



280 S

280 SE

株式会社 アラキ

〒332 川口市朝日3-4-5

TEL(0482)23-6091番

何時でも何処へでもそして誰とでも旅する自由——。

自動車はこんな気ままさを与えてくれます。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。

今や世界中の人々がそう感じているのです。

よりイージーで安全なモータリングへと向かって長い年月たゆまぬ努力を重ねてきた我々の姿勢がここで生かされるのです。メルセデス・ベンツは今日既に極めて高い技術水準に達しており、もうこれ以上の進歩は殆んど望めないと思われました。

しかしS-クラスにおいては更に画期的な改良が果されました。このクラスにおいて我々は今日の自動車製造の物理的及び技術的限界にまで達することが出来たと信じています。それは走行性・安全性・そして居住性における正に“新しい次元”の到来と呼ぶにふさわしいものです。

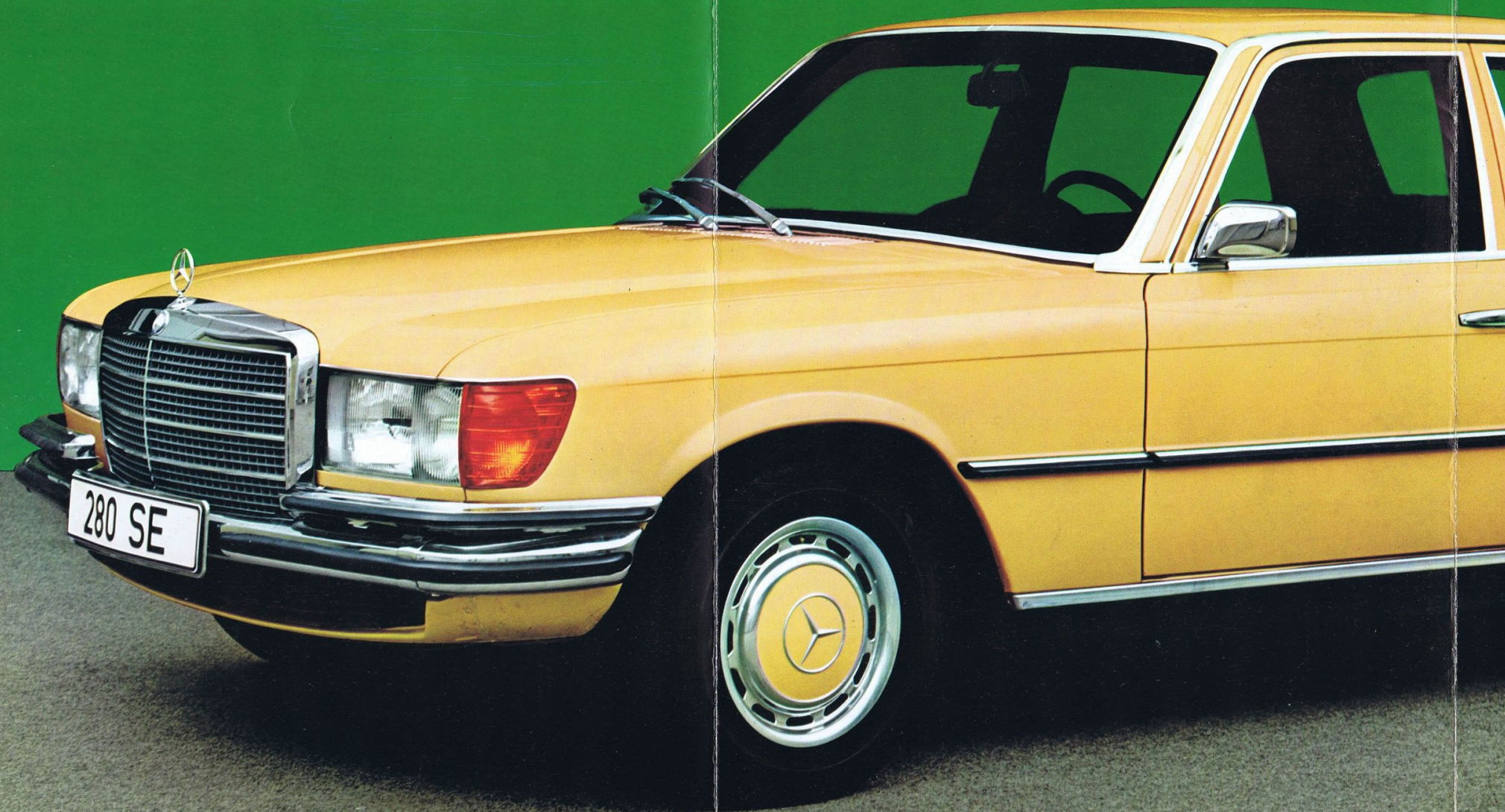
メルセデス・ベンツのもつ高度な水準とドライバーのマネーとが相まって現代のモータリングに積極的な貢献を果たすことが出来るのです。

