

N-ka grupy A



Czy można mieszkać w domu, który nie jest w pełni wykończony? Można. Czy można startować autem A-grupowym, w którym nie dokonano jeszcze wszelkich możliwych przeróbek? Zdecydowanie tak. Przedstawiamy Cinquecento w połowie swej drogi do miana stuprocentowej A-grupy.



Surowe A-grupowe wnętrze.



Od lewej wskaźnik ładowania akumulatora, temperatury oleju i jego ciśnienia.

Prezentowany model Fiata Cinquecento Sporting grupy A to rajdówka używana w Pucharze PZM przez załogę Paweł Bielak/Błażej Matusiak. – *Samochód, którym obecnie ścigamy się w klasie A0 od początku swego istnienia startował w różnego rodzaju „popularkach” oraz rajdach okręgowych. W grudniu ubiegłego roku postanowiłem go kupić, bo stwierdziłem, że jest to doskonałe auto dla zawodnika stawiającego pierwsze kroki w sporcie samochodowym. Od początku interesowały mnie starty A-grupą, więc biorąc pod uwagę koszty, wybór padł na „Cieniasa”, który jest o wiele tańszy w eksploatacji niż np. Peugeot 106 Rallye –* opowiada Bielak.

Nadwozie

Na pierwszy rzut oka A-grupowa wersja Cinquecento praktycznie niczym nie różni się od swego seryjnego odpowiednika. Nie znajdziemy tu ani poszerzanych błotników, ani dodatkowych spojlerów. Co więcej, podobnie jak auto grupy N, prezentowany model porusza się na standardowych 13-to calowych felgach. Są jednak subtelne różnice. Liczne wycięcia w przednim zderzaku mają doprowadzić większą ilość powietrza do chłodnicy. Ponadto białe Cinquecento zostało w znacznym stopniu „odchudzone”. Nadwozie uległo tzw. „sprawieniu”, co pozwoliło obniżyć wagę pojazdu do jedynie 790 kilogramów.

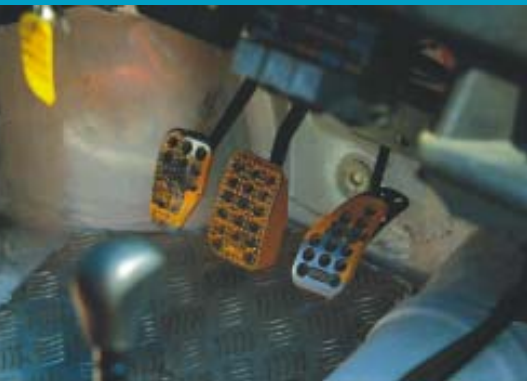
Wnętrze

O ile nadwozie nie oddaje A-grupowego charakteru auta, to już na pierwszy rzut oka jego wnętrze nie pozostawia wątpliwości, że mamy do czynienia z profesjonalną rajdówką.

Usunięto przede wszystkim tapicerkę, która w znacznym stopniu zwiększała masę pojazdu. Trzeba jednak zaznaczyć, że i w samochodach A-grupowych spotykamy pewne restrykcje. Otóż obicia drzwi kierowcy i pasażera muszą pozostać na swoim miejscu. To samo dotyczy deski rozdzielczej. Uwagę zwracają trzy masywne wskaźniki znajdujące się w jej środku. Informują one załogę o stopniu ładowania akumulatora, temperaturze oleju oraz jego ciśnieniu. Jak przystało na prawdziwą A-grupę, samochód nie jest odpalany przy pomocy tradycyjnego kluczyka, ale przyciskiem.

