



230
250

Mercedes-Benz





S-C 522



230 250

完成されたメルセデス・ベンツ乗用車のプログラムは、総ての要求を満たしています。

第一のレンジは200D~250CE。

第二のレンジは280S~300SEL 6.3この2つのメイン・レンジの上にメルセデス・ベンツの最高級車600が造られています。

第1のメイン・レンジには200D及び220Dのディーゼル・エンジン車が特別な位置を占めています。2つのメイン・レンジはボディスタイルと寸法が異なります。(280S/S E も広い車室を持っています。)

総てのモデルは技術仕様、装備品、それに動力性能が多少異なります。

しかしながら、材料の品質、念入りの作業だけでなく安全装備や研究開発費に到るまで、まったく違いはありません。

両レンジの比較には技術仕様の相違を考えることができます。値段の相違も常識として考えられます。

第一のメイン・レンジ(200D~250CE)スポーティな6気筒230と250があります。

この2車種は200と220とは異なり、6気筒と特別装備品、一層優れた、居住性、そして名声によってもたらされた走行性能の違いがあります。

例えば、250はダブル・バンパー、低く印象的なラジエーターグリル、室内のカーペット張りのセンターコンソール、上質の木目張り計器扱等を持っています。





230と250の6気筒エンジンは共にツインバレルのダウンドラフト・キャブレターを2個ずつ備えています。

中低速域では、キャブレターの第一ステージのみが働きます。

アクセルを尚一層深く踏み込むと、吸込管が低圧になる結果、第二ステージが自動的に開き始めます。

この結果、総ゆる作動条件下で、エンジンは正しい燃料、空気の混合気の供給を貯え、必要な時にすぐに供給できるわけです。

メルセデス・ベンツ230の出力は130hp/5,600rpm。

メルセデス・ベンツ250（乗用車の全市場に於て最も魅力的な車）の出力は146hp/5,600rpm。

強力なトルクにより0～100km/h加速は12.5秒と云うすばらしいものです。

最大トルクは、22.3m kg/3,800rpm。9.3 kg/hpの優れた馬力荷重を持っています。

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人ないし6人のパッセンジャーが気持ちよくごせる十分なゆとりを持っています。それにボデー・サイズも極めて扱いやすいものです。

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働きを示します。

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。特殊なつめものと、ゴム性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。

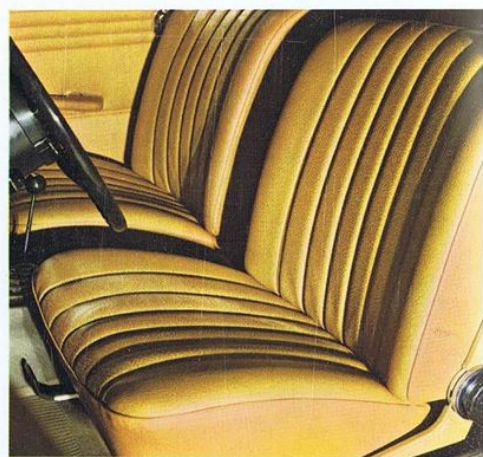
ドライバーズシートの位置とステアリング・ホイールとの相対的ポジションは、解剖学的に正しいものです。これは長距離のドライブには非常に良いのです。

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。

リア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脚のゆとりがあります。

<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。



バケット・シートのバックレストはフルリクライニング調整装置付です。

<シャーシ>

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

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、ボ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。