サスペンションは安定性・コーナリング・ロードホールディングに新しい標準を打ち出しました。十分に条件を満たすダイアゴナル・スウィング・リア・サスペンションはステアリング・オフ・セットを0にセットしたフロントアクスルと相まって完成域に達したと確信しています。

このサスペンションはC111試作車で開発されたもので他に類をみない安全性の標準をもたらします。280Sには標準仕様としてパワーステアリングが装備されています。レッグ・ルームもより広くなり、シートはより良いサイドサポートを得、優れた乗心地を味わっていただけるでしょう。

6シリンダーDOHCエンジンはパワー出力とフレキシビリティをもち、このため、速くしかも安全に追越しする機会を最大限に生かすことができます。

しかしパワーをコントロールするという事はパワーを出すこと自身よりもはるかに重要なことなのです。それ故に、フロントにはベンチレーテッドタイプの大径ディスク・ブレーキを備えました。既に実証済のメルセデス・ベンツの安全性に新しい特徴が加わりました。つまり、あらかじめ計算されたしわくちや部分、強化された車体側面と転倒に備えた安全性、そして更に強化された安全ドアロック、4スポークセーフティステアリングホイール、特別に設計されたフロント・ピラー等です。このフロント・ピラーはウィンドウスクリーンやサイド・ウィンドウを雨やほこりの汚れから守ります。





新しい特徴の中の二つ

新しいフロントアクスルの実力は既にC111実験試作車で実証済み、完全にメンテナンス・フリーです。ダブル・ウィッシュボーンは非常に高い剛性を示し、アンティダイブコントロールに徐々に利くような設計になっています。

ボディ構造への据えつけ点は可成り離れている為非常に正確なホイール位置を定められます。アクスルのステアリングオフセットを0にしました。

簡潔に理論的な説明をしてみましょう。前輪ピボットの想像上の延長線が接地する点とタイヤの接地面の中心を頭の中に想い描いてみてください。

前方向からみてみると普通これら2つの点は少し距離が離れています。Sクラスの新しいフロントアクスルではこれら2つの点が一直線に並んでいます。片方がもう片方の後というようにです。

エンジニア達はこれを“ゼロ・オフセット・ステアリング付アクスル”と呼んでいます。

これをもっとはっきりさせる為にこのカタログの後に図表を載せました。この新しい特色を採り入れた結果、ブレーキを踏んだ時に前輪にかかる不均等な力がステアリング・ラインに影響を及ぼすことがありません。

簡単にして非常に効果的な改良がリアーライトに施されています。テールライトは特に汚れのたまり易い部分に位置しています。

風洞実験を徹底的に行なった結果、汚れはなめらかな垂直面に急速に蓄積することが判明しました。

しかし引込んだ部分はより長い間きれいに保たれます。そのためにリアーライトの表面に深いへこみをつけたのです。その結果、従来のタイプのプレーキライトは泥んこ道を300Kmも走った後ではもう殆んど見えなかったものですが、新しいタイプのものは同じ状況のもとを600Km走ってもなおかつきれいであるわけです。

ここではほんのちょっとした技術的な改良がどんなにドライバーを助けるかという例を二つばかりご案内しました。

新しいメルセデス・ベンツのSクラスほどこういった論理を実際の技術面に応用している車は少ないのです。



280 S



ワイパーは2スピードと間欠式を備え、高速でも浮き上がらない優れた設計です。



突起のない安全なドアロックは簡単な“引く”操作だけ。勿論衝突時にも高い剛性を誇ります。



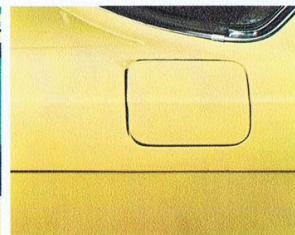
旧型より11.5cmも長いホイールベースをもちながら回転直径はわずか11.4mに過ぎません。



ヘッドライトは明るいヨーロッパタイプ。フォグライトもビルトインされています。



フロント・ピラーは特に剛性を上げそれに雨水でサイドモールドを汚さないよう特殊モールドデザインがデザインされました。



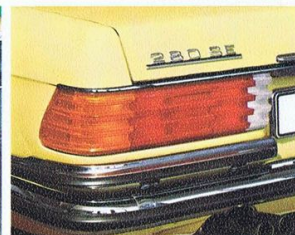
ガソリンタンクはリアアックスルの真上の安全な場所に置かれました。従って注入口は右後フェンダー上に設けてあります。



