



Mercedes-Benz

Informacja prasowa
5 marca 2021 r.

Mercedes-Benz 170 V: sukces dzięki wszechstronności

W lutym 1936 r., podczas Międzynarodowej Wystawy Samochodów i Motocykli (IAMA) w Berlinie, Mercedes-Benz zaprezentował model 170 V (W 136). To początek historii prawdziwego sukcesu: oto dokładnie 50 lat po tym, jak Carl Benz i Gottlieb Daimler wynaleźli samochód, pojawił się zaawansowany technicznie, efektowny Mercedes-Benz 170 V – i szybko zdobył status bestsellera, zapewniając producentowi czołową pozycję wśród pojazdów klasy średniej. 170 V powstał w liczbie 140 386 egzemplarzy.

Zróznicowana oferta: w chwili rynkowego debiutu w marcu 1936 r. 170 V był dostępny aż w 6 wersjach osobowego nadwozia: jako 2- i 4-drzwiowa limuzyna, otwarta limuzyna, 2-drzwiowy otwarty wariant turystyczny (w 1938 r. zastąpiony odmianą 4-drzwiową), Cabriolet B oraz 2-miejscowy roadster. W maju 1936 r., 2 miesiące po premierze, do tej szerokiej gamy dołączył sportowy, a zarazem elegancki Cabriolet A.

Wolumen produkcji: do 1942 r., gdy z powodu wojny przerwano produkcję modelu, zbudowano 91 048 egzemplarzy 170 V – co oznacza, że w tamtym czasie był to najczęściej kupowany Mercedes. W okresie powojennym, do 1953 r., wyprodukowano jeszcze 49 367 sztuk, a po uwzględnieniu 170 D i 170 Db było to 83 190 sztuk.

Przodek Klasy E: od lipca 1947 r. 4-drzwiowy 170 V (W 136) zaczął ponownie zjeżdżać z taśmy produkcyjnej w Sindelfingen – jako pierwszy osobowy Mercedes wytwarzany po wojnie. Zapoczątkował on długą, bezpośrednią linię przodków współczesnej Klasy E. Producent wytwarzał jednak pojazdy tego formatu już od początku XX w.

Nowa epoka: cele projektantów 170 V zostały jasno określone. Model, wyposażony w 4-cylindrowy silnik, miał być tańszy, a zarazem nowocześniejszy od 6-cylindrowego 170 (W 15, 1931-1936). Jednocześnie miał w pełni odzwierciedlać wszystkie wartości marki spod znaku trójramiennej gwiazdy. Misja zakończyła się powodzeniem: nowy samochód charakteryzował się nowoczesnymi, płynnymi liniami, wyraźnie dystansując się od starszych pojazdów. Oprócz 170 V (litera „V” z niemieckiego oznaczała silnik „montowany z przodu”) podczas berlińskich targów zaprezentowano model 170 H (W 28), z tą samą jednostką napędową, ale zamontowaną z tyłu. Awangardowy 170 H był bezpośrednim następcą Mercedesa 130 (W 23) wprowadzonego w 1934 r. i został przyjęty znacznie gorzej niż jego odpowiednik z silnikiem z przodu; podczas gdy 170 V do 1942 r. pobił kilka rekordów sprzedaży, produkcję 170 H wstrzymano w 1939 r., po zbudowaniu zaledwie 1507 egzemplarzy.

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com


Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.

 oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

Silnik: w fazie testów 4-cylindrowa jednostka M 136 miała początkowo pojemność 1,6 litra. Na krótko przed rozpoczęciem seryjnej produkcji podjęto jednak decyzję o zwiększeniu jej do 1,7 litra, tak aby wygenerować wyższy moment obrotowy. Motor osiągał moc 28 kW (38 KM). Aby uzyskać odpowiednią kulturę pracy, silnik został zamocowany na gumowych łożyskach. Doceniano go za prostą konstrukcję, harmonijną pracę i niezawodność. Tak w branżowym czasopiśmie „Motor und Sport” (wydanie nr 34/1936) opisano wrażenia z jazdy 170 V: *„Silnik pracuje tak cicho, a tłumienie drgań jest tak skuteczne, że aż trudno odgadnąć, że pod maską jest jednostka o 4 cylindrach”*. Czterobiegowa przekładnia początkowo miała zsynchronizowane trzeci i czwarty bieg. Od 1940 r. montowano już skrzynię w pełni zsynchronizowaną.

