



„Mein“ 170 S-V  
gekauft mit 28 Jahren.  
verkauft mit 49 Jahren.  
wiedergekauft mit 71 Jahren.

Eher zufällig geriet ich 1964 als Student an einen ziemlich ramponierten 170 Db. Er war sehr billig, 50 DM, und der Diesel-Verbrauch entsprach etwa dem, was man damals an der Tankstelle für 3 Liter Benzin bezahlte. Das waren 57 Pfennige pro Liter. Sozusagen ein „Drei-Liter-Auto“. Es ging aber noch wesentlich billiger. Der Motor ließ sich nämlich auch mit Heizöl betreiben. Das war zwar nicht erlaubt, trotzdem haben wir es gemacht. Heizöl kostete fast nichts, nämlich nur 8 Pfennige pro Liter. Hinzu kam, dass die Ersatzteilversorgung über Schrottplätze in dieser Zeit grandios war. Es gab keinen Schrottplatz, auf dem nicht mindestens ein 170er zu finden war, oft waren es mehr als zehn.



Mit ein wenig Geschick und viel gutem Willen konnte man sich auch mit klammem Geldbeutel leicht selbst helfen. Nach einem Jahr konnte ich mich „verbessern“ und stieg auf 170 S-D um. Das ging ein Jahr gut, dann tauchte überraschend ein 170 S CB auf. Ziemlich heruntergekommen, aber: einfach wunderwunderschön! Einen gravierenden Nachteil hatte das Auto allerdings: es war ein Benziner. Wie sollte ich es betreiben? Ich habe es trotzdem gekauft, für 1200 DM. Irgendwie ging es. Und zwar ohne einen Dieselmotor einzubauen, wie es damals auch bei Kabrioletts (sogar bei 300ern habe ich das gesehen!) häufig gemacht wurde.

Da war es auch schon passiert. Die 170er Baureihe hatte mich inzwischen so fasziniert dass ich begann, Ersatzteile zu horten. Mein Ziel war es, lebenslang 170er fahren zu können. Db und S-D wurden zerlegt und bildeten den Grundstock für ein Ersatzteillager, das bald so groß war, dass ich – so witzelten meine Freunde – noch gut 500 Jahre 170er fahren könnte – wenn sonst nichts dazwischen käme.

Das 170 S Kabriolett B fuhr ich schon 5 Jahre lang mit allergrößter Begeisterung in einem Zustand, in dem man sich heute nicht mehr in die Öffentlichkeit wagen würde. Dann, im Sommer 1971, erfuhr ich von einem Bekannten, dass in seiner Nachbarschaft ein noch sehr gut erhaltener 170er in einer Garage stehen solle. Der Besitzer hätte vor längerer Zeit versucht, das Auto für 1500 DM zu verkaufen – vergeblich. Da er aber nicht daran dachte, den Verkaufspreis zu senken, ließ er es lieber in der Garage stehen – versteuert und versichert. 10 Jahre lang! 1500 DM, das wäre auch heute noch der Preis und jede Verhandlung zwecklos.

Ansehen wollte ich das Auto schon. Aber kaufen? Das wäre ziemlich unsinnig gewesen. Ich hatte doch schon einen schönen 170er.

Ich fuhr hin, die Garage wurde geöffnet und heraus rollte ein fast neuwertiger 170 S-V, steingrau-hell, mit Schiebedach.

Ich war enttäuscht.



Der 170 S-V war zu dieser Zeit das mit Abstand unbeliebteste Modell der 170er-Reihe. S-V und S-D waren Sparmodelle. Sie waren deutlich schlechter ausgerüstet als die Vorgängermodelle S, Sb und DS. Dazu kamen die zu dieser Zeit längst überholten Blattfedern der V-Modelle – ein Rückschritt. Auch die sehr magere Innenausstattung, bei der das schöne Holz der S-Modelle durch Bakelit ersetzt war, fanden wir minderwertig und geschmacklos. Die Türverkleidungen und Teile der Polsterung waren aus Kunststoff. Einfach dürftig. Früher war das Stoff. Und am Chrom wurde auch tüchtig gespart. Wenn etwas glänzte, war es meist billiges Eloxal. Wenn es doch wenigstens ein S-D gewesen wäre. Auch dieses Modell war nicht sonderlich beliebt (Spitzname: „**S**“cheiß-„**D**“iesel - im Gegensatz zum DS), aber ein Benziner? Wer kaufte denn damals einen 170er Benziner? Ein Diesel ließ sich doch mit gleicher Freude wesentlich billiger bewegen. Und dazu hatte der S-V auch noch eine geringere Motorleistung als ein S, nämlich nur 45 statt wie bisher 52 PS. Eigentlich musste man sich mit einem S-V ein bisschen schämen.

Nach einiger Überlegung fanden sich aber auch Gegenargumente: Der einmalige Erhaltungszustand, nur 47.000 km auf dem Tacho, fast neu! Das Auto stand noch auf den

ersten Reifen, an den Felgen waren noch die originalen DB-Ausgleichsgewichte mit einem kleinen Stern montiert. Das Reserverad war unbenutzt, auch der Wagenheber noch nie benutzt! An den Türgriffen fanden sich noch die heute so seltenen Karton-Warnschilder.



Das alte SWF-Blinkrelais mit Bakelit-Gehäuse. Und das Schönste: Dieses herrliche große Schiebedach. Fast ein Kabriolett!

Der Preis von 1.500 DM schien mir zwar auch etwas hoch, aber gerade noch erschwinglich zu sein. Seit einem Jahr war ich im Beruf und die geforderte Summe entsprach ziemlich genau meinem damaligen Monatsgehalt.

Wir füllten Benzin ein und schlossen eine Batterie an: schon lief der Motor. Und zwar so leise, dass man ihn kaum hörte. Nie zuvor und nie wieder habe ich einen 170er Benzinmotor mit solcher Laufruhe gehört. Traumhaft.

