





近代スポーツカーの コンセプトを変えた車 それがメルセデス・ ベンツ“350SL”です。

スポーツ性と居住性の調和

メルセデス・ベンツ350SLが徹底追求したのはスポーツカーの性能と高級乗用車の居住性の調和です。

その結果350SLは正に高性能スポーツカーのスタイリングのうちに乗る人のみ味あえるすばらしく扱い易さを秘めた車として完成されたのです。

モダン・スポーツカーの条件はまづ第一に安全なこと、そして運転が楽で楽しいことそして快適な居住性をもつことだと考えます。

メルセデス・ベンツは、その条件を満たした今、極めて満足しております。

パワフルなV-8 3.5ℓエンジンに4速自動変速機、パワーステアリング、全輪独立懸架、全輪パワーディスク・ブレーキ、エアコンディショナー等、フル装備のスポーツカーはそうざらにありません。

スタイリングは近代スポーツカーのロングノーズ・ショートデッキ、それにSL伝統のバゴタルーフが特徴です。

バンパーは前後共にボデーサイドにまわり込み十分なプロテクトを果しています。またバンパーには太いラバーがはめ込まれているので少々当て、もびくともしません。

このラバー・プロテクターはロウアー・ウエストライン上のモールディングにもつけられていますので、駐車中に隣りの車が不注意でドアを開けてもSLのドアを凹ます恐れはありません。前後のライトグラスもボデーサイドに十分まわり込んでいるため横からも方向指示灯の点滅が容易に確認できます。

350SLは旧型280SLよりも長さが85mm、車巾が30mm大きく、全高は約10mm低くなっています。

ハードトップは取りはずしが簡単で、リアコンパートメントにはキャンバストップが内蔵されていますので簡単にオープンエア・ツーリングも味わっていただけます。

厳重な風洞実験で開発された、ウインドシールドの柱は280SLより約50%高い剛性を得ています。

その傾斜角度は350SLスタイリングの一つのポイントになっていると同時にウインドシールドから流出する雨水を上方に導き、雨水は横のガラス窓に達しないのでよごれもつかず、優れた視界を確保します。

しかもこのフロントビラー形状は風音を制す、すばらしい効果を発揮しているのです。



350SLのステール製ハードトップは簡単に取りはづしができます。ガレージにルーフを納めて、オープンエアーを存分に楽しんでいただけます。

リアパネル内にはキャンバストップが入っていますので何時でも役に立ちます。広いトランクの他にシート後のスペースにもかなり荷物を積むことができます。

居住性

かつては2シーター・スポーツカーに高い性能と高い居住性を同時に求めることは無理な注文だと思われていました。

メルセデス・ベンツの技術陣はまずこの2つの要素をスポーティセダンの量産ライン上で調和させることに成功しました。そして今日SLはこれまでのスポーツカーの常識であったせまいルーム、居住性の悪さ、耐候性の悪さ等の欠点を見事に取り去ったのです。

スタイルが居住性を制する時代は去りました。

350SLは扱い易いボデーサイズの中に要領良く広いルームを得ることができました。

〈ドライビングポジション〉

3点式シートベルトをしめてドライバーズシートに座って御覧下さい。

メーターの配置ベダルのポジション、シフトレバーの位置——

このすばらしいバランスを味わっていただきます。

ライトやワイパーのスイッチはすべてステアリングコラムにあり楽な操作ができます。

4スポーク“C-111”を思わせる安全なステアリングホイールは大径でグリップは革巻きで目に見えて見ました。

これは長距離クルージングで疲れない理想的なフィーリングを与えるでしょう。ヒーター、デフロスター、エアコンの操作も楽になりました。

ダッシュボード上には合計4個のエアアウトレットがつけられ冷暖房のボリュームもぐっと上りました。

更にこの冷暖房気はドア内に送られサイドウィンドウのくもりを止め、サイドパネルの冷暖促進を果すと云う画期的なアイデアも盛り込んでいます。サイドブレーキは足踏み式でダッシュ上にリリースボタンを備えました。

