



Mercedes-Benz



280 S
280 SE

“完璧”と云うものの すばらしさ!

『もし、あなたがファミリーユースのために、休日のレジャー用に、また日常の足として車を使うとした時に、しかも、かりにお金の心配がまるでないと仮定したら、どんな車を選びますか?』

この世界一の“All round car”(総てに最高の車)についてのアンケートは、オーストラリアの自動車専門誌“Modern Motor”が読者に対して行ったものです。

読者は、世界中の市場に出されているあらゆる車の中から選べるようになっていました。

1969年に寄せられた回答から、メルセデス・ベンツの230と250が第2位を獲得しました。第1位は、さらに100%増の票を得て、メルセデス・ベンツの280S/Eと300の勝ち取るところとなったのです。

数あるアンケートの中で“Modern Motor”誌はまた、読者はどの車が最高のプライベート高級車とされているかを尋ねました。こゝでも投票者の50%がメルセデス・ベンツのモデル280~300に票を投じたのです。

あなたも同じように投票されたとしたら何も今さらこゝでそのわけをご説明するまでもないと思います。ぜひ280Sか280SEを御購入下さい。せいぜい高価な車を……!

さて今度はお選びいただいた皆様に代って我々が280Sと280SEとが何故このような世界的な成功をおさめたか説明しなければならないことになったわけです。(1969年にはご注文は着実にのび、遺憾ながら納期はますます長くなっております。)多分これが一つの理由になるでしょう。『今日の道路をお急ぎの方はどなたもスポーツカーをお買にならずに、少なくとも280SEを運転されることを勧めます。この車は高性能はもとよりのこと、すばらしく快適です。』ドイツの自動車専門誌“Auto Motor Uud Sport”誌はこう1969年第11号に唱っています。

しかし、もっと速い車があります。280S~300モデルの時速185~190km/hより更に速い車です。メルセデス・ベンツ300SE L6.3の最高速度は220km/hに達するのです。初の、ヴァンケル・ロータリー(4ローター)ミッド・エンジン、ガルウイング・ドア付、グラスファイバーボディの試作スポーツカーC-111に至っては、時速300km/hを記録しているメルセデス・ベンツの製品なのです。

しかしながら大型でパワフルな車のエキスパート・ドライバー達は、280S/SEよりも速いツーリングカーを多分望みはしないでしょう。

あなたは一体時速190km/h以上ものドライブがお好きですか? もしお好きだとしたらあなた自身の安全についてお考えになるべきではないでしょうか。もしそうでなければ、御家族のこと、それに他の通行人のことを考えるべきでしょう。それ故に時速190km/hでもなお安全な車を運転するべきで、またもっと優れていて、静かで振動のないしかもロードホールディングが良く、カーブでも優れた安定性が高く、スピード狂よりも速く気楽に目的地に到着することができるような車を運転すべきでしょう。

今日の運転特性、乗心地、安全性は科学的な問題であります。何が悪いか、優れているか、良いかを調べ、テストして、測定し、確かめることができますが、前述の如く先づ第1に研究しつくさなければなりません。現在の280S/SEは220S/SEにはじまり、250S/SEへの移行を経て10年後の今日まずは技術上非の打ちどころのない完成域に達したものであります。

乗客のための安全ボディ構造について考えて見ましょう。7,000もの溶接箇所があり何100万キロ走ってもガタガタ音の出るようなことはありません。我々のエンジニアはすでに約500万キロ以上に反ぶ進行テストを敢行しているのです。ブレーキはパワーコントロール付の4輪ディスクブレーキ、最高の乗心地を与えるハイドロニューマチック矯正スプリング装置付後サスペンションにより最高の乗心地を得られます。新型のセーフティ・ステアリングホイール、優れたギア・レシオの新型イージーシフトのマニュアル・ギヤ・ボックス、新型自動変速や、新設計のヘッドレスト、実用的なワン・キーシステム、医学的に優れた、一部手造りで自然に発生する湿気を吸収し、身体を適確な位置にホールドするシート等を完備した保証つきの車です。

この他100を越える事実を、さらに685に及ぶ各種装備品の組合せの中からあなたのお好みの車をお選びいただけるのです。この次にお求めになる車をご自分のお好みに合わせて造ってごらんになりませんか。

こんなことを考えて見れば、280SEの0~100km/h加速が10.5秒であると云うことなどは最早問題ではなくなってしまうでしょう。これだけのことのできる車はそうざらにありません。

しかし、メルセデス・ベンツの生産プログラムには、別に230/250モデルがあります。高速、安全、コンパクト扱い易い頑丈な車です。どうして同じスリーポイントッドスター(ベンツのスターエンブレム)をつけたこんなに優秀な車があるのに更に280SやSEが存在するのでしょうか?

