



¡El seguro de tu clásico desde
sólo 40 €!

tienda de revistas



[Contacto](#) [Foro](#) [Pruebas de época](#) [Hemeroteca](#) [Pegaso](#) [Mercedes](#) [Bricos](#) [Censo de pruebas](#) [Precios](#) [Clubes de clásicos](#)

Compra lo mejor por menos

Nike Store Jerez



Me gusta 1

Post

MERCEDES-BENZ W 111



1. Introducción
2. Versiones
3. A tener en cuenta
4. Documentación y bibliografía
5. Miniaturas
6. Vínculos web
7. El tuyo

80

Este ve
te echa
un tent

¡Me aj

Sólo hast

AUTO
Classic

XXVII FERIA DEL VEHÍCULO CLÁSICO DE ALCAÑIZ

6-7-8 DICIEMBRE
2024

Lugar:
Recinto Ferial de Alcañiz

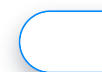
Se compran revistas de coches
antiguas
Ofertas en el email
pieldetoro.net@gmail.com

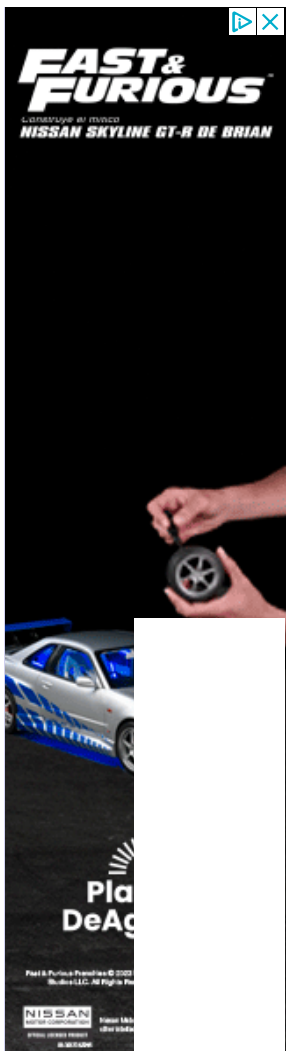
MODELOS A TRATAR

W111 1959 a 1971

Mercedes benz Flags for sale - sale Mercedes benz Flags 3x5ft

Mercedes benz Flags-3x5 Banner-100% polyester-1 Year No Questions Asked Warranty
carbannnerflags.com/products





W111 250SE Cabrio 9/65 a 12/67 6.213 unidades coupé+cabrios
W111 250SE Coupé 9/65 a 12/67 6.213 unidades coupé+cabrios
W111 280SE Cabrio 2/68 a 5/71 5.187 unidades coupé+cabrios
W111 280SE Coupé 2/68 a 5/71 5.187 unidades coupé+cabrios
W111 280SE 3.5 Cabrio 8/69 a 7/71 4.502 unidades coupé+cabrios
W111 280SE 3.5 Coupé 8/69 a 7/71 4.502 unidades coupé+cabrios

1. INTRODUCCION

Hacia 1956 estaba claro que Mercedes necesitaba una nueva imagen, y había que conseguirla con rapidez. Sin embargo, en la familia de berlinas ampliamente renovada, que la marca presentó a finales de 1959, era tan importante el aspecto como la mecánica.

Era un signo de los tiempos. Los nuevos modelos evolucionaron a partir de las berlinas "Ponton" de mediados de los cincuenta, que habían sido todo un éxito en ventas, pero que habían quedado anticuadas antes de lo previsto. Ese era el poder de la moda en los cincuenta. Cuando se crearon los Pontón, la moda era redonda y sustancial; al cabo de un par de años, los estilistas italianos habían hecho de lo afilado y angular el último grito; y por influencia norteamericana, se introdujo en ambos lados del Atlántico la moda de las "aletas". Fue tan fuerte ese influjo que, por una vez, Mercedes tuvo que someterse a él.

Así era el tipo de automóviles que Mercedes se veía obligado a fabricar: berlinas de gama media, con gran éxito de ventas, en torno a las cuales girara toda la estructura comercial de la empresa. El punto de partida para los ingenieros, al mando de Uhlenhaut, y para los estilistas, al mando de Karl Wilfert, radicaba en un conjunto de dimensiones dictadas por el ingeniero jefe Nallinger; y al tiempo que los nuevos modelos introducían los últimos y sorprendentes conceptos de seguridad, tenían que adaptarse a la moda imperante en aquellos días.

La nueva forma resultó tal como Nallinger había ordenado. Era más larga, ancha y baja, con líneas mas afiladas y una interpretación suficientemente sutil de los modelos con aletas como para obtener su apodo de FINTAIL (cola de aleta). En la parte delantera, estos automóviles poseían una rejilla de nuevas proporciones, flanqueadas por faros verticales Lichteinheiten, incorporados por primera vez en el 300 SL Roadster. Las diferentes versiones se distinguían por la extensión y localización de sus embellecedores cromados, y tenían una línea atractiva, al tiempo que provocaban algunas críticas sobre la insuficiente innovación de su aspecto.