前後のバンパーとサイドモールに部厚いラバーがはめ込まれています。

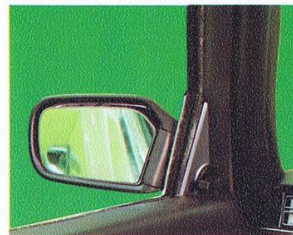


リア・ピラーには優れたベンチレーションシステムを促進するため大型のスロットを設けてあります。



ウインドートンネルを使って設計されたリアライトユニットは汚れを受けつけない画期的なアイデアです。

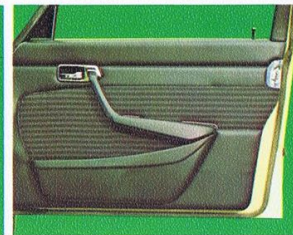




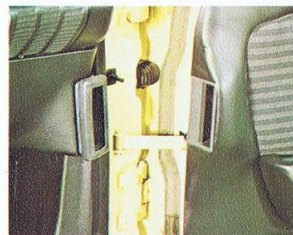
ドアミラーは内側から調節出来、しかも可倒タイプにしました。



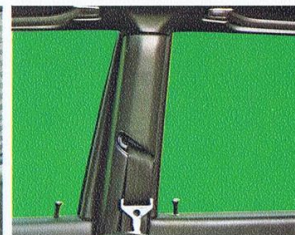
安全ロックは更に改良をうけ、3000kgの衝撃に耐えられる様になりました。



豪華な室内、大型のドアポケットは使い易い設計です。



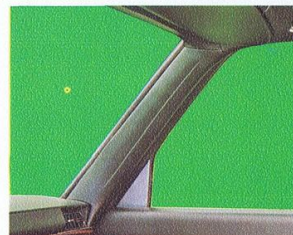
ヒーターとベンチレーションのエアはフロントドア内に送られると云う画期的な設計です。



