



Modernes 50er-Jahre-Design: Mit der so genannten Ponton-Karosserie brach bei Mercedes eine neue Stil-Ära an.

# ALLTAGSTAUGLICHER, SOLIDER KLASSIKER

**Zuverlässig und unkaputtbar, mit diesem Image und seiner charakteristischen Karosserieform avancierte der „Ponton“ zum typischen Mercedes der 50er-Jahre. Trägt er den soliden Ruf auch heute noch zu Recht?**

➤ Ein Star der Fünfziger als Gegenstand einer Kaufberatung? Der „Ponton“ war und ist ein Kultauto. Ein gefragter Klassiker also, zumal er nach wie vor als zuverlässig und solide gilt, um die Eingangsfrage bereits jetzt schon einmal ganz pauschal zu beantworten. Lässt sich denn so ein Exemplar dieses ersten Nachkriegsmodells der schwäbischen Marke überhaupt noch problemlos auf dem Markt finden?

Wer in den Hof der „Pontonmanufaktur“ von Thomas Hanna in Halbergmoos einbiegt, mag diese Frage durchaus bejahen. Denn nicht selten parken hier etliche Exemplare des typischen 50er-Jahre-Mercedes. Manche in erbarungswürdigem, manche in exzellentem Zustand. „Immer wieder werden mir verschiedenste Modelle angeboten oder zum Restaurieren gebracht“, so Thomas. „Seit der Öffnungen des Ostens tauchen vor allem von dort

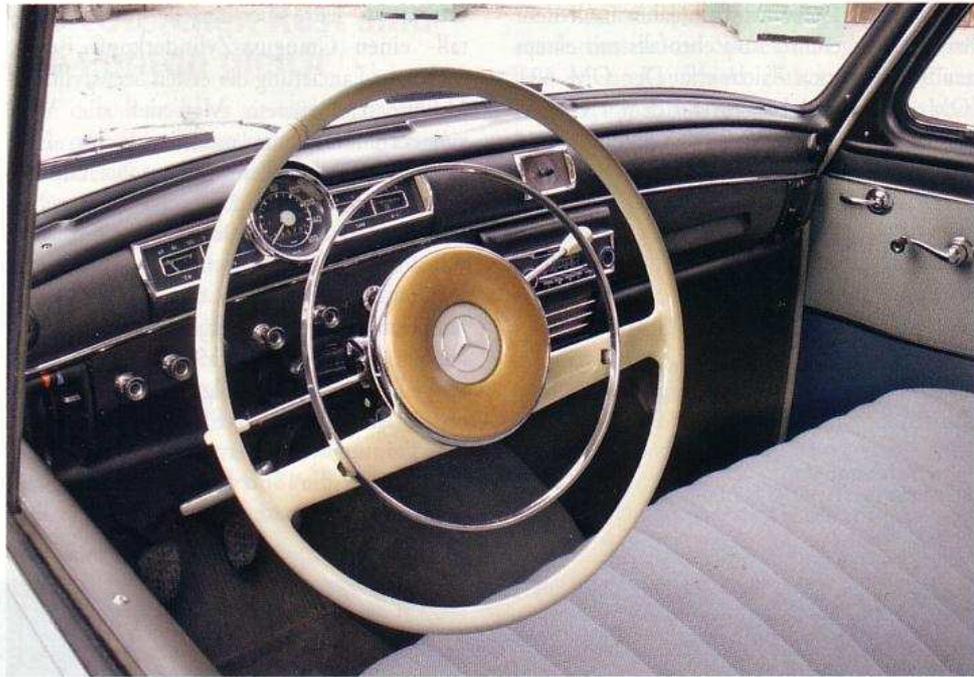
„neue“, oft arg verbastelte Fahrzeuge auf. Meist Ruinen, nur noch als Teileträger verwertbar.“ Prinzipiell, so Experte Thomas, der mit seinem W121 Motorsport betreibt und 2006 zum dritten Mal die Panamericana bestritten und gewonnen hat (s. „AutoClassic“ 6/06: „Gustl in Mexiko“), finde man heute in Deutschland kein unrestauriertes Exemplar mehr, schon gar nicht ein rostfreies aus erster Hand. „Schließlich sind selbst die jüngsten Modelle mittler-

weile 45 Jahre alt.“ Dennoch: „Abgegrast“ ist der Ponton-Markt deshalb nicht. „Wer intensiv sucht, wird bereits im Preissegment von 2.000 bis 5.000 Euro fündig und bekommt dafür meist eine gute Restaurierungsbasis“, erläutert der Manufaktur-Chef. Wobei man sich darüber im Klaren sein sollte, dass die Folgekosten den späteren Wert des Autos deutlich übersteigen. „Die Vierzylinder-Modelle 180 und 190 werden selbst im besten Zustand für rund 22.000 Euro gehandelt“, so Hanna. Die Sechszylinder dagegen könnten über 30.000 Euro erzielen, einen nahezu ungeschweißten und „außergewöhnlich gut erhaltenen“ 220S von 1958 hat er unlängst für 22.000 Euro verkauft.

