

TEST LANCIA FULVIA COUPE



Unter Italiens Autonamen zählt Lancia zu den ältesten und vornehmsten. Obwohl durchaus populär und vom Preis her erschwinglich, konnten sich Lancia-Autos — ähnlich wie die Mercedes-Wagen — den Nimbus von Qualität und technischem Adel auch im Zeitalter der Massennormierung bewahren. Der Hang zu ausgefallener Technik und konstruktivem Aufwand hatte die in Privatbesitz befindliche Firma während der italienischen Wirtschaftskrise in „arge Bedrängnis gebracht, zumal sie in den letzten Jahren kein Erfolgsmodell mehr hervorbringen konnte. Doch Italien hat die Krise überwunden, und auch Lancia scheint endlich wieder ein guter Wurf gelungen zu sein: Das kleine Fulvia-Coupé avancierte in Italien wie auf den Exportmärkten in kurzer Zeit zum meistgekauften Lancia-Typ. Der Fulvia bildet die unterste Sprosse in Lancias Typenleiter: Charakteristische Merkmale der viertürigen Frontantriebs-Limousine sind ihr origineller 1100 ccm V4-Motor und eine viel zu schwere Karosserie, wie wir in unserem Test in Heft 5/64 feststellten. Beim Entwurf des Coupés beschränkte sich Lancia nicht auf die Form, sondern nutzte die Gelegenheit, um die wesentlichen Nachteile der Limousine zu mildern: Das Coupé bekam einen auf 1216 ccm vergrößerten, leistungsfähigeren Motor und selbstverständlich eine leichtere Karosserie als der Viersitzer.

Viel Platz für zwei

In Deutschland ist das Coupé weitgehend unbekannt und auf der Straße ein auffallendes Stück. Interessierte Blicke gelten nicht nur dem

unbekannten Auto, sondern auch seiner gefälligen Form. In Abkehr von früheren Gewohnheiten (Flaminia-, Flavia-Coupé) hat Lancia für das Fulvia-Coupé keinen der namhaften Stilisten bemüht, sondern die Karosserie selbst entworfen. Trotz einfacher Grundform mit Stufenheck und Verzicht auf aufreizende Stilelemente gelangte man zu einer unverwechselbaren, sportlichen Silhouette.

Man neigt dazu, das Fulvia-Coupé optisch der Fiat 850 Coupé-, Sprite-, Spitfire-Größenordnung zuzurechnen. Doch ein Maßvergleich zeigt, daß es länger und breiter ist als ein MGB und 12 cm

Kinder einladend wirkt. Der Kofferraum im Heck faßt ausgewachsene Koffer und hätte beinahe Limousinenformat, würde sich nicht das Ersatzrad so breitmachen. Für zwei Personen existieren jedenfalls keinerlei Gepäckprobleme.

So gepflegt, wie sich das Coupé äußerlich darbietet, empfängt es einen auch im Innern. Unter zahllosen Autos, die wir fahren, würden wir den kultivierten Lancia-Stil auch ohne Markenzeichen auf Anhieb herausfinden. Man erkennt ihn an der geschmackvollen, nach Material und Menge aufwendigen Ausstattung, an kleinen Nützlichkeiten (unverwechselbare, zweifarbige Schlüssel; nummerierte Zündkabel), kleinen Verspieltheiten (in Lenkradmitte mit Knopf und Ring gleichzeitig zu bedienende Hupe und Lichthupe; großer, in der Zeituhr rotierender Sekundenzeiger; Radmuttern aus Messing) und gewissen Lancia-Eigenheiten (Einschalten der Zündung durch Schlüsseldrehung, Anlassen durch Druck auf den Zündschlüssel; Lichtzugknopf mit halber Drehung zwischen Stufe 1 und Stufe 2).

Liebevolle Ausstattung

Die Ausstattung ist so komplett, daß Liebhaber kaum mehr Möglichkeiten finden, etwas zu ergänzen oder zu verschönern: Liegesitze, Bodenteppich, hintere Ausstellfenster, Haltegriff, Armstützen, Zeituhr, abblendbarer Innenspiegel, verschließbares Handschuhfach und Ablagekästen vorn, abschließbarer Tankdeckel, Holzlenkrad, Signalleuchten für Choke und gezogene Handbremse sowie Warnleuchten an den geöffneten Türen, alles ist schon serienmäßig eingebaut,

