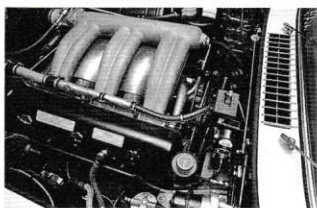
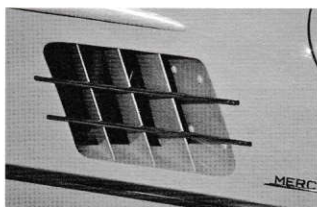


# Mercedes-Benz 300SL

メルセデス・ベンツ 300SL



Mercedes-Benz, Ⓜ, and the design of the enclosed product are subject to intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by Tamiya, Inc. under license.



総合自動車メーカーとして世界的に知られるダイムラー社、そのブランド名がメルセデス・ベンツです。日本では高級車の代名詞にもとえられますが、1930年代からモータースポーツに参戦し、同じドイツのアウトウニオンとともに1934年から39年まで、ヨーロッパのモータースポーツを席巻したのです。高い技術力をレースシーンでアピールしてきたメルセデス・ベンツ、その長い歴史の中で、1950年代の名車の1台に数えられるのが300SLです。第二次大戦で大きな痛手を負ったメルセデス・ベンツでしたが、1952年にはモータースポーツに復帰。その第1弾としてスポーツカーレース用に開発されたプロトタイプが300SL (W194)です。300SLは、当時最新の技術といえるマルチチューブラースペースフレームを採用。細い鋼管を複雑なトラス状に組み合わせたこのフレームはきわめて軽く高い剛性を誇ります。風洞実験により決定された、丸みを帯びた2シートカーペボディは軽量なアルミ製。そして、ドアはサイドフレームがあるために通常の横開きにはできず、ルーフに2箇所のヒンジが設けられ、上に持ち上がるように開く構造となったのです。左右のドアを開けた姿が、ちょうどカモメが飛んでいるときの翼の形に似ていることから「ガルウイング」というニックネームが付けられました。フロントに搭載されるエンジンは排気量3000ccの直列6気筒。低いボンネットを実現するために45度傾けて搭載され、ソレックスの3連キャブレターを組み合わせると175馬力を発揮しました。300SL(W194)は1952年に参加した5つのスポーツカーレースですばらしい成績を収めました。5月のミッレミリアでは2位を獲得し、以降、5月のベルン、6月のルマン24時間レース、8月のニュルブルクリンク、そして当時世界一過酷な公道レースと呼ばれた11月のカレラ・パナメリカーナ・メヒコでも優勝をさらったのです。この成功を足がかりに、メルセデス・ベンツは次にF1グランプリへの復帰を目指すことになります。そのため、それ以降に300SLを製造する可能性は一端なくなってしまったのです。ところが、パナメリカーナの活躍を知ったアメリカの代理店が、このプロトタイプレーシングカーをスポーツカーに改良して販売することを強力に要請。ついに先の決定が覆り、300SLの市販化が実現し、1954年2月のニューヨーク・オートショーで市販型の300SL (W198)を発表。世界中のセレブたちの注目を集める事になったのです。空気抵抗を減らすためのぬめっとしたプロトタイプのフォルムから、ぐっとエレガントな姿に変身したボディは、ドア、ボンネット、トランクリッドがアルミ製で、その他はスチール製に変更。ボンネットはさらに低められ、2つのバルジを装備。フロントフェンダー後部にはエラ状のエアアウトレットを設け、前後のホイールアーチ上にはフィンを装着。内装も豪華な仕上がりとなりました。外観こそ変身したものの、メカニズムはプロトタイプを引き継いだレーシングカーそのものの。特徴的なマルチチューブラースペースフレームもそのまま採用されたため、ドアはガルウイングタイプ。とは言え、乗降性を少しでも改善するために、ステアリングホイールが手前に倒れて足の出し入れをしやすくする機構や、Aピラーの室内側には小さなグリップが用意されました。プロトタイプと同様に45度傾けて搭載された直列6気筒エンジンは排気量こそ3リッターと同じものの、キャブレターに換えて、ディーゼルエンジンで培った燃料直噴技術を市販ガソリンエンジンとして初採用。215馬力にパワーアップし、最高速度は235km/hを誇りました。公道を走行し、そのままサーキットに持ち込んでレースで好成績を上げることすらできた300SL(W198)は、1955年3月から1957年までに1400台が生産され、そのうち28台はよりレースに適した軽量な総アルミボディを架装していました。半世紀以上が経過した現在でも世界中の自動車ファンの羨望を集め続ける300SLは、数千円という高価なプライスタグが付けられ取引されているのです。



