



“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ないでしょう。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“社会情勢に合わせた車造り”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

物資の少ない今日、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情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)プロジェクトで充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、しかも上級のSクラスの土台となっている数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・スウィングアックスによる安全サスペンション、そして4輪全パワーディスク・ブレーキ等をも上げることが出来ます。

主な改良点

- ウインドスクリーン・ピラーのレイン・チャンネルがサイドウインドウを汚しません。
 - 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。
 - リアウインドウ上側に取りつけられたレイン・ランネルは汚水を左右に振り分け、リアアークガラスを汚しません。
 - 室内から調節できるドアミラーは、安全な可倒式で汚れない形状に設計しました。
 - パッセンジャーの安全性が更に高められました。
- 西ドイツでは3点式セーフティ・ベルトが義務づけられます。しかし1973年春からフロントシートにイナーシャワーリールド・セーフティベルトと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。メルセデス・ベンツの3点式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ときは決して作動しないので、自由に動くことが出来ます。ベルトに荷重がかかったときや、車が急にストップした時に、はじめてベルトがロックします。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出来ます。
- ボデーはボンネットを低くしラジエーターグリルを低く巾広くしました。フロントバンパー下には大きくエアインテークを設け一層精悍さを加えました。



280 C



◎写真のアルミホイールは日本には付けられませんので御了承下さい。



Instrument cluster details:

- Top left gauge: TANK (fuel level), TEMP (temperature), OEL (oil level), BREM (brake), LADUNG (load), and ANK-RES (battery reserve).
- Top middle gauge: VSS Quartz (speedometer).
- Top right gauge: Speedometer with markings at 20, 40, 60, 80, 100, 120, 140, 160, 180, 200, and 220. Mileage reading: 00027. Gear indicator: 2 5.

Interior panel details:

- Wood-grain trim.
- Round air vent with a cross-shaped grille.
- Small rectangular control panel with a sun icon.
- Mercedes-Benz logo on the lower part of the panel.





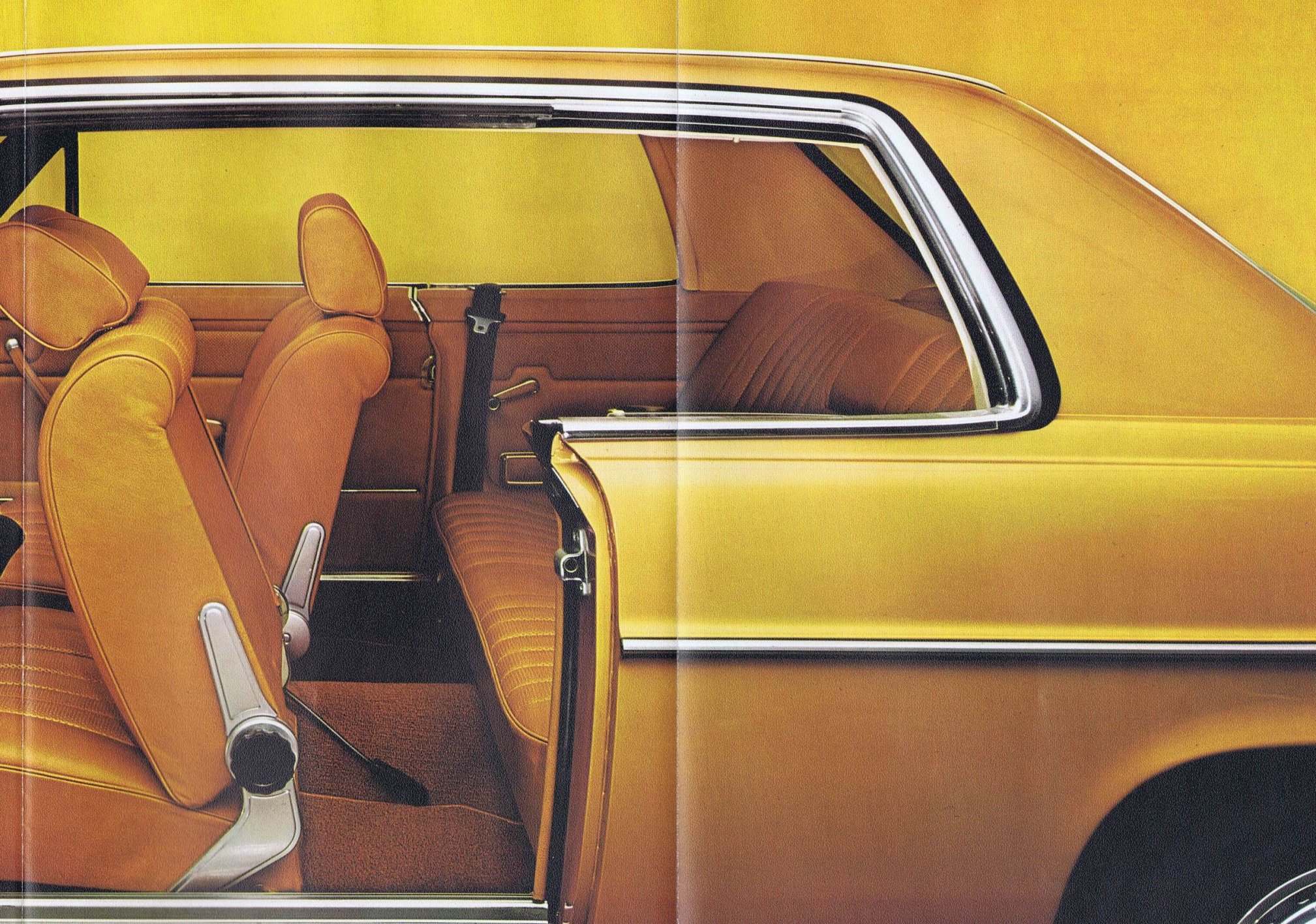
コンパクトなメルセデス(240D~280E)セダンをベースに造られた、扱い易いサイズのクーペです。

