

■ An einem Novembertag 2009 erschienen vor dem Haus der Dumlers in Eichenau bei Fürstenfeldbruck Personen mit ungewöhnlichen Lasten. Sie schleppten Autoreifen, zwei Stoßstangen, Scheinwerfer und andere Fahrzeugteile. Nur Insider kannten den Grund: Susanne Dumler hatte Geburtstag.

Nein, Susanne betreibt keine Autoverwertung, und nur an diesem Geburtstag waren ihr Geschenke dieser Art willkommener als etwa ein Blumenstrauß. Denn Rosen oder Orchideen würden ihr Projekt, das sie vor einigen Monaten begonnen hatte, keinen Schritt weiterbringen.

Schon lange träumte sie davon, mit einem Lottogewinn eine Werkstatt einzurichten und einen Meister einzustellen, der ihr dann zeigen sollte, wie man ein Auto restauriert. „Doch warum so lange warten, zumal ich eh kein Lotto spiele“, lacht die blonde Frau aus Bayern. Und so entschied sie sich im Frühjahr 2009, ihren Traum zu verwirklichen. Dabei ging die berufstätige Ehefrau und Mutter einer





wo ein **wille** ist, ist auch ein **weg**...

SUSANNE DUMLER AUS BAYERN
SETZTE EINEN LANGE GEHEG-
TEN TRAUM IN DIE TAT UM. SIE
KAUFTE SICH EINEN FIAT 500,
UM IHN UNTER DER ANLEITUNG
EINES KFZ-MEISTERS VON GRUND
AUF ZU RESTAURIEREN.

B SU 69H

Traum erfüllt
NACH EINEM JAHR HAT
SIE AUS DEM MARODEN FIAT
500 EIN SCHMUCKSTÜCK
GEMACHT



DER FIAT 500 IST EIN EMPFEHLENSWERTES EINSTEIGERAUTO

SUSANNE SCHÄTZTE DEN EINFACHEN AUFBAU DES KLEINEN AUTOS, DIE PROBLEMLOSE ERSATZTEILVERSORGUNG UND DIE GÜNSTIGEN TEILEPREISE



SEITENFENSTER DIE MONTAGE DER VORDEREN SEITEN- UND DREIECKSFENSTER SOWIE NEUER FENSTERFÜHRUNGEN GERIETEN FÜR SUSANNE ZU EINER HARTEN GEDULDSPROBE

SÜNDEN VERGANGENER TAGE NACH DEM ENTFERNEN DES UNTERBODENSCHUTZES WURDEN AN EINIGEN STELLEN EINGENIETETE BLECHE SICHTBAR. SO HATTE MAN EINST ROSTSCHÄDEN REPARIERT

DURCHLÖCHERTES FALTDACH ALS KINDERSPIEL ERWIES SICH DAS ERNEuern DES FALTDACHS, WOZU NUR WENIGE HANDGRIFFE NÖTIG WAREN

RESTAURIERUNG

KAUFORT/JAHR
Mailand/Juni 2009

KAUFZUSTAND
Das Fahrzeug sah auf den ersten Blick passabel aus, besaß aber diverse Gebrauchsspuren, Zustand etwa 3-

VORGESCHICHTE
Der Fiat 500 F war in Italien zugelassen und hatte drei Vorbesitzer. Zuletzt wurde er von der Frau eines Architekten gefahren. Nach ihrem Tod bewegte ihr Gatte den Wagen nur noch sporadisch, bevor er ihn schließlich bei Ebay zum Verkauf anbot

