

Mercedes 170S, Innenlenker

Veränderungen und Entwicklungen in der Produktpalette 1949-1953



MB170Sb 1953



MB170S 1950



Mercedes 170S, Veränderungen und Entwicklungen in der Produktpalette

Der Mercedes 170S hat seinen Ursprung in Prototypen, die in geringer Stückzahl von 1938 bis 1942 gebaut wurden. Der Prototyp 170S (W136) IV wurde 1941 mit dem Motor M136III in 12 Exemplaren gebaut. Die 19 Prototypen des 170VX (W158) bekamen den Motor M158 ebenfalls zwischen 1938 und 1942.

Zusammenstellung der Produktionszahlen von 1949 bis 1955

Verkaufsbezeichnung	170 S Innenlenker	170 S Cabrio. "A"	170 S Cabrio. "B"	170 Sb	170 DS	170 S-V	170 S-D
Baumuster	W136/IV	W136/IV	W136/IV	W191	W191	W136/VIII	W136/VIII
Fabrikation: angelaufen	März 1949	März 1949	Mai 1949	Januar 1952	Januar 1952	Juli 1953	Juli 1953
- ausgelaufen	Januar 1952	Nov. 1951	Juli 1951	August 1953	August 1953	Februar 1955	Februar 1955
Gesamtstückzahl	28 764*	830	1 603	8 094	12 985	3 122	14 887
Preis bei Ankündigung DM	9 850	15 800	12 500	9 950	10 800	8 300	9 350
Motor Typ	M136.III	M136.III	M136.III	M136.III**	OM636.VI	M136.VI	OM636.VI
Hubraum ccm	1 767	1 767	1 767	1 767	1 767	1 767	1 767
Bremsleistung PS/bei UpM	52/4000	52/4000	52/4000	52/4000	40/3200	45/3600	40/3200
Radstand mm	2 845	2 845	2 845	2 845	2 845	2 845	2 845
Spurweite vorn mm	1 315	1 315	1 315	1 315	1 315	1 310	1 310
- hinten mm	1 435	1 435	1 435	1 435	1 435	1 435	1 435
Gesamtlänge mm	4 455	4 510	4 455	4 455	4 455	4 450	4 450
Gewicht komplett kg	1 220	1 270	1 270	1 220	1 275	1 230	1 280
Höchstgeschwindigkeit km/h	120	120	120	120	100	116	100
Kraftstoff-Normverbrauch ltr/100 km	9,7	9,7	9,7	9,7	6,1	9,5	6,1
Getriebe und Schaltung	Vollsynchr., Knüppel	Vollsynchr., Knüppel	Vollsynchr., Knüppel	Zwangssynchr., Lenkrad	Zwangssynchr., Lenkrad	Zwangssynchr., Lenkrad	Zwangssynchr., Lenkrad
Hinterachse	Gleason	Gleason	Gleason	Hypoid	Hypoid	Hypoid	Hypoid
Federung vorn/hinten	Schrauben/ Schrauben	Schrauben/ Schrauben	Schrauben/ Schrauben	Schrauben/ Schrauben	Schrauben/ Schrauben	Blatt/ Schrauben	Blatt/ Schrauben

*) Der 170 S (W136) war bereits seit 1938 in der Entwicklung gewesen, jedoch als Sechszylinder gedacht. In 1941 wurden 12 Exemplare fertiggestellt. Ein sogenannter 170 VX (W158) mit 1 728 ccm 50 PS Vierzylinder wurde auch bis 1942 in 19 Exemplaren hergestellt.

**) Mit Kettenradantrieb der Nockenwelle

Die Angaben der Prototypen stammen aus dem Buch "Mercedes Personenwagen von 1886 bis 1996" von Werner Oswald. Bilder der Prototypen sind dort leider nicht zu finden.