〈ボデー構造〉

小型車のなかでもメルセデス・ベンツのように楽に駐車することができない車があります。

メルセデス・ベンツのボデーサイズは路上でも扱い易い車です。

大型の4ドアは特に出入が楽で、トランクは照明付きです。

ボデーとアクスルはラバーマウンティングで分けられています。

エンジンとパッセンジャーコンパートメントは互いに完全にへだたれて密封されています。従ってメルセデス・ベンツ乗用車は特に振動がなく非常に静粛です。

メルセデス・ベンツは目立った室内装飾をしていません。

乱反射を防ぐ生地はピカピカ光るものよりずっと良いわけなのです。

ステアリング・ホイールはまったく理想の位置にあります。また着座位置に対して解剖学的にまったく正しい位置にあるのです。

計器類はドライバーの目の前に置かれ前方を見ながらメーターを確認できます。

センターコンソール上の小物置。

照明付グローブボックス。

ポケット付前ドア。

大型の後ウインドーシェルフ。

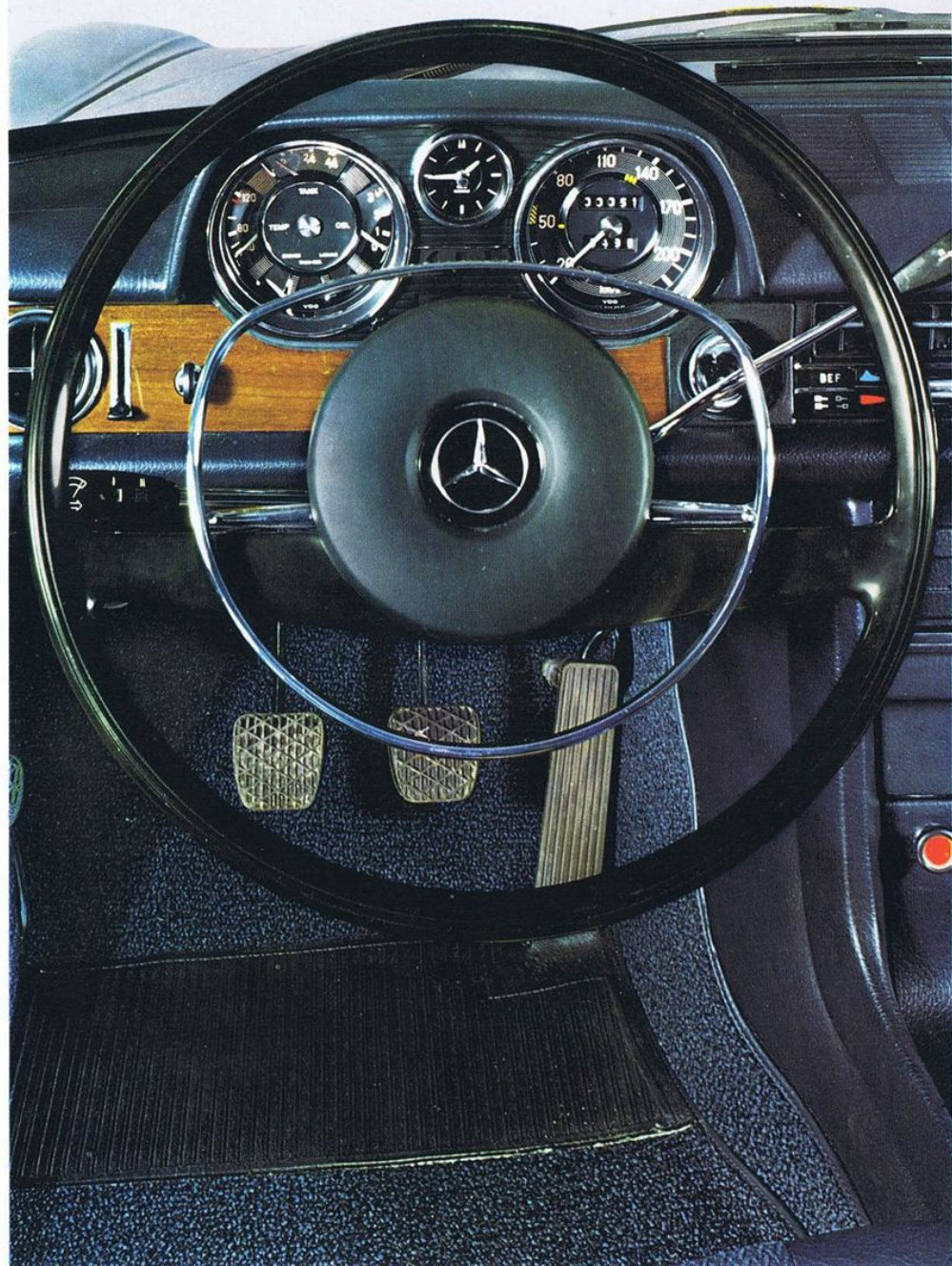
パッド付4ドアのアームレスト。

リアシートのセンターアームレスト。

丈夫なカーペット。

これらはメルセデス・ベンツの機能的な居住性を示すほんの一例にすぎません。

メルセデス・ベンツはドライバーにとって欠くことのできないはずの乗心地、全視界、扱い易さの点で“特別ななか！”を備えております。



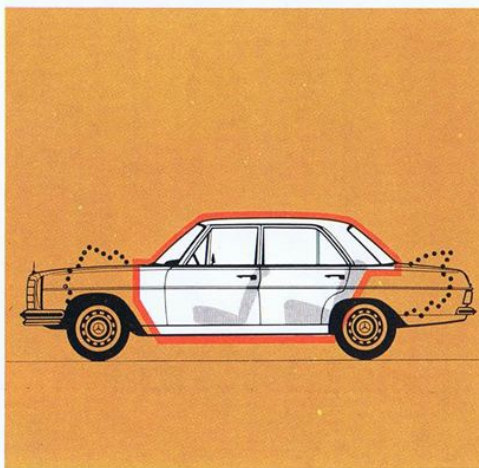
効果的なヒーターと換気装置は暖冷両ア어를上下左右自由に配給できます。

上側に大型のフレッシュエアーダクトが有ります。





たった1年のテスト期間中にメルセデス・ベンツは80台もの真新しい乗用車を衝突実験に使ってスクラップにしまいました。こんな研究はもう10年以上にわたって行われ続けているのです。その目的は、避け難い事故の影響を最小限に減らすことにあります。この写真は止っている車に対して時速50km/hで走って来た車の衝突実験です。前、後部の変形度が測定され、その測定値はエネルギーの吸収能力を示します。この徹底的な研究によりメルセデス・ベンツは数件の先駆的な特許権を取得しこれらはすべてメルセデス・ベンツの乗用車に実際に取入れられております。



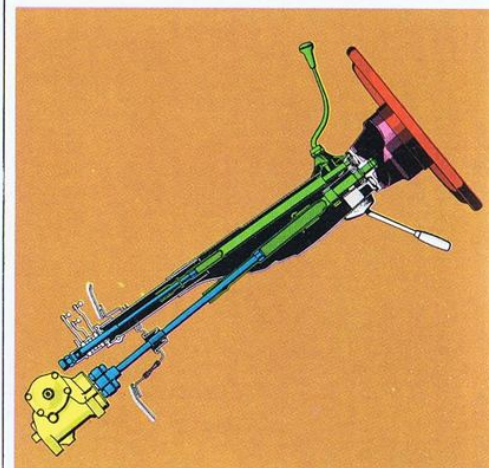
これは垂みの原理を示します。頑丈な客室ですが、エネルギーを吸収する折りたたみ式前後構造です。

こと安全性については大いに語る事ができます。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。とはいえ、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・ベントは、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・ベント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・ベント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・ベントの安全な車室は、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・ベント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。



“車刺し傷害”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りたたまれます。ハンドル上の大きなベ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。

Auto Motor Und Sport誌は1969年第4号で次のように書いています。

〈“しわくちや”特許の満期〉

『1969年1月23日、車の安全に関する一項目にすべての自動車メーカーが達し得る道が法律的に開かれた。それは車のボデーの安全構造に関するメルセデス・ベントの特許の切れる日であったのだ。この特許は客室の耐歪み構造と、車の前後部のしわくちや部分の斬新的生産に関するものであった。

この安全構造は、他の自動車メーカーによってかつて開発されたことのない最上のものとして、最も速く認められた。そして世界中にこれまでに永年に亘って模倣されて来た。それでもダイムラー・ベント社は他社の安全への努力を阻害しないように、おうようにも特許権の侵害を見のがしたのである。ウンタートウルクハイム工場においてダイムラー・ベント社は、いかなる場合にも、“しわくちや原理”を理解するのはやさしいことだが、実施となると大へんに難かしいことを知っているのだ。

メルセデス・ベントでさえも多年に亘る開発作業を要して後にはじめて、ウンタートウルクハイムで数回の報道陣及び一般の人々に公開してから完全な衝突、“しわくちやの実証”を行うことができたのだ。

この特許の満期とともに、これからはこの安全構造は、各競争メーカーの広告キャンペーンにも頻繁に見られることになるだろう。』

メルセデス・ベンツにとって安全ということとは、これだ、あれだといった個々の問題ではなく、またそのメルセデス・ベンツの車でも20や30ばかりの特徴には止りません。メルセデス・ベンツの安全は科学的研究に基づいた体系なのです。一つ一つの要素がすべてたがいに依存しあっているのです。永久に進展し、完成されてゆく一体系なのです。それでは2-3の例を挙げて見ましょう。

〈メルセデス・ベンツの安全ドアロック〉

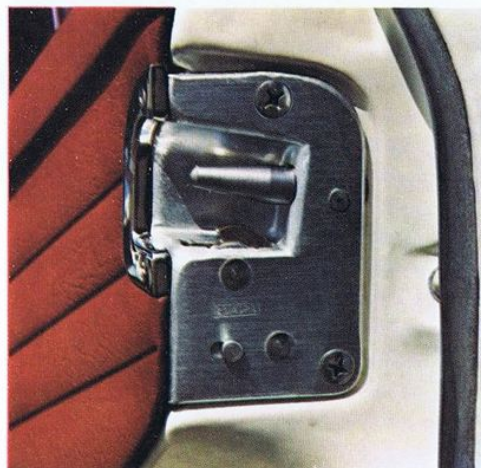
メルセデス・ベンツの安全ドアロックは、事故の際急に開くことはありません（これで乗客が外に放り出される心配はないのです。）また、事故の後にドアを急いで開けなければならないときにドアロックが動かないようなこともありません。

〈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、コーナーに行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。

〈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。



頑丈なピンを持つセーフティ・ドア・ロック。これもまたメルセデス・ベンツの特許です。

乱反射をさけた設計の計器板。大きなパッド付のステアリングホイールの下に衝撃吸収装置が見えます。

〈安全なステアリング〉

安全なステアリング装置は、ハンドルを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・ギア・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。

