

# TEST LANCIA FULVIA



Bei Lancia drohen die Straßennamen auszu- gehen. Nachdem die berühmtesten Verkehrs- wege des römischen Imperiums, die Via Appia, Via Aurelia und Via Flaminia vergeben waren, griff man auf die weniger bekannten Namen der Via Flavia und schließlich der Via Fulvia zurück. Diese soll von einem Konsul Quintus Fulvius Flaccus um 179 v. Chr. in Piemont für Kriegszwecke (bekämpft wurden die bösen Liguren) angelegt worden sein. Mit der hoch- politischen, männerverschleißenden Dame Ful- via, die zu Cäsars Zeiten lebte, hat dieser Heerpfad nichts zu tun.

Die Fulvia-Straße, von der heute niemand ganz genau sagen kann, wo sie eigentlich verlief, wurde von Lancia für das vor einem Jahr herausgebrachte neue kleine Modell in Anspruch genommen, den Nachfolger des Appia. 10 Jahre lang hatte der Appia den angesehenen Namen Lancia in der unteren Hubraumklasse vertreten. 110 000 Stück wur- den gebaut – für die kleine, einen gediegenen Automobilbau pflegende Firma Lancia eine stolze Zahl.

Mit dem Appia hat der Fulvia nur den engen V-Winkel des Motors gemeinsam, in der Kon- struktion sind Motor und Wagen völlig neu. Es fehlt ihnen – wie allen Wagen der Lan- cia-Geschichte – nicht an eigenwilligen Merk- malen.

## VETTURA EUROPEA – UNTERMOTORISIERT

Schon äußerlich ist es gelungen, diesem Wa- gen, den Lancia eine „Vettura Europea“, einen europäischen Wagen nennt, unverwech- selbare Charakterzüge zu geben. Obwohl

### VORZUGE

- Gute Gesamtqualität
- Ausgezeichneter Fahrkomfort durch gute Federung und geringe Seiten- neigung
- Spursicheres Verhalten im normalen Fahrbereich
- Großer Innenraum

### NACHTEILE

- Zu wenig Motor-Temperament
- Hohe Brems-Pedalkräfte
- Ungünstige Bremskraft-Verteilung

die Grundelemente der heute gültigen Wagen- form verwendet wurden – kastenförmiger Aufbau mit ebenen Blechflächen –, kann man den Fulvia an seiner Front- und Heckgestal- tung sofort erkennen. Schön ist er nicht ge-

rade, eher etwas verschroben, aber er strahlt wie jeder Lancia das Fluidum der Individua- lität aus.

Obwohl nur ein 1100er, wirkt er nicht klein- wagenmäßig. In den Außen- und Innenmaßen nähert er sich auch schon an die 1,5 Liter- Klasse an. Im Gewicht liegt er sogar darüber: mit einem offiziellen Leergewicht von 1020 kg übertrifft er so manchen 1,7 Liter. Darin liegt auch das wichtigste Problem des Fulvia: ein Wagen dieser Größe und dieses Gewichtes ist mit 1100 ccm untermotorisiert. Der kleine Motor kann zwar eine zahlenmäßig gute Lei- stung, nicht aber das Drehmoment aufbrin- gen, das nötig ist, um diesen in beladenem Zustand beinahe anderthalb Tonnen schweren Wagen lebendig zu beschleunigen.

Hier steht man vor dem gleichen Rätsel wie anfänglich auch beim Flavia, der mit 1,5 Litern ebenfalls untermotorisiert war. Wie in den Flavia ein 1,8 Liter-Motor hineingehört (und nun auch eingebaut wird), so gehört in den Fulvia ein solcher von 1,5 oder mindestens 1,3 Liter. Wie richtig diese Überlegung, die man ohne Rechenkunststücke anstellen kann, tatsächlich ist, darauf kommen wir bei der Besprechung der Fahrleistungen noch einmal zurück.

Angeichts des billigeren und wesentlich lebendigeren Fiat 1300 und 1500 sehen die

# TEST LANCIA FULVIA

F O R T S E T Z U N G

interessanten konstruktiven Merkmale des Fulvia ein bißchen nach reiner Liebhaberei aus, nach Aufwand um des Aufwandes willen. Nun – das ändert sich in dem Augenblick, wo durch Hubraumvergrößerung eine dem Gewicht und der Größe angemessene Leistung erreicht wird.