Die Geschichte des Mercedes 170S

In Deutschland war es aufgrund des Weltkrieges in der Nachkriegszeit natürlich schwer neue Fahrzeugmodelle zu entwickeln. Man griff also auf Vorhandenes zurück und machte aus den Vorkriegskonstruktionen, durch geringe konstruktive Änderungen und einige Modernisierungen, die ersten Fahrzeuge der Nachkriegsproduktion. Mit den Prototypen der Vorkriegszeit als Grundlage wurde der 170S W136 weiter konstruiert. Motorisierung: Motor M136 III mit vier Zylindern und 52 PS.

Der 170S wurde angeboten als viertürige Limousine, viersitziges Cabrio (Cabrio Modell B) und zweisitziges Cabriolett (Cabrio Modell A). Die Verschiedenen Ausführungen wurden von März 1949 bis zum Januar 1952 gefertigt.

Der im Januar 1952 präsentierte 170Sb W191 war eine Weiterentwicklung des 170S. Der 170Sb wurde mit vielen Teilen gebaut, die auch im Modell 220, das im Jahr 1951 vorgestellt wurde und dann mit dem 170Sb parallel gebaut wurde. Durch diese Umstellung konnte man größere Stückzahlen an gleichen Teilen herstellen oder bei Zulieferern in Auftrag geben.

Einige gemeinsame Teile sind auch in dem MB300 W186 (Adenauer) verbaut.

Der auch gleichzeitig mit dem 170Sb vorgestellte 170SD mit Motor OM636 IV mit 40 PS hat die meisten Teile gemeinsam mit dem 170Sb.

Der 170Sb und der 170DS wurden bis zum August 1953 hergestellt und dann durch die etwas einfacher ausgestatteten 170S-V und 170S-D ersetzt. Mit diesen Fahrzeugen lief dann die 170er Serie aus und das Nachfolgemodell, die Pontonfahrzeuge, gingen in Produktion im zweiten Halbjahr 1953. So kam es, daß die 170Sb Modelle die am besten ausgerüsteten 170er waren

Seit 35 Jahren bin ich selbst ein Eigentümer eines 170Sb, der am 13. Mai 1953 das Werk verlassen hat und vermutlich mit allen Neuerungen die vom Start der 170S Baureihe versehen ist, die bis zum Start der einfacheren S-V und S-D Modelle normal waren.

Die Modelle 170S und 170Sb können äußerlich für die gleichen Modelle gehalten werden, aber wenn man genauer hinschaut, dann sind da viele Teile die sich unterscheiden.

Bei einem Blick auf zwei nebeneinander parkende 170S und 170Sb Fahrzeuge sieht man erst einmal die unterschiedlichen Gitter in der Kühlermaske und beim 170Sb fehlen die außenliegenden Heckdeckelscharniere. Unter der Oberfläche allerdings, da findet man unglaublich viele Unterschiede.

Während der vergangenen Jahre, in denen ich den 170Sb total renoviert und auch einen 220/W187 aus zwei kompletten Autowracks aufgebaut habe, sind mir die ganzen Gemeinsamkeiten der 170Sb/W191 und 220/W187 aufgefallen. Einige weitere 170S und 220-iger Modelle waren im Laufe der Jahre, vor langer Zeit, auch in meinem Besitz.

Im weiteren Text folgt eine Zusammenstellung der Unterschiede die mir an den Fahrzeugen 170S und 170Sb in den Produktionsjahren 1949 bis August 1953 aufgefallen sind. Es ist ein Vergleich zwischen einem 170S, hergestellt im März 1949, und einem 170Sb, hergestellt im April 1953.

Während der Produktionszeit gab es viele Veränderungen bei mehreren Gelegenheiten und Änderungen, die an ein bestimmten Jahrgang zugeordnet wurden. Der erste 1952 gefertigte 170Sb unterschied sich gegenüber dem Jahresmodell 1953 doch etwas in einigen Punkten.

Von der viertürigen Limousine des MB170S wurden übrigens in Schweden ca. 3300 Stück verkauft, während es von der MB170Sb Variante nur 900 Stück waren.

