

[HOME](#)[FAHRZEUGE](#)[MENSCHEN](#)[MARKEN](#)[DIVERSES](#)[IMPRESSUM](#)[GÄSTEBUCH](#)

## LANCIA FULVIA COUPÉ RALLYE 1,3 S



Elegante italienische Linienführung, Understatement und Sportlichkeit  
 - geradezu ein Markenzeichen der Fahrzeuge aus dem Hause Lancia.

### La bellezza

Turin im Jahre 1964. **Pietro Castagnero**, Chef der Designabteilung bei Lancia schüttet einen Cappuccino nach dem anderen in sich hinein. Fieberhaft arbeitet er an seinem Zeichenbrett, denn er ist gerade dabei, sein absolutes Meisterstück zu entwerfen: das Lancia Fulvia Coupé. Castagnero und seinem Team muss klar gewesen sein, was sie zu leisten hatten. Erstmals in der Geschichte der Firma Lancia sollte das sportliche Modell nicht bei den großen Karosserieschneidern, wie Bertone, Touring, Zagato oder Pininfarina entworfen werden, sondern im eigenen Haus. Die Aufgabenstellung hatte es in sich. Die 1963 vorgestellte Limousine war dem Zeitgeist entsprechend konservativ und sehr kantig ausgefallen. Die Fachpresse beurteilte den Viertürer durchaus kontrovers, einmal war es ein "äußerlich sofort ansprechendes Auto", an anderer Stelle hieß es: "Die Fulvia - Karosserie gehört zur Schuhkarton-Schule, wie R8, Simca 1000, Alfa Romeo Gulia und andere."


Aus dieser Vorlage ein schickes Coupé zu zaubern war kein leichtes Unterfangen. Aber der Spagat gelang. Es gelang sogar so gut, das der schicke kleine Flitzer damals, wie heute, ein echter Hingucker ist.

Sicherlich haben Castagnero und seine Mannen vom Mercedes 230 SL Pagode Notiz genommen,

der 1963 auf den Markt kam. Vom Styling her gesehen, war er die Sensation des Jahres und schied mit seinem konkaven Dach die Geister. Das ebenso filigran konstruierte Dach des Lancia Coupés sticht ganz besonders ins Auge. Und auch die Lufthutze auf der Motorhaube könnte eine kleine "Designanleihe" von der Pagode sein.



Auf jeden Fall bescheren die schmalen Dachsäulen dem Fahrer eine hervorragende Rundumsicht und machen Lust auf schnelle Fahrten über Land bei Sonnenschein. Die Sitzposition ist sportlich niedrig und Fahrer und Beifahrer haben, wenn man nicht größer als 1,85m ist, viel Platz. Was man von den Hinterbänklern nicht behaupten kann. Dort jemanden mitzunehmen grenzt schon an Körperverletzung. Aber für vier vollwertige Sitze ist ein Coupé ja nicht geschaffen, oder?

Auch von hinten betrachtet macht das Coupé eine exzellente Figur. Die nur leicht gewölbte Heckscheibe, der fast plane Kofferraumdeckel, das fast senkrechte Abrisskantenheck und die schön gezeichneten Rücklichter sind einfach immer wieder schön anzusehen. Man muss Pietro Castagnero großes Lob zollen, sein Fulvia Coupé ist weder laut noch aufdringlich, sondern stilvoll, elegant und repräsentiert die hohe Schule des Karosseriedesigns. Solche Fahrzeuge können nur die italienischen Designer auf die Beine stellen - und der Belgier **Jaques Coune**. 



