

GT 1300 Junior/912/1200 S/Fulvia: Classic Cars Die Traum-Coupés GT 1300 Junior, 912, 1200 S und Fulvia



[Jürgen Gassebner](#) 02.09.2020

[Teilen](#)



GT 1300 Junior/912/1200 S/Fulvia: Classic Cars

Alfa Romeo GT 1300, Porsche 912, Simca 1200 S und Lancia Fulvia 1.3 S Coupé vereinen geringes Gewicht, spielerisches Handling und tolle Vierzylinder-Triebwerke. Damit werden diese vier sportlichen Coupés zu echten Brandstiftern auf der Landstraße. [>> Mehr zum Thema Classic Cars](#)

Inhalt

1. [GT 1300 Junior, 912, 1200 S und Fulvia: Classic Cars](#)
2. [Das Simca 1200 S Coupé rennt 175 km/h](#)
3. [Porsche 912 ist in 13,5 Sekunden auf 100](#)
4. [Lancia Fulvia 1.3 S als einziger Fronttriebler](#)
5. [Technische Daten von GT 1300 Junior, 912, 1200 S und Fulvia](#)

Geringes Gewicht, spielerisches Handling und tolle Vierzylinder-Triebwerke machen Alfa Romeo GT 1300, Porsche 912, Simca 1200 S und Lancia Fulvia 1.3 S Coupé zu echten Brandstiftern auf der Landstraße. Wir haben die Classic Cars zum Vergleich eingeladen.

Geht es um das lustvolle Generieren von Fahrspaß, so sind die individuellen Philosophien diesbezüglich höchst unterschiedlich. Während die einen auf schiere Motorleistung, am besten noch aus großen Hubräumen, setzen, geht die andere Fraktion einen Weg, der mindestens genauso zielführend ist – nämlich über geringes Gewicht, wieselflinkes Handling und vergleichsweise kleinvolumige, drehfreudige Motoren. Zumindest auf kurvigem Landstraßenterrain bietet letzter Ansatz handfeste Vorteile, will doch jedes zusätzliche Kilogramm beschleunigt, verzögert und eingelenkt werden. Allein die Schulphysik erklärt da hinreichend, dass dies umso besser gelingt, je leichter ein Fahrzeug ist. Vor diesem Hintergrund haben wir ein veritables Testfeld zusammengestellt, bestehend aus vier Leichtgewichten, die den Fahrspaß schon zu ihren aktuellen Neuwagenzeiten ganz in den Vordergrund rückten. Einen Alfa Romeo GT 1300 Junior, flankiert von einem Simca 1200 S Coupé, dazu einen Porsche 912 sowie eine Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo. Vier kleine, leichte Brenner, die mit geringen Gewichten und dennoch genügend Motorleistung um unsere Gunst buhlen. Starten wir mit dem Alfa Romeo. Seine Geburtsstunde datiert genau genommen aus dem Jahr 1963, als er auf der Internationalen Automobil-Ausstellung mit einer fein und elegant von Bertone-Designer Giorgio Giugiaro gezeichneten Karosserie seinerzeit noch unter dem Namen Giulia Sprint GT die Blicke auf sich zog. Unterm Blech gab es schon damals die Technik, welche die Alfisti bis heute lieben – den Doppelnockenwellenmotor, dessen Zylinderkopf nicht einfach ein Zylinderkopf, sondern vielmehr eine technische Skulptur darstellt. Einfach schön eben! Zwei Jahre, nachdem der Sprint GT als 1600er vorgestellt wurde, folgte der GT 1300 Junior, und schließlich blieb das erfolgreichste Coupé in der Alfa-Romeo-Markengeschichte bis 1977 im Programm. Im GT 1300 Junior schöpft der vorne längs eingebaute Reihenvierzylinder stramme 87 PS bei 6000 Touren aus lediglich 1290 Kubikzentimetern Hubraum.