Por debajo de la carrocería se reflejaba otra preocupación fundamental de aquella época, y en la que Mercedes marcaba camino. Se trataba de la seguridad. El W 111 introducía el concepto de un habitáculo de pasajeros rígido, protegido por zonas deformables en la parte delantera y trasera para absorber los impactos. Era una idea concebida por Béla Bárenyi, patentada por Daimler-Benz hacia 1951, y base prácticamente de todos los trabajos realizados desde esa época en lo que a seguridad se refiere. Como complemento, el W 111 prestaba gran atención a los demás aspectos de la seguridad, desde la forma y textura de los accesorios del interior hasta el tamaño de los faros, el alcance de los limpiaparabrisas, así como los más vitales: suspensión, conducción y frenos. Todo lo que incorporaban los nuevos Fintail estaba pensado en primer lugar para evitar que el conductor tuviera problemas y, en última instancia, para proteger a los ocupantes en caso de accidente.

2. VERSIONES

estabilizadora. Trasera independiente mediante eje oscilante con brazos de guiado, muelles helicoidales y muelle compensador transversal, amortiguadores telescópicos. A partir del verano de 1963, se ofrece en opción suspensión neumática para el eje trasero. Dirección: Recirculación de bolas, opcionalmente servo asistida, a partir de Agosto de 1963, servoasistida de serie. Frenos: De tambor a las cuatro ruedas servo asistidos, a partir de Agosto de 1963 doble circuito de frenos y discos delanteros. Neumáticos: 6,70x13, a partir de 1960 7,25x13 Dimensiones: Batalla 2750mm, Largo/Ancho/Alto 4875/1795/1500mm Peso 1320 Kgr. Velocidad máx: 160 Km/h. Aceleración: 0-100: 16 seg. Consumo: 14 litros a 100 km/h, automático 15 litros. Depósito carburante: 65 litros

W111 220S 8/59 a 7/65 161.119 unidades

Como el 220 excepto:
Carburador doble Solex 34 PAJTA, a partir de Julio de 1963, Carburador doble Solex 35/40 INAT. Rendimiento: 110 CV DIN a 5.000rpm, Par Máx: 17,5 mkg a 3.500rpm.
Grupo final: 4,10:1.
Dirección: Recirculación de bolas servo asistida, a partir de Agosto de 1963, servoasistida de serie.
Frenos: De tambor a las cuatro ruedas servo asistidos, a partir de Abril de 1962 frenos de discos delanteros, a partir de Agosto de 1963, doble circuito de frenos.
Dimensiones: Peso 1345 Kgr.
Velocidad máx: 165 Km/h.
Aceleración: 0-100: 15 seg.

W111 220SE Sedán 8/59 a 8/65 66.086 unidades

Como el 220S excepto:
Motor: M127 6 cilindros, diámetro/carrera: 80mm x 72,8mm, 2.195cc OHC, compresión: 8,7:1. Inyección mecánica Bosch de doble pistón. Rendimiento: 120 CV DIN a 4.800rpm, Par Máx: 19,3 mkg a 3.900rpm.
Transmisión: Automática opcionalmente disponible desde Agosto de 1961.
Grupo final: 4,10:1 y opcional sólo para los sedán 4,08:1.
Dirección: No disponible la dirección asistida para los coupés y cabrios.
Frenos: Coupés y Cabrios siempre equipados con discos delanteros.
Neumáticos: 7,25x13 coupés y 7,50x13 cabrios.
Dimensiones: coupé y cabrios: Largo/Ancho/Alto 4880/1845/1440mm Peso sedán 1380 Kgr., coupé 1410 Kgr. y cabrio 1510 Kgr.
Velocidad máx: 172 Km/h.
Aceleración: 0-100: 14 seg.
Consumo: 14 litros a 100 km/h, automático 15 litros.



W111 220SE Cabrio 2/61 a 10/65 16.902 unidades coupé+cabrios

W111 230S Sedán 7/65 a 1/68 41.107 unidades sedán+universal

Como el 220 excepto:

Motor: M180 6 cilindros, diámetro/carrera: 82mm x 72,8mm, 2.281cc OHC, compresión: 9:1. Carburador doble Zenith 35/40 INAT.

Rendimiento: 120 CV DIN a 5.400rpm, Par Máx: 18,2 mkg a 4.200rpm.

Transmisión: 4 velocidades: (4,05:1 2,23:1 1,42:1 1:1 MA 3,92), automática en opción y disponible también para el Universal de 4 velocidades: (3,98:1 2,52:1 1,58:1 1:1 MA 4,15).

Grupo final: 4,08:1.

Suspensiones: Hidroneumática autonivelante para el eje trasero.

Dirección: Recirculación de bolas, opcionalmente servo asistida.

Frenos: De disco delanteros y tambor traseros, servoasistidos y con circuito doble.

Neumáticos: 7,00x15 para el Universal.

Dimensiones: En el Universal, largo 4877mm y alto 1530mm Peso 1350 Kgr. y en el Universal 1470 Kgr.

Velocidad máx: 176 Km/h. en el manual y 174 Km/h. en el automático.

Aceleración: 0-100: 13 seg. En el manual y 15 seg. En el automático.

Consumo: 15 litros a 100 km/h, automático 16 litros.

W111 230S Universal 1966 a 1967 unidades sedán+universal

Ver W111 230S Sedán

W111 250SE Cabrio 9/65 a 12/67 6.213 unidades coupé+cabrios

Como el 220SE Cabrio/Coupé excepto:

Motor: M129 6 cilindros, diámetro/carrera: 82,0mm x 78,8mm, 2.496cc OHC, compresión: 9,3:1. Inyección mecánica Bosch de 6 pistones. Rendimiento: 150 CV DIN a 5.500rpm, Par Máx: 22 mkg a 4.200rpm.