Beschreibung der Unterschiede

1 Karosserie

Der 170Sb hat die gleiche Karosserie wie der 220, welche das selbe größere und ein wenig gewölbte Heckfenster aufweist. Auch hat die 170Sb eine ganz andere Art der Auskleidung und andere Konstruktion der Lenksäule, des Heiz- und Belüftungssystems und Anschluß des Kardantunnels über dem Getriebe. Der 170Sb Tunnel ist breiter und daher ist da der Karosserieausschnitt für den Tunnel anders ausgelegt.

Die Seitliche Abdeckbleche zwischen dem Motor und die Kotflügel sind beim 170Sb fest an die Kotflügel verbaut und nicht entfernbar wie beim 170S.

Die hinteren Kotflügel des 170Sb haben eine etwas kleine seitliche Öffnung, ca. 25 mm. Man merkt es deutlich, wenn man versucht einen für den 170S gedachten Steinschlagschutz aus Aluminium zu montieren, das paßt nicht.

Der Heckdeckel des 170Sb hat innenliegende Scharniere und der Deckel ist dafür angepaßt. Der umlaufende Falz des Deckel ist im 180° umgelegt im Gegensatz zum 170S, dort nur 90°

Das Schließblech beim 170Sb Heckdeckel ist ein Aluminiumgussteil im Gegensatz zum 170S, dort ist es aus Messing gefertigt.

Die Abdichtung des Heckdeckels zur Karosserie des 170Sb besteht nur aus einer Gummidichtung. Im Gegensatz dazu besteht die Dichtung des 170S aus einer Kombination von einer Aluminiumleiste und einer darin gefasten Gummidichtung.

Die Motorhaube hat ein ganz anders konstruiertes Scharnier um mit der Feder die Haube offen zu halten. Auch das Hakenschloß zur Fixierung der geschlossenen Haube ist unterschiedlich. Eine zusätzliche Haubensicherung gibt es bei dem 170S nur auf der linken Seite, beim 170Sb beidseitig.

Das über dem Kühler liegende Haubenschloß wird beim 170Sb mit einem Bowdenzug geöffnet, dessen Griff am Ende unter dem Armaturenbrett angebracht ist. Der 170S hat anstelle davon eine lange Stange mit der man die Haube öffnen und schließen kann.

Die Türen des 170S haben ein Schloß des Herstellers Boromo mit einem runden Schloßkeil, Chromkappen und dementsprechendem Gegenstück. Diese Schlösser haben ein anderes Lochbild als die beim 170Sb mit dem vierkantigen Schloßhaken. Die äußeren Türgriffe sind auch unterschiedlich. Der Sb hat eine vierkantige Griffachse und eine andere Befestigung.

Der Sb hat keine Batteriedeckeln.

2 Das Fahrgestell

Der 170Sb hat einen kräftigeren Rahmen mit ca. 20 mm höher und stärker Ovalrohre wie die 220ger.

Das Fahrgestell ist auch für den Einbau der Hypoidhinterachse angepaßt, genau wie auch das Lenkgetriebe ein anderes Anschlußflansch-Lochbild hat.

In der äußeren Kühlerverkleidung ist beim 170S eine mit einem Deckel verschlossene Öffnung um den Motor mit einer Kurbel andrehen zu können. Diese Möglichkeit ist bei den Sb nicht mehr vorhanden.

Sämtliche Befestigungspunkte Karosserie-Rahmen haben beim 170Sb eine 10mm Gummizwischenlage zur Vibrationsdämpfung. Das ist beim 170S nicht überall der Fall.

Die Querverbindung zwischen den Ovalrohren am hinteren Ende des Getriebes ist etwas breiter als beim 170S ausgeführt worden.

Die Pedalerie und deren Anschluß an das Chassie sind gegenüber dem 170S umkonstruiert worden

3 Der Motor

Der 170Sb Motor ist im Gegensatz zum 170S mit einem Elektrostarter mit Magnetschalter ausgestattet

Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt beim 170Sb mit einer Kette, während der 170S noch Stirnräder hatte.

Daraus resultiert, daß die Nockenwelle eine andere Drehrichtung hat. Das hat zur Folge, daß die Ölpumpe mechanisch und der Verteiler elektrisch ebenso angepaßt werden mußten. Der Verteiler an sich blieb unverändert gegenüber dem 170S.

