

Mercedes-Benz 180/190 Ponton (1953-1962)

De trots van de wederopbouw



Het is realistisch om te beweren dat Mercedes-Benz in de tweede helft van de vijftiger jaren dreef op de Ponton. Terwijl Duitsland langzaam overeindkrabbelde van de economische oorlogsschade luidde dit model met zijn geïntegreerde spatborden, waarnaar de naam verwees, een nieuw tijdperk voor de fabrikant uit Stuttgart in. Tegenwoordig lijkt het vaak als 'Bolhoedje' betitelde type een beetje in de vergetelheid geraakt. In dit artikel schuiven we de viercilinders naar voren, oftewel de 180 en 190.

Tekst: Ab Augustinus, fotografie: Aart van der Haagen, archief

Aangezien Mercedes-Benz tijdens de 'Grote Schermutseling' van 1940-1945 door de geallieerden niet geheel ongemoeid was gelaten had men bij deze autoproducent de eerste jaren hierna het nodige te doen om van de puinhopen weer fabrieken te maken. Men begon dan ook eerst met het repareren van alle soorten en merken voertuigen en bouwde vervolgens, vanaf 1949, opnieuw de vooroorlogse modellen 170V. Een jaar later kwam uitbreiding in de vorm van een viercilinder dieselvesie, de 170D. Nog altijd rustten deze modellen op een los chassis en bezaten benzinemotoren met staande kleppen, zijkleppers dus. De dieselmotor was een nieuw ontwerp, gebaseerd op de eerste zescilinder diesel in een personenauto, de 260D uit 1936. Ondertussen werd er hard gewerkt

aan nieuwe en moderne ontwerpen. Zo verscheen in 1951 een zescilinder benzinemotor, met kopkleppen en een bovenliggende nokkenas, gedurende de eerste paar jaar nog gehuld in de oude koets van de 220. De trend in die dagen was de pontoncarrosserie, gekenmerkt door het verdwijnen van de losse spatborden, ooit begonnen in USA met een Frazer Standard uit 1946 en in Europa drie jaar later geïntroduceerd door Carl Borgward met het ontwerp van de Hansa 1500. Mercedes-Benz kon niet achterblijven en stelde in 1953 de eerste zelfdragende carrosserie in deze stijl voor, door de 180 (W120) wereldkundig te maken. Kijkend naar het ontwerp van de koets kun je erg goed vaststellen dat het tijdperk van het aparte chassis nog maar kort voorbij was. Er viel duidelijk de structuur van een

ladderchassis in terug te vinden en had men voor de zekerheid een subframe toegepast om de motor en de versnellingsbak aan de carrosserie te verankeren. Qua motorische keuze vertrouwde men voorlopig op de krachtbron van de 170S, al had de zijklepper wel iets meer vermogen gekregen, namelijk 52 pk. Dat bracht een topsnelheid van 126 km/h teweeg. Bijna gelijktijdig werd de dieselvesie 180D uitgebracht, met een voor huidige begrippen schamel vermogen van 43 pk. Daarmee kon men 110 km/h rijden en de acceleratietijden op de kalender bijhouden. De achterasconstructie was identiek aan die van de 170S-modellen, met een vast opgehangen differentieel en beide ashelften hieraan scharnierend. Doordat tijdens in- en uitveren de spoorbreedte nogal fluctueert, kent de wegligging zo zijn

beperkingen. Ondanks deze mix van oud en nieuw werd de auto goed ontvangen en in het eerste volledige productiejaar liepen er 20.306 benzinevarianten en 15.532 dieselvesies van de band. De loftuitingen in de pers waren niet van de lucht; vooral de zelfdragende carrosserie met subframe voor motor en versnellingsbak kreeg veel aandacht. Ook de keuze voor de pontoncarrosserie stelde men op prijs: er ontstond beduidend meer binnen- en een gigantische kofferruimte, die zelfs 75 procent groter bleek dan die van voorganger 170S.