Als stärkste Argumente für einen Ponton als Alltagsklassiker führt Thomas Hanna die geräumige Karosserie, die problemlose, zuverlässige Technik und den günstigen Unterhalt der Vier- und Sechszylinder an: „Bei durchgehender vorderer Sitzbank können insgesamt sechs Personen mitfahren, der Kofferraum ist entsprechend groß, der Charakter erzieht zum gelassenen Fahren. In der Versicherung kommt man auf rund 150 Euro Jahresbeitrag und der Fiskus veranschlagt 191,73 Euro pro Jahr, bei Zulassung mit H-Kennzeichen.“

## Mit dem Charme des Wirtschaftswunders

Als Mercedes-Benz anno 1953 den „180“ auf den Markt brachte, betonierte die Marke damit eine tragende Säule ihres soliden Images ins Bewusstsein von Autodeutschland: Die moderne Pontonform war aus dickem Blech gearbeitet, der seitengesteuerte Vierzylinder-Benziner aus dem Vorkriegsmodell 170 Sb galt als robuster Geselle. „Ha, noi, des isch halt a Daimler, die haltet ewig“. Ein Ruf, der den Modellen aus schwäbischer Produktion anhaftete wie den Schwaben das Vorurteil extremer Sparsamkeit. Und der sich noch weiter festigte, nachdem die



Nüchtern, elegant und übersichtlich: Das Cockpit des Vierzylinder-Ponton, hier mit durchgehender Sitzbank und „Sicherheitslenkrad“ in einem 180b, strahlt Gemütlichkeit aus.

Untertürkheimer 1954 den ersten Dieselmotor in ihre neue Baureihe implantierten, eine Adaption aus dem 170 S-D.

Sukzessive löste der 180 D seinen Vorgänger als „Kraftsdroschke“ ab, beherrschte bald in typischem Taxi-Schwarz das Stadtbild der 50er-Jahre. Und da sich die Taxler, so die landläufige Meinung, durchweg für robuste, zuverlässige und haltbare Autos entschieden, war das entsprechende Image des Ponton schnell auch in der übrigen Käuferklientel und der gesamten Bevölkerung gefestigt.

Weitere Pluspunkte sammelte die neue Mercedes-Baureihe W120 dank ihrer modernen Karosserie, deren stilistische Bezeichnung „Ponton“ sich mit den Jahren als variantenübergreifender Modellname im Volksmund etablierte. Vulgo: Wer heute „Ponton“ sagt, der

blickt damit auf eine Vielfalt von Vier- und Sechszylinder-Versionen der von Juli 1953 bis Oktober 1962 gebauten Mercedes-Benz-Familie zurück.

Zu den zwei 180er-Vierzylindern der ersten Stunde gesellten sich ab 1954 zunächst der erste Sechszylinder in Gestalt des längeren und nobleren 220 (2,2 Liter Hubraum) sowie ab 1956 die zwischen Basis- und Luxusmodell angesiedelten 190er. Der Typ W121 mit dem stärkeren 1,9 Liter ohc-Vierzylinder aus dem 190 SL zeigte sich auch äußerlich überarbeitet. Und das gerade mal drei Jahre nach der Einführung des 180ers. Gegenüber dem Ur-Modell wurden der Kühlergrill verbreitert, eine Chromleiste unter Seiten- und Heckfenster gezogen, größere Rückleuchten angepasst und Ausstellfenster in die Vordertüren eingesetzt.



Charakteristika: Die Vierzylinder erkennt man an den aufgesetzten Blinkern, Modelle vor 1959 an Hochkühler und Stoßstangenhörnern.



Zweite Generation: Im Sommer 1959 stellte Mercedes den optisch retuschierten 180b/190b mit größeren Rückleuchten vor.

Der 190 D, zweieinhalb Jahre nach dem Benziner eingeführt, kam ebenfalls mit einem neu konstruierten Triebwerk: Der OM 621 (OM = Ölmotor) basierte auf dem 1,9-Liter-

Ottomotor, hatte aber anstelle des Leichtmetall- einen Grauguss-Zylinderkopf. Bereits 1959, zur Lancierung der ersten Sechszylinder-Heckflossen, rüstete Mercedes die Vierzylinder-Ponton zum modellzyklischen Endspurt. Der sollte allerdings nur bis Oktober 1962 laufen.

Die 180er und 190er mit dem Zusatz b waren vor allem am breiteren und flacheren Kühlergrill sowie einer niedrigeren Motorhaube und größeren Rückleuchten zu erkennen. Natürlich hatte Mercedes die Ausstattung der frischen Modellgeneration aufgewertet und den Motoren eine kleine, eher kosmetische Leistungsspritze verpasst.

Als 1961 die 190er Heckflosse die Asphaltbühne betrat, musste der 180/180D die Pon-

ton-Fahnen alleine hochhalten, nun als c-Typ. Dazu wurde er technisch nochmals aufgerüstet: der Benziner mit neuer Nockenwelle und geändertem Ventiltrieb (bei unveränderter Leistung), der Diesel wurde gegen das ohc-Aggregat aus dem 190 getauscht und per Drehzahlbegrenzer auf 48 PS reduziert, um den neuen Flossen-190 Dc nicht zu kannibalisieren. Dennoch: Der 180 Dc avancierte zu Taxifahrers Liebling, er hatte sich als preiswert, sparsam und durabel bewährt.

Da sich Herr Alt- und Frau Neureich indes nicht auf einem automobilen Niveau mit der Taxler-Zunft bewegen mochten, gedachte Mercedes-Benz ihnen die Sechszylinder-Versionen der „Ponton“-Baureihe zu: Dem 220 der Baujahre 1954 bis 1956 (W180) folgten die Versio-

## PONTON-CLUBS

**PLZ 5**  
Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.  
Peter Formhals  
An der Ohligsmühle 10, 53127 Bonn  
Tel. 0228-2599736  
[www.mbig.de](http://www.mbig.de)

**PLZ 9**  
vdh - mercedesclubs  
Weidenbacherstr. 11, 91737 Ombau  
Typreferenten Ponton:  
Andreas Wagner  
Tel. 0171-6972934  
Thomas Fink  
Tel. 06021-13917  
[www.mercedesclubs.de](http://www.mercedesclubs.de)