アウトサイドミラーはウィンドウの内側から調節ができるようになりました。

〈シートはグラウンドツーリング設計〉

シートはたっぷり巾を採りました。メルセデス・ベンツのクッションはサスペンションのスプリング効果とバランスのとれたものでなければならぬと考えます。

シートは多少硬目に造っています。人間工学的にその方が長距離のツアーに耐え得るからです。

側面に十分なサポートをもたせ、通風性が良いので湿気も吸収してしまいます。ドライバーズシートは、前後調節やリクライニングシステムその他シートの高さも簡単に調節できます。

リクライニングの支点を少し上げたためにバックレストを倒すとドライバーの腰をうまく圧すと云う理想的なセッティングです。

〈改善された足回り〉

フロントサスペンションはダブルウィッシュボーン・コイルスプリングとテレスコピック・ショックアブソーバーそれにアンチロールバーの組合せです。

上下ウィッシュボーンに後退角をつけてアンチノーズダイブ効果を得ています。またショックアブソーバーはド・カルボン（ガス封入式）です。

リアサスペンションはダイヤゴナル・スウィング・アクスルとコイルスプリングそれにアンチロールバーの組合せです。この型式によって350SLは旧型よりも抜群に高いコーナリングパワーを得ました。

特にキャンバーの変化を少なく適度なアンダーステアリング特性を得た好ましいセッティングを果したのです。

また急制動時のサスペンションのバランスも申し分ない値を得ることができました。

前後サスペンションは共に厚いラバーのマウンティングを介してサブフレームに取りつけられて、更にそのサブフレームがラバーを使ってボデーに取付けられると云った念の入ったもので、振動・騒音を適確に押えています。



ドアは広く開き出入りは極めて楽です。



厚目のパッドにスイッチ類がうめ込まれています。

メーター類も乱反射を起さない新しい設計が施されています。



新しいセンスのスクエア・ヘッドライトとフラッシュャーユニットは大型で、ボデーサイドからも十分に確認できます。

〈パワーステアリングが標準〉

“路面感覚を与えたパワーステアリング”この理想的な形がメルセデス・ベンツによって実現されました。

直進では“パワーステアリング”を感じさせません。

一方パーキング時には“パワーステアリング”の真価を味えます。

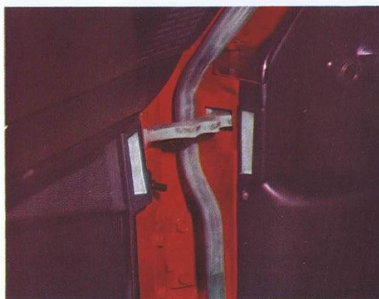
確かにパワーがきいていますが軽すぎることはなくロードフィードバックを与えコーナーの多い山道やたれた路面では特に安心です。