Maar de ontwikkeling ging verder en uit zescilinder kopkleppenmotor van de eerder genoemde 220 werd een viercilinderversie ontwikkeld van 1987 cm³, welke 75 pk leverde. Deze krachtbron vond (met meer vermogen) zijn eerste toepassing in de 190SL, de in 1955 debuterende sportwagen. Ook de achteras van dit type, qua ontwerp geleend van de 300SL met één laagliggend scharnierpunt in plaats van twee, kwam beschikbaar voor de sedanmodellen en in 1956 zag aldus de 190 (W121) het levenslicht. De technische verbeteringen kwamen de prestaties en de wegligging van deze auto ten goede. Het uiterlijk van de 190 verschilde slechts in detail van de 180: een chroomstrip rondom onder de ramen, iets grotere achterlichten en een enkele centimeters bredere grille. De 180 onderging deze verbeteringen korte tijd later en het dieselmodel 180D moest in ongewijzigde vorm nog even door, tot 1959. Een jaar eerder werd een nieuwe dieselmotor aangekondigd, de 190D. Hij leek wel een beetje op de benzinemotor: een kopklepper met bovenliggende nokkenas en een cilinderinhoud van 1897 cm³. De 1250 kg wegende auto kon met een motorvermogen van 50 pk een snelheid bereiken van 126 km/h; in die tijd een volkomen geaccepteerde waarde. In totaal produceerde Mercedes-Benz gedurende vier jaar bijna 82.000 stuks van dit type met zelfontbrander. Het model 180D werd opgevolgd door de 180Dc en kreeg daarmee dezelfde motor met bovenliggende nokkenas, maar een iets soberder chroompakket. Daarmee vervulde hij de rol van uitloopmodel tot 1962. Toen was de nieuwe Ponton 'B', de 190 met de kleine vleugeltjes, alweer een jaar in productie. In 1959 hadden alle viercilinder Bolhoedjes, zoals de bijnaam voor de A-modellen luidt, een facelift gekregen in de vorm van grotere bumpers en een bredere grille. Hiermee pikten ze de destijds uit Amerika overgewaarde rage van meer chroom en glitter op.

De constructievorm van het bodemplaat onder de pontoncarrosserie bood Mercedes de gelegenheid een eerste aanzet te doen tot het ontwikkelen van passieve veiligheid bij botsingen. Hierbij creëerde men stijfheid in lengterichting door toepassing van een zware middenkoker en twee zijbalken en in dwarsrichting door meerdere kokers



Welke wel en welke niet?

In de vijftiger en zestiger jaren waren de dieselvarianten van de Pontons de populairste modellen, door hun lange levensduur en grote betrouwbaarheid. Er werden zelfs benzineauto's omgebouwd, waardoor het moeilijk is om nog een beetje fatsoenlijke originele diesel te vinden. De beperkte motorvermogens staan het wel toe deze versies in het hedendaagse verkeer te gebruiken, maar dan dient men de tijd te hebben. Voor de benzinevarianten ligt dat anders; zij kunnen nog uitstekend met de stroom meekomen. Hiervan tref je best nog goede exemplaren, hoewel mooie, ongerestaureerde Pontons zich bijna 50 jaar na het stoppen van de productie moeilijk

laten vinden. Erg gewild zijn de auto's met een af-fabriek geleverd stalen schuifdak en nog meer belangstelling genieten de versies met een gigantisch vouwdak van Webasto, waardoor er bijna een cabrio-limousine ontstaat. Een andere geliefde optie vinden we in de af fabriek ingebouwde lampenradio van het fabrikaat Becker (diverse typen), die door hun vormgeving en speciale inbouwpanelen een mooi geheel vormen met het originele bakelieten dashboard. Er waren destijds nog meer extra's verkrijgbaar, waaronder een semi-automaat, de Hydrak. Ondanks de zeldzaamheid bestaat er weinig belangstelling voor, vanwege de slechte betrouwbaarheid en de schaarse onderdelenvoorziening op dit punt.

te gebruiken, wat een geweldige verbetering was in vergelijking met het aloude X-vormige chassis van de 170-modellen. Met name de bescherming tegen zijdelingse aanrijdingen werd hierdoor drastisch verbeterd. In oktober 1952 verkreeg ingenieur Béla Barényi van Mercedes een patent waarin de grondprincipes van de kreukelzone waren vastgelegd. Met de pontonmo-

dellen voerde men ook de eerste bots- en rolproeven uit. Aldus golden de Bolhoedjes in die tijd als veilige auto's, met een sterke kooiconstructie. Dit niveau werd tijdens de productieperiode met kleine stapjes verder uitgebreid, in de vorm van de nieuwe deursloten met een extra blokkering en vanaf 1957 de seriematig ingebouwde bevestigingspunten voor veiligheidsgordels.

