das AUTO
MOTOR UND SPORT

TEST LANCIA FLAVIA

★ NEU: FIAT 2300

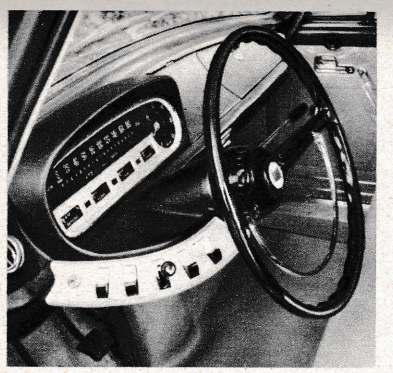
GROSSER PREIS VON FRANKREICH

DER FORTSCHRITT IST EINE LAHME ENTE

BLICK IN DEN RÜCKSPIEGEL: 1928

ZU DEN QUELLEN DES RHEINS

E 1418 D
HEFT 15
15. JULI 1961
DM 1.50
Schweiz Fr. 1.70, Österreich S. 11.–, Schweden SKr. 2.10, Dänemark dKr. 3.25, Niederlande



TEST LANCIA FLAVIA

Die Turiner Automobilfabrik Lancia & Co., von der niemand genau zu sagen vermag, wie eng sie mit Fiat zusammenhängt (von wirklicher Konkurrenz kann jedenfalls keine Rede sein), hat seit Jahrzehnten immer wieder dafür gesorgt, daß der Automobilbau nicht eintönig wurde. Die Namen vieler Lancia-Modelle wie Lambda, Aprilia, Aurelia und Flaminia wurden zu Begriffen für stets eigenwillige und qualitativ hochwertige Automobile. 1960 erhielt diese Kette ein neues Glied: den Flavia (man kann ebensogut *die* Flavia sagen, aber man sollte aus solchen Fragen keine Religion machen).

Dieser Wagen ist mit den übrigen Lancia-Typen nicht durch gleichartige technische Merkmale verwandt; aber er ist nicht weniger eigenwillig. Die Hauptmerkmale seiner Konzeption, der Boxermotor und der Frontantrieb, sind für Lancia ganz neu, und der ideelle Vorfahre des Flavia heißt auch nicht Lancia, sondern Cemsa Caproni. Ein Wagen dieses Namens, an den sich nur wenige erinnern werden, wurde im Jahr 1949 von dem italienischen Konstrukteur Professor Fessia entworfen und als Prototyp gebaut. Der gleiche Professor Fessia ist heute technischer Leiter von Lancia. Er brachte den Frontantrieb und den Boxermotor sozusagen mit in die Firma ein. Womit auch alle Argumente entkräftet sind, Lancia habe etwa nach dem Bremer Hansa 1100 geschielt. Fessia hatte diese Konzeption bereits, als der Hansa noch Goliath hieß und einen Zweitaktmotor besaß. Und damals fuhren schon viele Panhard Dyna auf den Straßen, mit Frontantrieb und Zweizylinder-Boxermotor. So ungeheuer neu ist das alles gar nicht.

Was freilich die Qualität betrifft, ist d der Flavia ein Lancia. Wie schön ist es d mit einem Auto zu fahren, in dem nichts k pert, in dem man nicht ständig über schl verarbeitete Stellen großzügig hinwegse muß, an dem nicht scharfe, versteckte Ec darauf warten, teuer bezahlte Anzüge zu stören. So gut und preiswert viele mode Großserienwagen sind, in dieser Hinsicht halten sie immer einige Quellen des Ärg Man muß sich entweder damit abfinden o etwas Besonderes kaufen.

Das ist aber gar nicht so einfach, besond wenn man nicht über die 2 Liter-Grenze ausgehen will. In den kleineren Hubraumk sen ist die große Konkurrenz im Gang, kommt auf den Preis an. Wer kann da n gelernte Facharbeiter in die Karosseriefe gung stellen? Und woher sollen die gel ten Facharbeiter kommen, die bei 500 o 1000 Wagen täglich für ein ausgezeichne Finish sorgen? Von kleinen Serien aber k man heute nicht mehr leben. Man kann sich höchstens noch als Luxus erlauben, o man muß so viel Geld für seine Erzeugn verlangen, daß der Käuferkreis von vornh ein begrenzt ist. Aber auf Umsatz will he keiner mehr verzichten. Es sei denn, n heißt Lancia und hat einen großen Bru Fiat in der Nähe, neben dessen Großser man nur durch ausgesuchte Qualität und k struktive Originalität bestehen kann.

Für die 14 000 Mark, die ein Flavia bei ungefähr kostet, kann man sich gleich z andere Mittelklassewagen entsprechen Leistung kaufen. Da solche Mittelklassewag wenn man von der Verarbeitungsqualität dem geringeren Aufwand an technischer

likatesse einmal absieht, in der Dauerhaftigkeit ihrer wichtigsten Bestandteile kaum schlechter sind, besteht wohl kaum ein Zweifel daran, daß diese 14 000 Mark, gemessen am objektiven Gegenwert, ein zu hoher Preis sind. Man zahlt also diesen Preis auch für die Exklusivität: einen 1,5 Liter-Wagen für 14 000 Mark kauft sich auch in besten Zeiten nicht jeder, die Besitzer eines solchen Autos werden „unter sich" sein. Es sind diejenigen, die der Versuchung widerstanden haben, sich für das gleiche Geld zum Beispiel einen Mercedes 220 S zu kaufen.

