

170 S, Sb & S-V – tre modellgenerationers likheter

De tre olika 170-modellerna kan liknas vid syskon i en familj. Dessa bilar är ett spännande exempel på den tyska bilindustrins snabba utveckling efter andra världskriget och ett värdefullt inslag i historien om Mercedes-Benz. Modellerna var också de första som bär suffixet "S" i sitt namn, vilket står för "Sonder modell" (specialmodell) och representerar en överlägsen nivå av komfort och kvalitet. För många kan dessa tre modeller verka vara ganska lika vid första anblicken, men små skillnader finns som vi kommer att belysa för att du enklare ska kunna urskilja dem.

Efter andra världskrigets slut 1945 var de flesta fabrikena, inklusive Daimler-Benz, i ruiner och saknade fungerande anläggningar. De maskiner som återstod i ruinerna, stals och togs bort av ockupationsmakterna. Återupptagandet av produktionen stod inför enorma utmaningar på grund av brist på kvalificerad personal, råvaror och fungerande verktygsmaskiner. Vissa underleverantörer befann sig i den ryska zonen och behövde ersättas. Trots dessa hinder satsade man intensivt på att återuppta tillverkningen av nyttofordon. I Sindelfingen fanns de stora och tunga karospressarna för 170 V kvar, vilka var oskadda och tillgängliga.

De tidiga årens produktutveckling

Efterfrågan på civila fordon lade grunden för förkrigsmodellen 170 V som nu återföddes in i efterkrigstiden. Brist på stål till karosserna kompensades med trä i stommen. Denna modell var primitiv och kom att ersättas av den nykonstruerade 170 S, helt byggd i stål på en ram, och den nya karossen delade tydliga likheter med mellankrigsmodellen W153 230. Se artikel i MBI nr 4–2022.

Under krigsåren fanns det planer på en 170 S-modell, och några få prototyper byggdes mellan 1938 och 1942. Med prototyperna som grund togs projektet upp igen och 1949 presenterades den "nya" 170 S W136, försedd med en 4-cylindrig motor på 52 hästkrafter. Produktionen av limousinen pågick från mars 1949 till januari 1952.

I januari 1952 introducerades den moderniserade 170 Sb W191, i mångt och mycket identisk med storasyster 220 W187. Tillsammans förenklades antalet varianter i produktionen och vissa detaljer är även gemensamma med MB 300 W186 Adenauer.

De som önskade en dieselmotor köpte 170 DS. Produktionen av 170 Sb och 170 DS pågick fram till augusti 1953. De sista tillverkade 170 Sb-modellerna var de mest välutrustade av alla 170 limousiner.

Efterföljaren till 170 Sb blev 180-modellen, som var helt nykonstruerad. Det moderna konceptet hade svårt att vinna acceptans bland traditionella MB-kunder. För att tillmötesgå de som föredrog en bil med det äldre utseendet, samt för att förlänga 170-seriens livslängd, lanserades 170 S-V och 170 S-D. Dessa var populära budgetvarianter som sålde stort, där man rensat bort lite lyx och återanvänt tekniska lösningar från 170 V. Dock har man i princip utgått från 170 Sb. 170 S-D var en dieselsversion med samma grundkoncept som 170 S-V, men med ett 12-volts elsystem.

Mina erfarenheter

Sedan 35 år tillbaka är jag ägare av en 170 Sb som blev leveransklar den 13:e maj 1953 och den är förmodligen försedd med alla de uppdateringar som gjorts på 170 S-modellen från starten 1949 till augusti 1953.

Under åren som gått har jag totalrenoverat en 170 Sb, samt byggt upp en 220 W187 från två inkompleta vrak och har då kunnat se likheterna mellan 170 Sb och 220. Jag har haft flera andra 170 S och 220-modeller i min ägo under åren.

Mina erfarenheter från åren med dessa bilar har jag sammanställt nedan för att beskriva skillnaderna mellan 170 Sb, 170 S och 170 S-V.

