

# PRONTO

Magazin des Lancia Club Suisse

2/2018 | Jahrgang 44 | Ausgabe 51



Ooh Fulvia! \_\_\_\_ Vier-Seen-Fahrt im Tessin \_\_\_\_ Together forever!  
Autogenuss \_\_\_\_ Wir retten unseren Ruf \_\_\_\_ Gute Tropfen

[www.LCS.ch](http://www.LCS.ch)



Patrik Hellmüller, Redaktor  
redaktor@lcs.ch



## Liebe Leserin

### Lieber Leser

Kann man jemals genug von Lancia haben? Nein, das ist ausgeschlossen. Als Redaktor von Pronto, es ist mittlerweile meine 20. Ausgabe, beschäftige ich mich immer wieder eingehend mit verschiedenen Modellen der Marke. Jedes Mal entdecke ich dabei Neues. Ja, mehr noch, die Lancia Begeisterung wird immer wieder neu entfacht. Dieses Mal durch das Klein-kunstwerk Fulvia 1,3 HF.

Die Fulvia 1,3 HF aus der Titelgeschichte gehört unserem Mitglied Christian Hartmann. Obwohl wir Clubkollegen sind und sogar im selben Quartier wohnen, habe ich Christian bisher nur flüchtig gekannt. Dank Pronto lerne ich aber nicht nur die verschiedenen Lancia Modelle, sondern auch unsere Clubmitglieder besser kennen. Und das ist regelmässig bereichernd. Mit Christian habe ich mich an unserem Wohnort in Unterwindisch getroffen. Er hat mir sämtli-

che Details seiner Fulvia, die einst der italienischen Rennfahrerin Rosadele Facetti gehörte, gezeigt. Das Auto wurde gerade aufwändig restauriert und zeigt sich in Concours-Zustand.

Danach haben wir die Fotos inklusive Action-Shots gemacht. Dazu liess Christian sein Coupé artgerecht um die Ecken fliegen. Als die Fotos im Kasten waren, schaute Christian auf die Uhr. Dann meinte er lakonisch, er habe noch einen Termin. Irgendwo auf dem Nachhauseweg stieg er aus, liess den Zündschlüssel stecken und bat mich, die Fulvia in Windisch auf den Parkplatz zu stellen. So sah ich mich hinter dem Volant einer frisch restaurierten Fulvia HF. Als ich in den dichten Feierabendverkehr einfädeln wollte, wunderte ich mich über die bissig zugreifende Kupplung.

Ich wünsche Ihnen einen guten Rutsch ins neue Jahr – das hoffentlich mit kleinen und grossen Lancia Abenteuern aufwarten wird!



4  
Herbsttreffen im Tessin



10  
Ooh Fulvia! Die 1,3 HF



26  
Roadtrip: Auf nach Osten!

# Inhalt 2/18

	Editorial/Inhaltsverzeichnis	3
Club	LCS-Herbsttreffen: Vier-Seen-Fahrt im Süden	4
	Das Wort des Präsidenten	7
	Portrait: Together forever! Fridolin Hefti und sein Beta	8
Fokus	Ooh Fulvia! Die 1,3 HF	10
	Bewährtes Gespann: Rosadele Facetti und Lancia Fulvia	15
	Grand Basel: Autogenuss	18
	Lancia Tradition mit dem Delta Futurista	21
Technik	Gute Tropfen: Flüssigkeiten im Automobil	22
Drive FCA	Gute fürs Gelände und für unseren Ruf: Jeep Wrangler	24
Spritztour	Auf nach Osten: Roadtrip im Lancia Gamma	26
	Einen echten Mythos erfahren: Passione Caracciola	29
	Ankündigung DACH-Treffen/Agenda	31
	Impressum	31



Text und Bilder: Patrik Hellmüller

# Ooh Fulvia!

*Ein feingliedriges Coupé – aber wehe, es wird von der Leine gelassen. Schliesslich legte die Fulvia 1,3 HF zusammen mit der Flavia den Grundstein für die Jahrzehnte anhaltenden Rallye-Erfolge von Lancia.*

