

# Fulminanter Lancia

## Die verschiedenen Modelle vom Lancia Fulvia Coupé

Daß Lancia heute eine Rallye-Weltmacht ist, verdankt die Firma maßgeblich einem adretten kleinen Coupé, das zunächst mal nur das Angebot sportlich-komfortabler 2+2-Sitzer bereichern sollte. Um plötzlich zum fast unbezwingbaren Sportgerät zu avancieren. Die Rede ist natürlich vom Lancia Fulvia Coupé.

Schon 1906 gründete Vincenzo Lancia die Fabbrica Automobili Lancia e Cia in Turin und machte sich vor allem mit dem Anfang der zwanziger Jahre gezeigten Lambda einen Namen. Bereits mit selbsttragender Karosserie und Vierradbremse ausgerüstet, wartete dieses Modell mit einer Reihe von Merkmalen auf, die 40 Jahre lang Lancia-typisch sein sollten: vertikal angebrachte vordere Schraubenfedern etwa und kleinwinkliger V-Motor.



Links ein Coupé der ersten Serie, dahinter der offiziell Fulvia Sport genannte Zagato. Im Bild die US-Ausführung mit Doppelscheinwerfern.



Die Autos mit dem markanten Firmenemblem — der Originalentwurf stammte von Graf Carlo Biscaretti di Ruffia — erwarben sich einen hervorragenden Ruf: Sie galten als vornehm und nobel, sehr solide gebaut und technisch ebenso fortschrittlich wie eigenwillig. Daß sie nicht billig waren, nicht billig sein konnten, störte die begeisterte Kundschaft wenig.

Im Gegenteil: Man war in gewisser Weise froh, unter sich zu sein und eine enge Bezie-



Das Fulvia Coupé entwickelte sich zum kaum schlagbaren Sportgerät und machte Lancia zur Weltmacht in Sachen Sport.

hung zur Marke Lancia zu pflegen, der man oft über Jahrzehnte die Treue hielt. Folgerichtig gründeten eingeschworene Lancia-Fahrer 1960 den Lancia-HiFi-Club, eine Vereinigung, in die nur aufgenommen werden konnte, wer mindestens sechs fabrikneue Lancias gekauft hatte!



Die Autos der einzelnen Serien unterschieden sich nur in Details voneinander. Hier ein Serie-1-Coupé mit dem schräg endenden Kühlergrill.



Für die Linienführung des Fulvia Coupés hatte die Lancia-Styllngabteilung unter Leitung von Pietro Castagnero gesorgt. Zehn Jahre Bauzeit vergingen ohne tiefgreifende Karosserieretuschen.

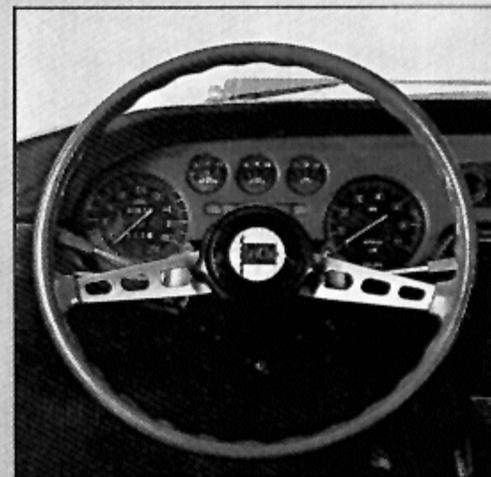
Die meisten Mitglieder nahmen diese Hürde mühelos: So hatten HiFi-Präsident Guido Alberto Rivetti und seine vielköpfige Familie zwischen 1912 und 1960 allein 712 Lancias gekauft!

Eine derart loyale Kundschaft war für eine verhältnismäßig kleine Autofabrik wie Lancia natürlich Gold wert, vor allem vor dem Zweiten Weltkrieg. Nach 1945, als der Konkurrenzdruck immer größer und der Zwang zur Rationalisierung immer unerbittlicher wurde, reichte das allein nicht aus: Auch Lancia mußte auf höhere Stückzahlen setzen, wollte die Marke nicht untergehen.

Es war das große Verdienst von Generaldirektor Gianni Lancia (dem Sohn des 1937 verstorbenen Firmengründers), die Anpassung an diese neuen Notwendigkeiten vollzogen zu haben — ohne daß dabei die Produkte des Hauses ihr Profil verloren hätten.



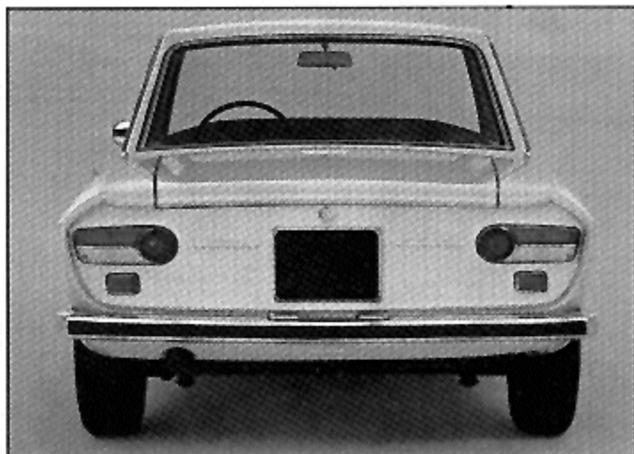
Die behutsam modifizierte Frontpartie der zweiten Serie ließ das Coupé breiter erscheinen, nahm ihm aber einiges an Individualität.



