



“人間味あふれた自動車の利用”

何時でも何処へでもそして誰とでも旅する自由——。

自動車は実に便利なものです。

現在こんな自由を我々に与えてくれるものが自動車以外に考えられるでしょうか。

もしこれにとって代わる乗り物が今後現われるとしてもおそらく、もう数十年は待たなければならぬでしょう。生活の中にもう自動車を欠かすことはできないと誰しもとっくに気付いているに違いありません。

ダイムラー・ベンツはいつの時代でも“社会情勢に合せた車造り”に努力してきました。

経済的でクリアーなエンジンの開発

安全でしかも永もちする“質”の車造り

コンパクトであきのこない車造り

物質の少ない今日、我々はあくまでも量より質を重んじ、価値ある製品を造る方針をこれからも守ってゆこうと考えています。それがダイムラー・ベンツの自動車造りの伝統なのです。

しかし、ダイムラー・ベンツをもってしても解決することのできないことがあります。

それは自動車のオーナーが自分自身をコントロールするということです。

車をうまく走らせること以前に社会的状況に合った車の使い方、交通事情に合った車の使い方をメルセデスのオーナーならこそ、我々の理想とする“人間味あふれた自動車の利用”を実現していただけると確信しております。

ダイムラー・ベンツ社
ストットガルト

メルセデス・ベンツの240D～280CEのシリーズはこのたび、画期的な改良を細部に行いました。今回の改良は特に我が社の誇るESV(安全実験車)プロジェクトで十分に練り上げた安全の最新技術を量産車に実現したものです。もとよりこのシリーズは優れた基礎造りを誇り、しかも上級多くの安全コンセプトが採用されています。例えばダイアゴナル安全・スウィングアックス、そして4輪全サスペンション、ブレーキ等上げることが出来ます。

主な改良点

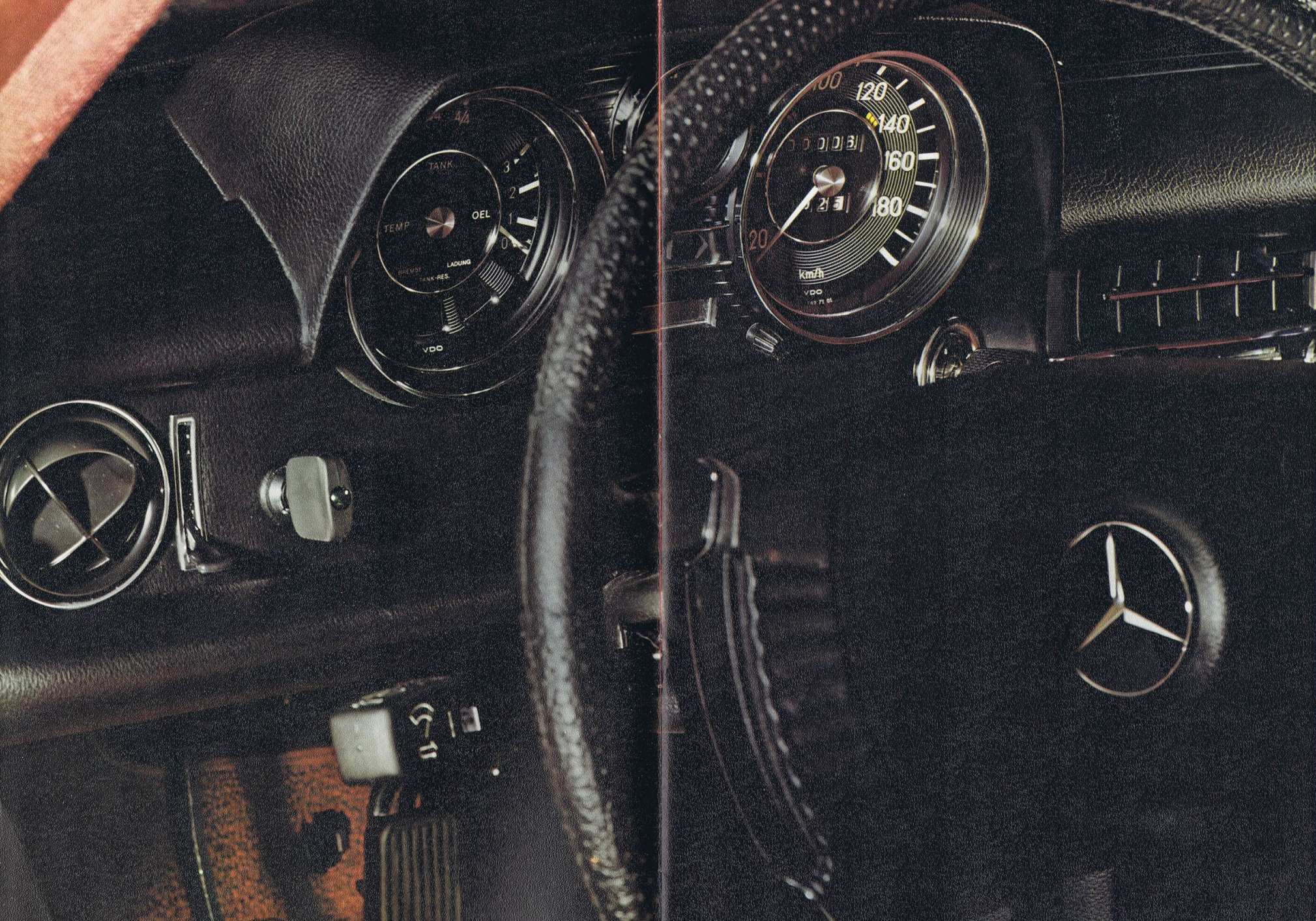
- ウィンドスクリーン・ピラーのレイアウトを汚しません。
- 風洞実験を使って設計されたテールライトは汚れをうけつけません。
- リアウィンドウ上側に取り付けられた左右に分け、リニアアークラスを汚しません。
- 室内から調節できるドアミラーは、安全な倒式で汚れない形状に設計しました。
- パッケージングによる安全性が更に高められました。

- ウィンドスクリーン・ピラーのレイアウトを汚しません。
- 風洞実験を使って設計されたテールライトは汚れをうけつけません。
- リアウィンドウ上側に取り付けられた左右に分け、リニアアークラスを汚しません。
- 室内から調節できるドアミラーは、安全な倒式で汚れない形状に設計しました。
- パッケージングによる安全性が更に高められました。
- 1974年1月1日からドイツでは3点式セーフティベルトが義務づけられました。しかし1973年春からフロントシートにイナーヘッドレストがすべてのメルセデス・ベンツに標準装備されています。
- セーフティベルトの特徴は、自動巻き上げ式でロックする必要のないので、自由に動かすことができます。ベルトに荷重がかかっただけで、車は急にストップがロックします。そして身体の上と下の部分をしっかりと押えます。
- フロントシートのヘッドレストは高さや角度の調節ができます。
- ボデーはボンネットを低くし、エンジン・ターブルを低く広くしました。フロントバンパー下には大きくエアインテークを設け、層精悍さを加えました。