**Schweiz**  
Mercedes-Benz Veteranenclub Schweiz  
Beat Keusch  
Grossmatt 29, 6440 Brunnen  
Tel. 041-785-2025  
[www.mbvch.ch](http://www.mbvch.ch)  
Gruppe Ponton - Peter Marcolli  
[peter.marcolli@mbvc.ch](mailto:peter.marcolli@mbvc.ch)

**Österreich**  
Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich  
Helmuth Baier  
Postfach 52, 1043 Wien  
Tel. 0664-6550299  
[www.mbvcoe.at](http://www.mbvcoe.at)

## LITERATUR

Das große Mercedes Ponton-Buch  
von Matthias Röcke  
Heel-Verlag, 17,90 Euro

Mercedes-Benz Ponton & Heckflosse  
von Joachim Lederer  
Motorbuch-Verlag, Antiquariat

Mercedes-Benz Ponton & Heckflossen Modelle  
1953-65  
von Walter Zeichner  
Motorbuch-Verlag, 19,75 Euro

Personenwagen von Mercedes-Benz  
von Harry Niemann  
Motorbuch-Verlag, 29,90 Euro

Deutsche Autos des Wirtschaftswunders  
Schrader Motor-Chronik  
Motorbuch-Verlag, 7,95 Euro

Quelle: Autobuch & So  
Klenzestr. 53, 80469 München  
Tel. 089-2015638, Fax 089-2015698  
[www.autobuch.com](http://www.autobuch.com)

## WEBSITES

[www.mbzponton.org](http://www.mbzponton.org)  
[www.ponton-mercedes.de](http://www.ponton-mercedes.de)  
[www.mb-ponton.de](http://www.mb-ponton.de)  
[www.myponton.de](http://www.myponton.de)

## Einstelldaten: Mercedes-Benz „Ponton“, Baureihe W120

	180	180 a/b/c	
<b>Motor</b>	Modell		
	Kompressionsdruck (Bar)	7,5-8	7,5-8,5/min. 6,0
	Ventilspiel, Einlass (mm)	0,12	0,10/0,10/0,08
	Ventilspiel, Auslass (mm)	0,18	0,2/0,2/0,15
	Vergaser	Solex 32 PICB	Solex 32 PICB/34 PICB
	Einspritzung (Bosch)	-	-
	Leerlaufdrehzahl (U/min)	700-800	700-800
	Abgasprüfwert (Leerlauf, CO2)	n.a.	77-79%
	Förderdruck der Kraftstoffpumpe (Bar)	0,15-0,20	0,15-0,2/0,12-0,16
	Keilriemengröße (mm)	10 x 850	10 x 850
<b>Elektrik</b>	Bordspannung	6 Volt	12 Volt
	Zündspule (Bosch)	TK 6 A	TK 12 A3
	Zündverteiler (Bosch)	VJU 4 BR 1	VJU (R) 4 BR 22/28
	Schließwinkel	48-52°	49-54° (55-60%) b+c: 51-56° (57-62%)
	Zündzeitpunkt	8° vor OT	8°/4° ± 1/4° vor OT
	Zündfolge	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2
	Zündkerzen (Bosch)	W 175 T1	W 175 T7
	Elektrodenabstand (mm)	1,1	0,9 ± 0,1
	Batterie	6 V 70 Ah (ab '57: 84 Ah)	12 V 56 Ah (c: 52 Ah)
	Anlasser (Bosch)	EGD 0,6	EED 0,8/12
<b>Anzugsdr. Füllmengen V-Achse</b>	Lichtmaschine	Drehstrom 130 W (ab '55: 160 W)	Drehstrom 160 W
	Lichtmaschinenregler (Bosch)	RS/UA 130 (160)/6 (12)	RS/UA 160/12/15
	Spur	0°-0°20'	0°20' ± 10'
	Sturz	0° - +1° (0°20' - 0°40')	0°30' ± 10
	Nachlauf	3°10'-4°10'	3°40' ± 30'
	Spreizung	-2°30'	-2°30'
	Motoröl m/o Filter (l)	4,0/3,5	4,0/3,5
	Schaltgetriebe (l)	1,4	1,4
	Differenzial (l)	2,25	1,5
	Kühlsystem (l)	9,0	10,0
Zylinderkopf (Nm)	8	8	
Hauptlager (Nm)	9	9	
Pleuellager (Nm)	3,75	3,75	
Schwungrad (Nm)	6-6,5	6-6,5	
Zündkerzen (Nm)	3-3,5	3-3,5	

nen 220 S und 220 SE. Um die Brücke zwischen den standesdünkelnden 180/190- und 220-Besitzern zu schlagen, reichten die schwäbischen Autobauer 1956 den 219 (Typcode W109) ein: In die kleinere – und weniger üppig ausgestattete – 190er-Karosserie wurde der Sechszylinder aus dem 220a (85, später 90 PS) implantiert. Eine starke Sparversion sozusagen, die sich aber deutlich geringerer Beliebtheit erfreute als der wesentlich repräsentativere 220 S. Zumal für diesen „nur“ 2.500 Mark mehr über den Tresen wanderten, die viele Kunden gerne für den höheren Neidfaktor investierten

Dieser Standesdünkel ist heute ausgestanden: Die Ponton-Fans einen neben ihrer Liebe zum typischen 50er-Jahre-Mercedes auch die gleichen Restaurierungsprobleme.

