350 SL C

350 SL C

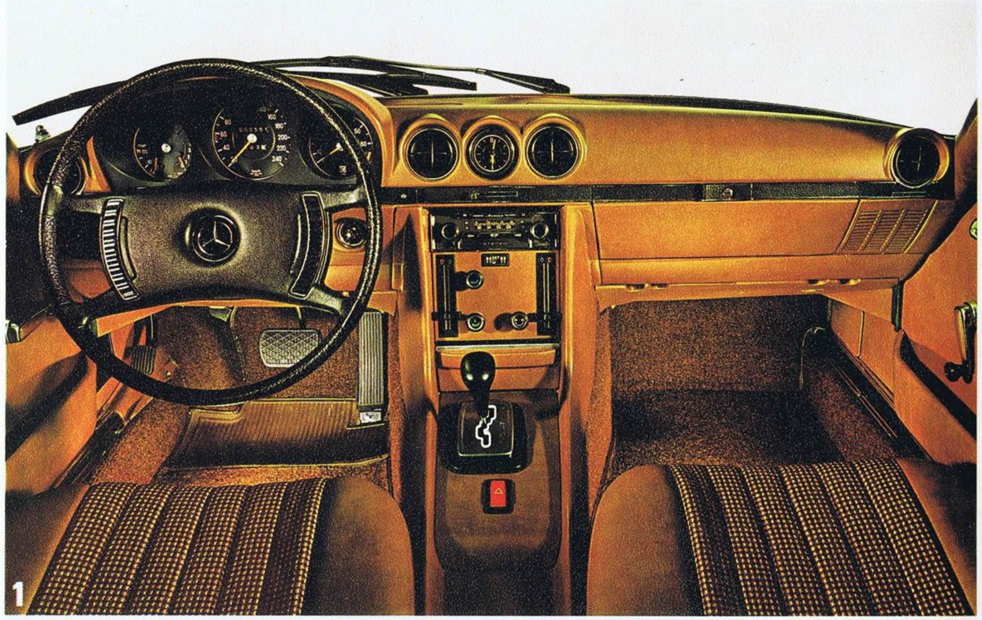
350SLCの時代が到来

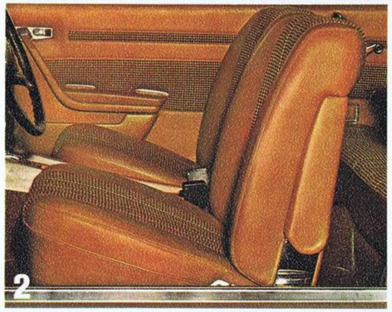
メルセデス・ベンツのプロダクション・プログラムには伝統的に豪華なクーペが造られてきました。
例えば1930年代を謳歌した540Kそして50年代300SLのパワープラントを用いた300S等に代表された限られたオーナーのために技術の粋をおしみなくつぎ込んだ傑作ばかりです。
これら豪華クーペの特徴は、高性能はもとより超豪華な室内と居住性にありました。

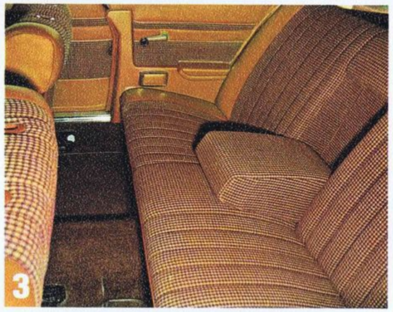
350SLCはこれら先駆のすばらしい血統をうけつぎ更にメルセデスの最もモダンなスタイリングと技術そして安全性をその設計コンセプトに加えた代表作と云うことができます。
スタイリングは流行のロングノーズ・ショートデッキを基調とし特にロングホイルベースが美しいハードトップを引き立てています。
350SLCは同SLのホイルベースを360mm長くしました。全長では370mm長くなっています。SLとの最大の違いは完璧なリアーシートをもち5座で、しかもリアーの居住性は旧型の280SE3.5クーペに匹適するものです。特徴的なリァークォーターウインドウは前半分を完全にオープンとし後半分を2重のガラスをはめ込むと云う方式を使っています。この2重のガラスの間には流行のバイザーがはさみ込まれていて350SLCのスタイリングの大きなポイントとなっています。このバイザーはリァーシートパッセンジャーのプライバシーを保つ役割を果すと同時にドライバーには好視界を与えるようバイザーの角度を考慮の上セッティングしてみました。
左右アウトサイドミラーは室内から調節できるSLと同型で衝突時には衝撃によってはづれるようになっています。トランクスペースは0.303cbmです。
車室は350SLより約20%広くなっていますが、全体的なレイアウトは350SLのものを踏襲しているので豪華なスポーティ感覚が味わえます。
厳重な風洞実験で開発されたウィンドシールドの柱は極めて急な傾斜角度を得ていますが、スタイリング上でも350SLCのポイントの1つになっています。
同時にウィ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保てます。しかもこのフロントピ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。

