



MERCEDES-BENZ

Diesel

NOCH WEITER VERBESSERT

**TYP
170 D**

Handwritten signature and date: 1950



Mercedes-Benz Diesel „Typ 170 D“

Seit seinem Erscheinen im Frühjahr 1949 hat sich der Mercedes-Benz „Typ 170 D“ eine stets wachsende Zahl begeisterter Freunde erworben. Besonders für alle diejenigen, die regelmäßig große Strecken zurücklegen und hohe Verkehrsleistungen vollbringen müssen, ist dieser Wagen mit seiner ans Unglaubliche grenzenden Betriebswirtschaftlichkeit das gegebene Fahrzeug. Durch Einzelverbesserungen am Triebwerk, Fahrgestell und Aufbau ist es gelungen, die Fahrsicherheit und den allgemeinen Fahrkomfort ohne Beeinträchtigung der Betriebswirtschaftlichkeit noch weiter zu erhöhen, so daß der Mercedes-Benz „Typ 170 D“ heute mehr als je eine absolute Sonderklasse im internationalen Automobilbau darstellt.

20 Punkte, die Sie interessieren

Triebwerk

- 1 Auf 40 PS verstärkter Motor mit verchromten obersten Kolbenringen
- 2 Kühler mit erhöhter Kühlleistung
- 3 In Gummi gelagerter Schalthebel
- 4 Wirksamere Zweitopf-Anspuffanlage

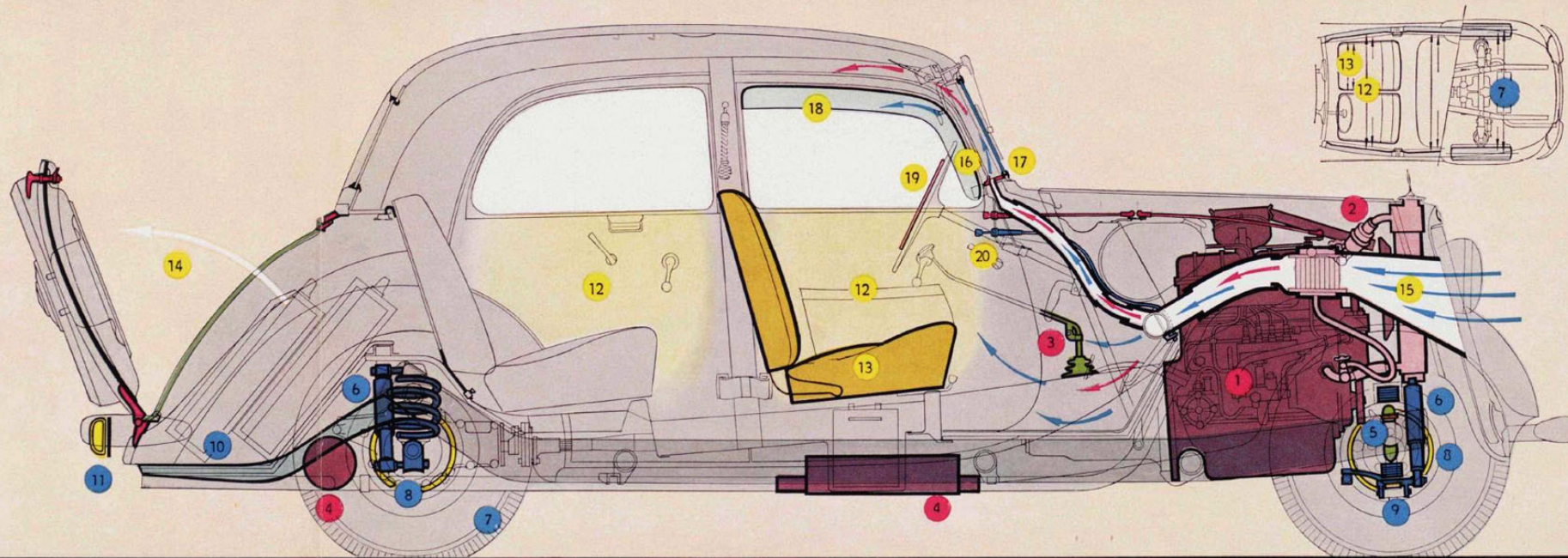
Fahrgestell

- 5 Weichere Vorderfedern mit progressiv wirkenden Gummianschlägen
- 6 Hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer vorn und hinten
- 7 Vergrößerte hintere Spurweite
- 8 Verbreiterte Bremsbacken und Bremsbeläge
- 9 Bessere Abdichtung der Achsschenkel-Bolzen
- 10 Nach hinten verlängerter Rahmen

