



# Bella Macchina!

Es ist es nie zu spät für eine sportliche Lancia Fulvia

**In den frühen Siebzigern war das Lancia Fulvia Coupé ein Bestseller. Heute sind gute Exemplare der Sportlerin mit der exotischen Technik selbst in Italien rar: Sensibles Blech und bastelfreudige Besitzer dezimierten den Bestand erheblich. Wer ein solides Auto sucht, kauft am besten einen Italien-Import mit solider Blechsubstanz und restauriert selbst – so wie ein Lancia-Fan aus Berlin.**

„Wenn man heute mit der Fulvia unterwegs ist, denken die meisten Passanten erstmal, sie hätten einen Fiat vor sich“, lacht Fridolin Peppel. Das von ihm restaurierte 1971er Fulvia Coupé hat keine Schriftzüge am Heck, was die Identifizierung für den Laien natürlich erschwert. Die italienische Herkunft verbirgt die Linieneinführung des Wagens freilich nicht. Und Italien heißt ja entweder Alfa Romeo oder Fiat, nicht wahr?

Doch während die zeitgenössischen Coupés der beiden großen Konkurrenten Hinterradantrieb hatten, baute man im Hause Lancia auf Frontantrieb. Überhaupt machte man dort gerne alles anders. Wozu einfach, wenn's auch aufwendig geht? Das beste Beispiel ist der Antrieb: Eigentlich steckt unter der Fulvia-Haube ein V-Motor – mit einem abenteuerlich engen Zylinderwinkel von 13 Grad! Dies gab die Möglichkeit, je eine Nockenwelle des DOHC-Triebwerks für alle Auslass- und eine für alle Einlassventile zuzuordnen. Dazu bekam jedes Pleuel auf der Kurbelwelle ei-

nen eigenen Hubzapfen zugeordnet – ein weiterer Unterschied zum klassischen V-Motor. Den VR-Motor, das Mittelding zwischen V und Reihe, hat also nicht erst VW in den Achtzigern erfunden, Lancia baute ihn schon, ehe der Name eingeführt war!

„Die Aggregate mögen zwar ungewöhnlich konstruiert sein, sind aber nicht allzu kompliziert aufgebaut. Und bei gewissenhafter Fahrweise auch sehr robust. Nur war das mit dem Gewissen in dritter, vierter oder fünfter Hand so eine Sache. Da wurden die Motoren dann munter totgedreht“, berichtet Peppel vom Standard-Schicksal eines angejahrten Lancia-Motors.

Auch sein Auto sollte hier keine Ausnahme bilden: Das Herz der Fulvia tuckerte gerade noch auf zwei Zylindern vor sich hin. Dazu kam manch anderer mechanischer Verschleiß und ein vom Rost befallener Unterboden. Trotzdem bildete der Italien-Import eine vernünftige Basis: „Rostfreie Autos sind praktisch nicht auf dem Markt, und dieses hier war mit überschaubarem Aufwand wieder herzurich-





Runde 90 PS bei einem Fahrzeuggewicht von 950 Kilo: Eine 1300er-Fulvia der zweiten Serie ist auch nach heutigen Maßstäben ein sportliches Auto. Das Coupé wurde auch mit 1600 Kubik angeboten, dieser Motor war trotz gleichem Grundprinzip eine eigene Konstruktion – Lancia baute gerne teuer...

ten. Die ungewöhnliche Originalfarbe *blu mendoza* erhöhte den Reiz zusätzlich.“

Der 70-Jährige kaufte den Wagen 2004 in Bayern von einem Händler, der ihn kurz zuvor importiert hatte. Der lahrende Motor schreckte bereits einige Interessenten ab. Ingenieur Peppel kennt indes von Haus aus keine Angst vor mechanischen Herausforderungen: „Ich habe zwar Nachrichtentechnik studiert“, erzählt der pensionierte Mitarbeiter der Deutschen Welle, „bin aber mit Autos aufgewachsen. Mein Vater war Kfz-Meister und riet mir, einen anderen Beruf zu wählen, da ich das Schrauben in dieser Familie von selbst erlernen würde. Er hatte recht“.

Die Restaurierung des Coupés sollte denn auch keine bösen Überraschungen bereithalten. Selbst wenn die Details komplex sind, ist die Gesamtheit überschaubar: Nach dem Trennen von Lenksäule, Elektrik, Zügen und Wasserschläuchen muss man ganze sechs Schrauben lösen, um den kompletten Fahrschemel auszubauen!

„Diese Modulbauweise ist extrem schrauberfreundlich, so lassen sich Vorderachse, Fünfganggetriebe und Motor bequem überholen und hinterher auch als komplette Einheit wieder einbauen. Der 1300er-Motor hatte übrigens den klassischen Fulvia-Schaden: Er wurde über-

dreht, bis die Ventilsfedern ins Schnattern kamen und die Ventile mit den Kolben kollidierten“, so Peppel. Die Überarbeitung des Zylinderkopfs inklusive neuer Ventile und Führungen stellte dann auch die wesentliche Arbeit am Aggregat dar: „Die restlichen Teile waren überwiegend brauchbar. Nur die Vergaserbatterie habe ich gegen eine gut erhaltene aus meinem Fundus getauscht: Die Drosselklappen der alten erschien mir zu ausgeschlagen.“ In der Tat gehören die beiden Solex-35-PHH-

Die Instrumente zeigen Italien-typisch eher einen Schätzwert an – der Kenner fährt nach Gehör!