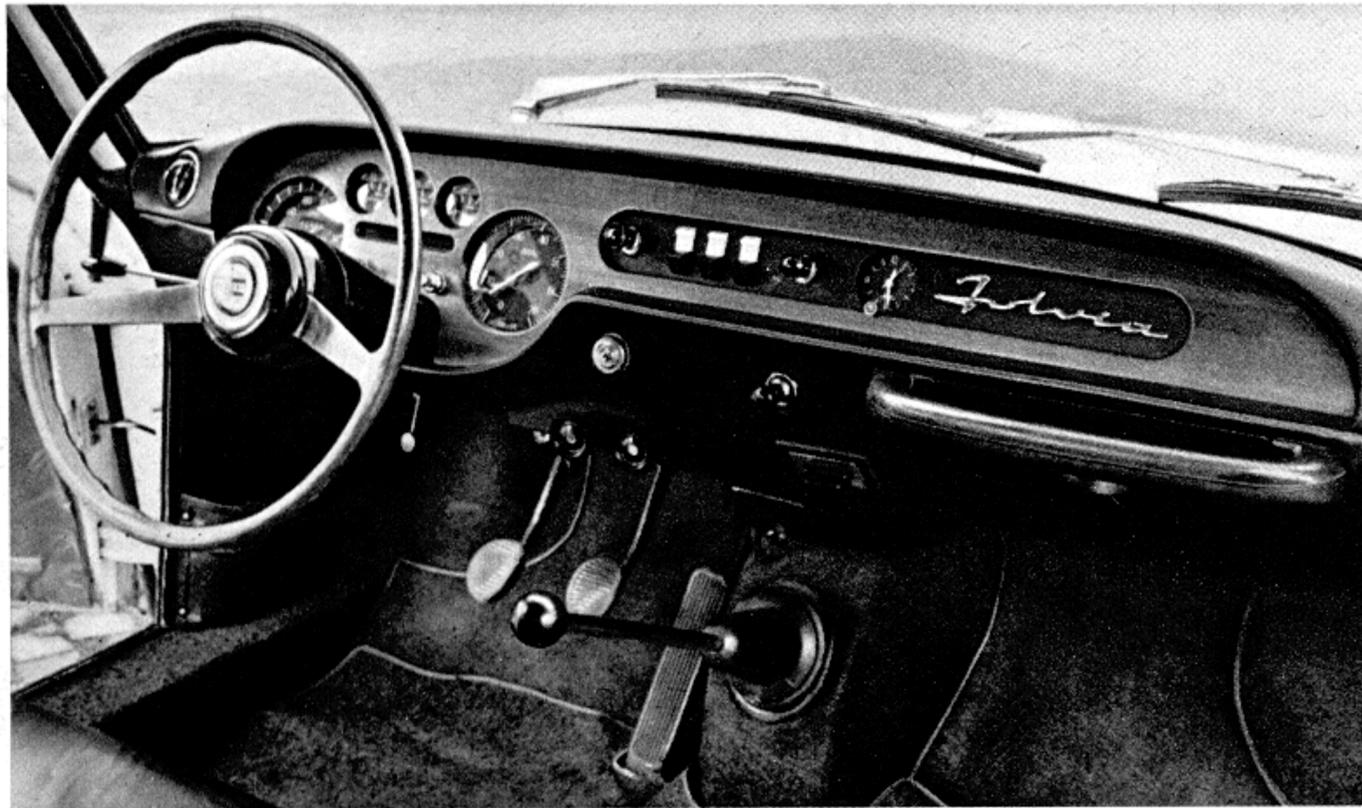
Vorzüge

- Hohe Fahrsicherheit
- Gediegene Ausstattung
- Gute Gesamtqualität

Nachteile

- Geringe Motorelastizität
- Hoher Bremspedaldruck
- Schlechtes Licht

mehr Radstand besitzt als der Porsche 911/912. Viel Radstand bedeutet auch hier viel Innenraum: Die Sitze stehen genau in Wagenmitte, und es gibt innen weder störende Radkästen noch einen Mitteltunnel (Frontantrieb). Hinten findet man noch eine Rückbank, die mangels Sitztiefe und Kniearm jedoch nur auf kleine



wobei Zweckmäßigkeit und Ästhetik in gleichem Maß berücksichtigt wurden. Besonders die fünf randlos in das Holzarmaturen Brett versenkten Rundinstrumente (Tachometer, Drehzahlmesser, Benzinuhr, Wasserthermometer und Ölmanometer) finden den Beifall aller Betrachter.

Doch nicht alles verdient Lob: Man vermißt zum Beispiel eine zweite Wischergeschwindigkeit, und ausgerechnet der Wischerschalter, den man am häufigsten bedient, sitzt am weitesten rechts; er sollte gegen den linken Kippschalter ausgetauscht werden. Unangenehm wirkt auch das zu laute und wenig wirksame Heizgebläse. Die Heizung selbst ist gut und ausgezeichnet dosierbar und umfaßt Extradüsen zur Entfrostdung der Seitenscheiben.

