

Mercedes-Benz

300TD Turbo-Diesel



“300Dターボディーゼルをベースに マルチユースのワゴンを造る——”

高級乗用車の実用性をワイドなライフに生かし、ワイドなビジネスに演出する、画期的な高級5ドア7人乗りセダンの登場です。

美しいポアラインの広いコンパートメントには合計7人も大人の乗れます。

5人乗りの場合には巾960mm、長さ1,232mm、高さ870mmのラゲッジスペースが生まれます。更にルーフには特殊なレール付きで80kgまでラゲッジコンテナ、スキーボックス、ルーフラック等アクセサリを載せることができます。

5気筒3.0のターボ・ディーゼルエンジンは、低・中速にもねばり強い走りに徹しています。パワフルであるだけでなく、300TDには、ロングツアーに便利なクルーズコントロール、アルミホイールも標準装備されています。





機能美が光るセーフティなスタイリング。

伝統のラジエーターグリルとブロードビーム・ヘッドライト（角型ヘッドライト）の良く似合うフロント・ビューは、メルセデス・ベンツならではの高級・品質のイメージを確立しています。

総合のスタイリングは、流行に左右されたものではなく、例えばボデーサイドのラバー・モールディングは小さな傷からボデーを守ると同時にドアグリップやウインドウを汚さないように大切な役割を果たしています。

テールライトの設計も深い溝がつけられたもので、走行中に汚れても凹面は汚れにくく視認性の確保に大きな効果をあげています。

ドアの下側にはラバー製のカバーが取り付けられ、サイドエプロンがクリーンに保たれるので乗降時に衣類を汚すことを防いでいます。

ドアミラーは空気抵抗の少ないデザインで、特に助手席側は、電動調節式となっています。

ドアハンドルは、握り易い特殊な材質で仕上げられて居り、季節にかかわらず優れた機能を発揮しています。



内側より調節できるドアミラー（助手席側は電動調節式）



リアワイパー/ウォッシャーシステム（標準装備）



大型ヘッドライトの採用（ヘッドライトワイパーはオプション）



汚れにくい形状のテールライト

豊富な標準装備品。

MB 4 速トルコンオートマチックトランスミッション、アルミホイール、リアワイパー/ウォッシャーシステム、エアコンディショナー、エンジン回転計、クルーズコントロール、パワーステアリング、パワーウインドウ、電動調節式ドアミラー（助手席側のみ）、セントラルロック、セーフティベルト（7席）、ヘッドレスト（5席）、アームレスト（前席）、運転席高低調整、ラゲッジ用ツインネット、AM/FMカセットステレオラジオ、内張り・クロス。

豊富なボデーカラー。

好みに応じて、26種類のボデーカラーが選べます。標準で17色、オプションでメタリックの9色です。又、ボデーカラーにマッチした内張り・クロスが標準で、カラーも6色揃えています。



“TDの多様性を支えるアイディア—”

TDの室内は、何通りにも使えるというのが特徴です。そこでメルセデスが心掛けたことは、誰にでも簡単に使いこなせる様に設計することです。

それでこそ、はじめて実用的と云えるでしょう。例えば、リアーのベンチシートを折りたたむのには、シートの左右から出た1本のレバーをどちら側からでも操作するだけで、シートスクラブとバックレストの両方が簡単に倒れます。

又、たとえば、はずした3つのヘッドレストは、フロントに立て掛けられたシートスクラブの背に実に格好良く収められます。TDのハッチバックのドアは上をヒンジとしてフロアーの位置から開くので、重いものや大きなものの積み降ろしに便利かつ安全です。

広いルーフには、約80kgまでの荷物が積めます。ルーフレールは標準装備で、このレールにラゲッジコンテナやルーフラック、スキーボックス等をオプションで取付けられ、TDのワイドな世界を演出できます。



