



250

280

280 E



ダイムラー・ベンツ社は、過去永年に亘って道路交通の安全を主題に宣伝活動を続けてきましたが、その功績に対し、1972年新らたに設定されたマックス・テーニセン金メダルが授与されました。

MERCEDES-BENZ

250-280-280E

扱い易いコンパクト・サイズのメルセデス・ベンツが更に充実一。

250に2.8ℓSOHC, 280に2.8ℓDOHC搭載

250

従来のSOHC 2.5ℓ(6cyl. 146hp)エンジンは排気ガス規制装置付きSOHC 2.8ℓ(6cyl. 146hp)に載せ替えられました。

280

250のボデーに新設計2.8ℓDOHC キャブレター付 180hp エンジンが載せられました。

280E

2.8ℓ DOHC 電子コントロール式燃料噴射 210hp エンジンを搭載。

新型エンジンの設計コンセプトは2つの基本的必要条件を目標としています。

即ち先づ能動的安全性の向上“必要上できるだけパワフルであること——。”

また“我々の生活環境を保護するために空気をできるだけ清くすること”です。



280のエンジンルームは正にスポーツカーを紡ぐさせる精悍なダブル・オーバーヘッドカムシャフト・エンジンが目をひきます。OHC機構は既にメルセデス・ベンツの得意とするところですが、DOHCでは更に吸・排気バルブをV字型にセッティングして燃焼室を燃焼効率のよい半球型にしています。2本のカムシャフトは高回転時には吸・排気バルブの運動を正確に行ない高性能の基礎を造り上げています。特に排気バルブは冷却効果を高めるため、ソディウム加工が施されています。

280シリーズは基本的には250のシャーシを踏襲していますが、パワフルなエンジンに備えて細部の強化を図っています。先づブレーキは大型のディスクとブレーキシリンダーをもって強化を果しました。

更にホイールリムは6J×14と太いものを採用、185HR14ハイスピードラジアルタイヤの装着を可能としています。

ボデースタイリング上280は250と殆んど変わりありませんが、わずかにリアバンパーが左右にラップした形状となり、ホイールアーチまで十分に回り込みボデーのプロテクトを果しています。例えばウィンドスクリーンはラミネイテッド・セーフティグラス（合せ安全ガラス）を採用、間欠式ワイパーも標準装備されました。

ヘッドライトにはワイパーとウォッシャーがオプションで装備できます。

内装はドアトリムや内張りを魅力的な新カラーとパターンにした他、豊富なボデーカラーが一層新鮮味を加えています。



280のエンジンルームは正にスポーツカーを紡ぐさせる精悍なダブル・オーバーヘッドカムシャフト・エンジンが目をひきます。OHC機構は既にメルセデス・ベンツの得意とするところですが、DOHCでは更に吸・排気バルブをV字型にセットして燃焼室を燃焼効率のよい半球型にしています。2本のカムシャフトは高回転時には吸・排気バルブの運動を正確に行ない高性能の基礎を造り上げています。特に排気バルブは冷却効果を高めるため、ソディウム加工が施されています。

280シリーズは基本的には250のシャーシを踏襲していますが、パワフルなエンジンに備えて細部の強化を図っています。先づブレーキは大型のディスクとブレーキシリンダーをもって強化を果しました。

更にホイールリムは6J×14と太いものを採用、185HR14ハイスピードラジアルタイヤの装着を可能としています。

ボデースタイリング上280は250と殆んど変わりありませんが、わずかにリアバンパーが左右にラップした形状となり、ホイールアーチまで十分に回り込みボデーのプロテクトを果しています。例えばウィンドスクリーンはラミネイテッド・セーフティグラス（合せ安全ガラス）を採用、間欠式ワイパーも標準装備されました。