Ich habe den S-V gekauft. Und das S-Kabriolett selbstverständlich behalten. Seit dieser Zeit leistete ich mir den Luxus, zwei 170er zu fahren.

Aus heutiger Sicht kann man die damalige Einschätzung des 170 S-V kaum nachvollziehen. Die einst so großen Unterschiede sind inzwischen zusammengeschrumpft. Auch der 170 S ist (und war auch damals) kein modernes Auto und einen nennenswerten Unterschied zwischen 45 und 52 PS kann ich beim besten Willen nicht erkennen. Beide Leistungen sind nicht gerade umwerfend. Und darauf kommt es ja auch gar nicht an. Sogar die Blattfedern stören uns heute nicht mehr, alle V- Modelle haben schließlich auch Blattfedern, ohne dass das als Manko empfunden würde.

Im Gegenteil, der 170 S-V ist inzwischen sogar etwas Besonderes geworden.

Zum einen: er ist relativ selten. Es gab nur 2.617 Stück. Im Inland blieben davon nur 1.863 Stück. Die Ausführung mit Schiebedach gab es sogar nur 385 Mal. Eine 170 S-V Limousine mit Schiebedach war und ist auch heute noch seltener als ein 170er Kabriolett (CA: 830 Stück, CB: 1603 Stück). Diese ohnehin schon geringe Zahl wurde in den 70er Jahren noch kräftig dezimiert. In viele S-V wurden damals Diesel-Motoren eingebaut (oder zumindest die

52 PS-Vergaseranlage des 170 S) und beim Verschrotten war man weniger zimperlich als bei einem S oder einem Diesel.

Der S-V ist aber auch der letzte, sozusagen der tapferste und trotzigste 170er Benziner. Sehr spät, viel zu spät, zu einer Zeit, als die 170er Modelle wirklich längst überholt waren, trat er auf den Plan und begleitete die dann doch sehr erfolgreiche Geburt des 180. Ein merkwürdiger Übergang zur „Neuzeit“. S-V und S-D wurden zusammen mit dem neuen 180er präsentiert und es ist mir bis heute ein Rätsel, weshalb DB zwar endlich ein wirklich neues, zeitgemäßes und wettbewerbsfähiges Auto vorstellte, ihm aber gleichzeitig zwei damals schon mehr als antiquierte 170er Modelle an die Seite stellte. Und das auch noch in Magerversion! Wäre es da nicht besser gewesen, stattdessen auch gleich den 180 D vorzustellen (der erst fünf Monate später kam) und wenn schon, dann vielleicht die Sb/ DS Reihe für die „konservativen Kunden“ unverändert noch eine Weile weiter zu produzieren? Ein mutiger Schritt nach vorn - und gleichzeitig zwei große Schritte zurück.

.....

Es scheint mir so, als ob man sich bei DB nicht sicher war, ob der neue 180er angenommen würde. Vielleicht fürchtete man, mit ihm das bewährte Gesicht zu verlieren. Dass man dabei selbst die S-V und S-D Modelle etwas skeptisch sah zeigt die Tatsache, dass in Mercedes Unterlagen die beiden „Geschwister“ S-V und S-D als Weiterentwicklung des V bzw. D dargestellt wurden. Das ist aber wenig überzeugend, diese Rolle hatten ja bereits Vb und Db übernommen. Außerdem gab es im äußeren und inneren Erscheinungsbild doch eine sehr viel größere Nähe zu den S- als zu den V- Modellen.

Man muss sich auch fragen, ob die „Weiter-“ oder ehrlicher: „Rückentwicklung“- für nur 3.122 (bzw. S-D: 14.887) Stück sich überhaupt rentierte und ob es nicht doch besser gewesen wäre - wenn überhaupt - die alten Modelle noch eine kurze Zeit unverändert weiter zu produzieren. Von „Resteverwertung“, wie man gelegentlich hört, kann hier wirklich nicht die Rede sein, es waren doch sehr viele Teile neu zu konstruieren, herzustellen und zu bevorraten. So hatte der Wagen einen eigenen Rahmen (und nicht den Rahmen des V, wie manche meinen), eigene Stoßstangen, Änderungen an der Aufstellung der Motorhaube, nicht zuletzt die neuen Fensterrahmen aus Bakelit und vieles mehr (Liste weiter unten). Und dabei brachte ein S-V auch noch rund 1.600 DM weniger in die Kasse als ein Sb.

.....

Der Neupreis des 170 S-V betrug zunächst (ab 20. 2. 1953) 8.300 DM, wurde aber schon nach einem Jahr (ab 22. 2. 1954) gesenkt auf 7.950 DM, sogar mit Heizung (für die man zuvor noch extra bezahlen musste). Zum Vergleich: der Sb kostete 9.950 DM, der Vb 7.900 DM. Der Verkauf lief schleppend und der Wagen war schon nach einem Jahr nur mit einem Preisnachlass an den Mann zu bringen (1953: 2.102 Stück, 1954: 880 Stück, 1955: nur noch 140 Stück).

Die Tage der 170er waren also gezählt, der 180er setzte sich durch. Er kostete kaum mehr als der Sb, nämlich 9.950 DM und wurde zum Verkaufserfolg. Schon im ersten Jahr wurde der 180er 35.383 mal verkauft. Er wurde, zusammen mit dem 180 D und den 190er Ponton-Modellen 442.963 mal verkauft. In der Folge zeigte sich, dass er weiterentwickelt und differenziert werden konnte und damit endlich ein bedeutender Schritt in die Jetzt-Zeit gelungen war.

.....

Nachdem ich das Auto gekauft hatte, habe ich glücklicherweise sofort eine Hohlraumkonservierung durchgeführt und einen Unterbodenschutz („Alubauch“ hieß das damals) aufgebracht. Das sollte sich auszahlen. Noch heute, 60 Jahre und 200.000 km später, ist die gesamte Karosserie noch in gutem Zustand.