十分なスペースを使い易く提供。

メルセデス・ベンツのセダンとTモデルとの違いはスペースの広さにあります。1.23mの長さで1.48mの中により標準の積載スペースでさえメルセデス・ベンツTモデルは、およそたいいの荷物運搬に十分適応できます。

自動車高調整装置は620kg（許容最大荷重）までの荷重に作動します。リアーコンパートメントのフロアーは低く広い上、リアードアは大きく開き荷物の積み下しは楽にできます。もし荷物の積み込み面積が十分でない場合には、リアーシートをもち上げて倒し、リアーシートバックを折ればフロアーは1.78mの広さになります。また、リアーシートのスクラブを取りはずせば2.03mまで広げることができます。

300TDターボディーゼルは5人の大人を楽に座らせることができます。それに加えて3段目の2人乗り後向きのリアー・ベンチシートが有ります。これも、フロアーに完全にフラットに折りたためます。次のページのダイヤグラムはシートコンビネーションを表わしたものです。スペアホイール、ファーストエイドキット、ウォーニング・トライアングル、ジャッキ、リアーウインドウ・ウォッシャーのリザーバー等も荷物がフルに積まれた時でも取り易い位置にあります。





その他機能的な装備。

ドライバーには、特別に左足用のフットレストが備えられ、ウインドウ・ウォッシャーのノズルはドライバー側にダブルノズル式を採用しています。

残照灯付きのルームライトは、ドアを閉めて数秒間たってから消えます。これはシートベルトを掛けてスタートするのに十分な時間なのです。

ヘッドライトを消し忘れてドアを開くとブザーが鳴って警告します。

“セントラル・ロッキング・システム”はドライバーズドアをロックすると5ドアのみならず、燃料タンク・フラップまで自動的にロックされます。

またリアードアはチャイルドブルーフ・ロック付きです。

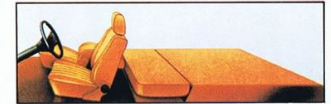
ラゲッジスペースに荷重が掛ると自動的に車高を調整する自動車高調整装置や、客室と荷物スペースをネットで仕切ったり、貴重な荷物を外から見えない様にするラゲッジ用ツインネットも標準装備しています。

シートコンビネーション



リアベンチシートを折りたたんだ時。荷物スペースは長さ1,784mm、幅1,484mm。積載容量は0.879m³が得られます。

2人乗り



後向きシートを折りたたんだ時。リアシート後方のフラットな荷物室は、ホイールアーチ間隔が960mm、1,232mmの長さで870mmの室高があり、積載容量は0.523m³が得られます。

5人乗り



4ドア・セダンと同じ5人乗りシートに加え、2座の後向きシート（セーフティベルト付き）を起こせば7人乗りになります。

7人乗り

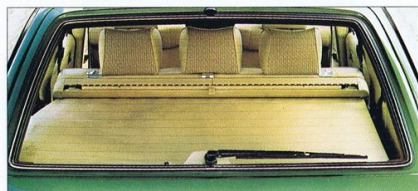




オプションでラゲッジコンテナを取り付けることができます。



オプションでスキー(6組)及びブーツボックス(5組)を取り付けることができます。



貴重な荷物を覆うカバー



客室と荷物スペースを仕切るネット



アイディアあふれる多様化。

メルセデス・ベンツ300TDターボディーゼルは正にマルチユースの高級ステーション・ワゴンです。多くの特別なアクセサリが用意されて居り、メルセデス・ベンツ300TDターボディーゼルを即座に広範な用途に使用できます。例えば300TDターボディーゼルにはルーフにクロームプレート製のレールが取り付けられています。このレールが色々な特注アクセサリを取付けるベースとなるのです。ラゲッジコンテナ、スキーやストックそしてブーツ等を悪天候から守るスマートなボックスをこのベースに取り付けることが出来ます。その他にルーフにラゲッジラック、スキーラック、サーフボード、ボート、それに自転車等を搭載することもできます。即ち室内スペースだけでなく、ルーフも有効に使用出来るという画期的な設計が果されたわけです。(尚、これらの特製アクセサリは、ディーラーオプションとして用意致して居りますので、担当セールスに御相談下さい。)

