



Fiat Cinquecento Dondersteen

Autotest | Een luchthapper aan de voorkant. Een guitige sportuitlaat. Snelle lichtmetalen wielen. Vuurrode gordels. Kuipstoelen. Een racestuur. Een leren versnellingspook. Als de rijkwaliteiten zijn wat het uiterlijk doet vermoeden moet de Cinquecento Sporting een bommetje op wielen zijn. Een prijskaartje van fl. 22.000,- en niet meer dan 54 paarden doen echter anders vermoeden. Een budget wolf in schaapskleren of een schaap in wolfskleren? Twee weken stoeien met de Cinquecento Sporting geven het antwoord.

In vergelijking met een standaard Cinquecento heeft Fiat alles uit de kast gehaald om de koper van deze duurste 500 het naar zijn of haar zin te maken. De sportief ogende stoeltjes zitten lekker, het lederen sportstuur ligt heerlijk in de hand, het pookje laat zich prettig bedienen en de geperforeerde race pedalen zijn gemakkelijk aan te voelen.

Kalm zet de Cinquecento zich in beweging. Als ik niet beter zou weten was dit dezelfde motor als in de andere Cinquecento's. Het had zelfs een Panda met een prettiger onderstel kunnen zijn. Schakelen gaat beter dan bij de andere kleine Fiats. De pook voelt prettig aan en de versnellingen zijn zowaar in te leggen. Deze Cinquecento schakelt zoals de gemiddelde Italiaan. Niet zo licht als een Japanner, niet zo duidelijk als een Duitser maar wel probleemloos en trefzeker.

De Cinq stuurt erg zwaar. En dat is goed. Al in de eerste bocht voel ik duidelijk wat er in het vooronder

gebeurt. Als deze auto snel was geweest had dit uitzonderlijk snel bochtenwerk mogelijk gemaakt. De remmen bijten als pitbulls. Het stuur en rem karakter zijn wat menig GTi in de evolutie tot snelle zakenauto is kwijt geraakt. Wat jammer dat dit leuk uitgedoste autootje zo kalm op het gas reageert!



Het gas d'r op

Het kan toch niet zo zijn dat Fiat zich zo heeft vergist met de Cinquecento Sporting? De motor is uiteindelijk afkomstig van de veel zwaarlijviger Uno en Punto en zou met de kleine Cinquecento moeten kunnen spelen. Een dag later trap ik het gas, na de motor de gebruikelijke opwarmtijd te hebben gegund, eens wat dieper in.

Ineens komt de motor tot leven en gaat de Sporting er vandoor als de spreekwoordelijke brandweer. Deze auto is niet lui! Het is slechts de bestuurder die duidelijk moet laten weten in te zijn voor een pleziertje, waarna de 1.1 liter motor die kans met alle mogelijkheden aangrijpt. Als de motor toeren maakt wordt de meest linker baan van iedere snelweg het standaard domein van de Sporting. Maar ook op verlaten industrieterreinen of stoplichtsprintjes in de stad is de Sporting helemaal in zijn element.

Met de onbekrachtigde besturing en de zware remmen is het echt werken in de Cinquecento. Dit is echt autorijden! In een onbezonnen bui rijd ik zo hard weg bij het Fina tankstation aan de A12 dat de auto pardoes met alles wielen los komt van de grond op de hobbels van de invoegstrook terug naar de snelweg! Bij een andere actie in een vlaag van wild enthousiasme probeer ik bij een tankstation in Friesland de staande start van 0 naar 100 te verbeteren. In 1 én 2 heeft de Sporting wielspin! Pas in de derde versnelling heeft het extra brede Pirelli schoeisel van de Sporting het grip volledig herwonnen. De adrenalinepomp draait op volle toeren. Ook deze

benzinepomp rekt evenals eerder genoemd tankstation in Friesland 1 op 19 af.

Het plezier kan niet op met de Sporting. Op weg naar huis ga ik voor de ultieme test en druk het rechter pedaal helemaal in op een doodstille afsluitdijk. De motor giert het uit van genoeg. De chauffeur is in een even euforische bui. Als ik op de snelheidsmeter kijk wijst deze al ruim 150 KM/u aan. Uiteindelijk verschijnt de 180 op de teller, de puf is er daarna definitief uit. Bij deze snelheid laat de auto zich nog redelijk sturen. Een uitwijkmanoeuvre voor een voor een meeuw zou zelfs bij deze snelheid niet noodzakelijkerwijs een fatale afloop hebben voor de Fiat piloot. Ook de remmen aarzelen niet zich bij deze snelheid vast te bijten. De afsluitdijk lijkt korter dan ooit.