- 11 Beleuchtung des hinteren Nummernschildes durch zwei seitlich angebrachte Lampen

Aufbau

- 12 Vergrößerte Innenbreite der Karosserie
- 13 Breitere Vordersitze
- 14 Von außen zugänglicher geräumiger verschließbarer Kofferraum, in dem auch das Werkzeug untergebracht ist
- 15 Serienmäßig eingebaute Druckbelüftung (auf Wunsch durch Kühlwasser erwärmter Heizkörper)
- 16 Entfrosterdüsen für die Windschutzscheibe
- 17 Windschutzscheibe fest eingebaut
- 18 Lüftungsblenden an vorderen Türfenstern
- 19 Drehbarer Signalring für Winkerbetätigung
- 20 Verbessertes Armaturenbrett



Der wirtschaftliche Diesel-Personenwagen „Typ 170 D“ weiter verbessert: noch stärker – bequemer und sicherer



Elektrisch geheizte Glühkerzen verbürgen zuverlässiges schnelles Anlassen, auch bei strenger Winterkälte



Immer wieder verblüßt das hervorragende Anzugsvermögen des starken und elastischen Vierzylinder-Dieselmotors



Auch am Berg beweist der Mercedes-Benz Diesel-Personenwagen „Typ 170 D“ eine erstaunliche Leistungsfähigkeit

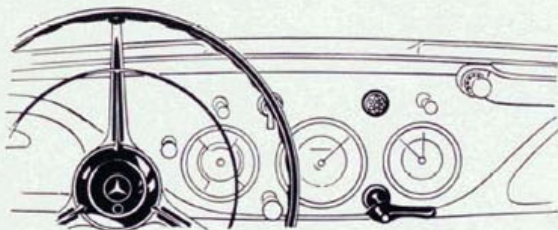


Laufruhe und Erschütterungsfreiheit des in Gummi gelagerten Vierzylinder-Dieselmotors genügen allen Ansprüchen

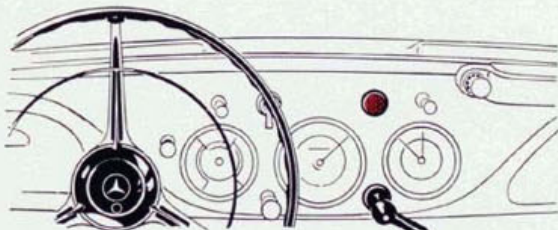


Flink und wendig im Stadtverkehr — ausdauernd und schnell auf der Autobahn — sparsam im Betrieb

