

## Mercedes-Benz 170 V Teil II 1946 – 1953

Im März und April 1945 besetzen die Truppen der Alliierten die Werke von Daimler-Benz. Am 8. Mai 1945 endet der Zweite Weltkrieg. Das Werk Untertürkheim ist zu 70 Prozent zerstört, das Werk Sindelfingen zu 85 Prozent, das Werk Gaggenau zu 80 Prozent, im Werk Mannheim sind es rund 20 Prozent der Industrieanlagen. Bereits am 20. Mai 1945 wird das Werk Untertürkheim wiedereröffnet.

Es ist ein wegweisendes Datum für die damalige Daimler-Benz AG: Im November 1945 erteilt die Wirtschaftsbehörde der US-Besatzungszone dem Stuttgarter Automobilhersteller die Produktions-erlaubnis für Pritschenwagen, Kastenwagen und Krankenwagen auf Basis des Personenwagens 170 V (W 136), den das Unternehmen ursprünglich 1936 vorgestellt hat. Im Frühjahr 1946 wird die Lizenz auf den Personenwagen erweitert. Im Mai 1946 verlässt ein Pritschenwagen als Erstes von 214 in jenem Jahr hergestellten Fahrzeugen die Endmontage im Werk Sindelfingen. Im Juni folgen der erste Kastenlieferwagen, im September ein Krankenwagen und im Oktober ein Polizeistreifenwagen. An den Stückzahlen und Zeitabständen ist zu erkennen, dass die Produktionsbedingungen alles andere als normal sind. Erst Mitte 1947 folgt den kleinen Nutzfahrzeugen die viertürige Limousine 170 V. Wie wichtig die erneute Produktionsaufnahme für das Unternehmen wie Öffentlichkeit ist, zeigt auch die vorhandene Pressefotodokumentation: Trotz der damals mageren Jahre ist sie umfangreich.



Nach der behördlichen Genehmigung handelt das Unternehmen rasch. Es entscheidet, die schon vor dem Krieg geplante Verlegung der Pkw-Endmontage von Untertürkheim nach Sindelfingen zu verwirklichen. Denn der Transport von Karosserien aus Sindelfingen ins Neckartal nach Untertürkheim ist aufwendiger als die Spedition der Antriebskomponenten von Untertürkheim nach Sindelfingen. Am 22. Februar 1946 ist im Werk Untertürkheim ein Vierzylinder M 136 der erste nach dem Zweiten Weltkrieg gebaute Motor. Das 1,7-Liter-Aggregat bietet eine Leistung von 28 kW (38 PS).

Die in großen Stückzahlen bewährte Basis der ersten Nachkriegsfahrzeuge liefert die von 1935 bis 1942 hergestellte Limousine 170 V (W 136). Der Krankenwagen hat die meisten Parallelen: Die Hinterachsübersetzung bleibt unverändert, ebenso die Größe von Felgen und Reifen (3,50 D x 16 und 5,50 x 16). Hier wie dort liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 108 km/h. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt rund 1,5 Tonnen. Bei den Pritschen- und Kastenwagen wird der x-förmige Ovalrohr-



rahmen für eine erhöhte Stabilität verstärkt und ist daher 40 Kilogramm schwerer. Die Nutzlast beträgt 750 Kilogramm und das Gesamtgewicht knapp zwei Tonnen. Als Felgendimension haben die Ingenieure 4,25 E x 16 gewählt und bei den Reifen 6,50 x 16. Die Hinterachsübersetzung wird mit dem Ziel akzeptabler

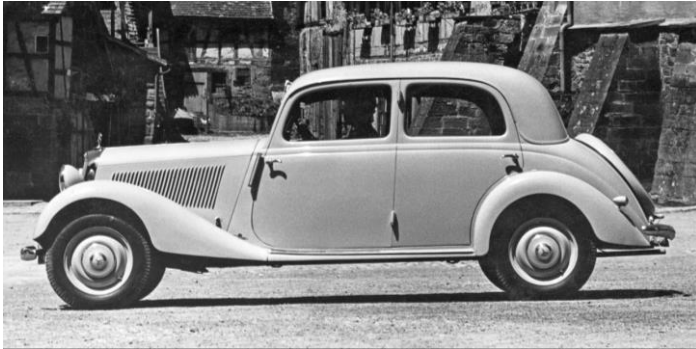
Fahrleistungen kürzer ausgelegt. Deswegen beträgt die Höchstgeschwindigkeit beider Nutzfahrzeuge lediglich 80 km/h.

Die Fahrzeuge sind äußerst einfach ausgestattet. Beispielsweise ist das Interieur sehr funktional gestaltet, und beim Exterieur sucht man verchromte Teile vergebens. Das unterstreicht, wie sehr es bei dieser Produktion um das Erfüllen von Basisbedürfnissen für Transport und Mobilität geht. Der herrschende Materialmangel birgt zusätzliche Erschwernisse. So werden die Fahrzeuge ohne Reifen ausgeliefert – diese muss der Kunde aus anderer Quelle beibringen.