Die Riemenscheibe des 170Sb ist mit einer normalen Sechskantschraube an der Kurbelwelle befestigt. Im Gegensatz dazu ist beim 170S ein Spezialbolzen, der so gestaltet ist, daß die Klauen der Andrehkurbel dort angreifen können.

Der 170Sb Motor ist fast identisch mit dem MB180 Seitenventilmotor außer der Ölwanne und noch einiger wenigen kleiner Details.

Die Riemenscheibe der Wasserpumpe ist beim 170Sb aus Aluminiumguß. Die des 170S aus gepresstem Stahl mit Aluminiumnabe.

4 Das Getriebe und die Kardanwelle

Das Handbuch für den 170S empfiehlt für das Getriebe Hypoidöl SAE90 im Gegensatz dazu sollte im 170Sb Getriebe ATF55 gefüllt werden.

Der Getriebedeckel des 170Sb unterscheidet sich in vielen Teilen von den des 170S aufgrund der Lenkradschaltung.

Das 170Sb Getriebe hat lose Synchronringe und ein paar weitere Teile des gleichen Typs wie MB180 und 220 W187.

Der Getriebeabtrieb des Getriebes vom 170S hat ein gerades Profil auf dem der Dreiarmflansch montiert ist, der an der Kardanwelle über eine Hardigscheibe angeflanscht wird.

Bei dem 170Sb sind jedoch beide Enden der Kardanwelle mit einem losen Dreiarmflansch versehen und sie ist nicht gegen die vom 170S austauschbar.

5 Die Hinterachse

Der 170Sb ist mit einer Hinterachse mit Hypoidverzahnung versehen (Untersetzung 1:4,44), dazu im Gegensatz hat der 170S noch eine Gleasonverzahnung (Untersetzung 1:4,125). Durch den außermittigen Eintritt des Ritzels bei der Hypoidverzahnung wird ein ruhigerer Lauf des Differenzials erreicht. Die Kraftübertragung ist ruhiger, haltbarer und das Differential kann größere Drehmomente übertragen, deshalb hat auch der W187 diese Ausführung.

Mit einigen Umbauten kann man den Empfehlungen von MB folgen und in den 170S eine Hypoidachse einbauen. Umbauanleitung dafür sind von MB erstellt worden.

6 Das Abgassystem

Der 170Sb hat einen Haupt- und einen Nachschalldämpfer. Beim 170S ist der etwas größere Schalldämpfer in zwei Sektionen geteilt.

7 Die Bremsen

Der 170Sb hat eine schwerere Art von Bremstrommeln sowie schwerere Waren in den Bremsbacken.

Die Druckstange zum Hauptbremszylinder ist länger.

8 Die Felgen

Auf den Felgen für den 170Sb, Fabrikat KPZ, sind im Felgenhorn am Umfang gleichmäßig vier schmale Langlöcher. Die sind dafür gedacht, dort die Gewichte zu befestigen, die für das Auswuchten ermittelt wurden.

9 Das elektrische System

Die Sicherungsdose hat für den 170Sb eine andere Aufteilung, einige kurze Sicherungen und andere Messingbrücken rückseitig darin.

Der Kabelbaum des 170Sb unterscheidet sich vom 170S da der 170Sb eine größere Elektroausrüstung hat als der 170S

10 Scheibenwischer

Der frühe 170S hatte einen kleinen ovalen Scheibenwischermotor, wie der 170V. Der 170Sb dagegen hat einen runden Motor, Form und Größe ca. die einer Getränkedose.

Die Scheibenwischerarme des 170Sb sind rostfrei und haben ein flaches Profil mit einer Schnellbefestigung für die Scheibenwischerblätter. Im Gegensatz dazu hat der 170S runde Scheibenwischerarme an denen die Scheibenwischerblätter vernietet sind.

Die Befestigungsenden an den Wischergetrieben haben beim 170Sb einen größeren Durchmesser, so dass der Durchbruch unter der Windschutzscheibe auch einen größeren Durchmesser hat.

