

# 40 Jahre Babybenz - Herzlichen Glückwunsch

Post by "mapman" of Dec 10th 2022, 6:01 pm

Wie kam ich zu meinem Babybenz? – eine etwas längere Geschichte.

Meine Eltern waren schon relativ früh „auto“-mobil unterwegs. Es muss 1955 gewesen sein, als sie sich einen neuen Lloyd LP 400 kauften.

Die Lloyds waren auch bekannt als „Leukoplast-Bomber“, aber der von Vater hatte schon die fortschrittlichere Ganzstahl-Karosserie – das hat er immer ganz stolz erwähnt.

Ein 2-Zylinder 2-Takter mit 400ccm werkelt vorn unter der kleinen Motorhaube und über ein nicht synchronisiertes 3-Ganggetriebe zerrten 13PS an den Vorderrädern; maximale Reisegeschwindigkeit 60km/h.

Wow, was für Reisen meine Eltern damit unternommen haben, egal ob Sommer oder Winter – Heizung mehr oder weniger Fehlanzeige. Da blieb mir nur ungläubig und respektvoll die Spucke weg.

Damals wohnten sie mitten in der Innenstadt von Esslingen am Neckar am Rathausplatz. Genau 3 Privatpersonen hatten zu dieser Zeit ein Auto – der Arzt, der Metzger und eben meine Eltern.

Selber habe ich es nicht gesehen da noch nicht auf der Welt, aber da müssen ja die Straßen leer gewesen sein, so quasi ein Schlaraffenland für Autofahrer – in unserer heutigen hektischen Zeit völlig unvorstellbar.

Es folgte 1963 ein VW Käfer 1200 in Exportausführung, d. h. die Luxus-Ausführung mit den schicken doppelten Stoßstangen.

Aber ich soll ziemlich sauer auf meine Eltern gewesen sein als sie den Lloyd verkauften, für mich war es immer das geliebte „Vati U“ – viel mehr Worte umfasste mein Wortschatz zu der Zeit noch nicht.

Nach dem 1200-er VW dann 1974 ein Käfer 1303. Der hatte dann für mein Empfinden schon ein hypermodernes Armaturenbrett und die gewölbte Panorama-Windschutzscheibe.

Dieser wurde 1982 abgelöst durch einen BMW 316 – eine neue Ära begann – Unterbringung von Gepäck war kein Thema mehr.

Einen Mercedes zu kaufen stand nie zur Diskussion, für meine Eltern einfach unerschwinglich.

Ein 123-er wäre ihnen auch viel zu groß gewesen und die neue Kompaktklasse in Form des W201 „Babybenz“ noch nicht auf dem Markt.

Wir wohnen im Großraum um Stuttgart. Da bekommt man/frau ab und zu schon Prototypen von Mercedes zu Gesicht, heutzutage im modernen Zebra-Look gekleidet.

Die getarnten W201 Prototypen damals zierte der schlichte Schriftzug „Ushido“ am Heck.

Bis so ein Ushido in der heimischen Garage Einzug halten sollte vergingen allerdings noch ein paar Jahre.

1985 begann ich selber als Mitarbeiter bei der Mercedes-Benz AG tätig zu werden, vorausgegangen waren diverse Ferienjobs etc.

Derweil verrichtete der 3-er BMW noch immer tapfer und zur vollen Zufriedenheit seinen Dienst.

Angenehm die geschmeidige Schaltung, weniger schön die Anfälligkeit für Lenkrad-Shimmy. Das sind unangenehme Drehschwingungen des Lenkrades bei ca. 100km/h – da nutze auch x-faches auswuchten der Räder nichts.

An einen Austausch des treuen bayrischen Dieners war aber nicht zu denken, wenn dieser nicht unvorhergesehen 1989 verunfallt wäre.

Jetzt musste doch überraschend Ersatz her.

Durch meine Tätigkeit bei Mercedes war Vater schon schwer begeistert von der Technik und der Qualität der damaligen Produktpalette.

Nicht zuletzt durch den Mitarbeiterabbatt, damals noch steuerfrei, ist so eine Karosse mit Stern nun in greifbare Nähe gerückt, aber welcher?

Wegen des großzügigen Raumangebots und dem großem Kofferraum habe ich den 124-er empfohlen, der Aufpreis zum Babybenz eigentlich verschmerzbar.

Vater wollte aber wegen der schnuckeligen kompakten Abmessungen dem W201 den Vorzug gegeben.

Ein Diesel stand nicht zur Debatte, aber welcher der damals angebotenen Benziner sollte es werden? Der Vergaser, der 190E oder gar der 2,3 Liter?

Beim Vergaser Drehzahlmesser nur gegen Aufpreis, nur beim 2,3l ein 5-Ganggetriebe Serie sonst nur als Sonderausstattung (SA), unterschiedliche technische Features wie z. B. ZMS (= Zweimassenschwungrad; Drehschwingungsdämpfer für mehr Fahr- und Geräuschkomfort) etc.

