

Alfa Giulia/Lancia Fulvia/Fiat 124: Classic Cars

Die Herzblätter Giulia, Fulvia und 124



von Karsten Rehmann 27.04.2021

Teilen



Alfa Giulia/Lancia Fulvia/Fiat 124: Classic Cars

Drei italienische Klassiker Seite an Seite: Alfa Romeo Giulia Sprint GT, Lancia Fulvia Coupe und Fiat 124 Sport Coupe. >> **Mehr zum Thema Classic Cars**

Foto: Jürgen Zerha

Inhalt

1. Alfa Giulia, Lancia Fulvia und Fiat 124: Classic Cars
2. Alfa Giulia Sprint GT langstreckentauglich
3. So fährt sich das Lancia Fulvia Coupé
4. Fiat 124 ist der Komfortable unter den Dreien
5. "Twin Cam"-Motor im Fiat 124
6. Technische Daten von Alfa Giulia, Fiat 124 und Lancia Fulvia

7. ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT (Bj.: 1963-66): Technische Daten und Fakten
8. LANCIA FULVIA 1.2 (Bj.: 1965-69): Technische Daten und Fakten
9. FIAT 124 SPORT (Bj.: 1967-69): Technische Daten und Fakten

Die drei – Alfa Giulia, Lancia Fulvia und Fiat 124 – stehen da wie die Unschuld vom Lande, doch diese zuckersüßen Coupés brechen die Herzen der Fans heute noch so leicht wie in den wilden 60ern. Classic Cars-Vergleich!

Sind Sie ein charakterfester Mensch? Können Sie jeder süßen Versuchung widerstehen? Machen Sie jetzt die Probe aufs Exempel. Schauen Sie diesem Trio zehn Sekunden lang tief in die Augen und prüfen Sie sich selbst: Wenn diese Herzblätter aufmunternd mit den Zündschlüsseln klingelnd in Ihrer Einfahrt warten, bleiben Sie dann Ihrem eigenen Oldie treu? Wie bitte – eine Spritztour gönnen Sie sich vielleicht? Ach, geben Sie es doch zu: Sie nehmen alle drei! Denn wenn Sie eines dieser zuckersüßen Coupés ausprobiert haben, möchten Sie wissen, was die anderen können. Und darauf können Sie Gift nehmen: Sie werden vor Verückung ins Wanken geraten – egal, was für ein Bolide in Ihrer eigenen Garage parkt. Also, womit fangen Sie an?

Erfahrungsgemäß entscheiden sich viele spontan für den Alfa Giulia Sprint GT, vermutlich wegen seiner großen, kugelrunden Augen und der schlanken, romanischen Nase in der Mitte des [Kühlergrills](#), die seine Abstammung aus einem der nobelsten Autohäuser Italiens verrät. Seine Freunde nennen ihn meist "Bertone", dabei stammt das Design von dessen "Azubi", dem damals noch unbekanntem Giorgetto Giugiaro. Ihm gelang ein Musterbeispiel für ewige Jugend und zeitlose Schönheit: Das Serienmodell blieb bis 1976 in Produktion, und hätten die Alfa-Ingenieure sich weiterhin ähnlich viel Mühe mit ihm gegeben wie Porsche mit der technischen Optimierung des ebenfalls 1963 präsentierten 911, dann liefe der verführerische Zweitürer heute als moderner Klassiker in sechster oder siebter Generation vom Band. Das Potenzial dazu hatte der Sprint GT von Anfang an, und selbst nach über 50 Jahren treten die außergewöhnlichen Qualitäten dieses hübschesten aller

kleinen Sport-Coupés der 60er-Jahre auf den ersten Kilometern zutage. **Mehr zum Thema:**