Eine Anhängerkupplung wurde angebaut. Bei der Westfalia-Vertretung in Bremen waren noch drei Stück am Lager, 30 DM das Stück!

Eine andere Sache habe ich damals gemacht, über die ich mich heute enorm ärgere: Wie viele S-V bzw. S-D- Fahrer, habe ich versucht, das Auto „aufzuwerten“. Viele Teile des „S“ wurden eingebaut.

Die Bakelit-Ausstattung flog sofort raus und wurde durch die schöneren Holzteile des 170 S ersetzt, auch die Eloxal-Bedienungsknöpfe gegen die S-Messingknöpfe getauscht, zeitweise fuhr ich sogar mit dem 52 PS Vergaser des 170 S. Auch die originalen 16“ Räder wurden sehr schnell durch die 15“ Räder des „S“ ersetzt - was manchen Vorteil mit sich brachte. Unter anderem auch den, dass die originalen Räder mit den ersten Reifen und den schon erwähnten DB-Ausgleichsgewichten noch heute vorhanden sind!



Es war auch die Zeit, als V2A Schrauben ihren Einzug hielten. Ich war begeistert und hielt kräftig mit.

Mit dem Auto war ich dann lange Jahre sehr glücklich. Rund 200.000 km bin ich – wie man bei DB sagte – „sommers und winters“ gefahren. Es war mein Alltagsauto, eine Garage kannte es nicht. Streusalz? Das interessierte nicht. Es ging quer durch Europa.



Ich war mit dem Auto in Finnland, in Spanien, an den masurischen Seen, in der Tschechoslowakei, im Winter (Bild: mit Schneeketten) in den österreichischen Alpen, in Frankreich, in Portugal, in Griechenland. Ich erinnere mich auch an abenteuerliche und kuriose Fahrten in Deutschland. Einmal ging es, vollbesetzt mit drei weiteren 170er-Freunden in aller Frühe um 5 Uhr auf die Autobahn, nahe am Vollgas, nach Mannheim. Dort tummelten wir uns auf der Veterama und fuhren dann um 19 Uhr mit schwer beladenem Kofferraum wieder zurück nach Bremen. Wieder meist mit Vollgas, insgesamt 1200 km an einem Tag. Ohne zu murren tat er seinen Dienst. Und die vielen „Beute-Fahrten“ zu Matz nach Flensburg! Immer, wenn wieder etwas Geld zusammengekommen war, ging es los. Zurück war der S-V jedes Mal mit 170er Neuteilen so schwer beladen, dass er tief in den Federn hing und eine Sicht nach hinten (und oft genug auch zur Seite) nicht mehr möglich war.



Als ich meinen 170 S CB dann endlich überholte, zog ich ihn auf einem sog. „Hund“ (Eine Deichsel mit zwei kleinen Rädern) mit dem S-V 25 km quer durch Bremen zum Lackierer. Tempo maximal 25 kmh! Und dann wieder zurück! Abenteuerlich, heute unvorstellbar. Eine wunderschöne Zeit.

Trotzdem habe ich ihn 20 Jahre später –allerdings schweren Herzens – verkauft. Damals erkrankte mein Vater schwer. An jedem Wochenende musste ich von Bremen nach Aschaffenburg fahren. Das war, besonders bei Schnee im Winter und bei Dunkelheit, mit einem 170er inzwischen eine Tortur. Also kaufte ich (selbstverständlich nur vorübergehend!) ein billiges „modernes“ Alltagsauto, einen gebrauchten Golf. Da staunte ich nicht schlecht. Zum ersten Mal sah ich, was sich inzwischen getan hatte – und was ich vollkommen verpasst hatte. Der Scheibenwischer des Golf funktionierte einwandfrei. Sogar in zwei Stufen! Auch bei Schneefall! Es gab eine Scheibenwaschanlage, eine sehr gute Heizung, ein Radio mit UKW und Verkehrsfunk. Die Sicht nach hinten war großartig! Deutlich sichtbare Schlussleuchten. Und die Bremsen bremsten! Die Beschleunigung: fantastisch. Mit dem Golf konnte man sich sogar auf die Überholspur wagen und die von uns so gefürchteten „Kassler Berge“ schienen auf geheimnisvolle Weise flacher geworden zu sein.

Das war 1992. Die Zeiten hatten sich geändert. In einem 170er sah man inzwischen keine „alte Kiste“ mehr, sondern einen „Oldtimer“. Das drückte sich auch im Preis aus, er war kräftig gestiegen. Das Auto, das ich einst für 1500 DM gekauft hatte, konnte ich - 20 Jahre und 200.000 km später - für 24.000 DM verkaufen. Das 16-fache des Kaufpreises! Das war deutlich mehr, als mein damaliges Monatsgehalt.

Der Käufer bezahlte bar, das Geld lag gut sichtbar mitten in seinem Wohnzimmer lose verstreut in einem Glaskasten. Trotzdem ein diebstahlsicher Aufbewahrungsort. Der Glaskasten war nämlich ein Terrarium und um die Scheine herum langweilten sich zwei dicke Schlangen. Vorsichtig wurde das Geld mit einer Gurkenzange herausgeangelt.

Der Schlangenfreund verkaufte den S-V aber schon ein Jahr später an einen Mann, der ihm dann sehr viel länger die Treue hielt, genau so lange wie ich zuvor, nämlich 20 Jahre. In dieser langen Zeit kamen aber – glücklicherweise – nur 22.000 km zusammen, rund ein Zehntel der Strecke, die ich zuvor in der gleichen Zeit gefahren war.

Aus dem Kopf ging mir „mein S-V“ und die schöne Zeit mit ihm aber nie. Manchmal habe ich auch etwas von dem Auto gehört, einmal habe ich es sogar in Bockhorn auf dem Teilemarkt gesehen. Immer noch wunderschön!