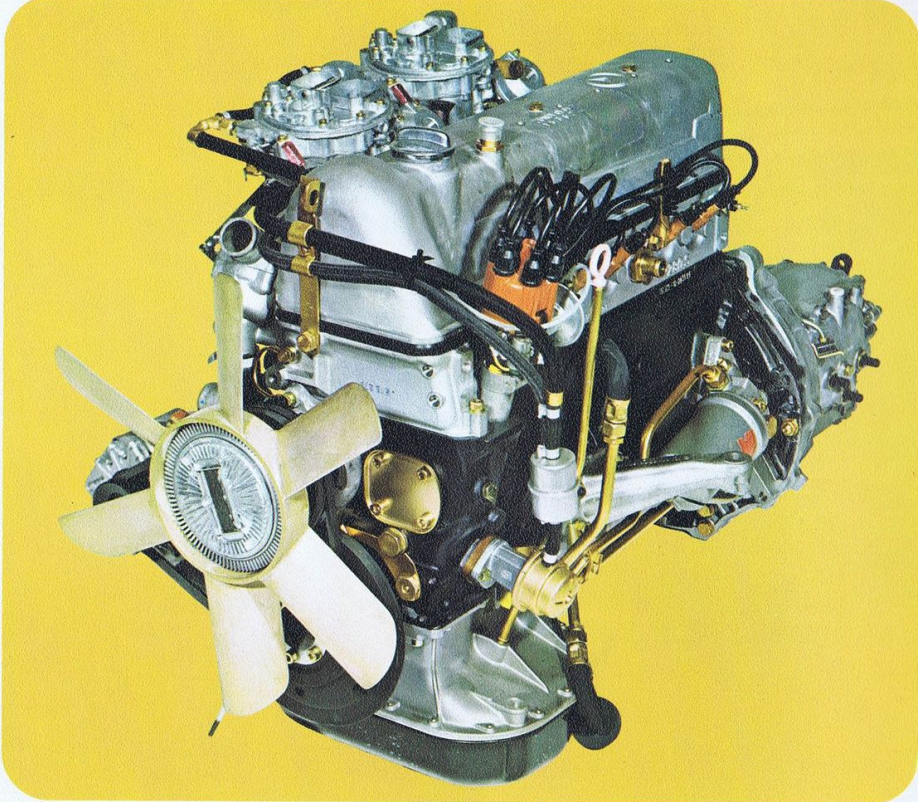
低く、ロングフード、ショートデッキの流行のスタイリングは無駄な飾りがなく、さっぱりした、ドイツ車らしいパーソナルカーです。ハードトップクーペとしては室内は5人乗りでしかも非常に大きなトランクをもっていますのでグランツーリングにはもってこいです。ハードトップなので室内は極めて明るく視界も優れています。

前はセパレートシート、後シートは中央にアームレストを備えています。前シートのバックはバキュームでロックされており、ドアを開くとリアシートへの出入りが自由にできます。ルーフにはスキーラックをつけられるようにクロームモールディングが施されています。

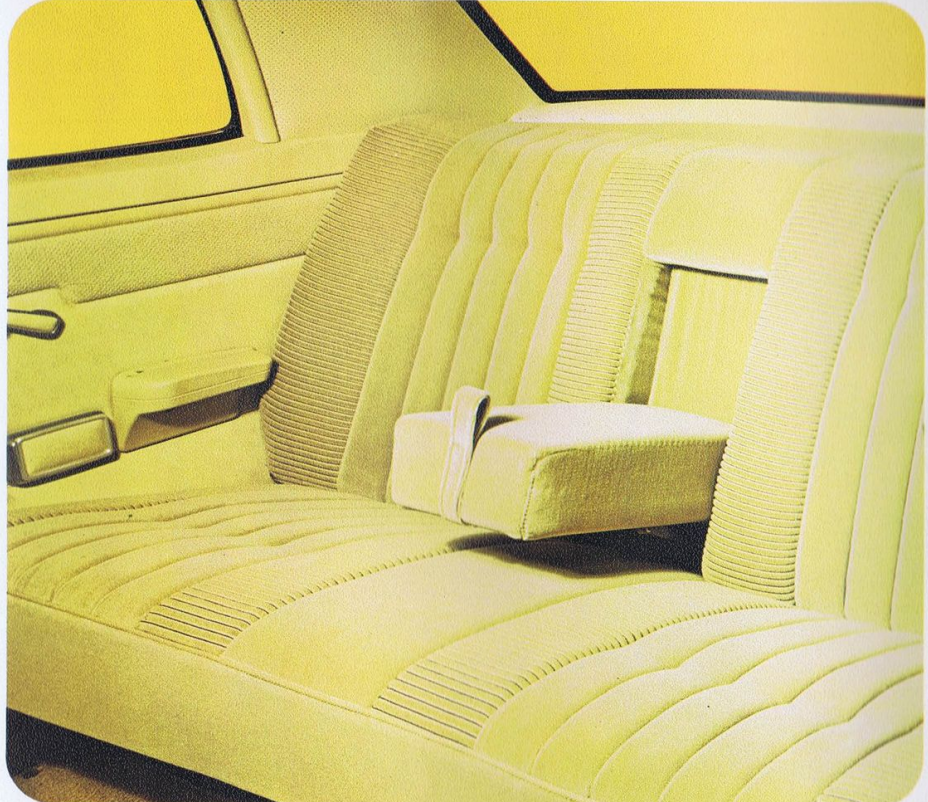
(250Cは日本へ輸入いたしませんので御了承下さい。)