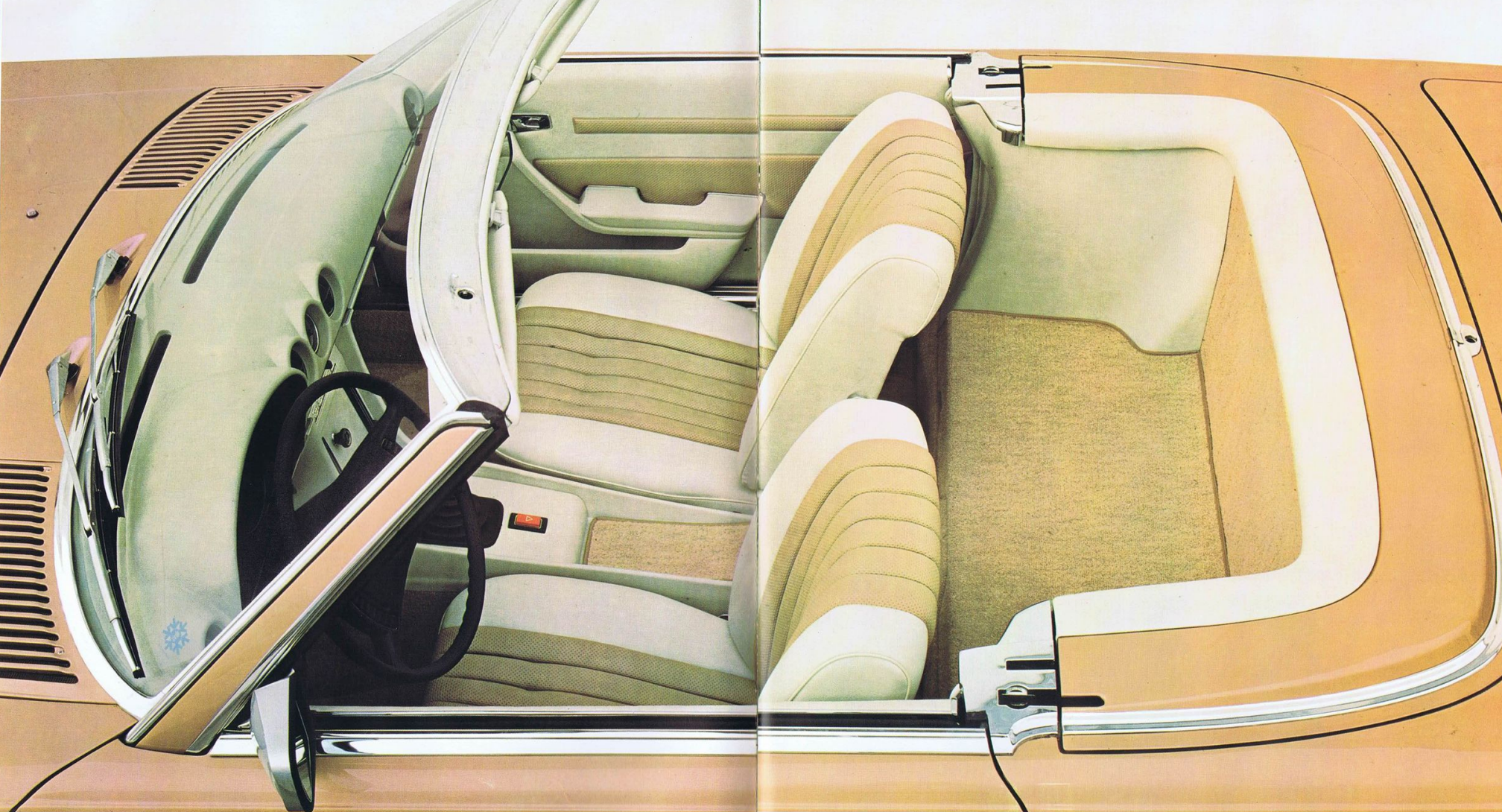
スタイリッシュなダッシュボードを御覧下さい。ダッシュパネルの材質は衝撃を与えと段階的に凹むものを選んであります。



アウトサイドミラーは室内から自由に調節が可能です。



暖冷気はドア内にまで送られる画期的な設計でサイドウィンドウのくもりを取ります。



居住性の悪いスポーツカーは今日のマーケットでは通用しません。

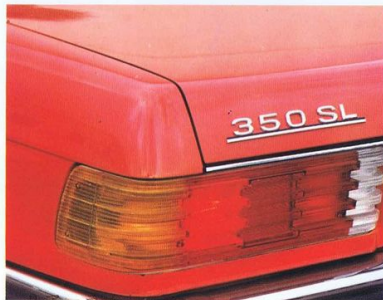
350SLは高級乗用車と同等の居住性を持ち、更にシートのクッションはスポーツカーのサスペンションと優れた調和を得て長距離ツアーを快適にしています。

スポーツカーといえども、コンパクトな350SLは市街地でも極めて扱い易い車なのです。

安全性



4スポーク・ステアリング・ホイールはセンターボスに厚いパッドが施され、革巻きのホイールは太いグリップが特徴です。



リアウィンドウユニットは凹凸のある巾広い形状で雨降りの中を走ってもよごれが目立ちません。

こと安全性に関する限りでは、メルセデス・ベンツの最も得意とするところ。例えばダッシュボードひとつをとって見ても伸縮性に富んだ剛材でベースを形造りその上にグミで十分なテストを行い適度な柔らかさを得たパッドをたっぷりと張ってあります。

