

Test: Fiat Coupé 16v Turbo

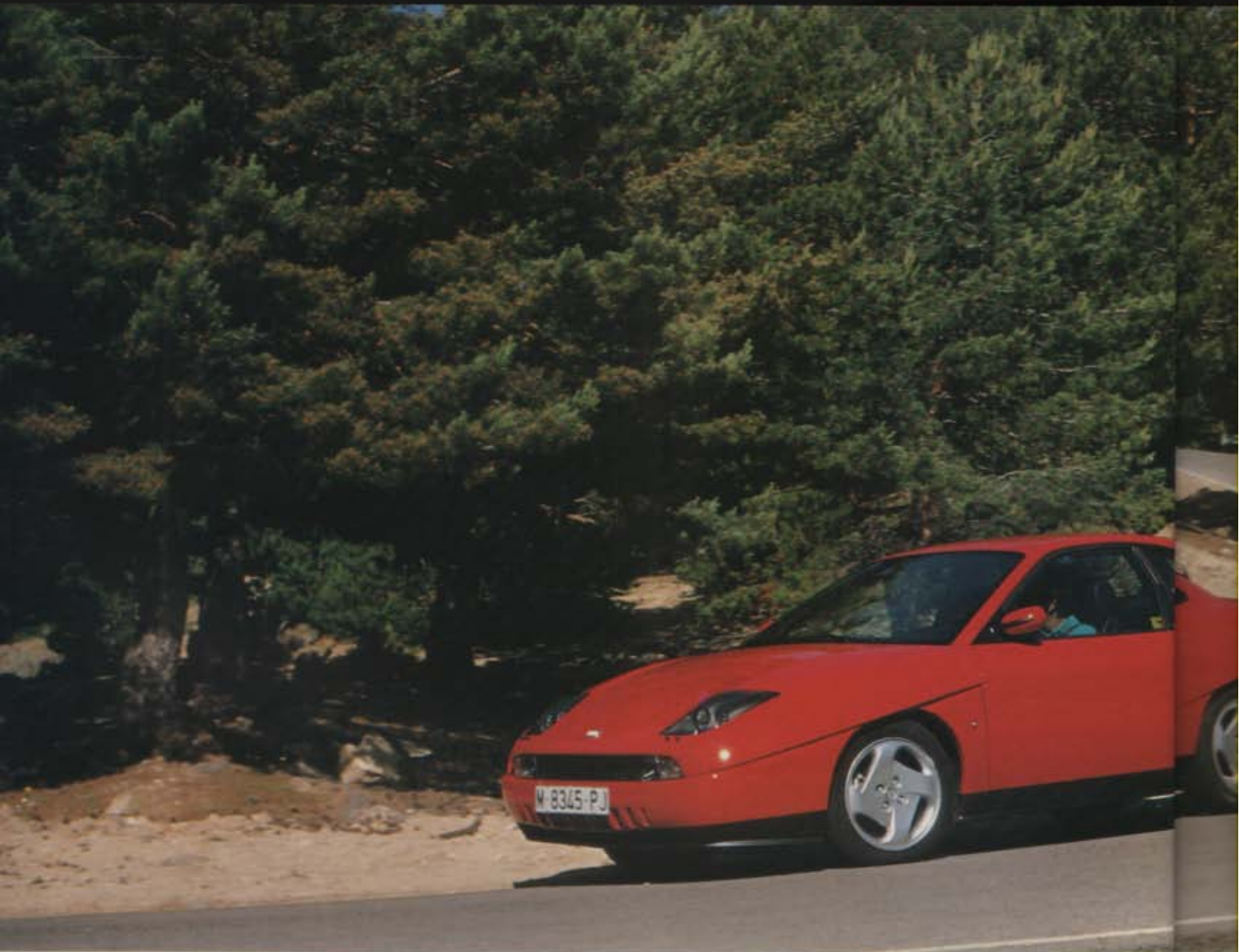
Simplemente c

Con la llegada del nuevo Coupé Fiat, la marca italiana vuelve a la carga en el mercado de los deportivos. Para este especial regreso se ha puesto toda la carne en el asador. Esta original creación no sólo ofrece unas prestaciones y un comportamiento capaz de satisfacer a los más exigentes. Su agresivo diseño le distingue claramente de sus competidores, convirtiendo a «la Macchina» en algo muy especial.