Mercedes-Benz is a name familiar in all the corners of the globe, the German brand enjoying not only a reputation as a quintessential luxury car manufacturer but also a history steeped in motorsport glory. Successful in 1930s European motorsports, after World War II their racing fortunes were revived, an age of success heralded by their introduction of the 300SL (W194) prototype racing car in 1952. The curves of the 2-seater coupe body were honed through extensive wind tunnel testing, and supported by a state-of-the-art tubular space frame that weaved complex patterns and provided the twin virtues of lightness and rigidity. However, what caught the eye then – and still now – were the iconic “gull wing” doors which opened upwards on hinges on the roof. In fact, this masterful design was not simply a cosmetic concept but rather also a function of necessity as the side frame precluded the use of regular, side-opening doors. Further innovation was found with the 3-liter inline-6 engine, attached at a 45-degree angle in order to allow the realization of the low bonnet. The powerplant was fitted with Solex triple carburetors and furnished the car with an ample 175hp. The 300SL (W194) proved its mettle in the 1952 season, following up a highly creditable 2nd in the Mille Miglia with victories in Bern, the 24 Hours of Le Mans, the Nürburgring and finally the grueling Carrera Panamericana in Mexico. Although such stunning success led Mercedes-Benz to set their sights on the world of Formula One, and took their focus away from the 300SL somewhat, Mercedes-Benz's U.S. distributor lobbied for the 300SL to be released as a production sports car. Acceding to the request, the German maker went to

work on the project, and was able to introduce the 300SL (W198) to an eager public at the February 1954 New York Auto Show. It instantly grabbed the attention of the assembled glitterati, the steel body now sporting a refined, elegant silhouette with aluminum doors, bonnet and trunk lid. In fact, the bonnet had been lowered even further and featured twin bulges. Gill-style air outlets were built into the front fenders and joined by fin-shaped extrusions above the wheel arches. The car featured a fittingly luxurious interior. In contrast to those updates, the basis of the car remained true to the racing prototype, including the innovative tubular space frame and unmistakable gull wing doors. Concessions were made to ease entering the vehicle, with the steering column tilted slightly forwards to provide more leg room and a small grip added to the interior face of the A pillar. The inline-6 engine still boasted a 3-liter capacity and was set at the same 45-degree angle as the prototype, but Mercedes-Benz took the opportunity to apply a new technological twist: the carburetors were scrapped and in a first for production gasoline engine cars, a direct injection system implemented. An enhanced output of 215hp produced an eye-popping top speed of 235km/h and ensured the 300SL (W198) gained a reputation as a road car that was more than capable on the circuit. 1,400 cars were produced between March 1955 and the end of the run in 1957, of which twenty-eight were furnished with an all-aluminum body. The 300SL remains a firm favorite today, with modern day enthusiasts clamoring to get their hands on this classic.

Mercedes Benz ist ein Name der überall auf der Welt bekannt ist. Die deutsche Firma erfreut sich nicht nur einem hohen Ansehen als Hersteller von Luxusfahrzeugen, sondern auch als rühmreicher Teilnehmer in der Geschichte des Motorsports. Nach den Erfolgen im Motorsport der 30er Jahre lebten die Rennerfolge nach dem zweiten Weltkrieg wieder auf, in einer Zeit des Erfolges welcher in der Vorstellung des 300SL (W194 Prototyp Rennwagens) im Jahr 1952 gipfelte. Die Form der zweiseitigen Coupé Karosserie wurden optimiert in umfangreichen Windkanalversuchen. Sie war montiert auf einem Rohrrahmen mit komplexen Formen, welcher geringes Gewicht und hohe Steifigkeit vereinte. Wie auch immer, was sofort ins Auge fiel, und bis heute auffällt waren die berühmten „Möwenflügel Türen“ die nach oben geöffnet wurden, mit Schamieren am Dach. Tatsächlich war diese meisterhafte Erfindung nicht nur der Schönheit geschuldet sondern einfach erforderlich, da der Rohrrahmen die Nutzung von normalen Klapptüren verbot. Eine weitere Innovation war der 3l 6-Zylinder Reihenmotor. Dieser war im Winkel von 45° eingebaut, um eine flache Fronthaube zu ermöglichen. Der Motor trug Solex Dreifachvergaser, welche zu einer Leistung von 145hp führten. Der 300SL (W194) bewies seine Reife in der Saison 1952. Einem hochwertigen zweiten Platz bei der Mille Miglia folgten Siege in Bern, bei den 24h von LeMans, auf dem Nürburgring und schlussendlich bei der schauerlichen Carrera Panamericana in Mexico. Trotz dieser beeindruckenden Erfolge bewegte sich das Interesse von Mercedes Benz in die Welt der Formel 1 und verlor den 300SL etwas aus den Augen. Der Mercedes Benz Vertreter in den Vereinigten Staaten kämpfte dafür, das Fahrzeug als Sportwagen zu produzieren. In Antwort auf diese Anforderung machte sich der deutsche Hersteller ans Werk und konnte den 300SL (W198) dem motivierten Publikum auf der New York Auto-show im Februar 1954 vorstellen. Das Fahrzeug erregte sofort Aufsehen der versammelten Haute Volé. Die Stahlkarosserie war etwas