## LIEBEVOLLE KONSTRUKTION

Der enge Winkel von nur 13 Grad bewirkt, daß man es nicht mit einem ausgeprägten V-Motor zu tun hat, sondern eher mit einem Reihomotor, dessen Zylinder leicht gegeneinander „auf Lücke“ versetzt sind. Es ist nur ein einziger Zylinderblock vorhanden, der aus Gußeisen besteht. Kurbelgehäuse und Zylinderkopf sind aus Leichtmetall. Der größte Unterschied zum Reihomotor besteht darin, daß jede der zwei oberliegenden Nockenwellen



Der weit vorn eingebaute V-Motor füllt den Motorraum nur zum Teil aus. Die Zündspule (rechts Mitte) ist ungenügend gegen Feuchtigkeit geschützt.

für „ihre“ beiden Zylinder die Ein- und Auslaßventile betätigt, so daß es sich also konstruktiv um einen OHC-, nicht um einen 2 OHC-Motor handelt. Eine Ausgleichswelle, wie sie der 12 M-Motor hat, war nicht notwendig, da der Massenausgleich wegen des engen Winkels kaum ungünstiger ist als beim Reihen-Vierzylinder. Wie der ganze Motor ist auch die dreifach gelagerte Kurbelwelle kurz und daher sehr steif. Die beiden Nockenwellen werden über eine doppelte Rollenketten angetrieben. Der Hub ist mit 67 mm kleiner als die Bohrung, die Verdichtung beträgt nur 7,8:1, weshalb der Motor mit Normalbenzin zufrieden ist. Die Leistungsangaben des Werkes schwanken zwischen 58 und 60 DIN-PS; das maximale Drehmoment liegt mit 8,4 mkg bei 4000 U/min im Rahmen dessen, was ein so kleiner, auf hohe Leistung gebrachter Motor ermöglicht.

Mit dieser nicht gerade billig gebauten Maschine weicht der Fulvia vom boxer-motorisierten Flavia ab; in den übrigen Details ist er dessen verkleinerte Ausgabe. Er hat die gleiche sorgfältige Kraftübertragung mit kugelgelagerten homokinetischen Gelenken, die gleiche Vorderradaufhängung mit Quer-

blattfeder und die gleiche hintere Starrachse mit Längsblattfedern. Wie der Flavia hat er an allen vier Rädern Dunlop-Scheibenbremsen mit vorn und hinten getrennten Kreisläufen, aber ohne Servo-Anlage, und auch die Schnecken-Rollen-Lenkung entspricht dem Flavia.

Die im hochmodernen Zweigwerk Chivasso gebaute Karosserie erfüllt in ihrer Stabilität und guten Verarbeitung die Ansprüche, die man an ein Lancia-Auto stellt. Bis auf einige Details – so die schräg nach oben stehenden und darum leicht einfrierenden Türschlösser – ist sie praktisch gebaut; der Innenraum ist glattflächig und mit abwaschbarem Material ausgefüttert. Eine selten angewandte, aber gute Lösung ist das Trommel-Tachometer, das trotz seinen großen, gut ablesbaren Zahlen nur wenig Raum in Anspruch nimmt. Auch die übrigen Instrumente sind gut ablesbar, eine Zeituhr fehlt leider, aber Warnlichter für Handbremse und Choke sind vorhanden. Der Lichtzugschalter läßt die Wahl zwischen Stand- und Abblendlicht oder, ganz herausgezogen, zwischen Abblendlicht und Fernlicht. Das Fernlicht ist hervorragend, das Abblendlicht, wie meistens bei Doppelscheinwerfern, nicht besonders gut. Die übrigen Kippschalter kann man leicht verwechseln, der für die Scheibenwischer ist rechts etwas außer Reichweite neben der Zugpumpe der (sehr guten) Scheibenwaschanlage angebracht. Die gesamte Schalterplatte läßt sich nach Lösen von zwei Schrauben nach oben klappen – die saubere Verkleidung der Armaturenbrett-Unterseite wirkt sich also nicht, wie bei vielen anderen Autos, als Erschwerung aus, wenn einmal etwas an den Schaltern oder der Scheibenwascherpumpe gemacht werden muß. Die Türinnengriffe sind voll versenkt und trotzdem recht handlich, an den Einstieg- und Sichtverhältnissen ist nichts auszusetzen.

