

Heckflosse Infobulletin no. 72; maart 2019 **van het Nederlands Heckflosse Register**



Onderwerpen in deze uitgave zijn:

- 1) Voorwoord
- 2) Financieel overzicht 2018
- 3) Data activiteiten 2019
- 4) Uitnodiging Voorjaarsrit
- 5) De Universal
- 6) Dossier Mercedes-Benz 220 S (deel 3)
- 7) Een leuk plaatje
- 8) Nieuwe leden stellen zich voor
- 9) Zomaar een foto
- 10) Nieuwe brandstofcodes
- 11) Ethanol-killer
- 12) De ontwikkeling van de 6-cilinder motoren
- 13) De dieselmotor in de Mercedes-Benz taxi's (deel 1)
- 14) Meten is weten
- 15) Voorjaar!
- 16) Onze sponsors
- 17) Tot slot

1) Voorwoord / door Roland van Keekem

Het is jullie natuurlijk direct opgevallen bovenaan deze nieuwe uitgave van ons Heckflosse Infobulletin. In het laatste decembernnummer werd het al aan het einde getoond en nu, namens alle DO-ers, de kartrekkers van het NHR, presenteren we met trots officieel ons nieuwe logo.

Het oude plaatje met het beeld van een W111 sedan, is in 2001 door onze oprichter Henk Lith destijds ergens van het internet geplukt en het heeft al die jaren zijn dienst goed bewezen. Maar toch vonden wij dit niet helemaal de lading dekte. De W110 en de bijzondere W111's, coupé en cabriolet, horen er ook bij. Met deze visie van het DO-schap heeft ons clublid en grafisch vormgever/illustrator Kay Coenen een mooi artistiek plaatje voor het NHR ontworpen.

Wij vinden het resultaat uitstekend geslaagd en wij danken Kay heel hartelijk voor deze vriendendienst.

Prachtig werk gedaan! Kijk maar eens wat Kay met zijn bedrijf voor opdrachtgevers kan betekenen. <https://www.infographicmedia.org/>

DO-er Henk Lith heeft eerder aangegeven in verband met zijn persoonlijke omstandigheden minder tijd aan onze club te willen gaan besteden. Voor de technische zaken heeft Hans Brok zich vorig jaar bij ons aangesloten om de taken van Henk over te nemen. Nu vindt Henk de tijd gekomen om zich als DO-er terug te trekken. We zijn Henk zeer veel dank verschuldigd voor zijn activiteiten voor het NHR. Hij heeft deze vriendenclub opgericht op 1 oktober 2001 en we telden toen een handjevol leden. Nu na ruim 17 jaar is de club gegroeid tot ca. 350 geregistreerde leden met een passie voor de Heckflosse. We zullen binnenkort Henk's afscheid als "DO-bestuurder" op gepaste wijze met hem vieren. Jullie horen later zeker nog hoe dit is gegaan.

We proberen onze club wat meer te promoten onder Heckflosse liefhebbers die nog geen lid van onze club zijn en om algemene bekendheid te bevorderen in de M-B oldtimerwereld. Zo hebben we naast onze website ook een Facebook pagina (zie Colofon aan het eind van dit Infobulletin) waar we de komende tijd meer actuele zaken in willen presenteren en acties ondernemen om het aantal volgers uit te breiden.

Via de redactie van het magazine SL Mercedes Revue kwam bij ons secretariaat het verzoek binnen om mee te willen werken aan een coverstory over de Heckflosse. Natuurlijk hebben we hierop positief gereageerd; het is een geweldige promotie met de Heckflosse op de voorpagina van een landelijk autoblad. Vervolgens hebben we uit de "harde kern" van onze NHR evenementen, een kleine selectie gemaakt van leden die bereid zijn om met hun Heckflosse aan de fotosessie mee te werken.



Dit gaat plaatsvinden bij kasteel De Schaffelaar in Barneveld op zaterdag 30 maart a.s. In het meinumner van SL Mercedes Revue wordt het artikel geplaatst, dus kijk naar het resultaat in de grotere boekwinkel bij jullie in de buurt. In het volgende nummer van dit Heckflosse Infobulletin zullen we een stukje met foto's van deze sessie plaatsen.

We hebben dit vroege voorjaar al heel wat mooie, zonnige en droge dagen meegemaakt en er komen er hopelijk nog veel meer. Het nadeel van de klimaatontwikkelingen kent zeker voor onze hobby ook zijn voordeel. Dus komt allen in actie met jullie Heckflosse voor de technische check, bandenspanning, verse olie, carrosseriecontrole, proefritje rijden, wassen en poetsen. Dat allemaal voor het maken van mooie ritten waar we zoveel plezier aan beleven. In dit nummer staat de uitnodiging voor de Voorjaarsrit op en rond de Veluwe op zaterdag 11 mei. Het belooft weer een mooie rit te worden. Melden jullie je massaal aan zou ik zeggen. Tot ziens!

2) Financieel overzicht 2018 / door Jan Boeren

Hieronder staat het financiële overzicht 2018 van ons Nederlands Heckflosse Register.

Toelichting:

Met uitzondering van de kosten van de activiteiten liggen de standaard uitgaven in de lijn van de voorgaande jaren. Deze meerkosten werden veroorzaakt doordat we voor de Voorjaarsrit een zaaltje moesten huren voor de toelichting van Kendall- motorolie. Ook konden we in 2018 (gelukkig) weer een Technische Dag organiseren.

In 2018 hebben we wederom van onze sponsors mooie bijdragen mogen ontvangen, waarvoor wij hun zeer erkentelijk zijn. Daarnaast hebben een aantal sponsors hun bijdrage voor 2019 al in 2018 overgemaakt. Wij bedanken alle sponsors wederom voor hun vertrouwen.

Ook in 2019 kunnen wij weer op een aantal sponsors rekenen, waarvoor wij hun zeer erkentelijk zijn. Op onze website kun je door op hun logo te klikken in hun website kijken.

Jullie weten dat ik elk jaar in de toelichting schrijf: “*mocht de bodem van de schatkist in zicht komen, dan doe ik een beroep op onze leden voor een vrijwillige bijdrage*”.

Dat hoef ik in 2019 gelukkig niet te doen.

Financieel overzicht Nederlands Heckflosse Register 2018 per 31-12-2018:			
ABN/AMRO NL39ABNA044.36.86.297 privérekening			
<i>Debet</i>	EUR	<i>Credit</i>	EUR
Onkosten Voor-, Najaarsrit, Technische Dag	227,73	Banksaldo 01-01-2018	779,99
Bankkosten ABN/AMRO	26,28	Ontvangen sponsorbedragen voor 2018	300,00
Kosten provider website	108,90	Ontvangen sponsorbedragen voor 2019	500,00
Banksaldo 31-12-2017	1217,08		
	1579,99		1579,99

3) Data activiteiten 2019 / door Jan Boeren

Ook in 2019 willen we weer een paar activiteiten organiseren. Noteer de onderstaande data maar alvast in de nieuwe agenda. Nadere informatie wordt tijdig per mail rondgestuurd en mochten er zich nog tussentijds wijzigingen voordoen, dan worden jullie daarover tijdig geïnformeerd.