Samochód wyposażony jest w fotele kubełkowe Sparco (model Rev – kierowca, Sprint – pilot) oraz 3-calowe, szelkowe pasy bezpieczeństwa TRW Sabelt. O dziwo, we wnętrzu nie znajdziemy profesjonalnego systemu gaśniczego, a jedynie dwie, uruchamiane ręcznie gaśnice. – *Samochód cały czas jest modyfikowany. W niedalekiej przyszłości mamy zamiar zakupić system gaśniczy z dyszami skierowanymi zarówno do wnętrza, jak i do komory silnika pojazdu – tłumaczy Błażej Matusiak. – To samo dotyczy haldy, która na pewno ułatwiałaby moją pracę –* dodaje.

Ważnym elementem wnętrza jest klatka bezpieczeństwa, bardziej rozbudowana w porównaniu z większością rozwiązań stosowanych w modelach N-grupowych. Wykonana przez Grzegorza Baranę stalowa konstrukcja ma dodatkowe zastrzały na pałąku głównym, co pozwala na zamontowanie do nich pasów bezpieczeństwa.



Na wszystkie pedały założono nakładki firmy OMP.



Klatka bezpieczeństwa A-grupowego Fiata jest znacznie bardziej rozbudowana niż w przypadku większości N-grupowych Cinquecento.



„Odsadzona” kierownica OMP zamontowana jest na nabie dystansowej.

Silnik

Jednostka napędowa A-grupowego CC ma pojemność skokową 1146ccm (1108ccm – model seryjny). Osiągnięcie większej pojemności było możliwe dzięki zastosowaniu lżejszych i większych tłoków od Kit-Cara. Dodatkowo głowica silnika została mocno doprężona. W chwili obecnej silnik osiąga moc 66 KM, co przy niewielkiej wadze pojazdu pozwala go rozpędzać do „setki” w niecałe 10 sekund (13,8 auto seryjne). Na uwagę zasługuje podwyższony, bo wynoszący aż 107 Nm (model seryjny – 86Nm) moment obrotowy, uzyskiwany już przy 3500 obr./min. – Wysoki moment obrotowy sprawia, że silnik auta jest bardzo elastyczny. Zapewne przyczyniło się do tego

zmodyfikowane oprogramowanie komputera, opracowane przez Jacka Chojnackiego specjalnie pod moją rajdówkę. Koszt takiej przeróbki to 1500 zł. Specjalny „soft” sprawia, że silnik auta może „kręcić” się do 7500 obr./min. Wśród wielu przeróbek warto wspomnieć o zwiększonej średnicy przepustnicy oraz o podwyższonym ciśnieniu wtrysku paliwa. Ponadto, samochód ma bardziej rozbudowany system chłodzenia silnika. Niestety, w aucie chwilowo nie ma sportowego wałka rozrządu, dozwolonego przepisami grupy A. Pojawi się on podczas następnej eliminacji Pucharu PZM. Po prostu zabrakło czasu na jego dobranie przy składaniu nowego silnika. Dzięki niemu moc samochodu może wzrosnąć nawet do 85 KM – wyjaśnia Bielak.

Elementem w znacznym stopniu różniącym A-grupowego Fiata od jego seryjnego odpowiednika jest zastosowanie sportowych, tzw. zimnych świec zapłonowych, co wydaje się optymalnym rozwiązaniem, biorąc pod uwagę bardziej „rajdowy” charakter jednostki napędowej. W aucie nie zastosowano natomiast stożkowego filtra powietrza, gdyż trudno byłoby go umieścić tak, aby nie zasysał powietrza nagrzanego przez silnik. Ograniczono się jedynie do zastosowania sportowej wkładki K&N.