GT 1300 Junior, 912, 1200 S und Fulvia: Classic Cars

Die Aufbereitung von zündfähigem Gemisch übernehmen zwei Doppelvergaser, und die Kraftübertragung erfolgt via Fünfgang-Getriebe zur Hinterachse. Dank des geringen Leergewichts von nur 930 Kilogramm sprintet der GT 1300 Junior in 12,5 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer. Erst bei erbaulichen 176 km/h endet der Vortrieb. In puncto Leistungsgewicht erreicht der kleine schmucke Alfa einen Wert von 10,69 Kilogramm pro PS. Fahrwerkstechnisch setzt der Junior vorne auf eine Einzelradaufhängung mit Querlenkern, während hinten eine Starrachse an Schubarmen zum Einsatz kommt. Scheibenbremsen sowie eine Bereifung in der Dimension 185/70 R 14 auf 4,5 mal 14 Zoll großen Rädern runden das sportlich geschnürte Fahrpaket ab. Innerhalb unseres Vergleichsfeldes stellt sich der sportiv geschnittene Alfa als sehr homogenes Auto dar. Seine Stärken liegen im tollen, drehfreudigen Motor, der dennoch unten herum genügend Drehmoment bietet, im gut zu schaltenden Fünfgang-Getriebe und bei den wirksamen, gut dosierbaren Bremsen. Hinzu kommen ein aktives, gutmütiges Fahrverhalten sowie ein erfreulich hohes Komfortangebot, welches den Alfa auch für längere Etappen als kompetenten Partner ausweist. Dank Rücksitzbank gelingt auch eine Fahrt zu viert, solange die Mitreisenden nicht allzu groß gewachsen sind. Platz fürs Reisegepäck bietet ein ausreichend dimensionierter Kofferraum.

Das Simca 1200 S Coupé rennt 175 km/h

Zweiter im Bunde unserer Viererbande ist das Simca 1200 S Coupé. Analog zum Alfa wurde es im Hause Bertone von Giugiaro gezeichnet. In seinen Grundfesten erblickte das kleine, sportliche Coupé als Simca 1000 S Coupé bereits 1962 auf dem Genfer Salon das Licht der

Automobilwelt. Fünf Jahre später, 1967, übernahm schließlich das Simca 1200 S Coupé die Rolle des 1000ers. Sein Reihenvierzylinder ist im Gegensatz zu dem des Alfa jedoch im Heck eingebaut, während sich vorne der Kofferraum befindet. Aus 1204 Kubikzentimetern Hubraum schöpft der im Verhältnis 10,25:1 verdichtete Motor muntere 80 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute, was angesichts von lediglich 890 Kilogramm Leergewicht den Sprint von null auf einhundert km/h in veritablen 11,8 Sekunden erlaubt. Mit 175 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt der Simca mit dem Alfa nahezu gleichauf. Auf der Fahrwerksseite kombiniert das leichte Coupé mit einem Leistungsgewicht von 11,13 Kilogramm pro PS den quirligen und ebenfalls von Doppelvergasern befeuerten 1200er-Motor mit einer Einzelradaufhängung samt querliegendem Federpaket vorne, während sich am Heck eine Einzelradaufhängung mit Schräglenkern um die Aufgaben der Radführung kümmert. Die hecklastige Gewichtsverteilung aufgrund des achtern implantierten Triebwerks bringt freilich Licht und Schatten in die Welt der Fahrdynamik. Licht findet sich in strahlender Helle dort, wo es ums Beschleunigen und damit um die Traktion geht. So feuert der sportliche Franzose lustvoll röhrend aus den Ecken, dass es eine wahre Pracht ist. Fast in Analogie zu den bekannten Porsche-Modellen 356, 911 und 912 ist aufgrund des Heckmotors und der damit hecklastigen Balance jedoch Vorsicht bei Lastwechseln in Kurven geboten. Konzeptionsbedingt sollte der Simca hier von seinem hoffentlich kundigen Fahrer schön auf Zug gehalten werden. In Sachen Raumangebot und Komfort pariert der fahraktive, mit einem Viergang-Getriebe sowie Scheibenbremsen ausgerüstete Simca den Alfa nicht ganz, ist er doch kleiner geschnitten und mehr Sport- als Reise-Coupé.