Transmisión: : 4 velocidades: (4,05:1 2,23:1 1,42:1 1:1 MA 3,92), automática en opción de 4 velocidades: (3,98:1 2,52:1 1,58:1 1:1 MA 4,15)..

Grupo final: 3,92:1.

Frenos: Discos a las 4 ruedas.

Neumáticos: 7,35x14 ó 185x14 en coupés y 7,75x14 ó 195x14 en cabrios.

Dimensiones: Largo/Ancho/Alto 4880/1845/1420mm en coupé y 1435 en cabrio. Peso: coupé 1490 Kgr. y cabrio 1575 Kgr.

Velocidad máx: 193 Km/h. en manual y 188 Km/h. con cambio automático.

Aceleración: 0-100: 12 seg. y con cambio automático 13 seg.

Consumo: 16 litros a 100 km/h, automático 17 litros.

Depósito carburante: 82 litros

W111 250SE Coupé 9/65 a 12/67 unidades coupé+cabrios



Máx: 24,5 mkg a 4.250rpm.

Transmisión: : 4 velocidades: (4,05:1 2,23:1 1,42:1 1:1 MA 3,92), automática en opción de 4 velocidades: (3,98:1 2,52:1 1,58:1 1:1 MA 4,15) a partir de Junio de 1969 . (3,98:1 2,39:1 1,46:1 1:1 MA 4,15). Desde Septiembre de 1969 se sirve opcionalmente un cambio manual de 5 velocidades: (3,96:1 2,34:1 1,43:1 1:1 0,87:1 MA 4,15)

Grupo final: 3,69:1, opcionalmente 4,08:1 y con cambio de 5 velocidades 3,92:1.

Neumáticos: 7,35x14 ó 185x14 en coupés y cabrios.

Dimensiones: Peso: coupé 1515 Kgr. y cabrio 1590 Kgr.

Velocidad máx: 190 Km/h. en manual y 185 Km/h. con cambio automático.

Aceleración: 0-100: 10,5 seg.

Consumo: 12,5 litros a 100 km/h.

W111 280SE Coupé 2/68 a 5/71 unidades coupé+cabrios

Ver W111 280SE Cabrio

W111 280SE 3.5 Cabrio 8/69 a 7/71 4.502 unidades coupé+cabrios

Como el 280SE Cabrio/Coupé excepto:

Motor: M116 8 cilindros en V, diámetro/carrera: 92mm x 65,8mm, 3.499cc OHC por cada bancada, compresión: 9,5:1, opcionalmente 8,0:1. Inyección electrónica Bosch. Rendimiento: 200 CV DIN a 5.800rpm y con motor de baja compresión 180 CV DIN a 5.500rpm,

Par Máx: 29,2 mkg a 4.000rpm.

Transmisión: : 4 velocidades opcional: (3,96:1 2,34:1 1,46:1 1:1 MA 3,71), automática standard de 4 velocidades: (3,98:1 2,39:1 1,46:1 1:1 MA 4,66). Opcionalmente un cambio manual de 5 velocidades: (3,96:1 2,34:1 1,43:1 1:1 0,87:1 MA 4,15)

Grupo final: 3,69:1 y con cambio de 5 velocidades 3,92:1.

Suspensiones: Resortes auxiliares de goma tanto en suspensión delantera como trasera.

Neumáticos: 185x14 en coupés y cabrios.

Dimensiones: Peso: coupé 1574 Kgr. y cabrio 1655 Kgr.

Velocidad máx: 205 Km/h.

Aceleración: 0-100: 9,5 seg.

Consumo: 13 litros a 100 km/h.