11 Heizung und Lüftung

Das ganze Luft-, Wärmesystem, Wärmetauscher, Regler, Luftkanäle, Rohrleitungen und Ventile sind beim 170Sb komplett anders ausgeführt.

Der Ausgangskrümmen für das Kühlwasser zu den Wärmetauschern ist beim 170Sb ganz anders. Man kann vom Wageninneren die Ventile betätigen und so die Wärme regulieren

Im Gegensatz dazu muß man beim 170S die Motorhaube öffnen und zwei Ventile betätigen um den Fluß des warmen Wassers durch die Wärmetauscher zu ermöglichen. Vom Inneren des Wagens kann man nur die Luftströme lenken, Windschutzscheibe, Fußraum, Frischluft oder Luft vom Wärmetauscher.

Der 170Sb hat auf beiden Seiten im Armaturenbrett Luftdüsen für die Scheibenentfrosten. Auch hat der 170Sb standardmäßig links ein eingebaute Lüfter, die beim 170S ein andere Typ Lüfter zusätzlich bestellt werden mußten.

12 Die Zentralschmierung

Im Gegensatz zum 170S hat der 170Sb einen separaten Ölbehälter für die Zentralschmierung. Beim 170S ist die Pumpe und der Behälter eine Einheit.

13 Die Kraftstoffversorgung

Der 170Sb hat einen im Benzinhahn integrierten Kraftstofffilter während der Filter bei dem 170S direkt am Vergaser verbaut ist.

Der Tankgeber der Fahrzeuge haben unterschiedliche Ohmwerte, 170Sb 0-195 Ohm, 170S 0-40 Ohm.

14 Der Vergaser

Frühe 170S Fahrzeuge hatten einen Vergaser mit angeschraubtem Befestigungsflansch, 32 PBJ. Die späteren Fahrzeuge und der 170Sb sind mit dem aus einem Stück gegossenem Vergaser 32 BIC oder 32 PICB ausgerüstet.

15 Die Lenkung

Der 170Sb hat eine für dieses Modell spezielles Lenkgetriebe.

Die Einheit Lenksäule, Lenkrad ist geändert worden (Knüppelschaltung zu Lenkradschaltung). Dadurch bedingt hat der 170Sb eine, mit dem 170S, nicht austauschbare Lenkrad/Lenksäuleinheit bekommen. Die Kontrollampe für den Winker zentral im Lenkrad gibt es nur bei dem 170S, der 170Sb hat im Armaturenbrett eine eigene Kontrollampe dafür.

16 Das Armaturenbrett

Im 170S Kombiinstrument ist über der Temperaturangabe die Nummer 181 542 00 04 oder keine Nummer zu lesen. Bei dem 170Sb dagegen hat die Nummer 191 542 01 04 an. Das Kombiinstrument ist auch an den, vom 170S abweichenden, Tankgeber angepaßt. 0-195 Ohm gibt der Tankgeber des 170Sb aus im Gegensatz zum 170S 0-40 Ohm. Auf der Rückseite des 170Sb Kombiinstrumentes sind die Kabelanschlußschrauben anders gestaltet als beim 170S.

Der 170Sb hat im Armaturenbrett angeordnete Kontrollampen für das Fernlicht und den Winker. Auch ist da ein Schalter für den Lüfter der Heizung verbaut. In dem Lichtschalter, für das Stand- und Abblendlicht, ist daher auch nicht mehr, wie im 170S die Kontrollampe für das Fernlicht integriert. Im Gegensatz zum 170S, mit seinem mit dem Fuß betätigten Anlasser, hat der 170Sb einen Anlasser der durch einen Druckschalter an der Unterseite des Armaturenbrettes betätigt werden kann.

Die Chromleisten auf der Unterseite des Armaturenbrettes sind der anderen Lenksäule und den Zündschloß des 170Sb angepaßt und nicht austauschbar mit denen des 170S.