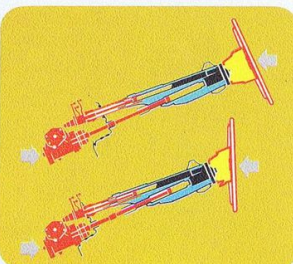




■ 250C—SOHC 6 シリンダー
2,778cc 130hp/DIN 5,000rpm
22mkp/3,200rpm キャブレター付き



■ リアシートスペースはたっぷりとりました。センターアームレストは標準です。(ベロア生地はオプションです。)



■ 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



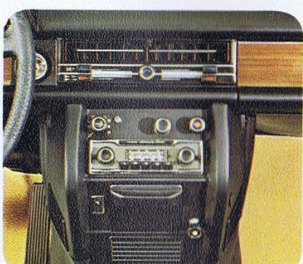
■ 4速マニュアル・シフト (日本向けには4速自動変速機付)



■ フロント・アクスル アンチノーズダイブ付きダブルウィッシュボーン・タイプ



■ 4スポークの大型パッド付きステアリングホイール。乱反射しない計器をドライバー目前にセットしました。



■ ダッシュ中央のエアベントは11通りに調節可能、あらゆる角度にエアを送ります。



■ リアピラーには優れたベンチレーションシステムを促進するため大型のスロットを設けてあります。

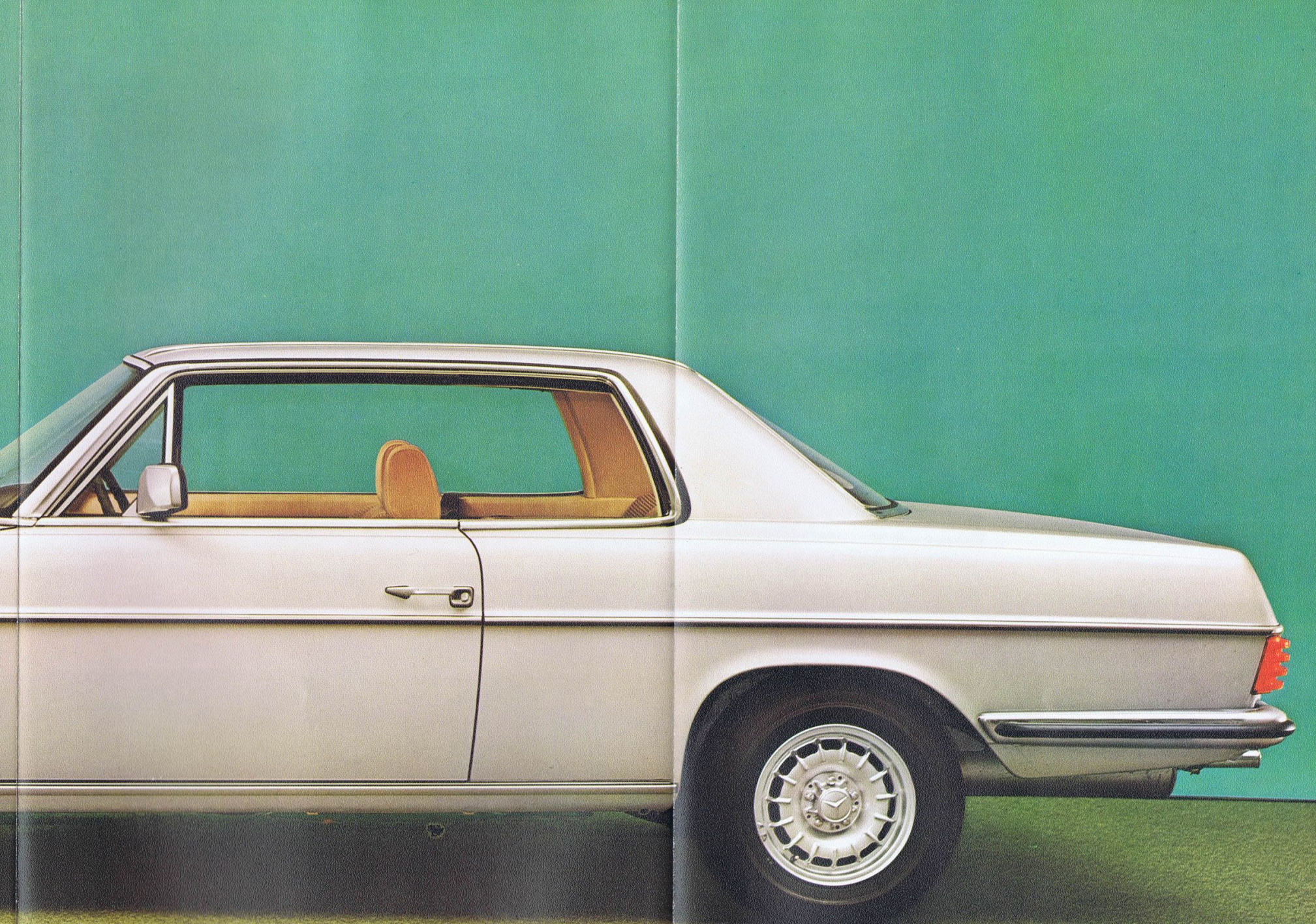
280Cは250Cとボデー内装共に共通ですがパワーユニットのみ異なります。

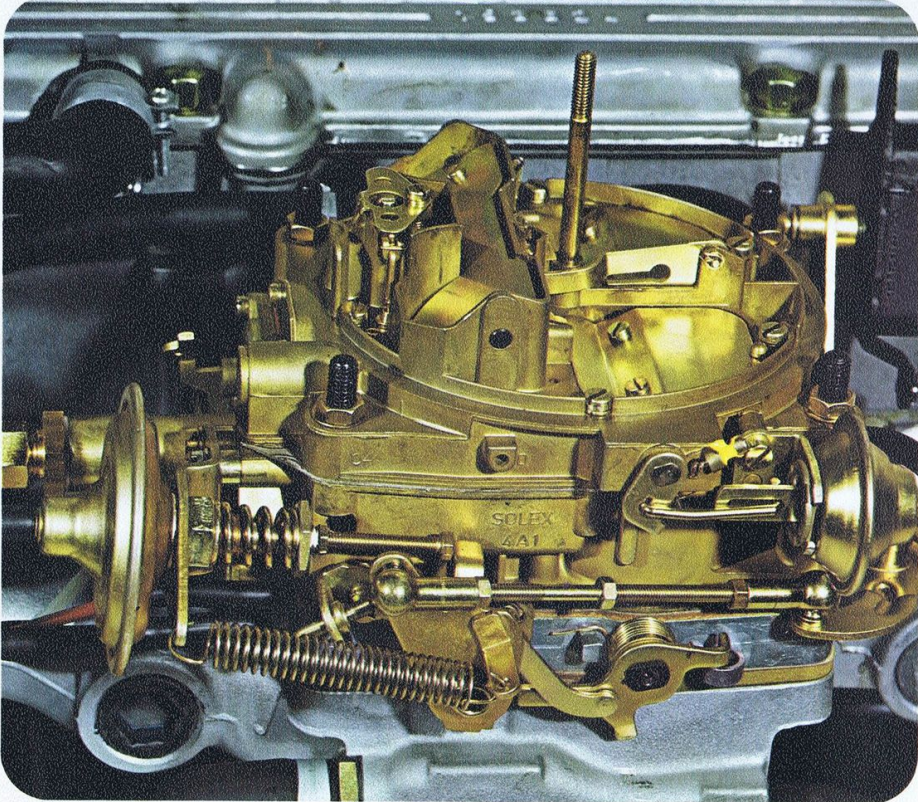
エンジンは、DOHC 6シリンダー 2,746cc 160hp/DIN
5,500rpm 23.0mkp/4,000rpm キャブレター付き

トランスミッションは4速トルコン自動ミッション、パワーステアリング、パワーディスクブレーキが標準装備です。エアコンはセンターコンソールにうめ込まれています。ダッシュボードは木目を施し豪華な雰囲気をかもし出しています。サスペンションはフロントがダブル・ウィッシュボーンとコイル、アンチノーズダイブのジオメトリーをもち、リアはダイアゴナル・スウィングアクスル、コイルとトーションスタビライザーを備える全輪独立です。

