

Auf die sanfte Tour

Peter Stegner aus der Nähe von Coburg erwarb einen Fiat 500 aus erster Hand. Er restaurierte ihn nur so weit wie nötig, um möglichst viel Originalsubstanz zu erhalten.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact





Gut zu wissen

FIAT 500 F

Eckdaten: R2-Motor, OHV, 499 cm³, 18 PS, 510 kg, 97 km/h, 1965 bis 1972
Preis: 12500 Euro (guter Zustand)

Charakter: Legendärer italienischer Floh mit hohem Spaß- und Sympathiefaktor, nicht schnell, aber wendig, günstig im Unterhalt

Ein Auto komplett auseinanderzureißen und es dann jahrelang zu restaurieren, das ist nicht sein Ding. „Ein Fahrzeug ist in erster Linie zum Fahren da“, begründet

Peter Stegner aus der Nähe von Coburg, weshalb er eher zu einer Rolling Restoration tendiert, also eine Restaurierung während der Nutzung des Wagens. Ferner findet er es schade, wenn bei einer Restaurierung Details eines Oldtimers verloren gehen, die Bestandteil seiner Geschichte sind. Alles das hat er bei seinem Fiat 500 F beherzigt.

Zu diesem Auto kam er durch Zufall. Auf seinen Urlaubstouren mit dem Wohnmobil nach Südtirol führte er stets auf einem Anhänger eine Vespa mit, um vor Ort beweglich zu sein. Doch irgendwann einmal war das Wetter so schlecht, dass Vespa-Fahren keinen Spaß machte. „Ich überlegte schon, mir einen Smart zuzulegen, doch dann sah ich in Bozen einen Fiat Cinquecento“, erinnert sich der 53-Jährige. Das Gute daran: Der Fiat passte von der Spurweite her exakt auf seinen Motorradanhänger.

Fiat statt Vespa

Der Kauf eines Fiat Nuova 500 war damit beschlossene Sache. Ein geeignetes Objekt war bald gefunden: ein Fiat 500 F von 1967 in Novara westlich von Mailand, der einst einer 1938 geborenen Dame namens Maria Luisa Chiesa gehörte und das einzige Auto war, das sie in ihrem Leben besaß. Die auf italienische Klassiker spezialisierte Firma Vintage & Voyage in Fürth übernahm die Abwicklung des Kaufs, die Überführung nach Deutschland und das Beschaffen nötiger Dokumente.

DATEN UND FAKTEN

Fiat 500 F von 1967

MOTOR Luftgekühlter (Kreiselgebläse) Zweizylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 67,4 x 70 mm, Hubraum 499 cm³, Verdichtung 7,1:1, Leistung 18 PS bei 4600/min, max. Drehmoment 30,4 Nm bei 2200/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine seitliche, von einer Doppelkette angetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Kurbelgehäuse und Zylinderkopf aus Aluminium, Zylinder aus Grauguss, zwei Kurbelwellenlager, ein Weber-Fallstromvergaser 26 IMB 4

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosse, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Querblattfeder, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, ringsum hydraulische Teleskopdämpfer, Trommelbremsen, Schneckenlenkung, Räder 3,5 x 12, Reifen 125 x 12

MASSE UND GEWICHT Radstand 1840 mm, Länge x Breite x Höhe 2970 x 1320 x 1350 mm, Gewicht 510 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0 bis 80 km/h in 33,7 s, Vmax 97 km/h, Verbrauch 7,9 l/100 km (ams 9/1968)

KAUFORT/-JAHR Novara/Italien, 2008

KAUFZUSTAND Das Fahrzeug war vollständig und fahrbereit, Lack, Anbauteile und Innenausstattung mit leichter Patina, Rostschäden der Karosserie im Bodenbereich und im Motorraum waren kostengünstig repariert worden

VORGESCHICHTE Eine gewisse Maria Luisa Chiesa, geboren am 10. Oktober 1938 in Italien, hat den Fiat 1967 erworben und bis 2007 gefahren. Es war ihr einziges Auto. Mit kostengünstigen Reparaturen wurde es am Leben erhalten

