

# Naturtalent

Präsentation: Lancia Fulvia (1963 bis 1976).

Von Bernd Woytal (Text) und Hans-Dieter Seufert (Fotos).

**E**r stammt aus einem Land, in dem die Buben Luigi oder Arturo heißen und die Mädchen Alice oder Francesca. Italien wird dieses Land genannt – aber wer ist „er“? Nun, ohne Vincenzo gäbe es ihn nicht, und Vincenzo trug den Familienname Lancia.

Damit ist klar, daß es um ein Automobil geht, genauer gesagt, um eines namens Lancia Fulvia – ein klassischer Lancia. Doch Vincenzo Lancia bekam dieses Auto nie zu Gesicht. Bereits 1906 gründete er die Firma Lancia, nachdem er sich zuvor bei Fiat als Buchhalter und Rennfahrer verdingt hatte. 1915 ließ er sich den spitzwinkligen V-Motor mit versetzten Zylindern patentieren. Dies bedeutete den ersten Schritt auf dem Weg zur Fulvia, doch das ahnte damals noch niemand.

Der Lancia Fulvia erlebte sein Debüt auf dem Genfer Automobilsalon im Jahre 1963. Vincenzo Lancia starb aber bereits am 15. Februar 1937 – doch sein Name lebte fort. Aprilia, Ardea, Aurelia, Flaminia oder Flavia hießen Automobile, die das Lancia-Emblem nach Vincenzos Tod auf ihrem Blech trugen. Ein weiteres Glied in dieser Kette bildete die Fulvia, Nachfolgerin der Appia.

Sie merken, ich rede nicht mehr von „er“, sondern sage „die Fulvia“. Dafür gibt es zwei Gründe: Erstens wartet zumindest das Fulvia Coupé mit derart ge-

fälligen Formen auf, wie sie nunmal der Weiblichkeit vorbehalten bleiben, und zweitens ist auch der Ursprung des Wortes Fulvia weiblich – die Via Fulvia.

Via ist italienisch und bedeutet Straße. Die Via Fulvia soll vor einigen Jahren, genauer gesagt 179 vor Christus, vom Konsul Quintus Fulvius Flaccus als Kriegstraße zwischen Asti und dem heutigen Tortona gebaut worden sein. Aber damals gab es noch keine Automobile, und deshalb kehren wir zurück in das Jahr 1963, als Lancia die Fulvia zunächst in Form einer Limousine präsentierte.

„Mama mia“ wird so mancher beim Anblick der Limousine ausgerufen haben. Schwer zu sagen, ob er es aus Überraschung, Begeisterung oder gar vor Ent-

hinschauen und ablesen) feiert Auferstehung. Hoffentlich nur bei Lancia.“ In „auto motor und sport“ stand in Heft 7/1963 über die Fulvia zu lesen: „Insgesamt ein fortschrittliches und aufrichtiges und dabei ein auch äußerlich sofort ansprechendes Auto.“

Doch der Tester in Ausgabe 5/1964 schien diese Meinung nicht zu teilen: „Schön ist er nicht gerade, eher etwas verschoben, aber er strahlt wie jeder Lancia das Fluidum der Individualität aus.“ Und zum Tachometer schrieb er (es war übrigens Reinhard Seiffert): „Eine selten angewandte, aber gute Lösung ist das Trommeltachometer, das trotz seinen großen, gut ablesbaren Zahlen nur wenig Raum in Anspruch nimmt.“

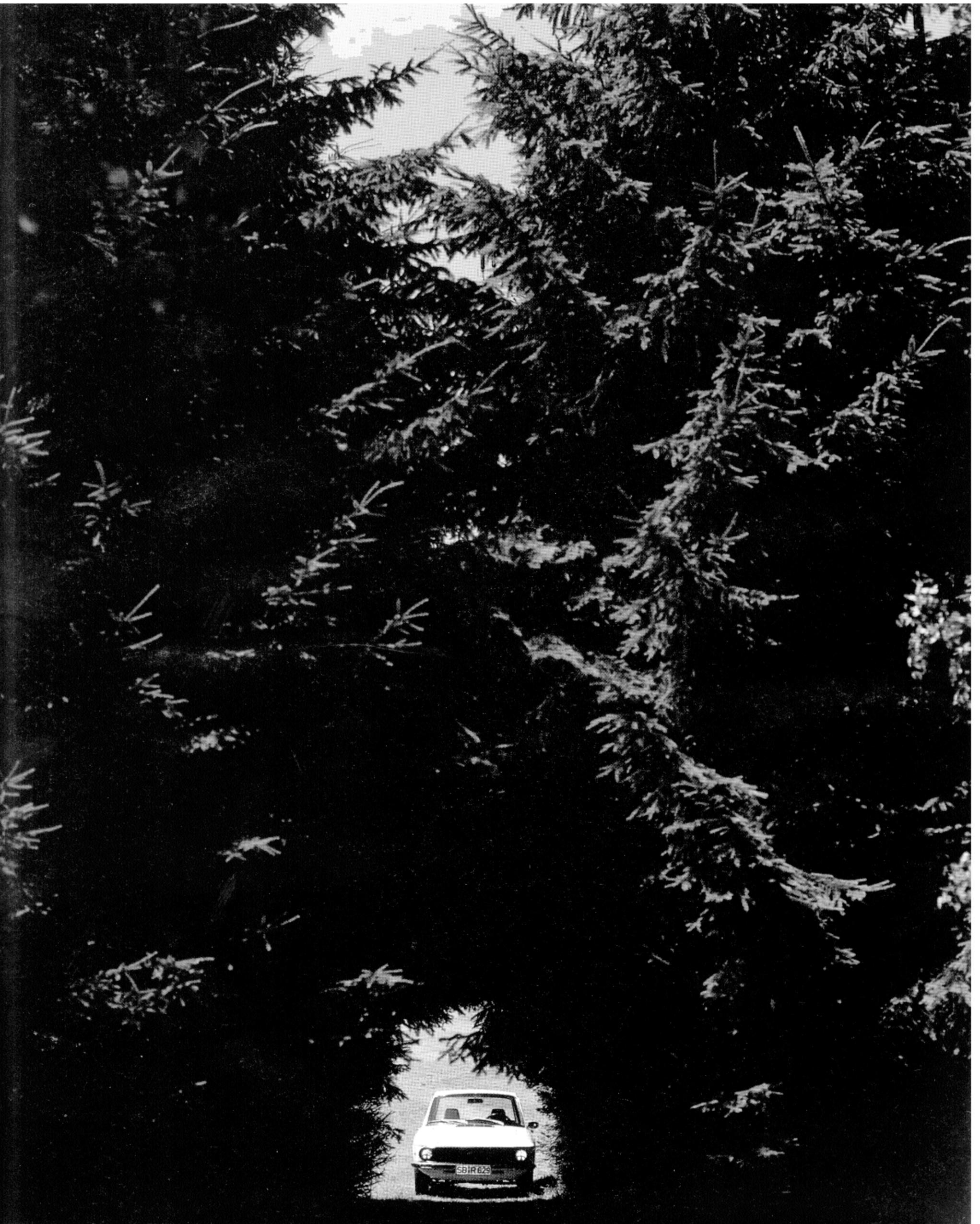
Sandro Munari (unten) gewann mit seinem Beifahrer Mario Mannucci auf einer Fulvia die Rallye Monte Carlo 1972 (rechts).

