



**Danke lieber Hans Peter Würsten für die Arbeit.
Die Szene hat schon lange darauf gewartet.«**

Automuseum Dr. Carl Benz und Ehrenpräsident des
Mercedes-Benz Veteranen-Club von Deutschland (MVC)

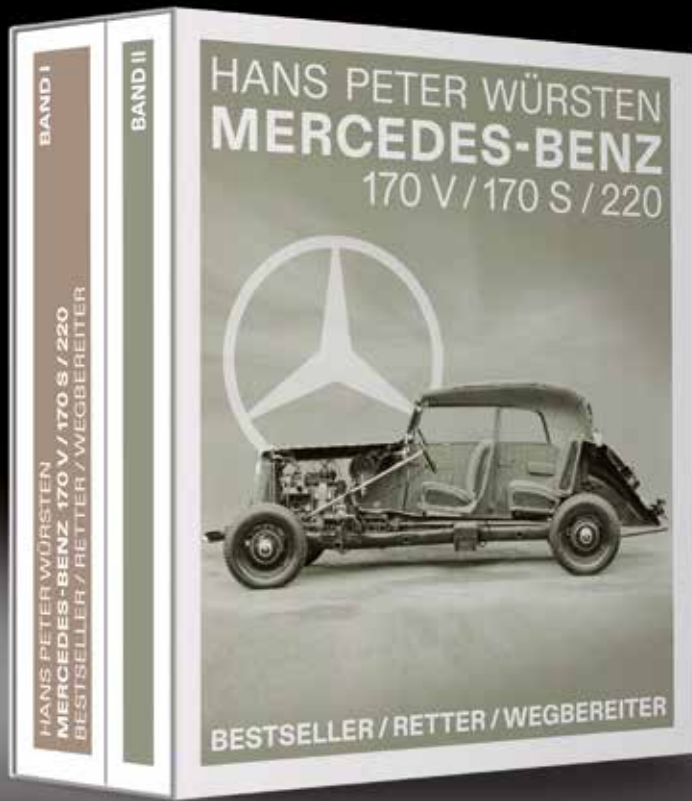
Gründer und Ehrenpräsident des Mercedes-Benz Veteranenclub Schweiz (MBVC) und aktiv im Forum 170v.de