Gute Autoarchitekten verstehen es heute, kleine Zweisitzer zu bauen, die innen erstaunlich geräumig sind. In das Fulvia-Coupé steigt man so bequem ein wie in eine weiträumige Limousine und sitzt halbhoch in einer bequemen, sportlichen Fahrposition. Durch Spreizen der Finger kann man vom Lenkrad aus den Mittelschalthebel erreichen, und Gas- und Bremspedal lassen sich elegant mit Spitze und Hacke bedienen. Das Lenkrad steht auffallend tief und ermöglicht eine niedrige, entspannte Armhaltung. Hervorzuheben sind schließlich die guten Sichtverhältnisse, die auch kleine Fahrer den Wagen und seine Umgebung ideal überblicken lassen.

Kleinere Fahrer werden ohnehin bevorzugt, weil die Kopffreiheit mit 840 mm knapp bemessen ist. Wer höher ist als 1,80 m, kann das Fulvia-Coupé nur mit eingezogenem Kopf oder aber von einem tiefer montierten Schalensitz aus lenken. Im letzteren Fall hätte man gleich den Vorteil, fest zu sitzen; denn die serienmäßigen Fulvia-Sitze geben in Kurven keinerlei Halt, obwohl sie stabil und sicherlich nicht billig gebaut sind.

Interessanterweise hatte uns Lancia nicht, wie meist üblich, einen neuwertigen Testwagen geschickt, sondern einen „Gebrauchtwagen“ mit 40 000 km auf dem Buckel. Die Kilometer hatten Spuren hinterlassen; der Wagen war sichtbar benutzt, aber in keinem Teil abgenutzt. Ob es sich um die Funktion von Türschlossern und Fensterkurbeln, Hebeln und Schaltern, um Chrom und Lack oder die Geräuschfreiheit der Karosserie handelte, alles befand sich in einem Zustand, der beweist, daß man Lancia-Wagen zu Recht die „italienischen Mercedes“ nennt.

LANCIA FULVIA COUPÉ

FORTSETZUNG



Links von oben: Der sehr niedrige Wagenkörper und die hohen Glasflächen des Dachaufbaus prägen die Silhouette des Wagens. Armaturenbrett und Bedienungshebel sind geschmackvoll und zweckmäßig eingerichtet. Auf der Rückbank haben nur kleine Kinder Platz.

Ähnlich wie bei Mercedes hat die Qualität aber auch hier gewichtige Folgen: Mit 980 kg entpuppte sich die zierliche Italienerin als ausgeglichenes Schwergewicht, das dem 1200 ccm-Motor keine sportlichen Höhenflüge erlaubt, obwohl er mit 78 PS in seiner Hubraumklasse ganz vorn liegt.

Exklusive Motorkonstruktion

Der Vierzylinder-V-Motor ist von der Fulvia-Limousine her bekannt. Es ist nicht Lancias erster V 4. Schon der Typ Appia der fünfziger Jahre hatte einen, der lange Zeit als Sonderling galt, bis er in Fords 12 M/15 M-Triebwerken zahlreiche und populäre Artgenossen fand. Allerdings unterscheidet sich der Lancia-V 4 wesentlich vom Ford-Motor: Sein V-Winkel ist mit 13 Grad so eng, daß beide Zylinderpaare mit einem Zylinderkopf bedeckt werden. Dieser enge Winkel begünstigt den bei V-Motoren weniger guten Massenausgleich, so daß der Lancia im Gegensatz zum Ford ohne Ausgleichswelle auskommt.

Da der Fulvia ein OHC-Motor ist, kam man jedoch um eine Zweiteilung der Nockenwelle nicht herum: Jedes Zylinderpaar trägt seine eigene kurze Welle, von denen eine die Einlaß- und die andere die Auslaßventile aller vier Zylinder betätigt. Als Vorteil der V-Anordnung darf man die kurze, steife Kurbelwelle notieren, die in drei Lagern sehr schwingungsarm läuft. Schließlich deuten halbkugelförmige Verbrennungsräume, V-förmig angeordnete Ventile und die Verwendung von Aluminium für Motorblock, Zylinderkopf und Getriebegehäuse auf die bei Lancia übliche sorgfältige Konstruktionsarbeit hin.

