

Lancia Fulvia 2C – Qualität für alle Tage

Publiziert am 24. November 2023

Text: Bruno von Rotz

Fotos: Daniel Reinhard, Archiv Reinhard / Max Pichler, Lancia / FCA Group



Lancia Fulvia 2C (1967) - keine "Bellezza" im engeren Sinne des Wortes, aber trotzdem ein hübsches Auto

Copyright © Daniel Reinhard

“Plopp!“. Die Türe schliesst mit einem vertrauenserweckenden Geräusch. Der Motor erwacht auf nach Drehen und Drücken des Zündschlüssels zuverlässig. Der erste Gang rastet sicher ein. Alles funktioniert wie erwartet und vermutlich kaum anders als 1967, als diese(r) 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.



Lancia Appia (1956) - die elegante Limousine mit gegenläufigen Türen
Copyright © Archiv

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.

Qualität und konstruktive Finessen

Dass die (wir bleiben bei der weiblichen Form) Fulvia kein reines Marketing-Produkt war, dies konnte man schon anhand der Kommentare in der Presse erkennen. "auto motor und sport" notierte denn auch 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."*



Lancia Fulvia (1963) - das neue Frontantriebsmodell ersetzt den Appia, orientiert sich technisch am Flavia
Copyright © Archiv

Kein Autohersteller von heute würde wohl noch ähnliches wagen, aber bereits damals wunderte man sich in der Presse, ob diese Strategie die Überlebensfähigkeit des unabhängigen Autoherstellers sichern würde.

Komplettes Neuland musste Professor Antino Fessia, der technische 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", der Fulvia repräsentierte dieses mit seinen schachtelartigen Teilelementen perfekt.



Lancia Fulvia (1963) - ein fertig produziertes Exemplar vor dem Fertigungsband
Copyright © Archiv

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

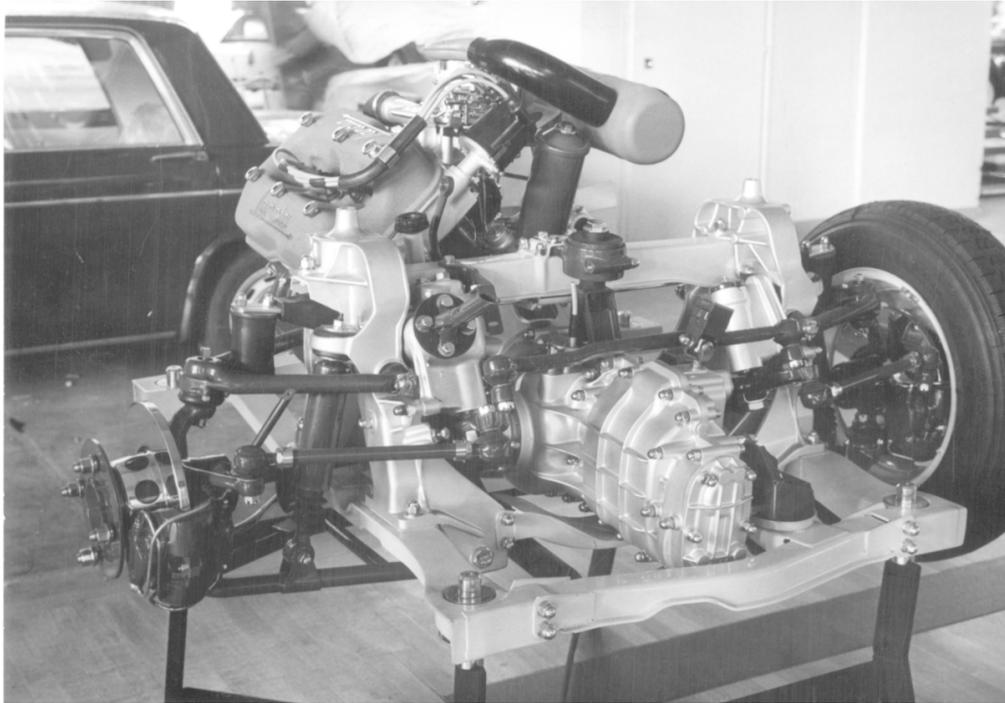
Diese Beschreibung stimmt auch 60 Jahre später noch. Die steile und klar strukturierte Front und das Heck mit den katzenaugenförmigen Rüchleuchten haben aber sicherlich Charme und manches Designdetail wie die hinten hochgezogenen Zierleisten oder die runde Kühlerumrandungen zeigen die liebevolle Hingabe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

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. Unorthodox war sicherlich 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. Die zwei oberliegenden kettenangetriebene Nockenwellen steuerten jeweils die Ein- und Auslassventile einer Zylinderbank.