- **zaterdag 11 mei 2019 Voorjaarsrit** georganiseerd door Mark Jonkers
- datum nog onbekend Onderdelendag in Nieuwegein (nader info volgt)
- **zondag 29 september 2019 Najaarsrit** georganiseerd door Hans Brok
- zaterdag ?? ?? 2019 Technische Dag door Hans Brok (nader info volgt)

In het Infobulletin van afgelopen december had ik de vraag gesteld waarom er zo relatief weinig deelnemers zijn bij onze ritten.

Een viertal (helaas 4!!!) hebben hierop gereageerd en wel als volgt;

- auto nog in restauratie,
- afstand huis / evenement te ver,
- liever eind april,
- er is altijd iets anders in de (weekend) planning, waarom niet op een vrijdag?

Bij het plannen van de ritdata houden we rekening met schoolvakanties en (nationale) feestdagen. Ook proberen we de ritten over het land te verdelen om op die manier een ieder de mogelijkheid te bieden aan een rit deel te nemen, maar daarbij zijn we afhankelijk van wie van de leden zijn vinger opsteekt om een rit te organiseren. Al met al is het en heel gepuzzel...

NB Guill, Ries, Martin en Chris bedankt voor jullie reactie.

4) Uitnodiging Voorjaarsrit / door Mark Jonkers

De Voorjaarsrit wordt op zaterdag 11 mei 2019 a.s. georganiseerd door Mark Jonkers. De voorjaarsrit is dit jaar op en rond de Veluwe met een mooi stukje Posbank en een mogelijk bezoek aan het Museum vliegbasis Deelen, Radio Kootwijk en de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij.

Start-, eindlocatie:

Vanaf 10.00 uur verzamelen bij: **Restaurant de Roseboom, Kanaal Zuid 344, 7364 CA Lieren.** Tel. no. 055-5060646



Tourrit:

Om 11.00 uur vertrekken we vanaf het restaurant. De rit is ca. 85 km lang en zal ons een mooi stukje Veluwe laten zien met o.a. de Posbank.

Lunch:

Er is geen gezamenlijke lunch afgesproken, maar onderweg zijn er voldoende gelegenheden omdat we door verschillende dorpjes komen. Wel is er in het Museum Vliegbasis Deelen (toegang € 7,50 p.p.) de mogelijkheid kleine snacks te kopen.



Aanmelden:

Aanmelden kan **vanaf nu tot 30 april** bij Mark Jonkers, email: mjonkers@hetnet.nl

Wilt u zo vriendelijk zijn om het aantal deelnemende personen per auto te vermelden? Elke aanmelding zal door mij worden bevestigd, krijgt u na enkele dagen geen bevestiging mailt u dan a.u.b. nog een keer of neem contact op per telefoon op 06-54776583

Alvast hartelijk dank voor uw deelname en graag tot 11 mei !!

Kosten:

Aan de Voorjaarsrit zijn geen inschrijvingskosten verbonden. Gemaakte kosten onderweg zijn voor eigen rekening.

Verantwoording:

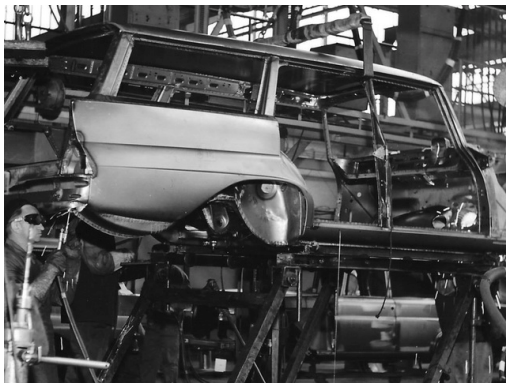
De deelnemers nemen voor eigen rekening en risico deel aan het evenement. Noch de organisatoren van het evenement noch het Nederlands Heckflosse Register (NHR) is aansprakelijk voor welke schade dan ook die voortvloeit uit het deelnemen aan het evenement. De deelnemers vrijwaren de organisatoren en de NHR voor schaden veroorzaakt door deelnemers of uit welke andere hoofde dan ook. Een ieder dient zich te houden aan de geldende regels in het verkeer.

5) De Universal / door Eddy Steyaert

Uit het archief van ons Registerlid Eddy Steyaert ontving ik een paar mooie foto's en informatie over de Universal. Eddy bedankt voor je foto's.

In de jaren zestig had Mercedes-Benz nog geen stationwagen in het programma. Wie dat wilde, moest naar de carrosseriebouwer, zoals Binz en Miesen. Deze firma's bouwden op basis van de 170V, de Ponton-modellen en daarna op basis van de Heckflosse ambulances en lijkwagens. In België had carrosseriebouwer Coune een stationwagen gebouwd op basis van een Heckflosse en die op de Brusselse salon in 1963 tentoongesteld werd.

Blijkbaar vond de toenmalige importeur I.M.A. (Importeur des Moteurs et d' Automobiles) in België dat een goed idee, want hij gaf Jos Vermeersch opdracht om een stationwagen te ontwerpen. Zo geschiedde. Met zijn ontwerp ging Jos Vermeersch naar Stuttgart, maar die zag in eerste instantie weinig in de plannen. Gelukkig werd deze beslissing later teruggedraaid en kreeg Jos Vermeersch groen licht en alle medewerking. Samen met de ingenieurs in Stuttgart werd het ontwerp verder uitgewerkt. Zo ontstond de Universal. Deze kon gewoon via de M-B dealer besteld worden.



I.M.A. assembleerde ook de personenwagens van Mercedes-Benz. De zogenaamde CKD-pakketten (Completely Knocked Down) werden door Stuttgart geleverd en in Mechelen geassembleerd. Op deze wijze werden de invoerrechten van 24% op complete auto's in België vermeden. Ambitieuze begon men de Universal-modellen te produceren.

De verkoopprognose was 5000 stuks van de Universal per jaar. Dat bleek echter veel te hoog en dat werd mede veroorzaakt doordat een Universal circa 30% duurder was dan een standaard Heckflosse. Er zat veel handwerk aan.

De Universal werd gebouwd in de typen W110 190 D, 200, 200 D, 230 en ook nog als W111 230 S. In 1969 stopte de productie van de Universal, na slechts 2.754 geproduceerde wagens. Nu is de Universal een uiterts zeldzame Mercedes-Benz.



Op de onderstaande foto staat de allerlaatste Universal. Op 8 januari 1969 werd deze geproduceerd; een witte W111 230S in aanwezigheid van ondermeer Jos Vermeersch, de koetswerkbouwer en ontwerper van de "Universal".



Toen het doek definitief gevallen was, kon er een lijst gemaakt worden van alle geproduceerde Universals. Er doen vaak verkeerde gegevens de ronde op internet maar dit zijn de echte aantallen van IMA-Mechelen zelf.

Er staan wagens op vermeld als "ch" "Chassis" dit zijn "Panel Vans" en als "Univ".

Die wagens hebben zijruiten. De Panel Vans zijn de wagens met plaatpanelen in plaats van zijruiten. Daar zijn er 18 van gebouwd waarvan 17 stuks als 190D-wagens en slechts één 230. De overige zijn wagens met zijruiten. De rest wijst zichzelf uit op de lijst "Universal Production Data".