## Vor Väterchen Rost sind alle Ponton gleich

Denn dem Rost ist es ziemlich egal, welcher Motor auf dem Fahrchemel zusammen mit der Vorderachse installiert wurde. Und da man in den Fünfzigern auch bei Mercedes vorerst keine Gedanken an den entsprechenden Langzeitschutz des Blechs verschwendete, wurde der Lack einfach auf dessen nackte, unbehandelte Oberfläche aufgetragen. Ein gefundenes Fressen für die braune Pest, sobald sich in der Farbschicht eine Verletzung auftat. Zumal sich ihr in der selbsttragenden Ponton-Karosserie mit ihren Längs- und Querprofilen im geschweißten Unterboden und Aufbau eine Vielzahl von Brut- und Niststätten bieten.

Mit dieser Information mag sich jeder Ponton-Interessent auf Spurensuche begeben, sobald er das Kaufobjekt grob aus der Distanz eingeschätzt hat: Hängt das Auto vorne oder hinten durch? Zeigt die Karosserie verdächtige Wellen als Indiz von Spachtelarbeiten? Stimmen die Passungen der Türen? Zeigen die Spaltmaße zwischen den Karosseriepartien keine großen Differenzen? Vor allem dieser Aspekt wird bei der Unterscheidung von Vier- und Sechszylindern gerne vernachlässigt, weisen sie doch unterschiedlich dimensionierte vordere Kotflügel auf, sowohl in der Länge als auch in der Höhe (dem Abstand vom Scheinwerfer zum Boden). Was nicht passt, wird passend gemacht, war hier oft die Devise von dilettantischen Hobbywerkstätten.

## 121, 105, 180, 128

190/190b	180d/Db	180Dc	190D/Db	220a	219	220 S	220 SE
8-9 (min. 6,5)/9-10 (7,5)	11-11,5	11-11,5	11-11,5	7,5-8,0	7,5-8,5	8,0-8,5	9,0-10,0
0,10	0,20	0,20	0,15	0,12	0,12	0,12	0,12
0,20	0,25	0,25	0,30	0,20	0,20	0,20	0,20
Solex 32 PAITA	–	–	–	Solex 32 PAATJ	Solex 32 PAATJ	Solex 32 PAJTA	–
–	Einspritzpumpe	Einspritzpumpe	Einspritzpumpe	–	–	–	Einspritzpumpe
700-800/700-750	500-600	500-600	700-800	750-800	750-800	700-800	650-750
77-79%	n.a.	n.a.	n.a.	77-79%	77-79%	77-79%	79-81%
0,15-0,20	–	–	–	0,15-0,20	0,15-0,20	0,15-0,20	–
10 x 850	10 x 850	10 x 850	10 x 850	10 x 850	10 x 850	10 x 850	10 x 850
12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt	12 Volt
TK12 A3	–	–	–	TK 20 A10	TK 12 A10	TK 12 A10	TK 12 A9
VJU (R) 4BR 14 (22)/28	–	–	–	VJUR 6 BR24	VJUR 6 BR24/38	VJUR 6 BR24/38	VJUR 6 BR 32
49-54° (55-60%)	–	–	–	37-42° (62-70%)	34-38°	34-38°	37-42° (62-70%)
b: 48-55° (53-61%)	–	–	–	–	–	–	–
8° ± 1/4° ± 1 vor OT	6,5° vor OT	12,5° vor OT	11° vor OT	5° ± 1 vor OT	1° /5° ± 1 vor OT**	5° ± 1 vor OT	2° vor OT
1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4
W 175 T7/W200 T27	KE/GA; Beru 202/GE	KE/GA; Beru 214/GK	KE/GA; Beru 214/GK	W175 T7	W175 T7	W175 T7	W225 T28
0,9 ± 0,1/0,7 +0,1	–	–	–	0,7 + 0,1	0,7 + 0,1	0,7 + 0,1	0,5-06
12 V 56 Ah	12 V 84 Ah	12 V 66 Ah	12 V 84 Ah	12V42Ah(ab 55:56Ah)	12 V 56 Ah	12 V 56 Ah	12 V 56 Ah
EED 0,8/12	EJD 1,8/12	EJD 1,8/12	EJD 1,8/12	EED 0,8/12	EED 0,8/12	EED 0,8/12	EED 0,8/12
Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 160 W	Drehstrom 240 W
RS/UA 160/12/15	RS/UA 300/12/43	RS/UA 240/12/38 (43)	RS/UA 240/12/38 (43)	RS/UA 160/12/15	RS/UA 160/12/15	RS/UA 160/12/15	RS/UA 240/12/38
0° - 1°	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'
0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'	0°-0°20'
2°50'	3°10'-4°10'	3°10'-4°10'	3°10'-4°10'	3°30'-4°10'	3°30'-4°10'	3°30'-4°10'	3°30'-4°10'
-2°30'	-2°30'	-2°30'	-2°30'	0°30'	0°30'	0°30'	0°30'
4,0/3,5	4,0/3,5	4,0/3,5	4,0/3,5	6,0/5,5	6,0/5,5	6,0/5,5	6,0/5,5
1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
1,1	1,2	1,1	1,1	2,25	2,25	2,25	2,25
9,3	8,6	9,3	9,3	11,3	11,3	11,3	11,3
8	8	8	9	8	8	8	8
9	8	9	9	9	9	9	9
3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75
6-6,5	6-6,5	6-6,5	6-6,5	4-4,5	4-4,5	4-4,5	4-4,5
3-3,5	5	5	5	3-3,5	3-3,5	3-3,5	3-3,5

\* je nach Verdichtung;  
 Daten erstellt mit freundlicher Unterstützung aus den Archiven von Autotechnik Gerhard Graus, 83043 Bad Aibling  
 sowie Pontonmanufaktur Thomas Hanna, 85399 Hallbergmoos.

