

Wer braucht da schon Spoiler?“ hatte Paul Schinhofen 1986, auf dem Zenith der heißen Tuning-Ära, in „auto motor und sport“ gefragt. Die Antwort war dunkelblau und von eleganter Statur. Über vier Seiten schwärmte der Lancia-Fan über sein Fulvia Coupé 1.3 S.

„Tester und ihre Autos“ hieß die Serie, die Begehren weckte, weil hier ausgewiesene Auto-Kenner über ihre Träume schrieben. Drei Jahre später wollte es der Zufall, dass sich ein Schüler im niedersächsischen Barnstorf an Schinhofens Lancia-Arie festlas. Der Anblick des grazilen Fulvia-Dachpavillons hatte ihn begeistert: „Das ist mein Auto“, beschloss Oliver Staas.

Es dauerte einige Jahre, doch heute fährt der Kfz-Mechaniker ein Fulvia Coupé 1.3 S, dessen Blech das gleiche Lancia blu trägt wie einst das Exemplar des „auto motor und sport“-Testers. Träume brauchen ihre Zeit.

Nach intensivem Kleinanzeigenstudium hatte der Sohn eines ehemaligen Fiat-Händlers noch 1989 ein Fulvia Coupé der zweiten Serie entdeckt, das bereits zehn Jahre unbenutzt in einer Garage geparkt hatte.



In grafischer Klarheit zeigt das Signet den Typ an

Für nur 1000 Mark nahm der Vorbesitzer Abschied von seinem etwas angegammelten Lancia, dessen Uhr erst 70 000 Kilometer zeigte.

„Spaltmaße sind für mich das A und O“, outet sich Staas als Perfektionist. Sein Vater kümmerte sich in seiner Werkstatt inzwischen um die Reparatur von Unfallwagen, ein ideales Lehrgebiet für einen angehenden Restaurator.

So startete Oliver Staas die Fulvia-Wiederbelebung mit Blecharbeiten. Die meisten Hohlräume hatte er aufge-



Zerfressene Kanten

Die doppelten Blechlagen an den Hauben hatten unter der Zeit besonders gelitten. Oliver Staas trennte die aussteifende Konstruktion heraus und schweißte neu angefertigte Bleche stumpf ein

trennt, bevor er die Lancia-Karosserie zum Sandstrahler brachte. „Nur so konnte ich wirklich sicher sein, dass nirgendwo Rost weiterarbeiten würde“, sagt Staas. Das Blech des in Göttingen erstmals zugelassenen Fulvia Coupé hatte die Jahre nicht ohne Spuren überlebt: Der Boden zeigte Löcher, die Schweller waren angefressen – aber noch nicht in einem Maß, das eine Restaurierung in Frage gestellt hätte.

Um leichter an den problematischen Stellen arbeiten zu können, konstruierte Staas ein Gestell aus Stahlprofilen, das er auf Rollen setzte. Damit war nicht nur die Karosserie mobil, er konnte sie auch drehen; die ideale Lösung, um an den Schwellern oder dem Unterboden zu schweißen.

Die Suche nach Blechteilen war mühsam. „Ich habe wenig gekauft“, sagt Staas und verbessert sich: „Nein, kaufen dürfen. Es gab nahezu nichts.“ Fulvia-Karosserieteile waren bereits vor zehn Jahren teuer gehandelte Raritäten. Einen Türschweller, ein großes Teil mit Krümmungen in allen denkbaren Ebenen, musste Staas in seiner Werkstatt nachbauen. Dabei hat er die Verstärkungen, die den Übergang zur Karosserie bilden, neu konstruiert, um mehr Stabilität zu erreichen. „Das ist zwar keine perfekte Arbeit, aber ich wollte den Aufwand im Verhältnis zum späteren Wert nicht ins Uferlose treiben“, sagt Staas. Inzwischen gibt es die Schweller als Nachfertigungen.

Beide Hauben zeigten Löcher im Randbereich, wo die Verstärkungsbleche an der Außenhaut festgepunktet sind. Der Fulvia-Restaurator zerlegte

Fotos: Schmid





*Bis heute beweist
das Fulvia Coupé,
dass formale Harmo-
nie keine bauchi-
gen Formen braucht*

Blau gemacht

► Restaurierung **Lancia Fulvia Coupé 1.3 S**

Druckerschwärze kann atmen. Die Langzeitwirkung von dem, was in Magazinen wie *auto motor und sport* steht, kann enorm sein: Oliver Staas war von einem Bericht über ein Fulvia Coupé so beeindruckt, dass er sich das Auto seiner Träume baute.