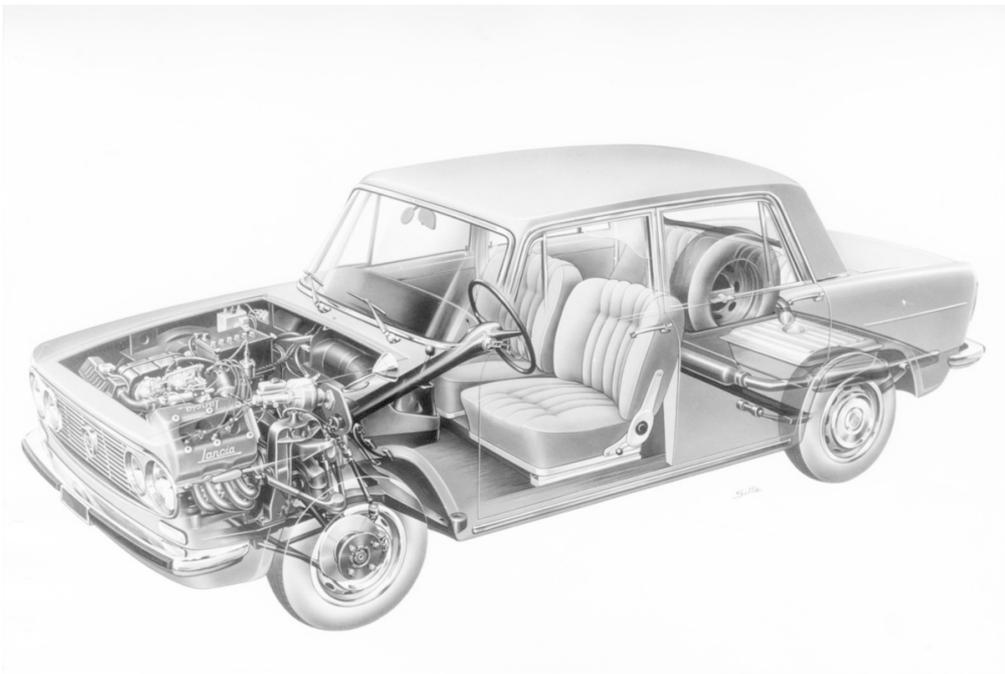


Lancia Fulvia (1963) - Antriebseinheit des neuen Modelles
Copyright © Archiv

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.



Lancia Fulvia Berlina (1969) - Durchsichtszeichnung zeigt die Technik der Limousine
Copyright © Archiv

Während die angetriebene 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.

Lob und Kritik

Während es bei der Qualitätsanmutung nur Lob gab und auch die hochwertige Technik von den Pressetestfahrern geschätzt wurden, gab es doch einige Kritikpunkte, die immer wieder auftauchten. 1100 cm³ und nicht einmal 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 waren.

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 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.”*

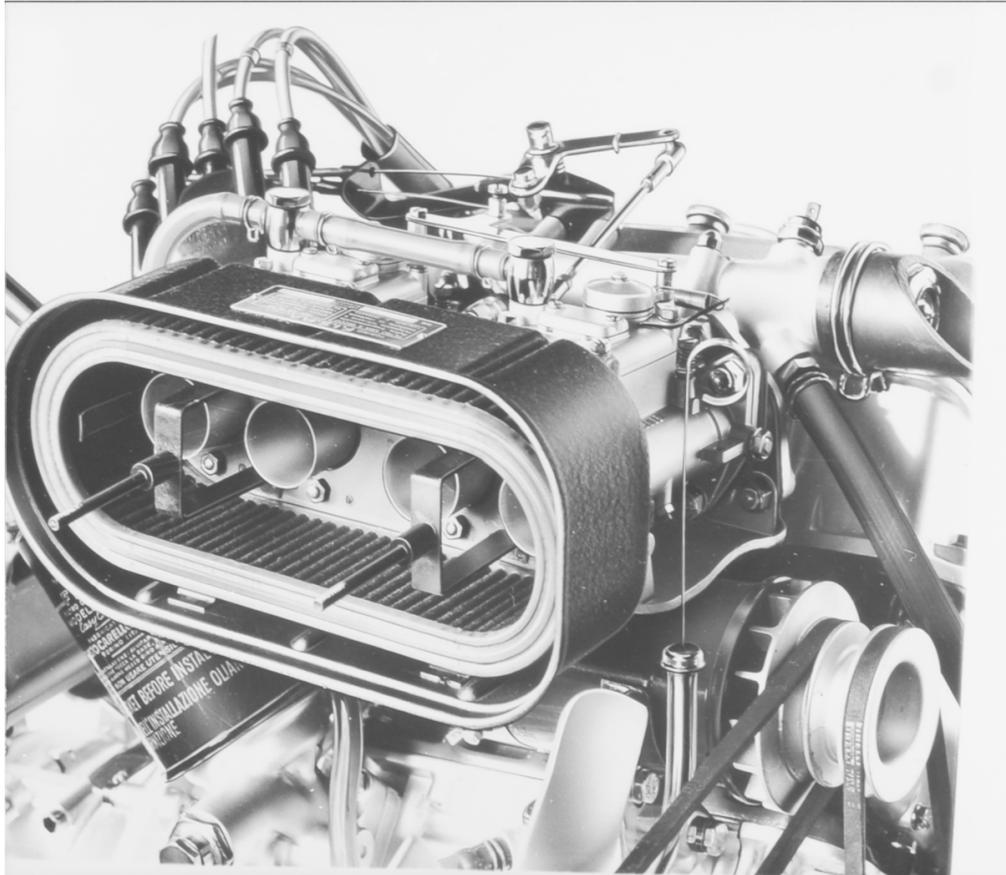
Einfluss auf die Fahreigenschaften hatte allerdings die Reifenwahl, Lancia lieferte Michelin als Serienausstattung aus. Diese beeinflussten auch das Bremsverhalten, Seiffert kritisierte hier ein Überbremsen der Hinterachse.