Im November 2014 hörte ich dann von einem 170er-Freund, das Auto sei wieder zu verkaufen. Ansehen wollte ich es schon - zu deutliche und zu schöne Erinnerungen hingen daran - aber kaufen? Das wäre ziemlich unvernünftig gewesen, denn inzwischen hatte ich drei sehr schöne 170er in Betrieb: Zum einen immer noch mein altes 170 S Kabriolett B, mein „eingetragener Lebensbegleiter“ seit 1965. Wie ich auch heute noch finde: ein wunderschönes Auto. Zu ihm hatte sich schon sehr früh (1973) eine 1950er V-Limousine gesellt, auch ein wirklich schönes Auto. Einfach zum Verlieben. Nach meiner Pensionierung kam dann noch ein OTP dazu. Ein alter Traum. Auch dieses Auto: wunderschön. Wozu also noch den S-V? Wäre er nicht der langweiligste und überflüssigste 170er in dieser Gruppe?



An einem schönen Novembertag fuhr ich dann mit dem Motorradgespann zur Besichtigung nach Nordenham. Nur mal ansehen.

Ich war noch nicht von der Maschine abgestiegen, da war die Entscheidung schon gefallen: Ich werde das Auto wieder kaufen.

Es sah immer noch sehr gut aus, lief, war zugelassen und hatte sogar noch ein 3/4 Jahr TÜV. Das schöne Rundskalenradio brummte noch wie einst. Die Anhängerkupplung, die Liegesitzbeschläge, alles war noch vorhanden. Als ob die Zeit stehen geblieben wäre. Die paar Mängel, die man auf Anhieb sah, schienen sich leicht beheben zu lassen. Ein Kotflügel war durchgerostet, die Kühlermaske musste verchromt werden, sicher noch einige Kleinigkeiten. Auch den Preis von 16.000 € (deutlich mehr, als mein heutiges Monatseinkommen!) fand ich akzeptabel. Die Überführung sollte kein Problem sein, der Verkäufer wollte das Auto auf eigener Achse zu mir fahren. Das waren nur 60 Kilometer. Zur vereinbarten Zeit erschien er nicht. Stattdessen klingelte etwas später das Telefon. Der Wagen hatte unterwegs einen kapitalen Kupplungsschaden und musste geschleppt werden. Das fing schon mal gut an. Wie sich später herausstellte, lief das Ausrücklager ohne Öl und hatte sich zerlegt. Die Arme des Kupplungsautomaten war ausgeglüht.



Das konnte mich nun aber wirklich nicht schrecken, ohnehin hatte ich vor, den Wagen über Winter gründlich durchzusehen. Und das erwies sich als nötiger und langwieriger und auch teurer als ich zunächst dachte. Zahlreiche Fehler kamen zum Vorschein, viele davon so haarsträubend, dass weitere kapitale Pannen in nächster Zeit unausweichlich gewesen wären. Ahnungslosigkeit, Schlamperei und Lieblosigkeit. Es fehlten Schrauben an der Kupplung, an den Hardyscheiben, andere waren nicht angezogen worden. Zerschlissene Teile waren eingebaut, die in diesem Zustand niemals hätten wiederverwendet werden dürfen. Eine harte und brüchige Ölleitung, die längst hätte ersetzt werden müssen. Ein großes Holzstück schwamm im Kühlwasser und blockierte den Wasserfluss im Zylinderkopf, lieblos gelegte Kabel und Leitungen.

Dem Vorbesitzer kann man dies kaum zur Last legen. Er war auf die Hilfe einer Werkstatt angewiesen. Und das ist nun einmal wirklich schlecht. Einen solchen „Luxus“ kann man sich bei diesem Hobby kaum leisten. Es geht offenbar nur, wenn man bereit ist, selbst Hand anzulegen.

Aus der gründlichen Überholung wurde dann eine sehr gründliche Überholung. Sie dauerte fünf Monate: jedes Teil wurde angesehen, der Motor gewechselt, die Blattfedern zerlegt und einzelne Lagen ersetzt, die Schaltung komplett überarbeitet, der Tank ausgebaut.

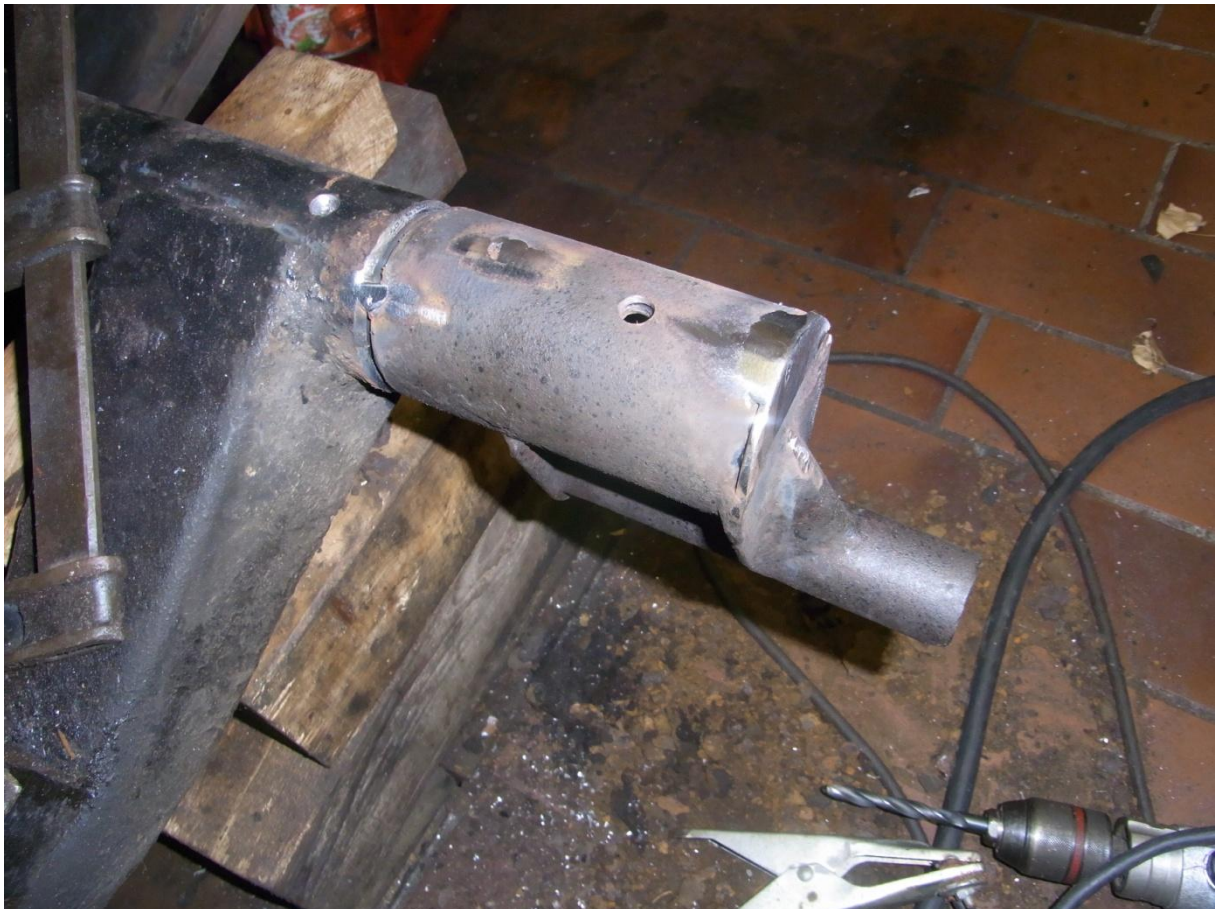
Das alles sollte sich als gut und nötig erweisen. Es war doch sehr viel mehr angefallen, als ich gedacht hatte.