	190 D Ch	190D Uni	200 Uni	200D Uni	230 Ch	230 Uni	230 S	Tot.
1964	7							7
1965	6	506	24	129		56	1	722
1966	4	5	131	656	1	84	137	1,018
1967			57	485		50	112	704
1968			4	211		2	81	298
1969							5	5
Tot.	17	511	216	1,481	1	192	336	2754

Ch = chassis (panel van)

6) Dossier Mercedes-Benz 220 S (deel 3) / door Hennie Dankbaar

Zoals al eerder geschreven, de 220Sb is verkocht aan een garagebedrijf bij mij in de buurt. De wagen is schoongemaakt en gepoetst. Staat op een brug te glimmen. Het chroomwerk is in redelijk goede conditie. De vreemde 280 S motor zit er nog in. De originele 220 Sb motor is bij een revisie bedrijf en voorzien van nieuwe zuigers en lagers. De krukas is nog binnen de slijtagetolerantie zodat standaard schalen voldoende zijn. De cilinderkop wordt nu onderhanden genomen waarbij vooral aandacht aan de klepsteel afdichtingen wordt gegeven.

Er zijn door Mercedes modificaties op de klepsteel afdichtingen geweest en de eigenaar wil de laatste modificatie (de beste?) toegepast zien. Meer is er nu niet te melden over deze wagen.

De 250 SE coupe is nagenoeg klaar op de voorruit na. De originele ruit heeft meer dan 30 jaar bij mij op zolder gestaan met het oude sponningrubber en ingelegde chroomstrip er nog om heen. Nadat het oude rubber is verwijderd de ruit goed schoongemaakt en werd een nieuw origineel rubber gemonteerd. Daarna de chroomstrip in het rubber geplaatst en de ruit staande op een deken geplaatst.



Tijdens het controleren van de sponning hoorde ik een droge tik en bleek van de gelaagde ruit de binnen ruit gescheurd. Exact in het midden; van boven naar beneden. De ruit heeft altijd rechtop gestaan en nooit plat gelegen. Voor mij is het een raadsel waarom de binnen ruit scheurde. Nu lijkt het op een ruit met een antennendraad. Zit niet in het gezichtsveld maar er moet toch een andere ruit komen. Indien er iemand is met een gave ruit dan houd ik mij aanbevolen.

Mijn ruit is geheel helder. Veel ruiten zijn getint en hebben een groene baan aan de bovenzijde maar, indien mogelijk, wil ik een heldere.



De 300 SE (lucht geveerd) staat nu in de wachtrij. Alle laswerk is gedaan. Zo gauw als de coupe op de weg is, zal ik de wagen in de epoxy primer zetten en strak LATEN maken. Dat zijn werkzaamheden waar ik niet goed in ben en waar ik ook een hekel aan heb. Hierbij nog wat foto's van zowel de 250 SE coupe als van de 300 SE.

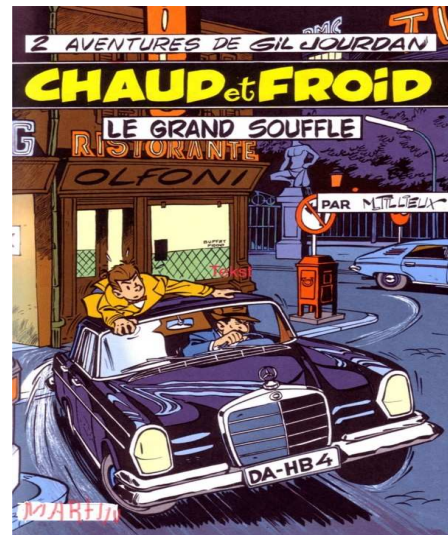


(Wordt vervolgd)

7) Een leuk plaatje / door Martin Bosman

Van Martin ontvingen we een leuk plaatje uit een stripboek.

De Heckflosse in volle vaart door de bocht in een of andere Franse stad. Je zult maar op het dak liggen...



8) Nieuwe leden stellen zich voor / door ...

- Johan Budin:

Ik ben Johan Budin uit Beitem, een deelgemeente van Roeselare (B) en ben net 50 geworden. Mercedes zit mij al langer in het bloed, in de jaren 90 reed ik met alle types W123 (vierdeurs, T en C), gekocht als goedkope roestige b(wr)akken en na heel wat slijp-, las- en plamuurwerk weer baanvaardig gekregen. De laatste, een zilvergrijze 230C met 2,0 l diesel, heb ik nog steeds. Met de komst van vrouw, 3 kinderen en een verbouwing is de hobby jarenlang op de achtergrond geraakt.

In 2015 begon ik aan een Land Rover series II van 1964 en na 19 maanden sleutelen kon die gekeurd worden. Ondertussen al ruim 6000 km oldtimer- en offroad plezier mee beleefd. Een jeugdroom was een Heckflosse ... Vorige zomer kocht ik een spaakgelopen project W110 200D van 1967. Na enkele bestellingen bij Marcel Kappen en de plaatselijke Mercedes dealer staat de wagen technisch ongeveer in orde. De dichtingen aan de achteras, alle bussen van de stuurschakeling, stuurinrichting, remmen rondom, uitlaat, koeling, radiator. Eén chauffage-element en beide verwarmingskraantjes werden in een plaatselijke werkplaats hersteld.

Kwa 'chassis' verving ik al de roestige en opgelapte frontbalk. De dorpels werden door een vorige eigenaar vernieuwd. Rest nog wat kleinere slijp- en laswerken.

Grootste punt blijft nog de carrosserie: een deur, een achtervleugel en het kofferdeksel met een bluts, een deur met wat roest, vleugels en motorkap uitlijnen, het schuifdak ...

Waarschijnlijk zoek ik een spuiter in de buurt die alle uitdeuk- en plamuur- en carrosseriewerk op zich neemt, omdat ik wil gaan voor 'Mitternachtsblau' (DB904) en dan moet het plaatwerk perfect zijn.



Voor de montage voorzie ik ook nog wat problemen. Ik kocht de auto grotendeels in dozen. Ik merkte dat ik enkele sierdelen te kort heb: spiegels, C-stijl links, kofferslot, haakje op de tankklep, sierlijsten op de daknaden, gedeukte grille, ...

Ik hoop op de fora algemene informatie te vinden maar ook over de beste Heckflosse-onderdelenbeurzen en leveranciers van (tweedehands) trim.

9) Zomaar een foto... / door Jan Boeren

Op de website, www.media.daimler.com vond ik een mooie foto van een W110. Wat zou het zijn, een 200, 200 D of een 230?

Overigens op deze site vind je heel veel informatie en prachtige opnamen van Mercedes-Benz auto's, vrachtauto's en bussen. Niet alleen uit vervlogen jaren, maar ook van de nieuwe modellen. En heel veel informatie. Echt een aanrader om daarop eens te kijken.



10) Nieuwe brandstofcodes / door Jan Boeren

Voor diegenen, die net als ik al het dagelijkse nieuws niet meer volgen, of als herinnering aan diegenen die dat wel doen, volgt hieronder nog een overzicht van de nieuwe brandstofcodes.

