

Ungeschminkte Schönheit

vereint die 30er mit den 50er Jahren

Wenn wir auf die 1930er Jahre zurückblicken, sind es meist die prächtigen Supersportwagen, die uns an diese Zeit erinnern. Doch die Depression der 1930er Jahre ebnete auch den Weg für die Entwicklung des "kleinen" Pkw für die weniger Wohlhabenden.

Der Typ 170 (W15) debütierte 1931 und ist der erste serienmäßige Mercedes-Benz Personenwagen, der mit einer hydraulischen Bremsanlage und Einzelradaufhängung für Vorder- und Hinterräder ausgestattet ist. Eine sensationelle Leistung des Designers Hans Nibel.



Vertrauen

Die hochmoderne Technologie und das schlanke Design des Autos stießen auf die gleiche Begeisterung wie sein überraschend niedriger Preis trotz seines Sechszylindermotors. Der Typ 170 spielte für Daimler-Benz in der Wirtschaftskrise eine entscheidende Rolle. 1933 wurden auf der Internationalen Automobilausstellung in Berlin die neuen Wagentypen 200 (W21), 290 (W18) und 380 (W22) vorgestellt. Das Modell 380 markierte den Beginn der Tradition sportlich-eleganter Autos mit Achtzylinder-Kompressormotoren, die später mit den weltberühmten Nachfolgemodellen 500 K und 540 K fortgesetzt wurde.



Typ 200 – Verbindung von den 30er in die 50er Jahre

Die Technologie des Modells Typ 170 (W15) wurde auf den Typ 200 (W21) übertragen, eine leistungstärkere und etwas geräumigere Variante des Modells 170.

Das Modell von 1933 behielt die engen und kantigen Linien mit einem aufrechten Kühler bei. Trotz einer etwas geräumigeren Kabine war es immer noch ein kurzes Auto von nur 4 Metern, mit begrenzter Beinfreiheit für den Geschmack der damaligen Zeit. Vom Design her erinnerte er stark an den A Ford oder Opel 1,8 Liter, der einer seiner Hauptkonkurrenten war. Der Motor wurde auf einen Zweilitermotor mit 40 PS aufgerüstet, was für den kleinen und leichten Wagen mit einem Gewicht von 1130 kg ausreichte.

Im Februar 1934 wurde das Modell 200 für sein zweites Modelljahr einer deutlichen Aufwertung unterzogen. Der bisherige gerade Kühlergrill wurde durch einen ästhetisch ansprechenderen keilförmigen Kühlergrill ersetzt, der Mercedes-Benz Pkw noch viele Jahrzehnte prägen sollte. Gleichzeitig wurden ein Roadster, ein A-Cabriolet und verlängerte Pullman-Versionen eingeführt, die bei Autokäufern schnell beliebt wurden, insbesondere für den Taxieinsatz.

In den Jahren 1935/36 wurden weitere Versionen des beliebten Modells eingeführt, und es gab insgesamt fünfzehn in nur vier Jahren. Mit verlängertem Fahrwerk war ein stärkerer Motor als die ursprünglichen 40 PS erforderlich. Er wurde durch den 2,3-Liter-M143 ersetzt, der 55 PS leistete und auch im neuen Nachfolger, dem 1936 eingeführten W143, verwendet wurde.

Laut car.info gibt es in Schweden keinen zugelassenen W15 oder W21. Ein W15 aus dem Jahr 1932 wurde jedoch kürzlich auf Blocket zum Verkauf angeboten. Darüber hinaus verkaufte Bilweb Auctions ein 200er Cabriolet aus dem Jahr 1934, das seit 50 Jahren arbeitslos war. Es ist möglich, dass nicht registrierte Kopien angezeigt werden. Es gibt jedoch eine Handvoll zugelassener W143 in Schweden.

Die Standardversion W21 wurde in 9.281 Einheiten produziert, während die erweiterte Version 6.341 Einheiten umfasste.