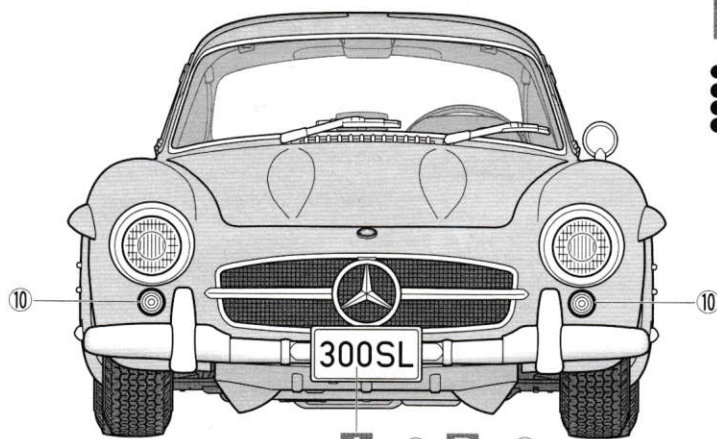
verfeinert, es gab Aluminiumtüren und einen Kofferraum. Die Motorhaube war noch weiter abgesenkt und hatte Doppelscheinwerfer. Vergitterte Luftaustritte waren in den vorderen Kotflügeln und es gab spezielle Kotflügelverbreiterungen über den Rädern. Das Fahrzeug hatte eine maßgeschneiderte, luxuriöse Innenausstattung. Im Gegensatz zu diesen Verbesserungen blieb das Fahrzeug nahe am Rennprototypen mit seinem innovativen Rohrrahmen und seinen unvergleichlichen Flügeltüren. Zugeständnisse wurden gemacht um das Einsteigen ins Fahrzeug zu erleichtern: Die Lenksäule bewegte sich leicht nach Vorne um mehr Beinraum zu bieten und ein kleiner Handgriff wurde an der A-Säule befestigt. Der 6-Zylinder Reihenmotor hatte weiterhin drei Liter Hubraum und war wie beim Prototyp 45° geneigt eingebaut. Mercedes nutzte die Gelegenheit für einen Technologiewechsel: Die Vergaser wurden zum ersten Mal bei einem Benzinmotor in einem Serienfahrzeug durch eine Direkteinspritzung ersetzt. Die erhöhte Leistung von 215 HP ermöglichte eine erstaunliche Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h und stellte sicher, dass der 300SL W198 ein Straßenfahrzeug wurde das mehr als geeignet für die Rennstrecke war. 1400 Fahrzeuge wurden zwischen März 1955 und 1957 gebaut. 28 davon hatten eine Voll-Aluminium Karosserie. Der 300SL bleibt ein Favorit unter den Bordwagen und viele heutige Liebhaber sehnen sich danach ihn in die Hände zu bekommen.