230 4









230^e

230

“人間味あふれた自動車の設計”

円熟したメルセデス・ベンツのコンパクトシリーズは地味ですが、運転し易く、使えば使うほど味のでる4ドアセダンです。

スポーツカーのようにエンジンを高いチューンにはしていませんが、すばらしいフレキシビリティを誇り、スムーズなそしてリラックスした雰囲気は活動的なモータリスト用としてうってつけです。

コンパクトなボデーは230.4から280セダンまで共通で5人がゆったりと座れ、しかも混雑した街中でも、車のサイズを適確につかめるので使い易くパーキングも楽にできます。

フル・モノコックボデーは客席を頑丈なセーフティ・セル構造にして、前後を衝撃吸収式にし、衝突時のショックを乗員に伝えないように努めています。

室内のレイアウトはわかり易く、そしてシンプルなデザインにしたのもメルセデスのセーフティマインドの表現です。

しめていても普段の動作に不自由のないすばらしいイナーシャーリール・セーフティベルトが標準でつけられています。いざと云う時にはベルトは自動的にパッセンジャーを支えてくれます。メルセデスのヘッドレストも高さ角度を調節できる実用的なもので専門家からも高く評価されています。

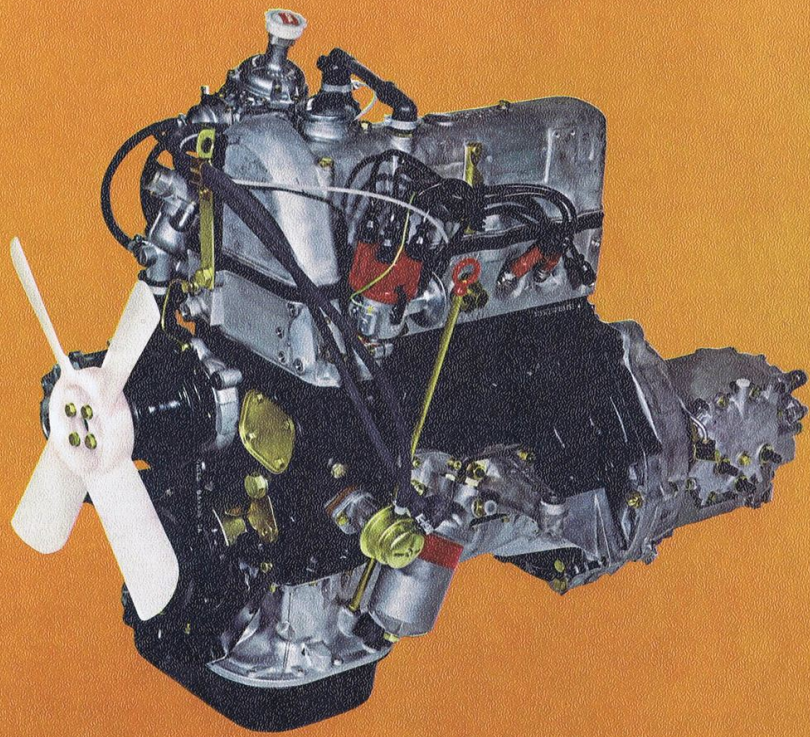
ダッシュボード中央には画期的なフレッシュエアー・インテークを備え、常に新鮮な気持でモータリングを楽しめるルームコンディションを作り出します。

前後バンパー及びウェストラインを飾るサイドモールディングには太いラバーがはめ込まれていてボデーをプロテクトし細い傷から守ります。

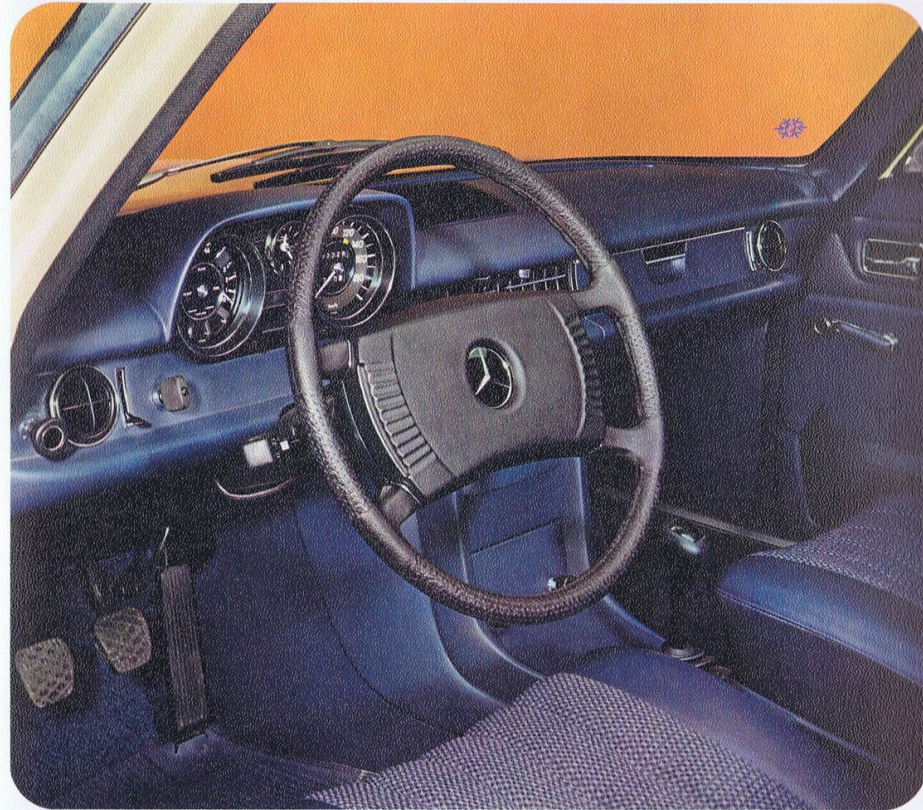
いずれも目立たないひかえ目なデザインですが“オーナーの身になって設計する”ことがメルセデスの伝統的な設計思想なのです。







■メルセデス・ベンツ200のフレキシブルな4シリンダー・エンジンは、すばらしい回転力によって静かで活発なドライブを保証します。
95hp/DIN 4,800rpm
15.9mkp/2,800rpm



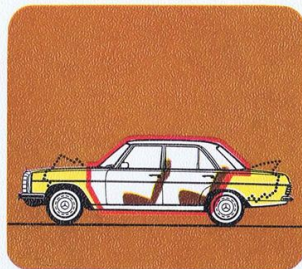
■メルセデス・ベンツのセーフティ・インストールパネルは数多くの衝突実験をくりかえした知識をもとにして造られています。

