

Swiss Classics

REVUE

DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ

LANCIA *Fulvia 20*

Qualität für alle Tage



DER TRENDSETTER
Reliant Scimitar GTE



KAUFBERATUNG
Opel Manta B



SBARRO CHALLENGE
Herausfordernd, herausragend



SPECIAL
Klimaanlagen

16 **QUALITÄT FÜR ALLE TAGE: Lancia Fulvia 2C**



Sie wurde häufiger als Limousine denn als Coupé produziert, trotzdem sieht man heute fast nur noch die Coupé-Variante. Als Lancia Fulvia 2C kombinierte die «Berlina» aber Qualität, Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit.

SPECIAL: Klimaanlage

32



Klimaanlagen machen an heissen Tagen auch im Klassiker die Fahrt angenehmer. Sofern er denn überhaupt eine solche Anlage hat und diese auch noch funktioniert... Wir forschen, ob Instandsetzungen oder gar Nachrüstungen machbar sind und was die Wartung der Anlagen beinhaltet.

KAUFBERATUNG: Opel Manta B

40



Wer früher in einem Opel Manta B aufkreuzte, hatte es nicht leicht, denn da kursierten zahlreiche Manta-Witze. Heute ist das Auto umso kultiger und kommt demnächst im Film «Manta Manta – zwoter Teil» auch wieder ins Kino. Wir forschen derweil, wie sich der Manta B als Oldtimer bewährt.

DER TRENDSETTER: Reliant Scimitar GTE

52



Ein Granturismo-Sportwagen mit Kombiheck zu vernünftigen Preis, so etwas musste Ende der Sechzigerjahre erst erfunden werden. Genau dies gelang Tom Karen und Reliant. Er kombinierte ein Sportcoupé und einen Kombi zum «Gran Turismo Estate», kurz GTE.

HERAUSFORDERND, HERAUSRAGEND: Sbarro Challenge

98



Mitte der Achtziger entstand in Neuenburg ein Auto, das sich bis auf die Zahl der Räder fast allen Konventionen im Automobilbau widersetzte. Mit dem «Challenge» bewies Sbarro 1985 der Welt, dass auch ein Land ohne Grossserienproduktion im Automobilbau etwas zu sagen hat.

Nr. 96-2 | 2023

INHALT

Themen in dieser Ausgabe

EDITORIAL/IMPRESSUM	3
RÜCK-LICHT	6
LESERBRIEFE	15
ABO-COUPON	97

SHVF-Informationen	8
--------------------	---

SZENE	
CLUBVORSTELLUNG	9
NEUIGKEITEN	10
RÜCKBLICK	28
BÜCHER	50
VORSCHAU	62

REPORTAGEN	
QUALITÄT FÜR ALLE TAGE: Lancia Fulvia 2C	16
SPECIAL: Klimaanlage	32
KAUFBERATUNG: Opel Manta B	40
DER TRENDSETTER: Reliant Scimitar GTE	52
HERAUSFORDERND, HERAUSRAGEND: Sbarro Challenge	98
BERGRENNEN: Sierre-Montana-Crans 1964	106

SMVC-Clubnachrichten	91
----------------------	----

SERVICE	
VERANSTALTUNGSKALENDER	60
FAHRZEUGMARKT	70
BRANCHENVERZEICHNIS	88
VORSCHAU AUSGABE Nr. 97-3 2023	114



03.06.23
HALLE II 17.00 UHR
MESSE LUZERN

SWISS CLASSIC
WORLD LUZERN



Rund 45 ausgesuchte Fahrzeuge
werden über die Rampe gefahren

Fahrzeuganmeldungen sind ab sofort möglich.

Anmeldeunterlagen und Kataloge können jederzeit bequem über das jeweilige elektronische Formular angefordert werden.



1965 Maserati 3500 GTI Touring



1955 Jaguar XK 140 Drophead Coupé



1966 Chevrolet Chevelle SS 396



AMG 300 SEL „die rote Sau“ Replica

LANCIA

Fulvia 2C

Qualität für alle Tage

Sie wurde häufiger als Limousine denn als Coupé produziert, trotzdem sieht man heute fast nur noch die Coupé-Variante. Schade, denn als Lancia Fulvia 2C kombinierte die «Berlina» Qualität und Sportlichkeit mit Alltagstauglichkeit.

Text: Bruno von Rotz

Bilder: Daniel Reinhard, Automobil Revue Archiv

«Plopp!». Die Türe schliesst mit einem vertrauenerweckenden Geräusch. Der Motor erwacht nach Drehen und Drücken des Zündschlüssels zuverlässig. Der erste Gang rastet sicher ein. Alles funktioniert wie erwartet und vermutlich kaum anders als vor 56 Jahren, als diese Lancia Fulvia 2C die Produktion in Turin verliess. Alleine schon der Blinkerschalter zeigt, dass der italienische Hersteller nichts unterliess, um eine fast schon ewige Funktionssicherheit zu garantieren.