Mercedes-Benz est une marque connue aux quatre coins du monde, grâce la réputation de ses voitures de grand luxe mais aussi par ses nombreux succès en compétition automobile. Après de nombreuses victoires remportées sur les circuits européens pendant les années 1930, Mercedes revient au premier plan sportif après la 2ème Guerre Mondiale avec l'introduction du modèle sport prototype 300SL (W194) en 1952. Les courbes de la carrosserie de ce coupé deux places avaient été affinées en effectuant de nombreux essais en soufflerie. Cette carrosserie était supportée par un treillis tubulaire avant-gardiste qui offrait à la fois robustesse et légèreté. Cependant, ce qui attirait l'œil - alors et encore maintenant, c'étaient ses portières en ailes de mouette qui s'ouvraient vers le haut, articulées sur des charnières situées sur le toit. En fait, cette configuration n'était pas un simple concept esthétique mais une nécessité car le châssis tubulaire prohibait l'utilisation de portières articulées par l'avant et s'ouvrant de côté. Une autre innovation était l'installation du moteur 3 litres 6 cylindres en ligne à un angle de 45 degrés, afin d'abaisser le plus possible la hauteur du capot. Le groupe était équipé de carburateurs triples Solex et développait la puissance énorme pour l'époque de 175cv. La 300SL (W194) fit la démonstration de sa fougue pendant la saison 1952 avec une deuxième place au Mille Miglia et des victoires à Berne, aux 24 Heures du Mans, au Nürburgring et à l'éprouvante Carrera Panamericana au Mexique. Cependant, malgré ces succès retentissants, Mercedes-Benz se tourna vers le monde de la Formule 1 et délaisa quelque peu la 300SL. Son distributeur aux Etats-Unis fit pression sur la marque afin qu'elle décline la 300SL en voiture sportive

produite en série. Répondant favorablement à cette demande, le constructeur allemand se mit au travail et présenta à un public impatient la 300SL (W198) au Salon Automobile de New York en février 1954. Elle y fit immédiatement sensation ; sa carrosserie en acier avait une silhouette encore plus affinée avec des portières, un capot et un hayon en aluminium. En fait, le capot avait encore été abaissé et il comportait deux renforcements. Les ailes avant étaient soulignées par des ouïes d'évacuation d'air et un renflement linéaire au-dessus des passages de roues. L'intérieur était luxueux bien que la voiture reste fidèle à l'esprit du prototype de course dont elle était dérivée, avec sa structure tubulaire innovante et ses portières en ailes de mouette. Des concessions furent faites pour faciliter l'accès à bord, la colonne de direction étant légèrement inclinée vers l'avant pour ménager plus d'espace aux jambes et une petite poignée ajoutée sur la face interne du montant avant. Comme sur le prototype, le moteur 6 cylindres en ligne de 3 litres était monté à 45 degrés, mais Mercedes-Benz saisit l'opportunité d'intégrer une nouvelle innovation technologique : les carburateurs étaient supprimés au profit d'un système d'injection directe, une première sur une voiture à essence produite en série. Cela permit d'en tirer une puissance de 215cv et à la voiture d'atteindre la vitesse phénoménale de 235km/h. La 300SL (W198) acquit la réputation d'une voiture de route capable de briller sur circuit. 1.400 exemplaires furent produits entre mars 1955 et 1957, dont 28 étaient équipés d'une carrosserie entièrement en aluminium. La 300SL demeure une des plus belles réussites de la marque, les passionnés fortunés se démenant encore aujourd'hui pour mettre la main sur une d'entre elles.

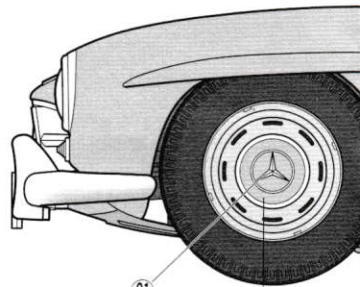




A...11 B...12

A ..... 《ヨーロッパ仕様》  
European specB ..... 《アメリカ仕様》  
U.S. spec

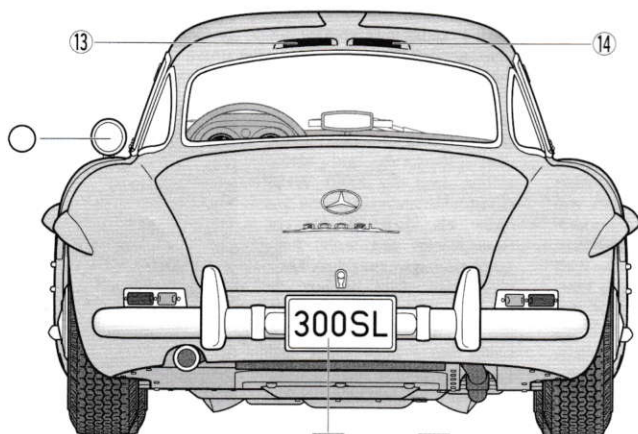
- 指示の番号のスライドマーク/インレットマークを貼ります。
- Numbers show decal/metal transfer to apply.
- Nummer des Abziehbildes/ Metalltransfers, das anzubringen.
- Numéro de la décalcomanie/transfert métal à utiliser.



