

MERCEDES-BENZ

THE GRAND CABRIOS & COUPÉS

Staging & Photography by René Staud



teNeues



MERCEDES-BENZ

THE GRAND
CABRIOS & COUPÉS

MERCEDES-BENZ

THE GRAND CABRIOS & COUPÉS

Staging & Photography by René Staud

Texts by Jürgen Lewandowski

Foreword by Bruno Sacco



CONTENT

内容

INHALT

THE STAR WAS THE CABRIOLET

16

FOR THE RICH AND THE BEAUTIFUL

44

THE ELEGANCE OF THE 1950s

96

THE DIRECTOR DEIGNS TO TRAVEL

144

FOR THE BIG FAMILY

26

ULTIMATELY THERE WERE JUST TWO UNIQUE SPECIMENS

80

THE MOST BEAUTIFUL MEMBER OF ITS KIND?

114

A ROADSTER BECOMES A COUPÉ

154

ONLY AVAILABLE WITH EIGHT
CYLINDERS



164

THE TWELVE-CYLINDER HAS
ARRIVED



176

THOSE WHO WISH TO CAN ALSO
ORDER AMG



190

WINTER IS CALLING, THE 4MATIC
IS ALREADY HERE



202

MORE ELEGANT THAN EVER
BEFORE



214

THE REBIRTH OF A LEGEND



234

THE F 200 IMAGINATION
PARIS SHOW CAR



270

BEHIND THE SCENES



280





FOREWORD

前言

VORWORT

Bruno Sacco

ANYONE who knows a bit more of the history of the oldest car manufacturer in the world knows that the Daimler and Benz brands were both driven by technology from the moment they were established. The founding fathers were engineers—men who took the mission of perfecting the automobile to heart. Until the 1930s, aesthetics tended to play a more subordinate role.

This was true of the post-war period, too, with one exception: The coupés, convertibles, and roadsters were superbly successful in breaking away from the strict pursuit of technical principles. These highlights in the model range gave us designers the opportunity to play a trick on the engineers, to confront them with contours that lent an aesthetically pleasing envelope to the nucleus of technology—and in the process, to treat the Mercedes-Benz models to elegance of a kind that befit the brand. Or, put differently: The vehicles that have been staged so elaborately in this volume by René Staud are proof that there have always been artists at work in the Design Department. Artists who wrote automotive history with these tremendous vehicles and gave and continue to give Mercedes-Benz—a company in love with technology—a face of its own.

只要稍微了解一点全球最早的汽车制造史，就会知道戴姆勒和奔驰从其成立之日起就一直是以科技推动的企业。企业创始人是工程师们—这些不断致力于让汽车更完美的人们。截至30年代，美观更确切地说处于次要位置。

这同样适用于战后时期，但有一个例外情况：Coupés轿跑车、Cabriolet敞篷车和Roadster敞篷跑车从严格的技术原则中解脱出来。这些车型系列的亮点给了设计师能愉快摆脱工程师束缚的机会，让他们直面外形，让科技的内核包上美学的外壳—这赋予了梅赛德斯—奔驰款式优雅的馈赠，使其品牌更加令人瞩目。人们可以这么说：由摄影师莱内·施陶德(René Staud)以巨大的投入在本册中演绎的汽车证明了设计部门始终有艺术家存在。这些艺术家们用这类卓越的车辆书写汽车的历史，并给予梅赛德斯—奔驰—这个迷恋上科技的公司以自己独特的面貌。

WER die Geschichte der ältesten Automanufaktur der Welt etwas näher kennt, weiß, dass die Firmen Daimler und Benz von Beginn an von der Technik getriebene Unternehmen waren. Die Gründerväter waren Ingenieure – Männer, denen die Perfektionierung des Objekts Automobil am Herzen lag. Die Ästhetik spielte bis in die 1930er-Jahre eine eher untergeordnete Rolle.

Das galt auch für die Nachkriegszeit, mit einer Ausnahme: Den Coupés, Cabriolets und Roadstern glückte es vortrefflich, sich von der strikten Verfolgung technischer Grundsätze zu lösen. Diese Highlights der Modellpalette gaben uns Designern die Chance, den Ingenieuren ein Schnippchen zu schlagen, sie mit Formen zu konfrontieren, die dem Nukleus Technik eine ästhetische Hülle gaben – um somit den Mercedes-Benz Modellen eine solche Eleganz zu schenken, die der Marke sehr gut anstand. Man könnte es auch so sagen: Die Fahrzeuge, die in diesem Band von René Staud so aufwendig inszeniert wurden, beweisen, dass es in der Designabteilung schon immer auch Künstler gab. Künstler, die mit diesen großartigen Gefährten Automobilgeschichte schrieben und der in die Technik verliebten Firma Mercedes-Benz ein eigenes Gesicht gaben und geben.



Bruno Sacco



INTRODUCTION

引言

EINLEITUNG

Jürgen Lewandowski

WHO really needs coupés? Who needs convertibles or roadsters? Sedans, station wagons, and vans are practical. With them you can transport the family, friends, coworkers, the groceries from the supermarket, and heavy and cumbersome things. In a coupé, convertible, or roadster, on the other hand, you are mainly transporting yourself, while at the same time celebrating the aesthetics of a beauty that has no need to attach value to rational functions. Better yet—it is not permitted to attach any such value, otherwise the mystery wouldn't be a mystery any more.

Back when the automobile was learning to walk, there were no closed car bodies. They were repurposed carriages with newfangled, small, one- and two-cylinder engines fitted with small covers that offered only rudimentary protection from the rain. Closed car bodies took greater effort to build, costed more as a result, and prevailed only later on, when speeds increased and people gained an appreciation for an envelope that would protect them from the wind, cold, and rain. It would then take 20–30 years before the first chassis-making firms, their sights set on an increasingly rich clientele, began building special, extravagant vehicles that were designed less for daily drives. These outrageously expensive creatures were to bear witness to their owners' taste and financial potency. And because they were used only for jaunts to the country club, the opera, or evening invitations with friends, they did not need to be practical, either. This was a world in which neither children nor staff, nor luggage played any role.

This is how the automobile conquered new worlds: while originally a vehicle for visionaries and then an object of prestige, now—and parallel to the small and mid-size cars for the masses—it became a statement that embodied a lifestyle. Today we admire these vehicles manufactured with top-flight craftsmanship—a tradition to which a brand like Mercedes-Benz remains committed to this day. While the models from the 1930s were at times even unique specimens, the trend in the 1950s and 1960s was toward a smaller series. After all, a 220 S Coupé, a 300 Sc Roadster, or 280 SE 3.5 Cabriolet was anything but a discount car at the time. On the contrary, often it was only celebrities from the business world and show business, or successful athletes, that could afford these icons. So it is no wonder that these jewels are bought and sold at fantastically high prices today.

That the luxury coupés from Stuttgart were manufactured in ever-increasing numbers beginning in the early 1970s has much to do with the fact that the markets were growing quickly—exports now went out to nearly all countries on earth, especially the United States, where vehicles by the brand with the star had long since developed a devoted following. In relative terms, though, the coupés purchased in the past half-century still have a minuscule market share. Still, with their elegance, their technical innovations, and the typical German pursuit of perfection, they have set standards and found a loyal audience.

There is one update that will particularly please friends and aficionados of this vehicle: With the new A217 presented at the IAA 2015, the company from Stuttgart is finally delighting their customers once more with an open S-Class Cabriolet, 44 years after the cessation of production of the 280 SE 3.5. You don't need to be a prophet to understand that this is the preface to a new success story.

谁需要Coupés轿跑车— 谁需要敞篷轿车或双门单排跑车？豪华轿车、旅行车和箱式汽车很实用。驾驶这些车运送家人、朋友和同事，到超市购物，运输笨重的物品。而相反，如果驾驶一辆Coupé轿跑车、敞篷轿车或者双门单排跑车，人们想到的首先是自己，同时要注意美观，而这就不必重视理性上的功能。或者更确切地说：不需要重视，否则这种神秘感就荡然无存了。

刚有汽车时，还没有封闭式车身。当时的汽车是搭载新式小型单缸和双缸发动机的改装车，这种车只有一个简陋的小防雨车顶。制造封闭式车身花费大，成本高，所以只有当车速提升，并且人们懂得防风御寒挡雨外罩的价值后，封闭式车身才得以实现。之后持续了二三十年，直到第一批车身制造公司开始为逐渐富裕的客户群制造日常生活较少使用的特别夸张的汽车。这种价格不菲的产物暗示其拥有者的品味和经济实力。由于它们只是在去乡村俱乐部、剧院或赴朋友邀约的晚宴时才使用，所以也不需要具有实用性。在这群人的世界里，孩子、人员或行李都不是考虑的因素。

就这样，汽车征服了新的世界：如果说最初汽车是幻想家的车辆，之后是体现面子的物品，如今汽车对大众而言，无论小型还是中型车辆都已成为一种体现生活方式的物体。今天，我们惊叹于一流手工打造的汽车—这是诸如梅赛德斯奔驰这样的品牌至今认为有责任维护的传统。如果说三十年代的车型部分甚至是孤品，那么确切地说五、六十年代才形成小批量生产，因为220 S双门跑车，300 Sc双门单排跑车或者280 SE 3.5敞篷轿车在那个年代并不是特价出售。相反，常常只有经济界、表演行业的知名人物或成功的运动员才能负担得起这种“圣物”。所以，一点都不用奇怪，今天，这些宝物售价惊人。

70年代初以来，来自斯图加特的豪华Coupé轿跑车制造数量不断增加，这主要是因为市场快速增长—现在，这些车被出口到地球上几乎所有的国家，尤其是美国，其带星品牌汽车从很早以前就逐渐衰落。相对来说，上世纪后半页Coupé轿跑车的拥有者始终只占据极小的市场份额。但它们凭借着优雅、技术创新和典型的德式精益求精确立了标准，并找到忠诚的追捧者。

特受该类车的爱好者和倾慕者欢迎的是：通过在2015年国际车展IAA上展出的新款A217，斯图加特人最终再次凭借活顶S级敞篷轿车，在280 SE 3.5停产后44年，重新博得了客户的欢心。不必是预言家就能领会，一个新的成功史就此宣告来临。

WER braucht schon Coupés – wer braucht Cabriolets oder Roadster? Limousinen, Kombis, Kastenwagen sind praktisch. Mit ihnen transportiert man die Familie, Freunde, Kollegen, den Einkauf vom Supermarkt, schwere und unhandliche Dinge. In einem Coupé, Cabriolet oder Roadster hingegen befördert man in erster Linie sich selbst und feiert dabei die Ästhetik der Schönheit, die auf rationale Funktionen keinen Wert legen muss. Oder besser gesagt: keinen Wert legen darf, sonst wäre dieses Mysterium keines mehr.

Als das Automobil das Laufen lernte, gab es noch keine geschlossenen Karosserien. Es waren umgewidmete Kutschen mit neumodischen, kleinen Ein- und Zweizylindermotoren, die knappe, vor Regen nur rudimentär schützende Verdecke besaßen. Geschlossene Karosserien waren aufwendiger zu bauen, kosteten somit mehr Geld und setzten sich erst später durch, als die Geschwindigkeiten stiegen und man die vor Wind, Kälte und Regen schützende Hülle zu schätzen lernte. Es dauerte dann 20, 30 Jahre, bis die ersten Karosseriefirmen für eine reicher werdende Klientel begannen, besondere, extravagante Fahrzeuge zu bauen, die weniger für den Alltag geschaffen waren. Diese sündhaft teuren Geschöpfe sollten vom Geschmack und der finanziellen Potenz ihrer Besitzer künden. Und da sie nur für den Transport zum Country-Club, in die Oper oder zu abendlichen Einladungen bei Freunden zum Einsatz kamen, mussten sie auch nicht praktisch sein. In dieser Welt spielten weder Kinder, Personal noch Gepäck eine Rolle.

So eroberte sich das Automobil neue Welten: War es zuerst ein Gefährt für Visionäre und anschließend ein Prestigeobjekt, geriet es nun – parallel zu den Klein- und Mittelklassewagen für die breite Masse – zum Statement, das einen Lebensstil verkörperte. Heute bewundern wir diese Fahrzeuge, die in erstklassiger Handarbeit gefertigt wurden – eine Tradition, der sich auch eine Marke wie Mercedes-Benz bis heute verpflichtet fühlt. Waren die Modelle der 1930er-Jahre teilweise sogar Unikate, so entstanden in den 50er- und 60er-Jahren eher kleine Serien, denn ein 220 S Coupé, ein 300 Sc Roadster oder ein 280 SE 3.5 Cabriolet war auch zu damaliger Zeit nicht im Sonderangebot zu haben. Im Gegenteil, diese Ikonen konnten sich oft nur die Prominenz aus der



Wirtschaft, aus der Showbranche oder erfolgreiche Sportler leisten. Und es wundert auch nicht weiter, dass derlei Schmuckstücke heute zu abenteuerlichen Preisen gehandelt werden.

Dass die Luxus-Coupés aus Stuttgart seit Beginn der 1970er-Jahre in immer größeren Stückzahlen gefertigt wurden, hat entscheidend damit zu tun, dass die Märkte rasch wuchsen – nun exportierte man in nahezu alle Länder der Erde, allen voran in die USA, die schon lange den Fahrzeugen der Marke mit dem Stern verfallen waren. Relativ gesehen besitzen die Coupés, die im letzten halben Jahrhundert Besitzer fanden, jedoch noch immer nur einen verschwindend kleinen Marktanteil. Aber sie haben mit ihrer Eleganz, ihren technischen Innovationen und dem typisch deutschen Streben nach Perfektion Maßstäbe gesetzt und ein loyales Publikum gefunden.

Und was die Freunde und Liebhaber dieser Gefährte besonders begrüßen werden: Mit dem auf der IAA 2015 vorgestellten neuen A217 beglücken die Stuttgarter ihre Kunden endlich wieder mit einem offenen S-Klasse Cabriolet, 44 Jahre nach der Produktionseinstellung des 280 SE 3.5. Man muss kein Prophet sein, um zu begreifen, dass hier eine neue Erfolgsgeschichte eingeläutet wird.



THE STAR WAS THE CABRIOLET

真正的明星是
Cabriolet

DER STAR WAR DAS
CABRIOLET



220 CABRIOLET A

1951–1955







WHEN Mercedes-Benz presented its new type 220 with the in-house designation W 187 in April 1951 at the Motor Show in Frankfurt, it marked the response from Stuttgart to the highly successful Opel Kapitän, which perfectly fulfilled the desire of successful entrepreneurs for a prestigious vehicle. With this in mind, Mercedes-Benz added the new 220 to the already-successful 170 S. With its new in-line six-cylinder engine and 80 hp of performance, the new model demonstrated that the brand with the star once again had a top-class business vehicle in its program. The reputation was also helped along by the chassis, which in the 52-hp four-cylinder 170 S had always left an impression of being underchallenged. By 1954, no fewer than 16,154 vehicles had been built. Then the next 220 generation with a larger, more comfortable body, took the baton.

But of course there were also buyers who wanted to own a convertible. For them, there was the elegant, two-seat Cabriolet A and the larger, four-seater Cabriolet B. At DM 18,860 for the Cabriolet A and DM 15,160 for the Cabriolet B, both prices were considerably higher than that of the limousine. Though fully 2,275 specimens were sold, another star was the 220 Coupé, which was added to the program in December 1953 "at the repeated urging of individual celebrities," as it was phrased in the circular letter issued by the sales management. There were only 85 vehicles built, a number that was certainly also attributable to the price of DM 20,850. Today, it ranks among the rarest of all the company's models.

当1951年4月梅赛德斯奔驰在德国法兰克福车展上推出内部名称为W 187的220新车型时，它成了斯图加特人对取得巨大成功的欧宝Kapitaen的回应并且完美地满足了成功企业家寻求代表车型的愿望。因此，除了成功的170 S型外，梅赛德斯奔驰还推出新款220车型。该新型系列搭载六缸直列式发动机，功率为80马力，证明了带星的奔驰品牌产品中再次拥有一款特级商务车。该车型的底盘也为其增色不少，在170 S 的52马力四缸发动机中，这种底盘总给人一种要求过低的印象。截止1954年，生产了16154多辆该系列新车。之后，下一代 220车型接过了接力棒，车身更大、更舒适。

当然也有顾客想拥有一辆敞篷车。为这些顾客提供了高贵的双座敞篷车Cabriolet A和更大的四座敞篷车Cabriolet B。敞篷车Cabriolet A售价18860马克；Cabriolet B售价15160马克，定位明显高于轿车。这两款车共出售了2275辆，但真正的明星却是220 Coupé，正如销售管理部门宣传册中的描述，在“不断要求突出个性化”的背景下，220 Coupé 于1953年12月纳入产品范围。该款车型由于其20850马克的高昂售价，总共只生产了85辆，即使在今天看来也是公司极为稀有的车型之一。

ALS Mercedes-Benz im April 1951 auf der Autoausstellung in Frankfurt den neuen Typ 220 mit der internen Bezeichnung W 187 vorstellte, war dies die Stuttgarter Antwort auf den sehr erfolgreichen Opel Kapitän, der den Wunsch großer Unternehmer nach einem repräsentativen Fahrzeug perfekt erfüllte. Mercedes-Benz stellte deshalb neben den arrivierten Typ 170 S den innovativen 220, der mit seinem neuen Reihen-Sechszylinder und 80 PS Leistung bewies, dass die Marke mit dem Stern wieder ein Geschäftsfahrzeug der Extraklasse im Programm hatte. Zu diesem Ruf trug auch das Fahrwerk bei, das bei dem 52 PS leistenden Vierzylinder des 170 S stets den Eindruck hinterlassen hatte, unterfordert zu sein. Bis 1954 wurden nicht weniger als 16 154 Fahrzeuge gebaut – dann übernahm die nächste 220er-Generation mit einer größeren, komfortableren Karosserie den Staffelstab.