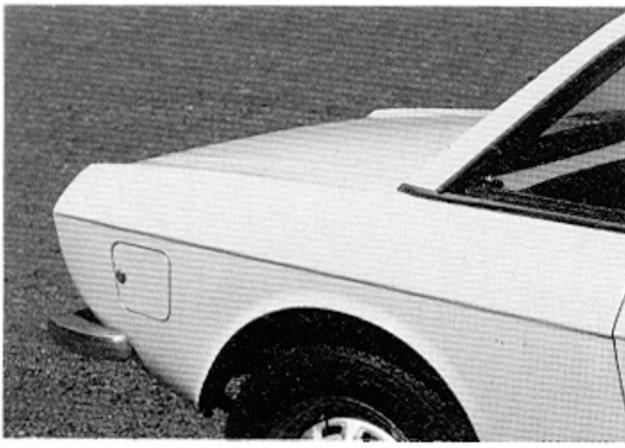


setzen tat. Selbst die Fachpresse zeigte sich unterschiedlich angetan. Die Zeitschrift „mot“ berichtete 1963: „Die Fulvia-Karosserie gehört zur Schuhkarton-Schule, wie R 8, Simca 1000, Alfa Romeo Giulia und andere. Sachlich in Ordnung, aber nicht alleinseligmachend.“

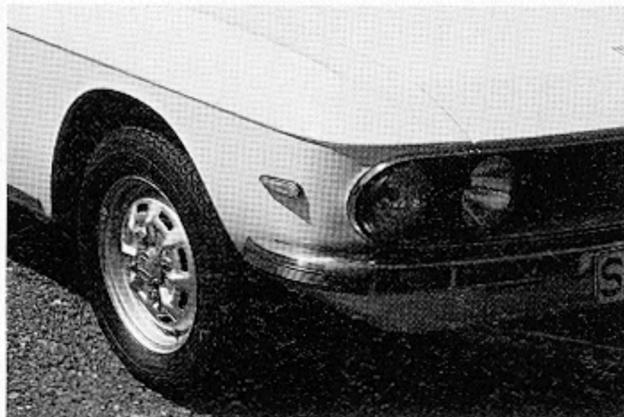
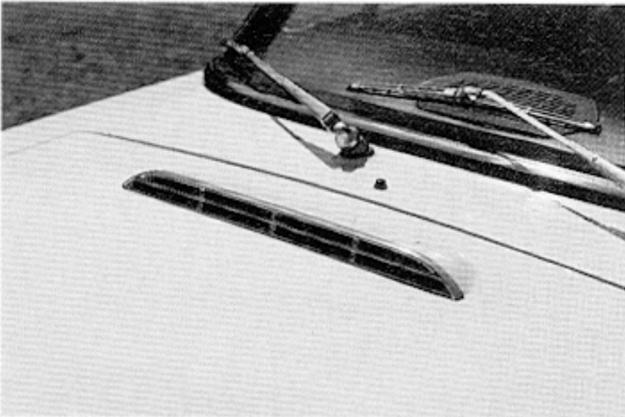
„Die Innenraumgestaltung der Fulvia entspricht kaum dem, was bei uns von einem Wagen dieser Preisklasse erwartet wird, auch stilistisch. Eine Kuriosität: Das Walzentachometer mit Zahlenfenster, vor mehr als 30 Jahren mit Recht zu den Akten gelegtes Rezept (man muß zu sehr

Immerhin bot die Fulvia-Limousine offensichtlich Anlaß zur kontroversen Diskussion. Auch aus heutiger Sicht wirkt das Äußere des Wagens ungewöhnlich, was zum Teil in der kantigen Silhouette des Wagens begründet liegt. Die einzigen schrägen Linien ergeben sich durch die trotzdem noch sehr steil stehenden Front- und Heckscheiben. An Bug und Heck wirkt der Wagen wie von der Guillotine abgetrennt. Auch die hohe Gürtellinie





Das Fulvia Coupé überzeugt durch gefälliges Styling. Der filigrane Dachaufbau mit den schmalen Pfosten sorgt für ausgezeichnete Rundumsicht. Das Kühlergrill der Fulvia 3 besteht aus schwarzem Kunststoff.



und die kurzen Karosserieüberhänge aufgrund des relativ langen Radstandes (Länge 4110 mm, Radstand 2480 mm, zum Vergleich VW Jetta: Länge 4315 mm, Radstand 2475 mm) lassen das italienische Auto nicht gerade zu einem optischen Genuß werden.

Auch Lancia wußte um die skurrile Erscheinung des Wagens, und schrieb in einem Pressebericht: „Die Fulvia stapelt tief. Das ist die psychologische Hürde, über die ein Käufer erst einmal sein Herz werfen muß.“ Und Menschen, die sich dazu überwinden konnten, stempelten sich damit zu ausgeprägten Individualisten, zumindest in Deutschland.

Aber die Fulvia wußte auch Reizvolles zu bieten. Etwa eine saubere Verarbeitung (was sich laut Aussage von Insidern unter der ab 1969 herrschenden Fiat-Regie geändert haben soll) oder ein relativ großzügiges Raumangebot. Und unter der Motorhaube gibt es ebenfalls Nichtalltägliches zu entdecken. Hier befindet sich der bereits angesprochene Vierzylinder-Motor, dessen Zylinder in enger V-Form angeordnet sind.

Bei der 1963 erschienenen Limousine mit 1091 cm<sup>3</sup> Hubraum (Bohrung x Hub 72 x 67 mm) betrug der V-Winkel beispiels-

weise 12° 53' 28", beim 1969 herausgebrachten 1,6 Liter-Motor, der nur im Coupé und im Fulvia Sport eingebaut war, erkenntlich am gelben Ventildeckel, belief sich dieser Winkel auf 11° 20'. Als Besonderheit der Motor-Konstruktion gelten neben der Tatsache, daß es für die vier Zylinder einen gemeinsamen Zylinderkopf gibt, die beiden oberliegenden Nockenwellen, von denen die in Fahrtrichtung rechte nur die Einlaßventile und die linke nur die Auslaßventile steuert.

Der Motor mit Kopf und Kurbelgehäuse aus Leichtmetall – der Block besteht aus Spezialguß – ruht um 45° nach links geneigt unter der vorderen Haube. Montiert ist er auf einem Hilfsrahmen, gemeinsam mit Kupplung, Getriebe, Lenkung, Vorderradaufhängung und Kühler.

Die Ur-Version der Fulvia mit dem 1,1 Liter-Motor heimste im Test von „auto motor und sport“ 1964 hauptsächlich Kritik wegen ihres bescheidenen Temperaments ein. Der Testwagen brachte vollgetankt immerhin 1093 kg auf die Waage, kein Pappenstiel für 58 PS. Was nützen Türen, die beim Zuschlagen an eine Panzertür erinnern, wenn das Auto 22,8 Sekunden benötigt, um aus dem Stand 100 km/h zu erreichen?

Dieser Wert klingt umso bescheidener, als 1963 für diesen Wagen 9380 Mark gezahlt werden mußten. Im März 1966 gab es beispielsweise für 8650 Mark einen

## Quellen & Informanten

### Die Clubs:

- Lancia Fulvia & Flavia Interessengemeinschaft, Karl-Werner Schäfer, Eisenbergstraße 24, 6670 St. Ingbert;
- Lancia Club Deutschland e.V., Am Eichwald 8, 6350 Bad Nauheim.

### Der Spezialist:

- Karl-Werner Schäfer, Adresse siehe Fulvia & Flavia IG.

### Die Literatur:

- The Lancia Fulvia and Flavia, Wim H.J. Oude Weernink, collector's guide, Motor Racing Publications Ltd., 28 Devonshire Road, London W4 2HD, 1984, in englischer Sprache;
- Lancia Fulvia HF, Piero Casucci, Profili Quattroruote, Libreria dell'Automobile, Corso Venezia, 43 - Milano, in italienischer und englischer Sprache.

