

220 a (1 954-1956)

Nach dem Wechsel auf die Pontonmodelle bleibt der Sechszylinder-Mercedes noch ein Jahr lang in seiner alten Form mit Rahmen und geschwungenen Kotflügeln im Programm. Das neue Modell (W 180) beginnt seine Karriere im Sommer 1954. Obgleich der neue 220a auf den ersten Blick dem vierzylindrigen 180 stark ähnelt, wirkt seine Pontonkarosserie gleichzeitig wesentlich eleganter und größer. Grund dafür ist eine quasi doppelte Verlängerung des Autos: Der 220 hat einen längeren Vorderwagen als der 180 und außerdem eine verlängerte Fahrgastzelle. Nur die Heckpartie ab der C-Säule entspricht exakt den Modellen 180/190.



Der schmale Kühlergrill identifiziert diesen 180er als ein Modell der frühen Serie; bis 1957 heißt er 180, dann korrekt 180 a und hat den neuen Motor

Die Rahmen-Boden-Anlage wird zwischen den Achsen um 17 cm verlängert, wovon 7 cm dem Innenraum zugute kommen; den Rest macht die längere Motorhaube aus. Der 220a hat hinten deutlich breitere Türen als der 180 und entsprechend mehr Kniefreiheit vor der Rücksitzbank. Damit sich die hinteren Seitenscheiben komplett herunterkurbeln lassen, müssen sie durch Dreiecksfenster abgetrennt werden - was der eleganten, von reichlich Chromzierat geprägten Seitenoptik keineswegs schadet. Auch vorne hat der 220a ausstellbare Dreiecksfenster, die bei den Vierzylindern erst später eingeführt werden. In der Frontansicht unterscheidet sich der Sechszylinder durch den breiteren Kühlergrill, die länglichen Blinkleuchten auf den Kotflügeln, die fehlenden seitlichen Chromstege neben der Kühlermaske (hinter denen sich bei 180/190 die Lufteinlässe für den Innenraum befinden, die beim 220a weiter unten liegen) und die serienmäßigen Nebelscheinwerfer. Am Heck trägt der 220a bereits die größeren, später beim 190 verwendeten Rückleuchten und den Griff zum Öffnen des Kofferraums.



Der Kühlergrill des frühen 190er ist breiter als bei den frühen 180ern; erst ab 1959 haben beide Modelle einen noch breiteren Grill. Die Chromleiste unter den Seitenfenstern bleibt den 190/190 D vorbehalten

Im Innenraum verwöhnen feine Polsterstoffe, poliertes Holz an Armaturenbrett und Türverkleidungen sowie eine umfangreiche Ausstattung. Eine Festhaltestange mit Kleiderhaken an beiden Seiten, drei Aschenbecher, zwei Handschuhfächer, zwei Innenraumleuchten und eine Leselampe, ein abblendbarer Innenspiegel, eine Beifahrersonnenblende mit Make-up-Spiegel und Türtaschen erfüllen höchste Ansprüche an das Wohlbefinden der betuchten Kundschaft. Gegen Aufpreis kann man den 220a mit Autoradio, Faltschiebedach, doppeltem Heizgebläse für links und rechts, Scheibenwaschanlage und Zweifarbenlackierung ausrüsten. Anstatt des runden Tachos wie im 180 hat der 220 einen rechteckigen Geschwindigkeitsmesser.

220 S /220 SE (1956 -1959)

Ein durch zwei Registervergaser auf 100 PS gebrachter Motor, eine weichere Abstimmung des Fahrwerks, ein stärkerer Bremskraftverstärker und Detailänderungen an der Ausstattung wie die serienmäßige Lichthupe, zweistufige Gebläse und ein zweistufiger Scheibenwischer unterscheiden den ab 1956 ausgelieferten 220 S vom 220a. Äußerlich erkennt man den S an der zusätzlichen Chromleiste am vorderen Kotflügel und den Stoßstangen mit längeren Hörnern, in die hinten die Kennzeichenbeleuchtung integriert ist. Ab August 1957 leistet der Motor dank höherer Verdichtung 106 PS.