ALFA GIULIA, LANCIA FULVIA UND FIAT 124: CLASSIC CARS

Das hier gezeigte Fahrzeug ist ein im rostfreien Originalzustand erhaltenes Exemplar der ersten Serie, von Kennern wegen des wie mit dem Lineal gezogenen Motorhaubenabschlusses "Kantenhauber" genannt. 1600 Kubik waren damals viel für ein kaum vier Meter langes Auto, und oberhalb von 100 PS begann bereits die Zone der ernsthaften Sportwagen. Wie die GTA-Version bewies, war der 1,6-Liter-"Doppelnocker" im Standardtrimm wie hier mit 102 PS längst nicht ausgereizt. Gleich noch ein Wink mit dem Zaunpfahl in Richtung Porsche: Auch im Alfa GT sitzt das Zündschloss links vom Lenkrad. Der [Motor](#) weiß offenbar genau, was er der Marke schuldig ist und ruht sich nicht auf seinem Hubraumpolster aus, im Gegenteil: Er liebt höhere Drehzahlen und posaunt diese Lebenslust bei jedem Gasstoß mit großem musikalischen Talent heraus. Das serienmäßige Fünfgang-Getriebe hilft, ihn bei Laune zu halten. An die langen Schaltwege kannman sich gewöhnen, nicht jedoch an die unbequeme Sitzhaltung und den dünnen, großen Lenkradkranz, der bei jedem Gangwechsel eine Kollision zwischen rechtem Knie und Schaltstock provoziert. Hier findet sich die simple Erklärung dafür, dass nördlich der Alpen gefühlt 80 Prozent aller „Bertone“ auf ein kleines Nardi-Holzlenkrad umgerüstet wurden. Ansonsten klappt die Bedienung tadellos. Die Instrumente liegen blendfrei in tiefen Höhlen, die Funktionen der drei Kippschalter und der spindeldürren Lenkstockhebel sind schnell auswendig gelernt, und die Schieberegler für Heizung und Lüftung unmissverständlich in Alfa Romeos Muttersprache beschriftet.

ALFA GIULIA SPRINT GT LANGSTRECKENTAUGLICH

Wer von moderneren Alfa-Modellen ausgehend im Giulia Sprint GT einen bockharten Gesellen erwartet, wird angenehm überrascht. Trotz großer

Behändigkeit besitzt der Alfa einen durchaus langstreckentauglichen Federungskomfort. Erkauft wird dieser mit langen Federwegen an der Hinterachse und spürbarer Seitenneigung bei schneller Kurvenfahrt. Auf der Habenseite verbuchen wir das neutrale Eigenlenkverhalten mit Tendenz zum Übersteuern bei Lastwechseln; ein Genuss für versierte Fahrer, bei Nässe allerdings nicht ganz unproblematisch. Dazu spendierte Alfa eine vertrauenswürdige Bremsanlage, sogar mit innenbelüfteten Scheiben an der Vorderachse. Anständige Bremsen hat auch der zweite Charmeur in unserer Dreier-Testrunde. Das Lancia Fulvia Coupé ist ebenfalls ein im Originalzustand erhaltener Vertreter der ersten Modellserie. Signorina Fulvia trägt wie die sprintende Giulia noch ihren weißen Originallack und bietet innen üppig gepolsterte und mit schwarzem Leder bezogene Sitze. Damit enden allerdings die Gemeinsamkeiten dieser Autos. Denn das Fulvia Coupé basiert auf einer wahrhaft originellen Konstruktion des Professors Antonio Fessia. Der V4-Zylinder mit nur 12,5 Grad Gabelwinkel folgte grundsätzlich der Lancia-Tradition. Allerdings rotieren bei der Fulvia zwei Nockenwellen im gemeinsamen Zylinderkopf. Ihre Arbeitsteilung folgt einem ungewöhnlichen Schema: Eine Welle steuert alle Einlassventile, die andere alle Auslassventile, wobei die innen positionierten Ventile von den Kipphebeln aus nur über Stößelstangen erreicht werden. Durch 24,5 Grad Hubzapfenversatz entstehen gleiche Zündabstände und hervorragende Laufruhe. So als wolle er noch ein bisschen mehr Verwirrung stiften, baute Fessia das Aggregat mit 45 Grad Seitenneigung ein, sodass der Blick nach dem Öffnen der Motorhaube nicht direkt auf den Ventildeckel fällt, sondern auf die mitten im Raum liegenden Querstrom-Vergaser. Das in die linke vordere Ecke verbannte Motörchen ist ein Gedicht. Aus 1,2 Liter Hubraum zaubert es lässig 80 PS. Ab 3500/min legt sich dieser Lancia-V4 kehlig röhrend und dabei wohltuend vibrationsarm ins Zeug. Er treibt das kleine Coupé voran, dass es die reinste Wonne ist. So lange die Kurvenradien nicht zu eng werden, gelingt es problemlos, mit der Fulvia dem Alfa GT dicht auf den Fersen zu bleiben.

