Ti Amo

Kaufberatung: Lancia Fulvia Coupé (1965–1976).

Von Bernd Woytal (Text und Fotos) mit Archivfotos.

Ein Auto zum Verlieben – kein Werbeslogan, sondern eine Feststellung. Sie betrifft das Lancia Fulvia Coupé (es gibt auch eine Limousine und einen von Zagato eingekleideten Sport) – ein Auto, das wie kaum ein anderes Sportlichkeit mit adrettem Aussehen verknüpft und als charmanter Bote italienischen Lebensstils ab 1965 in die Welt geschickt wurde.

Doch Vorsicht, Liebe macht bekanntlich blind, und dieses Hochgefühl vernebelt den Blick auf Tatsachen – beim Auto gehören dazu beispielsweise schwerwiegende Rostschäden, die vielleicht noch durch kosmetische Behandlung mit Hilfe von Spachtel versteckt werden.

Bei der Fulvia kann Ihnen so etwas passieren, denn zu ihrer Produktionszeit zählte sie nicht gerade zu den Sonderangeboten. Viele konnten sie sich deshalb nur als Gebrauchtwagen leisten, aber dann fehlte das Geld für die erforderlichen Pflege- und Instandhaltungskosten. Außerdem fühlten sich so manche von den Rallye-Erfolgen der Fulvia animiert, das Auto im Straßenverkehr ähnlich ranzunehmen. „Top-Autos werden daher selten angeboten, sehr oft sind Blender darunter", meint auch Karl-Werner Schäfer von der Lancia Fulvia & Flavia IG.

Seit 1976 wird der elegante Italiener nicht mehr gebaut, denken Sie also daran, daß Sie ein mindestens 14 Jahre altes Auto vor sich haben. Fulvia-Interessenten sollten sich aber zuvor überlegen, welche der zahlreichen Varianten (obwohl es in dieser Kaufberatung nur um das Coupé geht) individuell in Frage kommt – etwa die seltenen und besonders sportlichen HF-Versionen oder ein normales, eher elegant luxuriöses Coupé der 1. oder 2. Serie.

Der Typenspiegel für dieses Auto ist recht umfangreich, wer sich dazu informieren möchte, dem sei die Fulvia-*Motor Klassik*-Geschichte in Ausgabe 2/1989 empfohlen. Besonders begehrt und natürlich entsprechend teurer sind die leistungsstärkeren HF-Modelle. Aber durch Weglassen der Stoßstangen und der Montage anderer Vergaser-Typen entsteht aus einem Standard-Coupé noch lange kein HF. Die echten sind anhand der Fahrgestell- und Motornummern zu identifizieren.

Beim 1,2 HF beginnt die Fahrgestellnummer mit den Zahlen 818.140, der Motortyp heißt 818.140. Die entsprechenden Ziffern für den Rallye 1,3 HF lauten 818.340 (Fahrgestell) und 818.342 (Motor), für den 1,6 HF 818.540 (Fahrgestell) und 818.540 (Motor) und den 1600 HF (2.Serie) 818.740 (Fahrgestell) und 818.540 (Motor). Insgesamt entstanden rund 6200 Fulvia HF.

Doch kommen wir zur Begutachtung, und zwar zunächst zum Blech. Ich erzähle kein Blech, wenn ich darauf hinweise, daß es nicht besonders rosig aussieht, wenn Ersatz von Teilen der eleganten Karosserie notwendig wird. Wer etwa nach Vorderkotflügeln Ausschau hält, kann vielleicht noch in Italien auf Neuteile stoßen. Er sollte sich aber auf Ausgaben zwischen 800 und 1000 Mark pro Stück einstellen. Übrigens sind die Kotflügel angeschweißt.

Der Rost knabbert indes nicht nur am Fulvia-Kotflügel. Da wäre das Frontblech zu erwähnen. Steinschläge sorgen hier für das Entstehen kleiner brauner Punkte. Sehen Sie sich besonders den Bereich oberhalb der Stoßstange an, dann können Sie auch gleich die Schweinwerferaufnahmen mit inspizieren.