ヘッドライトにはワイパーとウォッシャーがオプションで装備できます。

内装はドアトリムや内張りを魅力的な新カラーとパターンにした他、豊富なボデーカラーが一層新鮮味を加えています。





安全性

30年以上もメルセデス・ベンツの安全性追求は続いています。今日ではどんなメーカーでも自動車の安全性について真剣に研究を行っています。

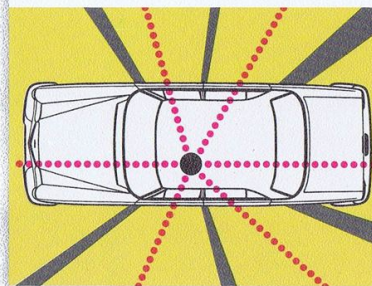
大切なことはそれが現実に功績を認められていると云う事実です。メルセデス・ベンツは2つの安全理論を打ち出して自らの安全性を立証しています。

即ち能動的安全性と受動的安全性の2つです。前者は事故を起こさないための安全性であり、後者は事故発生時に乗員を傷つけないための安全性です。優れた直進安定性、居住性、簡単な操作とか多くの要素を盛り込んで能動的安全性はドライバーの安全運転を容易にして路上の傷害物への注意を高めさせます。

セーフティ・セル（衝撃吸収式前後ボデー構造）十分にパッドを施した室内、セーフティステアリング、インストゥルメントパネル等はすべて衝突時の衝撃を吸収する構造です。



▲メルセデス・ベンツの安全性は内容豊富でしかも計算しつくされたものです。



▲優れた視界



▲安定したシャーシ

居住性

メルセデス・ベンツの居住性はドライバーをリラックスさせ今日の交通事情の中で余裕ある運転をしていただけるように設計しました。乗心地のよいサスペンション、効果的なダンパー、内張り等はソフトすぎることはありません。操作の楽なコントロール類とメーターのアレンジ等室内は見事に調和がとられていることがメルセデス・ベンツの誇りとするところです。

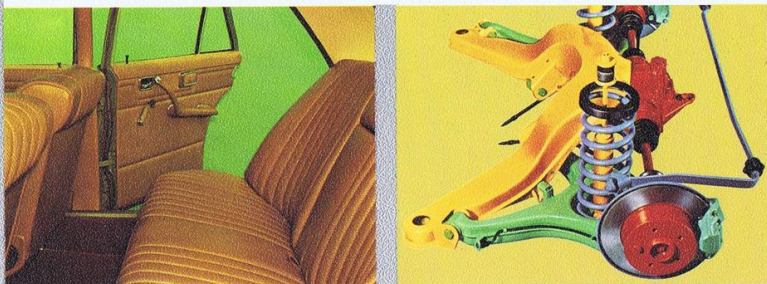
優れたヴェンチレーションとヒーターシステム、太いにぎりのステアリング・ホイール、出入りが楽なように大きく開くドア等はメルセデス・ベンツの優れた居住性のほんの一例に過ぎません。