Zawieszenie

Zarówno przednie, jak i tylne zawieszenie auta oparte jest na amortyzatorach Bilstein oraz sprężynach Eibach. Samochód posiada seryjne wahacze, które jednak zostały wzmocnione dodatkowymi blachami. To samo dotyczy wszystkich mocowań amortyzatorów. – Regulamin grupy A zezwala na duże ingerencje w po-



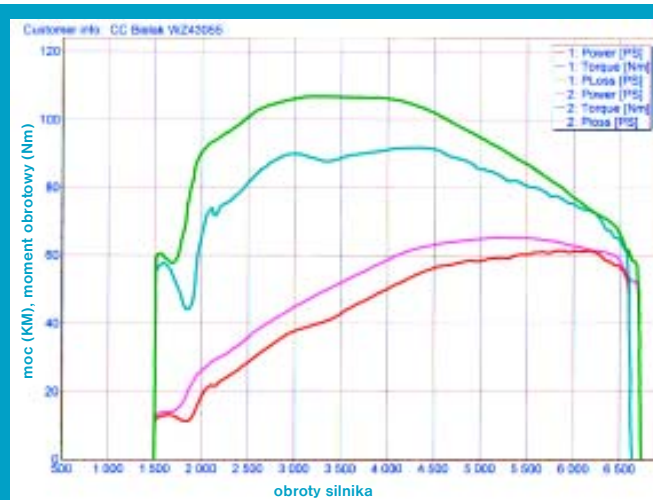
Paweł Bielak

Od początku chciałem jeździć samochodem A-grupowym, który jednocześnie będzie tani w eksploatacji. Wybór padł więc na Fiata Cinquecento Sporting, którego kupiłem za 20 tys. zł. Na razie swoje starty w Pucharze PZM traktuję hobbystycznie. Dlatego też mój samochód tylko w detalach różni się od N-grupowej wersji Cinquecento. W niedalekiej przyszłości zamierzam jednak stworzyć z tej małej rajdówki prawdziwego potwora grupy A. Na pewno kupię 6-cio biegową, kłową skrzynię biegów zaopatrzoną w szperę. Ponadto, już teraz zapowiadam, że w przyszłym sezonie moc silnika mojego „Cieniasa” zostanie zwiększona do 110 KM.

szczególne elementy zawieszenia. Ciękwostką jest, że można używać tylnego stabilizatora, którego nie ma w wersji seryjnej. W chwili obecnej nie dysponujemy jednak takim rozwiązaniem – tłumaczy Bielak. Ważnym jest, że amortyzatory posiadają regulację twardości, co powoduje, że kierowca może je ustawić według własnych preferencji.

Koła

Na suche, asfaltowe odcinki specjalne zakładane są opony „slick” firmy Matador o rozmiarze 16/50/13. Na deszczowe oesy załoga Bielak/Matusiak zakłada seryjne ogumienie firmy Vredestein, które według nich bardzo dobrze odprowadza nadmiar wody spod kół auta. W pozbawionym wspomagania układzie kierowniczym nie dokonano żadnych zmian.



Wynik testu na hamowni

- Linia niebieska** – moment obrotowy przed modyfikacjami,
- Linia zielona** – moment obrotowy po modyfikacjach.
- Linia czerwona** – moc silnika przed modyfikacjami
- Linia różowa** – moc silnika po modyfikacjach.

Bank 1 = test wstępny. Moc – 62 KM przy 6180 obr, maks. Moment obr. – 92 Nm przy 4261 obr.
Bank 2 = pomiar po wymianie strumienicy, katalizatora na sportowy, zmianie świec i przewodów wys. Napięcia. Wyniki – moc – 66 KM przy 5197, maks. Moment obr. 107 przy 3184.

Skrzynia biegów i układ przeniesienia napędu

Samochód wyposażony jest w seryjną skrzynię biegów, która jednak według Pawła Bielaka nie jest rozwiązaniem idealnym. – Obecnie stosujemy seryjną skrzynię bez szpery, w której niestety przeszkadzają nam zbyt długie jej przełożenia. Nasz samochód może osiągnąć nie dającą się wykorzystać na OS-ach prędkość 200 km/h. W przyszłości planujemy zakup krótkiej, 6-cio biegowej skrzyni kłowej, która zapewni dużo lepsze przyspieszenia. Regulamin zezwala na stosowanie kilku skrzyń o różnych przełożeniach. Do wyboru mamy zatem zarówno skrzynie krótkie, jak i długie – mówi Bielak. Ciekawostką jest, że samochód wyposażony jest w seryjne przeguby, które są w stanie bezawaryjnie wytrzymać trudy rajdu.

