

# Mercedes-Benz

## 500 SEL



## 今、高級車に求められる姿

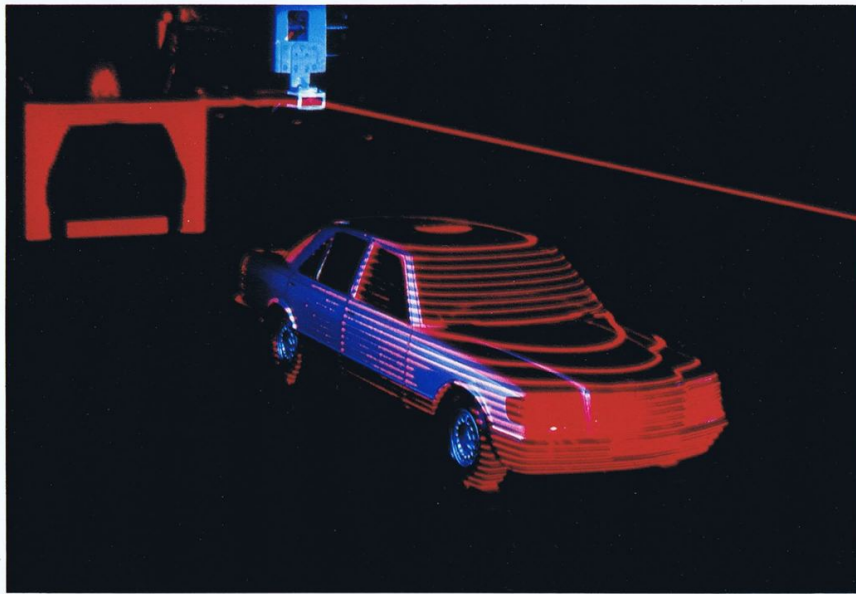
“メルセデス・ベンツ”の言う『高級乗用車』をこのS-クラスで存分に表現して見ました。もとよりエクゼクティブには自ずとふさわしいファッション 服装、レジデンス 邸宅、フアニチャー 家具、そしてそれを演出しているファミリー 家族が豊潤なライフを創造しているものです。従って、“メルセデス・ベンツ”は、高級乗用車には威厳、装い、そして貫録を備えているべきだと考えます。

例えば、伝統のラジエーターグリルは正に高級乗用車にふさわしい顔つきと云えましょう。S-クラスのスタイリングは、実はコンピュータ設計システムを駆使したC<sub>d</sub>値0.36と内外の4ドアセダンとしては超エアロダイナミックスなポテラインであり、云わば、超モダンなルックスです。しかも高級車らしい重厚なムードに溢れていることが特徴です。

高張力剛板を始め、モダンな材質や工法によって、これまでにメルセデス・ベンツが築いて来た安全性は一段とレベルを向上させているのです。厚いパッドを施したドアの優れた質感にはじまり、好視界を得ながら、より太く頑丈に築かれた前後、そして中央の柱、ポスト これらは寸法的により広くレイアウトされたインテリアのムードを、落ち着きと安心のコンパートメントに仕上げています。毛足の長いカーペット、上質のベロアーで仕上げた大型のシート、豪華なウッドフェシア仕上げのダッシュボードと巾広いセンターコンソールに囲まれた正にメルセデス・ベンツ調の安心の世界に身をゆだね、その真価を存分に味わっていただけます。

厳しい交通環境や車外の騒音をシャットアウトし、大切なビジネスをスムーズに続けるといった、云わばオフィスの延長として、また一時の安らぎの空間として今日、高級乗用車の使命は極めて重要なものとなっています。また、何時でもそのまま長距離のビジネスツアーに安心して出掛けられるということもメルセデス・ベンツならではの實力です。





### 低燃費、高性能のためのボデースタイル

風洞では如何にして空気抵抗を少なくするかを学ぶことができます。何故なら、風の抵抗が少ないということはパワーが少なくして車を動かすことができ、しかも燃料を節約することができるからです。

S-クラスでは、空気抵抗を少なくするに当り、あらゆる可能性を追求致しました。

5人が乗車するには十分なスペースを提供している乗用車は大きな室内スペースを必要としています。この大きな側面は最適な空気抵抗の特性によって、さらに修正されています。

S-クラスの空気抵抗係数は、すでに優れた数値を得ている今までのS-クラスよりもさらに**14%**も低くなっています。

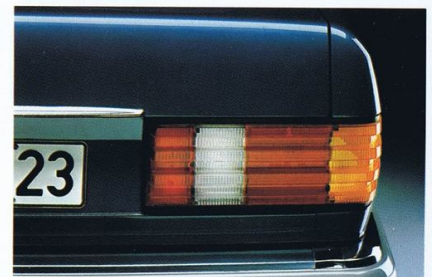
このエアロダイナミクスなスタイルによって、すでに燃費は中速のスピードから事実、良くなっています。

空気抵抗係数 ( $C_D$ 値) は、主にエアロダイナミクスな原理に基づいて特別にデザインされたメルセデス・ベンツ研究車C-111はちょうど**0.2**になっています。