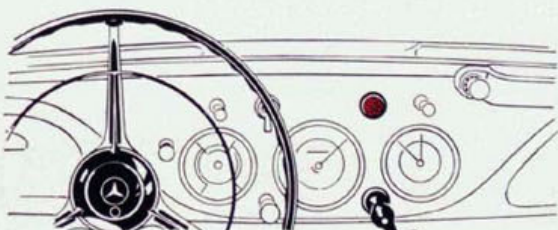
Starten des Motors



1 **Fahrtstellung** Griff waagrecht

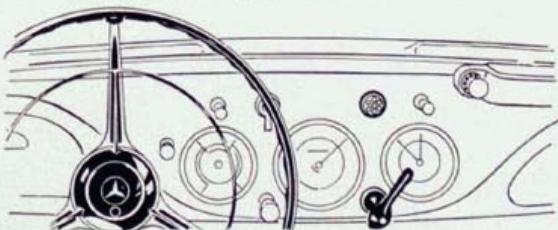


2 **Vorglühstellung** Abwarten bis Kontrollkerze hellrot glüht



3 **Anlafstellung** Motor springt an

Stoppstellung Griff nach oben drehen



Der 1,7 l Dieselmotor

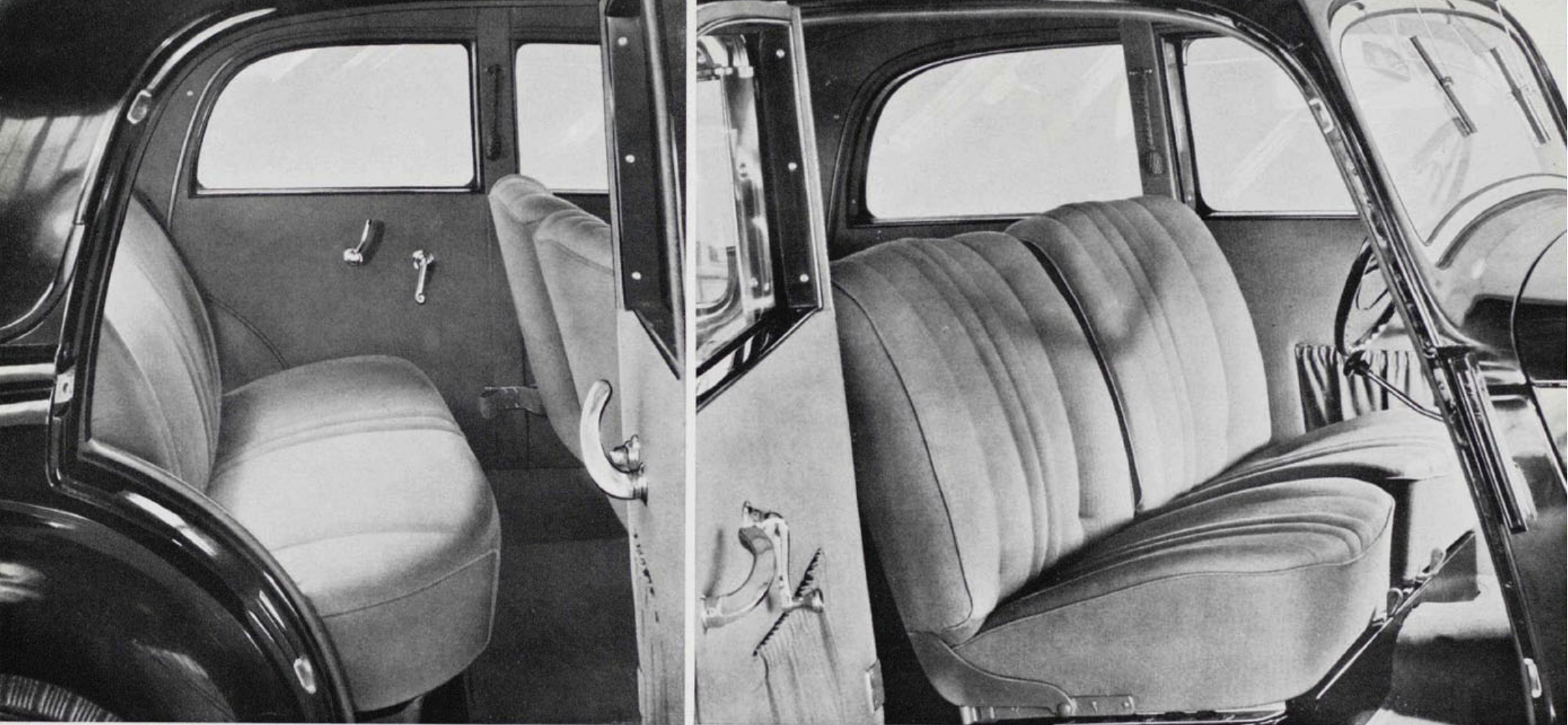
sparsam, robust, zuverlässig



Wirtschaftlichkeit

Der Kraftstoff-Normverbrauch des Mercedes-Benz „Typ 170 D“ beträgt nur 6,4 Liter = 5,5 kg Dieselöl auf 100 km, was wertmäßig einem Verbrauch von etwa 4 Litern Benzin für die gleiche Strecke entspricht. Der „Typ 170 D“ kann demnach in seiner Klasse mit Recht den Weltrekord an Wirtschaftlichkeit für sich in Anspruch nehmen. – Ein besonderer Vorzug des Dieselmotors besteht darin, daß sein ohnehin sehr niedriger spezifischer Brennstoffverbrauch mit

