeinen Werts ist auf den Einzelveräußerungspreis abzustellen, den der Besitzer des Gegenstands auf dem ihm zugänglichen Veräußerungsmarkt erzielen könnte. Als Einzelveräußerungspreis umfasst der gemeine Wert soweit möglich die gesetzliche Umsatzsteuer. Der Einzelveräußerungspreis muss nicht mit einem tatsächlich einmal am Markt erzielten Preis übereinstimmen, allerdings werden tatsächlich erzielte Preise häufig einen Rückschluss auf den gemeinen Wert zulassen.

15.1 Marktwert

Der **Marktwert** für das vorstehend näher beschriebene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Untersuchung beträgt:

Marktwert
45.000,00 €
(vier/fünf/null/null/null)

Ausgefertigt



Schlussfoto

16 Urheberrecht

Alle Texte, Bilder, Graphiken sowie ihre Arrangements unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums.

Jede Vervielfältigung bzw. jeder Nachdruck, auch auszugsweise, sowie die Wiedergabe der Abbildungen, auch im veränderten Zustand, ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Unterzeichners gestattet. Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und erst nach vollständigem Ausgleich der dem Gutachten anliegenden Rechnung zur Nutzung freigegeben. Die Expertise wurde mit größter Sorgfalt, nach bestem Wissen und Gewissen durch Mitarbeiter vom Ingenieurbüro ... erstellt.