Beskrivning av skillnader

De tre varianterna av Mercedes-Benz 170 S är bristfälligt dokumenterade inom litteraturen, vilket gör Lars-Olof Tappers omfattande analys till ett betydelsefullt bidrag inom detta område. Tappers engagemang grundar sig i både en personlig nyfikenhet och hans egna erfarenheter som ägare av dessa bilmodeller. I denna artikel kommer vi att sammanfatta de mest betydande skillnaderna mellan dessa varianter. För de som önskar en djupare förståelse och utforskning av ämnet, står ett utförligt dokument till förfogande via en QR-kod som ni hittar längst ned i artikeln. Detta dokument är även tillgängligt på vår klubbens webbplats under avsnitten "Service" och "Dokument" (<https://sverige.mercedes-benz-clubs.com/service-2/klubbdokument/>). *(Redaktionens kommentar)*

170 S – modern till de andra

Karossen

Här märks många skillnader då, så vi tittar närmare på dem.

- 170 Sb har samma kaross som 220, vilket innebär en större och lätt välvd bakruta. Torpeden i 170 Sb har avvikande hålmönster på grund av skillnader i rattstång, värmesystem, ventilationssystem och anslutning till kardantunneln över växellådan. Kardantunneln är bredare än i 170 S, vilket påverkar karossens utformning för tunneln.
- På framskärmarna är insidan som angränsar mot motorn fastsvetsade, inte löstagbara som för 170 S. Bakskärmarna har en något mindre öppning för hjulet, ca 25 mm, där skärmen möter ovankanten på däck. Skillnaden märks tydligt om man försöker montera aluminiumstänklåtarna från 170 S på en 170 Sb, de passar inte.
- Bagageluckan har gångjärn placerade invändigt i karossen. Dess fals som ansluter mot karossen är invikt 180 grader, medan den för 170 S bara är invikt 90 grader. Tätningslisten är tillverkad av enbart gummi, till skillnad från 170 S som har en tätningslist som kombinerar aluminium och gummi.
- Låsnäsan för bagagelåset är tillverkad i lättmetall, inte mässing som 170 S.

- Motorhuven har ett helt annat gångjärn och fjäder för att hålla huven kvar i öppet läge. Dessutom är den försedd med en annan typ av lås i framkanten. 170 Sb har huvspärr på både höger och vänster sida, medan 170 S / 170 S-V bara har det på vänster sida.
- Överliggaren på kylaren inklusive huvlåset är för 170 Sb av egen typ och huven öppnas med en vajer via instrumentpanelens undersida. 170 S har i stället en lång stång av stål för att både öppna och stänga huven.
- Dörrarna för 170 Sb har låskistor och låsnäsor av fabrikat Boromo, med en rund kil vilket gör att dörrarna har ett annat håltagningsmönster för montage av låskistorerna samt även en annan kromkåpa runt låskilen i låskistan.
- Samtliga yttre 170 Sb dörrhandtag har fyrkantiga axlar och en annan typ av låsskruv för fixering av handtagen.
- 170 S-V delar samma grundkaross som 170 Sb men diverse skillnader på torpeden är mest beroende på skillnader i ventilation och värmesystem. Dörrarnas fönsterinramning på utsidan saknar kromlister.

Ram

170 Sb har 220-modellens kraftigare ovala ram, som är cirka 20 mm högre än 170 S. Den är utformad för att rymma en hypoid bakaxel samt en för 170 Sb egen typ av styrsnäcka, med avvikande hålmönster för montage. Den kan inte ersättas med den från 170 S.

Under kylaren på 170 S finns ett uttag och en annan remskiva på motorn för att starta den med vev. 170 Sb saknar denna möjlighet.

Karossen vilar på 10 mm tjockt gummi, medan 170 S har aluminiumfästen utan vibrationsdämpning.

Det tvärstag som stöder växellådan är bredare på 170 Sb jämfört med 170 S. Även pedalställets anslutning till ramen har en annan utformning.

Framdelen av ramen i S-V är anpassad för att rymma bladfjädrar.

Motor

Motorstrukturen skiljer sig åt. För start har 170 Sb en startmotor försedd med solenoid och elstart. 170 Sb har en kamkedja medan 170 S har kamdrev. Det innebär att kamaxeln på 170 Sb roterar i samma riktning som vevaxeln och kräver därför andra kuggdrev för att driva fördelare och oljepump.