セーフティベルトはピラーの中に巻き取られるイナーシャタイプです。



前後は勿論上下調節してフルリクライニング装備付のドライバースシート。



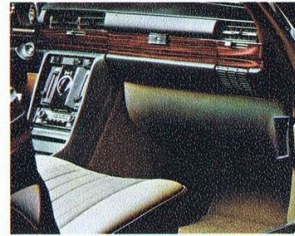
コンピューター設計方式はこのように厚いパッドを天井にも施すことを推めました。



リアシートのフッ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。



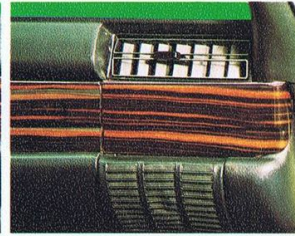
280Sはウェットでも悪路でも高速巡航が楽しめます。



伸縮性に富んだ安全なダッシュボードの下側には新しくニーパッドが取り付けられました。



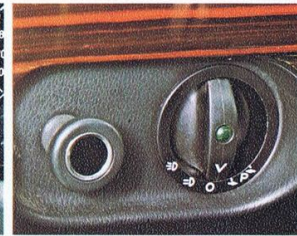
ダッシュ中央のエアベントは11通りに調節可能、あらゆる角度にエアを送ります。



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。



シンボルマーク付きウォーニングライトはハイビーム、燃料リザーブ、バッテリー、ブレーキの警告灯です。



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。



医学的配慮のもとに設計されたシートは硬すぎず柔らかすぎず素晴らしい座り心地です。



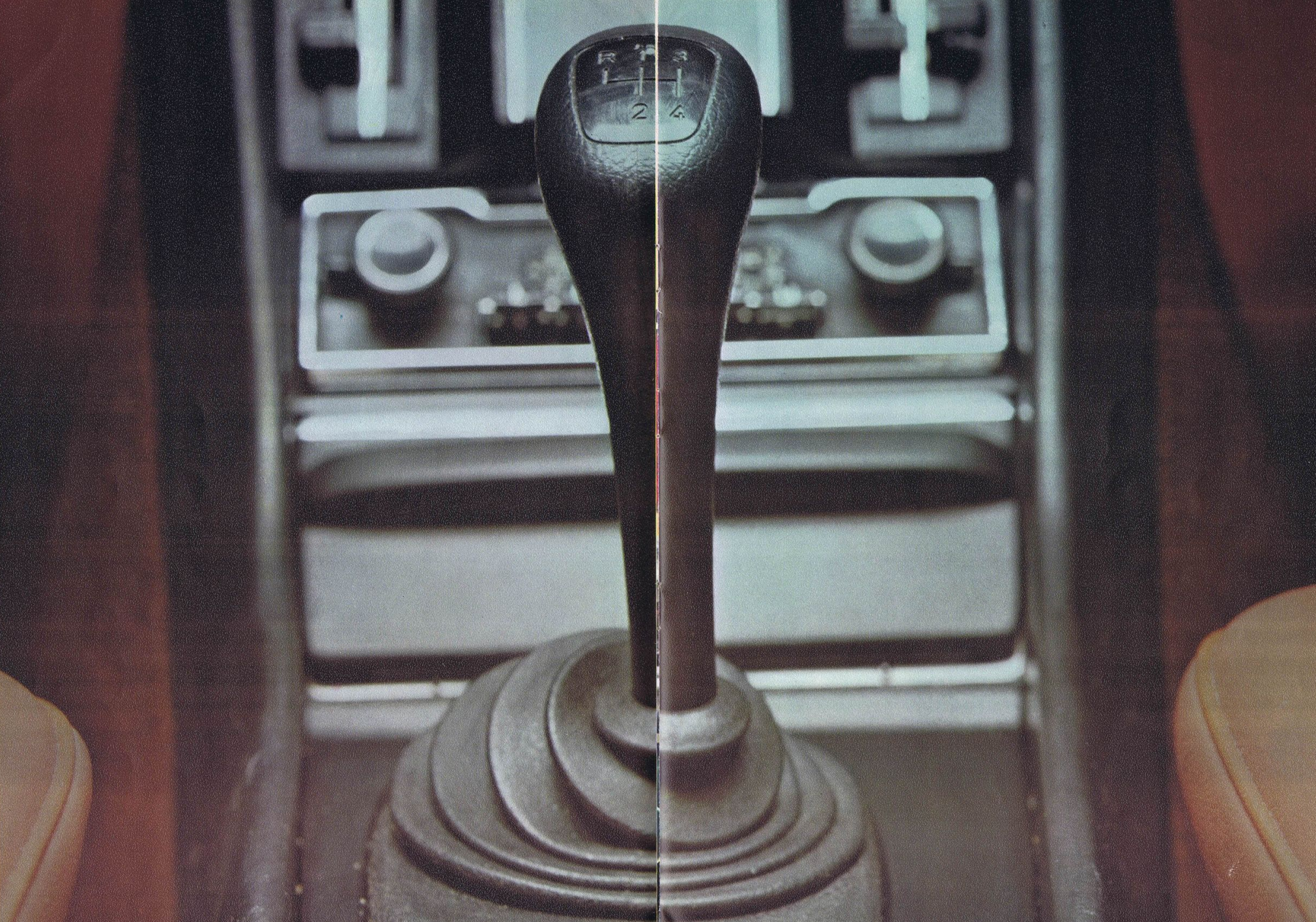
ローウェストライン、総合の視界は87%も確保されています。

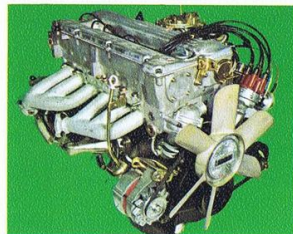
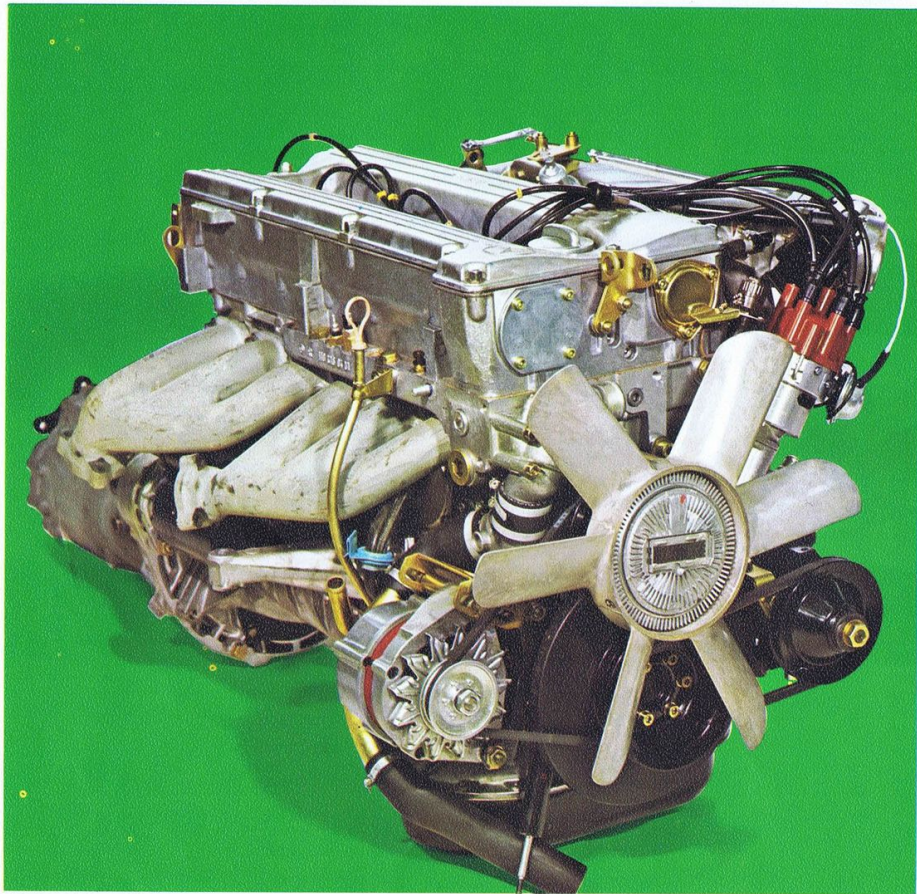