Schon alleine die Farben! Amaranto Montebello heisst das Bordeauxrot. Es kontrastiert wunderbar mit den gelb-blauen Längsstreifen, die sich über Motorhaube, Dach und Kofferraum ziehen. Gelb und Blau, die Farben von Turin, Lancias Heimatstadt. Und dann die Form – sie lässt Ästheten reihenweise in die Knie gehen. Pietro Castagnero, dem damaligen Hausdesigner von Lancia, gelang mit dem Fulvia Coupé ein Meisterwerk. Eine formal vollkommene Linie, die auf jegliche Effekthascherei verzichtet und gerade deshalb schon fast sinnlich wirkt. Die grossen Fensterflächen, darüber der filigrane Dachaufbau, der zu schweben scheint. Es gibt unzählige Details zu entdecken.

Das freundliche Gesicht mit Doppelscheinwerfern, das durch akzentuiertes Chrom besonders schön zur Geltung kommt, das keck geschnittene Heck mit den charakteristischen Leuchten, der um 45 Grad zur Seite und 6 Grad nach hinten gekippt eingebaute V4-Motor mit gelb-blauem Zylinderkopf, die charismatischen Schriftzüge – sie ist ein kleines Kunstwerk, die Fulvia 1,3 HF unseres Mitglieds Christian Hartmann.

#### **Selten und exklusiv – damals wie heute**

882 Exemplare wurden von der Fulvia 1,3 HF zwischen 1968 und 1969 gebaut. Dazu kommen 435 Exemplare der Vorgängerserie Fulvia



*Die Fulvia 1,3 HF von 1968 ist flink wie ein Wiesel. Geringes Gewicht, ein sehr drehfreudiger V4-Motor und ein perfekt ausbalanciertes Fahrwerk – das reichte, um auch stärker motorisierter Konkurrenz das Leben schwer zu machen. Entsprechend wurde das filigran wirkende Coupé erfolgreich im Rennsport eingesetzt.*

HF, noch mit 1,2-Liter-Motor. Die HF und 1,3 HF waren alle in Amaranto Montebello gehalten. Vergleicht man die Produktionszahl mit der Gesamtauflage von rund 147000 Fulvia Coupé, wird die Exklusivität dieses Autos schnell klar. Und exklusiv war die Fulvia HF schon damals, denn für den Preis einer quirligen Fulvia HF konnte man sich Ende der Sechziger auch eine deutsche Limousine mit Sechszylindermotor kaufen. Bei Christians Fulvia 1,3 HF handelt es sich zudem um ein ganz spezielles Fahrzeug, gehörte es doch einst Rosadele Facetti. Aufmerksame Leser dieses Magazins kennen Facetti aus der Ausgabe 2/17. Sie ist die Schwester der bekannten italienischen Renn-

fahrer Carlo und Giuliano Facetti. Wie ihre Brüder war auch Rosadele rennsportlich unterwegs, insbesondere bei italienischen Wettbewerben. Die hier präsentierte Fulvia HF nutzte sie aber nicht als Renn-, sondern als Privatfahrzeug, wie ein Dokument der italienischen Zulassungsbehörde beweist.

#### **Gewicht weglassen, Leistung hinzufügen – fertig ist die HF**

Die Fulvia 1,3 HF zeichnet sich gegenüber den normalen Fulvia Coupé durch konsequenten Leichtbau und stärkere Motoren aus. Türen, Motorhaube und Kofferraumdeckel sind aus Aluminium gefertigt, die Stossstangen werden weggelassen. Zudem verfügt

sie über Seiten- und Heckfenster aus Plexiglas. Im Gegensatz zu den normalen Fulvia Coupé, die 80 PS aus 1,2 Litern Hubraum schöpfen, leistet die Fulvia 1,3 HF stramme 101 PS. Dies wird mit zwei grösseren Doppelvergäsern, mit einer höheren Verdichtung und mit schärferen Steuerzeiten der Nockenwellen erreicht. In Verbindung mit einem für damalige Verhältnisse sehr guten cW-Wert von 0,39 und einem Gewicht von lediglich 825 Kilogramm kann es die Fulvia 1,3 HF locker mit Kontrahenten wie Alfa Romeo Giulia GT Junior oder Porsche 912 aufnehmen.