Wie in den meisten italienischen Wagen sitzt man ziemlich hoch, aber nicht unbequem. Eine betont sportliche Fahrerhaltung ist darum nicht möglich, aber genügend Bewegungsfreiheit ist vorhanden. Die Lehnen lassen sich bis zur Waagerechten verstellen; allerdings in recht weiten Rasten, so daß zum Fahren nur eine Lehnstellung geeignet ist. Der Rücksitzkomfort entspricht den Ansprüchen der Mittelklasse – in Innenraum und Sitzkomfort ist der Fulvia ohne Zweifel über die 1100 ccm-Klasse hinausgewachsen.

Die an zwei großen Drehknöpfen gut regulierbare Heizung verliert bei Frost-Temperaturen an Wirksamkeit, obwohl im Fulvia die bei Lancia traditionelle thermostatgeregelte Kühlerjalousie eingebaut ist. Auf langer Strecke wird es dann nur noch mäßig warm. Beim Testwagen kam hinzu, daß die linke Vordertür nicht dicht schloß und einen ständigen leichten Luftzug durchließ. Die Kapazität der Belüftung dürfte bei heißem Wetter kaum ausreichen, zu ihrer Unterstützung kann man die Fenster ohne starke Geräuscherhöhung um etwa 5 cm öffnen, ohne daß es zieht.

Der Kofferraum ist ausreichend groß, aber schwer zugänglich. Es hindert nicht nur die hohe Ladekante, sondern auch das davor stehende Reserverad. Es blieben jedesmal Spuren auf der Kleidung zurück, wenn wir etwas aus dem Kofferraum herausnehmen oder hineinlegen wollten. Leider findet man es an modernen Autos nicht selten, daß die Vorteile des von außen zugänglichen Kofferraumes durch zu hohe Ladekanten zunichte gemacht werden.

## TEMPERAMENT VERGESSEN?

Wohl bei jedem, der den Fulvia fährt, wird die Enttäuschung über das fehlende Temperament der erste Eindruck sein. Man hat das Gefühl, daß der Motor sich ausgesprochen schwer tut und das Fahrzeug nur mit Mühe fortbewegt. Die Reaktion auf das Gasgeben ist träge, besonders im mittleren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor unwillig. Wir fuhren mit dem Fulvia mehr als 5000 km und gewöhnten uns daran, seine Faulheit einzukalkulieren und durch weites Ausdrehen so gut wie möglich auszugleichen. Trotzdem war das Überholen nie ein Vergnügen.

Wie gesagt, darf man diesen Charakterzug wohl weniger dem Motor selbst als seinem Verhältnis zum Wagengewicht zuschreiben. Das Gewicht wiederum führt zu einem Verbrauch, der nach 1100 ccm-Maßstäben recht hoch ist, und den man offenbar durch eine magere Vergasereinstellung geringzuhalten versuchte. Eine Beschleunigerpumpe ist zwar vorhanden, aber von ihrer Wirkung ist nicht viel zu spüren. Der Motor erreicht hohe Drehzahlen, ohne daß Ventilgeräusche und Leistungsabfall spürbar werden, aber als dreihändig „freudig“ kann man ihn trotzdem nicht bezeichnen. Wenn man sich mit dieser Maschine abmüht und dann noch Verbrauchswerte bis zu 13,5 Liter/100 km registriert, dann ist es unbegreiflich, daß Lancia nicht von vornherein einige ccm mehr spendierte.

Respekt vor dem Motor des Fulvia bekommt man lediglich bei Dauerfahrten mit hoher Geschwindigkeit. Die Spitze von 138 km/h ist für einen Elfhunderter dieses Gewichts ein guter Wert; über 100 km/h im IV. Gang ist der Fulvia ein recht erfreuliches Fahrzeug, das mit größeren Mittelklassewagen ohne weiteres Schritt halten kann. Hier wirkt sich die mit 4,78 recht hoch übersetzte Antriebsachse vorteilhaft aus. Fällt man allerdings auf 80 km/h ab, dann ist im IV. Gang nicht mehr viel zu holen und der III. schon fast am Ende. Der Motor ist zwar nicht unelastisch, der IV. Gang läßt sich ohne Rucken sogar in der Stadt noch benutzen. Aber es fehlt einfach das Durchzugsvermögen.

