

Voor de Twente-rally kreeg ik de uitnodiging om nader kennis te maken met de Fiat Cinquecento in rally-uitvoering. Pim Kisjes, de milieu-funktionaris van de KNAF is een groot voorstander van dit schaapje in wolfskleren en hij nodigde me uit om plaats te nemen op de navigatorsstoel.

voerd: een gesinterde koppelingsplaat en een gewijzigde eindoverbrenging completeren de set. Het resultaat is dat de Cinquecento 55 peekaa-'tjes levert bij 6.500 toeren per minuut en een maximum koppel heeft van 78 Nm bij 4000 toeren. De prijs van deze kit is vastgesteld op f 9.950,-, incl. BTW, exclusief montage.

Sleuren

Op papier ziet 't er allemaal perfect uit, maar hoe rijdt het nou? De uiterlijke kenmerken van 'rally-auto in 't klein' komen helemaal terug bij de start van de klassementsproef. Alle 'Groep A-gevoelens' zijn aanwezig: het toerentellernaaldje zwiëpt nijdig op en neer, het motortje brult alsof er 300 paarden inzitten en bij 'GO!' jankt de versnellingsbak en rammelen de keien (nou ja..., kiezel'tjes) tegen de binnenspatbordjes (écht waar!). De paardjes blijken pony'tjes te zijn en ze sleuren de auto in 14 seconden naar de 100

breking kunnen we verder. Niks aan de hand, de Cinquecento heeft zich kranig ge-weerd. Sorry voor het oponthoud...

Betaalbare klasse

De auto zal nog te zien zijn in Achtdaal, Dongen en Hellendoorn waar Maurice Bergsteijn het stuur in handen heeft. Dat lijkt me dus een fantastisch gezicht om deze rappe Limburger met het 'doosje' aan de gang te zien.

De lol van de Cinquecento Trofeo is vooral dat voor beginnende rallyrijders een betaalbare klasse is ontwikkeld, waarin talentvolle rijders zich zullen gaan onderscheiden. Er komen aantrekkelijke kortingen voor het autootje en als men aan tenminste 5 evenementen deelgenomen heeft lopen die kortingen nog verder op. Zo komt men uit op een bedrag van ongeveer f 25.000,- voor het complete rallyautootje, waar men overigens nog wel zo'n zestig uren in moet investeren

Fiat Cinquecento Rally

Zo'n aanbieding laat je natuurlijk niet lopen en zondagmorgen was het zover. Het autootje, dat zijn Nederlandse debuut maakte bij de Amsterdamse Dunlop-sprint, ziet er in ieder geval schitterend uit. De auto heeft de uitstraling van een jong herdershondje en heeft op argelose voorbijgangers dezelfde uitwerking: 'Oooh wat lief, wat een schatje.' Iedereen heeft ook onmiddellijk de neiging om verkleinwoordjes te gaan gebruiken als het om het rallymonstertje gaat, maar gezien de minimale afmetingen (3,2x1,5x1,4m) is dit ook niet zo vreemd.

Alles zit erop en eraan: rallylampjes, 'oorlogsstrepes' van Abarth, spatlapjes, carterbescherming, brede bandjes en velgjes en in het interieur een rolkooitje, een sportstuur, sportstoeltjes, toerentellertje, kortom alles wat een 'volwassen' rallyauto ook heeft. De onderdelen die het boodschappenwagentje transformeren tot rallybolide'tje zitten in een speciale Cinquecento-rallykit die Fiat samengesteld heeft.

Het oorspronkelijke idee komt -hoe kan het ook anders- uit Italië waar de Trofeo Cinquecento een gigantisch sukses is. De zes auto's die meededen in Monte Carlo gaven het startsein voor de Italiaanse cup en inmiddels is ook in Frankrijk en Duitsland de kleine klasse enorm aangeslagen. Voor 1994 zullen in Spanje, Griekenland, Oostenrijk en waarschijnlijk ook België Cinquecento trofeo's ingezet worden. De Nederlandse importeur zal in 1994 eveneens een cup organiseren voor maximaal 25 autootjes.

Behalve de cosmetische veranderingen is ook de techniek aangepast. Het 899 cc 'uurwerkje' is in zijn oorspronkelijke vorm bijna net zo oud als Fiat zelf en krijgt -om de kosten laag te houden- een beperkt aantal aanpassingen. Zo omvat de kit een speciale nokkenas, een gemodificeerd luchtfilter, een speciaal ontworpen uitlaat, uiteraard mét katalysator en een oliekoeler. De motor-elektronica heeft specifieke kenvelden en ook in de aandrijflijn zijn wat wijzigingen doorge-



kilometer per uur. Niet echt snel maar zoals gezegd, alle sensaties wél zijn aanwezig. Als er strak gestuurd wordt hoeft er voor een haakse bocht nauwelijks geremd te worden, er is tenslotte veel ruimte naast de auto. Maar indien nodig bijten de speciale remblokjes zich vinnig in de schijfjes vast om de 750 kilo 'Cinquecento' tot stilstand te brengen. Schitterend! Op de 'industrieterreinproef' rijden we drie rondjes, dan komt Peter van Merksteijn voorbij flitsen. Hmm, tijd om de baan vrij te maken voor de grote jongens, vóór we iemand in de weg rijden.

Op de tweede proef, 'Bentelo' starten we ver voor de echte 'nul'-wagen om die zeker niet voor de voeten te rijden. De flauwe linkerbocht op het modderige stukje onverhard wordt iets te enthousiast ingestuurd en milieu-man Kisjes neemt z'n functie iets te letterlijk: de flora en fauna in de bermrand kunnen uitgebreid bestudeerd worden. Een toegesnelde jeep van een baanpost helpt ons gelukkig uit de nood en na een korte onder-

Voor een haakse bocht hoeft met de Cinquecento nauwelijks geremd te worden, vanwege de grote ruimte naast de auto.

om ook daadwerkelijk startklaar te zijn. Per rally is voor de klasse een prijzenpot van f 10.000,- te verdelen, waarvan f 2.000,- voor de winnaars is. De Trofeo richt zich in het bijzonder op jonge rijders door voor rijders onder 23 jaar een aparte Fiat Dealer Junior Cup te organiseren, met extra prijzengeld. Over een speciale rallycursus die deze winter z'n doorgang zou moeten vinden voert Fiat nog onderhandelingen met de KNAF. Een informatiepakket over de Cinquecento-Trofeo is op schriftelijke aanvraag verkrijgbaar bij Fiat Auto Nederland, Public Relations/Cinquecento Trofeo, Postbus 22721, 1100 DE Amsterdam Zuidoost. ■

tekst: Jonn van Stiphout
foto: Günther Kroon