

Fotos: Heydekampf, Zerha

Vom sportlichen Kleinwagen zum echten „Renner“

KLEINE BIESTER

Sie sehen nicht mehr nur aus wie biedere Kleinwagen mit einem Schuß Sportlichkeit; sie wurden, optisch jedenfalls, zu homogenen Kraftpaketen, in die sich jedermann mit Hang zur Dreimeter-Klasse auf Anhieb verlieben muß. Uwe Angsten heißt der Veredler aus dem Norden, der aus dem Lancia A 112 Abarth und Fiat 127 Sport regelrechte Schmuckstücke macht

Die Vorstellung ist außergewöhnlich, aber nicht aus der Welt. Schließlich liegt Weihnachten noch nicht allzu lange hinter uns. Also: Es soll ja betuchte Menschen geben, die kredenzen ihrer Gattin zum Fest einen schicken neuen Zweitwagen.

Gerade solch eine Idee verträgt sich gedanklich ausgesprochen gut mit dem, was die Ahrensburger Firma Angsten Motorsport in Sachen Straßen-Tuning seit neuestem auf die Beine gestellt hat. Man stelle sich vor: ein metalliclackierter A 112 Abarth oder Fiat 127 Sport, wöglich mit großem Schleifchen überm Sunroof-Glasdach und im Angsten-Look aufgemacht, unterm Lichterbaum vor dem Haus... Wer in der Regel Stadtwagen verschenkt, könnte jedenfalls kaum eine exklusivere und gelungene Geschenkpackung finden.

Natürlich, und das wird weitaus die Mehrzahl des Angsten-Kundenkreises ausmachen, wendet sich der Hobby-Rennfahrer und Firmeninhaber Uwe Angsten, 33, mit seinen Tuning-Sätzen für Fiat- und Lancia-, beziehungsweise Autobianchi-Fahrzeuge, auch an junges Publikum. Der Ahrensburger versteht es auf jeden Fall wie kein anderer, seine Erfahrungen aus zehnjähriger Anwe-

senheit mit A 112-Wagen auf der Rundstrecke in seine Straßen-Tuning-Aktivitäten einfließen zu lassen. Entsprechend sind die kleinen Biester zu echten Straßenrennern umfunktioniert, entsprechend lassen sie sich fahren und sehen sie aus.

Rund ein Jahr dauerte

im Hockenheimer Motodrom mit den Ingenieuren des TÜV Bayern abgospult und die Gutachten geschrieben waren, mußten nahezu 30000 Mark investiert werden.

„Wir haben alles mit viel Liebe gemacht“, beteuert Angsten, der mit dem Aufbau eines neuen Tuning-Pro-

entstand beispielsweise das Kuriosum, daß Hagen die Freigabe des Werkes für Felgen der Dimension $5\frac{1}{2} \times 13$ Zoll erreichte und auch die Kosten bei den deutschen Behörden dafür bezahlte. Lancia selbst hat diese Freigabe bei der Eingliederung der renommierten Marke ins eigene Modellprogramm aber nicht übernommen.

Um so erstaunlicher ist es, daß es der in der Nähe von Hamburg agierende Angsten als bislang einziger Lancia/Autobianchi- und Fiat-Tuner in Deutschland schaffte, ein Sechszoll/P 7-Fahrwerk mit TÜV-Segen zu bauen. Ein Fahrwerk, aber darauf kommen wir gleich zu sprechen, das die kleinen 1000 ccm-Flitzer erst recht zu Biestern, freilich im positiven Sinn, werden läßt. Und obwohl Zielrichtung der Arbeit eigentlich der A 112 Abarth war, „haben wir für den Fiat 127 Sport gleich alles mitgemacht und ebenfalls ein Gutachten erstellen lassen“, so Angsten. Geschäft ist Geschäft, wird sich der Werkzeugmacher gesagt haben. Schließlich ist das Fiat 127-Potential in Deutschland größer als das der A 112-Baureihe.