W111 280SE 3.5 Coupé 8/69 a 7/71 unidades coupé+cabrios

Ver W111 280SE 3.5 Cabrio

Galería Mercedes W111





1959 W111 220SE





1963 W111 220SE Cabriolet



1963 W111 220SE



1965 W111 220SE Cabriolet



1966 W111 250SE Cabriolet







W111/1967 Mercedes Benz 230s (W111) Universal Wagon



1967 W111 250SE Coupé



1967 W111 250SE Coupé





1969 W111 280SE Coupé



1970 W111 280SE Cabriolet



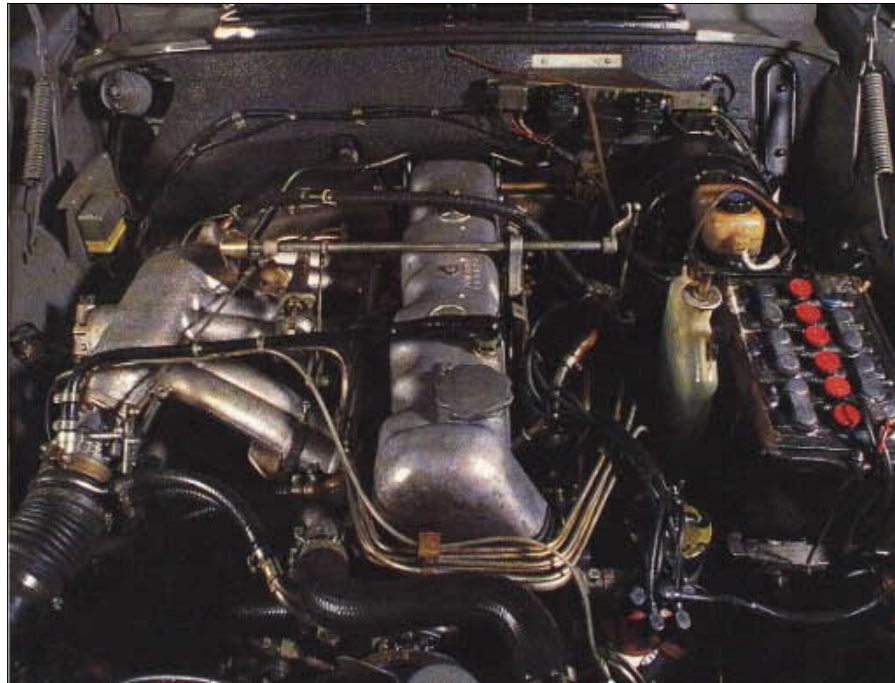
1970 W111 280SE Cabriolet





W111 220





W111 220SE Coupé





W111 230S Universal





1967 W111 230S





W111 250SE Cabrio





W111 280SE 3,5 Cabrio



W111 280SE 3,5 Cabrio



W111 280SE 3,5 Cabrio





W111 280SE 3,5 Coupé





W111 280SE 3,5 Coupé





W111 280SE 3,5 Coupé





W111 280SE Coupé

3. A TENER EN CUENTA. MECANICA

-Reloj horario-

Esto es algo que afecta a los W110, W111 y W112. El reloj horario en ocasiones se atrasa y se adelanta sin motivo aparente. El reloj lleva en la parte trasera una ruedecilla minúscula que sirve para aumentar o disminuir el ritmo del reloj. De todos modos, he podido comprobar en dos relojes distintos que estos atrasos o adelantos se producen en épocas de cambio de temperatura. Supongo que la maquinaria es algo sensible a las temperaturas.(Vuncan)

-Eje trasero- (W110/W111/W112).

El peculiar sistema de suspensión del eje trasero hace que ambos semiejes oscilen respecto a un pivote longitudinal. Además, los semiejes no son equivalentes porque uno lleva toda la piñonería y el otro no. Para que se produzca la lubricación de ambos semiejes, estos van unidos con un fuelle de goma. Con el paso del tiempo, ese fuelle puede deteriorarse y hacer que se pierda el aceite. Si esto no se detecta a tiempo puede llegar a producir una avería irreversible en el eje trasero.

El fuelle montado en fábrica era cerrado (como si fuera una tubería). Tiene la ventaja de que se asegura la estanqueidad mientras el

Aunque parezca mentira, dejando la unión mirando hacia la parte trasera (y no hacia arriba como dictaría la lógica) no se produce ningún tipo de pérdida de aceite. Pero la verdad es que siempre queda algún temor a que no sellen bien los extremos

Si alguien tiene que cambiar únicamente el fuelle, yo recomiendo que use el fuelle abierto, porque el resultado es bueno y no lleva mucho tiempo. Si se va a sacar el eje y desmontarlo, yo montaría uno cerrado que inspira más confianza, más que nada por el hecho de ser cerrado. Vuncan

-El reloj de la temperatura del agua- (W110/W111/W112).

El sensor va unido al reloj por medio de un capilar muy fino que va forrado de una malla metálica. Dentro del capilar hay un líquido volátil. El capilar es realmente delicado y un golpe o doblez inadecuado puede inutilizarlo totalmente si se pierde el líquido, y el repuesto anda por los 300 euros (Mayo 2003).

Hay dos tipos de sensor. Uno de ellos lleva la rosca en el propio sensor, de modo que a la hora de desenroscarlo/enroscarlo en la culata hay que girar todo el sistema sensor-capilar-reloj si no queremos retorcer el capilar y echarlo a perder. Y para esto hay que quitar el reloj del cuadro, y aún así es posible que se rompa si no se hace con cuidado, preferiblemente entre dos personas. Un sensor más moderno y menos propenso a las roturas es el de esta foto.

Este tipo de sensor no lleva la rosca él mismo, sino que una tuerca de rosca externa (apuntada por el bolígrafo) es la que se enrosca en la culata, empujando y oprimiendo al sensor sobre esta. Este sensor es más fácil de quitar del motor, porque no hay que girar el sensor, únicamente hay que girar la tuerca de rosca externa. Vuncan.

-Limpiaparabrisas- (W110/W111/W112).

Los ejes de los limpiaparabrisas pueden llegar a agarrotarse e impedir que se muevan. Esto es más probable en coches que duerman en la calle. La solución es sacar los ejes para limpiarlos y lubricarlos. El gran problema es que sacar estos ejes es una tarea muy engorrosa, por lo que puede recurrir a añadir pequeñas dosis de gasolina mezclada con aceite sobre el eje y su unión con el casquillo. A continuación se le pone una contratuerca al eje y con una llave se van moviendo hasta que se vayan soltando (previamente habrá que soltar el reenvío del motor eléctrico del limpiaparabrisas). En mi caso el resultado fue muy bueno, de hecho se me habían agarrotado totalmente y en dos o tres sesiones quedaron como nuevos. También hay que vigilar unos exiguos desagües que llevan en los casquillos exteriores del eje del limpiaparabrisas. Se tupen con mucha facilidad. El lanzador de chorros de agua se tupe con cierta facilidad. Se pueden desatascar sumergiendo la pieza en cuestión en agua con antical, e introduciendo un alambre fino (por ejemplo el de las bolsas de bimbo) por los pequeños agujeros hasta quitar el atasco. Vuncan

-Mecánica: A tener en cuenta. Engrase del coche.