Christians Auto wurde gerade aufwändig und originalgetreu restauriert



*Für die zeitlose Form des Fulvia Coupé zeichnet Pietro Castagnero verantwortlich. Die HF-Version kommt im Vergleich zum normalen Coupé ohne Stossstangen aus, verfügt über die typischen Längsstreifen, Heck- und Seitenfenster aus Plexiglas sowie Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen aus Aluminium.*

und zeigt sich in hervorragendem Zustand. Schön anzusehen sind die schmalen, hellgelb lackierten Stahlräder, welche die Fulvia besonders zierlich erscheinen lassen. Diese wurden damals serienmässig montiert, jedoch hatte Lancia als Zubehör verschiedene Leichtmetallfelgen im Angebot. Mit den schmalen Stahlrädern fährt sich die Fulvia wunderbar leichtfüssig. Christian sagt: «In sehr schnell gefahrenen Kurven reisst die Haftung irgendwann ab – doch rutscht die Ful-

via dann immer noch gut kontrollierbar über alle vier Räder.» Habe man sich erst daran gewöhnt, liesse sich dieser Umstand spassbringend einsetzen, so Christian. Ein weiteres schönes Detail an der Ex-Facetti Fulvia sind die originalen Plexiglasscheiben. Zwar weist die Heckscheibe materialbedingte Alterungserscheinungen auf, doch gerade das lässt das Auto authentisch erscheinen. Zu oft mussten die alternden Plexiglasscheiben wegen Rissen und der milchigen Durchsicht wegen durch andere ersetzt werden.

#### **Wehe, wenn losgelassen**

Und wie fährt sich eine Fulvia HF? Ein Auto, das zusammen mit der grossen Schwester Flavia den Grundstein für den Jahrzehnte anhaltenden Erfolg von Lancia im Rallyesport begründet

hat. Auf den ersten Eindruck gibt sich die Fulvia unspektakulär. Sie nimmt schon bei geringen Drehzahlen willig Gas an, es lässt sich problemlos im Alltagsverkehr mitschwimmen. Doch dann erreichen wir eine kurvenreiche Ausserortsstrecke, Christian schaltet mit einem Stoss Zwischengas in den zweiten Gang runter und drückt das Gaspedal durch. Wähte man sich eben noch in einem sportlich-elegantem Coupé, zeigt die Fulvia jetzt ihre Zähne und offenbart hemmungslos ihre Rallye-Ambitionen. Der Klang steigert sich erst in ein helles Brüllen, dann in ein Plärren. Den Doppelvergaser von Solex möchte man nicht in die Quere kommen, derart gierig schlürfen sie alles in sich hinein, was sie bekommen können. Dazu der metallische Auspuffklang. Und sie dreht



*Das HF-Signet mit den galoppierenden Elefanten ist mehrfach am Auto angebracht. Es war das Signet des Reparto Corse Lancia, erst der Sportfahrerclub von Cesare Fiorio, später Teil der offiziellen Sportabteilung von Lancia. HF steht für High Fidelity – also hohe Zuverlässigkeit.*



*Ein Quell der Freude: Der Vierzylinder-V-Motor mit einem Zylinderwinkel von nur 13 Grad ist eine typische Lancia Konstruktion. Unter dem einteiligen Zylinderkopf befinden sich zwei Nockenwellen, die über Kipphebel schräg hängende Ventile betätigen. Für die Gemischaufbereitung sind zwei Doppel-Horizontalvergaser von Solex verantwortlich.*

*Im normalen Coupé leistet der Motor 80 PS, in der Fulvia 1,3 HF stehen stramme 101 PS einem Leergewicht von 825 Kg gegenüber.*





*Nicht selten sieht man die Fulvia HF aus dieser Perspektive.*

und dreht und dreht – man könne locker über 6500 U/min gehen, sagt Christian. Neben der Drehfreude fällt vor allem auf, wie unglaublich bissig die Fulvia HF am Gas hängt. Auf kleinste Gaspedalbewegungen reagiert sie unmittelbar. Dank dem hervorragenden Fahrwerk bleibt die Fulvia, wie bereits angetönt, auch im Grenzreich gut beherrschbar.

