



[Bekijk de afbeelding op ware grootte.](#)

www.mvconline.de/.../03_00/bilder/einsatz2.jpg

264 x 187 - 13 kB

Afbeelding kan verkleind worden weergegeven en auteursrechtelijk beschermd zijn.

[Frame weghalen](#)

[Resultaten in Afbeeldingen](#)

Hieronder vind je de afbeelding in zijn **oorspronkelijke context** op de pagina: www.mvconline.de/.../03_00/f_thema03.htm

Originalität

Die 170 D OTP sind grundsätzlich in grün lackiert, matt oder glänzend — aber auch in blau für die Berliner Polizei — oder mit schwarzen Kotflügeln für Baden-Württemberg. Immer jedoch ohne verchromte Anbauteile — manchmal aber mit Alu-Trittbrettleisten oder verchromter Kühlermaske, blitzenden Lampenringen, Türgriffen und Scharnierbolzen. Damit ist also sichergestellt, daß es keine strittige Detailfrage zur optischen Erscheinung gibt. Da



die OTP ja bereits die Hypoid-verzahnte Hinterachse mit verbreiteter Spur der zweiten Überarbeitungsstufe (Db) bereits vorweg nahm, waren sowohl Trittbretter als auch hintere Kotflügel breiter. Die Räder entsprachen mit 4" breiten Felgen und Reifen der Dimension 6.00-16 auch nicht der normalen Serie (3,5" / 5.50-16) und die Hinterachse war mit einer Zusatzfeder innerhalb der normalen Feder ausgerüstet. Je ein Abschlepphaken vorn und hinten am Rahmen zeichnen ihn als "Arbeitstier" aus. Das einzige, was absolut sicher ist, ist, daß kein OTP ursprünglich an einen privaten Käufer gegangen ist, wengleich auch viele solch einen Wagen schon damals attraktiv fanden. Erst nach ihrem Ausscheiden aus dem Staatsdienst konnten sie, wie heute auch noch, all ihrer behördlichen Merkmale beraubt, gekauft oder meist ersteigert werden. Damals allerdings noch zu Preisen, die es selbst Studenten ermöglichten, solche Autos zu erstehen. Und gerade diesen Studenten ist es zu verdanken, daß viele 170 Diesel regelmäßig einer Verschrottungsphase



entgangen sind. Ein OTP war dabei sicherlich die billigste Methode, einen offenen Mercedes zu fahren. Mittlerweile sind diese Autos auch nicht mehr für 150,- Mark im fahrbereiten Zustand zu haben, aber im Vergleich mit seinen Benziner-Kollegen der 170 S Baureihe ist ein OTP nicht nur preisgünstiger in der Anschaffung, sondern auch in Unterhaltung und Restaurierung. Zwar ist die Innenausstattung günstiger, da sie fast gänzlich auf Chrom, Zierleisten und Annehmlichkeiten verzichtet und zudem noch aus Kunstleder und nicht aus Leder ist, sind aber die Karosseriearbeiten mindestens genauso aufwendig wie bei einem 170S Cabrio A. Der 170 D OTP besitzt vier Türen, die jeweils an der B-Säule angeschlagen sind. Damit das Auto nicht auseinander bricht, wenn man mehr als eine Tür öffnet, sind die B-Säulen rechts und links durch eine Rohrkonstruktion miteinander und dem Boden verbunden. Sie ragt aber auch oberhalb der Rückenlehnen noch heraus. Hier konnten Verdächtige auch mit Handschellen angekettet werden. Durch diese Verstrebung war aber auch gleichzeitig der hintere Anschlag der vorderen Sitzbank gegeben. Ein Verschieben des vorderen Sitzes ist damit also nicht möglich. Der OTP hat nach Tourer-Manier ein einlagiges "Flatterverdeck" und eine Dachkonstruktion, die ohne versteifende Profile auskommen muß. Der Vorteil dabei ist, daß man das gesamte Verdeck sehr klein zusammenfalten kann. Der Nachteil im Vergleich zum Cabrio ist, daß man vom

Innenraum her direkt auf das Gestänge schaut, keinerlei Wärmedämmung im Dachbereich hat und eine elegante Dachform nahezu ausgeschlossen ist. Die Heckscheibe ist genauso wie bei allen anderen offenen Autos, gerade eine "Schießscharte" und dient mehr dazu, ein wenig Licht ins Innere zu lassen, denn daß sie einen Blick auf die rückwärtige Fahrbahn gewährt. Teppich gab es keinen und im Gegensatz zur Limousine ist liegt die Riefengummimatte im Fond auch über dem Tunnel, um Beschädigungen durch die Dienststiefel zu vermeiden.