Die Vorderkotflügel neigen im Spritzwasserbereich der Vorderräder und oben, am Ansatz der Frontscheibe, zur Bildung von Korrosion. Gelegentlich sind auch Rißbildungen an den Radläufen zu beobachten, die entstehen, wenn die Befestigungen des vorderen Hilfsrahmens (auf dem Motor, Kupplung, Getriebe, Lenkung, Vorderradaufhängung und Kühler ruhen) marode werden und der Vorderbau beim Fahren zu arbeiten beginnt.

Hauptsächlich verantwortlich sind dafür die hinteren Befestigungspunkte in der Nähe der Schwellen, die sich allerdings kaum einsehen lassen. Und wenn dann die Risse im Kotflügel zugespachtelt wurden, bleibt der Schwachpunkt verborgen. So hilft nur eine Probefahrt, während der Lastwechsel provoziert werden

sollten. Dabei läßt sich feststellen, ob der Hilfsrahmen festsitzt oder mitsamt der darauf montierten Mechanik in Bewegung gerät. Diese Hin- und Herbewegung ist oft bis ins Lenkrad zu spüren.

Nun ist eine Kniebeuge angesagt, um die Schwellen zu prüfen. Die hier verlaufende Zierleiste ist ein günstiger Ausgangspunkt für die Bildung von Rost. Aber nicht nur die Außen-, auch die Innenschwelle verdient Aufmerksamkeit. Hierzu ist aber das Entfernen von Verkleidungen erforderlich. Eine ähnliche Demaskierung ist auch zur Überprüfung des Fußraumes nötig, denn bei manchen Fahrzeugen rinnt durch eine undichte Stelle zwischen Frontscheibe und Karosserie das Wasser in den Innenraum.

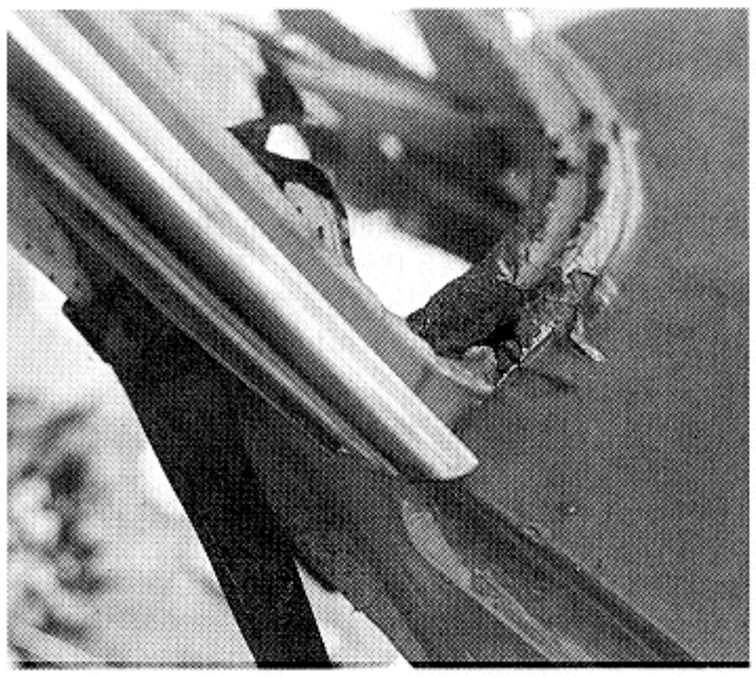
Riß im Radlauf des Vorderkotflügels

Weiter geht die Rostsuche an den Türen. Gefährdet sind hier der untere Teil und das Blech um den Außenspiegel. Die HF-Modelle der ersten Serie besaßen Türen und Hauben aus Aluminium, und es kann durchaus sein, daß frühe normale Coupés ebenfalls Alu-Türen aufweisen, weil Lancia damals noch Restbestände verarbeiten mußte.