Man muß sich die Erfüllung des Wunsches, einen Lancia zu fahren (welcher Auto-Liebhaber hätte diesen Wunsch nicht gelegentlich verspürt?), etwas kosten lassen, beim Flavia ebenso wie beim noch kleineren Appia oder den Flaminia-Modellen. Aber es gibt auch objektive Argumente, die den Flavia gegenüber anderen Wagen abgrenzen. Verglichen mit normalen 1,5 Liter-Mittelklassewagen nimmt er sich viel gewichtiger und seriöser aus, er ist tatsächlich auch schwerer und größer. Und selbst in seiner Preisklasse findet man kaum ein Auto, bei dem so wenig gespart wurde. Nirgendwo wird hier der Rotstift des Kalkulators sichtbar. Es wurde gebaut, und dann wurde ausgerechnet, was das Ganze kosten muß, ohne Rücksicht auf Marktlage und Käuferschichtung.

Wir finden, die Welt hat Anspruch auf ein solches Auto. Ein Auto, bei dem zum Beispiel sämtliche Blechteile der Karosserie mit Filz beklebt oder mit Antidröhnmasse bespritzt sind. Jeder weiß, wieviel dadurch erreicht werden kann, aber niemand tut es, weil es Geld kostet und Gewicht bringt. Ein Auto, bei dem alle Fahrwerksteile gegenüber der Karosserie schwingungsisoliert sind („wir wüßten wohl, wie man diese und jene Vibration wegbekommt", sagte kürzlich der Versuchsleiter einer Automobilfabrik, „aber das ist leider in der Kalkulation nicht mehr drin!"), ein Auto, das nicht die billigsten Stoßdämpfer hat, sondern solche, die wirklich dem Stand der Technik auf diesem Gebiet entsprechen, ein Auto, bei dem (auch Kleinigkeiten zieren) der Deckel des Handschuhkastens leise, leicht und exakt schließt, ein Auto, bei dem es nicht nötig ist, gegen Kälte und Geräusch zusätzliche Fußmatten hineinzulegen, ein Auto, das kein Sportwagen ist und dennoch einen Drehzahlmesser hat. Und ein Auto, bei dem zwei getrennte Bremskreisläufe vorhanden sind. Denn die Zweikreisbremse ist keine Zukunftsutopie, alle nötigen Aggregate sind längst entwickelt und erprobt. Nur wird sie gewöhnlich nicht eingebaut, weil sie teurer ist. Der Lancia Flavia hat sie.

SEINE VORZÜGE

Ruhiger Motorlauf, vorbildliche Isolierung aller Schwingungen und Laufgeräusche vom Fahrgastraum, weich ansprechende und sehr wirksame und gut dosierbare Bremsen, leichtgängige und stoßfreie Lenkung, hervorragende Verarbeitung von Karosserie und Ausstattung, gute Sicht.

SEINE NACHTEILE

Übersteuer-Reaktion beim Gaswegnehmen in Kurven, Empfindlichkeit gegen Verreißen der Lenkung, unbefriedigende Sitzposition des Fahrers durch fehlende Seitenführung auf der vorderen Sitzbank, verbesserungswürdige Heizung und Belüftung.

ABSEITS AUSGETRETENER PFADE

Konstruktionen, die von den ausgetretenen Pfaden des Normalen abweichen, haben es immer leicht, von den Fachleuten gelobt zu zu werden. Sie bekommen dieses Lob nicht selten schon auf Vorschuß, lange bevor sie sich praktisch bewährt haben. Alle Techniker möchten gern einmal das tun, was hier der Professor Fessia tun konnte: so bauen, wie sie es sich vorstellen. Nur selten geschieht es aber, daß Revolutionäre wirklich zum Zuge kommen. Was wurde nicht in den letzten fünfzig Jahren schon alles erfunden und vorgeschlagen, in der Fachpresse gelobt, auf Ausstellungen umstanden, mit Vorschußlorbeeren behängt – und dann vergessen.

Zum Teil liegt das an der Trägheit alles praktischen Geschehens. Was einmal da ist, das bleibt. Wenn etwas verschwindet oder sich ändert, dann nur, wenn es wirklich untragbar geworden ist. Aber deswegen ist nicht alles veraltet, was Allgemeingut geworden ist. Es hat im Gegenteil zumeist viel für sich, gerade in der Technik, die so sehr auf Kompromisse angewiesen ist. Schon lange werden die Vorteile des Frontantriebs verfochten, und noch immer haben die meisten Wagen Hinterradantrieb. Schon lange gibt es die raumsparenden und laufruhigen Boxermotoren, und noch immer erscheinen neue Modelle mit Reihenmotoren. Schon lange gibt es Einzelradaufhängungen, und noch immer haben die meisten Wagen starre Hinterachsen.

TEST LANCIA FLAVIA

F O R T S E T Z U N G

Weil das so ist, weil „anders" nicht immer gleich „besser" ist, kann auch der Flavia kein ideales Auto sein. Er muß praktisch zeigen, was er leistet, und nur danach ist eine Beurteilung möglich. Es sei aber noch einmal skizziert, worin die konstruktiven Besonderheiten dieses Wagens bestehen.