Gehen wir davon aus, dass alle Fragen mit einem klaren „Ja“ beantwortet werden konnten, scheint tatsächlich ein unfallfreies Exemplar vor Ihnen zu stehen. Nun geht's in medias res, die Fahndung nach Rost und Schweißarbeiten beginnt. Ein kritischer Blick ist vor allem bei den Vierzylinder-Modellen angebracht, die in ihrer besten Zeit als Gebrauchs- und Gebrauchtwagen von einem HU-Termin zum nächsten „reparettet“ wurden: Mal wurde hier ein Blechpflaster draufgeklebt, mal dort ein Blechstück eingefügt und überhaupt der Schweißbrenner angesetzt.

Aber auch bei den durchweg pfleglicher gewarteten und behandelten Sechszylindern muss man die Augen aufmachen. Die typischen Roststellen aller Pontons inspizieren wir bei einem Rundgang, eine starke Taschenlampe sorgt für lichte Einsichten. Den Anfang machen die vorderen Kotflügel, vor allem der Bereich rund um die Scheinwerfer. Dann ist ein Blick in die Radhäuser auf die seitlichen Stehbleche fällig, an denen die Kotflügel angeschraubt sind. Auch die A-Säulen verdienen eine genauere Inspektion. Noch bleiben wir beim Vorderwagen, um dort das vordere Quer-

## PONTON-SPEZIALISTEN

**Mercedes-Benz Oldtimer Ersatzteile**  
Weserstr. 183  
12045 Berlin  
Tel. 030-6241720

**Steenbuck – Polsterstoffe, Innenausstattung**  
Sudermühler Weg 11-15  
21272 Egestorf  
Tel. 04175-8126  
[www.steenbuck-web.de](http://www.steenbuck-web.de)

**SLS – MB-Ersatzteile**  
Industriestr. 2-4  
22885 Barsbüttel  
Tel. 040-656939-0  
[www.sls-hh.de](http://www.sls-hh.de)

**Retroclassic**  
Tobias Göckens  
An der Trave 15  
23923 Lübeck-Selmsdorf  
Tel. 038823-55985  
[www.retroclassic.com](http://www.retroclassic.com)

**Thomas Pasvahl Autoteile**  
Adlerstraße 79a  
25462 Rellingen  
Tel. 04101-32011  
[www.pasvahl-autoteile.de](http://www.pasvahl-autoteile.de)

**Werner Karasch**  
Leithestr. 111  
45886 Gelsenkirchen  
Tel. 0209-205485  
[www.karasch-mb.com](http://www.karasch-mb.com)

**Klaus Peter Altenhenne**  
Leyengarten 1b  
51545 Waldbröl  
Tel. 0291-6203  
[www.derliebehenne.de](http://www.derliebehenne.de)

**Classic Parts Tescari**  
Chorbuschstr. Sinnersdorfer Mühle  
50765 Köln  
Tel. 02238-840616

**Robert Merz – MB-Oldtimer Ersatzteile**  
In der Pfingstweide 1b  
64372 Ober-Ramstadt  
Tel. 06154-638899  
E-Mail: [rolamerz@aol.com](mailto:rolamerz@aol.com)

**M. Benkovic, Ersatzteile für Mercedes-Benz**  
Meckenheimer Str. 2  
67067 Ludwigshafen  
Tel. 0621-544594

**Heinrich E. Niemoeller (Ersatzteile)**  
Markicher Str. 6  
68229 Mannheim-Friedrichsfeld  
Tel. 0621-472046  
[www.niemoeller.de](http://www.niemoeller.de)

**Mercedes-Benz Classic Center**  
70736 Fellbach  
Tel. 0711-17-84040  
[www.mercedes-benz.com/oldtimerservice](http://www.mercedes-benz.com/oldtimerservice)

**Metav (Chrom-Ersatzteile und Restaurierung)**  
Lembergstr. 31  
72766 Reutlingen  
Tel. 07121-144820  
[www.metav-chrom.de](http://www.metav-chrom.de)

**amcon international**  
74249 Jagsthausen  
Tel. 07943-2023  
[www.amcon-luxled.com](http://www.amcon-luxled.com)

**U. Schulz & M. Mix – MB-Ersatzteile**  
Schoempeterstr. 2  
76185 Karlsruhe  
Tel. 0721-561289

**AI-Motors – Ersatzteile**  
Matthias Schubert  
Adlerstr. 62  
76297 Stutensee-Spröck  
Tel. 07249-571  
[www.ai-motors.de](http://www.ai-motors.de)

**Die Pontonmanufaktur**  
Mathildenstraße 10  
85399 Halbergmoos  
Tel. 0172-418 97 48  
[www.mercedes-ponton.de](http://www.mercedes-ponton.de)

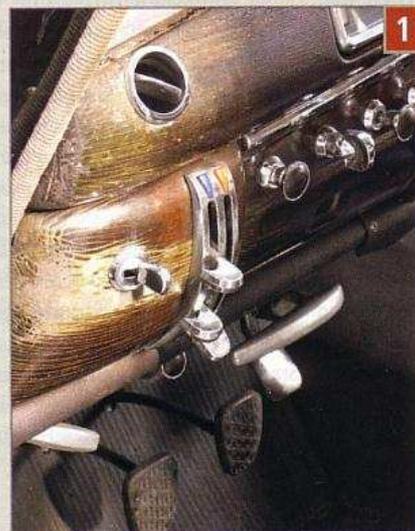
**Mercedes-Veteranen-Technik**  
Kreillerstr. 129  
81825 München  
Tel. 089-432833  
[www.fritz-wallner.de](http://www.fritz-wallner.de)