## Die Technik

Auch Prof. Dr.-Ing. **Antonio Fessa**, Leiter der technischen Abteilung des Hauses Lancia, und seine Mitarbeiter wurden ihrem Ruf, extravagante Lösungen zu kreieren, gerecht. Sie entwickelten ein kompaktes Vierzylinder-Triebwerk mit 1216ccm in V-Form mit Kopf und Kurbelgehäuse aus Aluminiumlegierung. Doch damit nicht genug: die Zylinderbänke sind zueinander in einem sehr ungewöhnlich kleinem Winkel von nur 13 Grad angewinkelt. Dadurch konnte man nur einen Ventildeckel verbauen. Es entstand eigentlich wieder ein Reihenmotor, oder vielleicht besser gesagt, ein Zwitter. Der Motor wurde dann noch um 45 Grad zur Fahrerseite geneigt eingebaut und nimmt somit auch in der Höhe nur wenig Platz ein. Anfänglich leistete das kleine Aggregat 80 PS und verhalf dem 960 Kilogramm leichten Coupé zu einer damals respektablem Höchstgeschwindigkeit von 164 km/h. Im Leerlauf hält sich der Motor akustisch dezent zurück, erst bei höheren Drehzahlen meldet er sich aufgrund des geringen Hubraums mit einem satten Dröhnen zu Wort. Im Laufe der 13jährigen Bauzeit wurde der Motor für die verschiedenen Modellvarianten immer wieder leicht gesteigert. Serienmäßig markiert das von Zagato gezeichnete Fulvia Sport 1600 mit 1600 ccm und 115 PS das obere Ende der Fahnenstange. Auch soll es für sogenannte "Privatkunden" mit dem 1,6 HF Typ 1016 eine Variante mit 135 PS gegeben haben. Der Motor des hier vorgestellten Coupés Rallye 1,3 S aus dem Jahre 1969 leistet knapp 90 PS aus 1298 ccm und bringt die filigrane Schönheit auf ein V-max von 172 km/h.

Ungewöhnlich auch, dass der Motor, die Kupplung das Getriebe, die Lenkung und der Kühler in einem Hilfsrahmen montiert wurden.

Um eine gute Verzögerung zu gewährleisten wurde dem Coupé eine Zwei-Kreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern spendiert.

Kein klobiger Kardantunnel stört im Innenraum - der Lancia hat Frontantrieb und verhält sich auch im Grenzbereich gutmütig leicht untersteuernd. Lob verdient auch die leichtgängige Lenkung, die den Fahrer kaum Antriebseinflüsse spüren lässt.



Das Coupé hat einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,39.

### Unterscheidungsmerkmale zwischen Serie 1, 2 und dem Modell Fulvia 3:

- Kühlergrill

Serie 1: kurz vor den inneren Scheinwerfern trapezförmig abgeschnitten in Edelstahl

Serie 2: Grill bis ganz an die inneren Scheinwerfer gezogen

- Blinker

Serie 1: an den Vorderkotflügeln

Serie 2: in der Stoßstange

- Lenkrad

Serie 1: Echtholz

Serie 2: Kunststoff im "Holz-Look"

Fulvia 3: Plastiklenkrad in schwarz

- Instrumente

Serie 1 & 2: Rundinstrumente mit schwarzen Zifferblättern

Fulvia 3: Rundinstrumente mit weißen Zifferblättern



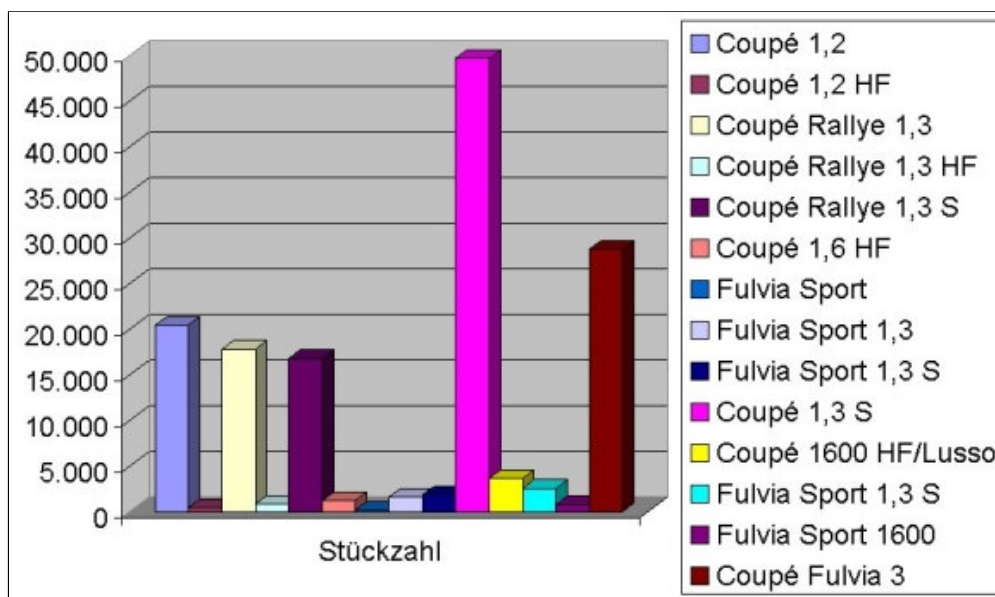
Klassische Rund-Instrumentierung:  
Tachometer, Drehzahlmesser, Anzeigen für Benzinvorrat, Kühlwassertemperatur und Öldruck.  
Das stilvolle Holzlenkrad gab es in der ersten Serie ab Werk.

