

AUTOMOBIL

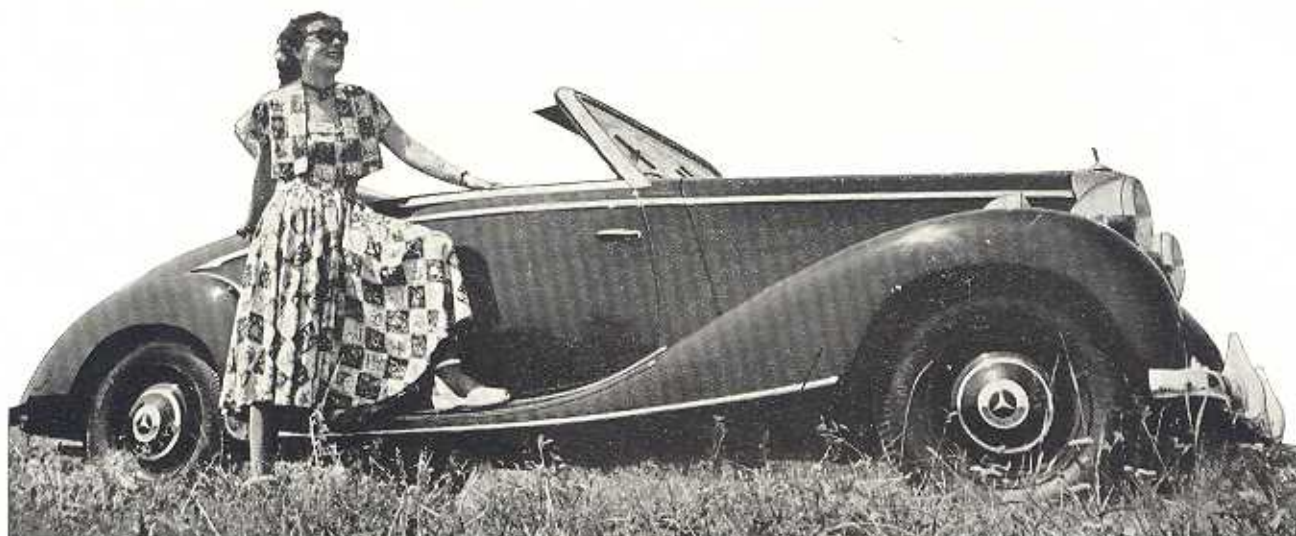
Review

SONDERDRUCK
TESTBERICHT
MERCEDES-BENZ 170S



OFFIZIELLES ORGAN
DES
**AUTOMOBILCLUB
VON DEUTSCHLAND**

1
DM



Das formvollendete Cabriolet des neuen Typs

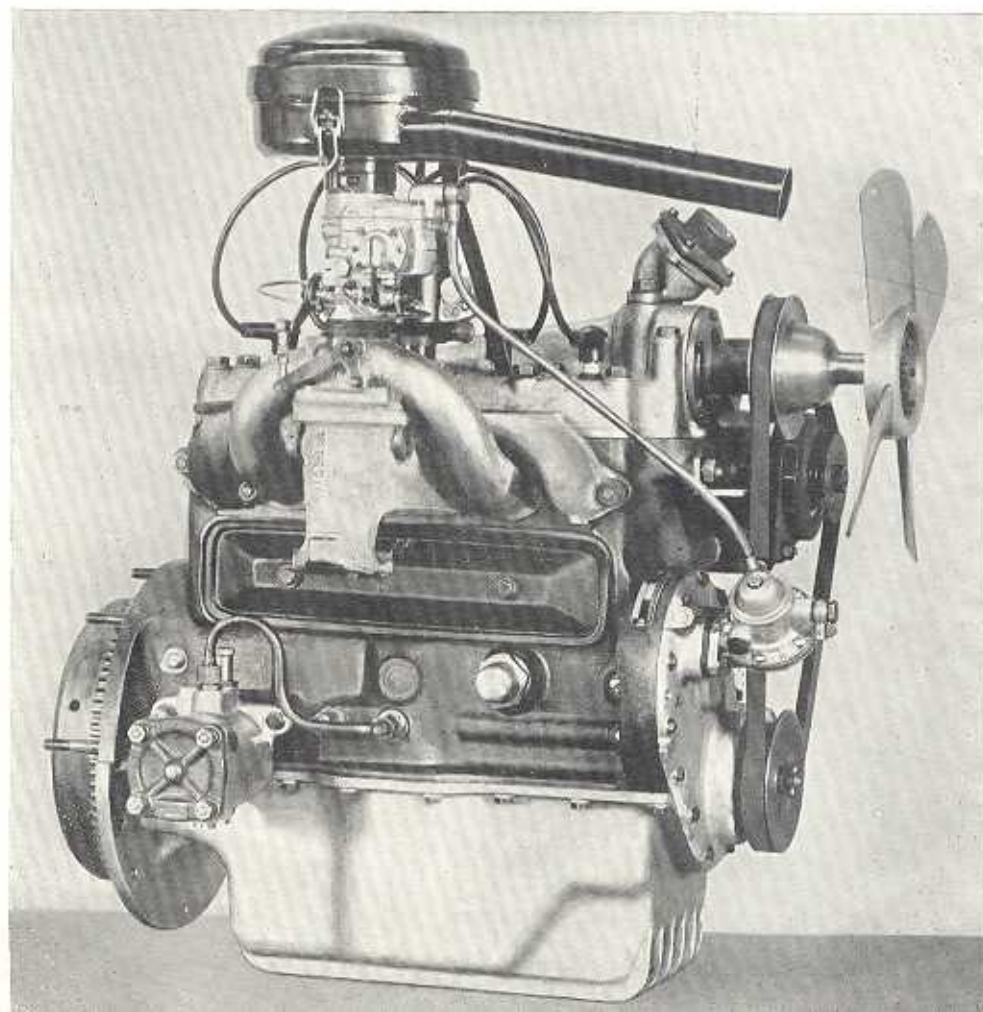
Mercedes-Benz Typ 170 S

Am 50. Todestage Gottlieb Daimlers standen wir in der historischen Werkstatt in Cannstatt in dem kleinen Arbeitszimmer und an der Werkbank, an der der grosse Erfinder im Jahre 1882 den ersten schnellaufenden Verbrennungsmotor, und damit die Grundlage für die Motorisierung zu Lande, zu Wasser und in der Luft geschaffen hat. Der amerikanische Historiker Keith Sward, der die Biographie Henry Fords geschrieben hat, hält dieses historische Ereignis in seinem vielbeachteten Buch mit den Worten fest: „Die ursprüngliche Idee des Automobils verdankt die Menschheit Gottlieb Daimler, dem Erfinder des Hochgeschwindigkeits-Benzin-Motors mit innerer Verbrennung, der gleichzeitig der erste Mann war, der diesen