Das Detail kompliziert, die Gesamtheit durchdacht: Der Fahrschemel mit Motor, Getriebe und Vorderachse wird von sechs Schrauben gehalten – ein Fest für jeden ambitionierten Restaurierer!

Doppelvergaser durch fortschreitenden Verschleiss zu den kniffligeren Teilen des Coupés: Auch die Gummiflansche zwischen Gehäuse und Ansaugkrümmer neigen zu Rissen, eine schlechte Synchronisierung der Gemischwerke kann den Spaß am 90-PS-Motor nachhaltig verderben, denn von dessen Leistung kommt dann nicht mehr viel rüber.

Und das Aggregat, das konstruktiv weder ein reiner V- noch ein reiner Reihenmotor ist, hat es in sich: Durchzugsstark, drehfreudig und – intakte Anbauteile vorausgesetzt – thermisch gesund präsentiert sich die Kraftquelle, die der Turinerin auch zu erheblichen Sportserfolgen verhalf. Zwischen 1965 und 1974 belegten zahlreiche Teams in Fulvia Coupés die vorderen Ränge bei internationalen Wettbewerben. Der Rallyeweltmeister 1972 hieß Lancia.

An Rennsport dachte Ingenieur Peppel bei seiner Restaurierung zwar nicht, sichere Fahreigenschaften waren ihm freilich wichtig: „Einige Arbeit musste ich in die Vorderachse investieren. Die Buchsen und Gelenke hatten ihr Leben durchgehend ausgehaucht, und auch die Antriebswellenmanschetten waren fällig. Hier habe ich Teile von Opel eingebaut, da die

## Fulvia-Fakten

### Wenn Sie eine Fulvia suchen...

...kann es mittlerweile teuer werden. Lange galten die Coupés als Geheimtipp, gute Autos kosteten unter 10.000 Euro. Das hat sich für Topexemplare geändert, fünfstelligen Preise sind nicht selten. Fahrzeuge zum Restaurieren sind wesentlich günstiger, hier sollte der Blechzustand kaufentscheidend sein. Classic Data notiert ein Fulvia Coupé mit 1300er-Motor im „Zustand vier mit rund 3000 Euro. Der wahre Fulvia-Tipp ist nun die Limousine: Eine gute Berlina ist derzeit noch um 5000 Euro zu bekommen.

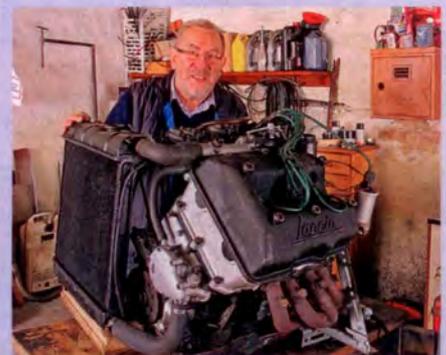
### Wenn Sie eine Fulvia gefunden haben...

...zeigen Sie keine Scheu vor der ungewöhnlichen Technik. „In manche Konstruktionen muss man sich hineindenken, passendes Spezialwerkzeug sollte man auch gleich besorgen. Insgesamt aber gehört die

Fulvia, die ja die letzte Lancia-Eigenentwicklung vor der Übernahme durch Fiat ist, zu den unkomplizierten Klassikern“, sagt Fridolin Peppel. „Einige Händler verkaufen Teile gleich zusammen mit dem erforderlichen Werkzeug“. Die Firma *Bielstein Ricambi* (Tel. 05066/3074, [www.bielstein.com](http://www.bielstein.com)) bietet etwa Radlager mit samt Aufsatz zum Lösen der Nabenmutter an.

### Wenn Sie der Fulvia etwas Gutes tun wollen...

...halten Sie die Augen offen. Manche Ersatzteile werden knapp: „Bei der Technik betrifft dies nur Lenkgetriebe und Vergaser, karosseriemäßig ist die Lage kritischer: Hauben und Türen sind nur schwer zu bekommen, manche Kleinteile wie die innere Fensterschachtelabdeckung fast gar nicht. Technische Verbesserungen brachte die Neuzeit mit sich: „Die ewig defekten Buchsen des Lenkzwischenhebels werden mittlerweile aus selbstschmierenden Kunststoff gefertigt. Und das chronisch undichte Lenkgetriebe kann man auch mit Fließfett statt Öl befüllen, dann bleibt es dicht. Man muss nur einen Schmiernippel in den



Dem Ingenieur ist nichts zu schwör: Fridolin Peppel am selbstgebauten Motor-Prüfstand

Deckel einbauen“. Diese und andere Tipps erfährt man durch Kontakt mit Gleichgesinnten: Etwa auf dem Stammtisch der Lancia-Freunde Berlin (Tel. 030/6079313, [www.lanciafreundeberlin.de](http://www.lanciafreundeberlin.de)), den Fridolin Peppel stets besucht. Weitere Adressen finden Sie im Clubadressenverzeichnis unserer Schwesterzeitschrift **OLDTIMER MARKT**.