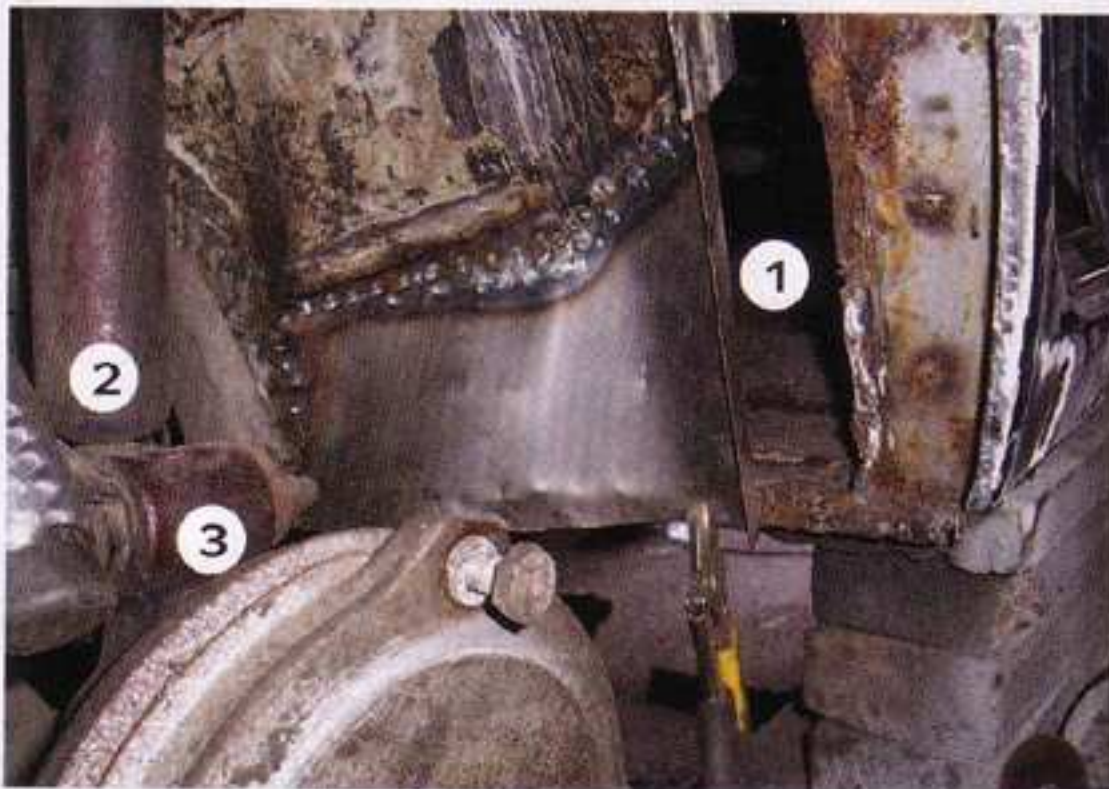
RESTAURIERUNGSUMFANG
Demontage aller Anbauteile und des Interieurs, Ausbau von Motor und Getriebe, Entfernen des Unterbodenschutzes, Entlacken der Karosserie, Reparatur der Rostschäden mit neuen und selbstgefertigten Blechen, Neulackierung in Blau, Aufarbeitung noch verwendbarer Teile, Einbau neuer Achsschenkel, Revision der Bremsen, Abdichten des Motors, Vergaser-Revision, Warnblinker nachgerüstet

RESTAURIERUNGSDAUER
Von Juni 2009 bis Juli 2010

FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG UND ERSATZTEILLIEFERANT
Young Classics, 82275 Emmering, Tel. 089/28 77 77 67, www.vondrovsky.de
Autosattlerei Kromes, 82223 Eichenau, Tel. 081 41/3 82 37; Axel Gerstl, 82239 Biburg, www.fiat500126.de

KOSTEN
Zirka 10000 Euro ohne Eigenleistung

FAHRZEUGWERT
Laut Gutachten 8500 Euro



VORDERES RADHAUS

Besonders im **Spritzwasserbereich (1)** der Vorderer gab es etliche Durchrostungen, die unter Verwendung selbst geformter Bleche Schritt für Schritt zugeschweißt wurden. Das alte Material war zuvor herausgetrennt worden. Die **Stoßdämpfer (2)** waren noch in Ordnung, hingegen mussten auf beiden Seiten die **Achsschenkel samt Bolzen (3)** ausgetauscht werden.



SCHWELLER UND RADLAUF

Nach dem Entlacken beziehungsweise Entfernen des Unterbodenschutzes traten auch Rostschäden am **Schweller (1)** zu Tage. Die durchrostete Partie wurde sauber herausgetrennt und durch gesundes Blech ersetzt. Auch an den **Radläufen (2)** waren in der Vergangenheit neue Bleche eingeschweißt worden. Das hatte offenbar ein Profi gemacht und konnte so bleiben.



