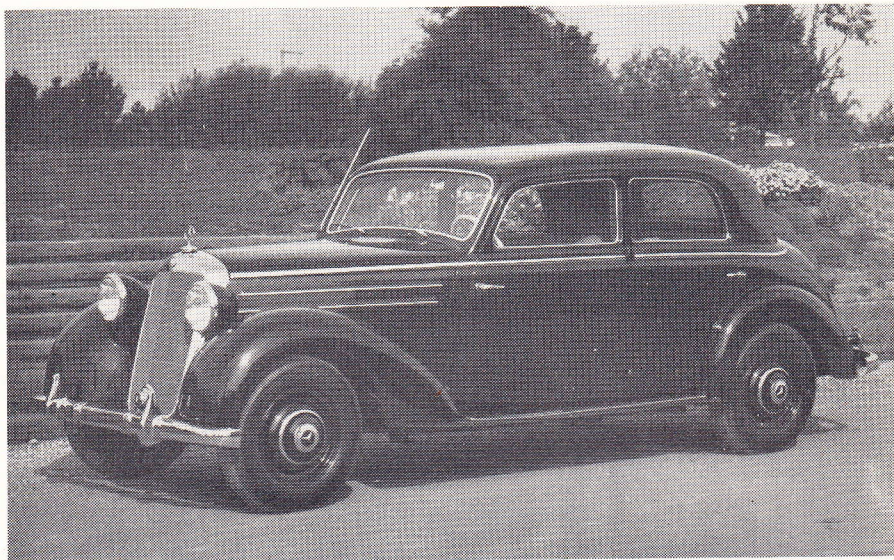


MERCEDES BENZ

Type 170 S

1949-1952



Vierdeurs, 4—5-pers. sedan (Innenlenker).

De Mercedes Benz, type 170 S, is een Duitse personenwagen behorend tot de middenklasse. De voorin het chassis geplaatste, met water gekoelde, 4-cilinder, 4-takt zijklep-benzinemotor in lijn heeft een inhoud van 1767 cm³ en drijft de achterwielen aan. Het chassis van ovale buizen is rondom onafhankelijk geveerd door middel van schroefveren en schokbrekers van het telescooptype.

De voetrem werkt hydraulisch op de voor- en achterwielen en de handrem mechanisch d.m.v. Bowden-kabels op de achterwielen.

De totale lengte van de sedan bedraagt 4,455 m, de totale breedte 1,684 m, de totale hoogte 1,61 m en het gewicht rijklaar ± 1220 kg.

Electrische installatie 6-volts met normale separate koplampen.

Bandenmaat 6,40 × 15.

IDENTIFICATIE

ALGEMEEN

De Mercedes Benz, type 170 S, uitgerust met de 4-cilinder, 4-takt zijklep-benzinemotor, type M 136/III, is geïntroduceerd in Mei 1949 en in April 1952 opgevolgd door het type 170 Sb.

Het type 170 S is ontwikkeld uit het type 170 V met een geheel nieuwe carrosserievorm.

De volgende modellen worden in deze serie gefabriceerd:

Bouwnummer chassis	Model	Lettercode verkoop
136 040	Vierdeurs, 4-5-pers. sedan (Innenlenker)	170 S JL
136 042	Tweedeurs, 2-3- „ cabriolet „A” (2 zijruiten)	170 S CA
136 043	„ 4-5- „ cabriolet „B” (4 zijruiten)	170 S CB
136 044	Ziekenwagen (Krankenwagen)	
136 049	Vierdeurs, 4-5-pers. sedan (Innenlenker) met schuifdak	170 S JLS
136 051	Chassis voor speciale sedancarrosserie	
136 052	„ „ „ cabriolet „A”-carrosserie	
136 053	„ „ „ „ „B”-carrosserie	

N.B. Hierbij zijn de speciale politiewagens, die in diverse uitvoeringen verkrijgbaar zijn, niet opgenomen.

Bij de bovengenoemde typen behoort het motor-bouwnummer (zie ook Motornummer) 136 992. Wagens met rechts stuur hebben voor het motor- en chassisnummer een „R”.

IDENTITEITSPLAATJE

Het identiteitsplaatje bevindt zich rechts onder de motorkap op de rechterzijde (bovenaan) van het shutboard. Op dit plaatje zijn o.a. aangegeven type, bouwjaar en chassisnummer.

MOTORNUMMERS

Het motornummerplaatje bevindt zich rechts onder de motorkap bovenop het distributiedeksel (vooraan de motor) ter hoogte van de voorste motorsteun. Het motornummer is eveneens ingeslagen aan de linkerzijde van de motor, bovenaan het cilinderblok geheel achteraan.

Als voorvoegsel voor het eigenlijke motornummer wordt het nummer 136 922 gebruikt. Vanaf 1951 wordt nog extra de afkorting van het bouwjaar als toevoegsel gebruikt, bv. motornummer 136 922 00 423/51. Zie ook bij Chassisnummers. Door dit toevoegsel kan men dus het bouwjaar vaststellen.

CHASSISNUMMERS

Het chassisnummerplaatje bevindt zich rechts onder de motorkap op de rechter chassisbalk schuin onder de carburateur. Het chassisnummer is eveneens ingeslagen in de balk zelf, naast het plaatje. Als voorvoegsel voor het chassisnummer wordt 136 040, 136 042, 136 043, 136 049 enz. gebruikt, hetgeen weer betrekking heeft op het model van de wagen. Zie ook bij Identificatie „Algemeen”. Vanaf 1951 wordt nog extra de afkorting van het bouwjaar als toevoegsel bij de chassisnummers opgenomen, bv. /51 voor 1951 enz., waaruit men het bouwjaar kan afleiden.

Chassisnummers serie 1949:	136 040 00 001	en hoger
„ „ 1950:	136 040 03 601	„ „
„ „ 1951:	136 040 00 191/51	„ „
„ „ 1952:	136 040 00 052/52	„ „

N.B. Het voorzetsel 136 040 bij de bovengenoemde nummers heeft dus betrekking op het model sedan en wordt vervangen als een andere carrosserievorm is gemonteerd.

CARROSSERIENUMMERS

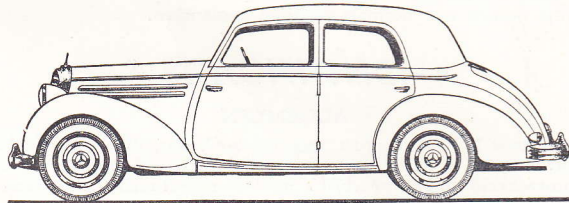
Het carrosserienummerplaatje bevindt zich op de voorste linker portierstijl (aan de binnenzijde) boven de portiergeleiding.

WIJZIGINGEN

Buiten enige kleine technische details geen bijzondere wijzigingen.

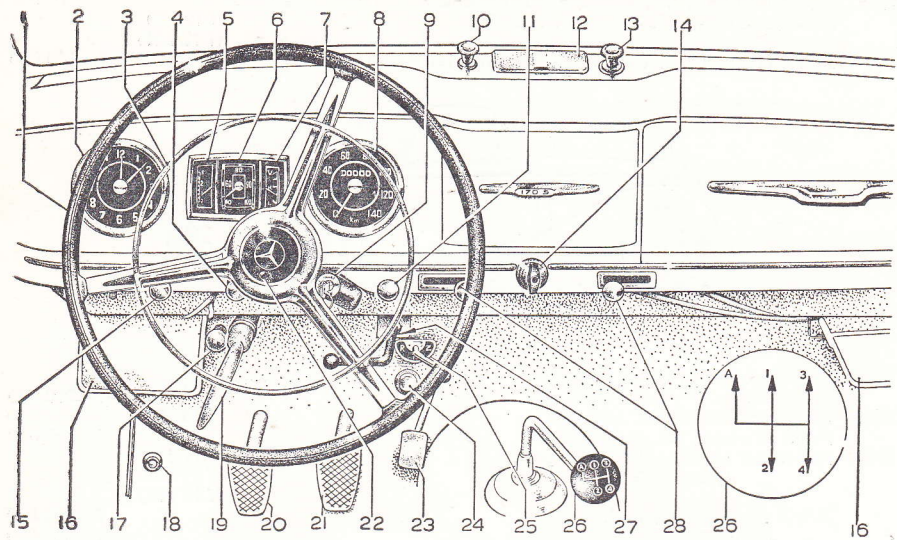
PRIJZEN

(Prijzen tussen haakjes gelden voor niet-ondernemers)



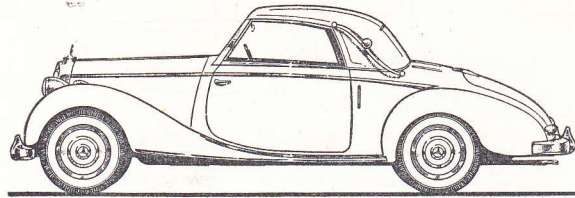
4-deurs, 4-5-pers. sedan (Innenlenker).

1949	Duitsland (Juni '49, af fabriek) Innenlenker	DM 9850	
	België (Sept. '49, excl. taxe) Conduite intérieure		frs 135 000
1950	Duitsland (Dec. '50, af fabriek) Innenlenker	DM 9450	
	Nederland (April '50, incl. bel.) Sedan	f 10 985	
	België (Januari '50, excl. taxe) Conduite intérieure		frs 135 000
1951	Duitsland (April '51, af fabriek) Innenlenker	DM 9450	
	Nederland (Febr. '51, incl. bel.) Sedan	f 11 400	
	(Maart '51, „ „) „	f 12 500	
		(f 12 821)	
	België (Januari '51, excl. taxe) Conduite intérieure		frs 135 000
	(Dec. '51, „ „) „ „		frs 140 000



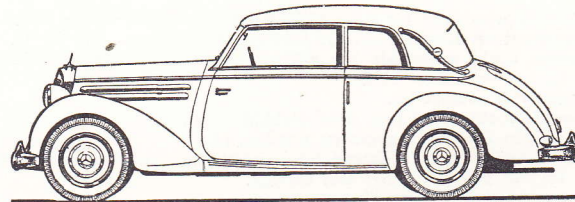
5. **Oliedrukmeter.** Normale oliedruk bij ingelopen motor 2 at, bij stationnaire motordraaisnelheid $\frac{1}{4}$ at.
Oliedruk van *niet* ingelopen motor 3 at en bij stationnaire draaisnelheid 1 at.
6. **Koelwatertemperatuurmeter.** Normale koelwatertemperatuur 80—90 °C.
7. **Brandstofmeter,** werkt alleen als het ontstekingscontact aanstaat. Inhoud brandstoftank ± 47 l, incl. 3,5 l reserve. Zie ook 25.
8. **Snelheidsmeter** met totaal teller.
9. **Ontstekingscontact/stuurslot** met rood verklikkerlichtje.
Het sleuteltje kan in 3 standen gepiaast worden, nl.:
„Stop”, contact uit en stuur geblokkeerd. Springt het stuur niet direct in het slot, dan het stuur even draaien tot het palletje in het slot springt.
„Garage”, contact uit en stuur vrij.
„Fahrt”, contact aan en stuur vrij.
10. **Ruitenwisser-trekknop.** Dubbele, electrisch werkende ruitenwissers.
11. **Choke-trekknop** (startsproeier). Bij koude start de knop uittrekken en bij het starten geen gas geven.
12. **Asbakje.**
13. **Sigarenaansteker.** Voor gebruik knop ± 10 sec indrukken tot de spiraal gloeit. Knop vooral niet te lang indrukken.
14. **Lichtschakelaar,** draaien. Deze schakelaar is gecombineerd met blauw verklikkerlichtje voor het „grootlicht”.
Zie verder onderstaande aanvulling.
15. **Interieurverlichting-schakelaar,** trekknop. Aan de plafonnier bevindt zich eveneens een schakelaar.
16. **Ventilatiekleppen.** Zie onderstaande aanvulling.
17. **Centrale chassissmeringknop,** voetbediening. Deze knop iedere 100 km 2 maal achter elkaar indrukken en loslaten.
Met deze knop worden alle draaipunten van het chassis gesmeerd, behalve motor, versnellingsbak, stuurhuis, achteras, handremkabels en voorwiellagers.
18. **Dimschakelaar,** voetbediening. Voor „grootlicht”-verklikkerlichtje zie 14.
19. **Handremhandel,** mechanisch werkend d.m.v. Bowden-kabels op de achterwielen. De handremhandel uittrekken en met de wijzers van de klok mee draaien voor het vastzetten. Om de handrem los te zetten de handel uittrekken, naar links draaien en terugdrukken.
20. **Koppelingspedaal.**
21. **Voetrem,** hydraulisch werkend op de voor- en achterwielen.
22. **Verklikkerlichtje** (rood) voor de richtingaanwijzers, zie ook 3.
23. **Gaspedaal.** Bij koude start en gebruik van de chokeknop geen gas geven. Bij start met warme motor (chokeknop ingedrukt) iets gas bijgeven.
24. **Startschakelaar,** voetbediening.
25. **Brandstofkraan** met 3 standen. Indien het handeltje op „Z” (zu) staat, is de toevoer afgesloten. Staat het handeltje op „N” (normaal), dan is de normale brandstoftoevoer ingeschakeld en staat

1952	Duitsland (April '52, af fabriek) Innenlenker Nederland (Maart '52, incl. bel.) Sedan	DM 9950	f 12 500 (f 12 821)	frs 140 000
	België (Januari '52, excl. taxe) Conduite intérieure			



2-deurs, 2-3-pers. cabriolet „A”.

1949	Duitsland (Juni '49, af fabriek)	DM 15 800		frs 200 000
	België (Sept. '49, excl. taxe)			
1950	Nederland (April '50, incl. bel.)		f 16 700	frs 200 000
	België (Januari '50, excl. taxe)			
1951	Nederland (Febr. '51, incl. bel.) (Maart '51, „ „ „)		f 17 100 f 19 000 (f 19 488)	frs 200 000 frs 211 000
	België (Januari '51, excl. taxe) (Dec. '51, „ „ „)			frs 200 000 frs 211 000
1952,	Nederland (Maart '52, incl. bel.)		f 19 000 (f 19 488)	frs 211 000
	België (Januari '52, excl. taxe)			frs 211 000



2-deurs, 4-5-pers. cabriolet „B”.

1949	Duitsland (Juni '49, af fabriek)	DM 12 850		frs 170 000
	België (Sept. '49, excl. taxe)			
1950	Nederland (April '50, incl. bel.)		f 13 800	frs 170 000
	België (Januari '50, excl. taxe)			
1951	Nederland (Febr. '51, incl. bel.) (Maart '51, „ „ „)		f 14 200 f 15 900 (f 16 308)	frs 170 000 frs 178 000 frs 178 000
	België (Januari '51, excl. taxe) (Dec. '51, „ „ „)			frs 170 000 frs 178 000 frs 178 000
1952	België (Januari '52, excl. taxe)			frs 178 000

UITVOERING

BEDIENINGSORGANEN

1. **Stuurwiel** met 3 spaken, standaarduitvoering zwart, tropenuitvoering (export) crème-kleurig. Aantal omwentelingen van nok tot nok $2\frac{3}{4}$.
2. **Klok**, mechanisch werkend, het knopje voor het opwinden van de klok bevindt zich onder het dashboard. Voor het bijstellen het knopje indrukken en draaien.
3. **Contactring** voor claxon en richtingaanwijzers. Voor claxongebruik de ring neerdrücken, voor richtingaanwijzergebruik de ring naar links of rechts draaien. Voor verklikkerlichtje zie 22.
4. **Dashboardverlichting-schakelaar**, trekknopje.

