

AUTOMOBIL MG Y GEGEN MERCEDES-BENZ 170 S

SONDER KLASSE



Deutschland gegen England, Tommies gegen Krauts: Kurz nach dem Krieg rollen in den Werken zweier traditionsreicher Autobauer zwei Limousinen vom Band, die sich optisch ähnlicher kaum sein könnten. Wir baten die Besitzer eines MG Y und eines Mercedes-Benz 170, uns die Unterschiede zu zeigen...



DATEN IM VERGLEICH



MERCEDES-BENZ 170 S

11,5 Meter

lang ist der Leitungsbaum der Zentralschmierung. Dies ist eine Einrichtung, die dem Fahrer das Leben erheblich süßer machte, dessen frühere Wagen womöglich von einem Chauffeur gewartet wurden



AUTOMOBIL MG Y GEGEN MERCEDES-BENZ 170 S

Ein nach dem Krieg gebautes Vorkriegsauto“, sagt Hans Erdmann. Er meint das durchaus als Kompliment, immerhin befinden wir uns in wahrlich klassischer Gesellschaft, in Stilistik wie in Technik – vom Flair her sowieso: Ein stolz aufrechter Kühlergrill zwischen freistehenden Scheinwerfern, umwölbt von kunstvoll geschwungenen Kotflügeln, die sich zu Trittbrettern verjüngen, darüber eine lange Krokodilsnase vor einer Viertürer-Kabine fast ohne gerade Linie, die ihren Abschluss findet in einem nicht minder runden Gepäckraum. Dies sind die Formen der Dreißiger, in denen die stramm aufrechten Linien der Zwanziger noch nachhallen. Der große Einschnitt des Kriegs markiert die Kluft, die die Entwicklung in ein Vorher und Nachher teilte. Das Vorher bildete (von wenigen kühnen Ausnahmen abgesehen) die Grundlage fürs Nachher. Ein Vorkriegsauto also, nach dem Krieg gebaut – aber von welchem Auto spricht Hans Erdmann? Vom MG Y-Type, Baujahr 1953, seines Duellpartners Manfred Noll? Oder von seinem eigenen 1950er Mercedes-Benz 170 S? Bevor wir das auflösen, fragen wir MG-Fahrer Noll, wie er

die Autos charakterisieren würde. Der wählt den cleveren Weg über die damalige Zielgruppe: Den Mercedes kaufte der betuchte, aber zurückhaltende Herr der Gesellschaft, der Kavalier alter Schule. Der MG war eher das Auto für den Spitfire-Piloten im Ruhestand, Veteran des *Battle of Britain*, jetzt Familienvater, der noch immer seinen Speed ausleben wollte, aber Platz für die Kinder brauchte. Ziemliche Unterschiede, nicht? Die Neo-Klassik der Fünfziger zeigt sich in diesen Autos auf völlig unterschiedliche Weise interpretiert. Nur am Rande: Wir sollten dies nicht an nationalen Eigenheiten aufhängen – England bot reichlich stilvoll-edle Limousinen für Prokuristen und Rechtsanwälte, in Deutschland setzte EMW in Eisenach BMWs Sportlimousinen-Tradition bis in die Mitte der Fünfziger fort.

Sport gegen Repräsentation? Das sollte sich in all den Bereichen zeigen, die sich unterm Blech verstecken, und tatsächlich machen sich die zwei Kandidaten schon bei ihrer Ankunft unterschiedlich bemerkbar: der eine säuselt sanft verhalten, der andere kommt mit kernigem Röhren, dem sich bei

Bedarf ein sattes Vergaserschlürfen unterlegt. Beginnen wir also unser Duell mit einem Blick unter die Haube. Oder Hauben, wie Manfred Noll betont: „Mit einer Klappe geb ich mich nicht zufrieden. Ich hab zwei davon.“ – „Aber ich hab die größere!“ Hans Erdmanns Konter gelingt mit Verve und Selbstironie, und ziemlich bald entdecken die zwei Duellanten, dass ihre Geburtstage ähnlich nah beieinander liegen wie die ihrer Autos.