e original





Mucho se ha hecho esperar el retorno de Fiat al mercado de los coupés. Por eso no es de extrañar que la firma italiana pusiera un gran celo en su realización. No bastaba con ofrecer un deportivo de espectaculares prestaciones. Tenía que ser, ante todo, diferente a sus competidores. Para su realización han colaborado estrechamente el Centro de Estilo de Fiat y el carrocerero italiano Pininfarina. Los resultados saltan a la vista. El Coupé Fiat cuenta con una marcada personalidad que le distingue de otros deportivos.

La aerodinámica se ha cuidado mucho. El morro presenta un afilado perfil. El capó engloba la rejilla de-

lantera, los faros y las aletas, al estilo del Chevrolet Corvette y, sobre todo, de los coches de competición. Los faros, de muy reducidas dimensiones pero una gran eficacia, están carenados con una plancha de policarbonato transparente de formas redondeadas. En todo el concepto se ha intentado evitar la existencia de protuberancias. Así, las manetas de las puertas se han situado a la altura de las ventanillas y al ras de la carrocería. Este cuatro plazas cuenta con infinidad de detalles que recuerdan el mundo de la competición, entre los que cabe destacar el tapón del depósito de gasolina de aluminio, con apertura rápida, y los grupos ópticos traseros, redon-





dos e incrustados en la carrocería.

En el interior, una de las primeras sorpresas es la gran habitabilidad. Pese a su aspecto exterior, el Coupé permite viajar cómodamente a cuatro personas adultas, sin que las que ocupan las plazas traseras tengan que adoptar posturas forzadas. Las delanteras son muy amplias y el puesto de conducción está realmente conseguido. El salpicadero, cómo no, de diseño, cuenta con una franja de chapa que va de un extremo al otro y es del mismo color que la carrocería. Los relojes ofrecen suficiente información, habiéndose desechado ya el reloj de la pre-

sión del turbo. Los asientos brindan una buena sujeción lateral y, por su diseño, permiten permanecer sentado al volante mucho tiempo sin provocar fatiga.

La mecánica elegida para el modelo superior no hacía falta descubrirla, o al menos así lo han considerado sus responsables. Es el tetracilíndrico de 2.0 litros, dotado de turbocompresor, de sobra conocido por ser el que se monta en el Lancia Delta HF Turbo. Sus 195 CV a 5.500 rpm (en la unidad probada la potencia se quedó en «sólo» 187,40 CV a más elevado régimen, 6.050 rpm, y el par superó las cifras del fabricante, con 31,15 mkg a 3.850 rpm) son



PACHECO

La estética es el punto fuerte en este agresivo coupé italiano. Se ha cuidado hasta el más mínimo detalle, tanto en el interior como en el exterior. Por otra parte, su comportamiento en carretera es sencillamente maravilloso.



más que suficientes para permitir al Coupé Fiat mostrarse como un auténtico pura sangre.

Con el fin de aligerar el peso en la medida de lo posible, el nuevo modelo italiano no cuenta con tracción total. En este deportivo es tan sólo el tren delantero el encargado de transmitir la potencia al asfalto. Para evitar las pérdidas de tracción, se le ha equipado con unas generosas llantas de 16" y con el Viscodrive, heredado