Die Hubraumvergrößerung um 125 ccm gegenüber der Limousine bezog der Coupé-Motor durch eine größere Bohrung (76 mm statt 72 mm), die Mehrleistung von 20 PS aber vor allem durch die Verwendung von zwei Doppelvergäsern mit 32 mm Durchlaß. Auch das Drehmoment tat einen beachtlichen Sprung von 8,4 mkg auf 10,6 mkg bei 4000 U/min.

Kein Wunder also, daß im Coupé, obwohl es nur 83 kg leichter ist als die Limousine, von deren Schwerfälligkeit nicht mehr viel zu spüren ist. Die Maschine läßt sich ab 2000 U/min rund beschleunigen, bekommt aber erst bei 4000 U/min den richtigen Wind. Durch ihre große Drehfreudigkeit (bis ca. 6500 U/min) und eine lange Antriebsübersetzung verfügt man über große Reich-

weiten in den Gängen (III. Gang bis 130 km/h!), die man beim Überholen nutzbringend anwenden kann. Allerdings muß man dazu fleißig den dicken Schaltstock rühren und Drehzahlen über 5000 U/min benutzen. Denn unter 4000 Umdrehungen, wo sich erst das maximale Drehmoment einstellt, kann man nur mäßig beschleunigen. Bei niedertouriger Fahrweise macht sich das hohe Wagen-gewicht doppelt bemerkbar, zumal dann die weiten Gangsprünge an Steigungen schlechte Anschlüsse ergeben.

Die Maschine läuft jedoch so kultiviert, daß man ihren sportlichen Charakter leicht unterschätzt. Immerhin können bequeme, schaltfaule Fahrer niedertourig und arglos durch die Stadt zuckeln. Die von uns gemessenen Beschleunigungsleistungen stehen aber nur dem aktiven Fahrer zur Verfügung, der der spezifischen Leistung von rund 65 PS/Liter Rechnung trägt. Die Form der Karosserie scheint übrigens die Fahrleistungen mehr zu begünstigen als es ihr hohes Gewicht tut, denn mit 164 km/h erzielte unser Testwagen eine beachtliche Höchstgeschwindigkeit. Im Kapitel Fahrleistungen sei kurz auf das Fulvia HF-Coupé hingewiesen, das Lancia bei der Rallye Monte Carlo soeben frischen Sportruhm eintrug. Für jene, die im Fulvia-Coupé nicht den schicken Zweisitzer, sondern einen Sportwagen sehen, baut Lancia eine auf ca. 820 kg abgemagerte Version mit 88 PS Motorleistung. Der HF-Fahrer darf mit einer Beschleunigungszeit von 0 bis 100 km/h unter 13 s und über 170 km/h Spitze rechnen, muß aber auch sonst mehr Sportlichkeit — lautes Innengeräusch durch fehlende Antidröhnmasse, harte Federung durch verstärkte Stoßdämpfung — in Kauf nehmen. Interessant ist, daß diese auch im Detail liebevoll hergerichtete Sportversion in Deutschland nicht einmal 1500 DM mehr kostet als das normale Fulvia-Coupé.

Der HF, das Sportinstrument, dürfte freilich kaum jene hervorragende Alltagstauglichkeit mitbringen, die wir unserem Testwagen bescheinigen müssen: Der Motor erwies sich auch bei Kälte als sicherer Starter und zeigte sehr gute Kaltlaufeigenschaften. Ein zuverlässiger Leerlauf und gute Übergänge zeugten von einer perfekten und konstanten Abstimmung der beiden Doppelvergäser. Auch an der Tanksäule bleibt das Fulvia-Coupé sympathisch, denn sein Benzindurst ist bescheiden. Seine hohe Motorleistung drückt sich akustisch in einem kräftigen

Brummen aus, das aber nur wenige als störend empfinden, weil es frei ist von Motorvibrationen und Karosseriedröhnen.