それにはこの序文の始めの方の短かい文章を読み返していただきたいのです。世界一の“総てに最高の車”それから“最優秀高級ツーリングカー”と書かれています。これについての投票でもメルセデス・ベンツの230~250は人々の最も熱望する部類を勝ち得たのです。最高的高级コンパクトカーとして選ばれたのです。しかし最大の成功は、前にも述べた通り、最高の“プライベート高級車”として選ばれたことです。

メルセデス・ベンツの280S~280SEモデルは、更に静かで、より余裕のある室内設計によるすばらしいモータリング、よりよい乗心地、殆んど同一の操縦性に対してより大きな馬力を備えた車です。より優れた、より完全な、より高価な車です。国際的的最高級車プログラム中の最高のモデルなのです。このことは科学的に証明することができます。

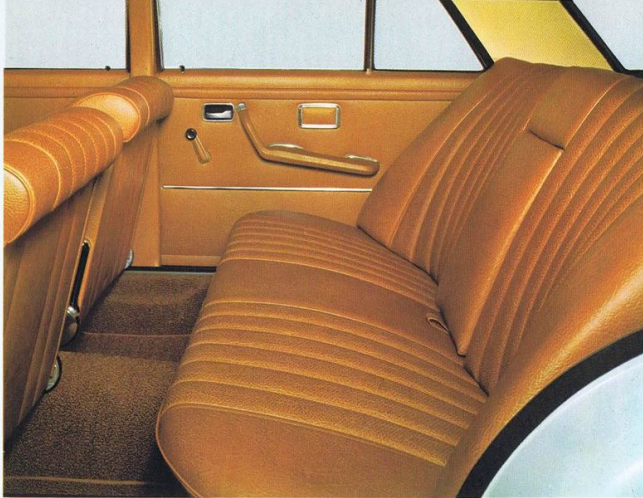
280S、280SEをお選び下さい、そして優れたものの楽しさを味わっていただきたいと思ひます。



〈ボデーワーク〉

時代を超越したエレガントで機能的なスタイル。ボデーサイドのクロームモールディングに付けられたラバーストリップにより隣りにパークした車が不注意にドアを大きく開けた時にも塗装を傷つけません。

バンパーに取付けられた丈夫なラバーストリップは毎日すごく混んだ街中をドライブするには極めて安心です。



乗心地



メルセデス・ベンツ280SEロングホイールベースのリアパッセンジャーコンパートメントは10cmだけ長くなっています。リアドアも10cm長く作られ出入りがずつと楽になっています。

メルセデス・ベンツ280S/SEはフロントシートを後にいっぱいに下げてもまだ、リアシートのパッセンジャーのフートスペースは十分に余裕があります。

メルセデス・ベンツ280S/SEの設計は客室に重点を置いて行われています。5人ないし6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ちます。それにボデーのサイズも極めて扱いやすいものです。

余裕ある室内寸法にもかかわらず、この車の操縦は、ほかの比較的小型車よりもむしろ容易なのです。

280S、280SEとは別に、このシリーズには第3のモデル・ロングホイールベースの280SELがあります。この車はホイールベースが10cm長くなっています。

つまり、

ボデーが長くなり、従って車の後部に10cm余分なゆとりができました。(ただしこれ以外の場所だったら、ただの無駄となります)。後部のゆとりの増加でドアが大きくなり、車への出入りがずつと楽になります。そこでリアシートに乘客をよく乗せる方、また御自身がよくリアシートに座られる方、脚をのばして十分なゆとりを味わいたい方は車に乗って見て10cmだけ多い後部のゆとりが作り出す違いをお試し下さい。

この車は、優れた設計のメルセデス・ベンツのパワーステアリングをオプションで装備できます。

以上の3つのモデルは、高級取付品、高品質の材料、最高の仕上げの点で何んら相違はありません。

この車は、優れた設計のメルセデス・ベンツのパワーステアリングをオプションで装備できます。

以上の3つのモデルは、高級取付品、高品質の材料、最高の仕上げの点で何んら相違はありません。

<シート>

メルセデス・ベンツ280S/SE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、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ポジションは、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ものです。

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。

ドライバーズシートは上下の調節も可能です。リアシートのパッセンジャーはフロントシートをいっぱ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、高い効力をを持った無段可変方式として組合されています。

外気を完全に濾過した絶え間ない空気の流れは上下にどの位置にも調整できます。強力な3スピードのプロアーが新鮮な空気の供給を増します。車は停車中でも換気ができます。

夏期用換気系統の球形ノズルは、実際にどんな方向にも回すことができ、新鮮な空気の流れを強力に供給します。

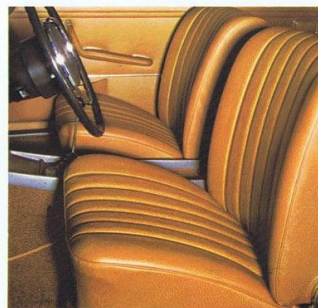
ヒーター装置は、新鮮な空気をマイナス20℃からでさえも、心地の良い室温にまで暖めます。よんだ空気は、すき間風を起さずに、絶えず抜かれます。

<シャーシ>

メルセデス・ベンツのシングル・ジョイント・スウィングアクルスは、ハイドロニューマチック補正スプリング付で、堅すぎず、柔らかすぎず、のスプリング特性を生み出します。2つのアクスルの揺れ作動は、路面のどんな凸凹も消して感じさせません。ハイドロニューマチック補正スプリングは、運行性を損いかねないキャンバーの変化をおさえます。