生産車が達成できる最低の限界は $C_D$ 0.3と云われていますがS-クラスは $C_D$ 0.36という非常に低い空気抵抗係数を示しています。



エアロダイナミクスなアウトサイドミラー



汚れにくい特殊型の大形テールライト



ヘッドライトワイパーは標準装備です。



バンパースポイラーはボデーの小さなダメージを保護します

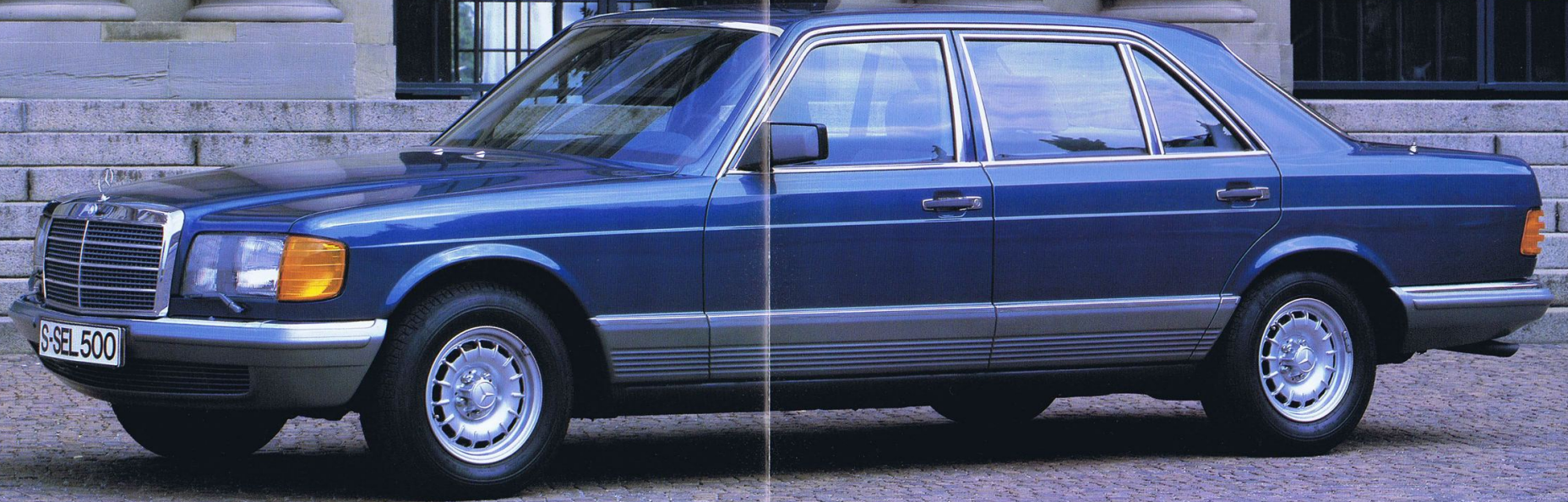
### 大きな効果を発揮する細部の研究

風洞実験での成果によって、最終形状が決定されています。しかも、エアロダイナミクスなスタイルはエネルギー節約につながっているばかりか、他にも長所をもたらしています。空気が渦を巻くことができないところは風切り音が少なくなっています。ほど良く囲み、埋め込まれ、カバーする構造にして、騒音レベルが下げられ、そしてさらに美的な外観をも得ているのです。

S-クラスの優れた魅力は、流れる様なボデーラインです。

長期に及ぶ細かい開発において、一つひとつの部分が繰り返し流れるラインに、あるいはエアロダイナミクスに改良されています。その際、各部パーツの機能はより改良されました。

ウインドシールドピラーの中にサイドウインドウを汚さないモールディングが内蔵されています。レインランネルは埋め込まれていますので、ルーフピラーとドアフレームの間にはふくらみがありません。ボデーとバンパー間にはすきまがありません。傾斜したウインドスクリーンは、エアロダイナミクスな効果を発揮するトータルフォームにも貢献しています。内側から調整できるアウトサイドミラーでさえ、エアロダイナミクスなスタイルにされています。



## S-クラスはできるだけコンパクトに そして必要なだけ大きくなっています。

安全で、負担が少なく、自由に動けることは車の性能及び寸法を決定づけています。

S-クラスは統計で平均よりも多くドライブするオーナーのために造られています。この様なオーナーは、長距離をツーリングやビジネスで多人数でドライブする機会が多く、目的地へ行く途中でエネルギーや集中力をより必要とし、疲れることは許されません。

基本的にボデー寸法は、今までのS-クラスと同格であります。室内のスペースは事実、大きくとっています。S-クラスは巾が狭くなっていますが、フロントのトレッドは巾広く、ホイールベースはより長くなっています。このため、乗心地が良くなり、しかもロードホールディングがなお一層良くなっています。

大きな室内は乗客を保護し、そしてリラックスさせています。

騒音レベルを低下させるためにあらゆる手段が施されました。

すでに、技術的及び物理的な限界にまで達していると云われるサスペンションは、さらにもう一度、再開発されました。能動的・受動的安全性に基づいて、さらに対策が施されたのです。オーナーの立場に立って、大いに負担を軽減しサポートすることはオーナーのコンディションを維持するのに役立っています。