MERCEDES BENZ „170 S” 1949—1952 — 3

het handeltje op „R” (reserve), dan is de reservebrandstofvoevoer ingeschakeld, die voldoende is voor een afstand van ± 30 km. Bij het weer vullen van de brandstoftank vooral niet vergeten het handeltje weer op „N” te plaatsen, anders wordt ongemerkt de reservebrandstof gebruikt als de tank haast leeg is.

Zie ook 7.

26. **Versnellingshandel**, centraal geplaatst. Zie ook Schakelschema.
27. **Motorkapsuïting**. Indien men de handgreep naar beneden draait, springt de motorkap in de eerste veiligheid. Daarna vooraan de wagen de motorkap geheel openen door de beide haken, aan de zijkanten onder de motorkaprand, naar de voorzijde te drukken. Bij het sluiten van de motorkap deze goed neerdrücken en de handel 27 naar links omhoog drukken.
28. **Verwarming/ventilatieknoppen**. De knoppen kunnen naar links of rechts geschoven en uitgetrokken worden. De linkerknop bedient de linkerzijde van de wagen en de rechterknop de rechterzijde. De knoppen kunnen onafhankelijk van elkaar in iedere gewenste stand staan.

Ventilatie:

- Indien de beide knoppen naar de zijde van de lichtschaakelaar staan, dus naar het midden, dan is de ventilatie uitgeschakeld.
- Staan de beide knoppen in de middenstand, dan stroomt de verse lucht naar de voorruit via de gleuven.
- Schuift men de beide knoppen geheel of gedeeltelijk, al naar gelang de gewenste hoeveelheid verse lucht, naar de buitenzijde, dan komt de verse lucht ook gedeeltelijk in de beenruimte. De luchtstroom kan dan nog extra geregeld worden met de luchtkleppen 16 voor beenruimte of interieur.

Bij zeer warm weer kan men door het openen van een achterruit (portier) de ventilatie nog verhogen. Indien bij warm weer de voorruit aan de binnenzijde beslaat (bij onweer o.d.), dan de beide knoppen in de middenstand plaatsen. Komen via de ventilatie uitlaatgassen naar binnen van andere wagens, bv. bij het rijden in een file, dan de ventilatie direct sluiten.

Verwarming:

Tegen extra betaling kan in de ventilatiekanalen een verwarmingsinstallatie gebouwd worden. Indien een dergelijke installatie gemonteerd is, kan men de knoppen 28 nog extra in de volgende standen plaatsen.

- Door de knoppen, al naar gelang de wens van meer of minder warme lucht, geheel of gedeeltelijk uit te trekken kan men de hoeveelheid warme lucht regelen.
- Vervolgens kan men door de uitgetrokken knoppen naar links of rechts te schuiven, zoals onder ventilatie beschreven, de warme lucht geheel of gedeeltelijk naar de voorruit voeren.

In de winter moeten de beide knoppen 28 steeds uitgetrokken blijven, ook als zij op „Zu” staan, om het binnendringen van koude lucht te voorkomen.

In de zomer de verwarming afsluiten door de beide kranen van de verwarmingsinstallatiewaterslangen dicht te draaien.

Lichtschaakelaar: De lichtschaakelaar (14) en het contactslot (9) werken in combinatie. Onafhankelijk van beide werken echter interieurverlichting, stopcontact voor looplamp (onder de motorkap) en de starter, evenals de tegen betaling extra geleverde apparaten zoals radio, bagageruimteverlichting, beenruimteverlichting, motorruimteverlichting enz. Bij de onderstaande standen van de lichtschaakelaar en het ontstekingscontact kunnen de volgende apparaten werken:

Lichtschaakelaar op „0” (Tagfahrt):

Indien men het contactslot (9) op „Fahrt” zet, dan kunnen werken: interieurverlichting, ruitenwissers, dashboardverlichting, claxon en richtingaanwijzers via hun eigen schakelaar. Verder de looplampstekker, sigarenaansteker, ontstekingscontact, contactverklikkerlichtje, brandstofmeter en stoplichten.

Bij de andere standen van het contactslot (9) werken alleen de interieurverlichting en de ruitenwissers via hun schakelaars en de sigarenaansteker en de stekker voor de looplamp.

Lichtschaakelaar op „1” (Parken):

In deze stand werken alle onder „Tagfahrt” genoemde apparaten en branden, bij alle standen van het contactslot (9), de parkeerlichten, achterlichten en nummerbordverlichting.

Lichtschaakelaar op „2” (Nachtfahrt):

In deze stand werken alle onder „Parken” genoemde apparaten en groot- of dimlicht en grootlichtverklikkerlichtje.

Voorzitting: De voorzittingen kunnen versteld worden met handeltjes onder de zittingen.

Looplamp-stopcontact: Onder de motorkap links bovenaan op het shutboard bevindt zich het stopcontact voor de looplamp.

Zekeringen: Het zekeringenkastje bevindt zich onder de motorkap links op het shutboard. Voor verdere gegevens zie bij Zekeringen op blz. 28.

Cric: Insteektype-cric, die aan de zijkanten van de wagen (voor en achter) in de speciaal hiervoor aangebrachte steunen geplaatst kan worden.

ELECTRISCHE UITRUSTING

Separate koplampen gecombineerd met parkeerlichten, behalve bij het model cabriolet „A”, welke separate parkeerlichten op de spatschermen heeft. Dubbele stop/achterlichten. Nummerbordverlichting. Interieurverlichting en plaats voor inbouw van radio.

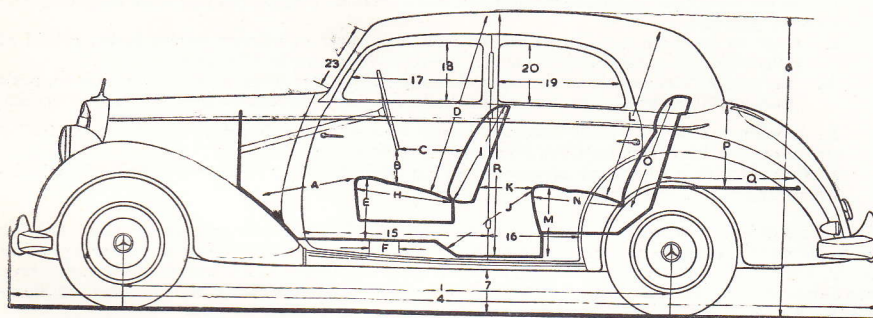
CARROSSERIE

Sierhouten dashboard. Separate voorzittingen met holle rugleuningen. Achter banktype-zitting. Wollen bekleding bij de sedan en lederen bij de cabriolet-modellen. (Als extra kunnen geleverd worden zg. vliegtuigtype-zittingen.) Handschoenenkastje. Zonneschermen. 3 grote asbakjes. Sierhouten lijsten langs de ramen. Portierzakken. Bagageruimte met separate bergplaats voor het reservewiel. Insteckeric.

KLEUREN

Zwart, blauw, groen, maroon, grijs en beige met bijpassende bekleding.

MATEN EN GEWICHTEN



MATEN EXTERIEUR

	Sedan	Cabriolet A	Cabriolet B
1. Wielbasis	2,845 m		
2. Spoorbreedte voor	1,315 m		
3. „ „ achter	1,420 m		
4. Totale lengte	4,455 m	4,510 m	4,455 m
5. „ „ breedte	1,684 m	1,684 m	1,684 m
6. „ „ hoogte	1,610 m	1,560 m	1,610 m
7. Grondspeling	0,185 m		
8. Draaicirkel	11,80 m		
9. „ „ links	11,80 m		
10. „ „ rechts	11,26 m		
15. Breedte voorportier	0,98 m		
16. „ „ achterportier	0,50 m		
17. „ „ ruit voorportier	0,70 m		
18. Hoogte „ „	0,30 m		
19. Breedte „ „ achterportier	0,66 m		
20. Hoogte „ „	0,30 m		
23. „ „ voorruit	0,30 m		
24. Breedte „ „	1,13 m		

MATEN INTERIEUR

A.	Pedaal tot voorkant zitting	0,47 m
B.	Onderkant stuur tot zitting	0,16 m
C.	Stuur tot leuning voorzitting	0,35 m
D.	Hoogte boven de voorzitting	0,92 m
E.	„ voorzitting	0,33 m
F.	Max.-verstelbaarheid voorzitting	0,18 m
G.	Pedaal tot voorleuning	—
H.	Diepte voorzitting	0,51 m
I.	Hoogte leuning voorzitting	0,55 m
J.	Beenruimte achterzitting	0,56 m
K.	Voorleuning tot achterzitting	0,29 m
L.	Hoogte boven achterzitting	0,90 m
M.	Hoogte achterzitting	0,40 m
N.	Diepte „	0,48 m
O.	Hoogte achterleuning	0,48 m
P.	„ kofferruimte	0,35 m
Q.	Diepte „	0,77 m
R.	Max.-hoogte interieur	1,24 m
W.	Breedte voorzitting	1,28 m
X.	„ achterzitting	1,20 m
Y.	„ boven de steunen	1,35 m
Z.	Kofferbreedte	1,07 m

GEWICHTEN

		Sedan
1.	Complete wagen droog	1190 kg
2.	„ „ rijklaar	1220 kg
3.	„ „ „ met 2 pers.	1370 kg
4.	„ „ „ „ 4 „	1520 kg
5.	Asdruk voor rijklaar	586 kg
6.	„ achter rijklaar	634 kg
7.	Asdrukverhouding rijklaar	48/52 kg
8.	Asdruk voor max.	640 kg
9.	„ achter max.	900 kg
10.	Max.-belasting	350 kg
11.	Max.-totaalgewicht	1540 kg
13.	Chassisgewicht	800 kg

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR

1.	Motortype: met water gekoelde, 4-takt zijklep-benzinemotor in lijn	
2.	Cilinderaantal	4
3.	Boring en slag	75 × 100 mm
4.	Cilinderinhoud	1767 cm ³
5.	Compressieverhouding	1 : 6,5
6.	Verhouding slag en boring	1,33 : 1
7.	Zuigeroppervlak (totaal)	176,79 cm ²
8.	Inhoud verbrandingskamer	80 cm ³ (gemonteerd)

MOTORVERMOGEN

1.	Fiscaal vermogen (België)	11 pk
2.	Max.-vermogen	52 pk bij 4000 t./min (max. 4500 t./min)
3.	Gem. effect. werkdruk	8,1 kg/cm ² bij 1800 t./min
4.	Max.-koppel	11,4 mkg bij 1800 t./min
5.	Compressiedruk	7,7 kg/cm ² bij tornen
6.	pk per cm ² zuigeroppervlak	0,294
7.	pk/l	29,43
8.	pk/l per 1000 t./min	7,36
9.	Max.-zuigersnelheid	13,3 m/sec = 2618 ft/min

SPECIFIEKE GEGEVENS (droog wagengewicht)

1. Zuigeroppervlak per ton	148,56 cm ²
2. Liters per ton	1,485
3. pk per ton	43,7
4. Remvoeringoppervlak per ton	605 cm ²
5. kg/pk	22,9
6. kg per cm ³	0,67
7. Snelheid bij 3560 t./min in 4e versn.	100 km/h
" " 4270 " " " " " "	120 "
8. Snelheid bij 2500 ft/min = 12,7 m/sec zuiger- snelheid in 4e versnelling	109,8 km/h
10. Luchtverbruik in 4e versn.	1930 l/km
11. Luchtverbruik in 4e versn. (spec.)	1622 l/ton/km

OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN

	Bak	Totaal (Sedan)
1e versnelling	1 : 4,025	1 : 17,61
2e " "	1 : 2,28	1 : 9,975
3e " "	1 : 1,42	1 : 6,21
4e " "	1 : 1,00	1 : 4,375
Achteruit	1 : 3,72	1 : 16,275
Achtersverh.	1 : 4,375 (8/35)	

Bandenmaat: 6,40 × 15.

THEORETISCHE WAGENSNELHEDEN (sedan)

	t/m	pk	1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.	Zuigersnelheid
a	1000	—	7	12,3	19,8	28,4	3,3 m/sec.
b	1800	—	13,8	24,4	39,2	55,6	6 m/sec.
c	4000	52	27,9	49,3	79,2	112,4	13,3 m/sec.

b = toerental bij max.-koppel, c = toerental bij max.-vermogen.

ROADTEST

(Sedan, type 1951 met normale belasting 2 pers.)

- Max.-snelheid 121 km/h.
- Kruissnelheid 90 km/h (fabriek 100 km).
- Actieradius ± 450 km.
- Snelheden in versnellingen:

	min.	norm.	max.
1e versnelling	4 km/h	25 km/h	33 km/h
2e " "	7 "	45 "	58 "
3e " "	12 "	70 "	93 "
4e " "	20 "	90 "	120 "

5. Acceleratie:

0— 50 km/h door versnellingen	7,4 sec
0— 60 " " " "	9,5 " "
0— 70 " " " "	14,3 " "
0— 80 " " " "	18,9 " "
0— 90 " " " "	25,1 " "
0—100 " " " "	34,4 " "
0—110 " " " "	48,6 " "

Staande 500 m: 29,1 " "

	in 3e versn.	in 4e versn.
20— 50 km/h	9,6 sec	15,1 sec
35— 65 " "	11,8 " "	14,5 " "
50— 80 " "	11,9 " "	15,9 " "
65— 95 " "	—	19,1 " "
80—110 " "	—	27,7 " "

6. Remvermogen:
Max. 87 % bij 50 km/h snelheid.
50—0 km/h 10,6 m remweg = 1,6 sec.
7. Klimvermogen:
1e versnelling 43 %.
2e „ 20,5%.
3e „ 11,5%.
4e „ 7,5%.
8. Brandstofverbruik:
Min. 8,1 l op 100 km = 1 op 12,4 (constant 40 km/h).
Norm. 10,1 l op 100 km = 1 op 9,9 („ 100 „).
Max. 14 l op 100 km = 1 op 7 (volgas).
Gemidd. 10 l op 100 km = 1 op 10.
9. Olieverbruik: 0,05 l op 100 km (0,15 l op 100 km fabriek).
10. Snelheidsmeter-afwijking:
Bij 50 km/h 4% te hoog
„ 100 „ 2% „
„ 120 „ accuraat
Gemiddeld ca 2% te hoog } banden 90%

AFSTELGEGEVENS

ALGEMEEN

Eventuele reparaties zullen het beste uitgevoerd kunnen worden door de officiële Mercedes Benz-dealers, aangezien zij over de nodige ervaring en het speciale gereedschap beschikken.