Natürlich existierten aber auch Käufer, die ein Cabriolet besitzen wollten – für sie gab es das elegante, zweisitzige Cabriolet A und das größere, viersitzige Cabriolet B. Modelle, die mit Preisen von 18 860 (Cabriolet A) und 15 160 Deutschen Mark (Cabriolet B) deutlich über denen der Limousine lagen. Stolze 2 275 Exemplare konnten verkauft werden, doch ein weiterer Star war das 220 Coupé, das im Dezember 1953 auf „wiederholtes Drängen einzelner prominenter Persönlichkeiten“, wie es in einem Rundschreiben der Verkaufsleitung hieß, ins Programm kam. Ganze 85 Exemplare wurden gebaut, was sicherlich auch dem Preis von 20 850 Deutschen Mark geschuldet war – heute ist dies eines der seltensten Modelle des Hauses Mercedes-Benz überhaupt.

220 Cabriolet A

Years of manufacture	1951–1955
Engine capacity	2,195 cc
Power	80 hp / 59 kW, from April 1954: 85 hp / 63 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1420 kg / 3,130 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 21 sec.
Top speed	145 km/h / 90 mph
Quantity produced	1,278 units

220 Coupé

Years of manufacture	1953–1955
Engine capacity	2,195 cc
Power	80 hp / 59 kW, from April 1954: 85 hp / 63 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1460 kg / 3,218 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 21 sec.
Top speed	150 km/h / 93 mph
Quantity produced	85 units

220 Cabriolet B

Years of manufacture	1951–1954
Engine capacity	2,195 cc
Power	80 hp / 59 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1420 kg / 3,130 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 21 sec.
Top speed	140 km/h / 87 mph
Quantity produced	997 units



FOR THE BIG FAMILY

大家庭的选择

FÜR DIE GROSSE
FAMILIE



300 CABRIOLET D

1952–1954



1951 was the year in which the Mercedes-Benz brand repositioned itself with a variety of new models. At the Frankfurt Motor Show in April, the new 220 was presented, a model designed to win business customers back from the Opel Kapitän, the second-highest-selling car in Germany at the time. Parallel to this, the audience was wowed by the W 186, the new 300 model that would go down in history as the Adenauer Mercedes, as the first German Chancellor remained true to this vehicle type from 1951 until his death in 1967. German President Theodor Heuss permitted himself to be chauffeured only in the 300, of which there were four different models from 1951 until the discontinuation of production in 1962; the models were referred to in-house as the 300, 300 b, 300 c and 300 d. While the 300 was offered with 115 hp of engine power until 1954, the 300 b offered 125 hp and improved brakes. Production ended in August 1955. Then, in September 1955, the 300 c was released, which could optionally also be ordered with a three-speed automatic transmission by Borg-Warner. In August 1957, the 300 d (W 189) arrived on the market with a significantly revised bodywork. Thanks to its new fuel injection, the 3-liter, six-cylinder model now produced 160 hp, and the manual transmission was available only upon explicit request.

All four models were also available as a four-door and five-seater convertible—the only convertible of this type that the company from Stuttgart delivered after the war. Naturally, these creations had their price, so it really comes as no surprise that, between 1951 and 1962, just 707 specimens of this series were delivered as a Cabriolet D.

1951年是梅赛德斯奔驰公司通过众多新车型为自己重新定位之年，因此新220车型于当年4月亮相国际汽车展，目标就是重新赢回欧宝Kapitaen(当时此车型名列德国销售榜单第二位)的商业客户。与此同时，W 186让公众为之兴奋不已。新的300型车曾作为阿登纳—梅赛德斯（Adenauer-Mercedes)而载入史册，因为首任联邦德国总理从1951年至1967年去世一直是这种车型的忠实拥趸。联邦总统特奥多尔·豪斯也只乘坐300型车。从1951年至1962年停产，该款车总共有四种不同的款式，即内部名称300型、300 b型、300 c型和300 d型的车款。1954年以前，300型只有115马力，而300 b却有125马力，并改善了制动系统，生产于1955年8月停止。1955年9月，300 c问世，该车型还可选装订购博格华纳的三档自动变速箱。1957年8月，车身经过明显改善的300 d (W 189)问世，凭借燃油喷射技术，其搭载的3升六缸发动机可提供160马力的动力，但只有当客户提出明确要求时，该款车才会配备手动变速箱。

全部四个款式均可提供五座、四座敞篷车，这也是斯图加特人在战后能提供的唯一的敞篷车形。当然，这一创意也提升了其价格，所以1951年至1962年期间敞篷车Cabriolet D车型系列仅售出707辆。

1951 war das Jahr, in dem sich die Marke Mercedes-Benz mit einer Vielzahl neuer Modelle frisch positionierte – so stand auf der IAA im April der neue 220. Er sollte die Geschäftskunden vom Opel Kapitän zurückerobern, der damals auf Rang zwei der Verkaufslisten in Deutschland stand. Und parallel dazu begeisterte der W 186 das Publikum, der neue Typ 300, der in die Geschichte als der Adenauer-Mercedes eingehen sollte, da der erste deutsche Bundeskanzler von 1951 bis zu seinem Tod im Jahre 1967 diesem Fahrzeugtyp treu bleiben sollte. Und auch Bundespräsident Theodor Heuss ließ sich nur im 300 chauffieren – insgesamt gab es von 1951 bis zur Produktionseinstellung 1962 vier verschiedene Modelle, die intern 300, 300 b, 300 c und 300 d genannt wurden. Während der 300 mit 115 PS Leistung bis 1954 angeboten wurde, besaß der 300 b 125 PS und verbesserte Bremsen – die Produktion endete im August 1955. Im September 1955 erschien dann der 300 c, der wahlweise auch mit einer Dreigang-Automatik von Borg-Warner bestellt werden konnte. Im August 1957 kam dann der 300 d (W 189) mit einer deutlich überarbeiteten Karosserie auf den Markt, dazu leistet der 3-Liter-Sechszylinder dank seiner neuen Benzineinspritzung nun 160 PS und das Schaltgetriebe war nur auf ausdrücklichen Wunsch lieferbar.

Alle vier Modelle waren auch als viertüriges und fünfsitziges Cabriolet lieferbar – das einzige Cabriolet dieser Art, das die Stuttgarter in der Nachkriegszeit lieferten. Natürlich hatten diese Geschöpfe ihren Preis, so wundert es nicht wirklich, dass zwischen 1951 und 1962 nur 707 Exemplare dieser Modellreihe als Cabriolet D ausgeliefert wurden.







300 d CABRIOLET D

1958–1962







Mercedes-Benz 300 Cabriolet D

Years of manufacture	1952–1954
Engine capacity	2,996 cc
Power	115 hp / 86 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1820 kg / 4,012 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 18 sec.
Top speed	155 km/h / 96 mph
Quantity produced	455 units

Mercedes-Benz 300 c Cabriolet D

Years of manufacture	1955–1956
Engine capacity	2,996 cc
Power	125 hp / 93 kW
Transmission	four-speed transmission (three-speed automatic transmission optional)
Weight	1940 kg / 4,277 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 17 sec.
Top speed	160 km/h / 100 mph
Quantity produced	51 units

Mercedes-Benz 300 d Cabriolet D

Years of manufacture	1958–1962
Engine capacity	2,996 cc
Power	160 hp / 119 kW
Transmission	four-speed transmission (three-speed automatic transmission optional)
Weight	2030 kg / 4,475 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 17 sec.
Top speed	170 km/h / 106 mph
Quantity produced	65 units

Mercedes-Benz 300 b Cabriolet D

Years of manufacture	1954–1955
Engine capacity	2,996 cc
Power	125 hp / 93 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1820 kg / 4,012 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 17 sec.
Top speed	160 km/h / 100 mph
Quantity produced	136 units



FOR THE
RICH AND
THE
BEAUTIFUL

迎合美人和富人
FÜR DIE SCHÖNEN
UND REICHEN



300 S COUPÉ

1952–1955



300 S CABRIOLET

1952–1955



300 S ROADSTER

1952–1955





300 Sc COUPÉ

1955–1958





ONLY six months after the presentation of the 220 models and the prestigious 300 limousine, in October 1951 Mercedes-Benz surprised the Mondial de l'Automobile in Paris with a top-class coupé and convertible referred to as the W 188 series that would go on to become major classics for the company. They were based on the new 300 model, which had first seen the public limelight in Frankfurt in April. Over a wheelbase now shortened by 15 cm to 2,900 mm (by 6 in. to 114 in.), the designers had positioned a highly elegant coupé, a sumptuous convertible and an emphatically sporty roadster, three cars reminiscent of the heyday of the pre-war models. The 300 S resulted in 216 Coupés, 203 Cabriolet A with the padded roof and 141 Roadsters, which was distinct from the Cabriolet A by virtue of a simple, fully retractable roof. The price of DM 34,500 applied to all three variations. More expensive still was the 300 Sc, of which 200 specimens were built from late 1955 through April 1958, broken down into 98 coupés, 49 Cabriolet A, and 53 Roadsters.

The asking price here was DM 36,500, no matter which type—making both the 300 S and the 300 Sc more expensive than the legendary 300 SL sports car with the gullwing doors. Beneath the almost identical bodywork, now a single-joint swing axle was used as rear axle. An elaborate, gasoline direct-injection engine boosted engine power from 150 to 175 hp. Indeed, the pride taken in this engine could be seen in the label, "Einspritzmotor" [Injection Engine], applied to the rear in large letters.

在推出220车型以及富丽堂皇的300 系列豪华轿车后仅六个月，梅赛德斯一奔驰于1951年10月在巴黎的Mondial de l' Automobile世界汽车展上凭借一款Coupé轿跑车和一款型号为W 188的顶级敞篷车让世人惊艳，并成为公司经典。其蓝本为4月份法兰克福车展上已与公众见面的新车型300。设计师在该车型上将轴距缩短了15厘米(现为2900毫米)，将其打造成了一款高贵的Coupé轿跑车，一款奢华的敞篷车以及一款极具运动性的跑车，使人不由联想到战前车型的伟大时代。216 Coupés轿跑车、具有夹层车顶的203 Cabriolet A敞篷轿车以及跑车141 双门单排跑车均源自300 S。300 S与Cabriolet A敞篷轿车的不同之处是带有一款简洁的、可下沉的车顶。所有三款车型的价格均为34500马克，但300 Sc价格更高一些。1955年底至1958年4月，该系列车型共生产了200辆，其中98 辆Coupés轿跑车、49 辆Cabriolet A敞篷轿车和53 辆双门单排跑车。

当时，300 Sc各款车型售价均为36500马克，价格甚至超过带有翼形车门的传奇跑车300 SL。它们几乎相同的车身，只是在后桥上安装了一个摆动后轴，此外昂贵的汽油直喷装置将功率从150马力提高到175马力。人们对这款发动机倍感骄傲，因此在车尾上加上了大写的“直喷发动机”名称。

NUR sechs Monate nach der Präsentation der 220-Modelle und der repräsentativen 300er-Limousine überraschte Mercedes-Benz im Oktober 1951 auf der Mondial de l'Automobile in Paris mit einem Coupé und einem Cabriolet der Extraklasse, das unter der internen Bezeichnung W 188 zu einem der großen Klassiker des Hauses geriet. Basis war der neue Typ 300, der im April in Frankfurt das Licht der Öffentlichkeit erblickt hatte. Auf dem um 15 Zentimeter verkürzten Radstand (nun 2 900 mm) hatten die Designer ein hochelegantes Coupé, ein opulentes Cabriolet und einen betont sportlichen Roadster geschaffen, die an die großen Zeiten der Vorkriegsmodelle erinnerten. Von dem 300 S sollten 216 Coupés, 203 Cabriolets A mit dem gefütterten Verdeck und 141 Roadster entstehen. Letzterer unterschied sich durch ein einfaches, voll versenkbares Verdeck vom Cabriolet A. Der Preis von 34 500 Deutsche Mark galt für alle drei Varianten. Noch teurer geriet der 300 Sc, der von Ende 1955 bis April 1958 in 200 Exemplaren entstand, die sich auf 98 Coupés, 49 Cabriolet A und 53 Roadster verteilten.

Hier waren 36 500 Deutsche Mark gefordert, egal für welchen Typ. Damit war der 300 Sc wie schon der 300 S teurer als der legendäre 300 SL Sportwagen mit den Flügeltüren. Unter der nahezu identischen Karosserie war nun als Hinterachse eine Eingelenk-Pendelachse montiert, dazu sorgte eine aufwendige Benzindirekteinspritzung für eine Leistungssteigerung von 150 auf 175 PS. Wie stolz man auf diesen Motor war, zeigte die Bezeichnung „Einspritzmotor“, die in großen Lettern auf dem Heck angebracht wurde.













300 Sc CABRIOLET

1956–1957







300 Sc ROADSTER

1956–1958



Mercedes-Benz 300 S

Years of manufacture	1952–1955
Engine capacity	2,996 cc
Power	150 hp / 110 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1740 kg / 3,836 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 15 sec.
Top speed	175 km/h / 109 mp/h
Quantity produced	560 units

Mercedes-Benz 300 Sc

Years of manufacture	1955–1958
Engine capacity	2,996 cc
Power	175 hp / 128 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1780 kg / 3,924 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 14 sec.
Top speed	180 km/h / 112 mp/h
Quantity produced	200 units



ULTIMATELY
THERE
WERE JUST
TWO UNIQUE
SPECIMENS

在两个孤品中持续

ES BLIEB BEI
ZWEI UNIKATEN



300 b PININ FARINA

1955



300 S^c PININ FARINA

1956









Of course there always have been and always will be ideas designed to further refine a vehicle—even if it's already a top-class vehicle when it leaves the factory. With this in mind, on January 17, 1955, Milanese Mercedes-Benz dealer F. A. Saporiti delivered a 300 b chassis to the renowned Carrozzeria Pinin Farina with orders to build a four-seater coupé on this basis.

The result premiered at the Motor Show in Turin before the car went on to appear at the Concours d'Élégance in Rome. There, the press release read: "Interesting update to the form of a solid, custom-made Mercedes-Benz 300 b. The car body was streamlined by also comprising the body contours of the Lancia Florida, albeit less pronounced here. The slightly sloped grille has been harmoniously fitted into the front end." The car remained in the hands of an opera singer from Wiesbaden, Germany until 1972, before vanishing to America in 1974. There, a lengthy overhaul of the vehicle began in 1992. Fred Kriz, owner of one of the world's most remarkable car collections, acquired the specimen from restorer Scott Grundfor. Klaus Kienle subsequently took over the large coupé for a perfect complete restoration.

Kriz also purchased from Scott Grundfor the second Mercedes-Benz fitted out in 1956 by Carrozzeria Pinin Farina, with this model based on a 300 Sc. The 300 Sc Pinin Farina is—thanks to the shorter wheelbase—more solid and compact, yet without concealing its own elegance. Later on, Fred Kriz had this unique specimen restored at Kienle as well—and both vehicles went on to major victories at Pebble Beach in 1992 and 1994.

哪怕一辆车出厂时已属于绝对顶级之列，还是会有层出不穷的创意使之臻臻完善。比如，米兰的梅赛德斯奔驰经销商萨博拉蒂 (F. A. Saporiti) 就于1955年1月17日将一辆300 b的车辆底盘委托著名的汽车设计厂宾尼法利纳 (Pinin Farina)，在此基础上将其改造成一辆四座Coupé轿跑车。

这部跑车第一次在意大利都灵车展上亮相，随后又出现在罗马的古董车聚会上，当时的新闻媒体如此评价这部车：“对定制的梅赛德斯奔驰300 b外形的有趣修改。车身采用了蓝旗亚佛罗里达的车身型式，变得更具流线型，虽然车身型式在这里没那么突出。略微倾斜的散热器隔栅和谐地安装在汽车前部”。1972年之前，这部车一直为德国威斯巴登州一位歌剧演唱家所有，1974年到美国后销声匿迹。1992年，这部车在美国开启了无休止的改装。弗雷德·克里茨 (Fred Kriz) 拥有全世界最出色的汽车收藏之一，他在修复者斯科特·格隆德福 (Scott Grundfor) 那里购买了这件孤品。之后，克劳斯·肯勒 (Klaus Kienle) 接手了这辆大型Coupé轿跑车的完美基本复原。

克里茨还在斯科特·格隆德福 (Scott Grundfor) 那里购买了宾尼法利纳公司 (Pinin Farina) 于1956年改装的第二辆梅赛德斯奔驰，这次是在一辆300 Sc基础上进行改装。由于轴距较短，300 Sc宾尼法利纳更加厚重和紧凑，但是仍丝毫不隐藏其自身的优雅。之后，弗雷德·克里茨 (Fred Kriz) 也同样委托肯勒对这件孤品进行了修复。修复完后，两辆车分别于1992年和1994年亮相卵石湾，庆祝伟大的胜利。

NATÜRLICH gab und gibt es immer wieder Ideen, ein Fahrzeug – selbst wenn es ab Werk geliefert zur absoluten Spitzenklasse gehört – weiter zu veredeln. So lieferte der Mailänder Mercedes-Benz-Händler F. A. Saporiti am 17. Januar 1955 ein 300 b Fahrgestell mit dem Auftrag an die renommierte Carrozzeria Pinin Farina aus, auf dieser Basis ein viersitziges Coupé zu bauen.

Auf der Motor Show in Turin war das Ergebnis dann zum ersten Mal zu sehen, anschließend trat der Wagen beim Concours d'Élégance in Rom an. Im Presstext dazu stand: „Interessante Überarbeitung der Form eines soliden maßgefertigten Mercedes-Benz 300 b. Der Wagenkörper wurde stromlinienförmiger, indem er auch die Karosserieform des Lancia Florida aufnimmt, obgleich sie hier weniger ausgeprägt ist. Der leicht geneigte Kühlergrill wurde harmonisch in die Frontpartie eingepasst.“ Bis 1972 war der Wagen im Besitz eines Wiesbadener Opernsängers, dann verschwand er 1974 nach Amerika, wo 1992 eine langwierige Überarbeitung begann. Fred Kriz, der eine der bemerkenswertesten Autosammlungen der Welt besitzt, erwarb das Unikat bei dem Restaurator Scott Grundfor, später übernahm Klaus Kienle das große Coupé für eine perfekte Grundrestaurierung.