Beide sind mit rheinischem Humor gesegnet, beide haben auch einen englischen Roadster in der Garage, der aber inzwischen nicht mehr so oft die Sonne sieht wie früher. Lieber Limousine fahren – das aber mit wachsender Freude und wachsenden Entfernungen: Portugal, Pyrenäen, Camargue, Andalusien sind ihre Ziele. Die Herren nehmen sich, jeder für sich, reichlich Zeit für ihre Exkursionen im Oldtimer und erobern sich Ecken von Europa, in denen man sonst nur Wohnmobile findet. Aber sind die Autos auch zuverlässig? Das quittieren die Herren mit sanftem Kopfschütteln. Was für eine Frage! Wer würde einen Europabummel mit

Beim MG ist der erste Gang unsynchronisiert, der Mercedes kann mit einem vollsynchronisierten Schaltwerk aufwarten



Der 170 S und sein Stammbaum

Der allererste Mercedes-Benz 170 kam 1931, mitten in der Weltwirtschaftskrise. Dafür konnte er ebenso wenig wie Konstrukteur Hans Nibel, der ein überaus modernes Auto gebaut hatte: Einzelradaufhängung rundum war seinerzeit ebenso ultramodern wie die vollhydraulische Bremsanlage, das Zündschloss und die Zentralschmierung. Doch der Debütant W15 mit Sechszylinder hatte mit dem W136 IV auf diesen Seiten wenig gemeinsam. Der legitime Vorgänger des 170 S war der 170 V – das „V“ beschreibt die vordere Einbaulage des Motors. Den Platz des Nachfolgers nahm dann wiederum der 180er Ponton, Werksbezeichnung W180, ein.



einem zickigen Auto beginnen? Natürlich haben sie Werkzeug dabei, ein paar Teile auch. „Wenn man einen Satz Maulschlüssel und einen Satz Ringschlüssel hat, kann man den 170 S am Straßenrand auseinander bauen. Und wieder zusammen“, sagt Hans Erdmann, während Manfred Noll ein Alurohr aus dem Kofferraum holt und auf eine kleine Pumpe im Motorraum setzt. Nach einer Minute fleißigen Schwengeln schwebt der MG auf vier Stempeln, alle Räder in der Luft und fertig zur Montage. Muss man da noch Worte verlieren?

So, jetzt aber die Motoren! Der MG hat einen Stoßstangen-Vierzylinder nach klassisch englischer Bauart, mit langem Hub und SU-Gleichdruckvergäsern. In den Grundzügen geht der Motor zurück auf den Morris Ten von 1938 – damals ebenso Teil des Nuffield-Konzerns wie MG – der hier die geheimnisvolle Bezeichnung XPAG trägt und zuerst im Roadster MG TB verwendet wurde. Der Motor erwarb sich bald einen ausgezeichneten Ruf, er gilt als zuverlässig, flexibel und gut zu tunen. Ganz anders der Motor, der unter der „großen Klappe“ des 170 S

wohnt. Er heißt offiziell M136 III und ist ein Seitenventiler, was ihm ein völlig anderes Wesen verleiht – mit seidenweichem Lauf und sanfter Kraftentfaltung, aber mit etwas mehr Durst und einem gewissen Unwillen zu höheren Drehzahlen. Der M136 mag nicht geschlechtet werden, er entwickelt seine 52 PS bei 4000 U/min (MGs XPAG: 46 PS bei 4800/min) und hat wie alle Seitenventiler mächtig Zug: stattliche 113 Nm bei 1800/min. Der MG ruht hinten auf einer konventionellen Starrachse an Blattfedern, der Mercedes-Benz bietet immerhin Einzelradaufhängung

Wurzelholz und Chrom dominieren das MG-Cockpit, die Instrumentenform spiegelt das Achteck des Markenlogos wider



Chrom auf schwarz: Edel und schlicht gibt sich die Uhrensammlung im Mercedes



Das 52-PS-Triebwerk des 170 S schiebt die Limousine kräftig an, mag aber keine hohen Drehzahlen



Clubadressen

Mercedes-Benz Veteranen Club e.V.