neuen Kräftezeuger für ein Fahrzeug mit Selbstantrieb verwandte. Mit der Einführung eines Benzin-Motorwagens in den Strassen von Paris im Jahre 1886, siebzehn Jahre vor der Gründung der Ford-Werke, eröffnete Daimler eine neue Epoche in der Geschichte.“ Indem wir uns auf dieses Zeugnis berufen, legitimieren wir das von Daimler geschaffene Werk als die älteste Automobilfabrik der Welt.

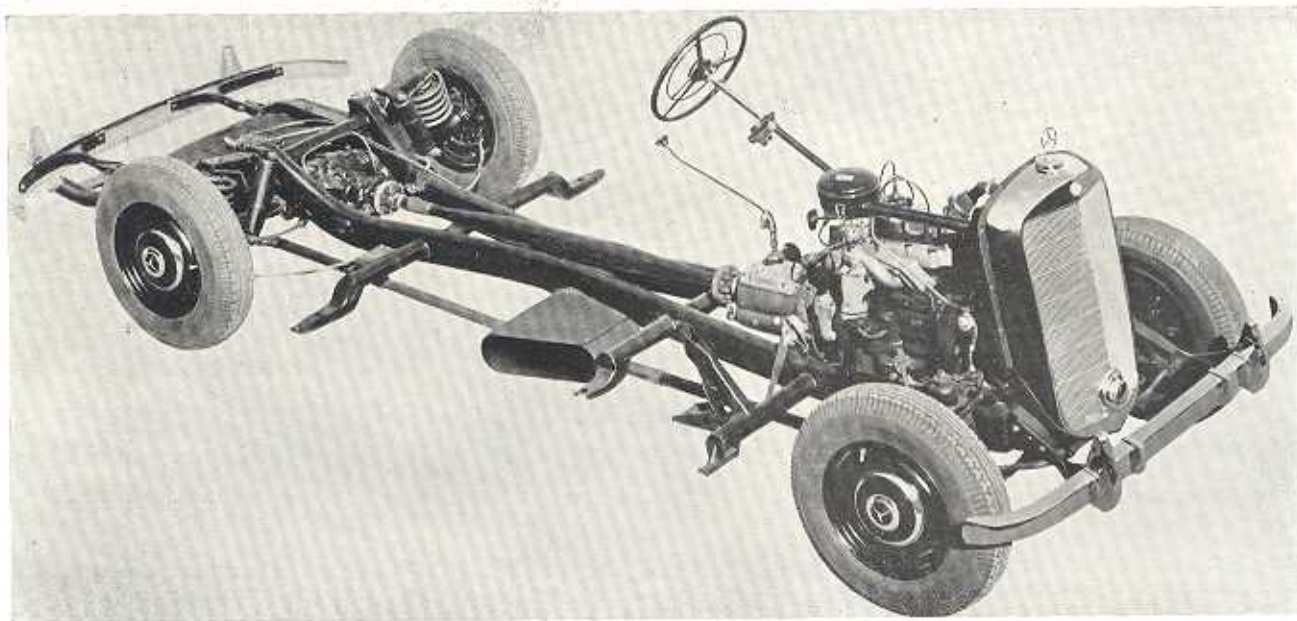
Vor der Ehrung des grossen Erfinders an der Stätte seines erfolgreichen Wirkens hatten wir beim Festakt im Klubhaus zu Cannstatt Gelegenheit eines seiner ersten Automobile zu sehen. Neben diesem historischen Wagen stand ein blitzblankes, fabriknues Cabriolet des Typs 170 S, der seit einigen Monaten in steigender Zahl unsere Landstrassen bevölkert und, wo er auch immer auftaucht, das Interesse aller Automobilisten wachruft. Ein hoher Bogen ruhmreicher Tradition spannt sich von den ersten Fahrzeugen zu diesem Erzeugnis deutschen Erfindergeistes und solider