4スポークの大型パッド付きステアリングホイール。乱反射しない計器をドライバー目前にセットしました。

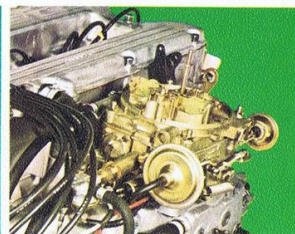


センターコンソールにはビーターとベンチレーションの調整、エアコンもビルトインされます。





直6 2.8ℓ DOHC 180馬力



デュアルコンパウンドキャブレター付で排気ガス対策にも非常に有利です。



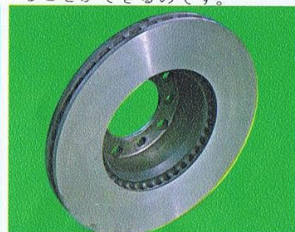
ステアリングホイールを切り込むとフロント車輪は傾斜します。そして路面をしっかりとつかみ、高いコーナリングスピードを得ることができるのです。



フロントはアンチノーズダイブ式です。



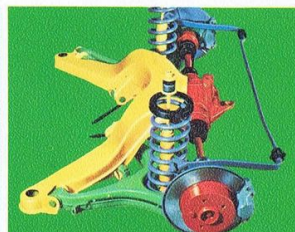
アンチダイブコントロール付ウィッシュボーンは振動を防ぐためにラバーマウントでボデーに取付けられています。



2系統式パワーブレーキは4輪ディスクでフロントはベンチレートッドタイプです。



低い重心、ワイド・トラック、優れたアクスルのデザイン、それにアンチロールバーが高いコーナリング性能をもたらします。



リアーはシングルジョイント・スウィングアクスルからダイヤモンドタイプに変わりました。



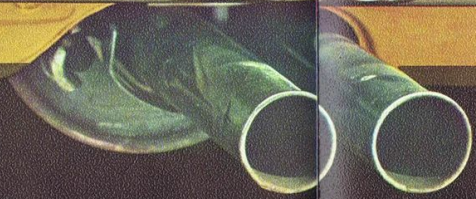
ホイールベースが11.5cm長くされ乗心地は一層向上しました。



280 SE



280 SE

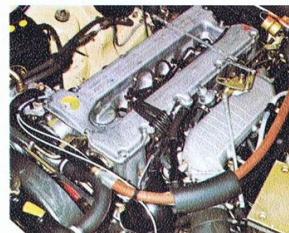


走行性における“新しい次元”

スピードとは単にエンジンのパワーのみを意味しているではありません。速く走り、しかも高い巡航速度を維持するのに必要なものは有能なドライバーとエンジンのパワーを道路に安全に伝えることの出来るサスペンションであるといえます。

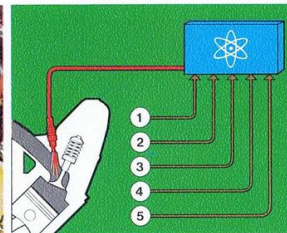
メルセデス・ベンツのエンジン出力・サスペンション・ブレーキ等が平均してバランスがとれている理由もここにあります。

280Sのすばらしい走行性能を満喫していただきたいと思います。



DOHC 6気筒 2.8ℓ

DOHCエンジンはキャブレター付きの180馬力と電子燃料噴射式210馬力の2種類があります。この2.8ℓエンジンは半円球の燃焼室を得、高い燃焼効率により共に排気ガス対策にも極めて有利です。



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。

例えば

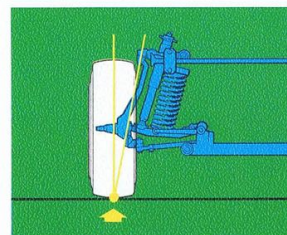
- (1)吸入パイプ圧
- (2)エンジン回転数
- (3)吸入エア温度
- (4)エンジン温度
- (5)スロットルバルブ開度

加速は実にスムーズで強力です。優れた燃料コントロールの結果燃費も向上しています。トランジスター・イグニッション方式を採用した結果、電流も極く弱くてすみずみです。

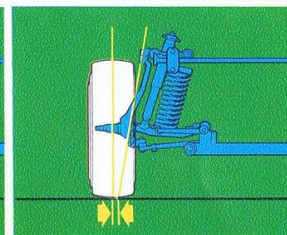


デュアル・コンパウンドキャブレター

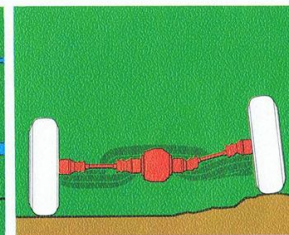
- 低中速ではキャブレターはファストバルブのみ働きます。
- 加速時にはダイヤフラムポンプがバキュームを加えます。
- そしてより高いパワーを必要とする時にはセカンドバルブが自動的に働きます。
- チョークはバイメタルを使い寒冷時のスタートを容易にしています。
- このタイプのキャブレターの特徴は常にエンジン回転に促した好ましいキャブレレーションを行うと同時に排気ガス対策に優れた性能を示します。



