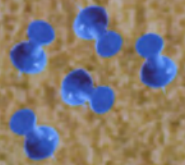


# ZweiNullEins

Der Babybenz-Bote des W201 e.V.

Nullnummer







Inhalt und Impressum.....03  
 Die Entstehung des W201 e.V.....04  
 Ansprechpartner im Verein.....06  
 Leistungen für Mitglieder.....07  
 Termine und Stammtische.....07  
 Aus dem Tal der Tränen...Zulassungszahlen.....08  
 Wertentwicklung.....09  
 Do-it-yourself: Rost verhindern: Lokaris.....10  
 Teilemarkt / Neuigkeiten im Verein.....14

Verantwortliche im Verein

1.Vorstand  
 Frank Klingeleers

2.Vorstand  
 Laszlo Balazs

Kasse  
 Astrid Balazs

Schriftführung  
 Ronny Leppin

Beisitz  
 Herbert Schwan

Haftungsausschluss

Alle in dieser Clubzeitung verfassten Beiträge und gezeigten Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Zitate, Nachdruck oder Vervielfältigung sind nur nach Absprache mit den verantwortlichen Autoren gestattet. Artikel, welche namentlich gekennzeichnet sind, müssen nicht der Meinung der Herausgeber entsprechen.

Inhalt und Text  
 Frank Klingeleers  
 Christiane Pfortner

Satz und Layout  
 Christiane Pfortner



## Die Entstehung des W201 e.V.

Wie kommt man auf die Idee einen Verein zu gründen, der sich dem Erhalt eines Autos verschreibt, das noch nicht mal mehr ein Klassiker ist, welches von vielen Altdaimlerfahrern als „Plastikauto“ belächelt wird und das, als es am 09. Dezember 1982 vorgestellt wurde, niemand so recht kaufen wollte?

Denn der kleine Stern fand zunächst wenig Anklang bei der luxusverwöhnten Zielgruppe des Automobilherstellers mit dem Stern. Er bot vergleichsweise wenig Platz konnte nicht mit viel Chromschmuck aufwarten und auch die Optik der kleinen Limousine war eher schlicht. Das machte es dem Babybenz schwer, die hohen Anforderungen der Öffentlichkeit zu erfüllen. Auch Mercedes musste sich umstellen. Die anfängliche Zurückhaltung der Käufer forderte den ältesten Automobilhersteller heraus. Zum ersten Mal musste man den Verkauf eines Automobils aktiv bewerben denn bis dato ließen bei Modellneuheiten die Käufer nicht lange auf sich warten. Die Zeiten änderten sich jedoch, als die Motoren- und Modellpalette erweitert wurde. Nach nunmehr 19 Jahren sind noch knapp 145.000 der ehemals 1,88 Millionen verkauften Babybenze zugelassen.

So hat sich der kleine Stern nach einem holprigen Start durchgesetzt. Heute hat der 190er viele Fans, die vor allem die kompakte Bauart, die sparsamen Motoren, die Robustheit und nicht zuletzt den Flair eines Mercedes hoch zu schätzen wissen. Für viele Babybenz-Fahrer ist der Kleine mittlerweile eben doch mehr, als ein Alltagsfahrzeug, das nach Afrika auswandern darf, wenn es seinen Dienst getan hat und die Reparaturen den Restwert übersteigen.

Um diesen Liebhabern eine Möglichkeit zu geben, Erfahrungen auszutauschen, Schrauberweisheiten zu teilen, sich zu treffen und einfach Spaß am gemeinsamen Hobby zu haben, kristallisierte sich so nach und nach die Idee heraus, einen Verein zu gründen. Aus diesem fixen Geistesblitz wurden bald handfeste Tatsachen und schließlich wurde im Oktober 2005 auf dem „Oktoberfest“ in Koblenz der W201 e.V. ins Leben gerufen.



Ganz bewusst wurde der Vereinsname:

**„W201 e.V.  
Der Verein für die aktiven 190er Fahrer“**

gewählt.

Couchpotatos haben hier nichts verloren. Es werden Ausfahrten organisiert, wobei das Motto „Sehen und Gesehen werden“ im Vordergrund steht. Mehrtägige Treffen, wo Erfahrungen und Schraubertipps ausgetauscht werden können, finden regelmäßig statt. Für die großen und kleinen Problemchen rund um den Ministern findet man auf regionalen Stammtischen den richtigen Ansprechpartner. Nicht zuletzt können auch das Forum und der Chat für den Informationsaustausch genutzt werden. Beides findet ihr unter [www.w201forum.com](http://www.w201forum.com).

