

# Fiat 125/Alfa Giulia/Lancia Fulvia: Classic Cars Doppel-Nocker von Alfa, Fiat und Lancia im Duell



[Karsten Rehmann](#) 25.10.2022

[Teilen](#)



Fiat 125/Alfa Giulia/Lancia Fulvia: Classic Cars

Seite an Seite: Fiat 125 Super, Alfa Romeo Giulia 1300 Super & Lancia Fulvia GT.

Foto: AUTO ZEITUNG

- 1
- 2
- ...
- 21

Inhalt

1. [Classic Cars: Fiat 125 S, Alfa Giulia 1300 und Lancia Fulvia](#)
2. [Giulia fühlt sich schneller an, als sie tatsächlich ist](#)
3. [Fiat 125 S: Moderner Motor in konservativer Hülle](#)
4. [Dem Fiat 125 S fehlt es an Charme](#)
5. [Die Lancia Fulvia war auf eigenartige Weise zukunftsorientiert](#)
6. [Die Fulvia will gut gepflegt werden](#)
7. [Technische Daten von 125 S, Giulia 1300 Super und Fulvia GT](#)

## **In Italien gehörten Motoren mit zwei obenliegenden Nockenwellen in den 60er-Jahren sogar in der Mittelklasse zum guten Ton. Die Paradebeispiele Fiat 125 S, Alfa Romeo Giulia 1300 Super und Lancia Fulvia GT im Classic Cars-Vergleich.**

Der Vergleich zwischen Alfa Romeo Giulia 1300 Super, Lancia Fulvia GT und Fiat 125 S hat eine Vorgeschichte, dessen Stachel tief saß: "Fiat schlägt Alfa und Lancia", stand auf dem Titelblatt der Classic Cars Ausgabe 8/2014. Darüber prangte ein Gruppenfoto der Testrivalen – der triumphierende Fiat 124 Sport flankiert von den besiegten Gegnern: dem Alfa Romeo Giulia Sprint GT und dem Lancia Fulvia Coupé. Der Urheber dieser Aussage war sich seiner Provokation bewusst. Gleichwohl vermochte er sich nicht im Traum vorzustellen, welche Tragweite das Urteil im Kreis der unterlegenen Favoriten haben würde. Als er die Archive der Alfa- und Lancia-Tradition im gemeinsamen Lieblings-Ristorante wiedertraf, schwiegen sie ihn in Grund und Boden, bis selbiger bei der ersten Flasche Montepulciano erreicht war. "Du hast den Verstand verloren," grunzte der Lancia-Experte, und der Alfa-Freund nickte bedeutungsschwer.

## **Classic Cars: Fiat 125 S, Alfa Giulia 1300 und Lancia Fulvia**

"Fatte piano", rief der Autor beschwichtigend und hob die Hände, "der Fiat war wirklich ein klasse Auto." "Wir wollen Revanche", knurrte der Lancia-Experte. "Hol' die drei Limousinen auf neutralem Boden zusammen. Dann wirst sogar Du Kunstbanause erkennen, wer damals die besten Autos baute." Der Autor hatte keine Wahl. Er bezahlte die Zeche und schlich hängenden Kopfes nach Hause. Einige Zeit später ist es soweit. Alfa und Lancia befinden sich in Bestform: Die 1300er Giulia Super von 1972 und die 68er Fulvia GT mit 80 PS (59 kW) im Top-Originalzustand erwarten rauflostig den Titelverteidiger, und Fiat greift prompt in die Trickkiste: In letzter Minute schieben sie anstelle des erwarteten 124 S den großen Bruder 125 S nach vorn. Er führt 1,6 Liter Hubraum und 100 PS (73 kW) als Bollwerk gegen die Raffinesse und Agilität der Herausforderer ins Feld. Alfa und Lancia nehmen den weiß-roten 125er aus ihren Doppelscheinwerfern scharf ins Visier. "Du hast es ja eh' nicht drauf", stichelt die Giulia, und Signorina Fulvia fügt hinzu: "Wir werden Dir schon zeigen, wo Bartolomeo den Most holt!" Dann lüftet die Giulia ihre vordere Haube und präsentiert einen Motor, der optisch und akustisch in keiner Weise der landläufigen Vorstellung von einem 1,3-Liter-Basisaggregat entspricht. Auf dem breiten Kopf thront ein Ventildeckel mit zwei prächtigen Höckern, unter denen die Nockenwellen rotieren. Zur Rechten drängen sich der Luftfilter und das Vergaser-Paar aneinander, linkerhand bleibt gerade genug Platz für die Batterie und den Hauptbremszylinder.