Er hat eine selbsttragende Karosserie, mit der vorn ein sehr steifer, aus zwei Leichtmetall-Gußstücken und mehreren Stahl-Quertraversen bestehender Hilfsrahmen an sechs Punkten elastisch verbunden ist, der Motor, Getriebe und Vorderachse, also das komplette Antriebsaggregat, trägt. Die Vorderräder sind an doppelten Querlenkern aufgehängt, gefedert werden sie durch eine querliegende Blattfeder, die hier also – im Gegensatz zu anderen Vorderachskonstruktionen mit Querblattfeder – keinerlei Radführungsaufgaben hat. Der Motor liegt vor, das Getriebe hinter der Vorderachse. Das Motorgehäuse besteht aus Leichtmetall-Druckguß und ist senkrecht in der Mitte geteilt. Die Kolben laufen in „nassen", also vom Kühlwasser direkt umspülten Chromstahl-Zylinderbüchsen. Die Verbrennungsräume sind halbkugelig, die Ventile werden über kurze Stößel von zwei Nokkenwellen betätigt, die rechts und links unter der Kurbelwelle liegen und von dieser über eine Kette mit hydraulischer Spannvorrichtung angetrieben werden. Das Vierganggetriebe ist vollsynchronisiert, die beiden Antriebs-Halbwellen haben je zwei homokinetische Gelenke (Rzeppa-Gelenke), von denen die inneren zur Regulierung des Längsspiels beim Einfedern auf Kugeln längsbeweglich sind. Der Einschlag der Vorderräder kann für das Fahren mit Schneeketten durch eine Hebel-Vorrichtung begrenzt werden.

Im Gegensatz zu dem erheblichen konstruktiven Aufwand, der an der Vorderachse dazu dient, trotz der Doppelfunktion der gelenkten und angetriebenen Vorderräder einwandfreie Lenk- und Federungseigenschaften zu erzielen, wirkt die Hinterachse nahezu primitiv: sie besteht lediglich aus einem geraden Rohr, das an zwei Längsblattfedern aufgehängt ist. Aber diese Primitivität hat ihr Gutes, denn die Hinterachse wird dadurch außerordentlich leicht und ermöglicht Federungseigenschaften, die sich mit einer durch Differential und Antriebswellen beschwerten Starrachse nicht erzielen lassen.

Die im Grunde ebenfalls sehr schlichte Abfederung durch eine querliegende vordere und zwei längsliegende hintere Blattfedern ist durch Kunststoff-Zwischenlagen und geräusch- und schwingungsdämpfende Gummilaschen verfeinert worden. Sie erfüllt aber die Federungsaufgaben nicht ganz allein, sondern wird dabei durch vier Stoßdämpfer der Marke de Carbon unterstützt, deren Besonderheit darin besteht, daß sie durch eine mehr oder weniger komprimierte Stickstoff-Füllung einen Teil der Federungsaufgaben mit übernehmen.

Bei einem auf den Ruf der Fortschrittlichkeit Anspruch erhebenden Wagen wie dem Flavia war es nahezu selbstverständlich, daß er Scheibenbremsen erhielt. Man ließ sich auch auf keine Kompromisse ein und versah alle vier Räder mit (servobetätigten) Dunlop-Scheibenbremsen, außerdem entschloß man sich für das schon erwähnte Zweikreis-System, das bei einer Störung in einem der beiden Bremskreisläufe dem anderen seine volle Funktionsfähigkeit erhält. Dieses System hat gerade bei Scheibenbremsen sehr viel für sich, die bei Überbeanspruchungen höhere Temperaturen als Trommelbremsen erreichen können, ohne funktionsunfähig zu werden. Bei solchen Temperaturen können dann unter Umständen Undichtigkeiten in den Leitungen auftreten oder die Bremsflüssigkeit zum Kochen kommen. Trotz der konstruktiven Aufwendigkeit der Bremsanlage wird übrigens in der (in gutem und klarem Deutsch abgefaßten) Betriebsanleitung empfohlen, übermäßige Belastung der Bremsen zu vermeiden.