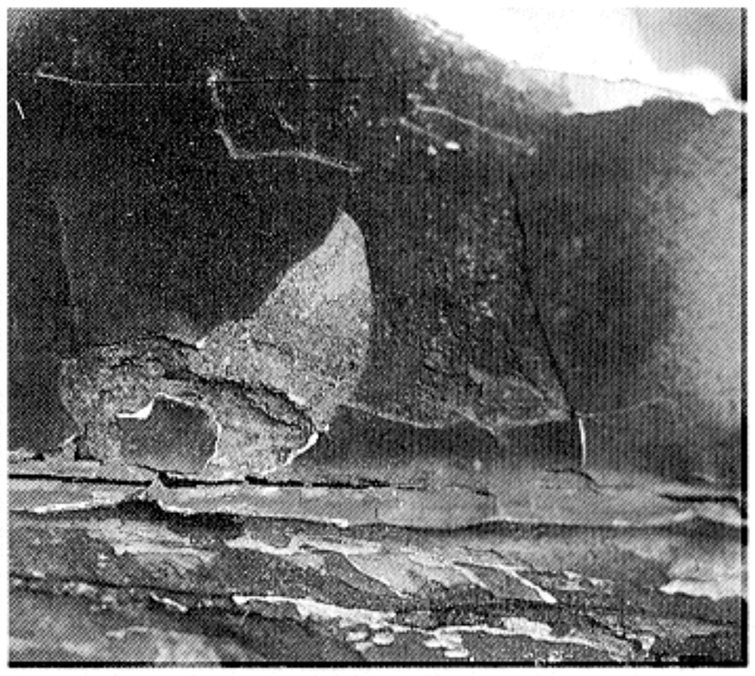
An den hinteren Kotflügeln korrodieren die Radläufe und die unteren Partien – und zwar nicht nur dort, wo die Hinterräder das Spritzwasser hinbefördern, sondern auch zwischen Tür und Radausschnitt. Wer es genau wissen will, schaut sich hier die Sache von innen an, dazu muß er aber die hinteren Seitenverkleidungen entfernen.

Am Heck liegen die vom Rost bevorzugten Stellen in der Nähe der Schriftzüge, der Rücklichter und der rundum verlaufenden Zierleiste. Aber auch entlang des Heckscheibengummis entstehen schon mal Durchrostungen. Und wer eine Grube oder Hebebühne zur Verfügung hat, dem sei eine Untersuchung der Hilfsrahmenbefestigungen (soweit möglich), des Hilfsrahmens selbst und der Längsträger einschließlich der hinteren Rahmenverlängerungen geraten.

Soviel zu den typischen Roststellen der Fulvia. Haben Sie sich alle genannten Punkte angesehen, ist Ihnen dabei auch sicherlich aufgefallen, ob irgendwelche