鉄板の上にポリウレタンを施しており、内側は空洞になっているので衝撃力に応じてだんだんかわむようになっています。

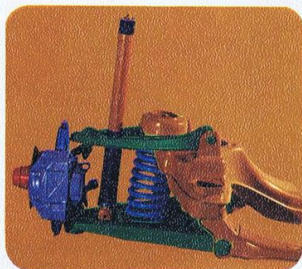
特に重大なことは、その空洞には固い部分や突起した部分がないことです。



■キャブレターは全回転域でエアと燃料の混合を理想的に供給します。



■ボディのクラッシュャブル・ゾーン中央が頑丈なセーフティセル(安全な室内)前後クラッシュャブル・ゾーン



■フロント・アクスルアンテナノーズダイブ付きダブルウィッシュボーン・タイプ



■内側から調節できる可倒式ドアミラー。



■フロントシートにはイナーシャリール・セーフティベルト付き。ヘッドレストは高さ、角度も調節可能(標準装備)



■ヒーターとベンチレーション。細く調整ができて快適に走れます。

230₄ 230₆

新しい4シリンダーモデル

好評の220のエンジンをスケールアップして4気筒ながら、2,307ccショートストロークのSOHCにストロンバークのシングルキャブレターを備えています。

特にパワーとフレキシビリティを主眼に今日の交通事情に合わせて仕上げました。

新しい4気筒230.4はあまり神経を使わずに楽に走れることで好評です。

110hp/DIN 4,800rpm 19.0mkp/2,500rpm

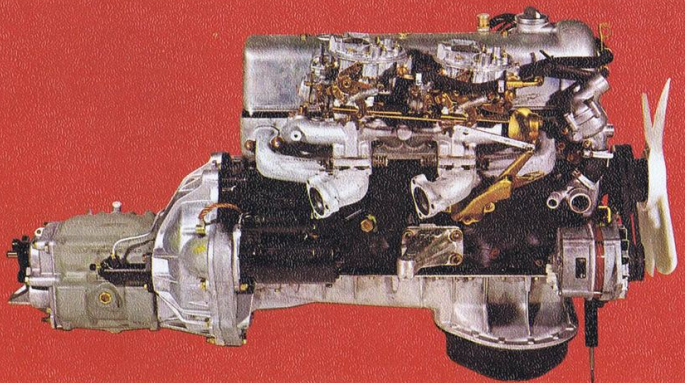
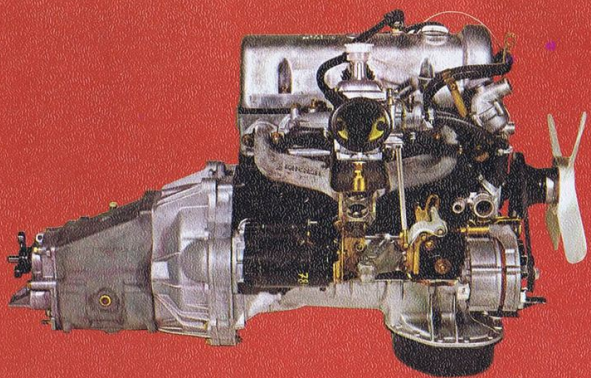
洗練されたパワフルなメルセデス・ベンツモデルのプログラム中、6気筒エンジン230.6は、以前から確固たる地位を築いて来ました。

このエンジンは最も経験の深いベテランです。

SOHC 2,292cc ツインバレルゼニス・キャブレターを2個装備120hp/DIN5,400rpm 18.2mkp/3,600rpmの信頼性の高いパワーユニットです。





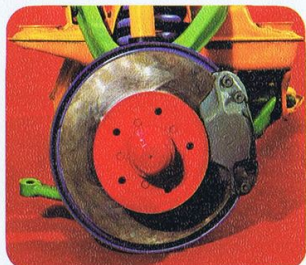


230.4
SOHC 4気筒 2,307cc
110hp/4,800rpm
230.6
SOHC 6気筒 2,292cc
120hp/4,800rpm

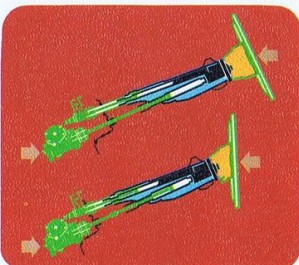


■広く乗心地の良いパッセンジャー・ルーム
ボデーは扱い易いサイズで回転半径はわずか5.49m、シートは医学的見地から設計された形で硬すぎずしかも柔かすぎず快適で

す。
フロントヘッドレストとイナーシャー・リール式セーフティベルトは標準です。
(MB・TEXはオプションです。)



■オールモデルに4輪パワーディスク
2回路システム式ブレーキを採用。



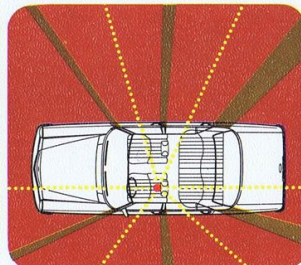
■メルセデス・ベンツのセーフティ・ステアリング
上：普通の状態
下：事故の衝撃を吸収した時の状態



■コンビネーション・スイッチ
方向指示器。ディマースwitch。ヘッドライト。ワイパー（間欠式・2スピード）



■ドアは衝突のショックでやたらに開きません。しかし開閉の機能はあくまでも守られています。



■低いウエストラインのボデーにより約87%の総合視界を得られます。



■スイッチ、ノブ、レバー類は柔軟性のある材質で造られています。

250

メルセデス・ベンツの250は130hp/DIN 5,000rpm SOHC 6シリンダーエンジンを載せています。

しかし単に速くて、パワーがあるエンジンを載んだだけではパーフェクトな自動車とは云えません。

メルセデス・ベンツの車造りはもっと厳格な車造りの基準にそって行われているのです。なかでも安全性と居住性は特に重要視すべきだと考えています。例えば足回りは不快な振動をパッセンジャーに伝えてはならないし、悪コンディションでも優れたロードホールディングを約束できるような車造りが大切なのです。