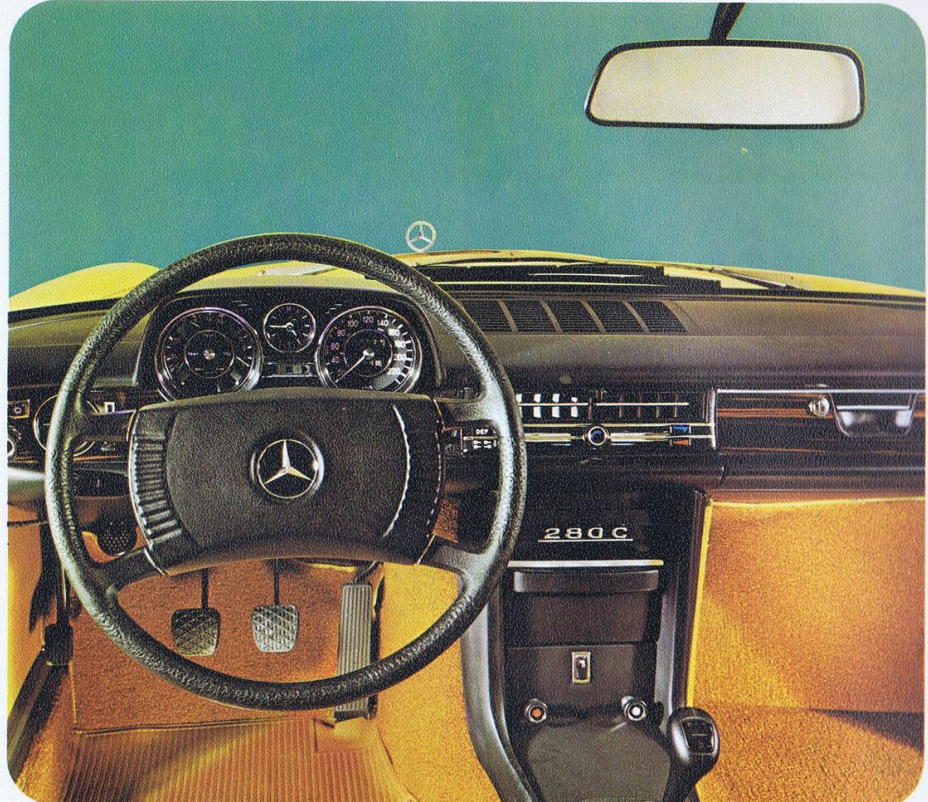
(280C は日本へ輸入いたしませんので御了承下さい。)







■ 280C—DOHC 6シリンダー
2,746cc 160hp/DIN 5,500rpm
23.0mkp/4,000rpm キャブレター付き



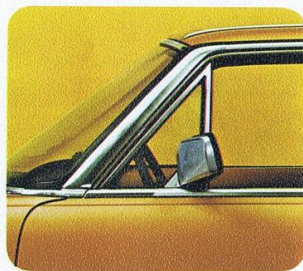
■メルセデス・ベンツのセーフティ・インストルメントパネルは数多くの衝突実験をくりかえした知識をもとにして造られています。

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なわむようになっています。

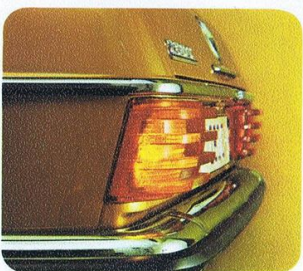
特に重大なことは：その空洞部は固い部分や突起した部分がないことです。



■下回り、泥よけ、サイドシール、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ています。



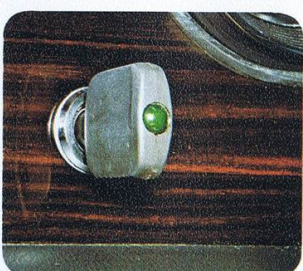
■フロント・ピラーは特に剛性を上げそれに雨水でサイドウィンドーを汚さないよう特殊モールドリングがデザインされました。



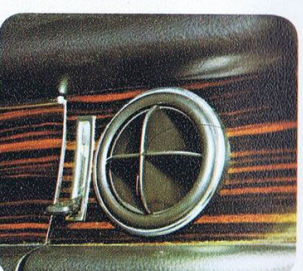
■凹凸のあるリアー・ライトのデザインは雨の道でも視認性を高めました。



■ヘッドライトケースには、ハイ・ロービームライト、プリンカー、インディケーター、フォグランプが格納されています。



■ヘッドライトスイッチはパーキング、フォグランプの操作を一つで果たします。



■ダッシュ左右端には更に大型のエアアウトレットがあります。

280CE (輸入モデル)

コンパクトシリーズの最高峰が280CEです。280Cとの違いはキャブレターの代わりに電子式燃料噴射やトランジスターイグニッションを使っていることです。

従って加速レスポンスはすばらしく0～100km/hを9.9秒で走り切ります。

電子燃料噴射装置はエンジンのあらゆる作動状態をセンサーによって感知し各シリンダーへ最も適した分量の燃料とエアを送り込みます。従って例えば急加速の場合の応答性も良く、また減速やアイドリング時には燃料を無駄にすることなく、また常に最良の混合比を得ているため燃焼効率に優れ、良いエミッション値を得ることができます。