Los colas fueron unos de los últimos Mercedes en necesitar engrase en la suspensión y transmisión. Es muy importante respetar los intervalos de engrase, y no dejar mucho tiempo sin engrasarse aunque no se hagan kilómetros, porque la grasa puede resecarse e inutilizar el engrasador. Los colas llevan aproximadamente unos 19 puntos de engrase, casi todos en la suspensión delantera, aunque lleva uno en el rodamiento intermedio de la transmisión y otro en el eje trasero. Algunos ejemplares llevan algún engrase adicional en el árbol de transmisión, y algunas personas les incorporaron algunos en las juntas cárdan (crucetas).

Las bisagras de las puertas también llevan engrase, y la mejora es espectacular si se engrasan adecuadamente. Vuncan

-Mecánica: A tener en cuenta. Cambio de grupo.

El sistema de eje trasero de los colas también se montó en los W108/W109. Muchas personas han recurrido a grupos de estos

posteriormente.

Respecto a las cajas de cambio, son compatibles las de cambio al volante con las del mismo tipo de los W108. No puedo asegurar lo mismo respecto a las de cambio al suelo, pero es muy probable que también. Vuncan

-Mecánica: A tener en cuenta: Compatibilidad de piezas entre W110/W111/W112. La mayoría de las piezas de carrocería y cristal son compatibles entre ellos (salvo las aletas delanteras de los W110 con el resto), como puertas, lunas, aletas traseras, tapa del maletero, etc. A grandes rasgos también comparten la suspensión delantera y trasera, aunque puede haber incompatibilidades entre modelos de primera serie y posteriores. Puede cambiar el tarado de los muelles dependiendo del peso final del coche. Vuncan

-Punto débil de los W110/W111/W112. La palanca de cambios "pita".

En ocasiones puede ocurrir una cosa curiosa al accionar la marcha atrás en un colas con cambio manual al volante, y es que oigamos como el claxon pita, pudiendo incluso mantener el pitido mientras tengamos la m.a. introducida. Esto es debido a que el extremo del eje sobre el que actúa la palanca de cambios está muy cerca del contactor del claxon (que está detrás del volante) y si el sistema de cambio tiene holguras estas pueden hacer que haga contacto el eje con el contactor, haciendo que éste pite. Yo personalmente no he tenido ese problema, pero según me han comentado la solución es cambiar dos casquillos de plástico que lleva el eje en la parte superior (para los que tengan el despiece original de Mercedes, página 55 Tabla 16, creo que son los dos casquillos numerados como 71).

Lo que sí me ha ocurrido es que al girar el volante el claxon sonará. En este caso el problema está en el contactor. El contactor lleva 3 o cuatro tornillos que sirven para aproximar la placa del contactor a la superficie del pulsador del volante. Es una cuestión de paciencia encontrar la distancia a la que el claxon no pite al girar el volante y al mismo tiempo el claxon pite si accionamos el pulsador. Vuncan.

-Punto débil de los W110/W111/W112. La caja de dirección.

Digo punto débil aunque sea unos de los puntos fuertes de este coche. Es la gran olvidada de estos coches, puesto que las que no son servoasistidas llevan aceite en su interior, y se ha de verificar su nivel aunque sea una vez cada año o dos años. Las holguras que estas cajas no asistidas puedan tomar se puede quitar actuando sobre un tornillo situado encima de la caja de cambios que se encarga de apretar los engranajes. Supongo que en las cajas asistidas se podrá hacer algo parecido. Vuncan

-Punto débil de los W111/W112 de inyección. La válvula de arranque en frío.

Es una especie de stárter en los coches de carburador. Se trata de una válvula que actúa sobre la bomba inyectora y sobre el colector de admisión en función de la temperatura del motor, y su cometido es modificar la relación combustible/aire para el arranque en frío. La temperatura viene dada por el agua de refrigeración que llega hasta esa válvula. El problema es que el contacto continuo con el agua puede deteriorar la válvula, haciendo que esta no funcione correctamente tanto en el arranque como en la circulación ya en caliente. Vuncan

-Otro punto débil. Peculiaridad de tener carrocería autoportante y llevar un maletero con tanto voladizo.

En el maletero normalmente iban dos ruedas, una a cada lado, con los años aparte de los lógicos agujeros de corrosión debajo de las ruedas, y dependiendo del uso que se le haya dado, algunos acaban cediendo por el peso. No es muy extraño ver algún W111 en el que el maletero pierde un poco la línea del coche cayendo más o menos levemente.

Otro punto débil podían ser determinadas zonas de la carrocería que tienden a la oxidación y que aparecen irremisiblemente con la edad en todos los "colas". Normalmente no son muy graves a no ser que ataquen a la estructura del chasis (es parecido a una H) que

Guía de compra para las series W110, W111 y W112.

-Classic Choice 230S Universal, Mercedes Enthusiast, nº25 Noviembre 2003, págs 22-28.

Extenso reportaje sobre este modelo.

-Classic Choice W111/W112 cabrios, Mercedes Enthusiast, nº 20 Junio 2003, págs 22-28.

Extenso reportaje sobre estos modelos.

-Classic Choice 280 SE 3.5 Coupé W111, Mercedes Enthusiast, nº 12 Octubre 2002, págs 22-28.

Extenso reportaje sobre este modelo.

-Driven Autoschmiede 280 SE 5.6, Mercedes Enthusiast, nº 6 Abril 2002, págs 22-28.

Empresa alemana que transplanta motores del 560 W126 en cabrios de la serie W111.

-T-series predecessors, Mercedes-Benz Classic, nº2 del 2003, págs 42-43.