INTERIEUR EIGENWILLIG

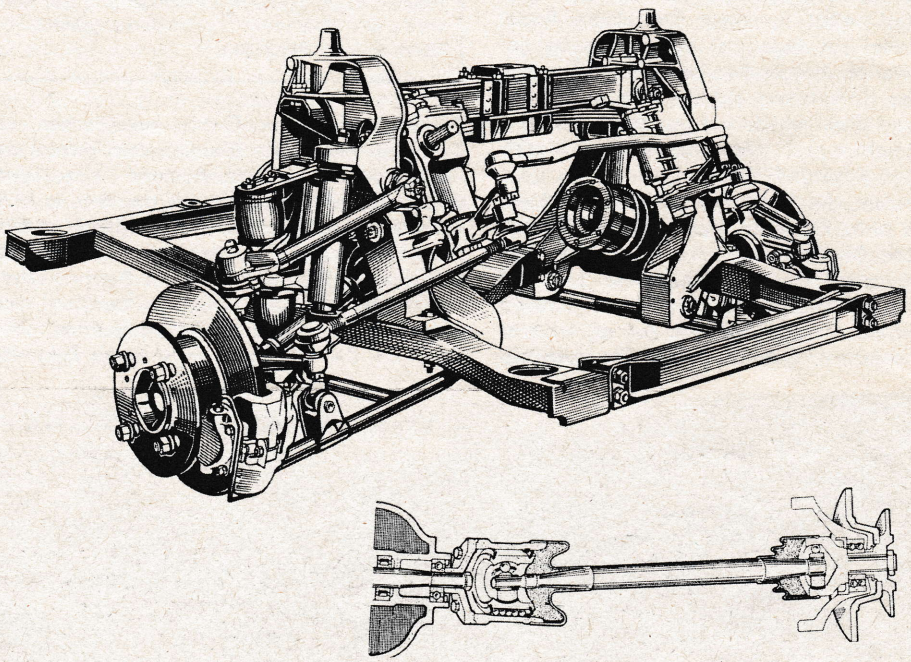
Wenn man die vorderen Türen des Flavia öffnet, fallen als erstes die roten Leuchten in den Türkanten auf, die andere Verkehrsteilnehmer auf die geöffneten Türen aufmerksam machen sollen. Rote Lampen begleiten den Fahrer auch, bis ein normaler Fahrzustand erreicht ist: das Ladekontrollicht geht nicht aus, ehe die Handbremse gelöst und der Vergaser-Startzug in die Endstellung geschoben ist. Daß der Flavia einen solchen Startzug noch besitzt (und er ist nötig, denn der kalte Motor nimmt sonst auf den ersten hundert Metern nur ungern Gas an), hat uns ebenso gewundert wie das laute Geräusch des nicht regelbaren Heizungs- und Lüftungsgebläses und die nur auf eine Geschwindigkeit einstellbaren Scheibenwischer. Angesichts der vielen anderen Extras ist nicht anzunehmen, daß man hier sparen wollte; man hält Verfeinerungen bei diesen Dingen offenbar nicht für nötig. Daß der Fahrer keine Armlehne hat, ist ebenfalls sichtbare Absicht, denn an den drei anderen Türen sind Armlehnen vorhanden. Man scheint anzunehmen, daß Armlehnen den Fahrer behindern, was gewiß ein Trugschluß ist. Wie ermüdend sind dagegen lange Autobahnfahrten, wenn man nicht wenigstens *einen* Ellenbogen aufstützen kann!

Ebenso unangenehm ist das Kurvenfahre bar jeder Stützmöglichkeit muß man si krampfhaft am auffällig kleinen Lenkrad fes halten, da den Sitzflächen und Lehnen d Sitzbank jegliche Seitenführung abgeht. Di läßt sich dadurch vermeiden, daß man die a Wunsch lieferbaren Einzelsitze bestellt.

Als positiv sind zu vermerken: Haltegriffe a den Türen, voll versenkte innere Türöffne glattflächiges gepolstertes Armaturenbrett m Spiegelungen vermeidendem Kunstlederübe zug, verstell- und umlegbare Vordersitzlehn serienmäßiges durchdringendes Zweiklan horn, durch Halbring zu betätigen, Lichthupe knopf in Lenkradmitte, sehr gutes Licht, A blendung durch Druckknopf auf dem Blinke schalter, gut ablesbares Horizontaltachomet mit Tageszähler, komplette und übersichtli angeordnete Kontrollinstrumente und Ko troll-Leuchten. Eine Uhr fehlt leider. Die wic tigsten Schalter sind als Kippschalter lin vom Lenkrad an einem vorgezogenen Table angebracht, dessen Oberfläche als Ablage f kleine Dinge dienen kann. Der Vorteil diese Anordnung, daß nämlich die Schalter in Lenk radnähe liegen, kommt nicht ganz zur Ge tung, weil gerade die während der Fahrt a häufigsten benötigten Knöpfe, die für Sche benwischer und Scheibenwascher, am weite sten entfernt liegen.

Die durch Drehknopf regulierbare Luftzufuh erhöht zwar etwas das Motorgeräusch im Wa gen, ermöglicht aber bei schnellerem Fahre eine ausreichende Belüftung des Innenraum ohne daß die Fenster geöffnet werden mü sen. Kurbelt man die vorderen Türfenster tei weise oder ganz herunter oder öffnet die Au stellfenster, dann gibt es viel Geräusch un Zug, günstiger ist es zur Belüftung, nur di hinteren Fenster zu öffnen. Die Wirksamke der Heizung konnten wir mangels Kälte nic erproben; sie schien nicht übermäßig gut z sein, da schon an kalten Regentagen die Fron scheibe kaum beschlagfrei zu halten war.

Daß der Flavia auch in seiner Karosserie ei



Motor, Antrieb und Vorderradaufhängung bilden eine selbständige Baugruppe, die an einem aus Stahl und Leichtmetall kombinierten Hilfsrahmen montiert ist. Die Radführung übernehmen die doppelten Querlenker, so daß die Querblattfeder lediglich federnde Funktion hat. Die Antriebs-, Federungs- und Lenkbewegungen werden auf jeder Seite durch zwei Rzeppa-Gelenke aufgenommen, von denen das innere auf Kugeln längsbeweglich ist (separate Zeichnung).