C-111で実証済みのフロント・アクスルを採用。優れた応答性のステアリング11.4mという小さな回転直径



ゼロオフセットステアリング、ワイドキャストアングル等特殊なデザインにより直進性は抜群です。ワイドプロフィールタイヤの採用により路面の接地面積が非常に大きくロードホールディングを向上しています。軽合金ダブルウィッシュボーンは剛性が高くアンチダイブコントロール付です。このアクスル方式は完全なメンテナンス、フリーです。



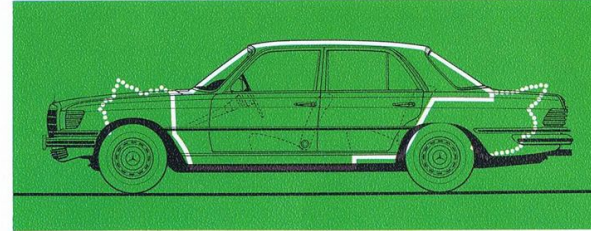
リアアクスルはセミトレーリングアームの働きにより正確な車輪コントロールを果します。例えば片方のホイールが路面の凹凸に影響を受けても他方は直進を保ちます。釣り合のとれた前後アクスルは乗心地良くしかも柔かすぎず直進性、コーナリング特性、制動時の姿勢等優れたロードホールディングを約束しています。

安全性における“新しい次元”

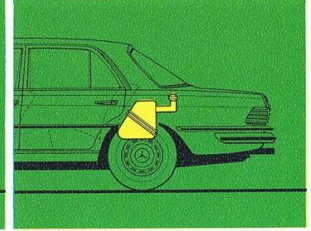
メルセデス・ベンツは30年以上にも亘って自動車の安全性追求にたぎざってきました。まだ世間が安全性というものに対して関心を寄せる以前からなのです。

メルセデスだからこそこれほどまでに完全な安全性システムを提供できるのです。すなわち事故を未然に防ぐための“能動的安全性”事故の際の損傷を出来るだけ軽減するための“受動的安全性”これらが互いに補い合って、メルセデスの安全性を完全なものにしているのです。

直進時の安定性、ドライバーが機敏に動けるよう考慮された居住性、操作の容易な装備類、そしてその他数多くの特徴によって安全かつ余裕のあるドライビングをお楽しみいただけます。このためドライバーは全神経をまわりの交通事情に集中することができるわけです。セーフティセル、パッドを施した室内、セーフティ・ステアリングそして柔軟性に富んだインストゥルメント・パネル、こういったものすべてがあらゆるメルセデス・ベンツに標準装備されています。もっとも発達した研究こそがもっとも良い結果をもたらします。メルセデス・ベンツの名前をきけば、まづ第一に安全性ということを思い浮かべても今日では少しも不思議ではありません。



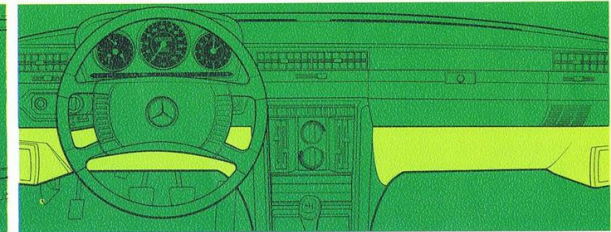
1951年から採用されたメルセデス・ベンツ“セーフティ・セル”原理はパッセンジャーコンパートメントを頑丈に造り前後で衝突時の衝撃を吸収する方式です。更に280Sでは転倒時の安全性を強化しています。全ルーフピラーはルーフとピラーの接合部分とサイドメンバーを特に強化しました。センターピラーは更にワイドに上下の接合部を強化しました。実験でサイドインパクトへの高い剛性が証明されています。“ESEM”コンピューター設計システムにより高い転倒時の剛性が確立されたのです。



ガソリタンクは96ℓ入りでリアアクスル真上に置かれました。客席とトランクの両面に壁を設け衝突時の安全性を高めました。注油パイプもボディーの変化に備え安全な場所に置かれています。



ワイバーは右側に平行に落ち、高速でも浮き上がりません。広大なウィンシールドの70%を拭き取ります。フロントピラーには特殊なモールディングを付けサイドのウィンドーが雨水で汚れない画期的な設計を果しています。



インストゥルメント・パネルは段階的に衝撃を吸収する能力をもたせてあります。その上に厚いポリウレタン・フォームのパッドを施してあります。ステアリング機構は4重の安全性を誇ります。

- (1) ハンドルボスのパッド
- (2) インパクト・アブソーバー付き
- (3) コラプシブルコラム
- (4) 前アクスル後のギアボックス、更にダッシュボード下側には部厚いニーパッドが施されているのです。