RESTAURIERUNGSUMFANG Nach dem Import nach Deutschland und nach bestandener H-Kennzeichen-Prüfung wurde der Wagen ein Jahr gefahren. Dann erfolgte eine Erneuerung der Bodengruppe. Unsachgemäß eingeschweißte Bleche wurden herausgetrennt und durch neue ersetzt. Lackierung des Bodens von innen und außen. Das für diese Reparatur ausgebaute Interieur wurde gereinigt. Einige Zeit später wurde der Motorraum überholt, gleichzeitig fand eine Revision des Motors mit neuen Lagern, Kolbenringen und Dichtungen statt, die Zündanlage wurde ebenfalls revidiert. Das Getriebe musste nur abgedichtet werden. Zwischenzeitlich wurden auch das Fahrwerk mit neuen Buchsen und Blattfedern vorne sowie die Bremsanlage überholt und die Reifen erneuert

RESTAURIERUNGSDAUER Von 2008 bis bis heute

FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG Axel Gerstl, 82239 Biburg/Alling, Tel. 081 41/53 4860, www.fiat500126.de; Sachverständiger Frank Kräusslein, 96450 Coburg, www.kfz-sv-kraeuslein.de; Vintage & Voyage, 90765 Fürth, www.vintage-voyage.de

KOSTEN Wurden nicht dokumentiert



Der Fiat 500 F von Peter Stegner stammt aus erster Hand. Vorbesitzerin war eine alte Dame aus dem Piemont, die ihn 1967 kaufte

Nur wenige Fotos von der Restaurierung gemacht

Dieses Projekt war eine rollende Restaurierung. Zwischen den einzelnen Arbeiten, wie dem Erneuern der Bodengruppe oder der Überholung des Motors, wurde der Fiat immer wieder gefahren. Von den einzelnen Bestandsetzungen hat Peter Stegner nur wenige Fotos gemacht, es war ihm nicht so wichtig.



Nur teilweise demontiert

■ Eine Komplettrestaurierung hat Peter Stegner nie angestrebt, weshalb das Auto auch nie ganz zerlegt wurde. Für die ersten Arbeiten baute er die Türen und das Interieur aus. Sitze und Verkleidungen wurden gründlich gereinigt und konnten im Originalzustand erhalten bleiben.



Neue Bodengruppe

■ Bereits in der Vergangenheit hatte der Rost an den Bodenblechen genagt. Um den Fiat weiter nutzen zu können, ließ die Erstbesitzerin die Schäden reparieren, dabei wurden einfach neue Bleche über die alten geschweißt. Nun wurde alles herausgetrennt und der Boden fachgerecht restauriert.



Arbeiten im Heckbereich

■ Auch im Motorraum waren vor längerer Zeit auf die schnelle eingeschweißte Bleche sichtbar, um den Fiat am Laufen zu erhalten. Stegner baute deshalb die komplette Antriebseinheit aus, um diesen Bereich mit neuen Blechen im Originalzustand zu setzen und anschließend lackieren zu können.



Technikarbeiten

■ Von der Revision des Fahrwerks, der Bremse und des Motors existieren keine Fotos. Einige übrig gebliebene Teile wie die Unterbrecherkontakte und der Kondensator erzählen von der Überholung der Zündung. Die Benzinpumpe erinnert an die Versuche, der Startprobleme Herr zu werden.



Peter Stegner legte Wert auf Patina. Der Innenraum und die Lackierung blieben original



Die Reifen sind neu, der kleine Zweizylinder hatte beim Kauf 108 000 Kilometer hinter sich

DER RESTAURIERER



Peter Stegner, 53, Qualitätsmanager aus Neustadt bei Coburg

MEIN WICHTIGSTES WERKZEUG

Da gab es nichts Erwähnenswertes, für alle Arbeiten genühten gängige Werkzeuge. Ich hatte allerdings eine sehr wichtige Informationsquelle, das war Axel Gerstl aus Biburg bei Fürstfeldbruck. Der verkauft nicht nur Teile, sondern er hat mich auch sehr oft mit hilfreichen Ratschlägen unterstützt