### Sporterfolge

Sportlich gesehen steckte viel in dem kleinen Kraftpaket von Lancia. Die Werksrennwagen brachten es 1970 auf satte 158 PS bei 7.200 U/min.

Unter Rennleiter Cesare Fiorio pilotierten Rennfahrer wie Kallström, Timo Lampinen und Sandro Munari den Fulvia von Sieg zu Sieg.

So gewannen Fulvias die Tour de Corse 1967, die Rallye Portugal 1968 und 1970 und die Rallye Montecarlo im Jahre 1972.



## Lancia Fulvia Coupé Typenübersicht

	Typ	Motortyp	Bauzeit	Stückzahl	Hubraum	Leistung
<b>Coupé 1,2</b>	818.130	818.130	1965-1969	20.436	1.216 ccm	80 PS
<b>Coupé 1,2 HF</b>	818.140	818.140	1966-1967	435	1.216 ccm	88 PS
<b>Coupé Rallye 1,3</b>	818.330	818.302	1967-1969	17.850	1.298 ccm	87 PS
<b>Coupé Rallye 1,3 HF</b>	818.340	818.342	1968-1969	882	1.298 ccm	101 PS
<b>Coupé Rallye 1,3 S</b>	818.360	818.303	1968-1969	16.827	1.298 ccm	90 PS
<b>Coupé 1,6 HF</b>	818.540	818.540	1969-1970	1.258	1.584 ccm	115 PS
<b>Fulvia Sport</b>	818.132	818.130	1965-1967	202	1.216 ccm	80 PS
<b>Fulvia Sport 1,3</b>	818.332	818.302	1967-1969	1.602	1.298 ccm	87 PS
<b>Fulvia Sport 1,3 S</b>	818.362	818.302	1968-1970	1.898	1.298 ccm	90 PS
<b>2. Serie:</b>						
<b>Coupé 1,3 S</b>	818.630	818.303	1970-1974	49.656	1.298 ccm	90 PS
<b>Coupé 1600 HF/Lusso</b>	818.740	818.540	1970-1973	3.690	1.584 ccm	115 PS
<b>Fulvia Sport 1,3 S</b>	818.650	818.303	1970-1972	2.600	1.298 ccm	90 PS
<b>Fulvia Sport 1600</b>	818.750	818.540	1971-1972	800	1.584 ccm	115 PS
<b>Coupé Fulvia 3</b>	818.630	818.303	1974-1976	28.763	1.298 ccm	90 PS

Insgesamt wurden ca. 150.328 Stück des Lancia Fulvia Coupés produziert.

Zu erwähnen sind noch zwei Sonderausstattungen, das "**Coupé 3 Montecarlo**" (2.529 Stück) und der "**Safari**" (auf 900 Exemplare limitiert), die heute extrem gesucht sind.

### Ausblick

Die Ersatzteilsituation ist Dank Nachfertigungen mittlerweile als gut zu bezeichnen. Fast alles ist über Ersatzteilspezialisten zu moderaten Preisen zu bekommen. Auch Karosserieteile sind bis zur kompletten Bodengruppe zu haben. Man sollte aber bei einem Kauf darauf achten, dass Motor und Getriebe original sind.

Gut erhaltene Coupés sind sogar in Italien nicht leicht zu finden. Wer eins besitzt verkauft es nicht so schnell wieder. Wenn doch, dann werden sie oft von Clubmitgliedern gekauft und kommen erst gar nicht auf den Markt. Das trifft vor allem auf die Modelle mit geringer Stückzahl zu, denn die sind sehr gefragt.

Gut erhaltenene Fahrzeuge werden bei ca. 8.000 € gehandelt. -Ein recht günstiger Einstandspreis für das schicke Coupé. Die HF (High-Fidelity) Modelle fangen bei ca. 12.000 € im guten Zustand an und enden bei perfekten Autos mit Rennhistorie erst bei ca. 40.000 €.

### Der heutige Marktwert

Zustandsnote	1	2	3	4	5
Fulvia Coupé	12.200 €	7.800 €	4.600 €	2.800 €	1.200 €
Fulvia Coupé, 2. Serie	11.500 €	7.200 €	4.400 €	2.600 €	1.100 €

Stand 2006

Wir bedanken uns bei folgenden Personen, die uns mit Informationen und Bildern bei der Erstellung dieser Seite maßgeblich geholfen haben:

A. Steib, Deutschland