Coupé der zweiten Serie: anders angeordnete Blinker, ein direkt bis an die Scheinwerfer laufender Kühlergrill, neugestaltete Felgen und leicht überarbeitetes Interieur.

Der Sprung, erstmals mit einer Baureihe mehr als 100.000 Stück zu verkaufen, gelang mit dem Appia, einem erlesenen kleinen Fahrzeug, das 1953 auf den Markt kam und rund zehn Jahre später in Pension geschickt wurde. Sein Nachfolger hieß Fulvia, war also wieder nach einer alten römischen Heerstraße benannt, die angeblich 179 v. Chr. von Konsul Quintus Fulvius Flaccus erbaut wurde.

Zunächst als Limousine vorgestellt, ergänzte 1965 das wunderhübsche Fulvia Coupé das Angebot. Dieser kleine Zweitürer erschien offiziell zum Genfer Salon, wurde tatsächlich aber schon ein paar Wochen vorher der Presse vorgestellt, so daß viele Besucher das Auto zumindest von Bildern her kannten. Es kam sehr gut an, auch wenn die Linien seiner recht kantigen Karosserie hausgemacht, also in der Stylingabteilung von Lancia (unter Leitung von Pietro Castagnero) ohne das Zutun eines



Die Karosserieform des Fulvia Coupés bezog einen Großteil ihres Reizes dadurch, daß man geschickt strenge, gerade Linien mit delikaten Rundungen kombiniert hatte.



Stardesigners entstanden waren. Und man hatte gute Arbeit geleistet: Mit seiner niedrigen Gürtellinie und dem zierlichen, lichtdurchfluteten Dachaufbau wirkte das Ful-



Besonders heiß: Der wegen seiner inneren Scheinwerfer „Fanalone“ genannte 1600 HF, der mit Kotflügelverbreiterung und Alu-Felgen daherkam.

via Coupé aus jedem Blickwinkel ansehnlich und gefällig.

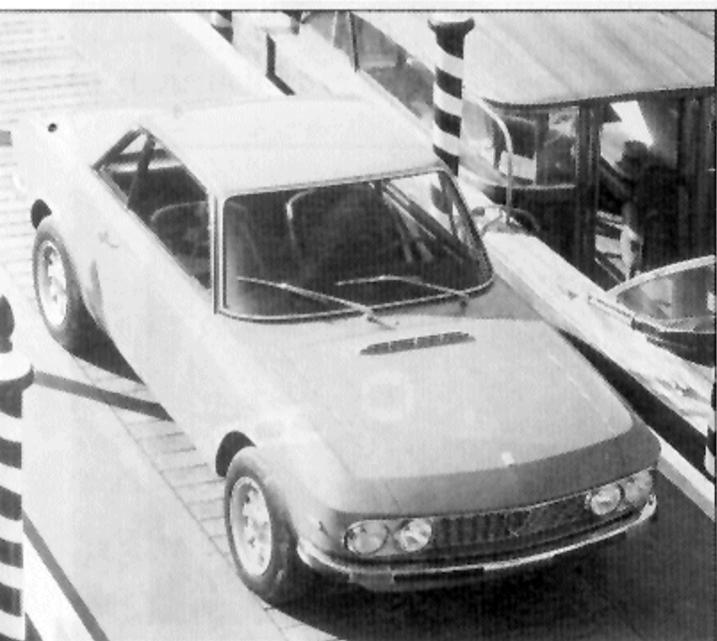
Auch die Technik konnte sich sehen lassen. Die Fulvia-Baureihe präsentierte sich als völlige Neukonstruktion und hatte mit dem Appia (außer dem Zylinderwinkel) nichts, mit dem 1960 lancierten Flavia dagegen viel gemeinsam: so etwa den Vorderradantrieb mit dem Motor vor, dem Differential auf und dem Getriebe hinter der Achse. Was kaum verwundern kann, da es sich bei beiden Konstruktionen um Schöpfungen von Prof. Dr.-Ing. Antonio Fessia handelte, dem technischen Leiter von Lancia. Dieser

hervorragende Konstrukteur hatte schon 1948 für die Flugzeugfabrik Caproni den Camsa entworfen, ein sehr fortschrittliches Auto, das aber nicht in Produktion gehen sollte. Wesentliche Merkmale dieses Camsa-Caproni tauchten zwölf Jahre später beim Flavia (der so mit vielen Lancia-Traditionen brach) und schließlich beim kleineren Fulvia erneut auf.

Allerdings in einem wesentlichen Punkt war der Fulvia wieder ein echter Lancia. Anders als beim Flavia mit seinem Vierzylinder-Boxer konnten konservative „Lancisti“ (wie sich die Anhänger der Marke nennen) erleichtert aufatmen: Unter der Haube des kleineren Bruders werkelt wieder ein klassischer V-Motor.