Ruiniert: Ohne Spezialwerkzeug gibt es bei Lancia gerne Bruch!



Fließfett statt Öl: So bleibt das Lenkgetriebe auf Dauer dicht



Passender Ersatz war auf Lager, daher gab's ein neues Heckblech



Hier nicht pfsuchen! Übergang Schweller-Blattfederaufnahme



Die serienmäßigen Stahlfelgen der Fulvia lassen jede Alu-Sportfelge langweilig aussehen



Heftige Neigung: Der engwinklige V-Motor ist bei liebevoller Pflege ein langlebiger Geselle



Für einen Radio-Einbau müsste man die Blende mit dem Schriftzug entfernen. Geht gar nicht, oder?

originalen keinen Faltenbalg haben und im Fahrbetrieb andauernd geknittert werden; entsprechend kurzlebig sind sie.“

Originalteile wären hierfür sogar noch lieferbar, doch stellt dies eine Ausnahme dar: Die Ersatzteilesituation ist im Gegensatz zu Alfa Romeo und Fiat (die 1969 im Hause Lancia die Herrschaft übernahmen) mäßig. „Bei manchen Teilen ist es indessen egal, ob sie noch lieferbar sind, da sie sowieso ewig halten. Die Bremscheiben etwa stammen wohl noch von 1971!“

Besser als um die Mechanik war es um die Karoseriesubstanz der Fulvia bestellt: „Der Wagen war irgendwann schon einmal in Italien geschweißt und lackiert worden. Stellenweise etwas grobschlächtig, insgesamt aber brauchbar: Teile des Bodenblechs und der Radläufe waren bereits ersetzt, wir haben noch neue Türschweller verbaut, dazu die Innenschwellerenden, die die Aufnahme der Hinterachs-Blattfedern verstärken, erneuert. Neben einigen kleinen Löchern an Scheibenrahmen und diversen Karoseriesecken war's das im Großen und Ganzen. Nun ja, und das Heckblech habe ich ersetzt: Das Alte war völlig verbeult und zentimeterdick überspachtelt, wie leider so mancher Bereich der Außenhaut. Da noch ein passendes Neuteil auf Lager war, hatte ich wenig Skrupel, die Flex anzusetzen. Nun wissen Sie auch, warum der Wagen keinen hinteren Schriftzug hat: Ich habe es nicht übers Herz gebracht, hierfür gleich wieder Löcher ins jungfräuliche Blech zu bohren! Nach dem Schweißen erhielt die Karosserie eine kräftige Fertan-Dusche, eine Neulackierung im Originalfarbton und zum krönenden Abschluss jede Menge Hohlraumwachs. Denn eine Konservierung war ab Werk praktisch nicht vorhanden“, klärt der Lancia-Eigner auch gleich auf, warum heute fast kein „gebürtig deutsches“ Exemplar in unserem streusalzseligen Land mehr existiert.

Nach gut einem Jahr waren die Arbeiten am Coupé abgeschlossen, und nun genoss Fridolin Peppel erst einmal das Fahren. Doch mittlerweile hat er seine Fulvia ver-

kauft. Hoppla! Warum denn das, Herr Peppel? „Es ist ja nicht so, dass sie mein einziger Lancia gewesen wäre: Da gibt es noch eine Appia, eine Fulvia Limousine und ein Flaminia Coupé. Langweilig wird es mir also nicht werden“.

Die blaue Lady aus Turin ist auch nicht endgültig verschwunden, zum Fototermin stand sie ja frisch geputzt vor der Haustür: „Ich habe den Wagen noch immer regelmäßig in der Wartung, er ist ja weiterhin in Berlin unterwegs. Und wenn mich doch noch einmal die ganz große Coupé-Sehnsucht packt, hole ich mir vielleicht wieder eins aus Italien“, so der Spezialist, der seinen ersten Lancia kaufte, als er in Rente ging!

„Mein Vater arbeitete jahrzehntelang im Kfz-Handwerk und sagte immer, dass Lancia ganz besondere Autos baue. Besessen hatte er leider nie einen“, sagt Fridolin Peppel. „Ich hingegen wollte das nicht verpassen. Und im Leben ist es schließlich nie zu spät!“

Text: Daniel Bartetzko

Fotos: Siegfried Traub

Die Adresse:  
**Fridolin Peppel**  
 Eiderstedter Weg 32  
 14129 Berlin  
 Telefon 030/8261489



Schokoladenseite: Auch der Motorsport-Konkurrenz zeigte das Coupé gerne sein hinreißendes Heck. 1972 gewann das Werksteam auf Fulvia 1.6 HF die Rallye Monte Carlo und wurde Rallye-Weltmeister