

Gruppo sportivo

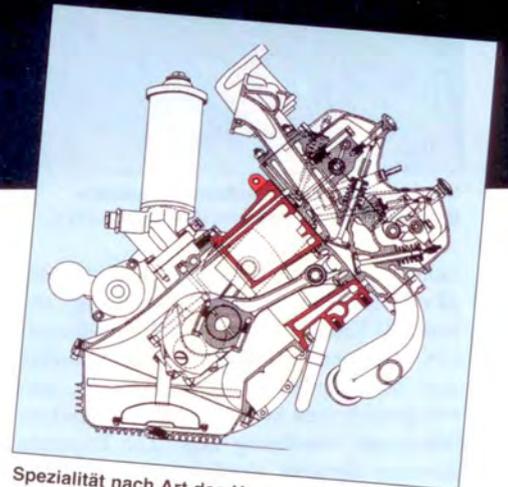
Lancia Fulvia:
Dreimal High-Tech
unter heiklem
Blech



Gamma und Fulvia sind die letzten Lancia, die vor der Übernahme durch Fiat konstruiert wurden. Der große Gamma blieb immer ein Außenseiter. Der Status des „letzten Mohikaners“, der typische Lancia-RV-Motor mit dem engen Zylinderwinkel und etliche Rallyeerfolge machen die Fulvia zum Geheimtip für italophile Einsteiger. Denn kaum irgendwo bekommt man so viel skurrile Technik, Markenstolz und Rost für so wenig Geld.

Ab und zu schütten uns die Leser ihr Herz aus: Es gebe ja keine Schnäppchen und Scheunenfunde mehr; die Zeit der schlafenden Schönheiten sei endgültig vorbei, und gestraft mit der Ungnade der späten Geburt

müsse man nun Unmengen Geld ausgeben für ein schönes, sportliches Coupé aus Italien. In solchen Fällen sprechen wir den Leuten Mut zu, bedauern sie ein wenig und am Ende geben wir ihnen einen Tip: Lancia Fulvia. Die Coupés, die Lancia quasi über Nacht zur Rallye-Weltmacht aufsteigen ließen, sind in den bürgerlichen Versionen heute noch ein echtes Sonderangebot. Und was will man mehr als einen Siegertypen aus gutem Hause, der auch noch jede Menge Fahrspaß bereitet? Doch der Tip hat einen Haken. Denn die Empfehlung, sich für knapp 10.000 bis 15.000 Mark ein sehr gut erhaltenes Fulvia-Coupé zu kaufen, scheitert in der Praxis meist daran, daß sich dieser Exot nur sehr selten und schwierig auftreiben läßt. Was angeboten wird, sind in erster Linie ausgebolzte Exemplare, denen man die Sportambitionen ihrer zahlreichen Vorbesitzer nur allzu deutlich anmerkt.



Spezialität nach Art des Hauses: Der RV-Motor ist ein typisches Lancia-Triebwerk.

Doch der Reihe nach: Die Fulvia, die wie viele berühmte Lancia nach einer römischen Heerstraße benannt wurde, gibt es in drei Versionen: Die viertürige *Berlina* ist eine ausgesprochen biedere Erscheinung mit großem Kofferraum, Platz für Papa, Mama und Bambini. Fahrwerk und Technik entsprechen jedoch weitestgehend den beiden rallye-

Lancia Fulvia: Wegweiser durch den Modell-Dschungel

Eine unüberschaubare Zahl verschiedener Fulvia-Versionen entstand zwischen 1963 und 1976 (in Klammern der Modellcode innerhalb der Fahrgestellnummer).

Als kleinere Alternative zur Flavia debütierte die **Fulvia Berlina** (818.000) auf dem Genfer Salon 1963. Der 1100er-Motor leistete 58 PS, was sich schon bald als zu wenig erwies. 1964 folgte die Berlina 2C (818.100) mit zwei Vergasern (2 Carburatori) und 71 PS. Die Berlina GT (818.200, 818.210 und 818.282) von 1967 hatte nicht weniger als drei verschiedenen Motoren mit 1199, 1216 und 1231 ccm, die alle rund 80 PS leisteten. 1968, mit der Berlina GTE (818.300/818.310), erschien der 1300er Motor in der Limousine. Die 1969er Berlina der zweiten Serie (818.610) unterscheidet sich äußerlich durch ein neugestaltetes Heck von der GTE-Version. Diese „Nuova Berlina“ ist ab 1970 auch mit fünf Gängen (818.612) zu haben, die ihr bis 1972 erhalten bleiben.