#### **Fast 180 km/h mit 1,3 Litern**

Dass die Beschleunigung nicht gerade als brachial empfunden wird, liegt bei einem 1,3-Liter-Auto auf der Hand. Lancia verwendete für die Wettbewerbsfahrzeuge kürzere Übersetzungen als für die Serienautos, um die Beschleunigung zu verbessern – und reichte später die Fulvia 1,6 HF nach. Trotzdem ist die Fulvia 1,3 HF ein sehr schnelles Auto. Dank dem Lancia typisch sehr fein abgestimmten Fahrwerk lässt sich der Schwung wunderbar mitnehmen. Und mit der langen Standardübersetzung erreicht das Coupé fast 180 km/h. Das war in den 60er-Jahren eine Ansage – erst recht für ein Auto mit 1,3-Liter-Motor!

#### **Die Fulvia 1,3 HF hat einen besonderen Stellenwert innerhalb der Baureihe**

Nach unserer Testfahrt hat mich die Fulvia 1,3 HF in ihren Bann gezogen. Es ist erstaunlich, wie resolut dieses kleine Coupé zur Sache geht. Gleichwohl bleibt die feingeistige Attitüde, die Lancia ausmacht, erhalten. Die Fulvia 1,3 HF hält die Balance zwischen Sportlichkeit und Eleganz – ein

echter Lancia eben. Die nächste Ausbaustufe, die Fulvia 1,6 HF mit ihren Kotflügelverbreiterungen und den grossen Zusatzscheinwerfern, die ihr irgendwann die Bezeichnung Fanalone eingebracht haben, ist noch näher an einem reinen Rallyefahrzeug. Je nach Version mit 115 oder gar 130 PS geht sie noch vehementer zur Sache als eine 1,3 HF. Das hat zweifelsfrei seinen besonderen Reiz. Kann sie es doch dank der zusätzlichen PS nochmals mit ganz anderen Konkurrenten aufnehmen. Doch die Fulvia 1,3 HF, gerade mit den schmalen Stahlrädern, ist für mich ein formaler Höhepunkt innerhalb der Fulvia Baureihe. Ein Auto, das stehend oder in Bewegung gleichermaßen begeistert. Ein Auto, mit dem man vor einem gepflegten Restaurant genauso eine gute Falle macht wie auf der nächsten Sonderprüfung. Und ein Auto auch, das weder feminin noch maskulin ist.

Wobei, und das fällt mir in Gesprächen immer wieder auf, das Fulvia Coupé, unabhängig der Version, immer auch irgendwie mit tollen Frauen assoziiert wird. Und das ist ja bei unserem Fahrzeug nicht anders. Stellen Sie sich vor, wie die junge Signora Facetti mit ebendieser Fulvia HF ihren Verehrern um die Ohren gefahren ist. Toll, nicht?

Eines scheint unbestritten, die Fulvia HF mit ihren zweifarbigen Streifen ist ein kleines Meisterwerk, das seinen festen Platz in der Markenhistorie inne hat. ☛

# Bewährtes Gespann: Rosadele Facetti und Lancia Fulvia

Text: Ernst Marquart Bilder: McKlein, ActualFoto, Facebook-Gruppe «Carlo Facetti (e famiglia)», Auto Italiana

Die Familie Facetti aus Mailand war in den 60er- und 70er-Jahren eng mit dem Motorsport verknüpft. Neben den Brüdern Carlo und Giuliano Facetti war auch die jüngere Schwester Rosadele rennsportlich unterwegs. Wir begeben uns auf Spurensuche.



Rosadele Facetti vor einer Fulvia Berlina anlässlich der Coppa Carri in Monza 1966 (Bild: ActualFoto).



An der Targa Florio 1968 teilte sich Rosadele Facetti eine Fulvia 1,3 HF mit Pat Moss-Carlsson. (Bild: Buch «Targa Florio» von McKlein)

Fünzig Jahre nach den heroischen Ereignissen, welche die Fans mangels ausreichender Berichterstattung in oft verklärter Sicht wahrnehmen, ist es schwer, die Zusammenhänge zwischen Personen, Wettbewerben, Autos und Herstellern seriös zu beschreiben. Wir wollen es trotzdem versuchen, denn sowohl Person als auch Autotyp sind typisch für die Geschichte von Lancia.