**Kfz-Beyer**  
Vorderer Flußanger 15  
96450 Coburg  
Tel. 09561-60528  
[www.kfz-beyer.de](http://www.kfz-beyer.de)

**Mercedes-Benz Oldtimer-Ersatzteile**  
Wiesentalstr. 32  
90419 Nürnberg  
Tel. 0911-337671  
[www.g-jelinek.de](http://www.g-jelinek.de)

**Thomas Distler – Neu- und Gebrauchtteile**  
Warzfelden 25  
90599 Diethenhofen  
Tel. 09824-928384  
[www.mb-neuteile.de](http://www.mb-neuteile.de)

**Mercedes-Benz Veteranen – Ersatzteile + Restaurierungen**  
Krottensee 2  
91284 Neuhaus/Pegnitz  
Tel. 09156-1447  
E-Mail: [lehmann.krottensee@t-online.de](mailto:lehmann.krottensee@t-online.de)



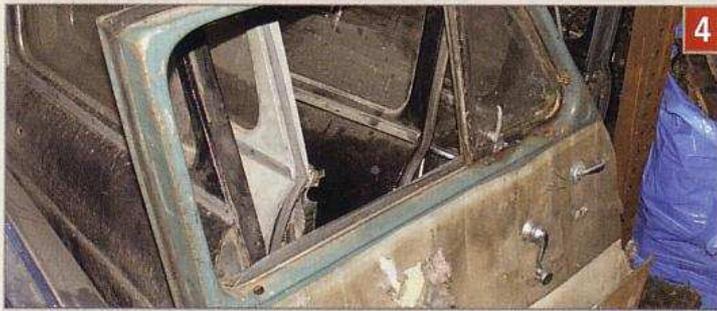
Kostenstelle Holzarmaturenbrett: Rissige und verwitterte Exemplare belasten das Budget.



Verbastelter Pole: In Osteuropa legte man bei der „Restaurierung“ fahrbarer Exemplare mehr Wert auf Funktionalität.



Sch(w)eißarbeit: An den vorderen Kotflügeln wird gerne gepfuscht.



4

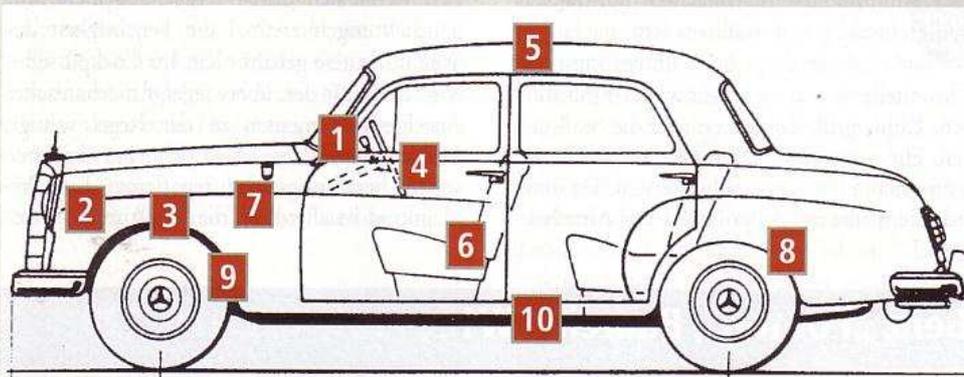
Rost- und Gammelkandidaten: Vor allem bei Exemplaren mit östlicher Vergangenheit findet man Türen im erbarmungswürdigen Zustand.



5

Kandidat für Rostbefall: In den Führungsleisten des Schiebedachs nisten sich gerne Wasser und Feuchtigkeit ein.

## TYPISCHE SCHWACHSTELLEN



6

Wackelkandidat: Aufwändig restaurieren oder einen restaurierten Sitz kaufen?



7

Neuralgische Stelle im Motorraum: der Batteriekasten. Ausgetretene Säure eines kochenden Akkus kann das Blech angefrisst haben.



8

Kein hoffnungsloser Fall: Nach der Restaurierung schützen Lokar-Innenkotflügel das Radhaus vor rostförderndem Spritzwasser.



9

Robuste Konstruktion: die Querlenker der Vorderachse. In diesem Bereich warten bis zu 30 Schmiernippel auf regelmäßige Fettspritzen.



10

Rostvirenbefall: Vor allem Türschweller und -fallen, die Längsträgerprofile sowie Trittbretter sind anfällig für die braune Pest.

rohr und den Boden des Batteriekastens einem prüfenden Blick zu unterziehen. Weiter geht's zu den seitlichen Längsträgerprofilen, die besonders an den Enden gerne vom Rost befallen werden. Da wir nun sowieso unter dem Auto liegen oder die Unterseite dank einer Hebebühne stehend betrachten, widmen wir uns dem Heckabschlussblech, der Wanne für das Ersatzrad und in Sachen Hinterachse den Anlenkpunkten der Längslenker. Auf der weiteren Suche nach braunen Stellen könnten wir diese bei restaurierungswürdigen Exemplaren im unteren Bereich der vorderen Einstiege, also in den mit Gummiauflagen belegten Trittbrettern, sowie den Türfallen der Fondtüren entdecken. Die C-Säule ist ebenfalls einen Check wert, weil sich hier im Spalt zum Karosseriekörper gerne Spritzwasser sammelt und den Rostfraß initiiert.

Wo und was auch immer an rostigen Karosserieteilen zu überarbeiten oder zu ersetzen ist: Der Bestand an entsprechenden Blechteilen und Reparaturblechen muss heute niemandem mehr Sorgen bereiten.