In het verleden (voor 12 oktober 2018) was het oh zo simpel. Je tankte benzine 95 of 98 en voor de dieselrijders diesel.

Onze (?) Europese lieden in Brussel hebben besloten om daar binnen Europa een eenheidscode van te maken. De etikettering zal dus in heel Europa veranderen.

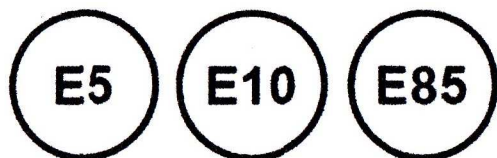
Witte etiketten:

De groene benzine en zwarte diesel etiketten zullen veranderen in witte etiketten met een zwarte belettering. Voor benzines worden de etiketten rond, voor diesel vierkant ne LPG wordt een ruit. De benaming echter wijzigt grondig.

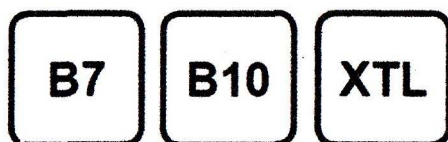
- benzine 98 wordt E5
- benzine 95 wordt E10
- diesel wordt B7
- LPG blijft ongewijzigd

Etikettering:

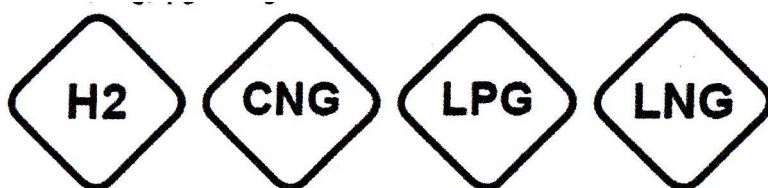
- **Benzine:**



- **Diesel:**



- **Gasachtige brandstoffen:**



Aanvullende informatie:

- **Benzine:**

Het cijfer achter de E (voor benzine) geeft het percentage biobrandstof aan dat de benzine bevat en wordt weergegeven in een cirkel.

Maar Ultimate 98 bevat geen GEEN ethanol en wordt toch met E5 aangeduid. (*lekker handig van de EU*). Er bestaat geen E0 label.

Voor benzine bestaan alleen E5, E10 en E85 labels, waarbij het max ethanol content wordt weergegeven. Dit is weer gerelateerd aan de EN normen.

Voor zover nu bekend blijven Shell V-Power, BP Ultimate 98 en Competition 102 gewoon leverbaar.

De Fehac adviseert om de laatstgenoemden in onze oldtimers te blijven tanken.

- Diesel:

Het etiket oor diesel wordt in een vierkant weergegeven. De “B”gevolgd door een cijfer duidt op het gehalte aan biobrandstof, dat aan de diesel is toegevoegd. XTL betekent synthetische diesel. Synthetische diesel wordt verkregen door gas of een andere biobrandstof om te zetten in een vloeibare brandstof (gas of liquid). Dit gebeurt door eerst de basisgrondstof om te zetten naar een mengsel van koolmonoxidegas en waterstofgas. Dit mengsel wordt vervolgens bij een hoge temperatuur (180-250 graden Celsius) met behulp van een katalysator omgezet in diesel. Dit staat bekend als de Fischer-Tropsch synthese.

- Gasachtige brandstoffen:

Het etiket voor deze brandstof heeft de vorm van eenruit en betreft waterstof, CNG, LPG en LNG.

11) Ethanol-killer / door Hans Brok

Hier een goede tip over de bestrijding van ethanol.

Op de technische dag bij Cor de Jong jl. had ik het over de problemen van ethanol, die tegenwoordig in de benzine zit. Cor noemde Millers Oils.

Ik ben hier mee aan het werk gegaan en heb contact gehad met deze firma.

Millers Oil heeft ethanol-killer waar mee je gewoon euro 95 en 98 kunt blijven tanken zonder schade aan je motor te krijgen . Het heet VSPE Power Plus Multishot Ethanol Killer.

Het neutraliseert tot en met E10 en geeft daarnaast ook een betere smering. Deze toevoeging wordt zeker aanbevolen voor klassieke motoren die eerst reden op lood en nu ongelood.

Met een fles killer kun je 10 x tanken en kost €4250, dus bij iedere tankbeurt €4.25. De motor blijft lekker rustig lopen en gaat niet stuk.



De Federatie van Britse Historische voertuigen clubs (F.B.H.V.C) prijst dit middel al lange tijd aan voor behoud van motoren van oldtimers.

Het bestrijdt de nadelige effecten van ethanol, verhoogt het octaangetal met twee, de killer voorkomt klepzetelerosie, voorkomt corrosie in het brandstofsysteem en helpt de componenten te beschermen.

Tevens bevat het een antivriesformule voor de carburateur en het verbetert de kwaliteit van de brandstof.

Voor de dieselmotoren is er ook een toevoeging. Dat heet Cetaan booster diesel power Ecomax Millers oil. Deze booster verhoogt het cetaan getal met 4 die zorgt voor een efficiëntere verbranding van de brandstof en een schonere motor.

Deze octaan booster is geschikt voor alle dieselmotoren dus ook zonder roetfilter. Het presteert beter en zorgt voor een verbetering van het brandstofgebruik

Belangrijk is dat het de uitstoot drastisch verminderd. Het heeft een betere reinigingsformule en versterkt de smering en dit zorgt voor een snellere schoonmaak van de motor en langdurige schone injectoren. Tevens beschermt de toevoeging tegen corrosie en slijtage.

Het middel verbetert de verbranding van de brandstof en het vermindert het aantal roetdeeltjes en daarmee de kans op een verstopt roetfilter en kostbare reparaties.

Dit is een hele mond vol. Ik gebruik het zelf nu twee maanden en ben er erg tevreden over. Het belangrijkste blijft wel dat de motor soepel blijft lopen en niet stuk gaat.

Het is niet goedkoop maar het voorkomt uiteindelijk schade aan de motor en dat is wat we willen toch?

De toevoegingen zijn te koop bij:

Miller Oils Benelux

Kroonstraat 48

5048 AP Tilburg

www.millersoils.nl

12) De ontwikkeling van de 6 cilinders (deel 2) / door Rein Nieuwland

Van 170 S tot 280 (S) E, van M 180 tot M 110

Heckflossen

In 1959 liep de Ponton uit en werd opgevolgd door de Heckflosse.



220b / Sb / SEb Heckflosse

De M 180 motoren gingen vrijwel naadloos over naar deze W 111 Heckflossen. De tegelijk uitgebrachte 4 cilinder modellen kregen de benaming W 110 zoals wij kenners natuurlijk allemaal weten. De 220 b kreeg de motor uit zijn voorganger 219 Ponton, nu met 2 enkelvoudige carburateurs en daarmee 95 PK. De 220 Sb kwam met dubbele 2-traps carburateur en ging naar 110 PK. De 220 SEb en Coupe/Cabriolet kregen de inspuitsmotor en weer met de motorbenaming M 127 en kon nu 120 PK aan de krukas brengen. De kleine verbeteringen zaten vooral in het kleppenmechanisme. De koppakking werd om lekken en verbranden te voorkomen van 1,5 naar 2 mm dikte gebracht, tegelijkertijd werd het motorblok een halve millimeter verlaagd. De compressie verhouding bleef onveranderd.