DOHC 6シリンダー 2,746cc 185hp/DIN 6,000rpm

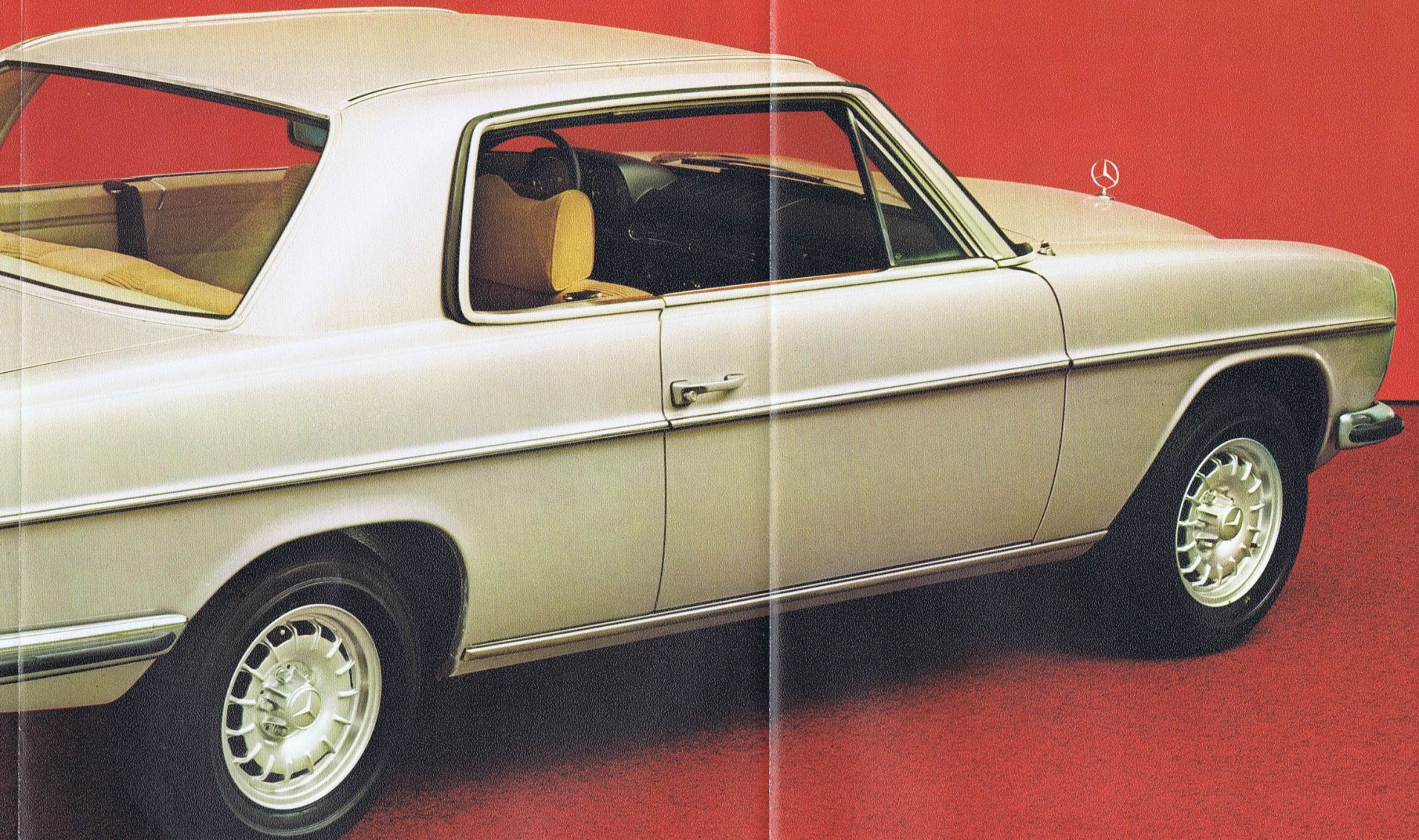
24.3mkp/6,000rpm、BOSCHエレクトロニクス・フュエル・インジェクション・システム。