Deze gegevens zijn gecontroleerd door de heer F. B. Vryaldenhoven van de N.V. A.G.A.M. te Amsterdam.

BIJZONDERHEDEN

(Belangrijk)

Het Mercedes Benz-type 170 S is constructief gedeeltelijk gelijk aan de typen 170 V en 170 Va. Daarom worden in de onderstaande afstelgegevens uitsluitend de afwijkingen t.o.v. de typen 170 V en 170 Va opgenomen om niet onnodig in herhalingen te vervallen. Voor alle overige gegevens van het type 170 S zie men dus de typen 170 V en 170 Va.

MOTOR

Type M 136.111

Motor: Samengebouwd met koppeling en versnellingsbak.
Bij demontage van de motor uit het chassis de motor samen met de versnellingsbak uit het chassis nemen. De hijskabel zo om de motor bevestigen, dat de motor bij het uithijzen hoger ligt dan de versnellingsbak.

Demontage:

1. De motorkapsteun met de trekveer losnemen en de motorkap rechtop plaatsen.
2. De zijstukken van de motorkap demonteren, alleen de bovenste bevestigingen losnemen en de zijstukken boven en onder verwijderen.
3. De wagen oprikken met behulp van een speciale dwarssteun (gereedschap BE. 9704), die aan de beide zijden onder de veerarmen past.
4. Plus (+) van de accu losnemen.
5. Radiateur demonteren nadat het koelsysteem afgetapt is en men de stang van de motorkap-sluiting losgenomen heeft.
6. Vloerbedekking in het voorcompartment en de voorzittingen verwijderen.
7. Plaat en tunnel boven de versnellingsbak verwijderen.
8. Cardanas bij de versnellingsbak losnemen, 3 bevestigingsbouten.

9. Versnellingsbak-steunen aan het chassis en de snelheidsmeteraandrijving aan de bak losnemen.
10. Indien de versnellingshandel uit één stuk bestaat, dus geen kniegewricht heeft juist boven de versnellingsbak, de versnellingshandel in de „vrij“-stand plaatsen en het versnellingsbakdeksel demonteren. In dit geval niet vergeten de bak af te dekken, zodat er geen vuil in kan vallen. Indien de versnellingshandel wel gedeeld is, de handel in de 2e versnelling plaatsen en de handel uit de rubber lagerring nemen. *Niet* het versnellingsbakdeksel demonteren.
11. De dikke rubberslangen van de verwarmingsinstallatie en de aansluitingen van de carburateur losnemen. Leiding van de oliedruk en de leiding van de centrale chassismering voor het druklager bij de verdeler hiervan losnemen. Aansluiting nr 15 van de bobine, starterkabel en de aansluitingen nrs 51 en 61 van de dynamo demonteren. De massakabel van de cilinderkop en starter losnemen, indien aanwezig ook bij de reactiesteun.
12. Uitlaat bij het spruitstuk losnemen.
13. Motor-reactiesteun bij het chassis, de versnellingsbak en de uitlaat losnemen.
14. Koppelingsbedieningskabel of stang (op de nieuwere typen) met terugtrekveer van de koppellingsarm nemen.
15. Moeren van de pasbouten van de voorste motorsteun losnemen (niet de bouten). Deze moeren bevinden zich onderaan de steun links en rechts van de krukspoelie juist boven het chassis. De bovenste twee motorsteunmoeren losnemen juist onder de ventilator en de motor ondersteunen. Vervolgens de twee onderste pasbouten, waarvan reeds de moeren losgenomen zijn, uittikken.
16. Voorste motorsteun verwijderen.
17. Motor voorzichtig uithijzen.

Montage:

De montage van de motor in het chassis geschiedt in de omgekeerde volgorde van demontage, waarbij men op de volgende punten dient te letten.

1. Reactiesteun bij het rubberstuk pas definitief vastzetten als de motor niet meer schudt nadat men hem aangestoten heeft.
2. Koppelingspedaal instellen zoals aangegeven staat onder Koppeling.
3. De steun onder de versnellingsbak zonder spanning monteren.
4. Bij het aanbrengen van de koppelingsplaat erom denken, dat het vlak met het woord „Kupplungsseite“ naar de versnellingsbak wijst.
5. Bij montage van de motor in het chassis oppassen, dat de leiding van de centrale chassismering, aan de 2e dwarsligger, niet beschadigd wordt.

Motorcompressie: Normale compressedruk ± 110 lbs/sq. in = $\pm 7,7$ kg/cm². Zie ook onder het type 170 V.

Cilinderkop: Lichtmetalen cilinderkop, demontabel.

Compressieverhouding 1 : 6,5.

Cilinderkop onderdeel nr 181 010 0120.

Bijbehorende koppakking nr 181 016 0320.

Maten:

Inhoud compressieruimte per cilinder (kop alleen) 69 cm³.

„ „ „ „ „ „ (kop gemonteerd) 80 cm³.

Aantrekoppelpcilinderkopbouten 6 mkg.

Hoogte van de compressieruimte van de lichtmetalen cilinderkop gemeten vanaf de vlakke zijde van de kop tot aan het hoogste punt in de compressieruimte 17 mm.

Demontage:

Van de onder het type 170 V uitvoerig beschreven demontagevoorschriften vervalt voor het type 170 S het punt 1. De tank behoeft dus niet gedemonteerd te worden.

Montage:

Voor montage van de cilinderkop niet vergeten de pasring te monteren van de verdeleras. Zie verder onder type 170 V.

Cilinderkopvlakken:

Zie type 170 V.

Koppakking: Merk Götze-Asta, Diring of Reinz.

Cilinderkop onderdeel nr. 181 010 0120.

Bijbehorende koppakking nr 181 016 0320.

Cilinderblok: Gietijzer, aaneengegoten met bovencarter. Het blok eventueel controleren onder druk van 3 at en indien nodig de kanalen open maken. Het bovenvlak van het blok mag max. 0,03 mm oneffen zijn. Eventueel opnieuw afvlakken, waarbij niet meer dan 0,3 mm materiaal afgenomen mag worden.

Voor cilinderkopnummers zie onder Koppakking.

De cilinders mogen max. 0,01—0,015 mm ovaal of taps zijn.

Maten:

Kleur merkteken	Overmaat	Cilinderboring in mm	Zuigerdiam. in mm
—	Standaard	75,000	74,960
		75,019	74,980
rood	I	75,500	75,460
		75,519	75,480
wit	II	76,000	75,960
		76,019	75,980
geel	III	76,500	76,460
		76,519	76,480
blauw	IV	77,000	76,960
		77,019	76,980

De maten zijn incl. een zuigerspeling van 0,04 mm. De Nüral-zuigers kunnen volstaan met een zuigerspeling van 0,03 mm.

Cilinders boren en honen:
Zie type 170 V.

Cilindervoeringen: Indien het cilinderblok reeds tot max.-overmaat geboord is, kunnen cilindervoeringen ingeperst worden, welke nogmaals 1 maal geboord kunnen worden.

Maten:
Overmaat van de voeringen t.o.v. de cilinderboring voor het inpersen 0,07—0,09 mm.
Lengte van de voeringen $189 \pm 0,3$ mm.

Montage van de voeringen:
Zie type 170 V.

In- en uitlaatbuizen: Separate in- en uitlaatbuis in het midden samengevoegd met zg. „hot-spot” voor het verwarmen van de inlaatgassen.

Hot-spot:
Zie type 170 V.
Bij het type 170 S wordt de spiraal onder 360° gespannen.
Controleer of de veer de klep in de warmpositie draait.

Ondercarter: Lichtmetalen ondercarter, demontabel.
Het carter kan uitsluitend verwijderd worden nadat de motor uit het chassis genomen is.

Zuigers: Aluminium Nüral- of Mahle-zuigers met 3 compressieveren en 1 olieschraapveer boven de zuigerpen gemonteerd.

De zuigermaat is boven op de kop van de zuiger ingeslagen. Zuigers, zuigerveren en pennen worden als „set” geleverd. Is dit niet het geval, dan vooral de zuigerveerspeling controleren, zoals aangegeven onder Zuigerveren.

De zuigerdiam. overeenkomstig de zuigerspeling en cilinderboring kiezen.

Maten:
Voor zuigermaat zie onder Cilinderblok.
Zuigerspeling Nüral-zuigers 0,03 mm.
„ Mahle- „ 0,04 mm.
Max. onderling gewichtsverschil van de zuigers 4 g.

Demontage en montage:
Zie type 170 V.

Zuigerveren: Drie compressieveren en 1 olieschraapveer boven de zuigerpen gemonteerd. De eerste compressieveer is verchroomd.

Maten:

Max. opwaartse speling van 1e en 2e compressieveer in de groef 0,03—0,057 mm.
Max. opwaartse speling van de 3e compressieveer (met uitsparing) in de groef 0,03—0,057 mm.
Max. opwaartse speling van de olieschraapveer in de groef 0,025—0,052 mm.
Slotspeling van de zuigerveren 0,3—0,45 mm.

Montage:

Zie type 170 V.

Zuigerpennen: Halfzwevende zuigerpennen d.m.v. zg. circlips (borgveertjes) in de zuigers op hun plaats gehouden en op bronzen bussen in de drijfstangen gelagerd.

Maten:

Zie type 170 V.

Drijfstangen: H-vormige, geperst stalen drijfstangen met losse stalen lagerschalen met loodbrons gevoerd.

Voor alle overige gegevens zie de typen 170 V en 170 Va.

Maten:

Max. onderling gewichtsverschil van de drijfstangen 10 g.
Max.-afwijking in paralleliteit van de beide hartlijnen van de drijfstang-ogen: 0,025 mm op 100 mm lengte.
Max.-afwijking op verticaal: 0,1 mm op 100 mm lengte.

Merkttekens:

Zie type 170 V.

Montage:

Zie ook onder Drijfstanglagers en bij het type 170 Va.

Drijfstanglagers: Losse stalen lagerschalen met loodbrons gevoerd.

Maten:

Drijfstanglagerspeling (loodbrons) 0,05—0,075 mm.
Axiale speling van de drijfstanglagers (zonder gietrand) 0,10—0,21 mm.
Aantrekkoppel drijfstanglagerkap-bouten 3,75 mkg.

Voor het demonteren, monteren en pasmaken van de lagers zie type 170 V.

Krukas: Drie maal gelagerde krukas.

Als de krukas geslepen moet worden, dient dit met de grootste nauwkeurigheid te geschieden. Men mag vooral niet van de onderstaande toleranties en maten afwijken. Bij het slijpen van de zijkanten voor het paslager en de drijfstanglagers, zo weinig mogelijk materiaal wegnemen. Voor het slijpen van de krukas zie de uitvoerige gegevens bij het type 170 V.

Voor wrijvingsoppervlak koppelingsplaat zie onder Koppeling bij het type 170 V.

Maten:

Hardheid krukastappen (sklerograph)	66—68.
(Rockwell)	HRc = 58.
Diam. hoofdlagertap normaal	54,94—54,96 mm.
Diam. Drijfstanglagertap normaal	49,94—49,96 mm.
Max.-tolerantie tappen	φ 0,02 mm.
Tappen max. ovaal	φ 0,01 mm.
„ „ taps	φ 0,01 mm.

Max.-slingereffect van de middelste hoofdtag gemeten op de flens van het vliegwiel en tandwiel 0,03 mm.
Max. opwaartse uitslag van de vliegwielflens 0,02 mm.
Max. zijdelings slingereffect van de krukasflenzen 0,02 mm.
Eindspeling van de krukas bij witmetalen lagers 0,08—0,10 mm.
„ „ „ „ „ loodbrons- „ 0,08—0,14 mm.

Montage:

Het oliekanal in het blok voor het paslager eventueel boren op 5,5 mm φ, indien dit nog 4,5 mm φ heeft.

Hoofdlagers: Losse stalen lagerschalen met witmetaal of (oude type) met loodbrons gevoerd. Voor het pasmaken van de hoofdlagers, zie de uitvoerige beschrijving bij het type 170 V.

Maten:

Boring in blok voor de dunne lagerschalen 59,500—59,519 mm.
Hoofdlagerspeling (loodbrons) 0,05—0,075 mm.
„ „ (witmetaal) 0,05—0,07 mm.
Aantrekkoppel hoofdlagerkap-bouten 8 mkg.

Voor demontage, montage, lagers pasmaken en de overige gegevens zie type 170 V.

Vliegwiel: Stalen vliegwiel met 6 bouten aan de krukasflens bevestigd.
Voor wrijvingsvlak koppelingsplaat zie onder Koppeling.

Maten:

Max. zijdelings slingereffect 0,2 mm.
Max. radiaal „ 0,2 mm.

Voor demontage en montage zie onder het type 170 V.

Starterkrans: Speciale stalen en demontabele starterkrans, om het vliegwiel gekrompen.

Maten:

Max. zijdelings slingereffect van de krans (gemonteerd) 0,4 mm.
Breedte van de starterkrans 12 mm.

Voor demontage en montage zie type 170 V.

Nokkenas: Driemaal gelagerde nokkenas in de rechterzijde van het bovcarter geplaatst. Er zijn verschillende nokkenassen gemonteerd met verschil in de nokkenvorm (kleplichthoogte) en het aandrijftandwiel van de oliepomp. Bij het vernieuwen van de nokkenas er vooral om denken, dat men eenzelfde type nokkenas monteert.

Zie ook onder Oliepomp.

Voor nokkenasmaten, demontage en montage zie onder het type 170 V.

Nokkenaslagers: Drie nokkenaslagers (bussen) met borgschroeven in het blok vastgehouden.
Voor maten, demontage en montage zie onder het type 170 V.

Distributie (nokkenas-aandrijving): De aandrijving van de nokkenas geschiedt door direct in elkaar grijpende tandwielen van verschillend materiaal.

Voor maten, demontage en montage zie onder het type 170 V.

Kleppendiagram: Inlaatklep opent 30° voor B.D.P.

„ sluit 65° na O.D.P.

Uitlaatklep opent 50° 30' voor O.D.P.

„ sluit 17° 30' na B.D.P.

Kleppenspel: Inlaatkleppenspel (koud) 0,12 mm.

„ Uitlaatkleppenspel (koud) 0,18 mm.

Kleppen stellen:

Voor het afstellen van de kleppen is het *niet* nodig de in- en uitlaatbuis te verwijderen zoals bij de typen 170 V en 170 Va.

Zie verder type 170 V.

Kleppen: Zijkleppen, gepantserde uitlaatklepzetels.

De merktekens voor de klep staan op het einde van de steel. Bv.: A 136 053 0705 P. A betekent uitlaatklep, P betekent gepantserd.

Men kan met salpeterzuur controleren of een uitlaatklep gepantserd is of niet, nadat in de nabijheid van de klepzetel het materiaal goed schoon gemaakt is. Is de klep goed gepantserd, dan zal het materiaal na verloop van enige tijd op de plaats waar dit met genoemd zuur bestreken is, donker worden t.o.v. het andere materiaal.

Maten (zie figuur):

Klepkopdiameter inlaatkleppen (D) 34 mm.

„ uitlaatkleppen (D) 32,2 mm.

Klepsteeldiameter inlaatkleppen (d) 8,75—8,77 mm.