おかしな反射をしない色調も大切な要素となります。

メーターパネルは一段高目にセットしました。ドライバーが視線を大きくずらさなくてもメーターを確認できるためです。もちろん無反射メーターそして文字を読み易くするために周囲はブラックで統一してあります。

すべてバランスが採れているものが最も安全だと云う考えから科学的研究、そしてたゆまざる実験の結果がこのようなセッティングを生んでいるのです。

＜コンピューターが打ち出した安全ボデー＞

350SLのボデーはオールスチール製です。

スポーツカーは軽量を主眼に造られるものとの考えから280SLはボンネットやトランクリッド等にアルミを使っていました。

350SLの安全なボデー構造はコンピューターで細い部分的な剛性を計算して他の乗用車同様に前後に衝撃吸収式ボデー構造を採用しているのを無駄な重さをはぶいた上で、オールスチール製ボデーをあえて採用しました。

従ってメルセデス・ベンツの他のシリーズ同様350SLは安全なボデー構造をもっています。

特に傾斜の激しいフロントピラーはこれほど細くて視界を重視したにもかかわらず、すばらしい剛性を得ているのです。その上サイドウィンドーをよごさないように雨水はルーフに沿って後方へ流れて行くのです。

＜ガソリントankを安全な位置に――＞

ガソリントankはトランクの底からリアサスペンションの真上に移しました。しかも客席とトランクとの境には丈夫な壁を設け横方向の衝突にも万全を期しました。

＜パワーディスク・ブレーキ＞

350SLのブレーキは4輪ディスクで強力なパワーアシスト付です。

フロントのディスクはベンチレーテッドタイプでもちろんデュアルサーキット方式です。

サイドブレーキはリアーに特別なドラムがつけられているのでこれも強力です。ワイパーは2スピードでウインドシールドの70%をふきとります。

また間欠式を採用5秒毎に1回作動するポジションがあり、雨の降り始め等には大変便利です。

4スポークのステアリングホイールは革巻きでグリップは太く、中央の大きなボスにパッドが施されています。

ステアリングコラムは、テレスコピックタイプの衝撃吸収式でステアリングギアボックスはフロントアクスルの後にセットされています。

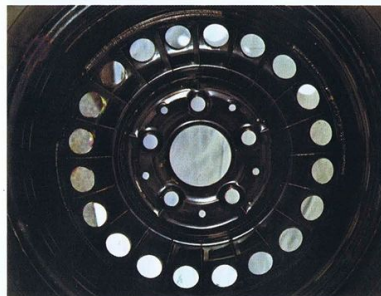
更にステアリングボス下にも小型の衝撃吸収システムがもう一つ付けられるといった3段構えです。

ドアロックは太い強力なピン構造で一度このピンがたたき込まれると事故の衝撃にも開く恐れはなく、またこの構造は極めて丈夫なため事故で車が破損した時でも簡単にドアを開く機能が確実に働きます。



ドアロックは頑丈なピン形状、またドアハンドルは外側へ引く新しい安全設計です。

リアサスペンションは新設計のセミトレーリング方式でコーナリングパワーを高め直進安定性も更に高まりました。



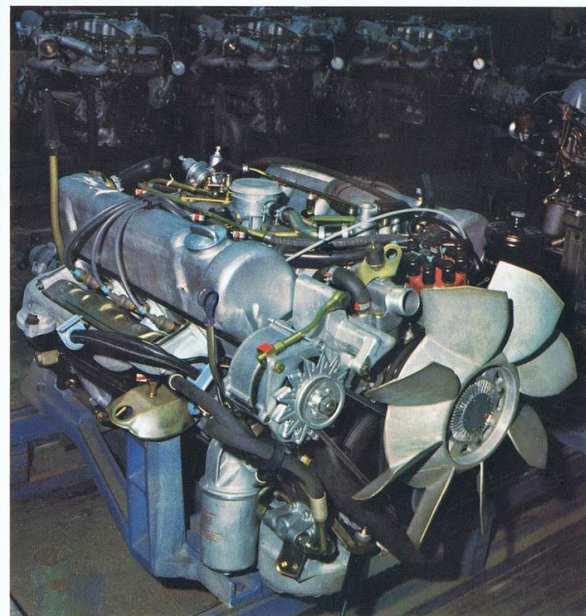
標準のベンチレーテッドディスクホイール。日本向けは軽合金アルミ製軽量のスタイリッシュなホイールが付きまます。