schwäbischer Präzisionsarbeit. Wer ein Leben lang gewöhnt ist Automobile kritisch zu betrachten und härtesten Zerreihsproben zu unterziehen, hat erkannt, dass wir den Begriff Automobilfabrik und Automobilfabrik nicht gleichsetzen dürfen. So wie ein Unterschied besteht zwischen einem Konfektionsanzug und dem Erzeugnis eines erstklassigen Massneiders, so

gibt es auch unverwischbare Unterschiede zwischen den Erzeugnissen der Automobilfabriken. Denn es ist eine andere Sache, ob eine grosse Kapitalgesellschaft Automobile herstellt, um das Marktbedürfnis zu befriedigen und Dividenden zu verteilen, oder ob eine traditionsgebundene Mannschaft, die durch drei Generationen wie Pech und Schwefel zusammengewachsen ist,



Der Vierzylinder-Hochleistungsmotor des neuen Typs.



Das Fahrgestell des Typs 170 S — X-förmiger Rahmen aus Stahlrohr.

Automobile baut, um die Ehre und den Ruhm lebendig zu erhalten, den der Gründer des Werks zum Segen der ganzen Menschheit geschaffen hat.

Wenn man als Deutscher heute der Leistung des eigenen Volkes ein Lob spendet, setzt man sich leicht der Gefahr aus, der Überheblichkeit und der einseitigen Parteinahme geziehen zu werden. Es ist deshalb von Nutzen, eine neutrale und deshalb unverdächtige Zeugin zu zitieren, um dieser Auffassung eine Stütze zu geben. Die „Schweizer Automobil-Revue“, eine seit vier Jahrzehnten in der ganzen Welt ihrer Objektivität wegen hochgeachtete Fachzeitschrift, schreibt zum gleichen Thema: „Auch im Automobilbau gibt es eine Freude am Beruf, die im Endprodukt widerspiegelt. Werke, die den Motorfahrzeugbau mit edler Leidenschaft pflegen, bauen in der Regel bessere Wagen als Gesellschaften, deren Ziel vor allem das wohlfeil und rasch herzustellende Transportmittel ist. Die Produkte von Mercedes-Benz liessen sich jeher erkennen, dass diese Firma, eines der Stammhäuser des motorgetriebenen Fahrzeugs, stets danach strebte, mehr als nur gute und brauchbare Automobile zu bauen. Das Prestige, das sich Daimler-Benz erworben hat, überdauerte die durch den zweiten Weltkrieg verursachte Zäsur, und ihr erstes Nachkriegsprodukt — der Mercedes-Benz 170 S — fand anlässlich seines Erscheinens mehr als die übliche Aufmerksamkeit, die man sonst einem neuen Modell entgegenbringt!“

Indem wir diese gewichtige neutrale Stimme wörtlich zitieren, enthalten wir uns des eigenen Urteils, um unseren Bericht über den neuen Typ nicht mit dem Omen der Voreingenommenheit zu belasten. Wir stellen überdies unseren sachkundigen Lesern den Wagen auch zu einem Zeitpunkt

vor, zu dem er der Vorschusslorbeeren nicht mehr bedarf. Die steigenden Produktions- und Absatzziffern des neuen Typs, die bereits die Rekorde des Friedensjahres 1938 überschritten haben und in aller Kürze die Monatsziffer 2500 überschreiten werden, sprechen eine zu deutliche und eindringliche Sprache, denn es gibt im edlen Wettbewerb der Automobilfabriken bekanntlich kein besseres Lob und keinen stärkeren Vertrauensbeweis, als die steigenden Produktions- und Absatzziffern eines neuen Typs.