Vom Ladenhüter übers „Plastikauto“ zur „Einstiegsdroge“... Wohl kaum eine Baureihe vereint mehr Widersprüche in sich als die kleinste Limousine, die Mercedes je gebaut hat. Warum soll dann aus dem Babybenz nicht auch ein klassischer Benz werden? Technisch bringt er jedenfalls alles mit, was einen Klassiker auszeichnet. Was jetzt noch fehlt sind engagierte, aktive Fahrer(innen), die bereit sind, sich für den Erhalt dieser Baureihe einzusetzen. Ein paar von diesen gedulderprobten Enthusiasten haben sich im Oktober 2005 in Koblenz versammelt und einen Verein gegründet, der sich genau dies zur Aufgabe macht:

***Dafür zu sorgen, dass der kleine Stern, den einst niemand haben wollte, ein Klassiker wird!***



## 1. Vorsitzender

Frank Klingeleers (Petrolferrari)

### Kontakt:

Telefon: +49 (211) 2 71 22 40  
Fax: +49 (211) 2 71 22 41  
Mobil: +49 (157) 75 70 01 72  
Mail: Frank.Klingeleers@w201-ev.de

### Aufgabenbereiche:

Mitgliederverwaltung  
Pflege der Vereins-Hompage  
Öffentlichkeitsarbeit  
Technik Diesel

## 2. Vorsitzender

Laszlo Balazs (Ja-Milch)

### Kontakt:

Mobil: +49 (157) 72 73 02 50  
Mail: Laszlo.Balazs@w201-ev.de

### Aufgabenbereiche:

Pflege des Vereinsforums  
Öffentlichkeitsarbeit  
Technik Benzin

## Kassenwart

Astrid Balazs (Frau Ja-Milch)

### Kontakt:

Mobil: +49 (157) 72 73 02 49  
Mail: Astrid.Balazs@w201-ev.de

### Aufgabenbereiche:

Kassenführung  
Inkasso  
Organisation Jahrestreffen

## Schriftführer

Ronny Leppin (CrazyRonny)

### Kontakt:

Mobil: +49 (177) 6 48 50 99  
Mail: Ronny.Leppin@w201-ev.de

### Aufgabenbereiche:

Schriftführer  
Anmeldung Jahrestreffen

## Technikwart

Herbert Schwan (herbert2.6)

### Kontakt:

Mobil: +49 (173) 9 26 68 47  
Mail: Herbert.Schwan@w201-ev.de

### Aufgabenbereiche:

Technik  
Originalteile  
WISsen



## Termine 2011

06. - 07.08.2011

Classic Days Schloß Dyck bei Neuss / Mönchengladbach

12. - 14.08.2011

W201.com-Treffen in Wolfsdorf

20. - 21.08.2011

190er-Freunde-Deutschland e.V. in Hann.-Münden

30.09. - 02.10.2011

8. Treffen des W201 e.V. in Koblenz

15. - 16.10.2011

Historicar, Duisburg

## Stammtische

### Stammtisch Eschweiler

Wo?.....im Restaurant Bürgerhof, Jülicherstr. 48, 52457 Aldenhoven  
Wann?.....jeden 1. Samstag im Monat  
Ab?.....20.00 Uhr

### Stammtisch Mettmann

Wo?....."Hotel am Röttgen", Elberfelder Str. 180, 40822 Mettmann  
Wann?.....jeden 3. Donnerstag im Monat  
Ab?.....19:00Uhr

Neben den Treffen, Ausfahrten und Stammtischen bietet der Verein seinen Mitgliedern viele weitere interessante Vorteile. So kann man zum Beispiel originale Mercedesteile über uns beziehen. Im Zubehörsegment sind wir derzeit auf der Suche nach einem guten und günstigen Lieferanten, so dass wir auch hier unseren Mitgliedern die bestmögliche Teileversorgung sichern können. Wir hoffen, dass wir hierzu nähere Informationen in der nächsten Ausgabe des Babybenz-Boten liefern können. Bei dringenden Fragen stehen die nebenstehenden Ansprechpartner gerne zur Verfügung, beachtet aber bitte bei Kontaktaufnahme, dass wir alle arbeiten gehen und auch hin und wieder mal schlafen möchten. Außerdem wird der Babybenz - Bote in Zukunft halbjährlich erscheinen, hier erfährt man alle Neuigkeiten rund um den Ministern und den Verein.