Kein Wunder sprachen die Presseerzeugnisse damals von einem «neuen Qualitätsfahrzeug in der Klasse 1100». Lancia selber bemühte sich klarzustellen, dass der (oder die?) Fulvia eine komplette Neukonstruktion sei. Die Fulvia Limousine löste den immerhin 110'000-fach gebauten Lancia Appia ab. Da waren die Erwartungen hoch. Wie beim Appia war auch die Fulvia nach einer alten Römerstrasse benannt, allerdings einer vergessenen, die von Asti nach Tortona führte und vor allem kriegerischen Zwecken diente. Vorgestellt wurde die viertürige Fulvia-Limousine vor genau 60 Jahren im März 1963 am Genfer Automobil Salon.

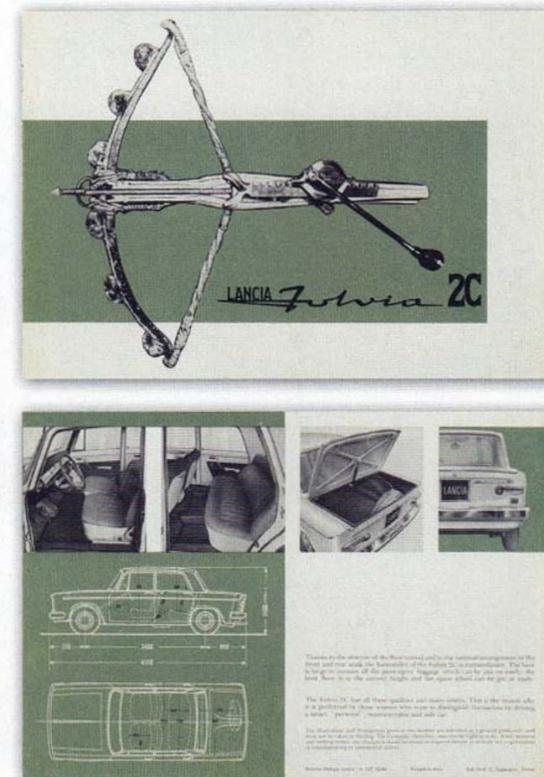


Der Lancia Fulvia bei der Fertigung in der Fabrik im Jahr 1963.

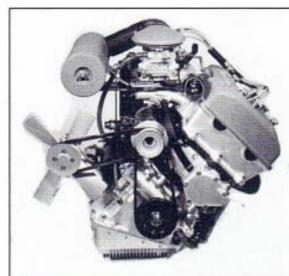




Premiere des Lancia Fulvia am Genfer Autosalon 1963.



Blick in den Verkaufsprospekt der Fulvia 2C.



Der V4-Motor des Lancia Fulvia mit sehr engem Gabelwinkel.



Wartungsfreundliches Armaturenbrett gezeigt an der Fulvia 2C von 1964.

Qualität und konstruktive Finessen

Dass die Fulvia kein reines Marketing-Produkt war, dies konnte man schon anhand der Kommentare in der Presse erkennen. So notierte die Zeitschrift «auto motor und sport» in ihrer Salon-Berichterstattung: «Lancia, die feine alte piemontesische Automobilfabrik, gehört zu den wenigen Herstellern, die noch heute der Auffassung sind, dass ein neues Modell wirklich den technischen Fortschritt repräsentieren und nicht nur äusserlich dem Publikumsgeschmack entgegenkommen und im Übrigen einfacher und damit billiger herzustellen sein muss als der Vorgänger.»

Kein Autohersteller von heute würde wohl noch ähnliches wagen. Bereits damals wunderte man sich in der Presse, ob diese Strategie die Überlebensfähigkeit von Lancia als unabhängiger Autohersteller sichern würde. Komplettes Neuland musste der Professor Antino Fessia, technischer Leiter bei Lancia, nicht beschreiten. Die Idee des V4-Motors mit engem Gabelwinkel hatte man bei Lancia schon länger gepflegt, den Vorderradantrieb und die Aufhängungskonstruktionen übernahm man vom drei Jahre älteren Lancia Flavia, der allerdings einen Vierzylinderboxermotor aufwies.

Zweckdesign

Die Linienführung entstand bei Lancia intern, federführend war Pietro Castagnero. Er gab der Limousine ein fast schon geometrisch symmetrisches Design, das sich dem Zweck des Autos unterzuordnen hatte. Heute spricht man von «Three-Box-Design» – die Fulvia repräsentierte es mit ihren schachtelartigen Teilelementen perfekt.

Die Meinungen dazu gingen damals auseinander. Während die einen das Design als zurückhaltend und zweckorientiert beschrieben, meinte Reinhard Seifert im ams-Test von 1964: «Schön ist er nicht gerade, eher etwas verschoben, aber er strahlt wie jeder Lancia das Fluidum der Individualität aus.»

Diese Beschreibung stimmt auch 60 Jahre später noch. Die steile und klar strukturierte Front und das Heck mit den katzenaugenförmigen Rückleuchten haben aber sicherlich Charme. Und manches Designdetail wie die hinten hochgezogenen Zierleisten oder die runde Kühlerumrandungen zeigen die liebevolle Hingabe der Konstrukteure.

Vor dem Facelift, als Fulvia Berlina GT von 1967.



Nach dem Facelift, als Fulvia Berlina von 1970.