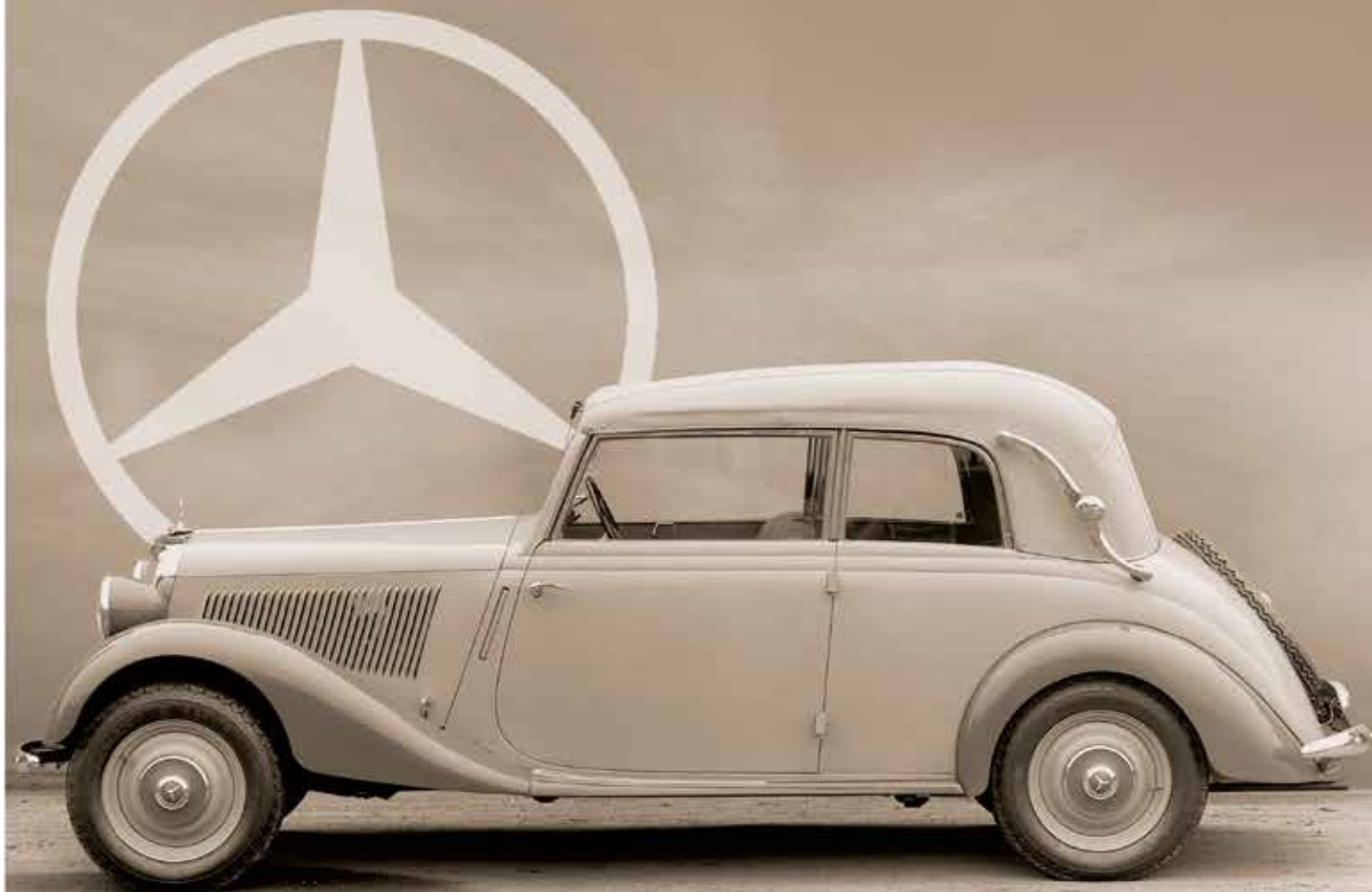
Rasch stieg der populäre Wagen zum meistgebauten und kommerziell wichtigsten Modell der Daimler-Benz AG auf, ermöglichte nach kriegsbedingter Unterbrechung 1946 den Wiedereinstieg in die Pkw-Fertigung und war Basis für eine klassenübergreifende Typenfamilie, die erst 1955 abgelöst werden sollte.

Das mit fast 1200 zeitgenössischen Fotos und Zeichnungen reich illustrierte zweibändige Werk ist mit einem technischen und historischen Sachverstand verfasst und in einer Wertigkeit umgesetzt, wie man sie allenfalls bei Publikationen über hochpreisige und prestigeträchtige Automobile erwarten dürfte.

Autor Hans Peter Würsten gelingt die schon lange überfällige Würdigung der Modelle 170 V – 170 S – 220, die für Mercedes-Benz nicht nur zum Bestseller gerieten, sondern auch zum Retter in der Not und Wegbegleiter zukünftiger Modellpolitik. Ein Buch, das im denkbar günstigsten Moment erscheint: in einer Zeit, in der sich Mercedes-Benz von der »Luxus-Strategie« der vergangenen Jahre ab- und einer breiteren Käuferschaft zuwenden will. Wie vor 90 Jahren.