# Zulassungszahlen

Aus dem Tal der Tränen

Diesel

Hersteller (zu 2)	Schlüssel (zu 3)	Motorisierung	Motorleistung (kw)	Baujahr(e)	Zulassungen 01.01.2005	Zulassungen 01.01.2006	Zulassungen 01.01.2007	Zulassungen 01.01.2008	Zulassungen 01.01.2009	Zulassungen 01.01.2010
708	333	190D 2.0 KAT	55	1990 - 1993	43.657	38.921	34.619	26.792	22.807	17.998
709	368	190D 2.0	53	1983 - 01/89	57.803	47.679	39.312	23.627	18.794	13.791
709	483	190D 2.0	55	02/89 - 1993	5.369	4.732	4.170	3.037	2.531	1.985
<b>Summe 190D 2.0</b>					<b>106.829</b>	<b>91.332</b>	<b>78.101</b>	<b>53.456</b>	<b>44.132</b>	<b>33.774</b>
<b>Differenz</b>						<b>-14,51%</b>	<b>-14,49%</b>	<b>-31,56%</b>	<b>-17,44%</b>	<b>-23,47%</b>

Diesel

708	334	190D 2.5	69	02/89 - 1993	5.730	5.000	4.401	3.300	2.786	2.234
708	420	190D 2.5 KAT	66	1990 - 1993	4.003	3.504	3.026	2.340	1.980	1.562
709	382	190D 2.5	66	1985-01/89	8.484	7.139	5.921	3.642	2.955	2.184
709	484	190D 2.5	69	02/89 - 1993	749	643	565	412	324	252
<b>Summe 190D 2.5</b>					<b>18.966</b>	<b>16.286</b>	<b>13.913</b>	<b>9.694</b>	<b>8.045</b>	<b>6.232</b>
<b>Differenz</b>						<b>-14,13%</b>	<b>-14,57%</b>	<b>-30,32%</b>	<b>-17,01%</b>	<b>-22,54%</b>

Benzin

Hersteller (zu 2)	Schlüssel (zu 3)	Motorisierung	Motorleistung (kw)	Baujahr(e)	Zulassungen 01.01.2005	Zulassungen 01.01.2006	Zulassungen 01.01.2007	Zulassungen 01.01.2008	Zulassungen 01.01.2009	Zulassungen 01.01.2010
708	323	190/1 (evtl.m.KAT)	77	1989 - 1990	1.798	1.626	1.440	991	869	743
708	325	190	75	1989	851	780	702	470	427	353
709	365	190	66	1982 - 1984	1.981	1.560	1.275	767	617	481
709	376	190/1	77	1984 - 1989	2.101	1.678	1.383	823	681	535
709	419	190/1 KAT	75	1986 - 1989	10.239	8.843	7.692	4.803	4.122	3.390
<b>Summe 190</b>					<b>16.970</b>	<b>14.487</b>	<b>12.492</b>	<b>7.854</b>	<b>6.716</b>	<b>5.502</b>
<b>Differenz</b>						<b>-14,63%</b>	<b>-13,77%</b>	<b>-37,47%</b>	<b>-11,30%</b>	<b>-19,98%</b>

Benzin

708	406	190E 1.8 KAT	80	1990 - 1993	68.179	63.742	59.014	45.170	41.120	35.844
<b>Summe 190E 1.8</b>					<b>68.179</b>	<b>63.742</b>	<b>59.014</b>	<b>45.170</b>	<b>41.120</b>	<b>35.844</b>
<b>Differenz</b>						<b>-6,51%</b>	<b>-7,42%</b>	<b>-23,46%</b>	<b>-8,97%</b>	<b>-12,83%</b>

Benzin

708	367	190 E	90	1982 - 1989	19.662	15.502	12.474	7.029	5.840	4.643
708	379	190 E	85	?	291	251	207	109	94	73
709	380	190 E	83	1984 - 1985	432	373	312	179	144	112
709	387	190 E KAT	87	1985 - 1989	51.615	44.657	38.571	24.534	21.333	17.666
<b>Summe 190E</b>					<b>72.000</b>	<b>60.785</b>	<b>51.564</b>	<b>31.851</b>	<b>27.411</b>	<b>22.494</b>
<b>Differenz</b>						<b>-15,57%</b>	<b>-15,17%</b>	<b>-38,23%</b>	<b>-13,94%</b>	<b>-17,94%</b>

