SEMPLICEMENTE, COUPÉ

UN NOME CHE È ANCHE UN TIPO DI CARROZZERIA, LA PREFERITA DAGLI APPASSIONATI. CON LA SUA AUTO PIÙ VELOCE LA FIAT SI REGALA UN ULTIMO SLANCIO PER PALATI FINI EMULANDO LE GRANTURISMO DEGLI ANNI '60. OGGI È UNA RICERCATA YOUNGTIMER DALLE EMOZIONI FORTI.

di Luca Marconetti

4 DICEMBRE 1993, Motor Show di Bologna: lo stand Fiat pullula di giovani appassionati per i lanci della versione pepata della neonata Punto, la GT, e della Coupé, l'"automobile bandiera" che permette alla Casa di Mirafiori di tornare a dire la sua nel settore delle Granturismo.

È infatti la fine degli anni '80 quando Fiat, forte di successi tecnici e commerciali come Delta, Panda, Uno e Thema, decide di riutilizzare quel termine, "Granturismo", che tanto ha infiammato i cuori negli anni '60 e '70: è ora di tornare a far sgranchire un po' di cavalleria, forse l'estremo "guizzo" di un'amministrazione, guidata da Cesare Romiti, che considera la Fiat sempre più una holding bancaria piuttosto che una fabbrica di automobili, specialmente dopo l'uscita di scena di Vittorio Ghidella: a inizio 1990 l'ingegner Leonardo Fioravanti, all'epoca al vertice del Centro Stile Fiat e l'architetto Mario Maioli, responsabile dello Stile di tutti i marchi Fiat Auto, vengono incaricati di indagare circa la possibilità di sviluppare lo studio denominato "Coupé S", una papabile vettura dall'aspetto e dalla meccanica dal piglio sportivo, a due porte, con abitacolo adatto a ospitare quattro persone, con finiture curate e dettagli stilistici di pregio. Lo studio diventa sfida, alla quale vengono chiamate a confrontarsi Pininfarina, col suo reparto "Studi e Ricerche" e il Centro Stile Fiat stesso, dove chief exte-

riors designer è lo statunitense poco più che trentenne Chris Bangle. Dopo circa dieci mesi di lavoro, Pininfarina presenta due proposte vagamente ispirate al prototipo Hit su base Lancia Delta Integrale, diverse fra loro solo per alcuni elementi di muso e coda ma complessivamente basate attorno a fiancate rese dinamiche da una scalfittura, da una coda alta e compatta, dalla finestratura a goccia, dal muso spiovente con paraurti integrato. Chris Bangle invece, propone uno stile di rottura, una linea molto movimentata, dove volumi bombati e curvi sono interrotti da tagli netti e la fiancata è caratterizzata da due "incisioni" attorno alle quali l'auto sembra forgiare i suoi muscoli.

IL PROGETTO 175

A fine 1990 la dirigenza sceglie la più rassicurante "strada Pininfarina" ma l'arrivo del nuovo AD Paolo Cantarella cambierà tutto: lui preferisce l'"idea Bangle"; Pininfarina rimane comunque coinvolta per gli interni, per l'ingegnerizzazione e poi per la produzione, come l'atelier torinese ha già dimostrato di essere in grado di fare con altre Case. Il 1991 e 1992 sono anni un po' burrascosi per il Centro Stile Fiat, come del resto per tutta l'azienda: Fioravanti lascia il Centro Stile a Nevio Di Giusto, Bangle foglio e matita a Peter Davis. Cantarella affida lo sviluppo tecnico del Progetto 175 al coordinamento di Pietro Tronville e contatta Pininfarina che accoglie i dirigenti Fiat con piacere: presto infatti avrà vuota la linea di produzione della Cadillac Allanté, la cui fine produzione è prevista proprio per il 1993. Ma il prototipo approntato per fine 1991 risulta deludente dal punto di vista aerodinamico: bisognerà rinunciare al costoso e delicato lunotto-cofano posteriore in vetro dei disegni di Bangle, per concentrarsi su una soluzione più tradizionale. È qui che prende forma l'ultimo tassello caratterizzante la nuova vettura, la coda alta e compatta a diedro che la rende una tre volumi netti, con spazio sufficiente anche per i posti dietro e un bagagliaio insolitamente ampio, elementi che non sfigurano mai in una Fiat. Nei primi mesi del 1992 l'aspetto è praticamente quello definitivo, ma la presentazione slitta di qualche mese, a fine 1993 e la vendita al gennaio successivo.

E lo sviluppo tecnico? Si attinge a quello che c'è in casa, secondo la filosofia delle economie di larga scala: esiste la trasversale piattaforma "Tipo 2" per una vasta gamma di vetture, dalla Tipo, la capostipite, alla Lancia Dedra, passando per Fiat Tempra e Alfa Romeo 155. Anche per il progetto 175 si sceglie quest'ultima e quindi: schema "tutto avanti", motore trasversale, telaio monoscocca e sospensioni convenzionali.