350SLCは同SLのホイルベースを360mm長くした精悍なルックスを誇ります。SLとの最大の違いは完璧なリアーシートをもつ5座で室内のスペースは約20%広くなっています。

ドライビングポジション







①—②—③
350SLCは居住性を重視して設計されています。
それは例えば広い室内を与えられているのですが車自身の寸法は極めてコンパクトと云うように適確な計算に基くものです。

シートは医学的な設計理念に基いて造られました。
例えばシートとサスペンションのスプリングとの調和がとれ不快なバイブレーションを取り除き快適なロングツアーを楽しめます。

ラジオ・パワーステアリング自動変速機の他、多くのアクセサリーが用意されています。

④
ヒーターとクーラーはダッシュボードの4つのホールから供給されると共にそれぞれが左右ドアー内にまで導かれサイドウィンドゥのくもりも止めます。

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。

メーターの配置ペダルのポジション

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ウィ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太目に造って見ました。

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・デフロースター・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個のエアー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。

更にこの冷暖気はドアー内に送られサイドウイ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ィ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レリーズボタンを備えました。アウトサイドミラーはウインドウの内側から調節ができるようにしました。

〈シートはグランドツーリング設計〉

シートはたっぷりと巾を採りました。

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ないと考えます。

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る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。

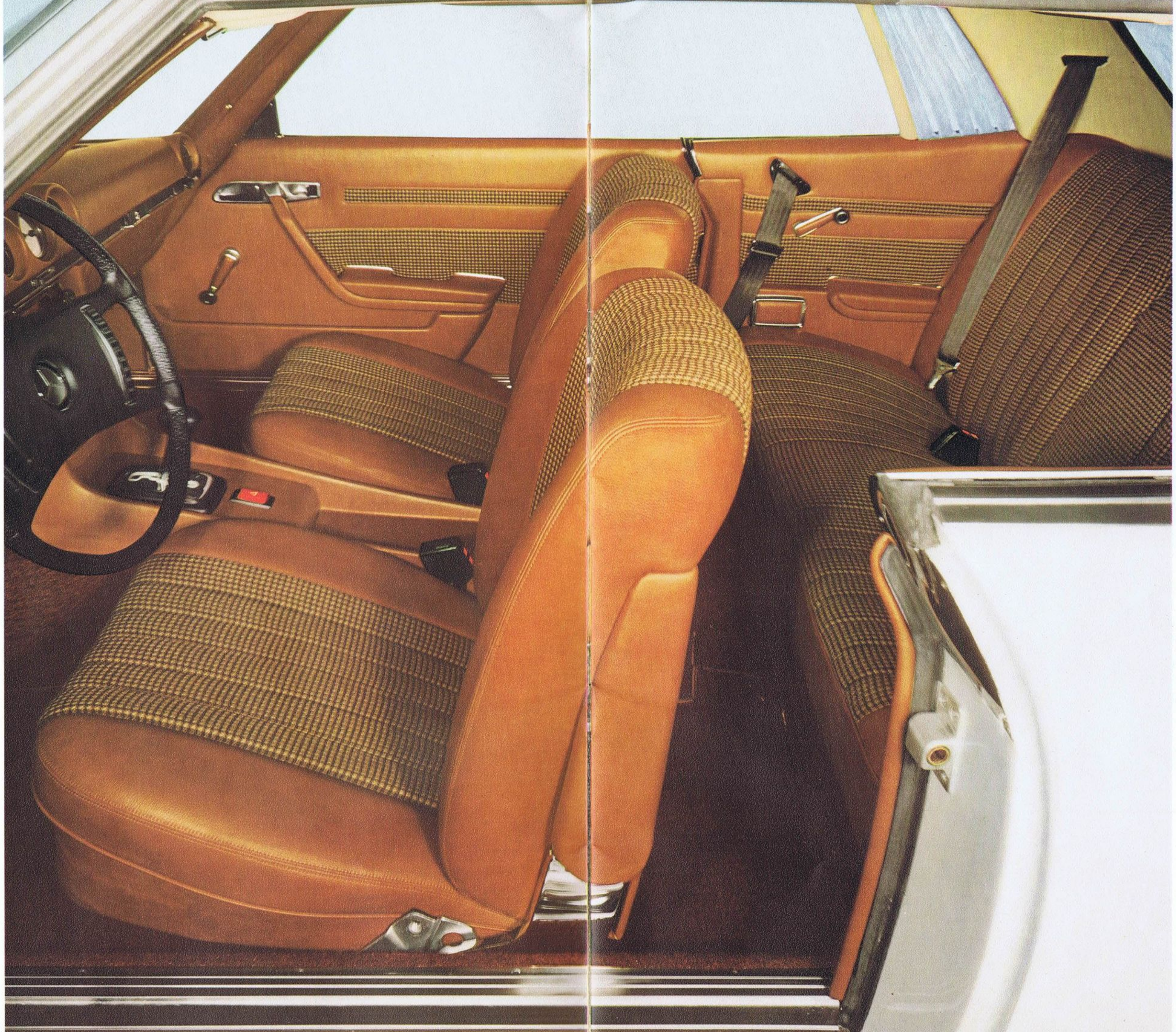
上下ウィッシュボーンに後退角をつけてアンチノーズダイブ効果を得ています。
またショックアブソーバーはド・カルボン（ガス封入式）です。