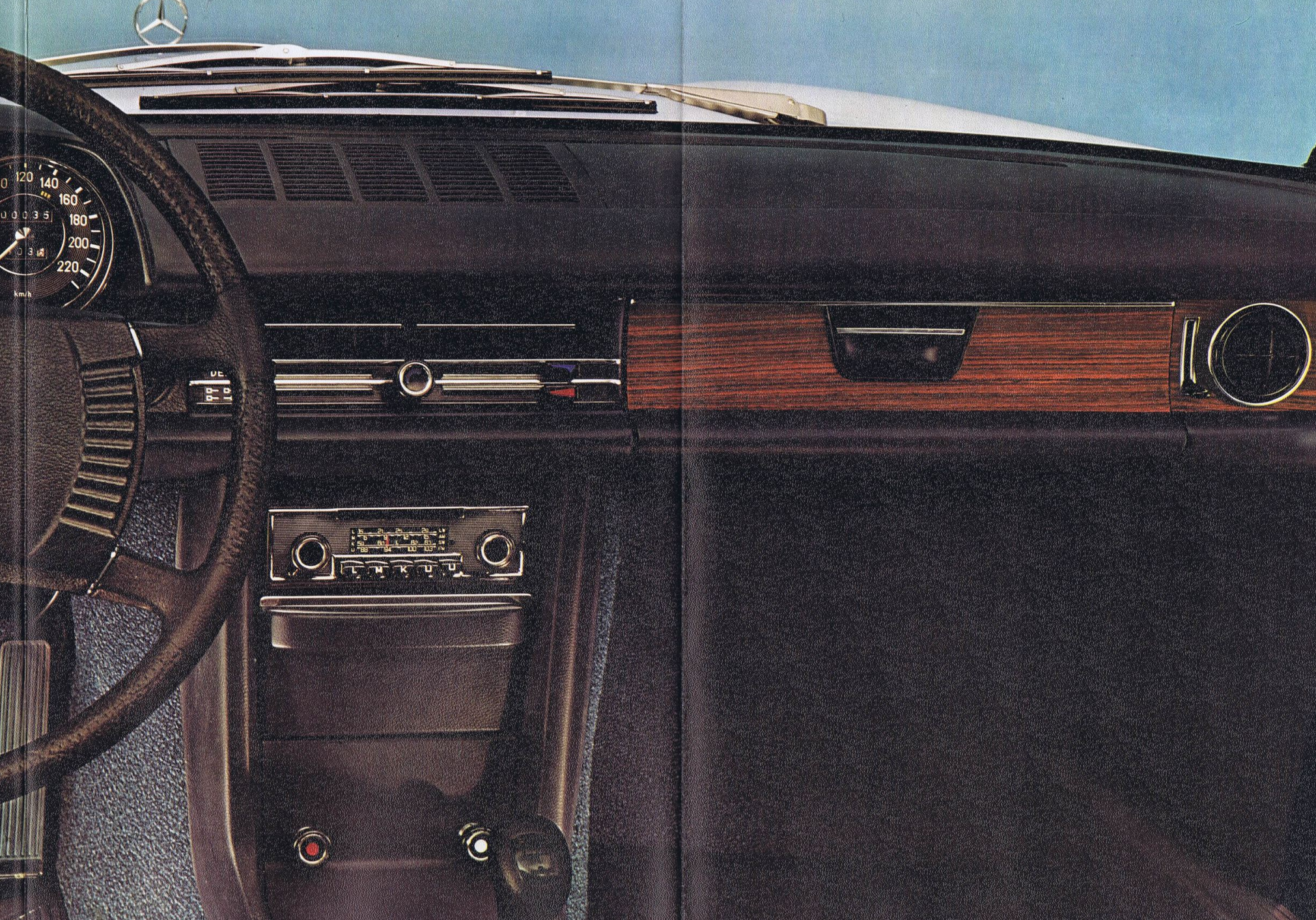
メルセデス・ベンツ250は車に求められる最高の目標である、広いゆったりとしたルーム、スムーズな乗心地、余裕あるパワーそして安全——といった大切な性能をうまくコンビネーションして造られているのです。

6気筒 SOHCエンジンは22mkp/3,200rpmと高いトルクで低速からでも優れたフレキシビリティを示します。

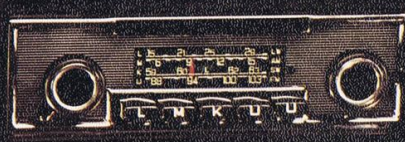
キャブレターはデュアルコンパウンドのダウンドラフト式で中低速では第1ステージのみがメカニカルに働きます。また高速域や急加速の場合にはインテークマニホールドのバキュームが上り、第2ステージが自動的に開く6気筒エンジンの性格に合わせた構造なのです。

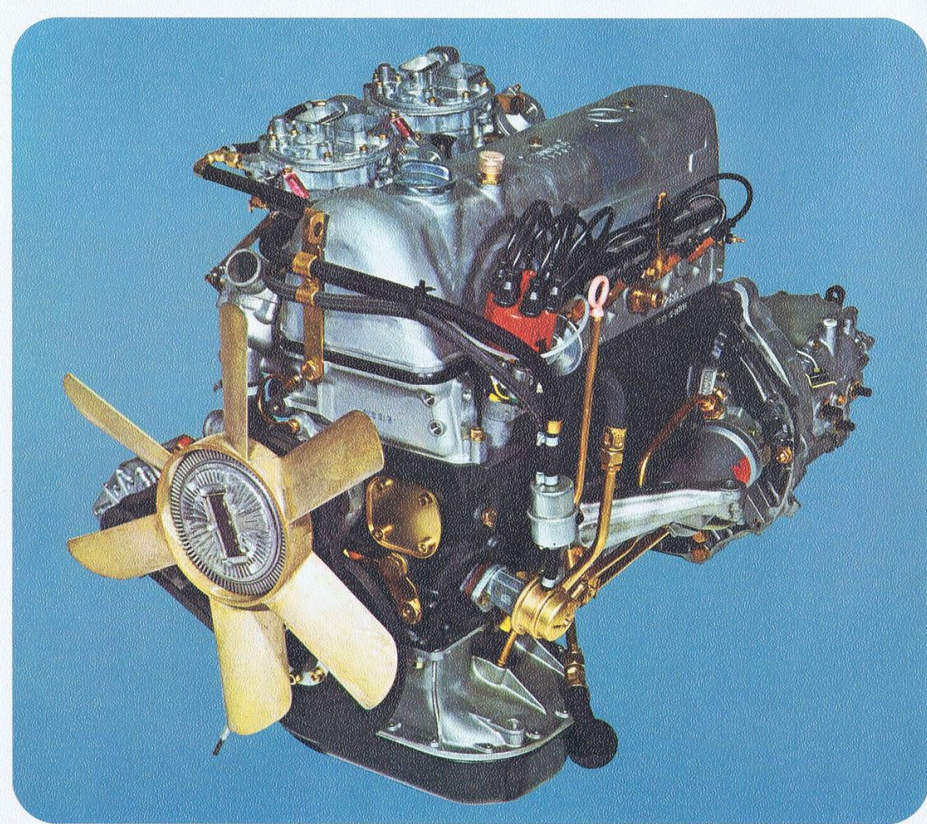
250の運転は極めて楽にできます。また設計の主眼は安全性を基本としており、静粛にまた冷静に運転できる事であり、これが現代交通に欠せない要素なのです。





