



La 170 voiture du renouveau

par M.COMBES

Mars 2005

Le Phœnix renaît de ses cendres

Après la reddition de 1945 le reste de la capacité de production Mercedes se trouve réparti entre les différentes zones occupées. Untertürkheim, Sindelfingen et Mannheim sont en secteur Américain, Gaggenau est en secteur Français et Marienfelde en secteur Russe.

A Untertürkheim les Américains autorisent le déblayage et la remise en route de ce qui a pu être sauvé des bombardements par le millier d'employés encore disponibles (sur quelques 20000 avant guerre...). Les conditions de travail sont très difficiles car il y a pénurie de tout et surtout d'énergie : charbon, pétrole, électricité sont distribués au compte goutte.

Les alliés autorisent dans un premier temps la reprise de l'activité pour la maintenance du parc automobile survivant ce qui impliquait la refabrication de pièces détachées et bientôt de moteurs.



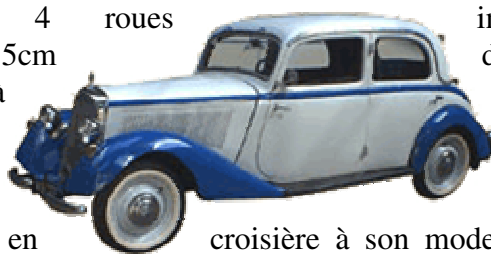
Mercedes revient sur les routes grâce à la 170 V

La ligne de production de la 170V avait, miraculeusement, assez peu souffert des bombardements et il restait quelques stocks. Les Américains autorisèrent en 1946 le redémarrage de la production qui devait cependant rester dans un premier temps consacrée aux utilitaires dont le pays avait besoin : camionnettes, ambulances, taxis...

En 1947 les alliés relâchent un peu la bride et la production de voitures particulières recommence timidement. Il s'agit bien sûr de la 170V d'avant guerre sans aucune amélioration, bien au contraire, car la qualité des matières premières laisse à désirer.

Sauf véhicules spéciaux, elle n'existera plus qu'en berline 4 portes. Il s'agit cependant d'une bonne voiture disposant de 4 roues indépendantes et de freins hydrauliques, d'empattement.

Le 4 cylindres M136 à 38 chevaux avec l'essence les 1150kg de l'ensemble heures car le moteur toutes les 170) de tourner en



souppes latérales de 1697cc produit de l'époque et cela suffit à emmener à 105/110 km/h pendant de longues heures sans rechigner (comme sur croisière à son modeste régime maximum d'environ 3600

tr/mn. La 170V sera produite jusqu'en 1950 avant de céder la place à la Va dont la cylindrée portée à 1767cc permet d'augmenter la puissance à 45 ch. et d'améliorer d'autant les performances, puis à la Vb avec un pont hypoïde, une ligne légèrement modifiée et le pare brise agrandi.

Notons qu'à partir de la Va, le coffre, qui n'était accessible jusqu'alors que par l'intérieur, est enfin ouvrant mais de manière encore assez malcommode avec les charnières en bas de sorte que le capot gêne le chargement.