Als wesentlich langlebiger erwies sich die **Fulvia Coupé**. Es debütierte 1965 ebenfalls in Genf mit einem 1216-ccm-Motor, der 80 PS leistete. Das 950-Kilo-Auto (818.130) war damit passabel bei Kräften, und schon bald interessierten sich die Sportpiloten für den Neuling. So richtig glücklich wurden sie erst ab Januar 1966 mit dem Fulvia-Coupé HF. Die für Lancia-Fahrer magischen Buchstaben standen für High Fidelity (zu deutsch: „hohe Treue“) – ein werksunterstützter Zusammenschluß von besonders treuen Kunden, die min-

destens sechs neue Lancia gekauft hatten. Diese HF-Kunden hatten quasi ein Vorkaufsrecht für alle besonderen Modelle und Sportversionen.

Ein Paradebeispiel für einen solchen „Clubrenner“ ist das Coupé HF (818.140): Der 825-Kilo-Leichtbau ohne Stoßstangen mit Hauben und Türen aus Alu, Plexi-Verglasung und 88 PS aus dem 1216-ccm-Motor entstand nur 435mal – sehr zur Freude der HF-Mannen. Weniger exklusiv, aber nicht weniger sportlich war das Coupé Rallye 1,3 (818.330), das 1967 ganz regulär in den Verkaufsräumen stand. Mit den 87 PS der 1298-ccm-Maschine war das 17.850mal gebaute Ganzstahl-Auto sogar geringfügig schneller als der leichte HF.

Die logische Steigerung war das Coupé Rallye 1,3 HF (818.340), das den größeren 1300er Motor mit der Leichtbau-Karosserie der HF-Version verband. Der „heißgemachte“ Motor produzierte 101 PS und beschleunigte das 882mal gebaute Auto auf 174 km/h – ein sprintstarker Rallye-Schreck! Das 1968 präsentierte Coupé Rallye 1,3 S (818.360) sollte den sportlichen Ruf der seltenen HF-Ausführung in bare Münze umsetzen. Die Ganzstahlversion mit 90 PS verkaufte sich 16.827mal.

Die begehrteste Fulvia erschien 1969. Bei einem Hubraum von 1584 ccm schrumpfte der Zylinderwinkel von 12°58'28" auf 11°20'. Die Straßenversion des Coupé Rallye 1,6 HF (818.540) leistete 115 PS, die für Wettbewerbe noch einmal auf 132 PS gesteigert wurde. Zu

erkennen sind beide an den großen Fernscheinwerfern, die ihnen auch den Spitznamen „Fanalone“ (große Lampe) einbrachten. 1.258 Exemplare wurden insgesamt gebaut.

Die zweite Coupe-Serie (818.630) mit einer optisch verbreiterten Front war ab 1970 zu haben. Bis 1974 fanden sich 49.656 Käufer für das Coupé 1,3 S und weitere 4400 für das Sondermodell „Montecarlo“ im Rallye-Trimm zu Ehren des just errungenen Sieges in Monaco. Es folgte die Neuauflage des alten Themas: Das Coupé 1600 HF (818.740), das sich in Lusso- (Luxus-) und Sportausführung insgesamt 3690mal verkaufte. Die dritte Serie, erkennbar am schwarzen Kunststoff-Kühlergrill und neuem Interieur mit weißen Instrumenten, rollte ab 1974 vom Band (818.630). Neben dem „Coupé 3“, das 28.763 Käufer fand, gab es zwei Sonderausstattungen namens „Coupé 3 Montecarlo“ (2529 Stück im Rallye-Outfit), und „Safari“ (900 limitierte Exemplare, die den Werkswagen bei der Safari-Rallye nachempfunden waren).