Auch den zweiten Mercedes-Benz, den die Carrozzeria Pinin Farina 1956 eingekleidet hatte, dieses Mal auf der Basis eines 300 Sc, erwarb Kriz bei Scott Grundfor. Der 300 Sc Pinin Farina ist – dank des kürzeren Radstands – eher massiv und kompakt geraten, ohne aber seine eigene Eleganz zu verbergen. Fred Kriz ließ dann später auch dieses Unikat bei Kienle restaurieren. Anschließend konnten die beiden Fahrzeuge 1992 und 1994 in Pebble Beach große Siege feiern.





Mercedes-Benz 300 b Pinin Farina Coupé

Year of manufacture	1955
Engine capacity	2,996 cc
Power	125 hp / 91 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1820 kg / 4,012 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 17 sec.
Top speed	160 km/h / 100 mph
Quantity produced	1 unit

Mercedes-Benz 300 Sc Pinin Farina Coupé

Year of manufacture	1956
Engine capacity	2,996 cc
Power	175 hp / 129 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1780 kg / 3,924 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 14 sec.
Top speed	180 km/h / 112 mph
Quantity produced	1 unit

THE ELEGANCE OF THE 1950s

上世纪1950年代的优雅

DIE ELEGANZ
DER 1950er-JAHRE



220 S COUPÉ

1956–1959





IN 1951, Mercedes-Benz launched a bestseller in the form of its Type 220—so it's no wonder that people hastened to develop a successor that would get the somewhat tame form and the cramped interior out of the way. The result was the W 180, of which more than 100,000 vehicles, in all variations, went on to be sold. And in 1956, dealerships also began offering the coupé and the convertible in the form of the 220 S. The engine now had 100 hp of power, which in the late 1950s really was a remarkable figure. While the elegant convertible appeared on dealers' lots in July of that year, the coupé made it to market three months later—with both models incidentally offered at an identical price. Just how important top quality and rigidity were to the company can be seen in the fact that the convertible weighed 100 kg (220 lbs) more than the four-door limousine.

In October 1958 the 220 S was complemented by a more powerful sister model of identical appearance. A gas fuel-injection system now replaced the Solex register carburetor—and the result was 115 hp and a torque that had increased to 19 mkg. Of course the convertible and the coupé both benefited from these steps, and by 1960 a total of 830 Coupés and 1,112 Cabriolets, now known as the 220 SE (internally called W 128), had been built.

1951年梅赛德斯—奔驰凭借车型220成功跻身畅销品牌。这毫不奇怪，之后又迅速致力于研发摒弃之前稍微平淡的外形和狭窄座椅空间的继任车。这就是W 180。各种型号的此款车型总共售出10万辆。1956年经销商也开始出售220S的轿跑车Coupé和敞篷车Cabriolet。这时的发动机动力达到100马力，这在50年代后期是一个备受关注的数字。从7月起，优雅的敞篷轿车Cabriolet停放在经销商处，而轿跑车Coupé晚三个月上市—两种车型定价相同。敞篷轿车Cabriolet比四门豪华轿车重100公斤，从这一点即可看出，企业对一流品质和扭转刚度有多么重视。

1958年10月，220 S获得了外观完全相同，但性能更为强劲的重型款式：由于汽油喷射系统取代了原来的索勒克斯(Solex)双腔分动化油器，发动机动力达到115马力，扭矩提升至19 mkg。为此，该产品系列被更名为W 128。当然，敞篷轿车Cabriolet和轿跑车Coupé也从这些措施中获益。命名为220 SE(内部名称W128)的车型至1960年共制造了830辆Coupés轿跑车和1112 辆Cabriolets敞篷轿车。

MIT dem Typ 220 hatte Mercedes-Benz 1951 einen Bestseller gelandet. Kein Wunder, dass man sich rasch daranmachte, einen Nachfolger zu entwickeln, der die etwas biedere Form und die beengten Platzverhältnisse aus dem Weg räumen sollte. Das Ergebnis war der W 180, von dem in allen Variationen mehr als 100 000 Fahrzeuge verkauft werden sollten. Und 1956 bereicherten dann auch das Coupé und das Cabriolet als 220 S den Showroom der Autohändler. Der Motor hatte nun 100 PS Leistung, was in den späten 1950er-Jahren schon eine bemerkenswerte Zahl war. Während das elegante Cabriolet von Juli an bei den Händlern stand, kam das Coupé drei Monate später auf den Markt – beide übrigens zu einem identischen Preis. Wie sehr das Unternehmen Wert auf beste Qualität und Verwindungssteifigkeit gelegt hatte, zeigt sich auch daran, dass das Cabriolet 100 Kilogramm schwerer als die viertürige Limousine war.

Im Oktober 1958 erhielt der 220 S ein äußerlich identisches, leistungsstärkeres Schwestermodell: Dank Benzineinspritzung anstelle des Solex-Registervergasers hatte dieses 115 PS und ein auf 19 mkg gestiegenes Drehmoment. Natürlich profitierten auch das Cabriolet und das Coupé von diesen Maßnahmen: Von dem nun als 220 SE (intern W 128) titulierten Modell wurden bis 1960 insgesamt 830 Coupés und 1 112 Cabriolets gebaut.



220 S CABRIOLET

1956-1959



220 SE CABRIOLET

1958–1960







Mercedes-Benz 220 S

Years of manufacture	1956–1959
Engine capacity	2,195 cc
Power	100 hp / 73 kW, from August 1957: 106 hp / 78 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1350 kg / 2,976 lbs. (Coupé) 1385 kg / 3,053 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 17 sec.
Top speed	160 km/h / 100 mph
Quantity produced	1,251 units (Coupé) 2,178 units (Cabriolet)

Mercedes-Benz 220 SE

Years of manufacture	1958–1960
Engine capacity	2,195 cc
Power	115 hp / 84 kW, from August 1959: 120 hp / 88 kW
Transmission	four-speed transmission
Weight	1380 kg / 3,042 lbs. (Coupé) 1410 kg / 3,108 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 15 sec.
Top speed	160 km/h / 100 mph, from August 1959: 165 km/h / 103 mph
Quantity produced	830 units (Coupé) 1,112 units (Cabriolet)



THE MOST
BEAUTIFUL
MEMBER OF
ITS KIND?

青出于蓝而胜于蓝？

DER SCHÖNSTE
SEINER ART?



300 SE CABRIOLET

1962–1967







250 SE COUPÉ

1965–1967





280 SE CABRIOLET

1968–1969





ON February 24, 1961, when Mercedes-Benz christened its new museum in Untertürkheim, Germany, as an added surprise there was a new and stunningly beautiful coupé standing in the foyer, a car that instantly sparked enthusiasm as the 220 SE Coupé with the internal designation "W 111." Assembled beneath the vehicle were the chassis, the engineering, and the engine of the 220 SE Limousine. For reasons of torsional rigidity, on the other hand, the convertible presented in September 1961, came with a more rigid chassis. To meet the highest standards, from 1962 these versions were also available as the 300 SE, a top model that outwardly differed from the 220 SE only due to its additional chrome trim. Beneath the beguiling body, however, was the 160-hp, 3-liter aluminum six-cylinder engine, together with air suspension. So it was no wonder that these 3-liter models were given a designation all its own: W 112.

With the new W 108 series, August 1965 was witness to a new luxury-class series in the model range of the Stuttgart-based company. Naturally, the coupé and convertible variants were also fitted with the new engines that would propel the sedans. It began with the 150-hp six-cylinder of the 250 SE; in 1968, this was followed by the 2.8-liter, six-cylinder 160 hp that remained in service through 1971 as the 280 SE. But the most powerful and most sought-after model proved to be the 280 SE 3.5, which from 1969 offered the newly developed 3.5-liter, eight-cylinder engine. With its 200 hp, the coupé and the convertible attained an impressive 210 km/h (131 mph) or 205 km/h (127 mph) respectively. And today the 280 SE 3.5 variants are the most sought-after of all of the models in the W 111 series. They offer an unmatched blend of elegance, exclusivity and space for four people and their luggage.

当1961年2月24日梅赛德斯在下图尔克海姆(Untertürkheim)为新博物馆举行落成典礼时，作为惊喜在门厅摆放了一辆非常漂亮的新款Coupé轿跑车，这款内部名称为W 111的220 SE Coupé轿跑车从一开始就受到了大家的青睐。其中，采用了220 SE豪华型轿车底盘、技术和发动机。相反，1961年9月上市的敞篷车因其抗扭刚度而装备了更具刚性的底盘。为了满足最高要求，从1962起也可购买300 SE车型。这款顶级车型在外观上只有附加的镀铬缘板与220 SE不同。在迷人的车身下隐藏着动力为160马力的3升铝制六缸发动机和空气悬架。而这一3升汽车款式获得自己的名称—W 112 就不足为奇了。

1965年8月，通过W 108新车型系列，一种新的高档豪华轿车纳入斯图加特人的车型计划，Coupé轿跑车和Cabriolet敞篷车变型自然也获得了可驱动豪华轿车的新动力总成。250 SE的150马力强劲六缸发动机带头，1968年接着推出动力为160马力的2.8升六缸发动机，直到1971年，它一直作为280 SE使用。然而，最受欢迎的是280 SE 3.5，从1969年起，它搭载有新研发的3.5升八缸发动机。通过其200马力的动力，Coupé轿跑车和Cabriolet敞篷车速度惊人，达到每小时210公里。如今280 SE 3.5型号是W 111系列中最炙手可热的车型。它以独特的方式将优雅、独特与能容纳四人和行李的空间完美结合。

ALS Mercedes-Benz am 24. Februar 1961 in Untertürkheim sein neues Museum einweihte, stand als Überraschung ein neues, bildhübsches Coupé im Foyer, das als 220 SE Coupé mit der internen Bezeichnung W 111 sofort auf Begeisterung stieß. Darunter waren das Chassis, die Technik und der Motor der 220 SE Limousine montiert – das im September 1961 präsentierte Cabriolet wurde hingegen wegen der Torsionssteifigkeit mit einem steiferen Chassis ausgeliefert. Um auch die höchsten Ansprüche zu erfüllen, konnte dieses Spitzenmodell auch von 1962 an als 300 SE erworben werden, wobei es sich äußerlich nur durch zusätzliche Chromleisten von dem 220 SE unterschied. Unter der betörenden Karosserie fanden sich jedoch der 3-Liter-Aluminium-Sechszylinder mit 160 PS Leistung sowie eine Luftfederung – kein Wunder dass die 3-Liter-Modelle eine eigene Bezeichnung erhielten: W 112.

Der August 1965 sah dann mit der W 108 Baureihe eine neue Oberklasse-Limousine im Modellprogramm der Stuttgarter – und natürlich erhielten die Coupé- und Cabrioletvarianten die neuen Triebwerke, die auch die Limousine antreiben sollten. Den Anfang machte der 150 PS starke Sechszylinder des 250 SE; 1968 folgte dann der 2,8-Liter-Sechszylinder mit 160 PS, der als 280 SE bis 1971 zum Einsatz kam. Zum stärksten, begehrtesten Modell geriet jedoch der 280 SE 3.5, der von 1969 an den neu entwickelten 3,5-Liter-Achtzylinder besaß. Mit seinen 200 PS erreichten das Coupé und das Cabriolet beeindruckende 210 km/h bzw. 205 km/h. Heute sind die 280 SE 3.5-Varianten die gesuchtesten Modelle der Baureihe W 111 überhaupt. Sie verbinden Eleganz, Exklusivität und Raum für vier Personen sowie deren Gepäck auf unnachahmliche Weise.

280 SE 3.5 COUPÉ

1969–1971





280 SE 3.5 CABRIOLET

1969–1971









Mercedes-Benz 220 SE

Years of manufacture	1961–1965
Engine capacity	2,195 cc
Power	120 hp / 88 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional)
Weight	1410 kg / 3,109 lbs. (Coupé) 1510 kg / 3,329 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 12.8 sec.
Top speed	170 km/h / 106 mph
Quantity produced	14,173 units (Coupé) 2,729 units (Cabriolet)

Mercedes-Benz 250 SE

Years of manufacture	1965–1967
Engine capacity	2,496 cc
Power	150 hp / 110 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional)
Weight	1490 kg / 3,285 lbs. (Coupé) 1575 kg / 3,472 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 11.8 sec.
Top speed	190 km/h / 118 mph
Quantity produced	5,259 units (Coupé) 954 units (Cabriolet)

Mercedes-Benz 280 SE

Years of manufacture	1968–1971
Engine capacity	2,778 cc
Power	160 hp / 118 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional)
Weight	1510 kg / 3,329 lbs. (Coupé) 1590 kg / 3,505 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 10,5 sec.
Top speed	190 km/h / 118 mph
Quantity produced	3,797 units (Coupé) 1,390 units (Cabriolet)

Mercedes-Benz 280 SE 3.5

Years of manufacture	1969–1971
Engine capacity	3,499 cc
Power	200 hp / 147 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional for Coupé, standard equipment for Cabriolet)
Weight	1570 kg / 3,461 lbs. (Coupé) 1650 kg / 3,658 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 9 sec.
Top speed	210 km/h / 131 mph (Coupé) 205 km/h / 127 mph (Cabriolet)
Quantity produced	3,270 units (Coupé) 1,232 units (Cabriolet)

Mercedes-Benz 300 SE (W 112)

Years of manufacture	1962–1967
Engine capacity	2,996 cc
Power	160 hp / 118 kW, from January 1964: 170 hp / 125 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional)
Weight	1590 kg / 3,505 lbs. (Coupé) 1690 kg / 3,726 lbs. (Cabriolet)
Acceleration	0–100 km/h in 11.5 sec.
Top speed	180 km/h / 111 mph
Quantity produced	2,419 units (Coupé) 708 units (Cabriolet)



THE DIRECTOR DEIGNS TO TRAVEL

董事的豪华轿车

DER VORSTAND
GERUHT ZU REISEN



600 “NALLINGER” COUPÉ

1965







WHEN Mercedes-Benz broached the task of developing a new top model at the end of the 1950s, the solution envisioned was: everything is possible. In keeping with this, in addition to the large, prestigious limousine with a short or long wheelbase, there were also sketches showing a coupé for passengers who would do their own driving, along with a top-class roadster. Then, at the IAA in Frankfurt/Main in September 1963, the legendary 600 was born, yet neither coupé nor roadster were to follow. The focus was confined to painstaking production of the four- and six-door limousines and landaulet derivatives. One factor that brought all the dreams of a 600 coupé to an end was probably the presentation of the 220 SE coupé and convertibles, which sold brilliantly right off the bat. Nonetheless, Fritz Nallinger, the company's director of development at the time, had a coupé built based on the 600. The underbody was shortened by 220 millimeters (8 in.) for the purpose, and the result was a two-door, four-seater coupé that, at 532 centimeters (209 in.) in length, was still stately in size. To make the car easier to enter and exit, the doors and the folding front-seat backrests could be operated hydraulically. Fritz Nallinger undertook countless trips to potential customers aboard the unique model, but interest was so low that the company opted not to produce a small series of the vehicle.

50年代末梅赛德斯—奔驰开始潜心研发新型顶级车型，口号是：一切皆有可能。因此也出现了除具有长短轴距的代表性大型豪华轿车外，还有适合自驾的Coupé轿跑车和高端单排双门敞篷跑车的草图。于是传奇的600在1963年9月法兰克福国际车展IAA上亮相，然而随之而来的既没有Coupé轿跑车也没有单排双门敞篷跑车。人们局限于花费高昂的费用生产四门或六门豪华型轿车和后座活顶四门轿车衍生物。终结所有600 Coupé双门轿车梦想的原因之一也可能是220 SE Coupé轿跑车和Cabriolets敞篷轿车的出现，它从一开始就卖得极好。但当时公司的研发董事弗里茨·纳林格尔(Fritz Nallinger)让在600的基础上制造Coupé轿跑车。为此将底板总成缩短了220毫米，其结果为双门四座Coupé轿跑车，但是整车532厘米的长度依然相当庞大。为了方便上下车，车门和可折叠前排座椅靠背可液压移动。弗里茨·纳林格尔几次驾车拜访潜在客户，然而感兴趣的人却寥寥无几，最后只能放弃这款小批量车型。

ALS Mercedes-Benz Ende der 50er-Jahre begann, sich mit der Entwicklung eines neuen Spitzenmodells zu beschäftigen, galt die Losung: Alles ist denkbar – und so gab es auch Skizzen, die neben der großen, repräsentativen Limousine mit kurzem und langem Radstand auch ein Coupé für den Selbstfahrer und einen Roadster der Extraklasse zeigten. Dann erblickte im September 1963 der legendäre 600 auf der IAA in Frankfurt/Main das Licht der Welt, doch weder das Coupé noch der Roadster sollten folgen. Man beschränkte sich auf die aufwendige Produktion der vier- und sechstürigen Limousinen und Landaulet-Derivate. Einer der Gründe für das Ende aller 600-Coupé-Träume dürfte auch die Präsentation des 220 SE Coupés und Cabriolets gewesen sein, das sich auf Anhieb blendend verkaufte. Dennoch ließ sich Fritz Nallinger, damals der Entwicklungsvorstand des Unternehmens, ein Coupé auf der Basis des 600 bauen. Dafür wurde die Bodengruppe um 220 Millimeter gekürzt. Das Ergebnis war ein zweitüriges, viersitziges Coupé, das jedoch mit einer Länge von 532 Zentimetern noch immer über eine stattliche Größe verfügte. Damit der Ein- und Ausstieg leichter fiel, konnten die Türen sowie die klappbaren Vordersitzlehnen hydraulisch bewegt werden. Fritz Nallinger unternahm mit dem Unikat etliche Fahrten zu potenziellen Kunden, allerdings war das Interesse so gering, dass auf eine Kleinserie verzichtet wurde.