Nella tarda primavera del 1992 trapelano le prime informazioni ufficiali e i primi muletti camuffati danno l'idea del design definitivo. È confermata la piattaforma "Tipo 2" - notizia che, nonostante il pianale piaccia a Chris Bangle per la compattezza e la razionalità, farà storcere il naso ad alcuni, rinfrancati solo dalla scelta dei motori, come vedremo - ma si parla anche di differenziale con giunto viscoso, un aumento della rigidità torsionale del 40% rispetto alla Tipo e trazione integrale (che non sarebbe mai arrivata).

A giugno 1993 le redazioni delle riviste specializzate ricevono una cartella stampa con uno schizzo di Chris Bangle e una foto definitiva e il 16 novembre i giornalisti vengono invitati in Costa Azzurra alla presentazione ufficiale: l'auto si chiama Coupé Fiat, col nome dell'azienda dopo. L'auto in realtà si sarebbe dovuta chiamare Coupé Esse, ma l'operazione viene abortita a causa di quella concorrenza della quale Cantarella è tanto preoccupato: la presentazione della Hyundai S Coupé porterà a evitare inutili contese col colosso coreano. ›

La 2.0 16v Plus Rosso Scuro del marzo 1996, a destra, e la 1.8 16v Giallo Ginestra del luglio 1998. Per la definizione Chris Bangle si è ispirato alle sportive degli anni '60, come la Ford GT40, che ha dato l'ispirazione per i proiettori sotto la parabola in policarbonato. Mantenuto l'artificio degli ampi tagli ai passaruota. Sotto, la Limited Edition Grigio Steel del febbraio 1999, riconoscibile per il dam inferiore prodotto dalla Zender (che si occupa anche delle minigonne) e per mascherina e ghiere dei fari in color titanio, e la 2.0 20v Turbo MY '99 (III serie) Blu Sprint di luglio 2000.

La 2.0 20v aspirata del nostro servizio è dotata dell'allestimento Plus, riconoscibile per i bei cerchi in lega da 15" abbinati a pneumatici 250/55 ZR15, dello stesso disegno di quelli da 16" disponibile su Turbo Plus. La vernice di questo esemplare è quella di primo equipaggiamento, mai toccata.

COUPÉ I SERIE (1993-1996)

Al lancio, a stupire ieri come oggi, è la linea, così simile ai prototipi. Sulla vettura che esce dagli stabilimenti Pininfarina di Grugliasco, sono mantenuti i due profondi tagli obliqui per passaruota, incisi dalla matita di Chris Bangle, l'anteriore funzionale anche all'appoggio del grande cofano; a balzare all'occhio sono poi tanti altri particolari che contribuiscono a renderla diversa da qualsiasi altra auto: presa d'aria inferiore composta da due ordini da 4 feritoie speculari l'uno e via via più ampie fino a quella centrale; mascherina nera "a lama" con agli estremi luci di posizione e svolta; proiettori anteriori inseriti in due lenti poliellissoidali di policarbonato sagomato (invece che a scomparsa, troppo complessi e costosi), per i quali Bangle dichiarerà di essersi lasciato ispirare da quelli della Ford GT40; finestratura laterale a trapezio con montante nero dove è annegata la maniglia di apertura, come sulle berlinette da competizione e dove appare la scritta identificativa del modello; il terzo volume messo in risalto dal taglio parallelo al graffio inferiore, che dalla base del lunotto scende a rinvigorire la lamiera della porta; il posteriore alto a coda "morbidamente tronca", che ha i fari tondi come quelli della 850 coupé ma anche di tantissime Ferrari, sovrapposti e sfalsati mentre, come una mascotte, conclude il montante destro il bel tappo del carburante in alluminio spazzolato con serratura, simile a quelli delle sportive di una volta, desunto da Bangle da una Dodge Charger del '68 vista in un film. Abbiamo citato poco fa il cofano anteriore: questo è una delle firme di Pininfarina per le sportive del periodo, il cosiddetto "cofango", acronimo di cofano e parafango, poiché il grande coperchio non si interrompe, come avviene di solito, alla linea di cintura ma continua sulla fiancata fino al passaruota. Il risultato è che, quando si apre insieme ai proiettori, la meccanica si mostra in tutto il suo splendore.