Hackländerstr. 23
70184 Stuttgart
Telefon 0711-7585 7715
www.mvconline.de

MG Car Club Deutschland e.V.

Herrnhofstr. 3
61137 Schöneck
www.mgcc.de
MG-Y-Typreferent: K.-H. Borchers
Telefon 02268/1523

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

rundum. Hinten arbeitet eine Pendelachse nach den Gepflogenheiten der Dreißiger, vorne Doppelquerlenker. Kombiniert mit den Reifen der Zeit gibt das eine komfortable Straßenlage auch auf der Rückbank, denn der 170 S hat das Erbe des Innenlenkers noch nicht ganz abgelegt, wie Hans Erdmann andeutet. Ein Innenlenker ist definitionsgemäß eine Chauffeurlimousine, die netterweise auch dem Mann am Steuer Wetterschutz gewährt, und obwohl der 170 S für den kultivierten Selbstfahrer ideal ist, wird sich Herr Direktor auch im Fond angemessen chauffiert fühlen.

An dieser Stelle sei eine kurze Übersicht über den Wagen mit der Werksbezeichnung 136 eingeflochten, denn der 170er Mercedes-Benz entwickelte in knapp 20 Baujahren eine verwirrende Typenvielfalt. Die Basisversion 170 V, in Produktion ab 1936, ist am

einfachsten erkennbar am flacheren Heckabschluss, der Vorkriegs-Motor hat einen Grauguss-Zylinderkopf, die Vorderachse hängt an Querblattfedern. Der 170 S (für „Sonderklasse“) knüpfte ab 1949 an die Stilistik des Vorkriegstyps 230 – W135 – an und war ursprünglich als separates Baumuster W158 vorgesehen – dessen Prototyp rollte 1941 über den Werkshof. Für die Serie musste er sich mit der Baumuster-Kennung W136 IV bescheiden. Warum? Nicht zu ermitteln – die Logik der W-Nummern ist nicht immer konsistent. Immerhin sind der X-förmige Ovalrohrrahmen und die Hinterachse in groben Zügen bei allen W136 gleich.

Die Verwandtschaft des MG Y-Type ist einfacher. Konzeptionell entspringt er einer Generation sportlicher Großserien-Viertürer, die Mitte der Dreißiger in England aufkam. Der Nuffield-Konzern – Hauptmarke Morris – inves-



»Beim MG Y sollte man immer am Gas bleiben. Er muss hochoctourig gefahren werden, dann ist er willig und standfest.«

Manfred Noll



Sachlich, zurückhaltend und elegant gibt sich das Mercedes-Interieur. MG-Y-Eigner Manfred Noll (rechts) macht sich mit der Bedienung des W136 IV vertraut.



Mercedes-Eigner Hans Erdmann ist von den Wurzelholz-Verkleidungen und dem bordeauxroten Ledergestühl im MG Y angetan



Die Genetik des MG Y

Die Limousinen aus dem Hause MG sind heute sogar in ihrem Heimatland weitgehend vergessen. Das hat damit zu tun, dass viele von ihnen als Organspender beispielsweise für Roadster zerhackt wurden. Genetisch ist der Y eine Kreuzung des Wolseley Ten, von dem er die kompakten Maße hat, mit dem großen MG VA (Karosseriegestaltung) und dem MG TB (Motor).