Mercedes-Benz 600 "Nallinger"-Coupé

Year of manufacture	1965
Engine capacity	6,330 cc
Power	250 hp / 184 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	2450 kg / 5,401 lbs.
Acceleration	0-100 km/h in 9.7 sec.
Top speed	205 km/h / 127 mph
Quantity produced	1 unit

A ROADSTER BECOMES A COUPÉ

一辆敞篷跑车变成了
轿跑车

EIN ROADSTER WIRD
ZUM COUPÉ



450 SLC

1972–1980



500 SLC “RALLYE”

1980–1981





THE 107-series Coupé plays a very special role: For one, it is the only coupé based on the R 107-Roadster presented in 1971; here, it has been transformed into the four-seater coupé (C 107) with a wheelbase extended by 36 centimeters (14 in.). Besides, there's no other Mercedes-Benz luxury coupé in which to actively participate in rallying. The new series came with the V8 engine familiar from the 280 SE 3.5, optionally available in 3.5- and 4.5-liter displacement. While the 350 SLC and the 450 SLC were available beginning in 1972, the 280 SLC with the six-cylinder engine did not see the light of day until 1974. The 450 SLC 5.0 followed in 1978, serving as a basis for the rally cars with its 5-liter engine, alloy hood and trunk, standard alloy rims, and a small front and rubber rear spoiler (the first rear spoiler in the company's history). The 5.0 served as the top model for two years, and then it was replaced by the 500 SLC. The 350 SLC was fitted with a light-alloy engine with slightly more displacement and was marketed for another one-and-a-half years as the 380 SLC until the end of production in 1981.

Once Mercedes-Benz decided to return to rallying (if only in classic endurance competitions), a variety of 450 SLC and 450 SLC 5.0 were built up after a few 280 E factory cars. The very first race it entered, the murderous Vuelta a la América del Sud, a 28,602-km (approx. 18,000 miles) long race around South America, resulted in victory with luck playing a major role in winning. The 450 SLC 5.0 brought home two victories (Bandama Rally Côte d'Ivoire in 1979 and 1980), joined by solid finishes in the Safari Rally in Kenya, the Portugal Rally, the Rally Codasur in Argentina and the New Zealand Rally. By late 1980, however, it was clear that they would be leaving motor sports behind again. The money and the technical capacity were needed for production-car development.

107 Coupé轿跑车车型系列扮演了十分特殊的角色：一方面它是在1971年问世的R 107-Roadster敞篷跑车的基础上将轴距加长36厘米而变为四座Coupé(C 107)的唯一一款Coupé轿跑车。另外再没有其他的梅赛德斯—奔驰高档Coupé轿跑车能像它这样积极参与长途赛车赛事。在这新的产品系列中可选用280 SE 3.5的3.5和4.5升工作容量的著名V8发动机。自1972年就有了350 SLC和450 SLC，而直到1974年问世的、具有六缸驱动机机构的280 SLC才受到全世界瞩目。接着在1978年又诞生了450 SLC 5.0，它带有一个5升发动机、标配的轻金属发动机盖和行李舱盖，以及较小的前导流板和橡胶后导流板（公司历史上的首个后导流板），这成了赛车的基础。5.0荣任两年的顶尖车型，之后被500 SLC所取代，350 SLC配有一个轻金属发动机，其汽缸工作容积更大，在一年半时间内一直以380 SLC的形式投放市场，直到1981年停产。

在梅赛德斯—奔驰决定重新开始参与赛车赛事之后，虽然也仅限于经典的长途比赛，但也制造了一些280 E工作车，以及各种450 SLC和450 SLC 5.0汽车。在进行那次刺激的28602公里“Vuelta a la America Sud(南美洲环洲)”赛车比赛时首次使用这款赛车就获得了优胜，尽管比赛中运气很好也是重要因素。这款450 SLC 5.0车获得了两次冠军(1979年和1980年的科特迪瓦拉力赛(Bandama Rallye Cote d'Ivoire))，并在肯尼亚野外拉力赛、葡萄牙拉力赛、阿根廷的南美洲拉力锦标赛(Codasur)，以及新西兰拉力赛中大放异彩，取得了不俗的成绩。80年代末时赛车运动明显被放弃了。那时需要更多的资金和技术能力进行量产研发。

DAS Coupé der Baureihe 107 spielt eine ganz besondere Rolle: Zum einen basiert es als einziges Coupé auf dem 1971 präsentierten R 107-Roadster, der hier mit einem um 36 Zentimeter verlängerten Radstand in das viersitzige Coupé (C 107) verwandelt wurde. Zudem existiert kein anderes Mercedes-Benz Oberklasse-Coupé, mit dem man sich aktiv am Rallyesport beteiligte. In der neuen Baureihe kamen wahlweise der vom 280 SE 3.5 bekannte V8-Motor mit 3,5 und mit 4,5 Liter Hubraum zum Einsatz. Im Angebot waren der 350 SLC und der 450 SLC von 1972 an, der 280 SLC mit dem Sechszylinder-Triebwerk erblickte erst 1974 das Licht der Welt. 1978 folgte der 450 SLC 5.0, der mit einem 5-Liter-Motor, mit Motor- und Kofferraumhaube aus Leichtmetall, serienmäßigen Leichtmetallfelgen und einem kleinen Front- und Gummheckspoiler (der erste Heckspoiler der Firmengeschichte), als Basis für die Rallyefahrzeuge diente. Der 5.0 fungierte zwei Jahre als Topmodell, dann wurde er durch den 500 SLC abgelöst, der 350 SLC erhielt einen Leichtmetallmotor mit etwas mehr Hubraum und wurde noch eineinhalb Jahre lang – bis zum Produktionsende 1981 – als 380 SLC vermarktet.

Nachdem man bei Mercedes-Benz die Entscheidung gefällt hatte, sich wieder am Rallyesport zu beteiligen, wenn auch nur bei den klassischen Langstrecken-Wettbewerben, wurden dann, nach einigen 280 E Werkswagen, auch diverse 450 SLC und 450 SLC 5.0 aufgebaut. Bereits beim ersten Einsatz, der mörderischen Rallye Vuelta a la América del Sud, einem 28 602 Kilometer langen Rennen rund um Südamerika, gab es einen Sieg – auch wenn hier viel Glück im Spiel war. Der 450 SLC 5.0 erreichte zwei Siege (Bandama Rallye Côte d'Ivoire 1979 und 1980), dazu gute Platzierungen bei der Safari-Rallye in Kenia, der Portugal-Rallye, der Rallye Codasur in Argentinien und bei der Neuseeland-Rallye. Doch Ende 1980 war klar, dass man den Motorsport wieder verlassen würde. Man benötigte das Geld und die technischen Kapazitäten für die Serienentwicklung.

Mercedes-Benz 350 SLC

Years of manufacture	1972–1980
Engine capacity	3,499 cc
Power	200 hp / 147 kW
Transmission	four-speed transmission (three-speed automatic transmission optional)
Weight	1590 kg / 3,505 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 9 sec.
Top speed	210 km/h / 131 mph
Quantity produced	13,925 units

Mercedes-Benz 280 SLC

Years of manufacture	1974–1981
Engine capacity	2,746 cc
Power	185 hp / 136 kW
Transmission	four-speed transmission (four-speed automatic transmission optional)
Weight	1550 kg / 3,417 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 10.1 sec.
Top speed	205 km/h / 127 mph
Quantity produced	10,666 units

Mercedes-Benz 450 SLC

Years of manufacture	1972–1980
Engine capacity	4,520 cc
Power	225 hp / 165 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	1630 kg / 3,594 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 8.8 sec.
Top speed	215 km/h / 134 mph
Quantity produced	31,739 units

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0

Years of manufacture	1978–1980
Engine capacity	5,025 cc
Power	240 hp / 177 kW
Transmission	three-speed automatic transmission
Weight	1515 kg / 3,340 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 8.5 sec.
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	2,769 units (incl. 500 SLC)

Mercedes-Benz 500 SLC

Years of manufacture	1980–1981
Engine capacity	4,973 cc
Power	240 hp / 177 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1515 kg / 3,340 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 7.8 sec.
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	2,769 units (incl. 450 SLC 5.0)

Mercedes-Benz 380 SLC

Years of manufacture	1980–1981
Engine capacity	3,818 cc
Power	218 hp / 160 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1560 kg / 3,439 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 9 sec.
Top speed	215 km/h / 134 mph
Quantity produced	3,789 units



ONLY
AVAILABLE
WITH EIGHT
CYLINDERS

只能购买带8缸
发动机的

NUR MIT ACHT
ZYLINDERN ERHÄLTlich



500 SEC

1985–1991





TWO years after the launch of the new 126-series S-Class in September 1979, the new, large coupé that would replace the SLC was unveiled at the Frankfurt Motor Show—while the SL was to be produced until 1989. The basis for the new model, once again, was the S-Class sedan, with the wheelbase of the coupé shortened by 85 mm (3.35 in.). To ensure that this coupé would be seen as a clear member of the luxury class, the C 126 was available only with eight-cylinder engines: initially with 3.8-liter displacement and 204 hp (380 SEC), and with 5.0-liter displacement and 231 hp (500 SEC). Of course these models were fitted out with every luxury imaginable at the time—even then, the list of options was certainly impressive. Just four years after its unveiling—and parallel to the model facelift provided for the 126-series sedans—this series was also fitted with new engines. The second generation is distinguished from the previous models by the now smooth-surfaced planks beneath the chrome strips between the front and rear wheels, and by their new rims.

In the summer of 1985, this unobtrusively revised model generation made its appearance as the 420 SEC, 500 SEC, and 560 SEC. When production ceased in 1991, Mercedes-Benz could proudly report 74,060 specimens built.

在1979年9月梅赛德斯—奔驰发布新款S级126车型系列后两年，新款大型Coupé轿跑车在法兰克福国际车展IAA上亮相，并取代了SLC，与此同时SL车型系列还在继续制造，直到1989年才停产。该款轿跑车重新以S级豪华轿车车为基础，其中轴距缩短了85毫米。为了让这款Coupé轿跑车外观看上去明显属于高档车，只能买到搭载八缸发动机的C 126：刚开始是3.8升排量和204马力(380 SEC)以及5.0升排量和231马力(500 SEC)。当然，该车型配置了所有当时可想到的奢华—附加费价目表在当时也给人留下深刻印象。直到亮相后四年，该车型系列才在S级豪华轿车车型改进措施的同时获得新的动力总成。第二代车的不同之处在于，前后轮之间镀铬板条下的流线型支架，新轮毂也与前车型不同。

精心改进过的这代车型于1985年夏天作为420 SEC、500 SEC和560 SEC登场。在1991年停产之前，梅赛德斯—奔驰宣告了售出 74060辆以上该系列车的骄人业绩。

ZWEI Jahre nach der Präsentation der neuen S-Klasse Baureihe 126 im September 1979 wurde dann auf der IAA in Frankfurt/Main das neue, große Coupé enthüllt, das den SLC ablöste – während der SL noch bis 1989 weitergebaut wurde. Die Basis war hier nun wieder die S-Klasse Limousine, deren Radstand für das Coupé um 85 Millimeter gekürzt wurde. Damit dieses Coupé auch wirklich der Luxusklasse zugeordnet werden konnte, war der C 126 nur mit Achtzylindermotoren zu erwerben, die am Anfang 3,8 Liter Hubraum und 204 PS (380 SEC) sowie 5,0 Liter Hubraum und 231 PS (500 SEC) boten. Natürlich konnten diese Modelle mit allem damals vorstellbaren Luxus ausgestattet werden – die Aufpreisliste war beeindruckend. Nur vier Jahre nach der Vorstellung erhielt diese Baureihe dann – parallel zu den Modellpflegemaßnahmen der S-Klasse Limousinen – ebenfalls neue Triebwerke, dazu unterscheidet sich die zweite Generation durch die nun glattflächigen Planken unterhalb der Chromleisten zwischen Vorder- und Hinterrädern sowie die neuen Felgen von den ersten Modellen.

Diese dezent überarbeitete Modellgeneration trat im Sommer 1985 als 420 SEC, 500 SEC und 560 SEC an. Zum Produktionsende im Jahr 1991 konnte Mercedes-Benz nicht weniger als 74 060 gebaute Exemplare vermelden.

560 SEC

1985–1991





Mercedes-Benz 380 SEC

Years of manufacture	1981–1985
Engine capacity	3,839 cc
Power	204 hp / 150 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1585 kg / 3,494 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 9.8 sec.
Top speed	210 km/h / 131 mph
Quantity produced	11,267 units

Mercedes-Benz 500 SEC

Years of manufacture	1985–1991
Engine capacity	4,973 cc
Power	245 hp / 180 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1620 kg / 3,572 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 7.3 sec.
Top speed	230 km/h / 143 mph
Quantity produced	30,184 units (from 1981)

Mercedes-Benz 560 SEC

Years of manufacture	1985–1991
Engine capacity	5,547 cc
Power	300 hp / 220 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1750 kg / 3,858 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 6.8 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	28,929 units

Mercedes-Benz 500 SEC

Years of manufacture	1981–1985
Engine capacity	4,973 cc
Power	231 hp / 170 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1610 kg / 3,549 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 8.1 sec.
Top speed	225 km/h / 140 mph
Quantity produced	30,184 units (until 1991)

Mercedes-Benz 420 SEC

Years of manufacture	1985–1991
Engine capacity	4,196 cc
Power	218 hp / 160 kW
Transmission	four-speed automatic transmission
Weight	1600 kg / 3,527 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 8.3 sec.
Top speed	218 km/h / 136 mph
Quantity produced	3,680 units



THE TWELVE- CYLINDER HAS ARRIVED

十二缸发动机
推出

DER ZWÖLFZYLINDER
HÄLT EINZUG



600 SEC

1992–1993







IN January 1992, the new top-class coupé was on show for the first time and for all to admire at the Detroit Motor Show. Two months later, the elegant car was presented at the Geneva Motor Show. The new 140-series S-Class presented in March 1991 formed the basis for the new coupé. With a wheelbase that had been trimmed only slightly versus the limousine, 3,065 millimeters (121 in.) to 2,944 millimeters (116 in.), the C 140 coupé became a large, prestigious vehicle—one that logically was first only with the 5-liter, eight-cylinder engine and the new, 6-liter, twelve-cylinder engine. Designed by Bruno Sacco, this coupé was renamed twice in the course of its production, which concluded in 1998. First, in June 1993, the name was changed to the S 500 Coupé and S 600 Coupé; and beginning in February 1994, the S 420 Coupé was also offered as an entry-level model. Just two years later, the nomenclature was modified once again: The models now became the CL 420, CL 500, and CL 600.

As the first model, in May 1995 the V12 version received three fundamental technological innovations: a completely newly developed five-speed automatic transmission with slip-controlled torque converter lock-up clutch and electronic control, which was significantly lighter and more compact than the previous transmission. The S 600 Coupé was also the first Mercedes-Benz delivered with the Electronic Stability Program ESP. 1995 also marked the advent of the GPS navigation system Auto Pilot System APS, including CD-ROM maps and color screen. Exactly 26,022 coupés of this series had been produced by September 1998.

1992年1月，新款高级Coupé轿跑车首次在底特律车展上备受瞩目。两个月后，这辆优雅的跑车又出现在日内瓦车展上。其前身是1991年3月发布的新款S级140车辆系列的豪华轿车。由于与豪华轿车相比轴距减小甚微，只从3065毫米缩短为2944毫米，因此，C 140 Coupé轿跑车属于具有代表性的大型车辆。这种车按计划最初仅配置5升8缸发动机和新型的6升12缸发动机。该款由布鲁诺·萨库(Bruno Sacco)设计的Coupé 轿跑车在1998年停产前进行了两次更名。首先在1993年6月将名称改为S 500 Coupé 轿跑车和S 600 Coupé 轿跑车；从1994年2月起，S 420 Coupé 轿跑车作为入门车型出售。仅仅两年后，这款车系又再次更名：车型的名称为CL 420、CL 500和CL 600。

紧接着，在1995年5月，首次对600 SEC进行了三项基本的技术更新：带有打滑控制变矩器跨接耦合器和电子控制系统的全新五档自动变速器，明显比原来的变速器更轻、更紧凑。在此，C 140系列是第一个使用电子稳定程序ESP的梅赛德斯—奔驰。此外，从1995年起，也首次安装GPS导航系统Auto Pilot System APS，包括CD-ROM 卡和彩色显示屏。截止1998年9月，总共售出此系列的Coupés轿跑车26022辆。

IM Januar 1992 war das neue Oberklasse-Coupé erstmals auf der Detroit Motor Show zu bewundern, zwei Monate später stand der elegante Wagen auf dem Genfer Salon. Als Grundlage hatte die im März 1991 präsentierte neue S-Klasse Limousine der Baureihe 140 gedient. Da der Radstand gegenüber der Limousine nur geringfügig, von 3 065 Millimeter auf 2 944 Millimeter, abgenommen hatte, wurde das C 140 Coupé zu einem großen, repräsentativen Gefährt, das folgerichtig zuerst auch nur mit dem 5-Liter-Achtzylinder und dem neuen 6-Liter-Zwölfzylinder angeboten wurde. Dieses von Bruno Sacco entworfene Coupé erhielt im Laufe seiner Bauzeit bis 1998 zweimal einen neuen Namen. Zuerst wurde im Juni 1993 die Bezeichnung in S 500 Coupé und S 600 Coupé geändert; von Februar 1994 an war das S 420 Coupé als Einstiegsmodell im Angebot. Nur zwei Jahre später wurde die Nomenklatur ein weiteres Mal abgewandelt: Nun trugen die Modelle die Bezeichnung CL 420, CL 500 und CL 600.