### Die Wagen:

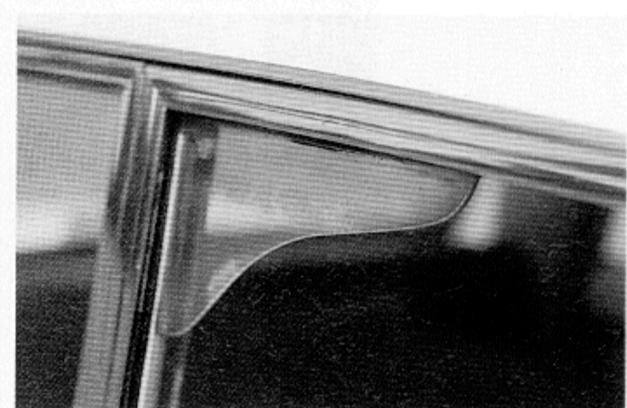
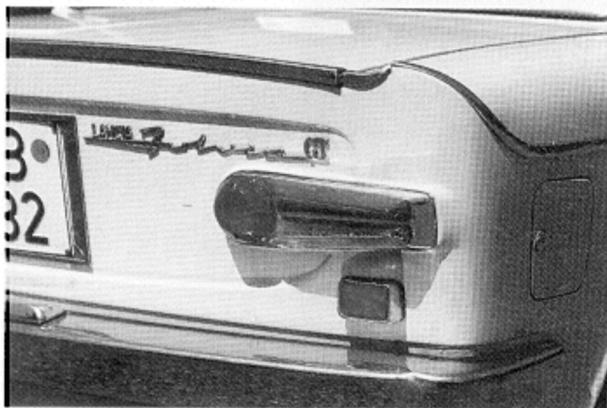
- Lancia Fulvia Berlina GT, Baujahr 1967, Besitzer: Karl-Werner Schäfer, St. Ingbert;
- Lancia Fulvia 3, Baujahr 1975, Leihgabe der Firma Christoph Dorscheid, Friedrichsthal.

### Die Modelle:

- Fulvia Limousine und Coupé von Mercury, Maßstab 1:43, nicht mehr im aktuellen Angebot.



Die Fulvia Limousine (hier Serie 1) ist zwar für viele Leute keine Schönheit, aber sie gefällt durch Übersichtlichkeit und gute Raumnutzung. Der Abschluß des hinteren Kotflügels ähnelt dem des Coupés.



BMW 1600-2, der mit seinen 85 PS die 100 km/h fast zehn Sekunden früher erreichte. Den Lancia-Ingenieuren blieb also nur übrig, das Fulvia-Blech in Prosciutto\*-Stärke zu fertigen, um Gewicht zu sparen, oder für einen stärkeren Antrieb zu sorgen.

Die Ingenieure wählten den letzteren Weg. Auf dem Autosalon in Turin stand 1964 die Fulvia Berlina 2 C (für 2 carburettori, also 2 Vergaser), die aufgrund anderer Vergaserbestückung (vorher Solex C 32 PAIA 8, nun 1 Solex C 32 PHH und 1 Solex C 32 PHH 1) 71 PS bei gleichem Hubraum bereitstellte. 1967 installierte Lancia in die Fulvia-Limousine einen Motor mit 1216 cm<sup>3</sup>, und fortan hieß das Auto Fulvia Berlina GT. Im Herbst des gleichen Jahres wuchs der Hubraum auf 1231 cm<sup>3</sup>. Nun standen 80 PS bei 6000/min zur Verfügung (Typenübersicht siehe Seite 30).

Mit diesem Triebwerk ist auch das Fahrzeug ausgerüstet, das *Motor Klassik* zur Verfügung stand, und auf den Fotos zu sehen ist. Wenn auch aus der Fulvia damit noch keine Rakete geworden ist, so vermittelt diese Version nicht mehr das Gefühl, untermotorisiert zu sein. Für eine Höchstgeschwindigkeit jenseits von 150 km/h reicht es allemal, und die Beschleunigung

auf 100 km/h liegt nun deutlich unter 20 Sekunden. Und wer nach mehr Leistung strebt, der greife zur 1968 präsentierten Berlina GTE mit 87 PS.

Daß der Antrieb über die Vorderräder erfolgt, bleibt im Fahrbetrieb meist verborgen. Die hohe Sitzposition sorgt für Übersichtlichkeit, und die schluckfreundige Federung sorgt dafür, daß sich Mama, Papa und Bambini auch auf längeren Reisen wohlfühlen. Wenn es der Papa mal knacken läßt, zeigt sich die Fulvia in Kurven als energischer Untersteuerer.

Dann stört allerdings die indirekte Lenkung. Vier Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag erfordern in engen, direkt aufeinanderfolgenden Kehren relativ viel Kurbelei vom Piloten. Noch ein paar Worte wären zum Fahrwerk nachzutragen. Vorne besitzt die Fulvia einzeln aufgehängte Räder mit jeweils zwei übereinander angeordneten Querlenkern und Querblattfederung. Ein Stabilisator mildert die Neigung des Aufbaus in Kurven. Hinten wartet die Fulvia mit einer Starrachse und Längsblattfedern auf.

Die gleiche Technik findet sich auch unter dem Blech des eleganten Coupés (und des Fulvia Sport, eine von Zagato eingekleidete Version, auf die *Motor Klassik* gesondert eingehen wird), das 1965 Premiere feierte. Dieses Fahrzeug mit dem filigranen Dachaufbau wirkte wesentlich gefälliger als die Limousine.

So stellte sich jeder ein Auto aus dem stiefelförmigen Land vor, und niemand benötigt zwei Liter Chianti classico, um es schönzutrinken. Die Anerkennung gilt den Stylisten von Lancia, die diese Karosserie entwarfen.

Im Lancia-Pressebericht steht zu lesen: „Ein Auto, das seinen Herrn als Feinschmecker am Steuer ausweist, doch keinesfalls als Angeber oder Effekthascher.“ In der Tat, es ist ein Wagen, der durch unauffällige Schönheit besticht. Man möchte mit ihm eine Trattoria ansteuern, um Tortellini zu essen, in der Toskana im Schatten von Zypressen verweilen oder gar die Rallye Monte Carlo gewinnen.

Doch bevor uns die Gefühle übermannen, wollen wir uns zunächst noch einmal beruhigen – vielleicht bei einem Espresso oder einem Capuccino. Und neben die Tasse legen wir den Fulvia-Prospekt vom März 1969, in dem das Coupé der ersten Serie präsentiert wird. Es ist ein blauer Wagen, der in einem gelben Getreidefeld steht (siehe Seite 31 oben).

Als Unterscheidung zur Serie 2 (produziert ab Herbst 1970) lassen sich zunächst einmal das nur bis zu den Scheinwerfern

\*Schinken; die Italiener pflegen ihn in sehr dünnen Scheiben zu sich zu nehmen.



Fulvia-Programm von 1967: Berlina GT, Coupé Rallye 1,3 HF, Sport 1,3, Coupé Rallye 1,3 (von links nach rechts). Die englische Version erhielt aufgrund gesetzlicher Bestimmungen hochgelegte Scheinwerfer, darunter ist die heiße HF-Version zu sehen.



reichende Kühlergrill ausmachen, in Edelstahl ausführung wohl bemerkt, und die Blinker an den Vorderkotflügeln (ab Serie 2 in der Stoßstange). Im Innenraum zieht das mit Edelmholz-Furnier verkleidete Armaturenbrett die Blicke auf sich, und der Pilot darf seine geliebte Fulvia mit einem Holzlenkrad dirigieren.