„ uitlaatkleppen (d) 8,73—8,75 mm.

Kleplengte inlaatkleppen (L) 122 mm.

„ uitlaatkleppen (L) 122 mm.

Klepzetelhoek (a) 45° + 15'.

Max.-afwijking van de klepzetel t.o.v. de klepsteel 0,02—0,03 mm.

Speling inlaatkleppen in geleiders (gietijzer) 0,03—0,05 mm.

„ uitlaatkleppen „ „ (thermoedel) 0,05—0,07 mm.

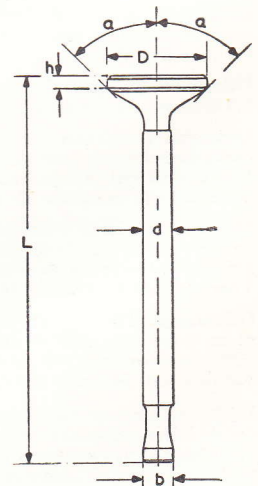
Kleplichthoogte inlaatkleppen oude type 7,18 mm.

„ „ „ „ „ „ 8,3 mm.

„ uitlaatkleppen oude „ 7,18 mm.

„ „ „ „ „ „ 8,4 mm.

Zie ook onder Cilinderkop.



Demontage:

De demontage van de kleppen van het type 170 S is gelijk aan die van het type 170 V, alleen dient men bij het type 170 S nog extra de rechter zijkant en de verwarmingsinstallatie-slang te verwijderen.

Contrôle:

Zie type 170 V.

Klepzetels: Klepzetels integraal met het blok of demontabele klepzetelringen.**Maten:**

Klepzetelbreedte inlaatkleppen (klep en blok) 1,5—2,0 mm.
 " " uitlaatkleppen " " " 1,5—2,0 mm.

Klepzetelhoek $45^\circ \pm 15'$.

Diam. klepzetelring-uitsparing in het blok normaal 34,500—34,516 mm.

" " " " " " " 1e overmaat 35,000—35,016 mm.

" " klepzetelring normaal 34,625—34,635 mm.

" " " " " " " 1e overmaat 35,125—35,135 mm.

Voor het bewerken van de klepzetels zie type 170 V.

Klepveren: Enkelvoudige klepveren.**Maten:**

Klepveerlengte onder druk van 35,6 kg + 10%—2%, 42 mm.

Vrije lengte van de klepveren 55,4 mm.

Buitendiam. van de klepveren 29/30,5 mm.

Diam. klepveermateriaal 4,0 mm.

Montage:

De klepveren moeten met de kleinste diam. op de klepschotels gemonteerd worden.

Klepgeleiders: Inlaatklep-geleiders van gietijzer en uitlaatklepgeleiders van Thermohedul.

Voor controle en demontage van de gietijzeren klepgeleiders zie type 170 V, voor de zg. „Thermohedul“-klepgeleiders zie type 170 Va.

Maten:

Binnendiam. van inlaatklep-geleider (gietijzer) 8,800—8,815 mm.

" " " " uitlaatklep- " (gietijzer) 8,800—8,815 mm.

Buitendiam. van de klepgeleiders (gietijzer) 14,028—14,039 mm.

Lengte van de klepgeleiders (gietijzer) 53 mm.

Inpersdiepte van de klepgeleiders 27,25 mm.

Speling tussen inlaat-klepsteel en geleider (gietijzer) 0,03—0,05 mm.

" " " " uitlaat- " " " (Thermohedul) 0,05—0,07 mm.

Klepstoters: Holle klepstoters, verkrijgbaar in 3 overmaten.**Montage:**

De klepstoters moeten vrij in het blok kunnen bewegen.

Smering: Volledige druksmering d.m.v. tandwieltype-oliepomp, in het carter gemonteerd en aangedreven door de nokkenas in combinatie met de stroomverdeler. Voor verdere bijzonderheden zie type 170 V.

Oliedruk: De oliedruk mag bij warme motor en stationaire motordraaisnelheid niet beneden de 0,3 at komen. Is de druk lager, dan direct de oorzaak vaststellen en verhelpen.

Oliedrukventiel (carter): Het oliedrukventiel is van het kogel-en-veer-type, rechts in het bovencarter gemonteerd, juist tussen de oliefilter en de aansluiting van de oliefilterleiding aan het carter. Het drukventiel is horizontaal geplaatst.

Voor verdere gegevens zie type 170 V.

Oliedrukventiel (filter): Het oliedrukventiel van de oliefilter (zie onder Smering) staat verticaal op de bevestiging van de oliefilter aan het bovencarter, rechts achteraan de motor.

De einddruk van het drukventiel is teruggebracht van 4 tot 2 at.

Voor verdere bijzonderheden zie type 170 V.

Oliepomp: Tandwieltype-oliepomp, in het ondercarter gemonteerd en aangedreven door de nokkenas in combinatie met de stroomverdeler.

Het pompvermogen van de olieopomp van het type 170 S is met 20% verhoogd, waardoor de hoogte van de pomp 74 mm is geworden. Zie figuur op blz. 23 Mercedes Benz 170 V 1945—1950.

Bij het vernieuwen van de aandrijftandwielen van de olieopomp (pomp en nokkenas) vooral toezien dat de juiste tandwielen gekozen worden. Zie type 170 V.

Het nummer van nokkenas met tandwiel is 181 051 0301, de hoek van ingrijping van de beide tandwielen bedraagt 20° , het nummer van het olieopomp-aandrijftandwiel is 136 181 0108 en het nummer van de cilinderkop is 181 010 0120.

Maten:

Pompvermogen bij 2000 t./min en 0 at, 14,5 kg.
 Radiale speling tussen pomptandwielen en huis 0,04—0,094 mm.
 Axiale " " " " huisdeksel 0,02—0,062 mm.
 Tandspeling tussen de pomptandwielen 0,1—0,15 mm.
 Zie voor de overige gegevens vooral type 170 V.

Oliefilter: Merk Mann & Hummel of Knecht.

Inhoud 0,25 l.
 Zie verder type 170 V.

Ontsteking: Electrische ontsteking d.m.v. accu en bobine.

Ontstekingstijdstip B.D.P.
 Ontstekingsvolgorde 1 — 3 — 4 — 2.
 Voor de overige gegevens zie type 170 V.

Stroomverdeler: Merk Bosch, type VEU 4R2.

Lichthoogte contactpunten 0,4—0,5 mm.
 Zie ook type 170 V.

De stroomverdeler van het type 170 S heeft een vacuümregeling, welke d.m.v. een leiding met de carburateur in verbinding staat. Men kan de vacuümleiding controleren door aan de aansluitingen te zuigen, waarbij een eventueel lek direct vastgesteld kan worden. De automatische vervroeging kan eventueel gecontroleerd worden op een speciaal contrôle-apparaat.

Vervroeging:

Stroomverdeler	centrifugaal- regeling	Verdeler toerental	
		Begin	Einde 9°
Bosch type VEU 4R2		200—300 t./min	1200—1500 t./min.
	vacuüm- regeling	Begin 0—1° bij 100 mm Hg	Einde 6° ± 1 bij 200—250 mm Hg

Demontage en montage:
 Zie type 170 V.

Condensator (stroomverdeler): Zie type 170 V.

Bougies: Merk Bosch, type W 175 T1, 14 mm.
 „ Beru, „ K 175b 1/14 U, 14 mm.

Maten:

Electrodenafstand 0,6 mm.
 Aantrekkoppel van de bougies 4 mkg.

Bobine: Merk Bosch, type TK 6/3.

Voor verdere gegevens zie type 170 V.

Brandstofsysteem: Tank achteraan de wagen onder de bagageruimte gemonteerd, inhoud 47 l incl. 3,5 l reserve.

De brandstof wordt d.m.v. een mechanische brandstofpomp naar de carburateur gevoerd.

Carburateur: Valstroomcarburateur met startsproeier, merk Solex, type 32 PBJC.

De door de fabriek gemonteerde sproeiermaten mogen niet veranderd worden, aangezien zij na uitvoerige proeven als de enige juiste te beschouwen zijn.
 Het vlottergewicht kan variëren (zie Maten). Bij de nieuwe uitvoering werd het vlottergewicht verhoogd en de brandstofruimte (vlotterkamer) vergroot. Bij vernieuwing vooral oppassen dat de vlotter met het juiste gewicht wordt gemonteerd.

Maten:

Venturibuis 25,0.
 Lucht-correctiesproeier 200.
 Stationnaire luchtsproeier 1,00 (1,80).
 „ benzinesproeier 0,55.
 Pompsproeier 0,50.
 Hoofdsproeier 1,25.
 Startsproeier , benzine 1,50.
 „ , lucht 4,50.
 Mengselbuis type 10.
 Gewicht oude vlotter 11 g.
 „ nieuwe vlotter 12,5 g.
 Vlotternaald 1,5.

Acceleratiepomp:

De werking van de acceleratiepomp is als volgt: De zich voor het membraan bevindende brandstof wordt via een kogelventiel, pompsproeier en inspuitsuisje in de mengkamer gespoten als men het gaspedaal intrapt. Is de brandstof ingespoten, dan sluit het kogelventiel zich weer als de arm van het membraan niet meer op het kogelventiel drukt, dus geen volgas meer gegeven wordt. Blijft men volgas geven, dan wordt het kogelventiel wel open gehouden en wordt steeds brandstof aangezogen.

Startsproeier:

De startsproeier mag vooral niet blijven hangen. De startschuif moet absoluut goed afsluiten. De startsproeier als volgt op dichtheid controleren:

- a. De mengschroef geheel dicht draaien, waarna de motor stil moet staan. In dit geval moet de gasklep ook gesloten zijn.
- b. De mengschroef 2 tot 2,5 omwenteling uitdraaien en verder bijstellen met lopende motor. N.B. Door het indraaien van de schroef wordt het mengsel armer (bij het type 170 V precies andersom).

Montage:

Na demontage, reiniging van de onderdelen en nauwkeurige controle, op de volgende bijzonderheden letten:

De diverse kanalen van de carburateur uitsluitend met perslucht doorblazen en in geen geval draad o.d. gebruiken om de kanalen open te maken.

1. Ingeslagen vlotternaald steeds vernieuwen.
2. Terugslagventiel en vlotter controleren, eventueel vernieuwen.
3. Pasvlakken van de carburateur eventueel afvlakken.
4. Schuivende gedeelte van de startsproeier op elkaar inslijpen, als deze zwarte vlekken vertoont, de drukveer eventueel vernieuwen.
5. Als de boring voor de gasklepas gesleten is, dan het gasklephuis of het ondergedeelte van de carburateur (bij de nieuwe uitvoering) vernieuwen.
6. Pompmembraan en ventiel controleren.
7. De afstand van het einde van de gemonteerde vlotternaald tot aan de vlakke zijde van het huis (meten met rij) moet 2,5—2,6 mm bedragen.
8. De venturibuis wordt door een borgbout in het huis vastgehouden.
9. Bij het oude type carburateur bestaat het ondergedeelte uit 2 stukken, nl. gasklephuis en vlotterhuis. Dit maakt verder geen verschil uit.

Luchtfilter: Merk Mann & Hummel, type 439-18.

Zie ook onder Smering en onderhoud.

Brandstofpomp: Merk Solex, type PE 717, mechanisch werkende brandstofpomp met membraan, voorop het distributiedeksel gemonteerd.

Maten:

Aanzuiglengte min. 0,75 mm.

Drukhoogte 0,19—0,24 at.

Pompvermogen 36 l/h bij 1500 t./min van de nokkenas en 1,5 mm diam. vlotternaald.

Contrôle:

Aanzuigleiding losnemen en onderdrukmeter monteren. Motor met starter ronddraaien (zonder bougies). De aanzuighoogte op de meter moet nu minstens 0,75 mm bedragen indien de pomp goed is. Op dezelfde wijze de drukleiding losnemen, drukmeter monteren en starten. De druk moet 0,19—0,24 at bedragen.

Indien de opgegeven getallen niet bereikt worden, de pomp demonteren en repareren. In het laatste geval erom denken, dat het membraan *niet* bij iedere slag van de pomparm werkt, maar via een vrijloop, die zich tussen het membraan en de arm bevindt, pas gaat werken als de brandstof op is. Zie verder ook onder Demontage en montage.

Demontage en montage:

1. Het rechter zijstuk van de motorkap verwijderen.
2. Brandstofleidingen van de pomp losnemen.
3. De pomp losnemen (denk om de volgorde van de pakkingen tussen pomp en blok) en op de werkbank plaatsen.
4. De brandstofpomp verder demonteren en hierbij om het volgende denken.
 - a. Boven- en ondergedeelte van het huis van merkttekens voorzien, zodat zij op precies dezelfde wijze weer gemonteerd kunnen worden.
 - b. Alle onderdelen controleren.
 - c. Klepjes en zetels eventueel bijwerken.
5. De pomp monteren.
6. Na montage aan de motor de werking van de pomp controleren zoals aangegeven onder controle.
7. Het pompvermogen van de pomp moet 36 l per uur bedragen bij een nokkenas-toerental van 1500 t./min en een vlotternaald van 1,5 mm diam.

Brandstoftank: Achteraan onder de bagageruimte gebouwd, inhoud 47 l incl. 3,5 l. reserve.

Zie ook type 170 V.

Demontage:

1. Wagen achteraan opricken en op steunen plaatsen.
2. Bagageruimte vrijmaken en luikje boven de tank verwijderen.
3. Aansluitingen bovenop de tank losnemen.
4. Ontluchtingsslang verwijderen.
5. De banden van de tankbevestiging losnemen.
6. De tank naar de onderzijde verwijderen.

Montage:

De montage van de tank aan het chassis geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage, waarbij op de volgende bijzonderheden gelet moet worden:

1. De tank moet bij montage absoluut leeg zijn.
2. Niet vergeten de rubberring te monteren onder het luikje in de kofferruimte.

Brandstofkraan en filter:

Onder het dashboard geplaatst (zie Bedieningsorganen).

Demontage en montage:

De demontage en montage van het filterhuis is precies gelijk aan die bij het type 170 V. Men dient echter zeer speciale zorg te besteden aan de afdichting van het filterhuis, aangezien de op het type 170 S gemonteerde brandstofpomp extra druk uitoefent op de pakking.

Brandstofleidingen: Zie type 170 V.

Koelsysteem: Waterkoeling met waterpomp, ventilator en thermostaat. Inhoud koelsysteem zonder Mercedes Benz-verwarmingsinstallatie 9,3 l, met Mercedes Benz-verwarmingsinstallatie 10 l. (Zie ook onder Radiateur.)

Waterpomp: Schoepenwiel-waterpomp vooraan tegen het motorblok gemonteerd. Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Ventilatorriem: Ferodo „Ferogrip” nr V120.

Maten:

17 × 11 × 1090 mm (DIN 2215) of 13 × 600 (DIN 2215).

De ventilatorriem is juist gespannen, als men deze in het midden ± 2 cm in kan drukken.

Thermostaat: Balgtype-thermostaat in apart huis in het midden van de wateruitlaatslang gemonteerd.

