

DIE V-TYPEN

Mercedes Typ 170 V

Typenbezeichnung W 136

Oberbegriff für alle Typen 170 V Vorkrieg, 170 V Nachkrieg, 170 Va/Vb/D/Da/Db und 170 Da OTF, sowie einer Ausnahme 170 S-V bzw. S-D.

170 V Vorkrieg 1936 - 1942

Vorgestellt 1935 und produziert bis 1942. Danach Einstellung der Produktion für zivile Zwecke.

Karosserieformen :

- | | |
|---|---|
| Limousine Viertürig | |
| Limousine Zweitürig | |
| Cabrio-Limousine (Rolldach) auch Sonnenschein-Limousine genannt | |
| Cabriolet A | 2 Sitze |
| Roadster | 2 Sitze + Notsitz in der Heckseite
Volkstümliche Bezeichnung Schwiegermutter-sitz. Verdeck hatte keine Sturmstangen. |
| Tourenwagen | Nur 1936 - 38. Wie Cabriolet B, jedoch Steckscheiben an den Seiten. 2 Türen.
Ab 1939 produziert als Kübelsitzer. |
| Cabriolet B | 4 Sitze (2 Türen) |
| Kübelwagen | 2 Varianten |
| 1.) | runder Aufbau wie Tourenwagen. Zweitürig im Gegensatz zum Nachkriegskübel OTF, der 4 Türen hat. |
| 2.) | eckiger Aufbau mit 4 Türen |
| Sonderaufbauten | z. B. Kombiwagen für die Deutsche Reichspost |

"Sindelfinger-Karosserie"

Produktionszahl zus. 74964

Alle diese Fahrzeuge wurden nur mit Benzinmotor M 136 geliefert. Zylinderkopf aus Grauguß. Ab ca. 1940 wurde statt des runden Benzintanks ein größerer ovaler Tank eingebaut. Dieser Tank ist identisch mit dem Nachkriegs-Benzintank.

170 V Nachkrieg 1946 - 1950

Anmerkung : Bei der gesamten Nachkriegsproduktion nur 2 Karosserievarianten und zwar A.) Viertürer und B.) Kübelwagen OTF

Produktionsbeginn mit Nutzfahrzeugen bzw. Behördenfahrzeugen.

Karosserievarianten:

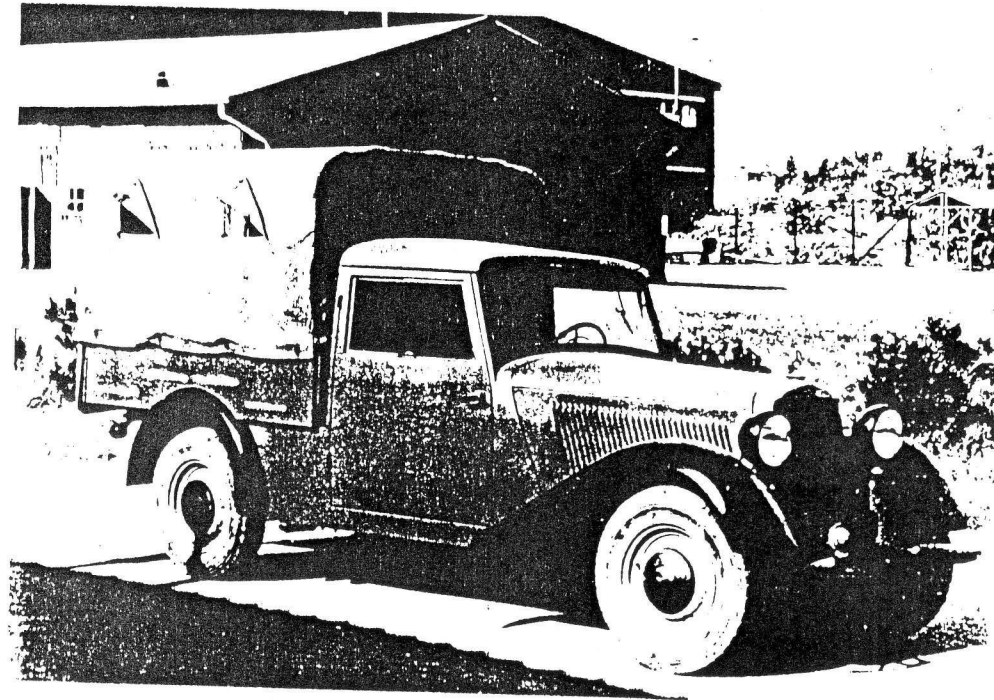
- Pritschenwagen mit Blechpritsche
- Kastenwagen
- Peterwagen mit Kastenaufbau als Fahndungsfahrzeug, Streifenwagen und Mannschaftswagen. Diesen gab es in sehr geringer Stückzahl auch mit Planenverdeck (mit Cellonscheiben)

Unfall + Krankenwagen

Alle diese Aufbauten stammen von dem Karosseriebau Hägele aus Stuttgart. Diese Fahrzeuge haben keine Trittbretter.