Bei der Arbeit beschlich mich oft ein seltsames Gefühl. Ich stand in der Grube, als ob ich aus einem Grab nochmal ins Leben zurückgreifen könnte. An jedem Teil das ich anfasste sah ich Spuren von mir, 30, 40 Jahre alt! Leitungen, die ich einst als junger Mann gebogen hatte, Steckdosen, die ich gelegt hatte, Farbmarkierungen. Ein kuriose Beispiel: Einst, als „VA-Begeisterter“ hatte ich den Haltering für den Ölbehälter der Zentralschmierpumpe aus VA nachgebaut. Damals fand ich das überwältigend. Nun war es mir peinlich. Woher sollte ich einen originalen Haltering bekommen? Niemand in meinem 170er Bekanntenkreis hatte einen abzugeben. Eines Nachts kreisten meine Gedanken wieder mal um die bevorstehenden Arbeiten und Probleme, da kam mir ein Gedanke: Diesen VA-Halter hatte ich einst nach einem Muster hergestellt, nämlich dem originalen Halter. Da ich sehr ungern etwas wegwerfe, könnte es also sein, dass der originale Halter noch vorhanden ist. Um 3 Uhr in einer kalten Februarnacht ging ich im Schlafanzug über den Hof in meine Werkstatt, dann das Treppchen hinauf in mein Ersatzteillager und habe gesucht. Nicht lange, da lag der gesuchte Halter– seit 40 Jahren! Am nächsten Tag saß er wieder am alten Platz. Ist das nicht wunderschön? Auch die schöne ovale ADAC-Plakette, die ich damals vor dem Verkauf als Erinnerungsstück abgebaut hatte und die über 20 Jahre an meiner Pin-Wand hing prangt nun wieder exakt an der alten Stelle.



Der „neue/alte“ Halter des Ölbehälters. Auch das schöne und heute extrem seltene SWF Bakelit Blinkrelais der späten 50er ist noch vorhanden.

Die Karosserie stellte dank der guten Konservierung bei der Überholung überhaupt kein Problem dar. Es waren – bis auf Schweißarbeiten an einem Kotflügel – keine Arbeiten wirklich nötig. Erstaunlicherweise hatte aber der robuste Rahmen gelitten. Das vordere Querrohr mit den Aufnahmen für den Wagenheber ist an den beiden Enden oben offen – und unten geschlossen! Durch diese Öffnungen kam Salzwasser in das Rohr und konnte nicht wieder ablaufen. Die Aufnahme für den Wagenheber war auf einer Seite weich und musste ersetzt werden. Das waren die Folgen des rabiaten Winterbetriebs. Da das Auto von 1971 bis 1980 keine Garage kannte und am Straßenrand parkte, war es die rechte Seite. Damit hatte ich nicht gerechnet. Ich kann nur sehr empfehlen, diese Öffnungen zu verschließen und dieses Rohr von innen zu konservieren.