Fördelaren är densamma som på 170 S, men oljepumpens drev är anpassade för 170 Sb-kamaxeln. Motorn i 170 Sb är i stort sett identisk med en MB180 sidventilmotor, med undantag för oljetråget och några små detaljer. Vattenpumpens remskiva på 170 Sb är gjuten i ett stycke av aluminium, medan 170 S har en remskiva av stål pressad på remskivans aluminiumstomme.

Motorn i 170 S-V genererar 45 hästkrafter, vilket är lägre än de 52 hästkrafterna som 170 Sb-motorn levererar. Denna skillnad i effekt beror på skillnader i förgasartypen som är från 170 V, med dess luftrenare, insug och grenrör av samma typ som 170 V. Förgasaren är av stigtyp, liknande 170 V, men matas med bränsle genom en bensinpump på samma sätt som 170 Sb.

Växellåda och kardan

Instruktionsboken för 170 S rekommenderar Hypoidolja SAE90-olja till växellådan, medan man till 170 Sb förespråkar ATF55. Denna skillnad beror troligen på skillnader i mekaniken för synkroniseringen. Växellådan till 170 Sb har ett lock anpassat för rattväxel. 170 Sb har lösa synkringar och delar i övrigt många likheter med MB 180 och 220.

Utgående axel från växellådan har en rak profil och kardanaxeln för 170 Sb är inte kompatibel med axlar från 170 S.

Fram-, bakaxel och fjädring

170 Sb har en bakaxel av Hypoid-typ (utväxling 1:4,44), 170 S-V (utväxling 1:4,125), medan 170 S har en bakaxel av Gleason-typ (utväxling 1:4,125). Hypoidbakaxeln ger en bättre komfort och är utvecklad för 220.

För att passa mot hypoidaxeln har 170 Sb / S-V en annan typ av spiralfjädrar bak.

Med vissa modifieringar kan man på en 170 S montera en hypoidaxel, vilket finns beskrivet i servicedokument från MB.

S-V:s framvagnen är av samma typ som 170 V och har två tvärgående bladfjädrar. Mellan styrstag och ram finns en styrdämpare som fästs mot styrsnäckans högra kullleden. S-V har endast ett styrstag per sida direkt från styrsnäckan, utan mellanstag. Styrstagets kullleder har en gänga på 16mm, till skillnad från 170 S/Sb, som har 18 mm gänga.

Avgassystem

170 Sb har ett avgassystem med två ljuddämpare, medan 170 S bara har en något större främre ljuddämpare.

Bromsar

Bromstrummorna är kraftigare i 170 Sb med tjockare gods i bromsbackarna. Dessutom är tryckstången till huvudbromscylindern längre.

Den främre handbromsvajern inklusive justeringsarmen i motorrummet är av annan modell än 170 S, samt har för justering i motorrummet en vingmutter istället för ett runt vred.

Fälgar

På fälgar för 170 Sb av fabrikat KPZ finns i fälgbanornas ytterkant 4 st ovala håltagningar, troligen avsedda för fastsättning av balanseringsvikter i fyra olika lägen vardera förskjutna med 90 grader. Fälgar finns för 170-modellerna i minst tre fabrikat: Südrad, Lemmerz och Kronprinz (KPZ)

Elsystem

Säkringsdosan har för 170 Sb en annan fördelning av långa och korta säkringar samt andra överkopplingar med mässingsbleck på baksidan. Kabelstammarna på 170 Sb skiljer sig på grund av dess ökade mängd elektrisk utrustning.

170 S-V har en annan kupéfläkt. Annan skyltbelysning bak. Manuell startkontroll med dragvajerreglage, ingen elstart. Taklampa liknande W120-modellen fram i taket. Eloxerade knappar

med brunt centrum istället för helkromade. Vanligtvis Hella-strålkastare med V-format glasmönster fram.

Vindrutetorkare

Tidiga 170 S har en mindre oval typ av torkarmotor, liknande 170 V, medan 170 Sb har en rund motor, storlek ungefär som en Coca-Cola burk. Torkarnas vinkelväxlar i 170 Sb har större diameter på skyddsror och axeln som går genom torpeden framför vindrutan.