▲調節可能なエアークリア

▲夜間点灯式灰皿

▲読み易く乱反射のないメーター類



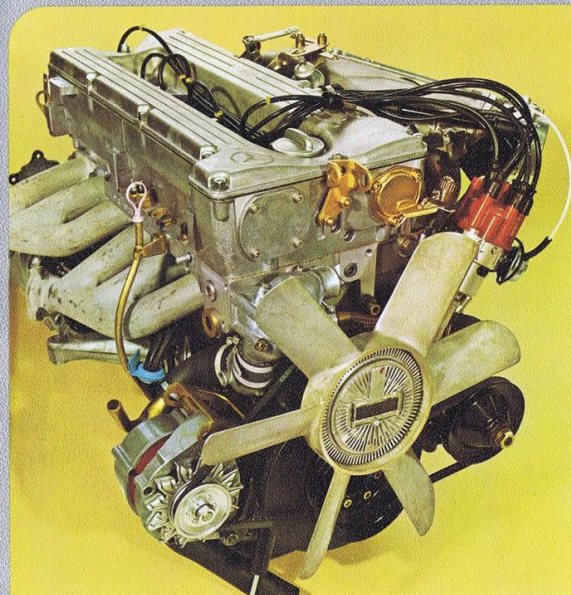
▲余裕たっぷりのレッグルーム

▲ダイヤゴナル・スウィング・アクスル

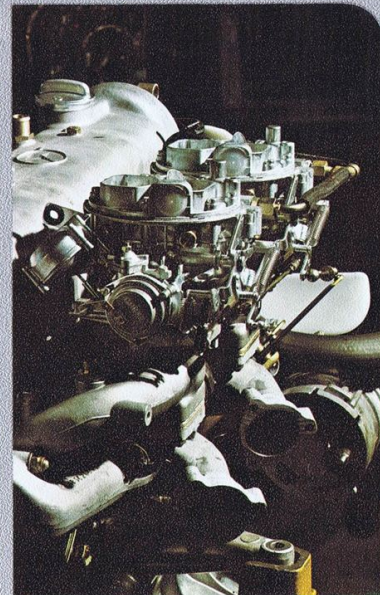


パワーユニット

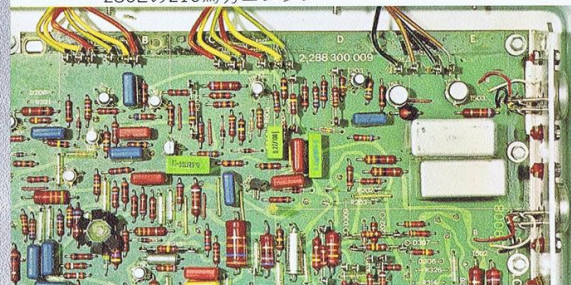
メルセデス・ベッツは与えられた動力性能を十分に発揮できるようにすべてのバランスを整えています。優れたエンジンの性能を存分に発揮できるように例えばそれを上回る性能のシャーシを与えています。ブレーキはもちろんワイドトレッドの4輪独立懸架サスペンション、ステアリング等優れた性能のバランスと余裕をドライバーに与えることが大切です。



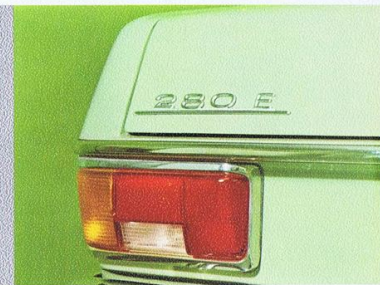
▲DOHC 280の180馬力
280Eの210馬力エンジン



▲SOHC 250のキャブレター-146馬力エンジン



▲280E/OE用コンピューターボックス



▲ライトの配線は各々セパレート

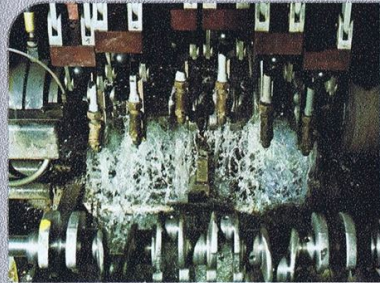


信頼性

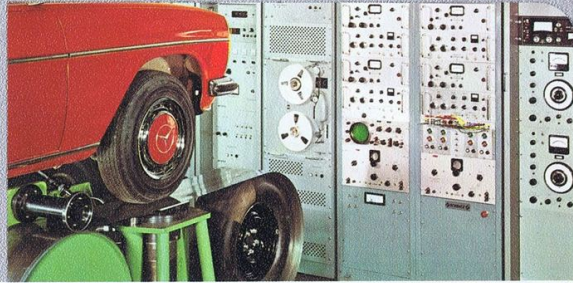
信頼性のある車とは長時間に亘って完全に機能を発揮し故障なく走行できる車のことです。

車はマーケットに出される以前に広般なテストを受けなければならないのです。例えばエンジン、サスペンション、トランスミッション等のように最も重要なユニットはメルセデス・ベンツにつけられる前に十分な試験が行なわれます。

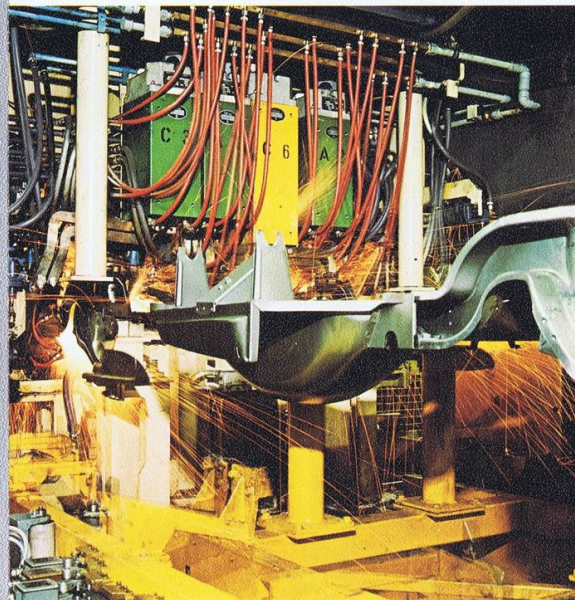
メルセデス・ベンツでは15,000kmという非常に長期の定期整備を実現しました。これこそ正にパーツの品質の良さと優れたワークマンシップを示すものと云えましょう。