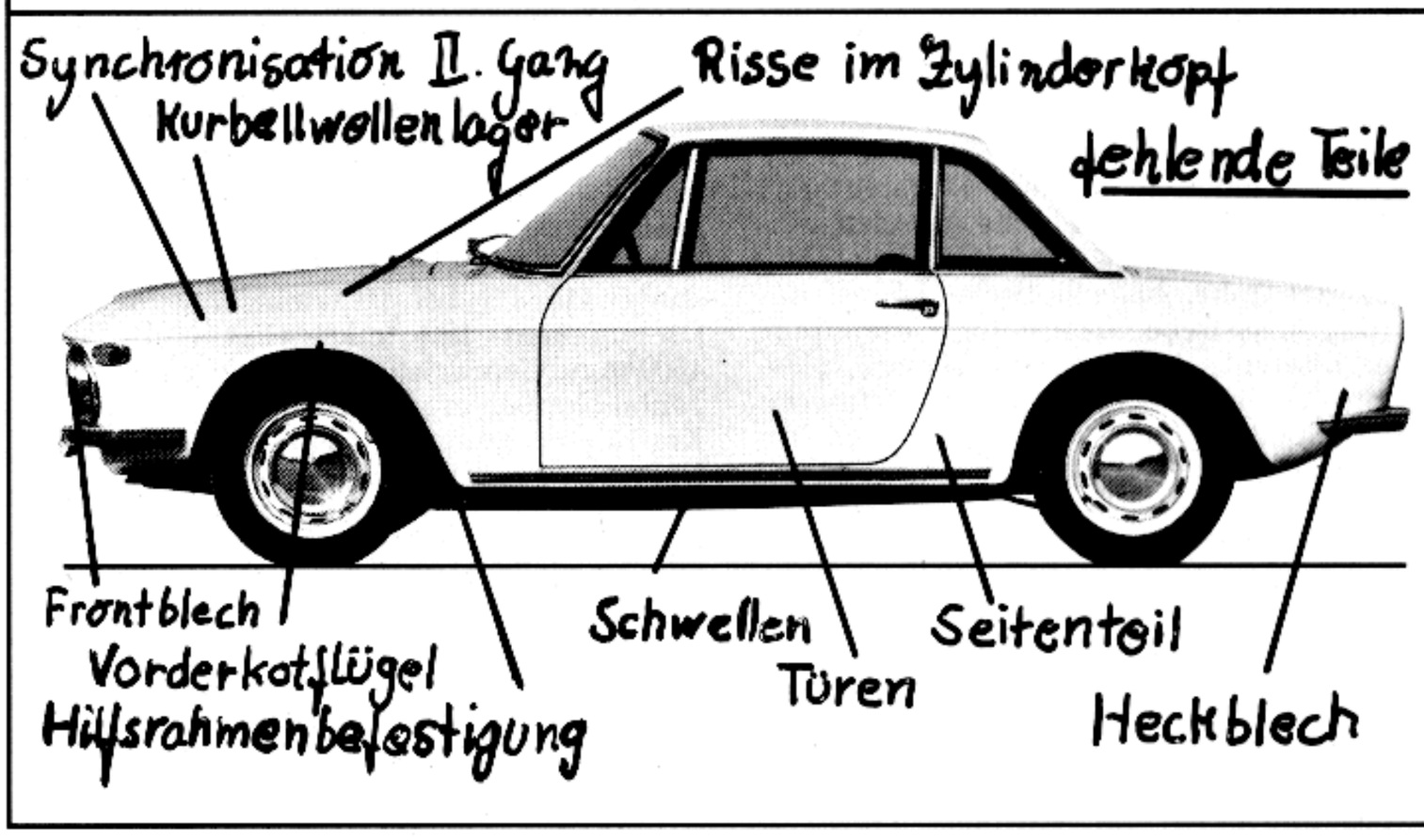


Rost unter dem Frontscheibengummi



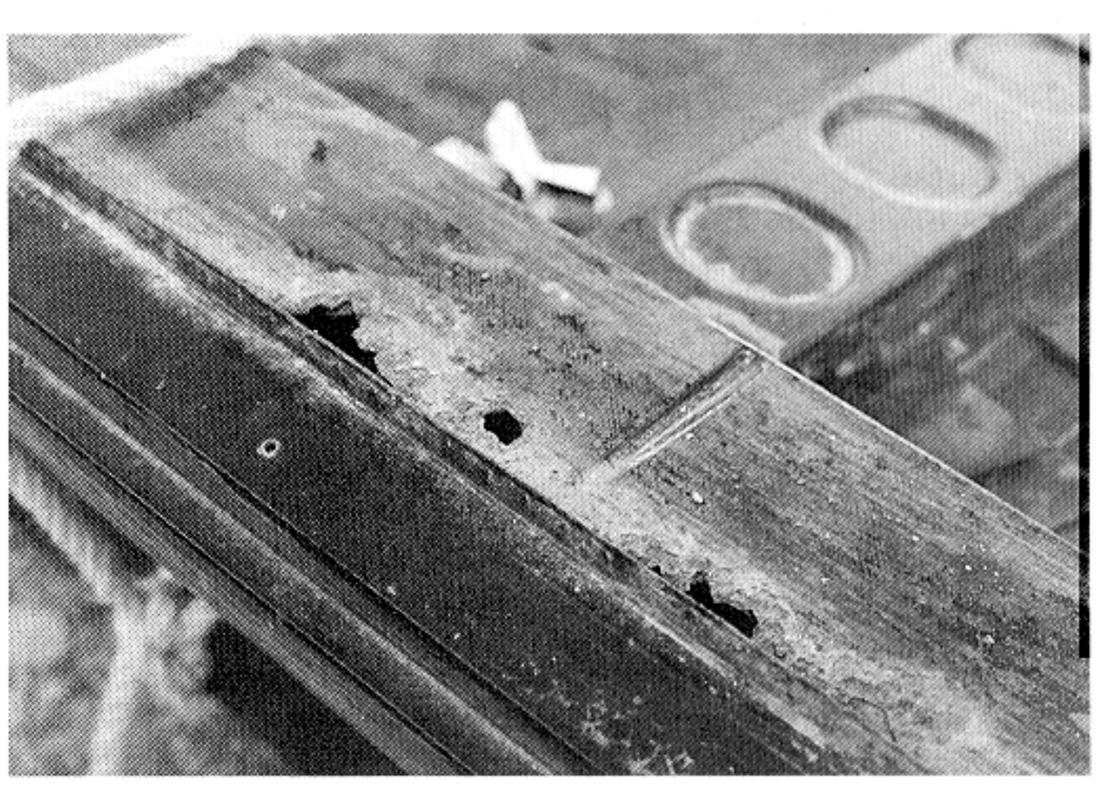
Korrosionsbildung am Heckblech

Die Schwachstellen des Lancia Fulvia



Anbauteile fehlen. Besonders Chromteile oder Embleme lassen sich nicht immer problemlos auftreiben, genauso sieht es mit Teilen des Interieurs aus. Bedenken Sie dies, wenn es um die Festlegung des Kaufpreises geht.