Die V12-Variante erhielt im Mai 1995 als erstes Modell drei grundlegende technische Änderungen: ein vollkommen neu entwickeltes Fünfgang-Automatikgetriebe mit schlupfgesteuerter Wandler-Überbrückungskupplung und elektronischer Steuerung, das deutlich leichter und kompakter als das Vorgängergetriebe war. Dazu war das S 600 Coupé der erste Mercedes-Benz mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP. Außerdem gab es ab 1995 auch erstmals das GPS-Navigationssystem Auto Pilot System APS, inklusive CD-ROM Karten und Farbbildschirm. Insgesamt entstanden bis September 1998 exakt 26 022 Coupés dieser Baureihe.





Mercedes-Benz 500 SEC / S 500 Coupé / CL 500

Years of manufacture	1992–1993 (500 SEC) 1993–1996 (S 500 Coupé) 1996–1998 (CL 500)
Engine capacity	4,973 cc
Power	320 hp / 235 kW
Transmission	four-speed automatic transmission, from September 1995: five-speed automatic transmission
Weight	2080 kg / 4,586 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 7.2 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited
Quantity produced	14,953 units

Mercedes-Benz 600 SEC / S 600 Coupé / CL 600

Years of manufacture	1992–1993 (600 SEC) 1993–1996 (S 600 Coupé) 1996–1998 (CL 600)
Engine capacity	5,987 cc
Power	394 hp / 290 kW
Transmission	four-speed automatic transmission, from May 1995: five-speed automatic transmission
Weight	2240 kg / 4,938 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 6.6 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited
Quantity produced	8,573 units

Mercedes-Benz S 420 Coupé / CL 420

Years of manufacture	1994–1996 (S 420 Coupé) 1996–1998 (CL 420)
Engine capacity	4,196 cc
Power	279 hp / 205 kW
Transmission	four-speed automatic transmission, from September 1995: five-speed automatic transmission
Weight	2080 kg / 4,586 lbs.
Acceleration	0–100 km/h in 8.3 sec.
Top speed	250 km/h / 155mph electronically limited
Quantity produced	2,496 units



THOSE WHO
WISH TO
CAN ALSO
ORDER AMG

谁要是愿意
也可订购AMG

WER MÖCHTE, KANN
AUCH AMG BESTELLEN



CL 500

1999–2002





AFTER the company from Stuttgart introduced its new 220-series S-Class at Mondial de l'Automobile in Paris in October 1998, of course it did not take long until the slightly compacted and significantly lighter S-Class was joined by a coupé. Known in-house as the "C 215," the vehicle experienced its world premiere at the Geneva Motor Show and was appealing not only for a wheelbase shortened by just 8 centimeters (3 in.)—from 2,965 to 2,885 millimeters—but also for discreet contours that showcased this car's class with much understatement. Available at first only as the CL 500, in late autumn 1999 there followed the CL 600, which was accompanied by a first AMG variation. Founded in Affalterbach in 1967, the company had earned such a solid reputation on the strength of its successful racing and the design of particularly sporty Mercedes models that Mercedes first acquired a 51% share of the firm in 1999, followed by a complete takeover in 2005. The car builders from Stuttgart naturally immediately seized the opportunity to supplement their portfolio with particularly powerful AMG variations—in fact the first CL 55 AMG then weighed in at 360 hp. But things would get better still: September 2001 marked the appearance of the CL 63 AMG, with a V12 engine that now reached 444 hp. It was the first CL coupé to reach a maximum speed of 300 km/h (186 mph) upon request. The CL 55 AMG and the CL 600 were then updated in 2002. With the aid of a compressor, the V8 engine in the CL 55 AMG now delivered 500 hp, while the V12 engine aboard the CL 600 had been fitted with two turbochargers that also boosted that car's power to 500 hp. In September 2003, the Stuttgarters brought out the CL 65 AMG, the most powerful model there was at that time—a car fitted with an updated 6-liter V12 engine delivering no less than 612 hp, enabling acceleration from 0 to 100 km/h (60 mph) in just 4.4 seconds. The CL 65 AMG was able to reach speeds of 300 km/h (186 mph) upon request – an option chosen by more than just a few customers.

来自奔驰家乡斯图加特的工作人员在1998年10月的巴黎国际汽车博览会上推介了带名为220车型系列的全新S级轿车后，没过多久就推出了略为缩小且明显更轻的S级Coupé轿跑车。内部称作C 215的车辆刚在日内瓦车展上首次亮相便大放异彩—缩小了8厘米的轴距(从2965毫米缩小到2885毫米)显得更内敛，视觉上也更加低调而稳重，并由此令人信服。继在市场上先推出了CL 500后，1999年秋季下旬推出了伴有首批AMG可变方案的CL 600。这家于1967年在阿法尔特巴赫(Affalterbach)成立的公司凭借其在赛车应用上取得的成功以及运动款梅赛德斯车型的制造而获得了良好的声誉，从而在1999年被梅赛德斯收购了51%股份，并于2005年被全部兼并。奔驰这一位于斯图加特的企业当然会立即利用这一机遇，通过功能特别强劲的AMG不同款式拓展自己的产品组合—事实上首批CL 55 AMG立即就具有360马力。但还有更佳的业绩：2001年9月问世的CL 63 AMG，其V12发动机能达到444马力，而首辆CL-Coupé轿跑车则按要求将最高速度锁定在每小时300公里。2002年对CL 55 AMG和CL 600进行了修订，凭借一部压缩机将CL 55 AMG的V8发动机制备为500马力，与此同时，CL 600的V12发动机则包含了两台将功率同样上升至500马力的涡轮增压器。2003年9月，斯图加特的奔驰公司推出了当时最强的车型CL 65 AMG—修订后的6升V12发动机不会小于612马力，仅需4.4秒就可将速度提升到100。CL 65 AMG也可按要求达到每小时300公里的速度—这实际上是被大多数客户选择的选项。

NACHDEM die Stuttgarter im Oktober 1998 auf dem Automobil-Salon in Paris die neue S-Klasse der Baureihe 220 vorgestellt hatten, dauerte es natürlich nicht lange, bis der etwas geschrumpften und deutlich leichteren S-Klasse ein Coupé zur Seite gestellt wurde. Das intern C 215 genannte Gefährt erlebte auf dem Genfer Salon seine Weltpremiere – und über dem nur um 8 Zentimeter reduzierten Radstand (2965 zu 2885 Millimeter) überzeugte eine dezente Form, die ihre Klasse mit viel Understatement zur Schau trug. War zuerst nur der CL 500 lieferbar, so folgte im Spätherbst 1999 der CL 600, der von einer ersten AMG-Variante begleitet wurde. Die 1967 in Affalterbach gegründete Firma hatte sich durch ihre erfolgreichen Renneinsätze und den Bau besonders sportlicher Mercedes-Modelle einen derart guten Ruf erworben, dass sie 1999 vorerst zu 51 Prozent, 2005 dann komplett von Mercedes übernommen wurde. Natürlich nutzten die Stuttgarter gleich die Chance, ihr Portfolio mit besonders leistungsstarken AMG-Varianten zu ergänzen – und in der Tat leistete der erste CL 55 AMG dann auch gleich 360 PS. Doch es sollte noch besser kommen: Im September 2001 erschien der CL 63 AMG, dessen V12-Motor nun 444 PS erreichte, und der als erstes CL-Coupé auf Wunsch erst bei 300 km/h Höchstgeschwindigkeit abgeriegelt wurde. 2002 wurden dann der CL 55 AMG und der CL 600 überarbeitet: Während der V8-Motor des CL 55 AMG mithilfe eines Kompressors nun 500 PS bereitstellte, hatte der V12-Motor des CL 600 zwei Turbolader erhalten, die die Leistung ebenfalls auf 500 PS anhoben. Im September 2003 boten die Stuttgarter mit dem CL 65 AMG das damals stärkste Modell überhaupt an – hier leistete der überarbeitete 6-Liter-V12 nicht weniger als 612 PS, die für einen Spurt in nur 4,4 Sekunden auf Tempo 100 sorgten. Dazu konnte der CL 65 AMG auch auf Wunsch 300 km/h erreichen – eine Option, die nicht wenige Kunden wählten.

CL 600

2000–2002





Mercedes-Benz CL 500

Years of manufacture	1999–2006
Engine capacity	4,966 cc
Power	306 hp / 225 kW
Transmission	five-speed automatic transmission, from September 2003: seven-speed automatic transmission
Weight	1865 kg / 4,112 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 6.5 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	32,224 units

Mercedes-Benz CL 55 AMG / CL 55 AMG F1 Limited Edition

Years of manufacture	1999–2002
Engine capacity	5,439 cc
Power	360 hp / 265 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	1865 kg / 4,112 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 6.0 sec.
Top speed	250 km/h / 155mph electronically limited
Quantity produced	2,217 units (incl. 55 units F1 Limited Edition)

Mercedes-Benz CL 63 AMG

Years of manufacture	2001–2002
Engine capacity	6,258 cc
Power	444 hp / 326 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	1955 kg / 4,310 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 5.5 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph on request 300 km/h / 186 mph
Quantity produced	n/a (incl. in CL 600 figure)

Mercedes-Benz CL 600

Years of manufacture	2000–2002
Engine capacity	5,786 cc
Power	367 hp / 270 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	1955 kg / 4,310 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 6.1 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	6,348 units (incl. CL 63 AMG)

Mercedes-Benz CL 55 AMG

Years of manufacture	2002–2005
Engine capacity	5,439 cc
Power	500 hp / 368 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	1995 kg / 4,398 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.8 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph on request 300 km/h / 186 mph
Quantity produced	4,163 units

Mercedes-Benz CL 600

Years of manufacture	2002–2005
Engine capacity	5,513 cc
Power	500 hp / 368 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	2075 kg / 4,575 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.8 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph
Quantity produced	2,255 units

Mercedes-Benz CL 65 AMG

Years of manufacture	2003–2005
Engine capacity	5,980 cc
Power	612 hp / 450 kW
Transmission	five-speed automatic transmission
Weight	2155 kg / 4,751 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.4 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph on request 300 km/h / 186 mph
Quantity produced	777 units



WINTER IS
CALLING,
THE 4MATIC
IS ALREADY
HERE

冬天在呼唤
4MATIC来了

DER WINTER RUFT,
DIE 4MATIC IST SCHON DA



CL 500 4MATIC

2008–2010



CL 600

2006–2010



CL 63 AMG

2007–2010



CL 65 AMG

2007 – 2010



FOR seven years, considerable quantities of the CL with the type designation C 215 had been sold worldwide. Then, in 2006, came the next generation, now known in-house as the “C 216.” Over the following seven years, this series was offered in eight- and twelve-cylinder models. With the V8 engine aboard the CL 500, it was also available in all-wheel drive as the CL 500 4MATIC. In 2010, this BlueEFFICIENCY variant was presented not only with EURO-5-Seal, but also—thanks to the new twin-turbo engine—with significantly more power as well. 525 hp strong, the AMG version bore the designation CL 63 AMG. It, too, was significantly updated in 2010 and now delivered 544 hp thanks to direct injection; for a surcharge, customers could order it with 571 hp, and it also meets EURO-5-requirements.

The twelve-cylinder models were listed as CL 600 and CL 65 AMG—and at 517 hp (CL 600) came with ample motorization. But there were also always customers who preferred a V12 from Affalterbach—they turned to the CL 65 AMG, which delighted them with 612 hp and 1,000 Nm of torque. Like the V8 engines, the twelve-cylinder engines were updated in July 2010. The latter were also EURO-5-certified, consumed slightly less gas and offered better emissions values. No doubt the customers were pleased that the CL 65 AMG also now offered another 18 hp (630 hp instead of 612 hp).

七年之久CL系列的C 215型号汽车在全球范围内售出了令人咋舌的数量。之后在2006年推出了新一代，内部型号名称为C 216。在接下来的七年，这一产品系列都仅具有八个或十二个气缸—CL 500中的V8发动机也使用作为CL 500 4MATIC的全轮驱动。到2010年，其变体车型BlueEFFICIENCY不仅达到EURO 5星标准，还借助其Biturbo(双涡轮)发动机实现了更高的功率。这款525马力的AMG加强版名为CL 63 AMG—在2010年也对其进行了明显的修订，凭借直接喷射实现了544马力，它能在支付一定附加费用的情况下升级为571马力，并能满足EURO 5星的要求。

十二气缸的被列为CL 600和CL 65 AMG—其能达到517马力(针对CL 600)，在实际应用中绰绰有余。但也有越来越多的客户更偏爱阿法尔特巴赫产的V12—CL 65 AMG凭借其612马力和1000 Nm的扭矩更加受人追捧。与V8驱动机构一样，十二气缸在2010年7月也得到了修订过的驱动机构，它同样具有EURO 5星认证，汽油油耗更低并且废气排放量的表现更佳。CL 65 AMG也多增加了18 马力(以630马力取代612马力)的消息同样让客户振奋。

SIEBEN Jahre lang hatte sich der CL mit der Typbezeichnung C 215 weltweit in beachtlichen Stückzahlen verkauft. Dann folgte 2006 die nächste Generation, die nun auf die interne Typbezeichnung C 216 hörte. In den folgenden sieben Jahren war diese Baureihe nur mit acht und mit zwölf Zylindern zu erwerben – wobei der V8-Motor im CL 500, auch mit Allradantrieb als CL 500 4MATIC erhältlich, zum Einsatz kam. 2010 erhielt diese Variante mit der Bezeichnung BlueEFFICIENCY nicht nur das EURO-5-Siegel, sondern auch – dank des neuen Biturbo-Motors – deutlich mehr Leistung. Die 525 PS starke AMG-Version trug die Bezeichnung CL 63 AMG – auch sie wurde 2010 deutlich überarbeitet und leistete dank Direkteinspritzung nun 544 PS, konnte aber gegen Aufpreis auch mit 571 PS geordert werden und erfüllte nun die EURO-5-Anforderungen.

Die Zwölfzylinder waren als CL 600 und als CL 65 AMG gelistet – und mit 517 PS (beim CL 600) mehr als ausreichend motorisiert. Aber es gab auch immer Kunden, die einen V12 aus Affalterbach bevorzugten – sie griffen zum CL 65 AMG, dessen 612 PS und 1000 Nm Drehmoment für Begeisterung sorgten. Wie die V8-Triebwerke erhielten auch die Zwölfzylinder im Juli 2010 überarbeitete Triebwerke, die ebenfalls die EURO-5-Bescheinigung besaßen, etwas weniger Benzin verbrauchten und bessere Abgaswerte vorweisen konnten. Dass der CL 65 AMG zugleich auch 18 PS mehr (630 statt 612) bereitstellte, dürfte die Kunden ebenfalls erfreut haben.

Mercedes-Benz CL 500 / CL 500 4MATIC

Years of manufacture	2006–2010
Engine capacity	5,461 cc
Power	388 hp / 285 kW
Transmission	7G-TRONIC Sport
	seven-speed automatic transmisson
Weight	1995 kg / 4,398 lbs. * (4MATIC: 2045 kg / 4,508 lbs.)
Acceleration	0–100 km/h in 5.4 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 63 AMG with Performance Package

Years of manufacture	2010–2013
Engine capacity	5,461 cc
Power	571 hp / 420 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT MCT
	seven-speed automatic transmisson
Weight	2135 kg / 4,707 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.4 sec
Top speed	300 km/h / 186 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 500 / CL 500 4MATIC BlueEFFICIENCY

Years of manufacture	2010–2014
Engine capacity	4,663 cc
Power	435 hp / 320 kW
Transmission	7G-TRONIC Sport
	seven-speed automatic transmisson
Weight	2070 kg / 4,564 lbs. * (4MATIC: 2120 kg / 4,674 lbs.)
Acceleration	0–100 km/h in 4.9 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 600

Years of manufacture	2006–2013
Engine capacity	5,513 cc
Power	517 hp / 380 kW
Transmission	five-speed automatic transmisson
Weight	2185 kg / 4,817 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.6 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 63 AMG

Years of manufacture	2007–2010
Engine capacity	6,208 cc
Power	525 hp / 386 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT 7G-TRONIC
	seven-speed automatic transmisson
Weight	2085 kg / 4,597 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.6 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 65 AMG

Years of manufacture	2007–2010
Engine capacity	5,980 cc
Power	612 hp / 450 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT
	five-speed automatic transmisson
Weight	2240 kg / 4,938 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.4 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 63 AMG

Years of manufacture	2010–2014
Engine capacity	5,461 cc
Power	544 hp / 400 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT MCT
	seven-speed automatic transmisson
Weight	2135 kg / 4,707 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.5 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited

Mercedes-Benz CL 65 AMG

Years of manufacture	2010–2013
Engine capacity	5,980 cc
Power	630 hp / 463 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT
	five-speed automatic transmisson
Weight	2245 kg / 4,949 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.4 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph
	electronically limited



MORE
ELEGANT
THAN EVER
BEFORE

从未有过的
雅致

ELEGANTER
DENN JE



S 500 COUPÉ

since 2014







S 63 COUPÉ

since 2014





BY March 2014, the time had come again: At the Geneva Motor Show, once again, Mercedes-Benz presented a coupé version of the new S-Class, a model based on the W 222 sedan. The launch began on September 27, 2014, with the S 500 4MATIC Coupé and three AMG versions: the S 63 Coupé, available with rear-wheel drive or the intelligent all-wheel drive 4MATIC, and the twelve-cylinder model S 65 Coupé with rear-wheel drive. From January 2015, the S 500 Coupé was also available in a rear-wheel drive version equipped with the new 9G-TRONIC nine-speed automatic transmission. Naturally, the expressively designed C 217 also features the latest technologies—the nine-speed automatic transmission 9G-TRONIC, for instance, which appears in the S 500 Coupé. The standard AIRMATIC air suspension can also be replaced by the MAGIC BODY CONTROL suspension already found in the S-Class, and in the C 217 this can be supplemented with the tilting function for cornering. This system, which cannot be ordered alongside the 4MATIC all-wheel drive, reduces the effects of lateral acceleration on car occupants.