Escueto reportaje en la revista oficial de Mercedes Benz Classic sobre los predecesores de la serie T iniciada con el W123. Se mencionan las versiones Universal (Bélgica) para el W110 y el W111, así como Binz (Alemania) o Crayford (UK) pero para la serie W108.

-Fintail Saloons, Mercedes Benz Al Volante De Una Estrella, Ediciones Susaeta, págs 94-99.

Reportaje sobre los Colas en general.

-280 SE, Mercedes Benz Al Volante De Una Estrella, Ediciones Susaeta, págs 112-117.

Reportaje sobre el modelo.

-Mercedes-Benz Buyer's Guide de Lee Gohlike
Editorial: Motorbooks International.
ISBN 0-87938-162-0

-Mercedes-Benz Production Models Book 1946-1995 de W. Robert Nitske
Editorial: Motorbooks International.
ISBN 0-87938-190-6

-Mercedes-Benz 1886-1990 Tomo 2 de Jürgen Lewandowski
Editorial: Automobilia.
ISBN 88-85880-30-4



-Mercedes de Rainer W. Schlegelmilch
Editorial : Könemann
ISBN 3-89508-899-4

-Mercedes-Benz de Roger Bell
Editor general: John Blunsden

-Mercedes de Peter Vann
Editorial: E.T.A.I.
ISBN 2-7268-8195-5

-Essential Mercedes Coupés, Cabriolets & Saloons 53-67 de James Taylor. « ponton » and « fintail » models from 180D to 300SE
Editorial: Bay View Books
ISBN 1-901432-00-9

-A-Z of Cars 1945-1970 de Michael Sedgwick & Mark Gillies
Editorial: Classic and Sportscar, Bay View Books.
ISBN 1-870979-09-5

-The Complete History of the German Car de Jan P. Norbye
Editorial: Portland House
ISBN 0-517-64180-1

-The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile de Nick Georgano
Editorial: FD Fitzroy Dearborn Publishers
ISBN 1-57958-293-1

5. MINIATURAS

220 SE de Vitesse E:1/43

220 SE de Revell E:1/18

220 SE Montecarlo de Skid E:1/43

300 SE de Vitesse E:1/43



6. VINCULOS WEB

<http://www.heckflosse.nl/Default.htm> Pagina en inglés dedicada todos los modelos "colas". Muy completa, de las mejores.

<http://www.heckflosse.de/> Pagina en alemán dedicada a todos los modelos "colas".

<http://www.mercedes-heckflosse.de/> Pagina en alemán dedicada a todos los modelos "colas".

<http://sls.sparebase.de/start/index.phtml> Pagina en alemán de repuestos donde se incluyen despieces gráficos del W 111 entre otros.

<http://www.cochera.com/> Pagina en español de repuestos donde se incluyen despieces gráficos del W 111 entre otros.

<http://www.niemoeller.de/englisch/produkte.htm> Pagina en alemán de repuestos donde se incluyen despieces gráficos del W 111 entre otros.
De pago.

http://www.dbdepot.de/index1_1024.html Pagina en alemán de repuestos donde se incluyen despieces gráficos del W 111 entre otros.

<http://www.formulakit.com/> Pagina en donde venden maquetas con gran variedad de Mercedes Benz, incluidas las W 111

7. EL TUYO

W 111 280 SE 3.5 coupé de 1970 de Jaskaiser

Tengo un bonito W111 280SE 3.5 Coupé de 1970 que podéis ver en los coches de los foreros y os explicaré un poco la historia del coche.

Hace unos 9 ó 10 años que lo tengo, decidí comprarlo ya que en esos momentos era propietario de otro Coupé de esa serie un 250SE Coupé de 1965 con cambio manual, del que ya os comentaré cosas en otro post.

Volviendo al tema, se me presento una oportunidad de quedarme con este modelo que había pertenecido a un abogado de Sevilla y que este a su vez lo había importado de Alemania no hacia mucho tiempo. Quizás él, en el fondo lo que quería era un coche más moderno y con apariencia más actual. En esa época yo tenía un W107 350SLC y decidí ofrecérselo a cambio, a pesar de que mi SLC estaba en mejor estado, pero para mí el 280SE 3.5 era una pieza más exquisita. Después de hablar durante largo tiempo y de enviarnos fotografías de ambos coches, sin verlos físicamente, él vivía en Sevilla y yo en Barcelona, decidimos realizar la operación y primero yo le envié el mío y cuando este llegó el cargo el suyo con dirección a Barcelona.

Cuando el coche llegó, efectivamente no estaba tan bien como el que yo le había entregado, pero bueno, me hacia tanta ilusión que me quede prendado de él y lo matricule de inmediato, además el coche ya había hecho el trámite de industria en Sevilla, con lo que el tema se reactiva bastante.

Impresiones:



La posición de conducción es muy cómoda y típica de Mercedes y dónde note un gran avance respecto a mi anterior modelo, fue el contar con cambio automático y dirección asistida, la cual es muy agradable pero no demasiado precisa, cosas de la recirculación de bolas, aunque mejor que la de mi anterior modelo.

En cuanto a equipamiento, es verdaderamente completo a pesar de ser un coche con más de 30 años y que su carrocería ,tecnología y diseño cuentan con más de 40. Cuenta con cierre centralizado (silencioso, por vacío), dirección asistida, techo corredizo eléctrico, los 4 elevalunas eléctricos, llantas de aleación, el mío no tiene aire, como no se le ocurrió pedirlo el que lo estreno!!!....pero cuento con una magnífica Becker Mexico y tapicería de cuero.