Benzin

708	322	190E 2.0 KAT	90	1991 - 1993	28.194	26.277	24.090	18.582	16.910	14.833
708	324	190E 2.0 KAT	87	1989 - 1990	26.092	23.798	21.348	15.305	13.706	11.745
<b>Summe 190E 2.0</b>					<b>54.286</b>	<b>50.075</b>	<b>45.438</b>	<b>33.887</b>	<b>30.616</b>	<b>26.578</b>
<b>Differenz</b>						<b>-7,76%</b>	<b>-9,26%</b>	<b>-25,42%</b>	<b>-9,65%</b>	<b>-13,19%</b>

Diesel

708	332	190D 2.5T KAT	93	1991 - 1993	1.460	1.247	1.086	801	677	569
709	459	190D 2.5T	90	1988 - ?	203	176	144	86	75	60
709	462	190D 2.5T	93	? - 1989	220	184	160	106	84	75
<b>Summe 190D 2.5T</b>					<b>1.883</b>	<b>1.607</b>	<b>1.390</b>	<b>993</b>	<b>836</b>	<b>704</b>
<b>Differenz</b>						<b>-14,66%</b>	<b>-13,51%</b>	<b>-28,57%</b>	<b>-15,80%</b>	<b>-15,80%</b>

Benzin

708	326	190E 2.3	100	1989 - 1993	6.655	6.187	5.694	4.315	3.957	3.527
708	327	190E 2.3 KAT	97	1989 - 1990	4.544	4.059	3.592	2.474	2.204	1.888
709	424	190E 2.3	100	1986 - 1989	638	526	420	237	193	152
709	425	190E 2.3 KAT	97	1986 - 1989	10.405	8.767	7.352	4.381	3.784	3.147
<b>Summe 190E 2.3</b>					<b>22.242</b>	<b>19.538</b>	<b>17.058</b>	<b>11.407</b>	<b>10.138</b>	<b>8.714</b>
<b>Differenz</b>						<b>-12,16%</b>	<b>-12,69%</b>	<b>-30,23%</b>	<b>-11,12%</b>	<b>-14,05%</b>

Benzin

708	369	2.3 16V ECE	136	1984 - 1987	557	481	398	231	214	192
708	388	2.3 16V RUF	130	1984 - 1985	189	166	147	87	74	66
709	389	2.3 16V KAT	125	1984 - 1985	293	267	237	149	135	122
<b>Summe 190E 2.3 16V</b>					<b>1.039</b>	<b>914</b>	<b>782</b>	<b>467</b>	<b>423</b>	<b>380</b>
<b>Differenz</b>						<b>-12,87%</b>	<b>-14,14%</b>	<b>-45,38%</b>	<b>-9,42%</b>	<b>-10,17%</b>

Benzin

708	330	2.5 16V KAT	143	1989 - 1993	601	541	503	304	289	286
709	460	2.5 16V KAT	143	11/88 - 1989	249	228	207	121	117	106
709	490	2.5 16V Evo 1 KAT	143	11/88 - 1989	101	103	90	65	63	63
<b>Summe 190E 2.5 16V</b>					<b>951</b>	<b>875</b>	<b>800</b>	<b>490</b>	<b>469</b>	<b>455</b>
<b>Differenz</b>						<b>-7,89%</b>	<b>-8,57%</b>	<b>-38,75%</b>	<b>-4,29%</b>	<b>-2,99%</b>

Benzin

708	329	190E 2.6 KAT	118	1989 - 1993	4.767	4.312	3.886	2.815	2.573	2.288
708	426	190E 2.6	122	1986 - 1989	464	398	322	178	155	138
709	427	190E 2.6 KAT	118	1986 - 1989	5.822	4.953	4.167	2.505	2.145	1.814
<b>Summe 190E 2.6</b>					<b>11.053</b>	<b>9,663</b>	<b>8.375</b>	<b>5.498</b>	<b>4.873</b>	<b>4.240</b>
<b>Differenz</b>						<b>-12,35%</b>	<b>-13,39%</b>	<b>-31,39%</b>	<b>-11,27%</b>	<b>-12,59%</b>