フロントはダブルウィッシュボーンとコイルスプリング、リアはセミトレーリングとコイルの組合せ、それに加えて前後に太いアンチロールバーを備え、ニュートラルのステアリング特性を得ています。

軽過ぎないパワーステアリングは常に適度な路面感覚を伝える安全設計です。

パワーユニット



V-8 3.5ℓ電子燃料噴射式エンジンは、トランジスターイグニッションを備え、大型のファンはエンジンのスピードで制御される方式です。



V-8エンジンに装備された噴射エレメントのひとつ。

350SLは230馬力のV-8エンジンを搭載、最高速度は210km/h(自動変速機付 205km/h)

0~100km/h加速は 8.8秒です。

V-8 3,499ccエンジンは65.8mmというショートストロークと92mmのラジボアーにより高性能を得ています。

最高回転数は6,500rpm——。

V型ブロックの各バンクにカムシャフトが備えられていて電子コントロール式燃料噴射装置、トランジスター・イグニッション、交流式ジェネレーター等を備えています。

出力は230hp/6,050rpmです。

最大トルクは32.0mkp/4,200rpm

特にエンジンの冷却にはファンシュラウドそしてウイスコ・ドリブン・ファンカブリング等が新しく設計されています。

ファンは8枚羽根でダイキャスト・メタル製、エンジンブロックまわりへのエアサーキュレーション効果を高めています。

この新型ウイスコ・ファン・カブリングは従来のように温度によってコントロールされる方式から遠心力によって働く方式となっています。従ってこれはエンジンスピードによって制御されます。

ファンの最高速度は1,900rpmに止められているのでファンノイズは最小限度に押えられています。

エアコンディショナーが取り付けられた場合にはアディショナルファンがコンデンサーの直前に装備されます。

この小型ファンはサーモスタットでコントロールされ、市街地の混雑中でも優れた冷却効果を示します。

高純正エアコンディショナーはダッシュとコンソールにうまくビルトインされています。

350SLの標準ギアボックスは4速自動変速機ですが、4速マニュアル・トランスミッションそれに5速もオプションで選べます。

自動変速機は4速ブラネタリーギアとフルイドカブリングの組合せでももちろんフロアーシフトです。

リミテッドスリップデフはオプションで選べます。

“多くのスポーツカーが、もたないものを備えている”

(Auto Motor und Sport 誌)

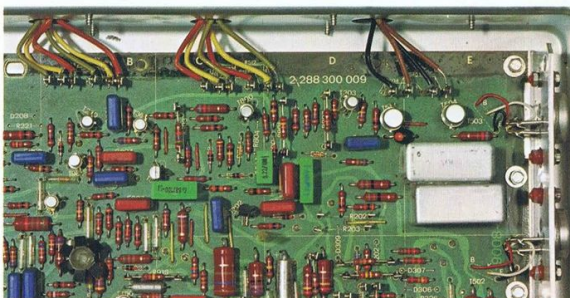
西ドイツの自動車専門誌はそのロードテスト記事の中で350SLを次のように評しています。

『350SLのドライバーは、むやみにスポーティにふるまう誘惑を殆んど感じないであろう。

SLは静かな車であるだけでなく、柔らかいスプリングをもった快適な車でもあるからだ。

350SLは走行の性格がメルセデスのセダンと非常によく似ている。すばらしいことは緊張したり神経をすりへらしたりしなくても速く走れることだ。

直線走行にも問題はなく、SLは最高スピードでも方向安定がすぶるよい高速クルーザーとしてこの車をしものものはほとんどないだろう。というのは、多くのスポーツカーがもたないものを備えているからだ。それは走行の静かさとスプリングの快適さである。