M 127, de gekietelde M 180 motor hier in de 220 SEb Coupe (W 111). Het spuitstuk werd in latere 6 cil motoren zonder de verdeelblokken nog lang toegepast.

In 1963 kwam de 230 SL op de markt. De ontwikkeling van deze auto maar zeker ook de motor is een verhaal apart. Eerst werd gedacht de 2,2 liter M 127 wat op te voeren voor deze nieuwe sportauto. Aanvankelijk kreeg de Pagode dan ook 220 SL op het kofferdeksel mee, maar kwam zo nooit op de markt. Bij nader inzien vonden de ingenieurs het toch haalbaar om het M 180 blok wat op te boren.

In die tijd waren de ideeën van cilinderwand en zuigerkoeling door respectievelijk water en olie nogal verschillend van vandaag. Dat werd vooral ingegeven door de mindere kwaliteit van de smeeroliën die niet te vergelijken is met de olies van begin jaren zeventig, laat staan de hedendaagse olies. Dat was ook een van de redenen dat de M 180 motor paarsgewijs 2 cilinders had die om de 2 cilinders van grotere waterkoelkanalen waren voorzien. De kleurentekening van de M 180 motor laat dit goed zien.

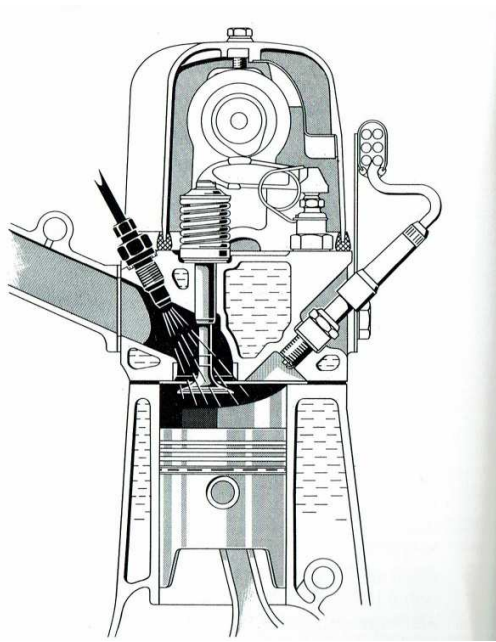
Meer tempo graag

Maar de SL moest sneller worden dan een gewone limousine of coupe. De M 180 motor werd zoals gezegd vergroot naar 2306 cc door de boring van 80 naar 82 mm te brengen.



De opvolger voor zowel de beroemde 300 SL als de 190 SL in Hollandse omgeving. Pagode SL

De inspuiting verliep nu met een 6 cilinder stempelpomp in plaats van de 2 bij 220 SEb. En net als bij de eerdere grote broer 300 SL werd nu ook de benzine met inspuitnozzels in de cilinderkop zo dicht mogelijk bij de inlaatklep verneveld. Dat was echter niet genoeg. De lichtmetalen cilinderkop kreeg grotere in- en uitlaatkanalen. De compressieverhouding ging naar een astronomische waarde van 9,3:1 door 0,4 mm hogere zuigers toe te passen. Allemaal niet zonder gevaar. De motor kon je laten doorjanken tot 6500 toeren, waarbij de kans van zwevende kleppen en daarmee aantikken van de hogere zuigers niet ondenkbaar werd.



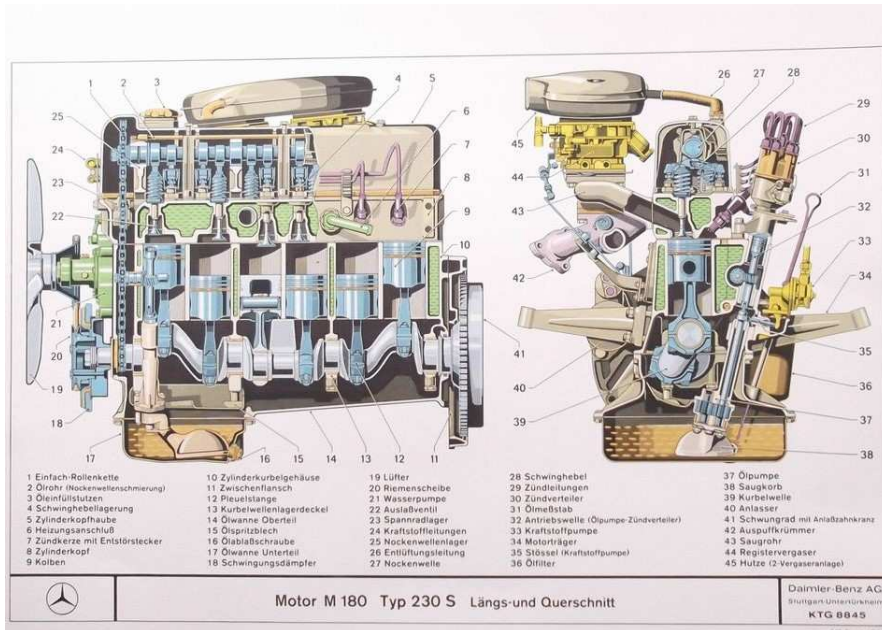
Inspuit nozzles in de cilinderkop bij de Pagode M 127

In januari 1962 berichtte een van de hoofdingenieurs Andreas Weber aan de directie dat de nieuwe M 127 motor 142,5 PK bij 6300 toeren op de testbank had vertoond. Als bijlage met het bericht werd in grafiek de vermogens en koppelkromme meegeleverd. In dezelfde grafiek was niet zonder trots de lagere prestatie krommes van de concurrenten Fiat 2300 S Coupe en de Porsche 356 Carrera 2 getekend. Die leverden respectievelijk 136 en 130 PK bij hogere toerentallen, waarbij niet onvermeld mag blijven dat de 130 PK voor de 2 liter 4 cilinder van Porsche een formidabele prestatie was. Mercedes wilde met de nieuwe 230 SL op sportwagengebied in de top meedraaien en dat ging ook lukken zo leek het.

Maar bij lange duurtests traden er ernstige problemen op. Vooral warmte problemen en daarmee samengaande zuigerschades. Door het vergroten van de boringen met 2 mm ontstonden er moeilijkheden met de warmteafvoer naar de koelkanalen in het motorblok. Er werden aanpassingen gedaan aan het motor gietblok. Maar ook de olietemperatuur bereikte extreem hoge waarden. Bij een testauto en dito motor liep bij een buitentemperatuur van slechts 26°C de koelwatertemperatuur op tot 95°C en de olie zelfs tot 140 °C.