Details



Bei einem echten Tourer kann man, ebenso wie bei Roadstern die Windschutzscheibe umlegen, so auch beim 170 D OTP. Die



vorher angesprochenen Türen sind sämtlich als blechbeplankter Holzrahmen ausgeführt, was die Restauration nicht sonderlich erleichtert. Allerdings wurde auf Kurbelmechanismen für die Seitenscheiben verzichtet. Stattdessen sind in jeder Türe zwei Hülsen auf der oberen Bordkante, in die die Steckfenster eingeschoben werden können. Benötigt man diese nicht, werden sie in einem

Beutel im Kofferraum verstaut. Was die Restaurierung dann schließlich teuer macht sind die besonderen Anbauteile, um solch ein Fahrzeug in den erwähnten Originalzustand zu versetzen. Sonderzubehör wie Funkgerät oder gar Funkanlage (dann mit zweiter Lichtmaschine), diverse Zusatzbeleuchtung oder besondere Tarnanstriche geben fast jedem OTP eine Fülle von Variationsmöglichkeiten. Sind beispielsweise normale Suchscheinwerfer schon teuer und schwer zu finden, sind es die vom OTP erst recht. Nicht nur daß die meisten OTP mit zwei Lampen in Scheibenhöhe ausgestattet sind (ein Suchscheinwerfer und ein Blaulicht), es gibt auch noch zwei grundsätzlich verschiedene Ausführungen. Bei denen unterscheidet sich auch die Anordnung der Scheibenwischer und andere Details.

Im Einsatz

Nur die wenigsten 170 D OTP sind noch (wieder) mit ihrer "amtlichen" Lackierung auf den Straßen, wo auch immer, unterwegs. Die meisten konnten es sich nicht "verkneifen", ihrem Diesel-Tourer eine "zivile" Farbe zu verpassen. Ein gewisses Verständnis kann man notfalls dafür aufbringen, wenn man sich mal einen solchen 170 D OTP mit einer schönen Kombination mit Weißwand-Reifen, Chromteilen, Farbe, Verdeck und Innenausstattung ansieht. Leider gibt es aber auch viele geschmackliche Entgleisungen und die sind nur schwer nachzuvollziehen. Wenn man vom 170 OTP redet, so muß man sich schon im Klaren darüber sein, das die wenigsten (manche sagen keine, das möchte ich aber nicht bestätigen) als Streifenwagen benutzt worden sind. Zumeist waren sie eingesetzt von der Bereitschaftspolizei. Das heißt, daß wohl in keinem Falle ein 170 D OTP in Verfolgungsjagden oder ähnlichem



eingesetzt wurde. Dazu wäre er mit einer Spitzengeschwindigkeit von rund 100 km/h auch nicht allzu gut geeignet gewesen. Aber die Wartungsfreundlichkeit und die sehr geringen Betriebskosten waren für die Behörden damals sehr interessant und daher wurden die 170 OTP überall dort eingesetzt, wo es auf Geschwindigkeit nicht vorrangig ankam. Eine Ausnahme bildet hier die Polizei der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Von hier kam die Order nicht für 170 D OTP, sondern dort wollte man stärkere Wagen haben



und bestellte daher OTP's auf Basis des 1951 just erschienenen Sechszylindermodells 220 W 187. Diese wurden auch gebaut und geliefert. Da dieses Beispiel jedoch keine Schule machte, blieb es hier bei einer ganz geringen Stückzahl. Auch ist nur ein 170 V OTP bekannt, den es damit aber auch gab. Es gibt aber keine Angabe wieviele davon gebaut wurden. Der 170 D OTP war dagegen ein ruppig-robustes Auto und konnte somit auch ungeübteren Fahrern anvertraut werden. Daß

nach zwei Produktionsjahren die Herstellung der Tourer eingestellt wurde, läßt darauf schließen, daß diese Fahrzeuge zwar nicht schlecht, aber auch nicht der Weisheit letzter Schluß waren. Je kleiner eine Stückzahl jedoch ist, desto interessanter sind diese Fahrzeuge nach einigen Jahrzehnten.

JE unter Mithilfe von Peter Liesenkloß, Typreferent 170 und Egon Thiel, Kreispolizeibehörde Neuss