リアー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。

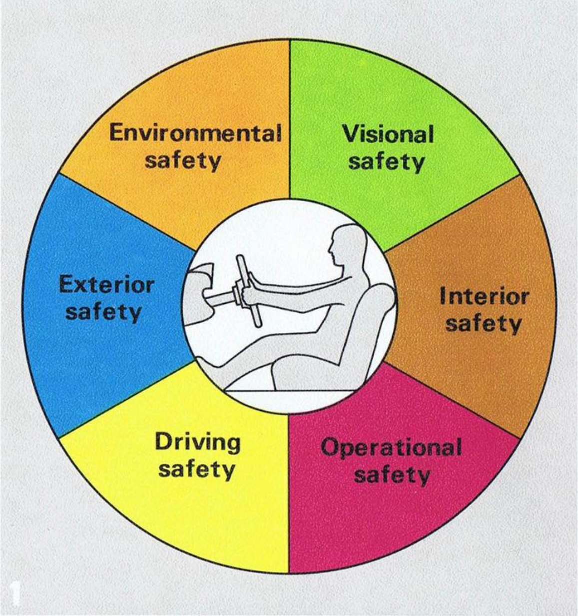
また急制動時のサスペンションのバランスも申し分ない値を得ることができました。

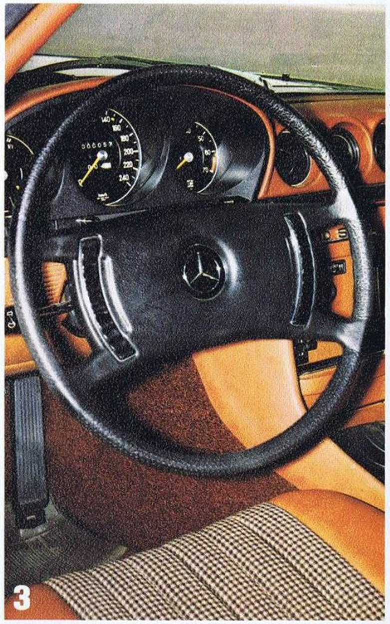
前後サスペンションは共に厚いラバーのマウンティングを介してサブフレームに取りつけられて更にそのサブフレームがラバーを使ってボデーに取付けられると云った念の入ったもので振動・騒音を適確に押えています。