Ondanks dat meenden de ontwikkelingsingenieurs dat de hoge olietemperatuur niet de oorzaak was van het “Kolbenfressen” oftewel zuigervreten, de zuigerschades waar zoveel testmotoren bij cilinder 1 en 2 last van hadden. De radiator moest gewoon zo groot mogelijk worden, plaats voor een oliekoeler was er niet. Al waren daar de meningen over verdeeld, sommige ingenieurs zwoeren bij de toepassing van een oliekoeler, maar die kwam er in de 230 SL niet. Er volgden vele modificaties en aanpassingen, vooral aan de zuigers

Als laatste redmiddel werd in 1964 de compressieverhouding van cilinder 1 en 2 met respectievelijk 0,4:1 en 0,2:1 verlaagd door de ruimtes in de cilinderkop aan te passen. Hoewel dit normaal nauwelijks merkbaar is aan de motor was dit toch geen bevordering voor de toch al rauwe loop van de motor met -nog steeds- 4 maal gelagerde krukas. De M 180 motor die in de 230 SL de benaming M 127 ging meekrijgen moest en moet volgens specificatie 150 PK gaan presteren. Niet een van de testmotoren haalde dit. Laat staan de serie motoren.



M 180 motor, inmiddels rijp gemaakt voor de Heckflosse 230S. Let op de koelsleuven tussen de cilinders.

In (vreemde) tegenstelling tot bij de Pagode werden er ook grotere kleppen en tevens zwaardere klepveren toegepast. Hiermee kon het maximum motortoerental tot 6300 omw/min worden gebracht. De 230 S in de W111 bracht het tot 120 PK, de 230 bracht het tot 105 PK, en later met dezelfde motor als in de 230 S ook tot 120 PK, beiden met dubbele carburateurs. Snappen jullie het nog? Verder werd er aan de motor nauwelijks iets veranderd. Dat bleef zelfs zo tot ver in de jaren zeventig waar de M 180 motor nog enthousiast in de W 114 werd gepropt.

(Wordt vervolgd)

13) De dieselmotor in de Mercedes-Benz taxi's (deel 1) / door Jan Boeren [hier verder](#)

Het artikel in het vorige Infobulletin (no. 70 van september 2018) was een “opstap” naar een tweetal artikelen over de dieselmotor in de taxi-uitvoeringen van Mercedes-Benz.

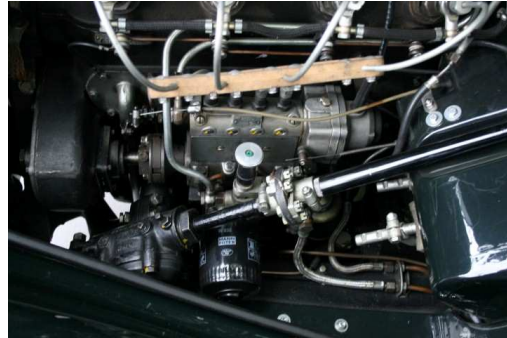
Daar eindigde het artikel met de volgende zin: *Deze motor (OM 138) werd in de Mercedes-Benz 260 D ingebouwd en zo liep in 1935 de eerste in serie gebouwde personenwagen met een dieselmotor van de band.* Laten we eens dieper op de ontwikkeling van de 260 D ingaan.

- Mercedes-Benz W 138 260 D

Zoals eerder beschreven was de dieselmotor in de vrachtwagen een nogal rauwe motor. Na veel jaren van ontwikkeling was het de ingenieurs Albert Heess en Dr. Ing. Eckart Schmidt gelukt om een geschikte dieselmotor te ontwikkelen. Dat was de OM 80, die beproefd werd in diverse modellen. Deze motor was echter nog niet productierijp, daar de ingenieurs niet tevreden waren over de belasting van de lagers.



Een verdere ontwikkeling volgde in de OM 20. Uiteindelijk werden in de OM 138 deze problemen opgelost en was de motor productierijp om in de 260 D ingebouwd te worden.



Zelfs in die tijd, de jaren dertig van de vorige eeuw, waren er al “kilometervreter” die graag een zuiniger motor hadden dan de gangbare benzinemotor en deze behoefte had men in Untertürkheim al vroeg onderkend. Vooral de taxi-ondernemingen hadden meer dan belangstelling voor de 260 D. Ook toen al was er een prijsverschil tussen benzine, dat 39-42 Pfennig p/ltr. kostte, en diesel dat 19-24 Pfennig p/ltr. op moest brengen.

In 1935 werden er al 170 wagens geleverd aan diverse taxiondernemingen. Deze waren zeer tevreden met de nieuwe krachtbron, die ervoor zorgde dat er 400 - 500 kilometer op een tank gereden kon worden. Dit was belangrijk, daar er toen nog weinig tankstations waren in Duitsland.



Op de autosalon van 1936 in Berlijn toonde Mercedes-Benz vol trots deze personenauto. Mercedes-Benz was echter niet de enige fabrikant die een dieselwagen presenteerde. Van ons Registerlid Eddy Steyaert kreeg ik nog informatie dat er nog een diesel personenwagen werd getoond, namelijk een Hanomag Rekord met een 1900 cc dieselmotor. Deze was echter nog niet leverbaar, terwijl de 260 D wel verkrijgbaar was. De Hanomag zou pas twee jaar later leverbaar zijn, maar dat terzijde.

De motor, type OM 138, was een viercilinder lijnmotor met een cilinderinhoud van 2545 cm³ met een compressie van 20,5 : 1. Deze motor bleek ook nog eens zuinig met de dieselbrandstof om te springen; een verbruik van 9 – 10 liter per 100 kilometer was een mooie waarde voor die tijd.



Al snel bleek er ook van particuliere zijde belangstelling te bestaan voor dit model. En naast de zogenaamde Landulet carrosserie en de Pullmann-Limousine werd er ook een gesloten versie leverbaar. Deze laatste was vooral voor de particuliere klanten bedoeld. Tot 1940 werden er 1967 stuks van de 260 D gebouwd.



In het prachtige museum van Mercedes-Benz in Stuttgart staat een exemplaar van dit type. (zie foto links)
Tijdens een van de ritten van de MB-chassisclub kon ik van een 260 D een aantal foto's maken. Wat een prachtig exemplaar en graag toon ik jullie een paar foto's hiervan.

Na de beëindiging van de 2^e Wereldoorlog werd de productie bij Mercedes-Benz weer langzaam opgepakt en werd met de productie van de W 136 170- modellen begonnen.

- Mercedes-Benz W136 170-modellen

Al tijdens de oorlogsjaren had men bij Daimler-Benz al aan een dieserversie van de viercilinder motor van het vooroorlogse model 170 V gewerkt. Met de 170 V zou de productie weer een aanvang nemen. Toen de motor uitontwikkeld was, werd deze niet in een personenwagen ingebouwd, maar eerst uitvoerig getest in een Unimog, die bij de firma Böhringer, gevestigd in Göppingen, gebouwd was.