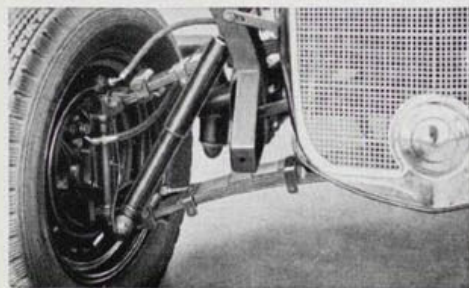
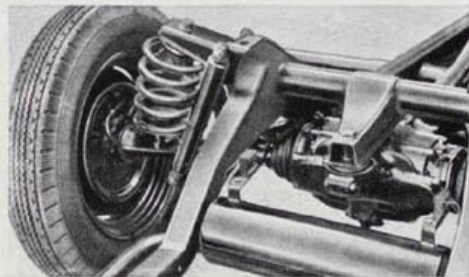
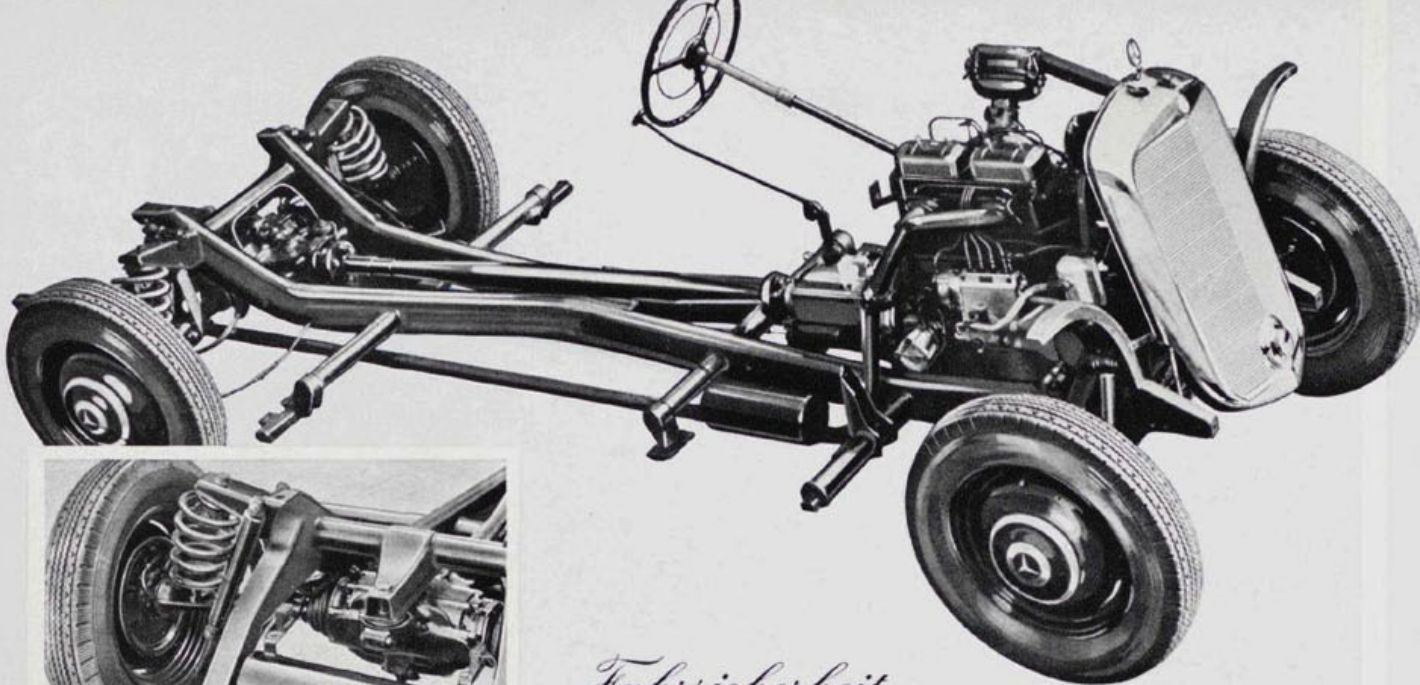
abnehmender Belastung nicht schlechter, sondern besser wird. Beim Benzinmotor dagegen liegt der spezifische Verbrauch bei nur teilweiser Belastung, wie sie im praktischen Fahrbetrieb ja die Regel ist, erheblich höher als bei Vollgas. Praktisch wirkt sich das so aus, daß ein Dieselmotor vor allem im Stadt- und Vorortverkehr, wenn er also nicht voll ausgelastet wird, unvergleichlich viel sparsamer arbeitet als ein gleichstarker Benzinmotor.