Kultivierter Frontantrieb

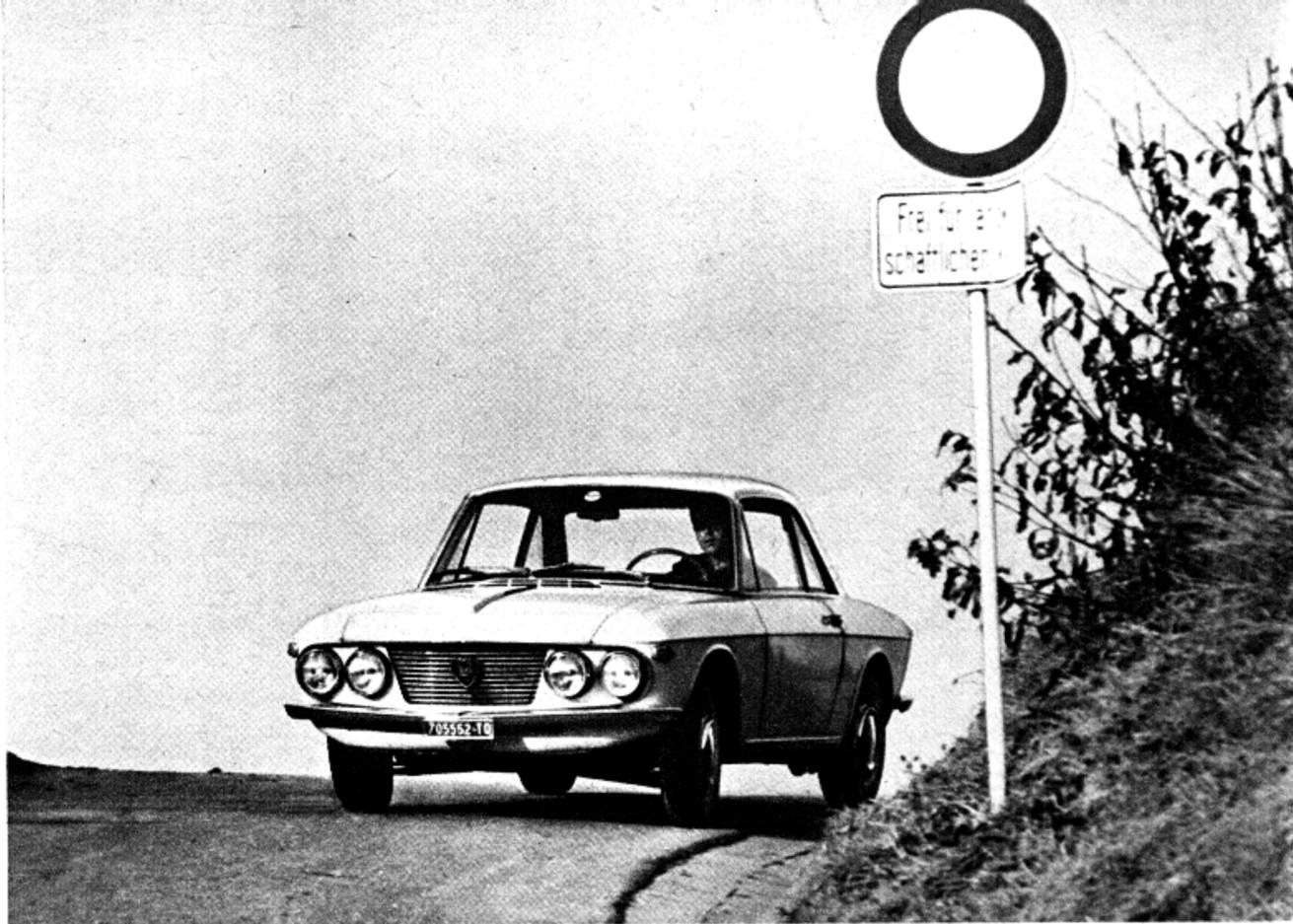
Vor einigen Jahren hatte es Überraschung ausgelöst, als sich Lancia mit dem Typ Flavia dem Frontantrieb zuwandte. Wollte sich die Traditions-marke einer Mode anschließen? Unsere erste Bekanntschaft mit dem Flavia verriet, daß mehr dahintersteckte und daß dieser Schritt überaus sorgfältig vorbereitet war. Durch konstruktiven Aufwand (auf Kugeln laufender Längenausgleich der Antriebshalbwellen) und eine ausgeklügelte Lenk- und Vorderachskinetik hatte man eine für Frontriebler überdurchschnittliche Mühelosigkeit und Unproblematik im Fahrverhalten erreicht. Der kleinere Fulvia übernahm später diese Konstruktion und auch die guten Eigenschaften. Ja, er übertraf an Fahrsicherheit sogar den Flavia, vor allem was die Kontrollierbarkeit im Grenzbereich betrifft.