ラゲッジ用ツインネット。

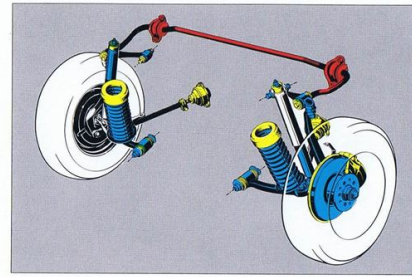
客室と荷物スペースを丈夫なネットで仕切り、急ブレーキの時の安全が図れます。貴重な荷物が外から見えないよう覆う、カバーも標準で備えてあります。

『ターボ・ディーゼル』こそ メルセデス・ベンツを経済的に駆る 最もスマートな手段です。

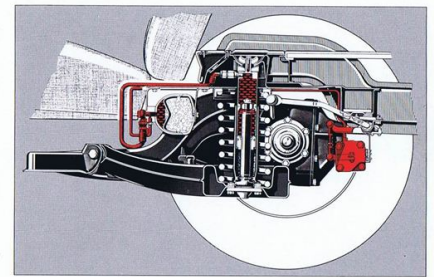
メルセデス・ベンツの画期的な直列5気筒ディーゼル・エンジンは全てターボチャージャーを装着してパワフルなイメージに変身しています。ガソリン・エンジンの生みの親であるダイムラー・ベンツ社は、同時にディーゼル・エンジンに於いてもパイオニアとして知られています。ヨーロッパでは、ディーゼル乗用車が大変にポピュラーですが、それでもメルセデス・ベンツほど永年に亘って、絶え間なく研究・生産を続けて来たメーカーはめずらしいのです。今やディーゼルがただ単に“経済的”だというだけのことでは市場に受け入れられるものではありません。

メルセデス・ベンツのディーゼル乗用車はガソリンモデルに比べても遜色のないパワーとスムーズな回転を誇り、振動、騒音の上でもハンディキャップを乗り越えたパワーユニットを備えています。

ディーゼル・エンジン本来の原理を考えると高圧縮で高温に熟した空気の中に軽油を噴射し自然に発火させるという方式のため、振動と騒音の面ではガソリン・エンジンに比べて当然ある程度のハンディキャップをもっています。しかし、メルセデス・ベンツの場合、1936年からの豊富な経験に基いた技術を駆使してガソリン車と同じポデーに独得のテクニックを使って自信を持ってディーゼル・エンジンを搭載しています。



フロントサスペンション



自動車高調整装置

優れたサスペンションのセッティング。

正しいホイールの位置付け、優れたスプリングとダンパーの正しいマッチングによってメルセデス・ベンツは卓越したロードホールディングをかち得ています。

2,795mmの長目のホイールベース、前後トレッドは1,490/1,445mmという超ワイドで、悪路でもスムーズに踏破してしまいます。

前ツイン・コントロールアーム式、後ダイアゴナル・トレーリングアームの4輪独立懸架サスペンション。

フロントには0オフセットのステアリング、アンチダイブコントロールジオメトリー、前後にアンチロールバー、ダブルアクティング・ガス封入式ショックアブソーバーを備え、優れた乗心地を獲得しています。

このようなサスペンション方式により、ドライバーやパッセンジャーの疲労は大巾に軽減されています。

あらゆる条件のもとで車を扱い易くしているメルセデス・ベンツのステアリング。

メルセデス・ベンツのステアリング・システムは、どんな状況下でも優れたレスポンスを示します。一方では“軽く”扱い易く、逆に不確かな感触がなく、ドライバーは常に優れた路面感覚をつかんでいられるのです。