〈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とブレーキドラムが着いています。

〈その他〉

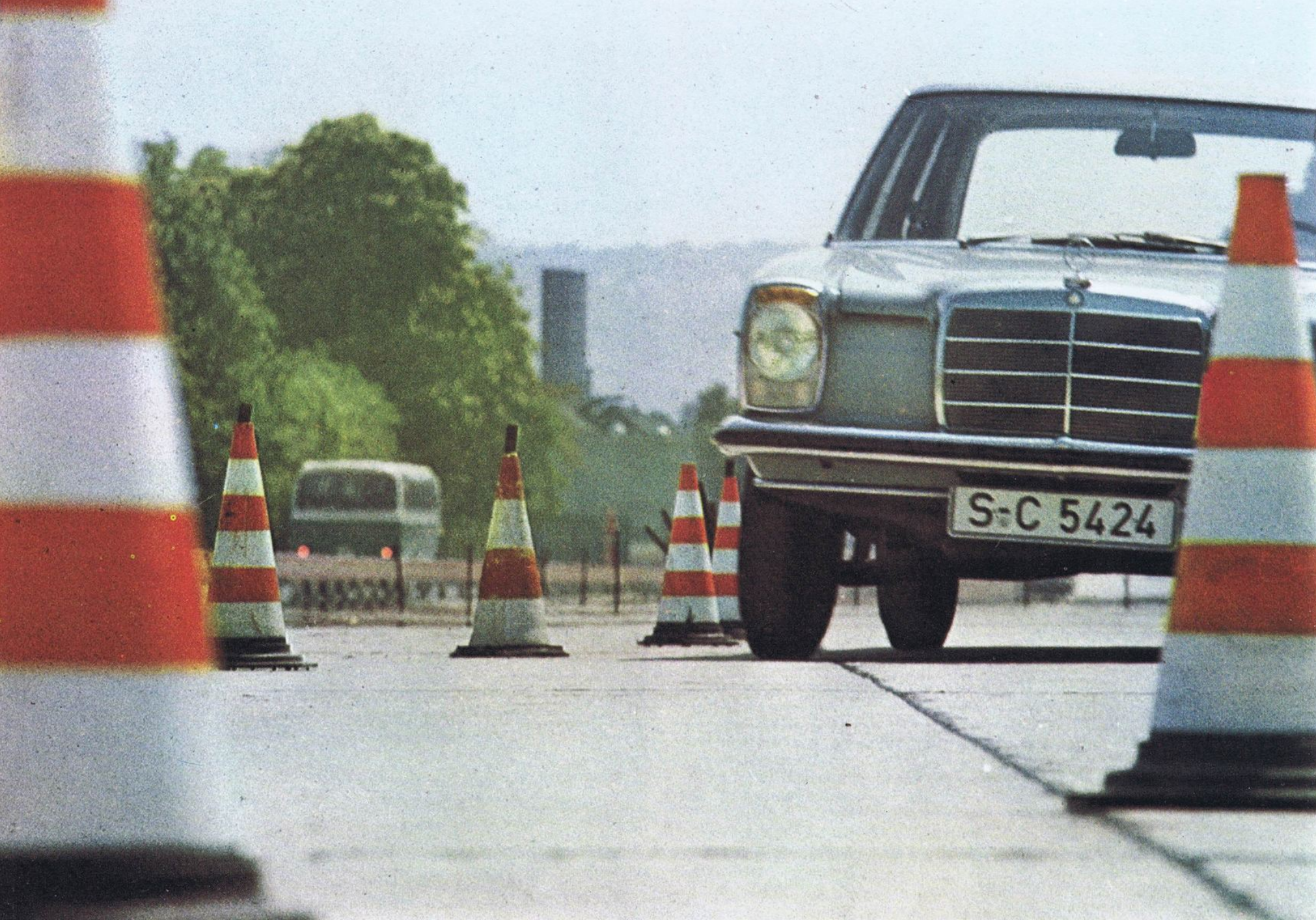
解剖学的に正しいドライビング・ポジションは疲労をなくし、ドライバーの反射作用を損うことなく、しっかり据付けた、座り心地の良いシートは、体を良くホールドします。シートのスプリングと車のサスペンションは完璧に調和しています。

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。

〈今日、メルセデス・ベンツの徹底的な研究は自動車そのものの域を越えています。〉

テストを行った、第2の決定的な要因は、人間と人間の反応であります。メルセデス・ベンツは、なれていないドライバーをハンドルにつかせて、テストコースに送り込みます。そして専門家が、ドライバーに、予期していない模擬の危険にさらします。そしてすべての反応を記録します。各種の反応の結果から、平均的なドライバーの平均的な反応を計算することができます。次は、さらに優れた設計を求めるために、こうして得られた実績を実行に移します。





S-C 5424



自動車の高速走行に於ける安全な条件はシャーシがエンジン性能よりも実力があることです。メルセデス・ベンツ乗用車は速くそして安全です。濡れた路面でも同じように高速で走れます。急カーブを限界ぎりぎりでも常に操縦性はニュートラルで十分コントロールできます。

スピード

車のクランクシャフトは、ほとんどのエンジン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・ベントは、なんの責任も負いかねます。

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

中速範囲における加速はとても大切です。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ない時に急激な加速が必要です。

このような場合メルセデス・ベントの 230 また 250 の 6 気筒キャブレター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、本領を發揮します。

中低速のエンジンスピードでは、キャブレターの第 1 ステージだけが使われます。エンジンからもっと高い出力を引出す必要のある時には、アクセルペダルを踏み込めと吸込管の圧が下るため、自動的に第 2 ステージが働きはじめます。このことは、あらゆる運転条件の下でも、正しい燃料と空気の混合気の供給を受けることを意味します。

〈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働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。

〈鍛造、高周波焼入れのクランクシャフト〉

鍛造クランクシャフトはコネクティングロッドと同様、多層・鋼裏打ちのベアリングに支えられています。

〈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詰めています。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。

〈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です。



ドライバーの視界内に置かれた読みやすい各種計器類は乱反射しない配列です。

〈メルセデス・ベンツのダイアゴナル・スウィングアクスル〉

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が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です。

〈直進の安定性〉

車輪は、各車輪がリア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づ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・ベンツの乗用車は、コーナーをなめらかに旋回し、たえ間ない修正などは不要です。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。