Rar blieben stets die **Fulvia Sport** genannten Zagato-Coupés. Je nach Motorisierung, die stets den Werks-Coupés entsprach, gab es 202 Exemplare als „Fulvia Sport“ (818.132) mit dem 1216-ccm-Motor, 1602 Stück als „Fulvia Sport 1,3“ (818.332), 1898mal „Fulvia Sport 1,3 S“ (818.362), 2600 Stück als „Fulvia Sport 1,3 S“ der zweiten Serie (818.650) und 800 Exemplare vom „Fulvia Sport 1600“ mit dem Motor des 1,6 HF.



Eine 1100er Ur-Berlina. Äußerlich veränderte sich diese Fulvia kaum.



Modelle der ersten Serie sind wegen des markanten Hecks beliebter.



Die Modellvarianten sind oft nur am Schriftzug zu erkennen.



In der zweiten Serie verlor das Heck viel von seinem skurrilen Charme.



Das Coupé der ersten Serie wurde schnell zum Publikumsliebbling.



Unverwechselbar: der luftige Dachaufbau und das kantige Heck.



Eine neue Front ließ die Coupés der zweiten Serie breiter aussehen.



Die dritte Serie präsentierte sich mit einem mattschwarzen Plastik-Grill.



Fulvia Sport, erste Serie: Aluhaut und seitlich öffnende Motorhaube.



Praktisch: Große Heckklappe und separates Ersatzrad-Fach.