安全性の理由から、ステアリングシャフトはコルゲートチューブ型に造られて居り、衝撃の吸収能力が極めて高くされています。

標準装備であるパワーステアリングは、あらゆる状況に対処できるよう造られています。

メルセデス・ベンツのパワーステアリングの特徴は、路面の抵抗が増すにつれてパワーアシストの量が漸進的に加えられていくことです。

例えば、ゆっくりとコーナーを回って行く場合とか、パーキングの時にはハイドロリックシステムがフルに働きパワーアシスト量が大きくなります（ハンドルが軽くなります）。

一方、ハイスピード走行時等、アシストを余り必要としない場合はオイルプレッシャーが自動的に少なくなります（ハンドルは重目になります）。パワーステアリングはロックからロックまで3.2回転で、危険な状況にも正確に車をコントロールできます。

自動車高調整装置。

ラゲッジスペースに荷重が掛るとリアアクスルのスタビライザーにつけられたセンサーの働きで後アクスルに油圧が送られ、自動的に車高が調整されます。

300TDターボディーゼル

エネルギーをセーブして

出力を上げる

メルセデス・ベンツのターボシステム

省エネ時代に贈る

メルセデス・ベンツのメッセージ

既に47年もの経験をもつディーゼル・エンジンをベースに如何にエネルギーを無駄なく、パワーを得るか、これがメルセデス・ベンツ・ターボ・ディーゼルの開発ポリシーでした。

他に先掛けたディーゼルの経験と永年のレースに於ける過給機の研究と熟練により乗用車に適したパワーと経済性を得ることができました。

もうディーゼルにハンデは無くなりました。

1930年代自動車技術の最も熟し切った時代にメルセデス・ベンツのチームは、レース界をシルバーアロー、『銀の矢』で席卷したのです。それは正に過給機（スーパーチャージャー）付メルセデス・ベンツの全盛時代でありました。

この貴重なレース経験を見事に今日の省エネ時代のチューニング技術にフィードバックさせることができました。

スーパーチャージャーとターボチャージャーの違い。

どちらも吸入空気の圧力を上げて燃焼室内に密度の濃い空気を送り込むシステムです。

●スーパーチャージャーとは――。

エンジンが駆動するコンプレッサーにより吸入空気を過給する方法です。

●ターボチャージャーとは――。

排出ガスの圧力でターボユニット中のタービンホイールを回し、更にシャフトで直結されたコンプレッサーホイールを回転させ吸入空気を過圧し燃焼効率を上げるものです。

C-111^{プラス}ターボディーゼル

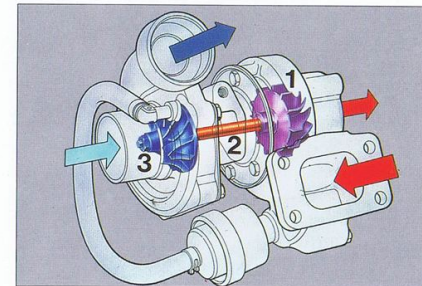
メルセデス・ベンツのターボ・ディーゼル・エンジンは先ず、実験試作車C-111に搭載され、1978年のFIAのスピード世界記録を更新、時速325km/hを樹立しました。