*

Doch nun zu den praktischen Erfahrungen, die wir in den Wintermonaten mit dem Versuchswagen gesammelt haben, den uns das Werk auf Anfordern zur Verfügung stellte. Man erwarte von uns keine Abhandlung mit technischen und konstruktiven Statistiken, keine Dissertation für den Dr. Ing. einer technischen Hochschule und keine kränkenden Vergleichsziffern und Zahlen mit den Erzeugnissen

anderer Fabriken. Wir glauben, dass wir unseren Lesern einen weit besseren Dienst erweisen, wenn wir einen nüchternen, kritischen Tatsachenbericht liefern und über das schreiben, was wir mit dem Fahrzeug erlebt und geleistet haben. Also einen Bericht eines alten Praktikers, der über 40 Jahre am Steuer sitzt und in dieser Zeit wohl jeden neuen Typ unter den Fingern hatte, der jemals eine europäische Fabrik verlassen hat. Wir glauben mit einem solchen Prüfungsbericht dem Automobilisten mehr zu geben, als mit Zahlen und Kurven und wir wissen, dass man uns heute genau so gut versteht, wie das seit einem Vierteljahrhundert in den Spalten dieser Zeitschrift der Fall ist.

Wir übernahmen den Wagen im Dezember im Werk und fuhren in vier Wochen etwa 3000 Kilometer auf trockenen, vereisten und eingeschneiten Autobahnen, auf guten und schlechten, auf trockenen und nassen, auf verschneiten und vereisten Strassen im Schwarzwald, im Spessart, in der



Die ideale Aufhängung der Vorderräder, Dreiecklenker, Schraubenfeder, Teleskop-Stoßdämpfer.

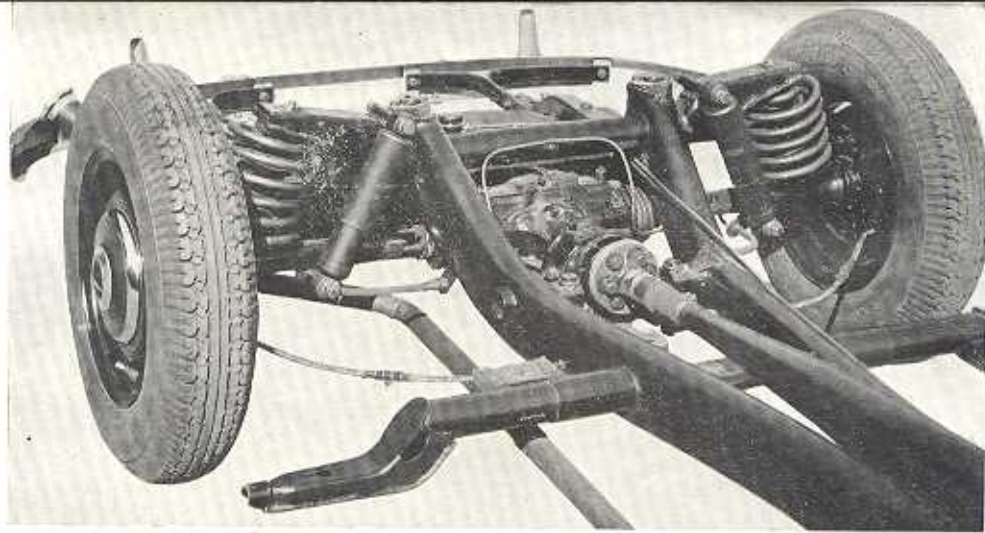
Rhön und im Taunus. Wir führen ihn durch tiefgründige Feld- und Waldwege, über ausgesprochene, berühmte Lösserstrassen, und — wir haben ihm bei diesen Versuchen nichts geschenkt.

Über das ansprechende äussere Bild des Wagens wollen wir nicht viel Worte verlieren. Innenlenker und Cabriolets der beiden Ausführungsarten sind allerorten im Strassenbild sichtbar geworden und haben die Automobilisten, die sich Formensinn und Geschmack in den Wirren unserer Zeit erhalten haben, begeistert. Die Bilder, die diesem Bericht beigegeben sind, bestätigen daher nur bekannte Tatsachen. Wir hörten viele anerkennende Worte darüber, dass das Werk der alten, traditionsgebundenen Form eines Automobils treu geblieben ist und keine Konzessionen an den Geschmack gemacht hat, der uns die lack- und chromschimmernden Motorboote und Pontons über den grossen Teich schickte. Als erfreuliche Tatsache berichten wir, dass diese Verbundenheit an den europäischen Form- und Farbensinn auch im Ausland nicht verloren gegangen ist und anerkannt wird.

Die Karosserie des 170 S entspricht in ihren Abmessungen ungefähr dem 2,3 Liter Vorkriegstyp. Die beiden Vordersitze sind überaus bequem, auf dem Rücksitz sind leicht drei Personen unterzubringen. Überflüssig zu sagen, dass die Qualität und Verarbeitung des Karosserieinnern der alten Friedensleistung des Werkes wieder voll entspricht. Besonders bequem und nicht ermüdend fanden wir den Sitz am Lenkrad, wobei uns die ausgezeichnete Übersicht über die Fahrbahn sofort auffiel.