2014年3月的一次跨越：梅赛德斯—奔驰再一次在日内瓦车展上推出展示了一款以豪华轿车W 222平台为基础的、全新的S级Coupé轿跑车。2014年9月27日起在市场上推出了S 500 Coupé 4MATIC轿跑车及其三款AMG变异款式：S 63 Coupé轿跑车，可选购后置式动力装置或智能型四轮驱动以及带后置式动力装置、搭载十二汽缸的S 65 Coupé轿跑车。从2015年1月起，市场上还推出了带后置式动力装置的S 500 Coupé轿跑车，该款车型配备了新型9速自动变速器9G-TRONIC。当然，外观极富表现力的C 217也具备最新的高科技—例如应用于S 500 Coupé轿跑车的9速自动变速器9G-TRONIC。用在C 217内、旨在扩展曲线倾斜功能的、著名的S级魔力车身控制(MAGIC BODY CONTROL)底盘可替代系列标配的空气弹簧空气动力悬挂装置AIRMATIC。该系统不可与4MATIC四轮驱动一起订购，它降低了作用于乘客的横向加速度。

IM März 2014 war es dann wieder so weit: Einmal mehr präsentierte Mercedes-Benz auf dem Genfer Salon eine Coupé-Version der neuen S-Klasse, die auf der Plattform der Limousine W 222 basiert. Die Markteinführung begann am 27. September 2014 mit dem S 500 4MATIC Coupé und drei AMG-Varianten: dem S 63 Coupé, wahlweise mit Heckantrieb oder dem intelligenten Allradantrieb erhältlich, und der Zwölfzylinder-Version S 65 Coupé mit Heckantrieb. Von Januar 2015 an war dann auch das S 500 Coupé mit Heckantrieb verfügbar, das mit dem neuen Neungang-Automatikgetriebe 9G-TRONIC ausgerüstet ist. Natürlich verfügt auch der expressiv gezeichnete C 217 über die neuesten Technologien – beispielsweise die im S 500 Coupé verwendete Neungang-Automatik 9G-TRONIC. Dazu kann die serienmäßige Luftfederung AIRMATIC durch das aus der S-Klasse bekannte MAGIC BODY CONTROL Fahrwerk, das im C 217 um die Kurvenneigefunktion erweitert wurde, ersetzt werden. Dieses System, das nicht in Verbindung mit dem 4MATIC-Allradantrieb orderbar ist, reduziert die auf die Insassen wirkende Querbeschleunigung.







Mercedes-Benz S 500 Coupé

Years of manufacture	since 2015
Engine capacity	4,663 cc
Power	455 hp / 335 kW
Transmission	9G-TRONIC nine-speed automatic transmission
Weight	2030 kg / 4,475 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.6 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited

Mercedes-Benz S 500 4MATIC Coupé

Years of manufacture	since 2014
Engine capacity	4,663 cc
Power	455 hp / 335 kW
Transmission	7G-TRONIC PLUS seven-speed automatic transmission
Weight	2090 kg / 4,607 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.6 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited

Mercedes-AMG S 63 Coupé

Years of manufacture	since 2014
Engine capacity	5,461 cc
Power	585 hp / 430 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT MCT seven-speed sports automatic transmission
Weight	2070 kg / 4,564 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.3 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited

Mercedes-AMG S 63 4MATIC Coupé

Years of manufacture	since 2014
Engine capacity	5,461 cc
Power	585 hp / 430 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT MCT seven-speed sports automatic transmission
Weight	2070 kg / 4,564 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 3.9 sec
Top speed	250 km/h / 155mph electronically limited

Mercedes-AMG S 65 Coupé

Years of manufacture	since 2014
Engine capacity	5,980 cc
Power	630 hp / 463 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT PLUS 7G-TRONIC seven-speed automatic transmission
Weight	2185 kg / 4,817 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.1 sec
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited



THE REBIRTH OF A LEGEND

一个传奇的新生

DIE WIEDERGEBURT
EINER LEGENDE





S 500 CABRIOLET

from 2016















THE exceedingly luxurious convertible, the 280 SE 3.5—today a nearly priceless icon—remained without a fitting successor for no less than 44 years. Now Mercedes-Benz has brought the long wait to an end and is presenting a new S-Class convertible at IAA in Frankfurt in September 2015. A model that will first be delivered as S 500 with the 455-hp eight-cylinder engine, and as an AMG variant: the S 63 4MATIC with 585 hp and all-wheel drive. A ravishingly designed four-seater convertible of which Mercedes-Benz Sales Director Ola Källenius rightly remarked, “The new S-Class Cabriolet symbolizes our passion for individual and timelessly exclusive mobility.” It goes without saying that the engineers did not pass up the opportunity to fit this car with innovative solutions. The luggage-compartment bulkhead, now made of aluminum and magnesium, contributes not only to extraordinary rigidity but also to low vehicle weight. As one would expect, this top model combines all the technical features conceivable today. With this vehicle, the carmakers from Stuttgart are building the most comfortable convertible in the world.

Propulsion is provided by two eight-cylinder engines—bolstered with two turbochargers in the AMG version—for more than adequately lively driving. Of course they could easily exceed the electronically capped maximum speed of 250 km/h (218 mph), but would there really be a need for more speed than that?

As Gorden Wagener, Head of Design of Daimler AG says, “With its sensual and pure design idiom, our new S-Class Cabriolet is one of the most beautiful and exclusive S-Class cars of all time. It embodies modern luxury in a very special way and is an expression of both effortless superiority and progression.”

最豪华的敞篷车280 SE 3.5已有超过44年的历史，在今天是一个几乎无法支付的标志，而且没有相应的后继产品。现在，梅赛德斯—奔驰结束了漫长的等待，并在9月14日的法兰克福国际车展IAA上展示其新款的S级敞篷车。这款车型首先交付为搭载455马力强劲八缸的S 500和搭载585马力和全轮驱动的AMG 轿车S 63 4MATIC。梅赛德斯—奔驰销售总监奥拉·克勒刘易斯(Ola Kaellenius)对这款令人着迷的四座敞篷车做了恰当的描述：“新款S级敞篷车象征着对个性化和永恒高贵汽车的热情”。当然，技术人员坚持要给这款车装备创新的解决方案。因此，用铝和镁制成的行李舱隔板不仅具有非凡的刚性，而且重量还很轻。正如所预期的那样，在这款顶级车型中融合了所有目前可以想象的技术特性—斯图加特的奔驰人通过这款车制造了世界上最舒适的敞篷车。

由两个八缸发动机负责推进—在AMG车型中配备两个涡轮增压器—确保了足够的动力。当然，它们可轻松超过每小时250公里的最高电子限速，但真的需要更高的速度吗？

对戴姆勒股份公司的设计总监戈登·瓦格纳(Gorden Wagener)而言，“我们的新款S级敞篷车以其感官上明快的风格成为所有时代最漂亮和最独特的S级轿车。它以特殊方式体现了现代奢华，代表着独立自主和先进性”。

NICHT weniger als 44 Jahre blieb das äußerst luxuriöse Cabriolet 280 SE 3.5, heute eine kaum bezahlbare Ikone, ohne entsprechenden Nachfolger. Nun hat Mercedes-Benz der langen Wartezeit ein Ende bereitet und auf der IAA in Frankfurt im September 2015 sein neues S-Klasse Cabriolet präsentiert. Ein Modell, das zuerst als S 500 mit dem 455 PS starken Achtzylinder und als AMG-Variante S 63 4MATIC mit 585 PS und Allradantrieb ausgeliefert wird. Ein hinreißend gezeichnetes viersitziges Cabriolet, über das der Mercedes-Benz Vertriebsvorstand Ola Källenius zu Recht sagte: „Das neue S-Klasse Cabriolet symbolisiert die Leidenschaft für individuelle und zeitlos-exklusive Mobilität.“ Natürlich haben es sich die Techniker nicht nehmen lassen, diesen Wagen mit innovativen Lösungen auszustatten. So trägt die Schottwand zum Gepäckraum, die nun aus Aluminium und Magnesium gefertigt wird, nicht nur zu einer außergewöhnlichen Steifigkeit, sondern auch zu einem niedrigen Gewicht bei. Wie zu erwarten, sind in diesem Topmodell alle technischen Features vereinigt, die derzeit denkbar sind – mit diesem Wagen bauen die Stuttgarter das komfortabelste Cabriolet der Welt.

Für den Vortrieb sorgen zwei Achtzylinder-Motoren, die – bei der AMG-Version mit zwei Turboladern ausgestattet – mehr als ausreichendes Temperament gewährleisten. Natürlich könnten sie die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h locker überschreiten, aber wäre eine höhere Geschwindigkeit wirklich nötig?

Für Gorden Wagener, Leiter Design Daimler AG, zählt „unser neues S-Klasse Cabriolet mit seiner sinnlich-kla- ren Formensprache zu den schönsten und exklusivsten S-Klassen aller Zeiten. Es verkörpert auf besondere Weise modernen Luxus und ist Ausdruck von Souveränität als auch Progressivität.“





S 63 4MATIC CABRIOLET

from 2016















Mercedes-Benz S 500 Cabriolet

Year of manufacture	from 2016
Engine capacity	4,663 cc
Power	455 hp / 335 kW
Transmission	9G-TRONIC nine-speed automatic transmission
Weight	2190 kg / 4,828 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 4.6 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited

Mercedes-AMG S 63 4MATIC Cabriolet

Year of manufacture	from 2016
Engine capacity	5,461 cc
Power	585 hp / 430 kW
Transmission	AMG SPEEDSHIFT MCT seven-speed sports automatic transmission
Weight	2185 kg / 4,817 lbs. *
Acceleration	0–100 km/h in 3.9 sec.
Top speed	250 km/h / 155 mph electronically limited

THE F 200 IMAGINATION PARIS SHOW CAR

F 200 IMAGINATION
展现巴黎车展

DAS F 200 IMAGINATION
PARIS SHOW CAR



F 200 IMAGINATION

1996





WITH the glimpse of the future they provide, show cars always have the crucial mission of arousing the interest of the audience while at the same time preparing it for innovative design ideas and new technologies. The brand with the star took a daring and very special step in this direction in October 1996 when it presented the F 200 Imagination concept car, at the Mondial de l'Automobile 1996 in Paris. While this extraordinary vehicle had a large number of details that were seen as futuristic at the time, today most of them are already in series production. For instance, scissor doors appeared in 2003 in the Mercedes-Benz SLR McLaren, and the electro-transparent glass roof was used in 2002 in the Maybach 62. The windowbag premiered in 1998 in the Mercedes-Benz E-Class and S-Class, while Active Body Control (Active suspension) was offered for the first time in 1999 in the Mercedes-Benz C 215 series CL coupés. The headlight system shown in the F 200, with variable light diffusion, was released in 2003 as Bi-Xenon headlamps with active advanced front lighting in the 211-series E-Class, and speech recognition for mobile telephones was available from 1996 under the name Linguatronic in the 140-series sedans and coupés. Features that have not yet made it into the series include the futuristic electronic stability control, the sidesticks that would replace the steering wheel and be controlled via Drive by wire, and video cameras to provide a view to the rear in lieu of the rear-view mirror.

Today, this show car is considered one of the most important in the long history of pioneering models to come from Mercedes-Benz.

展示车对于未来的展望起着举足轻重的作用，它能唤起公众的兴趣，让他们准备好迎接创新的设计理念和全新的科技。在1996年的巴黎车展(Mondial de l' Automobile)上本品牌呈献了概念车F 200 Imagination(F 200 幻想)。这辆非凡的Coupé跑车拥有大量当时被认为完全未来派的细节，但其中的多数后来都投入了量产。例如2003年推出的梅赛德斯—奔驰SLR McLaren采用的剪刀式车门以及2002年的Maybach 62采用的电子透明玻璃顶棚。梅赛德斯—奔驰的E级和S级车辆在1998年首次使用窗户安全气囊，而1999年则首次在C215车型系列的CL Coupés跑车中应用车身主动控制系统(Active Body Control)。F 200所展示的具有可变灯光分配的大灯系统于2003年在E级的211 车型系列中以主动动态随动转向灯双疝大灯(Bi-Xenon)的形式出现了，而移动电话(手机)语言识别则于1996年在140车型系列的豪华轿车以及Coupés跑车中以Linguatronic名称实现了。尚未实现量产的有面向未来的行车动态控制装置，可取代方向盘并电线控(Drive-by-Wire)的侧杆，以及取代后视镜的摄像机。

如今这款展示车已成了梅赛德斯—奔驰品牌漫长未来车型历史上的重要一员。

SHOWCARS haben immer die entscheidende Aufgabe, mit dem Ausblick in die Zukunft, den sie geben, das Interesse des Publikums zu wecken, es auf innovative Designideen und neue Technologien vorzubereiten. Einen ganz besonderen Schritt wagte die Marke mit dem Stern im Oktober 1996, als sie auf der Mondial de l'Automobile 1996 in Paris das Konzeptfahrzeug F 200 Imagination präsentierte. Das außergewöhnliche Coupé verfügte über eine große Anzahl damals als futuristisch geltender Details, die jedoch größtenteils inzwischen in Serie gegangen sind. So kamen die Scherentüren 2003 im Mercedes-Benz SLR McLaren und das elektrotransparente Glasdach 2002 im Maybach 62 zur Verwendung. Der Windowbag kam 1998 in der E-Klasse und S-Klasse erstmals zum Einsatz, während die Active Body Control (Aktive Radaufhängung) im Jahr 1999 in den CL Coupés der Baureihe C 215 erstmals angeboten wurde. Das im F 200 gezeigte Scheinwerfersystem mit variabler Lichtverteilung erschien 2003 als Bi-Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht in der E-Klasse Baureihe 211 und die Spracherkennung für das Mobiltelefon war von 1996 unter dem Namen Linguatronic in den Limousinen und Coupés der Baureihe 140 verfügbar. Noch nicht in die Serie geschafft haben es die zukunftsorientierte Fahrdynamikregelung, die Sidesticks, die das Lenkrad ersetzen sollten und Drive-by-Wire gesteuert waren sowie die Videokameras, die anstatt der Rückspiegel für die Sicht nach hinten sorgten.

Heute gilt dieses Showcar als eines der wichtigsten in der langen Geschichte von zukunftsweisenden Modellen der Marke Mercedes-Benz.





BEHIND THE SCENES

幕后
HINTER DEN
KULISSEN





STAGING THE AUTOMOBILE

A vehicle's technical perfection should also be reflected in the photos created to portray it in forums such as brochures. FOTOHITS draws on the work of photographer René Staud to show the enormous effort that goes into these images.

Source: Holger Hagedorn, FOTOHITS 3/2015

Whenever the topic turns to high-quality staging of automobiles, one cannot help but mention the name René Staud. Staud Studios in Leonberg, Germany is considered synonymous with top photography of cars by Mercedes-Benz, BMW, Porsche, AMG, Volkswagen, Maserati, Aston-Martin, and many other brands. FOTOHITS spoke with the photographer whose unconventional and innovative ideas have made their mark on automobile photography.

THE BEGINNINGS

René Staud began his career in the 1970s with travel and product photography. As he tells the story, his first "car photo" came about quite by accident while he was working for a tour organizer. In lieu of the usual clichés around hotels, beaches or things of that nature, Staud turned to entirely different images to capture the vacation fun and active leisure pursuits of a normal beach vacation. With this in mind, in 1972 he brought a then-popular dune buggy to the photo shoot. This beach and fun vehicle based on a VW Beetle chassis contributed an unusual dynamic of its own.

The vacation-goers in Staud's photographs are shown driving and jumping over sand dunes, setting his images clearly apart from such sluggish standard vacation-catalogue snapshots as a view of a building or a landscape. The campaign was very successful with Staud's staging hitting the nerve of the time.

The photographer set up his own studio where he developed a specific focus on product photography, furniture in particular. To improve his company's capacity utilization and above all to put the gigantic studio to meaningful use, he began photographing vehicles as well.

By his own accounts, his initial attempts, using the kind of conventional lighting used by all the other photo studios, did not work at all. The pictures were

no different from other photographers' and failed to measure up to his own expectations of aesthetic car presentation. Up until then, car brochures often resorted to photos in which the vehicle on the road was shot on a 1:1 basis, bathed in uncontrolled daylight.

But René Staud had an unusual idea for his car productions in the studio: He was the first photographer to put extremely large softboxes in place above and around the cars for lighting purposes. The lighting systems, custom-produced for the purpose under the name Magicflash®, produced a significantly softer and more controllable light than the ordinary flash systems or outdoor daylight commonly in use at that time. Whereas standard flashes, for instance, lead to harsh highlights and unwanted reflections on paint surfaces, his extraordinary, super-sized softboxes conjured up gentle contours with delicate light melting over the high-gloss finishes of the cars. The curves and contours of the vehicle were emphasized in a way that made the beholder almost feel invited to stroke these envelopes of metal and glass. To this day, Staud continues to use Magicflash® systems, some of them even custom-tailored to the respective length and size of the vehicle of interest.

Besides the big light shapers for illumination purposes, a host of small details play a role in Staud's images, details that drew less notice among the car photographers who went before him. In order to prevent any



disturbing reflections from other light sources in the image, for instance, the studio had to be absolutely dark during photo shoots. So in addition to the dark walls, even the employees and assistants were obliged to wear only dark clothing.

The translation of photography as “painting with light” was thus embodied quite literally in his pictures: Every reflection of light was very systematically placed, with nothing at all left to chance when placing the curve of brightness across the car's surface.

Even at the time, this degree of perfection was amazing, time-consuming, and costly. But it is precisely for this reason that René Staud has had and continues to have such success with

THE PHOTOGRAPHY

Working with carmakers, René Staud essentially developed a visual language for the particular car brand. This may relate to the desired color scheme that is not identical across all images for a particular brand but possesses a highly recognizable effect just the same. This way, the observer automatically assigns even very different models of a particular brand to the same manufacturer at first glance.