安全性、動力性能、操縦性、乗心地、操作性はS-クラスでは総合的にバランスがとれています。特に、オーナーに疲労を感じさせないことを目的としたすべてのデザインが、完全にバランスされているのです。





フロントパワーシートスイッチ(標準装備)



クルーズコントロール(標準装備)



リアパワーシートスイッチとパワーウィンドウ



操作しやすいスイッチ類(シートヒーターはオプション)

#### 安全と優れた乗心地のための設計

オーナーの疲れを軽減し、安全なロードコンディションに対応するために精神を集中させるという努力は価値があると思われま。そして、すべてのメルセデス・ベンツのオーナーは他のオーナーよりも、多くドライブされるので、その効果も大きくなっています。オーナーの疲れを軽減させ、リラックスさせることは路上の他の人々に対しても直接貢献することになります。ストレスから解放させられたオーナーは他の人々も疲れさせません。

#### 快適なシートポジションはすばらしいドライビングを提供します。

シートは硬めですが、しかし窮屈でないため、精神を集中させたドライビングが得られます。フロントシートのシート表面とバックレスト形状は、身体を確実にホールドします。ヘッドレストは厚くパッドされていますが、衝撃力を吸収します。ドライバーズシートはより大きく前後調整できる様になり、しかも高低調整は標準装備されています。バックレストの調整用ハンドホイールは手の届きやすい位置にあります。

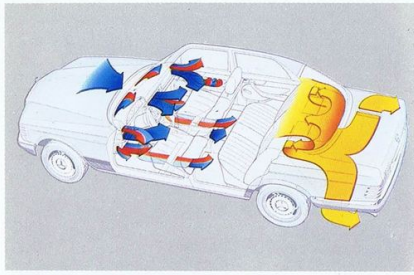
リアシートも医学的に設計がなされています。しかも足の長いリアシートの乗客でさえも十分なスペースが得られます。リアシートの乗客は、フロントシートの裏側が特別な形状になっているため、十分なフットスペースが得られます。

特に500SELの場合には、280SEよりフットスペースを14cm広くとっています。

#### 徹底的に追求された高品質なシート

シートは長距離ドライブにも、乗心地の良い柔らかさ、そして振動を伝えない程度の硬さを持っています。シートは硬いスチールスプリングコアーから純毛と馬の毛の層、深い溝が切られたシートカバーに致るまで、手で組み立てられます。

高品質なウールをシートカバーに使用することにより“シートを呼吸”させ、身体の湿気を取り除いています。500SELでは、高級ペロアーのシートが標準装備されます。



ベンチレーションシステム



バッド付サンバイザー



リアシート用フレッシュエア吹出し口



オートマチッククライメートコントロール

### 好みに合わせた温度自動調整

室内の温度は室内のコンディショニングに対して最も重要になっています。優れたメルセデス・ベンツの冷暖房とベンチレーションシステムは、この問題に対して解答を与えています。

S-クラスにはオートマチッククライメートコントロールが標準装備されます。

+2℃から+25℃間のセッティング範囲内で、電子式温度制御器によって、全く自動的に一定の温度を保持し、快適なコンディションを造っています。

論理的に配置されたエア吹出し口は常に十分な温風とフレッシュエアを供給しています。リアの乗客も又、センターコンソールの後端にあるフレッシュエア吹出し口の調整によって独自に供給できます。

室内の換気をコンスタントに保つため、汚れたエアは、リアシェルフの排出口からトランクルームのサイドライニング下の通路を通り、リアフェンダーのバンパー裏側にある排出口に導びかれます。リアフェンダーの排出口のところは、低圧になっており、不快な空気を排出する作用をしています。しかも、この排出口には逆流防止のフラップが取り付けられており、排出ガスが外部から室内に侵入しない様になっています。



### 人間工学の知識に基づいた計器類の設計で、ドライバーのストレスを軽減——。

長距離ドライバや、交通渋滞中でも、ドライバーにとっては、高度な集中力が要求されます。徹底して人間工学的に設計され、理論的に配置された計器類やコントロール類は、長い意味で不可避免的なストレスを少なくすることに役立っています。つまりスイッチや操作レバーはその機能において、操作ミスがない様に、又、計器盤は昼夜を通して、ひと目でうまく読みとることができます。ドライバーが余計に注意を払わなければならなかったり、複雑な取り扱いを強いられる様な設計は決して用いません。

例えば、方向指示器、ワイパー(3スピード)/ウオッシャー、パッシング、ディマーススイッチの機能をもつコンビネーション・スイッチレバーです。

長距離ドライバーの負担を軽減するために、テンポマット(クルーズコントロール)を標準装備しています。これは40km/h以上からセットしたスピードを、ブレーキを踏んだり、加速したり、キャンセルするまでコンスタントに維持します。しかもこのテンポマットは走行快適性に貢献しているのみならず、経済的なドライブにも役立っています。エコノメーターの助けによって、ドライバー自からも燃料消費をコントロールできます。

S-クラスはドアをロックするために、パイ・プレッシャーシステムにより、その機能を確実に作動させるセントラルロック装置を標準装備しています。



日本仕様ではラジオは異なります。  
又、オートマチッククライメイトコントロールは  
標準装備です。

## メルセデス・ベンツ エネルギーコンセプト

メルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトは、伝統の理論をベースにし、プログラムに沿って開発作業をするのが特徴です。つまり、優れた機能性をもち、同時に経済的な車を造ることであります。