DAS HABE ICH GELERNT Man sollte nie aufgeben. Dass der Fiat-Motor ständig ausging und dann im warmen Zustand nicht mehr ansprang, hat mich zur Verzweiflung getrieben. Ich musste dann lernen, in Ruhe immer wieder nach neuen Problemlösungen zu suchen

MEIN GRÖSSTER FEHLER Nach dem Überholen des Fahrwerks hätte ich den Wagen gleich zum Vermessen bringen sollen. Stattdessen bin ich erst noch ein wenig gefahren, und die neuen Reifen haben sich dabei so ungleichmäßig abgenutzt, dass ich sie wieder erneuern musste

MEIN NÄCHSTES PROJEKT Vielleicht mal ein Opel Kadett C Coupé, aber das ist vorerst noch ein Traum

MEIN TIPP FÜR NACHAHMER Keine Scheu vor irgendwelchen Arbeiten haben, einfach anfangen und probieren. Es gibt für alles Lösungen

Der Fiat bestand auch die H-Kennzeichen-Prüfung, und so konnte Stegner erst einmal seine Neuerwerbung genießen. Nach etwa einem Jahr startete er dann mit den ersten Renovierungsarbeiten. Ganz ungeübt als Schrauber war er nicht. Schon mit 18 hatte er ein Opel Kadett C Coupé mit Heckschaden und viel Rost gekauft und wieder auf die Straße gebracht. So kam er damals dank seines Schraubertalents und den in einer Werkzeugmacherlehre gesammelten Erfahrungen zu seinem ersten Auto.

Am Fiat wollte er sich zunächst der Bodengruppe widmen. Dort hatte man in der Vergangenheit bereits Rostschäden beseitigt, aber nicht gerade fachgerecht. So waren Reparaturbleche einfach über die alten drübergeschweißt worden. Das wollte Stegner so nicht lassen.

Neue Bodenbleche

Ein Fiat-Händler in der Nähe bot ihm Räumlichkeiten und Hilfe an. Doch zuerst baute er in seiner Garage die noch originale Innenausstattung aus, also Sitze, Bodenteppiche und Verkleidungen. Dies konnte er dann alles gleich gründlich reinigen, ansonsten bestand beim Interieur kein Handlungsbedarf.

Für die Überführung des Autos zur Werkstatt musste dann notgedrungen eine Bierkiste als Sitz erhalten. In der Werkstatt wurden zusätzlich noch die Türen demontiert. Um unnötige Beschädigungen während der anstehenden Arbeiten zu verhindern, klebte Stegner die Türausschnitte in der Karosserie

ab. Das Armaturenbrett und die Scheiben schützte er ebenfalls vor dem Funkenflug beim Heraustrennen der Bleche.

Reparaturbleche beschaffte er sich bei Fiat-500-Spezialist Axel Gerstl in Biburg, den er im Verlauf der weiteren Arbeiten noch oft benötigen sollte. „Er hat mir mit vielen Tipps weitergeholfen, wobei auch auf seiner Homepage viele Informationen zu finden sind“, sagt Stegner.

Das Einschweißen der Bodenbleche überließ er einem Fachmann. Danach holte er den Fiat wieder nach Hause und gründierte beziehungsweise lackierte die neuen Bleche von innen und außen in Eigenregie. Als Korrosionsschutz trug er anschließend eine Wachsschicht auf.

Gut drei Jahre später widmete er sich dem Heckbereich, denn auch im Motorraum gab es einige notdürftig eingeschweißte Bleche an Stellen, an denen sich Rost gebildet hatte. Das war die Gelegenheit, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, nämlich die Blecharbeiten und eine Revision der Antriebseinheit zu erledigen.