エンジンに適切な燃料を供給するコンピューターは350SLをスムーズに加速します。



フロアーシフトレバーはセンターコンソール上にセットされ安全のためにパッドの施されたノブが採用されています。

タイヤの空気圧やショックアブソーバーを変えずに市街地路面での快適さとハイウェイ走行の快適さの両者を満足することは大問題である。

SLに乗って見るとその見事な調和が味わえる。

今日この分野に於いてメルセデスの技術陣に何かをアドバイスしてやれる者は殆んどいない。

(Heft 9.42 APRIL 1971)

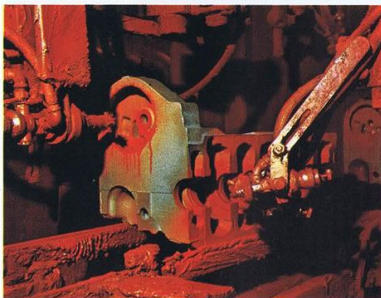


徹底した風洞実験の結果多くの問題が解決に導かれています。

例えば、ワイパーは高速で浮き上らない形状になりました。

特別設計のフロントピラーは雨水をルーフ越しに後方へ追いやるのでサイドウィンドウをよごしません。

《SLを支える伝統と信頼性》



組み立てる前にエンジン・ブロックは中側まで塗装されます。これは軽合金粒子のより良い付着を意味しています。

エンジンが回転している時に粒子がはがれたり、オイルのダクトをふさいだりする恐れがありません。

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テストを受けなければならぬということを意味します。メルセデス・ベンツ350SLは、230SL、250SL、280SLを経て今日の座を得たのです。