Grad betrug. Folglich gab es nur einen Zylinderblock — wohl aber zwei obenliegende Nockenwellen, wobei die eine die Betätigung der Ein-, die andere die der Auslassventile steuerte. V-förmig angeordnete Ventile, hemisphärische (halbkugelförmige) Brennräume und eine dreifach gelagerte Kurbelwelle waren die weiteren Besonder-

heiten des Fulvia-Triebwerks, das im Coupé auf 1,2 Liter Hubraum aufgebohrt war und 80 PS bei 6000 Touren leistete. Eigenartigerweise erhöhte man rund zwei Jahre später die anfänglichen 1216 auf 1231 ccm — warum, wußten nur die griechischen Götter, handelte es sich doch beim Hubraum von 1231 ccm um die Griechenlandversion



Das zwischen 1970 und 1973 in einer Auflage von 3690 Exemplaren gebaute 1600 HF Coupé.

Freilich handelte es sich dabei eher um ein Reihentriebwerk mit leicht versetzten Zylindern, deren Winkel zueinander knapp 13



Leistete 101 PS und war als Gruppe-2-Auto homologiert: der 1,3-Liter-HF der ersten Serie. 1966 erstmals eingesetzt, holte sich der Wagen Siege bei der Rallye San Marino und bei der Rallye dei Fiori.



Serie-3-Coupé mit geschwärztem Kühlergrill und geänderten Felgen. Zwei Personen samt dazugehörigem Gepäck ließen sich im Lancia Fulvia 3 unterbringen.



Eigenbau? Aber nein! Für bestimmte Märkte mußten die äußeren Scheinwerfer höhergelegt werden. Hier ein Serie-2-Coupé mit englischer Zulassung.



Jedes Fulvia Coupé vermittelte eine Menge Fahrspaß und bot neben sportlichen Fahreigenschaften ausgeprägte Handlichkeit bei besten Sichtverhältnissen. Daß das Auto unter nahezu allen Bedingungen gutmütig reagierte, verblüffte die Tester: Schließlich handelte es sich hier doch um ein sehr kopflastiges Fahrzeug!

Gute Figur nicht nur vor Palmen: Das Fulvia Coupé kam, dies beweisen zahlreiche Rallyes, auch im Schnee bestens zurecht.



(und andere Exportmärkte), die wegen der schlechten Treibstoffqualität den Block mit größerer Bohrung und niedrigerer Verdichtung hatte.

In seiner übrigen technischen Auslegung entsprach der Fulvia dem Flavia — was bedeutete, daß der Motor, der zusammengefaßt mit der Antriebseinheit in einem Hilfsrahmen ruhte, die Vorderräder antrieb. Die Vorderradaufhängung bestand aus Dreiecksquerlenkern, Querblattfeder und Kurvenstabilisator, während die hintere Starrachse durch halbelliptische Blattfedern und einen Panhardstab geführt wurde. Eine Schneckenrollenlenkung und eine sehr aufwendige Zweikreisbremsanlage mit vier Scheiben (Dunlop), die bei dem schwereren Flavia stets mit Bremskraftverstärker ausgerüstet war, vervollständigten das Bild dieses für seine Klasse höchst ungewöhnlichen Automobils.



Bei einem so erfolgreichen Rallye-Auto durfte ein Sieg bei der „Monte“ nicht fehlen. 1972 war es soweit: Munari/Mannucci trugen sich in die Siegerlisten ein.

Auf den Fulvia, der in einem nagelneuen Zweigwerk bei Chivasso gebaut wurde, setzte Lancia große Hoffnungen, denn das traditionsreiche Unternehmen steckte in einer tiefen Krise — und Signore Pesenti, der

damalige Eigentümer, verlor zu dieser Zeit viel von dem Geld, das er durch sein Zementimperium verdiente.

Die Hoffnungen sollten sich erfüllen: Vor allem das zierliche Fulvia Coupé wurde zu einem großen Erfolg. Im Jahre 1967 kostete es auf einem neutralen Markt wie der Schweiz sFr. 13.750,- (bei uns in der Bun-



Sieht ausgesprochen eindrucksvoll aus: ein HFS der ersten Serie mit einer Reihe sportlicher Verbesserungen.

desrepublik DM 10.500,-) und lag damit auf gleichem Niveau wie der neue Alfa Romeo 1300 GTJ. Dieser Alfa und das Fiat 124 Coupé dürften seine Hauptkonkurrenten gewesen sein — wobei sich vor allem Leute für den Lancia entschieden haben dürften, denen der Fiat zu profan und der Alfa zu sportlich war.