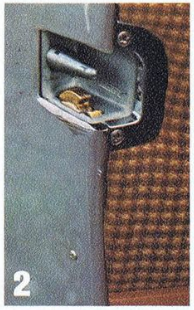


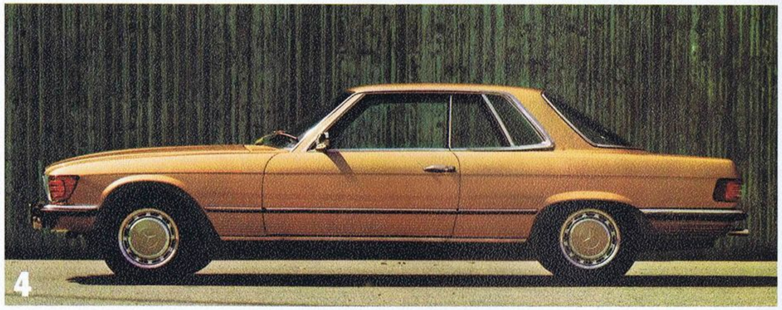
350SLCは5人乗りです。リアーのベンチシートの中央にはアームレストがうめ込まれています。
正にスポーツカーと高級セダンとの適切なコンビネーションと云えましょう。
前後に巻き取り式のセーフティ・ベルトが備えられます。

安　全　性









①メルセデス・ベンツは早くから安全システムの確立に努めて来ました。このシステムは幾多の研究と実験によってもたらされたものです。

②セーフティ・ロックと呼ばれる丈夫なピンのロック、ドアーハンドルにはノブはなく引っぱる作動だけで開くことができます。

③4スポークのステアリング・ホイール中央ボスはパッドされリムに至るまで一体のフォーム・パッドユニットで守られています。

④350SLCは前後を衝撃吸収式ボデー構造(セーフティ・セル)で守られています。パッセンジャーコンパートメントは極めて丈夫に出来ていて前後構造は段階的に衝撃を吸収する約目を果します。

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です。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ダミーで十分なテストを行な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〉

350SLC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。

350SLC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で無駄な重さをはぶき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350SLC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ゝ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ウ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。

〈ガソリンタンクを安全な位置に――〉

ガソリンタンクはトランクの床からリアー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〉

350SLC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スピードでウィンドシールドの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、雨の降り始じめ等には大変便利です。

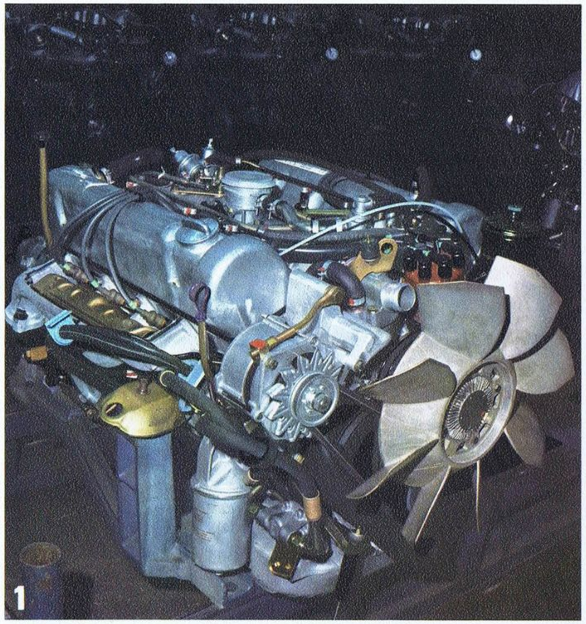
4スポークのステアリングホイールは革巻きで、グリップは太く中央の大きなボスにパッドが施されています。
ステアリングコラムは、テレスコピックタイプの衝撃吸収式でステアリングギアボックスはフロントアクスルの後にセットされています。

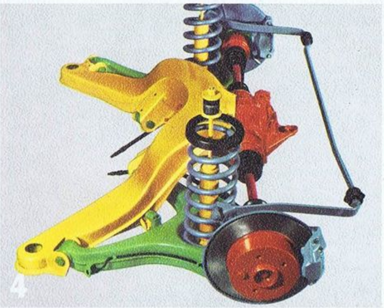
更にステアリングボス下にも小型の衝撃吸収システムがもう一つ付けられるといった3段構えです。