メルセデス・ベンツのターボシステムは耐久性抜群です。何故なら――。

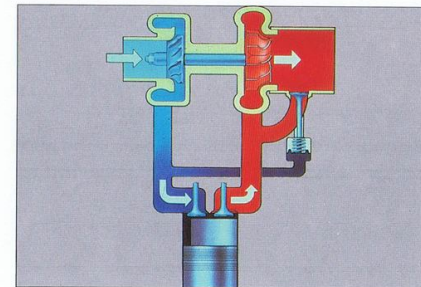
●厳選した材質を採用：

コンプレッサー及びタービンのハウジングはアルミ軽合金製、コンプレッサー・ホイールは軽合金製、タービン・ホイールはニッケル合金製。



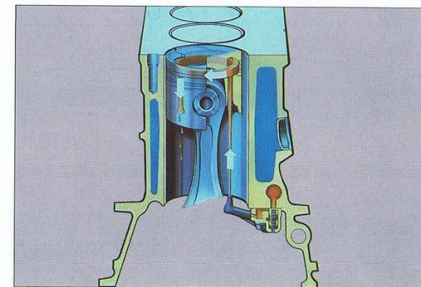
●ウェイト・ゲートの採用：

メルセデスのターボシステムには最大過給圧を0.76barに制御するウェイト・ゲートが取付けられています。



●独得の潤滑システムを採用：

独得の潤滑システムはオイルポンプの吐出量を増して居り、ターボシステムのベアリングを冷却する回路の他、カムシャフト、クランクシャフトの冷却回路そして各ピストン内側にも冷却油を噴射する装置等で万全を期して居ります。



メルセデス・ベンツのターボ・ディーゼルは加速を向上、しかも燃費も良好。

最高出力は42%もアップし、125HP/4,350rpm、最大トルクは46%アップし、25.5mkp/2,400rpmを得ました。従って見違えるほどの加速を向上、しかも燃費も数段良くなっています。ぜひ一度『御試乗』御申しつけ下さい。

安全な環境を提供します。

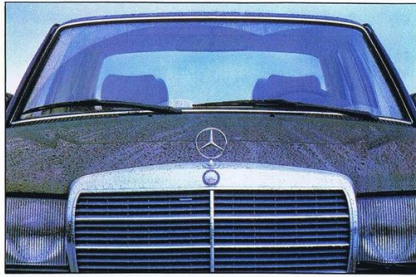
メルセデス・ベンツの安全性は、事故を起さないための“能動的安全性”と事故の時に損害を最小限に止める“受動的安全性”の両面から成り立っています。

車の造り方、細部のパーツ、総合的なコンポーネント等品質、信頼性が極めて厳しくチェックされ、その結果メルセデス・ベンツの安全性や居住性を高いレベルに上げています。

メルセデス・ベンツを運転してみると交通の状況に十分に注意を払う余裕をもつことができ、いざという時にも常に冷静に危険を回避することができます。

即ち、メルセデス・ベンツは先ず運転し易さを大切にし、安全な運転環境を造り出すことによって安全性の向上に貢献しています。





ワイパー拭き払い面積：78%



セーフティドアロック

見る安全・見せる安全。

能動的安全性の上では、特にボデーの設計時に“良く見え”、“良く認めさせる”といった能力を車に盛り込んであります。

例えば、総合視界はピラーとルーフの剛性を十分に確保した上で、尚も87%も確保しています。フロントのピラー・モールディングやリアーウィンドウ上のルーフランネル（雨樋）は悪天候の中をドライブしても、殆んどウィンドウを汚しません。

巾の広いワイパーはフロントウィンドシールドガラスの78%に相当する面積を見事に拭き払います。モダンな角型のヘッドライトはヘッドランプの他に、パッシングライト、フォグランプも一体化し標準装備しています。