Spezialisten wie Hannas „Pontonmanufaktur“ oder Teilehändler und diverse Clubs lassen sie nachfertigen. Auch Mercedes-Benz, heute DaimlerChrysler, hat das gute Geschäft mit den Oldtimer-Parts schon lange als zuverlässige Einnahmequelle für sich entdeckt. Wer die höheren Preise nicht scheut, kann auch im Classic Center der Stuttgarter ordern und hat seine Bestellung oft schon innerhalb von 24 Stunden auf der Werkbank. Etliche Neu- und viele Gebrauchtteile findet man allerdings zu günstigeren Konditionen in den Internet-Foren und -Kleinanzeigen der Clubs (s. Kasten). Eine besondere Schutzmaßnahme für die Radhäuser stellen die „Lokari“-Innenkotflügel dar, die Thomas Hanna installiert. Die Kunststoff- oder Aluminium-Einsätze halten Spritzwasser und Steinschlag vom Radhaus fern.

Rar sind allerdings noch immer sämtliche Chromteile wie etwa Scheinwerfer-Einfassungen, Kühlergrill, Zierleisten und die Stoßstangen. Für einen kompletten Chromsatz können schon mal 5.000 Euro fällig werden. Da lohnt sich die Mühe des Aufpolierens von Altteilen.

Weniger Geld als vielmehr zeitaufwändige Arbeit muss man im Falle eines Kupferwurms in die Elektrik investieren. Das blüht einem vor allem dann, wenn es sich beim anvisierten Ponton um einen geschweißten Vertreter handelt. Die Hitze bei den Blechreparaturen kann die Kupferlitzen oder die Isolation der Kabelstränge, die am Ende des Motorraums in der Stehwand eintauchen, beschädigt haben. Ähnliches gilt für die Kabel im Motorraum.

Aufwändig gestaltet sich mitunter auch die Restaurierung des Innenraums. Wie bei allen Klassikern der 50er-Jahre können die Bakelit-Teile wie Lenkrad und Schalthebel altersbedingte Risse und Absplitterungen aufweisen. Was auch für das Holz der Armaturenbretter gilt, wenn sich durch rissige Scheiben- und Türdichtungen erstmal die Feuchtigkeit den Weg ins Innere gebahnt hat. Im Cockpit selber wird man mit den überwiegend mechanischen Anzeige-Instrumenten in der Regel weniger Probleme haben: Sie lassen sich relativ leicht ersetzen beziehungsweise reparieren. Ein Problemkind ist allerdings die Kühlanzeige, deren

## Technische Daten: Mercedes Benz „Ponton“, Baureihe W120 /121, 105, 180, 128

Modell	180	180 a/b/c	190/190b	180 D/Db	180 Dc	190 D/Db	220a	219
Motor	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe
Hubraum (cm³)	1.767	1.897	1.897	1.767	1.988	1.897	2.195	2.195
Leistung (PS)	52	65/68	75/80	40/43	48	50	85	85/90
bei U/min	4.000	4.500/4.400	4.600/4.800	3.200/3.500	3.800	4.000	4.800	4.800
Drehmoment (Nm)	114	130/132	139/142	103	110	110	160	160/170
bei U/min	1.800	2.200/2.500	2.800	2.000	2.200	2.200	2.400	2.400
MGetriebe*	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang
Antrieb	Heck	Heck	Heck	Heck	Heck	Heck	Heck	Heck
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenken, Schraubenfedern, Stabilisator							
Fahrwerk hinten	Pendel-Schwingachse (ab September 1955: Eingelenk-Pendelachse), Schubstreben, Schraubenfedern							
Reifen	6,40-13	6,40-13	6,40-13	6,40-13	6,40-13	6,40-13	6,70-13	6,40-13
Felgen	4,5 K x 13	4,5 K x 13	4,5 K x 13	4,5 K x 13	4,5 K x 13	4,5 K x 13	5 K x 13	5 K x 13
Bremsen (v/h)	T/T	T/T	T/T	T/T	T/T	T/T	T/T	T/T
0-100 km/h (s)	31,0	21,0	20,5/19,0	39,0/37,0	36,0	29,0	19,0	17,0
Höchstgeschw. (km/h)	126	136	139/144	112/115	120	126	150	148
Radstand (mm)	2.650	2.650	2.650	2.650	2.650	2.650	2.820	2.820
L x B x H (mm)	4.485 (außer 190 Db/190 b: 4.500) x 1.740 x 1.560						4.715 (219: 4.680) x 1.740	
Leergewicht (kg)	1.180-1.200	1.210	12.40	1.220	1.220	1.250	1.300	1.290
zul. Gesamtgew. (kg)	1.600	1.615	1.650	1.650	1.660	1.660	1.730	1.710
Tankinhalt (l)	56	56	56	56	56	56	64	56
Kraftstoffart*	Normal	Normal	Super	Diesel	Diesel	Diesel	Super	Super
Verbrauch (l/100 km)	11,5	10,5	11,5	8,0	8,0	8,0	13,5	14,5/13,5
Bauzeit	1953-57	1957-62	1956-61	1953-61	1961-62	1958-61	1954-56	1956-59
Stückzahl**	52.186	27.353/ 29.415/ 9.280	61.345/ 28.463	116.485/ 24.676	11.822	20.629/ 61.309	25.937	27.845
Neuwagenpreis (DM)	9.950,-	8.760,-	9.450,-	10.300,-	9.450,-	9.950,-	12.500,-	10.500,-

\* 6-Zyl.-Modelle: ab August 1957 a.W. Kupplungsautomat „Hydrak“.

\*\* einschl. Fahrgestelle für Karosserie- und Sonderaufbauten

haarfeines Kapillar-Messröhrchen von Dilettanten oft als vermeintliche elektrische Leitung einfach durchgekniffen wurde. Das wäre ein teurer Irrtum.