Schrauben macht Spaß
NICHT TYPISCH WEIBLICH: DAS SCHRAUBEN BEREITET SUSANNE VIEL VERGNÜGEN



Motoröl auffüllen
VOR DER ERSTEN AUSFAHRT MUSS ERST MAL DER ÖLSTAND GEPRÜFT WERDEN



Achse abschmieren
DIE NEUEN ACHSSCHENKEL MÜSSEN NATÜRLICH REGELMÄSSIG GESCHMIERT WERDEN

Tochter energisch zur Sache und fegte dabei alle bremsenden Argumente ihres skeptischen Gatten vom Tisch.

Die Wahl des Autos stand schnell fest. Seit sie einmal miterlebte, wie bei einer Oldtimer-Rallye ein putziger Fiat 500 gegen die daneben parkenden Ferrari die Sympathiewertung ganz klar für sich entschied, hat sie den kleinen Italiener ins Herz geschlossen. Wie jener sollte auch ihr Fiat in Ducati-Rot erstrahlen, und für die Sitze stellte sie sich wei-

ßes Leder mit rotem Keder vor. Das Problem der fehlenden Werkstatt löste sie elegant. Sie gewann den im Nachbarort ansässigen Michael Vondrovsky von Young Classics für ihr Vorhaben. In dessen Halle wollte sie schrauben, das dort vorhandene Werkzeug nutzen – und er sollte ihr zeigen, was zu tun ist.

EIN FIAT 500 IN DUCATI-ROT

Nun musste ein Auto her. Susanne machte es sich nicht leicht. Sie informierte

sich über die diversen Versionen des Fiat 500 und entschied sich für das Modell 500 F, das sie dem L wegen des runden Tachos vorzog. Außerdem sollte der Wagen genau so alt sein wie sie, was die Auswahl weiter einschränkte.

Das passende Exemplar stöberte sie schließlich über das Angebot von Ebay Italien in der Nähe von Mailand auf. Mit ihrem Mann reiste sie zum Besichtigungstermin, allerdings ohne sich zuvor kundig zu machen, worauf beim Kauf

„Ich hätte nie gedacht, dass **Restaurieren** so viel mit **Putzen** zu tun hat“



FAHRZEUGBODEN

Unterbodenschutz und Dämmmaterial hatten etliche Rostlöcher verdeckt. Ersetzt werden musste der Boden des **Mitteltunnels (1)**, der das Schaltgestänge und diverse Seilzüge beherbergt, sowie das **Bodenblech (2)**. Damit die Karosserie nach dem Heraustrennen der Bleche ihre Form behielt, wurde vorübergehend ein stabiler Hilfsrahmen aus Vierkantröhr eingeschweißt.



ZWEIZYLINDER-MOTOR

Nach dem Einbau eines neuen Anlassers erwies sich der Motor als gesund und munter. Susanne konnte sich darauf beschränken, Einzelteile wie den **Zündverteiler (1)** und den **Vergaser (2)** zu revidieren. Auch eine neue Zündspule baute sie ein. Ansonsten blieb es bei Servicearbeiten wie Zündkerzen- oder Ölwechsel und dem optischen Aufarbeiten aller Anbauteile.



Der Technik nahe MIT TEILEN WIE QUERLENKER UND ACHSSCHENKEL HATTE SUSANNE ZUVOR NOCH NIE ZU TUN

dieser Wagen zu achten ist. „Ich habe mir den Unterboden angesehen, der war schön schwarz und ohne Rost“, erinnert sie sich an ihre etwas naive Begutachtung. „Auf die Idee, mal ein wenig mit dem Schraubenzieher zu stochern, kam ich damals gar nicht“, ergänzt sie.

Kurz – sie wollte dieses Auto haben. Dazu mussten die Dumlers aber erneut anreisen, diesmal mit einem Anhänger, weil eine Überführung auf Achse nicht in Frage kam. Das bedeutete natürlich einen erhöhten Aufwand, „weshalb mein Mann dachte, er käme noch um die Sache herum“, sagt Susanne. Doch da hatte er sich getäuscht. Aber auch sie war etwas zu blauäugig gewesen.