Das Fulvia-Fahrwerk weist kaum erwähnenswerte Schwachpunkte auf. Allenfalls gibt es mal eine gebrochene Blattfeder (die Fulvia hat vorne Quer- und hin-

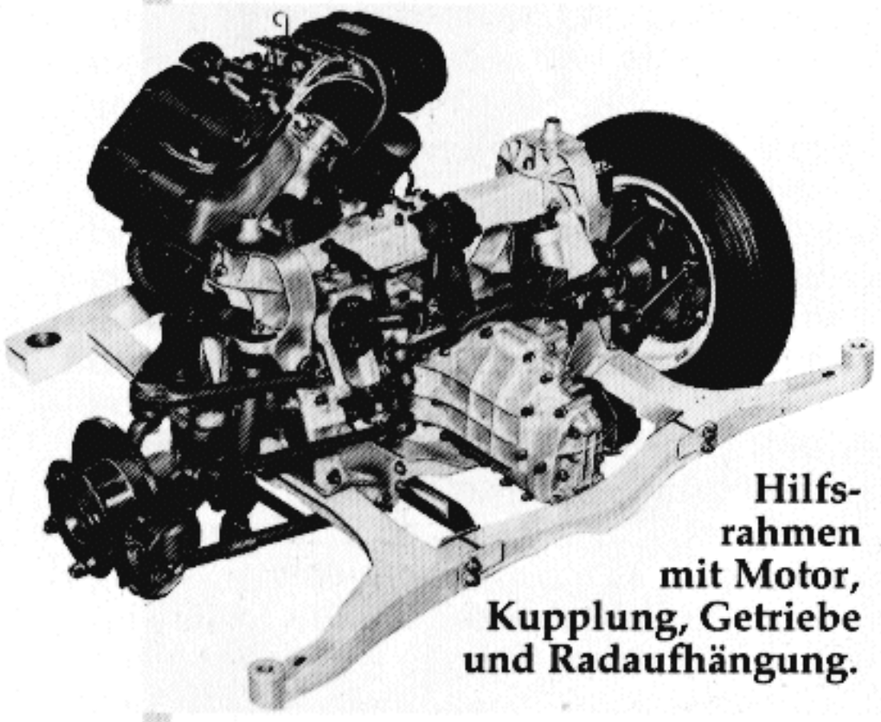


Das kleine Foto rechts oben zeigt Rostlöcher im Spritzwasserbereich am Vorderkotflügel. Die Löcher der Innenschwelle (Foto darunter) versteckten sich unter der Verkleidung.