An enormous machine is set in motion for the outdoor and studio shots of cars. According to René Staud, ordinarily there are 15 to 18 people involved with the production of the photo on the set. Even in the case of images shot outside the self-contained studio world, for instance, light is very systematically placed and redirected with huge reflectors. These must be placed, corrected and adjusted as light conditions shift throughout the day. The car is constantly cleaned and polished to make the technical perfection visible in the photograph later on. René Staud always has the basic idea of the photograph in his mind. But that does not prevent him from making his own creative changes or incorporating assistants' ideas for the image during ongoing production. “If the trainee points to a train passing by in the background that can generate a light tail in the image through long exposure, then naturally that's something we're going to try out.”

The imagery mentioned also applies to this background design, which for brand-recognition purposes might always call for a scene with futuristic architecture, for instance.

While René Staud likes to resort to 3D-generated graphics in his vehicle pictures nowadays, there are location scouts working all over the world in search of extraordinary and appealing urban and natural landscapes for use



in background design. Or, as René Staud puts it: “Why should we use 3D-programs to build things like bridges, roads and buildings if they already exist?”

But if the manufacturer requests abstract motifs or surreal scenes, they are also created in the computer and are combined with real vehicle images or the 3D-generated car picture.

CGI PRODUCTIONS

As mentioned above, René Staud does not confine himself to photographs of vehicles. For several years, now, his studio has created many vehicle images with the aid of 3D-programs known as Computer-Generated Imaging (CGI).

While in Staud's view 3D-generation of cars is “virtually unbeatable,” particularly where visualization of a car body is concerned, in his experience he has learned that many elements should still be photographed. He mentions vehicle tires as one example. In a 3D-picture they look a bit unnatural, because they are usually shown as perfectly formed circles. Rendering the ways tires become deformed under the weight of a vehicle is a very complicated task using 3D-programs, and the images that result are still not very natural-looking. So, even when vehicles are shown using 3D-software, the Staud Studios still take separate shots of many elements, such as wheels or headlights, and insert these into the image later on using the computer.

According to Staud, despite the rapid advances in software development, there are many natural structures



that simply cannot be satisfactorily simulated using 3D-programs. He takes road paving stones as an example. In order to achieve a result as true to nature as possible, real stones sometimes need to be dragged into the studio. In one case, they were even transported from Germany to the Chinese branch of Staud Studios, which is located in the Ruby Art Center in Shanghai. There they were laid especially for an image of the Citroën DS6. Staud uses the studio's Chinese outpost as a "highly professional production facility, as a representative office and as an intermediary with Chinese agencies and clients in the most dynamic car market in the world."

The subsequent assembly of real images with 3D-elements takes place in the Staud Studios and involves a large team of image-processing experts. But even shots taken in the studio or on location are subject to elaborate revision as well.

The experts in Leonberg not only control and correct the exposure or coloring of the overall image, but they also modify countless details. Many times, these are the tiniest of details, perhaps in the texture of the finish, or the sweep of light across the car, or in the background scenery.

This makes the downstream process at least as laborious and time-consuming as the actual image productions themselves. Today there are some 50 permanent employees working for Staud Studios—photographers, EBV professionals, 3D-artists, and more. Nearly the same number of freelancers are involved in photo productions as well. They deliver outdoor shots from all corners of the planet or produce photos at the company headquarters in Leonberg.

René Staud also points out that 14 days are typically scheduled for the aforementioned post-production process alone. Only then will the degree of perfection have been reached that has made his images so famous.

Images on page 282–283 & 292–293:
René Staud in his studio. In the 1980s, he was one of the first photographers to use giant softboxes for lighting. Only the Magicflash® system that he developed could conjure up the delicate light melting over the paint surface that so extraordinarily flatters the car's curves.

Images on page 288–289 & 296:
René Staud works with the manufacturer to develop a visual language specific to each car brand. In spite of different models and surroundings, the photos contain recurring design elements that achieve immediate brand recognition.

Images on page 284, 285 & 286–287:
Spectacular cars require backgrounds that are just as spectacular. These are found with the aid of location scouts. This is followed by a great effort to transport the car to be photographed to the location, together with an extensive array of equipment and the large crew involved in the shot.



汽车的演绎

一辆汽车技术上的完美也应反映在为宣传册所制作的照片中。FOTOHITS杂志以摄影师莱内·施陶德(René Staud)为例证，展示了这些照片中所蕴藏的巨大投入。

来源：霍尔格·哈格多恩(Holger Hagedorn)，FOTOHITS杂志，2015年第3期

只要提到高端汽车摄影，首先就会想到莱内·施陶德(René Staud)这一名字。位于莱昂贝格(Leonberg)市的施陶德工作室几乎成了梅赛德斯、宝马、保时捷、AMG、大众、玛莎拉蒂、阿斯顿马丁等众多顶级品牌汽车摄影的代名词。FOTO HITS杂志特邀这位打破传统并为汽车摄影带来无限创意的摄影师进行了访谈。

缘起

莱内·施陶德自上世纪70年代起从事旅游和产品摄影。如他所述，在一家旅游公司工作期间，无意间诞生了自己的首张“汽车摄影”照片。当时，施陶德想用一些特别影像来表现普通海滨度假所带来的乐趣，而非表现千篇一律的酒店、沙滩或类似陈旧主题。因此，他于1972年在拍摄地购置了当时很流行的“Buggy”车。这款基于大众甲壳虫的经典海滩娱乐用车为照片带来了非凡的活力。

在施陶德拍摄的照片中，度假者驾驶疾驰的Buggy车飞跃沙丘。这明显有别于传统度假广告呆板的标准照片，如建筑物或风景等。这种广告宣传活动获得了巨大成功，因为这些影像触动了时代的敏感神经。

这位摄影师成立了一家自己专业从事家具产品摄影的工作室。为了提高企业效益，特别是充分利用工作室资源，他开始涉足汽车摄影。

开始时，与其他摄影工作室一样，他使用传统照明拍摄照片。按他自己的话说，这些照片根本不起“作用”，与别人拍摄的照片并无区别，也没有自己想要表现的汽车美感层次。那时的普通汽车海报基本表现的就是以一比一的方式在自然光线下拍摄的路边汽车照片。

后来，莱内·施陶德对工作室的汽车摄影有了异乎寻常的创意：成为首个在汽车上方及周围使用超大柔光灯箱的摄影师。为此目的，制造了名为“魔力闪光(MagicFlash)”的灯光设备，该设备能带来比传统闪光灯或户外自然光更柔和且可控的光线。标准闪光灯的光线太亮、太强，且会在车体油漆表面造成不需要的反光。但是，他的这种创新超大柔光灯箱能在整车高光表面形成魔法般的朦胧柔光，以此方式突出的汽车曲线和轮廓，让人产生想立即触摸汽车金属和玻璃外壳的冲动。直至今今天，施陶德仍在使用这种“魔力闪光”系统，有时还根据汽车长度和大小对其进行部分的个性化调整。

除照明所用灯光形式外，施陶德拍摄的照片还有许多细节让其在众多汽车摄影师中鹤立鸡群。例如，为了避免照片出现其他光源的干扰反光，摄影室必须保持完全黑暗。除深色墙壁外，就是员工和助理也必须身穿深色服装。因此，他拍摄的影像完美诠释了“摄影”是“光之绘画”的理念：每一道光线均定位精准，且在汽车表面的分布极具章法、绝无杂乱、处处彰显匠心。

这种完美程度在当时就已不可思议、且费时费钱。但是，这让莱内·施陶德拍摄的照片获得了巨大成功。只要客户有“110%的投入换取110%回报”的思想准备，就愿意为巨额的制作费理单。为了实现“110%”，莱内·施陶德的许多照片甚至达到令人咋舌的六位数制作费。

摄影

莱内·施陶德与制造商共同为各汽车品牌创造自己的“图像语言”。每个品牌都有期望特色，但并非针对某品牌拍摄的所有照片都一样。相反，每次拍摄都是重新认识。光从看到某品牌不同型号的汽车时，首先就会自然地联想到制造商。

然而，在汽车外景和棚内拍摄时，需遵循严格规范标准。在莱内·施陶德身边，通常有15到18人参与照片制作。即使在封闭工作室以外拍摄的照片也有严格的光线要求，需要大型反光罩控制光线。首先，需要部署和修正反光罩的位置，以便引导自然光。然后，把汽车清洗干净并抛光，确保后期通过高超技术让其完美呈现在照片中。照片创意通常源自莱内·施陶德的智慧，但这并不影响助理们在照片制作中发挥创意或落实想法。“有学徒培训生提出在背景中让飞驰的火车利用长时曝光让照片产生光线拖尾。我们当然乐于尝试这种想法”。此外，前面所述图像语言也涉及背景构成。例如，在识别某品牌时，会在场景中搭配面向未来的建筑物。在制作汽车照片时，莱内·施陶德也会借助三维立体合成影像(参见下一部分)，并在全球寻找“采景人”，为背景寻找超乎寻常且充满吸引力的城市或自然景观。正如莱内·施陶德所说：“如果那些桥梁、街道和建筑都真实存在，我们又何必使用三维立体程序制造这些东西呢？”

不过，如果制造商要求有抽象感或超现实主义的场景，就会通过电脑将真实的汽车照片或三维立体制作的汽车图像进行合成。

CGI制作

正如前面所述，莱内·施陶德并不局限于汽车摄影。早在几年前，他的工作室就开始借助三维立体程序(即：计算机成像—CGI)制作许多汽车图片。

施陶德表示，汽车三维立体合成在“实践中是不可或缺的”，特别在表现车身时。但他也清楚需要摄影完成许多要素，例如：汽车车轮。三维立体合成车轮图像显得不自然，因为通常会被画成完美的圆形。若想通过三维立体程序表现汽车重量导致的轮胎轻微变形，需要耗时费力的模拟才能实现。因此，在施陶德工作室制作汽车三维立体图像时，会通过摄影完成车轮或车大灯等构件，并在后期用电脑将其置入图像中。

施陶德认为即使软件技术有了飞速发展，许多自然结构也无法通过三维立体程序完美模拟。对此，他以路面为例进行了说明。前面我们能看到，有时也会搬运真实石子到工作室，甚至将石子从德国搬运到施陶德在中国上海“红宝石艺术中心(Ruby Art Center)”的分支机构。在此，铺设这些石子以拍摄雪铁龙DS6。施陶德将此工作室作为“高度专业化的制作工坊，作为代表处以及作为面向中国这一世界上最具活力的汽车市场中的代理和客户的中介”。

在施陶德工作室，有个大型图像处理专业团队负责将真实拍摄的三维立体素材进行后期安装。但是，拍摄于工作室和“外景”地的照片也需要进行繁复的处理。

莱昂贝格的专业人员不仅负责操控和修改整个照片光线或颜色，还要修改大量细节。这些细节常常涉及汽车表面、光线、背景等细小之处。

所以，后期制作耗费的时间和精力至少与拍摄照片时一样，有时甚至会超过。目前，施陶德工作室有约50名专职人员，其中包括摄影师、电子图像处理(EBV)专业人员、三维立体制作人员等。另外，还有近似数量的自由职业人员，他们从世界各地发来自己拍摄的外景照片，或在莱昂贝格的公司总部参与照片制作。

莱内·施陶德表示，前期制作和后期处理通常需要大约14天。只有这样，照片才能达到他所期待的完美程度。





照片页码：282 - 283, 292 - 293
莱内·施陶德在其工作室内。他是上世纪80年代首个使用大型柔光灯箱进行照明的摄影师之一。他开发的“魔力闪光 (MagicFlashes)”让车身笼罩在柔和光线下。

照片页码：288 - 289, 296
针对每个汽车品牌，莱内·施陶德都会和制造商共同开发其自己的图像语言。尽管有不同型号和环境，但照片表现的元素会让人立即想起该品牌。

照片页码：284, 285, 286 - 287
卓越汽车同样要求不同凡响的背景。借助“当地采景人”找到背景场地，以便耗费巨资将待摄影的汽车、大量设备以及摄影团队运送到当地。

INSZENIERUNG DES AUTOMOBILS

Die technische Perfektion eines Fahrzeugs soll sich auch in den Fotos widerspiegeln, die für seine Darstellung etwa in Prospekten gemacht werden. FOTOHITS zeigt am Beispiel des Fotografen René Staud, welch enormer Aufwand hinter diesen Bildern steckt.

Quelle: Holger Hagedorn, FOTOHITS 3/2015

Wenn von hochwertiger Autoinszenierung die Rede ist, fällt zwangsläufig der Name René Staud. Die Staud Studios in Leonberg gelten als Synonym für Topaufnahmen von Autos der Marken Mercedes-Benz, BMW, Porsche, AMG, VW, Maserati, Aston-Martin und vieler anderer. FOTOHITS sprach mit dem Fotografen, der mit unkonventionellen und innovativen Ideen die Autofotografie geprägt hat.

DIE ANFÄNGE

René Staud begann in den 1970er-Jahren mit der Reise- und Produktfotografie. Wie er erzählt, kam es bei den Arbeiten für ein Reiseunternehmen eher zufällig zu seinem ersten „Autofoto“. Statt der üblichen Klischees von Hotels, Stränden oder ähnlichen Dingen wollte Staud nämlich mit ganz anderen Bildern den Spaß im Urlaub und aktive Freizeitgestaltung jenseits eines normalen Badeurlaubs visualisieren. Daher schaffte er 1972 für seine Aufnahmen einen damals populären „Buggy“ an den Aufnahmeort. Dieses auf einem VW-Käfer-Chassis basierende Strand- und Spaßfahrzeug brachte eine ungewohnte Dynamik ins Geschehen. Auf Stauds Fotos fuhren und sprangen die Urlauber mit dem Buggy rasant über Sanddünen, sodass sich seine Bilder erheblich von behäbigen Urlaubskatalog-Standardfotos wie beispielsweise einer Gebäudeansicht oder Landschaftsaufnahme unterschieden. Die Kampagne war ausgesprochen erfolgreich, die Inszenierungen trafen den Nerv der Zeit. Der Fotograf gründete ein eigenes Studio, mit dem er sich auf die Produktfotografie speziell von Möbeln konzentrierte. Um die Auslastung seines Unternehmens zu verbessern und vor allen Dingen das riesige Studio sinnvoll nutzen zu können, begann er zusätzlich mit der Aufnahme von Fahrzeugen.

Seine ersten Versuche mit konventioneller Beleuchtung, wie sie auch von allen anderen Fotostudios genutzt wurden, „funktionierten“ nach eigener Aussage aber überhaupt nicht. Die Bilder unterschieden sich nicht von Aufnahmen anderer Fotografen und wurden seinen Ansprüchen an die ästhetischen Aspekte der Autodarstellung nicht gerecht. Bis zu diesem Zeitpunkt waren in Fahrzeugprospekten häufig auch nur Fotos üblich, bei denen das auf der Straße stehende Fahrzeug mit ungesteuertem Tageslicht 1:1 „abgeknipst“ wurde. Doch René Staud hatte für seine Autoinszenierungen im Studio eine außergewöhnliche Idee: Er war der erste Fotograf, der extrem große Lichtwannen über und um die Autos anbrachte. Die in Eigenregie speziell dafür produzierten Lichtanlagen unter dem Namen Magicflash® erzeugten ein deutlich weiches und besser

steuerbares Licht als die bis dahin eingesetzten, normalen Blitzanlagen oder das Licht im Freien. Standardblitze etwa führten zu harten Spitzlichtern und ungewollten Reflexen auf den Lackoberflächen, während seine außergewöhnlichen und überformatigen Lichtwannen sanfte Verläufe mit zartem Lichtschmelz auf die Hochglanzoberflächen der Autos zauberten. Die Rundungen und Konturen des Fahrzeugs wurden so betont,



dass man sich quasi eingeladen fühlte, über die Metall- und Glashüllen zu streicheln. Bis heute nutzt Staud diese teilweise sogar individuell an die jeweilige Länge und Größe des Fahrzeugs angepassten Magicflash®-Systeme. Neben den großen Lichtformern zur Beleuchtung spielten bei Stauds Bildern viele kleine Details eine Rolle, auf die Fahrzeugfotografen vor ihm weniger geachtet hatten. Um zum Beispiel keine störenden Reflexe von weiteren Lichtquellen auf dem Foto zu erzeugen, musste es bei der Aufnahme im Studio absolut dunkel sein. Neben dunklen Wänden wurden daher selbst die Mitarbeiter und Assistenten dazu verpflichtet, nur dunkle Kleidung zu tragen. Die Übersetzung des Begriffs „Fotografie“ mit „Lichtmalerei“ erfuhr in seinen Bildern somit eine exakte Realisierung: Jeder Lichtreflex wurde ganz gezielt platziert und beim Setzen des Helligkeitsverlaufs auf der Autooberfläche definitiv nichts dem Zufall überlassen. Dieser Grad der Perfektion war schon damals erstaunlich, zeitaufwendig und kostenintensiv. René Staud war und ist aber gerade auch aus diesem Grund mit seinen Bildern so erfolgreich. Die hohen Produktionskosten sind natürlich nur zu tragen, wenn auch die Kunden bereit sind, für „110 Prozent Leistung auch 110 Prozent an Kosten“ zu zahlen. Um diese „110 Prozent“ richtig einzuordnen, sollte man sich vor Augen halten, dass für viele der René-Staud-Bilder Produktionskosten in bis zu sechsstelliger Höhe anfallen können.

DIE FOTOGRAFIE

Gemeinsam mit den Herstellern entwickelt René Staud grundsätzlich eine eigene „Bildsprache“ für die jeweilige Automarke. Dies kann etwa die gewünschte Farbgebung betreffen, die dann in allen Aufnahmen für diese



Marke zwar nicht identisch ist, aber dennoch immer einen hohen Wiedererkennungseffekt besitzt. Selbst sehr unterschiedliche Modelle einer Marke ordnet der Betrachter dann auf den ersten Blick automatisch diesem Hersteller zu.