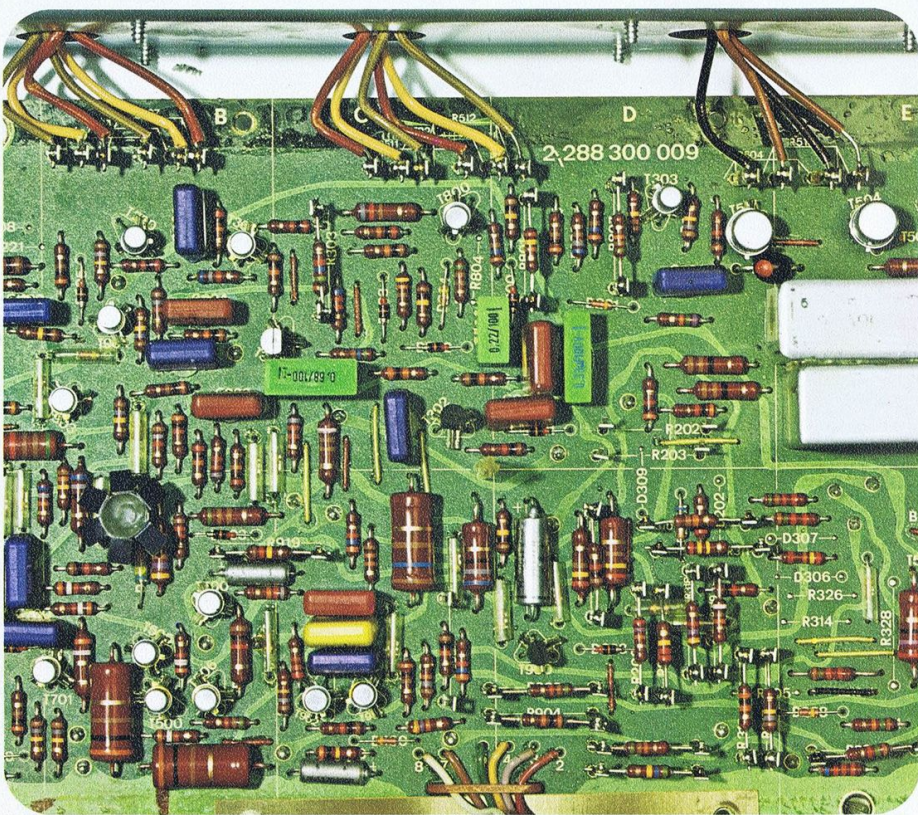
トランスミッションはMB 4速トルコン自動ミッション。

パワーステアリングは、全輪パワーディスク・ブレーキ、エアコンディショナー等が標準装備されます。

(写真のベロアー内張りはオプション、アルミホイールは日本向けには付けられませんので御了承下さい。)





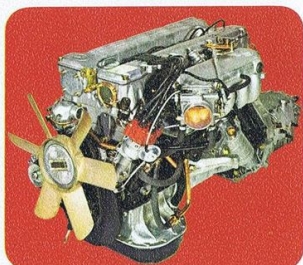


■ 280CE の電子制御ユニットは必要な燃料を即座に計算します。必要な情報はすべてこの制御ユニットに集結されます。



■ 広く乗心地の良いパセージャールーム。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らかすぎず快適で

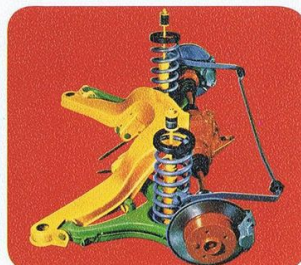
す。フロントヘッドレストとイナーシャーリール式セーフティベルトは標準です。(ペロアー生地はオプションです。)



■ 280CE—DOHC 6 シリンダー 2,746cc 185hp/DIN 6,000rpm 24.3mkp/4,500rpm 電子燃料噴射式。



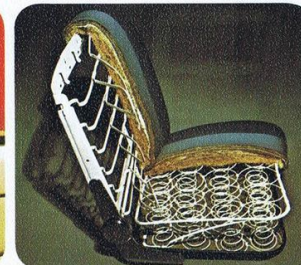
■ オールモデルに4輪パワーデイスク。2回路システム式ブレーキを採用。



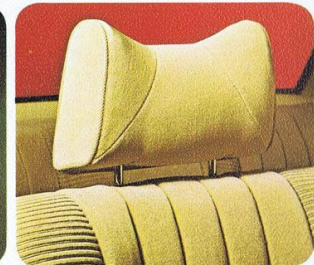
■ メルセデス・ベンツのダイヤゴナル・スウィングアクスルは、安全にコンスタントにロードホールディングを保ちます。片輪が凹凸に乗り上げても、他の車輪は直進を保ちます。



■ 内側から調節できる可倒式ドアミラー。



■ シートは医学的にも優れた設計を行なっています。写真のように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・コアが一番下に付けられています。



■ ヘッドレストは高さ、角度も調節可能(標準装備)

TECHNICAL DATA

メルセデス・ベンツ 280CE

	280CE
車輛型式	114072
エンジン型式	M110
種類	DOHC 電子燃料噴射式
気筒数	6
ボア/ストローク (mm)	86/78.8
総排気量 (cc)	2,746
圧縮比	9
最高出力 (hp/DIN rpm)	185/6,000
最大トルク (mkp/DIN rpm)	24.3/4,500
クランクケースオイル容量 (Lt)	6
冷却水容量 (Lt)	10.5
最高速度 (km/h)	195 (A/T)
タイヤサイズ	185HR-14
使用燃料	プレミアム
燃料タンク容量 (Lt)	78
車輛重量 (kg)	1,520

※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。

標準装備

メルセデス・ベンツ 280CE

《エンジン》

280CE—DOHC 6シリンダー
2,746cc 185hp/DIN 6,000rpm
24.3mkp/6,000rpm
電子燃料噴射式。

《トランスミッション》

MB 4速トルコン自動ミッション

《アクスル》

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)

《サスペンション》

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。

《ブレーキ》

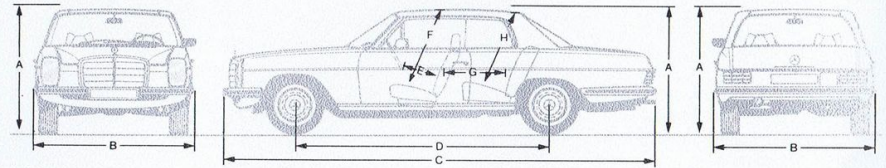
2回路式4輪パワーディスク・ブレーキ

《ステアリング》

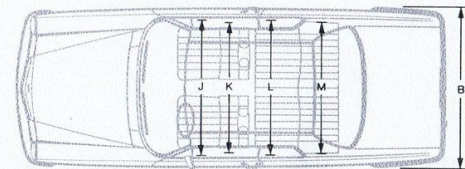
リサーキュレーティングボール・タイプステアリング・ショックアブソーバー付き。
ステアリングポスト・パッド付き、衝撃吸収式コラム、同シャフト、ギヤボックスを前アクスル後にセット、パワーアシスト付き。