Beim ersten Check des Fiat bei Young Classics in der Werkstatt erwies sich der Zustand des Autos längst nicht so gut wie gedacht. Von Aufgeben war jedoch keine Rede. Susannes erste Tat bestand im Kauf eines Blaumanns und dann eines neuen Anlassers, denn der alte war defekt. Zwar hatte sie deshalb beim Kauf den Preis drücken können, aber sie dachte nicht daran, dass ihr mangels Probefahrt möglicherweise so mancher Schaden verborgen blieb. Doch das war zum Glück nicht der Fall.

„Geschraubt hatte ich zuvor noch nie, außer vielleicht mal die Zündkerzen an meinem Golf gewechselt“, gesteht Susanne und verdeutlicht damit, wie mutig

ihr Vorhaben war. Andererseits erwies sie sich als sehr gelehrige Schülerin, wobei sie praktische Tipps den theoretischen vorzieht. So besitzt sie zwar ein Werkstatthandbuch, in dem sie ab und zu etwas nachschlug, „ansonsten baute ich aber auf mein lebendiges Handbuch“, scherzt sie mit Blick auf ihren Lehrer Vondrovsky.

Unter dessen Anleitung demonstrierte sie die Anbauteile, das Interieur und schließlich Motor und Getriebe. Zunächst stand jedoch eine unangenehmere Tätigkeit an: Sie entfernte mit Fön und Spachtel den Unterbodenschutz, um den Zustand des Bodenblechs genauer checken zu können. Das Resultat fiel er-



ENTLACKEN DER KAROSSERIE

Oben an der **A-Säule (1)** auf der Fahrerseite war der Lack aufgeplatzt. Als Susanne die Stelle mit der Flex blank schleifen wollte, stieß sie auf eine größere Spachtelstelle. Nun wurde sie misstrauisch. Anstatt den alten Lack nur anzuschleifen, entschloss sie sich, die alte Farbe komplett zu entfernen. Am **Vorderkotflügel (2)** versuchte sie es mit Heißluftfön und Spachtel.



WAHL DER FARBE

Schon von Anfang an stand für Susanne fest, dass ihr Fiat in Ducati-Rot lackiert werden sollte. Kurz vor Wintereinbruch hatte sie die Karosseriearbeiten mit Hilfe von Michael Vondrovsky abgeschlossen. Weil sie das gesamte Blech blank geschliffen hatte, musste der Wagen grundiert werden. Mit montierten **Hauben (1)** und **Türen (2)** wurde der Fiat zum Lackierer gebracht.



Fiat in Aktion WENN SUSANNE IHREM KLEINEN DIE SPOREN GIBT, IST TOCHTER JESSICA GERNE MIT DABEI

Weißes Interieur EIN ABSOLUTES MUSS WAREN FÜR SUSANNE WEISSE LEDERSITZE MIT ROTEM KEDER

Spaßmobil TOCHTER JESSICA (VORN) MIT IHREN FREUNDINNEN IN MAMAS FIAT VOR DER SCHULE

nüchtern aus. In den Radhäusern waren unfachmännisch Bleche eingenieter worden, und generell zeigte sich der Boden löchrig wie ein Sieb.

Obwohl sie nie zuvor ein Schweißgerät bedient hatte, gelang es ihr mit Unterstützung ihres Meisters, die von ihr mit viel Ausdauer geschnittenen und geformten Bleche einzuschweißen. Bevor der Mitteltunnel und die Bodenwannen erneuert wurden, bestand Vondrovsky darauf, vorübergehend einen versteifenden Hilfsrahmen im Inneren des Fiat einzuschweißen, damit das Auto nicht aus der Form ging.

Überhaupt gerieten die Arbeiten an dem Wagen umfangreicher als gedacht, auch weil noch eine neue Traverse im Heckbereich eingeschweißt werden musste, der durch Korrosion und Motorvibrationen stark gelitten hatte.