Altes Auto und sein Besitzer

Um einen W21 im Einsatz zu finden, müssen wir nach Deutschland reisen und den Besitzer eines Typ 200 aus dem Jahr 1933 treffen – Eckart Pantzer. Er erwarb das Auto 1988 vollständig, aber in heruntergekommenem Zustand von der Fa. Roth & Müller. Den Informationen zufolge hat die ursprüngliche Besitzerfamilie des Autos eine Verbindung zu Schweden.

Der schöne kastanienrote Wagen mit schwarzen Kotflügeln wurde im Mai 1933 als Dienstwagen für die Deutschen Edelstahl-Werke in Stuttgart neu gekauft. Vier Jahre später, 1937, wurde es an die Fa verkauft. Roth & Müller Werkzeugmaschinenfabrik in Esslingen. Dort soll ein Hersteller namens Ströhmfeld tätig gewesen sein, von dem Eckart Pantzer den Wagen 1988 erwarb.



Foto: Eckart Pantzer
Ein zufriedener Eckart auf der Jungfernfahrt des Wagens mit Pause auf dem Platz in Marbach am Neckar.

TYP 200

Eckarts W21 wurde nie mobilisiert, wahrscheinlich weil man ihn für zu klein für militärische Zwecke hielt. Das Auto überlebte den Krieg und geriet schließlich im Fabrikgelände unter die Kontrolle der französischen Armee.

Der Hersteller besaß auch einen Opel, der hauptsächlich im Alltag genutzt wurde, während der Mercedes hauptsächlich für Wochenendausflüge in der Umgebung genutzt wurde.

Der Krieg brach 1939 aus. Der W21 wurde nie mobilisiert, wahrscheinlich weil er als zu klein für den militärischen Einsatz angesehen wurde. Das Auto überlebte den Krieg und landete unter der Kontrolle der französischen Armee auf dem Werksgelände. Der Opel wurde an die Franzosen übergeben, während der Mercedes bleiben durfte. Um 1952 wurde er durch einen 170 V ersetzt und blieb bis 1988 stehen.

Eckart Pantzer ist fast im gleichen Alter wie das Auto und seit 1933 sein dritter Besitzer. Durch die Bekanntschaft mit dem Sohn des Herstellers, Arn-Dietmar Ströhmfeld, wurde ihm angeboten, den Wagen zu kaufen. Zu diesem Zeitpunkt hatte Eckart gerade die Renovierung seines feinen roten Pontons 220 aus dem Jahr 1957 abgeschlossen.

"Bevor es in die falschen Hände geraten ist, habe ich zugeschlagen", sagt Eckart. Die Frontscheibe war gesprungen. Die Kinder waren auf die Motorhaube gesprungen, aber ansonsten war der Mercedes komplett.

Als er es nach Hause brachte, war er wirklich aufgeregt, als er den alten Mann auf der Rückseite des Anhängers sah.



Foto: Eckart Pantzer.
Ein großer Tag. Das Auto aus seinem Versteck, wo es seit Anfang der 50er Jahre schlief.

"Das Erste, was mir nach dem Waschen des Autos ins Auge fiel, waren die Original-Nummernschilder aus der damaligen Besatzungszone."

Dann kam die Enttäuschung: "Unter dem schönen Aussehen war das pure Chaos", sagt Eckart. "Aber das Holz in der Karosserie war in einem Top-Zustand." Ein weiteres Jahrzehnt schlummerte der Mercedes weiter, bis Eckart Pantzer begann, den Wagen zu renovieren.