Hamulce

W prezentowanym modelu zarówno zawieszenie, jak i układ przeniesienia napędu są niemal identyczne względem modeli N-grupowych. Na pewno nie można powiedzieć tego o układzie hamulcowym. Przednie, wentylowane tarcze zapożyczone są od Fiata Uno Turbo. Tył pozostał seryjny, a więc są tu pocziwe hamulce bębnowe. Modyfikacji uległ hamulec ręczny, który – choć nie hydrauliczny – wyposażony jest w tzw. zapadkę, która znacznie ułatwia jego obsługę podczas pokonywania nawrotów. Według Bielaka, układ hamulcowy A-grupowego Fiata to prawdziwa „żyłeta”, m.in. dzięki zastosowaniu sportowych klocków hamulcowych. – W swoim aucie stosuję dwa rodzaje klocków Ferodo, które wymieniamy

Fiat Cinquecento Sporting gr. A		
Silnik	pojemność skokowa:	1146 ccm
	maksymalna moc (KM) przy obr./min	66 KM przy 5197 obr./min.
Osiągi	maksymalny moment obr.	107 Nm przy 3184 obr./min.
	0 – 100 km/h	9,6 sek
Zawieszenie	prędkość maksymalna	200 km/h
	stosowane paliwo	Shell V-Power Racing 99
Hamulce	zużycie	12l/100km
	przód	amortyzatory Bilstein, sprężyny Eibach, stabilizator
Wyposażenie	tył	amortyzatory Bilstein, sprężyny Eibach
	przód	wentylowane od Fiata Uno Turbo, zaciski dwutłoczkowe, klocki Ferodo DS 2000, DS 3000 bębnowe,
Wyposażenie	tył	fotele
	system gaśniczy	Sparco Rev (kierowca), Sparco Sprint (pilot)
Wyposażenie	świece	TRW Sabelt 3 calowe
	świece	stalowa, wykonana przez Grzegorza Barana
Wyposażenie	świece	osłony podwozia
	świece	plyta z duraluminium pod silnikiem i zbiornikiem paliwa
Wyposażenie	świece	dwie gaśnice ręczne: 4 i 2kg
	świece	Bosch: „zimne”

średnio co dwa rajdy. Na suchy asfalt zakładamy model DS3000, a w warunkach deszczowych jeździmy na DS2000 – tłumaczy Bielak, dodając że klocki „roboczą” temperaturę osiągają dopiero po kilku hamowaniach. W układzie znalazł również zastosowanie „sportowy” płyn hamulcowy firmy OMP.

Koszty

Prezentowany model Fiata to idealny kompromis pomiędzy ograniczeniem kosztów a frajdą płynącą z jazdy A-grupową rajdówką. Według Bielaka, na jeden start w rajdzie zaliczanym do Pucharu PZM trzeba średnio przeznaczyć 3500 złotych. Do tego dochodzą również koszty związane z szeroko pojętą logistyką. Waż-

ne jest, że samochód jest relatywnie niezawodny, a większość podzespołów wymieniana jest bardzo rzadko. Do tego dochodzi niskie spalanie paliwa, wynoszące jedynie 12l/100km.

Wojciech Garbarz
Zdjęcia: Grzegorz Krajewski



Czerwony przycisk na podpórce nóg pilota to klakson.



Specjalny wlot powietrza w zderzaku doprowadza zimne powietrze do silnika. Ten osiąga moc 66 KM.



Aby uruchomić silnik przekręcamy kluczyk, włączamy pompę paliwa (1) i naciskamy przycisk startu (2). Obok zestaw bezpieczników.