Motor

De reputatie van de 180-/190-motoren is legendarisch te noemen: de aloude 180 diesel OM636 hield het zomaar 700.000 km vol en werden er zelfs, zij het sporadisch, oorkondes uitgedeeld voor exemplaren die het miljoen overschreden! De 190-benzinemotor M121 haalde met goed en regelmatig onderhoud ook best 300.000 km of meer, evenals de OM621 in de 190D.

Een aardig indicator van de motorconditie geeft de bij Mercedes-Benz standaard ingebouwde oliedrukmeter: bij een excellente aandrijfbron in warme toestand zal deze bij stationair toerental minstens twee atmosfeer aanwijzen. Wanneer dit in de richting van 0,5 atmosfeer gaat, moet er rekening worden gehouden met een verregaande slijtage van in ieder geval het lagerwerk. Meestal is dan ook de rest van de motor wel aan revisie toe.

Een andere indicatie van slijtage vormt geruis in het kleppenmechanisme van de motoren met bovenliggende nokkenas. Dit valt meestal op te lossen door de ingesleten scharnierstukken tussen nokkenas en klepstelen te vervangen. Olieverbruik kan optreden door afdichtingen van de klepstelen die in de loop der tijd hard zijn geworden en vervolgens hun werk niet meer naar behoren doen. Dit uit zich in blauwe rookwolven uit de uitlaat na enige tijd stationair draaien of na afremmen op de motor.



Carrosserie

Als corrosiegevoelige punten noteren we:

- De binnenschermen net voor de A-stijl, achter de spatplaat die daar met alle goede bedoelingen aan de binnenzijde van het spatbord is gemonteerd.
- De bodemplaat onder de dwarsliggers en bij de kriksteunen.
- Het voorste deel van de bodemplaat onder de houten binnenvloer voor de voorstoelen.
- De binnenkant van de C-stijl, vanaf de slotvanger naar beneden.
- De ophangpunten van de achteras, met name daar waar beide langdraggers (hierop drukken de spiraalveren) met rubber blokken aan de carrosserie zijn gemonteerd. Dit valt slecht te constateren en wanneer de zaak losscheurt, heeft dat desastreuze gevolgen voor de wegligging.
- De onderzijde van de twee bakken links en rechts in de bagageruimte, waarin de reservewielen worden bewaard.
- De kofferbodem, die meestal begint te roesten in beide hoeken, wanneer enige tijd met lekkende kofferdekselrubbers is



doorgereden.

- De onderkanten van de portieren. Deze vormen vlakke bakken die roestig worden wanneer de raamafdichting aan de buitenkant niet meer optimaal functioneert en de gaatjes voor de afwatering verstopt zijn geraakt.



Interieur

- Hoge kilometrages trekken een wissel op het interieur. Met name de veerpakketten van de voorbank of voorstoelen zijn in zo'n geval doorgezakt en dat vraagt om vervanging.
- De hemelbekleding van flaneldoek blijkt vaak verteerd na zoveel jaren, maar via Duitse toeleveringsbedrijven kun je bijna alle originele bekledingsstoffen voor het gehele interieur goed verkrijgen.
- Lederen of de nog chiquere Pullman-bekleding is in de viercilindermodellen een slechts weinig geleverde optie.



Onderdelen

- Plaatwerk, chromen carrosseriesierdelen en interieurdetails zijn moeilijk te vinden.
- Technische componenten geven minder problemen met beschikbaarheid, vooral de zaken die overeenkomen met wat in de 190SL wordt gebruikt. Hiervoor maakt men veel na.

Transmissie

- Versnellingsbak en steekassen zijn volkomen probleemloos en kunnen zonder revisie meer dan een half miljoen kilometer mee.
- Puntje van aandacht vormt de flexibele koppeling tussen versnellingsbak en aandrijfjas. Deze mag uit voorzorg best elke 100.000 km worden vervangen, om nare verrassingen onderweg te voorkomen.
- De zeldzame Hydrak-halfautomaat kent een kortere levensduur en onderdelen gelden als zeer lastig vindbaar.



Een joekel van een bagageruimte in vergelijking met zijn voorganger

Elektrisch systeem

Uitstekend, afgezien van verouderde bekabeling treden er geen specifieke problemen op.

Remmen, stuurinrichting en onderstel

Alles blijkt ontzettend degelijk uitgevoerd. Er hoeft alleen op normale slijtagedelen te worden gelet.