## Zuverlässige Mechanik

Freude darf angesichts einer weitgehend intakten und originalen Innenausstattung aufkommen. Denn Ersatz hierfür ist schwer zu finden, die Restaurierung belastet das Budget. Eine Ledererausstattung wie bei manchen 220S-Sechszylindern kann schon mal mit 4.500 Euro zu Buche schlagen.

Da stimmt es tröstlich, dass man mit etwas Glück vergleichsweise wenig in mechanische Teile investieren muss: „Sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder haben sich als äußerst robust und langlebig erwiesen. Für die Diesel gilt das sowieso: In Hongkong waren mal etwa 600 davon als Taxi unterwegs“, weiß Thomas Hanna. Dass die Selbstzünder mit fortgeschrittenem Alter und hoher Laufleistung in

der Kompression nachlassen, ist klar und kann unter „Verschleiß“ abgehakt werden. Man merkt's am unwilligen Kaltstart.

Die Vergaserversionen der Benziner tendieren zu ausgeschlagenen Drosselklappenwellen, was sich in unruhigem Leerlauf äußert und eine Reinigung und Überarbeitung des Vergasers nötig macht (siehe Workshop in „AutoClassic“ 5/06 und 6/06). Wenig Ponton-spezifisches gibt's in Sachen Getriebe und Hinterachse zu melden: Wie bei allen Klassikern können hier Zahnräder verschlissen oder Lager ausgeschlagen sein. „In der Regel ist das Schaltgetriebe aber unkaputtbar“, weiß Thomas. Singende Geräusche aus dem Hinterachsbereich deuten zwar auf erhöhtes Spiel zwischen Teller- und Kegelrad hin. „Doch damit kann man noch lange fahren.“ Eigenlenkbewegungen der Hinterachse sind Indizien für ausgeleierte Gummis unter den Federn und an den Schubstreben.

An der Vorderachse des Ponton verlangen die Achsschenkelbolzen erhöhte Aufmerksamkeit und regelmäßige Zuwendung. Abschmieren mit frischem Fett (mindestens alle 3.000 Kilometer) reduziert den Verschleiß. Und wenn man die Fettpresse schon mal in der Hand hat, sollte man hier gleich alle anderen der bis zu 30 Schmiernippel versorgen, darunter auch die der Lenkung. Bei Restaurierung oder Reparatur fordert der Ausbau der Vorderachse inklusive Fahrschemel den geringsten Aufwand: „Man trennt die Lenkung, demontiert die Bremschläuche, löst drei Schläuche und zieht den Fahrschemel nach unten raus“, fasst Hanna die



Ein 180 D der Baujahre 1953 bis '62 ist als guter Zweier für rund 8.000 Euro zu haben.

grundlegenden Schritte zusammen. Beim Blick auf die Bremsen sollten vor allem die Schläuche kontrolliert werden, die häufig von innen zuquellen.

## Fazit

Ein aufwändig restaurierter Mercedes „Ponton“ dankt die Investitionen mit einem langen Leben. Und er bewährt sich als alltagstauglicher, robuster sowie relativ preiswerter Klassiker. Kontinuierliche Pflege und Wartung vorausgesetzt. Sein 50er-Jahre-Charme kann auch Passanten einwickeln, die sich sonst weder für Oldies im Allgemeinen noch für Mercedes im Besonderen begeistern.

**Text:** Egbert Schwartz

**Fotos:** E. Schwartz,

Mercedes-Benz Historisches Archiv

220S	220 SE
6-Zyl.-Reihe	6-Zyl.-Reihe
2.195	2.195
100/106	115
4.800/5.200	4.800
165/175	190
3.500	3.800
4-Gang Heck	4-Gang Heck
6,70-13 Sport	6,70-13 Sport
5 K x 13	5 K x 13
T/T	T/T
17,0	15,0
160	160
2.820	2.820
1.350	1.370
1.790	1.810
64	62
Super	Super
13,5	13,0
1956-59	1958-60
55.279	1.974
12.500,-	14.400,-

## Marktwerte

Alle Preisangaben in Euro

Modell	Kar.	Bauj.	Note 1*	Note 2**	Note 3	Note 4	Note 5
Mercedes 180	Lim.	53-57	n.a.	19.000,-	9.000,-	2.800,-	1.000,-
Mercedes 180 a/b/c	Lim.	57-62	n.a.	19.500,-	8.000,-	2.300,-	1.000,-
Mercedes 190/190b	Lim.	56-61	n.a.	20.000,-	8.500,-	2.300,-	1.000,-
Mercedes 180 D	Lim.	53-62	n.a.	18.000,-	8.000,-	2.500,-	1.000,-
Mercedes 190 D/Db	Lim.	58-61	n.a.	19.000,-	9.000,-	2.600,-	1.000,-
Mercedes 220a	Lim.	54-56	n.a.	26.000,-	14.500,-	4.300,-	1.200,-
Mercedes 219	Lim.	56-59	n.a.	25.000,-	15.500,-	3.000,-	1.100,-
Mercedes 220 S	Lim.	56-59	n.a.	32.000,-	22.000,-	4.500,-	1.500,-
Mercedes 220 SE	Lim.	58-60	n.a.	34.000,-	24.000,-	4.600,-	1.900,-

\*Fahrzeuge im Zustand 1 sind auf dem Markt faktisch nicht zu finden. Toprestaurierte Modelle, die zum Verkauf angeboten werden, erzielen Höchstpreise: Vierzylinder um die 25.000 und Sechszylinder bis zu 40.000 Euro. Falt- und Stahlschiebedächer (auch nachträglich eingebaut) erhöhen die Preise je nach Modell noch einmal zwischen 500 und 2.500 Euro. \*\* Notierungen auf Basis aktueller Verkaufspreise.