Ficha técnica

Fiat Coupé 16v Turbo

MOTOR

Definición	De cuatro cilindros en línea, delantero transversal.
Arquitectura	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal con cuatro contrapesos sobre cinco apoyos; dos árboles contrarrotantes de equilibrado.
Cilindrada	1.995 cc (84x90 mm).
Alimentación	Gestión electrónica Weber IAW, con inyección multipunto y turbocompresor Garrett T3 refrigerado por agua (alado a 1,05 bar de presión máxima), con intercooler aire/aire y válvula waste-gate de control electrónico por boost-drive; inyectores de doble chorro, bomba de gasolina eléctrica y toma de aire atmosférica; catalizador de tres vías con precatalizador y sonda Lambda.
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro accionadas a través de vasos invertidos por doble árbol de levas en culata mandados por correa dentada.
Encendido	Electrónico integrado Weber IAW, de avance estático.
Refrigeración	Por líquido, con circuito hermético y electroventilador de mando termostático; radiador de aceite.
Compresión	8.0:1.
Potencia máxima	140 kW (195 CV) a 5.500 rpm.
Par máximo	290 Nm (30,2 mkg) a 3.400 rpm.

TRANSMISION

Disposición motriz	Mecánica delantera transversal y cambio en prolongación del cigüeñal; tracción delantera con dispositivo antideslizamiento viscodrive.
Embrague	Monodisco en seco de mando hidráulico (230 mm ø).
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	1ª 3,500:1 (10,28 km/h) 2ª 2,176:1 (16,53 km/h) 3ª 1,523:1 (23,62 km/h) 4ª 1,156:1 (31,12 km/h) 5ª 0,917:1 (39,22 km/h)
Reducción del grupo	3,111:1

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente, de tipo McPherson, con brazos oscilantes inferiores transversales anclados a un travesaño auxiliar, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora (23 mm ø).
Suspensión trasera	Independiente, de brazos tirados, anclados a un bastidor auxiliar, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos separados de los muelles y barra estabilizadora (19 mm ø).
Dirección	De cremallera con asistencia hidráulica.
Diámetro del volante	380 mm (2,8 vueltas).
Diámetro de giro	10,3 m.
Sistema de frenado	Doble circuito hidráulico en diagonal con servofreno y ABS, con discos ventilados delante (284 mm ø) y maticos detrás (240 mm ø).
Llantas	De acero estampado, de 6- x 15-
Neumáticos	Pirelli PZero 205/50 ZR15.

COTAS

Largo/ancho/alto	4.250/1.766/1.340 mm.
Batalla	2.540 mm.
Vías (del./tras.)	1.491/1.477 mm.
Depósito	60 litros (gasolina sin plomo).
Peso	1.320 kg (catálogo); 1.334 kg (real).
Reparto de peso	856/478 kg (64,16/35,84 %).
Coef. aerodinámico (Cx)	No declarado.

PRESTACIONES OFICIALES

Velocidad máxima	225 km/h.
0-100 km/h	7"5/10.
1.000 m.	28"0/10.

Prestaciones

VELOCIDAD

Máxima absoluta	227,11 km/h a 5.791 rpm en 5ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	196,14 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	217,25 km/h a 5.539 rpm, en 5ª

ACELERACION

0-100 km/h	7"22/100 (en 1ª y 2ª)
400 metros salida parada	15"28/100
1.000 metros salida parada	27"81/100

RECUPERACION

Desde 40 km/h en 4ª: 400 m	18"96/100
1.000 m	32"95/100
Desde 50 km/h en 5ª: 400 m	19"62/100
1.000 m	34"58/100

ADELANTAMIENTO

Lento: 20-70 km/h	6"13/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h	5"85/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h	11"98/100 (en 2ª y 3ª)

Consumos

HOMOLOGADOS ECE (90/120/urbano): 7,4/9,2/12,5 litros/100 km.

CONDUCCION NORMAL. Recorrido mixto por carretera/Redia/autopista/autovía (90/100/120), con un promedio de km/h: 99,94 km/h; 9,24 litros/100 km.

VELOCIDAD CONSTANTE. Por autopista, a 100/120 km/h: 9,56/10,1 litros/100 km.