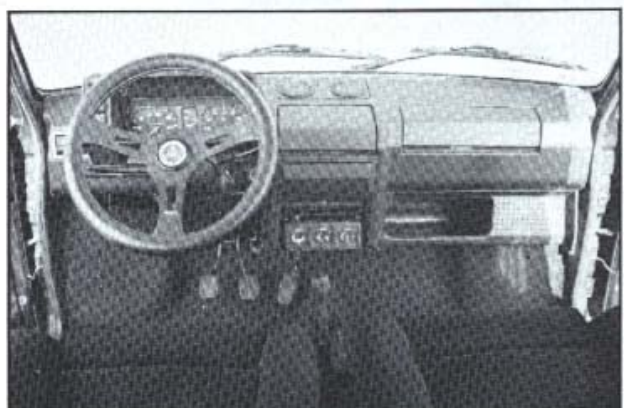
Was Uwe Angsten, offensichtlich ein Formen-Ästhet, nunmehr für seine Tuning-Kunden gemacht hat, ist vollauf gelungen. Und die Mit-



In die Heckschürze integriert ist ein neues Typen-Schild

die Zeit der Entwicklung der neuen Karosserie- und Fahrwerksteile, wie sie sport auto schließlich an den beiden Testwagen vorfand. Für einen Drei-Mann-Betrieb wie den von Uwe Angsten ein immenser Aufwand. Und bis schließlich über 2000 Testkilometer

gramms gerade in der Zeit aktiv war, in der der Importeur-Vertrag der Walter Hagen Auto Import und Handels GmbH in Krefeld nicht verlängert und auch der Markenname Autobianchi dem Fiat-Konzern, beziehungsweise Lancia, einverleibt wurde. So



Etwa eine Woche inklusive TÜV-Abnahme dauert der Umbau vom Serienauto zum Angsten-Mobil (ganz oben). Kaum verändert: der A 112-Innenraum, in dem größere Fahrer (ab 1,80 Meter) kein ideales Verhältnis der Knickmaße Arme zu Beine finden. Zudem ist die Pedalerie versetzt und der Schaltstock findet zwischen den Recaro-Sitzen kaum Platz. Einen neuen Charakter zeigt auch der Fiat 127 Sport (oben, rechts) mit Rial-Felgen (rechts). Links und unten: A 112 und seine Modifikationen mit PU-geschäumtem Heckspoiler, Doppelscheinwerfern sowie Wolfrance-Aluminium-Felgen



menschen auf der Straße quittieren es mit ehrfurchtsvoller Aufmerksamkeit. So jedenfalls, wie man es bei Kleinwagen nicht gewohnt ist: Als würde irgendein exotischer Flachmann den Weg kreuzen, fliegen die Köpfe in Richtung Angsten-A 112 oder zeigen Finger auf den schmucken „Schuhkarton“.

Für helles Aufsehen sorgt nicht allein das Breitspur-Fahrwerk mit 175er Bereifung. Es ist das perfekte Abstimmen aller Einzelteile aufeinander, das den nötigen Eindruck schindet. So finden die Reifen mit 50er Querschnitt (sie gibt es von Pirelli übrigens nur in der für den Lancia und Fiat unnötigen VR-Ausführung) unter fünf Zentimeter breiten Kotflügelverbreiterungen Platz, an denen die offenliegenden Niete keineswegs als störend empfunden werden.

Als eine Einheit dazu müssen die Türschweller-Leisten sowie Frontspoiler und Heckschürze gesehen werden. Alle Karosserieteile sind von Uwe Angsten selbst gezeichnet und verarbeitet. Dabei bestehen Frontspoiler und Heckschürze aus GFK (glasfaserverstärktem Kunststoff). Die Paßformen sind ideal, das Bremssystem durch Lufteintrittsöffnungen in dem nicht zu tiefen Frontspoiler in keiner Weise durch Kühlluft-Defizit beeinträchtigt.

Die Türschwellerleisten wiederum sind aus Aluminium gefertigt und somit nicht arm an Robustheit. Der letzte Pfiff der neuen Karosserieteile, die beim A 112 und Fiat nahezu identisch, lediglich längen- oder breitenangepaßt sind, wird durch einen auflackierten Streifen verliehen. Dieser der Wagenfarbe zugeordnete Streifen läuft am Türschweller keilförmig zu. Gewiß, ein Detail, das eher nebensächlichen Charakter hat, jedoch ins Gesamtbild des optisch perfekt veredelten Fahrzeugs paßt.

Zur äußeren Optik gilt es beim Abarth auf den PU-geschäumten Heckspoiler hinzuweisen, der zwar auch homogen mit der Karosserie verschweißt und das Verschmutzen der Heckscheibe eindämmt. Er dürfte jedoch nicht jedermanns Geschmack

sein. Sehr gut dagegen machen sich die Doppelscheinwerfer mit H 1-Licht (Serie: H 4). Sie lassen den eh' schon tiefer gelegten A 112 noch geduckter erscheinen. Die Lichtausbeute freilich ist nur geringfügig besser.