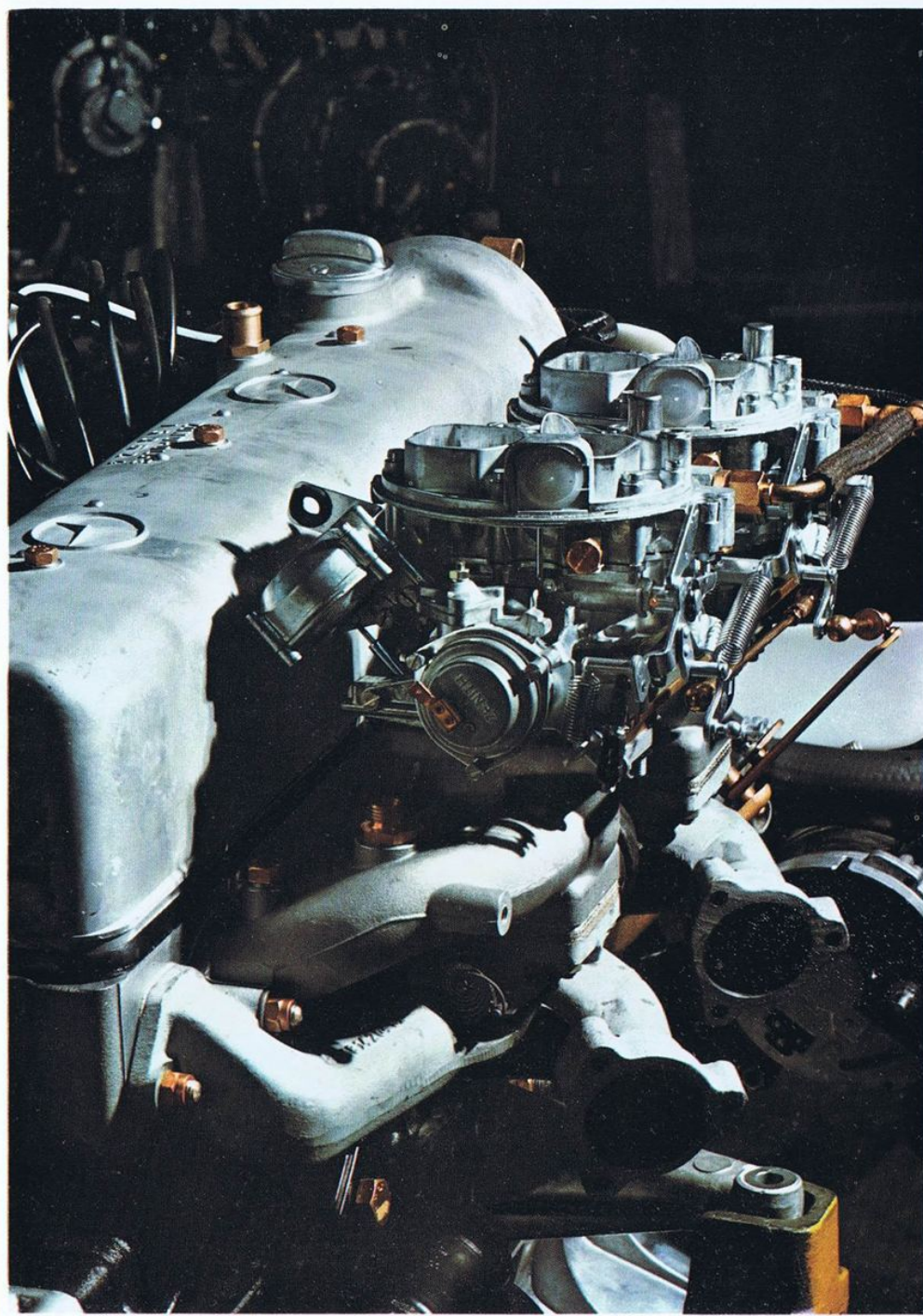
以上のような結果、カーブの続いた道を楽に走り続けることができるわけです。

〈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。

この完璧なテクニカル・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です。

ツイン・バルブ・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気を供給します。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。







信頼できると云うことは、どんなひどいコンディションのもとでもドライブできることです。例えば、激しい水しぶきにも電装品は完璧に守られます。シャーシは例え濡れたコーナーでも高速でまわれるように設計されているのです。

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です。このことは、車は市場に出される前に広般な試験を受けなければならないということを意味します。

〈シート、シートスプリングとドアロック〉

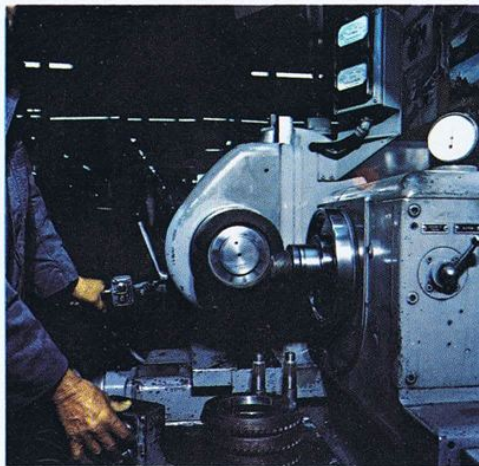
これらはいずれも連続テストを受けて合格したものです。

〈ぴったり合う4つのドア〉

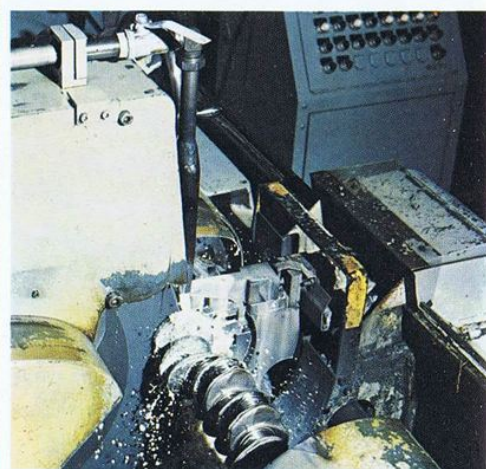
ドアを閉める時の深いドサット云う音は、音響学上の秘密ではなく、ドアがぴったりと合っているしるしです。メルセデス・ベンツはドアの寸法をチェックするだけのことにすら数多くのエキスパートを抱えているのです。

〈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。



ベベルとクラウンギアのように重要なデフギア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つ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。電動式キャリバーゲージが研摩機械をより正確に、よりなめらかにけつるよう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。

〈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ですが、取付け前に再度厳格なテストを受けます。例えば、リアアクスル・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。