1971年までにこれらSLシリーズは累計約50,000台が生産されています。

スポーツカーという特種なカテゴリーに於いて考えて見るとこれはまったく満足すべき功績といえましょう。

このように350SLが登場するバックグラウンドではエンジン・トランスミッション・サスペンション等の主要構成部品が永年に亘って厳しいテストに耐えて来たのです。

V-8エンジンでさえ、すでにメルセデスは10,000台の生産経験をもっています。

このエンジンは高級乗用車 300SEL3.5でも既に本領を発揮しているのです。

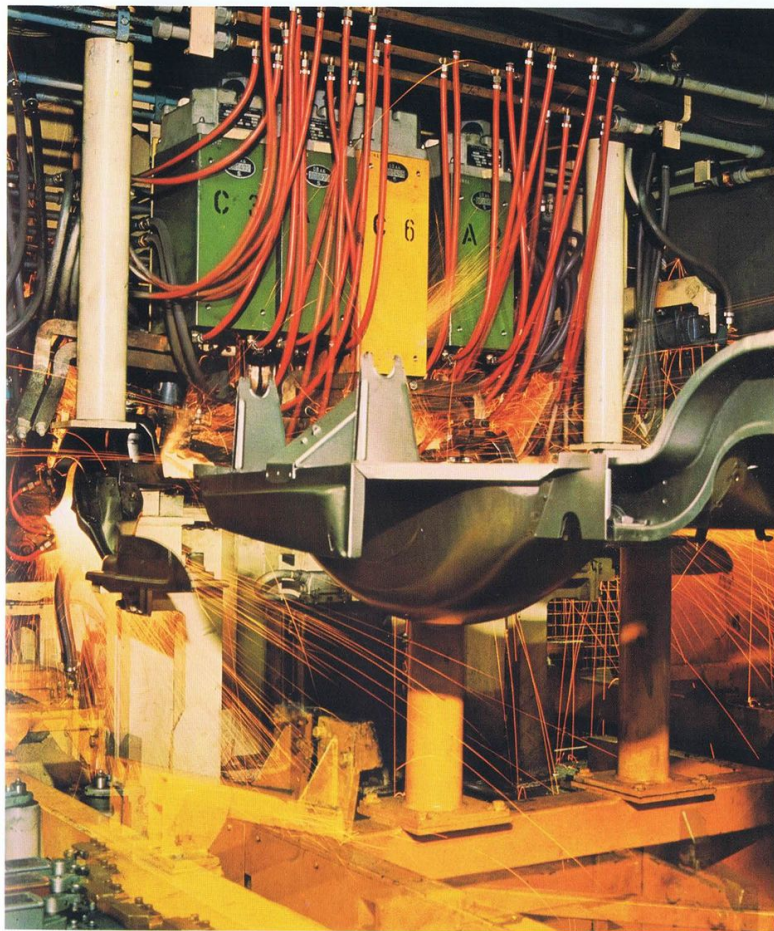
〈ボデー仕上げ〉

350SLには特殊なデザイン方式が使われています。

メルセデス・ベンツは各々のボデー部分の強度をコンピューターによって計算して速く、正確にボデー構成の設計を行うシステムを開発しました。

350SLのボデーはこのコンピューターデザイン方式によって設計されているのです。

その結果2シータースポーツカー設計では特に難しいボデーのねじり剛性、騒音等の問題を一挙に解決しているのです。



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。



ワイド・トラック、ロングホイールベース
低い重心、前後輪の荷重分布は約50:50
全輪独立懸架サスペンション等シャーシの
バランスは抜群です。

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350SL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。スリーポイントド・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350SL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。

〈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を塗ります。

〈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。

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く重要な個所に特別な注意を払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。

〈鋼材の合せ目は念入りに仕上げます。〉

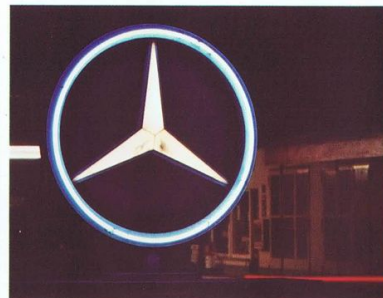
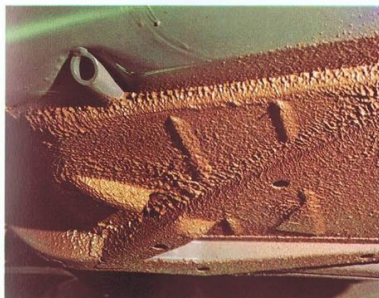
鋼材の合わせ目は、どんな小さいものでも内・外面ともにシールされなければなりません。これは外観だけのためではなく、完全にサビから守るためです。

〈“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達です。休日のドライブには特に安心です。



標準装備品

■ENGINE

V-8 3,499cc 230hp/6,050rpm

■PERFORMANCE

加速 0~100km/h 8.8秒

最高速度 210km/h

■TRANSMISSION

4速フルシンクロ・マニュアルシフト

■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ダイヤモンド・スウィング、アックスル、コイルスプリング

■BRAKES

2系統式 4輪パワーディスクブレーキ
(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

■INSTRUMENTS

回転計

速度計

油圧計

水温計

燃料計

その他ウォーニングランプ

①ブレーキ・サーキット破損、警告灯

②バッテリー警告灯

③ハイビーム表示

④燃料リザーブ警告灯

■MISCELLANEOUS

○室内から調節可能な左右ドアミラー

○ヘッドレスト

○3点式(イナーシャタイプ)

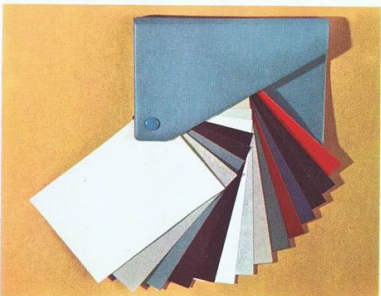
シートベルト

○ラジオAM-FM・自動アンテナ付き

○ラジアルブラックタイヤ



オプション装備品



ラジオはAM-FM、自動選局方式で自動式アンテナ付です。

メルセデスのヘッドレストは上下の調節をしてから頭の角度に合った前後角の調節をします。

頭をうまくホールドするように左右端は傾斜をつけてあるのも特徴です。

適当にソフトで休息と安全の両方を満足するよう設計に努めました。

スポーツカーにエアコンディショナー！メルセデス350SLは居住性を重視して設計しています。高性能なスポーツカーには従来考えも及ばなかったことですが、実際SLはヒーター、ベンチレーションそしてエア・コンディショナーも完全にダッシュにビルトインして高い居住性を満足していただける様万全を期しています。

