



## Ajat muuttuvat - Fiat 500 Abarth Assetto Corse

Enää ei uusi Aparaatikilpuri kiidä ratoja takaluukku avoimena eikä moottori löydy auton takapäästä. Nyt se raapii edestä, moottoria on tekehengitetty ahtimella ja sen koneessa on venttiilejä enempi kuin vanhassa pyörän ja kuljettajan venttiilit mukaan laskettuina. Mutta kardaania siinä ei ole edelleenkään, ja vähintään yhtä komea se on kuin ennenkin! Retrohenkinen 500:n näyttää malliltaan hyvin paljon samalta kuin vanhat 500 ja 600-pohjaiset Abarthit – luonnollisesti tämän päivän jutuilla maustettuna.

Uusikaupunkilainen Aku Pellinen on toisen polven kilpa-autoilija. Isä Jukka on ajanut monenlaisilla italokampeilakin kilpaa vuosien saatossa – listalta löytyy ainakin Sportti-Seiska, A-ryhmä-

läinen Abarth-Ritmo ja pari neliveto-Deltaa joten eipä ihme että Akunkin vei autourheilussa italialaisten pariin. Kartingin jälkeen vuorossa oli rata-ajon V1600-luokka Alfa 147:lla ja nyt on aika lähteä kokeilemaan siipiä kansainvälisille radoille. Talliin on hankittu Fiat 500 Abarth Assetto Corse jolla V1600-luokan hallitseva mestari lähtee rahoituksesta riippuen joko Italian tai Brittien sarjaan. Tuollaista se autourheilu on – kaikki riippuu usein juuri siitä miten yhteistyökuviot saadaan onnistumaan.

### Ei ihan vakio

Vaikka kyseessä onkin merkkiluokka-auto niin se on monilta osin hyvin kaukana vakioautosta. Moottori sen sijaan on melko vakio Fire-perheen 1368-kuu-

tioinen 16-venttiilinen voimapesä, jota vauhditetaan Garretin GT1446 ahtimella. Käytetystä ahtopaineesta ei ole vielä tietoa eikä tehdas sitä ilmoita. Polttoaineensyötöstä huolehtii Bosch Motronic ja sen ohjauksikkö on sineityty jotta sitä ei mentäisi ronkkimaan. Järjestäjällä on lisäksi mahdollisuus vaihtaa yksikköä eri autojen kesken joten sen kanssa ei kannata edes kikkailla. Ilmansuodatin on poikkeuksellisen pieni ja konepellissä sitä varten on hiilikuituinen NACA-scoop. Ilmeisesti suodatin on mietitty toimimaan samalla myös imupuolen kuristimena. Pakokaasut poistuvat 65 mm putkesta ja äänenvaimennuksesta huolehtivat katalysaattori sekä kahteen osaan haarautuvan 54 mm loppuputkien päissä olevat ”vaimentajat”. Murinat ovat hyvin kilpa-automaiset olematta siltikään miten-



sään.

Vaihteisto on vakion olinen GM-sukuinen 6-vaihteinen sykronoitu laatikko jonka välitykset ovat: I 3.818; II 2.158; III 1.475; IV 1.067; V 0,875; VI 0.744, vetopyörästä 4.176. Laatikossa on Drexlerin ZF-tyyppinen lukko ja vetoakselit ovat kilpakäyttöön valmistettu. Sisemmät nivelet ovat laatikon ulkopuoliset tripolit – aika paljonkin käytetty systeemi nykyautoissa.

#### Kisa-alusta

Alusta sen sijaan on kunnan kilpaosaa. Iskuvaimentimet on valmistanut Extremetech ja etupäässä ne ovat kilpakäytöstä tyyppillisesti löytyvät ”väärinpäin” asennetut joissa runko-osat toimivat vartena. Jousina on luonnollisesti ns. kynäjouset. Edessä iskareissa ei ole lisäsäiliöitä, mutta takaa ne löytyvät. Etupään kallistelua hillitsee 20 mm vakaaja. Kumipuslat on luonnollisesti korvattu uniball-nivelillä. Etupäässä silmiin osui näppärä camberinsäätöpala.

Palaa vaihtamalla saadaan lukittua säätö halutuksi ja iskarin alapää ei pääse liikkumaan suhteessa olka-akseliin, mikä välillä on ongelmana kun toinen reikä on säädön vuoksi soikea. Takana pyöränkulmia säädetään shimilevyillä. Pysähtymisestä huolehtivat edessä 305 mm ja takana 240 mm jarulevyt. Niitä rutistetaan edessä Brembon 4-mäntäsatuloilla ja takana Abarthin omilla 1-mäntäisillä. Takajarrujen annostelua voidaan säätää on kuljettajan penkin vieressä olevalla Tiltonin säätimellä. Ohjausta tehostetaan nykytyyliin sähköisesti. Michelinin slicks- ja saderenkaat ovat kokoa 20/61-17 ja ne on kietaistu OZ-Racingin valmistamille 7x17 kilpavanteille – jotka molemmat on varustettu Abarthin leimoilla.

Kori on jäykistehitsattu ja sisälle on väännetty 65 kg painava tukevan olinen turvakehikko. Sisältä ei löydy luonnollisesti kuin kuljettajan istuin ja siihen onkin komeasti tikattu pari skorpionia sekä rouhea 500 Abarth Assetto Corse

kään kovat – voisi sanoa että oikeastaan aika miellyttävät. Moottori on ripustettu kilpakäyttöön tehdyillä kauniin punaisiksi eloksoituilla kiinnikkeillä ja tyyppillisesti jokaisesta specialiosasta näyttää löytyvän Abarthin skorpion. Kampiakselin päähän on ripustettu vajaa 7,3 kg teräsvauhtipyörä ja kytkin on AP Racingin 215 mm jossa levynä on 4-lapainen sinteri.

Konehuoneesta löytyy läjä plommeja: ahtimesta kaksi, hukkaportinkello, sylinterinkansi, nokkienvälisen hammaspyörien kotelo, suuttimet, polttoainekisko, öljypohja, moottorinohjauksikkö, johtosarja sekä niiden liitin. Moottori on sellainen että sitä ei saa itse avata vaan tarvittaessa tehdas toimittaa tilalle toisen. Näin autojen tehoerot pyritään pitämään minimis-