Jüngster Sproß dieser Frontantriebs-Dynastie ist das Fulvia-Coupé. Seine Radaufhängung mit vorderer Querblattfeder und starrer Hinterachse an Längsblattfedern ist mit der Limousine identisch, doch hat das Coupé einen um 15 cm kürzeren Radstand. Auf der Waage zeigte sich ferner, daß der Zweisitzer mit einer Gewichtsverteilung von 62,8:37,2 Prozent noch kopflastiger ist als der Viersitzer (61,4:38,6 Prozent). Dieses Verhältnis gilt allerdings für den leeren Wagen und wird durch die Insassen, die im Zweisitzer relativ weit hinten sitzen, stark verbessert: Anders wäre es nicht zu erklären, daß das Coupé ein nahezu neutrales Kurvenverhalten aufweist. Das Untersteuern der Limousine wird hier nur geringfügig spürbar, wenn man sehr schnell und mit viel Gas in eine Kurve hineingeht. Selbst die bei Frontrieblern gefürchtete Gaswechselreaktion (plötzliches Übersteuern beim Gaswegnehmen in Kurven) kann die Neutralität nicht erschüttern. Mit diesem Auto kann man praktisch nichts falsch machen, auch dann nicht, wenn man etwas zu forsich gewesen ist und die Sache wieder geradebügeln muß. Es gibt hier kein Frontantriebsgefühl; wenn überhaupt ein Auto seinen Frontantrieb verleugnen kann, dann ist es das Fulvia-Coupé.

Das ist weitgehend ein Verdienst der leichtgängigen und kultivierten Lenkung, die keinerlei Antriebsrauheiten spüren läßt. Soviel Lenkkultur

LANCIA FULVIA COUPÉ

FORTSETZUNG



beim Frontantrieb läßt sich nur durch eine indirekte Lenkübersetzung erreichen. Auch Lancia wandte dieses Mittel an und dosierte für unseren Geschmack etwas zu stark: Vier Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag deuten an, daß man in der Stadt und auf kurvenreichen Strecken ganz schön kurbeln muß, was zu dem kleinen und sonst so handlichen Auto nicht recht passen will. Wir würden eine direktere Lenkung vorziehen, selbst um den Preis, daß sie nicht ganz so spielerisch zu bedienen wäre.

Doch müheloses Fahren ist nun einmal ein Lancia-Prinzip, wie auch die ausgezeichnete Schaltung und die leichte Bedienbarkeit aller übrigen Hebel beweisen. Eine Ausnahme macht lediglich die Fußbremse, die einen hohen Pedaldruck erfordert. Ihre Bauart aber (vier Scheibenbremsen mit Zweikreissystem) ist zuverlässig und ihre Wirkung ausgezeichnet.

Den guten Federungskomfort der Fulvia-Limousine hat das Coupé nicht geerbt. Nicht nur der kürzere Radstand, sondern eine härtere und kurzhubigere Federung lassen das Coupé auf Bodenunebenheiten deutlicher reagieren. Kleine Stöße werden besser eliminiert als große Bodenwellen, in denen der vollbesetzte Wagen nicht selten sogar bis zum Anschlag durchfedert. Diese straffe, kurzhubige Federung dürfte freilich viel dazu beitragen, daß das Fulvia-Coupé von allen Lancia-Typen wohl das unproblematischste Fahrverhalten zeigt. Speziell Zick-Zack-Fahren oder plötzliches Verreißen der Lenkung beunruhigen es viel weniger als beispielsweise den Flavia.

In dem an sich geräumigen Kofferraum beansprucht leider das Reserverad viel Platz.

Sympathischer Individualist

Beim näheren Umgang mit dem Wagen drängt sich der Vergleich mit dem Mercedes 230 SL auf, natürlich im entsprechenden Maßstab. Der Lancia ist der 230 SL der kleinen Klasse: kein eigentlicher Sportwagen, sondern ein individueller Zweisitzer von gepflegtem Charakter und unterschwelliger Sportlichkeit. Wenn man nicht gerade die Fahrleistungen in den Vordergrund stellt, sondern die erstklassige Ausstattung und den qualitativen Aufwand, dann erscheint auch der Preis von DM 10 500.— nicht zu hoch. Preis und Unterhaltskosten liegen noch nahe jener finanziellen Schallmauer, die auch jüngere Enthusiasten durchbrechen können.

Wir sehen im Lancia-Coupé einen Geheimtip für Deutschlands Autoindividualisten. Geheim deshalb, weil Lancia auf dem deutschen Markt kaum vertreten ist und speziell das Fulvia-Coupé eine echte Rarität darstellt. Wie so oft, bedeutet die Exklusivität auch hier ein dünnes Service- und Nachteile beim Wiederverkauf. Und doch ist der Wagen ein guter Tip; denn es gibt in der kleinen Klasse kaum Autos mit soviel Persönlichkeit und Reiz für den Kenner. Am nächsten kommt ihm noch ein Konkurrent aus der Heimat, der Alfa Romeo GT Junior, der aber schon wieder sportlicher und um rund 1500 Mark teurer ist. Ferner waren ausgereifte Konstruktion und gute Gesamtqualität immer Garantien dafür, daß man einen Lancia ohne großen Wartungsaufwand lange fahren konnte. Augenblicklich sucht die Firma einen Platz für eine zentrale

Vertriebsgesellschaft in Deutschland. Wenn sie einmal steht, dürften sich die Konditionen für deutsche Lancia-Fahrer bessern und mit ihnen die Chancen für das sympathische Fulvia-Coupé.