Die Serie 2 mußte sich mit einem Lenkrad begnügen, das lediglich optisch auf Holz getrimmt war. Immerhin blieben die klassischen Rundinstrumente erhalten, wobei Tacho und Drehzahlmesser durch ihre Größe dominieren. Noch weniger Gefallen finden das Plastiklenkrad mit geänderter Hupe und die Anzeigeninstrumente mit weißen Zifferblättern der ab

### Der Fulvia-Typenspiegel<sup>1)</sup>

Modell	Typ	Motor-typ	Bauzeit	Stück-zahl	Hubraum	Leistung
Berlina	818.000	818.000	1963-1964	32 200	1091 cm <sup>3</sup>	58 PS
Berlina 2C	818.100	818.100	1964-1969	48 266	1091 cm <sup>3</sup>	71 PS
Berlina GT (Version mit Lenkradschaltung)	818.200	818.130 818.202	1967-1969	9 499	1216 cm <sup>3</sup> 1231 cm <sup>3</sup>	80 PS 80 PS
Berlina GT	818.210	818.202	1967-1969	24 330	1231 cm <sup>3</sup>	80 PS
Berlina GT GR <sup>2)</sup>	818.282	818.282	1967-1969	358	1231 cm <sup>3</sup>	80 PS
Berlina GT GR <sup>2)</sup>	818.292	818.282	1967-1969	298	1231 cm <sup>3</sup>	80 PS
Berlina GTE	818.310	818.302	1968-1969	10 386	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Coupé 1,2	818.130	818.130	1965-1969	20 436	1216 cm <sup>3</sup>	80 PS
Coupé 1,2 HF	818.140	818.140	1966-1967	435	1216 cm <sup>3</sup>	88 PS
Coupé Rallye 1,3	818.330	818.302	1967-1969	17 850	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Coupé Rallye 1,3 HF	818.340	818.342	1968-1969	882	1298 cm <sup>3</sup>	101 PS
Coupé Rallye 1,3 S	818.360	818.303	1968-1969	16 827	1298 cm <sup>3</sup>	90 PS
Coupé 1,6 HF	818.540	818.540	1969-1970	1 258 <sup>3)</sup>	1584 cm <sup>3</sup>	115 PS <sup>4)</sup>
Fulvia Sport	818.132	818.130	1965-1967	202	1216 cm <sup>3</sup>	80 PS
Fulvia Sport 1,3	818.332	818.302	1967-1969	1 602	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Fulvia Sport 1,3 S	818.362	818.303	1968-1970	1 898	1298 cm <sup>3</sup>	90 PS
<b>2. Serie</b>						
Berlina 4 sp	818.610	818.302	1969-1971	22 319	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Berlina 4 sp GR <sup>2)</sup>	818.692	818.282	1969-1970	690	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Berlina 5 sp	818.612	818.302	1970-1972	45 287	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Berlina 5 sp GR <sup>2)</sup>	818.694	818.284	1970-1972	3 114	1298 cm <sup>3</sup>	87 PS
Coupé 1,3 S	818.630	818.303	1970-1974	49 656 <sup>5)</sup>	1298 cm <sup>3</sup>	90 PS
Coupé 1600 HF/Lusso	818.740	818.540	1970-1973	3 690	1584 cm <sup>3</sup>	115 PS
Fulvia Sport 1,3 S	818.650	818.303	1970-1972	2 600	1298 cm <sup>3</sup>	90 PS
Fulvia Sport 1600	818.750	818.540	1971-1972	800	1584 cm <sup>3</sup>	115 PS
Coupé Fulvia 3	818.630	818.303	1974-1976	28 763 <sup>6)</sup>	1298 cm <sup>3</sup>	90 PS

<sup>1)</sup> mit freundlicher Unterstützung der Fulvia-IG;

<sup>2)</sup> Griechenland-Version.

<sup>3)</sup> davon 610 mit der Variante 1016 (Fanalone) und 20 später gebauten Autos für Werkseinsätze, vier Fahrzeuge waren vom Typ 818.340, umgebaut auf Spider (verkürzte Karosserie) als F & M I, II (zwei Stück) und F & M Speciale;

<sup>4)</sup> Typ Fanalone mit 132 PS bei 6600/min;

<sup>5)</sup> einschließlich 4440 Monte-Carlo-Versionen;

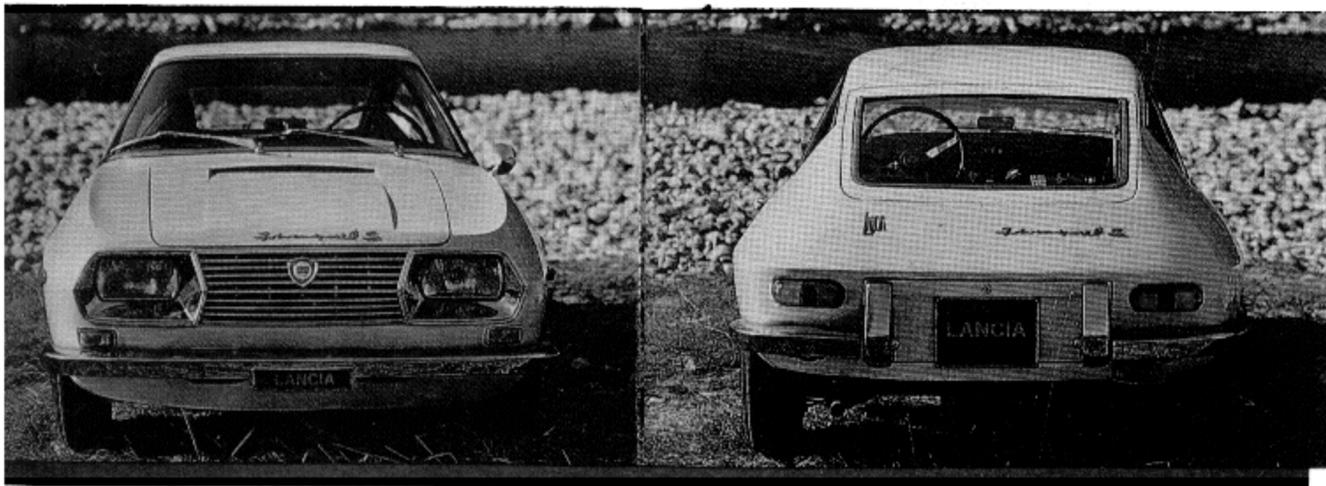
<sup>6)</sup> einschließlich 2529 Monte-Carlo- und 900 Safari-Versionen;



Erkennungsmerkmal des Serie 1-Coupés ist das schmale Grill aus Edelstahl



Die ab 1969 gebaute Limousine der Serie 2 besaß modifizierte Rückleuchten



Präsentation des Fulvia Sport 1,3 S in einem Prospekt aus dem Jahre 1969

1974 gebauten Fulvia 3. Die Drei gehört zur Typenbezeichnung und bedeutet nicht Serie 3. Diesen Wagen können Sie übrigens auf den Fotos der Seiten 27 und 28 bewundern.

Doch zurück zu unserem Prospekt. Die letzten Seiten mit den technischen Daten verraten, daß für das Coupé von Anfang an ein Motor mit mindestens 1216 cm<sup>3</sup> Hubraum vorgesehen wurde – eine gute Entscheidung, denn die Käufer hätten die Fahrleistungen der Limousine von 1963 diesem schicken Coupé sicherlich übel genommen.

Und Lancia sorgte dafür, daß es in Sachen Leistung bergauf ging. Die zahlreich entstandenen Motor-Versionen sind alle in der Tabelle auf Seite 30 zusammengefaßt. Besonders zu erwähnen sind dabei die HF-Versionen, die das Fulvia-Programm leistungsmäßig nach oben abrundeten. Den absoluten Höhepunkt bildete der ab 1969 gebaute 1,6 HF (Variante 1016) mit 132 PS, eine Über-Fulvia, so spritzig wie ein Asti Spumante.

HF bedeutet übrigens High Fidelity, hohe Treue. Die beiden Buchstaben stellte (laut Lancia-Pressemitteilung von 1971) der sogenannte HF-Club\* dem Lancia-Werk zur Verfügung. Besagter Club bestand nur aus Mitgliedern, die mindestens fünf Lancia-Wagen (es mußten Neuwagen sein) nacheinander gekauft

und gefahren hatten. Lancia lud diese Damen und Herren jedes Jahr an einen anderen, besonders schönen Ort in Italien, und präsentierte ihnen dabei, quasi zur Belohnung, stets Neuigkeiten. Dazu zählte auch die Fulvia-Version, die danach den Zusatz HF erhielt.