Thermostaat begint te openen bij 75—80 °C.

„ is geheel open bij 85—90 °C.

Contrôle:

Zie type 170 V.

Waterslangen: De wateruitlaatslang, die van de cilinderkop naar de bovenzijde van de radiateur loopt, bestaat uit twee gedeelten, doordat het thermostaathuis zich in het midden van de slang bevindt.

Maten:

Wateruitlaatslang tussen radiateur en thermostaat 28 × 35 φ × 70 mm lang.

„ „ thermostaat en cilinderkop 28 × 35 φ × 70 mm lang.

Waterinlaatslang van radiateur naar het blok 28 × 35 φ × 140 mm lang.

Radiateur: Lamellenradiateur.

Inhoud:

Inhoud koelblok met reservoir ± 5,2 l.

„ gehele koelsysteem ± 9,3 l.

„ „ „ met verwarmingsinstallatie ± 10 l.

Demontage:

De demontage van de radiateur staat reeds uitvoerig beschreven bij het type 170 V.

Het type 170 S heeft nog de volgende aanvullingen:

1. De motorkap omhoog plaatsen (niet demonteren).
2. De 2 zijanten van de motorkap verwijderen.
3. De stang van de motorkapsluiting aan de voorkant losnemen en de stang naar achteren trekken. De complete sluiting van de motorkap blijft aan het koelblok vastzitten.
4. De radiateur losnemen bij de middelste bevestigingsschroef (verschuiven). Is dit niet mogelijk, dan de moeren aan de zijanten van de radiateur losnemen.

Radiateur reinigen:

Zie type 170 V.

TRANSMISSIE

Koppeling: Enkelvoudige droge plaatkoppeling.
Merk F & S, type K 12, koppelingsplaat merk F & S, type K 12 MRZ.
Zie ook onder Koppelingsplaat.

Maten:

Vrije slag koppelingspedaal 30 mm.
Paralleliteit tussen drukplaat en koppelingsdeksel gemeten bij de buitendiam. 0,15—0,2 mm.
Lengte drukveren bij druk van 45 ± 3 kg, 29,2 mm.
Koppeling max. uit balans 20 cmg.
Afstand van arm van koppelingsdwersas tot flens van koppelingshuis 80 mm.

Voor alle overige gegevens zie bij het type 170 V.

Koppelingsplaat: Merk F & S, type K 12 MRZ.

Maten:

Dikte koppelingsplaat vrij $9,8 + 0,3$ mm.
" " " samengeperst 9,1 mm.
Max. zijdelings slingereffect van de plaat 0,5 mm.

Voor alle overige gegevens zie bij het type 170 V.

Versnellingsbak: Versnellingsbak aangebouwd met koppeling en motor. Vier versnellingen vooruit en 1 versnelling achteruit.

Alle versnellingen synchronesh.

Voor overbrengingsverhoudingen zie blz. 8.

Maten:

Tandspeling van de tandwielen 0,15—0,25 mm.
Langspeling tussen tandwiel en drukring 0,1—0,15 mm.
Speling tussen naalden en boring van 1e en 2e versnelling 0,03—0,05 mm.
Uitschakeldruk van synchronesh 36—40 kg.
Axiale speling van 1e, 2e en 3e versnelling (tot aansluiten) 0,8—1,3 mm.
" " " 4e versnelling tot aansluiten 0,5—1,0 mm.
Synchronesh-speling op spiebanen 0,05 mm.
Radiale speling van achteruit-tandwiel op as 0,04—0,07 mm.
Axiale speling tussen achterste kogellager op de hoofdas en achterste deksel 0,05 mm.
Axiale speling tussen achterste kogellager op secundaire as en achterste deksel 0,1—0,2 mm.
Axiale speling schakelvork, ingeschakeld, aan iedere zijde 0,1—0,15 mm.
Afstand van de koppelingsarm op de koppelingsas tot de flens van het koppelingshuis (aan de motor) 80 mm.

Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Cardanas: Buis-cardanas met zg. Hardy-rubberschijfkoppelingen.

Een volledige beschrijving van de cardanas is reeds opgenomen bij het type 170 V.

Alleen de demontage en montage is verschillend en geschiedt bij het type 170 S zoals hieronder aangegeven is.

Voor alle overige gegevens zie dus type 170 V.

Demontage en montage:

Zie ook type 170 V.

1. Wagen op steunen plaatsen, stofkap om de versnellingshandel verwijderen en de cardanastunnel demonteren.
N.B. Indien men de wagen boven een werkkuil plaatst heeft men de tunnel niet te demonteren.
2. Voorste cardanas-schijfkoppeling demonteren.
3. Achteras losnemen en verwijderen.
4. Brandstoftank demonteren.
5. De cardanas naar de achterzijde verwijderen.
6. De montage van de cardanas geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

Achteras: Pendelas-achteras, zg. „Schwingachse”.

Achterashuis met drie punten op rubber aan het chassis gemonteerd.

Pignion en kroonwiel met spiraalvertanding. Achterasverhouding 1 : 4,375 (8/35). Voor overbrengingsverhoudingen zie blz. 8.

Maten:

Tandspeling tussen pignion en kroonwiel 0,16—0,2 mm.
Max. zijdelings slingereffect van de tanden van het kroonwiel 0,05—0,06 mm.
Max.-slingereffect gemonteerde pignion 0,02—0,03 mm.
Axiale speling van aandrijf-as in kogellager 0,18—0,25 mm.

Max.-slingereffect van aandrijf-as bij kogellager 0,03 mm.
Aantrekkoppel van de afstelmoeren van het differentieelhuis 8—10 mkg.
Aantrekkoppel van de kruiskoppelingflens 18—20 mkg.

Demontage uit chassis:

1. Hoezen voor de bekleding aanbrengen (achtercompartiment).
2. De achterste zitting verwijderen en de afdekplaat boven de achteras.
3. De wagen op steunen plaatsen en de achterwielen demonteren.
4. Geluiddemper en uitlaatpijp verwijderen.
5. Achterste cardanas-schijfkoppeling losnemen en schijfkoppeling verwijderen.
6. Handremkabels (links en rechts) bij de balans en aan het chassis losnemen en uittrekken. De kabel van de handrem naar de balans losnemen (bij balans).
7. De achterveren met veerspanner (gereedschap Wst 1902) samendrukken en de veerbevestigingen aan de achteras losnemen.
8. De slagbeugels van de achteras bij het chassis losnemen en verwijderen.
9. De achterschokbrekers, aan de achteras, losnemen (zij kunnen aan het chassis bevestigd blijven).
10. Het speciale achteras-draagstuk (gereedschap BE 9704) op een cric plaatsen en onder de achteras schuiven.
11. De moeren van de achterasbevestiging aan het chassis losnemen en de achteras laten zakken en verwijderen.
N.B. Als de achteras niet uit zichzelf zakt, dan met behulp van een speciale trekker (gereedschap Wst 1862) de afstandsbusen naar beneden uittrekken.

CHASSIS

Chassis: X-vormig chassis van ovale buizen met buisvormige dwarsliggers.

De chassis van de typen 170 V, 170 D en 170 S zijn *niet* gelijk aan elkaar. Zie de figuren en maten. Indien men een chassis verwisselt, moet men erom denken het oorspronkelijke chassisnummer weer onder het chassisnummerplaatje van het nieuwe chassis in te slaan.

De chassis van de cabriolets A en B zijn versterkt t.o.v. die van de sedan. De afmetingen van de langsliggers zijn:

sedan 130 × 68 mm;

cabriolets A en B 156 × 80 mm.

Chassis richten (zie figuur op blz. 21):

Alle gegevens omtrent het richten van het chassis zijn reeds uitvoerig beschreven bij het type 170 V. Op deze gegevens is voor het type 170 S één uitzondering, aangezien dit type een ander voorvering-systeem heeft. Daarom de stand van de vooras meten door in de gaten Y en Z contrôlestaven te plaatsen en de afstanden YE en ZE te meten en te vergelijken.

Voorwielnaven: Voorwielnaven met demontabele remtrommels.

Demontage:

1. De remtrommel met de hulp-drukbouten losnemen.
2. De naafdop losnemen (trekker Wst 1843a).
N.B. Indien wiel gedemonteerd is, onder genoemd gereedschap opvulring van 20 mm hoogte plaatsen.
3. Moer van de naaftap losnemen na het verwijderen van de borg.
N.B. De linker naaf heeft linkse en de rechter naaf rechtse draad.
4. Afdekplaatje tussen borg en lager verwijderen.
5. De naaf van de tap verwijderen met trekker (Wst 1925).
6. Tussenring verwijderen, de borgbout van de schroefring uitboren en de schroefring losnemen (gereedschap Wst 1823a).
7. De beide voorwielkogellagers en de bus uitpersen.
8. Zie verder onder Fusées.

Contrôle:

1. Controleren of de wielbouten beschadigde schroefdraad hebben en goed vastzitten in de naaf.
 2. De wiellagerzetels controleren. Zie ook onder het type 170 V.
- Voor de toleranties van de voorwiellagers zie de tabel op blz. 20.

Montage:

De montage van de voorwielnaven geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage. Zie ook onder Fusées en Voorvering.

1. De beide voorwiellagers met afstandsbus in de naaf persen.
2. Schroefring met keerring monteren en met bout borgen. Een nieuw gat boren voor de borgbout en deze bout zelf, met doorslag, borgen. Zie ook type 170 V.
3. De kogellagers en naaf vullen met 0,1 kg vet.
4. De tussenring op de naaftap schuiven en de naaf met kogellagers oppersen. Afsluitplaatje en borg aanbrengen en met moer vastzetten en borgen. Naafdop optikken.

Toleranties voor de voorwiellagers in 0,001 mm.

Merkteken kogellager	Axiale speling	Radiale speling	Diam. naaftap	Binnen-diam. kogel-lager	Buiten-diam. kogel-lager	Binnen-diam. naaf
6304	100—200	8—15	19,987— 20,000 mm	19,990— 20,000 mm	51,987— 52,000 mm	51,961— 51,991 mm
6306	100—200	8—15	29,984— 30,000 mm	29,990— 30,000 mm	71,987— 72,000 mm	71,961 mm 71,991 mm

Als de toleranties meer dan 10—12% worden overschreden, de kogellagers vernieuwen.

Voorvering: Onafhankelijke voorvering d.m.v. schroefveren en telescopschokbrekers.

De veren zijn op een normale belasting berekend. Het veranderen van de veren buiten de toelaatbare grens, is daarom niet toegestaan. Eventuele verdere gegevens zijn verkrijgbaar bij de importeur. Het is begrijpelijk dat de schroefveren, links en rechts, gelijk moeten zijn in hoogte, belasting en specifieke vering. Het is daarom nodig, bij het verwisselen van de veren deze om te ruilen voor veren met precies dezelfde verhoudingen. Het verwisselen van één veer zonder die aan de andere zijde te controleren op belasting etc. is niet gewenst, aangezien de wagen scheef kan gaan hangen. Het is van belang, dat na montage de eerste vrije winding van de veer, bovenaan, niet tegen het huis mag komen. Dit wordt voorkomen door het einde van de veer aan de buitenzijde van de wagen te plaatsen. Is dit niet het geval, dan gaat de veer stoten en piepen.

Het onderdeelnummer is over het algemeen op het vrijliggende eind van de veer ingeslagen.

Demontage:

Aangezien bij het type 170 S de beide voorwielen onafhankelijk zijn gemonteerd, kan men het linker of rechter gedeelte van de voorvering ook separaat van het chassis losnemen.

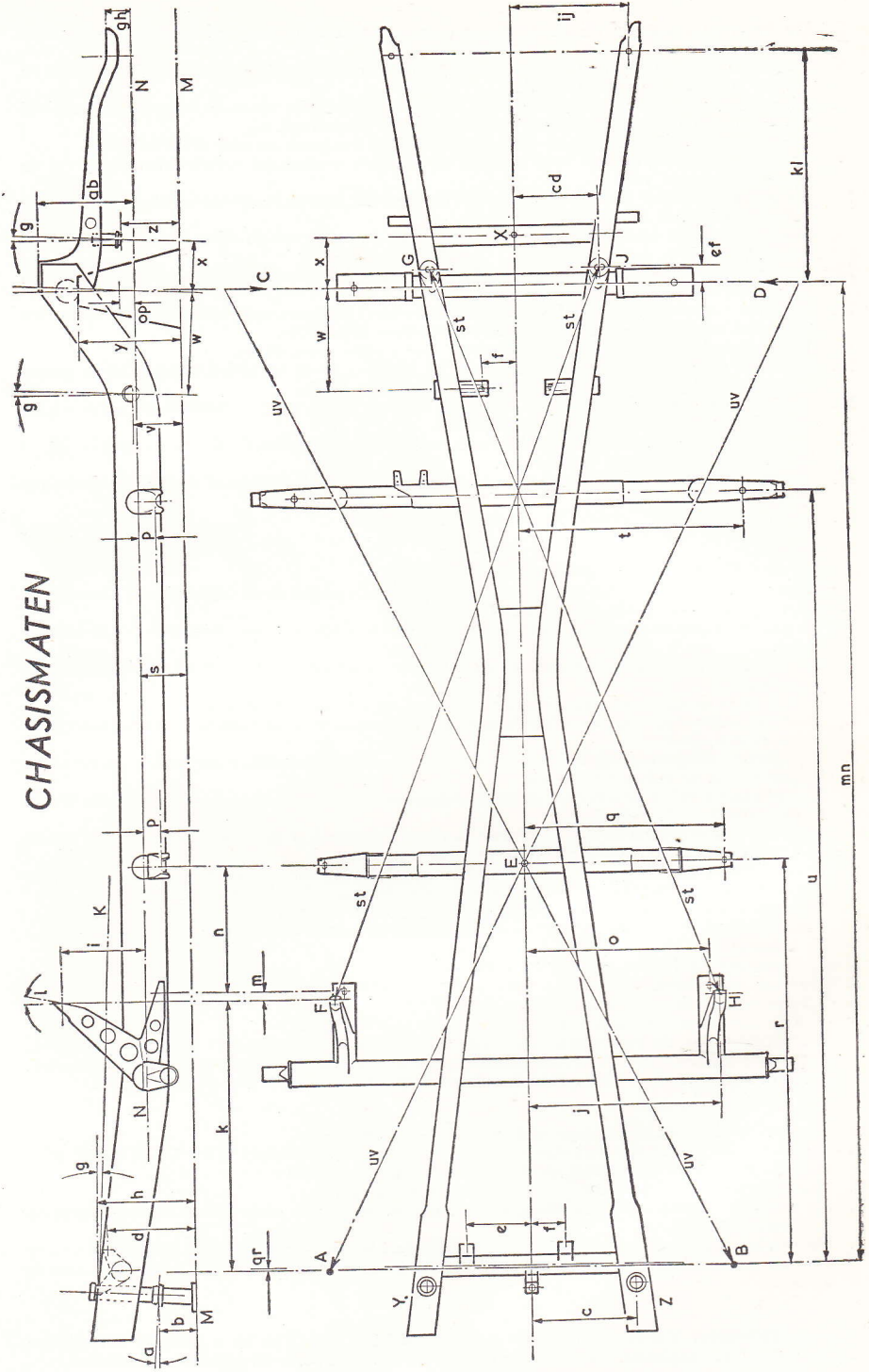
1. Wagen opricken.
2. Voorwielen, pantsertje onder de radiator en aan beide zijden van de motor, verwijderen.
3. Leidingen van de centrale chassissmering en de remmen losnemen.
4. De beide telescopschokbrekers na het losnemen van de onderste en bovenste bevestiging losnemen.