現在のエネルギー情勢の背景に対し、この車造りの理論は特に現実味をおびています。数多くの特別な対策によって、メルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトは正しい方向を示すことができました。

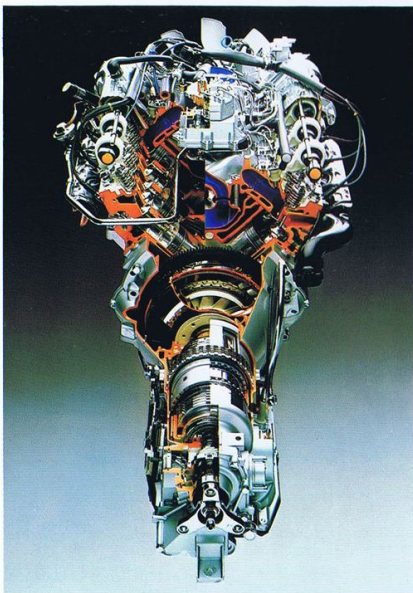
メルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトはサスペンションとトランスミッションの対策及びエンジンの改良を含めた内容豊富な車のコンセプトです。

S-クラスはメルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトの最新の特徴を備えています。

車の構造を徹底的に改善することによって、ドライバーの負担を少なくしています。同時に、車の製造と走行上のエネルギーを大巾に節約し、材質を節約することです。

5.0ℓエンジンを搭載したこの500SELは、メルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトに沿って造られています。例えば、最新の技術により、燃費は大巾に低減することができました。





## 経済的な総アルミ5.0ℓ V-8エンジン

500SELには総アルミ5.0ℓ V-8エンジンが搭載されています。

出力はDIN 190HP/4,500rpm、トルクはDIN 35.0mkp/2,000rpm。

5.0ℓエンジンは、低回転数域で、高トルクを得ることができ、このため静粛でしかも耐久性に優れています。又、一方ではこのエンジンはスムーズに十分なパワーをすばやく引き出すことが特徴になっています。

このエンジンの経済性によって、出力を犠牲にせずに500SELに当然期待されているドライブの楽しさを味えます。

エンジン製造においてアルミニウムを使用することは新しいことではありませんが、この様にアルミニウムの材質を広範囲に使用することはめずらしいことです。

優れた点として、重量を軽減できるばかりでなく、変わらない性能と耐久性の必要条件である優れた熱特性をも示しています。

このエンジンの重要な特徴はスチール製のシリンダーライナーを使っていないことです。ピストンリングはアルミニウムのシリンダー壁と直接接触しています。

このアルミニウム壁にはシリコン結晶が含まれています。しかも、シリンダー表面はホーニングされた後、化学処理によって、表面にシリコン結晶が残されます。ピストンはこのシリコン結晶によって、より安全に働き、耐磨耗性が強くなっています。

メルセデス・ベンツは生産車の車造りにこの技術を広範囲に適用しています。

メルセデス・ベンツのエネルギーコンセプトは細部に亘って、多くの対策を施しています。次にそのいくつかの例をあげてみましょう。

## ウォーミングシステム

すばやいエンジンのウォーミングアップは排気がきれいいて、しかも低燃費に役立っています。ウォーミングアップに必要とされる改良は、本来の冷却回路のタイミングをずらすことによって可能となりました。

冷えているエンジンの場合、冷却水はエンジン内を循環しません。84℃の適温に達して初めてサーモスタットが冷却回路の一部を開きます。約100℃以上になると、すべての冷却回路は全開となり、全冷却水がラジエーターへ送られます。

## エレクトロニック・アイドル・スピードコントロール

市街地ドライブの場合、アイドルリング・タイムは平均31%を占めています。従って、エレクトロニック・アイドル・スピードコントロールは、長距離ドライブ時に、燃費の低減に役立っています。これはエンジンが暖まり、ドライブポジションにある時、アイドルリング回転数を約500rpmに下げています。改良されたカムシャフトと燃料の噴射の改良、アイドル・スピードコントロールにより、燃費はアイドル時で低くなっています。

## ハイドロリック・ファン・カップリング

ダブル・コントロールのファン・カップリングによって、エンジンのファンはパワーロスを防いでいます。この対策は燃費にそしてエンジンノイズ低下に成果をあげています。

## 4速トルコン・オートマチックトランスミッションを採用

500SELには、4速トルコン・オートマチックトランスミッションが標準装備されています。

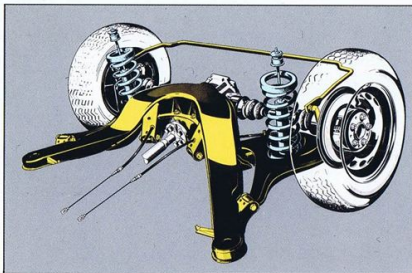
新しいスタイルに見合って、このオートマチックトランスミッションはよりコンパクトに、より軽量化されていますが、その性能は向上しています。ギアチェンジの機能的な安全性、正確性、スムーズ性に優れています。