99 C
10 P

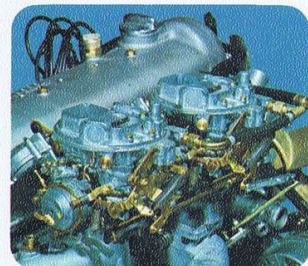




■SOHC 6シリンダー、デュアル・コンパウンド・ダウンドラフト・キャブレター付き
130hp/DIN 5,000rpm
22mkp/3,200rpm



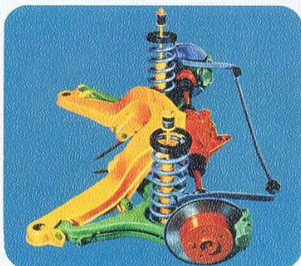
■リアシート中央にはアームレストが付けられ、シート自身は深さ50cm 巾は148.5cmとたっぷりです。



■中低速ではキャブレターの第1ステージだけが働き、ハイパワーを要する時には第2ステージが自動的に働きます。



■ボデーは全体が補護されています。前後バンパーには太いラバーstrippが、またサイドモールにもラバープロテクションがうめ込まれています。



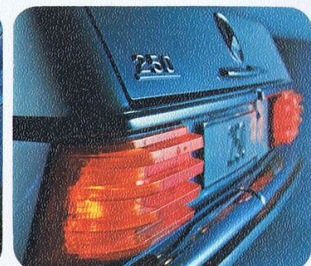
■メルセデス・ベンツのダイアゴナル・スウィング・アクスルは、安全にコンスタントにロードホールディングを保ちます。片輪が凹凸に乗り上げても、他



■ドアは大きく開き出入りを楽にしています。ダッシュボードは衝突テストで十分研究されて造られました。



■前シートは前後調節、フルリクライニング付き。



■リヤライトは風洞実験で研究した凹凸形状のよごれのつきにくい設計です。

TECHNICAL DATA

メルセデス・ベンツ 230.4 230.6 250

	230.4	230.6	250
型式	115017	114015	114011
エンジン型式	M115	M180	M130
種類	水冷SOHC キャブレター		
気筒数	4	6	6
ボア/ストローク (mm)	93.75/83.6	81.75/72.8	86.5/78.8
総排気量 (ccm)	2,307	2,292	2,778
圧縮比	9	9	8.7
最高出力 (hp/DIN rpm)	110/4,800	120/5,400	130/5,000
最大トルク (mkp/DIN rpm)	19.0/2,500	18.2/3,600	22.0/3,200
クランクケースオイル容量 (Lt)	5.0	6.0	6.0
冷却水容量 (Lt)	10.0	10.1	10.5
登坂能力 %	45	44	44
乗車定員 (人)	5	5	5
最高速度 (km/h)	170	175	180
燃料タンク容量 (Lt)	65	65	78
車両重量 (kg)	1,420	1,440	1,460
タイヤサイズ	175S-14	175S-14	175H-14
使用燃料	プレミアム	プレミアム	プレミアム

200は輸入数しませんので御了承下さい。

※諸元および写真の一部、または全てを改良のため予告なく変更することがあります。

230.4 230.6 250

ENGINE 230.4 230.6

230.4 SOHC 4気筒 2,307cc
クロスドラフト・キャブレター付き
110hp/DIN 4,800rpm 19mkp/2,500rpm

230.6 SOHC 6気筒 2,292cc
2クロスドラフト・キャブレター付き
120hp/DIN 5,400rpm 18.2mkp/3,600rpm

ENGINE 250

SOHC 6気筒 2,778cc
2デュアル・コンパウンドダウンドラフト
・キャブレター付き。

TRANSMISSION

MB 4速トルコン自動ミッション

AXLES

前：ダブルウィッシュボーン・アンチノーズダイブ

後：MBダイアゴナル・スウィングアクスル

オプション：(車高調整装置)

SUSPENSION

前後に2コイル・スプリング、スタビライザー、ダブル・ハイドロリック・テレスコピック・ショックアブソーバー。

BRAKES

2回路式4輪パワーディスク・ブレーキ

STEERING

リサーキュレーティングボール・タイプステアリング・ショックアブソーバー付き。

ステアリングポスト・パッド付き、衝撃吸収式コラム、同シャフト、ギヤボックスを前アクスル後にセット、パワーアシスト付き。

BODYWORK

フロアフレーム式、セーフティセル、前後衝撃吸収式ボデー構造、安全ガラス4ドア、両サイドにラバープロテクター付き。

巾の広いラバープロテクター付きバンパー。

標準装備

SEATS

医学的に設計されたシートは身体によくフィットします。シートのスプリングとサスペンションとのコンビネーションを徹底的に追求しました。

フロント・シートは前後調節そしてフルクライニング。イナーシャーリール・セーフティベルト付き。
フロントシートにセーフティ・ヘッドレスト付き。

HEATING AND VENTILATION

スムーズな冷暖、換気装置、ウインドシールド、サイドウインドウ、前後足元へ冷暖エア送付用にブローファン付き。冷暖気の送路の細い振り分け・角度調節・送風ボリューム調節可能。
ダッシュ中央にフレッシュエアー吸入用大型インレットを装備。

WINDSCREEN

合せ安全ガラス：足踏式スクリーン・ウオッシャー(ワイパー連動)間欠式2スピードワイパー。

MB-AUTOMATIC TRANSMISSION

MB自動ミッションは4速トルクコンバーター式です。エンジンのトルク性能に良くマッチしたこの特別設計の自動ミッションは、イーゼードライビングはもちろんのこと、エンジン性能を存分に発揮できるシャープなセッティングを果しています。

AIR-CONDITIONING

新設計のエアーコンディショナーはコンソールに完全にビルトインしました。スイッチのボタンと温度調節ノブだけで簡単にコントロールできます。

INSTRUMENTS

スピードメーター、油圧計、燃料計、水温計、パーキングブレーキ警告灯、チャージ警告灯、ハイビーム、燃料リザーブ電気時計、ディリー積算計、トータル積算計。

MB-POWER STEERING

路面感覚を適当に残し、しかも駐車時には極めて軽く、直進時には軽すぎず、信頼感のもてるのがMBパワーステアリングです。

LOCKS

全ドア安全ドアロック付き
リヤードア・チャイルドプルーフ・ロックシステム、トランクリッド・ロック。

イグニッション(ステアリングロック付き)
スターター及びスターターノンリピーター・ユニット、マスターキー(全ドア用イグニッションロック、及びトランク、ダッシュボード)
セカンドキー(全ドア用イグニッションロック)