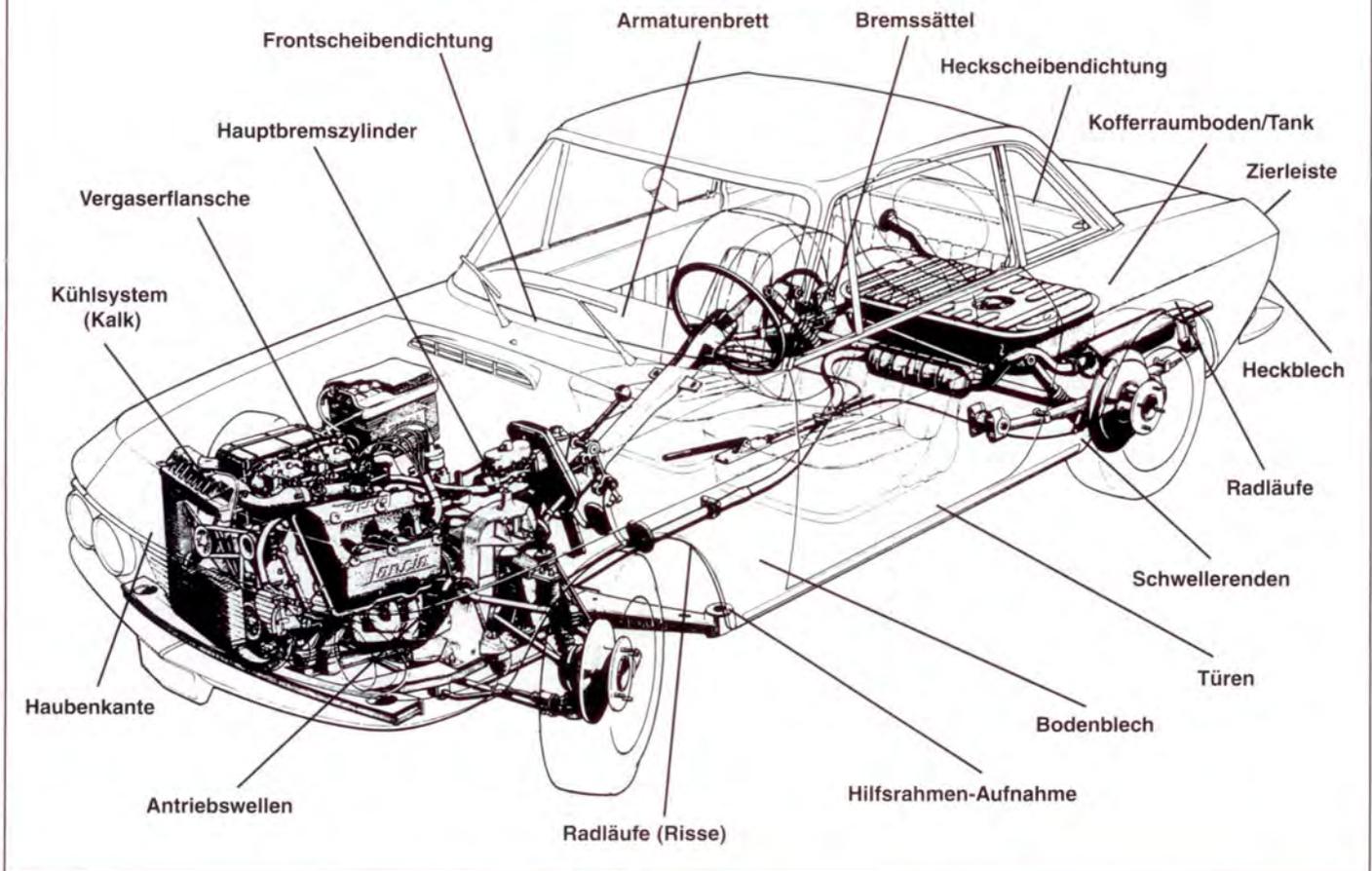


Die zweite Serie hat schwarze Schweinwerfer-Einfassungen.

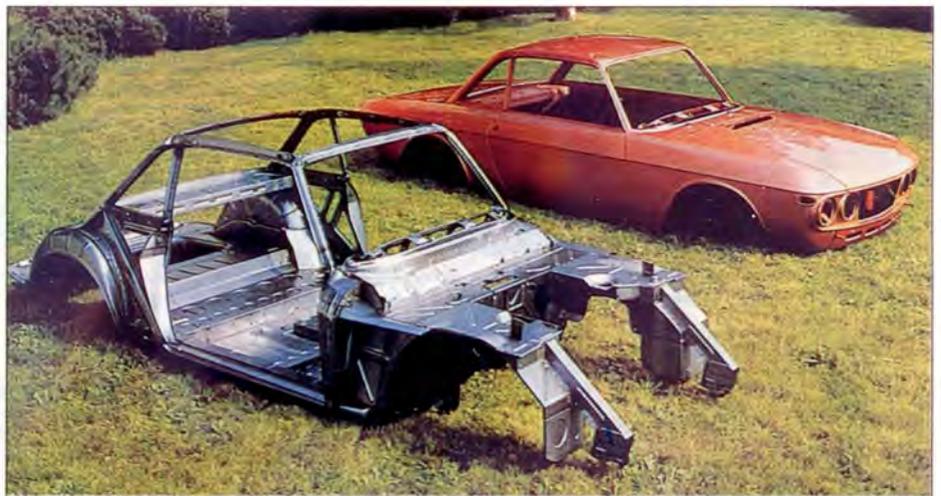


Die „heißen“ Versionen (hier ein 1,6 HF) erkennt man sofort am Interieur.

Die typischen Schwachstellen



erprobten Coupé-Versionen. Auch das stabile Gerüst, das den selbsttragenden Karosserien seine ausgezeichnete Steifigkeit verleiht, ist bei allen Fulvia untenherum beinahe gleich. Das ist um so verwunderlicher, weil die drei Autos so gar keine Familienähnlichkeit aufweisen. Für das Coupé zeichnet die hauseigene Stylingabteilung unter Pietro Castagnero ebenso verantwortlich wie für die Limousine. Was für Lancia eine Besonderheit darstellt, denn die Gestaltung der Coupés hatten bisher stets namhafte Designer wie Pinin Farina, Touring oder Zagato übernommen. Und weil ein Traditionsunternehmen nur ungern mit lieb gewordenen Angewohnheiten bricht, durfte Zagato sich auch noch einmal an der Fulvia versuchen – womit das Trio nun endlich komplett wäre: Berlina, Coupé und Sport.