Una vez en marcha y mirando hacia delante se puede observar que la visibilidad es bastante buena y esto hay que agradecerlo su gran superficie acristalada, carencia de montantes centrales y sobre todo a sus preciosas lunas panorámicas.

Al poner en marcha el motor, también se nota una gran diferencia respecto al anterior y silencioso 6 cilindros, aquí ya suena otra cosa, un sonido más grave y contundente, que deja entrever que tienes un montón de caballos a tu disposición bajo el pie derecho, 200 CV DIN. Quizás este motor no es un prodigio en cuanto a subir de vueltas con la rapidez de una mecánica más ligera y puntiaguda, pero su respuesta es inmediata a pesar de tener el buen filtro de la caja de cambio automática, por lo que si te descuidas y pisas con decisión es probable que la cola quiera adelantarte.

No estamos ante un coche deportivo pero si, ante un coche muy rutero y rápido en vías amplias, autopistas y autorías, dónde podremos mantener altos cruceros (150-160) sin que el coche se resienta lo más mínimo y todavía con un margen de potencia para salir de alguna situación de peligro.

En cuanto a frenos, están perfectamente dimensionados para el trabajo que tienen que hacer y a pesar de la poca retención de la caja automática son bastante efectivos y no dan señales de cansancio con un uso intensivo.

Estabilidad, pues correcta. Aquí es dónde más se nota el paso de los años (en el consumo también), el coche es muy cómodo y estable en curvas amplias (gran batalla y peso) tiene casi 5 metros, pero no le gusta nada de nada las carreteras ratoneras ni que empieces a hacer carreras en esas circunstancias, ya que entonces empieza a perder adherencia. Respecto a los W112 de suspensión neumática si que se nota que el coche se aguanta más, pero sigue siendo un poco barco. En definitiva, rápido con elegancia en buenas pistas, pero torpe en terrenos más escarpados, no le gustan los sobresaltos.

Bueno, poca cosa más os voy a contar. Ah el maletero es muy grande, se pueden hacer largos viajes con 4 personas y su equipaje.

Sólo animaros, a que si se os pone uno a la vista y bien de precio, no lo dejéis escapar, ya que a partir de ahora están empezando a cotizarse.

Para terminar en cuanto al tema de recambios, deciros que siempre encontraréis piezas y no siempre son caras, también en el caso de esta versión, comentar que de su motor se hicieron muchísimas unidades, ya que este motor ha estado equipando durante años a muchos Mercedes (W107, W108, W109, W116,) y que fue en estos modelos dónde se instaló por primera vez este magnífico V8, en el que una de sus cualidades que brillan con luz propia es su impresionante fiabilidad y robustez.

W 111 250 SE coupé de 1965 ex Jaskaiser



La posición de conducción es muy cómoda y típica de Mercedes, coronada por un volante de gran diámetro que procura un gran confort. El cambio, que es manual en este caso, se encuentra en el piso y no en la caña de dirección y resulta ser un prodigio en cuanto a su suavidad de manejo y precisión.

En cuanto a equipamiento, es verdaderamente completo a pesar de ser un coche con más de 30 años y que su carrocería ,tecnología y diseño cuentan con más de 40 años. Cuenta con techo corredizo eléctrico, tapicería de cuero y radio Becker Mexico.

Una vez en marcha y mirando hacia delante se puede observar que la visibilidad es bastante buena y esto hay que agradecerlo su gran superficie acristalada, carencia de montantes centrales y sobre todo a sus preciosas lunas panorámicas. Al poner en marcha el motor y dejarlo en resentí al cabo de un rato, es difícil percibir vibraciones gracias al perfecto equilibrio de un 6 en línea, por supuesto es más equilibrado que un V8 y sólo puede superarlo un V12. Resaltar lo súper silencioso que resulta. Este motor tiene facilidad para subir de vueltas con bastante rapidez, aunque sus 150 CV no son demasiados a la hora de arrastrar un coupé de casi 5 metros de largo.

No estamos ante un coche deportivo pero si, ante un coche muy rutero y confortable. Recuerdo haber hecho muchos viajes de autopista Barcelona-Girona a unas velocidades medias de 140 y el coche en ningún momento protesto ni se sintió fatigado. Desde luego no es un V8, pero te regala un andar aplomado, sin sobresaltos y con un sonido de motor que es un regalo para los oídos.

En cuanto a frenos, están perfectamente dimensionados para el trabajo que tienen que hacer y en este caso, al contar con transmisión manual, podemos aprovechar fácilmente su poder de retención, tampoco logra velocidades de infarto, por lo que sus frenos son suficientes para retener este gran coupé.

Estabilidad correcta, . Aunque aquí es dónde más se nota el paso de los años (en el consumo también), como he dicho antes, no es un vehículo de altas prestaciones, en definitiva es muy cómodo y estable en curvas amplias (gran batalla y peso) tiene caso 5 metros, pero no le gusta nada de nada las carreteras ratoneras. Respecto a los W112 de suspensión neumática si que se nota que el coche se aguanta más, pero sigue siendo un poco barco. En definitiva, ligero y con elegancia en buenas pistas, pero torpe en terrenos más escarpados, no le gustan los sobresaltos.

Bueno, poca cosa más os voy a contar. Ah el maletero es muy grande, se pueden hacer largos viajes con 4 personas y su equipaje.

Sólo animaros, a que si se os pone uno a la vista y bien de precio, no lo dejéis escapar, ya que a partir de ahora están empezando a cotizarse.