HANS PETER WÜRSTEN
MERCEDES-BENZ
170 V / 170 S / 220



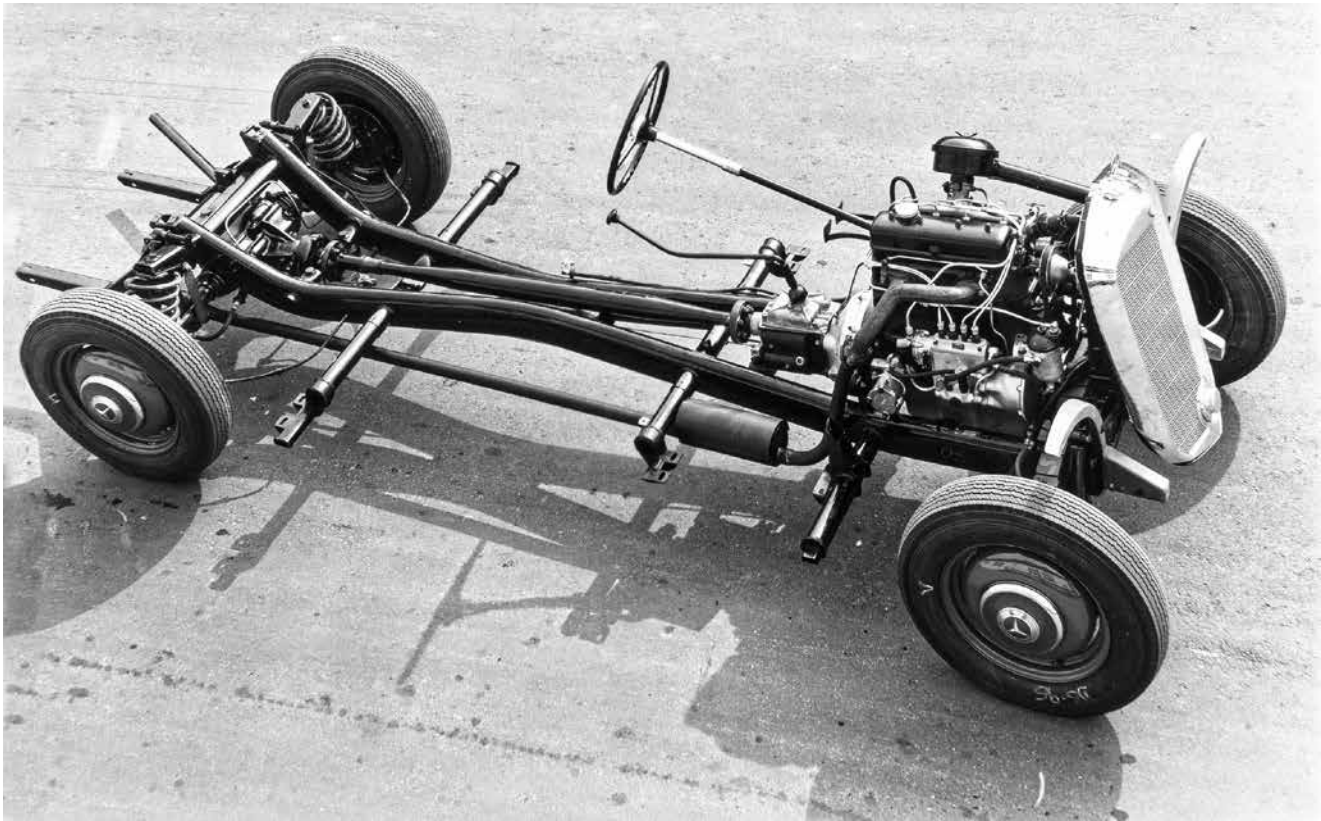
BESTSELLER / RETTER / WEGBEREITER



*) Vorbestellungen für den Schweizer Raum zum Subskriptionspreis von 100 CHF (Rechnung, inkl. Porto/Verpackung) bitte bis zum 15.02.2026 formlos an die oben genannte E-Mail schicken. Die Adresse nicht vergessen. Der Versand erfolgt ab dem 15.02.2026.



BIS 15.02.2026 AN INFO@STW-AUTOMOBILIA.COM



vorderen Aufnahmestummel am Rahmen versetzt und für den rückwärtigen Lagerpunkt eine zusätzliche, tieferliegende Querstrebe hinter dem letzten Querrohr eingeschweißt werden.

Der letzte Schritt: Retuschen führen zum 170 Vb und 170 Db

Die Neuerungen gehen indes weiter. Ab Anfang Mai 1952 erfolgt die Produktionsumstellung auf die intern 170 Vb und 170 Db genannten Modelle. Beim Benziner handelt es sich um die Wagen ab Fahrgestell-Nr. 00841/52, beim Diesel um jene ab 02706/52.¹²² Dabei bleibt erstaunlicherweise die alte Baureihen- oder Konstruktionsbezeichnung W 136 VI bzw. W 136 VI D und die Baumusterbezeichnung 136.060 bzw. 136.160 unverändert. Das Typenschild trägt demnach weiterhin die Bezeichnung 170 Va bzw. 170 Da.