〈独立式・リアアクスル〉

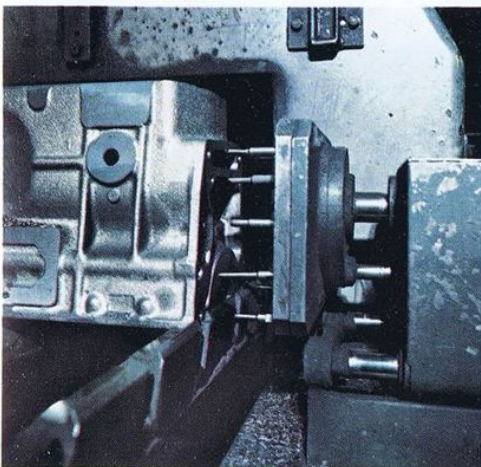
リアアクスルは各々、組立後検査のため各種のテストを受けます。

〈各エンジン、トランスミッションそれにアクスル〉

これらは、各種の条件の下で、広般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。

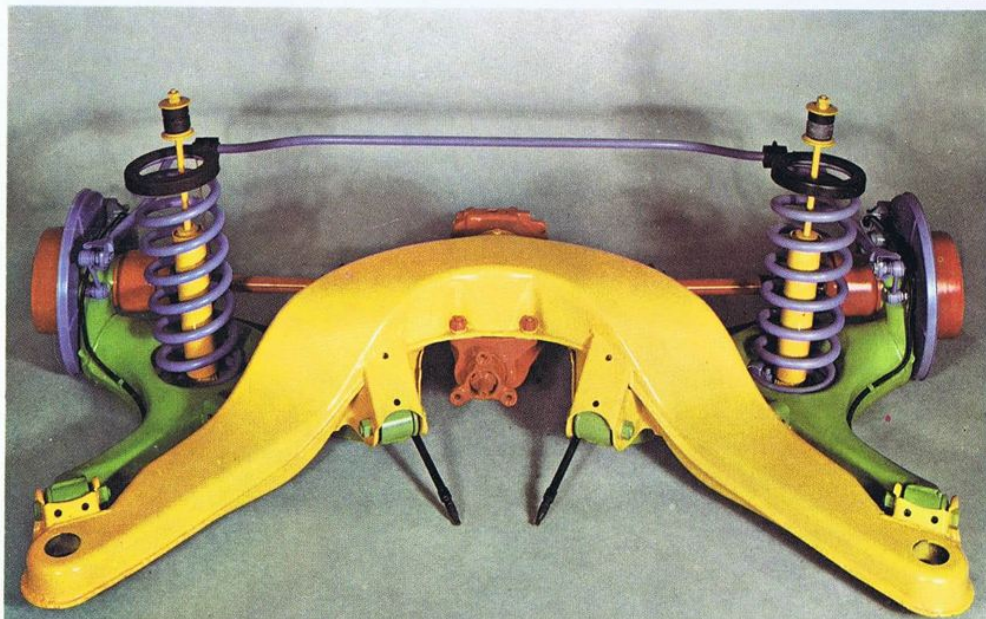
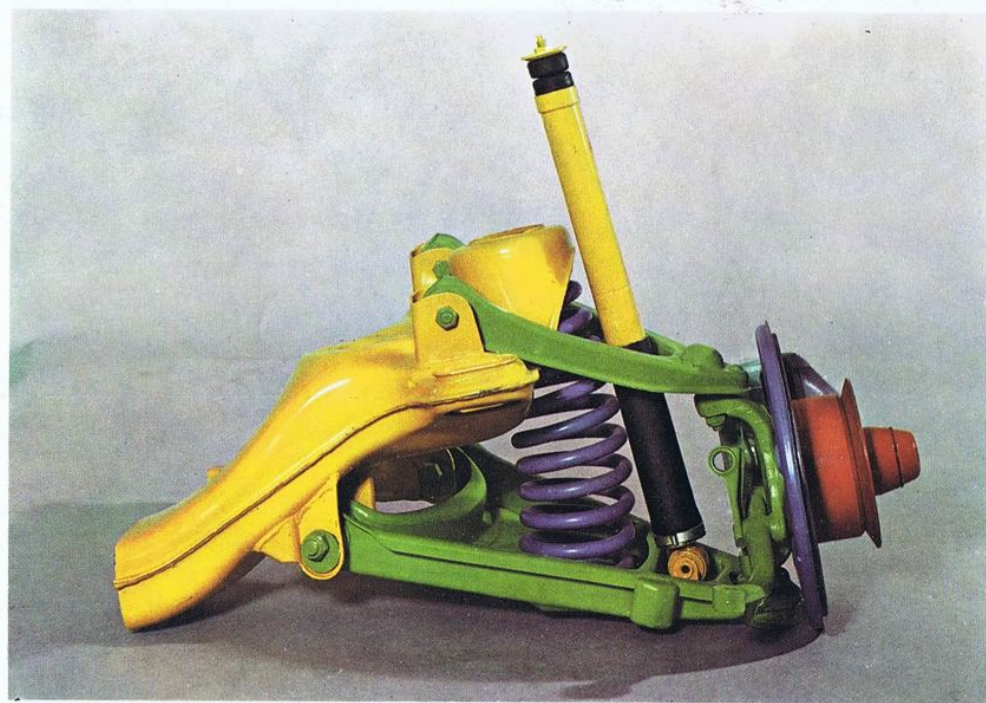
〈安全ノブ〉