メルセデス・ベンツ280S/SEのこのアクスル構造は、どんな速度でも、常に同じすばらしいロー

ドホールディングと最高の乗心地を保証します。疲労度をもたらすような振動は除去されていますので長距離のドライブも快適です。



フル・リクライニング付のバックレストは勿論のこと、ドライバーズシートは高さも調整できます。

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、ボデー構造には伝わりません。

メルセデス・ベンツ280S/SEにとって、このアクスル構造は完璧な処置であります。

鋼鉄製サスペンション装置と油圧装置のコンビはエアサスペンションに次ぐ性能を発揮しているのです。

アンチロールバーは安全運転に影響するカーブでの不愉快なロールを除去します。ガス挿入式油圧テレスコピックアブソーバーは(ド・カルボン式)悪路上でも一定のロードホールディングを保証します。サーキュレーティング・ボールタイプのステアリングは非摩擦機構により、極度に軽く確実に操作できます。

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。このステアリン

グ装置は、メルセデス・ベンツ280S/SEを、多くの小型車よりも操縦しやすくしています。ステアリング・ショックアブソーバーは路面の隆起をハンドルに伝えることなくしに吸収します。

<ボデー構造>

メルセデスベンツ280S/SEは、一時の流行にはまどわされませんが、より良いものを提供致します。エレガントなスタイル、比類ない室内の快適さ、乗降りのとても楽な大きなドア、沢山積めるトランク、その他色々……。アクスルとボデー構造との取付けはラバーマウンティングで行われています。エンジンとパッセンジャーームは密閉され、互に隔離されています。これがメルセデス・ベンツ280S/SEを振動のない非常に静かな車にしています。

小物入、照明付グローブボックス、ドアのポケット、大きな後ウインドーシェルフ、パッド付きのひじ掛け、後座席中央のひじ掛け、丈夫な上質のカーペット——これらは、メルセデス・ベンツが機能的快適さと呼ぶところのほんのわづかな例にすぎません。

メルセデス・ベンツ280S/SEは、ドライバーにとって欠くことのできないはづの乗心地、全視界、扱い易さ等で“特別な、なにものか”を備えております。



室内は広く優れた乗心地です。
ボデーは適当なサイズで操縦は
大変楽です。メルセデス・ベンツ
280S/SEは扱い易く、例えば駐
車も小型並に楽にできます。



安全性

たった一年のテスト期間中にメルセデス・ベンツは80台もの真新しい乗用車を衝突実験に使ってスクラップにしてしまいました。こんな研究はもう10年以上にわたって行われ続けているのです。その目的は、避け難い事故の影響を最小限に減らすことにあります。この写真は止まっている車に対して時速50km/hで走って来た車の衝突実験です。前、後部の変形度が測定され、その測定値はエネルギーの吸収能力を示します。この徹底的な研究によりメルセデス・ベンツは数件の先駆的な特許権を取得しこれらはすべてメルセデス・ベンツの乗用車に実際に入入れられております。

この安全性については大いに語る事ができます。フォーム・ラバーのバッティ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。とはいつ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のなどは、メルセデス・ベンツの計器盤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。

Auto Motor Und Sport 誌は1969年第4号で次のように書いています。

〈しわくちゃ”特許の満期〉

『1969年1月23日、車の安全に関する一項目にすべての自動車メーカーが達し得る道が法律的に開かれた。それは車のボデーの安全構造に関するメルセデス・ベンツの特許の切れる日であったのだ。この特許は客室の耐歪み構造と、車の前後部のしわくちゃ部分の斬新的生産に関するものであった。

この安全構造は、他の自動車メーカーによってかつて開発されたことのない最上のものとして、最も速く認められた。そして世界中にこれまでに永年に亘って模倣されて来た。それでもダイムラー・ベンツ社は他社の安全への努力を阻害しないように、おうようにも特許権の侵害を見のがしたのである。ウンタートゥルクハイム工場においてダイムラー・ベンツ社は、いかなる場合にも“しわくちゃ原理”を理解するのはやさしいことだが、実施となると大へんに難かしいことを知っているのだ。

メルセデス・ベンツでさえも多年に亘る開発作業を要して後にはじめて、ウンタートゥルクハイムで数回の報道陣及び一般の人々に公開してから完全な衝突、“しわくちゃの実証”を行うことができたのだった。

この特許の満期とともに、これからはこの安全構造は、各競争メーカーの広告キャンペーンにも頻繁に見られることになる。」

メルセデス・ベンツにとって安全ということとは、これだ、あれだといった個々の問題ではなく、またどのメルセデス・ベンツの車でも20や30ばかりの特徴には止りません。メルセデス・ベンツの安全は科学的研究に基づいた体系なのです。一つ一つの要素がすべてたがいに依存しあっているのです。永久に進展し、完成されてゆく一体系なのです。それでは2~3の例を挙げて見ましょう。

〈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。

〈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ブシプア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。

〈直進安定性〉

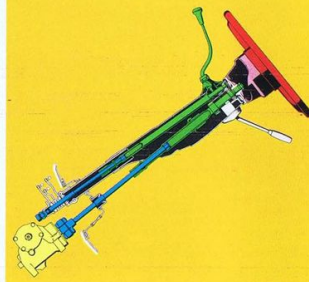
直進安定性と信頼できるロードホールディング、独立懸架サスペンションの効果は安全運転に不可欠の要因であります。アンテイルロールバーは、コーナーに行ける不快なボデーロールを押えニュートラルのコーナリング特性を確保します。