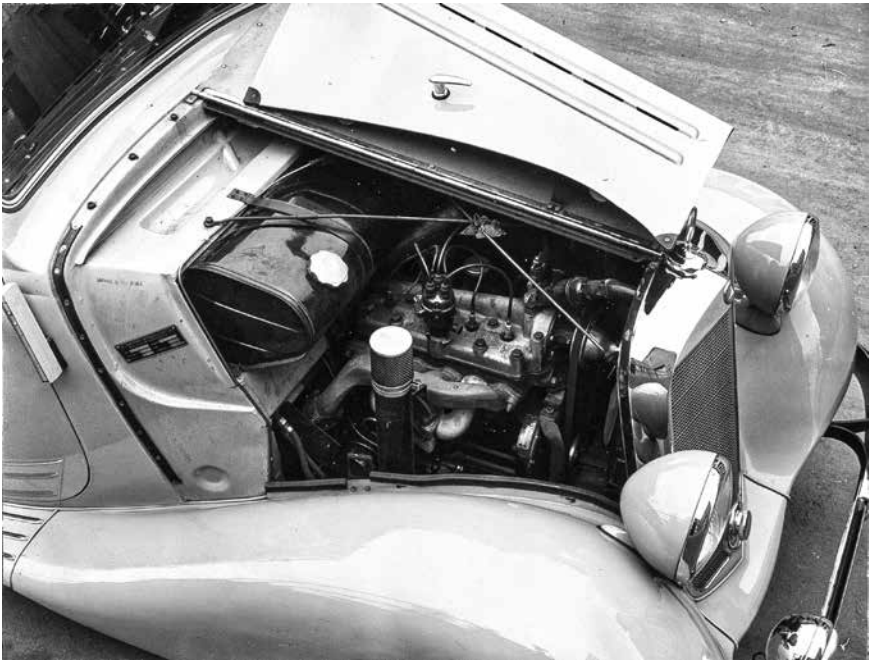


Abb. 0647 (linke Seite)
Das Fahrgestell des 170 Db (Bild) unterscheidet sich vom Da-Fahrgestell durch die Hypoidhinterachse und die dadurch notwendigen Änderungen am hinteren Rahmenende.

Abb. 0648 (linke Seite)
Beim 170 Vb (Bild) und Db haben die Motorhaubenseiten – wie beim 170 S und 220 – zwei Wulste statt Entlüftungskie-men. Die obere Wulst ist unterseitig mit Schlitzten versehen. Die Haube wird neu mit einem Drehverschluss statt mit Feder-spannern verriegelt. Der Griff entspricht denjenigen am Heckdeckel. Oben auf der Spritzwand dienen Puffer anstelle des bisher durchlaufenden Gummibands als Haubenauflage.

Abb. 0649
Die durchlaufenden, kräftiger ausgebilde-ten und hinten um die Ecken gezogenen Stoßstangen sind ein äußeres Merkmal des 170 Vb/Db. Die Ersatzradabdeckung kostet nach wie vor Aufpreis.

Technische Verbesserung: M 136 mit Kettensteuerung der Nockenwelle

Seit Anbeginn profitiert der 170 Vb von der Kettensteuerung der Nockenwelle, die im Motor M 136 III des 170 Sb seit Februar 1952 den verschleißanfälligen Stirnradantrieb ersetzt. Im ansonsten unveränderten Triebwerk M 136 VI des 170 Vb laufen die Doppelrol-lenketten zunächst ohne Kettenspanner. Ab Motor.-Nr. 03068/52 (bzw. 1 568 gefertigten Kettentriebwerken und rund 1 100 hergestell-ten 170 Vb) sorgen zwei Spanner in jeglichem Betriebszustand für die optimale Straffheit der Kette.^{123/1}

Die Maschine im 170 Vb läuft nun deutlich ruhiger. Die zweite technische Neuerung des 170 Vb/Db von Belang, die Hypoidhinterachse, ist bereits zwei Monate zuvor bei den letzt-produzierten 170 Va (ca. 1 400) und 170 Da (ca. 3 000) eingeführt worden.