21

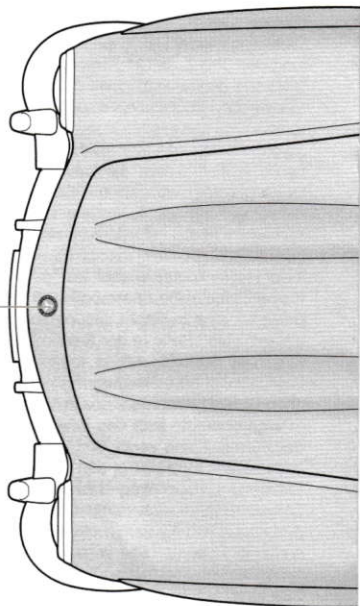
Body color (TS-17)

# Mercedes-Benz 300SL



A...11 B...12

4



## PAINTING

### 《メルセデス・ベンツ 300SLの塗装》

1957年5月までに1400台が生産されたと言われるメルセデス・ベンツ300SLの標準仕様のボディはシルバーグレーメタリック、内装はビニールでチェック柄のシートを装備していました。もちろん、セレブが買い求めた300SLだけに、シルバーの他にもブラック、レッド、アイボリーなど、オーナーの希望に添って仕上げられ、前後バンパーやサイドモールなどはクロームメッキとなっていました。また、室内は豪華な革張りを注文することができ、内装カラーやシート地も自由にオーダーできたと言われます。エンジンやサスペンション、コクピットなど細部の塗装は説明図中に示しましたので、参考してください。

### Painting the Mercedes-Benz 300SL

Overall Silver-Gray Metallic was the standard body color for the 1,400

Mercedes-Benz 300SL cars manufactured by the end of production in May 1957. Of course, this luxury sports car could be ordered in other colors such as Black, Red, Ivory and more according to the purchaser's desire. Bumpers and side bars were chrome plated. The standard interior featured vinyl surfaces with checked seat covers, although leather surfaces and other seat cover patterns were also available. Painting instructions for details are indicated during assembly.

### Bemalung des Mercedes Benz 300SL

Die Standardfarbe der 300SL von Mercedes Benz, die bis Mai 1957 gebaut wurden war Silber-Grau-Metallik. Natürlich konnte dieser Luxusportwagen auch in anderen Farben wie etwa Rot, Schwarz und Elfenbein bestellt werden, je nach Wunsch des Käufers. Die Stoßstangen und die Seitenleisten waren verchromt. Die Standardinnenausstattung war in Kunstle-

der mit karierten Sitzbezügen. Lederausstattung und andere Bezugsstoffe für den Sitz waren erhältlich. Die Bemalungsanleitung für Details wird beim Zusammenbau in der Bauanleitung angegeben.

