

Restaurationsbericht Fiat 500 L Baujahr 1972

Halter: Nicole Schneider, Wiesbaden
Kauf: August 2009 in Berlin

1. 2009 September

Das Erste, was auffiel und das schon bei der Probefahrt, war das Getriebe. Leichtes Krachen und ein herausspringender erster Gang störten den Fahrgegnuss.

Nach genauer Inspektion konnte der erste Instandsetzungsaufwand ermittelt werden. Ziel war es, ein fahrbereites Auto zu behalten und keine Vollrestauration anzustreben. Die Substanz war augenscheinlich gut und alles soweit im Originalzustand.

- Endspitzen rund herum erneuern



- Getriebe neu beschaffen und einbauen
- Elektrik und alle Steckverbinder und Kontakte überholen
- Sicherungskasten
- Batteriekasten erneuern (als Eigenbaukonstruktion aus Blech)



- Reifen komplett neu beschafft, Felgen aufgearbeitet
- Leckgetriebe ausgebaut, gereinigt
- Austauschlanasser eingebaut

2. 2009 November

Es wurde eine Durchrostung am Radhaus links vorn festgestellt. Es zeigten sich verräterische Rostbläschen unter der Fußmatte.

Es fielen weitere Arbeiten an:

- Rost entfernt, Ausschnitt geschweißt, neues Kontenblech für Radaufhängung Lochpunkt geschweißt

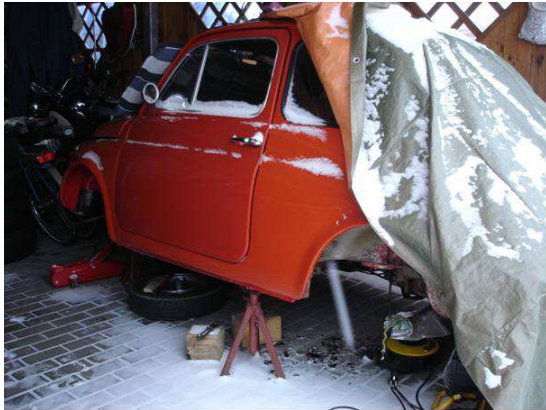


- Bremse, nach der Montage und finalem Test platzte ein Schlauch, danach alle Bremsschläuche, Leitungen gewechselt
- Neue Chrombügelchen Stoßstange hinten beschafft, Stoßstangenhalterungen erneuert und Stoßstangen entrostet und mit Rostschutzfarbe gestrichen

Die Inspektion des Autos schreitet fort und es offenbarten sich weitere Probleme. Die Taktung der Arbeiten erfolgten in Abhängigkeit unserer verfügbaren Zeit. Pünktlich zur Saison sollte das Auto ja wieder auf die Straße. So wurden die dringendsten Arbeiten und die kleineren Reparaturen gleich erledigt und größere Maßnahmen auf den Winter verschoben.

3. 2010 Januar

Winterbaustelle:



Entfernung des Bitumen und PVC Unterbodenschutzes zum Zweck der genauen Inspektion des Zustandes des Unterbodens und der Radhäuser.

Der Vorteil des Bitum-Unterbodenschutzes besteht in seiner leichten Entfernbarkeit. Erwärmen und anschließend einfach mit einem Spachtel abstoßen. Das funktioniert leider bei PVC nicht so einfach, der sich aus einer früheren Instandsetzung an den Bodenblechen befand.

Nach der Entfernung wurde der Unterboden mit einer handelsüblichen Kunstharzfarbe gestrichen. Die Radhäuser bekamen einen PVC Steinschlagschutz und der Rest vom Unterboden wurde mit Unterbodenwachs versiegelt.

- Entfernung mit Heißluftgebläse und Spachtel, sowie Stechbeitel und Stahlwolle



- Eine gebrochene Feder erforderte neue Federn an der Hinterachse, Aufarbeitung der Radaufhängung
- Kleinere Ausbesserungen an Rostschäden im Schwellerbereich



- Austausch Radinnenhaus vorn rechts

4. 2010 Juni

Kein Bauteil wird vorschnell aufgegeben. Die Hupe war einfach zu einzigartig, stellt sie doch die Stimme des Fahrzeuges dar. Außerdem war sie immerhin schon 40 Jahre

alt. Kein Grund entsorgt zu werden. Eine defekte Membran wurde nach der Demontage ausgetauscht und das Gehäuse mit einer Spezialrostschutzfarbe aus dem Fachhandel gestrichen. Rundherum hat es sich gelohnt, das Stimmchen ist nun recht kräftig und schaut sehr gut aus, wenn man die Gelegenheit hat, unter das Auto zu gucken.

Die originalen Schrauben waren natürlich nicht zuletzt, aufgrund der Fiatprägung auf dem Kopf, Gegenstand der Aufarbeitung. Das macht einen 500-er doch erst zum Fiat

- Die originale Magneti-Marelli Hupe wurde instand gesetzt, die gerissene Membran getauscht



- Aufarbeitung der Sitze, Aufpolsterung, Fangband an der Lehne angebracht
- Neue Dämmmatte Rückwand zugeschnitten
- Alle Schrauben geprüft, gereinigt und lackiert



5. 2011 November

Nun war der Motor an der Reihe. Eigentlich wollten wir nicht ran, aber ein ausgerissenes Gewinde am Stehbolzen des Krümmers bereitete Kummer. Bei der Montage gesellten sich weitere defekte Gewinde dazu und es wurde noch mehr Arbeit.