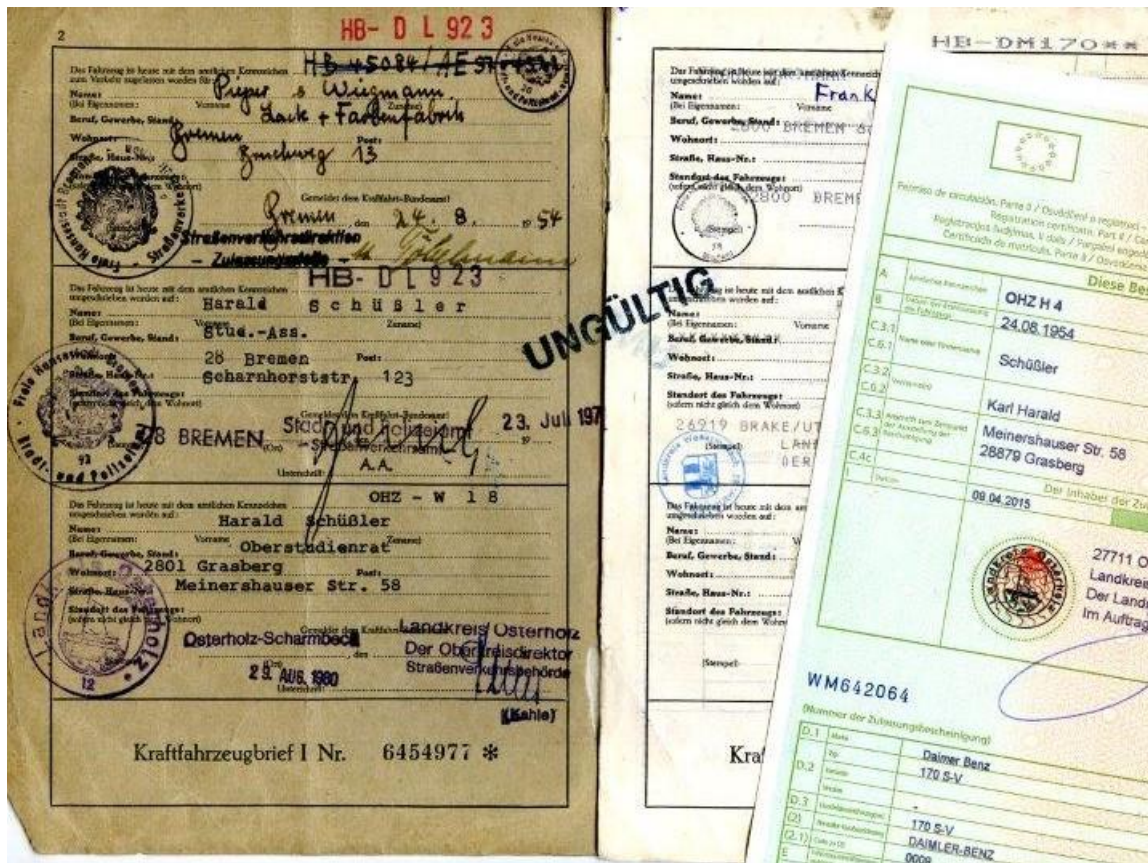
Mit eingeschobenem Rohr und verschließbarer Bohrung für die Konservierung.

Die meisten der benötigten Teile fanden sich noch in meinem Lager. Auch die originalen 16“-Räder (mit den ersten Reifen!) und den originalen Auslieferungs-Ausgleichgewichten mit einem kleinen Mercedesstern) hatte ich aufbewahrt. Es war überhaupt kein Problem, die vielen V2A-Schrauben zu ersetzen. Jetzt sitzen wieder die alten 8er Schrauben mit 14er Köpfen an ihrem Platz. Und auch die M5 Sechskantschrauben haben alle wieder 9er Köpfe. Nach einem halben Jahr hatte ich auch die meisten der Ersatzteile zusammengekauft, die ich einst weggegeben hatte, unter anderem auch – was ich zunächst für nicht möglich gehalten habe – die heute so selten gewordenen Kunststoffpaneele. Bis auf sehr wenige Ausnahmen ist der Originalzustand erreicht. Es ist wieder ein „echter S-V“ geworden.

Einige der „Verbesserungen“ – oder manchmal vielleicht auch „Verfehlungen“ aus dieser Zeit habe ich aber dennoch stehen lassen, selbst wenn ich das heute nicht noch einmal so machen würde. Schließlich war das Auto so schon über 40 Jahre auf der Straße und ich möchte die Spuren dieser schönen Zeit nicht völlig tilgen. Hier lediglich den Auslieferungszustand herstellen zu wollen, käme mir doch etwas steril – und auch undankbar – vor. Es bleiben also die schönen Batteriekastendeckel des 170 S – die der S-V nie hatte. Auch die Türzuzieher bleiben. Einige Teile im Motorraum bleiben weiterhin verchromt, die Reglerkappe, die Spannbänder der Lichtmaschine und des Anlassers. Und wo es mir sinnvoll erscheint gibt es auch noch VA-Schrauben (Befestigung der Kühlermaske, der Trittbretter, der Stoßstangen, der Wasserpumpe).

Die Zulassung war dann aber noch nervenaufreibend. Will man die originale Kennzeichenbeleuchtung (Lichtscheiben im Rähmchen!) verwenden, darf das Kennzeichen eines S-V nur 44 cm lang sein. Mehr Platz gibt es nicht. Ich wohne in der Nähe von Bremen im Landkreis Osterholz-Scharmbeck, abgekürzt OHZ. Das sind schon mal drei Buchstaben. Kommt noch der „Europastreifen“. Auch die Stempel brauchen ein Feld. Und das „H“, das die Kennzeichen historischer Fahrzeuge unnötigerweise zusätzlich verlängert (Wer denkt sich nur einen solchen Unsinn aus?).

Da sind von den 44cm bereits 30 cm verbraucht. Es bleibt nur noch Platz für einen Buchstaben und eine Zahl. O Gott, war das schwierig! Die eigentlich recht freundliche Sachbearbeiterin wagte nicht, das alleine zu entscheiden. Das war um 10 Uhr vormittags. Sie rief ihre Vorgesetzte. Nun wurde aus der schwierigen Sache eine sehr schwierige Sache. Die Chefin verschwand in ihrem Zimmer und vergewisserte sich telefonisch an noch höherer Stelle. Wie man sich leicht denken kann: Mit jeder neu hinzukommenden Person wurde die Sache komplizierter und war bald schon ein fast unlösbares Problem. Inzwischen waren zwei Stunden vergangen. Meine mitgebrachten Bilder, Maße und Kataloge genügten nicht, ich sollte das Auto vorführen. Dazu hätte ich einen Trailer und ein Zugfahrzeug besorgen müssen. Nach vielem Hin und Her war man mit neuen Bildern einverstanden, auf denen der vorhandene Platz mit eingeblendetem Zollstock zu sehen war. Also bin ich nach Hause gefahren, habe die geforderten Bilder gemacht, ausgedruckt und wieder zur Zulassungsstelle gefahren. Inzwischen war es 16 Uhr geworden. Feierabendstimmung machte sich breit. Da geschah ein Wunder: Mir wurde – als ob ich alles nur geträumt hätte – mit größter Selbstverständlichkeit eine lange Liste vorgelegt, aus der ich unter hunderten von kurzen Kennzeichen frei wählen sollte. Das wollte ich aber nicht, mir war es nämlich egal, irgendein Buchstabe, irgendeine Zahl, nur kurz sollte das Kennzeichen sein. Ich bat die Sachbearbeiterin, für mich zu wählen. Sie entschied sich für H4H. Originell. Nur 42 cm, 2 cm kürzer als nötig.