例えば、Dポジションで車が止まっている時には、トランスミッションのギアは、2速の状態です。しかし、アクセルペダルを踏み込むと、ギアが1速に入りますので〔即ち、常に1速からスタートする〕、すばらしい加速を生み出します。

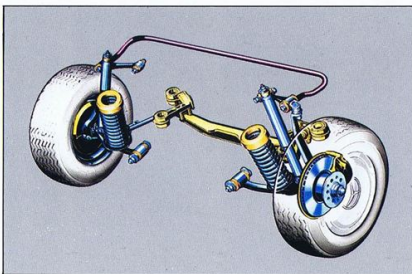
新しい特徴として、“B”ポジションが加わりました。この“B”ポジションは1速をキープし、55～60km/hまでのスピードに維持します。

例えば、トレーラーを引っぱって急な坂道を下る場合、トランスミッションがハイギアへシフトアップされず、エンジンブレーキの効果を十分に発揮できます。

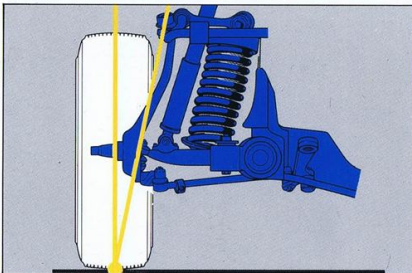




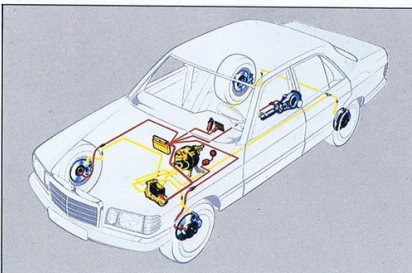
リアサスペンション



フロントサスペンション



ゼロオフセットステアリング



アンチロックブレーキシステム

乗心地は車の安全を造り、安全性はより優れた乗心地を造ります。

S-クラスのサスペンションはすでに完全な域に達しており、さらに改良することは難しいことです。従って、2つの大きな問題についてメルセデス・ベンツの技術者はさらに研究改良を加えました。それはホイールサスペンションとその配置、そして騒音レベルと振動を下げることです。

フロントサスペンションのコイルスプリングの直径を大きくし、シャーシとボデー間のマウンティングをうまく調整し、そしてウイッシュボーンとトーションバーのシステムを改良することによって、この2つの問題を解決しました。巾広いトレッド、ロングホイールベース、ゼロオフセットステアリング、すべてのサスペンション、ダンパー、ホイールの配置というこの様な調和は普通的手段では改良しえないまでの乗心地を獲得しているのです。

#### さらに改良されたステアリング、ブレーキ

特に正確なパワーステアリングがS-クラスに標準装備されています。このパワーステアリングは如何なるスピード時でも優れた路面感覚を伝えますので、操縦が容易です。

2系統式のパワー4輪ディスクブレーキシステムも又、さらに高性能に改良されています。フロントのディスクブレーキパッドは30%の耐摩耗性を増しています。ホイールはベンチレーションリングを持っており、放熱性に優れています。