Verschmelzung gelungen! Das Gesamtpaket ist mindestens so plausibel wie seine Vorläufer. 1953 fand der MG Y eine würdige Ablösung in Gestalt des Z Magnette, dessen Pontonform ein wenig überraschend kam, der aber das Konzept des sportlichen Viertürers mit Verve und Eleganz fortsetzte. Nach 1958 sank das MG-Achteck bei Viertürern zur Ausstattungsvariante ab.



tierte 1939 in eine Neuentwicklung, für die allerdings nicht MG in Abingdon berufen wurde, sondern die zentrale Entwicklungsabteilung in Cowley. Das Chassis ist konventionell als Leiterraum ausgelegt, bemerkenswert ist eigentlich nur die Vorderachse. Die entwickelte ein junger Nachwuchs-Ingenieur namens Alex Issigonis, eine kluge Lösung mit Dreieckslenkern an Schraubenfedern und Hebelstoßdämpfern - fortschrittlich genug, dass alle kommenden MG-Typen bis zum Ende der Marke 1980 mit dieser Vorderachse in die Welt rollten.

Die Form der Karosserie nahm Motive der aktuellen MG-Limousinen auf, sie ist in Ganzmetall hergestellt, steht also ohne Holzrahmen. Wahrscheinlich wäre das Auto als MG Ten im Oktober 1940 auf der Internationalen Messe in Earls Court vorgestellt worden, jetzt musste es bis Mai 1947 warten. 1951 brachte eine technische Überarbeitung, 15-Zoll-Räder und andere technische Änderungen, mit denen sich die Baureihen in YA und YB teilen. Jetzt können wir Hans Erdmanns Eröffnungsstatement auflösen: Gemeint war der MG. Streng genommen gilt die Aussage „Ein Vor-

kriegsauto, gebaut nach dem Krieg“ nicht minder für den 170 S mit seinem Vorläufer W153. MG und Mercedes-Benz sind eben Sonderfälle, die eine Brücke schlagen zwischen zwei großen Epochen. Allein das gibt ihnen ihren eigenen Zauber, der ihnen bis heute eine stabile Gemeinde beschert. Wo bei der jeweilige Auslöser durchaus weit in der Vergangenheit liegen kann: „Der 170 S war das Auto meiner Kindheit“, sagt Hans Erdmann, „das waren die begehrtesten Autos der Zeit, wer sich so etwas leisten konnte, der hatte es geschafft, so kurz nach



Vor allem in der Frontansicht liegen die Kontrahenten optisch nahe beieinander und im Geist ihrer Zeit: große, frei stehende Lampen, ausladende Kotflügel und mächtige, stehende Chrom-Kühler



Die Wagenheberhydraulik namens Smiths Jackall ist eine Besonderheit des MG Y: Wahlweise lassen sich die vorderen, hinteren, oder alle Räder heben



Raumwunder sind die Gepäckabteile beider Limousinen nicht, bieten aber Platz für das Nötigste

dem Krieg." Inzwischen schraubt er seit 45 Jahren am Wagen 136, den ja auch wir bereits als eines der dankbarsten Autos für Selbstschrauber vorgestellt haben (siehe *OLDTIMER MARKT* 2/2004).

Um auf den MG Y zu kommen, musste Manfred Noll erst eine Briten-Affinität entwickeln, wobei er klassisch über einen Roadster von MG auf den Geschmack kam. Den hat er übrigens noch heute: „Den TC hol ich inzwischen nicht mehr so oft aus der Garage. Wenn man mal drin ist, ist es schön, aber langsam wird das Ein- und Aussteigen mühsam.“ Er hat sich lange im *MG Car Club Deutschland* engagiert, wollte einen Oldtimer für die ganze Familie und fand seinen Y-Type 1999 in England, damals frisch restauriert. Die Nähe zu TC und TD macht den Y besonders charmant, denn der Y hat den Motor des TC, während der TD sein Fahrwerk vom Y bekam. Alles klar? Dieses Exemplar war eins der ersten in Deutschland, inzwischen gibt es schätzungsweise ein Dutzend – mit steigender Tendenz.