〈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。



“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ド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。

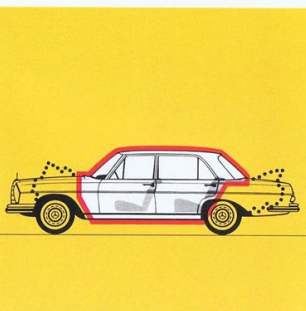
〈その他〉

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、しっかりと据付けた、座り心地の良いシートの様子は、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。

〈今日、メルセデス・ベンツの徹底的な研究は自動車そのものの域を越えています。〉

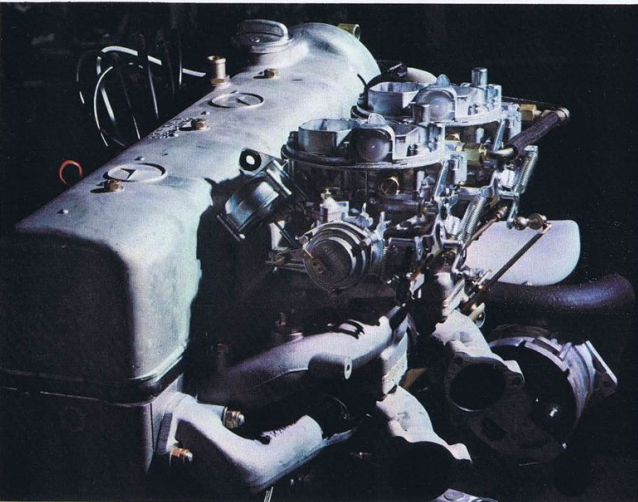
テストを行った、第2の決定的な要因は、人間と人間の反応であります。メルセデス・ベンツは、なれていないドライバーをハンドルにつかせて、テストコースに送り込みます。そして専門家が、ドライバーに、予期していない模擬の危険にさらします。そしてすべての反応を記録します。各種の反応の結果から、平均的なドライバーの平均的な反応を計算することができます。次は、さらに優れた設計を求めるために、こうして得られた実績を実行に移します。



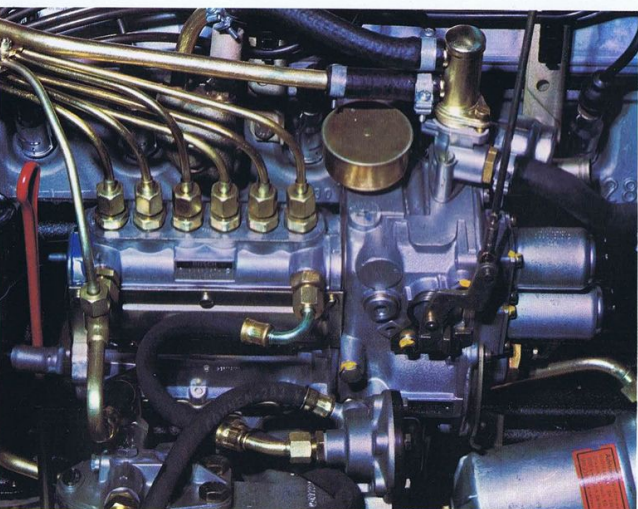
これは歪みの原理を示します。頑丈な客室ですが、エネルギーを吸収する折りたたみ式前後構造です。



自動車の高速走行に於ける安全な条件はシャーシがエンジン性能よりも実力があることです。メルセデス・ベンツ乗用車は速くそして安全です。濡れた路面でも同じように高速で走れます。急カーブを限界ぎりぎりでも回る時でも常に操縦性はニュートラルで十分コントロールできます。



スピード



メカニカル燃料噴射は、メルセデス・ベンツ 280 S/Eの特長であります。各シリンダーは、途切れなく正確な時間に、正確な量の燃料を自動的に受け入れます。

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な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。

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、好天条件下にかぎらず、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、また他と同様重要であります。例えば、安全を取り戻すために時速60km/hから80km/hに急にスピードを上げる必要がある場合がそうです。

このような場合、メルセデス・ベンツ280 S/Eの6気筒エンジンは、その高いトルクと平均以上の余裕パワーとで、本領を発揮します。

メルセデス・ベンツ280 S 6気筒エンジンは、自動チョーク付ツイン・バレル・ダウンドラフト・キャブレターを装備しています。エンジンの出力は、157hp/5,400rpmです。

中低速のエンジンスピードでは、キャブレターの第1ステージだけが使われます。エンジンからもつと高い出力を引出す必要のある時には、アクセルペダルを踏み込むと吸込管の圧が下がるため、自動的に第2ステージが働きはじめます。このことは、あらゆる運転条件の下でも、正しい燃料と空気の混合の供給を受けることを意味します。