## **Giulia fühlt sich schneller an, als sie tatsächlich ist**

Der formidable Doppelnocker der Alfa Romeo Giulia 1300 Super steht gut im Futter: 87 DIN-PS (64 kW) lassen zwar eher verhaltenes Temperament erwarten, doch der Motor hängt willig am Gas, entwickelt früh sein maximales Drehmoment und hat mit dem von Alfa selbst entwickelten Fünfgang-Getriebe einen perfekten Partner. Klassische Sportarmaturen und ein Dreispeichen-Lenkrad mit Holzkranz steigern den Fahrspaß zusätzlich. Alles, was man sieht, anfasst und bedient, weckt die Lust am Autofahren, und weil die Giulia sich stets noch schneller anfühlt, als sie tatsächlich unterwegs ist, bereitet jeder Kilometer mit ihr großes Vergnügen. Diesen Eindruck beeinträchtigt allenfalls die unbequeme, breitbeinige

Sitzposition, weil die Pedale zu weit in den Fußraum ragen. Hübsch anzusehen ist die Giulia 1300 Super auch noch, erst recht in der Version ab 1972, weil sie damals endlich die Doppelscheinwerfer ihrer großen Schwester tragen durfte. Wie windschnittig ihre Form ist, merkt man erst bei genauer Betrachtung der Seitenflächen und des Daches mit der integrierten Abrisskante über dem Heckfenster. Bei Bedarf rennt die Giulia fast 170 km/h und vermag dem Fiat 125 S auf der Autobahn locker zu folgen, obwohl der über ein sattes Leistungsplus verfügt.

## **Fiat 125 S: Moderner Motor in konservativer Hülle**

"Keine Kunst, bei 1600 Kubik", spottet die Alfa Romeo Giulia 1300 Super über den Fiat 125 S, doch auch sie muss zur Kenntnis nehmen, dass der Fiat im Spurt die Nase vorn hat und sich auch in Sachen Laufkultur nicht hinter ihr verstecken muss. Der "Twin Cam"-Motor des fünf respektive sechs Jahre nach Fulvia und Giulia vorgestellten 125 Special verfügt über die modernste Konstruktion mit dem geringsten Wartungsaufwand. Fiat-Konstrukteur Lampredi schuf damit den ersten in preisgünstiger Großserie realisierten Doppelnocker. Allerdings steckt er in einem stockkonservativ ausgelegten Auto. Die rechtwinklige Karosserie ignorierte die Trends zu besserer Aerodynamik und höherer Variabilität, und auch beim Antriebsstrang verzichtete Fiat auf Innovationen. Dabei hatte der technische Direktor Dante Giacosa längst eine zeitgemäßere Konstruktion parat. Er wurde jedoch von Fiat-Chef Agnelli zurückgepfiffen, der meinte, Italiens größter Autobauer dürfe seine Kundschaft nicht durch zu viel Fortschritt auf einmal irritieren. Giacosas Entwurf mit Quermotor kam eine Klasse tiefer als Autobianchi Primula zur Welt und wurde von Fiat mit Verspätung in Form des 128 realisiert.