SO FÄHRT SICH DAS LANCIA FULVIA COUPÉ

Die indirekte Lenkung erfordert einige Kurbelei, arbeitet aber präzise und liefert gute Informationen über den Fahrbahnzustand. So widerlegt das Fulvia Coupé überzeugend das Vorurteil vom prinzipiell unhandlichen, freudlosen Fronttriebler. Erst in Spitzkehren kannder Lancia seine Kopflastigkeit nicht mehr verbergen. So erstaunlich wie die gefühlte Spritzigkeit ist der Komfort an Bord. Hinter dem serienmäßigen Holzlenkrad sitzt es sich aufrecht, aber bequem, der Schalthebel liegt perfekt zur Hand, die großzügige Verglasung unter dem zierlichen Pagodendach sorgt für beste Übersichtlichkeit, und ein Blick auf diein feines Echtholz eingelassenen Rundinstrumente genügt, um sich über den Gesundheitszustand der Maschine zu informieren. Zur Serienausstattung zählt sogar eine Kontrollleuchte für die angezogene Handbremse. Lancia kümmerte sich damals um alles, bloß nicht um die Fondinsassen: Sie hocken direkt vor dem fast vertikalen Heckfenster auf einem "Arme-Sünder-Bänkchen" – wenn der Platz überhaupt reicht. Auch der Federungskomfort ist nicht berauschend. Zwar waren die Lancia-Ingenieure Meister der Feinabstimmung und unübertroffen in der Kunst, Starrachsen Komfort und Präzision zu entlocken. Doch von der vorderen Querblattfeder kann man keine Wunderdinge erwarten. Beim Fulvia Coupé stand die sportliche Berufung der Marke klar im Vordergrund und fand ja auch Anfang der 70er-Jahre mit den Rallye-Siegen der Fulvia HF ihre Bestätigung.

FIAT 124 IST DER KOMFORTABLE UNTER DEN DREIEN

Wer einen reisetauglichen Gran Turismo sucht, sollte lieber das Fiat 124 Sport Coupé in Erwägung ziehen. Der beinahe in Vergessenheit geratene Bruder des weltbekannten Spider trägt auf dem Radstand der Limousine keineswegs das gleiche Pininfarina-Kleid. Das Coupé wurde im Centro Stile Fiat von einem anderen Maestro des Automobildesigns entworfen: Es war Mario Boano, dessen Gefühl für Harmonie und Symmetrie schon in den 50ern diversen Ferrari Coupés zugute kam. Über die Carrozzeria Ghia kam Boano schließlich als Chefstilist zu Fiat und setzte dort auf Geheiß Agnellis eine schlichte, strikt

funktionale Linienführung durch. Wir vergessen leicht, dass Fiat, Alfa und Lancia in den 60ern als Rivalen mit harten Bandagen im italienischen Markt um dieselbe Käuferschaft kämpften. Die Zeit des Revierschutzes zog erst in den 70ern herauf, als Lancia bei Fiat Unterschlupf suchte. 1967 war der Dreikampf noch in vollem Gange. Das Fiat Coupé übertrifft Alfa und Lancia in Spurweite und Radstand deutlich. Ein größeres Raumangebot kann also erwartet werden. Dennoch ruft der Umstieg in den Fiat blanke Verblüffung hervor. Hier können Pilot und Beifahrer die Beine ausstrecken und ihren Herzdamen immer noch guten Gewissens einen bequemen Platz auf den Einzel-Rücksitzen anbieten. Zwar sind die Sessel nicht so bequem gepolstert. Doch die Innenbreite einer ausgewachsenen Limousine bewirkt im Fiat ein geradezu großzügiges Raumgefühl. Auf buckligen Altstadtplastern fährt sich der Fiat dank seines langen Radstands kommoder als Alfa und Lancia. Trotzdem kann er gut mithalten, wenn seine Gegner die Flucht nach vorn antreten und auf kurvigen Landstraßen ihre Kunst beweisen. Sanft untersteuernd behält der Fiat dabei die Contenance und verkneift sich giftige Lastwechselreaktionen. Weil er trotz größerer Karosse nicht schwerer geraten ist als Alfa und Lancia, genügt der 1,4-Liter, um zumindest der Fulvia auch auf der Autobahn Paroli bieten zu können. Fiats damals brandneuer Basis-Sportmotor legt ab 4000/min diegleiche Drehfreude an den Tag wie seine Kontrahenten. 90 PS reichen, um dem schlanken Lancia sogar auf der Autobahn ein Kopf-an-Kopf-Rennen zu liefern, wobei das lang abgestufte Viergang-Getriebe dazu zwingt, die Leistungsbereitschaft des Motors tatsächlich bis zur Nenndrehzahl von 6500/min auszunutzen.