Angemeldeter Fahrzeugbestand:	<b>374.398</b>	<b>329.303</b>	<b>288.926</b>	<b>200.765</b>	<b>174.778</b>	<b>144.916</b>
Differenz zum Vorjahr:		<b>-45.095</b>	<b>-40.377</b>	<b>-88.161</b>	<b>-25.987</b>	<b>-29.862</b>
Prozentualer Unterschied zum Vorjahr:		<b>-12,04%</b>	<b>-12,26%</b>	<b>-30,51%</b>	<b>-12,94%</b>	<b>-17,09%</b>
Produzierte Fahrzeuge: 1.879.629 (Prozentsatz des Restbestands)	19,92%	17,52%	15,37%	10,68%	9,30%	7,71%

Ergänzende Informationen habe ich mir hier entnommen: [Baureihe201.de](http://Baureihe201.de)

Zahlen sind ohne Gewähr!



# Wertentwicklung

Aus dem Tal der Tränen

Motor	Bauj.	Hubr.	PS	Für	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
190	82-84	2.0	90	2008	-	3.300 €	1.700 €	500 €	100 €	25.600 DM
				2009	-	3.300 €	1.700 €	500 €	100 €	
				2010	-	3.300 €	1.700 €	500 €	100 €	
				2011	-	3.300 €	1.700 €	500 €	Schlachter	
190	84-88	2.0	105	2008	-	3.400 €	1.800 €	500 €	100 €	27.400 DM
				2009	-	3.400 €	1.800 €	500 €	100 €	
				2010	-	3.400 €	1.800 €	500 €	100 €	
				2011	-	3.900 €	2.000 €	600 €	Schlachter	
190	88-90	2.0	105	2008	-	3.600 €	2.000 €	600 €	100 €	34.540 DM
				2009	-	3.600 €	2.000 €	600 €	100 €	
				2010	-	3.400 €	1.800 €	500 €	100 €	
				2011	-	3.900 €	2.000 €	600 €	Schlachter	
190E*	82-90	2.0	122	2008	-	3.900 €	2.200 €	600 €	100 €	27.700 DM
				2009	-	3.900 €	2.200 €	600 €	100 €	
				2010	-	3.900 €	2.200 €	600 €	100 €	
				2011	-	4.200 €	2.200 €	600 €	Schlachter	
190E 1.8	90-93	2.0	109	2008	-	3.500 €	2.100 €	700 €	100 €	34.140 DM
				2009	-	3.500 €	2.100 €	700 €	100 €	
				2010	-	3.500 €	2.100 €	700 €	100 €	
				2011	-	5.000 €	2.500 €	800 €	Schlachter	
190E 2.0	91-93	2.0	118	2008	-	3.700 €	2.300 €	800 €	100 €	41.496 DM
				2009	-	3.700 €	2.300 €	800 €	100 €	
				2010	-	3.700 €	2.300 €	800 €	100 €	
				2011	-	4.200 €	2.800 €	700 €	Schlachter	
190E 2.3*	86-88	2.3	136	2008	-	4.200 €	2.300 €	700 €	100 €	34.800 DM
				2009	-	4.200 €	2.300 €	700 €	100 €	
				2010	-	4.200 €	2.300 €	700 €	100 €	
				2011	-	4.200 €	2.300 €	800 €	Schlachter	
190E 2.3	88-93	2.3	132	2008	-	4.200 €	2.400 €	800 €	100 €	39.610 DM
				2009	-	4.200 €	2.400 €	800 €	100 €	
				2010	-	4.200 €	2.300 €	700 €	100 €	
				2011	-	4.500 €	2.600 €	800 €	Schlachter	
190E 2.3-16*	83-88	2.3	185	2008	-	10.700 €	6.500 €	3.900 €	1.200 €	52.200 DM
				2009	-	11.700 €	7.000 €	3.900 €	1.200 €	
				2010	-	11.700 €	7.000 €	3.900 €	1.200 €	
				2011	-	10.500 €	6.700 €	3.500 €	Schlachter	
190E 2.5-16	88-93	2.5	195	2008	-	11.000 €	6.800 €	4.000 €	-	67.940 DM
				2009	-	12.000 €	7.300 €	4.000 €	-	
				2010	-	12.000 €	7.300 €	3.900 €	3.900 €	
				2011	-	12.000 €	7.300 €	3.900 €	Schlachter	
190E 2.5-16 Evo I	1989	2.5	195	2008	27.400 €	13.600 €	8.700 €	4.700 €	-	87.200 DM
				2009	32.000 €	17.800 €	9.000 €	4.900 €	-	
				2010	30.400 €	15.600 €	9.700 €	4.900 €	-	
				2011	37.000 €	23.000 €	13.500 €	7.000 €	-	
190E 2.5-16 Evo II	1990	2.5	235	2008	48.000 €	32.000 €	17.800 €	9.000 €	-	104.400 DM
				2009	48.000 €	32.000 €	17.800 €	9.000 €	-	
				2010	48.000 €	32.600 €	17.800 €	9.000 €	-	
				2011	65.000 €	46.000 €	29.000 €	13.200 €	-	
190E 2.6*	86-88	2.6	166	2008	-	4.700 €	2.600 €	900 €	100 €	39.100 DM
				2009	-	4.700 €	2.600 €	900 €	100 €	
				2010	-	4.700 €	2.600 €	900 €	100 €	
				2011	-	4.400 €	2.300 €	700 €	Schlachter	
190E 2.6	88-93	2.6	160	2008	-	4.800 €	2.700 €	1.000 €	100 €	47.190 DM
				2009	-	4.800 €	2.700 €	1.000 €	100 €	
				2010	-	4.700 €	2.600 €	900 €	100 €	
				2011	-	4.900 €	2.800 €	1.000 €	Schlachter	
190D	83-88	2.0	72	2008	-	3.700 €	2.100 €	600 €	100 €	26.900 DM
				2009	-	2.700 €	1.100 €	400 €	-	
				2010	-	2.700 €	1.100 €	400 €	-	
				2011	-	3.200 €	1.500 €	800 €	Schlachter	
190D	88-93	2.0	75	2008	-	3.700 €	2.200 €	600 €	100 €	33.570 DM
				2009	-	2.700 €	1.100 €	400 €	-	
				2010	-	2.700 €	1.400 €	400 €	-	
				2011	-	4.400 €	2.600 €	1.000 €	Schlachter	
190D 2.5	84-88	2.5	90	2008	-	3.900 €	2.200 €	600 €	100 €	33.900 DM
				2009	-	2.900 €	1.200 €	400 €	-	
				2010	-	2.900 €	1.500 €	400 €	-	
				2011	-	2.500 €	1.500 €	800 €	Schlachter	
190D 2.5	88-93	2.5	90	2008	-	4.100 €	2.300 €	700 €	100 €	37.960 DM
				2009	-	3.100 €	1.300 €	400 €	-	
				2010	-	3.100 €	1.500 €	400 €	-	
				2011	-	3.500 €	2.400 €	1.200 €	Schlachter	
190D 2.5 Turbo	88-93	2.5	126	2008	-	3.900 €	2.200 €	600 €	100 €	41.630 DM
				2009	-	2.900 €	1.200 €	400 €	-	
				2010	-	3.100 €	1.500 €	400 €	-	
				2011	-	3.900 €	2.800 €	1.500 €	Schlachter	