Das Zündschloß des 170Sb gleicht nicht dem des 170S. Das des 170S hat aber den Vorteil, daß auf der Rückseite des Zündschlosses, teilweise von den elektrischen Kontakten überdeckt, die Schlüsselnummer eingepreßt ist. Um für den 170Sb bei Verlust des Zündschlüssels Ersatz zu fertigen, muß man das ganze Schloß demontieren und zerlegen.

17 Die Inneneinrichtung

Der vordere Aschenbecher ist im Gegensatz zur verchromten Ausführung des 170S nur mit einem Bakelit Deckel versehen. Die hinteren Aschenbecher sind aus Blech mit verchromtem Blechdeckel

Der Rückspiegel des 170S ist abblendbar und etwas größer als der des 170S. Er ähnelt denen der frühen Pontonmodelle.

Der 170S ist mit Holzfensterrahmen im ganzen Fahrzeug ausgestattet. Bei dem 170Sb ist dafür holzähnliches Material, genannt Pagholz, verwendet worden. Um das größere Heckfenster der Sb fehlt diese Einfassung ganz.

Die Gummimatten sind dem 170Sb angepaßt. Der Kardantunnel ist breiter und das Loch für die Knüppelschaltung gibt es nicht, da der Wagen die Lenkradschaltung hat.

Frühe 170S haben ein Grundgestell aus Holz in den vorderen Sitzen während der 170Sb bereits ein Grundgestell aus Stahl hat. Auch die Ausführung der Bezugstoffe ist unterschiedlich und die Seitenverkleidungen sind teils aus Kunstleder in Wagenfarbe.

Die Seitenverkleidungen unter dem Himmeltuch beim 170S sind ebenfalls mit den Sitzbezugstoffen bezogen. Diese Seitenverkleidungen gibt es beim 170Sb nicht, das Himmeltuch endet direkt über den Türen wie bei den Pontonmodellen.

Das Rollo vor dem Rückfenster des 170S ist beim Sb nicht existent.

Der vordere A-Säule Fußraum des 170S ist mit einem Haargarnteppich ausgelegt, der 170Sb hat dort schwarz lackierte Pappen.

Bei dem 170S ist auch die Hutablagefläche mit einem Haargarnteppich ausgelegt, während beim Sb diese Fläche mit dem Himmeltuch bespannt ist.

Im Kofferraum hat der Sb einen anderen Typ Gummimatte zur Auskleidung bekommen.

18 Die äußeren verchromten Teile

Die Chromleisten der Haube und der Türen sind beim 170S aus massivem Messing gefertigt. Der 170Sb dagegen hat diese aus gepresstem Messingblech mit entsprechend weniger Gewicht.

Die kurzen Chromleisten an der A-Säule sind beim Sb etwas länger.

Auf der hinteren Stoßstange ist beim Sb auf der rechten Seite eine Nummernschildbeleuchtung die beidseitig Licht abgibt und so auch ein Nationalitätenkennzeichen beleuchten kann.

Auf der Kühlermaske des Sb fehlt die Öffnung für die Andrehkurbel, ebenso gibt es beim Sb keine außenliegenden Heckdeckelscharniere mit Chromkappen.

Das Rückfenster des Sb ist größer als das des 170S und hat im Gummikeder einen eingelassenen Chromrahmen.

Die ersten 170S Fahrzeuge von 1949 hatten eine andere Nummernschildbeleuchtung an der Stoßstange.

19 Zusammenfassung

Wenn man ein Mb170S besitzt ist es nicht angeraten sich einen 170Sb als Ersatzteilträger zu kaufen, die meisten Teile passen nicht!

20 Quellennachweis

Alle Angaben und Darstellungen in dieser Abhandlung basieren auf eigener Erfahrung und Arbeiten an diesen Fahrzeugen im Laufe der letzten 35 Jahre. Möglicherweise gibt es da noch einige Unterschiede mehr als angegeben und vielleicht habe ich da auch nicht korrekte Angaben gemacht. Dieser Bericht sollte nur eine kleine Hilfe sein beim Suchen nach Ersatzteilen für diese Fahrzeuge.

2022-04-19

Lars Tapper / Übersetzung von Wolfgang Mörtz