#### 騒音と振動の除去

絶縁の材質によって、騒音を除去させるよりも、騒音や振動の元を除去する方が優れているのです。

プロペラシャフト、トーションバー、アクスル、その他の部分を設計上、改良することによって、騒音や振動のレベルが再び徹底的に低減されました。



## ABS (アンチロック・ブレーキング・システム)

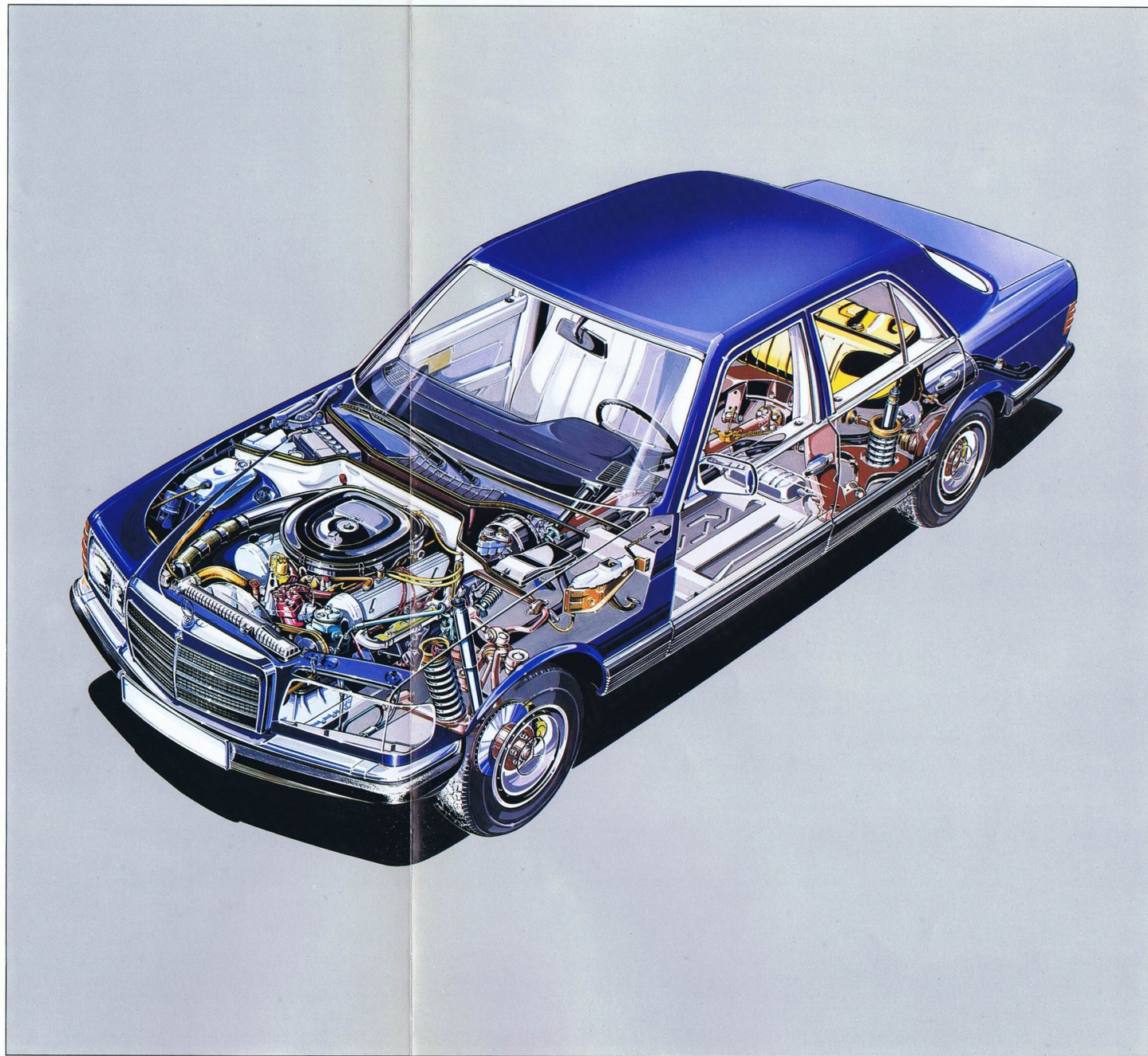
メルセデス・ベンツ500SELには4輪に2系統式パワーディスクブレーキを採用しています。

“ディスクブレーキは極めて強力ですべての車輪が直ちに停止し得る——”。

しかし、このことは必ずしも物理的に好ましい結果のみを得られません。即ち強力過ぎる制動力により車輪が一度にロックされた場合、車両は方向バランスを失い、かつスリップ等の現象を引き起し、制動距離をやたらにのばす結果となるはずす。

“最短距離で停止するには車輪は適度に回転運動を続けさせる必要がある”即ち、ロックさせるべきではないのです。そこで、500SELにはこのABSを標準装備しました。

簡単にいうと3ヶ所にセンサーが取り付けられ各車輪の速度を測定し、車輪がロックされる直前にコンピューターが介入してその車輪に対する制動力をコントロールする方式です。車輪はブレーキ力を最も効果的に伝達する範囲内で回転し、これが最短距離で停止できる方法なのです。



# 全エネルギー 人的エネルギーを セーブする安全性

S-クラスでは、今までにない、人的エネルギーの軽減を果しています。

このため、高性能車にもかかわらず、ドライバーに負担をかけることはなく、責任のあるドライビングスタイルで、危険のないドライブを果すことができます。

広範に亘る能動的、受動的安全性システムは、リラックスした雰囲気を生み出し、そして危険なドライブ状態でもうまく克服することにも貢献しています。



## 能動的安全性

能動的安全性の基礎は、余裕のある円熟したサスペンションにあります。正確な直進安定性、コーナーでもニュートラルなロードホールディング、軽くて正確なパワーステアリング、綿密に調整されたスプリング及びダンパー等はすばやいリアクションを可能とし、急にハンドルをとられることを防止し、そして安全なロードホールディングを保証しています。すばやく性能をひき出せることができる余裕あるV-8エンジンは、慎重なドライバーの意のままに、能動的安全性の重要なものです。

## 受動的安全性

40年以上前から、メルセデス・ベンツは安全性システムの開発・改善において、先駆的存在でした。

ボデーのフロント部は3つのゾーンに分れて、除々に衝撃を吸収します。

最初のクラッシュゾーンは容易に変形し、相手側の車に対する衝撃力をも吸収します。

エンジン部の第2ゾーンは容易に変形し難く、頑丈になっています。

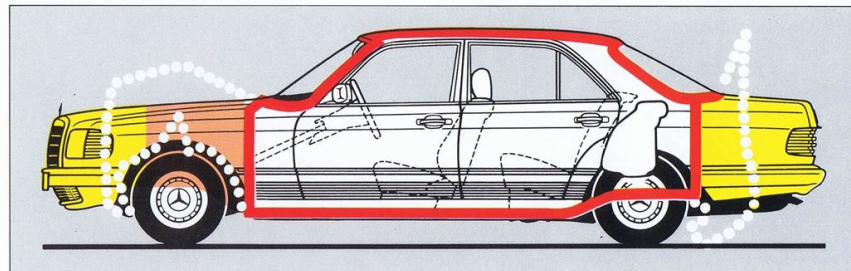
第3ゾーンは“パッセンジャーセル”で特に頑丈に造られています。

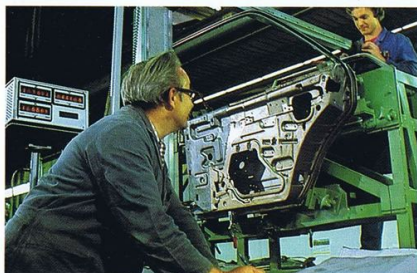
ルーフィラーはルーフのフロント部と1体化され、転倒時の剛性を高めています。ルーフィラーの内側はチューブ（中空）状になっており、さらに強化され、S-クラススタイルにマッチした特別な安全対策を施しています。