MISCELLANEOUS

前シート中間パーセルトレイ、前ドアポケット、グローブコンパートメント、リヤウインドウ・シェルフ、ルームミラー防眩調節式、パッド付き、サンバイザー、パッセンジャー側化粧ミラー付き、ルーフフレーム・グラブハンドル、クロス・フック付きリヤグラブハンドル、パッド付きドアアームレスト、パッセンジャーサイドグラブハンドル、リヤシートセンターアームレスト、前後パッセンジャー用灰皿、前後ルームカーペット、

オプション

メルセデス・ベンツを一層お好みの雰囲気仕上げるための特別装備品を御利用下さい。

《ヘッドライト・クリーナー》

ヘッドライトにもワイパーとウォッシャーを取りつけることができます。操作は簡単です。ライトを点灯している時にウォッシャーのスイッチ(フット操作)を踏めば自動的にヘッドライトにウォッシャーとワイパーが働きます。降雨の走行という悪条件の中ではヘッドライトは時には約80%も照度を失ってしまうことを考えるとこの装備は非常に安全性を高めます。

《レベル・コントロール》

例えば重い荷物をトランクに沢山積んだりして、しばしば極端に荷重をかける場合、このレベル・コントロール・システムは有効です。荷重の如何にかかわらず、この装置は車高を正規の状態に保ちます。

《スライディング・ルーフ》

好天の日にはスライディング・ルーフを開いて快適なドライビングができます。操作は電動式でしかもメンテナンス・フリーです。

《内張り》

本革 MB-TEX

《スーツケース(6個)》

《AM/FMステレオ/カセットステレオ・ラジオ》

《アンダープロテクター》

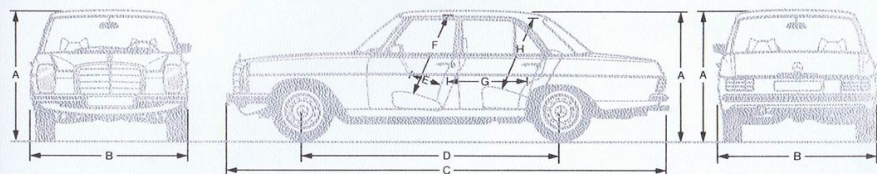
《スキーラック》

《消火器》

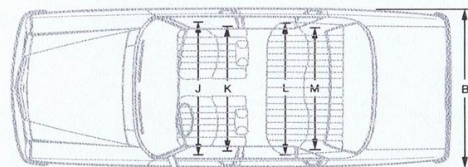
《ココマット4枚》

《ベナットスタッフボール》

《リアードアークontakt》



A	全高 (mm)	1,440
B	全巾 (mm)	1,790
C	全長 (mm)	4,680
D	ホイールベース (mm)	2,750
E	ステアリングホイール〜ドライバーズシート間 (mm)	400
F	前シート高さ (mm)	965
G	ドライバーズシート〜リアシート間 (mm)	755
H	後シート高さ (mm)	860
J	前車室巾 (mm)	1,490
K	前シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,410
L	後車室巾 (mm)	1,485
M	後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,405
	トラックフロント (mm)	1,448
	" リア (mm)	1,440
	最小回転半径 (m)	5.49
	トランクスペース (m ³)	0.53
	最低地上高 (mm)	174



メルセデス・ベンツは世界各国に輸出されております。その為交通法規や細かい仕様の規定が各国によって異なっています。

日本で発売する場合、日本の保安基準に適合する様必要改善事項を実施しております。このカタログのカラー写真は西ドイツで印刷されたもので、内容説明は日本で刷り込んだものですから、このカタログと実車が若干相違がありますのでご了承下さい。

PLEASE NOTE
200
NOT IMPORTED
INTO JAPAN

安全性

こと安全性については大いに語ることができます。フォーム・ラバーのバッディングをふんだんに使うような簡単なことは言うに及ばず、安全性の問題をその根本から究明することも可能です。根本から究明することは骨が折れ、多額の金がかかりますが、より責任の持てるやり方です。とはいっても重大な安全性の研究の成果は、すぐには現れないものです。たった1年間のテスト期間中にメルセデス・ベンツは、いくつかの問題を深く掘りさげて追求するために、80台もの真新しい乗用車を種々、あらゆる方法で走らせてスクラップの山を造ってしまいました。

例えば、沢山のシリーズに亘るテストの末メルセデス・ベンツは衝撃力に応じて段階的にたわむ計器盤を開発し、これは重傷を大巾に減少させることができました。このフォームラバーのパッドを当てることだけのことなどは、メルセデス・ベンツの計器板に施された安全性のほんの一部分にすぎません。メルセデス・ベンツの安全な車室は、組織的、科学的な安全研究を実施する間の数限りない衝突実験を通して開発されたものです。

メルセデス・ベンツのボデーは確かにエネルギーを吸収しますがと云って前後部の剛性を低くしたわけではありません。車室は何んの損傷も受けないように高い剛性を保持させ、前後のボデー構造で大きな衝撃量をいかに吸収すべきかと云う点に重点を置いて設計しました。

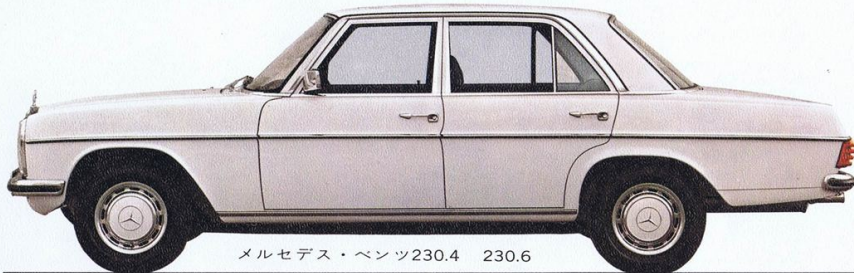
“串刺し傷害”のないステアリング装置。ステアリング・コラムは衝撃に合うと折れたまれます。ハンドル上の大きなバット付ボスには下に特許の衝撃アブソーバーが付けられています。



メルセデス・ベンツはイナーシャ・リール式3点ベルトとヘッドレストを標準装備しています。



メルセデス・ベンツ200



メルセデス・ベンツ230.4 230.6



メルセデス・ベンツ250

●**メルセデス・ベンツの安全ドアロック**
メルセデス・ベンツの安全ドアロックは、事故の際急に開くことはありません。（これで乗客が外に放り出される心配はないのです）また、事故の後にドアを急いで開けなければならないときにドアロックが動かないようなこともありません。

●**制動力のコントロール装置**
ブレーキをかけると、荷重は前車軸に移って後車軸の負担は軽くなります。それ故、後車輪の方がたやすくブレーキが掛ります。制動力コントロール装置は、リアブレーキの制動力をセーブさせ優れたバランスと安全性を与えます。