Modelontwikkeling

1953, juli	Begin productie 180 W120.I met M136-zijklep-motor.
1953, oktober	Introductie 180D W120.I met dieselmotor (OM636.VII) uit 170-serie.
1956, maart	Introductie 190 W121.I met bredere grille, nieuwe achteras en kopklepmotor met bovenliggende nokkenas (M121.BI).
1957, juni	180 krijgt ook nieuwe achteras (één scharnierpunt) en M121.BIV-motor (-10 pk). 1958, augustus. Aanvang productie 190D met nieuwe

OM621- diesel, bovenliggende nokkenas.
1959, juni
Modelupdate 190b met grotere bumpers en extra brede grille.
1961, juni
Uitloopmodel 180c en 180Dc met zelfde uiterlijk als 190b.



De club

Mercedes-Benz Veteranen
Club Nederland
Roonsestraat 1-b
5056 PM Haaren
0411 622832
www.mbvc.nl
secretaris@mbvc.nl

Belgian Mercedes-Benz Club
Hoeilaartsesteenweg 149-151
3090 Overijse
België
0(032)2 6875544
www.bmbc.be
bmbc@skynet.be

Specialisten

Jaap Havik, Purmerend, www.jaaphavik.nl, 0299 666202
Van Dijk, Lisserbroek, www.classic.nl, 0252 423713

De specialist

Voor dit artikel hebben we contact gehad met diverse specialisten in klassieke Mercedesen en ze gaven allemaal te kennen relatief weinig met de 180/190 Ponton te doen, simpelweg vanwege het feit dat slechts een gering deel van hun klantenbestand met dit model komt aanzetten. De auto blijkt aanzienlijk minder belangstelling te genieten dan latere sedans uit Stuttgart en sportieve typen als de SL's, hetgeen een restauratie, opknopbeurt of een uitgebreide reeks reparaties vaak niet verantwoord maakt ten opzichte van het zoeken naar een goed exemplaar. Nu geldt dat voor veel klassiekers, maar voor de Ponton in het bijzonder. Klachten over de kwaliteit van de 180 en 190 hebben de specialisten geenszins; specifieke zwakheden kunnen ze op grond van hun beperkte ervaring ermee niet benoemen.

Marktspiegel

Aan een nette Bolhoed valt met niet extreem veel moeite te geraken. Begin het gerust eens dicht bij huis te zoeken: in Nederland staan er gemiddeld zo'n tien te koop en aan de meerderheid daarvan hoeven geen (ingrijpende) werkzaamheden te worden verricht. We zien de prijzen uiteenlopen van 1500 euro voor een flinke opknapper tot 12.500 euro voor een mooie 190D met een taxatierapport dat de waarde op zeventien mille heeft bepaald, met als uitschieter het fotomodel op deze pagina's. Dit verkeert in geheel originele staat, bezit een origineel Nederlands kenteken, heeft 21.000 kilometer gedraaid en moet 24.999 euro opbrengen. Ten opzichte van 180's blijken 190's flink in de minderheid, hetgeen bij onze Oosterburen juist andersom is. Aan gene zijde van de landsgrens valt meer te kiezen voor wie de handen uit de mouwen wil steken; zulke exemplaren wisselen reeds voor enkele duizenden euro's van eigenaar. Een keurige Ponton doet minimaal acht mille, waar je in Nederland toch richting de tien gaat. De top vormt een geheel gerestaureerde 180D uit 1957, die 19.850 euro kost. In Duitsland zie je er met weinig zoekwerk (www.mobile.de) al gauw zo'n twintig verschillende te koop, waarbij de balans particulieren/bedrijven onder de aanbieders licht doorslaat richting de laatste categorie. In Nederland hebben de zakelijke verkopers duidelijk de overhand.