Die gründliche Überholung zog sich – bei täglicher Arbeit - über 5 Monate hin. Länger, als ich dachte. Und doppelt so teuer wie vermutet wurde die Sache auch. Ich kam (Kaufpreis plus Ausgaben) wieder auf rund 24.000. Diesmal aber nicht DM sondern Euro.

Nun steht das Auto, noch im alten – keineswegs perfekten – Lack, technisch grundüberholt wieder auf mich zugelassen auf dem Hof.

Was mich besonders freut: Sogar das alte Fahrtenbuch, in dem ich seit 1971 alle Arbeiten dokumentiert habe, ist noch erhalten geblieben. Dabei alle Rechnungen (z.B. vom 4. Juli 1971: ein neues Neimann-Zündschloss für 94 DM), sämtliche Rechnungen und Überweisungen an die Zulassungsstelle und die Versicherung, das Finanzamt, alle TÜV-Berichte, alle Briefwechsel finden sich dort. Nichts ist verloren gegangen.

Natürlich habe ich während der Arbeit immer mal wieder am Sinn meiner Entscheidung gezweifelt. Sicher ist es klüger, erst gar nicht danach zu suchen. Nun habe ich aber mit sehr großer Freude und Stolz schon 7000 km ohne nennenswerte Pannen zurückgelegt und ich bin überrascht, wie bequem und angenehm sich das Auto fahren lässt. Ich muss also aufpassen, dass meine drei anderen 170er nicht vernachlässigt werden.



Ein Rückblick: Von 1965 bis heute bin ich ununterbrochen 170er gefahren. Viele Jahre hatte ich zwei, ein paar Jahre sogar drei 170er gleichzeitig angemeldet. Sechs verschiedene waren

es in diesen 50 Jahren insgesamt. Vier davon sind noch immer in meinem Besitz. Sie sind inzwischen in recht gutem Zustand – und auch alle vier sind zugelassen. Aber auch die beiden anderen sind nicht ganz verschwunden. Reste von ihnen tummeln sich noch in meinem Ersatzteillager.

„Mein S-V“ hat inzwischen 272.170 km gelaufen. 200.000 km davon saß ich am Steuer. 500 Jahre 170er fahren? Dieses Ziel habe ich – notgedrungen etwas weiser geworden – inzwischen aufgegeben, aber ein paar Jährchen sollten es möglichst noch werden.

Gekauft habe ich den S-V mit 28 Jahren. Als ich ihn verkauft habe, war ich 49 Jahre alt.

Wichtige Lebensjahre. Wiedergekauft habe ihn mit 71 Jahren. Wenn ich morgens aufstehe und meine Knochen sortiert habe, merke ich natürlich, dass die Zeit nicht stehen geblieben ist.

Blicke ich aber aus dem Fenster und sehe auf meine nun vier 170er, dann ist es wie früher.

Fast noch etwas schöner.



.....  
**Änderungen 170 S-V (gegenüber Vorgänger 170 Sb bzw. S):**

**Von außen sichtbar:**

Stoßstangen neue rundliche Form ähnlich wie Vb/ Db  
und Stoßstangenhalter

Seitenteile Motorraum ohne Chromleisten

Fenster der Türen ohne Chromrahmen

16“ Räder (wie alle V- und alle Dieselmotoren)

Schriftzug auf Heckklappe

## **Rahmen:**

Eigener Rahmen (es ist ja keineswegs der alte V-Rahmen!)

- a) Aufnahme für Blattfedern,
- b) Hörner für Karosserielager vorn am Vorbau fehlen)
- c) Weichere Blattfedern als die V Typen

## **Motor/ Motorraum**

Motor wie Sb (also mit Kette und Benzinpumpe), aber mit dem alten Steigstrom-Vergaser und dem alten Verteiler der V-Modelle, damit auch Ansaug- und Auspuffkrümmer des Va/Vb

Keine Deckel auf den Batteriekästen

Kühler (Geänderter Ausgang mit Überwurfmutter und T-Stück)

Anschlüsse für Kühlwasseraustritt (T-Stück ohne Absperrmöglichkeit)

Eigenes Heizungssystem, unterscheidet sich von dem des S und auch des Sb

Anlasser und -betätigung (damit auch Änderungen am Vorbau).

Dürftiger (und deutlich schlechterer, sogar gefährlicher) Motorhaubenaufsteller, damit verbunden auch eine geänderte Motorhaube (mit Klammer für Stütze) sowie Änderungen am Karosserie-Vorbau

Kotflügel (mit Haltetaschen für die Heizung)

Unterbodenbleche (wegen der Änderung der Auspuffführung und der Blattfedern)  
zweipolige Kabelklemme (für Gebläse) an der Spritzwand (Form wie bei den Ponton-Modellen)

Seitenteile oben nur je zwei Gummiauflagen (anstatt drei wie bei S)

Änderungen am Kabelbaum (Anlasser ohne Magnetschalter)

## **Innenausstattung**

Türschlösser (wie 220)

Eigenes Polstermuster der Sitze (teilweise mit Kunststoffbezug).

