

Der Kraftfahrzeug-Betrieb

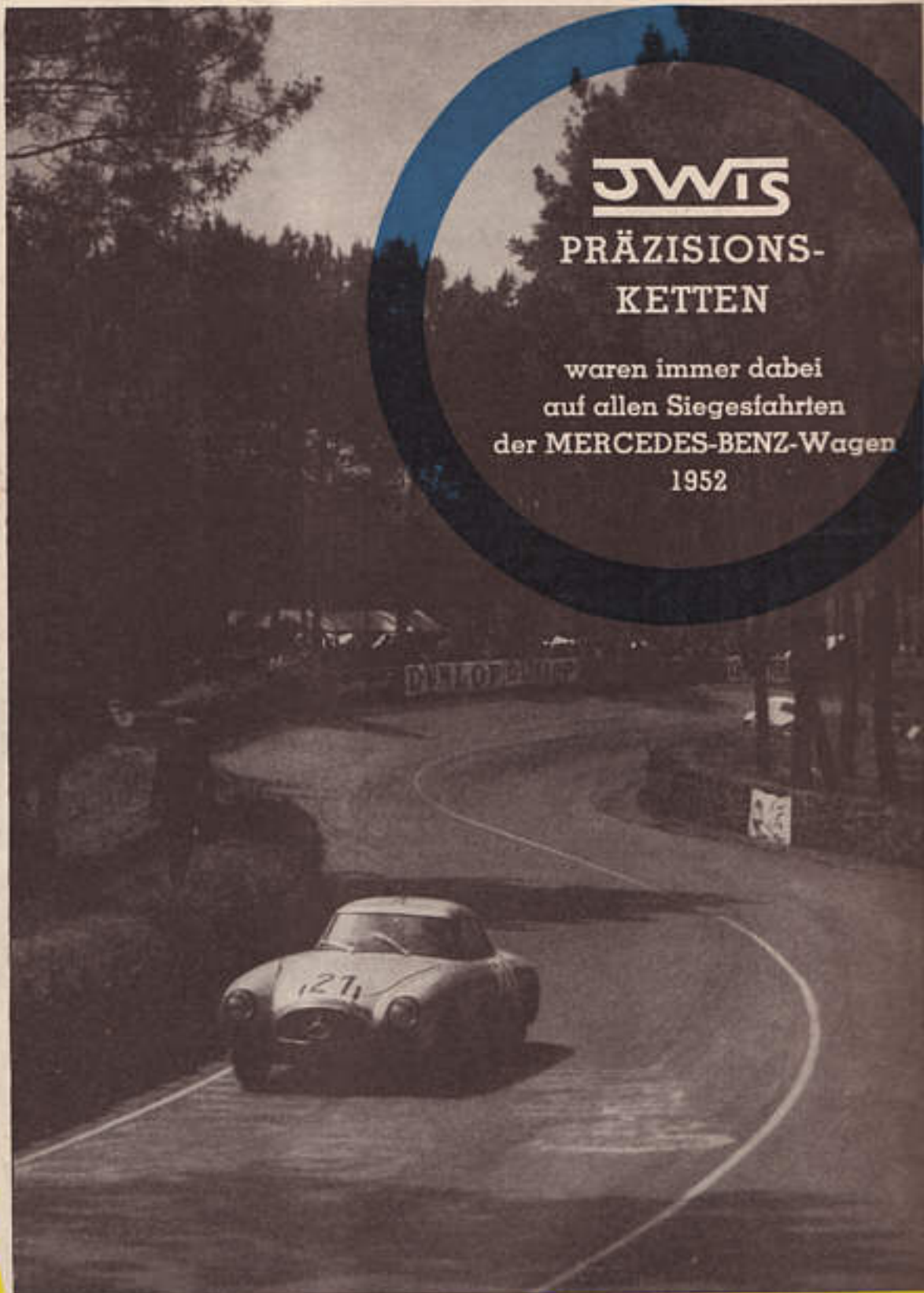
in Verbindung mit **Auto-Markt** und Werkstatt-Echo