\* = Nachgerüstete Dreiweg-Katalysatoren rechtfertigen einen Mehrwert von 10% (sofern nicht Serie)



# Edelrost...

Ein Erfahrungsbericht über den Einbau von Innenkotflügeln des Herstellers Lokari

L  
o  
k  
a  
r  
i

Ich hatte 2008 das „Vergnügen“, dass mir beim Reinigen der Beplankungen an der Banane (das schmale Beplankungsteil zwischen Tür und Hinterrad) beim Polieren ein Knirschen entgegenschallte. Nach dem Entfernen sah ich, dass ein Steinchen den werksseitigen Unterbodenschutz abgetragen und Feuchtigkeit zwischen Kotflügel und Radeinbau gelangt war und dort schon mit dem zerstörerischen Werk begonnen hatte. Daimler hat hier die beiden Bleche mit einigen wenigen Schweißpunkten und einer Naht Dichtmasse aneinandergesetzt.





Das Blechstück des Außenkotflügels wurde entfernt, das freiliegende Blech des Radeinbaus entrostet, ein neues Blech eingesetzt und alles wieder feuchtigkeitsresistent versiegelt. Zum Abschluss gab es noch einen dicken Anstrich mit Mike Sanders und regelmäßige Kontrollen, ob es wieder anfängt.