TOURING GARAGE

KLASSISCHE FAHRZEUGE | SPORTWAGEN



Austin Healey 3000 MkIII CHF 79'900.-
1967, 6-Zyl./2912 ccm, aufwändig restauriertes Fahrzeug in Topzustand, im 2016 komplett neu aufgebaut, inkl. Motorrevision etc., MFK 8.2021 Veteran.



Autobianchi Bianchina Cabriolet CHF 28'900.-
1967, 2-Zyl./499 ccm, klein, wendig, oberherzig, einfache und zuverlässige Technik, originales Schweizer Fahrzeug, über 20 Jahre in gleichem Besitz, MFK 11.2022 Veteran.



Envero Super 90 Cabriolet CHF 82'500.-
1982, 4-Zyl./1800 ccm, eine Replica der Spitzenklasse! Der Envero kommt dem Original äusserst nahe und die Geschichte dahinter ist sehr spannend, MFK 3.2019 Veteran.



Ford Taunus 17M P3 CHF 18'900.-
1963, 4-Zyl./1698 ccm, unglaublich schöner Zustand, Schweizer Auslieferung, inkl. vollständiger Dokumentation, vor vielen Jahren komplett restauriert! MFK 11.2019 Veteran.



Mercedes-Benz 300 SL Cabriolet CHF 33'800.-
1989, 6-Zyl./2960 ccm, 191'000 km, sehr schönes und gepflegtes Fahrzeug, CH-Auslieferung, über 20 Jahre gleicher Besitz, Karosserie sehr schön, frisch ab MFK 2.2023 Veteran.



Porsche 911 Carrera Cabriolet CHF 69'900.-
1989, 6-Zyl./3164 ccm, 166'000 km, attraktives 911er Cabrio in sehr gutem Originalzustand, seit 1996 vom 2. Besitzer gepflegt und gehegt, MFK 5.2019 Veteran.



Porsche 912 Targa CHF 72'500.-
1968, 4-Zyl./1582 ccm, sehr schönes und äusserst seltenes Fahrzeug, AMAG-Auslieferung, Modelljahr 1969, 5-Gang-Getriebe, frisch ab MFK 2023.



Triumph TR6 PI CHF 22'800.-
1971, 6-Zyl./2498 ccm, originales Schweizer Fahrzeug, 44 Jahre in gleichem Besitz, läuft und schaltet perfekt, mit kleinen Mängeln, MFK 5.2018 Veteran.

Touring Garage AG – klassische Fahrzeuge | Sportwagen

Wehntalerstrasse 25, CH-8165 Oberweningen, info@oldtimers.ch, Telefon +41 44 856 11 11

oldtimers.ch



Das Design mag auf den ersten Blick etwas schachtelartig wirken, bei näherem Hinschauen zeigen sich aber viele liebevolle Details.

Reise zum Nordkap



Um den 60. Geburtstag von Lancia zu feiern, machte sich im Dezember 1966 ein kleines Team mit zwei serienmässigen Lancia-Limousinen – Fulvia 2C und Flavia – auf den Weg zum Nordkap, um dort eine Lancia-Fahne zu setzen. Dabei waren unter anderem Cesare Fiorio und der Filmemacher Carlo Pozzi. Am 17. Dezember erreichten die beiden Autos nach vielen witterungsbedingten Widerständen auf den letzten Kilometern – teilweise kam man nur meterweise vorwärts – das Ziel. Die beiden Limousinen hatten gehalten, Motoren und Technik weitgehend problemlos funktioniert. Keine Alltägliche Geschichte damals.

Die Form hatte aber vor allem praktische Vorzüge. Der Innenraum war für eine Gesamtlänge von 4,14 Metern grösser als bei den meisten Konkurrenten und bot Platz für 4 bis 5 Personen. Der Radstand betrug 2,48 Meter, der Motor war vor der Vorderachse eingebaut.

Die Ausstattung war zweckmässig gewählt und von hoher Qualität. Auffallend war der montierte Walzentacho. Gute Sitze und ein abwaschbarer Bodenbelag zeigten den Praxisbezug.

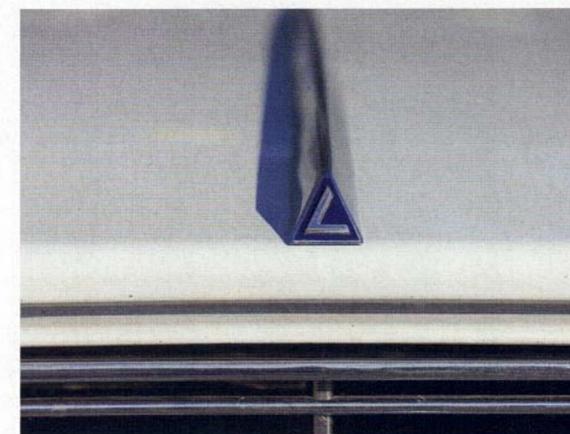
Hochwertige Technik

Der V4-Motor war neu. Die Zylinder waren um 12,5 Grad versetzt, was einen kurzen Motor mit einer ebenfalls kurzen und steifen Kurbelwelle erlaubte. Während das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf aus Leichtmetall bestanden, setzte man beim Block auf Stahlguss. Zwei obenliegende, kettenangetriebene Nockenwellen steuerten jeweils die Ein- und Auslassventile einer Zylinderbank. Mit nur 1091 cm³ war der Hubraum relativ gering angesichts eines rund eine Tonne schweren Fahrzeugs. Mit einem Vergaser bestückt und 7,8:1 verdichtet resultierten 58 DIN-PS bei 5800 Umdrehungen und ein nicht gerade üppiges Drehmoment. Die Konstruktion war allerdings auf Hubraum- und Leistungssteigerungen vorbereitet.