An sich eine stabile Sache – wenn da nicht der Rost gewesen wäre: Das tragende Gerüst der drei Fulvia-Versionen ist untenherum fast identisch. Motor und Getriebe ruhen auf einem Hilfsrahmen.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang noch, daß Leichtbauspezialist Zagato bei der ersten Serie und wenigen Exemplaren der zweiten zu Aluminium griff. Ab Chassisnummer 818.332-1912 kam dann wieder schnödes Stahlblech zum Einsatz. Die Alu-Exemplare sind heute besonders gesucht, weil sie mit 935 Kilo durchaus chancenreiche Rundstreckenboliden sind. Im historischen Rennsport nach FIA-Reglement Anhang K ist allerdings nur das erste Baujahr, 1965, interessant. Leichtbau spielte bei beiden Coupés gewissermaßen eine magische Rolle, denn die Limousine hatte bei ihrem Debüt dafür

gesorgt, daß die Fulvia zunächst als behäbig und träge galt. Das kommt eben davon, wenn man einen 1100er baut, der 1030 Kilo auf die Waage bringt! Die anfänglichen 58 PS steigerten sich in den zahlreichen Motorvarianten zwar bis zu munteren 87 PS in der Fulvia GTE – den Ruf des lahmen Familientransporters wurde die Berlina trotzdem nie wieder los.

Verglichen mit den beiden Coupés spielt der Viertürer eh nur eine Nebenrolle. Lancia-Gourmets schätzen sie wegen der kapriziösen Technik unter unscheinbarem Blech. Under-

statement ist eine Geisteshaltung, auf die Vincenzo Lancia ein Patent haben könnte. Und vielleicht ist die Berlina gerade deshalb der typischste Lancia unter den drei ungleichen Geschwistern.

Coupé und Sport sind wie Zwillinge. Im Innenraum unterscheiden sie sich nur so wenig, daß selbst Fulvia-Spezialisten auf Schalter und Instrumente achten müssen, um sie auseinanderzuhalten. Ihr Charakter ist sportlich, wenngleich die Puste nicht ausreicht, um mit der Konkurrenz aus Mailand mitzuhalten. Die Giulia-Reihe von Alfa bot

KAUFBERATUNG



Vorsicht: Risse im Vergaserflansch sind oft der Grund für Überhitzungslöcher in den Kolben.



Wenn die tragenden Teile unter der Haube so aussehen, sollten Sie lieber Abstand nehmen.



Der Hilfsrahmen ist krumm und schief: Ein alter Unfallschaden oder „nur“ schlecht geschweißt?



Die Hilfsrahmenbefestigung an der A-Säule (unten) ist die Achillesverse aller Fulvia.

im Zweifelsfall einfach jenen Löffel Hubraum mehr, auf den sportlich ambitionierte Fahrer in Deutschland nicht verzichten mochten. In Italien räuberten die Fulvia-Coupés dagegen recht erfolgreich in der steuerlich



Överlust an den Antriebswellen ist mit Silikon-Dichtringen in den Griff zu bekommen.

günstigen Klasse bis 1,3 Liter. Die 1600er-Versionen blieben stets teure Randerscheinungen, die schon allein deshalb heute besonders gesucht sind. Allen voran das legendäre Coupé Rallye 1,6 HF.



Für größere Arbeiten läßt sich der Hilfsrahmen samt Motor und Getriebe nach unten ausbauen.

Womit wir auch schon mittendrin wären im Dschungel der Fulvia-Modellvielfalt. Als Faustregel gilt: Alle Modelle mit Sporthistorie sind besonders selten, besonders verschlissen und besonders teuer. Zu erkennen

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic-Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 88,00 bei Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011. Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei Fahrzeugen der Zustandsnote 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt.

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Fulvia Berlina 2C	1964 bis 1969	DM 9000	DM 6400	DM 4200	DM 1800	DM 900
Fulvia Berlina 1,3	1969 bis 1971	DM 8300	DM 6000	DM 4000	DM 1600	DM 800
Fulvia Sport (1,2)	1965 bis 1967	DM 19.100	DM 13.800	DM 9200	DM 4600	DM 2500
Fulvia Sport 1,3	1967 bis 1969	DM 19.700	DM 14.000	DM 9800	DM 4800	DM 2500
Fulvia Sport 1,3	1969 bis 1972	DM 19.500	DM 13.900	DM 9600	DM 4700	DM 2400
Fulvia Sport 1600	1971 bis 1972	DM 21.300	DM 15.400	DM 10.500	DM 5200	DM 2600
Fulvia Rallye 1,3	1967 bis 1969	DM 13.500	DM 9800	DM 6400	DM 3200	DM 1500
Fulvia 1,3 S	1970 bis 1972	DM 12.900	DM 8200	DM 5500	DM 2600	DM 1300
Fulvia 1,6 HF	1969 bis 1970	DM 34.400	DM 27.200	DM 20.000	DM 12.000	DM 6800
Fulvia 1600 HF	1970 bis 1973	DM 17.200	DM 12.200	DM 8400	DM 4100	DM 1900