Als dieser Text schon geschrieben war, kam aus Turin eine interessante Nachricht: Lancia baut jetzt drei Fulvia-Coupés mit 1300 ccm-Motor, und zwar die Coupés „Rallye 1,3“ (87 PS bei 6000 U/min), „Rallye 1,3 HF“ (101 PS bei 6400 U/min) und „Sport 1,3“ (87 PS bei 6000 U/min). Die Limousine 2 C mit 1091 ccm und das hier getestete Coupé mit 1216 ccm Hubraum werden jedoch weitergebaut. Darüber hinaus wurde die Coupé-Karosserie durch die Verwendung von Leichtmetall für Hauben und Türen um 35 kg erleichtert.

Der Fulvia-Motor war von vornherein auf 1,3 Liter Hubraum ausgelegt, und es ist erfreulich, daß Lancia ihn endlich ausnutzt. Die Limousine 2 C ist mit 1100 ccm regelrecht untermotorisiert, und auch das 1,2 Liter-Coupé ist, wie im Test erwähnt, für seinen Hubraum reichlich schwer. Wie wir uns bei Testfahrten in Turin und Cervinia inzwischen überzeugen konnten, verfügt der 1,3 Liter-Motor über ein besseres Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich und hebt auch die Höchstgeschwindigkeit um knapp 10 km/h an. Angehoben wurde aber auch der Preis für die 1,3 Liter-Versionen; um wieviel, liegt für Deutschland noch nicht fest.

Manfred Jantke



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

LANCIA FULVIA COUPÉ

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung \times Hub 76 \times 67 mm, Hubraum 1216 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 80 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 65,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 10,6 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 13,4 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl (3650 U/min) 8,15 m/s, 3fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,3 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt des Motors 4,0 Liter, 2 Weber-Doppelvergaser, vorn 32 DOL-2, hinten 32 DOL-3 oder Solex vorn C 32 PHH, hinten C 32 PHH-1, mechanische Kraftstoffpumpe, Kraftstofftank im Heck mit 38 Liter Inhalt, Batterie 12 V 42 Ah, Lichtmaschine 360 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Frontantrieb, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,69 (14,465), II. 2,18 (8,546), III. 1,42 (5,566), IV. 1,0 (3,92), R. 4,112 (16,119), Achsantrieb 3,92, Ölinhalt Getriebe und Differential ca. 1,7 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckquerlenkern und Querblattfeder, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern, Panhardstab, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Zweikreisssystem, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 1/2 J \times 14, Reifen 145 \times 14 X, Abrollumfang 1798 mm, Luftdruck 1,8/1,8 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2330 mm, Spur 1300/1280 mm, Außenmaße 3975 \times 1555 \times 1300 mm, Innenbreite 1265 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 840 mm, Sitztiefe 470 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,8 m, 4 Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