Was nicht heißen soll, daß der Lancia in Sachen Sportlichkeit nichts zu bieten gehabt hätte. Im Gegenteil: Das kurzhubig ausgelegte dohc-Triebwerk erwies sich als gleichermaßen drehfreudig wie kultiviert. Bei Geschwindigkeitsmessungen schrieb man ein Beschleunigungsvermögen von

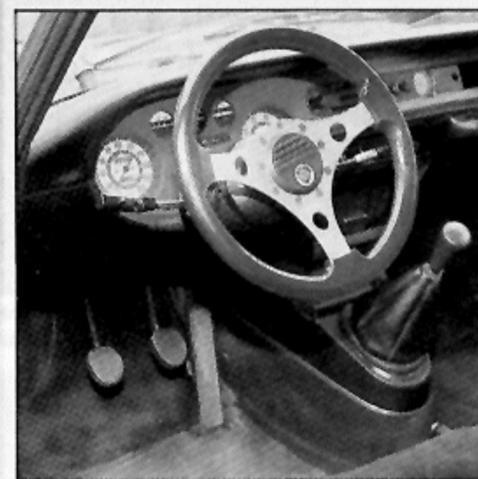
Null auf 100 km/h in rund 15 Sekunden und eine Endgeschwindigkeit von knapp 170 km/h zu Buche — sehr gute Werte für ein 1,2-Liter-Auto, und obendrein Ausdruck einer beachtlichen Aerodynamik. Daß das mit zwei Doppelvergasern (von Solex oder Weber) operierende Coupé gut am Gas hing und mit wenig Benzin auskam, waren weitere Pluspunkte.

Zur Motorcharakteristik paßte das Fahrverhalten, wo ebenfalls Sportlichkeit ohne gänzlichen Komfortverzicht geboten wurde. Vor allem die absolut sicheren und gutmütigen Fahreigenschaften dieses sehr kopflastigen Fronttrieblers konnten überzeugen, wobei sich das Auto eher neutral denn untersteuernd verhielt.

Ein Leckerbissen stellte das Cockpit dar. Mochte das Fulvia Coupé seinem Anspruch als 2+2-Sitzer nur bedingt gerecht werden — die Hinterbänker hatten mangels ausreichendem Knie- wie Kopfraum wenig zu lachen —, so durften sich der Pilot und sein Kompagnon recht wohlfühlen (vorausgesetzt, sie waren nicht größer als 1,85 m). Auf gut gepolstertem, leider mit Kunstleder bezogenem Gestühl, das vor allem im Sommer wenig Seitenhalt bot, untergebracht,

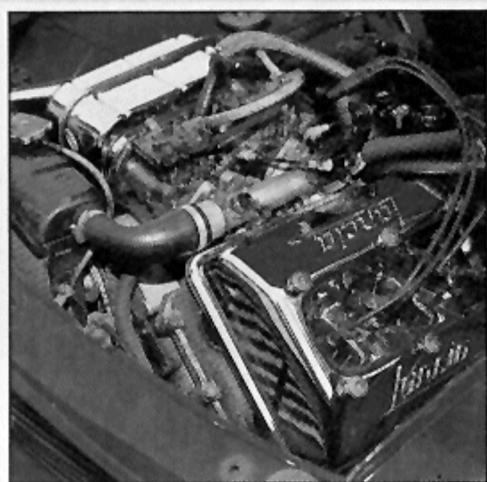
finden sie selbst für großes Gepäck genügend Raum vor. Über Geschwindigkeit, Drehzahl, Benzinstand, Wassertemperatur, Öldruck und Zeit informierten attraktive Rundinstrumente, geschaltet wurde das Vierganggetriebe mittels Knüppelschaltung. Und durch ein edles Holzlenkrad wurde das kleine Coupé auf Kurs gehalten. Vor allem aber überzeugte das Auto durch seine wirklich gediegene Verarbeitung: Das Bemühen um Qualität und intelligente Lösungen auch kleiner Details trat überall hervor — und machte aus dem Fulvia Coupé einen echten Lancia.

Dererlei Bemühen schlug sich natürlich in beträchtlichem Gewicht nieder — und so brachte das Auto vollgetankt fast 1000 Kilo



auf die Waage. Eine Menge Zeug für ein Vier-Meter-Wägelchen mit 1,2 Liter Hubraum, und keine gute Voraussetzung für eine Sportkarriere!

Also zogen die Lancia-Techniker die Konsequenz und lancierten 1966 den Fulvia HF. Kompromißlos auf sportlichen Einsatz zugeschnitten, verzichtete diese Gruppe-2-Gerät auf Dinge wie Radkappen, Stoßstangen, Chromverzierung und Dämmmaterial und speckte dank Plexiglasscheiben



Ordentlich Platz fürs Urlaubsgepäck bot der Kofferraum des alltagstauglichen Coupés.

und der Verwendung von Aluminium an Türen und Hauben auf rund 800 Kilo Gewicht ab. Ein härteres Fahrwerk und eine spartanische Innenausstattung waren weitere Merkmale des HF, für den rund 15 Prozent mehr als für das normale Coupé anzulegen waren.

Als der HF in Produktion genommen wurde, hatte bereits ein anderes Modell debütiert: der Fulvia Sport mit seiner Zagato-Karosserie. Auf dem Turiner Salon im Herbst 1965 erstmals ausgestellt, mag diese Version ursprünglich für den Rennsport gedacht gewesen sein (wie viele Zagato-Modelle), wurde dann allerdings vom wettbewerbsstärkeren HF in den Schatten gestellt.



Vom hier gezeigten Fulvia Coupé 3 gab es die Sondermodelle Monte Carlo und Safari, beides heute sehr gesuchte Versionen.