Torkarmarna för 170 Sb har en platt rostfri profil med snabbfäste för torkarbladet. 170 S har armar av rund profil till vilken torkarbladet är fastnitat.

Värme och ventilation

Hela värmesystemet i 170 Sb har genomgått betydande förändringar, inklusive reglage, luftkanaler, värmepaket, rörledningar och värmekranar. Kylvattnets utlopp från toppocket till termostaten och kylaren är annorlunda för 170 Sb.

På instrumentbrädan har 170 Sb runda defrosterluftutsläpp på både höger och vänster sida, liknande 220, dock utan dess kromade spjäll.

170 Sb har ett praktiskt värmereglage inne i kupén, medan 170 S kräver manuell justering av två värmekranar i motorrummet och endast möjliggör justering av luftflödet inifrån kupén. Värmefläkt är standard i den vänstra luftkanalen. För 170 S kunde man som option beställa en fläkt, dock av annan typ.

170 S-V har en egen konstruktion av kupéventilationen i motorrummet, inklusive värmeväxlarna och saknar defrostermunstycken.

Centralsmörjning

170 Sb har sin behållare med olja monterad på torpeden, medan 170 S har sin integrerad i centralsmörjningspumpen.

Centralsmörjningen för 170 S-V skiljer sig avsevärt från 170 Sb eftersom 170 S-V har en helt olik framvagnskonstruktion.

Bränslesystem

Bränslefilter är integrerat i bensinkranen, medan 170 S har sitt bränslefilter monterat direkt på förgasaren och därmed har bränsleröret en annan anslutning vid förgasaren.

Tankgivaren för 170 Sb använder ett område på 0-195 Ohm, medan 170 S har 0-40 Ohm.

Förgasare

Tidiga 170 S har en förgasare 32 PBJ med separat förgasarfot, medan senare 170 S och 170 Sb har en förgasare 32 BIC eller 32 PICB gjuten i ett helt stycke.

Styrning

170 Sb har en för modellen egen styrsnäcka, en annan rattstång med rattväxel. Ratten saknar indikeringslampan för körriktningsvisare, samt har även en annan anslutning mot rattstången, vilket gör den inkompatibel med rattar från 170 S.

Instrumentpanel på 170 Sb

- Strömbrytare för ventilationsfläkt.

- Kombiinstrumenten har ett nummer som börjar på "191", medan 170 S börjar på "183" eller saknar numrering i temperaturvisningfönstrets övre del.
- Anpassat för en tankgivare med 0–195 Ohm, medan 170 S är anpassat för 0-40 Ohm.
- Lampor för helljus och körriktningvisare på instrumentpanelen.
- Strömbrytaren för helljus har ingen indikeringslampa samt ett litet annat utförande på vredet.
- Tryckknapp för elstart längst ner på instrumentpanelen.
- Kromlisterna, uttaget för rattstången och tändningslåset på instrumentpanelens undersida är olika jämfört med 170 S.
- Tändningslåset i 170 Sb skiljer sig från 170 S, och för att tillverka en ny nyckel om den saknas, krävs en demontering av låset. 170 S har en fördel här då nyckelnumret finns instansat på tändningslåsets baksida, delvis dolt av den elektriska kontakten.
- Hastighetsmätaren för S-V är graderad 0-120 km/h.