Beim Karosserieaufbau der Nutzfahrzeugvarianten des 170 V muss aufgrund Materialmangels improvisiert werden. Bleche gibt es kaum. So besteht das spartanische Fahrerhaus als separate Baueinheit aus einer einfachen, jedoch immerhin leichten Holzfaser-Hartplattenkonstruktion, wie schon zu Kriegszeiten bei einigen Lastwagen. Als Seitenscheiben kommen Schiebefenster zum Einsatz,

die Türen werden mit simplen Kastenschlössern arretiert. Nicht zuletzt mangels Isolation ist es insbesondere im Winter kalt in diesen Fahrerhäusern – aber wenigstens ist man gegen direkten Fahrtwind geschützt. Die Armaturen mit schwarzem Zifferblatt entsprechen zunächst den Instrumenten der früheren Wehrmachtkübelwagen. Ans Fahrerhaus schließt sich je nach Verwendungszweck eine Pritsche, ein Kasten- oder ein Krankenwagenaufbau an. Die Polizeipritschenwagen erhalten Plane, Spiegel und auf der Ladefläche zwei gegenüberliegende Sitzbänke. Nach der Anlaufphase ergeben sich dann doch vorzeigbare Stückzahlen: Bis zum Jahresende 1946 werden in verschiedenen Varianten 183 der kleinen Nutzfahrzeuge sowie 31 Krankenwagen gebaut.

Die Produktion der viertürigen Limousine 170 V startet im Juli 1947. Doch die Neuwagen sind nicht auf dem freien Markt zu haben. Ein Fahrzeug – ob Personenwagen, Bus, Transporter oder Lastwagen – erhält in jenen Jahren nur, wer eine Notwendigkeit nachweisen kann.



Vom Juli 1948 an wird das Interieur wieder minimal eleganter, denn es kommen – wie bereits vor dem Krieg – elfenbeinfarbene Armaturen mit schwarzen Zahlen zum Einsatz. Die Gesamtbilanz für das Jahr 1947: Es werden immerhin 581 Personenwagen und 464 Lieferwagen hergestellt. Im Jahr 1948 steigt diese Zahl deutlich auf 4.500 Personen- und 616 Lieferwagen an. Danach geht es noch steiler bergauf, 1949 stellt Daimler-Benz von diesem damals

einzigem Modell außerhalb der Lkw-Sparte 12.719 Personen- sowie 382 Lieferwagen her.

Im September 1943 präsentiert Daimler-Benz einen Holzgasgenerator für den 170 V, der nur 70 Kilogramm wiegt. Mit einer Füllung von 24 Kilogramm Holzkohle legt ein damit ausgerüstetes Fahrzeug 100 bis 130 Kilometer zurück. Auch nach dem Krieg ist Benzin zunächst noch knapp, Holz dagegen verfügbar. Die Holzgasanlage wird daher ab Januar 1946 erneut hergestellt.

Der ab 1946 erneut produzierte 170 V ist nicht nur wichtig für die Mobilität der frühen Nachkriegsjahre. Er bildet auch die Ausgangsbasis für die ersten nach dem Krieg neu konstruierten Pkw-Modelle von Mercedes-Benz: Im Mai 1949 stellt Daimler-Benz auf der Exportmesse in Hannover den Mercedes-Benz 170 D vor. Er ist der erste Diesel-Pkw der Marke nach dem Krieg. Hinzu kommt der vom 170 V abgeleitete, größere und repräsentivere 170 S. Die kontinuierlich erweiterte Typenreihe bildet bis 1953 das Rückgrat der Pkw-Produktion des Unternehmens.



**Im Spiegel der Presse:** Die „Neue Kraftfahrer-Zeitung“, Deutschland, hält in Heft 16/1950 fest: „Die Mercedes-Benz 170 V und D gehören in puncto Fahreigenschaften, Leistung und Ausstattung etc. unbedingt zur Spitzengruppe der deutschen Personenkraftwagen.“ Die „Automobil Revue“, Schweiz, schreibt in Heft 12/1950: „Der Mercedes-Benz Typ 170 V ist aus dem jugendlichen Alter eines Autos schon lange herausgewachsen. Aber ist es nicht ein Fahrzeug, das in seiner Leistung, in seiner Anspruchslosigkeit, seiner Wirtschaftlichkeit, seiner Sicherheit, seiner langen Lebensdauer und – last not least – auch in seiner Schönheit auch heute noch den Vergleich mit den neuesten, chromschillernden Schöpfungen der Automobilmode aushält?“

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.12.2021