

Einbau von Lokari Innenkotflügeln am V 638 am Beispiel des Kotflügels hinten rechts.

Ein Bericht von: marce, vom 22.01.2010

(c) www.mercedes-v-club.de

Nachdem mein V zwar schon etwas älter ist (1997), ich ihn aber letztes Jahr nahezu rostfrei aus erster Hand mit 76.000km gekauft habe, möchte ich den Zustand auch erhalten. Es ist meine zweite V-Klasse, Ich kenne das Auto also inzwischen ganz gut.

Lokari Innenkotflügel haben ihren Ursprung in Finnland und werden in Deutschland von Thomas Hanna, das ist ein Ponton-Schrauber in der Nähe von München, vertrieben. Alles nachzulesen bei

www.lokari.de.

Diel lokaris gibt es in Aluminium mit Dichtlippe für Young- und Oldtimer. Für neuere Fahrzeuge sind sie aus ABS. Um diese handelt es sich hier.

der Satz kostet ca. 260,- Euro. Ich hatte sie schon etwas liegen und weiß es nicht mehr so genau.



Innenkotflügel vor dem Einbau

Als erstes habe ich die Radhäuser ordentlich gewaschen und trocknen lassen.



Hier der lokari vor dem Radhaus



Jetzt hab ich den Innenkotflügel mit einer Hilfskonstruktion im Radhaus provisorisch fixiert. Behilflich waren: eine Dachlatte und ein Pickelstiel. Ein prima Gespann.



Der Innenkotflügel hat vorgegebene Punkte, an denen er verschraubt werden soll. Ich habe nicht alle diese Punkte genutzt, sondern die Punkte favorisiert, die im Plastik, sprich in der Stosstange enden. Plastik = kein Rost! Wie vorgesehen habe ich den Kotflügel einmal am Ende des Radlaufs nach vorn in Höhe der Wagenheberaufnahme verschraubt und ein weiteres mal hinten innen. Auf die Verschraubung vorne innen habe ich verzichtet. Zudem habe ich keine weiteren Verschraubungen an der Kotflügelkante gesetzt. Ich denke das müsste so halten.

Hier sieht man gut die vorgesehene Vertiefung durch die der Kotflügel angeschraubt werden soll. Ich hab mich aber dann doch für ein Loch knapp daneben entschieden, weil dahinter nicht so viele Karosseriebleche übereinander liegen.



Verschraubt werden die Innenkotflügel mit den beiliegenden Blechtreiberschrauben. Ich habe mir überlegt ob ich sie mit Gewindenieten befestigen soll, bin aber davon abgekommen. Diese Nieten sind entweder verzinkt oder aus Alu. Sollte das Loch nicht super versiegelt sein gäbe es Kontaktkorrosion. In diesen Fällen würde sich das Blech des Autos „opfern“ weil es unedler als die eingesetzten Gewindenieten wäre. Also hab ich mich für die beiliegenden Schrauben entschieden. Das zu bohrende Loch ist mit 2,5mm auch noch entsprechend kleiner als das für Gewindenieten nötige. Die gebohrten Löcher habe ich sauber entgratet und mit POR15 versiegelt. Diesen Lack habe ich schon öfter verwendet. Wenn man ihn genau nach Angabe verarbeitet ist er absolut top. Es geht aber sicher auch Hammerite. Auch den verwende ich ab und zu wenn ich naß in naß arbeiten muß.

Bevor ich die Schrauben eindrehe schmiere ich zusätzlich Mike Sanders auf die Schraube und in das Loch. - Ihr werdet noch merken: Ich schwöre darauf.



Auch hier sieht man, dass der vorgegebene Punkt nicht immer passen muss. Die Blechtreibschraube würde sonst zu knapp am Kotflügelfalz sitzen.



Nachdem die Kotflügel angeschraubt waren, habe ich festgestellt, dass sie nicht überall gut anlagen. Vor allem an einer Stelle an der Kotflügelinnenseite war eine Sicke, an der mir das nicht gefiel. In einem solchen Fall nimmt man den Heißluftföhn und erwärmt den Kotflügel partiell bis sich die Stelle von dem heißen Luftstrahl wie von Zauberhand leicht weg bewegt. Jetzt Hammerstiel oder ähnliches nehmen und den Kotflügel in der gewünschten Stellung halten (hier: in die Sicke reindrücken) bis er erkaltet. Die Stelle bleibt dann nahezu in der gewünschten Form. Sodann habe ich die Innenkotflügel wieder demontiert, die Bohrlöcher wie beschrieben mit Lack versiegelt und diesen trocknen lassen.

Im nächsten Schritt habe ich die Kotflügel mit Mike Sander`s Konservierungsfett ausgesprüht. Darüber ist in verschiedenen Zeitschriften zu lesen. Zuletzt war ein schöner Test in der Oldtimer Markt. Zweiter Platz hinter Time Max, auch ein Fett, das man aber nicht selbst verarbeiten kann. Dieses Hohlraumfett ist eigentlich, wie der Name schon sagt, nur für Hohlräume vorgesehen, hält aber auch prima überall sonst. Nun ist ja der Innenkotflügel drin und dadurch in gewissem Sinne ein neuer Hohlraum entstanden. Die Bilder zeigen das Equipment. Wer mehr darüber erfahren möchte kann sich auch beim www.korrosionsschutz-depot.de schlau machen. Glücklicherweise sitzen die bei mir fast um die Ecke.



Am Wasserkocher ist der Schalter unerlaubterweise arretiert. In dem schmelze ich das Fett. Es sieht dann aus wie Motoröl. Dann kommt es in den vorgewärmten Druckbecher und wird, im flüssigen Zustand, mit der Sonde versprüht. Achtung heiß! Schutzbrille, Handschuhe, Atemschutz und Kappe tragen. Es entsteht auch leichter Sprühnebel. Garage dabei gut lüften ansonsten hängt überall leichter Fettschleier. Das Fett ist so lange verarbeitbar bis es erkaltet. Das geht im Winter natürlich schneller als im Sommer. Unter 10°C sollte man es sich nicht antun. In meiner Garage hatte es ca.12°C. Werkzeug danach mit heißem Wasser spülen.

Hier der Druckbecher mit Sonde. Im Lieferumfang ist auch noch eine längere Hohlraumsonde dabei.



So sieht der Radlauf nach der Behandlung mit dem Fett aus.



Zuletzt den Innenkotflügel wieder einschrauben.

Hier der eingebaute Kotflügel. Fertig!



Analog hat das mit den Kotflügel vorne funktioniert. Es ist absolut kein Hexenwerk. Wer über der Arbeit bleiben kann hat die Lokaris an einem Samstag Nachmittag montiert. Das bezieht sich natürlich nur auf den Einbau. Wer dabei die Radläufe nach meiner Art versiegeln will sollte mehr Zeit einplanen.

Hoffe das Thema interessiert Euch.

Euer marce