Ab 1947 wurde wieder die viertürige Limousine produziert. Der Motor M 136 hatte jetzt einen Zylinderkopf aus Aluminium. Getriebe auch noch mit durchgehender Glocke, jedoch anders als bei der Vorkriegsausführung. Dies kommt durch unterschiedliche Kupplungsgestänge.

ACHTUNG ! Dadurch sind Vor- und Nachkriegsgetriebe nicht austauschbar !



170 D 1949 - 1950

Gleiches Fahrzeug wie 170 V Nachkrieg, jedoch mit Motor OM 636 (Diesel). Dieser hatte 1949/50 noch einen zweigeteilten Zylinderkopf !

170 Va 1951 - 1952

Im Prinzip gleiches Fahrzeug wie 170 v Vorkrieg und 170 V Nachkrieg, jedoch folgende hauptsächlich Veränderungen :

Das Fahrzeug hat jetzt eine Kofferklappe, d. h. der Kofferraum ist von Außen zugänglich.

Felgen haben eine andere Form, aber auch 16"

Frontscheibe ist nicht mehr ausstellbar.

Anstelle der Hebelstoßdämpfer kamen jetzt Teleskopstoßdämpfer Getriebe und Glocke 2 Teile.

Türen haben zusätzlich um die Fenster eine kleine Kante und vorne Zugscheiben.

ACHTUNG! Die Türen 170 V und 170 Va bzw Vb sind nicht austauschbar !

Hinterkotflügel und Trittbretter sind breiter geworden und daher sind also diese Vorgängerteile nicht zu verwenden.

DIE V-TYPEN

170 Da 1951 - 1952

Gleiches Fahrzeug wie 170 Va, jedoch mit Dieselmotor OM 636 mit durchgehendem Zylinderkopf.

170 Vb 1952 - 1953

ACHTUNG ! Auf dem Typenschild des 170 Vb bzw. Db steht immer 170 Va bzw. Da, jedoch ist dieses Fahrzeug technisch und Innenausstattungsmaßig anders. Bitte die nachfolgenden Merkmale beachten !

Der 170 Vb hat folgende hauptsächlichlichen Veränderungen gegenüber dem 170 Va :

Hinterachse ist verbessert worden. Diese Achse wird als Hypoid-Achse gekennzeichnet. Der Name kommt durch die HYPO-ID Verzahnung des Teller und Kegelrads. Die Hypoide ist eine Abwälzkurve eines Zahnrads, d.h. technisch, daß immer ein ganzer und je 2 andere halbe Zähne im Eingriff sind = 2 Zähne. Bei der alten grade verzahnten Hinterachse ist immer nur ein Zahn im Eingriff. ACHTUNG ! Die Hypoid-Achsen sind nicht austauschbar mit der alten Achse. Der Grund ist eine andere Halterung am Chassie. Ein Fachmann kann aber diese Halterung am Chassie umschweißen !

Die Motorhaube hat jetzt 2 waagerechte Luftschlitze und 2 verchromte Haltegriffe.

Die Stoßstangen bestehen jetzt Vorn und Hinten aus je 3 Teilen und haben eine andere Form.

Der Himmel ist aus einem Stück und bedeckt auch die Seitenteile über den Türen und die Fondauskleidung. (War früher aus Polsterstoff).

Die Hintertüren haben keine Taschen mehr und die Türpappen und Sitze sind teilweise mit Kunstleder bezogen. Bei den Sitzen sind nur noch die Sitzflächen aus Stoff und bei den Seitenverkleidungen nur noch die oberen Teile und die Taschen an den Vordertüren. Ausführung 1952 und 1953 unterscheiden sich folgendermaßen :
 1952 Türfangbänder wie 170 Va, jedoch mit Kunstleder bezogen. Seitenverkleidung nur mit schmalem Kunstlederstreifen. Höhe Unterkante Tasche bei der Vordertür.

1952

1953

Türfangband aus Stahl und in den Türen eingebaut. Kunstlederstreifen in Höhe der Oberkante Tasche der Vordertür. Mittelholm mit Kunstleder bekleidet.

Der Aschbecher ist kleiner geworden, verchromt, und sitzt nun in der Mitte am Armaturenbrett.

Der Wischermotor ist steiler gestellt und durch eine Blechblende verdeckt. Diese ist mit Himmeltuch bezogen.