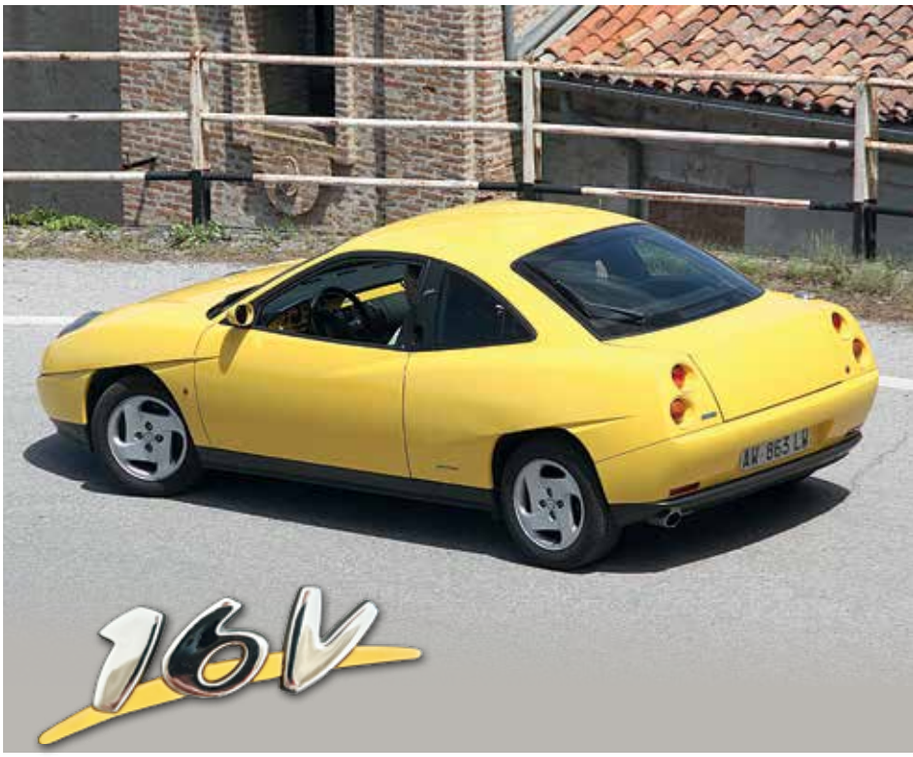
Non sono da meno gli interni, molto curati, che trasudano sportività, specialmente dalla strumentazione a sei elementi inseriti in quattro "oblò" e, soprattutto, dalla fascia in plastica verniciata in tinta carrozzeria che, al centro, reca la firma di Pininfarina. Il volante è a tre razze con zona di impugnatura alle "10 e 10" rinforzata, mentre i pulsanti secondari, l'orologio digitale, i comandi della climatizzazione e l'alloggiamento per l'impianto stereo sono sulla plancia centrale, compatta e armonica. La fascia verniciata continua invece sulle portiere, dando la sensazione di abbracciare il pilota, che è al centro dell'interesse dei progettisti: lo si evince dal volante regolabile in altezza e in profondità, dai sedili profilati posizionati piuttosto in basso, come sulle GT del passato, dettagli che invitano a "guidare lunghi", con gambe e braccia tese. Le leve di cambio e freno a mano e i pulsanti di alzacristalli e specchietti sono desunti da altri modelli del Gruppo. La zona posteriore non è di facile accesso ma può comunque accogliere comodamente due adulti. Il divano è ribaltabile per aumentare il volume di carico del bagagliaio.

Se il telaio di partenza è quello della Tipo, sotto il cofano batte un cuore ben più nobile, il 4 cilindri in linea di 1.995 cm³ bialbero a quattro valvole per cilindro (inclinate fra loro di 46°), con contralberi di equilibratura, derivato da un'unità concepita dall'Ingegner Aurelio Lampredi. Questo è offerto fin dal lancio declinato in due tipi: variante aspirata (tipo 836 A3.000), in grado di erogare 139 CV a 6.000 giri/min e coppia di 18,3 kgm a 4.500 giri/min, già montata sulla Lancia Dedra Integrale

(ecco spiegato il numero 8, solitamente indicante la tipizzazione Lancia), alimentata a iniezione Marelli Multipoint IAW con sensore anti-detonazione e pompa elettrica, dotato di finezze quali pistoni ad alta turbolenza con mantello grafitato e segmenti di altezza ridotta; variante sovralimentata (tipo 175 A1.000), con turbocompressore Garrett T3 raffreddato ad acqua - dotato di valvola di sovrappressione waste-gate, overboost gestito da una centralina elettronica ("boost-drive") per evitare erogazioni brusche - in grado di portare la potenza a 190 CV a 5.500 giri/min e la coppia a 29,6 kgm a 3.400 giri/min, che deriva direttamente da quello che trova posto sotto al cofano della Delta Integrale 16v ma qui con fasatura e rapporto di compressioni adeguati alla vettura e alla sua erogazione. Dalla Delta Integrale, la sola Coupé Turbo eredita anche il differenziale autobloccante con giunto viscoso Ferguson (qui chiamato Viscodrive) che, piazzato sull'asse anteriore nella stessa scatola del cambio, serve a inviare più coppia alla ruota di trazione con maggior aderenza. Per entrambe abbiamo un cambio a 5 marce con selettore comandato da cavo Bowden, utile a contenere la percezione delle vibrazioni del motore in abitacolo. Le sospensioni sono a ruote indipendenti, anteriori McPherson con braccio trasversale a montante telescopico, ammortizzatori idraulici telescopici disassati rispetto alle molle elicoidali, il tutto montato su traversa ausiliaria, con barra stabilizzatrice e posteriori a bracci inferiori trasversali tirati, montati su telaietto ad "H", con traversa tubolare ed elementi longitudinali in lamiera stampata con, fra i bracci e i gli elementi superiori, corte molle elicoidali, sempre con barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici separati. I freni sono a disco sulle quattro ruote. Servosterzo e ABS sono di serie. Il telaio "Tipo 2" qui è rinforzato e irrigidito mentre le portiere presentano barre antintrusione.