Porsche 912 ist in 13,5 Sekunden auf 100

Kandidat Nummer drei hört auf den Namen Porsche 912. Mit Geburtsmonat April 1965 folgte er nur sieben Monate, nachdem der 911 – zuerst noch als Typ 901 – in die Serienproduktion ging. Das erklärte Ziel der Entwickler für den Typ 912 war die Ablösung des erfolgreichen 356, und wie dieser besitzt der 912 einen Vierzylinder-Boxermotor mit untenliegender Nockenwelle und via Stoßstangen sowie Kipphebel betätigten Ventilen. Aus seinen 1582 Kubikzentimetern Hubraum serviert uns der Porsche stramme 90 PS bei 5800 Umdrehungen pro Minute, was im Verein mit 970 Kilogramm Leergewicht für eine Spurtzeit von 13,5 Sekunden von null auf 100 km/h sorgt. Insbesondere gegenüber dem leichten Simca hilft dem 912 hierbei auch seine traktionsfördernde Heckmotoranordnung nichts – er wiegt einfach 80 Kilogramm mehr, wenngleich er mit einem Leistungsgewicht von 10,78 Kilogramm pro PS sogar deutlich besser als der Franzose dasteht. Doch beim Beschleunigen aus dem Stand fordert die höhere Massenträgheit eben ihren Tribut. Der mit einem Vier- oder wahlweise auch mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattete Porsche 912 erreicht dafür mit 185 km/h die höchste Endgeschwindigkeit in unserem Testfeld – ganz so, wie man das gemeinhin von einem Sportwagen aus Zuffenhausen auch erwartet. Als 2+2-Sitzer ausgelegt, ist der 912 wie auch die beiden Konkurrenten aus Italien und Frankreich nicht gerade für eine Weltumrundung zu viert prädestiniert. Eher schon bietet er zwei Personen ordentlich Platz und erlaubt auf der Rückbank sowie im vorderen Kofferraum das Mitführen von ausreichend Urlaubsgepäck. Auf der Fahrwerksseite setzt der 912 wie sein Bruder 911 auf eine Einzelradaufhängung mit Längsdrehstäben und Querlenkern vorne, während hinten eine Einzelradaufhängung mit Längslenkern und querliegenden Drehstäben zum Einsatz kommt. Rundum wie die anderen Testteilnehmer mit Scheibenbremsen gesegnet, ist auch der 912 für die sportliche Gangart konzipiert. In schöner Analogie zum Simca sollte sich der Pilot zu optimistisch angelegte Kurvenfahrten in Kombination mit angstbedingten Lastwechseln durch abruptes Gaswegnehmen jedoch tunlichst verkneifen. Stets Zug an der Hinterachse und ein runder Fahrstil bewahren hier vor unliebsamen Ausflügen in die Botanik.