テールレンズの下には、左右両側にバックアップランプが取り付けられ、後退時の視界も十分に確保しています。

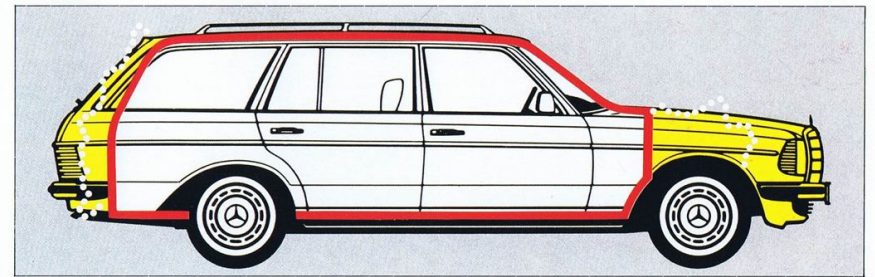
2系統式ブレーキサーキット。

メルセデス・ベンツのブレーキシステムは、全モデルに4輪パワーアシスト付きディスクブレーキが備えられ、ブレーキサーキットは前後2系統に分けられています。

たとえブレーキサーキットの片方が故障した場合にも、もう片方のサーキットが自動的に制動能力を増して、安全を確保するようになっています。

ブレーキパイプは腐食を防ぐために耐久性の高いプラスチックでカバーされています。

パーキングブレーキは、後輪に独立したブレーキドラムを備えています。



総合視界と安全性。

メルセデス・ベンツの300TDターボディーゼルは、細部に亘って安全に仕上げられています。室内は尖った箇所はなく、しかもパッドが充分に施してあるので衝撃力を吸収します。セーフティステアリングは大型のパッドボス付きで、衝撃アブソーバー、変形するコルゲートチューブ、フロントアクスル後方にステアリングギアボックスを配置する等ドライバーを守っています。

もちろん、3点式イナーシャリール式セーフティベルトが標準装備されています。

ドアハンドル及びロックは事故の際の衝撃で、ドアが突然に開いてしまうようなことがないので、乗客が外に投げ出される恐れはありません。

側面衝突の場合でも、ドアロックが破損することがないことは幾多の実験で証明されています。燃料タンクはリアーアクスル上の安全な位置に置かれ客室との間には仕切りが設けられています。ボデー前後のクラッシュゾンは、乗客を危険にさらすことなく、衝撃エネルギーを効果的に吸収し、客室を安全に守ります。

先ずボデー先端は容易に変形する第1ゾーンで、衝撃を和らげ、場合によっては相手側の損害も最小限に止めるという効果も発揮します。

デザインからサービスまで 高品質が最優先——。

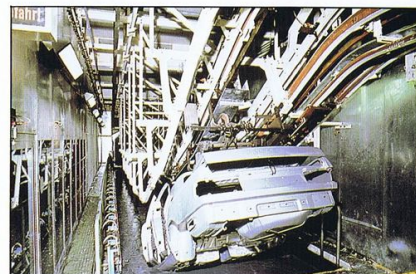
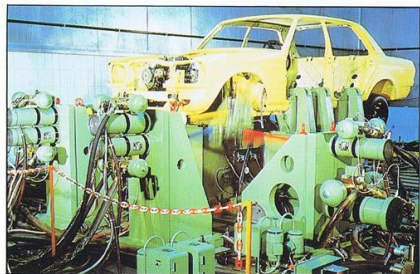
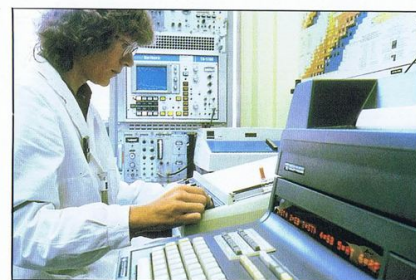
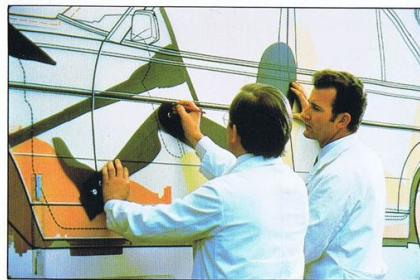
メルセデス・ベンツの信頼性は、生産からサービスまでの、極く細い点にまで細心の注意を払うことが基本とされています。

即ち、開発、設計、生産、そしてアフターサービスに至るまで、細心の注意を払ってこそ所期の目的が果せるのです。

メルセデス・ベンツの新型モデルが量産に移されるまでには、各モデルは極めて苛酷な条件のもとで100万km以上のテストが行われます。本生産に移る前に数百人の従業員がパイロットプラントで、各々のアッセンブリーのプラクティスを行います。