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. In Deutschland erleichterte die Berlina das Konto um DM 9380.

Nachgerüstet

Lancia verschloss sich den Kritiken nicht und doppelte, wie man es früher nach ähnlichen Feedbacks auch schon beim (bei der) 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 (unveränderten) anderen Modellen heraus.

Das "2C" stand für zwei Vergaser vom Typ Solex 32 PHH. Doch man hatte sich nicht damit begnügt. Gleichzeitig 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.



Lancia Fulvia Berlina (1964) - Version "2C" - Motor des "2C" mit zwei Vergasern
Copyright © Archiv

Gleichzeitig wurden die Gänge enger gestuft, aber 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 wurde nur noch die 145 km/h schnelle Variante zum alten Preis angeboten.

Dass die Leistungskurve Wirkung hatte, zeigen Kommentare aus dem Fahrbericht der Automobil Revue anlässlich des Tuiner 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 Fahrsicherheit 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.



Lancia Fulvia Berlina GT (1967) - mit Doppelscheinwerfern
Copyright © Archiv

Bereits kurz danach wuchs der Hubraum des GT auf 1231 cm³ und Ende 1968 erschien dann der Fulvia GTE mit 1298 cm³ und 87 PS bei 6200 Umdrehungen. Der 1300er mit dem GTE-Emblem auf dem Kühlergrill konnte es mit den meisten 1600er jener Zeit locker aufnehmen. Diese Version hatte sogar einen serienmässigen Aussenspiegel, einen Bremskraftverstärker und die Mittलगangschaltung ohne Aufpreis.

Die Serie 2 und Fiat

Im Oktober 1969 wurde Lancia durch Fiat übernommen. Bereits einige Wochen vorher hatte man der Presse bereits 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 retouchiert.



Lancia Fulvia Berlina (1970) - Limousine der 2. Serie
Copyright © Archiv

Manches liebgewordene Detail war verschwunden, der Nutzwert der in 16 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigenden Limousine, die nun 162 km/h schnell fahren konnte, hatte sich erhöht. Fahrverhalten und Komfort waren weiterhin gut, der Preis allerdings hatte sich in der Schweiz auf CHF 12'500 erhöht. In Deutschland kostete die GTE-Version nun DM 9668.

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.

im Artikel auf zwischenogas.com wird hier eine Tabelle angezeigt

Wenig Überlebende

Obwohl seinerzeit mehr Limousinen als Coupés in die Schweiz importiert wurden, dürfte heute eine Berlina durchschnittlich zehn Coupés gegenüberstehen, in Deutschland dürfte es nicht anders sein. Wer hob schon eine viertürige Limousine auf damals? 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 sind, das gefahrene Exemplar ist eine davon und es fuhr ursprünglich in Italien.

Der Charme des Unkonventionellen

Wir sind zurück in 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.



Lancia Fulvia 2C (1967) - die fünfte Peilkante auf der Motorhaube
Copyright © Daniel Reinhard

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 an, ein Qualitätsautomobil halt.



Lancia Fulvia 2C (1967) - Blick ins elegante Interieur
Copyright © Daniel Reinhard

Der Walzentacho wirkt aus der Sicht des modernen Autofahrers fast wie ein Digitaltacho, die wertigen Schalter überzeugen. Überall finden sich eine Details, die begeistern: Eine Batterieabdeckung im Kofferraum, die Aschenbecher in den

Rücklehnen, die praktischen Gummiabdeckungen am Boden, die vollständige Instrumentierung, der aufwändig gefertigte Blinkerschalter, den wir bereits eingangs erwähnten.



Lancia Fulvia 2C (1967) - Schönheit im Detail, der "Falz" auf dem Kofferraumdeckel
Copyright © Daniel Reinhard

Dieses Auto muss man einfach lieben, auch 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.



Lancia Fulvia 2C (1967) - schnörkelloses Heck
Copyright © Daniel Reinhard

Wir danken Kuno Schär vom Swiss Historic Racing Team (SHRT) für das Zurverfügungstellen seiner 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.

Bilder (Auswahl)



Weitere Informationen

Den kompletten Artikel mit **91 Fotos und Faksimiles** und **Tabellen** und vielen weiteren Informationen gibt es online zu lesen, [bitte hier klicken](#).

URL = <https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Lancia-Fulvia-2C.html>

Dieses PDF und dessen Inhalt darf nur für private Zwecke verwendet werden.