Verdächtig erschienen auch die Zündkerzen, ein Blick durchs Kerzenloch in den Brennraum ließ Zweifel an der korrekten Gewindelänge aufkeimen.



Weitere Demontagen folgten und einzig der Kurbeltrieb in seinem Gehäuse verblieb im Fahrzeug. Die Kipphebelwelle,

wie wir feststellten, war verstopft. Ein kleines Stück Ölkohle hatte sich festgesetzt, kleinere Laufspuren erkennbar, aber noch unkritisch.

Die Aluölwanne war bewusst ohne Logo oder Schriftzug gekauft worden, damit wir dem Auto noch etwas mehr Individualität geben konnten. Dazu wurden aus Alu Lettern gesägt, schwarz lackiert und mit Kleber an der Ölwanne befestigt.



- neuer Stehbolzen gedreht, Gewindeloch aufgebohrt
- Defekte Gewinde am Zylinderkopf instand gesetzt
- Ölkanäle gereinigt



- Ventile eingeschliffen
- Neue Dichtungen
- Neuer Auspuff
- Lima überholt
- Scheibenwischergestänge erneuert
- Anlasser getauscht, neues Anlasserkabel verlegt (eigentlich ein Schweißkabel)
- Kennzeichenhalterung neu gefertigt aus Alublech
- Gebläsegehäuse gepulvert
- Wärmetauscher instand gesetzt, eine Buchsen gefertigt, samt Welle



- Zylinderkopf rot gepulvert
- Neue Aluölwanne Alu
- Pedalbock demontiert und abgeschmiert
- Neuer Außenspiegel (eines älteres Fiat-Modell) dran gebastelt
- Neues Fahrwerk sportlich tief und angenehm gefedert.

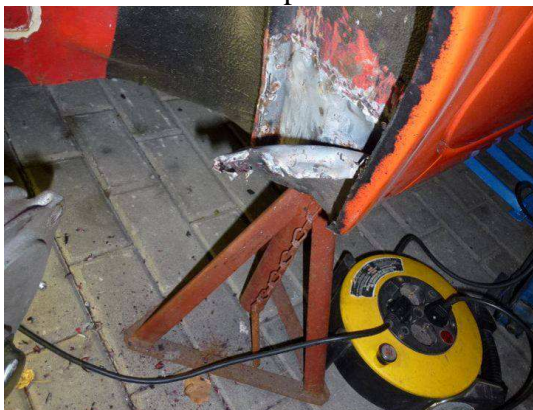
6. 2012 Februar

Das Frühjahr naht und die Arbeit wird nicht weniger. Irgendwie war uns das Blech im rechten Radhaus suspekt und wie immer behielten wir recht.

Als Reparatur hatte man einem Vorbesitzer ein drauf gebratenes Blech angeboten. Leider gammelte es dahinter erheblich, so dass wir reichlich Blech entfernen mussten, um an auf gesundes Material zu stoßen. Der ehemalige „Restaurateur“ war im übrigen zu unserem Leidwesen auch ein ausgeprägter Spachtelfreund.

Der Winter dauerte in diesem Jahr nicht lange genug, so dass sich die Arbeiten bis in den Frühling zogen.

- Instandsetzung linkes Radhaus/Endspitze/Schweller vorn



- Neue Motorhaube, als Kedder wurde ein Schweißdraht eingelegt und die Kante versiegelt.
- Teilkonservierung mit Korrosionsschutzfett

7. 2012 April

Die Überführungsfahrt von Berlin ins Rhein-Main-Gebiet über die Autobahn: Eigentlich kein Problem, hatte es doch die Jahre zuvor auch immer gut geklappt. Nach guten 100 km macht sich die Öldruckkontrollleuchte auf sich aufmerksam. Erst durch flimmern und dann vehementes Dauerleuchten. 1000 Meter noch bis zur Tanke und geschafft. An der Zapfsäule stehend, beguckte ich mir den Schaden. Das Motoröl bildete schon einen kleinen See unter dem Auto. Zum großen Glück gab es Einwegwerkzeug an der Tankstelle, womit ich die zahlreichen Schrauben der Ölwanne lösen konnte.



Fazit: Die verwendete Dichtung war überflüssig, sie hat sich weggedrückt durch die Erwärmung des Öls. Ein Glück das noch genug Dichtstoff an der Wanne war. Alles zusammengepappt, noch teures unpassendes Öl gekauft und weiter.

8. 2012 Mai

Fahren!



Eine zeitgemäße Scheibenbremsanlage wartet noch auf ihren Einbau, aber damit warten wir noch einen Augenblick.

Text und Bilder
Nicole Schneider
Michael Brose

Wiesbaden, 27. Mai 2014