Così equipaggiata la Coupé fa registrate prestazioni elevate, decisamente esuberanti nella variante sovralimentata: l'aspirata raggiunge i 208 km/h di velocità massima e i 100 in 9,2 secondi, la Turbo arriva a 225 km/h e tocca i 100 in 7,5, dati che la ergono a vettura Fiat di serie più potente di sempre, superando la Dino 2400 di 10 CV.

Al lancio la Coupé è disponibile in due allestimenti, ciascuno per entrambi le motorizzazioni: "base" (o Comfort in alcuni listini) dotata di interni in tessuto a bande oblique a piccoli rombi colorati, con cerchi in lamiera 6 ½ J da 15" e pneumatici 195/55 per l'aspirata e cerchi in lega 6 ½ J da 15" con disegno esclusivo a quattro razze e gomme 205/55 per la Turbo, e Plus, che presenta i cerchi in lega da 15" per la aspirata e quelli, sempre in lega, 6 ½ J da 16" di medesimo disegno dei 15" con pneumatici ribassati 205/50 per la Turbo, gli interni in pelle nera e il climatizzatore manuale con filtro antipolline. Di serie per entrambi gli allestimenti alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, regolazione lombare del sedile di guida, fendinebbia, retrovisori elettrici mentre a richiesta per tutte ci sono l'impianto lavafari, l'antifurto con telecomando a distanza, l'autoradio Blaupunkt a sei altoparlanti (oppure la sola predisposizione) e il tetto apribile elettricamente. La gamma colori comprende inizialmente i soli rosso, giallo e bianco, tutti pastello, più tre tinte metallizzate: verde, blu e nero. Ultimo ad arrivare sarebbe stato il rosso Scuro, sempre metallizzato. ›



Le 2.0 16v o Turbo I serie erano indistinguibili dalla 1.8 16v (i cerchi in lega erano a richiesta). Al lancio la Coupé costa tra i 36.150.000 e i 47.300.000 di lire. Una BMW Serie 3 Coupé va dai 37,6 milioni della 316i ai 92 della M3. La Mitsubishi Eclipse 2.0 16v costa 38.000.000 lire, la Toyota Celica tra i 33 della 1.6 e i 58 milioni della 4WD mentre la Opel Calibra - diretta concorrente della Coupé - va dai 34 milioni della 2.0 aspirata ai 48 della 2.0 turbo 4x4. La 1.8 costa 35.000.000, 4 più di una Punto GT, lo stesso prezzo di una Renault Megane Coach 2.0 16v e 4 milioni meno di una Opel Calibra 2.0 8v.

Al lancio della II serie (estate 1996) appare uno dei colori più particolari disponibili sulla Coupé, l'Azzurro metallizzato 466, che sarà in realtà un color "pervinca". Nell'immagine dell'Ufficio Stampa Fiat un allestimento dedicato alle versioni aspirate, con ruote in lamiera da 15" abbinate a pneumatici 195/50 e borchia integrale in plastica.

Al lancio la Limited Edition costa poco più di 57 milioni di lire. Per un'Alfa Romeo GTV 3.0 V6 24v L ce ne vogliono 68, lo stesso prezzo di una BMW 328i 24v.

I bellissimi sedili anatomici Recaro studiati per la L.E., qui nel raro allestimento in pelle nera con cuciture rosse (più diffusi erano invece quelli bicolore neri e rossi).
Altri particolari ci fanno capire di essere di fronte a una L.E.: rinforzi del volante alle "10 e 10", pomello leve cambio e freno a mano, pulsante di avviamento e parte dei fianchetti porta sono rossi, mentre la fascia di plastica verniciata è in color titanio indipendentemente dal colore esterno.