Beim Öffnen der Vordertüren leuchten rote Warnlampen auf. FOTOS: WEITMANN

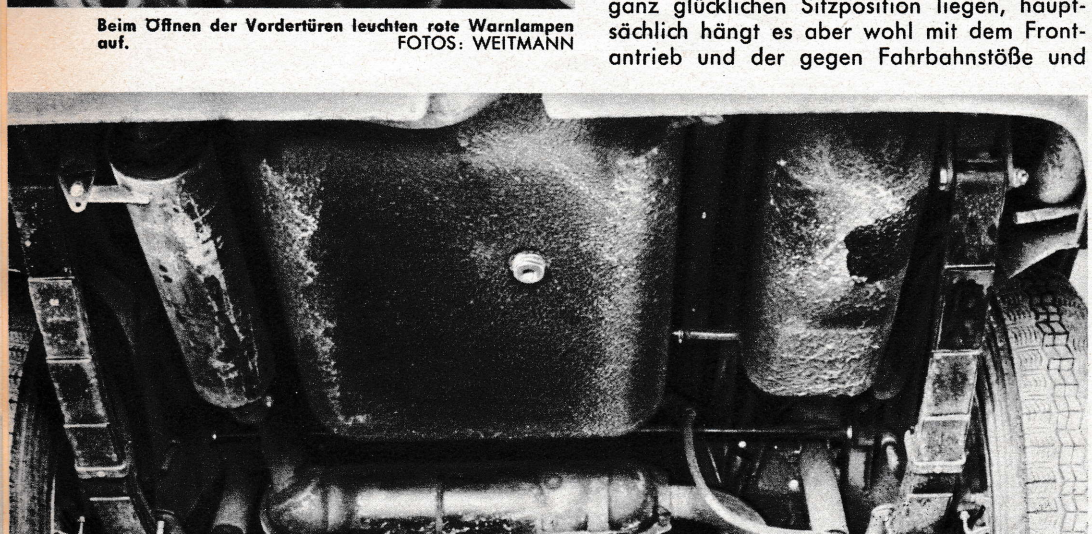
TEST LANCIA FLAVIA

FORTSETZUNG

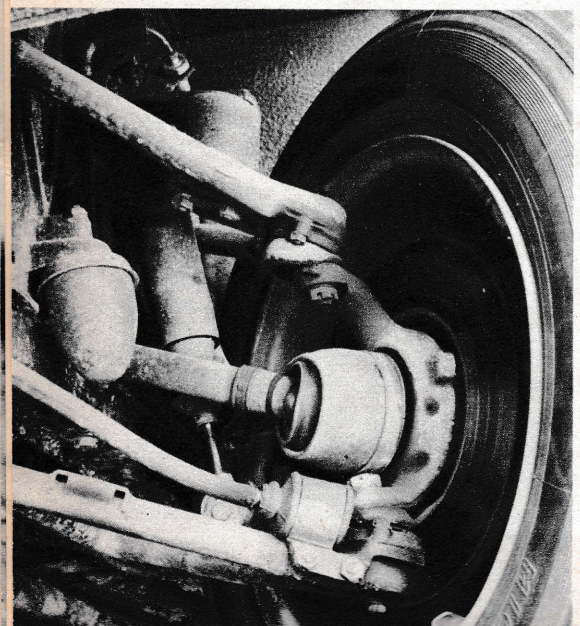
modern und überlegt konzipierter Wagen ist, merkt man an den Raum- und Sichtverhältnissen: der Einstieg ist vorn und hinten bequem, die Sitzbreite für vier Personen mehr als reichlich und für sechs ausreichend, die Kniefreiheit vorn hervorragend und hinten auch bei voll zurückverstellter Vordersitzbank genügend. Die tiefgezogenen Fenster und die niedrige Motorhaube sorgen für freie Sicht in allen Richtungen (nur die hinteren Wagenbegrenzungen kann man nicht sehen), man fühlt sich unbeengt und dennoch wohlaufgehoben.

GEWÖHNUNG NÖTIG

Der Flavia gehört nicht zu den Wagen, mit denen man schon auf den ersten Metern vertraut wird. Das mag teilweise an der nicht ganz glücklichen Sitzposition liegen, hauptsächlich hängt es aber wohl mit dem Frontantrieb und der gegen Fahrbahnstöße und



Die Hinterachse besteht aus einem einfachen, an gummigelagerten Längsblattfedern aufgehängtem Rohr, das durch sein geringes Gewicht für gute Federungseigenschaften sorgt. – Unten: Die Vorderradaufhängung und eines der auf S. 16 im Schnitt gezeigten Antriebsgelenke.



Vibrationen sorgfältig isolierten Lenkung zusammen. Man fühlt sich keineswegs unsicher; im Gegenteil, der Wagen fährt sich sehr leicht, aber es fehlt zunächst das Gefühl für den Fahrbahnkontakt. Vom Frontantrieb merkt man nichts, die Lenkung bleibt beim Gasgeben völlig ruhig. Nimmt man freilich dann einmal in einer Kurve das Gas weg, dann kommt der Wagen plötzlich hinten etwas herum, eine Korrektur mit dem Lenkrad wird nötig, der Frontantrieb hat sich gemeldet. Die Federung spricht unerhört weich auf kleinste Unebenheiten an, man fährt ständig wie über einen Teppich. Auf Lenkbewegungen reagiert der Wagen mit einer ganz kleinen Verzögerung.