Restaurierungsarbeiten

Die Restaurierung ging jed und relativ schnell. Die Innenpolsterung wurde erneuert. Die Sitze wurden von einem Handwerker neu bezogen. Eckart selbst nähte eine neue Decke und Türverkleidungen an seiner Husqvarna-Nähmaschine und montierte sie anschließend. Das Pegamoid-Dach wurde renoviert. Pegamoid ist eine Art Kunstleder, das Blechdächer ersetzt und auf einer Holzkonstruktion mit Drahtgeflecht und

Polsterung ruht. Dies liegt daran, dass sie zu dieser Zeit nicht über so leistungsstarke Pressen verfügten, die das gesamte Dach aus Stahlblech formen konnten. Ansonsten sind Karosserie und Motor genau wie 1933, mit erhaltener Originallackierung. Das Getriebe stammt von Maybach, wobei der "Overdrive" ohne Kupplung ein- und ausgeschaltet werden kann.



Foto: Mats Brunberg Details in einem 91 Jahre alten Auto, das sich so grundlegend von heutigen Fahrzeugen unterscheidet. inkl. Hebel zum Öffnen der Windschutzscheibe und Wasserhahn zum Reservetank.



Foto: Mats Brunberg

Ein bezauberndes, leicht niedliches Schmuckstück aus den 30er Jahren.

Die elektrische Anlage war in einem miserablen Zustand. Eckart montierte die alten Elektrokabel auf einem Holzbrett und baute daneben eine neue Anlage. Die Bremsen und Radlager mussten überholt werden. Neue Reifen mussten aus Indien gekauft werden. Der Vergaser wurde mit Ersatzteilen, die er zur Verfügung hatte, restauriert. Der Benzintank wurde neu verlötet, um ihn wieder funktionstüchtig zu machen. Er stellte auch fest, dass die vordere Blattfeder gebrochen war, schaffte es jedoch, sie auszutauschen, ohne die gesamte Feder zerlegen zu müssen.

Jungfernfahrt

Der Wagen hat die Inspektion ohne Probleme bestanden und ist seitdem ein Synonym für den Eckart Pantzer. Auf der Jungfernfahrt 2008, über 100 Kilometer, kam der Verkäufer Arn-Dietmar Ströhmfeld mit. Es war sicherlich ein lustiges und unvergessliches Erlebnis für die beiden alternden Männer, bei dem Eckart zeigte, dass er sich gut um das Auto gekümmert hatte.

"40 PS reichen für 98 km/h, zumindest in der Theorie", sagt Eckart. Es besteht kein Zweifel, dass Eckart Pantzer mit seinem Typ 200 sehr zufrieden ist. "Nach 100 Kilometern ist Muskelkater garantiert", sagt Pantzer.

Die Starterkurbel und der Ersatzkanister sind immer im Lieferumfang enthalten, zusammen mit einem Stick zur Messung des tatsächlichen Kraftstoffstands. Die Nadel des alten Junghans-Tankmessers zittert synchron mit dem Hub der sechs Zylinder, daher ist es nicht sehr zuverlässig!

Wieder Garagenjob

Der Unterzeichnete besuchte Eckart 2023 zusammen mit Lasse Tapper. Es gab keine Fahrt. Leider begannen die Ventile des alten Seitenventilmotors zu versagen. Bei dieser Motorkonstruktion sind die Ventile nicht einstellbar, sollten aber das richtige Spiel behalten, bis der Motor renoviert ist. Es gab also keine einfache Lösung in der Garage. Der Motor muss nun nach 91 Jahren aus dem Auto gehoben werden, um einer Renovierung unterzogen zu werden. Trotzdem haben wir uns über diesen Klassiker gefreut, der nicht nur für die Wohlhabenden den Grundstein für Mercedes-Benz Pkw legte.

"Die Kurzversion des Typ 200 war kein wirklicher Erfolg und gerade weil er damals kein Favorit war, ist der W21 in seiner ursprünglichen Version heute sehr selten", sagt Eckart Pantzer. "So etwas habe ich noch nicht einmal im Daimler-Museum gesehen."

TYP 200



Foto: Mats Brunberg

Klopfen im Seitenventil sechs erfordern eine Motorerneuerung und neue Ventile. Eckart glaubt, dass das Auto im Jahr 2025 wieder fahrbar sein soll. Dafür drücken wir die Daumen.
