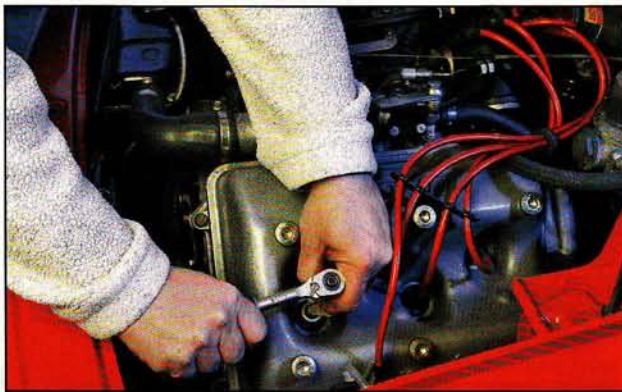




Nulli Problemo



Ein Kinderspiel ist bei der Lancia Fulvia der **Zündkerzenwechsel**, die Kerzen des weit vorn positionierten Motors sind leicht zugänglich



Der **Bremskraftregler** muss korrekt funktionieren. Haben sich die Federn gesetzt oder wurde der Wagen tiefer gelegt, ist eine Justierung nötig



Besondere Beachtung verdient der **vordere Hilfsrahmen**, auf dem Motor und Getriebe ruhen. Oft sind die Befestigungspunkte marode



Gern vergessen wird bei den Fünfganggetrieben **das Schmieren des Schaltgestänges**. Schalthebelgeräusche sind danach verschwunden

EIN AUTO MIT einem V-Vierzylinder-Motor, dessen Zylinderwinkel knapp 13° beziehungsweise 11°20' in der 1,6-Liter-Version beträgt – eine solch individuelle Konstruktion lässt in puncto Wartung und Reparaturen das Schlimmste befürchten. Denn meist entpuppen sich Automobile mit derart eigenwilliger Technik dann als teuer im Unterhalt.

Eine erfreuliche Ausnahme ist das Lancia Fulvia Coupé, in dessen Bug der erwähnte Motor in 45-Grad-Schräglage montiert ist. „Motor und Getriebe sind grundsätzlich recht unempfindlich“, sagt der Lancia-Experte Helmut Neverla aus Wien. Doch nur dann, wenn das mit zwei Nockenwellen bestückte Triebwerk gefühlvoll warm gefahren und regelmäßig gewartet wird.

Zwar nehmen das Schrauben viele Fulvia-Besitzer selbst in die Hand. Doch wenn es um Vergaser-Synchronisation oder um einen Austausch der Steuerkette geht, „sollte entsprechendes Fachwissen vorhanden sein“, erklärt Franz Heilmeier, der sich in seiner Werkstatt in Aschheim bei München um die Fulvia kümmert.

Denn nur perfekt justierte Vergaser garantieren größte Fahrfreude, was die

Fulvia zweifellos bietet. Zudem rät Heilmeier zu einer regelmäßigen Kontrolle der Vergaserdistanzplatte. Diese kann mit der Zeit Risse aufweisen – der Motor zieht dann Falschlucht. Das Erneuern dieses Teils kostet gut 300 Euro. Ein weiteres Problem der Gemischbildner stellen ausgeschlagene Drosselklappenwellen dar, die dann von einem Fachmann neu gelagert werden sollten.

Helmut Neverla rüstet übrigens die Fulvia auf eine elektrische Benzinpumpe um: „Das erspart das lange Anlasserorgeln nach längeren Standzeiten und schont den originalen Ducellier-Starter.“

Die Vier- beziehungsweise Fünfganggetriebe machen selten Schwierigkeiten, sofern auf den Ölstand geachtet wird. Ein wachsames Auge verdienen hingegen die Gummimanschetten der Antriebswellen der frontgetriebenen Italienerin. Zwar halten die Antriebswellen selbst recht lange, aber nur, wenn die Manschetten keine Schäden aufweisen. Das ist aber häufig der Fall.