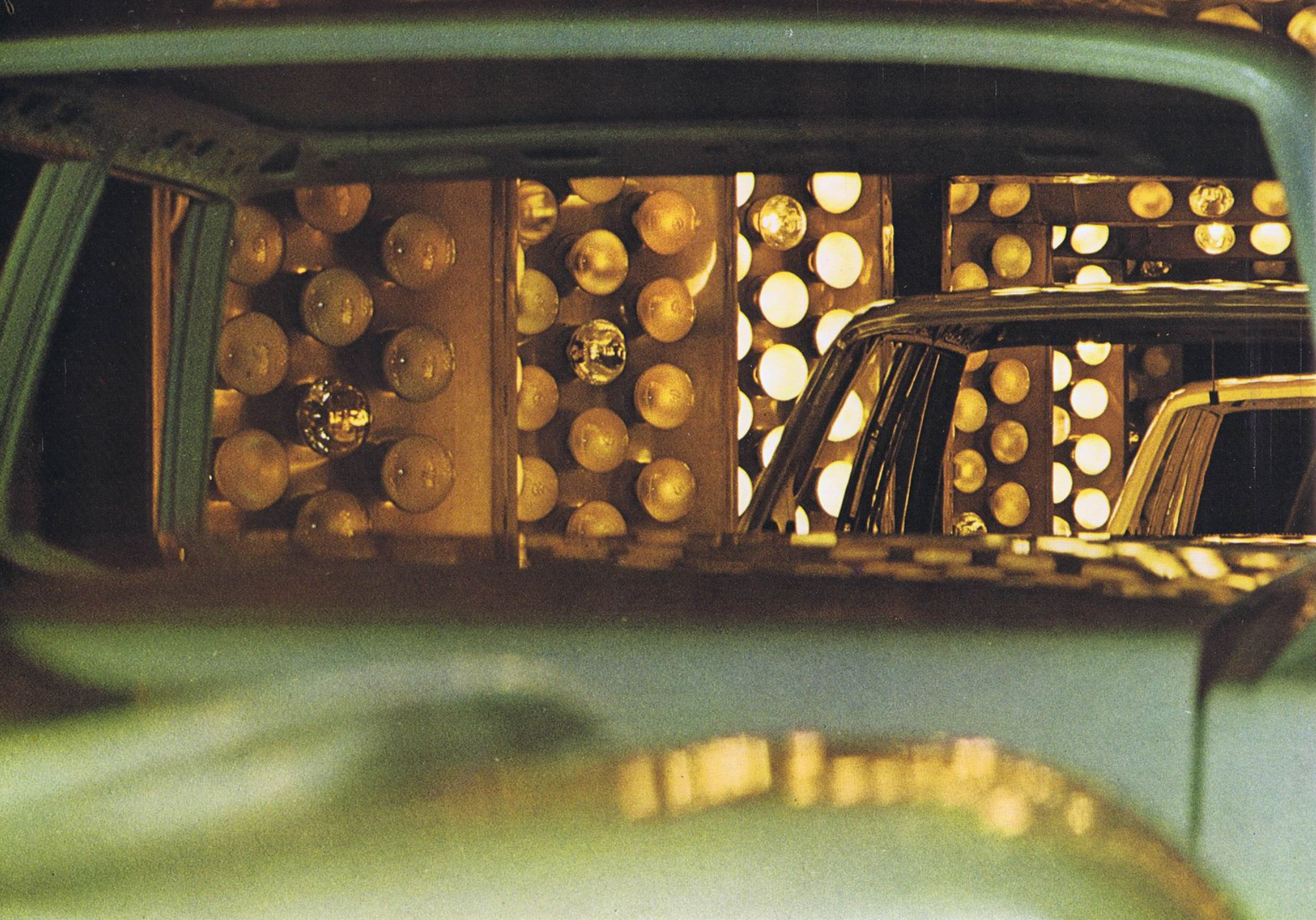
ドアのロックはドア上のノブを下に押し下げて行います。

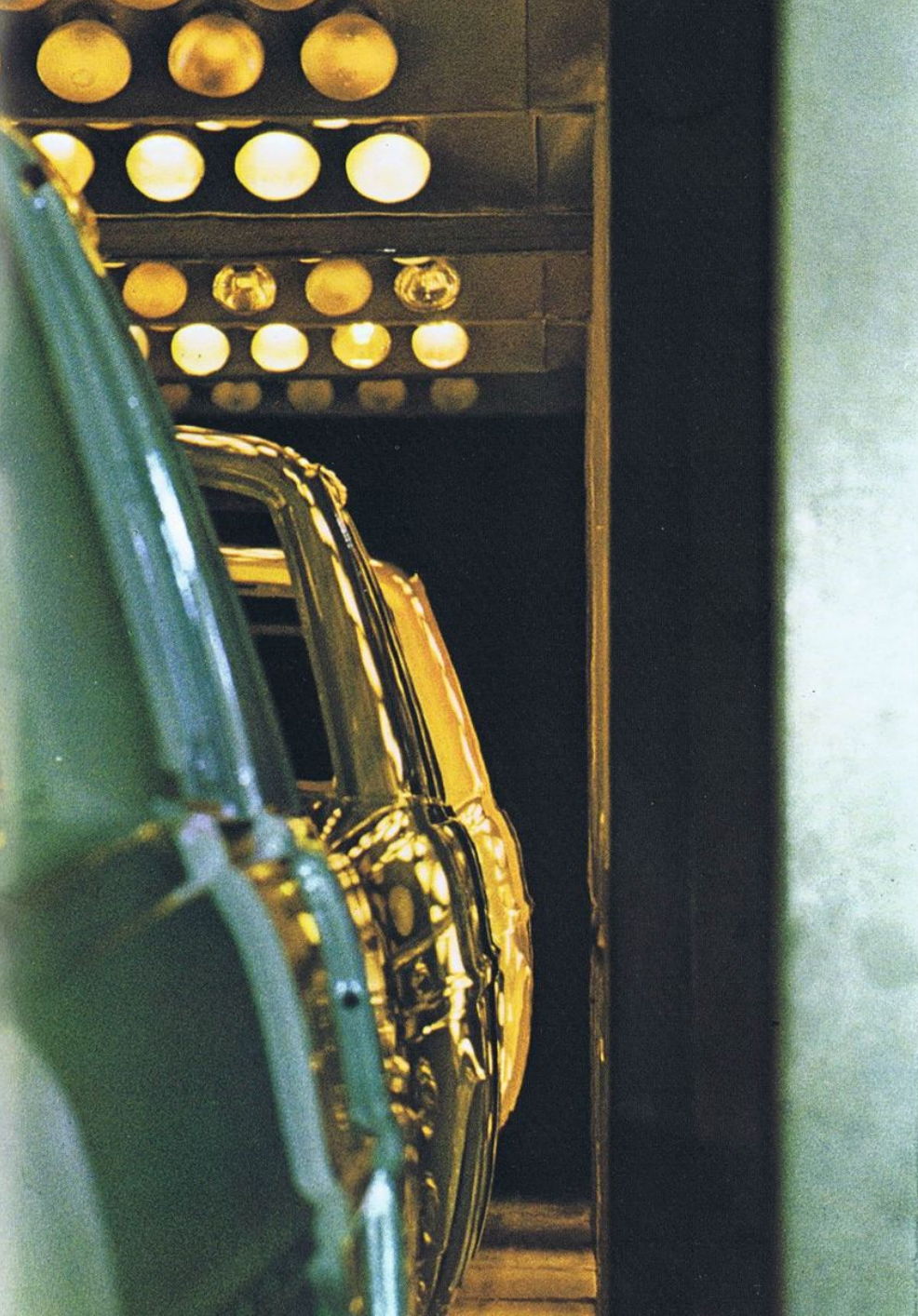


自動コントロール・ポイント。
各シリンダーボアは自動ファイラーによって検査されます。もし検査針に何かに触れた場合、例えばシリンダー壁がなめらかでない場合には、このエンジンブロックはすぐに横に押し出されます。生産工程の総てのベルト上でこのコントロールポイントは完璧な検査を行います。

独立懸架のアクスルはボデーにラバーマウントされるサブフレームに取付けられます。
ボデーとアクスルの完璧な分離構造のためにメルセデス・ベンツ乗用車は静かで振動が有りません。







塗装作業はこうでなければなりません。固いが、もろくなく、天候や化学的影響に耐えるが、路面から飛び上って来る石等に傷つけられぬほどの弾力性を持つこと。ペイントの粘着性と乾燥処理とが適確にマッチしていなければなりません。このためには優れた乾燥設備がぜひとも必要になります。

永久的な価値

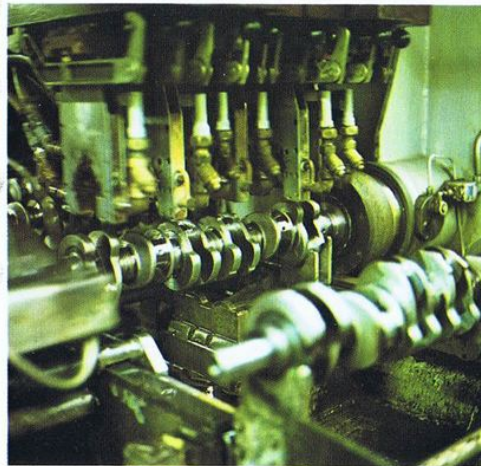
〈永久的な価値〉

永久的な価値は、完ぺきな技術、高品質の材料と仕上げ、無期限の特色あるスタイルを擁ったメルセデス・ベンツ乗用車の特長です。

〈車のスタイル〉

流行は常にある数のお客様を引きつけるものです。しかしながら、メルセデス・ベンツはとてこの流れに乗って行くことはできません。スリーポイントド・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ボデーは造りません。多年に亘って生命のある型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長い年月続くのです。



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。

〈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、次が基礎塗り、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〉

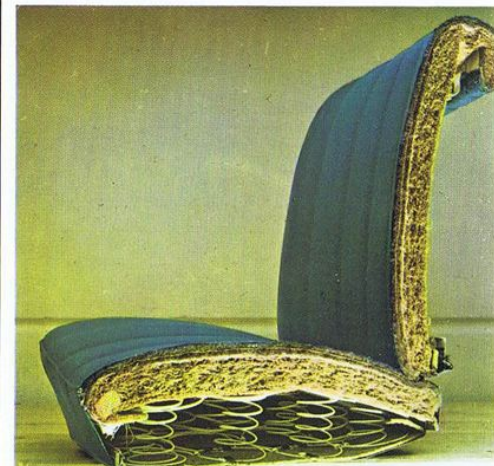
下回り、どろよけ、サイドシル、フロントセクションの下側に対して、1台につき約14kgの永久シールを施します。

〈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。

〈後に手が届かなべなる個所の部品〉

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、そして多孔性で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に仕上げます。〉

鋼材の合わせ目は、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、高いリセールブライズ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。