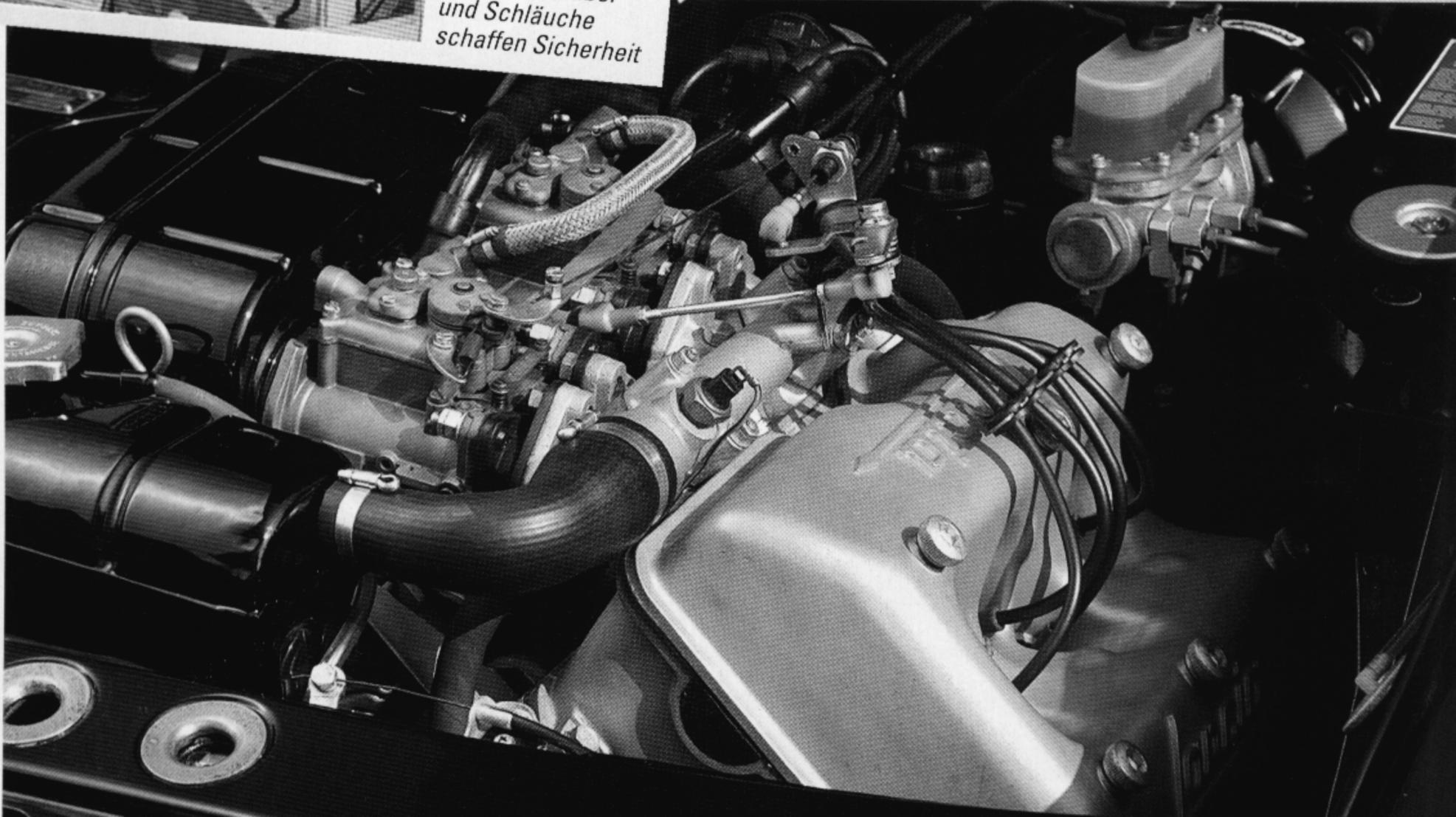
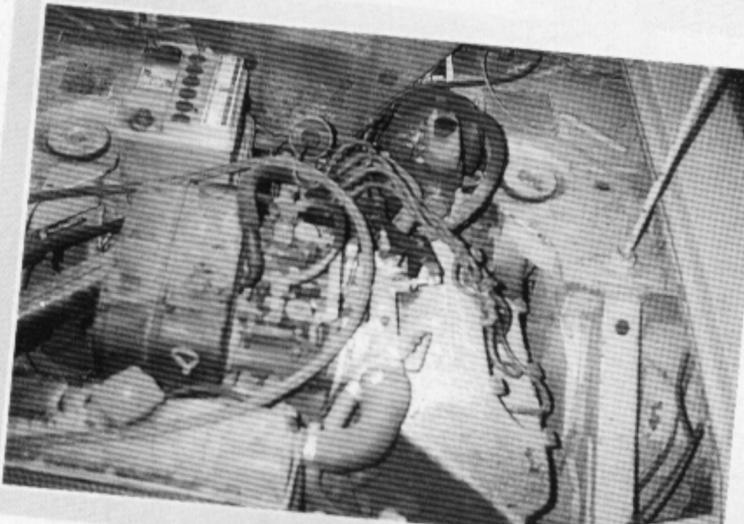
Stilrein erhalten