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierte Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilstauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Dinge können fehlen oder defekt sein. Aber: Immer noch leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurierungsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teiler oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

sind diese Exoten an den Fahrgestellnummern und mit einem Magneten: Hauben und Türen bestehen aus Aluminium! Wenn dann auch noch Seitenfenster und Heckscheibe aus Plexiglas sind, ist Herzklopfen angesagt. Doch bevor Sie viel Geld für einen nachgemachten Pseudo-Sportler ausgeben, vergleichen Sie die Seriennummern der gesuchten Typen in unserem Kasten auf Seite 37!

Probefahrt und Mechanik

Wir fahren ein Coupé der dritten Serie mit dem typischen 1,3-Liter-Motor. In Deutschland ist diese Version noch verhältnismäßig häufig unterhalb der 10.000 Mark zu finden. Fulvia-Neulinge werden überrascht sein, wie kultiviert der Engwinkel-RV-Motor läuft. Die



Unfallverdächtig: Der Lenkhebel streift das Blech des Fußraumes – der TÜV hat es nicht gesehen.



Die hintere Blattfederaufnahme ist durch Spritzwasser stark rostgefährdet (hier bereits geflickt).



Undichte Heckscheibendichtungen machen den Kofferraum nicht selten zum Feuchtbiotop.



Solch kleine Risse im Interieur sind noch zu verschmerzen – Ersatz ist schwer zu beschaffen.



Auf Risse im Armaturenbrett trifft man bei jedem zweiten Coupé. Das Material ist extrem spröde.



Eine Zierleiste, die Bände spricht: Achten Sie auf Rost und Paßform am Fulvia-Heck.

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Lancia Fulvia & Flavia IG
Karl-Werner Schäfer, Schnarren 198
87637 Seeg, Tel. und Fax: 08364/9200

Lancia Club Deutschland e. V.
Fulvia: Mario Englaro, Schillerstraße 17
63769 Kahl/Main, Tel.: 06188/1349

Lancia-Club Vincenzo
Frank Dehler, Sterchelestraße 6
79379 Müllheim, Tel.: 07631/12958 (abends)

Lancia Club Suisse
Fernando Cavadini, Postfach 60,
3000 Bern 16

Lancia Club Österreich
Helmut Neverla, Wienerbergstraße 29
A-1120 Wien, Tel.: 0222/854229

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1100 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

Bezeichnung „RV“ umschreibt die Tatsache, daß es sich hier weder um einen waschechten Reihenmotor noch um einen V-Motor handelt. Im Gegensatz zum typischen V-Triebwerk ist es eine Spezialität des Hauses Lancia, jedem Pleuel einen eigenen Hubzapfen zuzuordnen. Der seidige Motorlauf wird allerdings durch ein Stakkato von mechanischen Geräuschen getrübt. Verantwortlich dafür sind die beiden obenliegenden Nockenwellen, die über Kipphebel die Ventile betätigen. Auch hier herrscht Extravaganz à la Lancia: Trotz V-Anordnung der Zylinder betätigt eine Nockenwelle die Einlaß-, die andere die Auslaßventile. Am Ende kam jedoch ein unglaublich kompakter Vierzylinder heraus, der gemeinsam mit der Getriebe-Differential-Einheit direkt über der Vorderachse liegt.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

11 Fahrzeuge

des Typs Lancia Fulvia Berlina 1,3

162 Fahrzeuge

des Typs Lancia Fulvia Coupé 1,3 S

8 Fahrzeuge

des Typs Lancia Fulvia Sport 1,3 S

Stichtag: 1. Juli 1994

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen bzw. nicht länger als ein Jahr abgemeldeten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland. Nicht alle Fulvia-Modelle wurden in Deutschland angeboten. Die KBA-Statistik gibt nur die 1,3 S-Modelle wieder – alle anderen Versionen hatten keine ABE und wurden per Einzelabnahme vom Importeur zugelassen. Diese und beinahe alle privaten Importe finden sich in der Statistik nicht wieder, weil sie der Einfachheit halber unter „Sonstige“ registriert wurden.