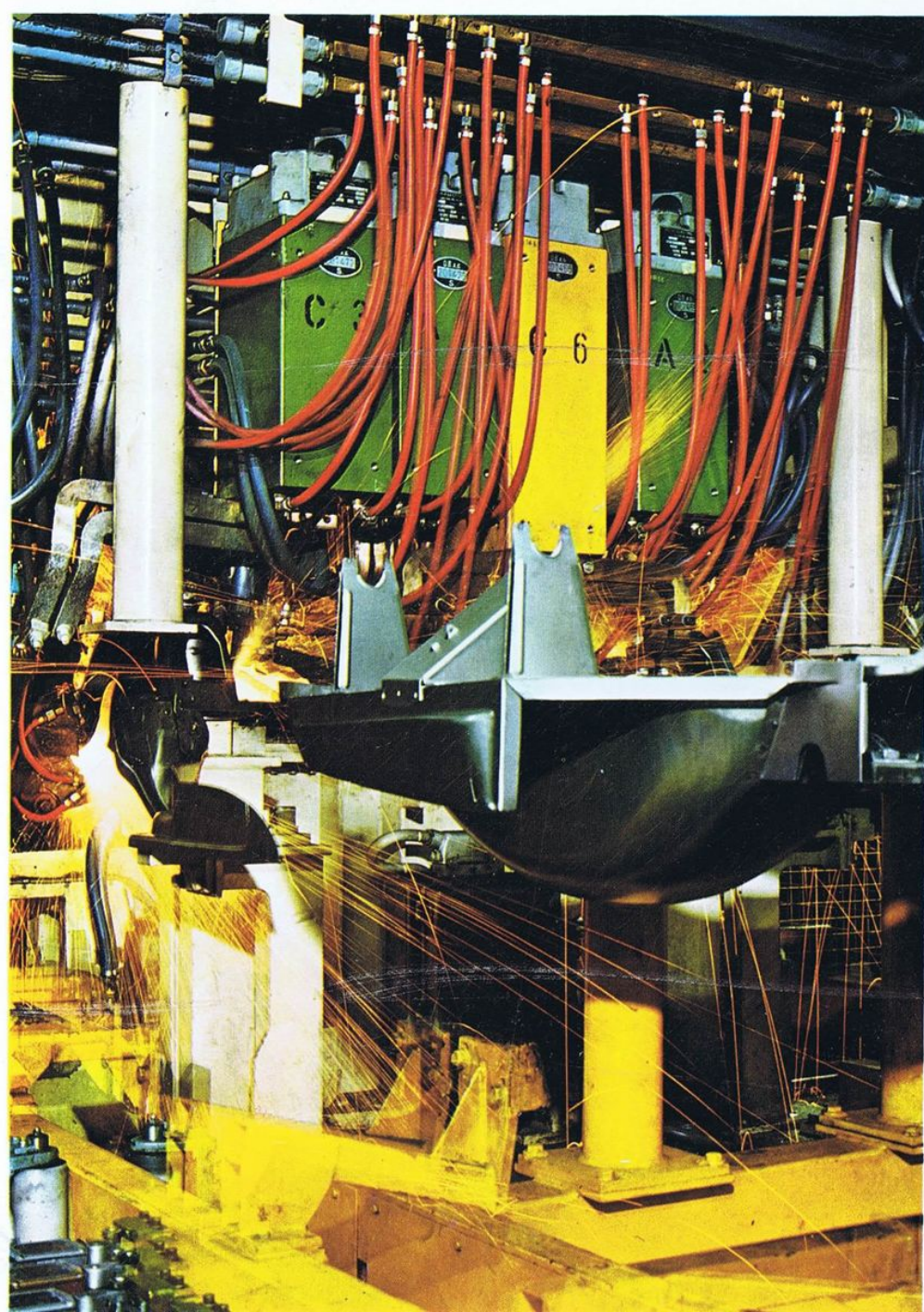
〈“妥協”を知らない検査員〉

乗用車の生産にたづ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す。

〈サービス〉

メルセデス・ベンツは163ヶ国に3700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員を配しています。専門員は工場からの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。



〈車 軸〉

フロント アクスルはダブルウィッシュボーン式。

リアー アクスルはメルセデス・ベンツ・シングルジョイント・スウィング・アクスルです。

〈トランスミッション〉

フルシンクロ4速トランスミッション・ステアリングコラム・シフトかフロアシフト自動調整ダイヤフラム・スプリングクラッチ。

〈ブレーキ〉

2重回路式、4輪ディスクブレーキ・サーボアシスト付、パーキングブレーキ用ブレーキシュー及びブレーキドラムを後輪に装備。ブレーキ回路破損警告灯付です。

〈ステアリング〉

正確で、軽いリサーキュレティング・ボールタイプ・ステアリングを採用。ステアリングダンパー、ステアリングホイールボスに大型のパッドを取付け、ボスの下に衝撃アブソーバを取付けた伸縮折りたたみ式ステアリングコラム。フロントアクスルより後にセットされたステアリングギアボックス等多くの特徴を持っています。

〈ボデー構造〉

ボデーに堅固に溶接されたフレームフロアーユニットは、頑丈で、耐ねじれの乗客室(安全な室)、エネルギー吸収の前後部、全面最高の視界、パノラマ式安全ガラス窓、開きやすい4つのドア、ボデーサイドのラバーストリップ、ラバーストリップ付のダブルバンパー。

〈シ ー ト〉

解剖学により良く研究された形状をもつシート、頑丈な据付け、完全に身体をホールドする形状。シートスプリングとサスペンションそれにシートのポジション等が細心の注意をもって調和されています。

フロントシートは前後スライド、ドライバーのシートの高さも調整でき、背もたれの角度、ドライバーの座席の高さが調整できるリクライニングシートが取付けられています。

〈照明系統〉

駐車灯、非対称のロービーム(下向き)、ハイビームの前照灯、フォグランプ、サイドマーカーランプ、後退灯、無段可変の計器照明、ドア開閉連動ハンドスイッチ付室内灯、ダッシュボードにスイッチのつけられた後部リーディングライト、灰皿の照明、シガライター、ヒーターコントロールノブ、グローブボックス、トランク、フロアレベルライト等がつけられています。

〈完備した計器類〉

パッドつきで衝撃にたわむ安全構造の計器盤には、速度計、油圧計、燃料計、冷却水温度計、駐車ブレーキ、前後ブレーキ回路の警告灯、バッテリー、方向指示器、ハイビーム、燃料リザーブ、等の各警告灯。電気時計、全走行距離積算計、デリーマイルレッジ積算計等がセットされています。

〈安全なドアロック〉

メルセデス・ベンツは“ワンキーシステム”を使っています。即ち、全ドア安全ロック、後部ドアには子供のいたずらで開くことのないチャイルドブルーフ安全ロックシステムを使っています。グローブボックス、トランク等のロックはもちろんのことステアリングホイールロックはイグニッションスイッチと連動です。

スターターモーターはノンリピート装置付でエンジンが回転しているのにスターターを間違っても回さないようになっています。

マスターキーはドア、イグニッションロック、グローブボックス、トランク及びタンクキャップを操作出来、予備のロックはドア、イグニッション・ロック、タンクキャップロックを操作出来、ガレージ、ガソリンスタンド等にあづける等に便利です。

<理想的なヒーターとベンチレーション>

暖冷気はそれぞれ連続的に思うまゝ供給出来ます。ほこりやすき間風はまったく入る余地がありません。ウインドスクリーン、サイドウィンドー、前後のフートスペースにモーターで強制送風が出来ます。温かい空気、冷たい空気の量と分配はいつも上下に自由に調節出来ます。モーターのスイッチは調整レバーと連動となっています。ヒーターは左右別々に調整が出来ます。ダッシュボードの左右端には冷暖房エアーをいつも調整できる球形のベントがあります。

<ウインドスクリーン>

ウインドウォッシャーは足踏式ですが、ワイパーと連動で一度踏む毎にワイパーが2度の往復をします。バタフライ・タイプのワイパーはハンドル上の組合せスイッチにより作動されます。

<シグナリング・システム>

ヘッドライト・フラッシャー、ステアリングコラムに組込まれた2スピードワイパー2個の高周波のホーン、ブレーキライト、ウオーニング・プリンカー・システム等が標準装備されています。