*

Beim Start waren die leichte Schaltbarkeit des vollsynchronisierten Vierganggetriebes, die spielend leichte Betätigung der Kupplung, der rasante Anzug, die verblüffende Beschleunigung, die mühelose Betätigung der Lenkung und die überraschende Wirksamkeit der Bremsen, die ersten Feststellungen, die wir treffen konnten. Sehr schnell hatten wir mit dem Wagen Kontakt gewonnen und als es dann über die Autobahn — die zwischen Stuttgart und Karlsruhe als Berg- und Talbahn berühmt ist —



Die Hinterachse ist als Schwingachse ausgebildet, Schraubenteilern und Teleskopstossdämpfer bewirken die vortreffliche Strassenlage.

nach Frankfurt a. Main ging, war auch die letzte Skepsis, die man jedem neuen Typ gegenüber empfindet, verschwunden. Was man mit diesem Wagen auf diesem Abschnitt der Autobahn in den unzähligen Kurven, Umleitungen, Berg- und Talfahrten, erlebt, kann man nicht mehr als Fahren im landläufigen Sinne bezeichnen. Es ist ein Flug auf weichen Flügeln; ein Dahingleiten, ohne jeden Stoss und ohne Erschütterung; es ist ein spielendes Erstürmen der grossen Steigungen ohne den Schallhebel zu berühren, es ist ein einfach unbegrenztes Gefühl der Sicherheit und damit eine Freude, die uns bisher noch kein neuer Wagen beschert hat. Wer dabei noch ein wenig Spass am Kappeln mit den übrigen Konkurrenten der Landstrasse hat, wird bald feststellen, dass ihm auch die grossen Amerikaner nicht davonlaufen und wenn sich das Messen der Kräfte in einer langen Kurvenserie abspielt, dann hat er bestimmt die Genugtuung, den Fahrern der grossen Pontons die Hinterräder zeigen zu dürfen.

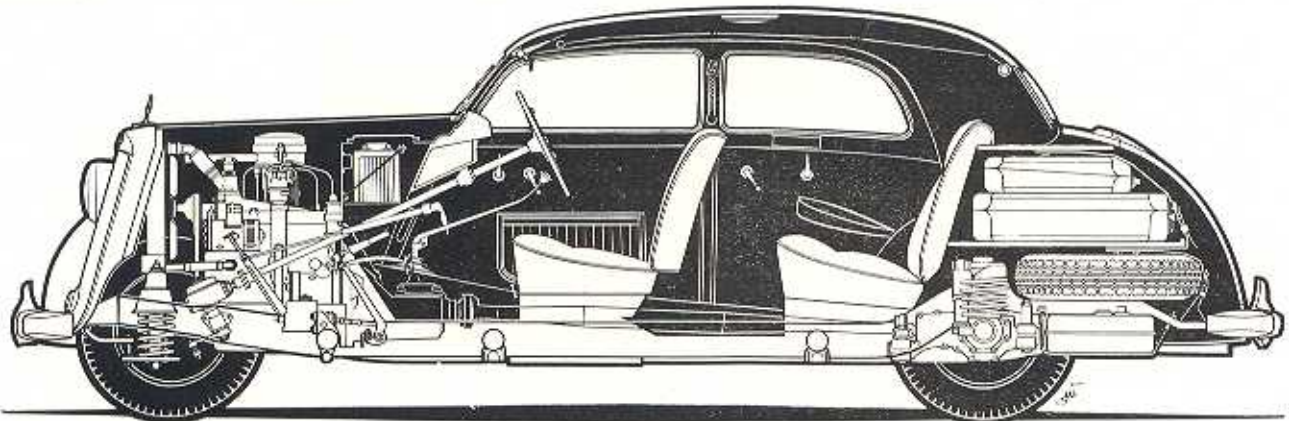
Doch diesem ersten spielerischen Bekanntwerden mit dem neuen Typ mussten bald die ernstesten Proben und Versuche folgen. Wir wählten uns hierzu an einem verkehrsrühigen Sonntagvormittag die Autobahnstrecke zwischen Heidelberg und Bruchsal aus, um hier, unbehindert von anderen „Strassenbenutzern“ und unbeobachtet von der H.P., unsere Beschleunigungs- und Bremsversuche und unsere Angriffe auf die Spitzenleistungen bei stehendem und fliegendem Start durchzuführen. Die Versuche wurden bei

trockener Strasse und heftigem Westwind durchgeführt, der sich in den höheren Geschwindigkeiten infolge des Seitendrucks leicht störend bemerkbar machte.

Die Messungen wurden mit zwei Schweizer Chronometern durchgeführt und hatten folgende Ergebnisse: Ein Kilometer mit stehendem Start 45,3, 44,6 und 42,2 Sekunden = 90 Std./km Durchschnitt. In den einzelnen Beschleunigungsstufen erreichten wir bei stehendem Start die nachstehenden Geschwindigkeiten in den dabei verzeichneten Zeiten: 30 km/std. = 4,1 Sekunden, 40 km/std. = 4,6 Sekunden, 50 km/std. = 7,1 Sekunden, 60 km/std. = 8,7 Sekunden, 80 km/std. = 13,4 Sekunden, 100 km/std. = 31,4 Sekunden.