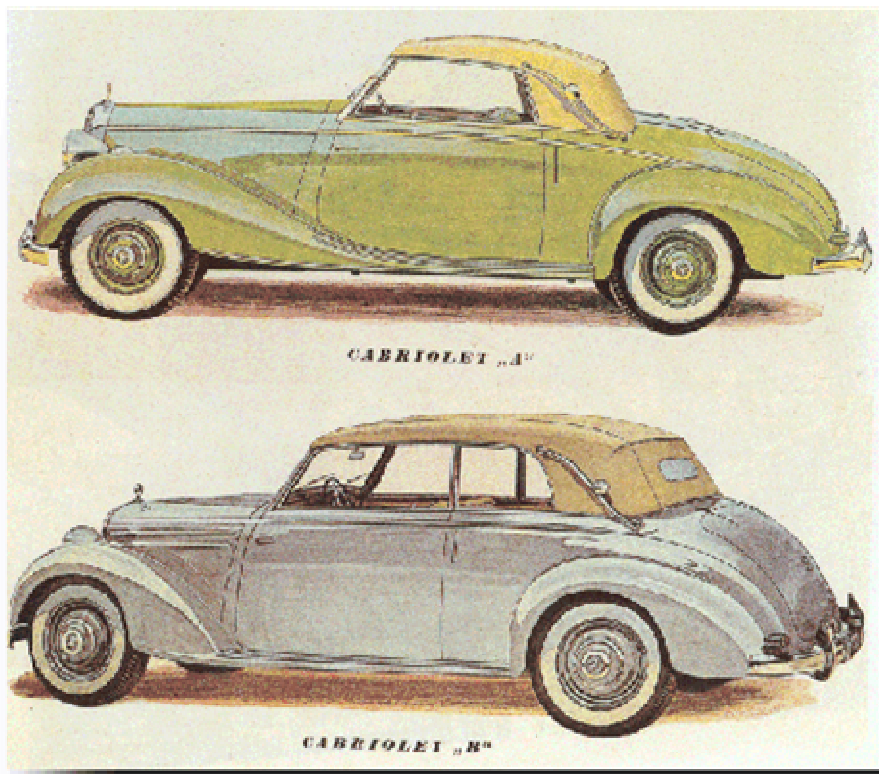
En 1949 apparaît la 170D équipée du moteur de la V diésélisé et fournissant curieusement la même puissance que son homologue à essence soit 38ch au régime légèrement moindre de 3200 tr/mn. La version diesel évoluera parallèlement à son homologue à essence en devenant 170Da dès 1950 avec 1767cc et 40ch, puis en 170Db en 1952 (mêmes évolutions que les modèles à essence).

N'oublions pas que Mercedes produisait des voitures diesel dès 1936, la 260D étant alors la première voiture particulière diesel au monde. La marque avait en effet, en association avec Bosch acquis une grande expertise en matière de pompes d'injection sur des moteurs de camion et d'avions. Cette expertise permettra la sortie en 1954 de la première automobile à injection directe d'essence, la fameuse 300SL aux performances ahurissantes pour l'époque...

Le retour de la belle carrosserie : la 170S

Fin 1949 la 170S apparaît. Par rapport à la V elle prend un peu d'embonpoint. L'empattement reste le même mais la longueur et la largeur augmentent sensiblement cependant que le M136 de 1767cc produit désormais 52 Ch. Les publicités d'époque le décrivent piaffant d'impatience!

Il n'y avait pourtant pas encore de quoi affoler le chrono mais la vitesse de pointe et de croisière passe à un bon 115Km ce qui permettait de faire du chemin sur les autoroutes allemandes.



Le prix augmente en conséquence. Alors que la Va coûtait 7400DM, la S passe à 10000 DM (environ 4 fois le prix d'une quatre chevaux Renault...). Avec la 170S Mercedes revient enfin au cabriolet. Deux modèles sont au catalogue : le Cabriolet B qui reprend la silhouette et le volume de la berline (4/5 places) mais en deux portes et quatre glaces latérales et surtout le cabriolet A, deux portes, deux glaces et deux plus deux places, au dessin très différent.

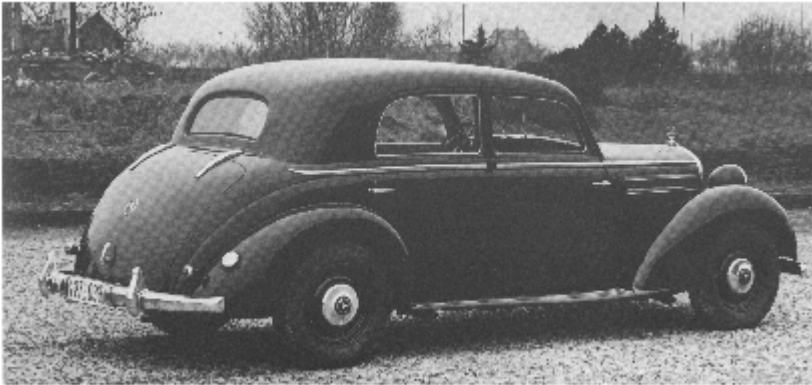
Ces cabriolets sont très luxueux. Les capotes bien étanches et doublées de crin de cheval isolent l'intérieur mieux que dans une berline...