## **Dem Fiat 125 S fehlt es an Charme**

In der Mittelklasse hielt der Konzern noch bis in die frühen 80er dem Standardantrieb die Treue. Entsprechend zwiespältig fährt sich der Fiat 125 Special. Der Motor steht offenkundig gut im Futter, kann aber sein Potenzial nicht mit der erwarteten Überlegenheit einsetzen, weil Fiat dem altbekannten Viergang-Getriebe lediglich einen langen Fünften als Schongang hinzufügte, anstatt optimal abgestufte Gänge zu entwickeln. Die Auslegung ist gut für lange Autobahnreisen, aber nicht optimal, wenn es darum geht, eine zu allem entschlossene Alfa Romeo Giulia 1300 Super auf Distanz zu halten. Die nicht ganz so präzise Lenkung und das trägere Kurvenverhalten des Fiat leisten ebenfalls keinen Beitrag zur Fahrfreude. Die resultiert schon eher aus der geräumigen Kabine und den bequemen, breiten Sitzen. Die Innenausstattung lässt klar erkennen, dass Fiat seine deutlich günstigeren Preise nicht allein über die Stückzahlen realisierte. Das Kunststofflenkrad und ein Kombiinstrument mit Zeituhr anstelle des Drehzahlmessers sind zweckmäßig, aber nichts fürs Auge. Unterm Strich gibt sich der 125 Special als großes, bequemes Auto ohne besonders ausgeprägte Charakterzüge – die beste Reiselimousine in diesem Trio, jedoch nicht so charmant wie der Alfa. Ob es reicht, um die Fulvia hinter sich zu lassen? Lancias kleine Limousine hebt herausfordernd ihre Charakternase in den Wind. Auf uns wirkt sie heutzutage eher markant als hübsch, doch bei ihrem Debüt 1963 traf sie exakt den Zeitgeist. In den 60er-Jahren war dieser kubistische Stil der letzte Schrei, und auch das spezielle Frontantriebs-Layout galt als zukunftsorientiert.

## **Die Lancia Fulvia war auf eigenartige Weise zukunftsorientiert**

Ohne den 1959 präsentierten Austin/Morris Mini zu kopieren, vermutlich ohne überhaupt einen Gedanken an diesen revolutionären neuen Kleinwagen zu verschwenden, präsentierte Lancia nur vier Jahre später mit der Fulvia in der Mittelklasse ein ähnliches Raumwunder. Auf 4,1 Meter Länge bietet die Fulvia Berlina genauso viel Platz für vier Erwachsene plus Reisegepäck wie einige wesentlich längere Konkurrenten. Fast 2,5 Meter Radstand, kleine 14-Zoll-Räder und flache Federpakete helfen bei der Maximierung des Innenraums. Auch gegenüber der Giulia entsteht durch die kompakten Abmessungen kein Nachteil. Die Sitzposition hinter dem Lenkrad ist sogar bequemer. Nur der wesentlich breitere Fiat bietet ein besseres Raumgefühl. Dem Fulvia-Konstrukteur Antonio Fessia ging es allerdings nicht darum, Material und Geld zu sparen. Lancia gehörte damals zu den renommiertesten Herstellern und verkörperte exakt das, was eine echte "Premiummarke" auszeichnet: Exklusivität, Individualität und viel Aufmerksamkeit für Qualität im Detail. Die Lancia Fulvia GT war kleiner und feiner als ihre Konkurrenten – eine Luxuslimousine en miniature. Die 80-PS-Version (59 kW) kostete 1968 so viel wie eine wesentlich stärkere 1300er Giulia ti oder etwa ein ausgewachsener Opel Rekord 1900 S. Lancia zauberte die Leistung mit hohem Aufwand aus nur 1,2 Litern Hubraum: Vorn im Bug hängt ein ultrakurzer V4-Zylinder mit nur 13 Grad Gabelwinkel, versetzten Hubzapfen für besseren Massenausgleich und einem Leichtmetallkopf, in dem zwei sehr kurze Nockenwellen rotieren. Ein gut abgestimmtes Viergang-Getriebe mit langen Schaltwegen überträgt die Kraft an die Vorderräder. Im Vergleich zur Konkurrenz fehlt es dem kleinen V4 an Durchzug, doch er kompensiert dies durch sein lebhaftes Drehvermögen. Ab 4000/min legt er sich so kräftig ins Zeug, dass die Fulvia auf kurvenreichen Landstraßen gegenüber Alfa und Fiat nicht den Anschluss verliert. Erst auf der Autobahn muss sie die Waffen strecken. Ihre mit einfallsreichen Verzierungen geschmückte, quadratisch-praktische Karosserie stellt dem Wind zu viel Widerstand entgegen. Mehr als 150 km/h sind kaum drin. Ein solides Reisetempo ist schon erreicht, wenn der sogar für Lancia-Verhältnisse skurrile Walzentacho 120 anzeigt.