LETTERCODE CHASSISMATEN

- A en B. Hart van de fuséepennen bovenaan.
 C en D. Hart van de steekassen buitenop.
 E. Contrôlegat in 3e dwarsligger.
 F en H. Boutgaten in de opstaande steunen op 2e dwarsligger.
 G en J. Hoogste punten chassis.
 K. Hartlijn van de krukas.
 M. Datumlijn of grondlijn.
 N. Centrum chassisbalk.
 X. Punt eventueel te gebruiken bij het uitlijnen.
 Y en Z. Boringen welke met een hoek van 89°30' naar buiten wijzen.

a = 4°	t = 649 ± 0,5 mm
b = 110,2 mm	u = 2235 mm
c = 303,5 ± 0,5 mm	v = 138 mm
d = 252,5 mm (hoogte beide boutgaten)	w = 300 mm
e = 185 mm	x = 150 mm
f = 100 mm	y = 396,5 mm
g = 2°17'	z = 169 mm
h = 277,4 mm	ab = 278 ± 1 mm
i = 241 ± 0,5 mm	cd = 244 ± 1 mm
j = 556 ± 0,5 mm	ef = 52 mm
k = 782,5 ± 1 mm	gh = 68 mm
l = 11°	ij = 365 ± 0,5 mm
m = 22,5 mm	kl = 680 mm
n = 365 ± 1 mm	mn = 2845 mm (wielbasis)
o = 527,5 ± 0,5 mm	op = 34 ± 0,5 mm
p = 51 mm	qr = 3,3 mm
q = 576,5 ± 0,5 mm	st = 2257 ± 3 mm (diagonalen)
r = 1170 ± 2 mm	uv = het onderlinge verschil tussen deze afstanden mag niet meer bedragen dan 3—5 mm.
s = 130 mm	

CHASISMATEN



5. De beide spoorstangen bij de pitmanarm en de tussenarm losnemen met de kogeltrekker (Wst 1890a).
6. Stabilisatorstangen links en rechts aan de veerschotels losnemen en inclusief bevestiging en rubber stootkussens verwijderen.
7. Met veerspanner (gereedschap Wst 1923) schroefveren spannen totdat de bovenste veerarm vrij komt van het rubber stootkussen en de bovenste veerschotel.
8. De 4 bevestigingsbouten van de onderste veerschotel losnemen en naar onderen tikken.
9. De veer ontspannen en de veer inclusief de onderste veerschotel verwijderen. Denk om de rubbering op de veer.
10. De zeskantige moer voor bevestiging van de verticale voorveringdraagarm (door het chassis) verwijderen (denk om de borg).
11. Bovenste lager (gelijktijdig schroefveerhouder) van de conus van de draagarm trekken (gereedschap Wst 1860).
12. Onderste bevestiging van de veerarmen (aan het chassis) losnemen, en inclusief rubbers, bus en ringen verwijderen.
13. Bovenste veerarmbevestiging (met schroefveerhouder) afnemen, spie verwijderen en draagarm naar onderen uitnemen (indien nodig met trekker Wst 1926).
14. De in het chassis geplaatste rubberbussen met ringen verwijderen.
15. Naaf met veerarmen in montagestandaard (BE 9898) of op de werkbank plaatsen en de spoorstang losdrukken van de fuséarm (gereedschap Wst 1890a).
16. De onderste veerarmbout uit het fuséehuis draaien, de bovenste veerarmbout losnemen en uittikken en de fusée met naaf verwijderen.
17. De bovenste veerarm bij het lager losnemen en zijdelings uitnemen. Onderste veerarm bij lagers (draagarm) losnemen en verwijderen.
18. Bovenste lagerhuis van het onderste lagerhuis (draagarm) losnemen of trekken (gereedschap Wst 1860).
19. Zie verder eventueel onder Voorwielen.

Montage:

Zie ook onder punt 9 voor cabriolets A en B.

De montage van de voorvering aan het chassis geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage, waarbij men op de volgende punten moet letten:

1. De schroefbussen met zeskant, met ringsleutel, in de veerarm monteren (zeskant naar de buitenzijde).
De binnenste schroefbussen monteren en centreren en op de beide zijden de afdichtingsringen aanbrengen.
N.B. Indien mogelijk op elkaar ingelopen schroefbussen weer monteren.
2. Voor het aanbrengen van de rubberbussen in het chassis, voor de verticale draagarm, eerst de stalen ringen monteren.
3. De veerarm-draagarmen (in het chassis) niet met olie of vet monteren, maar uitsluitend met talk, anders zetten de rubberbussen uit.
4. Bij het monteren van de bovenste schroefveerhouder niet vergeten, de spie in de verticale drager te monteren.
De bevestigingsmoer van de bovenste schroefveerhouder (op de draagarm) nog *niet* direct vastzetten, omdat de asafstand ingesteld moet worden.
5. De asafstand instellen. Verschil tussen asafstanden links en rechts ± 1 tot ± 2 mm. De afstand kan bijgesteld worden met de opvulringen van de veerarmen aan het chassis.
Vervolgens de moer van de veerarmdrager vastzetten en borgen.
6. Aantrekoppelp van de veerschotel-bevestigingsbouten aan de veerarmen:
de buitenste M 10-bouten met 6 mkg.
de binnenste M 12-bouten met 8,2 mkg.
7. Remmen ontluichten.
8. Voorwielen afstellen, zie onder Voorwielafstelling.
9. Van de cabriolets A en B is het chassis versterkt (zie Chassis).
De onderste, aan de veerschotel vastgelaste houders van het stootrubber zijn lager gehouden, evenals de koppen van de 4 bevestigingsbouten, die de veerarmen aan de veerschotel verbinden.
Deze bouten moeten in dit geval bij montage van boven naar onder ingestoken worden.

Contrôle:

Alle voorverindelen na demontage zeer nauwkeurig controleren.

1. De veerarmen (gedemonteerd) controleren op verbuiging (gereedschap Wst 1937 en 1938). Men mag de veerarmen vooral niet richten, uitsluitend vernieuwen.
2. Alle schroefbussen op slijtage en verbuiging controleren.
3. De verticale veerdragers (aan chassis) en de lagerbussen hiervan controleren, de veerdragers op verbuiging controleren.
4. Bij veerbreuk liefst de beide schroefveren tegelijk vernieuwen, omdat het niet mogelijk is zonder speciaal gereedschap de veerhoogte, belasting en specifieke vering van een schroefveer vast te stellen.

Voorschokbrekers: Telescoopschokbrekers type Tov 36 x 140 (T vz 36 x 140), in het midden van de schroefveer geplaatst. Bij defect de schokbrekers vernieuwen, zij zijn niet demontabel.

Demontage:

1. De moeren van de onderste bevestigingsbout losnemen en de bout verwijderen.
2. Bevestiging van de schokbreker bovenop de schroefveerhouder losnemen.
3. De schokbreker naar onderen uit de schroefveer verwijderen.

Montage:

De montage van de schokbreker geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage. Eventueel versleten rubberbussen vernieuwen.

Wielafstelling: De voorwielafstelling moet zeer nauwkeurig geschieden om een juiste bestuurbaarheid en de minst mogelijke slijtage van de voorbanden te verkrijgen. Voor uitvoerige gegevens zie type 170 V, waaraan het volgende toegevoegd moet worden:

Spoorbreedte voorwielen (sedan) 1315 mm.
" achterwielen (sedan) 1420 mm.
Wielbasis (sedan) 2845 mm.

Punt 12 (170 V):

De afstanden vanaf de grond tot het hart van de beide buitenste veerarmbouten van de onderste veerarmen en tot het hart van de beide binnenste veerarmbouten van de onderste veerarmen, mogen onderling 8—20 mm verschil vertonen. Indien zich grotere afwijkingen voordoen, deze opheffen door het toevoegen van opvulschijven onder de schroefveren.

Punt 15 (170 V):

De camber (Sturz) bij het type 170 S hangt af van de bij Camber opgegeven belasting en de maten moeten binnen de bepaalde grenzen blijven.

Toe-in (Vorspur): Innenlenker (sedan) 3—4 mm.

Afstelling:

De afstelling van de toe-in (toesporing) is precies gelijk aan die van het type 170 V, met dit verschil, dat alleen de afstand gemeten wordt vanaf het contrôlelegat in de 3e dwarsligger tot aan de onderzijde van de fuscepen (hart) aan beide zijden.

Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Camber (Sturz) voorwielen: Innenlenker (sedan) belast $\pm + 1^\circ = 7$ mm, onbelast $\pm + 0^\circ 35' = 4$ mm.

Voor zover geen speciaal gereedschap beschikbaar is om de camber te meten, kan men volstaan met een „hoek”, die zuiver horizontaal op de grond geplaatst moet worden en waarvan men de opstaande zijde met een waterpas af moet stellen. Vervolgens de afstand meten van de bovenzijde en de onderzijde van de velgrand tot aan de opstaande zijde van de „hoek”.

Afstelling:

1. Het meten van de camber moet uitsluitend geschieden met de wielen in de „rechtuit”-stand.
2. Het meetgereedschap op dezelfde radius onder en bovenaan tegen de velg plaatsen.
3. Indien de camber links en rechts niet gelijk is (max. onderlinge afwijking $0,5^\circ$), dan kan men deze verstellen door het monteren van een andere veerarm met grotere of kleinere lengte om de nodige correctie aan te brengen, mits het verschil van camber niet aan andere oorzaken te wijten is. De veerarmen mogen niet gericht of gebogen worden.

Caster (Nachlauf) voorzijde: Innenlenker (sedan) $2\frac{1}{2}^\circ$ — 4° .
Voor de overige gegevens zie bij het type 170 V.

King pin inclination (Spreizung): Innenlenker (sedan) 2° .

Wielgeometrie: Uitslag binnenwiel 39° , uitslag buitenwiel 30° .
Zie verder type 170 V.

Wielstanddifferentie: Tussen links en rechts 0—4 mm.

Achterwielnaven: Naven met demontabele remtrommels.
Zie verder bij het type 170 V onder Achteras.

Achtervering: Onafhankelijke achterwielvering d.m.v. schroefveren en telescopschokbrekers.

Camber (Sturz) achterwielen:

Innenlenker (sedan) belast $\pm - 2\frac{1}{2}^\circ$ tot $- 3^\circ$, onbelast $\pm + 3^\circ$.
Voor de algemene gegevens betreffende de schroefveren zie type 170 V. De rechthoekige afstelschijven en opvulringen bevinden zich bij het type 170 S echter *niet* onderaan maar bovenaan de schroefveer. De importeur zal gaarne verdere gegevens verstrekken.

Verentabel:

Type	Onder-deel-nummer	Veerkracht	Materiaal-diam.	Gemidd. diam. van de windingen	Aantal windingen	Doorvering bij 100 kg belasting	Vrije lengte van de veer
170 S sedan en cabriolet A	181 324 01 04	575 kg	16 mm	154 mm	5,25	28,2 mm	336 mm
170 S cabriolet B	183 324 00 04	608 kg	16 mm	154 mm	5,25	28,2 mm	342 mm

Demontage:

Het demonteren van de linker of rechter achterschroefveer blijft gelijk.

1. Na het oprikken de achterwielen afnemen.
2. Het onderste rubber stootkussen van de hulpveer met schroevendraaier uit de schotel drukken en het rubber verwijderen (niet de slagband demonteren).
3. De schroefveer met de klemmen (gereedschap Wst 1902) zover samendrukken, dat de bovenste veerbevestigingsmoer losgenomen kan worden (nog niet verwijderen).
4. De onderste veerbevestigingsmoer losnemen en de moer, veerring, de schotel voor het stootrubber en de onderste veerklem verwijderen.
5. De bovenste reeds losgenomen bevestigingsmoer verwijderen met de veerring.
6. De bovenste veerbevestigingsbout inclusief afstelschijven, steunplaat, bovenste veerklem, ringen, hulpveer, veerschotel, veerring, aanslagring en de hoofdveer, naar onderen verwijderen. (De veerklemmen nog gemonteerd.)
7. De veerklemmen losnemen, de steunplaat (borgbout) boven aan 90° draaien, zodat zij vrij komt van de borgstift, de steunplaat in de grotere boring verschuiven en naar boven verwijderen. De overige delen demonteren en alle delen in volgorde bewaren.
8. De kleine hulpveer in het midden van de schroefveer brengen en vervolgens door de windingen van de schroefveer draaien (180°) tot zij vrij komt.

Montage:

De montage van de schroefveer geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage, waarbij men op het volgende moet letten:

1. De kleine hulpschroefveer weer door de windingen van de grote schroefveer draaien.
2. De bovenste veerbevestigingsbout, nadat het aanslagstuk reeds op deze bout geschroefd is en de veerring en veerschotel aangebracht zijn, door de hulpschroefveer schuiven en vervolgens de afstelschijven en de bovenste veerklem vanaf de onderzijde tegen de veer drukken.
3. De rechthoekige afstelschijven worden vanaf de bovenzijde van de schroefveer op de bevestigingsbout geplaatst en het geheel wordt door de borgschijf samengehouden.
4. De schroefveer spannen en aan het chassis bevestigen en de veer met de veerklem (incl. veerschotel en rubber stootblok) op de achteras bevestigen.
N.B. De slagband wordt *niet* gedemonteerd om beschadiging van het achterhuisdeksel te voorkomen.
De bovenste rechthoekige afstelschijven en de beide ringen (onder en boven de veerklem) moeten een totale dikte hebben van 16 mm.

Achterschokbrekers: Telescoopschokbrekers type Tdz 36 × 120.

Bij defect de schokbrekers vernieuwen, zij zijn niet demontabel.

Demontage en montage:

De schokbreker kan verwijderd worden nadat de moeren van de bovenste en onderste bevestigingsbout losgenomen zijn. De bovenste bevestigingsbout kan naar de voorzijde uitgenomen worden via het contrôleluikje onder de achterzitting na het verwijderen van de achterzitting.

De onderste bevestigingsbout moet naar de achterzijde uitgetikt worden. De montage van de schokbrekers geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

Eventueel versleten rubberbussen vernieuwen.

Stuurinrichting: Merk ZF, worm-en-nok-type.

Tot chassisnummer 10930 ZF type 450, nr Za 140 Gh 113 (links stuur), daarna ZF type 542 nr Za 542 Gh 3.

De wagens met rechts stuur hebben vanaf chassisnummer 04351/51 de stuurinrichting ZF type 542. De contrölenummers van wagens met links of rechts stuur zijn verschillend.

Maten:

Max.-speling op de omtrek van het stuurwiel 15—25 mm.