Lancia Fulvia 1.3 S als einziger Frontriebler

Unser sportliches Quartett komplettiert schließlich der Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo. Fulvia – welch ein Name, geradezu wie der einer schönen Frau. Und tatsächlich war Fulvia die unversöhnliche Feindin Ciceros, die nacheinander mit drei verschiedenen Herrn verheiratet war – freilich zu Zeiten, als Fahrspaß noch mit Streitwägen verbunden war und Pferdestärken noch mit Heu und Hafer gefüttert werden wollten. Mit der Lebedame Fulvia, an die wir uns schwach aus der Lateinkunde und dem Geschichtsunterricht erinnern, hat unsere Fulvia aus dem Hause Lancia freilich wenig zu tun – vielleicht von der Tatsache abgesehen, dass auch sie bereits durch mehrere Hände ging und so manchen Herrn beglückte. Dazu hat sie freilich alle Anlagen. Etwa eine betörend schöne Karosserieform, die in ihren Grundfesten auf dem im März 1965 als Fulvia 1.2 Coupé auf dem Turiner Autosalon präsentierten Erstentwurf von Pietro Castagneros basiert. Unsere Fulvia, ein 1.3 S Coupé, stammt hingegen bereits aus dem Jahre 1973 und gehört somit zu der zweiten, von Mitte 1970 bis Anfang 1976 gebauten Serie. Sie besitzt bereits ein aus dem 1.6 HF abgeleitetes Fünfgang-Getriebe sowie ebenfalls rundum Scheibenbremsen. Aus 1298 Kubikzentimetern Hubraum schöpft ihr vorne platzierter Vierzylinder stramme 89 PS bei 6000 Umdrehungen, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h sowie eine Beschleunigungszeit von null auf 100 Stundenkilometer in für damalige Verhältnisse beachtlichen 13,1 Sekunden gut ist. Technisch besonders ist die Motorkonstruktion des Vierzylinders, der als Reihen-V-Triebwerk mit einem Zylinderwinkel von zarten 12 Grad 58 Minuten und 28 Sekunden sowie einem gemeinsamen Zylinderkopf ausgelegt ist. Damit baut der mit zwei obenliegenden Nockenwellen bestückte und landläufig als Reihen-V-Motor bezeichnete Antrieb zwar kompakt, was angesichts der Platzverhältnisse im Motorraum der Fulvia aber gar nicht zwingend nötig gewesen wäre. Aus technischer Sicht ist die Bezeichnung Reihen-V-Motor hingegen irreführend, da Lancia, wie bei einem Reihenmotor üblich, jedem Pleuel einen eigenen Hubzapfen zuordnete. So handelt es sich vielmehr um einen so genannten geschränkten Reihenvierzylinder mit je zwei um rund 13 Grad zueinander angeordneten Zylinderachsen beziehungsweise zwei Zylinderebenen in eben diesem Winkel.

Technische Daten von GT 1300 Junior, 912, 1200 S und Fulvia

Techn. Daten	Alfa Romeo	Lancia	Porsche	Simca
Motor	R4-Zylinder	4-Zylinder	B4-Zylinder	R4-Zylinder
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Kette
Hubraum	1290 cm ³	1298 cm ³	1582 cm ³	1204 cm ³
Leistung bei	64 kW/87 PS bei 6000/min	65 kW/89 PS bei 6000/min	66 kW/90 PS bei 5800/min	59 kW/80 PS bei 6000/min
Max. Drehmom. bei	115 Nm bei 3200/min	114 Nm bei 5000/min	122 Nm bei 3500/min	103 Nm bei 4500/min
Getriebe	Fünfgang- Getriebe	Fünfgang- Getriebe	Viergang- Getriebe	Viergang- Getriebe
Antrieb	Hinterrad	Vorderrad	Hinterrad	Hinterrad

0 - 100 km/h	12,5 s	13,1 s	13,5 s	11,8 s
Höchstgeschw.	176 km/h	173 km/h	185 km/h	175 km/h
Verbrauch	9,8 l/100 km	8,4 l/100 km	8,5 l/100 km	7,5 l/100 km
Platzierung	4	1	2	3



Jürgen Gassebner

Unser Fazit

Bei 193 Zentimetern Körpergröße bin ich einigermaßen hin- und hergerissen, in welches Spaßmobil ich mich jetzt am liebsten zwängen würde. Ich denke, den Ausschlag gäbe wohl die Beifahrerin. Ernsthaft betrachtet würde mich aber der Simca reizen, ginge es rein um den Fahrspaß. Stunden auch mal längere Reisen an, wäre es hingegen der komfortable Alfa. Bei derben Umtrieben auf der Landstraße würde ich mich gerne dem standfest und gut bremsenden Porsche anvertrauen. Und jetzt, in der Winterzeit, ja, da wäre es wohl die Fulvia, in der ich mich dann von einem Hauch der Rallye Monte Carlo, vorzugsweise bei 20 Zentimeter Neuschnee, umwehen lassen würde. Spaßmacher sind die vier Coupés allesamt, jedes eben auf seine ganz eigene charakteristische Art.