Motor und Vierganggetriebe waren in einem Hilfsrahmen montiert, der Motor dazu zwecks Senkung der Bauhöhe noch um 45 Grad schräg eingebaut. Während die angetriebenen Vorderräder an Trapez-Dreieckquerlenkern geführt wurden, setzte Fessia hinten auf eine Starrachse mit Halbelliptikfedern und Panhardstab. Ein vorderer Kurvenstabilisator verhinderte ein zu starke Seitenneigung. Rundum waren Scheibenbremsen montiert, die Räder wiesen die Dimension 155-14 auf.



Blick auf den Kofferraumdeckel mit eleganter Verstärkung.



Blick auf die Motorhaube mit Zierkante und «L» für Lancia.

Lob und Kritik

Während es bei der Qualitätsanmutung nur Lob gab und auch die hochwertige Technik von den Presstestfahrern geschätzt wurden, gab es doch einige Kritikpunkte, die immer wieder auftauchten. 1100 cm³ und rund 60 PS waren nicht viel für eine doch recht grosse und schwere Limousine. Die Qualität wirkte sich eben auch auf das Gewicht aus. Seiffert fragte in seinem Testbericht anfangs 1964, ob Lancia das Temperament vergessen habe. Er wünschte sich mehr Motorvolumen und vor allem auch mehr Drehmoment, obschon eigentlich eine Spitzengeschwindigkeit von 138 km/h durchaus akzeptabel war. Kritisiert wurde auch die hohe Ladekante des Kofferraums, zumal das Gepäck auch noch über das ganz hinten montierte Reserverad gehievt werden musste.

Sehr zufrieden zeigte sich Seiffert dagegen ob des Fahrkomforts und der weitgehend sicheren Fahreigenschaften: «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 spurgenaue, ohne Seitenneigung und ohne Reifenquietschen mit Geschwindigkeiten, bei denen andere Autos mit allen Mitteln der Kunst auf der Strasse gehalten werden müssen.»

Einfluss auf die Fahreigenschaften hatte allerdings die Reifenwahl, Lancia lieferte Michelin als Serienausstattung aus. Diese beeinflussten auch das Bremsverhalten, Seiffert kritisierte hier ein Überbremsen der Hinterachse. CHF 10'950 bezahlte man 1963 für eine Fulvia Berlina in der Schweiz, dies waren fast 2000 Franken mehr, als man für einen Fiat 1500 bezahlen musste, oder 500 Franken weniger, als eine Alfa Romeo Giulietta ti kostete.

Graber
GRABER SPORTGARAGE AG



2003 Ferrari 575M Maranello F1

Bestens gepflegter Ferrari 575M Maranello F1, optisch wie mechanisch im Bestzustand. 76'000km, beiges Leder, 6-Gang Wippenschaltung, Zahnriemenwechsel bei 70'000km. Ab MFK. CHF 89'900



1992 Ferrari Mondial T Cabriolet

Ein spezielles 2+2-Sitzer Ferrari Cabriolet in einem hervorragenden Zustand mit nur knapp 38'000km. 5-Gang Schaltgetriebe, 286 PS. Ab MFK und auf Wunsch mit Veteranenprüfung. CHF 72'900



1987 Ferrari Testarossa

Sehr schöner und seltener Ferrari Testarossa mit Zentralverschluss-Rädern. Servicegepflegter Wagen mit nur 62'000km. Frisch ab MFK und grossem Service inkl. Zahnriemenwechsel. CHF 119'900



2005 Maserati GrandSport

Äusserst gepflegtes Fahrzeug in einem sensationellen Zustand, sowohl optisch wie mechanisch. Servicegepflegt und ab Motorfahrzeugkontrolle bei Ablieferung. Vollständige Dokumentation mit Belegen vorhanden. CHF 44'900



Die Fulvia Limousine ist sehr übersichtlich nach allen Seiten.

Nachgerüstet

Lancia verschloss sich den Kritiken nicht und doppelte, wie man es früher nach ähnlichen Feedbacks auch schon beim Flavia gemacht hatte, zum Turiner Autosalon 1964 nach. Dort stand dann die Variante «2C». Und sie stach nicht zuletzt wegen ihrer hellen Farbe aus der Aufreihung der übrigen, nachtblau gehaltenen und unveränderten Modelle heraus.