メルセデス・ベンツ 280 S/Eはメカニカル燃料噴射装置を備え、出力は 180hp/5,750rpmの6気筒エンジンを搭載しています。

このエンジンの最も興味深い点は、6プランジャー噴射ポンプを備えた噴射装置にあります。

現在の噴射エンジンは、何十年に及ぶ開発作業の結晶であります。

もともとこのエンジンの基本はメルセデス・ベンツの航空機エンジンに発し、レーサーの製作に受け継がれて後、最後にメルセデス・ベンツ220 S Eと250 S Eに結実したものであります。

今日、メカニカル・ガソリン噴射は、完璧な技術に到達しています。1969年8月6日噴射エンジンを着けた、25万台目の車が量産ラインから果立って行きました。280 S Eがこれです。

この噴射装置の利点は次のようなことです。まづ、なめらかに加速をあげることが出来ます。またスロットルペダルを急に踏み込んでもエンジンの反応は極めてスムーズで、ばらつきなどはありません。

6プランジャーは6気筒の各シリンダーに丁度正確な時期に、また丁度正確な量の燃料を供給します。このほか、どんな荷重に対しても正確な燃料及び空気の混合気を供給します。

自動始動のウォームアップユニットは、スロットルペダルの位置回転数、空気圧、冷却水の温度を考慮しています。

SとEのエンジンはすばらしい加速と静けさを持つ今日の市場で最も円熟し、そして堅牢なエンジンと云えます。

〈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。

〈鍛造、高周波焼入れのクランクシャフト〉

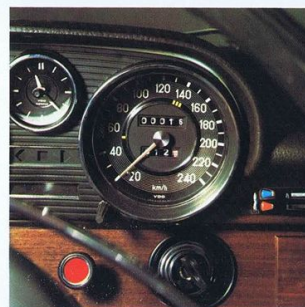
鍛造クランクシャフトはコネクティングロッドと同様、多層・鋼裏打ちのベアリングに支えられています。

〈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ずつ回転します。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。

〈2つのバルブスプリング〉

各バルブに2つずつのバルブスプリングが取り付けられています。



ドライバーの視界内に置かれた読みやすい各種計器類は乱反射しない配列です。

これで減衰効果が改善され、安全性が向上します。もし片方のバルブスプリングが破損しても、もう片方のスプリングでバルブは作動を続けられます。

〈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。

〈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。

〈ピスコ・ドライブ・ファン〉

このファンはエンジンが過熱した時だけ働き冷却を助けます。

このファンの利点はエンジンのウォームアップを早め、摩耗を減じ、ファンの騒音を低くします。特に始動時のエンジン出力を高めます。著しく燃料の節約が出来ます。ピスコ・ドライブ・ファンカブリックは摩耗なしに作動します。非常に速く最高速を出すことができます。長時間全く安全に運転出来ます。エンジンが極めてタフであるからです。

シャーシどんなスピードにもついてゆけます。そこで、多くの特長の代表的なものとしていくつか例を挙げましょう。

〈メルセデス・ベンツ油圧補正装置付シングルジョイント・スウィングアクスル〉

シングルジョイント、スウィングアクスルとラディアス・ロッドによる完璧なホイールコントロール、比類なく優れたロードホールディング、心地良くかつ柔らかすぎない懸架装置によるコーナーにおける優れた安定性を約束出来ます。

一方の車輪が荒れた路面を走るとき、他方の車輪は独立してそのまま・真すぐに走ります。これが、なぜメルセデス・ベンツのシングルジョイント・スウィングアクスルが他のどのリジット・アクスルよりもはるかに優れているかと云う理由です。

〈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角のウイシュボーンによって全輪が独立させているため、荒れた路面でもコースからはづ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 280 S/E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がありません。

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。

〈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 280/S E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愉しみのうちです。



信頼できると云うことは、どんなひどいコンディションのもとでもドライブできることです。例えば、激しい水しぶきにも電装品は完璧に守られます。シャーシは例えば濡れたコーナーでも高速でまわられるように設計されているのです。

信頼性

メルセデス・ベンツの油圧式補正スプリング付シングルジョイント・スウィングアクスル。2つに分けられた車輪のスウィングアクションは路面の不整を伝えません。油圧式補正スプリングは、運行性を損ないかねないキャンパーの細かい変化を抑えます。

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の意味です。

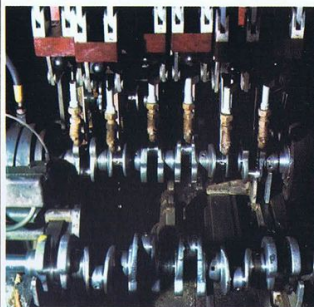
メルセデス・ベンツ 280 S/SEの基本構造は、その前身である220 S/SEと250 S/SEとから取ったものです。

メルセデス・ベンツ280 S/SEのシャーシは、それが世に送り出された時は、すでにその背後で約500万キロの苛酷なテストを経ているのです。

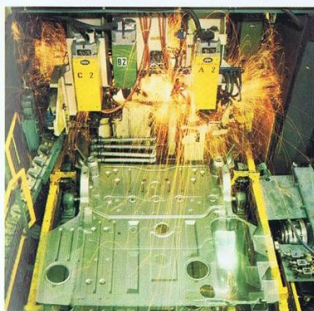
メルセデス・ベンツ280 S/SEは信頼できる車であります。

<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。



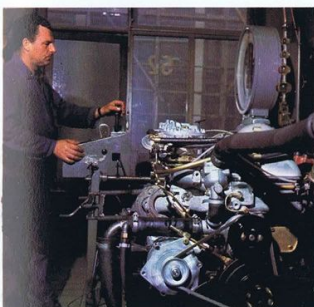
高周波焼入れのクランクシャフトというのは、表面構造に悪影響を与えることなしに重要な個所に特別な注意を払うということの意味します。これで運まかせと云うことがなくなります。