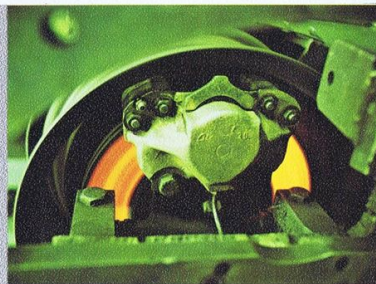
▲入念な自動クランクシャフト研摩



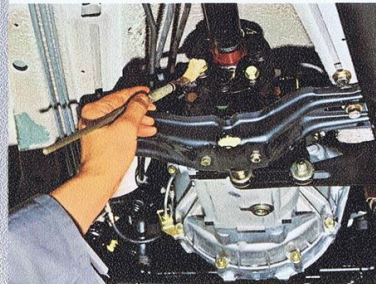
▲ノイズ・バイブレーションの計測



▲全自動ボデープレス機械



▲ブレーキテスト台

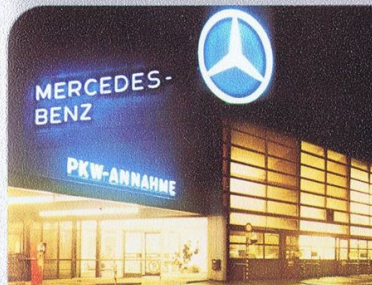


▲大切な箇所は検査員の手で入念なチェック

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、タイムレスの特色あるスタイリングによって達成されています。それを実現するのは至難の業に近いことですがメルセデス・ベンツの工場では、俗に10人に1人が品質管理者であるとされていることが正にそれを裏付けています。

必要とされる品質標準に100%達しないものは何んでも払いのけられてしまいます。重要なことはこの仕事を本当に実行していることにほかなりません。



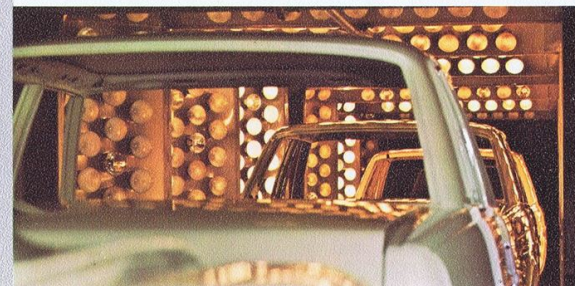
▲164ヶ国に4,345以上のサービス・ステーション



▲最新設備をもった整備工場



▲上質の生地を使った仕上げの良いシート



▲ペイントワークは130°C～165°Cの高温焼付けて仕上げられます。

標準装備品



250 ENGINE

6気筒直列
2コンパウンド、ダウンドラフト・キャブレター
146hp/SAE

280 ENGINE

6気筒直列
DOHC
ヴァキューム・コントロールド・デュアル
コンパウンド・キャブレター
180hp/SAE at 5,750rpm

280E ENGINE

6気筒直列
DOHC
電子コントロール式燃料噴射
トランジスタライズド・イグニッション
210hp/SAE at 6,200rpm

TRANSMISSION/CLUTCH

○4速フルシンクロ・ギアボックス
ダイヤフラム・スプリング・クラッチ
OMB自動変速機

AXLES

前 ダブルウィッシュボーン、アンティ
ダイブコントロール
後 MBダイヤゴナル・スウィング・アク
スル
ブレーキトルクコンベンゼーション
付き
レベルコントロール・システム
(オプション)