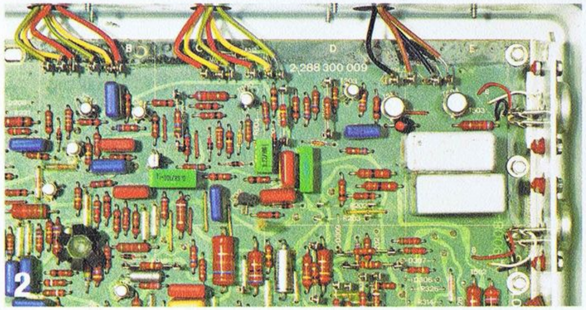
ドアーロックは太い強力なピン構造で一度このピンがたたき込まれると事故の衝撃にも開く恐れはなく、またこの構造は極めて丈夫なため事故で車が破損した時でも簡単にドアーを開く機能が確実に働きます。

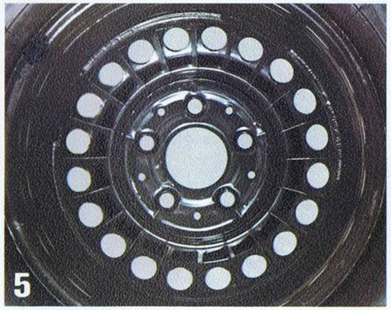
ワイド・トラック
ロングホイルベース、低い重心、優れた荷重分布により350SLCの乗心地はシートとサスペンションの調和が高く評価されています。

パワーユニット









①3.5ℓ V－8 電子燃料噴射装置付トランジスタライズド・イグニッション、ヴィスコ・ドゥリブンファン使用

②電子制御ユニットがエンジン・スピードと作動状態に促した量の燃料を一瞬のうちに供給します。

③ニュートラルなドライビング特性と適確なパワーステアリングの作動により 350 SLCはスムースにコーナーをまわり不規則な修正を要しません。

④メルセデス・ベンツのダイヤゴナルスウィングアクスルは優れたロードホールディングを味わせます。そして優れた方向安定性と高速コーナリング性能の好ましい妥協点を見い出しています。

⑤フロントブレーキはベンチレーテッド・ディスクで全輪リムは冷却穴付き、パワーアシスト付きの2系統式でエンジンパワーにマッチした性能です。

350SLC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のラージボア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ヴィスコ・ドリブンファンカプ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ーサーキュレーション効果を高めています。

この新型ヴィスコ・ファン・カプ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。

エアーコンディショナーが取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の中でも優れた冷却効果を示します。

尚純正エアー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。

350SLC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速プラネタリーギアとフルイドカプリングの組合せで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。

〈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。

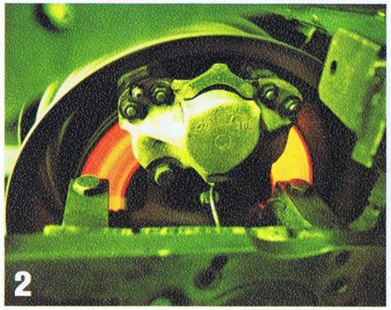
直進では“パワーステアリング”を感じさせません。

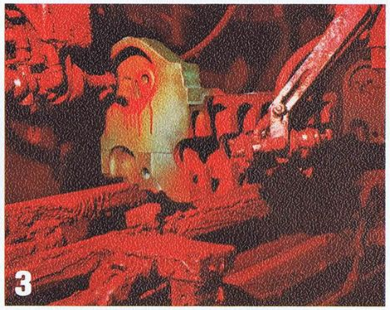
一方パーキング時にはパワーステアリングの真価を味えます。

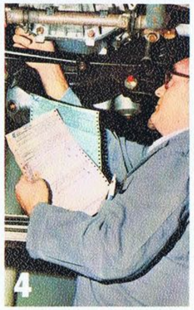
確かにパワーがきいていますが軽すぎることはなくロードフィーリングを与えコーナーの多い山道やぬれた路面では特に安心です。

リアーウィンドウ
はＳＬよりはるか
に広く取れました。
リアーのライトセ
クションは雨の中
を走っても汚れな
い型状を用いまし
た。

SLCを支える伝統と信頼性







①ボデーは沢山の個所を念入りに溶接してあります。

②ブレーキテストスタンドディスクブレーキのテストは230km/hから停止までフル制動し、190km/hまで9回の制動を行います。ブレーキの材質はこのテストを確実に50回も満足に耐え得なければなりません。