Bequemlichkeit

Sitzbequemlichkeit und Sichtverhältnisse haben durch die tiefere Polsterung und die größere Ellbogenbreite der Karosserie spürbar gewonnen. Der von außen zugängliche, sicher verschließbare Kofferraum läßt sich besser ausnützen und bedeutet eine wesentliche Erhöhung des Reisekomforts. Die Winkerbetätigung erfolgt durch Drehen des Signalrings auf dem Lenkrad, ohne die Hand vom Steuer nehmen zu müssen. Das Armaturenbrett wurde in Aussehen und Beleuchtung verbessert, das Schalten durch Lagerung des Schalthebels in Gummi noch weicher und angenehmer gemacht. Die serienmäßig eingebaute Druckbelüftungsanlage, die auf Wunsch mit einem regelbaren, durch Kühlwasser erwärmten Heizkörper kombiniert werden kann, gewährleistet behaglichen Aufenthalt im Wageninnern bei jeder Außentemperatur. Die fest angeordnete Windschutzscheibe wird durch zwei breite Entfrosterdüsen beschlag- und eisfrei gehalten. Beide Vordersitze sind auch während der Fahrt nach vor- und rückwärts verstellbar.





Fahrsicherheit

Die weichere Vorderfederung ergibt in Verbindung mit den hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern und der verbreiterten Hinterspur eine noch bessere Straßenlage als bisher. Der Wagen „klebt“ noch fester auf der Fahrbahn und liegt in Kurven dem Fahrer noch sicherer in der Hand. Man kann also die in dem Fahrzeug steckenden hohen Fahrleistungen bedenkenlos ausnutzen, zumal die Bremsen durch Verbreiterung ihrer Backen und Beläge in ihrer Wirksamkeit noch verbessert worden sind. Das vollsynchrone und spielend leicht herauf und herunter schaltbare Viergang-Getriebe gibt dem Fahrer die Möglichkeit, sich allen Geländebedingungen anzupassen.

TECHNISCHE DATEN

Zahl der Zylinder	4
Bohrung	75 mm
Hub	100 mm
Hubraum effektiv	1767 ccm
Bremsleistung*	40 PS/3200 n
Motordrehzahl im direkt. Gang bei 100 km/std.	3355 U/min
Verdichtung	1 : 19
Zündfolge	1. 3. 4. 2.
Radstand	2845 mm
Spurweite vorn	1310 mm
Spurweite hinten	1342 mm
Gesamtlänge	4285 mm
Größte Breite mit Karosserie	1630 mm
Größte Höhe mit Karosserie (unbelastet)	1610 mm
Bodenfreiheit	205 mm
Gewicht des Fahrgestells (nach DIN 70020)	etwa 830 kg
Gewicht des kompletten Wagens fahrfertig	etwa 1245 kg
Gesamtuntersetzung im 4. Gang	1 : 4,125
Bereifung	5,50-16 Ballon
Wendekreisdurchmesser	ca. 11 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/std
Autobahn-Dauergeschwindigkeit	100 km/std
Kraftstoff-Normverbrauch**	6,4 l = 5,5 kg/100 km
Ölverbrauch für 100 km	etwa 0,15 l
Tankinhalt	39 l
davon Reserve	3 l
Bergsteigfähigkeit im 1. Gang	35,5 %
Bergsteigfähigkeit im 2. Gang	17,5 %
Bergsteigfähigkeit im 3. Gang	10,0 %
Bergsteigfähigkeit im 4. Gang	6,5 %
Höchstgeschwindigkeit im 1. Gang	26,5 km/std
Höchstgeschwindigkeit im 2. Gang	47,0 km/std
Höchstgeschwindigkeit im 3. Gang	75,0 km/std
Höchstgeschwindigkeit im 4. Gang	100,0 km/std
Batteriekapazität	87,5 Ah
Spannung	12 Volt
Inhalt des Kühlsystems	8,7 l
Ölfüllung des Kurbelgehäuses	4 l

* Die angegebene Leistung ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kuppelung für den Antrieb des Wagens effektiv verfügbar.

** Unter Kraftstoff-Normverbrauch versteht man diejenige Menge Kraftstoff, die bei $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit in gleichmäßiger Fahrt (auf einer Fahrstrecke von 50-60 km ebener oder nahezu ebener Autobahn in unmittelbarer aufeinanderfolgender Hin- und Rückfahrt bei einer dem höchst zulässigen Gewicht entsprechenden Belastung gemessen und für die Einheitsstrecke von 100 km umgerechnet) verbraucht wird, wobei zu dem tatsächlich festgestellten Verbrauch als Ausgleich ungünstiger Umstände 10% zugeschlagen wurden.

Änderungen in der Konstruktion vorbehalten



DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

STUTTGART - UNTERTÜRKHEIM