●**直進安定性**
直進安定性と信頼できるロードホールディング、独立懸架サスペンションの結果は安全運転に不可欠の要因であります。アンティロールバーは、コーナーに於ける不快なボデーロールを抑えニュートラルのコーナリング特性を確保します。

●**2重回路サーボつきブレーキ系統**
全4輪ディスク・ブレーキにより、耐久力及び冷却効果も優れ、自動調整により、ゆがみを起すことのない均等な制動を確保します。尚警告灯がブレーキ回路の故障を知らせます。

●**駐車ブレーキ**
駐車ブレーキには、特別のブレーキシューブとブレーキドラムが着いています。

●**安全なステアリング**
安全なステアリング装置は、ハンドルの中心に大きなパッドつきボスを着けています。さらにパッドつきボスの下には衝撃アブソーバーを取付け、また前車軸のはるか後方にステアリング・ギヤ・ボックスをつけたコラプシブルタイプのステアリング・コラムを取付けてあります。これで衝突時におけるステアリング・コラムの危険な“串刺し傷害”が防止できます。

●**その他**
解剖学的に正しいドライビング・ポジションは疲労をなくし、ドライバーの反射作用を損うことなく、しっかり据付けた、座り心地の良いシートの型状は、体を良くホールドします。シートのスプリングと車のサスペンションはみごとに調和しています。

ステアリング・ショックアブソーバーは、路面のがたゆれを吸収し、アクスル・サポートのラバー・マウンティングは路面の凸凹を吸収し、ガス挿入式ショックアブソーバーは、スムーズな走行を保証します。

スピード

一般のオーナードライバーにとってレーシングカーはまったく別世界のもので、もしこれをお使いになりたいと云われてもメルセデス・ベントツは、なんの責任も負いかねます。

メルセデス・ベントツは不変の構造原理に基づき、良い路面、好天候条件下に限らず、高い巡航速度、平均以上の巡航速度を持つ乗用車造っています。

中速範囲における加速はとも大切です。例えば追越し時の安全のために60km/hから90km/hまで加速しなければならぬ時に急激な加速が必要です。

このような場合メルセデス・ベントツの4.6気筒エンジンは高いトルクと平均以上の余裕パワーをもって、本領を発揮します。

●オーバーヘッド・カムシャフト

SOHCはとりわけ低速域において、素晴らしいシリンダーの動きと優れたトルク特性を示します。エンジンの音は精密に、そして最小に押えられています。

●特殊装置

特殊装置により、各ストローク毎にバルブは少しづつ回転します。これでバルブ・シートとバルブ・ディスク間の焼け付き点の発生が実際に起り得なくなりします。

●排気バルブのシャフト

排気バルブのシャフトにはナトリウムをつめてあります。ナトリウムはバルブディスクから熱を逃がします。これで外装バルブ・シートの温度を低く保ちます。



メルセデス・ベントツは運転特性を好ましいニュートラル・ステアリングによって安全に仕上げられています。

●空冷オイルクーラー

空冷オイルクーラーはエンジンオイルを冷却します。これはオイルの循環が潤滑に役立つだけでなく、エンジンのベアリングから熱を取除くものですから重要なこととす。

●メルセデス・ベントツのダイアゴナル・スウィングアクスル

セミトレーリングアームによる理想的なサスペンション配置の結果優れたロードホールディングとコーナリングの強さを示しています。一方の車輪が荒れた路面によって上下動をくりかえしても、もう一方はまったく関係なく真すぐに走ります。従ってメルセデス・ベントツのダイアゴナル・スウィング・アクスルは他のどんなリジッドアクスルよりも優れているわけとす。

●直進の安定性

車輪は、各車輪がリヤアクスルのラディアス・ロッドとフロントの3角のウィッシュボーンによって全輪が独立させられているため荒れた路面でもコースからはずれるようなことはありません。これで、ドライバーのステアリング操作が軽減されます。

●コーナリングの安定性

ニュートラルのコーナリング特性と完璧なステアリング応答性により、メルセデス・ベントツ乗用車は、コーナーをなめらかに旋回し、たえ間ない修正などは不必要とす。油圧ステアリング・ダンパーは、路面の振動を吸収し、ハンドルに影響を与えることはありません。以上のような結果、カーブの続いた道を楽に走り続けることができるわけとす。ツイン・バレル・ダウンドラフト・キャブレターはエンジンに要求どおりに必要量の燃料と空気混合比を供給します。セカンド・ステージは、エンジンの速度によって必要とされるときにだけ働きます。

●信頼できるロードホールディングと最大の横風安定

メルセデス・ベントツ乗用車の長いホイールベースと低い重心は、流線形のボデーワーク、4輪独立懸架つきの頑丈なシャーシと理想的なコンビを成しております。この素晴らしいテクニカル・レイアウトは、最大の快適性とマッチしています。メルセデス・ベントツの乗用車にあっては500や1,000キロのドライブはまだ愉しみのうちとす。

信頼性

信頼性のある車とは、長時間に亘って完全に機能を発揮し、故障なく走行できる車のこととす。このことは、車は市場に出される前に広範な試験を受けなければならないということを示します。

●シート、シートスプリングとドアロック

これらはいずれも連続テストを受けて合格したものです。

●ぴったり合う4つのドア

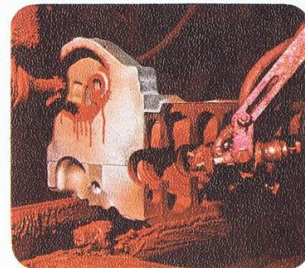
ドアを開める時の深いドサツと云う音は、音響学上の秘密ではなく、ドアがぴったりと合っているしるしとす。メルセデス・ベントツはドアの寸法をチェックするだけのことにはすら数多くのエキスパートを抱えているのです。

●すべての電動ユニット

ヘッドライト、スターターモーター、ダッシュボードライト等は別々にアースされています。金はかかっていますが信頼性も増します。

●すべての部品

下請けからの購入部品は、それぞれのメーカーですでにテスト済みとす、取付け前に再度厳格なテストを受けます。例えば、リヤアクスル・ジョイント用ゴムスリーブは各納品の高いパーセントについて、油槽内で100時間テストを受けなければなりません。このテストをパスした場合にはじめて、生産ラインに移されます。



組み立てる前にエンジン・ブロックの中側を塗装して耐久性を向上しています。

ベベルとクラウンギヤーのように重要なデフギヤーはいっしょにバランスを取ります。そして静かな走行と耐久性を約束します。

クランクシャフトをけずり上げる時にも我々はいくら頼りになるといってもエキスパートにまかせきりにしてしまうようなことはありません。電動式キャリアバーゲージが研究機械をより正確に、よりなめらかにけずるようにコントロールします。そしてそれを機械的に検査しています。