"TWIN CAM"-MOTOR IM FIAT 124

Das Wort "Basis" ist dabei völlig unangebracht. Gemessen an den Techniktrends war der Fiat-Motor bahnbrechend und mit Abstand das modernste Aggregat in diesem Trio – was nicht weiter verwundert, wenn man bedenkt, wer damals die Motorenentwicklung bei Fiat leitete: Aurelio Lampredi, der als junger Ingenieur bereits den fabelhaften, großvolumigen

Ferrari-V12 konstruiert hatte und nun als Motorenchef bei Fiat reihenweise Zylinderköpfe mit Köpfchen aufs Reißbrett zauberte. Lampredis Werk für das 124 Sport Coupé war der erste in Großserie gefertigte Doppelnocker mit Zahnriemenantrieb, und sein System der Ventilspieleinstellung mit direkt zwischen Nockennase und Stößel platzierten Distanzplättchen war so logisch, dass es bald überall Nachahmer fand. Von der Wartungsfreundlichkeit dieses Motors profitieren Oldtimer-Besitzer heute noch. Fiat konnte damals die Inspektionsintervalle erheblich ausdehnen. Das 124 Sport Coupé wurde über eine Fahrstrecke von 20.000 Kilometern nur zweimal zur Inspektion gerufen, während Alfa und Lancia ihre Autos bei gleicher Strecke doppelt so oft zum Rapport in die Werkstatt zitierten, wobei praktisch nur der Kerzenwechsel eine einfache Übung war. Lampredis "Twin Cam"-Motor machte im Fiat-Konzern eine steile Karriere, die über zwei Jahrzehnte Jahre später in den Topversionen des Lancia Delta Integrale gipfelte. Unser Fotomodell selbst spannt diesen Bogen, denn es rollte 1969 mit dem ursprünglichen 1,4-Liter-Aggregat vom Band und bekam viele Jahre später sozusagen einen seiner "Enkel" in Gestalt des Zweiliter-Motors aus dem Fiat Ritmo Abarth 130 TC implantiert. Der Fairness halber ignorieren wir dieses Dopingprogramm hier ebenso wie den ungenierten Fahrwerksumbau samt optisch beeindruckenden, aber nicht gerade authentisch wirkenden breiten „Schlappen“ und tun so, als stöckele der Fiat noch auf seiner Originalbereifung im Format 165 SR 13 durch die Lande. Während der Alfa Romeo GT heute in der Oldtimer-Szene allgegenwärtig ist und wenigstens einzelne Exemplare des Fulvia Coupés noch regelmäßig bei Treffen auftauchen, hat das Sport-Coupé auf Fiat 124-Basis echten Raritätenstatus. Denn obwohl es in drei Serien bis 1975 vom Band lief, haben nur sehr wenige Exemplare überlebt. Falls Sie sich also noch nicht entschieden haben, welches Ihr Herzblatt sein soll, ist hier unser Tipp: Alfa fahren und heimlich weiter nach dem Fiat suchen!