走行性における“新しい次元”

スピードとは単にエンジンのパワーのみを意味しているわけではありません。速く走り、しかも高い巡航速度を維持するのに必要なものは有能なドライバーとエンジンのパワーを道路に安全に伝えることの出来るサスペンションであるといえます。

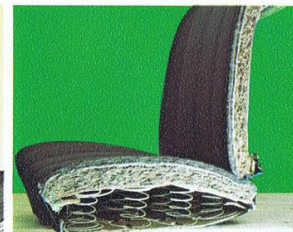
メルセデス・ベンツのエンジン出力・サスペンション・ブレーキ等が平均してバランスがとれている理由もここにあります。

280Sのすばらしい走行性能を満喫していただきたいと思います。



“ゆったりとした室内”

ゆったりとした室内を得ながら扱い易いボデーサイズに納めました。例えば回転直径は11.4mと素晴らしく切れます。四方約87%の視界をもつガラスセクション。大きなドアで出入りも非常に楽です。



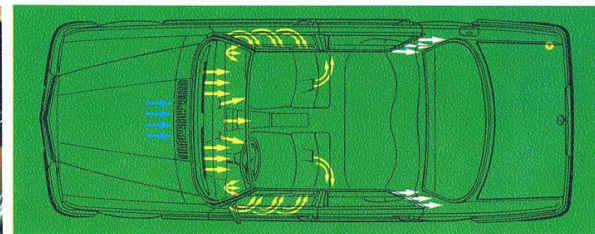
“シート—特別設計”

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、漸新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。



“パワーステアリング”

路面感覚を適当に残ししかも駐車時には極めて軽く直進時には軽すぎず抜群の直進性を保つことができます。

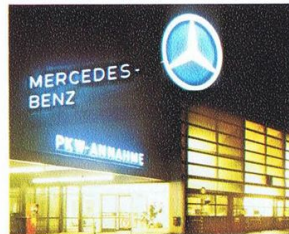


“ヒーターとベンチレーション”

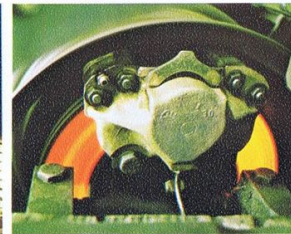
ヒーターとベンチレーションは図のようにルーム中に配給されます。ウインドシールド、前後のファストスペースは勿論、前サイドウインドーをくもらせないようにエアを送ります。更にリアーポストからエアを排出して素晴らしいサーキュレーションを果しています。

メルセデス・ベンツの品質は不変です——。

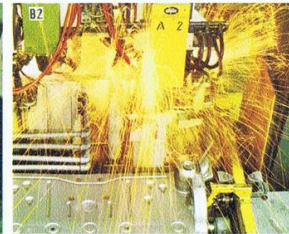
メルセデス・ベンツはその高度の生産技術によってその名声をつくりあげてきました。この名声を汚さない為にも我々は更に一層の努力を続けなければなりません。生産にたずさわっているスペシャリスト10人につき1人が品質管理に責任を負っているという事実が正にこれを証明しています。この専門家達は規定の品質水準に達しないものはすべて取り除くべき仕事をしているのです。あらゆる生産過程においてのこのような厳しい管理のみが高い品質水準を保証し、メルセデス・ベンツのたゆまない成功を約束してくれるのです。厳しい品質管理と最新の設計概念——これらによりメルセデス・ベンツの各モデルは一時的流行には何らの影響もうけない不変性を保証されているのです。



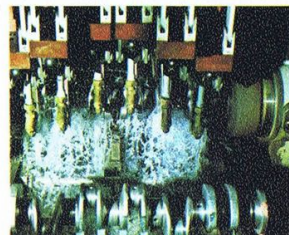
メルセデス・ベンツは163ヶ国に4,300サービス・ステーションを置き、それぞれに経験豊かな専門員を配しています。



ディスク・ブレーキは約230km/hの高速でベンチテストをうけます。急ブレーキによる停車、190km/hまで減速を9回繰り返しこのテストを50回も支障なく通過しなければ合格できません。



ボデーは沢山の箇所を完全自動で溶接してあります。最近の溶接機は一層均等な作業を行ない、こうして最熟練者よりも完全に作業をします。



クランクシャフトは高周波焼き入れで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。



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對して、1台につき約14kgの永久シールを施しています。



ペイントは1台20kgも使い最終仕上げは130°-165°もの高温で乾燥処理されます。

〈標準装備〉

- **ENGINE**
L6 DOHC 2,746cc 180hp/5,750r.p.m.
- **TRANSMISSION**
MB 4速自動変速機
- **SUSPENSION**
前：ダブルウィッシュボーン、コイル・スプリング、アンチロールバー、テレスコピック・ダンパー
後：MB ダイアゴナル・スウィングアクスル、コイルスプリング、テレスコピック・ダンパー
- **BRAKES**
4輪パワーディスク・ブレーキ2系統式、前ベンチレーテッド・ディスク
- **STEERING**
MB パワーステアリング