Der 220a unterscheidet sich vom 180/190 durch eine längere Motorhaube und einen längeren Innenraum

Von Herbst 1958 bis zum Auslaufen der Baureihe Ende 1959 stellt Daimler-Benz dem 220 S einen 220 SE zur Seite, der sich allein durch die mechanische Benzineinspritzung (von Bosch, wie alle Mercedes-Einspritzanlagen der folgenden Jahrzehnte), die damals als absolutes technisches Highlight gilt, vom 220 S unterscheidet. Der seltene, weil deutlich teurere 220 SE leistet 115 PS und bietet überlegene Fahrleistungen. Er wird häufig mit dem Sachs-Kupplungsautomaten Hydrak geordert, einer aufwendigen Viergang-Halbautomatik, die seit 1957 für den 220 S und den 219 lieferbar ist.

219 (1956-1959)



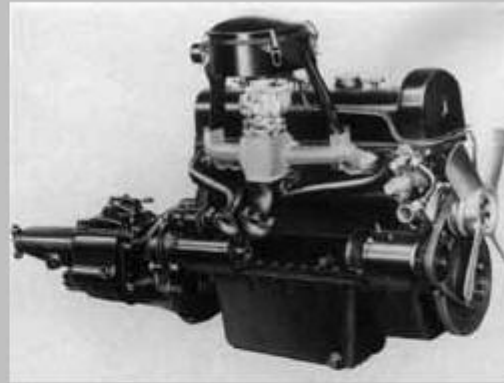
Im 180 D der ersten Serie stemmen sich 40 PS gegen das Leergewicht von mind. 1,2 Tonnen. Den deutschen Taxifahrern war das flott genug

Die Brücke zwischen den Vierzylindern und dem Sechszylindermodell schlägt der 219, der 1956 gleichzeitig mit dem 220 S und dem 190 erscheint. Mercedes nutzt das Baukastensystem der Pontonreihe und kombiniert beim 219 die Technik und den längeren Vorderwagen des 220 S (die Nebelleuchten gibt's aber nur als Extra) mit der Karosserie und Ausstattung des 190. Allerdings bekommt der Wagen nicht den 100-PS-Motor des 220 S, sondern die alte Version aus dem 220a mit 85 PS. Im Sommer 1957 wird im Rahmen der Überarbeitung der gesamten Ponton-Baureihe die Leistung durch Erhöhung der Verdichtung auf 90 PS erhöht, womit der 219 aber immer noch deutlich unter den jetzt 106 PS des 220 S liegt. Der kleine Sechszylinder-Mercedes verkauft sich trotz seines günstigeren Preises schlechter als der 220 S, ebenso wie der 190 die meiste Zeit stärker gefragt ist als der 180. Wer sich in den 50er Jahren einen Mercedes leisten kann, legt eben Wert auf Prestige und reichlich Chrom.

Marktsituation

Ponton-Modelle in gutem unrestauriertem Originalzustand gibt es nicht - dafür sind die nicht gegen Rost geschützten Autos einfach zu alt. Aber die durch emsiges Spachteln und Schweißen über die Jahrzehnte geretteten Fahrzeuge bekommt man auch heute noch für kleines Geld - wobei der Kaufpreis eines solchen Autos in der Größenordnung zwischen 2.000 und 5.000 € angesichts der folgenden Restaurierungskosten keine so große Rolle spielt. Wirtschaftlich lohnt eine aufwendige Vollrestaurierung so gut wie nie; denn für die Ponton-Modelle gilt dasselbe wie für die meisten anderen Mercedes-Limousinen: Die Kosten einer Restauration überschreiten bei weitem den anschließend zu erzielenden Verkaufspreis des Fahrzeugs. Die Vierzylinder 180 und 190 werden selbst in bestem Zustand für rund 10.000 € gehandelt, wobei es keine Rolle spielt, um welche Ausführung und welches Baujahr es sich handelt.

Autos in mittelmäßigem Zustand bekommt man für etwa 5.000 €. Gute Sechszylinder-Limousinen liegen zwischen 10.000 und 15.000 €, ordentliche Autos mit kleinen Schönheitsfehlern bekommt man um die 8.000 €. Schön und aufwendig restaurierte Exemplare werden überwiegend unter Clubmitgliedern der verschiedenen Mercedes-Clubs gehandelt. Insgesamt ist das Angebot an Ponton-Modellen geringer, als man angesichts der vergleichsweise zivilen Preise ab 8.000 € für wirklich gute Exemplare annehmen könnte. Ein ordentlich restaurierter 180 oder 190 ist deshalb ein echter Geheimtip.