Dem Fiat, in der Gesamterscheinung plötzlich auch ein charakterstärkeres Mobil als im braven Serienzustand, wurde gleichfalls durch den A 112-Kühlergrill, der allerdings verkürzt werden mußte, ein neues Gesicht verliehen. Ein Heckspoiler wie beim Abarth fiel weg, da beim Fiat ein solches aerodynamisches Hilfsmittel bereits auf der hin-

nung von Feder und Stoßdämpfer. Die vorne höhenverstellbaren Federbeine weisen progressive Federn auf, wie sie auch in BMW-Fahrzeugen anzutreffen sind. Die starre Blattfeder-Hinterachse, eigentlich ein Relikt guter alter Automobilbauer-Zeit, wurde anstatt mit einlagigen und zweilagigen, neu geschränkten und in der Tiefe angepaßten Blattfedern bestückt. In Zusammenarbeit mit Bilstein wurden gar speziell gefertigte und abgestimmte Federbeine mit Gasdruckstoßdämpfern entwickelt, um auch hier lästigen Schwingungen entgegenzuwirken.

Zweifellos ist schon das 5½ Zoll-Fahrwerk optisch wie fahrdynamisch eine Schau. Mit den 6 Zoll-Sätzen allerdings sind die sport auto-Rekorde bei den Fahrprüfungen nur so gepurzelt. Und die Abstände neu auftretender Superlative auf diesem Sektor werden ja, logischerweise, immer länger.

Für Uwe Angsten gibt es nach eigenem Bekunden „nichts Besseres für die Stadt“ als seinen A 112 Abarth. Er mag recht haben. Aber für sport auto gibt es bislang vor allem für die beiden Slalom-Disziplinen nichts Besseres. Kurzer Radstand, exaktes Lenkverhalten bei nicht übermäßig starken Lenkkräften, spontane Gasannahme des nur minimal überarbeiteten 70 PS-Triebwerks und ein wieselhaft neutrales Eigenlenkverhalten ergaben Traumwerte. Beim A 112 sprechen für sich: Erstmals mußte für das schnelle Durchfahren der Pylonen bei 36 Meter Abstand extra ein neuer Kurs aufgebaut werden, weil die Start- und Zielgerade in Hockenheim keine entsprechenden Geschwindigkeiten zuließ. Am Ende des Tests zeigte sich bei dem Fronttriebler hinten mehr Abrieb auf der Reifenflanke als vorne.

Was den Eindruck belegt, daß der leichtere Abarth bei spontanen Richtungswechseln zum sanften Wegwischen des Hecks neigt und bei zu hektischem Gasspiel sich selbst abbremst. Wichtig ist, ständig unter Last, aber mit insgesamt äußerst rundem Fahrstil zu agieren, um auch dem gegenüber dem Fiat stärkeren Hubschwingen entgegenzuwirken.

So kommen die erreichten 67,7 km/h im 18 Meter-Slalom, aber vor allem die 129,5 km/h zwischen den 36 Meter-Pollern einer Mutprobe gleich. Erforderlich ist nur zielgenaues Lenken, ein Vollgas-Fuß und das berechnete Vertrauen, daß das Fahrwerk nahezu jedes Manöver genhemigen werde.

Die bisherigen Bestwerte wurden bei den Fronttrieblern von einem Abt-Golf mit Sieben-Zoll-Fahrwerk und 135 PS gehalten (65,2 und 121,8 km/h) sowie bei heck-

„Für die Stadt und für den Spaß auf der Landstraße gibt es für mich nichts Besseres als einen A 112 Abarth, der sich wie ein Gruppe 2-Auto bewegen läßt“

Uwe Angsten, Fiat- und Lancia-Tuner

teren Dachkante thront. Für die überarbeitete 82er Fassung des Typs 127, die in diesen Tagen zu den Händlern kommt, wird Uwe Angsten wahrscheinlich nur kleinere Änderungen seiner Anbauteile vornehmen müssen.

Was bleibt, ist das Fahrwerk. Und das ist auch gut so. Denn mit sechs Zoll breiten Leichtmetallfelgen und P 7-Niederquerschnittsreifen gebärden sich Fiat und Lancia mit ihren identischen Fahrwerkssätzen geradezu sensationell. Das bekannte Kart-Gefühl steigt im Fahrer emporen, wenn er beim Fahrwerkstest um die Pylonen herumfliegt.