Chi la prova rimane stupito dal piacere di guida e dal feeling di marcia; è fluida e progressiva l'aspirata, brutale e poderosa la Turbo, con un comportamento giudicato divertente grazie al Viscodrive e alle efficaci sospensioni posteriori. La Coupé ci mette del suo per affascinare e far divertire chi ne prende il volante, coinvolgendo con un'atmosfera da GT vecchia maniera.
A parte modifiche di dettaglio (come le scritte identificative sui montanti messe più in alto), l'unica novità successiva importante per la Coupé I serie arriverà nel 1996: al Salone di Torino a maggio, viene presentata la nuova versione entry level 1.8 16v con motore 4 cilindri in linea di 1.747 cm³ "Pratola Serra" (tipo 183 A1.000), bialbero a 16 valvole a iniezione elettronica Multipoint Hitachi con variatore di fase già montato sulla spider Barchetta, in grado di erogare 131 CV a 6.300 giri/min. È una versione "compromesso", destinata ai giovani e a chi non ha particolari velleità velocistiche ma non vuole rinunciare alla linea del Coupé. La 1.8 16v, che sarà considerata sottomotorizzata per la massa importante (1.180 kg, appena 70 meno della 2.0 aspirata) e per il lignaggio, si presenta con un allestimento semplificato che perde volante e cuffia cambio rivestiti in pelle, l'ABS e persino il tergilunotto, mentre ha i cerchi in lamiera stampata della 2.0 16v "base", allestimento, quest'ultimo che ora non è più disponibile su entrambi le 2.0. L'occasione è anche quella di far uscire dalla proposta di tinte il bianco, poco scelto e inserire il più apprezzato argento metallizzato (indicato a listino come "grigio").

COUPÉ II SERIE (1996-1999)

A Mirafiori affilano gli artigli alla berlinetta torinese appena dopo il lancio della 1.8, a fine giugno 1996. Se il design esterno non sarà praticamente toccato, la novità fondamentale sarà a livello meccanico, con la sostituzione dei 2 litri "Lampredi" con una unità più prestazionale, scelta dall'innovativa e inedita serie "Pratola Serra" (sede dello stabilimento dove viene prodotta, in Campania), dalla quale proviene anche il 1.8 della entry level (che rimane a listino) e sarà sempre un 2 litri ma a 5 cilindri in linea, gli stessi che equipaggiano le nuove Lancia k e le Fiat Bravo HGT e Marea 2.0 20v HLX. Come già per il 4 cilindri, anche il nuovo 5L, che qui ha una cilindrata di 1.998 cm³, 4 valvole per cilindro per un totale di 20, disposte su due assi a camme in testa (con variatore di fase elettroidraulico sull'aspirazione), è alimentato da un'iniezione elettronica Multipoint Bosch Motronic ed è disposto "di traverso". Anche questo è disponibile nelle due varianti aspirata - (182 A1.000) erogante 147 CV a 6.100 giri/min e coppia di 19 kgm a 4.500 giri/min - e sovralimentata - (175 A3.000) con turbocompressore Garrett TB28 e intercooler, erogante ben 220 CV a 5.750 giri/min per una coppia di 31,6 kgm a 2.500 giri/min. Entrambi i 2.0 20v sono dotati di un contralbero di equilibratura, unico elemento insieme a basamento, testa e albero motore condiviso: ora infatti la Turbo ha sovralimentazione totalmente gestita dall'elettronica, affidata cioè alla centralina Bosch Motronic e presenta nuovi collettori di aspirazione e scarico, oltre a raffinatezze quali bielle in acciaio fucinato, valvole di aspirazione in acciaio inox e di scarico trattate al sodio. Mantenuto il giunto viscoso per le Turbo.
La Coupé è ora una vettura molto potente, in grado di competere con vetture del calibro di Porsche Boxster, Audi TT e Toyota Celica: l'aspirata raggiunge i 100 km/h in 8,4 secondi e una punta di 215 km/h, la Turbo batte il suo stesso record di Fiat di serie più veloce di sempre, raggiungendo i 100 km/h in 6,5 secondi e la favolosa velocità massima di 252 km/h... roba da 3.0 V6. Per quanto riguarda il comportamento su strada, vengono ribadite le caratteristiche delle quattro cilindri di precisione e fluidità di marcia ma persiste la sensazione di parziale incapacità dell'avantreno di scaricare a terra la potenza, specialmente adesso che è tanto cresciuta. I sottosterzi risultano comunque appena accennati, soprattutto sulla Turbo dove agisce il Viscodrive, e l'inserimento in curva abbastanza preciso, rendendola una tra le trazioni anteriori più veloci, stabili e reattive sul mercato. In più c'è la novità del motore dalla frazionatura inconsueta, che genera un sound molto particolare, piuttosto cupo, roco e aggressivo.
Per quanto riguarda gli allestimenti scompare la diversificazione fra "base"/Comfort e Plus, mentre

la plancia è più moderna ed ergonomica: nuovo orologio analogico e comandi del climatizzatore (a richiesta su 1.8, di serie su 2.0) semiautomatico della Marea. Il volante ha un nuovo logo adesivo blu a rombi, figura geometrica ripresa ora anche nella trama del rinnovato tessuto che riveste le sedute, mentre la selleria in pelle, optional su tutte le versioni, non è più disponibile solo in nero ma anche in essenze cuoio, grigio e sabbia. Fra gli optional le poltrone riscaldabili. Sempre tre i cerchi disponibili, in lamiera con borchie in plastica da 15" per 1.8 (pneumatici 195/55), in lega da 15" (pneumatici 205/50) a quattro razze spesse per 2.0 20v aspirata (a richiesta gli stessi si possono ottenere su 1.8) e da 16" con canale da 7" (pneumatici 205/50) e disegno rinnovato a quatto razze sottili, di serie su 2.0 20v Turbo. Come tinte troviamo quelle già disponibili sulla I serie ma scompare il blu metallizzato che viene sostituto dall'azzurro, sempre metallizzato, mentre solo per la Turbo fa il suo esordio l'apprezzato blu pastello (simpaticamente rinominato dagli appassionati "Puffo").