Wir hatten Zeit, uns an den Flavia zu gewöhnen, und wir sind gern mit ihm gefahren. Man muß bei ihm eine Regel beachten, die allen Frontantriebs-Fahrern geläufig ist: Kurven möglichst mit Gas durchfahren oder in der Kurve Gas geben, Gas wegnehmen dagegen nur behutsam. Der Flavia bleibt mit und ohne Gas in Kurven neutral, geht also weder vorn noch hinten weg, sondern treib wenn man ihn sehr schnell fährt, gleichmäßi nach außen, nur beim Gaswegnehmen zei er die beschriebene Übersteuertendenz, d aufgefangen werden muß. Wenn man si daran einmal gewöhnt hat, kann man m dem Flavia sehr schnell fahren, er bleibt in mer gut beherrschbar. Hält man sich in no malen Geschwindigkeitsbereichen auf un achtet auf weichen Umgang mit dem Gasp dal, dann ist überhaupt kein einfacheres un problemloseres Fahren denkbar. DKW-Fahr werden sich am besten vorstellen können, w der Flavia sich verhält, nur hat er eine vi ruhigere und leichtergängige Lenkung a deutsche Frontantriebswagen.

Die Michelin X-Reifen (serienmäßig werde außer ihnen noch Pirelli Cinturato montier prägen ebenfalls den Fahrcharakter des Fl via mit. Das leichte Verzögern im Anspreche auf Lenkbewegungen mag teilweise auf d Konto ihrer weichen Flanken gehen – ei Eigenschaft, an die man sich schnell gewöhn Auch den Fahrkomfort steigern sie zweifello und dank der guten Isolierung zwischen Fah werk und Karosserie macht sich ihr rauh Ablauf auf Straßenpflaster kaum bemerkba Auf nassem Kleinpflaster ist mit ihnen Vorsic am Platz, da sie sich hier erfahrungsgemä normalen Reifen nicht überlegen zeigen, ab im übrigen sind sie bestimmt die richtigen Re fen für den Flavia. Ein Nachteil ist die schwer Lenkbarkeit bei langsamem Fahren, beso ders beim Rangieren.

Wie mit dem Gaspedal sollte man bei Flavia auch mit dem Lenkrad sanft umgehe also abrupte Richtungsänderungen vermeide Bei Zick-zack-Bewegungen zeigt das Heck d Tendenz, unruhig zu werden. Wieweit di durch eine andere Stoßdämpfereinstellung z vermeiden ist, entzieht sich unserer Kenntni aber man sollte diesem Punkt im Werk me Aufmerksamkeit widmen.

Dem sehr weichen Ansprechen der Federun auf kleine Fahrbahnunebenheiten, das si bei niedrigen Geschwindigkeiten (im Stadtve kehr) ebenso angenehm bemerkbar macht wi auf Autobahn-Querfugen, steht ein etwas ste feres Verhalten gegenüber unregelmäßige Bodenwellen bei mittleren Geschwindigkeite – etwa auf schlechten Bundesstraßen – gegen über. Harte Stöße freilich werden dara nicht, und je schneller man ist, um so erstau licher wird die Federung. Wir vergleichen de Flavia – teils bewußt, teils unbewußt – imme mit anderen Wagen, die wie er mehr a 12 000 Mark kosten. In der 1,5 Liter-Klasse i uns kein Auto bekannt, das eine so kultiviert Federung hätte wie der Flavia. Er hat de Fahrkomfort eines großen Wagens, und i der Geräuschlosigkeit, mit der Federung un Aufbau jeden Fahrbahnstoß verschlucke werden ihm nur wenige Klassefahrzeug gleichkommen.

Das Problem der Handbremse bei Vierra Scheibenbremsen wurde ausreichend gelös die Feststellbremse des Flavia hält den Wa gen, wenn man sie energisch anzieht, au an steilen Stellen. Trotzdem sollte man im mer noch zusätzlich einen Gang einlege Die Bremsen selbst sind durch ihr weiches, gu dosierbares und leichtes (mit Bremsverstärke Ansprechen eine Freude für den Fahrer, sie a

(Fortsetzung Seite 3

TEST LANCIA FLAVIA

FORTSETZUNG VON SEITE 18

beiten gleichmäßig und wirkungsvoll. Hohe Beanspruchungen machen ihnen nichts aus – weder wiederholte Vollbremsungen aus hoher Geschwindigkeit noch schnelles Abwärtsfahren auf Paßkehren konnten sie beeindrucken. Höchstens eines sollte vielleicht geändert werden: die Bremsen unseres Testwagens waren so eingestellt, daß bei vollem Bremsen und unbelastetem Wagen die Hinterräder zuerst blockierten, wodurch der Wagen aus der Spur kam. Das läßt sich vermeiden, wenn die Vorderräder zuerst blockieren.

1,5 LITER FÜR 1200 kg

Wenn man es nicht wüßte, dann wäre schwer zu erraten, ob der Motor, der da vorn im Flavia seine Arbeit tut, ein Vier- oder Sechszylinder ist. Er läuft ruhig, völlig ausgeglichen und elastisch, obwohl er das für einen 1,5 Liter nicht geringe Gewicht von 1200 kg zu schleppen hat. Dieser sehr kultivierte Lauf ist sicherlich zum großen Teil ein Verdienst der Boxer-Bauart, die einen günstigeren Massenausgleich ermöglicht als der Reihenmotor. Mit einer Literleistung von rund 50 PS/Liter kann dieser Motor bereits als Hochleistungs-Motor bezeichnet werden, vergleichbar etwa mit dem der Borgward Isabella TS oder des Mercedes 220 S. Man merkt ihm das nicht an, denn er läuft auch im unteren Drehzahlbereich sehr rund. Viel Temperament zeigt er unter 4000 U/min zwar nicht, aber noch mit 3000 U/min ist er selbst im IV. Gang sehr durchzugskräftig, fällt also nicht leicht mit der Leistung ab und hält seine Drehzahl. Um die Leistung voll auszunutzen, muß man ihn dann drehen lassen: laut Betriebsanleitung und roter Markierung sind 5400 U/min erlaubt, aber damit ist er noch lange nicht am Ende; die Leichtigkeit, mit der er über diese Marke hinaus bis über die 6000 hinweg dreht, läßt vermuten, daß über der Nenndrehzahl von 5200 U/min die Leistung noch ziemlich konstant bleibt. Diese Leistung schätzen wir auf 70 bis 75 DIN-PS, bisher ist nur die Angabe nach CUNA-Norm mit 78 PS bekannt. Viel weniger können es nicht sein, denn sonst wäre es nicht denkbar, daß schon unser mit 3000 km kaum eingefahrener Testwagen schneller war als die vom Werk angegebenen 148 km/h – ein ohnehin erstaunlicher Wert in Anbetracht der Größe dieses Autos.