Beim Jahrestreffen in Mendig lernte ich Johannes kennen; er fuhr einen 190er Vergaser mit 47.000km im Neuwagenzustand. Beim näheren Betrachten fielen mir schwarze Kanten in den Radläufen ins Auge, bei denen es sich nach seiner Auskunft um Lokaris handelte. Hierbei handelt es sich um Kunststoffinnenkotflügel aus Finnland. Darüber gelesen hatte ich schon mal etwas, aber noch nirgendwo verbaut gesehen. Meine Neugier war geweckt angesichts der Tatsache, dass er seinen Benz, der nur selten Regen geschweige denn Schnee zu sehen bekommt, so schützt und meine Sterne ungeschützt bei Wind und Wetter ran müssen.

Die Montage ist einfach und benötigt nur geringe Vorkenntnisse. Man sollte schon mal ein Auto sicher aufgebockt und ein Rad gewechselt haben, das erleichtert die Sache ungemein. Ebenso sollte man mit einer Bohrmaschine umgehen können ohne sich zu verletzen und nicht versucht sein, aus dem Werkstück (in dem Fall eurem Auto), einen Schweizer Käse zu machen.

Wer eine Suchmaschine bedienen kann, der stolpert irgendwann auf der Suche nach den Lokaris über Thomas Hanna. Er ist der Chef der Ponton-Manufaktur in München und hat über seine Industrievertretung den Lokari - Alleinvertrieb für Deutschland.

Ein Satz pro Achse kostet 130 Euro, viele fassen sich nun an den Kopf und fragen sich, wie man soviel Geld für zwei Plastikwannen, ein paar Klipse und Schrauben ausgeben kann. Wenn man aber bedenkt, was ein Austausch des hinteren Kotflügels kostet... 1.100 Euros mit Lack je Seite (Preis: Karosseriebaumeister). Dabei sind Instandsetzungsarbeiten am Radeinbau nicht berücksichtigt.

Die Lokaris sind in der Olddaimler - Szene umstritten, manche schwören darauf, andere verteufeln sie. Ich für meinen Teil sammle lieber selbst die Erfahrung und berichte darüber. Also, Bestellung nur für die Hinterachse aufgegeben, bei den vorderen Kotflügeln sind schon schützende Kunststoffplatten verbaut und ein Kotflügel ist schnell lackiert und gewechselt, somit habe ich mir diese gespart. Zu beachten ist, dass die Bestellzeit bis zu 8 Wochen über die Sommerferien dauern kann, da dann Werksferien sind. In meinem Fall, Ende Juli bestellt, Mitte November, passend zu den ersten streusalzhaltigen Tagen, kam dann das Paket.



## Do it yourself

Los geht's! Vor der Montage sollte man die Innenradhäuser gründlich mit einem Dampfstrahler reinigen. Je weniger Dreck verbleibt, desto weniger hat man nachher auszubürsten. Nach dem Auskärchern bockt man das Auto sicher auf, wer dies nicht kann oder möchte, übergibt am Besten ab diesem Punkt an eine Werkstatt oder einen kundigen Schrauber. Wenn die Räder runter sind, sieht man noch genügend Dreck, der mit einer Wurzelbürste und Wasser komplett entfernt werden sollte. Das Danach- Ergebnis sieht dann ungefähr so aus:



Wichtig ist, dass man die Falzkanten gründlich mit der Bürste vom Straßenschmutz reinigt. Alles was zurückbleibt, kann Feuchtigkeit anziehen. Bevor man dann einen Oberflächenschutz wie Wachs oder Fett aufträgt, muss die Feuchtigkeit mit Hilfe einer Heißluft-Pistole entfernt werden. Jetzt sollte man den Sitz der Innenkotflügel testen, damit man auch sehen kann, wo letztendlich die Löcher für die Schrauben gebohrt werden müssen.

Nach Reinigung und Trocknung sollte man die Oberfläche gründlich versiegeln. Hier habe ich Fluid - Film verwendet. Zu beachten ist, dass die Lokaris baugleich für den 124er produziert werden. Ergo sind die gekennzeichneten Löcher nicht immer dort, wo beim Babybenz noch „Fleisch“ ist. Man muss dort mit Augenmaß vorgehen und gegebenenfalls mit der Heißluft-Pistole den Kunststoff nachbiegen um beispielsweise Freiraum für den Dämpfer zu schaffen.