Natürlich gibt der hochdrehende kleine Motor ein kräftiges Geräusch von sich, aber wir empfanden dieses Geräusch auch auf Dauerfahrten nicht als lästig, weil sich kaum Vibrationen auf Karosserie oder Lenkung übertragen. In diesem Punkt macht sich die außerordentlich solide Konstruktion des Fulvia bemerkbar. Aber nicht nur dort: sie gehört, und zwar auf der positiven Seite, ebenfalls zu den ersten Eindrücken beim Fahren. Die schwingungs- und geräuschfreie Karosserie, der weiche Ablauf, der gute Federungskomfort schon beim langsamen Fahren – das alles sind Dinge, die klar erkennen lassen, daß man es hier nicht mit irgendeinem Allerwelts-Großserienwagen zu tun hat.

## NACHTWANDLERISCH

Wie jeder, der wirklich gute Wagen bauen will, legt Lancia Wert auf ausgezeichneten Federungskomfort. Dieser Wunsch dürfte für den Übergang auf Frontantrieb mit entscheidend gewesen sein, denn der Frontantrieb ermöglicht eine leichte und einfache Hinterachse, die ohne Einbuße an Bodenhaftung weich gefedert werden kann. Der Fulvia gehört zu den bestgefederten Wagen nicht nur seiner Hubraumklasse, sondern der kleineren



Der Fulvia ist gut ausgestattet und bietet mehr Innenraum, als in der 1100 ccm-Klasse üblich ist. Der Einstieg ist vorn und hinten bequem. In dem mit großen, gut ablesbaren Zahlen versehenen Trommel-Tachometer wird jeweils der gerade gefahrene Geschwindigkeitsbereich sichtbar.

FOTOS: WEITMANN



# TEST LANCIA FULVIA

F O R T S E T Z U N G



Mittelklasse überhaupt. Er wird mit kleinen und mit großen Bodenwellen ausgezeichnet fertig, es gibt keine plötzlichen Vertikalbewegungen des Aufbaues und keine harten Stöße. Es gibt erstaunlicherweise auch keine lästige Seitenneigung, weshalb der Fulvia auf kurvenreichen Straßen lange Zeit ohne Ermüdung und ohne Beeinträchtigung des Wohlbefindens schnell gefahren werden kann. Man weiß, daß weiche Federung – besonders bei Frontantriebswagen – nicht leicht mit sicheren Fahreigenschaften vereinbar ist. Gerade die Lancia-Autos waren aber schon immer dafür bekannt, außer gutem Fahrkomfort auch noch ein sicheres Fahrverhalten zu bieten. Beim Flavia allerdings, dem ersten Frontantriebswagen von Lancia, wurden daran Zweifel laut. Wir haben uns mit ihnen im Flavia-Test auseinandergesetzt; der Kern des Problems liegt zweifellos darin, daß der Flavia bei hervorragenden Eigenschaften im normalen Fahrbereich eine hohe Empfindlichkeit im Grenzbereich aufweist. Er ermöglicht sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten, ohne auch nur einen Millimeter von der Spur abzuweichen.

Geht er aber erst einmal weg, dann ist er nur noch mit Mühe zu fangen. Ein plötzliches Aufhören der Gutmütigkeit des Flavia zeigt sich auch beim schnellen Zickzackfahren und beim Verreißen der Lenkung.