Das sportliche Image, das der Fulvia anhaftet, kommt natürlich nicht von ungefähr. Besonders bei Rallyes taten sich die Fulvias hervor. Zu den bekanntesten Piloten zählt sicherlich Sandro Munari, der mit seinem Beifahrer Mario Mannucci 1972 die Rallye Monte Carlo gewann. Im gleichen Jahr wurde Lancia auch Rallye-Weltmeister.

Doch wenden wir uns nun der Fulvia zu, wie sie auf unseren Fotos zu sehen ist. Gegenüber der Limousine weist das Coupé eine um 135 mm geringere Länge und 150 mm weniger Radstand auf. Dadurch wirkt es wesentlich agiler und wendiger. Doch davon gleich mehr.

Nehmen wir zuerst einmal in der Fulvia 3 Platz und ergreifen das relativ flach angeordnete Plastik-Volant, von dem wir wissen, daß es auf einer dreiteiligen Lenksäule sitzt. Die zierlichen Dachholme gewährleisten einen tadellosen Rundumblick, auch das Ende des Hecks ist vom Fahrersitz aus zu erkennen.

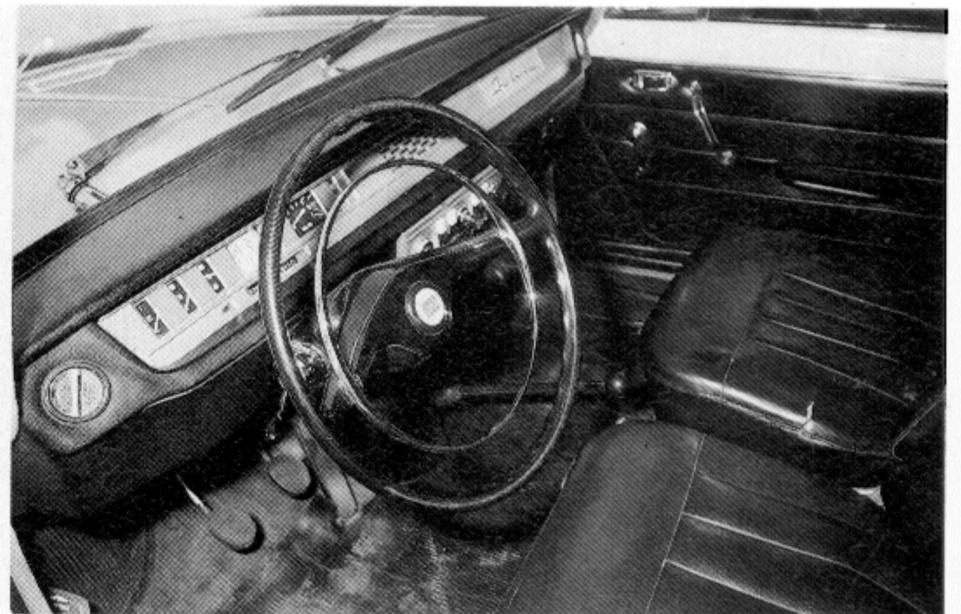
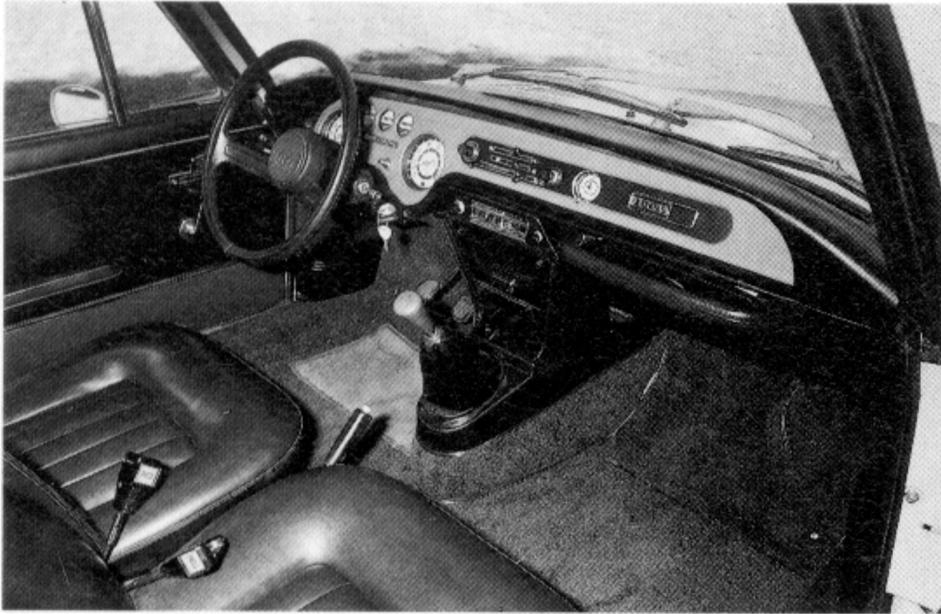
Mit dem Raumangebot können Fahrer und Beifahrer zufrieden sein. Die Rücksitzbank lädt nicht zum Verweilen ein, hier geht es sehr eng zu. Allerdings kann auch die Kopffreiheit auf den Vordersitzen nicht als üppig bezeichnet werden.

Lancia empfiehlt: „Wer wissen will, wo sein Geld angelegt wurde (im September 1975 stand der Wagen mit 14 490 Mark in der Preisliste, die Produktion endete im Juni 1976), der muß beim Fulvia schon unter das Blech schauen.“ Und vorne findet sich unter dem Blech der bereits beschriebene Motor, hier in der Ausführung mit 1298 cm<sup>3</sup> Hubraum und 90 PS.

Damit läßt es sich leben, und wer die bis 7000/min reichenden Drehzahlreserven nutzt, kann vom Motor nicht verlangen, daß er sich in Schweigen hüllt. Das tut er auch im normalen Fahrbetrieb nicht, ständig ist sein kerniger Ton zugegen. Wer könnte da Sandro Munari vergessen, wenn man dem Wagen die Sporen gibt. Gut zwölf Sekunden vergehen, um 100 km/h schnell zu werden. Dazu müssen die ersten drei der zur Verfügung stehenden fünf Gänge bemüht werden. Das Fünfganggetriebe gehörte seit 1970 zur Serienausstattung. Mit dem Mittelschalthebel lassen sich die Fahrstufen problemlos einlegen.

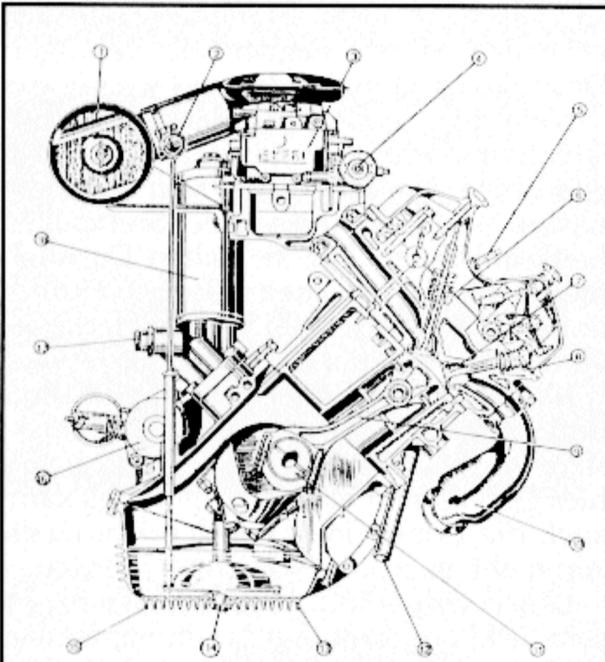
Und wenn dann die Fulvia leicht untersteuernd durch die Kurven gejagt wird, ist die Assoziation zur Rallye Monte Carlo perfekt. Doch nur wer dieses Spiel übertreibt, wird von plötzlichen Lastwechselreaktionen überrascht, wenn er in einer

\*laut Wim Oude Werninks Buch „La Lancia“ stammt das HF von der 1963 gegründeten HF Squadra Corse, eine Gemeinschaft von Lancia-Rennfahrern