Die Klipse sollten an 4 Stellen entlang der Kotflügelkante angesetzt werden, bei Sportline-Modellen sind die Kanten serienmäßig angelegt. Hier hilft es, wenn man die Radlauf - Kante an der Klipsstelle leicht zurückbiegt, damit der Klips besser sitzt. An der Beplankung muss man die Klipse etwas kürzen, damit der Innenkotflügel Halt findet. Ebenso muss man bei den MOPF-Modellen (ab Baujahr 09/88, breite Beplankung) an der Banane den Lokari aussparen.

Links aus der Packung, rechts gekürzt.



Abhilfe bei Rost: Lokaris



Zum sicheren Halt müssen vier Löchlein mit einem Durchmesser von 2,5mm in Kotflügel/Beplankung (2x) und den Innenradlauf (2x) gebohrt werden. Die selbstfurchenden Schrauben sollte man mit Fett einsetzen, damit dort dem Rost keine Chance gewährt wird. Zur Sicherheit habe ich vor dem Dämpfer noch eine 3. Schraube ins Blech getrieben.

Seitens Lokari wird empfohlen, die serienmäßigen Schmutzfänger auszusparen; ich habe es so belassen, einfach stumpf durchgebohrt und verschraubt. Nach gut zwei Stunden mit Reinigung, Trocknung und Montage schaut es dann so aus:



Viel Spass beim Nachrüsten und rostfreie Ecken am Babybenz.

Dieser Bericht bezieht sich auf die Montage von Lokaris bei serienmäßigen MOPF-Fahrzeuge (1x Standard/ 1x Sportline). Bei verbauter Tieferlegung sollte man sich mit dem Anbieter der Lokaris in Verbindung setzen.



## Teilemarkt

Hier könnten in der nächsten Ausgabe des Babybenz - Boten, eure Angebote und Gesuche abgedruckt werden.

Wenn ihr hier inserieren möchtet, dann schreibt uns eine e-Mail an [print@w201-ev.de](mailto:print@w201-ev.de).

## Neuigkeiten im Verein

### Kalenderwahl:

Das Jahr 2011 geht in die zweite Hälfte, und im Oktober beginnt die Wahl der Kalenderbilder für 2012. Wenn ihr euch mit Fotos von eurem Stern zur Wahl stellen wollt, solltet ihr jetzt die Kameras zücken. Eure Fotos mit mindestens 1.984 × 1.488 Pixeln (3 Megapixel) schickt ihr bitte bis zum 30.09.2011 an uns. Wir werden die Bilder im Vereins-Forum online stellen, sobald die Wahl beginnt.

### Vereinsklamotten:

Da die letzte Bestickungsaktion nun doch schon eine Weile her ist, wollten wir eine Weitere starten. Preise (ab 20 Bestickungen aus der 2009er Aktion): Microfleece Jacke 36 €, Windbreaker 47 €, Softshell Jacke 69 €, Polo mit Namen 30 €, ohne Namen 25 €. Größen von S - XXXL möglich, Preise sind mengenabhängig. Je weniger, desto teurer. Genaueres erfahrt ihr auf Anfrage per Mail oder im Forum.

### Der Babybenz - Bote:

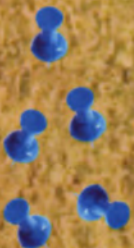
Ab sofort wird der Babybenz - Bote regelmäßig erscheinen. Vielleicht wollt ihr selber einen Artikel verfassen oder einfach ein Foto von eurem Stern zur Verfügung stellen? Sei es ein Reisebericht oder Schrauberweisheiten. Wenn ihr Ideen und Anregungen, vielleicht auch Kritik bekannt machen wollt, dann meldet euch per Mail bei uns.

So... jetzt seit ihr up to date rund ums Vereinsgeschehen...  
Wenn ihr noch Fragen habt oder euch an den hier angesprochenen Aktionen beteiligen wollt, schreibt uns an:

[print@w201-ev.de](mailto:print@w201-ev.de)



Die Sterne von:  
Alex, Herbert  
und Brummi  
Die Fotos standen zur  
Wahl für den Kalender  
2011.







Eine knitter- und  
beulenfreie Fahrt,  
wünscht der  
Babybenz (Club)