③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。

④生産にたづさわっている総人員の約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。

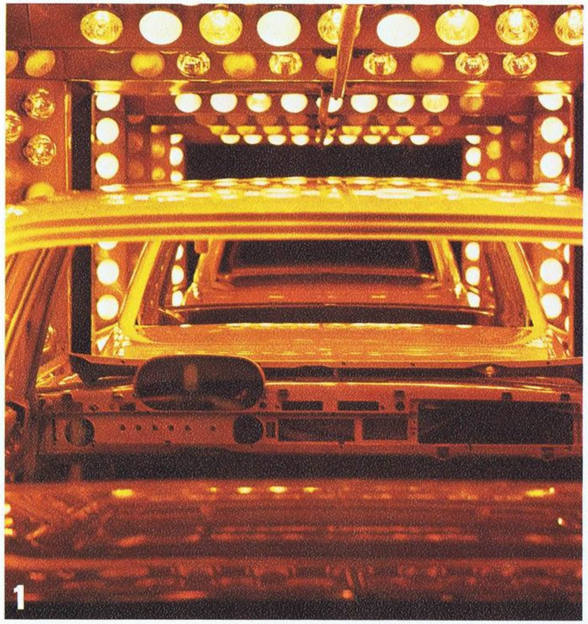
信頼性のある車とは長時間に亘って完全に機能を発揮し故障なく走行できる車のことです。このことは車は市場に出される前に広般なテストを受けなければならないということを意味します。
例えばエンジン・サスペンション・トランスミッション等のように最も重要なユニットは350SLCに取付けられる前に充分な試験が行われます。V－8エンジンでさえすでにメルセデスは20,000台の生産経験をもっています。このエンジンは高級乗用車300SEL 3.5でも既に本領を発揮しているのです。

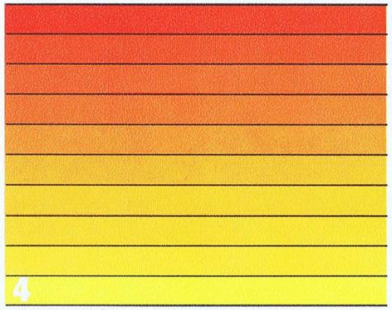
〈ボデー仕上げ〉

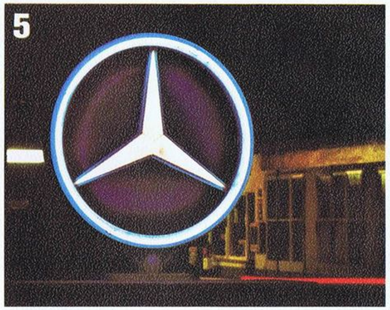
350SLCには特殊なデザイン方式が使われています。メルセデス・ベンツは各々のボデー部分の強度をコンピューターによって計算して速く、正確にボデー構成の設計を行うシステムを開発しました。
350SLCのボデーはこのコンピューターデザイン方式によって設計されているのです。
350SLCのシャーシはフロアーフレームユニットにセミモノコックボデーを溶接したもので前アクスルはダブルウィッシュボーンタイプ（コイルスプリング、テレスコピック、ショックアブソーバー付き）で上下ウィッシュボーンに後退角をつけてアンチノーズダイブ効果を得ています。
リアーはセミトレーリングとコイルスプリングの組合せでいづれもダンパーはド・カルボンタイプです。
ブレーキは4輪パワーディスク付（前はベンチレーテッドディスク）タイヤは、205/70ＶＲ14ラジアルが標準です。
350SLCのフロントピラーの形状は風洞実験により設計開発され、サイドウィンドウを汚さない効果を得ています。リアーのライトセクションの形も同じ方法で開発されエアロダイナミックな形状と共に走行中グラスセクションを汚さない効果を得ています。

特別なデザインによるフロンドピラーはサイド・ウィンドゥを汚さない効果を得ています。雨水はフロントピラーに導かれてルーフ上に逃げ、またこのピラー型状は風音を制すすばらしい効果を発揮しています。
ワイパーは2スピードの他間欠式も標準で、ヘッドライト用ワイパーとウォッシャーがオプションでつきます。