A livello estetico, la Coupé II serie si riconosce solo dalla nuova griglia anteriore più "corsaiola", non più a maglie rettangolari ma a lamelle orizzontali e dal terzo stop annegato alla base del lunotto.

Nel 1998 la Coupé inizia ad accusare un po' di vecchiaia, così Fiat decide di richiamare l'attenzione su di essa con una versione speciale superaccessoriata che si rivelerà efficace e regalerà agli appassionati una delle versioni più esclusive e ricercate della Coupé, la "Limited Edition", presentata a dicembre 1998 sulla base della già completa 2.0 20v Turbo. Per la prima volta la carrozzeria presenta un kit aerodinamico offerto di serie, che differenzia la L.E. da qualsiasi altra Coupé: prodotto dallo specialista tedesco Zender, consiste in un generoso dam anteriore con inserti laterali e presa d'aria tripartita, incorniciata da due fenditure inferiori e in minigonne laterali caratterizzate da una scalfittura "a sciabolata" che prosegue il profilo dell'inserto anteriore e riprende lo stile dei passaruota alla base del "muscolo" sulla fiancata posteriore. Le appendici, come lo spoiler inferiore alla base del paraurti posteriore, sono in tinta vettura, mentre, griglia anteriore, ghiera dei proiettori anteriori, cornici di quelli posteriori, gusci degli specchietti, tappo carburante e cerchi da 16" a razze sottili sono verniciati in color grigio titanio; le cornici delle borchiette col simbolo "Fiat" fra i bulloni dei cerchi, le scritte identificative sul montante centrale e le pinze freno Brembo in rosso. Rosso, nero e titanio sono anche i colori protagonisti degli esclusivi interni, dove dominano i bellissimi sedili sportivi Recaro. Impugnatura alle "10 e 10", parte inferiore del pomello leva cambio e del freno a mano, maniglie e poggia-braccia sui pannelli porta, inserto centrale di sedute e schienali dei sedili e perfino le cinture di sicurezza sono rossi, il resto in pelle nera (per chi invece preferisce un allestimento più sobrio, può avere l'intera selleria in pelle nera con le sole cuciture rosse). Il color titanio è invece destinato alla caratteristica fascia in plastica verniciata (dove trova posto la strumentazione, che presenta ora il voltmetro al posto dell'indicatore temperatura olio e il fondoscala del tachimetro a 280 km/h...), indipendentemente dalla livrea esterna che, per la L.E., è disponibile in cinque tinte: due grigi metallizzati (il Vinci e lo Steel) e uno pastello (il Crono), il rosso Corsa (pastello) e il nero Ink (metallizzato). Ma la novità più succulenta, all'interno, è l'avviamento a pulsante (rosso anch'esso): oggi è piuttosto diffuso, ma all'epoca è una vera primizia che riprende i sistemi delle antiche vetture da competizione. Anche sotto il "cofango" abbiamo particolari verniciati di rosso: il coperchio punterie e l'inedita barra duomi Sparco inserita per rinforzare il telaio.

Invariata la meccanica così come il motore sovralimentato da 220 CV ma la L.E. ha un comportamento più nervoso grazie al cambio a 6 marce, piuttosto corte e frena meglio, grazie ai dischi anteriori forati.

La III serie MY '99 del nostro servizio è una versione piuttosto rara: è una Turbo normale (mentre la maggior parte della clientela sceglieva le più ricche Turbo Plus), riconoscibile per l'assenza di dam e minigonne ma con cerchi da 16" di nuovo disegno condivisi dalla Turbo Plus. Rarissimi i lavafari. A destra, gli interni in tessuto 373 Grigio/Nero specifici per la Turbo MY '99: è lo stesso delle 1.8 e 2.0 ma ha la scritta "Turbo" alla base dei poggiatesta. Da notare i rari airbag laterali, riconoscibili dalla copertura in plastica nera sul fianchetto. Rispetto al passato la leva per ripiegare il sedile è più in alto mentre il poggiatesta si regola schiacciando un apposito tasto, come su Bravo/Brava e Punto II serie.

La coda "a diedro" è una delle cifre stiliste del Coupé Fiat. La 1.8 monta lo scarico originale, la L.E. e la 2.0 16v impianti artigianali omologati mentre la 2.0 20v Turbo un Regazzon omologato e studiato appositamente per la vettura.