Nichts stört die originale Optik von 1968. Weil Oliver Staas das Radio unter das Armaturenbrett bannt hat, blieb die Fulvia-Schriftzug erhalten. Zum Einbauen lässt es sich herunterklappen.



Im Detail gesäubert

Nicht nur die Technik ist Oliver Staas wichtig. Er hat auch in die Optik investiert: Die mit Glasmehl gestrahlten Flächen schimmern matt, neue Kabel und Schläuche schaffen Sicherheit.

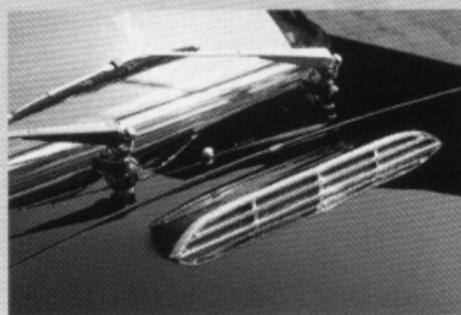




In der Ruhe liegt die Kraft: Zeitlose Schönheit braucht keine Effekte

die Konstruktion und schweißte neu angefertigte Bleche mit Schutzgas stumpf ein. Um Konstruktionen wie diese steifer zu machen, schwört er auf ein Verfahren, das sein Vater seit vielen Jahren anwendet: „Wir lassen in die Spalte zwischen Außenhaut und Verstärkung gewöhnlichen Härter laufen“, erklärt Staas. Dadurch verkleben die Bleche zu einer verwindungssteifen Einheit. „Hauben und Türen sind heute wesentlich stabiler als im Original“, sagt der Lancia-Fan.

Das Heckblech litt ebenfalls unter heftigem Rostfraß. Staas suchte nach Ersatz, doch er konnte nur ein gebrauchtes Teil finden, das bereits in einem Coupé eingebaut war - 400 Mark verlangte der Händler



Chrom glänzt mit dem dunklen Lancia blu um die Wette

dafür. „Rundum standen noch die Kanten der hinteren Seitenteile“, sagt Staas, der erkennen musste, dass der Blechkünstler, der das Heckblech einst in einen Lancia fügte, grobe Schlitzlöcher in das teure Teil geschnitten hatte, um es besser anpassen zu können.

Leicht wölbt sich das Heckblech nach innen. Das vereitelte alle Schleifversuche mit handelsüblichen Klötzen. Erst ein leicht ballig gebogenes Blech,

bezogen mit Moosgummi und Schleifpapier, brachte Staas weiter. „Trotz aller Mühen sieht man noch leichte Wellen“, sagt Staas. Das tiefe, dunkle Lancia blu verzeiht keine noch so minimale Abweichung von einer perfekten Oberfläche.

Den größten Teil des Lackaufbaus übernahm Oliver Staas selbst. Bis aufs Blech hatte er die Karosserie von allem Ballast der Jahre befreit. Dicke Lackaufbauten schätzt er nicht: „Alle Kanten wirken sonst sehr rundlich“, sagt er und findet, dass die schlichte, grafische Linie des Fulvia Coupé diese Verweichlichung nicht verdient hat. Zudem ist nur im gestrippten Zustand völlige Kontrolle über das Blech garantiert: Alle Beulen hat Staas durch Ziehen oder Stauchen mechanisch eliminiert, nirgendwo ist Spachtel in dicken Schichten aufgetragen. Mitten auf dem Dach entdeckte er sogar einen Rostherd, der vermutlich in einigen Jahren durch den Lack gebrochen wäre. „Da wird während der Produktion im Werk ein Arbeiter mit seiner Hand draufgekommen haben“, vermutet Staas.