Offizielles Organ des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks

vdh-Archiv

NR. 26 · 25. JUNI 1953 · 43. JAHRGANG · VOGEL-VERLAG, WÜRZBURG
SONDERHEFT „DEUTSCHE VERKEHRS-AUSSTELLUNG 1953“

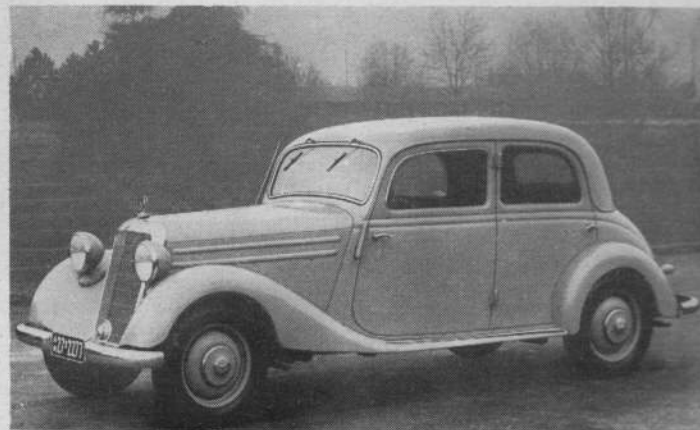


JWTS

**PRÄZISIONS-
KETTEN**

waren immer dabei
auf allen Siegesfahrten
der MERCEDES-BENZ-Wagen
1952

Charakteristik: Hervorstechend an diesem Fahrzeug ist die überaus stabile Ausführung von Fahrgestell und Aufbau, was im Verein mit dem anspruchsvollen Motor maßgebend für die Beibehaltung dieser Type seit 1938 war. Trotz des verhältnismäßig hohen Gewichtes sind auf Grund der günstigen Fahrgestellauslegung gute Fahrleistungen zu erzielen. Im Jahre 1950 wurden wesentliche Verbesserungen durchgeführt, die u. a. durch Hubraumvergrößerung auf 1,8 ltr eine Erhöhung der Motorleistung von 38 auf 45 PS ergaben, während fahrgestellmäßig neben einer besseren Federabstimmung schräggehende Teleskopstoßdämpfer zum Einbau gelangen. Auch die Innenmaße wurden vergrößert und vor allem ein von außen zugänglicher Gepäckraum geschaffen. In das gleiche Fahrgestell gelangt auch der Dieselmotor OM 136 I bzw. IV zum Einbau, der in unserer Reparatur-Anleitung P/8 (Heft 23/1953) behandelt wurde. Dieses Fahrzeug überzeugt vor allem durch seine ungewöhnlich niedrigen Betriebskosten. Zusammenfassend kann man feststellen, daß die hohe Qualität zusammen mit der sauberen Werkmannsarbeit den 170 V bzw. Va zu dem beliebtesten Fahrzeug seiner Klasse gemacht hat.



Technische Daten

(eingeklammert die Werte des Typ 170 V a)

Motor:

Arbeitsweise	4-Zylinder-4-Takt, stehende Ventile
Bohrung	73,5 mm (75 mm)
Hub	100 mm
Hubraum	1697 ccm (1767 ccm)
Verdichtung	6,5 : 1
Motormuster	M 136 I (M 136 VI)
Dauerleistung	38 (45) PS/3600 U/min
Höchststrehzahl	3800 (4000) U/min
Kurbelwelle	3mal in Weißmetall gelagert mit Kurbelgehäuse vereinigt, keine Laufbüchsen
Nockenwellen-antrieb	Zahnräder
Schmierung	Druckumlaufschmierung
Öleinigung	Finisierfilter im Hauptstrom
Kühlung	Pumpenumlauf mit thermostatischer Regelung

Elektrische Anlage:

Batterie	6 V/84 Ah
Lichtmaschine	Bosch RJH 130/6—2200 R 1
Anlasser	Bosch EGC 0,66 R 12
Zündverteiler	Bosch VE 4 CR 388
Zündspule	Bosch TK 6/3
Zündkerze	Bosch W 175 T 1 oder Beru K 175 b 1/14 u
Zündfolge	1—3—4—2

Kupplung:

Bauart	Einscheiben-Trockenkupplung F & S K 12
Mitnehmer-scheibe	F & S K 12 MRZ

Getriebe:

Ausführung	4-Gang-Getriebe, vollsynchronisiert
Übersetzung	1. Gang 4,025 : 1 2. Gang 2,28 : 1 3. Gang 1,42 : 1 4. Gang 1 : 1 R.-Gang 3,72 : 1

Höchstgeschwindigkeit im

1. Gang	26,5 km/h (31)
2. Gang	47 km/h (55)
3. Gang	75 km/h (89)
4. Gang	108 (116) km/h
1. Gang	37 (40) %
2. Gang	18 (19,5) %
3. Gang	10,5 (11) %
4. Gang	6,5 (7) %

Steigvermögen im

Vorderachse:

Anordnung	Lenkerachse mit Blattfedern, Hebelstoßdämpfer (Teleskopstoßdämpfer)
Spurweite	1310 mm
Vorspur	3—4 mm
Sturz	ca. 1°
Nachlauf	3—4° (belastet)
Spreizung	0°

Radstanddifferenz zwischen links und rechts

0—4 mm

Lenkung:

Bauart	ZF-Roßlenkung Typ 540 (542)
Wendekreisdurchmesser	11 m
Spiel am Lenkradumfang	15—25 mm

Hinterachse:

Anordnung	Pendelachse mit Schraubenfedern und Kolbenstoßdämpfern (Teleskopstoßdämpfer)
Untersetzung	4,125 : 1
Spurweite	1342 mm (1360 mm bei Hypoidachse)

Bremsen, Räder, Bereifung:

Anordnung	Hydr. Vierradbremse, 736 cm ²
Handbremse	mechanische Stockbremse auf Hinterräder
Felgenreiße	3,50 D × 16
Reifengröße	5,50 × 16
Reifendruck (kalt)	vorne 1,5 atü, hinten 1,8 atü

Kraftstoffanlage

Vergaser	Solex 30 BFLVS
Förderung	Fallbenzin
Tankinhalt	42 ltr, 3 ltr Reserve

Fahrgestell und Aufbau:

Rahmen	x-förmiger Ovalrohrrahmen
Radstand	2845 mm
Bodenfreiheit	195 mm
Leergewicht der Limousine	1160 (1185) kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1480 (1505) kg
Schmierung	W. V.-Zentralschmierung

Kraftstoffnormverbrauch:

9,7 ltr/100 km

Höchstgeschwindigkeit:

Autobahndauer-geschwindigkeit	108 (116) km/h
	100 (110) km/h

Füllmengen:

Kurbelgehäuse	max. 4 ltr min. 2,5 ltr
Getriebe	1,36 ltr
Hinterachse	2,25 ltr
Hydr. Bremse	0,5 ltr
Kühlwasser	8,7 ltr

Einstellmaße und Passungen

Kurbeltrieb:

Axialspiel der Kurbelwelle	0,08—0,10 mm
Hauptlagerspiel	0,05—0,07 mm
Pleuellagerspiel	0,05—0,07 mm
	(bei ausgegossenen oder eingelegten Lagern)

Zulässige Unrundheit und Konizität für Zapfen-Ø

0,01 mm

Härte der Kurbelzapfen (Sklerographhärte)

58—60

Zulässiger Schlag des mittleren Kurbelwellenzapfens

0,03 mm

Zylinder und Kolben:

Zylinderbohrung normal	73,500 (75,000)
Reparaturstufen	73,519 (75,019) jeweils um 0,5 mm steigend bis 75,5 (77) mm
Zul. Unrundheit	0,01—0,015 mm
Kolbenspiel	0,03 mm Nitralkolben 0,04 mm Mahlekolben

Höhenspiel der Kolbenringe

1., 2., 3. Ring 0,03—0,057 mm
Ölabstreifring 0,025—0,052 mm

Stoßspiel Kolbenbolzenspiel

0,3—0,45 mm

Kolbengewichtsunterschied

0,01—0,016 mm

Ventilsteuerung:

	bis Motor Nr. 1200 ab 1201
E. ö. v. OT.	22°30' 30°
E. s. n. UT.	67°30' 65°
A. ö. v. UT.	61°30' 50°30'
A. s. n. OT.	28°30' 17°30'
Ventilspiel (kalt)	Einlaß 0,12 mm Auslaß 0,12 (0,18) mm
Ventilsitzwinkel	45°
Ventilschaftspiel in Ventillführung	Einlaß 0,03—0,05 mm Auslaß 0,05—0,07 mm

Lagerspiel der Nockenwelle

0,04—0,06 mm

Zahnflankenspiel zwisch. Kurbelwellen- und Nockenwellenrad

0,02—0,03 mm

Vergaser:

Hauptdüse	110/51 (112/51)
Leerlaufdüse	55
Lufttrichter	23,5
Schwimmernadelventil	2,0
Starter-Kraftstoffdüse	Sommer 170 Winter 200
Starter-Luftdüse	4,0
Spardüse	2,0

Zündung:

Zündzeitpunkt	2—4° n. OT. (1° n. OT.)
Unterbrecherkontaktöffnung	0,4—0,5 mm

Motor:

Auto-Markt und Kraftfahrzeug-Betrieb