Achten Sie auf den Öldruck: Wenn der Motor kalt gestartet wurde, sollte das Instrument deutlich mehr als einen Mittelwert anzeigen (Zahlen sind hier Schall und Rauch, weil die meisten Öl-Manometer eh nach dem Mond gehen). Erst nach rund zehn Kilometern ist das Motoröl an einem warmen Tag auf Betriebstemperatur, und der Öldruck darf bei Standdrehzahl nicht völlig in den Keller gehen. Beim Warmfahren sollten Sie auf Lastwechselreaktionen achten: Gibt es beim Gaswegnehmen ein schlagendes Geräusch, das Sie auch an den Füßen spüren können? Dann ist Vorsicht angesagt! Nicht selten rostet die Aufnahme des Hilfsrahmens, auf dem Motor und Getriebe montiert sind, unterhalb der A-Säule völlig weg. Von außen ist der Aufnahmekasten nicht zugänglich und der Schaden auch nicht einfach zu erkennen. Beim Gaswegnehmen klopft das hintere Hilfsrahmenende dann an den Fußraum...

Technische Daten: Lancia Fulvia Berlina, Coupé und Sport

Modell	1,1 Liter	1,2 Liter	1,3 Liter	1,6 Liter
Motor	Vierzylinderviertakt-„RV“-Motor mit einem Zylinderwinkel von 12°58'28" (Rallye 1,6 HFS: 11°20'); wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile, halbkugelförmige Brennräume; je eine obenliegende Nockenwelle für Einlaß- und Auslaßventile, über Kette betrieben; dreifach gelagerte Kurbelwelle			
Hubraum	1091 ccm	1216 ccm 1231 ccm	1298 ccm	1584 ccm
Bohrung x Hub	72 x 67 mm	76 x 67 mm 75 x 69,7 mm	77 x 69,7 mm	82 x 75 mm
PS bei U/min	58 bei 5800 71 bei 6000	80 bei 6000 86,5 bei 6200	87 bei 6000 92 bei 6000 101 bei 6400 90 bei 6000	115 bei 6200 (Serie) 132 bei 6500 (Wettbewerb)
Max. Drehmoment	8,4 mkg bei 4000 9,4 mkg bei 4300	10,6 mkg bei 4000 11,7 mkg bei 4500	11,6 mkg bei 4500 11,8 mkg bei 5100 13,2 mkg bei 4750 13,2 mkg bei 4600	15,5 mkg bei 4500 15,6 mkg bei 4600
Getriebe	Vier- bzw. Fünfgang			
Karosserie	Selbsttragend, Stahl mit vorderem Hilfsrahmen (Sport, 1. Serie: Aluminiumaufbau)			
Vorderachse	Je zwei Dreiecksquerlenker mit Querblattfeder; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer			
Hinterachse	Starrachse an halbelliptischen Blattfedern; Panhardstab; Teleskopstoßdämpfer			
Länge x Breite x Höhe	Berlina: 4160 x 1555 x 1400 mm Coupé: 3975 x 1555 x 1300 mm Sport: 4090 x 1570 x 1200 mm			
Radstand	Berlina: 2480 mm, Coupé und Sport: 2330 mm			
Gewicht	Berlina (je nach Ausführung): 1030 bis 1060 kg; Coupé 1.2: 960 kg; HF und 1.3 HF: 825 kg; Rallye S: 930 kg; Rallye 1.6 HF: 850 kg; Coupé 2. Serie: 970 kg; 1.6 HF: 900 kg; Sport 1.2: 915 kg; Sport 1.3: 935 kg; Sport 1.3 S, 2. Serie: 960 kg			
Höchstgeschwindigkeit	Berlina, je nach Ausführung, 138 bis 161 km/h; Coupé 1.2/Coupé HF: 161 km/h; Coupé Rallye 1.3: 168 km/h; Coupé Rallye 1.6 HF (Serie): 180 km/h (Wettbewerb: 190 km/h), Coupé 1.6 HF und Lusso: 180 km/h			

Das ist natürlich der Extremfall, aber wenn sich das besagte Klappern einstellt, sollten Sie diese Stelle auf einer Bühne genau inspizieren. Verräterisch sind in jedem Fall Risse im Bereich der vorderen Radläufe, denn die Kotflügel werden so ungewollt zu „tragenden“ Teilen!