従って、問題点は適時に発見でき排除されます。かくて本生産はすこぶる順調に信頼性の高い製品を生み出すことができるのです。

最後にアフターサービスの信頼度も、メルセデス・ベンツの品質の一部になっています。熟練したエンジニアやオリジナルパーツの供給によって、高度なアフターセールス・サービスを保証し、全世界でメルセデス・ベンツの価値を確かなものにしていくのです。





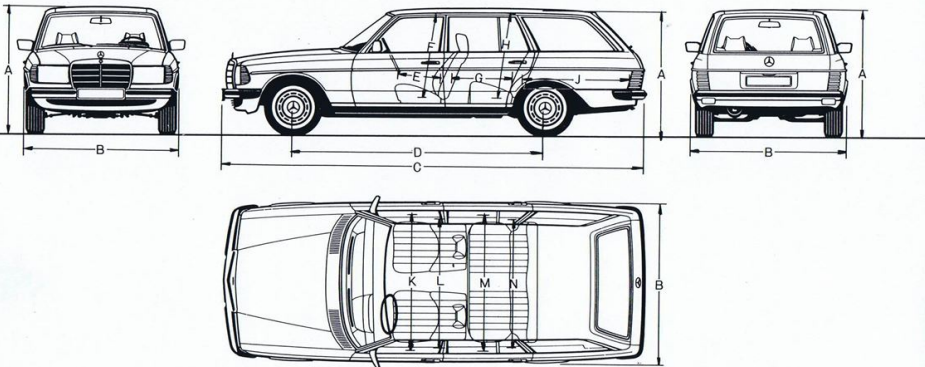
300TDターボディーゼル

Technical Data

300TDターボディーゼル	
車両型式	N-123193
エンジン種類	SOHCターボディーゼル
気筒数	5
ボア/ストローク (mm)	90.9/92.4
総排気量 (cc)	2,998
圧縮比	21.5
最高出力 (DIN hp/rpm)	125/4,350
最大トルク (DIN mkp/rpm)	25.5/2,400
登坂能力	
乗車定員 (人)	7
燃料タンク容量 (ℓ)	70
車両重量 (kg)	1,640
タイヤサイズ	195/70SR14
使用燃料	軽油

※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。
また、上記諸元表はメーカー発表の資料を基に作成してありますので、運輸省認可の諸元表に記載されるものと異なるものもあります。

300TDターボディーゼル	
A 全高 (mm)	1,470
B 全巾 (mm)	1,785
C 全長 (mm)	4,725
D ホールベース (mm)	2,795
E ステアリングホイール〜ドライバーシート間 (mm)	484
F 前シート高さ (mm)	975
G ドライバーシート〜リアシート間 (mm)	641
H 後シート高さ (mm)	952
J 積載スペースの長さ (mm)	1,232
K 前車室巾 (mm)	1,476
L 前シート (シヨルダール高さ) 巾 (mm)	1,422
M 後車室巾 (mm)	1,480
N 後シート (シヨルダール高さ) 巾 (mm)	1,410
トレッドフロント (mm)	1,490
〃 リア (mm)	1,445
最小回転半径 (m)	5.6
最低地上高 (mm)	175
リア積載スペース 巾 (mm)	960~1,480
リアシートを折りたたんだ時の長さ (mm)	1,784
積載フロアの高さ (地上から) (mm)	535
積載フロア〜ルーフの高さ (mm)	800
地上〜リアドアオープン時の高さ (mm)	1,942
積載容量 リアシートを折りたたんだ場合 (ℓ)	879
リアシートを使用した場合 (ℓ)	523



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撮影されたもので、このカタログと実車は、若干相違がありますのでご了承下さい。

Mercedes-Benz.



good new days

人間的な喜びを追求する

ヤナセ

社団法人

ウェスタン自動車株式会社

東京都港区芝浦一丁目1番2号10F

電話 東京 101-457-1171(代)