SUSPENSION

前後 2コイルスプリング、アンチロー
ルバー付き
2ダブルアクション・ハイドロ
リック、ショックアブソーバー付き

BRAKES

4輪ディスク・ブレーキ
2系統式(ブレーキ警告灯付き)
駐車ブレーキ(リア専用ドラム装備)

WINDSCREEN

安全ガラス、ワイパー連動ウォッシャー
2スピードワイパー
(間欠式ワイパー付)

MISCELLANEOUS

前シート中間バーセルトレー
前ドアポケット
ロックابل・グローブボックス
リアセンターアームレスト
その他JAPAN EQUIPMENT

POWER STEERING

“路面感覚を与えたパワーステアリング”
この理想的な形がメルセデス・ベンツによって実現されました。

直進では“パワーステアリング”を感じさせません。

一方パーキング時には“パワーステアリングの真価”を味えます。

確かにパワーがきいていますが軽すぎることはなくロードフィーリングを与えコーナーの多い山道や濡れた路面では特に安心です。

LEVEL CONTROL SYSTEM

エンジンが駆動するオイルポンプの働きにより、ショック・アブソーバーの代りに取付けられたレベル・コントロール・ユニットが車高を常に一定に保つシステムです。

一人で運転する時も重い荷物を満載した時もこの装置の働きにより、スプリングトラベルは常に正常に保たれ、サスペンションの機能をフルに発揮すると共に夜間ヘッドライトアングルを変えることもありません。

RADIO

AM-FMラジオ、自動選局方式、自動式アンテナ付

SAFETY HEADREST

ヘッドレストは上下の調節をしてから頭の角度に合った前後角の調節をします。頭をうまくホールドするように左右端は傾斜をつけてあるのも特徴です。適当にソフトで休息と安全の両方を満足するよう設計に努めました。

HEADLIGHT CLEANING EQUIPMENT

ウィンドスクリーンワイパーと連動のワイパーとウォッシャーをヘッドライトに付けられます。何時も優れた照度を保てます。

SLIDING ROOF

スティールスライディングルーフは電動式で故障の場合にマニュアル操作も可能です。

AIR CONDITIONING

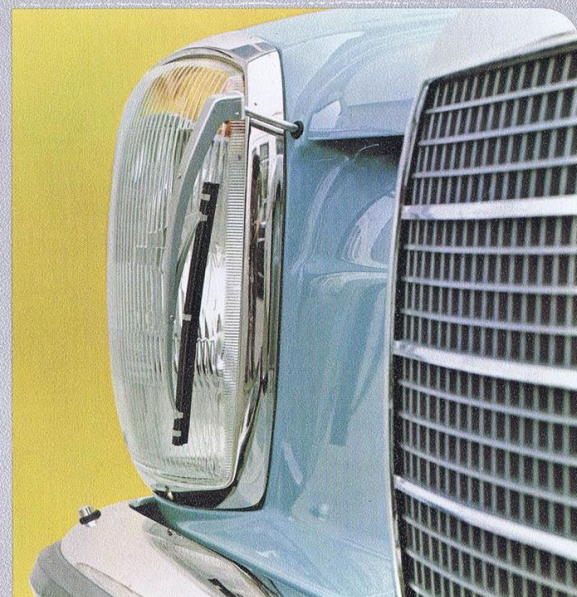
エアコンディショナーはダッシュとコンソールに完全ビルトイン方式です。専門のクーリングファンが取付けられます。



▲カーラジオ



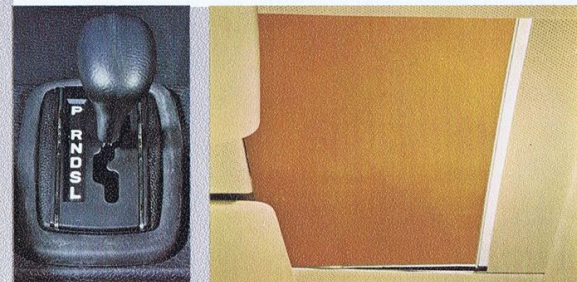
▲セーフティ・ヘッドレスト



▲ヘッドライト、ワイパーとウォッシャー



▲18色にも及ぶボデー塗色



▲自動変速機

▲スライディングルーフ

安全性

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・ラバーのパ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。