Obwohl die Fulvia-Coupés beinahe jeden ambitionierten Autofahrer zu sportlicher Fahrweise anstiften, präsentieren sich die soliden Getriebe meist einwandfrei. Lediglich die Synchronisierung des zweiten Ganges läßt jenseits der 100.000 Kilometer zu wünschen übrig. Apropos schalten: Fulvia-Novizen verraten sich oft schon beim Anfahren. Der erste Gang liegt hinten links auf der gleichen Ebene wie der Rückwärtsgang – ein waschechtes Sportgetriebe also, bei dem die eigentlichen Fahrgänge zwei bis fünf bedienungsfreundlich in einem H-Schema liegen.

Die vier Scheibenbremsen geben nur selten Grund zur Klage, allerdings rosten die Kolben der hinteren Sättel während langer Standzeiten häufig fest. Die Hauptbremszylinder neigen zu Riefenbildung und sind nur sehr schwer zu beschaffen. Das gilt vor allem für die frühen Dunlop-Anlagen der ersten Serie, die komplizierter sind als die Girling-Geräte, die später zum Einsatz kamen.

Die Karosserie

Die Verarbeitungsqualität ging im Laufe der Produktion merklich zurück. Exemplare vor 1970 werden noch am ehesten dem Lancia-Ruf des „italienischen Mercedes“ gerecht. Eingefleischte Lancisti machen dafür den Konkurs im Jahr 1969 und die folgende Übernahme durch Fiat verantwortlich. Neben der bereits erwähnten Hilfsrahmen-Aufnahme sind die Innen- und Außenschweller stark rostgefährdet. Das Bodenblech rostet im vorderen Bereich vor allem, wenn es durch eine defekte Frontscheibendichtung regelmäßig „gewässert“ wird. Radläufe und Schweller-Endspitzen gehören zu den Rost-Standards, von denen auch die Fulvia nicht verschont bleiben. Undichte Heckscheibendichtungen sorgen für Durchrostungen im Kofferraum einschließlich Tank und Heckblech. Die Kofferraumklappe „blüht“ unter der Zierleiste, die übrigens bei der Demontage meistens verborgen wird und damit auf frühere „Restaurierungen“ hinweist. Die Türen rosten an den unmöglichsten Stellen – auch die Alu-Versionen bleiben vom typischen Lochfraß nicht verschont.

Armaturenbretter und Innenausstattungen sind einen genauen Blick wert: Unter südlicher Sonne sind sie oft rissig und blaß geworden – Ersatz ist kaum zu beschaffen!

Teile und Preise

Die deutschen Teilehändler haben mittlerweile alle gängigen Verschleißteile als Nachfertigungen im Programm. Neue Karosserieteile bis hin zur kompletten Bodengruppe kommen aus Italien, allerdings läßt die Paßgenauigkeit stark zu wünschen übrig. Die Versorgung mit (ausnahmslos teuren) Originalteilen scheidet sehr oft daran, daß die Autos hoffnungslos verbastelt sind. So wurden beispielsweise Elektrik-Systeme von Marelli und Bosch eingebaut, deren Teile untereinander nicht austauschbar sind. Das Baukastensystem öffnet darüber hinaus dem munteren Teiletasch auf Schrottplatzbasis Tür und Tor. Achten Sie deshalb gerade bei teuren Sportversionen auf originale Motoren und Getriebe!

Im Gegensatz zur Berlina sind wirklich gute Coupés selbst in Italien nur schwer aufzutreiben. Gepflegte Exemplare sind meist in festen Händen und werden unter Clubfreunden gehandelt. Wegen der hohen Ersatzteilpreise kann eine Restaurierung schnell zum Faß ohne Boden werden. Wie so oft gilt: Das bessere Auto ist immer der bessere Kauf, auch, wenn der Preis über dem üblichen Niveau liegt.

Peter Steinfurth
Mit freundlicher Unterstützung
der Lancia Fulvia & Flavia IG