Außen: Optischer Aufwertungsversuch

Die Aufwertungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die Optik des Fahrzeugs und den Komfort. Neue Stoßfänger vorn und hinten, die sich deutlich voneinander unterscheiden und gegenüber der Vorgängerausführung mas-siger wirken, sollen den Wagen wertiger er-scheinen lassen. Konstruktiv bestehen diese aus jeweils drei Teilen, werden jedoch als Ein-heit wahrgenommen, obwohl das Mittelstück für die Aufnahme des Nummernschilds leicht zurückspringt. Auf Wunsch und gegen Mehr-preis lassen sich diese Stoßstangen gar mit Hörnern in der Formsprache des 170 S aus-rüsten. Die Seitenbleche der Motorhaube ver-lieren die antikierten vertikalen Kiemen und werden mit zwei horizontalen, zierstabähnli-chen Wulsten formal dem 170 S angeglichen; nur der obere ist unterseitig unsichtbar offen, um Luft aus dem Motorraum ausströmen zu lassen. Die Motorhaube wird nicht mehr mit zwei Haubenzügen pro Seite auf die Kotflügel gespannt, sondern ist mit je einem Schloss verriegelt, dessen asymmetrischer verchrom-

Anmerkung 1: Siehe auch Kap. 10.2, S. 475 & 477.

MERCEDES-BENZ
170 V / 170 S / 220
BESTSELLER / RETTER / WEGBEREITER
HANS PETER WÜRSTEN
LIMITIERTE AUSGABE IN 2 BÄNDEN

BAND I

... erzählt die Geschichte der Typenfamilie 170 V – 170 S – 220 umfassend. Der Inhalt reicht von der Fusion zur Daimler-Benz AG im Jahr 1926 bis in die frühen 1980er Jahre, als erneut ein Kompaktwagen mit Stern in Produktion ging. In diesen Zeitrahmen einge-bettet, wird der 170 V in all seinen technischen, formalen und sozialhistorischen Aspekten beleuchtet. Es wird geschildert, weshalb eine Ablösung durch ein neues Modell nicht gelang, wie Daimler-Benz dank diesem preisgünstigen und soliden Wagen nach dem Krieg als Pkw-Produzent einen Neuanfang schaffte, weshalb der 170 V bis in die frühen Fünfzigerjahre der kommerziell wichtigste Pkw des Konzerns war und wie auf seiner Basis mit den Modellen 170 S und 220 ein klassenübergreifendes Typenprogramm ent-stand.

| | |
|----|---|
| 1 | Vorgeschichte |
| 2 | Der 170 V – die Entwicklung |
| 3 | Der 170 V – vom Auffangtyp zum Verkaufsschlager |
| 4 | Der 170 V – das Volumenmodell des Konzerns |
| 5 | W 136 II und W 158 – als 170 V-Nachfolger vorgesehen |
| 6 | Der 170 V im Zweiten Weltkrieg |
| 7 | Aus Schutt und Asche – der 170 V als Retter in der Not |
| 8 | Frühe Nachkriegs-Pkw-Entwicklungen – Wege zum Erfolg? |
| 9 | 170 V und neu 170 D – die zweite Produktionsphase |
| 10 | Der 170 S – die Mercedes-Benz-Gütekategorie |
| 11 | Der 170 S-V und 170 S-D – ein Zwitterpaar zum Abschluss |
| 12 | Die große Welt des kleinen Dieselmotors OM 636 |
| 13 | Der 220 – ein 170 S mit sechs Zylindern |
| 14 | Nachkriegs-Sonderaufbauten und -Speziallösungen |
| 15 | Ausklang |

BAND II

... präsentiert die Typenfamilie 170 V – 170 S – 220 in Zahlen und Fakten. Den Anfang machen die technischen Daten aller Modelle in Tabellenform. Es folgen eine Auflistung der Änderungen am 170 V, Angaben zur Identifikation, Einblicke in die Fertigung sowie Aufstellungen zu Farbgebung, Serien- und Sonderausstattungen, Stückzahlen und Verkaufspreisen. Knappe Texte würdigen die Modelle der Typenfamilie, auch die nicht gebauten. Exkurse beleuchten relevante Themen außerhalb der Fahrzeugfamilie. Schließlich rücken Kurzbiografien jene Personen in den Vordergrund, die an der Konzeption, Entwicklung und Fertigung beteiligt waren oder den Weg der Daimler-Benz AG entscheidend beeinflusst haben.

| | |
|---|--|
| A | Technische Daten und Informationen |
| B | Eingriffe und Änderungen |
| C | Fertigung und Identifikation |
| D | Verkauf: Farben, Ausstattungen, Preise |
| E | Würdigungen |
| F | Exkurse |
| G | Menschen hinter den Wagen |