## Die Facettis, eine Motorsportfamilie

Anknüpfungspunkt ist die Fulvia 1,3 HF Baujahr 1967 aus der Titelgeschichte, in deren Libretto der Name Rosadele Facetti aufscheint. Diese Dame stammt aus einer Mailänder Automechanikerfamilie, welche ab den frühen 1960er-Jahren einen sehr guten Ruf in der italienischen Motorsportszene hat. Vater Piero und beide Söhne Carlo und Giuliano präparierten Alfa Romeo und Lancia für den

Sport, u.a. weil diese Werke nicht über das notwendige Know-how und den Mut für «Frisuren» hatten. So kaufte Lancia unter Anleitung von Cesare Fiorio 1962 bei Facetti die Präparierung eines Flaminia Coupés PF für Rundstreckenrennen zu. Die Söhne Facetti betreuten an den Rennstrecken die Fahrzeuge, sodass es nicht lange ausblieb, dass sie selbst mit selbstpräparierten Autos bei Rennen aller Art starteten.

## Auf den Spuren der Brüder

Und da gab es noch eine «kleine» Schwester, die auch von diesem Bazillus befallen wurde: Rosadele. Die Geschwister Facetti starteten bei italienischen Rennen mit einigem Erfolg, sodass bald von den Werken Unterstützungen und Autos angeboten wurden. Leider ist es heute 50 Jahre später nicht mehr möglich, Umfang und Erfolge dieser Einsätze vollstän-

dig darzustellen, dazu müsste man die italienischen Zeitschriften wie Auto-Sprint und AutoItaliana vollständig an der Hand haben.

Bekannt ist, dass Rosadele Facetti mit den Fulvia Typen Berlina, HF und 1,3 HF ab Mitte der Sechzigerjahre bis Anfang der Siebzigerjahre an zahlreichen Rennveranstaltungen teilnahm, insbesondere an italienischen Rundstrecken- und Bergrennen.

## Fulvia und Rosadele – ein bewährtes Gespann

Ab 1965 taucht ihr Name in den Startlisten für Bergrennen auf. Im Jahr 1965 wurde sie Neunte in der Gesamtwertung von Malegno-Borno und fuhr eine Lancia Fulvia Berlina, nur zweieinhalb Sekunden hinter ihrem Bruder Giuliano in einem Alfa Romeo. Sie gewann die Klasse für Tourenwagen bis 1150 Kubikzenti-





1



2



3



4

meter. Im selben Jahr nahm sie auch am Sarezzo-Lumezzane Bergrennen teil und sie gewann die erste von zwei aufeinander folgenden italienischen Frauenmeisterschaften in diesem Jahr.

### Abstecher in die Formel-3

1966 war Rosadele Facetti mit einer Fulvia 2C rennsportlich unterwegs. Überliefert ist der vierte Klassenrang bei der Coppa Teodori. 1967 machte Rosadele Facetti einen Abstecher in die Formel-3. Auf dem Rennkalender stand unter anderem die argentinische Formel-3-Meisterschaft. Rosadele wurde 20. in ihrem ersten Rennen in Mar del Plata, war aber im zweiten Rennen in einen schweren Unfall verwickelt, bei dem Zuschauer getötet wurden. Sie wurde nicht schwer verletzt, spielte aber in der Meisterschaft keine Rolle mehr. Der Unfall in Mar del Plata muss für sie ziemlich traumatisch gewesen sein und sie sprach selten darüber.

### Wieder mit der Fulvia unterwegs

Im Jahr 1968 ging Rosadele Facetti wieder mit Autos von Lancia an den

Start. Am besten dokumentiert ist die Targa Florio, bei der sie sich mit Pat Moss-Carlsson eine Fulvia 1,3 HF teilte. Die beiden Frauen, beide aus Motorsportfamilien und mit berühmten Rennsport-Brüdern, verstanden sich sehr gut. Rosadele sprach später über ihre Wertschätzung für Pat, die ihr einige Fahrtricks und Tricks weitergab. Bei der Targa Florio erreichten die beiden den neunzehnten Gesamt- und den neunten Klassenrang. Mit Bildern dokumentiert ist zudem das Rundstreckenrennen Coppa Leopoldo Carri in Monza.