Was hat Angsten getan? Er verpaßte den durch ihren kurzen Radstand sowieso schon enorm handlichen Zwergen Alu-Federteller mit Gummiunterlagen. Dies ermöglicht eine bessere Füh-

Obwohl der Fiat zehn Prozent schwerer ist und den etwas längeren Radstand aufweist, wurden exakt die gleichen Federbeine, ja die gleichen Patronen wie beim A 112 verwendet. Beide liegen sie im Fahrwerk etwa 35 Millimeter tiefer, rechnet man die P 7-Bereifung mit dazu sogar über 50 Millimeter.

Die Gebrauchstüchtigkeit ist dadurch nur geringfügig verschlechtert worden. So ist die Bodenfreiheit nach wie vor ausreichend. Aus den Fünfsitzern machte der TÜV freilich Viersitzer, und auch ein Schneeketten-Betrieb ist nicht mehr möglich.

Probleme bereiteten während des Testbetriebs, außer einem undichten Sunroof-Glasdach lediglich an den Wagenboden schlagende Auspuffkrümmer sowie beim Fiat ein an der Kotflügelverbreiterung schleifendes Rad.

Test: Lancia A 112 Abarth und Fiat 127 Sport von Angsten

Daten und Messungen im Vergleich

	Lancia A 112 Abarth (Angsten Motorsport)	Fiat 127 Sport (Angsten Motorsport)
Motor (Serie):		
Bauart	Vierzylinder, Reihe	Vierzylinder, Reihe
Hubraum	1050 ccm	1047 ccm
Bohrung x Hub	67,2 x 74,0 mm	76 x 57,8 mm
Leistung	51 kW (70 PS) bei 6600/min	51 kW (70 PS) bei 6500/min
max. Drehmoment	85 Nm bei 4100/min	85 Nm bei 4500/min
Verdichtung	10,4:1	9,8:1
Vergaser	1 x 2 Weber-Fallstrom	1 x 2 Weber-Fallstrom
Leistungsgewicht	10,0 kg/PS	11,1 kg/PS
Getriebe	Fünfgang	Viergang
Maße und Gewichte:		
Länge	3228 mm	3645 mm
Breite	1520 mm	1570 mm
Höhe	1300 mm	1300 mm
Radstand	2038 mm	2225 mm
Spurweite vorne/hinten	1250/1224 mm	1280/1295 mm
Leergewicht	700 kg	775 kg
Fahrwerk:	vorne Einzelradaufhängung, Federbeine, untere Querlenker, Stabilisator; hinten Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern, Dämpferbein, Querblattfedern. Von Angsten geändert: Alu-Federteller mit Gummi-Unterlage anstatt Blech-Federteller mit Kunststoff-Einlage. Höhenverstellbare Federbeine vorne (verwendet wurden progressive Federn, identisch mit BMW/Alpina-Fahrwerkssätzen). Hinten Zweilagigen-Blattfedern, neu geschränkt mit anderer Tiefe; speziell gefertigte Federbeine mit Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfern	
Messungen		
Gangbereiche	37/71/109/141 km/h	38/73/108 km/h
Beschleunigung		
0-40 km/h	3,0 sec	3,2 sec
0-60 km/h	5,0 sec	5,3 sec
0-80 km/h	8,3 sec	9,1 sec
0-100 km/h	12,5 sec	13,7 sec
0-120 km/h	20,7 sec	22,5 sec
0-140 km/h	38,6 sec	40,7 sec
1 km mit stehendem Start	35,2 sec	35,8 sec
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h	160 km/h
Fahrprüfungen		
Kreistest (50 m Asphalt)	58,1 (55,0) km/h	58,7 (54,3) km/h
Slalom (18 m Abstand)	67,7 (62,8) km/h	64,8 (59,6) km/h
Slalom (36 m Abstand)	129,5 (112,6) km/h	128,6 (111,4) km/h
Handling-Kurs (520 m)	78,7 (77,0) km/h	78,9 (75,8) km/h
Kleiner Kurs Hockenheim	1.32,3 min (1.35,0)	1.32,5 min (1.37,9)
Testverbrauch:	9,8 l Super/100 km	9,6 l Super/100 km
Preise **:		
Grundpreis	12 400 DM	11 740 DM***
Umrüstung auf 5 1/2 Zoll Chromodora-Felgen (Serie bei Fiat und Lancia 4 1/2 Zoll) mit Reifen 165/70 x 13 (Serie bei Lancia und bei Fiat 155/70 SR 13) und Montage von Kotflügelverbreiterungen sowie Frontspoiler	3333,50 DM	
Umrüstung auf 6 Zoll Rial-Felgen mit Pirelli P7-Reifen 175/50 VR 13, Bilstein/Angsten-Sportfahrwerk, Montage von Kotflügelverbreiterung und Frontspoiler	6158,50 DM	
Einzelpreise		
Aufpreis für Wolfrace-Felgen 320 DM, für Centra-Felgen	360 DM	
Türschwellerleisten	350 DM	
Heckschürze	398 DM	
Heckspoiler	285 DM	
Dachspoiler	215 DM	
Doppelscheinwerfer	685 DM	
Zwei Recaro LS-Sportsitze	1780 DM	
Lackierung aller Umrüstteile	320 DM	
Sonderlackierung komplett	2250 DM	
Sunroof-Glasdach	720 DM	
Dreispeichen-Lederlenkrad Ø 35 cm	180 DM	
(Alle Karosserieteile sowie die Fahrwerkssätze haben TÜV-Gutachten)		
Motor tuning auf 90 PS mit komplett überarbeitetem Motor, Spezial-Zylinderkopf mit größeren Ein- und Auslaßventilen, andere Vergaserbestückung und Zahnriementrieb (TÜV-Gutachten in Vorbereitung)	3977 DM (inkl. Montage)	
Adresse:	Angsten Motorsport, Christel-Schmidt-Allee 3-5, 2070 Ahrensburg, Telefon (0 41 02) 5 62 65	