Für die fotografischen Außen- und Studioaufnahmen der Autos tritt eine riesige Maschinerie in Kraft. Laut René Staud sind im Normalfall 15 bis 18 Leute am Set mit der Produktion des Fotos beschäftigt. Bei Bildern außerhalb der geschlossenen Studiowelt wird das Licht ganz gezielt, beispielsweise mit riesigen Reflektoren, gelenkt. Diese müssen platziert, korrigiert und dem Tageslicht nachgeführt werden. Ständig wird das Auto gereinigt und poliert, um die technische Perfektion später im Foto sichtbar werden zu lassen. Die Idee, wie das finale Foto aussehen soll, hat René Staud dabei grundsätzlich im Kopf. Das hält ihn aber nicht davon ab, während der laufenden Produktion eigene kreative Änderungen oder auch Bildideen der Assistenten umzusetzen. „Wenn der Auszubildende auf einen im Hintergrund vorbeifahrenden Zug hinweist, der per Langzeitbelichtung einen Lichtschweif im Bild erzeugen kann, wird das natürlich ausprobiert.“

Die erwähnte Bildsprache betrifft zudem diese Hintergrundgestaltung, die zur Markenerkennung zum Beispiel immer aus einer Szene mit futuristischer Architektur bestehen kann.

Während René Staud bei den Fahrzeugabbildungen inzwischen gern auf 3D-generierte Grafiken zurückgreift, suchen „Location Scouts“ weltweit nach außergewöhnlichen und attraktiven Stadt- oder Naturlandschaften für die szenische Umsetzung. Oder wie René Staud es ausdrückt: „Warum sollten wir in 3D-Programmen Dinge wie Brücken, Straßen und Gebäude bauen, wenn es die doch bereits gibt?“

Wünscht der Hersteller jedoch abstrakte Motive oder surreale Szenerien, entstehen diese im Computer und werden mit realen Fahrzeugaufnahmen oder dem 3D-erzeugten Autobild kombiniert.

CGI-PRODUKTIONEN

Wie bereits erwähnt, beschränkt sich René Staud nicht nur auf die bloße Fotografie von Fahrzeugen. Bereits seit einigen Jahren entstehen in seinem Studio viele Fahrzeugbilder mithilfe von 3D-Programmen, also per „Computer Generated Imaging – CGI“.

Die 3D-Generierung der Autos ist zwar laut Staud „praktisch unschlagbar“, speziell was die Darstellung der Karosserie angeht, aber dennoch hat er die Erfahrung gemacht, dass viele Elemente immer noch fotografiert werden sollten. Als Beispiel nennt er die Fahrzeugreifen. Diese sehen bei einem 3D-generierten Bild etwas unnatürlich aus, weil sie in der Regel als perfekt geformte Kreise dargestellt werden. Ihre durch das Gewicht des Fahrzeugs entstehende Verformung lässt sich im 3D-Programm nur mit viel Aufwand simulieren und liefert dennoch wenig natürlich wirkende Ergebnisse. Daher werden in den Staud-Studios auch bei 3D-Abbildungen der Fahrzeuge noch viele Elemente wie etwa die Räder oder auch die Scheinwerfer ergänzend fotografiert und nachträglich in die Darstellung aus dem Computer montiert.

Auch viele natürliche Strukturen lassen sich laut Staud trotz der rasanten technischen Software-Entwicklung nicht zufriedenstellend per 3D-Programm simulieren. Hier nennt er das Straßenpflaster als Beispiel. Um es möglichst originalgetreu abzubilden, müssen auch manchmal richtige Steine ins Studio geschleppt werden. In einem Fall wurden sie sogar aus Deutschland in die chinesische Außenstelle der Staud-Studios geschafft, die sich im „Ruby Art Center“ in Schanghai befindet. Dort

wurden sie eigens für eine Aufnahme des Citroën DS6 verlegt. Die chinesische Studio-Dependance dient Staud als „hochprofessionelle Produktionsstätte, als Repräsentanz sowie als Mittler zu chinesischen Agenturen und Kunden im dynamischsten Automarkt der Welt“.

Die spätere Montage von realen Aufnahmen und 3D-Elementen erfolgt in den Staud-Studios durch ein großes Team an Bildbearbeitungsfachleuten. Aber auch Aufnahmen, die im Studio oder „on location“ fotografiert werden, erfahren grundsätzlich eine aufwendige Überarbeitung. Dabei steuern und korrigieren die Fachleute in Leonberg nicht nur nur Belichtung oder Farbgebung des Gesamtbilds, sondern ändern unzählige Details. Häufig sind das winzige Kleinigkeiten etwa in der Oberflächenstruktur und Lichtführung auf dem Auto beziehungsweise der Szenerie im Hintergrund. Das macht den nachgeschalteten Prozess mindestens ebenso arbeits- und zeitaufwendig wie die eigentlichen Bildproduktionen. Für die Staud-Studios arbeiten inzwischen etwa 50 fest angestellte Mitarbeiter als Fotografen, EBV-Fachleute, 3D-Artists und in

anderen Bereichen. Beinahe die gleiche Anzahl an Freelancern ist an den Fotoproduktionen beteiligt. Sie liefern Außenaufnahmen aus allen Ecken der Welt oder produzieren Fotos am Leonberger Firmensitz. René Staud weist zudem darauf hin, dass allein der erwähnte Postproduktionsprozess mit der Nachbearbeitung in der Regel mit einem Zeitaufwand von etwa 14 Tagen eingeplant wird. Erst dann ist der Grad der Perfektion erreicht, der seine Bilder so berühmt gemacht hat.





Abbildungen Seite 282–283 und 292–293:
René Staud in seinem Studio. Er war einer der ersten Fotografen, der in den 1980er-Jahren riesige Lichtwannen für die Beleuchtung einsetzte. Erst das von ihm entwickelte Magicflash® zaubert den zarten Lichtschmelz auf die Lackoberfläche, der den Rundungen der Karosserie so außergewöhnlich schmeichelt.

Abbildungen Seite 288–289 und 296:
Für jede Automarke entwickelt René Staud gemeinsam mit dem Hersteller eine eigene Bildsprache. Trotz unterschiedlicher Modelle und Umgebungen finden sich in den Fotos wiederkehrende Gestaltungselemente, die eine sofortige Markenerkennung erreichen.

Abbildungen Seite 284, 285 und 286–287:
Spektakuläre Autos erfordern ebensolche Hintergründe. Mit „Location Scouts“ werden sie gefunden, um anschließend mit hohem Aufwand das zu fotografierende Auto, das umfangreiche Equipment und die große Aufnahmecrew dorthin zu transportieren.



René Staud was born in Stuttgart in 1951. Photography fascinated him from an early age. He acquired the necessary expertise through numerous photo courses he completed during his school years. At 12 he took first-place honors in photography competitions, and at 14, he became the proud owner of his first, hard-earned, single-lens reflex camera. Not long after that, through the sale of souvenir and portrait photos, he was able to set up his first black-and-white photo lab.

After graduating from school, René Staud went on to complete an apprenticeship in a combination portrait studio and photo shop. Even during his compulsory military service, he worked as a photographer's assistant and freelance photographer. His subsequent career as a freelance photographer came about quite by chance, as he could not find a permanent position as a photographer. In 1966, at the age of 15, he began with wedding photography and photojournalism before segueing, by popular demand, to advertising and product photography. He quickly realized there was a huge market for studio photography and adapted to this development. René Staud opened up his first studio in Stuttgart in 1975, which he followed not long after with a large studio in Wendlingen. His great breakthrough came in 1983, when he succeeded in developing Magicflash®, a lighting system specially designed for the needs of studio photography.

It was thanks to this innovative surface-illuminating technology that Staud succeeded in entering the world of automobile photography. This lighting concept soon won over the experts and brought him numerous assignments from renowned carmakers. In 1986, he was able to open up his large studio in Leonberg, thanks to increasing demand and improvements in overall workflow.

Today, with more than 40 years' experience in commercial photography, René Staud is very active in all areas of automobile photography. There, his clients demand a sophisticated approach to photography, the very latest technology, and perfection in craftsmanship. His clientele includes a host of well-known carmakers for which his images have played a major role in shaping international perceptions.

Today, the studios in Leonberg are largely used by René Staud's 50-member team. Given their high technical standards, though, the studios draw guest photographers from Germany and abroad as well.

René Staud 1951 年出生于斯图加特。他从小就对摄影产生浓厚的兴趣。他在上学期间便从许多摄影讲座中获得了必要的专业知识。12 岁时，在摄影比赛中获奖，14 岁时他自豪地拥有了自己的第一架手动反光照相机。后来，通过销售纪念照和肖像照，他得以拥有自己的第一个黑白照片洗印室。

中学毕业后，René Staud 在一家肖像摄影专业店当学徒，在联邦军中服役期间，充当摄影助手和自由摄影师。此后，纯属偶然，因找不到固定工作，他走上了自由职业者之路。最初，他进行婚礼摄影和通讯摄影，随着知名度的增加，过渡到产品广告摄影。他很快发现对摄影室摄影的需求很大，并且马上对这一发展作出反应。René Staud 于 1975 年在斯图加特开设了自己的第一个摄影室，很快又在 Wendlingen 开设了一个大空间摄影室。1983 年，他通过开发 Magicflash® 系统，取得重大突破，这是一个专门满足摄影室摄影需要的灯光系统。

在这个创新的平面照明技术基础上，他成功地进入汽车摄影。这个灯光设计很快便使专业圈深信不疑，使他得到著名产品生产者的大量订单。为了适应不断增长的需求，扩大整个工作流量，1986 年，他又在 Leonberg 开设了一个大空间摄影室。

今天，René Staud 在广告摄影领域中已积累了 40 年的经验，活跃于所有汽车摄影领域。在这些工作当中，需要高度理解摄影，要求具备最先进的技术和完美的手艺。许多著名汽车制造商都是他的客户，他的摄影也大大影响到这些汽车制造商的国际认知度。

今天，Leonberg 的摄影室主要供 René Staud 的 50 人团队使用。由于这里的技术水平很高，所以对国内外客籍摄影师也富于吸引力。

René Staud wird 1951 in Stuttgart geboren. Schon in jungen Jahren fasziniert ihn die Fotografie. Das nötige Know-how gewinnt er durch zahlreiche Fotokurse, die er noch während der Schulzeit absolviert. Mit 12 Jahren erringt er bei Fotowettbewerben erste Auszeichnungen und Preise und wird mit 14 Jahren stolzer Besitzer seiner ersten, selbstverdienten Spiegelreflexkamera. Durch den Verkauf von Erinnerungs- und Porträtfotos kann er wenig später sein erstes Schwarz-Weiß-Fotolabor realisieren.

Nach dem Schulabschluss absolviert René Staud in einem Porträt- und Fotofachgeschäft eine Lehre und arbeitet auch während der Bundeswehrzeit als Fotoassistent und freier Fotograf. Der anschließende Weg in die Selbstständigkeit ist eher Zufall, da er keine feste Anstellung als Fotograf findet. 1966, im Alter von 15 Jahren, beginnt er mit Hochzeits- und Reportageaufnahmen, um dann mit zunehmender Popularität in den Bereich Produkt- und Werbeaufnahmen überzugehen. Schnell erkennt er den Bedarf an Studioaufnahmen und greift diese Entwicklung auf. So eröffnet René Staud 1975 sein erstes Studio in Stuttgart, und schon bald folgt das Großraumstudio in Wendlingen. Der große Durchbruch gelingt ihm 1983 mit der Entwicklung des Magicflash®, einem Lichtsystem, das speziell auf die Bedürfnisse der Studiofotografie abgestimmt ist.

Aufgrund dieser innovativen Flächenlichttechnik gelingt ihm der Einstieg in die Automobilfotografie. Schnell überzeugt das Lichtkonzept die Fachkreise und verhilft ihm zu zahlreichen Aufträgen renommierter Hersteller. Die wachsende Nachfrage sowie der Ausbau des Gesamtworkflows ermöglichen 1986 die Eröffnung des Großraumstudios in Leonberg.

Heute, mit über 40 Jahren Erfahrung auf dem Gebiet der Werbefotografie, ist René Staud in allen Bereichen der Automobilfotografie tätig. Hierbei sind anspruchsvolle fotografische Auffassung, modernste Technik sowie handwerkliche Perfektion gefragt. Zum Kundenkreis gehören viele namhafte Automobilhersteller, deren internationale Wahrnehmung seine Bilder maßgeblich mitgeprägt haben.

Größtenteils werden die Leonberger Studios heutzutage von René Stauds 50-köpfigem Team genutzt. Aufgrund des hohen technischen Niveaus sind die Studios aber auch für Gastfotografen aus dem In- und Ausland attraktiv.



MANY
THANKS

非常感谢

VIELEN
DANK

Ari Atroshi
Arthur Bechtel
Tim Bechtel
Paul Behring
Katja Bitzer
Michael Bock
Alain Bodino
Christian Bodino
Sebastian Boelger
Markus Burkhardt
Prof. Bodo Buschmann
Eliana Ciardi
Nikolaj Dannhäuser
Alberto Delgado
Kim Denzer
Christof Deutscher
Dieter Dressel
Tony Gresek
Dominik Greuel
Jens Grundei
Dieter Haberzettl
Holger Hagedorn
Rolf Heck
Gerhard Heidbrink
Bernd J. Hoffmann
Alexandra Holzwarth
Max Huber
Nele Jansen
Stewart Jones
Birgit Kettel
Klaus Kienle
Marc Kienle
Denise Körner
Franz-Josef Kortüm
Alwine Krebber
Uwe Kristandt
Fred Kriz
Martin Krüger

Robert Kuhlendahl
Jürgen Lewandowski
Konrad Marquart
Igor Mitov
Cinzia Morganti
Gabriel Nivera
Manfred Osterloh
Pit Pauen
Patrick Plogstedt
Hans Pollack
Stephanie Rebel
Andrea Rehn
Bruno Sacco
Klaus Schildbach
Michael Schmid
Teresa Schmidt
Alexander Schmitz
Torsten Schoof
Jakob Sendelbach
Natanael Sijanta
René Staud
Pascal Staud
Patrick Staud
Dagmar Stubenrauch
Joe Templeton
Hendrik teNeues
Hannah Thaler
Dr. Jens Thiemer
Susanne Timmann
Wolfgang Tröscher
Ralf Trumpp
Jürgen E. Wittmann

IMPRINT

© 2015 teNeues Media GmbH & Co. KG, Kempen

Photographs © 2015 René Staud Studios GmbH,
Leonberg, Germany. All rights reserved.
www.renestaud.com

Retouching and composing: René Staud Postproduction Team
Production by Alwine Krebber and Nele Jansen, teNeues Media
Color separation by ORT-Medienverbund, Germany

Texts by Jürgen Lewandowski, www.artandcar.de
Foreword by Bruno Sacco

Translations by Schmellenkamp Communications GmbH
Copy editing by Rina Madarang (English), Susanne Schleußer, derschönstesatz (German)
Technical consulting by Gerhard Heidbrink, Daimler AG
Editorial coordination by Pit Pauen and Stephanie Rebel, teNeues Media
Design by Jens Grundei and Robert Kuhlendahl, teNeues Media

ISBN: 978-3-8327-3293-6

Library of Congress Control Number: 2015940193

Printed in Italy

Picture and text rights reserved for all countries.

No part of this publication may be reproduced in any manner whatsoever. All rights reserved.

While we strive for utmost precision in every detail, we cannot be held responsible for any inaccuracies, neither for any subsequent loss or damage arising.

Unless explicitly stated otherwise, technical data refer to cars in standard configuration at the time of market launch of the respective model.

* Figures according to Directive 92/21/EC as amended by 95/48/EC (curb weight in running order, fuel tank 90% full, with driver, 68 kg, and luggage, 7 kg) for vehicles with standard equipment. Options and accessories typically increase this value, reducing the payload accordingly.

All weight figures not marked with an asterisk are given according to Directive DIN 70020 (curb weight in running order, including fuel, spare wheel and tool kit).

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek.

The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the Internet at <http://dnb.d-nb.de>.

Published by teNeues Publishing Group

teNeues Media GmbH & Co. KG
Am Selder 37, 47906 Kempen, Germany
Phone: +49 (0)2152 916 0, Fax: +49 (0)2152 916 111
e-mail: books@teneues.com

Press Department: Andrea Rehn
Phone: +49 (0)2152 916 202
e-mail: arehn@teneues.com

teNeues Publishing Company
7 West 18th Street, New York, NY 10011, USA
Phone: +1 212 627 9090, Fax: +1 212 627 9511

teNeues Publishing UK Ltd.
12 Ferndene Road, London SE24 0AQ, UK
Phone: +44 (0)20 3542 8997

teNeues France S.A.R.L.
39, rue des Billets, 18250 Henrichemont, France
Phone: +33 (0)2 4826 9348, Fax: +33 (0)1 7072 3482

www.teneues.com



teNeues Publishing Group

Kempen
Berlin
London
Munich
New York
Paris

teNeues



Nothing says summer like driving a convertible. The car without a roof has always been a symbol for luxury and laissez-faire. The larger four-seater convertibles in particular have always been highly sought after—but they are difficult to build and have usually been made as coupés for this reason. Mercedes-Benz has always been a pioneer in this area. *Mercedes-Benz: The Grand Cabrios & Coupés* gives us a peek at the long-standing partnership between Mercedes-Benz and Stuttgart-based photographer, René Staud. Carefully-staged photos show graceful curves and precision down to the finest details that convey the company's dedication to a very special kind of driving pleasure. This volume presents the most important convertibles and related coupés in Daimler automotive history. A special highlight is Daimler's new flagship, a convertible based on the new S-class that is being rolled out 2015.