Das «2C» stand für zwei Vergaser vom Typ Weber 32 PHH (es wurden auch Solex-Vergaser verwendet). Doch man hatte sich nicht damit begnügt. So wurde die Verdichtung von 7,8:1 auf 9:1 angehoben. Dies resultierte in einer

um 22 Prozent angehobenen Motorleistung von nun 71 DIN-PS. Zudem wurden die Gänge enger gestuft und gleichzeitig auf eine längere Gesamtübersetzung ausgelegt. Eine Federscheibenkupplung wurde montiert. Im Innern gab es einen zusätzlichen (kleinen) Drehzahlmesser. Die Motoraufhängung war genauso verbessert worden wie die Lenkung, die Bremsanlage und die elektrische Anlage und Teile der Innenausstattung. In Italien kostete die 2C-Version, die man am entsprechenden Zeichen links auf dem Kühlergrill erkannte, rund 10 Prozent mehr, in der Schweiz war nur noch die 2C zu haben – zum alten Preis notabene. Sie lief 145 km/h.

Die anderen Fulvias



Lancia Fulvia Coupé 1,6 HF (1972).

Die Berlina machte insgesamt 57 Prozent der ganzen Fulvia-Produktion aus, der Rest verteilte sich auf zwei Coupés.

1965 erschien auf dem Genfer Autosalon das Lancia Fulvia Coupé. Wie die Limousine war es im Hause selber und durch den Designer Pietro Castagnero gezeichnet worden. Ähnlichkeiten zur Limousine gab es mit Ausnahme der Kühlergrill- und Scheinwerferumrandung an der Front kaum. Der Radstand war um 15 cm gekürzt worden, die Technik wurde ansonsten weitgehend von der Limousine übernommen. Die stärksten Versionen hiessen «HF» und sie schafften es so-



Lancia Fulvia Sport 1600 (1971).

gar zum internationalen Rallye-Sieger. Zwischen 1965 und 1973 wurden fast 140'000 dieser Coupés gebaut, eine beeindruckende Stückzahl und ein Indiz, dass Form und Technik gut aufgenommen worden war.

Parallel zum Werks-Coupé gab es auch ein Fulvia Coupé von Zagato. Ercole Spada hatte das Schrägheck-Coupé gezeichnet. Es war 10 cm flacher, aber etwas länger und breiter als die Werksversion. Die ersten 709 Exemplare wiesen eine Leichtmetallcarrosserie auf und waren 20 kg leichter als die späteren Modelle, die nur noch Türen und Hauben aus Aluminium auf-



Lancia Fulvia Competitione Ghia (1969).

wiesen. Trotz besserer Aerodynamik blieben grosse Rennsporterfolge aus, das Werkscoupé hatte hier die Nase vorne.

Die Zagato-Varianten, gebaut zwischen 1965 und 1970, sind mit rund 7000 gebauten Exemplaren die seltenste Fulvia-Version. Keine Serienproduktion kam für ein weiteres Derivat in Frage. Die Fulvia Competitione von 1969 war von Tom Tjaarda für Ghia entworfen worden und verfügte über einen einziehbaren Heckspoiler. Das Konzeptfahrzeug blieb ein Einzelstück.

Dass die Leistungskurve Wirkung hatte, zeigen Kommentare aus dem Fahrbericht der Automobil Revue anlässlich des Turiner Autosalons 1964: «Sobald man auf das Gaspedal des Fulvia 2C berührt, erhebt der Motor seine Stimme und kommt mit überzeugender Kernigkeit auf Touren. Auf der Strasse waren wir sowohl vom Temperament wie auch von den gemessenen Fahrleistungswerten überrascht. Mit zwei Personen und halbem Tank beschleunigte dieser doch geräumige Wagen trotz seines Hubraums von nur 1100 cm³ vom Stillstand in 17,8 sec auf 100 km/h, und mit stehendem Start wurde der Kilometer in 37,8 sec durchfahren. Obwohl auch dieser Testwagen noch nicht ganz eingefahren war (der Kilometerstand betrug 1400 km), liegen diese Werte um 2,8 bzw. 3,6 sec unter unseren Messergebnissen mit einem der bisherigen Fulvia, die mit dem Fahrer allein an Bord erzielt worden waren.»

147 km/h erreichten die AR-Testfahrer, sie drehten den Motor auch über 6500 Umdrehungen, ohne dass dieser gemeckert hätte. Selbst die Fahr-sicherheit habe gewonnen, wurde berichtet.

Im Windschatten des Coupés

Mit dem 2C war die stetige Evolution aber nicht zum Stillstand gekommen. Im Frühling 1967 erhielt die Berlina den 1,2-Liter-Motor aus dem Coupé. 80 PS und eine aufpreispflichtige Mittelschaltung wurden mit einem kleinen GT-Emblem auf dem Kühlergrill dokumentiert. 156 km/h waren nun als Höchstgeschwindigkeit möglich. Bereits kurz danach wuchs der Hubraum des GT-Modells auf 1231 cm³. Ende 1968 erschien dann die GTE-Version mit 1298 cm³ und 87 PS bei 6200 U/min. Mit diesem Motor konnte sie es mit den meisten 1600ern jener Zeit locker aufnehmen. Erkennbar war auch sie wieder an einem entsprechenden Emblem am Kühlergrill. Zudem bot sie einen Aussenspiegel, einen Bremskraftverstärker und die Mittelschaltung ohne Aufpreis.