Wurde nur von 1974 bis 1976 gebaut, verkaufte sich aber in diesem Zeitraum 28.763mal: das Coupé 3.

Für diese Vermutung spricht, daß frühe Fulvia-Zagato-Karosserien vollständig aus Aluminium bestanden und man erst einige Zeit später zu herkömmlichem Stahlblech wechselte. Übrigens ließ sich die Heckklappe dieses extravaganten Coupés während der Fahrt einen Spalt breit — zur besseren Innenraumbelüftung — öffnen. Dies aber elektrisch vom Armaturenbrett aus. Tech-

Serie 3, am Stück und im Detail: Ab 1974 gefertigt, spendierte man den Autos neben einem damals hochmodernen schwarzen Grill neue Instrumente mit weißem Zifferblatt. Das Lenkrad ist nicht original.

nisch entsprach der Sport dem Basis-Coupé — mit einer Ausnahme: Das länger übersetzte Differential (3,545:1 statt 3,909:1) brachte eine etwas höhere Endgeschwindigkeit.

Alles in allem muß auch dieses Modell eine sehr gelungene Schöpfung gewesen sein, denn es vermochte selbst professionelle Tester zu beeindrucken: „Man sagt, wer einmal einen Lancia besessen habe, bleibe für den Rest seines Lebens dieser Marke treu. . . . Wenn man das 1,3 Liter Sportcoupé gefahren hat, wäre es zu verstehen“, schrieb Olaf von Fersen 1967.

Womit er gleich das Stichwort zu einem weiteren wichtigen Fulvia-Entwicklungsschritt lieferte: Durch Erweiterung der Bohrung erzielten die Techniker einen Hubraum von 1298 ccm, der mit einer Steigerung der PS-Zahl auf 87 bei 6200 U/min einherging. Gleichzeitig mit der Einführung dieses Lancia Fulvia Coupé Rallye 1,3 genannten Modells vollzog sich eine andere wichtige Änderung: Die Einführung von Alu-Türen und -Hauben ließen das Ge-

wicht des 1,2- wie 1,3-Liter-Coupés beträchtlich sinken. Der Sport mit der Zagato-Außenhaut, der sich ebenfalls hervorragend verkaufte, profitierte wie der HF vom 1,3-Liter-Motor — allerdings blieb beim Sport der Vierzylinder unmodifiziert, während HF-Piloten nun auf 101 PS zurückgreifen konnten.

Offensichtlich fanden die Lancia-Techniker Gefallen an behutsamen Leistungszulagen, denn schon 1968 spendierten sie die nächste: Das Fulvia Coupé Rallye 1,3 S machte

artig seine Aufwartung und bot, neben einer etwas aufgewerteten Ausstattung, 92 PS und eine Spitze von 170 km/h.

Das aufregendste und heute begehrteste Fulvia-Modell debütierte Ende 1968 auf dem Turiner Salon und präsentierte sich als neuste Ausformung des bekannten „High Fidelity“-Themas: die Rede ist vom Rallye 1,6 HF. Seine wichtigsten technischen Merkmale betrafen das Triebwerk, das nun über 1584 ccm Hubraum verfügte und 114 PS bei 6200 U/min abgab. Freilich war viel mehr möglich: Privatkunden konnten den 1,6 HF Typ 1016 bestellen, der es dank bearbeiteter Ansaugkanäle, anderer Nockenwellen und weiterer Maßnahmen auf 132 PS (manche Quellen sprechen von 135 PS, wie überhaupt viele PS-Angaben ungenau und widersprüchlich sind) brachte. Außerdem kamen endlich ein neukonstruiertes Fünfganggetriebe sowie ein negativer Lenkrollradius an der Vorderachse zum Einsatz. Äußerlich ließ sich dieses Modell durch die angesetzte Kotflügelverbreiterung aus Kunststoff, sechs Zoll breite Leichtmetallfelgen und die größeren inneren Hauptscheinwerfer erkennen.

Apropos Scheinwerfer: Wundern Sie sich nicht, wenn Sie beispielsweise in England ein Fulvia Coupé mit höhergelegten äußeren Lampen sehen: Die gesetzlichen Bestimmungen bestimmter Exportmärkte zwangen den Hersteller zu dieser Maßnahme.

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der HF längst den Ruf eines kaum zu schlagenden

wieder sportlich engagiert und etwa in den fünfziger und sechziger Jahren Fahrzeuge wie den Aurelia oder den Flavia bei Tourenwagen- und GT-Rennen an den Start geschickt, ohne deshalb herausragende Ergebnisse zu erzielen.

Mit dem Fulvia Coupé änderte sich dies grundlegend: Sogar auf der Rundstrecke, besonders aber bei Rallyes, tobte diese kleine Kraft-Karre von Sieg zu Sieg — hervorragend vorbereitet von Rennleiter Cesare Fiorio und gefahren von Leuten wie Sandro Munari, Timo Lampinen oder dem Schweden Kallström. Dabei wurden zum Teil abenteuerliche Gefährte eingesetzt: Bei Rundstreckenrennen wie in Monza oder Daytona gingen etwa Spider-Versionen an den Start, während sonst der HF als Grundlage für weitere Tuningmaßnahmen diente.