●独立式・リヤアクスル

リヤアクスルは各々、組立後検査のため各種のテストを受けます。

●各エンジン、トランスミッションそれぞれにアクスル

これらは、各種の条件の下で、広範なテスト運転を受けます。このテストに好成績を得れば始めてメルセデス・ベントツ乗用車に装着する資格が与えられます。

●安全ノブ

ドアのロックはドア上のノブを下に押し下げて行きます。

永久的な価値

●永久的な価値

永久的な価値は、完璧な技術、高品質の材料と仕上げ、無期限の特色あるスタイルを持ったメルセデス・ベンツ乗用車の特徴です。

●車のスタイル

流行は常にある数のお客様を魅きつけるものです。しかしながら、メルセデス・ベンツはとてこの流行に賭けることは出来ません。スリーポイント・スターをつけたニューモデルは、純粋な技術的改善が達成された時のみ市場に送り出されます。

ですから、メルセデス・ベンツは今日は魅力的で、明日は退屈になるようなポデーは造りません。多年に亘って生命のある形状のみが正しい形状です。それは、メルセデス・ベンツが続くかぎり一長い年月続くのです。

●塗装作業

メルセデス・ベンツ乗用車は特に長持ちするペイント塗装を行っています。1台につき約20kgものペイントが使われています。磷酸塩を施し、不活性にしてから、5回塗りまで行ないます。これらは有機的に結合され優れた効果を示します。まず最初がプライマー、次が第2プライマー、続いて保護塗り、基礎塗り、そして最後が特殊仕上げ塗装です。

●永久的なアンダーシール

下回り、どろよけ、サイドシル、フロントセクションの下側に対して、1台につき約14kgの永久シールを施します。



メルセデス・ベンツは165ヶ国に4,300のサービス・ステーションを置き、それぞれ経験豊かな専門家を配しています。

●特別プロテクティブ・ワックス

エンジンルーム及びアクスル、ドライブシャフト、燃料とブレーキ配管を含む、車の全下側に特別プロテクティブ・ワックスの被覆を行います。

高周波焼入れのクランクシャフトというのは、表面構造に悪影響を与えることなしに重要な個所に特別な注意を払うということを意味します。これで運まかせと云うことがなくなります。

●後に手が届かなくなる個所の部品

内部の腐蝕を防止するため組立前に亜鉛ペイントを塗ります。

メルセデス・ベンツのシート

一番上はシート生地、次に中間層生地、そして多孔性にゴム質のヘアーマットで、漸進的な運動をするコイルスプリング・コアーが一番下に付けられています。

●アクスル・ハウジングとエンジンブロック

アクスルハウジングとエンジンブロックには、メルセデス・ベンツ研究部門によって開発された特殊耐熱・耐油性ペイントを塗っています。

●鋼材の合せ目は念入り仕上げます

鋼材の合せ目は、どんな小さいものでも内・外面ともにシールされなければなりません。これは外観だけのためではなく、完全にサビから守るためです。

●メルセデス・ベンツのモデルの継続性

このモデルの寿命が長いのは、高いリセールプライスと製造上の最大の精密さと信頼性があることでしょう。6年毎にしか新しいシリーズを造らない者は6年毎にただ1度しか“歯痛の苦痛”を感じないですむわけです。

●“妥協”を知らない検査員

乗用車の生産にたずさわっている総人員の15%が管理作業に従事しています。これらの人々は、必要とされる品質標準に100%達しないものはなんでも払いのけなければなりません。重要な点はこの仕事を本当に実行していることであります。

●サービス

メルセデス・ベンツは165ヶ国に4,345のサービス・ステーションを置き、それぞれに経験豊かな専門家を配しています。専門員は工場からエキスパートによって頻繁に教員課程を受けている人達です。休日のドライブには特に安心です。

溶接は自動的に一度に千箇所も行います。新型の溶接機械は、どんな熟練工の手で行うよりもスムーズで安全に仕事をします。

乗心地

メルセデス・ベンツ乗用車はコンパクトですが窮屈ではありません。メルセデス・ベンツの設計は客室に重点を置いて行われています。5人のパッセンジャーが気持ちよく過ごせる十分なゆとりを持っています。それにポデー・サイズも極めて扱い易いものです。メルセデス・ベンツ乗用車はとても操縦しやすい車なのです。

●シート

メルセデス・ベンツ乗用車は優れた形状のシートを持ちドライバーに正しい反応を与えます。シートは解剖学的に正しい、しっかりとした側面サポートを得られます。シートのスプリング作用は、車のサスペンションの働きによく相応します。シートとサスペンションはどんなスピードでも共に有効な動きを示します。

メルセデス・ベンツは身体を支えるために、しっかりとした座席とクッションを作っています。特殊なつめもの、ゴムの毛髪状マットを浅目にぬい込んだシートは通風性が良く、どんな湿気も吸収します。

ドライバーズシートとステアリング・ホイールとの相対的ポジションは、解剖学的に正しいものです。これは長距離のドライブには非常に良いのです。フロントシートのバックレストはリクライニング式です。

リヤシートのパッセンジャーはフロントシートをいっぱい後に下げても脚のゆとりがあります。



シートは医学的にも優れた設計を行い、身体をうまくホールドします。

長距離走行でも疲労を与えるような振動は取り除かれています。路面の隆起による衝撃はアクスル・サポートのラバーマウンティングによって消されて、ポデー構造には伝わりません。フロント・アクスルはアンチダイブコントロール付です。アンチロール・バーはコーナーでの不快なロールを防ぎます。ガス挿入式油圧テレスコピックタイプのショック・アブソーバー（ドカルボン・タイプ）は重い荷重に対しても一定のロードクリアランスを保証します。メルセデス・ベンツのサーキュレーティング・ボール・タイプ・ステアリングは極めて軽く確実です。ステアリングホイールの動きは従って、前輪に直接かつ正確に伝導されます。これによって路面との直接々触が可能となり濡れた路面、凍りついた路面でさえ安全運転ができます。

ステアリング・ショックアブソーバーは路面の隆起をハンドルに伝えることなく吸収します。

●ヒーターと換気装置

ヒーターと換気は、高い効力をどんな角度にも供給できます。外気が-20度C位低くても室内を+20度Cにも保つことができます。

●シャージ

特別設計のメルセデス・ベンツ用ダイアゴナル・スウィング・アクスルは硬すぎず、また柔らかすぎず、良くコンパクトなポデーに似合ったものです。

Mercedes-Benz



good new days
人間らしい楽しい未来を

ヤナセ

総輸入元
ウェスタン自動車株式会社

東京都港区芝浦一丁目6番42号 千105
電話 東京 (03) 452-1471 (大代表)