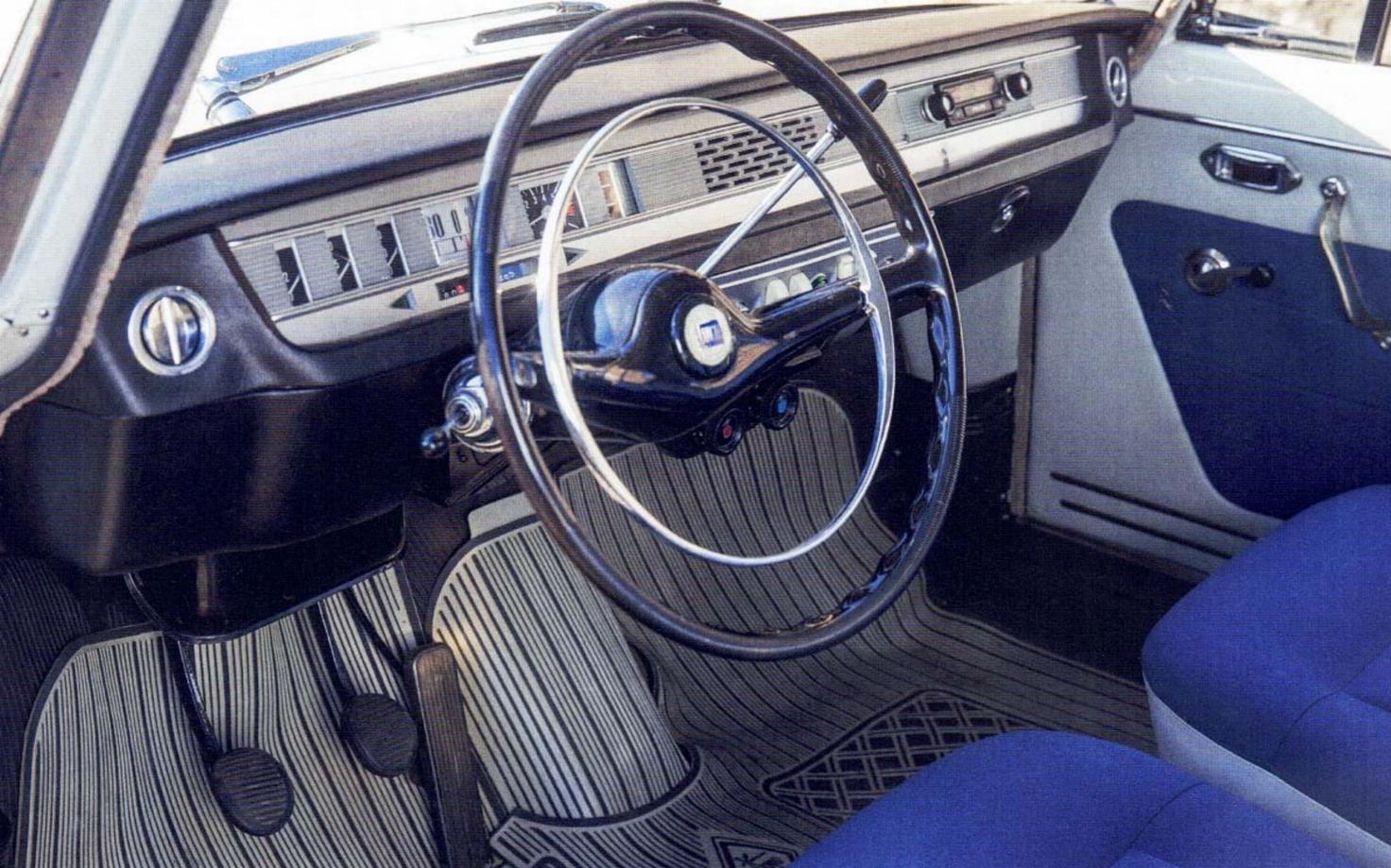
Der Vierzylindermotor ist längs und geneigt eingebaut.

DAMALS WIE HEUTE DAS ÖL KOMMT VON MOTOREX

CLASSIC LINE



motorex.com/classic



Interieur ohne Teppiche, dafür mit attraktiven Polsterstoffen, Drehzahlmesser und Walzentacho.

Die Serie 2 und Fiat

Im Oktober 1969 wurde Lancia durch Fiat übernommen. Bereits einige Wochen vorher hatte man der Presse die Serie-2-Fulvia präsentiert. Diese zeigte sich verfeinert und auch etwas gewachsen. Aus 2C, GT und GTE wurde eine gemeinsame Version mit 1,3 Liter Hubraum und 87 DIN-PS. Der Radstand wuchs auf 250 cm, die Gesamtlänge auf 415,5 cm. Für die Insassen gab's 4,5 cm mehr Platz, dem Gepäck wurden nun 352 Liter geboten. Besser beladbar war der Kofferraum noch dazu, denn das Reserverad stand nun rechts an der Flanke. Auch der Benzintank wurde grösser (42 anstatt 38 Liter Fassungsvermögen). Die Front wurde leicht, das Heck stärker retuschiert. Manches liebgewordene Detail war verschwunden, dafür hatte sich der Nutzwert der in 16 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigenden Limousine erhöht. Fahrverhalten und Komfort waren weiterhin gut, der Preis stieg allerdings auf CHF 12'500.