Also wurde eine Entscheidungsmatrix angefertigt mit Vergleich von Preisen und Ausstattungsdetails. Ihr seht eine anspruchsvolle hochwissenschaftliche Aufgabe 😊

Wie der Zufall es will konnte das neue Wägelchen am 13. Oktober in Sindelfingen abgeholt werden – genau an Vaters Geburtstag.

Funkelnd stand das neue, gemopfte Baby in der Bereitstellungshalle mit 3 Tropfen bleifreiem Benzin im Tank.

Astralsilber, getönte Scheiben, Schiebe-Hebedach und noch ein paar Extras mehr.

Nicht Ushido stand auf dem Heckdeckel sondern 2.3.

Erste Amtshandlung aller Selbstabholer war das Ansteuern der Tankstelle auf dem Werksgelände. Abgabe des dringend benötigten Treibsaftes natürlich nur gegen harte Währung.

Mit der „knochigen“ Schaltung des 5-Gang Getriebes ging es dann nach Hause, gegenüber der Schaltung vom BMW schon ein kleiner Rückschritt.

In späteren Jahren wurde noch die Sonderausstattung „Sportline“ in den Preislisten feilgeboten.

Die 7J x 15 „Gulli-Deckel“ Alu-Felgen mit der 205/55 R 15 Bereifung hat der „Benz“ dann noch nachträglich bekommen, ebenso die Sportline-Embleme links und rechts.

Also eine „sporte-line“ Mogelpackung.

Die Jahrzehnte vergingen unspektakulär, allerdings hat sich leider über die Jahre trotz super Pflege und Garage die eine oder andere Blessur am Blechkleid eingestellt.

Nicht nur das Auto wurde älter sondern auch dessen Pilot. Aber das trifft uns ja ausnahmslos alle.

Wir schreiben das Jahr 29 nach der Geburt des „Benz“ in Sindelfingen.

Nach der Arbeit ging ich beim Vater vorbei, inzwischen ein älterer Herr. Der fragte mich ganz unschuldig: „Gibt es für unser Auto noch Ersatzteile?“.

Hä? Irgendwas wäre mit dem Spiegel.

Ich sofort in die Garage gehetzt – da hätte mich schier der Herzkasper ereilt.

Der Beifahrerspiegel war abgerissen und der abbrechende Spiegel hat die Beifahrertüre eingedellt. Ein trauriger Anblick.

Damals waren die Spiegel noch ohne Gelenk zum Abklappen. Vom Spiegel selbst keine Spur.

Ersatz besorgen war das eine, wichtiger war mir aber mit den Herrschaften in den blauen Gewändern schnellstens abzuklären was da vorgefallen ist. Da sah ich schon akuten Handlungsbedarf.

Indem ich zur Schadensbehebung das Fahrzeug in eine Fachwerkstatt gebracht habe ging zwangsläufig und schweren Herzens die lange automobiler Karriere meines Vaters zu Ende.

Zusätzlich zu dem Unfallschaden mussten noch am Radlauf hinten rechts am Übergang zum Längsträger neue Bleche eingeschweißt werden. Hier hatte sich unter der Sacco-Verkleidung lange unentdeckt die rote Pest breitgemacht.

Der grobe Rost wurde des Feldes verwiesen und die äußerlichen Blessuren weitgehend ausgeheilt.

Kritische Punkte wie Wagenheberaufnahmen, unter der Batterieschale, unter dem Scheibenwaschbehälter, Befestigungen Stoßfänger vorn li./re., Reserveradmulde etc. waren dagegen tiptopp.

Zur Vorsorge habe ich jedenfalls alles mit Korrosionsschutzfett eingepinselt.

Noch die eine oder andere Aufhübschung durch das Putzteufelchen in mir und am 13. Oktober 2019 stand ich pünktlich nach exakt 30 Jahren beim GTÜ für die Abnahme nach §23 für das H-Kennzeichen.

Als ich das Ergebnis präsentierte hat Vatern – es war ja an seinem Geburtstag – von einem Ohrklappen zum anderen gestrahlt.

Schwergefallen ist mir dagegen die alten DIN-Kennzeichen gegen diese neumodischen Dinger mit dem blauen D auszutauschen. Die alte Version inzwischen doch etwas besonderes.

Ja ja, ich werde halt auch alt und sentimental.

Nun versuche ich das gute Stück als Oldie möglichst lange zu erhalten.

Der trotz Mitarbeiterrabatt doch nicht unerhebliche damalige Kaufpreis hat sich nach über 33 Jahren der Nutzung schon stark relativiert, im Nachhinein betrachtet ein guter und lohnender Kauf.

Einziger Wermutstropfen: Der Lackierer hat bei den Ausbesserungsarbeiten nicht ganz exakt den Farbton getroffen, die Unterschiede erkennbar – aber dafür können diese Geschichten erzählen.

Ist ja auch was.



So, jetzt habt Ihr mein Geschreibsel überstanden 😊

Viele Grüße

Ralf