Neue Rücklichter schmücken das Lancia-Heck



Auf der linken Seite zeigte sich das Fulvia Coupé leicht gekrümmt. Doch in Reparaturen wie dieser hatte Oliver Staas Erfahrung. Schwierig war es nur, eine geeignete Stelle zu finden, an der er sein Zugwerkzeug ansetzen konnte. Ein Flacheisen, das er dafür auf den Schweller schweißte, half weiter: „Es ging nur um zwei Millimeter Abweichung, aber das kann optisch einiges ausmachen“, sagt Staas. Er zog, drückte und bog so lange an der Karosserie, bis alle Spaltmaße Gnade vor seinem kritischen Auge fanden.

Fertig gefüllert, grundiert und geschliffen lieferte er seinen Lancia beim Lackierer ab. Den gesamten Innenraum und alle Falze hatte Staas bis zu den Kanten bereits in Lancia blu gefärbt: „Der Lackierer musste



Elegant: fingerdünne Dachsäulen

nur noch das Auto in die Kabine schieben, die Pistole befüllen und spritzen.“ Die 800 Mark, die Staas ihm bezahlte, klingen für eine Lackierung recht billig. Aber sie müssen in Relation gesehen werden: Ganze zwei Stunden hatte der Lackierer sich mit dem Lancia aufhalten müssen - demnach kein Stundensatz, der das Prädikat preiswert verdient hätte.

Das Lancia blu der Karosserie forderte im Inneren seinen Gegenpart. Oliver Staas blätterte nochmals in der abgegriffenen „auto motor und sport“ von damals: Beiger Stoff trug das Exemplar von Tester Schinhofen, und für beige Stoff entschied sich auch der Restaurator. Das Lancia-Originalmaterial war längst vergriffen, doch im BMW-Katalog fand er Vergleichbares. „Mit 2600 Mark waren die Sattlerarbeiten bei weitem der teuerste Posten“, blickt Staas zurück. Dabei hat er auch hier so viel Vorarbeit geleistet wie möglich: Die alten Bezüge hat er selbst abgenommen, alle Klammern gelöst und die Blechteile neu lackiert. Der Schaumstoff - von Pirelli! - zeigte sich tadellos.

Die neuen Türverkleidungen schnitt Staas aus Hartfaserplatten zu. Unter ihnen verbor-

Daten & Fakten

Baujahr: 1971
Präsentationsjahr: 1965
Neupreis: 13 974 Mark
Motor: wassergekühlter Vierzylinder-V-Motor
Hubraum: 1298 cm³
Leistung: 90 PS bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Clubs und Spezialisten: Lancia Fulvia und Flavia IG, Karl-Werner Schäfer, Telefon 08379/728239; Lancia Club Deutschland e.V., Hubert Enbergs, Telefon 02333/88705, Telefax 02333/88744; Lancia Club Vincenzo, Telefon + Fax 07631/12958

Literatur: Lancia Fulvia Gold Portfolio, engl., Cobham 1992; Sergio Puttini, Lancia Fulvia, Flavia, Flaminia, ital., Mailand 1991; Wim Oude Weernink, Lancia, Stuttgart 1993 (nur noch antiquarisch)

Restaurierung

Kaufjahr/-ort: 1989 in Kiel
Kaufzustand: relativ gut erhalten und komplett, aber nicht fahrbereit
Vorgeschichte: Erstzulassung in Göttingen, seit 1979 abgemeldet
Restaurierungsumfang: komplette Blecharbeiten, Technik überholt, Interieur neu
Restaurierungszeitraum: 1989 bis 1996
Fachkundige Unterstützung: Victor Albuquerque, Barnstorf (Lackierung); Firma Fischer, Lohne (Sattlerarbeiten)
Werkstattkosten: Lackiererei 800 Mark, Sattlerarbeiten 2600 Mark
Ersatzteillieferanten: Karl-Werner Schäfer, Firma Bilstein, Firma Bannemer
Ersatzteilkosten: rund 3000 Mark
Zustandsnote nach Restaurierung: 1-
Marktwert: 25 000 Mark (laut Gutachten)



*In der Ruhe
liegt die Kraft:
Zeitlose Schön-
heit braucht
keine Effekte*

Die Spezialisten Volker Nollert und Nasser El Boubou über das Lancia Fulvia Coupé

„Es gibt kaum Nachschub aus Italien“

„Die Nachfrage nach Coupés der ersten Serie war schon immer größer“, sagt Nasser El Boubou, Lancia-Spezialist aus Bühl. Trotzdem hat sich die Szene im Laufe der Jahre gewandelt: Die Modelle der zweiten Serie waren vor Jahren

noch oft im Alltag unterwegs, weil sie Stil und Fahrspaß boten, ohne das Budget zu strapazieren. Heute sind dagegen die meisten Fulvia-Coupés in Sammlerhänden. „Es ist schwieriger geworden, gute Autos zu finden“, sagt auch Volker Nollert,

Fulvia-Coupé-Spezialist im Lancia Club Deutschland. Zwar werden immer mehr Fulvia Coupé restauriert, aber diese Fahrzeuge erscheinen selten auf dem Markt – und der Nachschub aus Italien ist inzwischen nahezu versiegt. Auch in ihrem Heimatland sind die Coupés mit dem fragilen Dachaufbau sehr begehrt.