Para terminar en cuanto al tema de recambios, deciros que siempre encontrareis piezas y no siempre son caras, también en el caso de esta versión, comentar que su motor ha estado equipando también a otras modelos de Mercedes (W108 y W113).





W 111 230 S de 1.967 de Elio

Después de casi dos años de estar tirado al sol en el sur de la isla, estoy recuperando un w 111 230 S del 67.

Lo primero que se le hizo fue intentar hacer que el coche arrancase, para lo cual se le puso la bobina, batería, una pieza que alimenta a los carburadores en el arranque, bomba de gasolina (tenia una perdida bastante importante) , y algo mas que no recuerdo. Con todo esto y después de años parado, el coche arrancó casi a la primera.

Luego y para poder traspasarlo, lo llevé a la ITV, por lo que tuve que montarle cubiertas nuevas. Esto que a priori parecía más sencillo, dio mas problemas que todo lo del arranque, ya que la cubierta original que lleva (7.25/13) no la encontraba, con lo que tuve que montarle una llanta de 14" y la mas o menos equivalente. Ahora tengo localizadas unas originales nuevas con banda blanca estrecha, que en un futuro no muy lejano, se las pondré, ya que el tapacubo pequeño y el aro cromado original le quedan de cine. Pasó la ITV sin ningún problema, incluso fue el asombro del ingeniero y operarios allí presentes.

Ahora con el coche en casa, me he dedicado a lavarle la cara un poco, y nunca mejor dicho, ya que con pastas de pulir con diferente grado de abrasión, le he ido sacando el brillo y el color que originalmente tenía. He restaurado el volante, el cuadro, el salpicadero, las gomas de parabrisas puertas faros y demás.

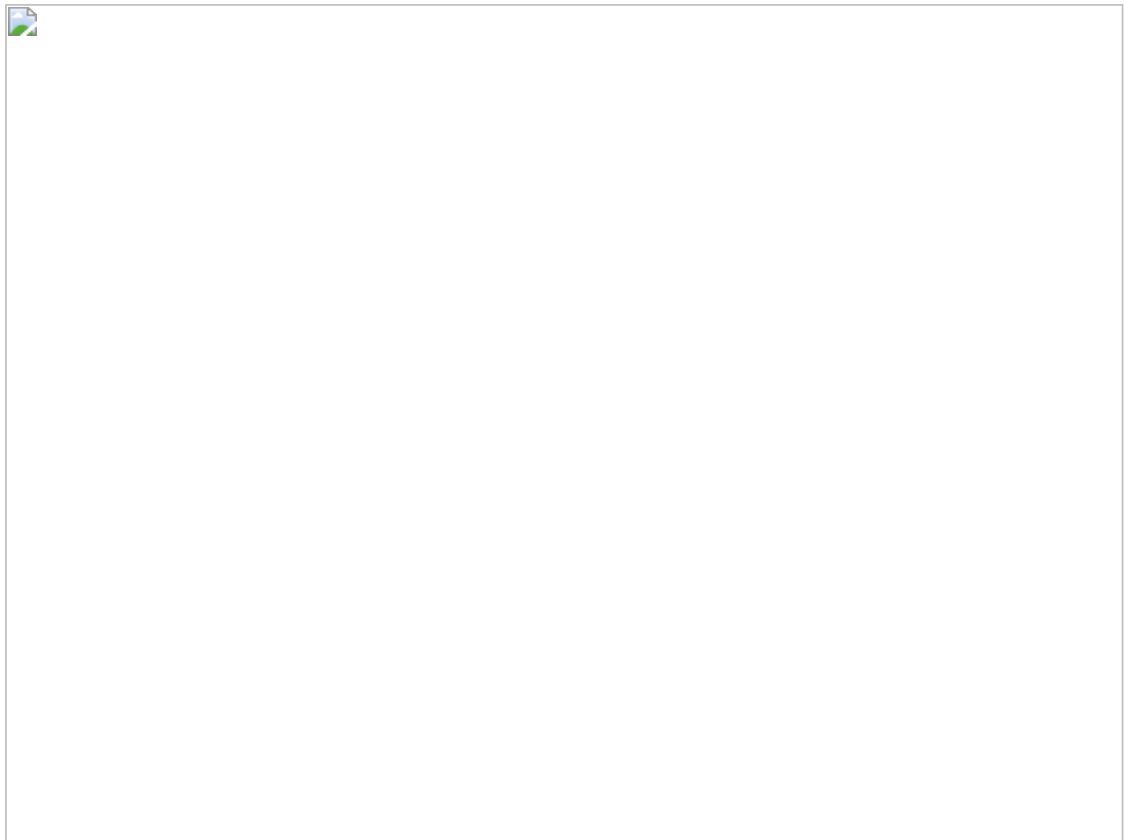
Por el momento, le he puesto unas fundas a los sillones, que le quedan muy bien, ya que el retapizado es uno de los elementos más caros, sobre todo si pretendo hacerlo en piel. La moqueta ya está hecha, y lo siguiente será cambiarle todo el tapizado del techo, ya que después de años tirado al sol, como ya dije, el foam que está entre dicho tapizado y la chapa del techo, se ha hecho migas. Es muy desagradable ir conduciendo el coche, y al coger un bache, notar como empieza a caer la basurilla por las perforaciones del tapizado. Es como si te estuvieras echando al con el carrocería de la casa.

Así lo compré:



Y de momento va así:





Páginas: 1