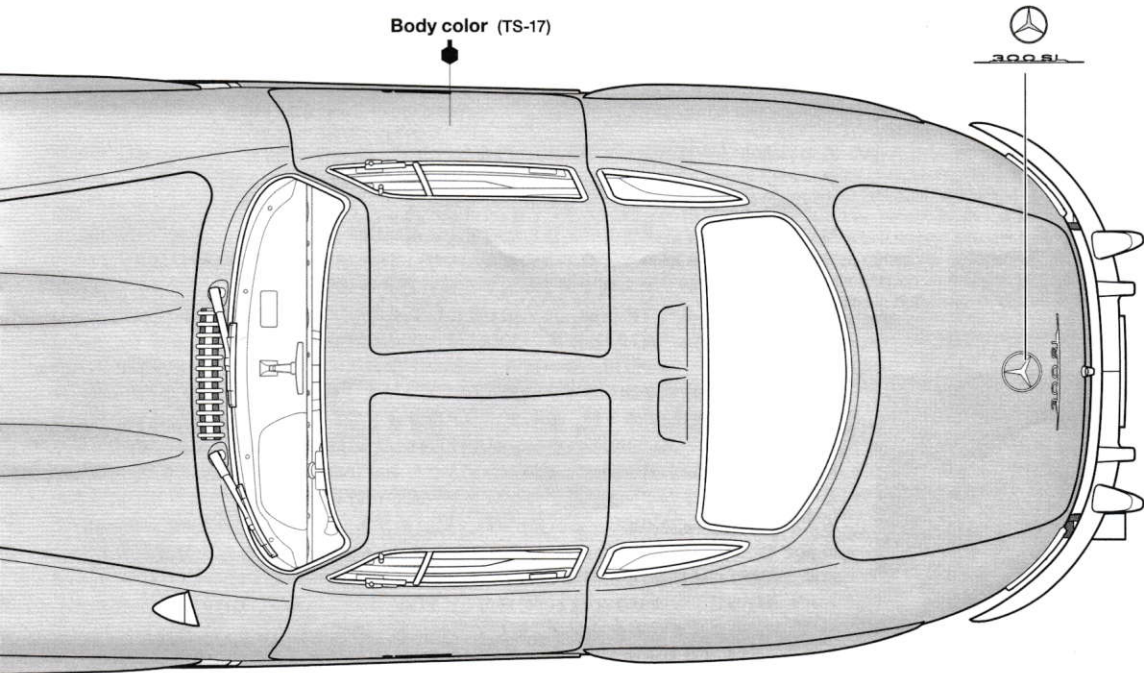
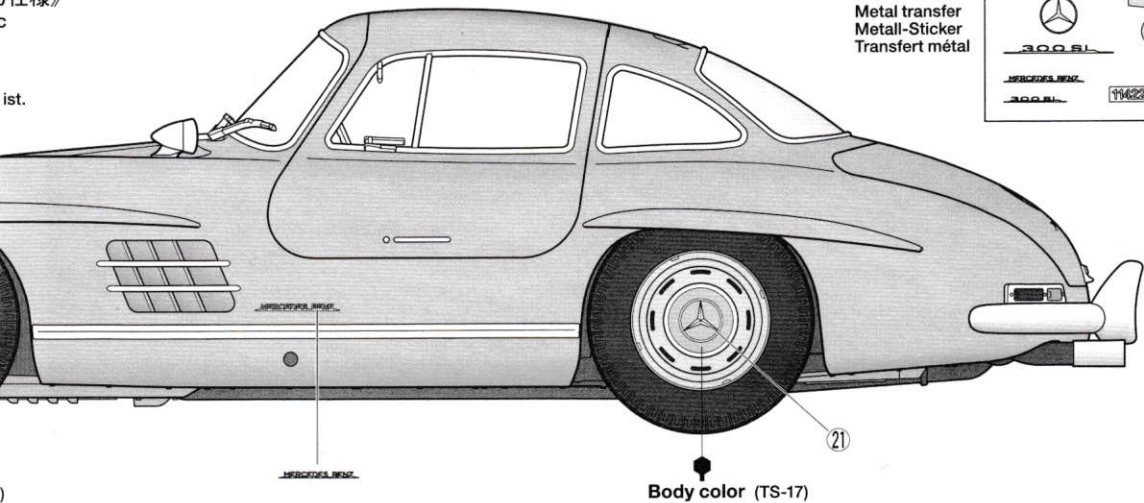
### Décoration de la Mercedes-Benz 300SL

Le Gris-Argent Métallisé était la teinte de carrosserie standard des 1.400 Mercedes-Benz 300SL construites jusqu'à l'arrêt de la production en mai 1957. Bien sûr, cette sportive de luxe pouvait être commandée en d'autres teintes telles Noir, Rouge, Ivoire ou autre en fonction des désirs de l'acheteur. Les pare-chocs et les joncs latéraux étaient chromés. Les aménagements intérieurs standards comportaient des surfaces en vinyle et des housses de sièges en tissu écossais, mais d'autres housses et du cuir étaient également disponibles. Les indications de mise en peinture des détails sont fournies pendant l'assemblage.



の仕様》

ist.



## APPLYING DECALS

### 《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出ししながら、押しつけるようにして水分をとります。

### DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.
- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④Move decal into position by wetting

### decal with finger.

- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

### ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das Abziehbild naßmachen.
- ⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

### APPLICATION DES DECALOMANIES

- ①Découpez la décalcomanie de sa feuille.
- ②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.

- ③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.

- ④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.

- ⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