メルセデスは3点式セーフティ・ベルトを備えています。3点式ベルトを掛けてもあらゆる操作は自由に行えます。急制動が掛ったその瞬間にベルトのロック機構が働き乗客はシートにしっかりとホールドされるのです。

操作（着脱）は簡単に片手で内側のアンカーポイントにベルトのバックルをはめ込むだけで取りはずしも文字通りワンタッチで行えます。

使用しない時には自動的にサイドパネル内に巻き取られます。

SLのボデーカラーはメタリック塗装を含めて約30色から選べます。

MB 4速自動変速機

ドライビング・ポジションはD.S.L.

(又は4.3.2.)

D=DRIVE (4)

1速から4速まで自動的にシフトします。

S=SLOPE (3)

登坂・降坂にそしてシフトダウンに正確なレスポンスを得られスポーツテイグ・ドライブ・フィーリングを楽しめるポジションです。

L=LOW (1)

急な坂道からのスタート、牽引等に使います。また市街地の渋滞時には、このポジションがお勧め出来ます。

D.S.L.(4.3.2)各々のポジションでは3通りの加速方法があります。

①パーシャルロード

普通にアクセレレーターを踏み込む状態でシフトは速目に静かにアップされます。

②フルロード

アクセレレーターを強く踏み込む状態で各ギアはオートマチックの許容回転数まで引ばられ力強い加速が得られます。

③キックダウン

アクセレレーターを床まで一度に踏み込むとキックダウン・スイッチが働きギアが一段落され急加速を得られるので特に追越時に有効です。

メルセデス・ベンツの4速自動変速機はこれらの運転テクニックを駆使してスポーツテイグドライブが楽しめます。

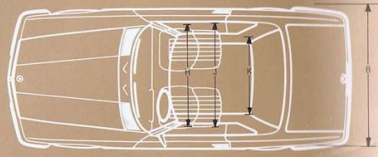
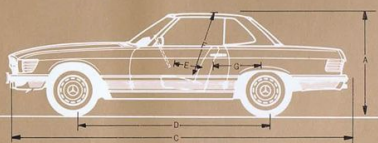
但しその必要がない時にはポジションDにまかせてリラックスした走り方をしていただけ良いのです。



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っています。

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。

エンジン	電子コントロール燃料噴射	
気筒数	V-8	
ボア/ストローク	(mm)	92/65.8
総排気量	(ccm)	3,499
圧縮比	9.5:1	
最高出力	h.p./r.p.m.	230/6,050
最大トルク	mkg/r.p.m.	32.0/4,200
クランクケースオイル容量	(Lt)	6.5
冷却水容量	(Lt)	13.2
登坂能力	%	43
乗車定員	(人)	2
最高速度	(km/h)	210
燃料タンク容量	(Lt)	90
空車重量	(kg)	1,545
タイヤサイズ	205/70VR14	
使用燃料	プレミアム	



A	全高(空車時)	(mm)	1290 (Coupé)	1300 (Roadster)
B	全巾	(mm)	1,790	
C	全長	(mm)	4,370	
D	ホイールベース	(mm)	2,460	
E	ステアリングホイール〜 ドライブシャフト間	(mm)	400	
F	前シート高さ	(mm)	895 (Coupé)	920 (Roadster)
G	ドライブシャフト〜 リアパナール間	(mm)	565	
H	前シート巾	(mm)	1,350	
J	前シート(ショルダ―高さ)巾	(mm)	1,310	
K	後車室巾	(mm)	1,010	
	トランクフロント	(mm)	1,452	
	# リア	(mm)	1,440	
	最小回転半径	(m)	5.1	
	トランクスペース	(cum)	0.25	
	最低地上高	(mm)	150	

※諸元および写真の一部、または全てを改良のための予告なく変更することがあります。

good new days
人間らしい美しい未来を

ヤナセ

総輸入元

ウェ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 他