Die typischen Schwachstellen

► Rost ist eines der Hauptprobleme der Coupés. Er findet sich häufig unter den Zierleisten, weil diese mit Blechklammern befestigt sind. Neben den Hauben sind auch die Schweller betroffen.

„Mein erstes Auto war ein Lancia Beta HPE. Damit war ich der Marke verfallen“

Oliver Staas aus Barnstorf



Im Innenraum wählte Oliver Staas hellen Stoff für Sitze und Türtafeln

gen sitzen heute zwei großformatige Lautsprecher, die samt Schrauben exakt in die serienmäßig vorhandenen Ausschnitte im Blech passten. Die gelochte Holzplatte ist durchgehend mit Stoff bezogen: Vom guten Klang ist nichts zu sehen. Auch das moderne Radio versteckt



Die Doppelscheinwerfer unterstreichen den markanten Auftritt

Öldüse, die einen Strahl auf die Steuerkette des V-Motors spritzen sollte. „Ein Schaden, der auftreten kann, wenn man beim Wechseln der Kette nicht aufpasst“, weiß Staas. Der Motor, der einen Zylinderwinkel von nur zwölf Grad besitzt, verlor zudem viel Kühlwasser, obwohl der Restaurator den Zylinderkopf bereits hatte planen lassen.

Erneut musste Staas das Triebwerk zerlegen: Rund zwei Zehntelmillimeter Höhendifferenz zeigte die Dichtfläche des Blocks. „Die kleinen M8-Zylinderkopfschrauben konnten nicht genügend Zug ausüben, um dieses Maß zu überwinden“, sagt Staas. Nach der Planung des Blocks behält der Motor heute das Wasser problemlos im Kühlkreislauf.

Das mit Glasmehl gestrahlte Aggregat macht heute einen blendenden Eindruck. Aus seinem beinahe ladenneuen Zustand wächst großes Vertrauen in die Zuverlässigkeit der knapp dreißig Jahre alten Technik. Doch daran hatte Oliver Staas auch nicht gezweifelt, als er nach der Restaurierung das erste Mal den Zündschlüssel drehte.

Sehr gespannt war er dennoch, als das Coupé in Lancia blu mit seinem beigefarbenen Interieur so vor ihm stand, als sei es eben aus der Garage von „auto motor und sport“-Tester Schinhofen gefahren.

Denn gelesen hatte er vom Fulvia Coupé. Er hatte es gesehen. Und restauriert.

Nur gefahren hatte er es noch nie. Er wurde nicht enttäuscht.

Thomas Wirth



Rückenprobleme

Oliver Staas musste auf ein gebrauchtes Heckblech zurückgreifen. Sorgfältige Arbeit war beim Schleifen Pflicht: Die große, nahezu ebene Fläche macht Wellen besonders deutlich sichtbar

sich in einer Blechablage unter dem Armaturenbrett. Der Fahrer klappt es nach unten, wenn er es bedienen will. „Hätte ich das Radio ins Armaturenbrett gebaut, wäre der schöne Schriftzug verloren gegangen“, sagt Staas.

Obwohl erst 70 000 Kilometer gelaufen, litt der Lancia-Vierzylinder unter einigen Problemen. Dabei sorgten weder die Kolben noch andere wesentliche Komponenten für Kopfzerbrechen, aber die Fehler im Detail summierten sich zu einer geballten Ladung Arbeit für Oliver Staas. Er fand den Rest der abgebrochenen

► Risse in der Mitte der vorderen Radläufe weisen auf einen größeren Schaden hin: Meist sind die durchgerosteten hinteren Aufnahmen des Fahrschemels dafür verantwortlich. Die gesamte Technik kippt nach hinten, in extremen Fällen scheuern sogar die Benzin- und Bremsleitungen durch.

► Die Coupés der zweiten Serie gelten als schlechter verarbeitet als die erste Modellreihe. Zudem führt die Abmagerung im Schubtrieb oft zu Problemen: Die Leerlauf-einstellung ist problematisch.

► Die Teilesituation gilt generell als schwierig, die Preise sind hoch. Nachfertigungen sind selten.



Die Leichtmetallräder gab es als Zubehör