ボデー構造は、沢山の個所を完全自動法で、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します。

<ぴったり合う4つのドア>

ドアを閉める時の深いドサット云う音は、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。



名エンジン、各アクスル、各トランスミッションは、テスト台上でテストされます。メルセデス・ベンツでは抜取り検査だけでは不十分としております。

<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。

<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。

<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 280 S/SE に装着する資格が与えられます。



メルセデス・ベンツの永久的な
価値は外装の完ペキな仕上がりに始まる
ものです。



永久的な価値

塗装作業はこうでなければなりません。固いながらもろくなく、天候や化学的影響に耐えるが、路面から飛び上って来る石等に傷つけられぬほどの弾力性を持つこと。ペイントの粘着性と乾燥処理とが適確にマッチしていなければなりません。このためには優れた乾燥設備がぜひとも必要になります。

〈永久的な価値〉

永久的な価値は、完ペキな技術、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 280 S / S E の特長です。

〈車のスタイル〉

流行は常にある数のお客様を引きつけるものです。しかしながら、メルセデス・ベンツはとてこの流れに乗って行くことはできません。スリーポインテッド・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ボデーは造りません。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長い年月続くのです。

〈塗装作業〉

メルセデス・ベンツ280 S / S E 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、次が基礎塗り、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〉

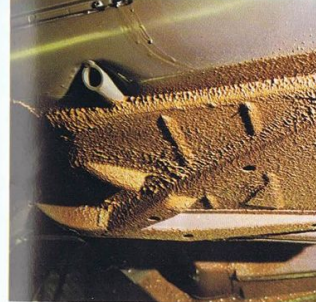
下回り、どろよけ、サイドシル、フロントセクションの下側に対して、1台につき約14kgの永久シールを施します。

〈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。

〈後に手が届かなくなる個所の部分〉

内部の腐蝕を防止するため組立前に亜鉛ペイント塗ります。



車の床下とかホイールアーチ等石やその他で傷つきやすい場所に、最上の塗装をすることは無意味です。この写真では、メルセデス・ベンツの乗用車は、標準として特別柔軟なプラスチック・コーティングを施していることを示しています。

〈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よう。

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〉

乗用車の生産にたづ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



生産ラインの最後には、重要なネジは、手でいちいちチェックされ、合格の個所には着色シールが施されます。

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。専門員は工場からのエキスパートによって頻繁に教員課程を受けている人選です。休日のドライブには特に安心です。



標準装備品

〈車軸〉

フロント・アクスルはダブルウィッシュボーン式。

リア・アクスルはメルセデス・ベンツ・シングルジョイント・スウィング・アクスルです。

〈トランスミッション〉

フルシンクロ4速トランスミッション・ステアリングコラム・シフトかフロアーシフト自動調整ダイヤフラム・スプリングクラッチ。

〈サスペンション〉

全4輪 コイルスプリング、ダブルアクション、油圧式テレスコピック、ショックアブソーバー付。フロントにはアンテイルローバーが付き、リアにはハイドロニューマチック補正スプリングが付けられています。

〈ブレーキ〉

2重回路式、4輪ディスクブレーキ・サーボアシスト付、パーキングブレーキ用ブレーキシュー及びブレーキドラムを後輪に装備。ブレーキ回路破損警告灯付です。

〈ステアリング〉

正確で、軽いリサーキュレイトイング・ボールタイプ・ステアリングを採用。ステアリングダンパー、ステアリングホイールボスに大型パッドを取付け、ボスの下に衝撃アブソーバを取付けた伸縮折りたたみ式ステアリングコラム。フロントアクスルより後にセットされたステアリングギアボックス等多くの特徴を持っています。

〈ボデー構造〉

ボデーに堅固に溶接されたフレームフロアーユニットは、頑丈で、耐ねじれの乗客室(安全な室)、エネルギー吸収の前後部、全面最高の視界、パノラマ式安全ガラス窓、開きやすい4つのドア、ボデーサイドのラバーストリップ、ラバーストリップ付のダブルバンパー。

〈シート〉

解剖学により良く研究された形状をもつシート、頑丈な据付け、完全に身体をホールドする形状。シートスプリングとサスペンションそれにシートのポジション等が細心の注意をもって調和されています。

フロントシートは前後スライド、ドライバーのシートの高さも調整でき、背もたれの角度、ドライバーの座席の高さが調整できるリクライニングシートが取付けられています。

〈照明系統〉

駐車灯、非対称のロービーム(下向き)、ハイビームの前照灯、フォグランプ、サイドマーカーランプ、後退灯、無段可変の計器照明、ドア開閉連動ハンドスイッチ付室内灯、ダッシュボードにスイッチのつけられた後部リーディングライト、灰皿の照明、シガライター、ヒーターコントロールノブ、グローブボックス、トランク、フロアーレベルライト等がつけられています。