Zum Wechsel der Manschetten ist allerdings Spezialwerkzeug erforderlich. „Wie bei vielen Arbeiten am Fahrwerk, so auch bei einem Erneuern der Radlager“,

erläutert Franz Heilmeier. Oft wollen das Hobby-Schrauber nicht wahrhaben und scheuen sich nicht, rustikales Werkzeug wie Hammer und Meißel einzusetzen – womit sie letztlich meist mehr ruinieren als reparieren.

Nicht korrekt gearbeitet wird nach Heilmeiers Erfahrung meist auch beim Auswechseln gebrochener Blattfederblätter beziehungsweise der Montage neuer Silentbuchsen, die sehr oft mit falscher Vorspannung montiert werden.

Als typisch für die Fulvia bezeichnet Heilmeier den Verschleiß des hinteren Stabilisators. Die Augen des Stabis, in denen die Buchsen sitzen, reiben sich mit der Zeit auf und werden oval, was irgendwann einmal ein Ausbüchsen erforderlich macht.

Ebenfalls von Verschleiß betroffen zeigen sich laut Neverla die Gelenke des Zwischenlenkhebels und dessen Lager, das bei der Fulvia der Serien 2 und 3 aus Kunststoff besteht. Für eine neue Lagerung des Umlenkhebels muss der Kunde in einer Fachwerkstatt ungefähr 200 Euro anlegen.

Nebenbei bemerkt können die in der Tabelle auf der folgenden Seite aufgelisteten

Wer sich für ein Lancia Fulvia Coupé interessiert, wird erfreut feststellen, dass sich die Kosten für Wartung und Reparaturen in einem vertretbaren Rahmen halten – selbst wenn er stets in Fachwerkstätten schrauben lässt.

SERVICE UND KOSTEN

| Arbeiten am Motor | Zirka-Preise* |
|---|-----------------|
| Keilriemenwechsel (je nach Modell) | ab 30 Euro |
| Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte) | 95 bis 125 Euro |
| Zündkerzenwechsel | 50 bis 60 Euro |
| Neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung, Prüfung des Verteilers | ab 100 Euro |
| Ventilspiel und Steuerzeiten prüfen und gegebenenfalls einstellen | ab 110 Euro |
| Neue Steuerkette plus Spanner | ab 450 Euro |
| Neuen Luftfilter montieren | um 30 Euro |
| Vergaser einstellen bzw. Synchronisieren | ab 70 Euro |
| Vergaserdistanzplatte erneuern | um 320 Euro |
| Kraftstofffilter austauschen (je nach Modell) | ab 35 Euro |
| Kühlmittelthermostat erneuern (inkl. Frostschutz) | ab 100 Euro |
| Wasserkühler erneuern (im AT) | um 500 Euro |
| Wasserpumpe erneuern | um 300 Euro |
| Neuer Auspuff ab Krümmer (je nach Anlage) | ab 300 Euro |
| Kupplungswechsel (mit Ausrücklager) | ab 650 Euro |
| Motorrevision, je nach Aufwand | ab 4000 Euro |
| Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc. | |
| Überprüfen und Einstellen der Achsgeometrie | ab 80 Euro |
| Abschmierdienst (1. Serie) | um 50 Euro |
| Lenkung ausbauen und überholen | ab 650 Euro |
| Lenkungszwischenhebel (Umlenkhebel) neu lagern | um 200 Euro |
| Alle Spurstangengelenke neu inkl. Vermessen | ab 550 Euro |
| Neue Achs- bzw. Stabi-Gummis und Buchsen vorn | um 1100 Euro |
| Neue Achs- bzw. Stabi-Gummis und Buchsen hinten | um 900 Euro |
| Einbau neuer Stoßdämpfer rundum | ab 450 Euro |
| Austausch eines Radlagers vorn/hinten | um 400/350 Euro |
| Wechsel der Handbremsbeläge (im AT) je nach Modell | um 360 Euro |
| Wechsel der Bremsbeläge vorn/hinten (2. Serie) | 150/150 Euro |
| Wechsel der Bremsflüssigkeit | etwa 80 Euro |
| Neue Bremsbeläge vorn plus neue Bremsscheiben, Bremssättel (AT), je nach Modell | um 1000 Euro |
| Sonstige Arbeiten | |
| Wechsel Getriebesynchronring des zweiten Gangs | etwa 1300 Euro |
| Simmerring am Ausgleichsgetriebe erneuern | um 160 Euro |
| Neue Antriebswelle montieren (1. Serie) | um 600 Euro |

*Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Ersatzteilpreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich variieren. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der Werkstätten und Teilehändler ist rein zufällig.

ADRESSEN

| | |
|--|--|
| Auto Seibert 64521 Groß-Gerau, Tel. 0 61 52/5 50 36 www.auto-seibert.com | Werkstatt für Service und Reparaturen, der Chef besitzt eine selbst restaurierte Fulvia |
| Auto-Service Neverla A-1120 Wien, Tel. 00 43/1/8 15 42 29 Fax 00 43/1/8 15 42 29 www.auto.neverla.at | Helmut Neverla kennt die Fulvia aus seiner Lehrzeit, er bietet ein Rundum-Programm |
| Auto Thiel 65385 Rüdeshheim, Tel. 0 67 22/91 00 57 Fax 0 67 22/91 00 58 www.autothiel.de | Eine speziell auf Technik spezialisierte Werkstatt, in der auch Fulvia willkommen sind |
| Autohaus Heuer GmbH 10179 Berlin, Tel. 0 30/2787910 Email: info@fiat-heuer.com www.fiat-heuer.com | Werkstatt mit Lancia-Erfahrung, in der die Lancia Freunde Berlin ihre Autos warten lassen |
| Concinnitas I-34143 Triest, Tel/Fax 00 39/0 40/30 77 10 www.concinnitas.it | Verkauf und Reparatur von Lancia-Fahrzeugen, spezialisiert auf das Modell Fulvia |
| Emporio Ricambi 12347 Berlin, Tel. 0 30/6 07 93 13 Fax 0 30/6 07 93 13 www.lancia-ricambi.de | Lancia-Ersatzteilhändler in Berlin, der sich speziell um die Fulvia-Modelle bemüht |
| Göldi, Urs CH-8360 Wallenwil, Tel. 00 41/71/9 71 27 93 Fax 00 41/71/9 71 27 93 | Schweizer Lancia-Spezialist, der auch Fulvia wartet, repariert und restauriert |
| Heilmeier, Franz 85609 Aschheim, Tel. 0 89/90 47 64 80 Fax 0 89/90 47 64 81 www.franzheilmeier.de | Lancia-Experte, für die Fulvia bietet er Service, Wartung, Restaurierung und Teile |
| Restauration Automobile SA CH-2108 Couvet-Neuchatel, Tel. 00 41/32/8 63/17 20 www.restaurationautomobile.ch | Lancia-Ersatzteilhändler und Werkstatt, auch Restaurierungen werden durchgeführt |
| B & F Touring Garage 53842 Troisdorf, Tel. 0 22 41/84 49 10 Fax 0 22 41/40 04 48 | Langjähriger Lancia-Experte, spezialisiert auch auf ältere Modelle wie Aurelia oder Flaminia |
| Vincenzo Classic NL-6666 LS Heteren, Tel. 00 31/26/4 74 38 03 www.vincenzo.nl | Lancia-Teile- und Fahrzeughandel, Werkstatt für Wartung und Restaurierung |
| Willems, Martin NL-7881 JX Emmer-Compasuum, Tel. 00 31/591/35 22 12 www.martinwillems.nl | Lancia Ersatzteilhändler mit großem Angebot an Lancia-Klassikern zum Verkauf |

teten Preise je nach Modell abweichen. Denn es gab zwischen den einzelnen Fulvia-Serien natürlich kleine Unterschiede, die sich im Reparatur- oder Ersatzteilpreis niederschlagen.