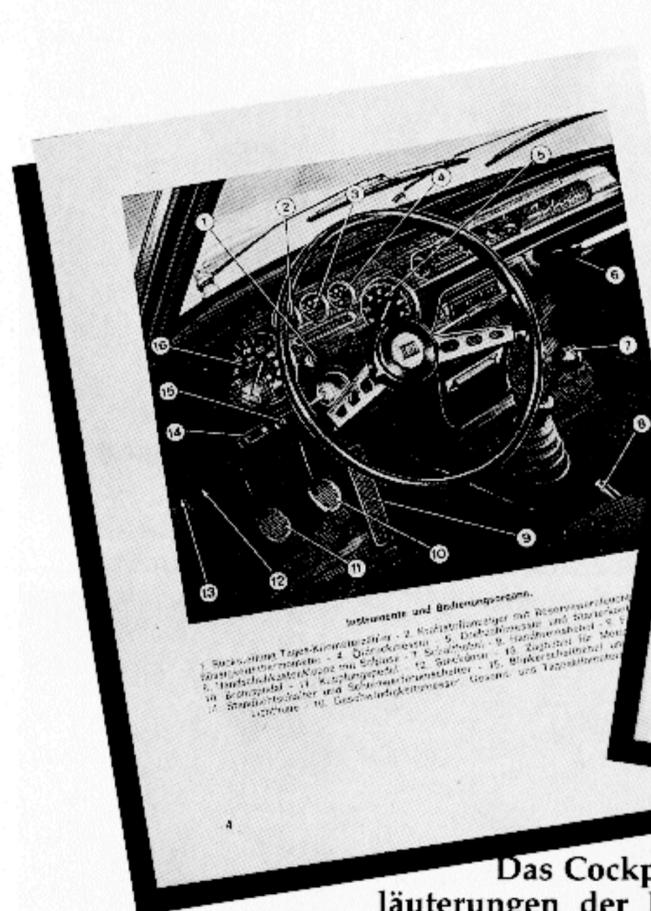


Innenraum der Fulvia 3: Armaturen mit weißen Zifferblättern

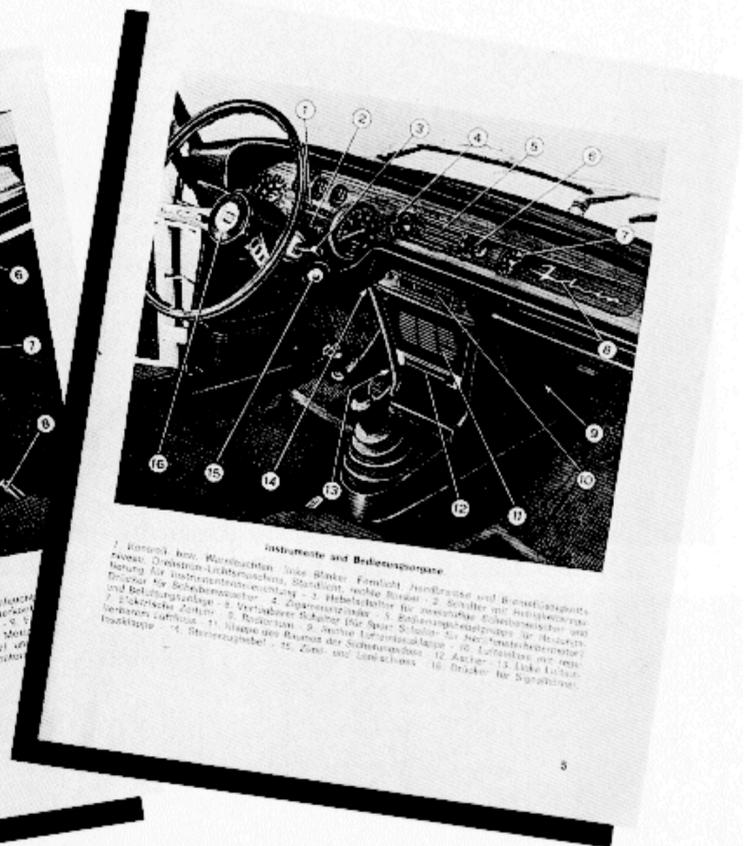
Armaturenbrett der Serie 1-Limousine mit Walzentachometer



Fulvia-Triebwerk: 1 Luftfilter, 2 Ölmeßstab, 3: Vergaser, 4: Wasserthermostat, 5: Zündkabel, 6: Einlaßventil, 7: Auslaßventil, 8: Kolben, 9: Pleuel, 10: Auspuffkrümmer, 11: Kurbelwelle, 12: Entlüftung, 13: Ölwanne, 14: Ölablaß, 15: Saugkorb, 16: Anlasser, 17: Öldruckregelventil, 18: Ölfilter, 19: Zündkerzen, 20: Einlaß-Nockenwelle, 21: Öleinfüllstutzen, 22: Verteilerantrieb, 23: Schwungrad, 24: Leitung, 25: Riemenscheibe für Lichtmaschine, 26: Ölpumpen- und Kraftstoffpumpenantrieb, 27: Wasserpumpen- und Kraftstoffpumpenantrieb, 28: Steuerkette, 29: Kipphebelachse.



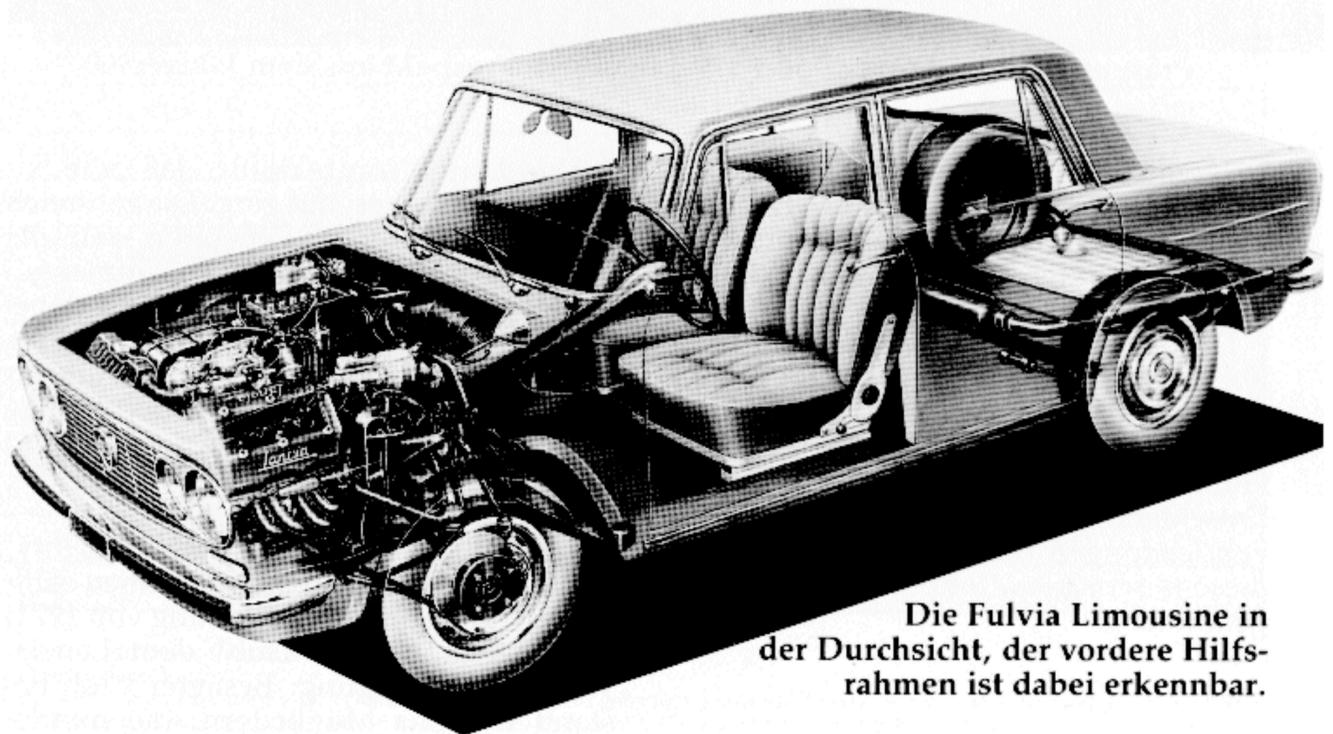
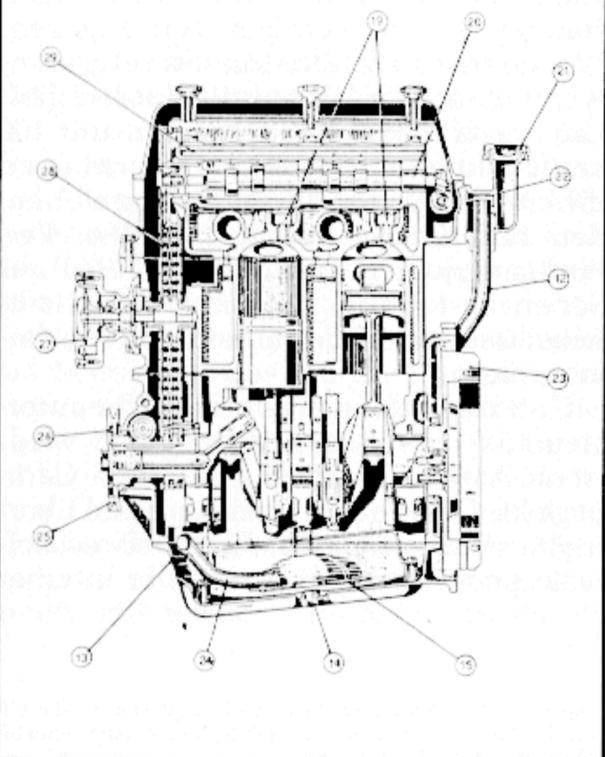
Instrumente und Bedienungsorgane.