De Sporting heeft het pleziergehalte van een kart. Een echte sportwagen is sneller dan een kart, maar het

plezier dat karten geeft is even groot. Zo is het bij de Cinquecento ook. Een sprint van 0 naar 100 in 13 seconden is geen spektakel, maar de Cinquecento bestuurder ervaart het wel als zodanig, en daar gaat het om!



De motor doet niets liever dan spelen. Met de naald van de toerenteller continue in de buurt van het rode gebied hangt de kleine Fiat aan het gas. De geringste beweging van de rechter voet resulteert in een subiete snelheidsafname of een prachtige sprint. Het is echter vooral de communicatie naar de bestuurder die het rijden met de Sporting tot een feest maakt. Een grote vertegenwoordigersauto rijdt bij 100 KM/u alsof het wandeltempo is. In de 4e versnelling met de Fiat is 100 KM/u racesnelheid.

Dit wordt meteen duidelijk als ik de ring van

Rotterdam van zuidelijke richting nader. De Golfjes VR6, BMW M'etjes en Astra GSi's gaan mij in colonnes voorbij. Pas in de prachtige bochten en kronkels van de ring van Rotterdam komt de Cinquecento in zijn element. Waar de haastige vertegenwoordigers gas loslaten, grijpt de Sporting zich vast in de bochten en zet de vertegenwoordigerslimousines op een voor hen pijnlijke achterstand.

Even later schieten ze mij op de A13 richting Den Haag weer met astronomische snelheden voorbij. De Fiat verbruikt echter 1 op 19. De Fiat kost slechts fl. 22.000,-. En de Fiat geeft ook rijplezier binnen de vastgestelde snelheidslimieten. Wie heeft nou een betere koop gedaan?

Comfort

Het comfort van de Cinquecento Sporting staat op hetzelfde niveau als dat van de meeste kleine auto's. ABS, airbags en allerhande elektrische accessoires zijn alleen tegen meerprijs leverbaar. Een echt dashboard kent de Cinquecento niet. Dit geeft de auto weliswaar een ruimtelijker gevoel, maar een afsluitbaar handschoenenkastje heeft nog altijd zijn waarde. De Fiat dealer biedt het daarom wel als accessoire aan.

De ruitenwissers kennen de standen "te snel", "te langzaam" en "vervelend". Een betere interval en 1 of meer extra wisselheden zijn echt een misser van Fiat. En wat snelheid betreft: deze Fiat weet van overdrijven. 120 km/u op de teller is feitelijk 105 km/u. Zelfs bij stilstand geeft de snelheidsmeter 10 km/u aan! De zit achter het stuur is voor lange bestuurders krap. Met mijn 1 meter 88 zit ik met mijn hoofd precies tegen het dak. 1 meter 89 is te lang voor een Cinquecento bestuurder. De draaiknop van de rugleuning van de voorstoelen zit zo krap tegen de deur dat de stoel alleen de verstellen is door de deur eerst te openen.



Conclusie

De Fiat Cinquecento Sporting is plezier op wielen. Geen enkele andere auto biedt meer plezier per gulden. De motor wil niets liever dan spelen. Bij een continue snelheid geeft de krachtbron een vervelend monotoon geluid en lijkt als een jongetje dat op zijn knietjes en samengevouwen handen smeekt te mogen spelen. Wanneer de Cinquecento piloot daar aan toe geeft begint het plezier op nieuw. En opnieuw. En opnieuw. De standaard uitrusting is karig, maar daar is de prijs ook naar.

De Cinquecento Sporting is inmiddels vervangen door de Seicento Sporting. Deze heeft soortgelijke techniek en levert naar verwachting vergelijkbare rijeigenschappen. De uitdossing van de Seicento is minder wild en het ontwerp van de nieuwe Fiat telg is minder strak dan dat van de Cinquecento. Een gebruikte Cinquecento Sporting moet volgens de ANWB koerslijst tussen de fl. 9.000,- en fl. 16.000,- opbrengen. Wie voor dat geld een gebruikte Kadett GSi of Golf GTi koopt zal met een beduidend oudere auto genoeg moeten nemen en ontnemt zich zelf een enorm brok rijplezier. De Cinquecento is bovendien zuiniger en veiliger omdat de auto bij lagere snelheden meer plezier levert! (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Fiat Cinquecento Sporting

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	323 x 149 x 144 cm
Wielbasis	220 cm
Gewicht	735 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	170/810 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1108 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	54 pk @ 5500 tpm
Koppel	85 Nm @ 3250 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,8 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 9.068,-
Prijs instapmodel	€ 7.134,-