Drei durchgeführte Versuche über den Kilometer mit fliegendem Start ergaben, dass die Spitzengeschwindigkeit des Wagens zwischen 122 und 124 km/std. liegt. Die Bremsversuche befriedigten uns in hohem Mass, denn auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug fest in der Hand des Fahrers, wobei überaus wirksame Bremsen die Geschwindigkeit verblüffend rasch herabmindern und den Wagen nötfalls auf kurze Entfernung zum Halten bringen. Langstreckenversuche über die Autobahn bis zur Ausdehnung von 120 km bei stark forciertem Fahrt ergaben eine Autobahnfestigkeit von 115 km/std., die man auf lange Distanzen durchhalten kann, ohne Gefahr zu laufen, dem Motor Schaden zuzufügen.

Langstreckenversuche auf normaler Landstrasse überraschten durch die bisher von keinem anderen Fahrzeug



Der Schnitt durch den Mercedes-Benz 170 S, Gewichtsverteilung, Anordnung der bequemen Sitze, Gepäckraum.



Geräumiger Gepäckraum, Unterbringung des Reserverades.

erreichte Kurvenfestigkeit und sichere Strassenlage, auch auf nassen Asphaltstrassen und auf winterlichen Strassen bei Schnee und Glatteis. Federung und Stossdämpfer reagieren so weich und elastisch, dass man dem Wagen praktisch alles zumuten kann. Auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten in den Kurven liegt das Fahrzeug fest und sicher in der Hand des Fahrers. Die Laufruhe des Motors ist für einen Vierzylinder überraschend; das Beschleunigungsvermögen darf man als ausgezeichnet bezeichnen; ein Vorteil, der sich beim Verlassen enger Kurven und beim Überholen angenehm bemerkbar macht.

Unsere Langstreckenversuche haben wir auf den gebirgigen, kurvenreichen Strassen Frankfurt a. M. — Aschaffenburg — Würzburg — Schweinfurt durch den Spessart und auf der klassischen Taunus-Kaiserpreis-Rennstrecke im Taunus, sowie auf der Feldbergrennstrecke durchgeführt. Die Einhaltung von Reisegeschwindigkeiten zwischen

70 und 80 km/std., bereitet keine Schwierigkeiten, wobei wir absolut ohne Risiko auf Nummer Sicher fahren. Auch bei diesen Versuchen imponierten uns die Bremsen durch weiche, schnelle und sichere Wirksamkeit. Bei sehr scharfen Bremsversuchen zeigte der Wagen nicht die geringste Neigung zum Ausbrechen oder Rutschen.

✱

Die bestehenden Fahreigenschaften reihen den Typ 170 S mit seiner Leistung zweifelsfrei in die Klasse der grossen Luxuswagen ein; sie bieten Vorteile, die bisher noch von keinem anderen Fahrzeug dieser Preis- und Stärkeklasse erreicht wurden. Dabei liegt noch der besondere Nutzen darin, dass der Treibstoffverbrauch sich in der Höhe des Verbrauchs eines mittleren Wagens hält. Unsere Notierungen über den Verbrauch ergaben, dass man auch bei forcierter Fahrt nicht mehr als 10 Liter auf 100 km Fahr-

strecke braucht, während bei ruhiger, zügiger Fahrt etwas mehr als 9 Liter benötigt werden. Dabei haben wir noch eine interessante Feststellung machen können: der Motor besitzt auch bei Verwendung der heute handelsüblichen schlechten Benzine, nicht die geringste Neigung zum Dengeln und Klopfen, eine Krankheit, die mangels der bewährten Benzin-Benzol-Gemische, heute fast allen hochverdichteten Motoren eigen ist. Der Ölverbrauch ist kaum messbar, denn wir haben auf 3000 km Fahrstrecke, einschliesslich der Zentralschmierung, kaum einen Liter Öl verbraucht.

Ein Wort muss man noch über die ausgezeichneten Fahreigenschaften des Wagens im Grossstadtverkehr sagen; hier machen sich die Vorzüge der Wendigkeit, des schnellen Anzugs und der ausgezeichneten Beschleunigung besonders angenehm bemerkbar. Die Sicherheit der Bremsen, die vorbildliche Übersicht über die Fahrbahn und die ausgezeichnete Beleuchtung geben auch hier dem neuen Typ einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung.

Zu den vielen Annehmlichkeiten gehört auch die gut durchdachte und leicht zu handhabende Heizung des Wagens, denn hier haben wir es nicht mit einer Wagenheizung schlechthin zu tun, sondern mit einer Klimaanlage, die in der Tat allen Verhältnissen mit leichten Handgriffen anzupassen ist. Die Zufuhr von warmer Luft durch zwei Kanäle unterhalb des Armaturenbrettes und durch Schlitze vor der Schutzscheibe, kann nach Bedarf reguliert werden; die Zufuhr von frischer Luft erfolgt auf den gleichen Wegen. Wir registrieren diese Einrichtung als eine der vielen Annehmlichkeiten, die in das Gebiet des Reisekomforts gehören.