TECHNISCHE DATEN VON ALFA GIULIA, FIAT 124 UND LANCIA FULVIA

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT (BJ.: 1963-66): TECHNISCHE DATEN UND FAKTEN

R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 78,0 x 82,0 mm; Hubraum: 1570 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 75 kW/102 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 139 Nm bei 3000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Dreieckquerlenker, Stabi.; hinten: Starrachse, Längslenker, Reaktionsdreieck, Stabi.; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Schneckenrollen-Lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 155 HR 15; Räder: v./h. 4,5 x 15

Eckdaten

L/B/H: 4080/1580/1315 mm; Radstand: 2350 mm; Spurweite v./h.: 1300/1220 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1000/1350 kg; Tankinhalt: 46 l; Bauzeit: 1963 bis 1966; Stückzahl: 22.671; Preis (1964): 16.950 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 11,9 s; Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h; Verbrauch: 11,9 l S/100 km

¹Messwerte aus AMS 11/1964

LANCIA FULVIA 1.2 (BJ.: 1965-69): TECHNISCHE DATEN UND FAKTEN

V4-Zylinder; vorn längs, um 45° n. links geneigt; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Horizontal-Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 76,0 x 67,0 mm; Hubraum: 1216 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 59 kW/80 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 104 Nm bei 4000/min; Viergang-Getriebe; Frontantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Querblattfeder, Stabi.; hinten: Starrachse, Blattfedern, Panhardstab; v./h. Teleskopdämpfer; Schneckenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 145 SR 14; Räder: v./h. 4,5 x 14

Eckdaten

**L/B/H: 3975/1555/1300 mm; Radstand: 2330 mm; Spurweite v./h.: 1300/1280 mm;
Leer-/Gesamtgewicht: 980/1280 kg; Tankinhalt: 38 l; Bauzeit: 1965 bis 1969;
Stückzahl: 20.436; Preis (1968): 10.900 Mark**

Fahrleistungen¹

**Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 15,4 s;
Höchstgeschwindigkeit: 164 km/h;
Verbrauch: 10,5 l/100 km**

¹Messwerte aus AMS 8/1967

FIAT 124 SPORT (BJ.: 1967-69): TECHNISCHE DATEN UND FAKTEN

**R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen,
Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Fallstrom-Doppelvergaser; Bohrung x Hub:
80,0 x 71,5 mm; Hubraum: 1438 cm³; Verdichtung: 8,9; Leistung: 66 kW/90 PS bei
6500/min; max. Drehmoment: 108 Nm bei 3600/min; Fünfgang-Getriebe;
Hinterradantrieb**

Aufbau und Fahrwerk

**Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn:
Dreieckquerlenker, Stabi.; hinten: Starrachse, Schubstreben, Panhardstab; v./h.
Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Schnecken-Rollenlenkung; Bremsen: v./h.
Scheiben; Reifen: v./h. 165 SR 13; Räder: v./h. 5 x 13**

Eckdaten

**L/B/H: 4115/1670/1340 mm; Radstand: 2420 mm; Spurweite v./h.: 1345/ 1315 mm;
Leer-/Gesamtgewicht: 960/1280 kg; Tankinhalt: 45 l; Bauzeit: 1967 bis 1969;
Stückzahl: k.A.; Preis (1968): 10.089 Mark**

Fahrleistungen¹

**Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 12,3 s; Höchstgeschwindigkeit: 171 km/h; Verbrauch:
12,1 l/100 km**

¹Messwerte aus AMS 19/1967



von Karsten Rehmann

UNSER FAZIT

Das Herz ruft "Alfa", der Kopf flüstert "Lancia", und während die zwei sich streiten, mogelt sich der Fiat ins Bewusstsein. Womöglich ist er die beste Wahl. Klopfen wir die Kriterien ab! Erstens: Stammbaum. Zwar genießen Alfa und Lancia höheren Status, aber das Design von Boano und der Motor von Lampredi heben den Fiat aufs gleiche Niveau. Zweitens: Aussehen. Die klare Trapezform des 124 ist zeitlos elegant und steht dem rundlicheren Alfa in Sachen Appeal kaum nach. Drittens: Technik. Zwei Nockenwellen und jede Menge Drehfreude haben alle, doch der Fiat benötigt weniger Wartungszeit. Viertens: Rarität und Marktwert. Der Fiat ist der seltenste und der günstigste. Also, worauf warte ich? Darauf, dass mir einer begegnet!