フロアー及びサイド部は、特に剛性をあげています。ドアフレーム、ドア、ヒンジ及びロックは相互に防護壁を形成しており、横からの衝撃の際には、ドアが深く侵入し、圧迫されるのを防止しています。

セーフティ燃料タンクは、リアアクスルの上に置かれ、保護されており、パッセンジャーコンパートメント間には、仕切りが設けられています。

他の道路利用者を保護するために、ワイパーの停止位置は埋め込まれています。





## MBの品質は完全な機能性と信頼性にあります。

車のすべての技術的な特性がすべてバランスがとれていることは、S-クラスにおいて最も重要な品質の特徴です。

弱いブレーキをもち、パワフルなエンジンをもっていることは長続きするという印象を受けません。極端にソフトなシートは極端にハードなサスペンションによって埋め合わせることはできません。すべての要素をお互いに精密に調整させることによって、はじめてドライバーをリラックスさせ、安全な走行感覚が決定づけられます。

メルセデス・ベンツの前例のないバランスの良さに対する必要条件は設計、材質、加工の品質です。完成された車を後程、検査することによって、品質というものは達成することはできません。品質は単なる標語ではなく、パーツやユニットに対する正しい基本的な概念が始まります。品質は製作において保ち続けられ、そして厳しいテストにおいて、その価値を証明されなければなりません。材質の寸法やテストは、車の品質にとっては必要なもので、常に継続的に点検されなければなりません。

この様なメルセデス・ベンツの研究方法によってメルセデス・ベンツの信頼性が生まれます。

## 7年間の開発と90余年の経験

S-クラスは生産ラインから初めて出て行く前にはすでに完成されています。何故なら、その前に、S-クラスはパイロットプロダクションライン（仮生産ライン）ですでにテストされているからです。この点、車の組み立ては、仕事を完全にマスターするまで、すべてのパーツが適合するまで実践に沿ってテストされます。その時、はじめて最終的に本生産に移されます。

実践において、S-クラスに受け入れられるすべてのものは90余年の経験に基づいています。7年間の開発期間、数々の試作やテスト。繰り返して行なわれる各部の試験。

S-クラスでは、実走行では考えられない程の条件の元で、300万km以上に及ぶテストが行なわれました。冷凍室において、エンジンや他のパーツは-40℃にまで耐え、そして問題なく可動致しました。同様に、熱帯地域の温度においても実証されました。

又、ベンチテストによっても耐久性を完璧に追求しています。人間の限界を超えるこの様な過酷なテストは機械によって行なわれているのです。

## 耐久性

耐久性の一例は錆保護剤、錆にくいアルミニウム及びプラスチックの採用です。フロント・フェンダー裏側には、プラスチックライナーが取り付けられ、塩や飛石に対して保護しています。飛石によるダメージを受けやすいフロントセクションには、保護塗装が施されています。フロア下側は軽量ですが、耐久性のある材質で保護されています。後から手を入れられない部分は、粘着性の良いワックスでコーティングされ、このワックスはなめらかな特性をもっています。

## アフターサービスによる安全性

すべて可能な限りの技術を駆使することによって、メルセデス・ベンツはより信頼性が高く、よりメンテナンスが楽になっています。又、修理代も節約できます。

例えば、バッテリー、ブレーキマスターシリンダー、リレー、ヒューズ等はエンジンルーム内の仕切られたコンパートメントに格納され、守られています。

オイルフィルター、全ライトのバルブ、ブレーキブースター、ヒーターシステム、そしてホース類は特に手が届き易く、簡単に交換することができます。

個々に修理ができ、費用が節約できます。特にそれはフロント部分で、フロントのフェンダーはボルト締めされています。ルーフの縦形の溝は、再塗装の手間を省いています。

熟練したエンジニアによるサービス体制によって、メルセデス・ベンツの経済性や信頼性を保証しています。

## 500SEL 標準装備

### 《エンジン》

OHC、新開発アルミV-8 気筒、4,973cc.メカニカル燃料噴射式、  
DIN 190HP/4,500rpm、DIN35.0mkp/2,000rpm。

### 《トランスミッション》

4 速トルコンA/T(フロアシフト)、クルーズコントロール付。

### 《アックスル 4輪独立懸架式》

フロント：軽合金製アッパーウィッシュボーン、スチール製ローウィッシュボーン、アンチノーズダイブ付、ゼロオフセットステアリング。

リア：MB ダイアゴナル・スウィングアックスル。

### 《ブレーキ》

2系統式4輪パワーディスクブレーキ、フロントブレーキパッド摩耗警告灯付。

### 《ステアリング》

MBパワーステアリング。

### 《パワーウィンドウ(前後席)》《ヘッドライトワイパー》《アルミホイール》《アンチロップブレーキングシステム》

### 《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、ダブルアクティングガス封入式ショックアブソーバー。

### 《ボデーワーク》

フロアフレーム式シャーシ、セーフティセルボデー(前後衝撃吸収式ボデー構造)、燃料タンクはリアアックスルの真上、リア熱線入り色ガラス、4ドア、ポリウレタン製のバンパー及びボデー両サイドのプロテクター、リレーやヒューズ等用のセパレート・コンパートメント。