Nach der Demontage der Heckklappe, der Stoßstange und einer Traverse wurden der Motor und das Getriebe ausgebaut. „Ich stellte den luftgekühlten Zweizylinder und das Getriebe auf meine Werkbank und begann mit der Zerlegung“, berichtet Stegner. Als Hilfsmittel diente ihm eine Reparaturanleitung. Die Verschleißspuren des etwa 108 000 Kilometer gelaufenen Triebwerks hielten sich in Grenzen, obwohl es sich

offenbar noch im Originalzustand befand. Nach einer genauen Inspektion entschied Stegner, lediglich die Kolbenringe und alle Dichtungen sowie alle Lager zu ersetzen. Das Getriebe musste er nur neu abdichten.

Alle Einzelteile wie auch die diversen Verblechungen strahlte er mit Glasperlen. „Dafür habe ich mir extra ein kleines Gerät für den Heimwerkerbedarf zugelegt“, sagt er und ergänzt: „Abstand genommen habe ich übrigens von jeder Art von Tuning.“ So hat er die Zündanlage mit neuen Unterbrecherkontakten und neuem Kondensator versehen, statt auf elektronische Zündung umzurüsten. Und das unsynchronisierte Getriebe behielt er ebenfalls bei, statt es durch die synchronisierte Version aus dem Fiat 126 zu ersetzen.

Unwilliger Motor

Sehr lange in Atem hielt ihn die Eigenschaft des Motors, plötzlich abzusterben und nicht mehr anzulaufen, solange er warm war. Stegner versuchte der vermuteten Gasblasenbildung mit dem als Zubehör lieferbaren Haubenaufsteller entgegenzuwirken, was die Temperatur im Motorraum verringerte. Doch das half genauso wenig wie die Experimente mit einer elektrischen Benzinpumpe und einer Handpumpe. Zurzeit hat er einen Gasblasenabscheider aus einem VW Golf mon-

tiert, wofür er noch eine Rücklaufleitung zum Tank verlegen musste. Zumindest damit scheint das Problem aus der Welt zu sein; ob es eine Dauerlösung ist, steht noch nicht fest.

Natürlich hat der Hobby-Restaurierer zwischendurch noch viele andere Arbeiten durchgeführt wie das Überholen der Bremsanlage oder des Fahrwerks. Um eine Lackierung der Karosserie ist er bisher erfreulicherweise herumgekommen.

Außerdem hat er so manches vom Originalzustand abweichende Detail des Autos bewahrt, weil es Bestandteil der Historie ist. Dazu gehören die beiden unterschiedlichen Rücklichtgläser und der modifizierte vordere Haubenzug. Zum Tanken muss der vordere Deckel über einen Hebel unter dem Armaturenbrett geöffnet werden. Das funktionierte irgendwann nur noch, wenn man beim Ziehen des Hebels gleichzeitig die Haube etwas anhub. Die Erstbesitzerin verlängerte deshalb den Hebel durch eine Schlaufe eines Wäscheseils, sodass sie neben dem Auto stehend den Haubenzug durch das geöffnete Seitenfenster erreichen und die Haube anheben konnte.

Solche Kleinigkeiten erhöhen für Stegner den Reiz seines Autos, und er will sie auch in Zukunft bewahren. Denn die Rolling Restoration geht irgendwann weiter. ■



ABE MICH
CHIEDEN ...



... FÜR DEN GTÜ CLASSIC-PARTNER!

Denn besondere Fahrzeuge verdienen besonderen Service:

- ▶ Wert- und Schadengutachten

Unsere hoheitlichen Dienstleistungen:

- ▶ H-Kennzeichen (§ 23 StVZO)
- ▶ Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO)
- ▶ Änderungsabnahmen (§ 19 (3) StVZO)

Technischer Dienst:

- ▶ Vollgutachten (§ 21 StVZO)
- ▶ Einzelabnahmen (§ 21 StVZO / § 19 (2) StVZO)

GTÜ Classic-Partner vor Ort:

- ▶ www.gtue-classic.de

Besuchen Sie die GTÜ auf der

- ▶ Bremen Classic Motorshow
- ▶ Techno Classica Essen
- ▶ Retro Classics Stuttgart
- ▶ Motorworld Classics Bodensee

to
motor
sport

ng
os
mer

4

er!

SEL

97