Zudem beschränkte sich Susanne nicht darauf, den vorhandenen blauen Lack einfach anzuschleifen. Weil sie an einer Stelle auf Spachtelmasse gestoßen war, wollte sie wissen, wie es unter dem Lack aussah. Entsprechend machte sie sich daran, die Farbe mit Heißluftfön und Spachtel herunterzukratzen. Das war „eine Wahnsinnsarbeit“.

MEHR ARBEIT ALS GEDACHT

Einige Monate später kam ihr Fiat aus der Lackiererei zurück, in Ducati-Rot. „Der Zusammenbau eines lackierten Autos ist eine Herausforderung für sich“, stöhnt Susanne. Denn wer möchte schon bei der Montage den frischen Lack beschädigen.

Zurückblickend findet Susanne: „Es war eine Illusion, denn ich dachte, ich schraube die ganze Zeit.“ Tatsächlich

bestand aber ein Großteil der Arbeit aus dem Aufarbeiten beziehungsweise Putzen von Teilen. Gelernt hat sie eine ganze Menge, „auch wenn man am Anfang immer etwas unsicher war und für vieles sehr lange gebraucht hat“.

Das betraf zum Beispiel den Einbau der Türfenster oder auch das Einstellen der Ventile am Motor. Den will sie sich übrigens zusammen mit ihrem Lehrer noch mal im Detail vornehmen, um ihre Schrauberlust zu stillen.

Ansonsten verlief alles zu ihrer Zufriedenheit: „Es gab nichts wirklich Schlimmes, sonst würde ich es ja nicht noch mal machen wollen.“ Für welchen Wagen sie sich dann Teile zum Geburtstag wünscht, ist derzeit noch offen.

TEXT BERND BOYTAL
BILD FACT

FIAT 500 F

MOTOR	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Kurbelgehäuse und Zylinderkopf aus Aluminiumguss, Kurbelwelle zweifach gelagert, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über Stoßstangen und Kipphebel, eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle	KAROSSERIE/FAHRWERK	Selbsttragende Stahlkarosserie			
	BOHRUNG X HUB		67,4 x 70 mm	VORDERRADAUFHÄNGUNG	Einzeln an oberen Schwingarmen und Querblattfedern	
	HUBRAUM		499,5 cm ³	HINTERRADAUFHÄNGUNG	einzeln an Dreieckslenkern und Schraubenfedern	
	VERDICHTUNG		7,1:1	DÄMPFUNG	Teleskopstoßdämpfer	
	LEISTUNG		18 PS bei 4600/min	BREMSEN	Trommelbremsen	
	DREHMOMENT		31 Nm bei 3000/min	LENKUNG	Schneckenlenkung	
	GEMISCHAUFBEREITUNG		Ein Weber-Vergaser 26 IMB 4	RÄDER	vorn und hinten 3,5J x 12	
	ZÜNDUNG		Batterie/Spule	BEREIFUNG	vorn und hinten 125 x 12 bzw. 125 SR12	
	BESONDERHEITEN		Aufhängung des Motors nicht nur in Gummi, sondern auch durch eine Schraubenfeder	MASSE/GEWICHT	RADSTAND	1840 mm
	KRAFT-ÜBERTRAGUNG		Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel direkt mit dem Differenzial verblockt	FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH	SPUR VORN/HINTEN	1121/1135 mm
KUPPLUNG		Einscheiben-Trockenkupplung	LÄNGE X BREITE X HÖHE		2970 x 1320 x 1325 mm	
ÜBERSETZUNGEN		Achse 8/41	GEWICHT		530 Kilogramm (leer)	
ANTRIEBSACHSE		Hinten	BESCHLEUNIGUNG		0 bis 80 km/h in 33,7 s	
			HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT		bis 97 km/h	
			VERBRAUCH		7,9 Liter/100 km/h (ams 9/68)	
		BAUZEIT/STÜCK-ZAHL	1965 bis 1972, von den Modellen F und L entstanden zusammen zirka 2,3 Millionen Exemplare			

„Ich habe mir den **Fiat** gekauft, weil ich mal ein **Auto** restaurieren wollte“