Sarà un successo: Fiat prevedrà inizialmente una produzione limitata a 300 esemplari numerati (come riporta la targhetta progressiva posta, su ogni esemplare, sopra la plafoniera alla base del "cielo" interno) ma sarà costretta a produrne ben 1500; e ancora non è finita...

COUPÉ III SERIE (1999-2000)

Il canto del cigno di una delle Fiat più belle e apprezzate avviene con la gamma presentata nel marzo del 1999 sulla scia del successo della L.E.: nasce infatti la versione Turbo Plus, che da quest'ultima desume l'allestimento esterno con kit aerodinamico Zender, ma dalla quale si differenzia per l'assenza dei particolari verniciati in colore titanio, che tornano invece a essere in tinta carrozzeria. Alla Turbo Plus si affiancheranno le più "basiche" 1.8 16v, 2.0 20v e 2.0 20v Turbo, che presenteranno comunque diverse novità: brancardi e profili inferiori dei paraurti sono ora verniciati in colore carrozzeria, la mascherina torna a essere a maglie di diverse dimensioni, i cerchi in lega - ora di serie anche sulla 1.8 - disponibili in due misure e altrettanti disegni: a quattro razze arrotondate da 15" per le aspirate, a quatto razze sottili e sdoppiate da 16" (che montano pneumatici 225/45) per Turbo e Turbo Plus.

Il motore 2 litri aspirato è ora del tipo 182 B3.000, dotato di condotti di aspirazione a lunghezza variabile V.I.S. (Variable Induction System) che contribuiscono a innalzare la potenza a 154 CV a 6.700 giri/min. Ora tutte le Turbo montano il cambio a 6 marce.

Da sinistra, i cerchi da 15" della I serie, dello stesso disegno di quelli da 16" per le Turbo Plus. I cerchi da 16" con razze sottili per Turbo II serie, qui nell'allestimento dedicato alla L.E., bruniti con borchietta a base rossa. Da notare le pastiglie Brembo rosse. I cerchi da 16" a razze sdoppiate specifici per Turbo e Turbo Plus 2.0 20v MY '99 III serie. Per Turbo abbiamo pinze Brembo grigie (in foto), per Turbo Plus rosse.

Da sinistra: 2 litri 4 cilindri "Lampredi" aspirato. 2 litri 4 cilindri "Lampredi" turbocompresso. I coperchi punterie sono molto simili a quelli montanti anche su Thema e Delta caratterizzate dalle medesime motorizzazioni. 1.8 4 cilindri "Pratola Serra", con variatore di fase.

Da sinistra: 2.0 5 cilindri "Pratola Serra" aspirato. 2.0 5 cilindri "Pratola Serra" turbocompresso per Turbo. 2.0 5 cilindri "Pratola Serra" turbocompresso per L.E. e Turbo Plus, ovvero con coperchio punterie rosso e barra duomi.

La mascherina piatta con maglie rettangolari di diverse dimensioni via via più larghe verso il centro della I serie.

La mascherina a listelli orizzontali della II serie.

La mascherina nuovamente a maglie più large verso il centro ma ora "tridimensionale" della III serie.

SCHEDE TECNICHE

FIAT COUPÉ I SERIE 2.0 16V TURBO

(fra parentesi i dati della 2.0 16V - *in corsivo quelli della 1.8 16V*)

MOTORE: Tipo 175 A1.000 (836 A3.000 - *183 A1.000*), monoblocco in ghisa e testa in lega leggera, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, distribuzione bialbero in testa con quattro valvole a V per cilindro, punteria idraulica, cinghia dentata, cilindrata 1.995 cm³ (*1747 cm³*), rapporto di compressione 8:1 (10,3:1 - *10:1*), alesaggio e corsa 84x90 mm (*82x82,70 mm*), potenza 190 CV a 5.500 giri/min (139 CV a 6.000 giri/min - *131 CV a 6.300 giri/min*), coppia max 29,6 kgm a 3.400 giri/min (18,3 a 4.500 giri/min - *16,7 kgm a 4.300 giri/min*), iniezione elettronica Multipoint Marelli IAW (*Hitachi MPI*), sovralimentazione tramite 1 turbocompressore Garrett T3, intercooler aria/aria, raffreddato a liquido, dispositivo overboost a 2 stadi.

TRASMISSIONE E CAMBIO: trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a 5 marce + RM, differenziale con giunto viscoso Ferguson Viscodrive (no aspirate).

SOSPENSIONI E FRENI: a ruote indipendenti, anteriori del tipo McPherson, con braccio trasversale, montante telescopico, molla elicoidale, barra stabilizzatrice, posteriori con braccio inferiore trasversale, molla elicoidale, elementi longitudinali, barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici telescopici. Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori autoventilanti, (ABS per le 2.0 dal 3/1999: anche su 1.8 16v).