Bereits 1972 ersetzte dann der Lancia Beta die Fulvia Berlina, mit modernem Schrägheck, aber ohne grosse Heckklappe. Dafür gab's jede Menge Fiat-Teile und viele Fans trauerten den typischen Lancia-Genen nach. Insgesamt waren von 1963 bis 1972 fast 197'000 Fulvia Berlina entstanden, die 2. Serie ist für gut einen Drittel davon verantwortlich. Von den verschiedenen Varianten war es die Berlina 2C, die mit 48'266 Exemplaren für den grössten Verkaufserfolg sorgte.

Wenig Überlebende

Obwohl seinerzeit mehr Limousinen als Coupés in die Schweiz importiert wurden, dürften heute einer «Berlina» zehn Coupés gegenüberstehen. Wer hob früher schon eine viertürige Limousine auf? Diese wurden geschunden und gefahren, bis sie auf den Schrottplatz mussten. Darum dürfte heute auch nur noch eine Handvoll dieser Raritäten in der Schweiz immatrikuliert sein. Das gefahrene Exemplar ist eine davon. Es fuhr ursprünglich in Italien.

Der Charme des Unkonventionellen

Wir setzen uns ans Steuer der Fulvia 2C und gleiten über breite Landstrassen. Natürlich bietet der 1,1-Liter keine Bärenkräfte, aber man kommt flüssig voran und freut sich am angenehmen und gar nicht lauten Laufgeräusch des Vierzylinders. Die Lenkradschaltung lässt sich exakt bedienen, die Pedalkräfte sind gering. Der Wagen verfügt nicht nur über zwei, sondern sogar fünf Peilkanten. Denn neben jenen an jeder Ecke gibt es auch noch einen Mittelzierstab auf der Motorhaube. Dieses Auto lässt sich wirklich mit Leichtigkeit manövrieren und platzieren. Aus heutiger Sicht sind seine Aussenmasse (4,11 x 1,56 Meter) vorbildlich kompakt. Auf der Landstrasse bleibt da immer genug Abstand zum Gegenverkehr. Die Federung ist angenehm, die Fahreigenschaften fühlen sich sicher an. Vor allem aber wirkt der Wagen sehr stabil, gut verarbeitet und trotz hohem Alter jugendlich, ein Qualitätsautomobil halt.

Technische Daten: Lancia Fulvia 2C (1967)

Carrosserie

Sedan 4-türig, 5 Sitze; Leergewicht (DIN) 1030 kg, max. zul. Gesamtgewicht 1430 kg.

Motor

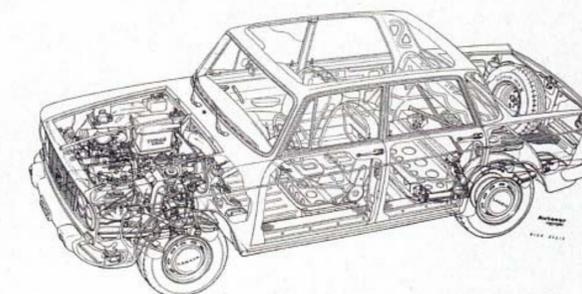
4 Zyl. in V-Form, Winkel 13° (72x67 mm), 1091 cm³; Kompr. 9:1; 71 PS (DIN) bei 6000 U/min, 65,1 PS/L (DIN); 9,4 mkg (DIN) bei 4300 U/min; Oktanbedarf 92 ROZ. Hängende Ventile (in V 60°), 2x1 obenliegende Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderkopf, 3-fach gelagerte Kurbelwelle; Ölfilter im Hauptstrom, zwei Horizontal-Doppelvergaser (Solex C 32 PHH und Solex C 32 PHH 1), Batterie 12 V 42 Ah, Dynamo 360 W; Wasserkühlung.

Kraftübertragung

Frontantrieb mit homokinetischen Birfield-Doppelgelenken, Trockenkupplung; 4-Gang-Vollsynchrongetriebe, Lenkradschaltung; Hypoid-Achsantrieb, Untersetzung 4,555:1 (9/41). Übersetzung: I. 3,901:1; II. 2,179:1; III. 1,419:1; IV. 1:1; R 4,112:1.

Fahrwerk

Selbsttragende Carrosserie mit vorderem Hilfsrahmen; vorn Trapez-Dreieckquerlenker und Querblattfeder, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern und Panhardstab, vorn Kurvenstabilisator, De-Carbon-Teleskopdämpfer. Zweikreis-Vierrad-Scheibenbremse, mech. Handbremse auf Hinterräder; Lenkung mit Schnecke und Rolle; Benzintank 38 L, davon 5-8 L Reserve; Reifen 155SR14.



Wendekreis 10,7 m. Kofferraum 325 dm. Länge 411 cm, Breite 155,5 cm, Höhe 140 cm.

