

## Mercedes-Benz 170 V Teil I von 1936 - 1942

Mercedes-Benz präsentiert am 15. Februar 1936 den 170 V (W 136) auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin. Damit beginnt für die Marke eine Erfolgsgeschichte: 50 Jahre nach der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler wird der technisch fortschrittliche und optisch moderne 170 V zum Verkaufsschlager und sichert Mercedes-Benz einen Spitzenplatz in der automobilen Mittelklasse. Insgesamt entstehen vom 170 V 140.386 Fahrzeuge.

Bei der Einführung des 170 V im März 1936 sind sechs Pkw - Karosserievarianten bestellbar – Limousine mit zwei und vier Türen, Cabriolet-Limousine, offener Tourenwagen mit zwei Türen wird 1938 abgelöst von der viertürigen Version, Cabriolet B und zweisitziger Roadster. Im Mai 1936 ergänzt das sportlich-elegante Cabriolet A die üppige Modellauswahl. Die Preise beginnen bei 2.850 RM für das reine Fahrgestell, die viertürige Limousine kostet 3.850 RM, der Roadster mit zwei Notsitzen ist für 5.500 RM zu haben. Damit liegen die Preise um 600 bis 1.000 RM unter jenen des 170.



© Mercedes Benz AG

Die Entwicklungsziele für den 170 V sind klar formuliert. Der Typ mit Vierzylindermotor soll preiswerter und moderner sein als der 170 (W 15, 1931 bis 1936) mit Sechszylindermotor, aber zugleich allen Markenwerten voll gerecht werden. Diese anspruchsvolle Aufgabe erfüllt Mercedes-Benz mit Bravour: Das neue Fahrzeug besticht mit einer modernen, fließenden Linienführung und lässt die Epoche der eher kastenförmigen Fahrzeuge deutlich hinter sich. Das V steht für den vorn angeordneten Motor.

Das Rückgrat des 170 V bildet ein robuster x-förmiger Ovalrohrrahmen. Gegenüber dem beim Typ 170 verwendeten Kastenrahmen sinkt das Gewicht um 80 Kilogramm, und dies bei erhöhter Steifigkeit. In der vorderen Rahmengabel ist der Motor montiert, in der hinteren das Differential. Durch einen längeren Radstand und den recht weit nach vorn gesetzten Motor rücken auch die nun niedriger eingebauten Fondsitze in den gut gefederten Bereich vor der Zweigelenk-Pendelachse. Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt und haben jeweils ein quer liegendes Blattfederpaket sowie Hebelstoßdämpfer. Die Bodenfreiheit von 205 Millimetern kommt dem Einsatz auf schlechten Straßen oder Feldwegen zugute. Die Karosserie entsteht in einer Mischbauweise aus Holzgerippe mit Blechbeplankung.

Das Vierzylindertriebwerk M 136 hat in der Erprobungsphase zunächst 1,6 Liter Hubraum. Erst kurz vor Serienanlauf wird beschlossen, diesen zugunsten des Drehmoments durch eine Vergrößerung von Hub und Bohrung auf 1,7 Liter zu erhöhen. Mit stehenden Ventilen und Steigstromvergaser leistet das Aggregat 28 kW (38 PS). Für eine gute Laufkultur ist das Triebwerk „schwebend“ in Gummi gelagert. Der M 136 gilt als anspruchslos, laufruhig und sehr zuverlässig. Die Fachzeitschrift „Motor und Sport“ beschreibt das Fahrerlebnis in Heft 34/1936 mit diesen Worten: „Jedenfalls arbeitet die Maschine so ruhig, und die Abdämpfung der Schwingungen ist eine so gute, dass man nie einen Vierzylindermotor unter der Haube vermuten würde.“ Das Vierganggetriebe hat zunächst einen synchronisierten dritten und vierten Gang. Von 1940 an kommt ein vollsynchronisiertes Schaltgetriebe zum Einsatz.



© Mercedes Benz AG

Der Mercedes-Benz 170 V wird behutsam weiterentwickelt. Ab 1937 steht die Kühlermaske nahezu unmerklich steiler, und die Einfüllöffnung für das Kühlwasser befindet sich nun unter einem Schraubverschluss mit Stern auf der Kühlermaske. 1938 kommt der

Kübelstzswagen für Polizei und Wehrmacht hinzu. Von ihm entstehen bis 1942 in drei Varianten 19.065 Exemplare. Wenngleich Mercedes-Benz den Bau von Personenwagen kriegsbedingt 1942 nahezu einstellt, beginnt 1943 in Gaggenau die Produktion der für den 170 V entwickelten Gaserzeugungsanlage G 136. Mit einer Füllung von 24 Kilogramm Holzkohle legt ein damit ausgerüstetes Fahrzeug 100 bis 130 Kilometer zurück. Auch nach dem Krieg ist Benzin zunächst knapp, Holz dagegen verfügbar. Die Holzgasanlage wird daher ab Januar 1946 erneut hergestellt.

Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung im November 1942 werden 91.048 Exemplare vom 170 V hergestellt. Damit ist er der bis dahin erfolgreichste Personenwagen der Marke mit dem Stern.



Ergänzend zu den Personenwagen gibt es den 170 V ab seiner Premiere im Jahr 1936 auch in einer Nutzfahrzeugvariante als Kastenwagen. Von ihm werden bis zum Produktionsstopp im Jahr 1942 insgesamt 989 Stück produziert. Er ist ein ideeller Vorläufer der kleinen Lieferwagen mit Stern.

Zu den Bildern >>>

R.S. 30.11.2021

Bilder ID: 202153

© Quelle Mercedes Benz AG