永久的な価値







①塗装は入念に130°〜165°の温度で焼きつけられます。
不溶解性の硬質プラスチックコーティングとなります。

②仕上げ塗装はスムースな表面と硬さでルックスのみでなくボデーの保護を果し、加えて手入れを楽にしています。

③フロアーの裏側はプラスチックコートにより飛石等によるダメージから守ります。約20kgのペイントそして14kg程のPVCとワックスを施してあります。

④ボデーパネルは裏側に2種、表側に7種の塗装が行われています。

⑤メルセデス・ベンツは世界中の165ヶ国に4,217のサービスステーションを備え350SLCのサービスに万全を期しております。

永久的な価値は、完ぺ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350SLC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・ベンツはとても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に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350SLC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しに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。

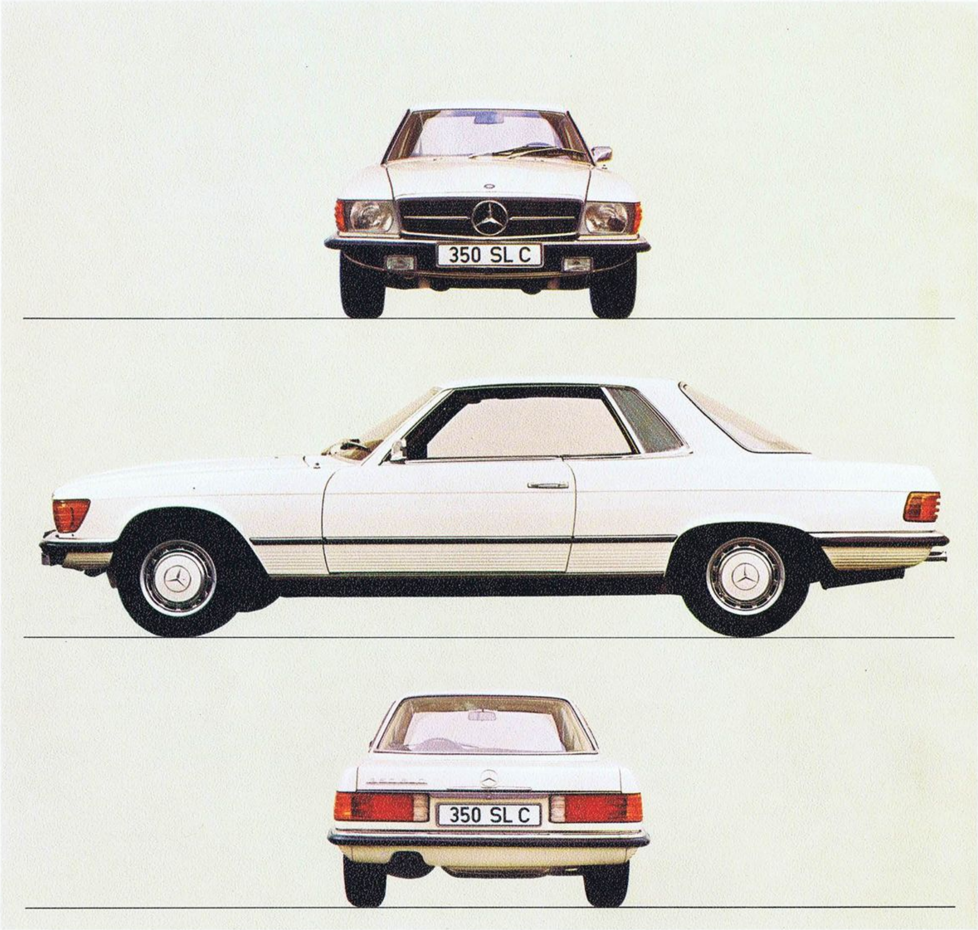
〈“妥協”を知らない検査員〉

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あります。

〈サービス〉

メルセデス・ベンツは165ヶ国に4,217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



（ドライビングランプはオプション）

■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ダイヤゴナル・スウィング・アクスル、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）