## **Die Fulvia will gut gepflegt werden**

Das Fahrwerk der Lancia Fulvia GT mit Blattfedern und hinterer Starrachse sorgt für Verwunderung, wenn man bedenkt, dass ein Vorgängermodell der Fulvia, die Aprilia, schon in den 30er-Jahren rundum Einzerradaufhängung besaß. Mit dem Federungskomfort ist es tatsächlich nicht weit her, doch die Straßenlage ist hervorragend, die Lenkung wunderbar präzise, und auch das Bremsverhalten weit besser, als man es von einem so kompakten Auto aus den 60ern erwartet. Im Spritkonsum gibt sich der kleine Lancia-Motor insgesamt etwas genügsamer als die Doppelnocker von Fiat und Alfa Romeo, doch dafür verlangt die Fulvia in regelmäßigen Abständen nach intensiverer Pflege und Wartung. Wer glaubt, Ende der 60er-Jahre seien Schmiernippel schon Schnee von gestern gewesen, wird hier eines Besseren belehrt. So endet der ungleiche Dreikampf diesmal mit einem klaren Punktsieg für die Alfa Romeo Giulia 1300 Super. Sie bereitet am meisten Fahrspaß und versteht es am besten, ihre technische Beschlagenheit und ihren anmutigen Körperbau mit Temperament und Manieren zu einem rundum attraktiven Gesamtbild zu verbinden. Folgerichtig erzielt Alfas sportiver Viertürer selbst bei vorsichtiger Einschätzung die höchsten Marktwerte und verspricht für die Zukunft stabile Steigerungsraten – gute Voraussetzungen für die Anschaffung oder Restaurierung dieses Modells. Erhobenen Hauptes verlässt aber auch der Fiat den Schauplatz des Wettstreits. Er besitzt praktische Qualitäten, die ihn zu einem großartigen Alltags-Oldie prädestinieren. Allerdings mangelt es dem Fiat 125 S ein wenig an Sportsgeist. Wer ihn fährt,

wird zwar keine weite Anreise zum Clubtreffen scheuen, aber wenig Lust verspüren, fünf Alpenpässe an nur einem Tag zu überqueren. Eine derartige Aufgabenstellung kitzelt in der Lancia Fulvia GT dagegen nur den Ehrgeiz wach, die Umwelt ins Staunen zu versetzen. Das gerne genommene Motto "klein, aber oho" trifft auf die zierliche Italienerin in jeder Hinsicht zu. Nun sind wir darauf gespannt, ob dieses neue Testurteil die Stimmung im Ristorante wieder heben wird. Der Montepulciano wartet schon.

## **Technische Daten von 125 S, Giulia 1300 Super und Fulvia GT**

### **ALFA GIULIA 1300 SUPER (Bj.: 1970-74): Technische Daten und Fakten**

R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Horizontal-Doppelvergaser Weber 40 DCOE; Bohrung x Hub: 74,0 x 75,0 mm; Hubraum: 1290 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 9,0; Leistung: 64 kW/87 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 120 Nm bei 3200/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

#### **Aufbau und Fahrwerk**

Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Stabi.; hinten: Starrachse, Längslenker, Reaktionsdreieck; v./h. Schraubenfedern, Teleskopdämpfer; Kugelumlauf lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 165 R 14; Räder: v./h. 5,5 x 14

#### **Eckdaten**

L/B/H: 4160/1560/1430 mm; Radstand: 2510 mm; Spurweite v./h.: 1324/1274 mm; Leer-/Gesamtgew.: 1080/1500 kg; Tankinhalt: 46 l; Bauzeit: 1970 bis 1978; Stückzahl: 153.274; Preis (1972): 10.450 Mark

#### **Fahrleistungen<sup>1</sup>**

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 13,8 s; Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h; Verbrauch: 9,9 l/100 km