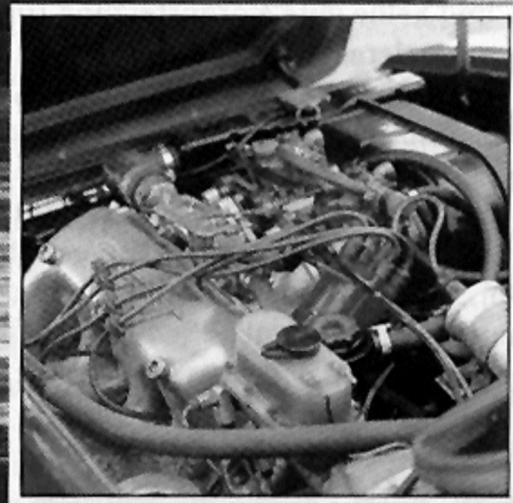
Bestand zunächst aus Leichtmetall, schon bald aber aus Stahlblech: die Zagato-Karosserie.

So gekonnt unauffällig sich das Werks-Coupé gab, so extravagant-bizarrr erschien der Fulvia Sport. Kein Wunder, denn Carrozzeria Zagato hatte für die Form der Außenhaut gesorgt.



Sportgeräts erworben, das mit verschiedenen Hinterachs- und Getriebeübersetzungen bestellt werden konnte. In den Händen von Privatfahrern, vor allem aber dank einer schlagkräftigen Werksmannschaft, brachte das kleine Fulvia Coupé die Konkurrenz zum Verzweifeln — und dies über einen Zeitraum von mehreren Jahren. Gewiß hatte sich das italienische Werk immer

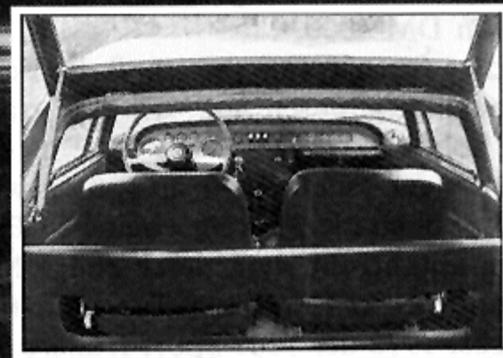
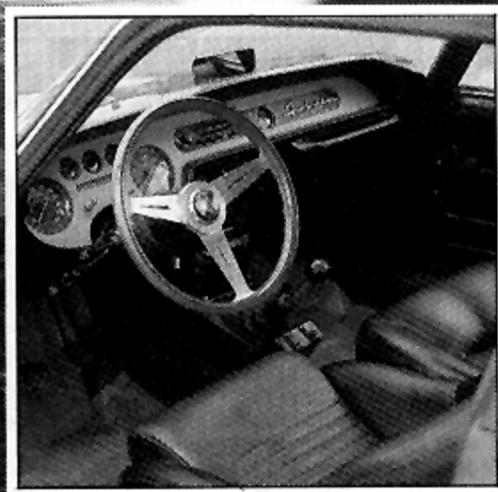
So setzte man 1967 etwa einen auf 1,4 Liter Hubraum erweiterten Motor ein, bei dem man den 1,2-Liter-Block mit einer anderen Kurbelwelle mit daraus resultierendem längerem Hub kombinierte. Durch Aufbohren auf 1,6 Liter vergrößert, wurde er auch dem HF eingepflanzt (was dann der Serie zugute kam). 1970 etwa brachten es die Werkswagen auf rund 158 PS, die bei 7200



Zagato-Detalle: Das zweite Bild von links (obere Reihe) zeigt die Heckklappe, die sich während der Fahrt dank eines Elektromotors per Knopfdruck einen Spaltbreit öffnen ließ. Oben ganz rechts der Blick ins Wageninnere. Gut zu sehen: der Querträger zur Karosserieverstärkung.

Touren anfielen. Und die wichtigsten Siege? 1972 die Rallye Monte Carlo (mit Munari/Mannucci); die Rallye Portugal 1968 und 1970; und schließlich die Tour de Corse 1967 — neben vielen anderen.

So gut es sportlich zu diesem Zeitpunkt um Lancia stand, so schlecht gingen die Geschäfte. Offenbar reichten die Erfolge des Fulvia Coupés nicht aus, um die beträchtlichen Schulden loszuwerden — was im Oktober 1969 zur Übernahme des traditionsreichen Unternehmens durch Fiat führte. Durch diesen Schritt änderten sich einige Dinge — nicht nur zum Vorteil, wie Lancia-Freunde fanden. Konkret: Die Fulvias



Kleine Klappe: gut zugängliches Reserve-  
rad beim hier abgebildeten Serie-1-Zagato



Im Herbst 1972 erschien der  
Zagato mit dem 1,6-Liter-  
Triebwerk, das 114 PS  
abgab. Und eigentlich für  
sehr gute Fahrleistungen  
hätte sorgen müssen.



der 2. Serie warteten nun allesamt mit einem Fünfganggetriebe auf, dafür hatten die neuen Herren aus Kostengründen auf die Verwendung von Aluminium für Türen und Hauben verzichtet. Woraus selbstverständlich eine Gewichtszunahme resultierte.