Mercedes-Benz 180/190 Ponton (1953-1962)

type	cil.	cil.inh.	vermogen	topsnelh.	gewicht	gem. verbruik
180 (1953-57)	4	1767 cm ³	52 pk/4000 tpm	126 km/h	1200 kg	11,5 l/100 km
180D (1953-59)	4	1767 cm ³	40 pk/3200 tpm	112 km/h	1220 kg	8,0 l/100 km
180a (1957-59)	4	1987 cm ³	65 pk/4500 tpm	136 km/h	1210 kg	10,5 l/100 km
180b (1959-61)	4	1987 cm ³	68 pk/4400 tpm	136 km/h	1210 kg	10,5 l/100 km
180Db (1959-61)	4	1897 cm ³	50 pk/4000 tpm	126 km/h	1250 kg	8,5 l/100 km
180c (1961-62)	4	1987 cm ³	68 pk/4400 tpm	136 km/h	1210 kg	10,5 l/100 km
180Dc (1961-62)	4	1988 cm ³	48 pk/3800 tpm	120 km/h	1220 kg	8,0 l/100 km
190 (1956-59)	4	1987 cm ³	75 pk/4600 tpm	139 km/h	1240 kg	11,5 l/100 km
190D (1958-59)	4	1897 cm ³	50 pk/4000 tpm	126 km/h	1250 kg	8,5 l/100 km
190b (1959-61)	4	1987 cm ³	80 pk/4800 tpm	144 km/h	1240 kg	11,5 l/100 km
190Db (1959-61)	4	1897 cm ³	50 pk/4000 tpm	126 km/h	1250 kg	8,5 l/100 km

type	L x B x H
180/190 (1953-62)	448 x 174 x 156 cm

Wielophanging vóór: dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisatorstang; achter: pendelassen, schroefveren

Remmen vóór: trommels; achter: trommels

Enkele extra's: verstralers, schuifdak, vouwdak, lederen bekleding, Pullman-bekleding, two-tonelak, trekhaak, tweepunts veiligheids gordels, Becker-lampenradio, Hydrak-semi-automaat



Kleinere achterlichten kenmerken de 180

Websites

www.mbv.nl:
Mercedes-Benz Veteranen Club Nederland
www.bmbc.be:
Belgian Mercedes-Benz Club
www.mbzponton.org:
uitgebreide infosite over de Ponton (USA)

Boeken

Das Grosse Mercedes-Benz Ponton Buch (D), Matthias Röcke
Glenn's Mercedes-Benz Repair & Tune-Up Guide 1951-1966 (GB)
Road & Track on Mercedes 1952-1962 (GB), Brooklands Books
The Mercedes-Benz Since 1945 Volume 1 1946-1962 (GB), James Taylor

Te vinden bij Autoboecken Service Nederland, www.asnbooks.nl

Essential Mercedes Coupés, Cabriolets & Saloons 53-67 (GB), James Taylor

Te vinden op beurzen en websites als eBay

Marktprijzen

In onderstaande tabel enkele prijsindicaties

Model	A	B	C	D	E
180 (1953-57)	16.000	13.000	9000	5000	2000
180D (1953-59)	15.000	12.000	8000	5000	2000
180a/b/c (1957-62)	18.000	15.000	10.000	6000	2000
180Db/c (1959-62)	16.000	13.000	9000	5000	2000
190 (1956-59)	21.000	18.000	12.000	6000	2000
190b (1959-61)	19.000	16.000	11.000	6000	2000
190D (1958-59)	17.000	14.000	9000	5000	2000
190Db (1959-61)	16.000	13.000	8000	5000	2000

- A Hiermee win je een concours
- B Hierop heeft je schoonmoeder niets aan te merken
- C Hieraan zie en hoor je wel wat
- D Rijdende restauratie
- E Hiermee durf je niet thuis te komen

Concurrentie

	Cil.inh.	vermogen pk/tpm	topsn. km/h	prijs cat. C
Fiat 1900				
1900 A (1954-56)	1901 cm ³	70 pk/4000 tpm	135 km/h	4000
1900 B (1956-57)	1901 cm ³	80 pk/4000 tpm	145 km/h	5500
1900 B (1957-59)	1901 cm ³	80 pk/4000 tpm	145 km/h	4000
MG Magnette				
ZA (1953-56)	1489 cm ³	61 pk/4600 tpm	130 km/h	9000
ZB (1956-58)	1489 cm ³	69 pk/5400 tpm	142 km/h	10.000
Opel Olympia Rekord				
Rekord (1958-62)	1680 cm ³	55 pk/4000 tpm	130 km/h	8000
Renault Frégate				
Frégate (1951-60)	2141 cm ³	77 pk/4000 tpm	135 km/h	6800



De 190, die aantrekkelijker wordt gevonden dan de 180

Met dank aan Autobedrijf van der Aa in Schijndel, dat de zwarte Ponton op deze pagina's ter beschikking stelde (de auto is te koop)