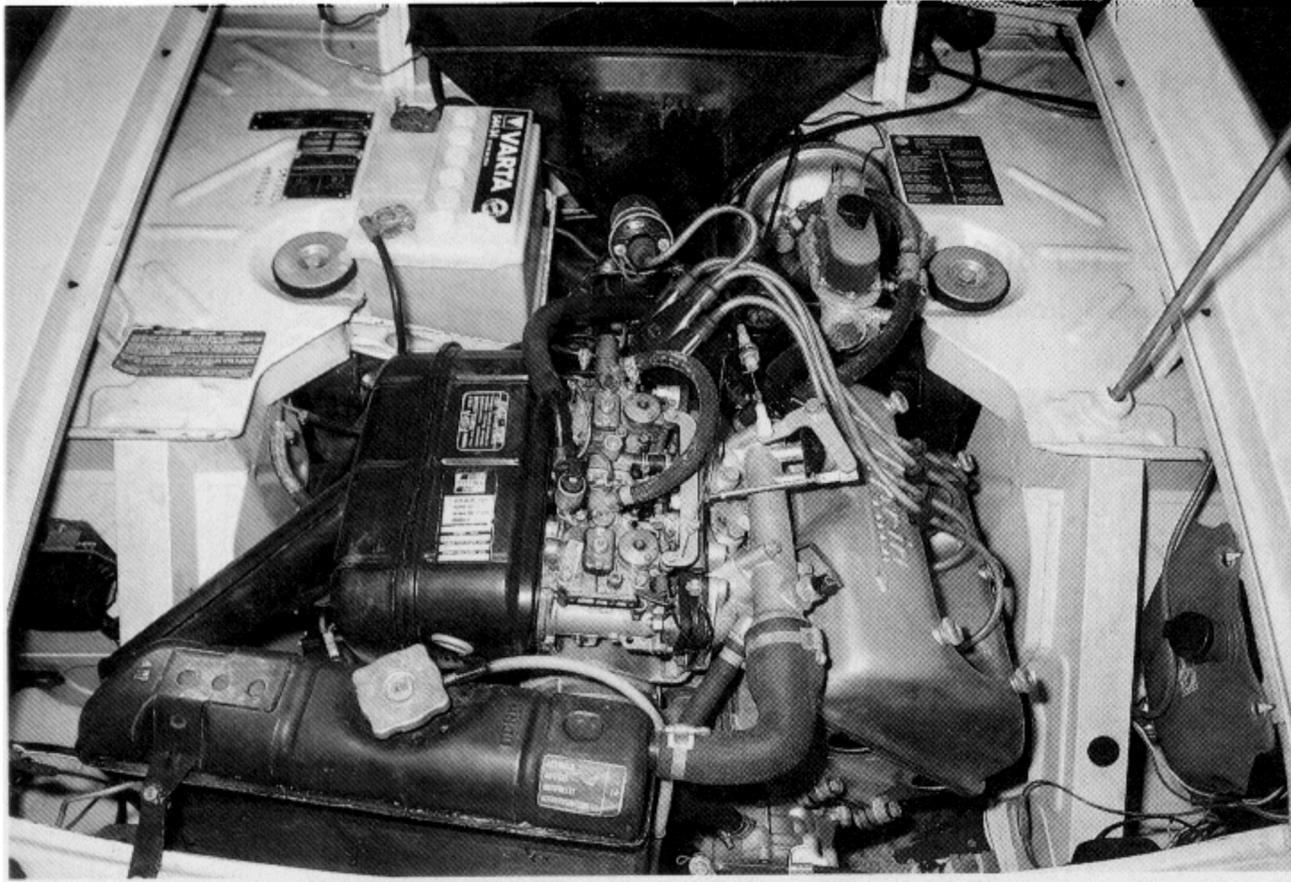
Instrumente und Bedienungsorgane.

1. Kompaß bzw. Winkelmesser (siehe Skizze). Einlaß- und Auslaßventile, 2. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 3. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 4. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 5. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 6. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 7. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 8. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 9. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 10. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 11. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 12. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 13. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 14. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 15. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 16. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 17. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 18. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 19. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 20. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 21. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 22. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 23. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 24. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 25. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 26. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 27. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 28. Hebel für Instrumentenbeleuchtung, 29. Hebel für Instrumentenbeleuchtung.

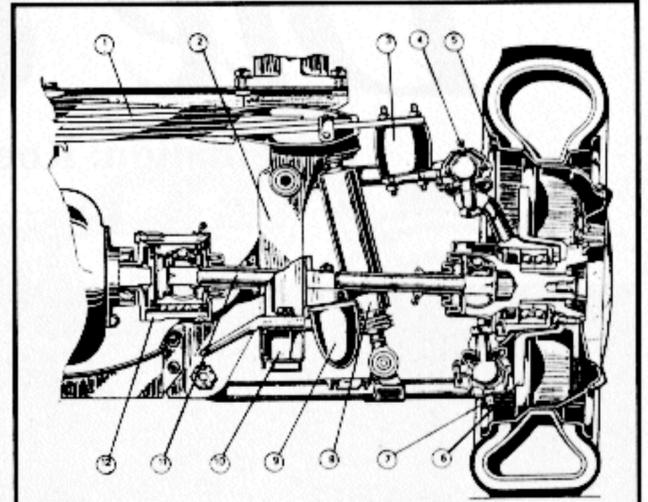
Das Cockpit des Fulvia Coupés (Serie 2) mit Erläuterungen der Instrumente und Bedienungsorgane, wie sie die Betriebsanleitung (Ausgabe des Jahres 1971) wiedergibt.