<その他細かい便利な点>

フロントシートの間には小物を置けるトレイがありフロントドアにはポケットがあります。グローブボックスの他リアーウィンドー前にも小さい物を置けるスペースがあります。バックミラーは眩惑防止調整式です。

パッド付のサンバイザーはパッセンジャーサイドには化粧鏡付きです。ルーフフレームにもクラブハンドルが取付けられ、リアーのクラブハンドルには洋服掛フックも付けられています。パッド付のドアアームレストの他リヤシート中央には大型のアームレストを引出すことができます。

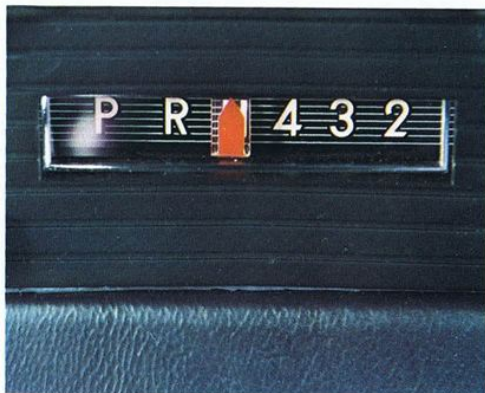
シガーライター、灰皿は前後にあり、セーフティベルトのアンカーポイントが前後に設けられています。前後レッグルームと中央トンネルはカーペット敷きです。また牽引のためのフックがボデー前後につけられています。



特別付属品

標準仕様のメルセデス・ベンツはもう既にすばらしい装備が施されていて、最高の乗心地に仕上がっております。

しかし、もしお好みに合せて、また独特な雰囲気のある車になさるためには、御希望、お考えに従って色々な特別付属品の御注文ができます。



〈メルセデス・ベンツのパワーステアリング〉

メルセデス・ベンツのパワーステアリングは運転を容易にします。駐車するにも、細かいカーブを連続して走るのも楽になります。油圧装置が、車輪に要する力と回転する回数を減らします。それにもかゝらず、路面からの感覚は、あらゆる状態においても維持されています。

〈メルセデス・ベンツの自動変速機〉

ステアリングコラムシフトと、フロアシフトの、どちらでも自動変速機を操作することができます。

ギアチェンジもクラッチ操作も無しで、交通量に応じて違ったスピードでドライブ出来ます。追い越しをする時には、ただアクセルペダルをキックダウンすれば、自動変速機が適当なギアに変わり、必要なスピードを得ることができるのです。追い越し後には自動的にもとのギアに戻ります。変速は馬力の流れがとぎれないようになめらかに行われます。これこそ、メルセデス・ベンツ自動変速機の最大の利点の一つであります。

〈セルフ・レベリング・サスペンション〉

荷重に応じて車のリアは自動的に上げられます。(例えばトレーラーを引く時や旅行のためにトランクいっぱい荷物積んだ時に。)従ってメルセデス・ベンツの車高は常に変更しません。

リアホイールのキャンバーはめったに代ることはないのです。従ってリアにとっても重い荷重が掛ってもヘッドライトの照度角が変更することはないのです。

〈スライディング・ルーフ〉

ステイル・スライディングルーフは、耐久性が高くしかも整備不要な電動式です。

スライディングルーフがもし故障したとしてもトランクの中から手で操作して閉めることができます。従ってどんな場合でも濡れてしまうようなことはありません。

〈電気熱線入りリアウインドー〉

熱線入りのリアウインドーの働きによってリアウインドーがくもってしまったり、凍りついたりはありません。



〈安全ヘッドレスト〉

メルセデス・ベンツの安全ヘッドレストは高さ
と前後の調節ができます。調整に応じて後頭部へ
の接触が広くも狭くもなります。乗り心地の向上
に加えて（筋肉を弛める頭の支え）衝突時の頭部
の負傷から守りますから、ドライバーと乗客に対
する安全保護に大きく役立つのです。

〈純製カーラジオ〉

優れた音響効果を持つメルセデス・ベンツの純
製カーラジオは、単に雰囲気を楽しんでいただ
くだけでなく、刻々と伝えられる道路・交通事情の
ニュースを取得すると云う大きな役割を果たします。



〈安全ベルト〉

特別附属品のなかでこれほど長い間偏見と戦っ
たものはないでしょう。今日でこそ安全ベルトの
効力について議論がされなくなりましたが……。

安全性に関する組織的、科学的な調査から得た
経験によってメルセデス・ベンツは3点支持式安
全ベルトを提供しました。これは、事故発生時に
上半身と下半身の両方をシートにしっかりと抑え
ます。

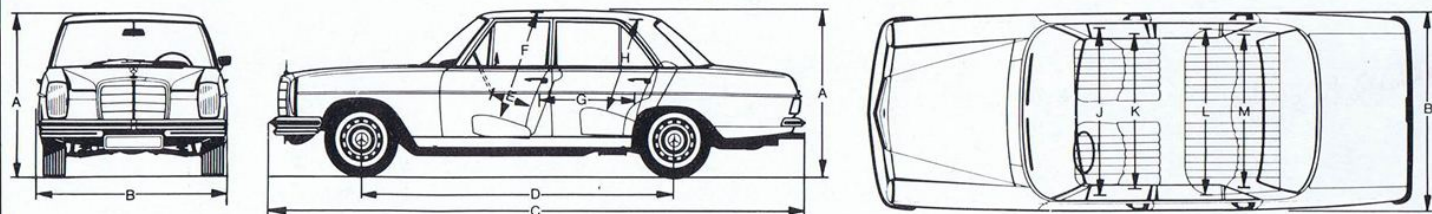


その他にもエアコンディショナー。自動アン
テナ。MB-TEXか本革の内張り。オーセペデイ
ック・バックレスト。スーツケース・セット。ス
ペシャル・ペイント、シングル及び2トーン等多
くのオプションを用意しております。



技術仕様

エンジン	230	250
気筒数	6	6
ボア/ストローク (mm)	81.75/72.8	82/78.8
総排気量 (C c \bar{m})	2,292	2,496
圧縮比	9.0 : 1	9.0 : 1
最高出力 (hp/rpm)	135/5,600	146/5,600
最大トルク (mkg/rpm)	20.0/3,800	22.3/3,800
クランクケースオイル容量 (Lt)	5.5	5.5
冷却水容量 (Lt)	10.1	10.1
ジェネレーター	14V/35A	14V/35A
バッテリー	12V/44A	12V/55A
最高速度 (km/h)	175	180
タイヤサイズ (チューブレス)	6.95S-14/175S-14/4PR	6.95H-14/175H-14/6PR
使用燃料	プレミアムガソリン	
標準燃料消費量 (km/Lt)	8.9	8.5
燃料タンク容量 (Lt)	65	65
空車重量	1,345	1,360



	230	250
A 全高 (空車時)(mm)	1,440	
B 全巾 (mm)	1,770	
C 全長 (mm)	4,685	
D ホイルベース (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)	340	
F 前シート高さ (mm)	960	
G ドライバーズシート~リアシート間 (mm)	815	
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)	1,409	
L 後車室巾 (mm)	1,485	
M 後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,404	
トラック フロント (mm)	1,444	
" リア (mm)	1,440	
最小回転半径 (m)	5.4	
トランクスペース (Cu.m)	0.58	