Auch 1969 und 1970 nahm Rosadele Facetti weiterhin auf Lancia Fulvia an verschiedenen italienischen Wettbewerben teil. Unter anderem fuhr sie zwei Klassensiege bei der La Castellana-Orvieto und der Coppa Teodori ein.

1971 trat sie wiederum mit einer Fulvia 1,3 HF bei der italienischen Gruppe-4-Meisterschaft an. Sie wurde Elfte beim Bergrennen Trieste-Opicina und einundzwanzigste beim Bergrennen

Trient-Bondone. Bei einem Rundstreckenrennen in Monza wurde sie Dritte.

### Rosadele verabschiedet sich mit der Fulvia

Anfang der Siebzigerjahre trat Rosadele Facetti auch für das Team des Jolly Club auf Lancia Fulvia an. Ausnahmen waren Einsätze für das Conrero-Team, für das sie auf Opel Commodore und GT antrat.

Ab 1973, 1974 verlieren sich die Spuren von Rosadele Facetti im Rennsport. Es scheint, dass sie mit dem Ende der Ära Fulvia ihre Rennsporteinsätze eingestellt hat. Rosadele Facetti lebt noch heute in Norditalien. Verschiedene Mitglieder der Familie treten nach wie vor bei historischen Rennsportveranstaltungen in Erscheinung. Rosadele selbst hat sich nur noch selten zu ihrer Zeit im Motorsport geäußert. In der italienischen Zeitschrift *Automobilismo d'EPOCA* gab sie 2015 ein Interview. ”



**1** Eine der seltenen Aufnahmen von Rosadele Facetti aus einer italienischen Zeitschrift. **2** Ein frühes Bild von Rosadele Facetti mit Fulvia Berlina. **3** Rundstreckenrennen in Monza Herbst 1968: Rosadele Facetti mit der 1,3 HF TO 900048. (Bild: ActualFoto) **4** Mit dieser modifizierten Fulvia 1,3 HF traten Rosadele Facetti und Pat Moss-Carlsson bei der Targa Florio 1968 an. Das Auto verfügte über 1 401 ccm, eine 9/43-Übersetzung, Michelin X-Reifen auf 6x13 Zoll-Felgen und einen Flavia-Wasserkühler. (Foto: McKlein Photography) **5** Coppa Intereuropa 1968 in Monza. (Bild: ActualFoto) **6/7** Rundstreckenrennen Coppa Leopoldo Carri in Monza, Herbst 1968: Rosadele Facetti mit der 1,3 HF TO 900048.

#### Zum Autor

Ernst Marquart aus Wien hat sich voll und ganz der Renn-  
geschichte von Lancia verschrieben. Er gehört zu führenden  
Spezialisten auf dem Gebiet und hat so manches Kapitel Lancia  
Geschichte mit detektivischem Gespür rekonstruiert und  
konserviert. Hauptbestandteil seiner Nachforschungen sind die  
Einsätze des Reparto Corse Lancia. Daneben holt er auch Perlen  
wie die Einsätze von Privatfahrern ans Licht. Er selbst nennt es  
Dokumentationswut.

#### Quellen für diesen Beitrag:

[www.speedqueens.blogspot.com](http://www.speedqueens.blogspot.com)  
[www.lancianews.com/site/lancia/tussi-auto/](http://www.lancianews.com/site/lancia/tussi-auto/)  
 Zeitschrift «automobilismo D'EPOCA» 10/2015  
 Buch «Potenza in punto di piedi», Carlo Facetti  
 Buch «Reparto Corse Lancia», Gianni Tonti  
 Buch «Targa Florio, 1955–1973», McKlein

Anzeige



meier-garage.ch ag  
 Untersteckholzstrasse 6  
 4900 Langenthal  
 062 922 12 12  
 mg@meier-garage.ch



**MEIER-GARAGE.CH**  
**LANGENTHAL**  
 ...die cleveren Mechaniker

Wohnmobile | Nutzfahrzeuge  
 Oldtimer | Personenwagen