Axiale speling van de worm : geen.
 " " " " pitmanas : geen.
 Pitmanas-lagerbussen $28,55 \phi \times 31,72 \times 38$ mm lang.
 $28,55 \phi \times 31,72 \times 31$ mm lang.

Voor de overige gegevens zie typen 170 Va en 170 V.

Spoorstangen: Gedeelde spoorstangen, nastelbaar.

De spoorstangen van het type 170 S verschillen van die van de overige typen en zijn o.a. langer.
 Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Fusées: Er zijn verschillende typen fuséepennen, die onderling verwisselbaar zijn.
 Zie ook type 170 V.

Maten:

Diam. fuséepennen 19,959—19,980 mm.
 „ boring fuséepennbussen 20,000—20,021 mm.

Speling tussen fuséepen en bus 0,02—0,06 mm.
 Langsspelings van de fuséepennen 0,02 mm.
 Slingereffect van fusées bij de kogellagers 0,01 mm.

Demontage:

Zie ook onder Voorvering en Voorwielnaven.

1. Indien de naaf gedemonteerd is zoals aangegeven onder Voorvering en Voorwielnaven, de onderste borg en moer van de fusée losnemen en de onderste veerarmbevestiging met trekker (Wst 2098) van de conus nemen en de bovenste veerarmbevestiging inclusief de fuséepen uittrekken.
2. De onderste keerring van de fusée en de bovenste keerring van de veerarmdrager nemen.

Contrôle:

Als volgt de fuséependelen controleren:

1. De fuséepennbussen op speling nagaan en indien nodig de bussen uittikken (gereedschap Wst 1952/1—2). Nieuwe bussen inpersen en met ruimer (gereedschap U 430) op de voorgeschreven maat ruimen en nieuwe fusée monteren.

Fuséepennbussen (normaal)	Boring 20,000—20,021 mm	Lengte fuséepennen: zie type 170 V.
Fuséepennen (normaal)	Diam. 19,959—19,980 mm	

2. Remplaat en remschoen-ankerbouten op bevestiging controleren.
3. Fusée op slingereffect controleren (max.-uitslag 0,01 mm).
 Zie ook type 170 V.

Montage:

De montage van de fusées geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

Zie ook onder Voorwielnaven en Voorvering.

1. De bovenste keerring in de veerarmdrager en de onderste keerring in de fuséedragers tikken.
2. De bovenste veerarmdrager op de fuséepen monteren.
 Het smeerkanaal in de fuséepen moet 180° gedraaid zijn t.o.v. het gat van de drukring.
3. Een drukring in de veerarmdrager en één in de fuséedragers plaatsen.
4. De fuséepen in de dragers plaatsen.
5. Ring en onderste veerarmdrager op de fuséepen monteren en borgen.
6. De fuséehouders afstellen (gereedschap Wst 1930a).
 Axiale speling 0,02 mm.
 Zie ook type 170 V.

Remmen: Hydraulisch werkende voetrem op de voor- en achterwielen.
 Mechanisch werkende handrem d.m.v. Bowden-kabels op de achterwielen.

Maten:

Wielremcilinder diam. voor 25,4 mm, achter 22,2 mm.

Rempedaalspelings 5—10 mm.

Max. zijdelings slingereffect van de remtrommels 0,1—0,2 mm.

Max. opwaarts slingereffect van de remtrommels (op remvlak) 0,1 mm.

Spelings tussen remvoering en trommel oude modellen 0,75 mm, nieuwe modellen 0,25 mm.

Zie verder de uitvoerige gegevens bij het type 170 V.

Handrem: Mechanisch werkende handrem d.m.v. Bowden-kabels op de achterwielen en met handremgreep onder het dashboard.

De handremconstructie van het type 170 S is iets gewijzigd t.o.v. die van de typen 170 V en 170 D. De bij deze typen aangebrachte rol voor de middelste handremkabel is vervallen bij het type 170 S en vervangen door een segment onderaan de handremarm (onder de motorkap). De handrembalans op de achteras is voor het type 170 S eveneens iets gewijzigd van constructie. Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Wielen: Kronprinz of Südrad. Geperst stalen schijfwielen met 5 wielgaten, bandenmaat 6,40 × 15, velgmaat 4,50k × 15, zg. „Tiefbett“-velgen.

Maten:

Max. zijdelings slingereffect van de velg 1,8 mm.

Max. opwaartse uitslag van de velg 1,8 mm.

Max. dynamisch uit balans 500 cmg.

„ statisch „ „ 780 cmg.

ELECTRISCHE UITRUSTING

Voor de overige gegevens zie type 170 V.

Electrische installatie: Merk Bosch 6 volt.

Schema: Zie hieronder en hiernaast.

LETTERCODE SCHEMA ELECTRISCHE INSTALLATIE

B	Batterij 6 volt	P	Ruitenwissermotor
BL	„Grootlicht“-verklikkerlicht	PL	Dashboardverlichting
CL	Sigarenaansteker	PS	Ruitenwisserschakelaar
D	Dynamo	R	Stoplichtschakelaar
DR	Stroomverdeler	RA	Radio-aansluiting
DS	Dimschakelaar	S	Startmotor
F	Zekeringen	SA	Stekker voor looplamp
FL	Mistlamp-aansluiting	SL	Linker stadslicht
FR	Tankweerstand	SR	Rechter stadslicht
H	Claxon	STL	Linker stop-achterlicht
HL	Linker koplamp	STR	Rechter stop-achterlicht
HP	Claxonschakelaar (drukring)	T	Richtingaanwijzer-verkl.licht
HR	Rechter koplamp	TB	Aansluiting achteruitrijlamp
K	Bobine	TL	Linker richtingaanwijzer
KL	Ontstekingscontact-verkl.-licht	TR	Rechter richtingaanwijzer
KS	Ontstekingscontact	TS	Richtingaanwijzerschakelaar (ring)
L	Schakelaar dashboardverl.	U	Binnenverlichting
LL	Aansluiting kofferruimteverlichting	US	Binnenverlichting-schakelaar
LS	Lichtschakelaar	V	Nummerbordverlichting
M	Brandstofmeter	VL	Aansluiting verlichting voor ruimte onder het dashboard.
ML	Aansluiting motorruimteverlichting		

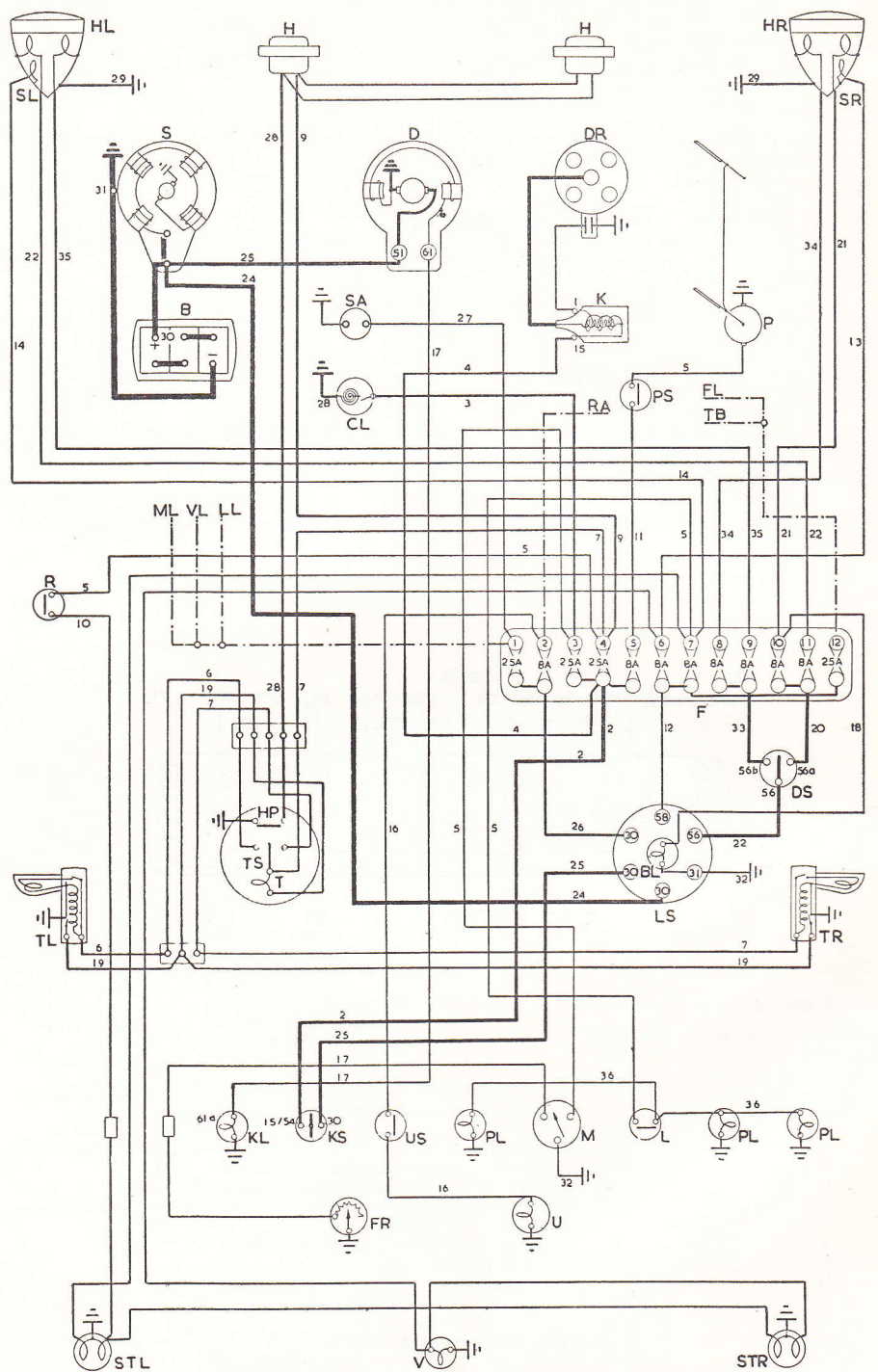
N.B. De sigarenaansteker wordt ook wel op zekering 5 aangesloten.

KLEURENCODE SCHEMA ELECTRISCHE INSTALLATIE

De niet in onderstaande kleurencode genoemde getallen zijn de nummers der kabel-aansluitingen. Deze zijn: 1, 15, 30, 31, 51, 54, 56, 58 en 61.

Nr	kleur kendraad	kabel- ϕ in mm ²	Nr	kleur kendraad	kabel- ϕ in mm ²
2	zwart	4	19	blauw en rood	1,5
3	„	2,5	20	wit	4
4	„	1,5	21	„	1,5
5	„	1	22	„ „ zwart	4
6	„ met wit	1,5	23	„ „ „	1,5
7	„ „ groen	1,5	24	rood	6
8	„ „ wit en groen	1,5	25	„	4
9	„ „ geel	2,5	26	„	2,5
10	„ „ rood	1	27	„	1
11	„ „ paars	1,5	28	bruin	2,5
12	grijs	1,5	29	„	1,5
13	„	1	32	„	1
14	„ „ zwart	1	33	geel	4
16	„ „ groen	1	34	„	1,5
17	blauw	1	35	„ met zwart	1,5
18	„ „ wit	1	36	„	0,75

SCHEMA ELECTRISCHE INSTALLATIE



Accu: 6 volt, 75 Ah. Onder de motorkap links op het shutboard geplaatst, DIN-formaat 6 × 75.

Zuurgehalte:

Spec. gewicht geladen accu 1,285
 „ „ half geladen accu 1,23—1,21.
 „ „ ontladen accu 1,14—1,11.

Vloeistofpeil:

0—5 mm boven de separatoren.
 10—15 mm boven de loden platen.

Zie verder type 170 V.

Starter: Merk Bosch, 6 volt, type EGC 0,6/6R 12.

De starters van de typen Mercedes Benz 170 V hebben onderling verschillen, nl. met voet- of sole-noïde-bediening (zie Bedieningsorganen).

Zie verder type 170 V.

Dynamo: Merk Bosch, 6 volt, type RJH-130/6/2200 R1.

Spanning 6 V.

Vermogen 130 W.

Regelaarspanning 7,5—8,4 V (onbelast).

Zie verder type 170 V.

Automaat: Merk Bosch, 6 volt, type RS/G.....150/6/2, behorend bij de dynamo merk Bosch, type RJH-130/6/2200 R1, Op de dynamo gemonteerd.

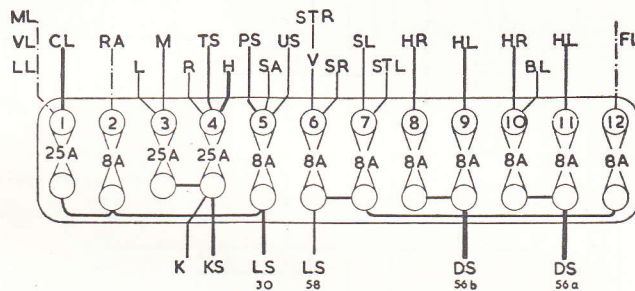
Zie verder type 170 V.

Zekeringen: Het zekeringenkastje bevindt zich links onder de motorkap op het shutboard (voor de accu).

De ontsteking heeft geen zekering.

De opstelling van de zekeringen is verschillend bij het oude en nieuwe type.

Volgorde van de zekeringen van links naar rechts (van voren gezien):



Oude type:

Nummer	Ampère	Leiding-nummer	Aansluiting
1	25	30	Sigarenaansteker — (bagageruimteverlichting) — (voetruimteverlichting) — (motorruimteverlichting)
2	8	30	(radio)
3	25	54	brandstofmeter — dashboardverlichting — (voorruitverwarming)
4	25	54	richtingaanwijzers — stoplicht — claxon
5	8	30	ruitenwisser — interieurverlichting — looplamp
6	8	58	rechter achterlicht — rechter parkeerlicht — nummerbordverlichting
7	8	58	linker achterlicht — linker parkeerlicht
8	8	56b	dimlicht rechts
9	8	56b	dimlicht links
10	8	56a	grootlicht rechts — grootlichtverklikkerlicht
11	8	56a	„grootlicht” links
12	8	58	(mistlamp) — (achteruitrijlamp)

Nieuwe type:

Nummer	Ampère	Leiding- nummer	Aansluiting
1	25	30	stopcontact — (bagageruimteverlichting) — (voetruimte-verlichting) — (motorruimteverlichting)
2	8	30	interieurverlichting — (radio)
3	25	54	brandstofmeter — sigarenaansteker — (voorruit verwarming)
4	25	54	richtingaanwijzers — stoplicht — claxon
5	8	54	ruitwisser
6	8	58	rechter achterlicht — rechter parkeerlicht — nummerbordverlichting
7	8	58	linker achterlicht — linker parkeerlicht — dashboardverlichting
8	8	56b	dimlicht rechts
9	8	56b	dimlicht links
10	8	56a	grootlicht rechts — grootlichtverklikkerlicht
11	8	56a	grootlicht links
12	25	58	(mistlamp) — (achteruitrijlamp)

Koplampen: Separate koplampen, merk Bosch.
Zie verder type 170 V.