CONDUCCION DEPORTIVA. Recorrido mixto por carretera de montaña/Redia/ autovía, a lo posible, con un promedio de 138,25 km/h; 23,58 litros/100 km.

Banco de pruebas

POTENCIA MAXIMA

187,40 CV a 6.050 rpm.

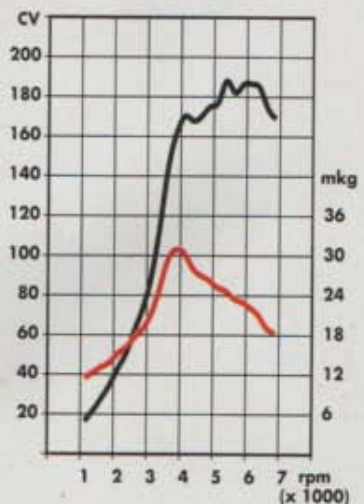
PAR MAXIMO

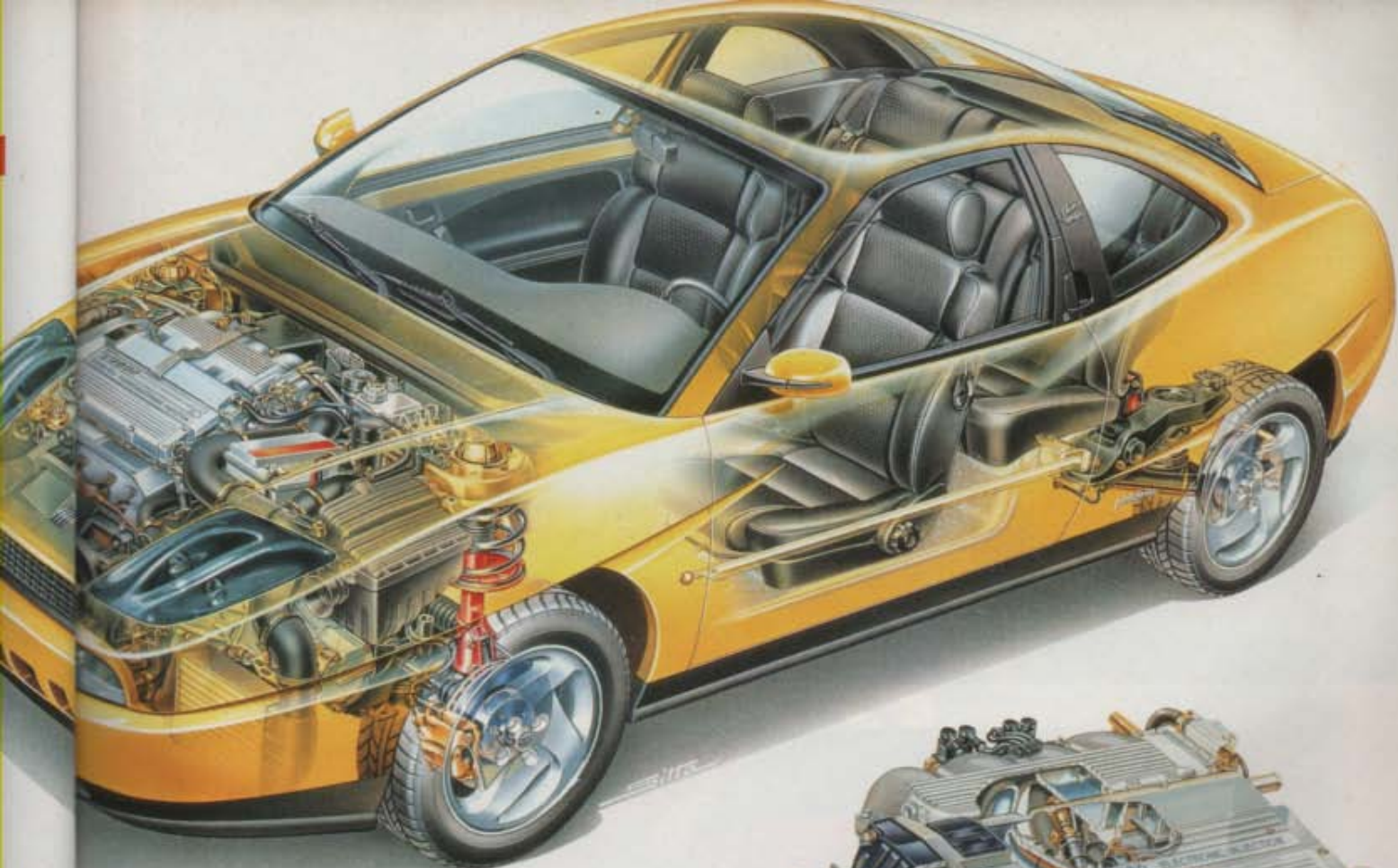
31,15 mkg a 3.850 rpm.