Kein Wunder, daß der schwergewichtige Flavia in der Beschleunigung nicht besser ist als andere 1,5 Liter-Wagen. Die sportlichen Exemplare dieser Klasse – Borgward Isabella TS, Volvo 122 S und Fiat 1500 – laufen ihm davon, den normalen Ausführungen ist er in der Beschleunigung gewachsen und in der Spitze überlegen. Eigentlich hätte vielleicht doch ein 1,7 Liter-Motor in dieses massige Auto hineingehört, so bewundernswert die Leistung des 1,5 Liter auch ist.

Unbeweglich fühlten wir uns aber im Flavia nicht. Der III. Gang reicht bis über 100 km/h und bietet eine gute Beschleunigungsreserve für alle Verkehrslagen an. Das Getriebe schaltet sich genügend leicht – bis auf das selten nötige Zurückschalten vom II. in den I. Gang, wo die Synchronisierung Zeit braucht. Vom III. in den IV. Gang ließ sie sich überschalten, es gab ein Kratzgeräusch, wenn man schnell schaltete. Aber das war hoffentlich nur eine Eigenheit unseres Testwagens. Die Kupplung schien nicht die strapazierfähigste zu sein, hohe Schalt-Drehzahlen akzeptierte sie nur zögernd. Und schließlich der Verbrauch: der Flavia ist ein verhältnismäßig schweres Auto und kann darum kein Sparsamkeitswunder sein. Daß der Motor aber in seinem Appetit dennoch anspruchlos ist, zeigten uns besonders die Verbrauchswerte im Kurzstreckenverkehr, die trotz stets temperamentvoller Fahrweise mit höchstens 12,6 Liter niedriger blieben, als wir erwartet hatten. Höchstwerte erreichten wir bei betont schneller Landstraßenfahrt mit 13,5 bis 14,3 Liter/100 km, einen Mindestwert bei verhaltener, aber durchaus nicht langsamer Autobahnfahrt mit 9,3 Liter/100 km. Mehr Bescheidenheit kann man von diesem großen Wagen nicht verlangen.

■

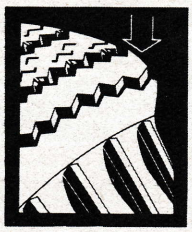
Wir deuteten es schon zu Anfang an: es gibt keinen Wagen unter 2 Liter Hubraum, der dem Flavia vergleichbar wäre: ein Wagen von technischer Originalität, erstklassiger Verarbeitungsqualität und hervorragendem Fahrkomfort. Seine äußere Erscheinung mag nicht jedermann auf den ersten Blick gefallen, aber sie wahrt ein eigenes Gesicht und ist in ihrer Zurückhaltung keineswegs unsympathisch. Ohnehin sucht sich der Flavia seine Leute aus, denn man muß sich mit ihm befreunden, er ist kein Jedermanns-Auto. Der Anspruch auf eine Sonderstellung, den er durch seinen hohen Preis erhebt, besteht zu Recht.

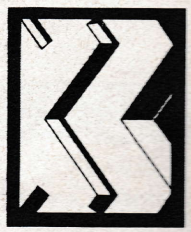
Reinhard Seiffert

Haben Sie einen guten Wagen?

Dann sollten Sie auch gute Reifen haben!

Fahren Sie den neuen Englebert 33, den Reifen von Weltformat, der auf der Landstraße, auf dem Prüfrad und im Laboratorium in hundertfachen Prüfungsresultaten seine außergewöhnliche Qualität bewiesen hat. Englebert 33 ist das Ergebnis einer weitblickenden Partnerschaft für den Fortschritt: ENGLEBERT und US RUBBER, USA, eine der drei größten Reifenfabriken der Welt mit über 80000 Beschäftigten.





Englebert 33 wird nach einem völlig neuen und fortschrittlichen Prinzip gebaut, das seit Jahren von den europäischen Englebert-Unternehmen erprobt ist und nun auch den deutschen Kraftfahrern zugute kommt. Der Englebert 33 besitzt eine leichtgewölbte Lauffläche mit abgerundeten Schultern, Kletterkante und Zickzack-Längsrillen. Das bedeutet hohe Sicherheit auf unebenen Straßen, in der Kurve und auf nassem Pflaster, und es bedeutet nicht zuletzt ein völlig geräuschloses Fahren. Englebert 33, der Reifen, dem man blind vertraut.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

LANCIA FLAVIA

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, vor der Vorderachse liegend, Bohrung x Hub 82x71 mm, Hubraum 1500 ccm, Verdichtung 8,3:1, Leistung 78 PS (CUNA) bei 5200 U/min (52 PS/Liter), max. Drehmoment 11,3 mkg (CUNA) bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5200 U/min) ca. 12,3 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (3400 U/min) ca. 8,1 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat (Kühlwasserinhalt 7,8 Liter), Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 6 Liter, Ölfilter im Hauptstrom, 1 Weber Doppel-Fallstromvergaser 32 DCH I, elektrische Bendix-Kraftstoffpumpe, 48 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 42 Ah (unter Motorhaube).