Podwozie i nadwozie: „kręgosłupem” 170 V była solidna rama z owalnych rur, w kształcie litery X. W porównaniu do ramy o przekroju zbliżonym do prostokąta, zastosowanej w modelu 170, waga spadła o 80 kg, i to przy jednoczesnym wzroście sztywności. Zwiększony rozstaw osi i przesunięcie silnika do przodu sprawiły, że tylne siedzenia – zamontowane niżej niż wcześniej – można było przemieścić w lepiej resorowany obszar, przed łamaną tylną osią. W indywidualnym zawieszeniu przednich kół wykorzystano zestawy poprzecznych resorów piórowych i amortyzatory typu dźwigniowego. Sporą zaletą w obliczu jazdy po kiepskich drogach był 20,5-centymetrowy prześwit. Nadwozie miało mieszaną konstrukcję, z drewnianą ramą i blaszanym poszyciem.

Mercedes-Benz w 1936 r.: oprócz modeli 170 V i 170 H na berlińskich targach swoją światową premierę świętował Mercedes-Benz 260 D (W 138) – pierwszy seryjnie produkowany samochód osobowy z silnikiem wysokoprężnym. Przez kolejne dekady jednostki wysokoprężne zastąpiły z oszczędności obchodzenia się z paliwem. Zdecydowanie szybszy – i mniej oszczędny – był 180-konny Mercedes-Benz 540 K (W 29), który, podobnie jak nowy model 230 (W 143), zadebiutował pół roku później podczas targów motoryzacyjnych w Paryżu, w październiku 1936 r. Pięćdziesiąta rocznica wynalezienia samochodu była okazją do stworzenia pierwszego Muzeum Mercedes-Benz; obiekt powstał na terenie zakładów w Untertürkheim. Firmowe archiwa oficjalnie istnieją od grudnia 1936 r., choć dokumenty systematycznie gromadzono już wcześniej. Kolekcja pojazdów istnieje od 1900 r.

Lifting: z biegiem lat Mercedes-Benz 170 V był starannie modyfikowany. Od 1937 r. jego osłona chłodnicy została niemal niezauważalnie nachylona bardziej stromo i zyskała otwór wlewu chłodziwa z ozdobioną gwiazdą nakrętką. W 1938 r. w ofercie pojawił się zbudowany na bazie 170 V lekki pojazd użytkowy (LUV), przeznaczony na potrzeby policji i wojska. Chociaż w 1942 r. z powodu wojny Mercedes-Benz prawie całkowicie zaprzestał produkcji aut osobowych, rok później w Gaggenau rozpoczęto wytwarzanie jednostki na gaz drzewny (G 136), opracowanej właśnie dla 170 V; spalając 24 kg węgla drzewnego, wyposażony w nią pojazd mógł pokonać 100-130 km. Po wojnie brakowało paliwa, ale drewna było pod dostatkiem. Z tego powodu w styczniu 1946 r. jednostka ponownie trafiła do produkcji.

W oczach prasy: dziennikarze renomowanego „Allgemeine Automobil-Zeitung” (AAZ) w wydaniu 17/1937 stwierdzili: *„Najważniejszą cechą tego samochodu jest jego cudownie harmonijne dostosowywanie się do każdego życzenia kierowcy”*. Branżowy magazyn „Motor und Sport” w numerze 17/1937 napisał: *„Ten samochód, biorąc pod uwagę wszystkie jego cechy, jest prawdopodobnie najbardziej wyważoną konstrukcją wśród lekkich samochodów na całym świecie”*. Szwajcarski magazyn motoryzacyjny „Automobil-Revue” w numerze 12/1950 odnotował: *„Mercedes-Benz 170 V dawno już wyrósł z motoryzacyjnego odpowiednika okresu dorastania. Ale czy nie jest to pojazd, który pod względem osiąągów, skromności, ekonomii, bezpieczeństwa, trwałości i – co nie mniej ważne – piękna wciąż może równać się z najnowszymi, chromowanymi kreacjami samochodowej mody?”*.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie
Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności,

zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.