Der Fulvia unterscheidet sich im Fahrverhalten nicht grundsätzlich vom Flavia, ist jedoch im ganzen etwas gutmütiger. Er hat eine bemerkenswert geringe Reaktion beim Gaswegnehmen in Kurven – bekanntlich ein kritischer Punkt aller Frontantriebswagen – und läßt sich beim „Wedeln“ mehr zumuten als der Flavia, ohne mit dem Heck unruhig zu werden. Auch bei ihm tritt dann allerdings eine kritische Phase ein, in der er nur noch durch schnelle Reaktion zu fangen ist. In Kurven verhält er sich klar untersteuernd, schiebt also über die Vorderräder nach außen weg. Dabei läßt er sich durch dosiertes Gaswegnehmen und verstärktes Einschlagen der Lenkung gut kontrollieren – solange man nicht übermäßig schnell ist. Mutet man ihm zu viel zu, dann landet man am Außenrand der Kurve, ohne viel daran machen zu können. Wer sich auf dem Fulvia eingefahren hat, kann damit sehr schnell sein, ohne daß die Fahrweise spektakulär aussieht. Ein an der Grenze bewegter Fulvia fährt spurgenau, ohne Seitenneigung und ohne Reifenquietschen mit Geschwindigkeiten, bei denen andere Autos mit allen Mitteln der Kunst auf der Straße gehalten werden müssen.

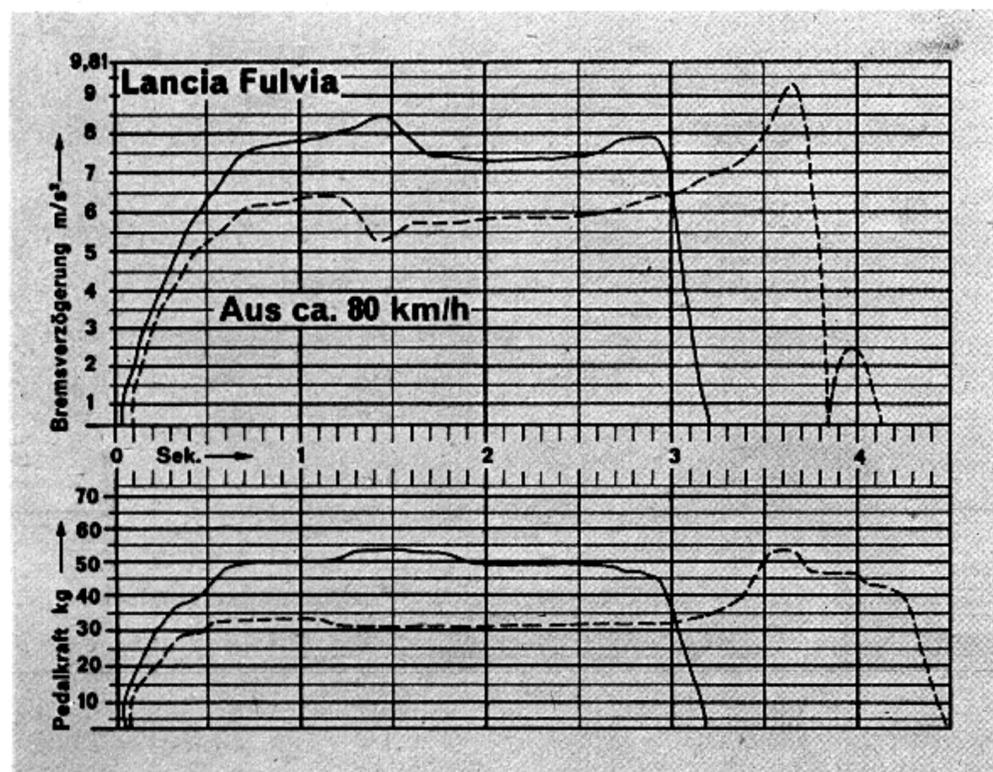
Dabei spielen natürlich auch die Reifen eine Rolle. Der Fulvia wird serienmäßig mit Michelin X-Reifen geliefert, bei denen die beschriebenen Charakterzüge besonders deutlich hervortreten. Die auf Wunsch lieferbaren Pirelli Cinturato neigen erfahrungsgemäß etwas mehr zum Quietschen und kündigen das Weggehen in Kurven frühzeitiger an. Wie der Flavia büßt vermutlich der Fulvia mit diesen Reifen etwas an seiner nachtwandlerischen Sicherheit ein und wird dafür unproblematischer.