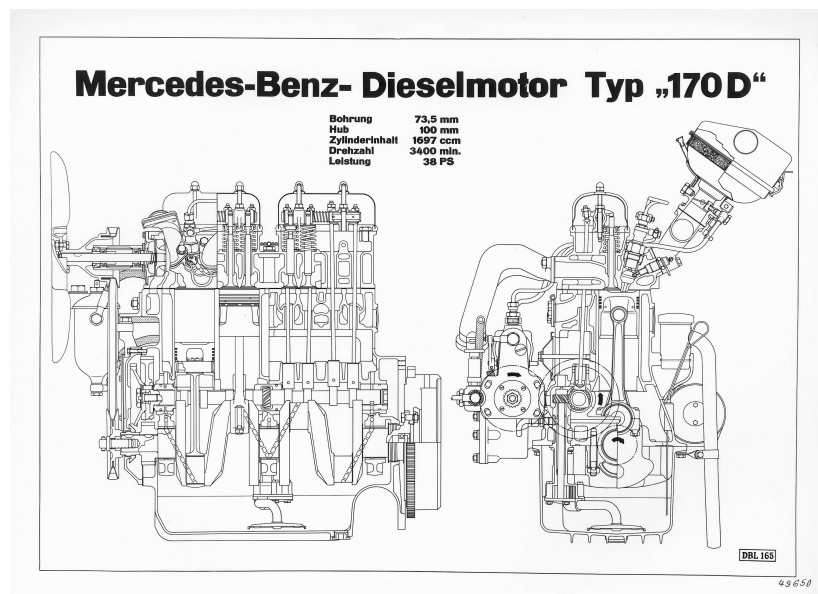
Dit voertuig was vooral gedacht voor de landbouw en een voertuig waarmee allerlei werkzaamheden uitgevoerd konden worden.

Dit voertuig was vooral gedacht voor de landbouw en een voertuig waarmee allerlei werkzaamheden uitgevoerd konden worden.

Op de Hannover Messe in 1949 werd de 170 D voor het eerst gepresenteerd. De pers was enthousiast over het model en de nieuw ontwikkelde 1,7 liter viercilindermotor (type

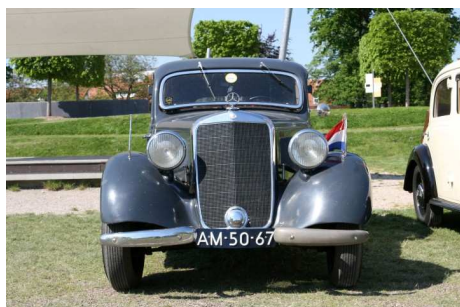
OM 136), die veel rustiger liep dan de OM 138 in de 260 D. Alleen bij een koudstart liep de motor onrustig, maar zodra de werkt temperatuur bereikt was, dan liep de motor rustig.

Deze nieuwe motor was afgeleid van de benzinemotor en had in eerste instantie 38 pk. Dat werd later vergroot naar 43 pk. Uiterlijk was er geen verschil tussen de benzine – en de diesel modellen. De klant kon tegen en geringe meerprijs een “diesel- embleem op de grille gemonteerd krijgen. De topsnelheid lag op 100 km/h en een verbruik van 16,5 liter per 100 kilometer.



De 170 D was alleen te verkrijgen al een vierdeurs limousine en daarvoor moest destijds DM 9.200 betaald worden. Voor een verwarming diende DM 14 bijbetaald te worden en wilde men een passende kofferset, dan kostte die DM 295 extra.

De eigenaren, en daarbij natuurlijk ook de taxiondernemers, waardeerden vooral de lage gebruikskosten en de robuustheid van de motor. In totaal werden er van de 170 D, Da en Db totaal 33.821 stuks gebouwd.



Bij de Da en Db werden ten opzichte van de D een aantal wijzingen doorgevoerd. Een daarvan betrof de toegankelijkheid van de kofferruimte. Bij de 170 V en D was die vanuit de passagiersruimte bereikbaar, bij de latere modellen was er een heuse kofferdeksel. En dat was zeker voor de taxichauffeur veel handiger.

- Mercedes-Benz W 191-modellen:

In de jaren dertig was de 170 VX (W 158) ontwikkeld en dit model diende als basis voor de W 191 170 S (S = Sonderklasse), waarvan het prototype in 1941 ontstond. In 1949 werd de nieuwe 170 S aan het publiek voorgesteld, tegelijkertijd met de 170 D. De reacties van de pers waren enthousiast. Een ruimer model dan de 170 V / D en ook een gemakkelijke en betere toegankelijke kofferbak. Ook was de kofferbak veel ruimer.



In de loop van 1951 werden een aantal verbeteringen aan de 170 S doorgevoerd en ontstond de 170 Sb. De wagen kreeg een hypoid-achteras en de spoorbreedte achter werd 15 mm breder, waardoor de wegligging verbeterde. In het interieur was de pookschakeling vervangen door een stuurschakeling.

In 1952 verscheen de 170 DS op de markt. Qua motor waren de prestatie identiek aan die van de 170 D; 40 pk bij 3200 n/min en de motor leverde een topsnelheid van 105 km/h. Ook dit model zou door de taxiondernemers veelvuldig ingezet worden.



Uiterlijk waren er bijna geen verschillen met de 170 Sb. Alleen de aanduiding "diesel" op het kofferdeksel was het verschil en de bandenmaat was 5.50 x 16. De prijs van de DS bedroeg in 1952 10.985 DM en dat was 885 Mark meer dan het benzinemodel.

De DS werd gebouwd tot de zomervakantie van 1953. In dat jaar werd de 180 D (het Ponton-model) geïntroduceerd. Als uitloopmodel zou nog gedurende 2 jaar de 170 S-D gebouwd worden. Dit model was meer bedoeld voor die klanten die het Ponton-model wel erg vooruitstrevend vonden. De S-D werd eigenlijk niet meer al taxi gekocht.

De Ponton-modellen waren niet alleen veel moderner om te zien, maar ook veel comfortabeler en de kofferbak was ten opzichte van de 170 modellen veel groter. Maar daarover later meer.

Van de 170 DS werden 12.857 stuks en van het uitlooptmodel de 170 S-D 11.800 stuks gebouwd.

(Wordt vervolgd)

14) Meten is weten... / door Leon Mutsaerts

Ik ben regelmatig door diverse leden aangesproken over problemen in de elektrische installatie van de auto. Als ik dan vraag: “wat heb je dan gemeten?”. Dan wordt het stil.

Met een multimeter is er achter te komen waar het probleem zit. Zeker bij onze klassieke auto's. In onze auto's zit geen elektronica, maar wel electro zoals bedrading, schakelaars, lampen, enz.

We moeten wel weten wat we meten en hoe een eenvoudige stroomkring werkt. Een groot aantal van ons is daar nog niet mee bekend en daarom zal ik het op een eenvoudige wijze Proberen uit te leggen.

Eerst maar een paar basisbegrippen:

- elektriciteit is niet zichtbaar alleen het resultaat wel
- een multimeter is er in verschillende prijsklassen. Je hebt ze van 20 euro en van 200 euro

Het belangrijkste verschil is 180 euro. Kortom de goedkope meters voldoen ruimschoots voor de metingen in onze auto's.

Om de toelichting voor een ieder begrijpelijk te houden, zal ik de gehele uitleg in de extra bijlage toevoegen. Die vinden jullie bij dit Infobulletin. Deze kan dan uitgeprint worden en als naslag werk bewaard worden. Daarbij zal ik de onderstaande volgorde aanhouden:



- Het beste kan ik de begrippen uitleggen en vergelijken met een waterleiding.
- Daarna ga ik het hebben hoe de meter ingesteld wordt
- In het laatste deel wordt een eenvoudige stroomkring behandeld
- Het meten hiervan wordt in het volgende deel behandeld
- Ook worden in volgende delen de schema's en diverse componenten behandeld.