〈完備した計器類〉

パッドつきで衝撃にたわむ安全構造の計器盤には、速度計、油圧計、燃料計冷却水温度計、駐車ブレーキ、前後ブレーキ回路の警告灯、バッテリー、方向指示器、ハイビーム、燃料リザーブ、等の各警告灯。電気時計、全走行距離積算計、ディリーマイルレージ積算計等がセットされています。

〈理想的なヒーターとベンチレーション〉

暖冷気はそれぞれ連続的に思うまま、供給出来ます。ほこりやすき

〈シグナリング・システム〉

ヘッドライト・フラッシュャー、ステアリングコラムに組込まれた2スピードワイパー2個の高周波のホーン、ブレーキライト、ウオーニング・プリンカー・システム等が標準装備されています。

〈その他細かい便利点〉

フロントシートの間には小物を置けるトレーがありフロントドアにはポケットがあります。グローブボックスの他リアウインドー前にも小さい物を置けるスペースがあります。バックミラーは眩惑防止調整式です。

パッド付のサンバイザーはバックセグジャーサイドのは化粧鏡付きです。ルーフフレームにもグラブハンドルが取付けられ、リアのグラブハンドルには洋服掛フックも付けられています。パッド付のドアアームレストの他リヤシート中央には大型のアームレストを引出すことができます。

シガーライター、灰皿は前後にあり、セーフティベルトのアンカーポイントが前後に設けられています。前後レッグルームと中央トンネルはカーペット敷きです。また牽引のためのフックがボデー前後につけられています。

〈安全なドアロック〉

メルセデス・ベンツは“ワンキーシステム”を使っています。即ち、全ドア安全ロック、後部ドアには子供のいたずらで開くことのないチャイルドブルーフ安全ロックシステムを使っています。グローブボックス、トランク等のロックはもちろんのことステアリングホイールロックはイグニッションスイッチと連動です。

スターターモーターはノンリビート装置付でエンジンが回転しているのにスターターを間違って回さないようになっています。

マスターキーはドア、イグニッションロック、グローブボックス、トランク及びタンクキャップを操作出来、予備のロックはドア、イグニッション・ロック、タンクキャップロックを操作出来、ガレージ、ガソリンスタンド等にあづける等に便利です。

〈ウインドスクリーン〉

ウインドウォッシャーは足踏式ですが、ワイパーと連動で一度踏む毎にワイパーが2度の往復をします。バタフライ・タイプのワイパーはハンドル上の組合せスイッチにより作動されます。

標準仕様は予告なく変更することもあります。



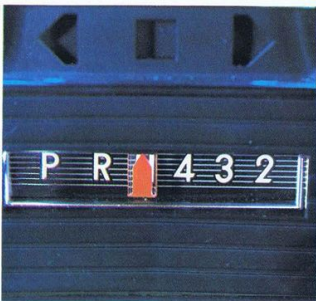
特別付属品

標準仕様のメルセデス・ベンツはもう既にすばらしい装備が施されていて、最高の乗心地に仕上がっております。

しかし、もしお好みに合わせて、また独特な雰囲気のある車にさせるためには、御希望、お考えに従って色々な特別付属品の御注文ができます。

〈メルセデス・ベンツのパワーステアリング〉

メルセデス・ベンツのパワーステアリングは運転を容易にします。駐車するにも、細かいカーブを連続して走るのも楽しくなります。油圧装置が、車輪に要する力と回転する回数を減らします。それにもかゝらず、路面からの感覚は、あらゆる状態においても維持されています。



〈メルセデス・ベンツの自動変速機〉

ステアリングコラムシフトと、フロアシフトの、どちらでも自動変速機を操作することができます。

ギアチェンジもクラッチ操作も無しで、交通量に応じて違ったスピードでドライブ出来ます。追い越しをする時には、ただアクセルペダルをキックダウンすれば、自動変速機が適当なギアに変り、必要なスピードを得ることができるのです。追い越し後には自動的にもとのギアに戻ります。変速は馬力の流れがとぎれないようになります。これこそ、メルセデス・ベンツ自動変速機の最大の利点の一つであります。



〈電話〉

カーテレフォンを取付ければ、一層合理的なビジネスができます。重要な決定を走行中に行って人に伝えることができます。これは正に多くの利点の中の一つです。

しかしながらまったく残念なことに現在日本ではまだカーテレフォンの使用は許可されておられません。従って御注文いただくわけにはいきませんが、外国では非常に高い普及率を示しています。

〈スライディング・ルーフ〉

ステイル・スライディングルーフは、耐久性が高くしかも整備不要な電動式です。

スライディングルーフがもし故障したとしてもトランクの中から手で操作して閉めることができます。従ってどんな場合でも濡れてしまうようなことはありません。

〈安全ヘッドレスト〉

メルセデス・ベンツの安全ヘッドレストは高さや前後の調節ができます。調整に応じて後頭部への接触が広くも狭くもなります。乗り心地の向上に加えて（筋肉を弛める頭の支え）衝突時の頸部の負傷から守りますから、ドライバーと乗客に対する安全保護に大きく役立つのです。