●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す。

“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。

●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押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バッドつきボスを着けています。さらにバ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。

●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。



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・ベンツは、なんの責任も負いかねます。

メルセデス・ベン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を造っています。中速範囲における加速はとてま大切です。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・ベンツの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。(250)DOHCは吸・排気バルブを各々独立して作動させますから高回転をスムーズに保つことができます。

● 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きなくなります。

● 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られています。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は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ウス・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よう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です。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、流線形のボディワーク、4輪独立懸架付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楽しみのお楽しみです。

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範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。

● びったり合う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、ドアがび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。

● 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。

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。電動式キャリパ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・ベンツ乗用車の特長です。

●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・ベンツはとも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・ベンツは今日も魅力的で、明日は退屈になるようなポデーは送りません。

多年に亘って生命のある型状のみが正しい型状です。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。

●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。燐酸塩を施し、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。

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せん。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位置は、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たい後に下げても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。

●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、良くコンパクトなポ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、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ション・ホール・タイプ・ステアリングは極めて軽く確実です。

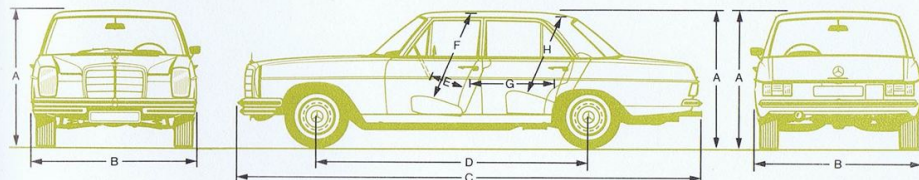
ステアリングホイールの動きは従って、前輪に直接かつ正確に伝導されます。これによって路面との直接々触が可能となり濡れた路面、凍りついた路面でさえ安全運転ができます。

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。

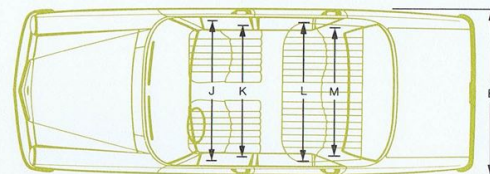
TECHNICAL DATA

	250	280	280E
エンジン	250	280	280E
気筒数	6	6	6
ボア/ストローク (mm)	865/78.8	86/78.8	86/78.8
総排気量 (C cm)	2,778	2,746	2,746
圧縮比	8.7	9.0 : 1	9.0 : 1
最高出力 (hp/rpm)	146/5,200	180/5,750	210/6,200
最大トルク (mkg/rpm)	24/3,500	25.3/4,250	27.0/4,750
クランクケースオイル容量 (Lt)	6	6	6
冷却水容量 (Lt)	10.5	9.7	9.7
ジェネレーター	14V/55A	14V/55A	14V/55A
バッテリー	12V/55Ah	12V/55Ah	12V/55Ah
最高速度 (km/h)	180	190	200
タイヤサイズ (チューブレス)	6.95/175HR14	185HR14	185/HR14
使用燃料	プレミアム	プレミアム	プレミアム
標準燃料消費量 (km/Lt)	12.5	10	10
燃料タンク容量 (Lt)	78	78	78
空車重量	1,390	1,440	1,450

PLEASE NOTE
280E
NOT IMPORTED
INTO JAPAN



	250	280	280E
A 全高 (空車時)(mm)	1,440	1,440	1,440
B 全巾 (mm)	1,770	1,770	1,790
C 全長 (mm)	4,685	4,685	4,685
D ホイルベース (mm)	2,750	2,750	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	340	340
F 前シート高さ (mm)	960	960	960
G ドライバーズシート〜リアシート間 (mm)	815	815	815
H 後シート高さ (mm)	860	860	860
J 前車室巾 (mm)	1,490	1,490	1,490
K 前シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,410	1,410	1,410
L 後車室巾 (mm)	1,485	1,485	1,485
M 後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,405	1,405	1,405
トラック フロント (mm)	1,448	1,448	1,448
リアー (mm)	1,440	1,440	1,440
最小回転半径 (m)	5.29	5.29	5.29
トランクスペース (Cu.m)	0.53	0.53	0.53



Mercedes-Benz