Zeit für eine Sitzprobe! Und wieder staunen nicht nur wir, welch große Unterschiede ein automobiles Konzept ausprägen kann, wenn die Hersteller einer klaren Philosophie folgen. Der 170 S soll den Insassen das Leben angenehmer machen, die Belästigungen des Alltags möglichst fern halten, übrigens auch bei der Wartung – links im Fußraum versteckt sich das Pedal für die Zentralschmierung, die jeder zu schätzen weiß, der regelmäßig mit einer Fettpresse in die Grube klettern muss: Manfred Noll fallen zuerst einmal die Sitze auf: „Ziemlich weich!“ Das aufgeräumte Armaturenbrett gefällt ihm gut, wenngleich die fehlende Be-

Die Six-Light-Karosserie – was die sechs Seitenfenster meint – gibt dem MG dieselbe Fensterfläche wie die des Mercedes bei deutlich geringerem Radstand



schriftung der Schalter ein bisschen Auswendiglernen erfordert.

Sein MG Y verlangt Engagement von seinem Fahrer. „Man muss immer am Gas bleiben. Er muss hochtourig gefahren werden, dann ist er willig und standfest.“ Dieses Auto will sich in die Kurven werfen und lustig durch die Gänge geschaltet werden. Er ist gemacht für die schmalen gewundenen Landstraßen Englands, das zeigt sich auch in seinen Maßen: 30 Zentimeter kürzerer Radstand, 12 Zentimeter weniger Außenbreite. Hans Erdmann bemerkt das sofort. „Wunderschön hier drinnen, wie alles aus der Zeit. Aber ich kann ihn nicht fahren.“ Er findet sein linkes Knie von Schalthebel und Lenkrad so stramm eingefasst, dass ihm das Kuppeln unmöglich scheint. Da ließe sich eventuell per Sitzverstellung was retten, aber dann wäre ein Platz auf der Rückbank perdu. Weich ist am MG Y höchstens die Kabinenbelüftung, die völlig ohne Gebläse auskommt, aber dank ausstellbarer Frontscheibe und großem Stahlschiebedach aufs sanfteste für Frischluft sorgt.

Am Ende dieses Duells sind wir so unentschieden wie nie zuvor. Welche Ausführung der Vorkriegs-Nachkriegs-Sonder-Klasse mögen wir besonders? Den stattlichen, hochwertigen und noblen Mercedes? Oder eher den knackig-bissigen, insgesamt gar hübscheren MG? Nicht zu beantworten. Oder am besten beide! Zu unterschiedlich sind sie, zu ausgeprägt ihr Charakter. Welch erstaunliches Fazit für einen Vergleich von Autos mit so ähnlichem Konzept.

TEXT **Ottmar Uffloth**
FOTOS **Stephan Lindloff**
redaktion@oldtimer-markt.de



ClassiC

Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.

TÜV SÜD ClassiC – Wir kennen Sie alle!

Seit 1866 ist TÜV SÜD der Partner für Sicherheit und begleitet das Automobil von den Kinderschuhen bis heute. Ihr persönlicher Oldtimer-Termin unter:

☎ 0800 12 888 12 oder ✉ oldtimer@tuev-sued.de

Ob Datenblatt-Service, Wertgutachten oder amtliche Leistungen – unser Herz schlägt für Young- und Oldtimer und für die Menschen, die ihre Leidenschaft zu Klassikern teilen.

Wir meinen, dass Young- und Oldtimerbesitzer, Fachbetriebe und Werkstätten einen individuellen Service verdient haben. So individuell wie die Oldtimer, so individuell sind die Lösungen, die möglich sind, um die Schmuckstücke auf die Straße zu bringen.

Die TÜV SÜD-Oldtimer-Experten bieten Ihnen:

- Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- Hauptuntersuchung
- Änderungs- und Vollgutachten

Darüber hinaus bieten wir Ihnen:

- Datenblatt-Service sowie ein Old-/ Youngtimer-Archiv
- Wertgutachten für Old- und Youngtimer
- Wiederaufbauwertgutachten für Old- und Youngtimer
- Schadengutachten für Old- und Youngtimer