REGIMEN MAXIMO

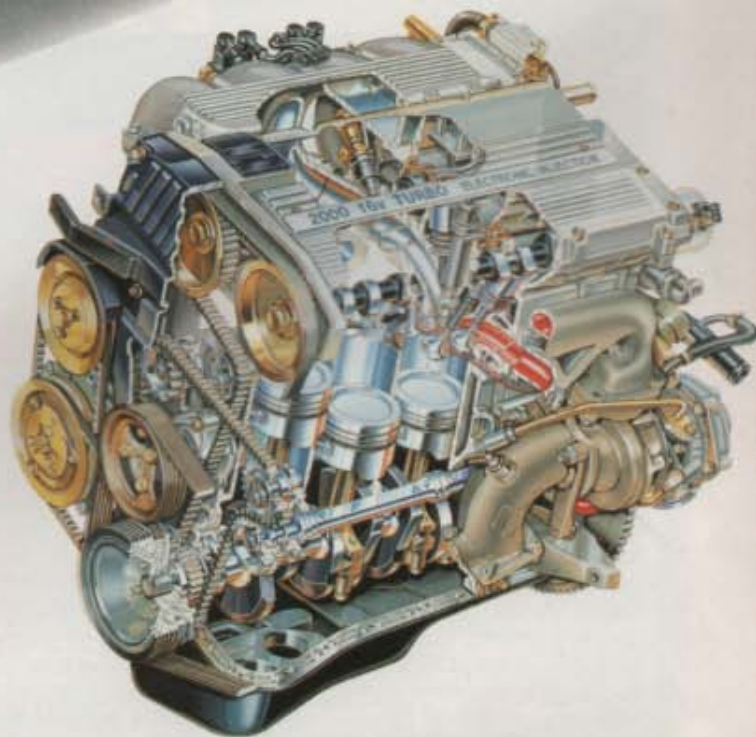
6.700 rpm.

En las curvas de potencia y par se puede apreciar con nitidez el momento de la entrada del turbo. La mayor brillantez de este motor se ofrece a medio régimen, no destacando ni en baja ni en alta.





El tetracilíndrico multiválvulas sobrealimentado de Lancia es el encargado de animar al Coupé Fiat.



Ficha comercial

PRECIO: 3.940.000 ptas. IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; seguro y opciones aparte.

GARANTIA: Un año, sin límite de kilometraje.

LANZAMIENTO EN ESPAÑA: Junio de 1994.

EQUIPAMIENTO DE SERIE: ABS, dirección asistida, airbag para el conductor, aire acondicionado, asiento del conductor regulable en altura y con apoyo lumbar regulable manualmente, asiento posterior abatible, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, llantas de aleación, espejos exteriores con regulación eléctrica, faros delanteros antiniebla, apertura del maletero desde el interior del habitáculo, regulación del volante en altura, volante de cuero.