✱

Sieht sich der Leser mit einer so grossen Reihe guter Eigenschaften eines Fahrzeugs bekannt gemacht, dann stellt er mit Sicherheit die Frage nach dem Ursprung einer solchen Fülle lobenswerter Dinge. Betrachten wir uns zunächst einmal das Faargestell des neuen Typs! wir werden sofort feststellen, dass es von den reichen Erfahrungen des Rennwagenbaues weitgehend befruchtet ist und dass sowohl der X-förmige Rahmen, wie die Aufhängung der Räder vorn und hinten, besonders aber die Federung, die Teleskopstossdämpfer wie auch die Führung der Lenkung, eine Fülle von konstruktiven Erfahrungen enthalten, die in jahrzehntelanger Forschungsarbeit in härtesten Versuchen und Zerreihsproben gesammelt werden mussten. Ein so hohes Mass von konstruktivem Können, wie es in diesem vorbildlichen Faargestell enthalten ist, kann nicht im Konstruktionsbüro und nicht im Versuchsraum gewonnen werden. Hier erntet das Werk offenbar die Früchte, die durch den erfolgreichen Einsatz der Rennwagen lange vor dem Kriege schon geerntet wurden. Das Ergebnis dieser konstruktiven Forschungsarbeit sehen wir nun in dem Faargestell des Typs 170 S, das



Bequemer Sitz am Lenkrad. Übersichtliches Armaturenbrett. (Photos: Bauer)

in seiner Strassenlage, in seiner Sicherheit, in seinem Haftvermögen in der Kurve und in seiner Rutschfestigkeit bisher von keiner anderen Konstruktion des internationalen Automobilbaues erreicht wurde.

Wer gewohnt ist, praktisch alle oder viele Fahrzeuge verschiedenartiger Bauweise zu fahren, wird die Überlegenheit dieses Fahrgestells sofort herausfühlen, denn dort, wo man häufig alle Kraft braucht, um den Wagen sicher in der Kurve zu halten, folgt der 170 S nahezu automatisch dem Willen des Fahrers, so dass man das Prädikat „weil überlegen“ mit gutem Gewissen anwenden darf, ohne Gefahr zu laufen, ein leichtfertiges Urteil abzugeben zu haben. So sicher, wie der Wagen auch bei hoher Geschwindigkeit in die Kurve geht, so sicher verlässt er sie auch wieder, als habe er von ihrem Vorhandensein überhaupt keine Notiz genommen.

Die Kraftquelle, die dem Wagen seine bestechenden Fabrefigenschaften, seine Schnelligkeit und sein aussergewöhnliches Beschleunigungsvermögen



Probe-Fahrt mit dem neuen Wagen.

verleiht, ist der fortentwickelte Vierzylinder des seit 15 Jahren tausendfach bewährten Motors des 170 V. Wie die Konstrukteure die 52 PS in diesen Motor hineingezaubert haben, ist ihr Geheimnis. Die Bohrung wurde von 73,5 auf 75 mm erhöht, so dass der Hubraum von 1697 auf 1767 ccm vergrössert wurde. Das Verdichtungsverhältnis ist mit 1:6,5 unverändert geblieben. Neu ist der Solex-Fallstromvergaser mit Stufenstarter. Die Drehzahl des Motors wurde von 3600 auf 2900 U/min. erhöht. Hierin liegt wohl der wesentliche Teil der erzielten Leistungssteigerung. Die Aufhängung des Motors in gross dimensionierten Gummilagern sorgt für eine Laufruhe, die für einen Vierzylinder erstaunlich ist. Das vollsynchronisierte Vierganggetriebe ist spielend zu schalten. Auch bei langen, forcierten Fahrten machen sich keine Ermüdungserscheinungen des Fahrers bemerkbar. Alles in Allem: ein Fahrzeug von höchster Qualität, vollendeter, fortschrittlicher Konstruktion und von einer eindrucksvollen, repräsentativen Erscheinung.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit seitlich stehenden Ventilen, Bohrung 75 mm, Hub 100 mm, Zylinderinhalt 1767 ccm, Verdichtungsverhältnis 1:6,5, Leistung 52 PS bei 2900 U/min. Wasserkühlung mit automatischer Regelung der Kühlwasser-Temperatur durch Thermostat.