Pour de nombreux amateurs de la marque, le 170 Cabriolet A est une des plus belles Mercedes jamais construites. Beaucoup moins pataude que celle des 300S contemporaines, sa silhouette est fine et le galbe des ailes, qui n'incluent pas les phares comme les 220 et 300, est très fluide. Les cabriolets 170 comme leurs homologues des gammes supérieures précitées seront les derniers de la marque, et peut être du monde, à recevoir des capotes à compas.

Les cabriolets ultérieurs auront une caisse autoporteuse (exit la charpente en bois encore importante dans le A) et ce seront tous des roadsters au sens allemand du terme.

Cette définition est en effet beaucoup moins restrictive que l'anglaise, il suffit pour qu'un cabriolet prenne l'appellation roadster que la capote une fois repliée s'escamote dans un logement recouvert d'une tôle repliable ou d'un couvre capote. Ainsi la 190SL sera un roadster et non un cabriolet car la capote, une fois repliée et cachée par son couvre capote en toile ou cuir, disparaît pratiquement de la ligne de carrosserie.

Après la 190SL cependant les roadster Mercedes auront tous un « top cover » en tôle à la manœuvre plus ou moins compliquée mais rendant la capote totalement invisible.



Comme la V, la 170S connaîtra quelques évolutions que les versions diésélisées adopteront également :

En 1952 la S devient Sb, le rapport de pont diminue et la voie arrière est élargie. La finition est améliorée, le changement de vitesse passe au volant selon la mode de l'époque et la commande du démarreur passe au tableau de bord (antérieurement au pied) enfin le chauffage est plus efficace.

En 1953 la Sb cède la place à la SV dont le moteur est dégonflé à 45Ch pour ne pas gêner la commercialisation de la 180 « Ponton » qui utilise le M136 latéral de 52Ch. Il s'ensuit un nouveau changement du rapport de pont nettement raccourci cette fois.

En 1952 la 170S est disponible en motorisation diesel, c'est la 170 DS appelée à remplacer la Db, elle dispose du même moteur toujours limité à 40 ch mais le couple est légèrement amélioré.

Pour éviter toute confusion de gamme, la DS devient SD en 1953 avec quelques améliorations de détails.

Couleurs et options

Comme toutes les Mercedes de l'époque les 170 pouvaient recevoir de nombreuses et coûteuses options. Une magnifique sellerie en cuir (en série sur les cabriolets), différentes radio Becker (Solitude ou Monaco) ou Telefunken, des rétros extérieurs spécifiques, une ligne de bagages adaptés aux emplacements disponibles,

des porte bagages, porte skis ou porte roue de secours pas toujours très esthétiques pour ne citer

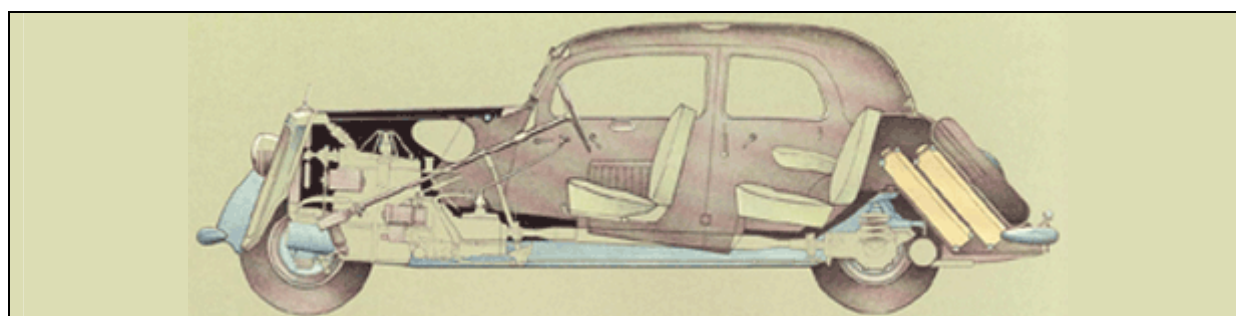


que les plus importantes car il y avait aussi une quantité d'options exotiques pour adapter la voiture à des usages particuliers.