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, hinter der Vorderachse liegend, mit Lenkradschaltung, Frontantrieb, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,947 (16,18), II. 2,331 (9,56), III. 1,642 (6,725), IV. 1,0 (4,1), R. 4,398 (18,03), Achsantrieb 4,1, Ölinhalt Getriebe und Differential 2 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern, Federung durch querliegende Blattfeder, hinten Starrachse an Halbelliptik-Blattfedern, vorn und hinten Querstabilisator und Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse (Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern), mechanische Stock-Handbremse auf Hinterräder, Reifen 165–15, Luftdruck 1,7 atü vorn und hinten.

Abmessungen

Radstand 2650 mm, Spur 1300/1280 mm, Außenmaße 4580 x 1610 x 1510 mm, Bodenfreiheit 135 mm (belastet), Innenbreite vorn 1360 mm, hinten 1345 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 900 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 510 mm, Knieraum hinten 185 bis 380 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis-Durchmesser ca. 11 m.

Gewichte

Eigengewicht vollgetankt 1193 kg (davon Vorderachse 710 kg, Hinterachse, 483 kg, Gewichtsverteilung 59,5:40,5), zulässiges Gesamtgewicht 1690 kg, Zuladung 497 kg, Personen-Indexzahl 5,9, Leistungsgewicht vollgetankt 15,3 kg/PS (CUNA), mit 340 kg Belastung (vier Personen und Gepäck) 19,7 kg/PS (CUNA).

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 42 km/h
II. Gang	10 bis 71 km/h
III. Gang	20 bis 101 km/h
IV. Gang	ab 35 km/h
Höchstgeschwindigkeit	148,5 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv (km/h)
60	55
80	72
100	92
120	112

Kilometerzählerabweichung + 3%
Drehzahlmesserabweichung ca. + 3%

Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten, mit 2 Personen)

0 bis 40 km/h	4,5 s
0 bis 60 km/h	8,6 s
0 bis 80 km/h	14,1 s
0 bis 100 km/h	20,6 s
0 bis 120 km/h	34,4 s

1 km mit stehendem Start 40,5 s (89 km/h)

Verbrauch (Superbenzin)

Autobahn Schnitt 123 km/h	12,7 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 105 km/h	9,3 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 82 km/h	14,3 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	12,6 Liter/100 km
Testverbrauch	12,5 Liter/100 km

PREISE

Limousine viertürig	DM 12850.—
Aufpreis für Heizung	DM 250.—
Überführungskosten nach Düsseldorf	DM 400.—

BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr	DM 216.— + 5%
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 300.— + 5%
Vollkaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 300.— + 5%

Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung) 16,5 Dpf.

Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung

bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10000 km	2241.—	22,4
20000 km	3891.—	19,5
30000 km	5541.—	18,5

Austauschteile

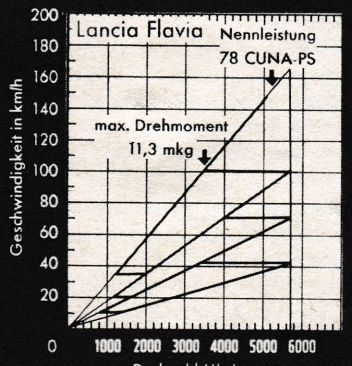
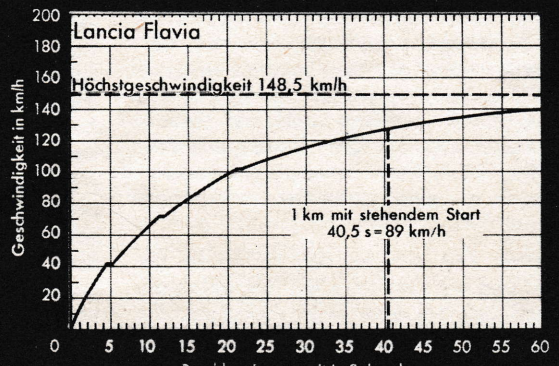
Preise stehen noch nicht fest

Ersatzteile

1 Satz Zylinder-Laufbüchsen	DM 117.—
Zylinderkopf mit Ventilen	DM 180.70
1 Satz Kolben mit Kolbenringen und Kolbenbolzen	DM 201.60
Kurbelwelle	DM 235.95
Lichtmaschine	DM 478.60
1 Stoßdämpfer vorn	DM 67.90
1 Stoßdämpfer hinten	DM 67.90
1 Kotflügel grundiert	DM 170.50
1 Tür grundiert	DM 200.20
Stoßstange vorn	DM 208.05
Stoßstange hinten	DM 208.05
1 Radkappe	DM 10.95

Hersteller:

Lancia & C. S. P. A., Turin, Via Vincenzo Lancia 27.

Importeur:

Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53–55.