Erheblich flinker geht es bei den Sechszylindern voran. Der stets 2.195 ccm große Reihomotor entwickelt in seiner ursprünglichen Form (s.o.) 85 PS; im Laufe der Weiterentwicklung kletterte die Nennleistung auf bis zu 115 PS im 220 SE (ab 1958)

Stärken und Schwächen



Eines sollte man immer bedenken, wenn man sich mit Kaufabsicht einem Ponton-Mercedes nähert: Jedes dieser Autos ist rund 40 Jahre alt. Rostschutz beschränkte sich damals auf das Aufbringen von Farbe auf dem ansonsten unbehandelten Metall. Zudem war der Ponton der erste Mercedes mit selbsttragender Karosserie. Quer- und Längsprofile aus Blech bilden mit dem darunter geschweißten Unterboden und dem oben aufgeschweißten Aufbau eine untrennbare Einheit. In diesem verzwickten Blechlabyrinth kann sich der Rost ungehemmt ausbreiten. Zwar sind die Blechstärken höher als heutzutage, dafür fehlt der Korrosionsschutz.

Nach Möglichkeit sollte man bei der Besichtigung das ausgesuchte Exemplar erst einmal aus 10 bis 15 Metern Entfernung betrachten, möglichst aus allen Blickwinkeln. Finden sich Wellen in der Karosserie, die auf großflächige Spachtelarbeiten schließen lassen? Stimmen die Türpassungen und Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen? Steht das Auto gerade?

Nach dieser ersten Begutachtung fahndet man intensiv nach Korrosion und unsachgemäßen Schweißarbeiten. Vor allem die Vierzylinder-Modelle sind oft über Jahrzehnte mit Flickenteppichen von TÜV zu TÜV gerettet worden. Typische Ponton-Rostpunkte sind die vorderen Kotflügel rund um die Scheinwerfer, die seitlichen Stehbleche, an denen die Kotflügel angeschraubt sind, und die komplette A-Säule. Dabei leuchtet man am besten auch mit einer starken Taschenlampe innen in die Radhäuser, um Stehbleche und Kotflügel zu begutachten. Am Vorderwagen gilt es, unten das vordere Querrohr zu prüfen, dann den Boden des Batteriekastens.



Davon träumt jeder Ponton-Fan: Ein 220 S mit dem als Sonderausstattung erhältlichen Faltschiebedach

Typische Korrosionsherde beim Ponton sind auch die seitlichen Längsträgerprofile (besonders an den Enden). Wenn man schon unter dem Auto liegt, sollten auch Heckabschlußblech und die Ersatzradwanne überprüft werden, außerdem die Karosserie-Anlenkpunkte der Längslenker der Hinterachse bei den Modellen mit Eingelenk-Pendelachse (ab 9 / 55). Rost findet sich auch oft im unteren Bereich der Türen und um die Türfallen der Fondtüren.



Obes schummele Benzin- oder Dieselformen handelt, ist beides Vierzylinder nicht erkennbar

Ist da oder dort etwas durchgerostet, ist dies prinzipiell nicht schlimm. Alle Blechteile werden mittlerweile nachgefertigt; allerdings gilt es dabei, Preise und Paßgenäufigkeit zu überprüfen. Teuer sind sämtliche Chromteile, vor allem die Stoßstangen. Das gleiche gilt für die Innenausstattung. Ist sie in gutem Zustand, ist dies viel wert, denn das Aufarbeiten mit originalen Bezügen und Stoffen ist aufwendig und teuer. Mercedes-typisch robust ist die Mechanik.

Die Motoren sind äußerst langlebig und unempfindlich, das gilt für Benzin- und Diesel. Fortgeschrittener Verschleiß macht sich bei den Dieselformen durch abgesunkene Kompression und damit schlechten Kaltstart bemerkbar. Läuft der Benzin- unruhig im Leerlauf, sind meist die Drosselklappenwellen ausgeschlagen. Dann steht eine Vergaserüberholung an. Getriebe und Hinterachse sind unproblematisch. An der Vorderachse verschleißen dagegen die Achsschenkelbolzen rasant, wenn man sie nicht ständig mit frischem Fett abschmiert.