Fahrleistungen (gemäss Werk, Michelin-bereift)

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h, Leistungsgewicht 14,5 kg/PS (DIN), Verbrauch (CUNA): 8,3 Liter pro 100 km, Verbrauch Reise 10,3-15 Liter pro 100 km (Testwerte)

Preis (1967)

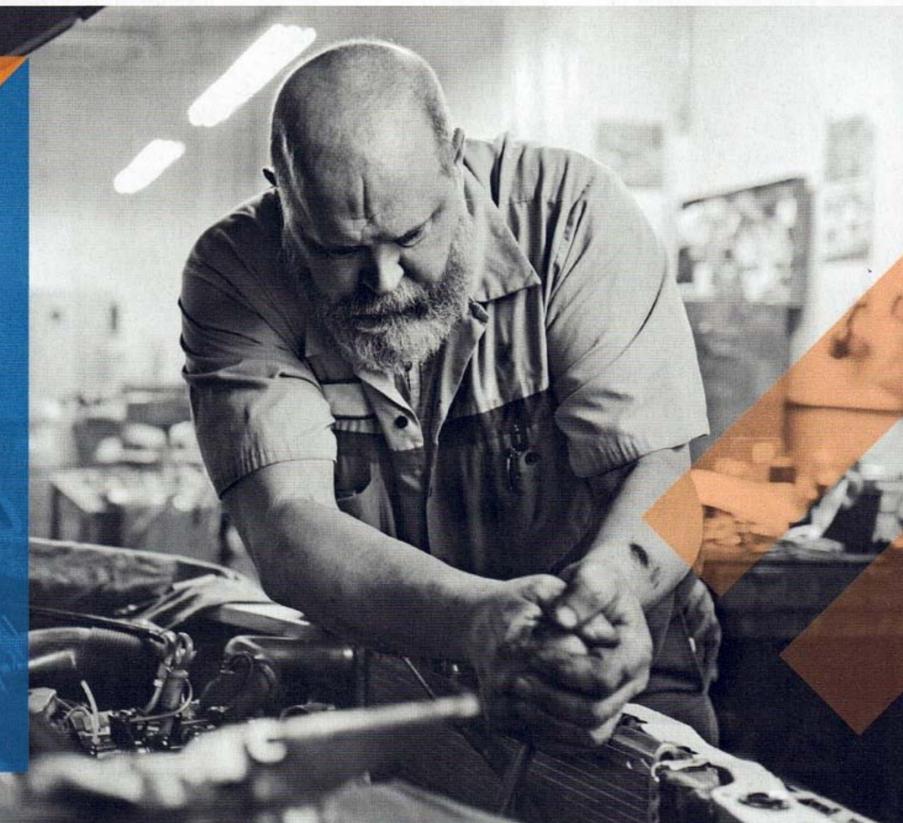
CHF 10'950

Produktion

48'266 Exemplare (nur Berlina 2C, 1964-1969)

Fred
ist ein
Toolster.
Und du?

Werde auch du zum Toolster und bestell' dir unschlagbare Qualität beim Profi. 70 000 Spezialwerkzeuge direkt ab Lager gibt's nur bei toolster.ch



toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.





Auch heute noch reichen die 71 PS locker für flottes Vorankommen.

Der Walzentacho wirkt aus der Sicht des modernen Autofahrers fast wie ein Digitaltacho, die wertigen Schalter überzeugen. Überall finden sich Details, die begeistern: eine Batterieabdeckung im Kofferraum, die Aschenbecher in den Rücklehnen, die praktischen Gummiabdeckungen am Boden, die vollständige Instrumentierung oder der aufwändig gefertigte Blinkerschalter, den wir bereits eingangs erwähnten.

Dieses Auto muss man einfach lieben, selbst wenn es einem auch heute noch schwerfällt, sich vorzustellen, dass derselbe Designer, der das elegante Coupé zeichnete, auch diese zweckorientierte Limousine formte. Wobei, wer einmal die Feinheiten wie das «L»-Zeichen in der Zierleiste auf der Motorhaube oder die in den Kofferraumdeckel eingeformte Ausbuchtung entdeckt hat, lernt die frühe Berlina noch mehr lieben.

Wir danken Kuno Schär für das Zurverfügungstellen seines herrlichen und weitgehend unrestaurierten Lancia Fulvia 2C von 1967 sowie dem Lancia-Spezialisten Abt AG in MuttENZ für die Unterstützung bei der Fotosession.

Zudem waren wir froh, die natürlich sehr passenden römischen Mauern von Augusta Raurica als Hintergrund nutzen zu können.



Lesen und erfahren Sie online mehr über den Lancia Fulvia oder weitere Lancia-Modelle: lancia.zwischengas.com

Wir reparieren, revidieren, restaurieren Dein «Schmuckstück»!
Wir erfüllen Dir jeden Wunsch, auch mit Spezialkonstruktionen.

Pferdestärken seit 1851
WagenSchmitte
JUCKER
TECHNIK AG

Telefon: 044 858 22 73
info@wagenschmitte.com
JUCKER TECHNIK AG, 8173 Neerach
wagenschmitte.com

garage **LOUIS FREY**
Der Fachbetrieb seit 1923
www.garage-louis-frey.ch

- ▲ Reparaturen
- ▲ Restaurationen
- ▲ Montage von Overdrive
- ▲ Mech. Werkstätte

Aarauerstrasse 21 ▲ CH-5630 Muri AG
Tel: 056 664 11 54 Fax: 056 664 11 82 mail@garage-louis-frey.ch