EQUIPAMIENTO OPCIONAL: Techo practicable eléctrico (100.000 ptas.), antirrobo (50.000), pintura metalizada (36.000), limpia-lava faros (23.000), tapicería de cuero (240.000), airbag acompañante (60.000), preinstalación de radio (16.000) y radiocasete (60.000).

también de la familia Lancia. Este dispositivo interpone un acoplamiento viscoso a la altura del diferencial, lo que permite modular el reparto de par entre ambas ruedas cuando una de ellas pierde adherencia.

Y si resulta atractivo de apariencia, lo es mucho más cuando se circula a sus máximas revoluciones. Como en la mayoría de los motores sobrealimentados, el 2.0 litros de Lancia apenas tiene par hasta superar las 2.500 rpm.

De este modo, la primera impresión es la de encontrarnos con un coche pesado y, desde luego, con ningún nexo de unión con su estética. Pero a partir de ese régimen, el turbo comienza a funcionar, empujando de forma endiablada al coche, y provocando que se busque con premura la palanca del cambio para insertar la siguiente velocidad. El selector de marchas, por otra parte, sorprende por su excelente tacto.



Tanto las ópticas delanteras como las traseras son de reducidas dimensiones. Pese a ello, los faros ofrecen una magnífica luminosidad.

Curiosamente, las prestaciones obtenidas con este coche han sido, en casi todos los registros, peores que en el Lancia Delta HF Turbo. En ello, a buen seguro, tiene mucho que ver la falta de kilómetros de la unidad, algo que también se ha notado en el banco de potencia. Aun así, el Coupé es toda una delicia, e incita a conducir a elevadas velocidades en todo momento. La dirección, muy directa, requiere un período de adaptación. Sumamente precisa, no necesita ayudas para inscribir el coche en todo tipo de virajes sin problemas. El comportamiento general es ejemplar. Tan sólo peca de contar con una suspensión quizá demasiado blanda para todo lo que bastidor y ruedas son capaces de soportar. Circular a eleva-

das velocidades sin sufrir sustos importantes, como ya hemos afirmado, es relativamente sencillo a los mandos del nuevo deportivo de Fiat. El único sobresalto que puede sufrir el conductor se produce al superar la barrera de los 200 km/h. En ese momento el limpiaparabrisas trasero se da la vuelta, golpeando con violencia el cristal. Es curioso que en un coche en el que se ha puesto tanto celo y en el que se ha logrado tan buen resultado existan defectos tan sencillos de corregir. Bastaría con un muelle de mayor potencia para evitar que el limpia cobre vida a velocidades elevadas y pueda llegar a romper el parabrisas trasero.

En cuanto a los frenos, con discos ventilados en el tren delantero y macizos en

el trasero, hay que destacar su potencia y precisión. Aun soportando muchos esfuerzos, acaban por dar ligeras muestras de desfallecimiento cuando se les solicita reiteradamente en una conducción rabiosamente deportiva. En circunstancias normales, y viajando a gran velocidad, es imposible que esto ocurra.

Desgraciadamente, no existe el coche perfecto. El principal defecto del nuevo Coupé Turbo es, sin lugar a dudas, el exceso de consumo, algo común en todos los modelos que montan este tetra cilíndrico sobrealimentado. Circulando a elevadas velocidades, con el turbo soplando al máximo de presión, la gasolina desaparece del depósito vertiginosamente, reduciendo la autonomía a menos de 200 km,

pese a contar con un tanque de aceptables dimensiones, cuya capacidad es de 60 litros.

De cualquier manera, disfrutar de todo lo que ofrece el nuevo Coupé 16v Turbo bien vale una penalización a la hora de repostar. La enorme personalidad de este deportivo italiano y su excelente comportamiento sobre la carretera bien lo valen. Además, su precio no es, ni mucho menos, el más elevado entre los de su categoría, entre los que sí que es el más potente. El Coupé se queda justo por debajo de la barrera de los cuatro millones de pesetas, un precio muy competitivo para un coche que permitirá soñar despierto a más de un conductor.

Fermín Rodríguez