Le toit ouvrant n'était pas à proprement parler une option car la berline ainsi équipée d'un toit rétractable en toile était un modèle à part entière répondant à un N° de série particulier.

La palette des couleurs standard n'était pas très étendue, la plupart des berlines étaient noires ou grises mais les cabriolets étaient proposés avec un choix plus étendu (bleu « d'enfer », ivoire, blanc cassé...) en option il était cependant possible d'obtenir n'importe quelle couleur du catalogue Mercedes aussi, lors d'une restauration ne faut-il pas être très exigeant vis-à-vis des teintes d'origine pourvu cependant qu'elles soient d'époque.

170: CARACTERISTIQUES PRINCIPALES



	170V	170Va	170Vb	170D	170Da /Db	170S	170S b	170Sv	170DS /SD
Cylindrée	1697	id	id	id	id	1767	id	id	id
Al.x course	73.5*10 0	id	id	id	id	75*100	id	id	id
Puissance Ch à tr/mn	38 /3400	45 /3600	id	38 /3600	40 /3600	52 /4000	id	45 /3600	40 /3200
Couple m/kg tr/mn	10 /1800	11 /1800	id	9,8 /2000	11 /1800	11,4 /1800	id	11 /1800	10,3 /2000
BV	4 V	id	id	id	id	id	id	id	id
Carbu.	Solex 30BF LVS	id	id	inj.	inj.	Solex 32PIC B	id	Solex 30BFL VS	inj.
Empat.	2845	id	id	id	id	id	id	id	id
Voie AV	1310	id	id	id	id	1315	id	id	id
Voie AR	1296	1342	1360	1296	1342	1420	1435	id	id
Longueur Cab A	4285	id	id	id	id	4455 4510	id	id	id
Poids Cab A/B	1160	1185	id	1250	id	1220 1270	1250	1220	1275 /1280
Vitesse	108	116	id	100	105	122	122	115	105
Prix (DM) Cab A Cab B	7380	7400	7900	8620	8900	10100 15800 12850	id	8300	10985 /9350
Batterie	6 volts	id	id	2*6=1 2v	id	6volts	id	id	2*6= 12v

170: CHIFFRES DE PRODUCTION

* Pour des raisons d'encombrement du tableau, la production de la 170V des années 1946, 1947 et 1948 n'est pas incluse mais les totaux sont justes.

1946 : 214, 1947 : 1045, 1948 : 5116

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	Totaux
170V*	13101							19476*
170D	907	5609						6516
170S	3370	14735	10333	326				28764
Cab	39	1686	708					2433
170Va		11876	12687	3692				28255
170Da			14622	8115				22737
170DS				6734	6251			12985
170Sb				4580	3514			8094
170Vb					1636			1636
170Db					4570			4570
170SV					2102	880	140	3122
170SD					6494	5992	2401	14887
Totaux	17417	33906	38350	23447	24567	6872	2541	153475

170: NUMEROS DE SERIE

	170V	170D	170S	170Va/b	170Da/b	170SV	170SD
Berline	136010	136110	136040	136060	136160	136081	136181
Berline TO			136049	136072	136172	136082	136182
CabA			136042				
CabB			136043				
Ambulance	136014	136114	136044	136070	136170	136083	136183
Camionnette			136046				
Pick up	136016	136115		136074	136175		
Police	136017		136047		136174		
Police radio			136048				136187
Police cab			136050				136188
Taxi	136019			136069	136169		136184

NB : La formule des N° de série selon les années est détaillée dans un autre article du site.