Lampen: 6 volt.
De volgende lampen zijn gemonteerd:

Plaats	Aantal	Watt
Koplampen	2	35/35
Parkeerlichten	2	5 of 3
Nummerplaatverlichting	2	5
Achterlichten	2	5
Stoplichten	2	15
Dashboordverlichting	3	1,5
„Grootlicht”-verklikkerlicht	1	0,6
Ontstekingscontact-verklikkerlicht	1	5
Richtingaanwijzers	2	3
Richtingaanwijzer-verklikkerlicht	1	0,6
Interieurverlichting	1	5
Achteruitrijlamp		35
Mistlamp		35

Leidingen: Zie type 170 V.

Claxondrukkring: Zie type 170 V.

CARROSSERIE

Zie type 170 V.

ACCESSOIRES

Voor alle overige gegevens zie type 170 V.

Verwarmingsinstallatie (ventilatie): Buiten het reinigen van de insectenvangers (vooraan) in de buizen en het verwarmingselement behoeft de installatie praktisch geen onderhoud. Controleer alle bevestigingen en leidingen in voor- en najaar.

Centrale chassissmering: Fabrikant Willi Vogel of Neue Argus Gesellschaft.
Inhoud vloeistoftankje 8—10 cm³.

Verdeler:

Het type 170 S heeft 2 verdelers voor de centrale chassissmering, op iedere langsligger één, onder de motorkap.

Deze verdelers hebben nog een extra aansluiting voor de fuséepennen en veerarmen t.o.v. de verdeler van het type 170 V.

Voor de overige gegevens zie type 170 V.

SMERING EN ONDERHOUD

INRIJDEN

	tot 500 km	tot 1500 km	tot 2000 km
1e versnelling	max. 15 km/h	max. 20 km/h	max. 30 km/h
2e „	„ 30 „	„ 40 „	„ 55 „
3e „	„ 50 „	„ 70 „	„ 90 „
4e „	„ 80 „	„ 90 „	„ 100 „

De eerste volgende 1000 km mag de motor, in de hoogste versnelling, nog niet maximaal belast worden.

BIJZONDERHEDEN

- Motor:** Inhoud carter: max. 4 liter olie, min. 2,5 l.
 Olie dikte: 's zomers S.A.E. 30, 's winters S.A.E. 20, stadsgebruik eventueel resp. S.A.E. 20 of S.A.E. 10.
 Oliepeil: links van het motorblok, achter de dynamo.
 Olievuldop: links van het motorblok.
 Olie-aftapplug: onder het carter, achteraan.
 Olie verversen: als de motor warm is, na vulling de oliedruk controleren.
- Oliefilter:** Rechts achteraan het motorblok. Voor het reinigen van de zeef het deksel demonteren, filterelement uitnemen en reinigen in wasbenzine (oppassen dat de veer onderligt). Het reinigen mag alleen met een kwastje geschieden (niet met een staalborstel). Daarna correct monteren.
 Zie ook bij Afstelgegevens onder Oliefilter.
- Luchtfilter:** Metaalwol-filterelement. Element reinigen in benzine en laten drogen, gelijkmatig besprenkelen met 50 g motorolie.
 Daarna correct monteren (let op de merktekens op de draagring).
- Versnellingsbak:** Inhoud: 1,36 l.
 Olie dikte: Hypoid S.A.E. 90.
 Olie vulplug: gelijktijdig oliepeil, bereikbaar rechts van de versnellingshandel door luikje onder vloerbedekking. Opvullen tot de onderrand van de vulopening.
 Aftapplug: onder de versnellingsbak.
 Olie verversen: als de olie warm is. Pas op dat geen vuil in de vulopening kan vallen.
- Achteras:** Inhoud: 2,35 l.
 Olie dikte: Hypoid S.A.E. 90.
 Olie vulplug: rechts voor bovenop het huis, bereikbaar via kofferruimte door het wegnemen van een dekplaat achter het achterschot. Opvullen tot de rand van de vierkante plug links vooraan (opzij) van de achteras.
 Aftapplug: onder de achteras.
 Olie verversen: als de olie warm is. Geen vuil in de vulopening laten vallen.
- Koelsysteem:** Inhoud: 9,3 l zonder M.B.-verwarmingsapparaat.
 10,0 l met „
 Opvullen: tot aan het merkblikje (4,7 cm onder vuldop).
 Warm water tot aan de rand.
 Aftapkraan: rechts onder de motorkap, onder de radiateur.
- Waterpomp:** inhoud 45 g vet (1 vetvulling).

Antivries: De volgende antivriesmengsels worden door de fabriek gerecommandeerd:

Vriespunt	Water	Dixol/Genantin/Glysantin
± -10 °C	7,5 (6,8) l	2,5 l
± -15 °C	6,5 (5,8) l	3,5 l
± -20 °C	6,0 (5,3) l	4,0 l
± -25 °C	5,5 (4,8) l	4,5 l
± -30 °C	5,0 (4,3) l	5,0 l
± -40 °C	4,5 (3,8) l	5,5 l

De getallen tussen haakjes gelden, indien geen M.B.-verwarmingsinstallatie is gemon-teerd.

Voor en na gebruik van antivries het gehele koelsysteem doorspoelen.

- Brandstoftank:** Inhoud: 47 l incl. 3,5 l reserve.
Vuldop: op rechter achterspatbord.
Aftapplug: onder de brandstoftank.
- Stuurhuis:** Inhoud: 0,15 l.
Oliedikte: Hypoid S.A.E. 90.
Vulplug: bovenop stuurhuis.
- Achterwiellagers:** Worden gesmeerd vanuit de achteras.
- Voorwiellagers:** Inhoud: 100 g wiellagervet (dop).
- Remvloeistoftankje:** Inhoud: 0,5 l.
Tankje bovenop hoofdremcilinder gemonteerd, links onder de motorkap, onder de stuurstang.
Opvullen: tot 1 cm onder de rand met remvloeistof.
- Centrale chassis-smering:** Inhoud 0,4 l.
Oliereservoir links onder de motorkap op het shutboard.
Bijvullen tot 1 cm onder de rand met motorolie (denk om zeef). Drukknop (pedaaltje) voor smering bevindt zich boven koppelingspedaal en is te bedienen met de voet.

Bandenspanning

Bandenmaat 6,40 × 15	Stad en open weg		Op de open weg	
	voor (koude banden)	achter (koude banden)	voor (koude banden)	achter (koude banden)
	1,4 at	1,8 at	1,7 at	2,1 at
	(warme banden)		(warme banden)	
	1,6 at	2,0 at	2,0 at	2,4 at

Reservewielspanning als de achterbanden in koude toestand.

Contrôle

Dagelijks: oliepeil, radiator, benzinetank, banden.
Wekelijks: accuvloeistofniveau, bandenspanning.

INRIJPERIODE

(Nieuwe of gereviseerde wagens.)

- Na 100 km: Wielmoeren controleren.
Na 500 km: Motorolie verversen.
Oliefilterelement reinigen.
Filter van de brandstofpomp en de aanvoerleiding naar de carburateur reinigen.
Indien *geen* antivries, koelwater aftappen en koelsysteem doorspoelen en weer vullen met gedistilleerd water (zacht water).
Remsysteem ontluichten, remmen eventueel bijstellen.
Moeren van de cilinderkop en in- en uitlaatspruitstuk controleren. (Voor volgorde van aantrekken zie Afstelgegevens).
Ventilatorriem op spanning controleren.
- Na 1500 km: Olie verversen in motor, versnellingsbak en achteras.
Oliefilterelement reinigen.
Stroomverdeler: afstand contactpunten controleren, eventueel bijstellen, *niet bijvullen*.
Kleppeiling controleren.
Moeren van de cilinderkop en in- en uitlaatspruitstuk controleren.
Ruitenwisserstangetjes smeren.
Richtingaanwijzerschakelaar (op stuur) spaarzaam smeren met vet.
Remsysteem ontluichten, remmen eventueel bijstellen.
Toesporing controleren.
Bevestigingsbouten van de schokbrekers controleren.
Afstelling koplampen controleren.
Motorkap-, kofferdeksel- en portierscharnieren smeren.

Draaipunten van de portierkrukken smeren (geen olie in het slot).
Lak opwrijven.

Na de eerste 3000 km volge men de normale voorschriften.

IEDERE 100 km

- A1. Drukknop (pedaaltje) van de centrale chassissmering 2 × indrukken.

IEDERE 1500 km

- B1. Centrale chassissmering, reservoirinhoud controleren, eventueel bijvullen tot 1 cm onder de rand met motorolie.
B2. Oliefilter-element reinigen (zie bij Bijzonderheden).

IEDERE 3000 km

- C1. Motorolie verversen.
C2. Waterpomp smeren met vet (1 nippel).
C3. Dynamolagertje smeren met enige druppels motorolie.
C4. Versnellingsbakolieniveau controleren.
C5. Achteras olieniveau controleren.
C6. Rubberhoezen controleren (achteras).
C7. Luchtfilter reinigen.
C8. Rempedaal en koppelingspedaal smeren met enige druppels olie.

Brandstofpomp: eventueel water of vuil aftappen met aftapplug.
Gaspedaal, rembalans en startpedaal smeren met enige druppels olie.
Carburateur: filter in aanvoerleiding reinigen, boutjes controleren.
Carburateurbediening controleren en smeren.

Handrembediening " " "
Vrije slag koppelingspedaal controleren en eventueel bijstellen.
Ventilatorriem op spanning controleren.
Flensmoeren van de uitlaatpijp controleren.
Filters in ventielatiekanalen uitnemen en reinigen, daarna van binnen naar buiten doorblazen.
Banden wisselen en wielbalans controleren.
Lak opwrijven.

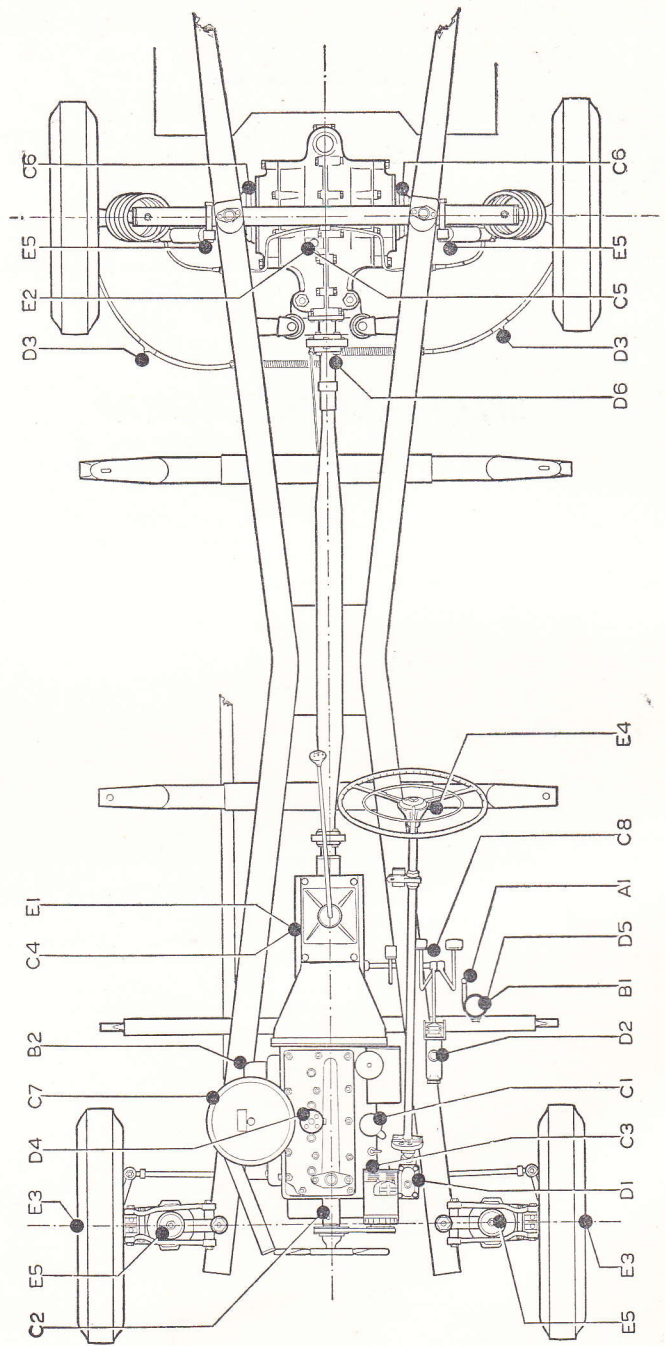
IEDERE 6000 km

- D1. Stuurhuis controleren, eventueel bijvullen.
D2. Remyloestofreservoir controleren, eventueel bijvullen.
D3. Handremkabels smeren met vet (2 nippels).
D4. Stroomverdeler vetpotje (onderaan) 1 slag aandraaien en eventueel bijvullen met Bosch-vet Ft lv8.
Onderbrekercontacten reinigen en afstand controleren. Holte bij de aflopende zijde van het onderbrekerlijststuk, indien nodig, d.m.v. een 5 mm spatel met Bosch-vet Ft lv4 opvullen.
D5. Controleren of alle punten van centrale chassissmering gesmeerd worden.
D6. Achterste kruiskoppeling, schuifbus (indien nippel aanwezig) smeren met vet (latere modellen).
Brandstofpomp: filterelement uitnemen en reinigen, daarna weer correct monteren.
Bougies reinigen, elektrodenafstand controleren.
Klepspeling controleren.
Van in- en uitlaatbuizen bevestigingsmoeren controleren.
„Hot-spot“-klep: lagers inspuiten met penetreerolie en weer beweegbaar maken.
Remmen bijstellen.
Wielen uitbalanceren.
Portieren, kofferdeksel en motorkap: portierscharnieren, riemen, krukken en conussen met benzine reinigen en invetten. Geen olie in de sloten gieten.
Stofrubbers langs portieren en ramen met kwastje reinigen en met talk of vaseline inwrijven.
Richtingaanwijzers reinigen met kwastje en lagertjes spaarzaam oliën, het mechanisme niet smeren.
Koplampen eventueel bijstellen.

IEDERE 12 000 km

- E1. Versnellingsbak olie verversen.
E2. Achteras olie verversen.
E3. Voorwiellagers smeren met lagervet.
E4. Richtingaanwijzer schakelaarmechanisme spaarzaam smeren met vet.

SMEERSHEMA



E5. Schokbreker op lekken controleren, bevestigingsbouten controleren.
Ruitenwischerstangetjes smeren.
Koelsysteem doorspoelen.

IEDERE 24 000 km

Voorwielen toesporing controleren.
Stroomverdeler rotor afnemen en kamertje onder de rotor opvullen met Bosch-vet Ft lv8.
Cilinderkop losnemen en ontkolen. Kleppen op dichtheid controleren, eventueel klepzetels na-
frezen en kleppen slijpen.

IEDERE 48 000 km

Bougies uitnemen. Door bougiegaten een weinig petroleum spuiten en dit enige tijd laten staan om
eventueel vastzittende zuigerveren los te weken.

SPECIAAL GEREEDSCHAP

Zie type 170 V.