Daten & Fakten & Quellen

Coupé 1,2

Motor: Vierzylinder-V-Motor, Bohrung × Hub 76 × 67 mm, Hubraum 1216 cm³; Verdichtung 9,0:1, Leistung 80 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 10,6 mkp (104 Nm) bei 4000/min; zwei obenliegende Nockenwellen, durch Kette angetrieben, hängende Ventile über Kipphebel betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; Gemischaufbereitung mit zwei Weber-Doppelvergaser 32 DOL-2 und 32 DOL-3, mechanische Kraftstoffpumpe; Batterie 12 V 42 Ah.
Kraftübertragung: Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,69, II. 2,18, III. 1,42, IV. 1,0, R. 4,112, Achse 3,92.
Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorderer Hilfsrahmen mit Motor, Kupplung, Getriebe, Lenkung, Vorderradaufhängung und Kühler; vorne Einzelradaufhängung, je zwei übereinanderliegende Querlenker, Querblattfeder, Stabilisator, Gummipuffer, hydraulische, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer; hinten starres Achsrohr, halbelliptische Längsfederung, Achsstrebe, Stabilisator, Gummipuffer, hydraulische, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer; Lenkung mit Schnecke und Rolle; rundum Scheibenbremsen hydraulisch betätigt; Felgen 4,5 J × 14, Reifen 145 × 14.
Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2330/3975 mm, Breite/Höhe 1555/1300 mm, Spur vorne/hinten 1300/1280 mm; Gewicht vollgetankt 980 kg.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 164 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 15,4 s.
Bauzeit: Coupé 1,2 von 1965-1969, 1,2 HF (Leistung 88 PS) von 1966-1967.
Stückzahl: 20 436 Coupé 1,2 und 435 Coupé 1,2 HF.



Hilfsrahmen mit Motor, Kupplung, Getriebe und Radaufhängung.

Coupé Rallye 1,3

Motor: Bohrung × Hub 77 × 69,7 mm, Hubraum 1298 cm³; Verdichtung 9,0:1, Leistung 87 PS bei 6000/min, maximales Drehmoment 11,6 mkp (113,8 Nm) bei 4500/min; Gemischaufbereitung durch zwei Horizontal-Doppelvergaser Solex E 32 PHH 2.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 171 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 13,5 s.
Bauzeit: Rallye 1,3 von 1967-1969, Rallye 1,3 HF (Leistung 101 PS) von 1968-1969, Rallye 1,3 S (Leistung 90 PS) von 1968-1969, 1,6 HF (Leistung 115 PS) von 1969-1970.
Stückzahl: 17 850 Rallye 1,3, 882 Rallye 1,3 HF, 16 827 Rallye 1,3 S und 1258 Coupé 1,6 HF.

Coupé 1,3 S

Motor: Verdichtung 9,5:1, Leistung 90 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment 11,6 mkp (113,8 Nm) bei 5000/min; Gemischaufbereitung mit durch Horizontal-Doppelvergaser Solex C 35 PHH 19.
Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 4,159, II. 2,698, III. 1,719, IV. 1,284, V. 1,0, R. 4,239, Achse 3,91.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 167,6 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 12,4 s.
Bauzeit: Coupé 1,3 S (2. Serie) von 1970-1974, ab 1974-1976 als Fulvia 3 mit gleicher Motorisierung.
Stückzahl: 49 656 Coupé 1,3 S und 28 763 Fulvia 3.

Coupé 1600 HF

Motor: Bohrung × Hub 82 × 75 mm, Hubraum 1584 cm³; Verdichtung 10,5:1, Leistung 115 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment 15,6 mkp (153 Nm) bei 4500/min; Gemischaufbereitung mit Horizontal-Doppelvergaser Solex C 42 DDHF.
Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,646, II. 2,473, III. 1,793, IV. 1,317, V. 1,0, R. 4,062, Achse 3,91.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 174 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 10,9 s.
Bauzeit: 1970-1973.
Stückzahl: 3690.

Die Clubs:
- Lancia Fulvia & Flavia IG, Karl-Werner Schäfer, Unterer Hauswang 20, 8962 Pfronten;
- Lancia Club Deutschland e.V., Am Eichwald 8, 6350 Bad Nauheim;
- Lancia Club Österreich, Helmut J. Neverla, Wienerbergstraße 29, A-1120 Wien.