《ボディーワーク》

フローフレーム式、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。



	280CE
A 全高 (mm)	1,395
B 全巾 (mm)	1,790
C 全長 (mm)	4,680
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)	400
F 前シート高さ (mm)	935
G ドライバーズシート〜リアシート間 (mm)	675
H 後シート高さ (mm)	840
J 前車室巾 (mm)	1,490
K 前シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,425
L 後車室巾 (mm)	1,400
M 後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,390
トランク 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)	0.56
最底地上高 (mm)	174



メルセデス・ベント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ります。

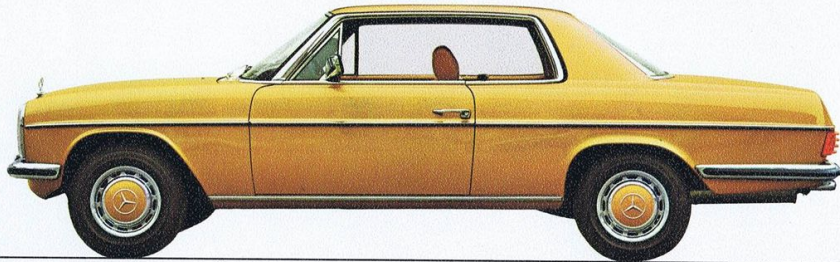
日本で発売する場合、日本の保安基準に適合する様必要改善事項を実施しております。このカタログのカラー写真は西ドイツで印刷されたもので、内容説明は日本で刷り込んだものですから、このカタログと実車が若干相違がありますのでご了承下さい。

PLEASE NOTE
250C, 280C
NOT IMPORTED
INTO JAPAN

安全性



メルセデス・ベンツ 250C



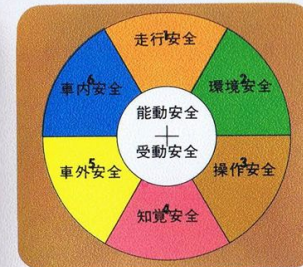
メルセデス・ベンツ 280CE

こと安全性については大いに語ることが出来ます。フォーム・ラバーのパッドリングをふんだんに使うような簡単なことは云うに及ばず、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板を開発し、これは重傷を大巾に減少させることが出来ました。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りたたまれます。
ハンドル上の大きなパ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・ベンツセーフティシステム

●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ぬ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押し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
解剖学的に正しいライティング・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作っています。

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。

●**ダブルオーバーヘッド・カムシャフト**
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つけてあります。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・ベンツ280CEは、パワフルなDOHC 6 シリンダーを搭載しています。

●**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のも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り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ー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。

●**コーナーリングの安定性**
ニュートラルのコーナー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必要です。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。

信頼性

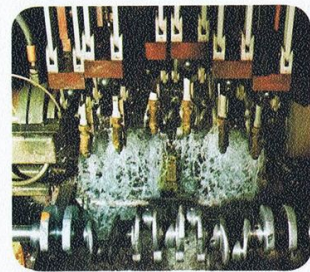
信頼性のある車とは、長時間に亘って完全に機能を発揮し、故障なく走行できる車のことです。このことは、車は市場に出される前に広範な試験を受けなければならないということを意味します。

●**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。

●**ぴったり合う4つのドア**
ドアを開める時の深いドサッと云う音は、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て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。



クランクシャフトは高周波焼き入れて表面構造に悪影響を与えないように特別な注意を払っています。

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います。

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・ベンツ乗用車の長特です。

●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、不活性にしながら、5回塗りまで行います。これらに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。

●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。

●鋼材の合わ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

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。

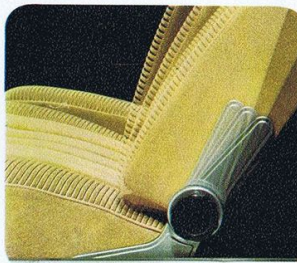
●シート

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対応します。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ばい後に下げても脚のゆとりがあります。



前シートは前後調節、フルリクライニング付き。

●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。

長距離走行でも疲労を与えない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・ベンツのリサーキュレーション・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。

Anti-corrosive wax coating for all parts installed later (axles, track rods etc.)
Treatment of hollow parts with a special wax which "creeps"
Top coat
Basic coating
Protective coating for the lower part of the front and the sides
2nd primer
Flexible plastic coating to guard against damage by stones
1st primer
Application of phosphates and passivation
Coating of hollow parts with zinc paint before assembly of the bodywork

メルセデス・ベンツには、この表が示すとおり幾重ものペイント塗装が施されています。

Mercedes-Benz



good new days
人間らしい楽しい未来を

ヤナセ

総輸入元

ウエスタン自動車株式会社

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