So besitzen beispielsweise die früheren Modelle ein wartungsintensiveres Fahrwerk mit zahlreichen Schmierstellen oder eine von den folgenden Serien abweichende Bremsanlage.

Das Thema Bremse ist bei der Fulvia von besonderer Bedeutung, weil es in diesem Bereich einiges zu tun gibt, was sich recht zeitaufwendig und dadurch nicht ganz billig gestaltet. Bei Fulvia der ersten Serie gibt es gelegentlich Undichtigkeiten am Bremssattelgehäuse zu be-

Motor DAS ÖLÖLIMMERMAGAZIN Klassik SERVICE-TIPP

Lancia Fulvia

Neben der Einstellung von Zündung, Vergaser und Ventilspiel sollte man den Ölstand im Getriebe im Auge behalten und das Abschmieren nicht vergessen, speziell bei frühen Versionen. Letztere haben einen Ölfilter mit Einsatz, bei späteren Versionen ist ein Filter mit Rücklaufstopp ratsam.

Um teure Folgeschäden zu vermeiden, empfiehlt es sich, die Vergaseransaugflansche und die Manschetten der Antriebswellen regelmäßig zu checken.

Aufmerksamkeit verdient auch die Bremsanlage. Bei Wagen, die länger stehen, gehen meist die Bremsen fest. Regelmäßig ihren Zustand und die Befestigung des Hilfsrahmens prüfen.

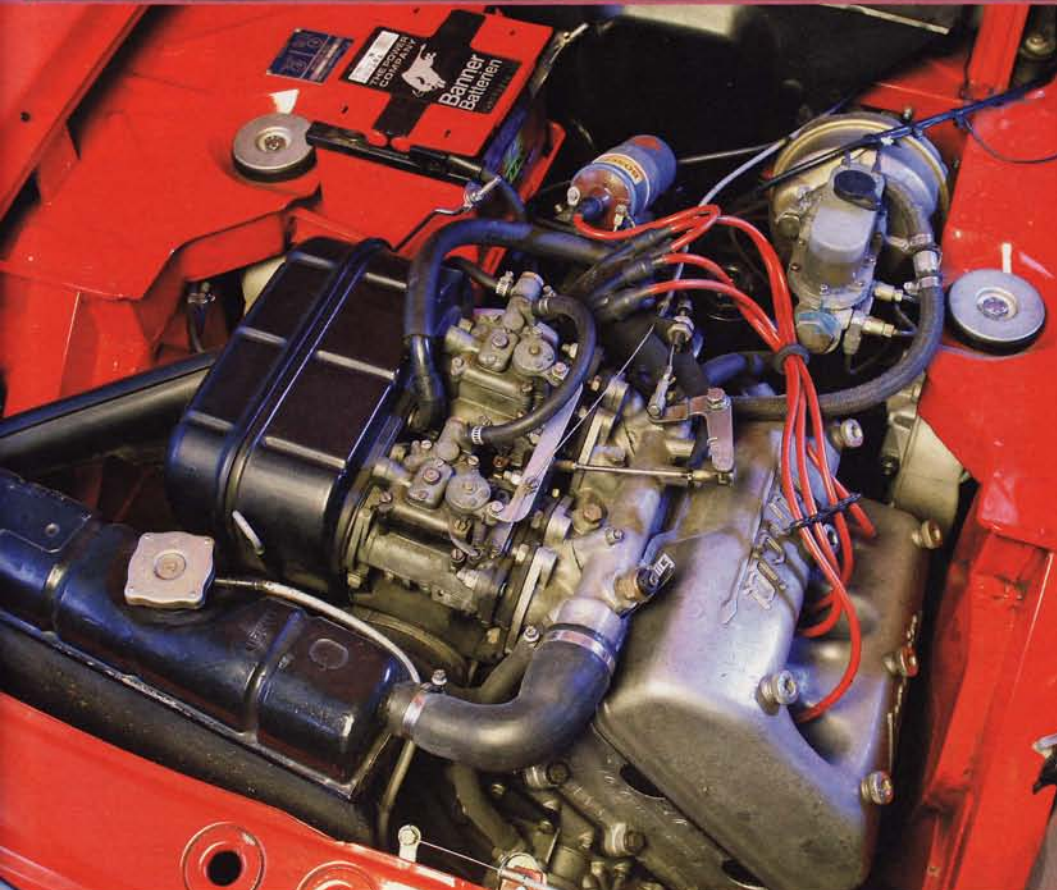
klagen, weil die Dichtflächen sehr rost-anfällig sind. Eventuell hilft entsprechendes Polieren, notfalls muss man auf nachgefertigte Sättel zurückgreifen.