- **WINDSCREEN WIPERS**
2速ワイパー及び間欠式（コラム・ストークにて操作）足踏式ウォッシャー
- **SIGNALLING SYSTEM**
ヘッドライトフラッシャー、セルフキャンセルインディケーター、フィンガーティップ・コンタクト（追越し用）
- **INSTRUMENTS**
ダッシュパネルは段階的に衝撃を吸収する措置です。
スピード、燃料、油圧メーターの他回転計はオプションです。
- **LOCKS**
1つのキーで全てロックできるセントラルロック装置付き、リアドアにはチャイルドプルーフが付きません。

オプション

〈レベル・コントロール〉

極端に荷重がかかった場合。例えば重い荷物をトランクに沢山積んだ場合等にこのレベル・コントロール・システムは有効です。荷重如何にかかわらず、この装置は車高をノーマルの状態に何時でも保ちます。

〈ヘッドライト・クリーナー〉

ヘッドライトにはワイパーとウォッシャーが取りつけることができます。操作は簡単です。ライトを点灯している時にウォッシャーのスイッチ（フット操作）を踏めば自動的にヘッドライトにウォッシャーとワイパーが働きます。降雨の走行という悪条件の中ではヘッドライトは時には約80%も照度を失ってしまうことを考えるとこの装備は非常に安全性を高めます。

〈スライディング・ルーフ〉

好天の日にはスライディング・ルーフを開いて快適なドライビングが出来ます。操作は電動式でしかもメンテナンス・フリーです。

〈その他のオプション装備〉

MB-TEX及びレザー内張り
オーソペディック バックレスト
その他はメルセデス・ベンツ“特別附属品価格表”を御参照下さい。

〈MB自動変速器〉

MBオートマチックは4速トルクコンバーター式です。
280Sのエンジンのトルク性能に良くマッチしたこの特別設計オートマチックはイーロードライビングは勿論DOHCの2.8Lエンジン性能を存分に発揮できるシャープなセッティングを果しました。

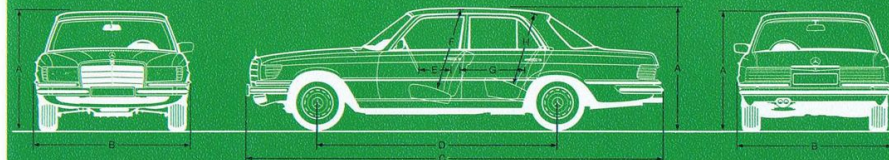
〈エアークンディショナー〉

常に爽快なドライビングを楽しんでいただくためにはエアークンディショナーは欠かせません。
Sークラスでは新設計のエアークンをコンソールに完全ビルトインしました。スイッチのボタンと温度調節ノブだけで極めて簡単にコントロール出来ます。

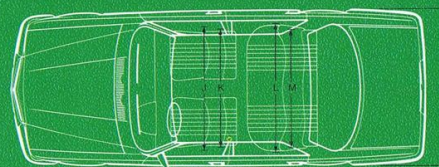
TECHNICAL DATA

エンジン		キャブレター
気筒数		DOHC-6
ボア/ストローク	(mm)	86/78.8
総排気量	(ccm)	2,746
圧縮比		9.0:1
最高出力	(hp/r.p.m.)	180/5,750
最大トルク	(mkg/r.p.m.)	25.3/4,250
クランクケースオイル容量	(Lt)	6.0
冷却水容量	(Lt)	11.0
登坂能力	%	45
乗車員	(人)	5
最高速度	(km/h)	190
燃料タンク容量	(Lt)	96
車両重量	(kg)	1,610
タイヤサイズ		185HR-14
使用燃料		プレミアム

※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。



A	全高(空車時)(mm)	1,425
B	全巾(mm)	1,865
C	全長(mm)	4,960
D	ホイールベース(mm)	2,865
E	ステアリングホイールードライバースシート間(mm)	400
F	前シート高さ(mm)	970
G	ドライバースシートーリアシート間(mm)	772
H	後シート高さ(mm)	860
J	前車室内(mm)	1,460
K	前シート(ショルダー高さ)巾(mm)	1,403
L	後車室内(mm)	1,528
M	後シート(ショルダー高さ)巾(mm)	1,385
	トランクフロント(mm)	1,625
	リアー(mm)	1,505
	最小回転半径(m)	5.7
	トランクスペース(m ³)	0.58



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
280SE
NOT IMPORTED
INTO JAPAN



Mercedes-Benz



Daimler-Benz A.G. Stuttgart-Untertuerkheim WASP 5.000/673 PRINTED IN JAPAN/Y ①

good new days
人間らしい美しい未来を

ヤナセ

総輸入元

ウエスタン自動車株式会社

〒105 東京都港区芝浦一丁目6-42

電話 03(452)1471#D