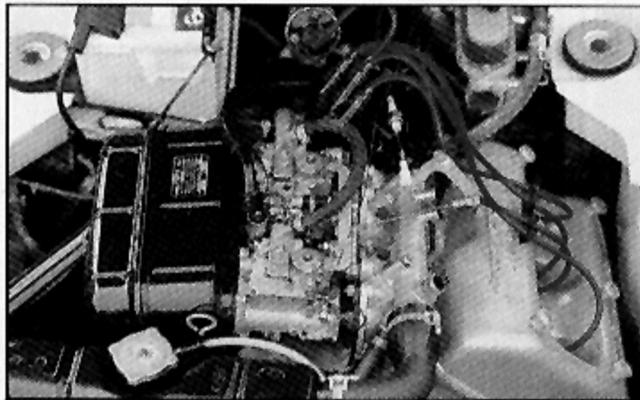
Da gleichzeitig das Basismodell — jetzt als Fulvia Coupé 1,3 S geführt — nur noch 90 PS leistete, waren die Fahrleistungen (wenn auch nur geringfügig) schlechter geworden. Neben dem 1,3 S und dem Sport (ebenfalls

mit 90 PS) gab es nach wie vor einen sogenannten 1600 HF. Außer der Bezeichnung hatte er mit dieser einst so sportlichen Variante nur noch wenig gemeinsam und war an den Alufelgen und bis 1971 noch an den fehlenden Stoßstangen und der sparsame-

ren Verwendung von Chrom vom 1,3 S zu unterscheiden (später nicht einmal daran). Da es auch keine gewichtsmäßigen Unterschiede mehr gab, blieb schließlich neben den genannten Leichtmetallfelgen und Sitzen mit Kopfstützen nur der 114-PS-Motor — und der brachte, so jedenfalls ein zeitgenössischer Test, enttäuschende Fahrleistungen: Lief ein 90-PS-Coupé schon gestoppte 167,6 km/h, so schwang sich der immerhin

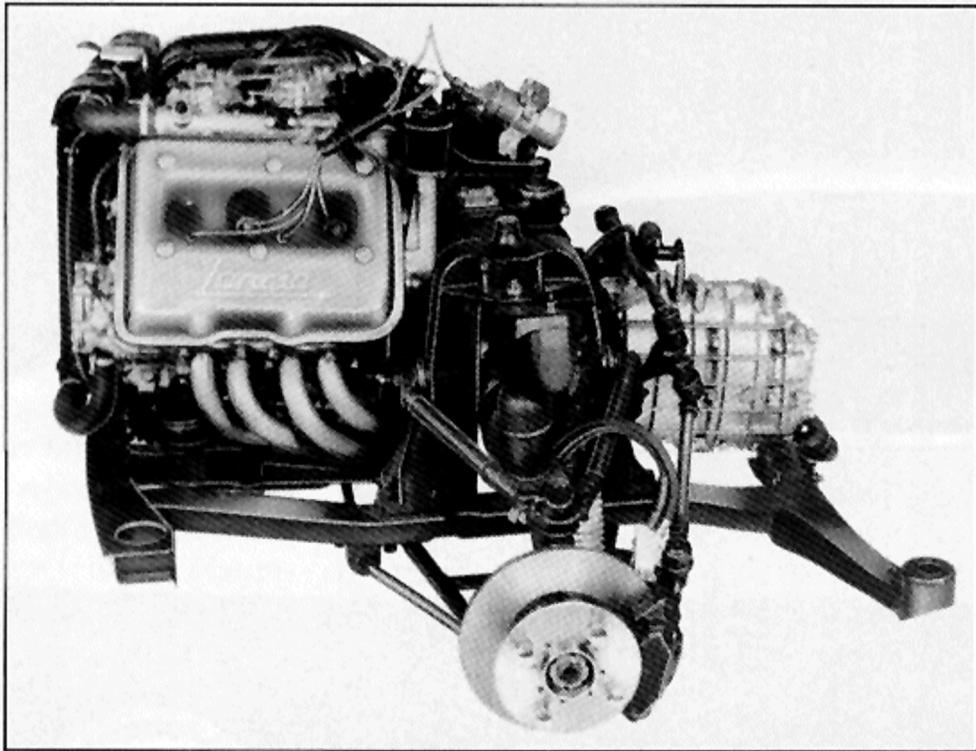
24 PS stärkere 1600 HF gerade zu 173,9 km/h auf. Recht dürftig, bei einem Mehrpreis von DM 4000,-!

Besonders frustrierend aber muß die Fertigungsqualität gewesen sein, wo vom traditionell hohen Niveau früherer Tage nichts, aber auch gar nichts mehr zu spüren war. Trotzdem blieb die Baureihe weiter in Produktion und erfuhr sogar noch einige Modifikationen. So löste zum Turiner Salon im Herbst 1972 der 1600 Sport frühere Za-



Das Herz aller Fulvias: der so ungewöhnliche Vierzylinder-V-Motor, hier mit 1,3 Liter Hubraum.