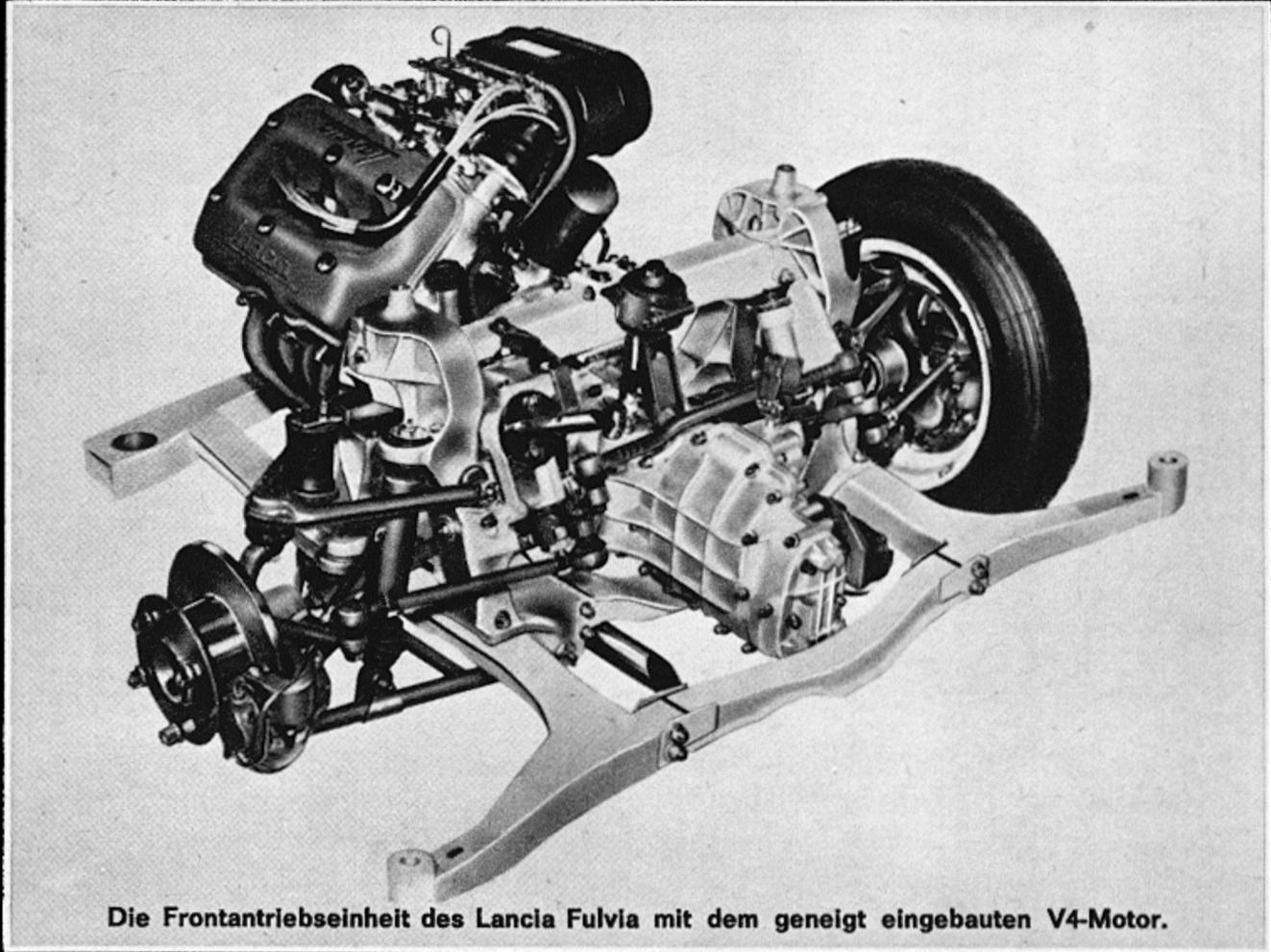
Eigengewicht vollgetankt 980 kg (davon Vorderachse 617 kg, Hinterachse 363 kg, Gewichtsverteilung 62,9 : 37,1), zulässiges Gesamtgewicht 1280 kg, Zuladung 300 kg, Personenindexzahl 3,5, Leistungsgewicht vollgetankt 12,3 kg/PS, mit 170 kg Belastung (2 Personen mit Gepäck) 14,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 164,0 km/h (entsprechende Drehzahl 5950 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,6 s
0 bis 60 km/h	6,2 s
0 bis 80 km/h	10,0 s
0 bis 100 km/h	15,4 s
0 bis 120 km/h	22,2 s
0 bis 140 km/h	35,8 s
1 km mit stehendem Start	35,9 s



Die Frontantriebseinheit des Lancia Fulvia mit dem geneigt eingebauten V4-Motor.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 50 km/h
II. Gang	22 bis 85 km/h
III. Gang	38 bis 130 km/h
IV. Gang	ab 55 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	39
60	57
80	76
100	94
120	113
140	132
160	150

Kilometerzählerabweichung unter 1%

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autob. Schnitt ca. 125 km/h	9,9 Liter/100 km
Autob. Schnitt ca. 145 km/h	12,9 Liter/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	9,0 Liter/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	10,7 Liter/100 km
Kurzstrecke	11,4 Liter/100 km
Testverbrauch	10,5 Liter/100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	53 Phon
Bei 50 km/h	64 Phon
Bei 80 km/h	68 Phon
Bei 100 km/h	71 Phon
Bei 120 km/h	76 Phon
Bei 140 km/h	78 Phon
Bei 160 km/h	82 Phon

PREISE

Fulvia Coupé	DM 10 500.—
Fulvia Coupé HF	DM 11 990.—

Schweiz:

Fulvia Coupé	sfr 13 750.—
Fulvia Coupé HF	sfr 14 850.—

Österreich:

Fulvia Coupé	öS 82 400.—
Fulvia Coupé HF	öS 93 000.—

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 4000 km.

Hersteller: Lancia & Co., Turin, Italien.