* Werte in Klammern von Serien-Fahrzeugen ** alle Preise inklusive Mehrwertsteuer, die Preise für Tuning-Leistungen gelten für den Lancia wie auch für den Fiat *** Preis für neues 1300 ccm-Modell mit 75 PS und Fünfganggetriebe

getriebenen Fahrzeugen von einem Krankenbergs-BMW 323i mit 180 PS (67,3 und 122,2 km/h).

Der Fiat 127 Sport von Angsten verhält sich insgesamt mehr untersteuernd, auch bedingt durch den längeren Radstand und das Mehrgewicht. Er zeigt sich dafür einen Tick komfortabler bei einem gegenüber der Serie natürlich etwas verschlechterten Federungskomfort. Die Pirelli-Pneus leisten dabei einen nicht unwesentlichen Beitrag.

Bei den unterschiedlichen Motorcharakteristika - hier Langhuber (A 112), das Kurzhuber (Fiat) - und dem Mangel eines fünften Ganges beim 127 Sport mit dem penetranten Nachteil eines überlautstarken Motorgerauschs bei Höchstgeschwindigkeit, ist es erstaunlich, wie nahe sich der Fiat auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim an die Superzeit von 1.32,3 Minuten des Angsten-Abarth herantastet (1.32,5 min). Aber künftig wird's den 127 Sport ja auch mit Fünfgang-Getriebe und 1,3 Liter-Motor geben.

Bei allem Vorteil, mit breiten Reifen höhere Querbeschleunigungen zu erreichen, sind damit auch Nachteile verbunden, die sich bei den Angsten-Testwagen allerdings nicht stark bemerkbar machen. Die Höchstgeschwindigkeiten verminderten sich, auch durch eine vergrößerte Stirnfläche, unwesentlich. Dafür stiegen die Verbräuche um 15 Prozent gegenüber der Serie.

Wer seinen rasenden „Schuhkarton“ vollends komplettieren möchte, kann auch den Innenraum veredeln. Grundsätzlich, so sagt Uwe Angsten, „ist auf Wunsch alles möglich“. Die Ausrüstung der Testwagen müßte jedoch zufriedenstellen: Recaro-Sitze, die aufgrund der geringen Innenraumbreite kaum Platz finden, ein Drei-Speichen-Lederlenkrad (aus dem Fiat 128 Abarth) und womöglich eine Hi-Fi-Anlage, die freilich durch teilweise höchst unangenehme Motorfrequenzen nicht unbedingt sinnvoll erscheint. Wer's will, kann sich so ein Dreimeterzwanzig-Auto für über 20 000 Mark herrichten lassen. Rolf Häring