Der Spezialist:
- Karl-Werner Schäfer, Adresse siehe oben.

Die Ersatzteillieferanten:
- Klassische Automobile Bielstein, Telefon 05 11/21 11 35;
- Ondrak & Körber, Schellingstraße 81, 8000 München 40, Tel. 0 89/2 72 57 81.

Die Literatur:
- Wim H. J. Oude Weernink, The Lancia Fulvia and Flavia, collector's guide, Motor Racing Publications Ltd., 28 Devonshire Road, London W4 2HD, 1984, in englischer Sprache.

Die Preissituation:*

Baujahr	Preise von	bis	Preis-Rate	Preis-Prognose
Coupe 1,2/Rallye 1,3				
1965/1967	2	14	D	C
Coupé 1,3 (2. Serie)				
1970	2	13	D	C
Fulvia 3				
1974	1,5	12	D	C

* Erläuterung auf Seite 72

ten Längsblattfederung) zu beklagen. Alle Teile der Lenkung und die Radlager sind wohlwollend dimensioniert, die Antriebswellen des Fronttrieblers können altersbedingten Verschleiß aufweisen.

Bei den Getrieben gibt es gelegentlich Probleme mit der Synchronisation des zweiten Ganges. Für den Austausch der Synchronringe sollte man einen knappen Tausender einkalkulieren, wenn das Zahnrad angegriffen ist, kann es etwas mehr werden. Bei manchen Autos neigt auch der fünfte Gang dazu, während der Fahrt herauszuspringen.

Angetrieben wird die Fulvia von einem Vierzylinder-Motor mit dem bekannt engen V-Winkel von 12° 53'28" (beim 1,6 Liter sind es 11° 20'). Drei Hubraum-Versionen kommen im Coupé zum Einsatz, 1216 cm³, 1298 cm³ und 1584 cm³. Die Leistung der Triebwerke liegt zwischen 80 und 115 PS. Im Aufbau sind jedoch alle Maschinen gleich (siehe „Daten & Fakten & Quellen").

Die Kurbelwelle ist nur dreifach gelagert, weshalb den Lagern besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Klackern bei laufendem Motor deutet auf einen solchen Schaden hin, während Diesel-ähnliches Nageln auf einen Kolbenkipper hinweist. Rasseln im Leerlauf verschwindet nach Spannen der Steuerkette. Ist dies nicht der Fall, muß die verschlissene Steuerkette gewechselt werden. Manchmal kann aber auch der Kettenspanner defekt sein.

Kaum zu entdecken für den angehenden Käufer sind feine Risse im Zylinderkopf zwischen den Ventilsitzen oder in den Wasserkanälen, was laut Spezialist Karl-Werner Schäfer auch schon mal vorkommen kann. Speziell zum 1,6 Liter-Triebwerk, das nur im Zagato-Coupé und in den HF-Modellen zum Einsatz kam, ist zu sagen, daß hier keine Vollgasfestigkeit erwartet werden sollte: Diese Maschinen neigen dann zur Überhitzung.

Die Kosten für eine Motorüberholung lassen sich nur schwer angeben, denn die hängen von den erforderlichen Neuteilen ab (angeblich sind zur Zeit noch alle Motorteile erhältlich), mit ein paar Tausendern müssen Sie aber rechnen, wenn neue Kolben, Lager und Kurbelwelle zum Einbau kommen.

In jedem Fall scheint es empfehlenswert, nach einem möglichst kompletten Fahrzeug mit guter Karosserie Ausschau zu halten. Leute mit zwei linken Händen kommen damit in jedem Fall günstiger hin, als wenn sie die fälligen aufwendigen Blecharbeiten in Auftrag geben. Anders sieht es bei den HF-Modellen aus. Sie sind nicht in der Preistabelle enthalten, weil sie so gut wie nicht angeboten werden – und wenn, dann liegen die Preise etwa viermal so hoch wie für das normale Coupé.

Wer also sein Herz an einen HF verliert, dem helfen entweder nur viel Glück und eine dicke Brieftasche, oder es ereilt ihn Liebeskummer. Der Spruch „man kann nicht alles haben" ist dann nur ein schwacher Trost für ihn.