〈エア・コンディショニング〉

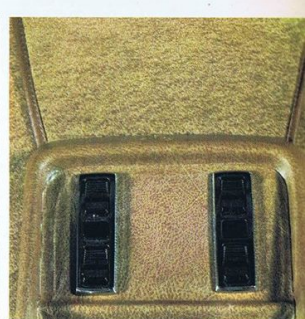
メルセデス・ベンツのエア・コンディショナー装置はお身体の調整に努めています。車内は丁度良い温度を定めることができます。非常に混んだ時や街中でひどい暑さの中を走るときに特に重要です。窓を開けても少しも爽快にはなりません。それどころかこんどは路面からのほこりと騒音にやまされます。そこで唯一の助けはエアコンディショナーと云うことになります。

この装置は右側のボタンで働き始めます。左側のボタンを使ってお望みの温度に調整できます。これだけで良いのです。調節可能のルーバーで冷たい空気の流れを好きな方向に向けられるのです。エアコンディショナー装置はすでに実証済みの冷凍原理に基づいて作動します。

〈安全ベルト〉

特別付属品のなかでこれほど長い間偏見と戦ったものはないでしょう。今日でこそ安全ベルトの効力についての議論がされなくなりましたが……。

安全性に関する組織的、科学的な調査から得た経験によってメルセデス・ベンツは3点支持式安全ベルトを提供しました。これは事故発生時に上半身の両方をシートにしっかりと抑えます。



〈電動式ウインドー〉

電動式ウインドーのスイッチはフロントシートの前方のセンターコントロール上にあります。4つのサイドウインドーは、いずれもここから開閉できます。リアのサイドウインドーはまたもちろんリアシートからそれぞれ別のスイッチを使って直接、動かすこともできます。

しかし、これらのスイッチはドライバーが安全スイッチによってカットすることができます。これで不慮の窓開きが起り得なくなります。

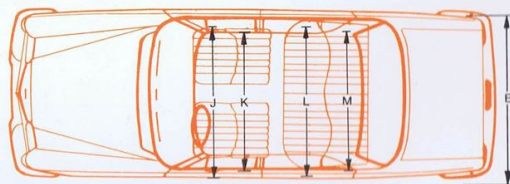
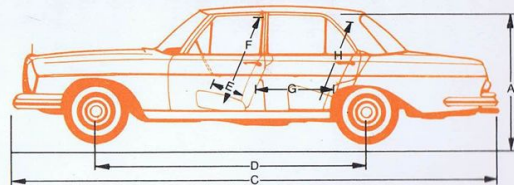
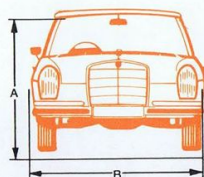
電動式ウインドーは、前ウインドー2つだけでも、4つのウインドーにも好み次第で取付けられます。

さて最後に他の特別注文品の数例を挙げておきましょう。

- リミテッド・スリップ・デフレーション・シャル。
 - フルシフト5速ギア・ボックス。
 - ラジオ
 - メカニカル及び自動アンテナ。
 - MB-TEX及び本革内張り。
 - オーセベディック・バックレスト。
(サポート形状調整可能なバックレスト。)
 - スーツケース・セット。
 - 白タイヤ。
 - 2トーン・ホーン。
 - セントラル・ロック・システム。
 - スペシャル・ペイント・シングル及び2トーン。
- その他多数。

技術仕様

エンジン	280S	280SE (SEL)
気筒数	6	6
ボア/ストローク (mm)	88.5/78.8	86.5/78.8
総排気量 (Ccm)	2,778	2,778
圧縮比	9.0:1	9.5:1
最高出力 (hp/rpm)	157/5,400	180/5,750
最大トルク (mkg/rpm)	25.0/3,800	26.7/4,500
クランクケースオイル容量 (Lt)	5.5	5.5
冷却水容量 (Lt)	10.6	10.6
ジェネレーター	14V/35A	14V/35A
バッテリー	12V/55A	12V/55A
最高速度 (km/h)	185	190
タイヤサイズ (チューブレス)	7.35H-14/185H-14/6PR	7.35H-14/185H-14/6PR
使用燃料		プレミアムガソリン
標準燃料消費量 (km/Lt)	8.1	8.1
燃料タンク容量 (Lt)	82.0	82.0
空車重量	1,460	1,485 (1,500)



	280S/SE	280S/SEL
A 全高 (空車時) (mm)	1,440	
B 全巾 (mm)	1,810	
C 全長 (mm)	4,900	5,000
D ホイルベース (mm)	2,750	2,850
E ステアリングホイール～ドライバースシート間 (mm)	340	
F 前シート高さ (mm)	960	
G ドライバースシート～リアシート間 (mm)	825	925
H 後シート高さ (mm)	865	
J 前車室巾 (mm)	1,550	
K 前シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,466	
L 後車室巾 (mm)	1,550	
M 後シート (ショルダー高さ) 巾 (mm)	1,455	
トラック フロント (mm)	1,482	
〃 リア (mm)	1,485	
最小回転半径 (m)	5.85	6.0
クランクスペース (C11) m	0.61	