In de bijlage vinden jullie het eerste deel van de toelichting “Meten is weten”.

15) Voorjaar! / door Peter van der Toorn

Een somber grijze winter van niks met koude en harde wind over kale weidegronden gierend. Dat was het. meer bagger dan sneeuw; nog nooit heb ik zo vaak aan overwinteren op een strand met palmbomen gedacht als juist dit jaar en velen met mij merkte ik als ik de verplichte ronde met de honden in de regen deed en in een moppergesprek raakte met een mede slachtoffer honden uitlater.

Gelukkig was het een redelijk korte winter dus een week of twee geleden vond ik het wel weer kunnen om de oude dame te gaan starten. Na een maandje of 3 stilstand is het toch altijd weer een beetje spannend of ze het nog op eigen accukracht redt met haar 51 jaar. Soepel kan ik het niet helemaal noemen maar na enige tijd vasthouden van de sleutel begon ze enigszins onwennig op eigen kracht te draaien. Even stationair stelschroef een slagje geven en de sproeiers wat zuiniger zetten en Frau Helga snorde weer.

De eerste wasbeurt uitgevoerd, Frau Helga overwintert zonder afdekzeil onder de carport, en de eerste ritjes alweer gemaakt. Tsja, wel of geen afdekhoes dat weet ik nog altijd niet echt. Omdat ze nog dik in de Dinitrol zit en het plaat- en lakwerk nog altijd degelijk aanvoelt laat ik haar maar zonder hoes buiten staan; dan schuurt het in ieder geval niet als het hard waait. Als iemand nog een theorie over het gebruik van de afdekhoes heeft, zien we daar graag een verhaaltje tegemoet in het Infobulletin. Kan ik mooi een keertje verstek laten gaan sprak de luitaard.

In ieder geval verklaar ik het Heckflosse seizoen voor geopend en ik hoop jullie nog op één van onze toertochten of technische dagen tegen te komen.

16) Onze sponsors / door Jan Boeren

Hieronder treffen jullie een overzicht aan van onze sponsors. Alle bedrijven zijn wij hiervoor zeer erkentelijk en zij ontvangen uiteraard ook ons Infobulletin. Dit wordt hun per mail toegestuurd

<p>Sterren Service Centrum BV</p> <p>Voor uw oude en nieuwe Mercedes</p> <p>http://www.sscbv.net</p> 	<p>Keizer Motorenrevisie</p> <p>Doetinchem</p> <p>http://www.keizer-motorenrevisie.nl</p> 	<p>Autobedrijf de Gruyter & de Jong</p> <p>Bergambacht</p> <p>http://www.degruyterdejong.nl</p> 
<p>Stolk Balkbrug</p> <p>Mercedes Benz</p> <p>Onderhoud en reparatie</p> <p>http://www.mercedes-klassieker.nl</p> 	<p>Jaap Havik Mercedesrestauratie</p> <p>Onderdelenverkoop en onderhoud, Purmerend</p> <p>http://www.jaaphavik.nl</p> 	<p>Koelster</p> <p>In- en verkoop, restauratie en reparatie Mercedes oldtimers</p> <p>http://www.koelster.nl</p> 
<p>Taxatie van historische vrachtwagens en oldtimers</p> <p>www.zta.nu info@zta.nu +31 657 56 46 70</p> 	<p>Uw logo hier?</p> <p>Neem dan contact met ons op</p> 	<p>Uw logo hier?</p> <p>Neem dan contact met ons op</p> 

Onze oprechte dank aan de bovenstaande sponsors, die ook in 2019 ons Register steunen.

17) Tot slot / door Jan Boeren

Graag wil ik alle inzenders weer bedanken voor hun bijdrage. Het is heel fijn als er meerdere Heckflosse-liefhebbers zijn die aan ons Infobulletin mee willen werken. Ik hoop dat dit ook voor het komende juninummer zo zal zijn. Het zou ook fijn zijn als zowel de bestaande als de nieuwe leden zich in ons Infobulletin aan de overige liefhebbers voorstellen.

Schroom niet en stuur uw bijdrage op naar mijn mailadres. En natuurlijk, voeg er een leuke foto aan toe. Ik help u graag bij de opmaak ervan.

Gaarne uw kopij voor 10 juni 2019 opsturen naar mijn mailadres. **Kom op leden, pak de pen en een vel papier (of de PC) en schrijf de leuke en minder leuke belevenissen eens op.**

Namens alle DO-ers wens ik jullie allen fijne en veilige kilometers in de Heckflosse. Tot ziens bij een van onze activiteiten.

Hartelijke groeten,
Jan Boeren

Heckflosse Infobulletin

Colofon:

Uitgever: Nederlands Heckflosse Register

Redactie: Jan Boeren (eindredacteur) jl.boeren@hotmail.com

Medewerkers aan dit nummer: (in alfabetische volgorde):

Jan Boeren, Hans Brok, Johan Budin, Hennie Dankbaar, Mark Jonkers, Roland van Keekem, Leon Mutsaerts, Rein Nieuwland, Eddy Steyaert, Peter van der Toorn

Algemeen:

NHR Website: www.heckflosseregister.nl

E-mail: info@heckflosseregister.nl

Facebook: <https://www.facebook.com/Nederlands-Heckflosse-Register-NHR-1616881301913785/>

Bank: ABN/AMRO: IBAN: NL 39 ABNA 0443 6862 97 t.n.v. J.L. Boeren inzake Nederlands Heckflosse Register

Contributie: vrije donatie of na verzoek door DO

Dagelijkse Organisatie (DO):

- Henk Lith; oprichter NHR h.lith@ziggo.nl tel. 030-2710111

- Jan Boeren; eindredactie Heckflosse Infobulletin, penningmeester, sponsors, advertenties, tourritten jl.boeren@hotmail.com tel. 0183-621430

- Mark Jonkers; ondersteuning Jan mjonkers@hetnet.nl tel. 06-5477 6583

- Hans Brok; techniek hansbrok53@gmail.com tel. 013-455 5434

- Simon van Es; webmaster simon.van.es@gmail.com tel 06-1017 6345

- Peter van der Toorn: ondersteuning Roland en Simon pvandertoorn@upcmail.nl tel. 06-5570 8114

- Roland van Keekem; ledenadministratie, algemene zaken, secretariaat rolandvankeekem@ziggo.nl tel 06 8169 1841 / 079 341 5063

Technische Ondersteuning (TO):

- Voor directe technische vragen aan TO-ers Peter van Driel en Léon Mutsaerts: p.vandriel-mb@hotmail.com

FORUMS:

Nederlands Heckflosse Register: <https://heckflosseclub.forum2go.nl/>

MB Klassiekerforum: <http://www.mbklassiekerclub.nl/overige-typen-heckflosse-ponton-pagode-en-ouder-f40.html>

- Forumvolger: Mathieu Bouten mathieubouten@gmail.com

Rechten:

De redactie behoudt zich het recht voor zonder opgaaf van redenen artikelen te wijzigen, in te korten of niet te plaatsen. De redactie kan niet aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud van artikelen, advertenties en/of annonces.