Inredning

- Den främre askkoppen har ett bakelitlock, medan 170 S har kromade lock på alla sina askkoppar, både fram och bak.
- 170 Sb har en avbländbar lite större inre backspegel, liknande den som finns på den första Pontonmodellen 180.
- Invändigt har 170 Sb ingen trälist runt bakrutan. Där 170 S för övrigt har träpaneler runt fönster och instrumentpanel är dessa för 170 Sb tillverkade av ett träliknande material kallat Pagholtz.
- På 170 S-V är allt enklare. Dörrarnas fönsterramar på insidan är gjorda av bakelit i ett stycke och inte delade. Dörrsidorna är klädda med galon och fästa med en egen typ av clips. Det finns inga armstöd eller kartfickor på dörrarnas insidor. S-V saknar de kromade handtagen för dörrstängning som Sb har på insidan av framdörrarna. Stropparnas upphängning på B-stolpen har enklare utförande likt 170 V. Gummimattan över kardantunneln har en slät yta.
- Gummimattorna i 170 Sb är bredare för att passa den bredare kardantunneln och saknar hål för golvväxelspaken.
- Tidiga 170 S har trästomme i framstolarnas sittdynor medan 170 Sb har plåtstomme.
- 170 Sb har ett annat mönster i stolstyget och har baksida samt sidostycken av konstläder matchande bilens lackering.
- 170 Sb har ett helpänt innertak som avslutas mot en keder ovanför dörrarnas överkant, liknande Pontonmodellen. I 170 S avslutas innertaket på sidorna med tygklädda lister som matchar sitsarnas tyg.
- 170 Sb saknar rullgardin i bakrutan.
- Vid fotutrymmet på de främre hjulhusens insida har 170 S golvmatta av hårgarn-typ, medan 170 Sb har svartlackerade pappskivor.
- På hatthyllan har 170 S en matta av hårgarn-typ, medan 170 Sb har samma tyg som används på innertaket.
- I bagageutrymmet har 170 Sb en annan typ av gummimatta.
- Bagageluckan i 170 S-V har följande förändringar och unika egenskaper:

- För 170 S-V finns skillnaderna: nytt låssystem liknande 190SL. Särskilda gångjärn som sparar bagageutrymme. Självhållande baklucka utan behov av stödstag eller fjädrar. Saknar den horisontella träskivan som delar av bagageutrymmet i två delar.

Yttre krom

För 170 S är huvlister och dörrlister tillverkade i tämligen homogen mässing. Men för 170 Sb är dessa lister pressade av tunnare mässingsplåt och betydligt lättare. För 170 S-V saknar huvsidorna på motorrummets högra och vänstra sida saknar kromlister.

Den lilla korta krombiten som sitter på torpedens utsida under A-stolpen är lite längre på 170 Sb. På den bakre stötfångaren är det på den högra skyltbelysningen, glas på båda sidor för att även kunna belysa en nationalitetsskylt till höger om skyltbelysningen. Tidiga 170 S-modeller från 1949 har en annorlunda typ av skyltbelysning på den bakre stötfångaren.

Kylarsargen på 170 Sb har inget uttag för vev. 170 Sb saknar utvändiga kromade gångjärn på bakluckan. Bakrutans gummilist på 170 Sb inkluderar också en yttre kromlist.

Sammanfattning

De tre generationerna av 170-modeller - 170 S, 170 Sb och 170 SV - är i allmänhet mycket lika varandra i utseende och design, men som presenterat, finns betydande skillnader i karossen, interiören och de tekniska specifikationerna. Alla uppgifter och påståenden i denna text baseras på egna erfarenheter och arbeten med dessa bilar under 35 år. Förmodligen finns det fler skillnader än vad som angivits och förmodligen har jag missuppfattat något, men se det som en vägledning i sökandet efter reservdelar för dessa bilmodeller.

Om du äger eller renoverar en av dessa modeller är det viktigt att vara medveten om dessa skillnader för att säkerställa att du får rätt reservdelar och att arbetet utförs korrekt.

Sammanställning av produktionssiffror 1949-1955 *

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	Total
170 S	3 370	14 735	10 333	326				28 764 (3 840)
170 Sb				4 580	3 514			8 094 (ca 900)
170 DS				6 734	6 251			12 985
170 S-V					2 102	880	140	3 122
170 S-D					6 494	5 992	2401	14 887
	3 370	14 735	10 333	11 640	18 361	6 872	2 541	67 852

*) inkl. chassin, exkl cabriolet-versioner. Inom parentes = sålda i Sverige, källa Philipson

Källor:

Mercedes-Benz Classic Archives

Mercedes-Benz Personenwagen, 1886–1996 skriven av Werner Oswald.

Mercedes-Benz i 1950-talets Motorpress, Stig Edqvist 2002