### 《シート》

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。フロント及びリアシートは電動調節式。5席にセーフティベルトしかもフロントセーフティベルトは3段階に調節可能、ヘッドレスト(4席)。

### 《ウィンドシールド》

合わせ安全ガラス、ウィンドシールドウォッシャーユニット、間歇式2スピードワイパー。

### 《オートマチッククライメートコントロール》

新設計のオートマチッククライメートコントロールはセンターコンソールに安全にビルトインされ、室内を好みの温度に簡単にコントロールできます。

### 《内張り》

シート：ベロア

### 《計器類》

スピードメーター、タコメーター、エコノメーター、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、フロントブレーキパッド摩耗警告灯、時計、デューリ積算計、トータル積算計。

### 《セントラルロックシステム》

ドライバーズドアをロックすると、全ドア、トランク、燃料タンクがロックされます。  
マスターキー(ドア、イグニッションロック、トランクロック、グローブコンパートメント)。  
セカンドキー(ドア、イグニッションロック)。

### 《その他》

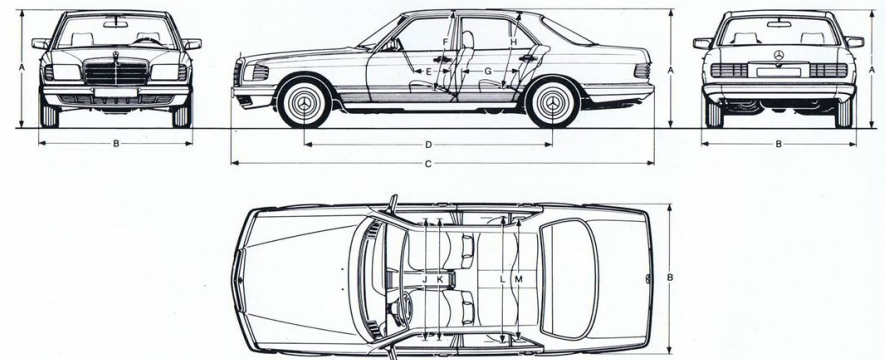
ダッシュボード及びセンターコンソールは木目張り、前シート中間パーセルトレイ、前ドアポケット、グローブコンパートメント、リアウィンドウ・シェルフ(小物入れ及び救急箱)、パッド付サードサンバイザー、パッド付バイザーバンティミラー(左右)、ルーフレール防眩調節式、内側から調節できるアウトサイドミラー(助席側は電動式)、ルーフレール・グラブハンドル、パッド付ドアアームレスト、フロント・リアセンターアームレスト、前後パッセンジャー用灰皿、前後ルーフカーペット、ラゲージネット、ナショナルAM・FMカセットステレオラジオ、オートアンテナ、三角標識。

## 500SEL Technical Data

500SEL	
車両型式	E126037
エンジン種類	OHC メカニカル燃料噴射式
気筒数	アルミV8
ボア/ストローク (mm)	96.5/85.0
総排気量 (cc)	4,973
圧縮比	8.0
最高出力 (DIN PS/rpm)	190/4,500
最大トルク (DIN kgm/rpm)	35.0/2,000
登坂能力	
乗車定員 (人)	5
燃料タンク容量 (ℓ)	90
車両重量 (kg)	1,725
タイヤサイズ	205/70HR 14
使用燃料	無鉛

500SEL	
A 全高 (mm)	1,440
B 全巾 (mm)	1,820
C 全長 (mm)	5,135
D ホイールベース (mm)	3,070
E ステアリングホイールヘッドライバースシート間 (mm)	477
F 前シート高サ (mm)	981
G ドライバースシートーリアシート間 (mm)	844
H 後シート高サ (mm)	944
J 前車室巾 (mm)	1,432
K 前シート (ショルダー高サ) 巾 (mm)	1,428
L 後車室巾 (mm)	1,468
M 後シート (ショルダー高サ) 巾 (mm)	1,416
トレッドフロント (mm)	1,545
リア (mm)	1,515
最小回転半径 (m)	5.8
トランクスペース (ℓ)	約505
最低地上高 (mm)	160

※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、運輸省許可の諸元表に記載されるものと異なるものもあります。



メルセデス・ベントン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おります。  
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。

いつまでも、いつもだけを世界から

Mercedes-Benz.



good new days

人間的に楽しむ車

ヤナセ

総輸入元  
ウエスタン自動車株式会社  
東京都港区芝浦一丁目6番1号10F  
電話 東京 (03)462-1471(大代表)