Motor, Getriebe und Vorderachsaufhängung ruhten auf einem Hilfsrahmen und konnten komplett demontiert werden. Hier ein 1300er-Motor mit Fünfganggetriebe.



gato-Modelle ab, außerdem wurde dem 1,3 S der exklusivere Monte Carlo zur Seite gestellt.

1974 — seit neun Jahren gab es jetzt das optisch in diesem Zeitraum kaum retuschierte Fulvia Coupé — entschlossen sich die Verantwortlichen zu einer letzten Renovierung: Aus dem 1,3 S wurde das Coupé Fulvia 3 (für „3. Serie“), das mit mattschwarzem Kühlergrill, neuen Rundinstrumenten und dickem, von einem Edelholzknauf gekröntem Schaltknüppel daherkam. Serienmäßig edle Stoffpolster und ein häßliches schwarzes Kunststofflenkrad waren seine weiteren Merkmale. An der Technik hatte sich nichts geändert.

## Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

**Lancia Club Deutschland e.V.**  
K. H. Artz, Am Eichwald 8  
D-6350 Bad Nauheim 5

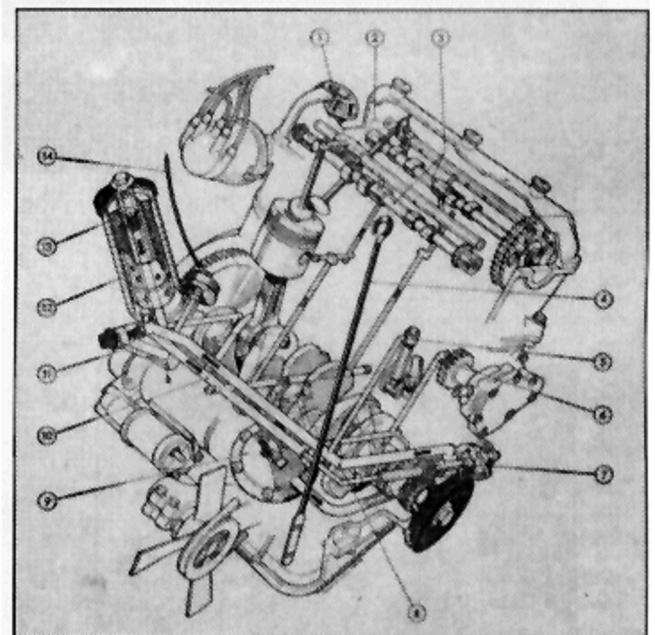
**Lancia Fulvia u. Flavia IG**  
Unterer Hauswang 20  
D-8962 Pfronten/Allgäu  
Tel. 08363/6646

**Lancia Club Suisse**  
Fernando Cavadini, Postfach 60  
CH-3000 Bern 16

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

## Lancia Fulvia Coupé, HF und Sport

	1,2 Liter	1,3 Liter	1,6 Liter
<b>Motor</b>	Vierzylinderviertakt-V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 12°58'28" (Rallye 1,6 HFS: 11°20'); wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile, halbkugelförmige Brennräume; je eine obenliegende Nockenwelle für Einlaß- und Auslaßventile, über Kette betrieben; dreifach gelagerte Kurbelwelle		
<b>Hubraum</b>	1216 ccm 1231 ccm	1298 ccm	1584 ccm
<b>Bohrung x Hub</b>	76 x 67 mm 75 x 69,7 mm	77 x 69,7 mm	82 x 75 mm
<b>PS bei U/min</b>	80 bei 6000 86,5 bei 6200	87 bei 6000 92 bei 6000 101 bei 6400 90 bei 6000	114 bei 6200; HFS: 132 bei 6500
<b>Maximales Drehmoment</b>	10,6 mkg bei 4000 11,7 mkg bei 4500	11,6 mkg bei 4500 11,8 mkg bei 5100 13,2 mkg bei 4750 13,2 mkg bei 4600	15,5 mkg bei 4500 15,6 mkg bei 4600
<b>Getriebe</b>	Vier- bzw. Fünfgang		
<b>Karosserie</b>	Selbsttragend mit vorderem Hilfsrahmen		
<b>Vorderachse</b>	Dreiecksquerlenker mit Querblattfeder; Kurvenstabilisator; Teleskopstoßdämpfer		
<b>Hinterachse</b>	Starrachse an halb elliptischen Blattfedern; Panhardstab; Teleskopstoßdämpfer		
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	Coupé: 3975 x 1555 x 1300 mm HF: 3935 x 1555 x 1300 mm Sport: 4090 x 1570 x 1200 mm		
<b>Radstand</b>	2330 mm		
<b>Bauzeit</b>	1965 bis 1976		
<b>Stückzahl</b>	Coupé und HF: ca. 140.000; Sport: 6970		



Die komplizierten Inneren des Fulvia-Motors. Man erkennt, daß eine Nockenwelle für die Einlaß- und eine für die Auslaßventile zuständig war.

In dieser Form blieb das Coupé bis März 1976 in Produktion, nachdem die viertürige Limousine (1972), der HF (1973) und der Zagato (1975) bereits vom Markt verschwunden waren. Auf den Rallyepisten fand das Auto im Stratos einen würdigen Nachfolger.

Für die Fans freilich bleibt der fulminante Fulvia unersetzlich.

Dieter Günther