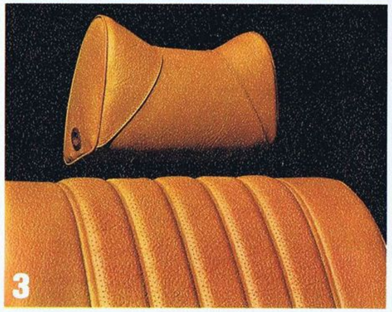
■STEERING
ＭＢパワーステアリング
■WINDSHIELD WIPERS
２速ワイパー及び間欠式（コラム・ストークにて操作）
足踏式ウォッシャー

■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
●室内から調節可能の左右ドアーミラー
●ヘッドレスト
●３点式（イナーシャータイプ）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

オプショナル



①ＳＬＣは高級クーペの性格上自動変速機の装備が非常に高い率を占めています。

②ラジオはＡＭ－ＦＭ自動選局方式で自動アンテナ付です。

③自動車専門誌が折り紙をつけたメルセデス・ベンツのヘッドレストは硬すぎず柔らかすぎず、高さそれに角度の調節も十分に出来ます。

④SLC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。

RADIO
ラジオはＡＭ－ＦＭ、自動選局方式で自動式アンテナ付です。

SAFETY HEADRESTS
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。

AIR-CONDITIONING
スポーツカーにエアー 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ー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。

SAFETY BELTS
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、パッセンジャーはシートにしっかりとホールドされるのです。

操作（着装）は簡単で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、取りはづ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。

BODY COLORS
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.

D＝DRIVE
１速から４速まで自動的にシフトします。

S＝SLOPE
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ティング・ドライブ・フィーリングを楽しめるポジションです。

L＝LOW
急な坂道からのスタート・牽引等に使います。また市街地の渋帯時にはこのポジションがお勧めできます。

D.S.L.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ーはオートマチックの許容回転数まで引っぱ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ウィッチが働きギアー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ティングドライブが楽しめます。

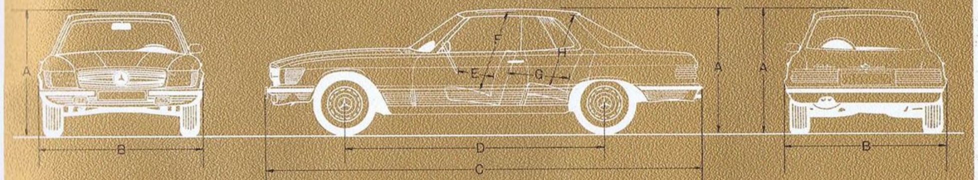
但し、その必要がない時にはポジションＤにまかせてリラックスした走り方をしていただけば良いのです。

HEADLIGHT WIPERS
今日の交通状態のもとではヘッドライトをクリーンしておくことはウインドスクリーンの視界を保つと同じぐらい大切です。

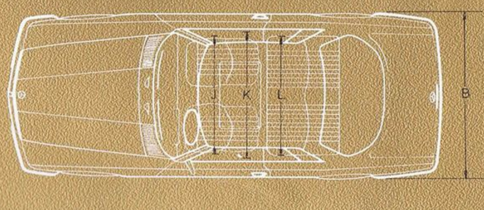
実験によるとよごれたヘッドライトは50％も光度を落してしまっていることがわかります。

TECHNICAL DATA
350SLC

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	hp/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)	5
最高速度	(km/h)	210
燃料タンク容量	(Lt)	90
空車重量	(kg)	1,645
タイヤサイズ		205/70VR14
使用燃料		プレミアム



A	全高（空車時）(mm)	1,330
B	全巾（mm）	1,790
C	全長（mm）	4,740
D	ホイルベース（mm）	2,820
E	ステアリングホイール〜ドライバーズシート間（mm）	400
F	前シート高サ（mm）	890
G	ドライバーズシート〜リアーシート間（mm）	705
H	後シート高サ（mm）	830
J	前車室巾（mm）	1,310
K	前シート（ショルダー高さ）巾（mm）	1,350
L	後車室巾（mm）	1,290
トラックフロント（mm）		1,452
〃 リアー（mm）		1,440
最小回転半径（m）		5.78
トランクスペース（Cum）		0.30



Mercedes-Benz

Daimler-Benz A.G. Stuttgart-Untertuerkheim WASP 3.000/0872 PRINTED IN JAPAN Y.U