Eigene Türverkleidungen (Kunststoff/ Nieten/Zierleiste/ohne Taschen)

Bakelit-Fensterrahmen, Bakelit-Armaturenbrettabschluss

Bakelit Radioschachtabdeckung

Handschuhfachgriff eigene Form

Schalterknöpfe Eloxal mit Kunststoffkopf (wie Pontonmodelle)

Schriftzug auf der Radioschachtabdeckung

Tachometer

Kombiinstrument

Der alte, nicht abblendbare kleine Innenspiegel der V und S-Modelle  
nur noch einen Aschenbecher vorn (mit Bakelit-Deckel)

keine Türzuzieher

Reservehahn und Betätigung

Nur eine Sonnenblende (rechte Seite Sonderwunsch)

Deckenleuchte wie Ponton aus Kunststoff

Verkleidung der B-Säule mit Kunststoffbezug

Einfache „Troddel-Halter“ wie V

Fußmatten, auch Tunnelmatte geändertes Profil und Farbe (gräulich)  
Durchgehende Gummimatte im Fußraum hinten - kein Teppich

### **Kofferraum**

Kofferraumklappe

Kofferraumscharniere mit Blattfedern (ohne seitliche Stützen-die einzige wirklich nachvollziehbare Weiterentwicklung)

Kofferraumgriff (wie 190 SL).

Kofferraumschloss

Schriftzug auf Heckdeckel

Kofferraum (zunächst und wohl auch meist) ohne Zwischenboden und seitliche Verkleidungen

Keine Gummimatte im Kofferraum

Befestigungsriemen für Reserverad aus Stoff

Karosserieänderung: Im Kofferraum fehlen die Halter für den Zwischenboden und die seitlichen Scharniere

.....  
(Und sicher noch einiges mehr)

### **Verbesserungen/ Verschlechterungen**

Vieles mag Geschmackssache sein, z. B. Bakelit oder Holz, Stoff oder Kunststoff. Die Tendenz, Autos billiger zu machen und ihnen den Charakter eines „Club-Zimmers auf Rädern“ zu nehmen, kann nicht grundsätzlich falsch sein. Jedenfalls war sie ein bestimmendes Moment der Entwicklung der Nachkriegs- Massenmotorisierung. Also: zwar weniger „schön“, richtig aber doch.

**Schlechter** dürfte die

**Aufstellung der Motorhaube** sein. Bei Wind kann sie leicht ausrasten und einem auf den Kopf fallen. Schon zweimal erlebt. Gefährlich. Absolut unverständlich. Auch der **Vergaser**, stellt ein Problem dar. Zwar ist er sehr einfach und kaum anfällig für Störungen, er sitzt aber tief im Motorraum und ist sehr schwer zugänglich. Auch der Luftkanal stört. Das war bei den V-Modellen einfacher, dort konnte man ihn von der Seite gut erreichen.

**16“ Reifen** bieten deutlich weniger Fahrkomfort als 15“ Reifen (Federung, Schwimm-Neigung). Das Gleiche gilt für die

**Blattfedern**, sie sind härter als die Spiralfedern (Allerdings lassen sie bei Kurvenfahrt den Wagen nicht so tief eintauchen. Das ist nicht schlecht).

Der kleine, nicht abblendbare

**Innenspiegel**.

**Besser** dürften die

**Scharniere der Kofferhaube** sein. Durch die Blattfeder-Lösung entfallen die seitlichen „Scheren“ und der Zugang beim Laden ist bequemer. Leider muss beim Öffnen des Kofferraums jedes Mal ein Schlüssel benutzt werden. Das ging vorher auch ohne Schlüssel.

Gut dürfte auch der Wegfall des

**Zwischenbodens** im Kofferraum sein. Nimmt man das Reserverad heraus, hat man nun deutlich an Laderaum (Ladehöhe!) gewonnen.

Auch die

**Stoßstangen** gehören ganz sicher zu den Pluspunkten. Nicht nur, dass sie sich in ihrer Form besser als ihre Vorgänger auf die Formensprache der Karosserie beziehen, sie sind auch robuster und weniger anfällig für Verwindungen und Beulen. Sie sind dreigeteilt und somit ist ein Richten bzw. Ersetzen im Bedarfsfall einfacher und billiger. Es muss nicht in jedem Fall die komplette Stoßstange ausgewechselt werden.

Ein weiteres Plus dürfte das Fehlen der

**Zierleisten um die Seitenfenster** sein. Sie sind doch rostanfällig und auch schwer auszuwechseln.

---

<b>Modell</b>	<b>Produktion</b>	<b>Stück</b>	<b>Preis in DM</b>
170 S	3/1949-1/1952	31.179	9.850
170 Sb	1/1952-8/1953	8.094	9.950
170 DS	1/1952-8/1953	12.985	10.800
170 S-V	7/1953-2/1955	3.122	8.300 (ab 2/54: 7.950)
170 S-D	7/1953-2/1955	14.887	9.350 (ab 2/54: 8.900) (Aufpreis Schiebedach: 50 DM)
180	7/1953-6/57	52.186	9.950 (später 8.760)
180 a	7/57 – 7/59	27.353	
180 b	7/59 – 8/61	29.415	
180 c	6/61 – 10/ 62	9.280	
180 D	2/54 – 7 / 59	116.485	
180 Db	7/ 59 – 8/ 61	24.676	
180 Dc	6/61 – 10 / 62	11.822	
190	3/56 – 8/59	61.345	
190 b	7/59 9/ 61	28.463	
190 D	8/ 58 – 7/ 59	20.629	
190 Db	7/ 59 – 9/ 61	61.309	

(alle 180 u. 190 zusammen 442.963 (aus Oldtimer Markt 2/2003))

---

#### **Produktion des 170 S-V:**

Insgesamt 3.122 Stück (davon 1.863 Inland)

Davon 2.617 Limousinen,

385 Limousinen mit Schiebedach

60 Fahrgestelle,

60 Krankenwagen

Produktion über die Jahre:

1953: 2.102 Stück

1954: 880 Stück

1955: 140 Stück