Die bei manchen Fulvia der Serie 2 und 3 zu beobachtende Schwergängigkeit der Bremskolben, die sich in einem erhöhten Bremsbelagverschleiß äußert, lässt sich mit einem gewissen Aufwand in Form von Reinigen, Polieren der Kolben, neuen Dichtungen sowie anderen Feinarbeiten beseitigen.

Ein Wechsel der vorderen und hinteren Scheibenbremsbeläge ist bei diesen Versionen übrigens etwas teurer als bei frühen Modellen, weil die Bremssättel komplett demontiert werden müssen.



Der ungewöhnlich weit vorn und schräg angeordnete Motor ist gut zugänglich. Gut gepflegt läuft die Fulvia sehr zuverlässig und erweist sich keineswegs als kapriziös



„Trotz typischer Lancia-Technik sind die Wartungskosten nicht hoch“

Franz Heilmeier, Fulvia-Experte

Franz Heilmeier weist noch auf ein spezielles Problem bei Autos der Serie 2 und 3 hin: „Besonders bei hohen Außentemperaturen geht bei vielen Exemplaren das Bremspedal nicht mehr in die Ausgangsstellung zurück, die Bremsen blockieren beim ersten Druck auf das Pedal und werden nicht mehr frei.“

Man kann zwar das Pedal mit dem Fuß wieder in die Ausgangsstellung bewegen, doch damit ist die Angelegenheit nicht vom Tisch. Als Ursache hat Heilmeier die Pedalaufhängung ermittelt. Diese klemmt auf Grund von Verschmutzung. Oder sie ist durch Temperatureinwirkung aufgequollen. Doch selbst wenn lediglich Schmutz zu entfernen ist, er-

wartet den Mechaniker ein großer Arbeitsaufwand. Die Pedalerie lässt sich nämlich nur nach Demontage von Lenksäule, Hauptbremszylinder und Bremskraftverstärker herausnehmen.

Und noch etwas zum Thema Bremse. Wird eine Fulvia tiefer gelegt oder haben sich altersbedingt die Federn gesetzt, ist unbedingt der ab Serie 2 montierte Bremskraftregler nachzustellen. Andernfalls kann es zu einem plötzlichen Blockieren der Hinterräder kommen – was leicht zu einem unfreiwilligen Ausritt führt.

Zum Schluss noch einige Worte zur Ersatzteilversorgung. Abgesehen von einigen Motorkomponenten für die

1600er gibt es kaum Probleme. Allerdings sei vor Billigware gewarnt, die für das Fahrwerk, aber auch für den Motor auf dem Markt ist. Hier sollte der Kunde auf Erfahrungen der Werkstatt vertrauen.

Summa Summarum erweist sich das Auto als erstaunlich pflegeleicht. Bis auf Ausnahmen wie Arbeiten an der Bremse oder den Radlagern bleiben die Wartungskosten der Fulvia in vertretbarem Rahmen – trotz ihres individuellen Charakters.

TEXT: **Bernd Woytal**

FOTOS: **Fact**

Nächste Folge: Porsche 911 Turbo