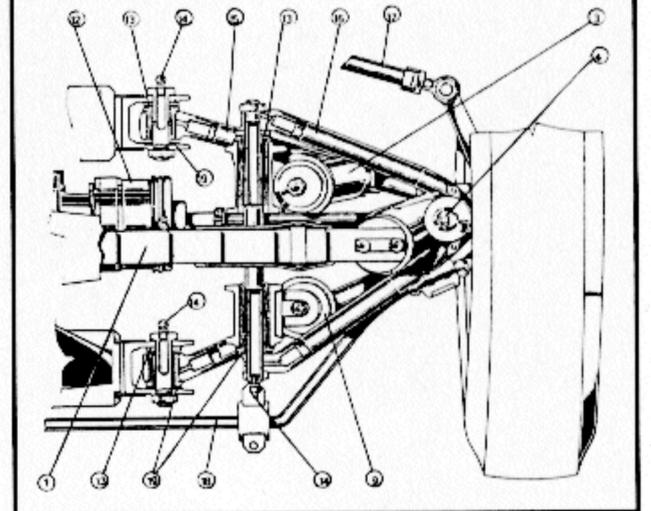
Die Fulvia Limousine in der Durchsicht, der vordere Hilfsrahmen ist dabei erkennbar.



Blick in den Motorraum der Fulvia 3, das Triebwerk leistet 90 PS.



Fulvia-Vorderradaufhängung: 1: Querblattfeder, 2: Tragjoch, 3: Gummikissen für Blattfederende, 4: Schmierkopf für oberen Achsschenkelbolzen, 5: Achsschenkel, 6: Brems Scheibe, 7: Schmierkopf für unteren Achsschenkelbolzen, 8: Stoßdämpfer, 9: Gummipuffer, 10: Hilfsrahmen, 11: Antriebswelle, 12: Gehäuse des homokinetischen Antriebsgelenkes, 13: Stützscheiben hinten, 14: Schmiernippel für Querlenkerachsen, 15: unterer Querlenker, 16: oberer Querlenker, 17: Lenkstange, 18: Stabilisator, 19: Stützscheibe vorn.



## Daten & Fakten

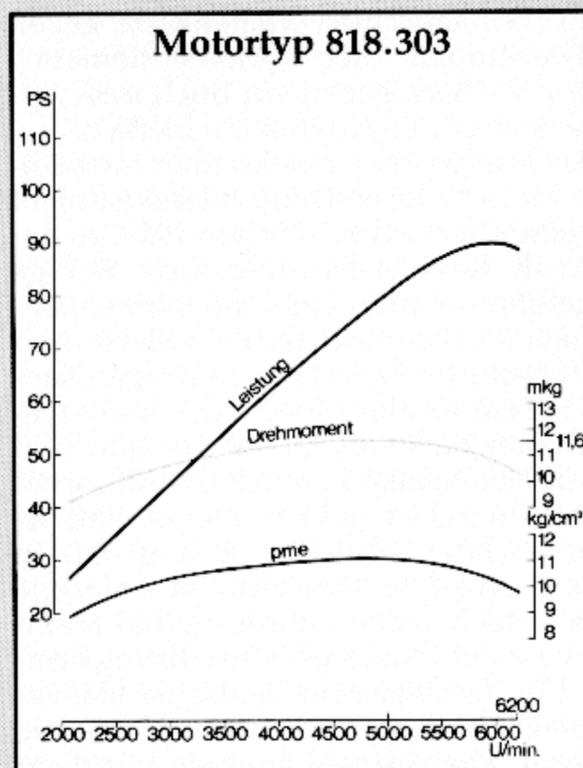
### Limousine: Fulvia Berlina GT

**Motor:** Typ 818.202; Vierzylinder-Viertakt-V-Motor (12°45' 28''), um 45° nach links geneigt eingebaut; zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen, eine zur Steuerung der Einlaßventile, eine zur Steuerung der Auslaßventile; Ventile über Kipphebel betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle; Zylinderkopf aus Aluminiumlegierung mit eingelegten Ventilsitzen, Zylinderblock aus Spezialguß; Bohrung x Hub 75 x 69,7 mm, Hubraum 1231 cm<sup>3</sup>; Verdichtungsverhältnis 9:1, Leistung 80 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 10,6 mkg (104 Nm) bei 4000/min; zwei Solex-Vergaser: vorn C 32 PHH, hinten C 32 PHH 1, mechanische Kraftstoffpumpe; Druckschmierung mittels Rotorenpumpe; Elektrik 12 Volt, Batterie 12 V 42 Ah. **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Fichtel und Sachs-Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,901, II. 2,179, III. 1,419, IV. 1,0, R. 4,112, Achse 4,3. **Karosserie/Fahrwerk:** selbsttragende Karosserie; vorderer Hilfsrahmen, der Motor, Kupplung, Getriebe, Lenkung, Vorderradaufhängung und Kühler trägt; Vorderradaufhängung: Räder einzeln aufgehängt, je zwei übereinanderliegende Querlenker, Querblattfeder, Stabilisator, Gummipuffer, hydraulische, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer; Hinterradaufhängung: starres Achsrohr, halbelliptische Längsfederung, Achsstrebe, Stabilisator, Gummipuffer, hydraulische, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer; Lenkung mit Schnecke und Rolle; rundum Scheibenbremsen, Handbremse wirkt über separate Bremschuhe auf die hintere Scheibe; Felgen 4,5 J x 14, Reifen 155-14. **Abmessungen/Gewichte:** Radstand 2480 mm, Länge 4110 mm, Breite 1555 mm, Höhe 1400 mm, Spurweite vorne 1300 mm, hinten 1280 mm; Gewicht etwa 1050 kg. **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100km/h 16,4 sec, Höchstgeschwindigkeit 152 km/h. **Preis:** 10 600 Mark (1968).

### Coupé: Fulvia 3\*

**Motor:** Typ 818.303; Vierzylinder-Viertakt-V-Motor (12° 45' 28''); Bohrung x Hub 77 x 69,7 mm, Hubraum 1298 cm<sup>3</sup>; Verdichtung 9,5:1, Leistung 90 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 11,6 mkg (113,8 Nm) bei 5000/min, zwei Solex-Horizontal-Doppelvergaser C 35 PHH 19. **Kraftübertragung:** Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 4,159, II. 2,698, III. 1,793, IV. 1,0, R. 4,239, Achse 3,91. **Karosserie/Fahrwerk:** Felgen 4,5 J x 14, Reifen 165-14. **Abmessungen/Gewichte:** Radstand 2330 mm, Länge 3975 mm, Breite 1555 mm, Höhe 1320 mm, Spurweite vorne 1300 mm, hinten 1280 mm; Gewicht etwa 990 kg. **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100km/h 12,4 sec, Höchstgeschwindigkeit 168 km/h. **Preis:** 14 490 Mark (1975).

\*sonstige Daten wie Limousine



zu schnell angegangenen Kurve vom Gas geht. In engen Kehren neigt der Wagen dazu, das kurveninnere Hinterrad in die Luft zu heben.

Die 90Pferdestärken reichen aus, um die Fulvia knapp 170 km/h schnell zu machen (was allerdings der Aerodynamik der Coupé-Karosserie nicht das beste Attest ausstellt). Und wer die Fahrt plötzlich verzögern muß, kann sich auf die Wirkung von vier Scheibenbremsen verlassen. Schon die Limousine von '63 wartete mit dieser Bremsanlage auf. Falls ein Bremskreis der Zweikreis-Anlage ausfällt, werden entweder nur die Vorderräder oder Vorder- und Hinterräder gebremst.

Wenn sich auch beide Fulvia-Varianten von der Technik her sehr ähneln und beide als letzte klassische Lancias gelten (Fiat übernahm Lancia 1969), so beeindruckte mich am nachhaltigsten das Coupé. Es besitzt eine Ausstrahlung, der man sich kaum entziehen kann. Und es drängt sich der Verdacht auf, daß Fulvia-Besitzer glückliche Menschen sind. Gleichwohl teilen sie mit den zahlreichen Fulvia-Freunden einen gemeinsamen Traum: einmal mit einer 158 PS starken Werks-Fulvia die Rallye Monte Carlo zu fahren. Warum heiße ich nicht Sandro?