ACHTUNG ! Scheibenwischermotoren 170 V/Va sind nicht mehr mit der Ausführung 170 Vb identisch !

Der hintere Auspufftopf hat eine leicht veränderte Halterung gegenüber dem 170 Va.

170 Db 1952 - 1953

Gleiches Fahrzeug wie 170 Vb, jedoch Dieselmotor OM 636.

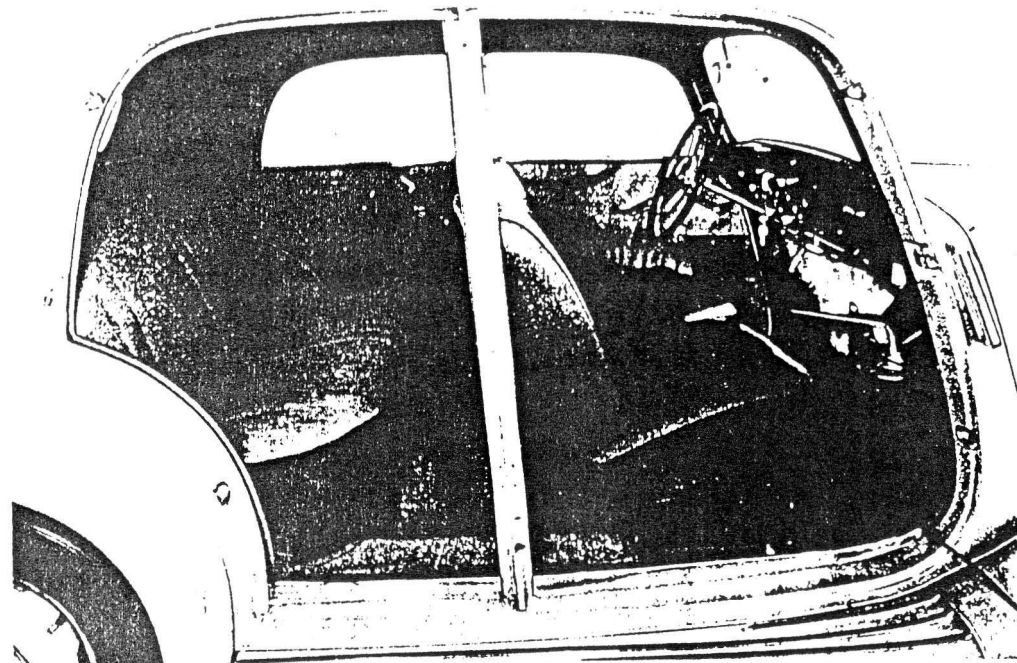
Dieselmotoren immer 12 Volt Anlage
 Benzin -"- -"- 6 Volt -"-

Produktionszahlen 170 V mit Benzinmotoren Nachkrieg, also 170 V/Va Vb

49367

170 V mit Dieselmotoren

also 170 D/Da/Db



Bei den 170 Va und Vb Ausführungen gab es zahlreiche Sonderkarossen wie Kombifahrzeuge und Krankenwagen oder Leichenwagen. Hauptsächlich kamen diese Karossen von den Karosseriefabriken wie LUEG, MIESEN, HÄGELE und von kleineren Firmen wie z.B. BERGER.

Sondervariante 170 Da OTP (Offener Tourenwagen Polizei)

Kübelwagen für die deutsche Polizei und für den Bundesgrenzschutz. Gebaut 1951.

170 Da Karosse (Front) mit Hypoid-Hinterachse. Viertüriger Tourenwagen mit umklappbarer Frontscheibe. Bereifung 6.00 x 16, daher etwas veränderte Heckklappe. Verstärkte Hinterfedern. Vorn Zughaken am Chassie.

Sonderausstattung : Spannungsumformer für Funkgerät in der rechten Fußraumseite, Antenne, Halter für Zusatzbatterie im Kofferraum und Suchscheinwerfer an der linken Windschutzscheibenseite. Für Polizei linke Seite Blaublinklicht und Martinshorn im Motorraum.

Sitze und Seitenverkleidung aus Kunstleder Schwarz. Verdeck aus schwarzem Planenstoff (Imprägnierte Baumwolle). Fußraum Hinten mit Gummi matte.

Produktionszahl

Sonderfall 170 S-V und S-D

1953 - 1955

Fahrgestell vom 170 Vb bzw. Db und die Karosse vom 170 Sb.

Auslaufmodell (Zwitter) der Modelle 170 V und S zu einem Sonderpreis. Der S-V war ca. 2000.- DM billiger als der Sb aber teurer als der 170 Vb.

Produktionszahl nicht genau zu ermitteln, da mit 170 S zusammen erfaßt.