Getriebe: Vierganggetriebe, voll synchronisiert, geräuscharm. Übersetzungsstufen 1:1; 1:1,42; 1:2,28; 1:4,025; Rückwärtsgang 1:3,72. Gesamtübersetzung 1:4,375; Höchstgeschwindigkeit im ersten Gang 33 km/std., im zweiten Gang 50 km/std., im dritten Gang 93 km/std., im vierten Gang 120 km/std. Steigfähigkeit im ersten Gang 37,5%, im zweiten Gang 18%, im dritten Gang 10%, im vierten Gang 6,5%.*)

Fahrgestell: X-förmiger Ovalrohrrahmen; vorn mit je zwei Dreieckslenkern, parallel geführte Lenkräder, durch sehr

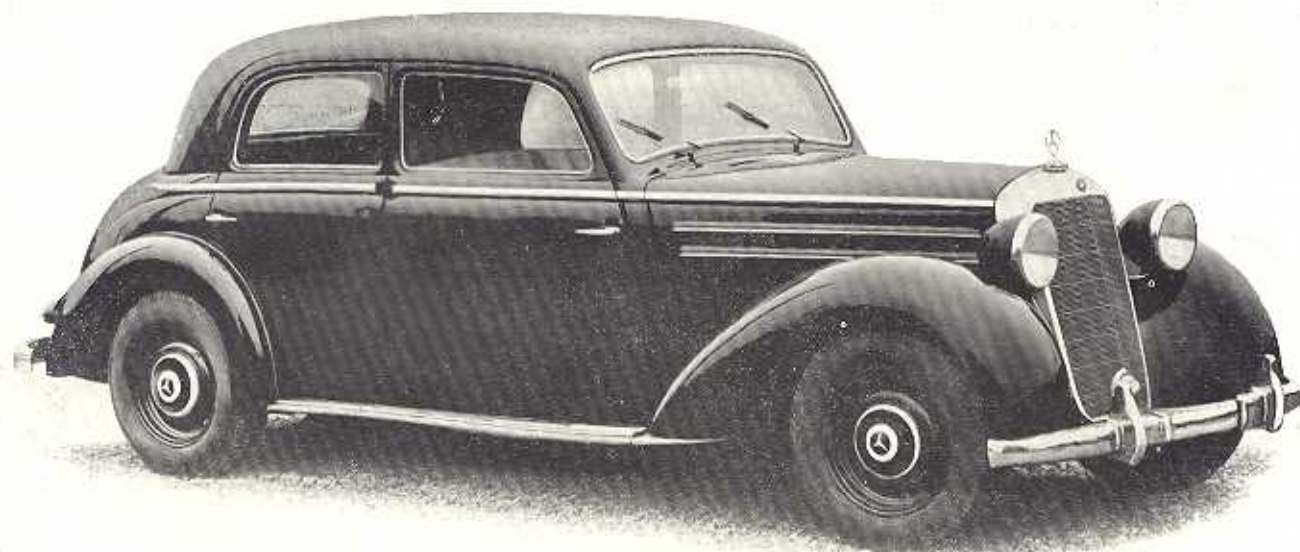
weiche Schraubenfedern mit Endaufnahme der Hubbewegung durch Gummipuffer abgefedert. Vorn und hinten hydraulische Teleskopstossdämpfer, die in die Seelenachse der Feder eingebaut sind. Drehstahllastisator zur Verminderung der Kurvenneigung, schräg aufgehängte Räder mit horizontaler Nachgiebigkeit. Hinterradaufhängung in gekapselten Pendelachsen mit progressiv wirkenden Schraubenfedern und Gummipuffer. Hydraulische Teleskopstossdämpfer. Bereifung 6,40-15 mit 1° Sturz, 4 mm Vorspur und 4° Nachlauf der Vorderräder. Lenkung ZF-Rosslenkung mit geteilter Spurstange. Bremsung durch hydraulische Öldruckbremsen auf alle vier Räder wirkend; Feststellbremse durch Handhebel zu betätigen.

Abmessungen: Radstand 2845 mm, Spurweite vorn 1315 mm, Spurweite hinten 1420 mm. Gesamtlänge 4435 mm, grösste Höhe 1610 mm, Bodenhöhe 105 mm, Gewicht des Fahrgestells 800 kg, Leergewicht

des kompletten Wagens 1220 kg. Zulässige Belastung 320 kg, Wendekreis 11 m, Tankinhalt 47 Liter mit 3,5 Liter Reserve, Inhalt des Kühlsystems ohne Heizung 9,3 Liter, mit Heizung 10 Liter. Ölfüllung des Kurbelgehäuses 4 Liter.

Aufbauten: Viertüriger, viersitziger Innenlenker mit komfortabler Innenausstattung und verstellbaren Vordersitzen. Vordersitzbreite 1285 mm, Breite der hinteren Sitze 1340 mm; verschliessbarer Kofferraum vom Wagenheck aus zu öffnen, Grösse ca. 0,157 m³. Unterbringung des Reserverads im Kofferraum. Unterbringung des Werkzeuges unter der Motorhaube. Motorhaube verschliessbar und nur vom Wageninnern zu öffnen, besondere Sicherungsvorrichtung gegen unbefugtes Öffnen der Motorhaube. Ausser dem Innenlenker werden Cabriolets in zwei Ausführungen mit zwei und vier Sitzplätzen in besonders eleganter Ausführung hergestellt.

*) Steigfähigkeit mit 2 Personen besetzt: 1. Gang 42%, 2. Gang 20,5%, 3. Gang 11,5%, 4. Gang 7,5%.



Der viertürige Innenlenker des Mercedes-Benz Typ 170 S.

(Photos: Bauert)