<sup>1</sup>AZ Ausgabe 7/1972

### **FIAT 125 SPECIAL (Bj.: 1968-72): Technische Daten und Fakten**

R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: ein Fallstrom-Doppelvergaser Weber 34DCHE; Bohrung x Hub: 80,0 x 80,0 mm; Hubraum: 1608 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 8,8; Leistung: 74 kW/100 PS bei 6400/min; max. Drehmoment: 133 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

#### **Aufbau und Fahrwerk**

Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Schraubenfedern, Stabi.; hinten: Starrachse, Längslenker, Blattfedern; v./h. Teleskopdämpfer; Schneckenrollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 175 R 13; Räder: v./h. 5 x 13

#### **Eckdaten**

L/B/H: 4225/1615/1420 mm; Radstand: 2505 mm; Spurweite v./h.: 1313/1291 mm; Leer-

/Gesamtgewicht: 1055/1455 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1968 bis 1972; Stückzahl: k. A.;  
Preis (1970): 8450 Mark

### **Fahrleistungen<sup>1</sup>**

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 11,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h; Verbrauch: 12,2 l/100 km

<sup>1</sup>AZ Ausgabe 14/1970

## **LANCIA FULVIA SERIE 1 (Bj.: 1963-69): Technische Daten und Fakten**

VR4-Zyl. (13° Gabelwinkel), v. längs um 45° geneigt eingeb.; 2-Ventiler; zwei obenl. Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppel-Fallstromvergaser Solex C32; Bohrung x Hub: 75,0 x 69,7 mm; Hubraum: 1231 cm<sup>3</sup>; Verd.: 9,0; Leistung: 59 kW/80 PS bei 6000/min; max. Drehmoment: 103 Nm bei 4300/min; Viergang-Getr., Lenkrado. Mittelschaltung; Vorderradantr.

### **Aufbau und Fahrwerk**

Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Querblattfeder, Stabi.; hinten: Starrachse, Blattfedern, Panhardstab, Stabi.; v./h. Teleskopdämpfer; Schneckenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 155 R 14; Räder: v./h. 4,5 x 14

### **Eckdaten**

L/B/H: 4110/1555/1400 mm; Radstand: 2480 mm; Spurweite v./h.: 1300/1280 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1030/1430 kg; Tankinhalt: 38 l; Bauzeit: 1967 bis 1969; Stückzahl: 34.485; Preis (1968): 8.950 Mark

### **Fahrleistungen<sup>1</sup>**

Beschl.: 0 auf 100 km/h in ca. 15 s; Höchstgeschwindigkeit: 152 km/h; Verbrauch: 8,6 l/100 km

<sup>1</sup>Werksangaben

## **Unser Fazit**

Grandiose Zeiten waren das in den 60ern, als Fiat, Alfa Romeo und Lancia noch erbitterte Konkurrenten waren und für die gleiche Aufgabenstellung drei höchst unterschiedliche Lösungsvorschläge anboten. Als Sportlimousinen der Mittelklasse traten sie gegeneinander an, doch ihre Charaktere und Stärken könnten unterschiedlicher kaum sein. Die allseits geschätzte Alfa Romeo Giulia wird selbst als 1300er ihrer Favoritenrolle gerecht. Alfas Rennsport-Tradition sprüht nur so aus ihr heraus, ihre Form ist zweckmäßig und attraktiv zugleich, ihr Gesicht eines von zeitloser Schönheit. Nicht minder unterhaltsam ist die Begegnung mit der wesentlich kantigeren, eigenwilligen Lancia Fulvia. Sie ist nicht für jeden Spaß zu haben, begeistert aber durch Cleverness, Charakterfestigkeit und ein impulsives Temperament, das kleine Limousinen zu ihrer Zeit nur südlich der Alpen an den Tag legten. Von gänzlich anderer Natur präsentiert sich der Fiat 125 Special. Seine an rationalen Kriterien ausgerichtete Gesamtkonstruktion beschert ihm die bequemste Karosserie und den größten Motor, allerdings auch eine Nüchternheit, die von Oldtimer-Fans als Mangel an Humor ausgelegt werden kann.