## BEDIENUNGSKRÄFTE

Der Fulvia ist keineswegs als sportliches Fahrzeug gedacht. Davon zeugt die Leistung, die freilich selbst für friedliche Tourenfahrer etwas zu gering ist, davon zeugen der Fahrkomfort und auch die Lenkung. Es ist wie beim Flavia eine indirekte Lenkung, die außerordentlich

leicht zu betätigen ist. Wer schnell durch Kurven fahren will, muß viel am Lenkrad drehen. Da aber die Lenkung exakt arbeitet, hat man mit ihr das Fahrzeug gut in der Hand. Frontantriebs-Einflüsse spürt man in der Lenkung nicht; wenn man es nicht wüßte, würde man bei dieser mühelosen Bedienung gar nicht auf den Gedanken kommen, daß man einen Frontantriebswagen in der Hand hat.

Auch Kupplung und Schaltung sind leicht und sauber zu handhaben, nur von der Bremse kann man nicht das gleiche sagen. Es ist kaum begreiflich, daß dieser Wagen mit seinen vier Scheibenbremsen nicht wie der (billigere) Fiat 1500 eine Servounterstützung der Bremse hat. Besonders beim langsamen Fahren muß man ungewohnt kräftig aufs Pedal treten, um den Wagen zum Stehen zu bringen. Hinzu kommt eine starke Nässe-Empfindlichkeit, die beim plötzlichen Bremsen nach längerer Fahrt in Regen oder Schneematsch für Augenblicke das fatale Gefühl aufkommen läßt, die Bremsen hätten keine Wirkung. Die Wirkung kommt nach kurzer Zeit; aber mit einer Servoanlage könnte man durch höheren Anpreßdruck diese unerwünschte Trocknungs-Periode verkürzen. Davon abgesehen ist die Bremswirkung beim normalen Fahren gleichmäßig und ausdauernd. Bei Höchstbeanspruchung jedoch zeigte der Testwagen die Neigung, mit den Hinterrädern zuerst zu blockieren. Michelin X-Reifen sind ohnehin blockierempfindlicher als Normalreifen; beim Fulvia führte das Blockieren zu einem blitzschnellen Ausbrechen des Hecks, das nur bei sofortigem Loslassen des Bremspedals und korrigierenden Lenkradbewegungen ohne schlechte Folgen blieb. Das Werk sollte die Bremskraft unbedingt so verteilen, daß auch bei nur mit dem Fahrer besetztem Wagen die Vorderräder zuerst blockieren. Infolge der Blockier-Neigung waren die bei unseren Bremsmessungen erzielten Maximalverzögerungen nur durchschnittlich. Während der vierwöchigen Testzeit sprang der Wagen einmal morgens nicht an und blieb mehrere Male auf der Autobahn stehen. In allen Fällen war Feuchtigkeit im Hochspannungsteil der Zündanlage die Ursache. Sorgfältiges Trocknen der Kabel und Stecker nützte beim Fahren im starken Regen nicht lange, es zogen sich immer wieder Wasserschleier in den Motorraum. Erst als wir die Zündspule mit einer Plastikfolie wasserdicht eingepackt hatten, war Ruhe. Die Feststellung solcher Mängel ist eigentlich Aufgabe des Fahrversuchs.



Bei Vollbremsung aus ca. 80 km/h waren mit den vier Scheibenbremsen des Fulvia keine überdurchschnittlichen Verzögerungswerte zu erzielen, weil die Hinterräder vorzeitig blockierten, besonders in erwärmtem Zustand (gestrichelte Linie). Gegen Dauerbeanspruchung sind die Bremsen unempfindlich. Wegen Fehlens einer Servoanlage erfordern die Bremsen hohe Fußkräfte auf dem Pedal.

Man findet also bei diesem Lancia wieder allerlei Rätsel – Erstklassiges neben Unverständlichem. Daß er zu den Klassewagen gehört, daran besteht kein Zweifel. Aber gerade darum dürfte er nicht in manchen Punkten den billigeren Großserien-Konkurrenten unterlegen sein, ganz besonders nicht im Temperament des Motors. Mit größerem Hubraum und Servobremse wäre er ein kompaktes Klassefahrzeug, das den Individualisten unter den Autofahrern viel Freude machen könnte. Beim Flavia hat Lancia gezeigt, daß Korrekturen nicht unter der Würde des renommierten Turiner Hauses sind. Auf dem freier gewordenen italienischen und europäischen Markt wird Lancia heute mehr denn je von mächtigen Konkurrenten bedrängt. Darum wird man sich berechtigten Wünschen wohl kaum verschließen können. Reinhard Seiffert

# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

## LANCIA FULVIA



### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, um 45° nach links geneigt eingebaut, V-Winkel 13°, Bohrung × Hub 72 × 67 mm, Hubraum 1091 ccm, Verdichtung 7,8:1, Leistung 58 PS bei 5800 U/min (53,2 PS/Liter), max. Drehmoment 8,4 mkg bei 4000 U/min, mittl. Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800 U/min) ca. 13 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (4220 U/min) ca. 9,4 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, durch Kette angetrieben, Wasserkühlung mit Pumpe und Kühlerjalousie regelnden Thermostat, Kühlwasserinhalt 6,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 4 Liter, 1 Doppelvergaser Solex C 32 PAIA, mechanische Kraftstoffpumpe, 38 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 42 Ah, Lichtmaschine 360 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 4,305 (20,6), II. 2,542 (12,15), III. 1,538 (7,35), IV. 1 (4,78), R. 4,798 (22,93), Übersetzung im Vorderachsantrieb 4,78, Ölinhalt von Getriebe und Differential 2,6 Liter.

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie mit vorderem Hilfsrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querblattfeder, Querstabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Übersetzung 18,2:1, hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Hebelhandbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 155—14, Luftdruck 1,7/1,7 atü.

### ABMESSUNGEN

Radstand 2480 mm, Spur 1300/1280 mm, Außenmaße 4160 × 1555 × 1400 mm, Innenbreite vorn 1300 mm, hinten 1300 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 880 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 190 bis 290 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis links 11,5 m, rechts 12,3 m, 5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1063 kg (davon Vorderachse 653 kg, Hinterachse 410 kg, Gewichtsverteilung 61,4:38,6), zulässiges Gesamtgewicht 1420 kg, Zuladung 357 kg, Personenindexzahl 4,2, Leistungsgewicht vollgetankt 18,3 kg/PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen mit Gepäck) 24,2 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

#### Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 39 km/h
II. Gang	12 bis 65 km/h
III. Gang	20 bis 107 km/h
IV. Gang	ab 31 km/h

Höchstgeschwindigkeit 138 km/h

#### Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	37,6
60	57,2
80	77,8
100	97,1
120	116,5
140	132

### Beschleunigung

0 bis 40 km/h	4,3 s
0 bis 60 km/h	7,9 s
0 bis 80 km/h	12,1 s
0 bis 100 km/h	22,8 s
1 km mit stehendem Start	41,2 s (87,4 km/h)

### VERBRAUCH

Autobahn Schnitt 120 km/h	13,1 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 100 km/h	7,0 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	12,0 Liter/100 km
Testverbrauch	11,3 Liter/100 km

### INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	49 Phon
Bei 50 km/h	67 Phon
Bei 80 km/h	75 Phon
Bei 100 km/h	81 Phon
Bei 120 km/h	84 Phon

(Jeweils im IV. Gang auf Betonfahrbahn)

### PREISE

Limousine viertürig	DM 9 380.—
Innenausstattung aus Leder	ca. DM 1 000.—
Österreich:	
Limousine viertürig	öS 74 500.—
Schweiz:	
Limousine viertürig	sfr 10 950.—

### BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr . . . DM 158.—  
Haftpflichtversicherung im Jahr (Deckungssummen DM 250 000.—, DM 50 000.—, DM 10 000.—) . . . ca. DM 355.— + 5%  
Vollkaskoversicherung im Jahr (mit 500 DM Selbstbeteiligung) . . . ca. DM 360.— + 5%  
Betriebskosten je km (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung) . . . 13,6 Dpf  
Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung

Bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10 000 km	1931	19,3
20 000 km	3291	16,5
30 000 km	4651	15,5

### WARTUNG

Schmierdienst und Ölwechsel alle 4000 km, Inspektion alle 8000 km.

Hersteller:  
Lancia & Co., Via V. Lancia 27, Torino, Italien.

Importeur:  
Auto-König KG, München, Gabelsbergerstraße 54