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega da 15" 205/55 ZR 15, cerchi in lega da 16" ribassati 205/50 ZR 16 per Turbo "Plus" (cerchi in lamiera da 15" 195/55 per 2.0 16v - *dal 6/1996 anche per 1.8 16v,* cerchi in lega da 15" 205/55 ZR 15 per 2.0 16v "Plus").

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.250 mm, larghezza 1.766 mm, altezza 1.340 mm, passo 2.540 mm, peso 1.320 kg (1.250 kg - *1.180 kg*).

PRESTAZIONI: 0-100 km/h in 7,2 (9,2 - *10,3*) sec, velocità massima 225 (208 - *205*) km/h. consumo 10 (10,5 - *11*) km/l.

FIAT COUPÉ II/III SERIE 2.0 16V TURBO

(fra parentesi i dati della 2.0 20v - *i dati della 1.8 16v rimangono invariati tranne i cerchi*)

STESSI DATI DELLA I SERIE TRANNE:

MOTORE: Tipo 175 A3.000 (182 A1.000 - dal 3/1999: 182 B3.000), 5 cilindri in linea, punterie idrauliche a fasatura variabile (dal 3/1999: sistema V.I.S. condotti di aspirazione a lunghezza variabile), rapporto di compressione 8,5:1 (10:1 - dal 3/1999: 10,7:1), alesaggio e corsa 82x76,65 mm, potenza 220 CV a 5.750 giri/min (147 a 6.100 giri/min - dal 3/1999: 154 a 6.500), coppia max 31,6 kgm a 2.500 giri/min (19 kgm a 4.500 giri/min), iniezione elettronica multipoint Bosch Motronic M2.10.4, sovralimentazione tramite 1 turbocompressore Garrett TB28, intercooler, raffreddato a liquido.

TRASMISSIONE E CAMBIO: per Limited Edition, Turbo e Turbo "Plus" differenziale con giunto viscoso Ferguson Viscodrive, dal 3/1999: a 6 marce + RM.

FRENI: per Limited Edition, Turbo My'99 e Turbo "Plus" pinze in alluminio Brembo, dal 3/1999: dischi anteriori ventilati e forati.

RUOTE E PNEUMATICI: dal 3/1999: per Turbo My'99 e Turbo "Plus" cerchi in lega da 16" 225/45 ZR 16 (cerchi in lega da 15" 205/50 ZR 15 - *dal 3/1999: anche per 1.8 16v*).

ABBINAMENTI COLORI/ALLESTIMENTI INTERNI (come da cataloghi ufficiali)

I SERIE (1993)

COLORI: Rosso 168, Bianco 230, Giallo 258, Verde 370 (metallizzato), Blu 421 (metallizzato), Nero 632 (metallizzato).
INTERNI: in Tessuto 166 Nero con inserti Giallo/Rosso/Verde (per "base"/Comfort) e Pelle 108 Nero (per Plus).
1995: scompare Bianco 230 e compaiono Grigio 647 (metallizzato) e Rosso scuro 180 (metallizzato).

II SERIE (1996)

COLORI: Rosso 168, Giallo 258, Blu 462 (specifico per 2.0 20v Turbo), Rosso scuro 180 (metallizzato), Verde 388 (metallizzato), Azzurro 466 (metallizzato), Grigio 647 (metallizzato), Black Ink 820 (metallizzato).
INTERNI: in Tessuto 168 Grigio/blu/nero. A richiesta per tutte Pelle Cuoio 405 (disponibile in abbinamento ai colori 168, 462, 180, 388, 647, 820), Grigio 406 (disponibile in abbinamento ai colori 168, 180, 388, 820), Nero 408 (disponibile in abbinamento a tutti i colori) e Sabbia 414 (disponibile in abbinamento ai colori 168, 180, 388).

II SERIE LIMITED EDITION (1998)

COLORI: Rosso Corsa 168, Grigio Crono 635A, Grigio Steel 647 (metallizzato), Grigio Vinci 606 (metallizzato), Black Ink 820 (Metallizzato).
INTERNI: Sedili Recaro in pelle Nero/Rosso (a richiesta Nero con le sole impunture rosse).

III SERIE (1999)

COLORI: Rosso Corsa 168, Giallo Ginestra 258, Blu Sprint 462, Bianco Perla 208 (Iridescente, specifico per 2.0 20v Turbo Plus), Rosso Light 108 (metallizzato), Verde Energy 361 (metallizzato), Grigio Moon 671 (metallizzato), Blu Elettrico 810 (metallizzato), Black Ink 820 (metallizzato).
INTERNI: in Tessuto 372 Grigio/Nero per 1.8 16v e 2.0 20v, in Tessuto 373 Grigio/Nero con logo "Turbo" per 2.0 20v Turbo, sedili Recaro in Pelle 517 Nero con impunture rosse per 2.0 20v Turbo Plus. A richiesta per tutte Pelle Bordeaux 507 (disponibile in abbinamento ai colori 361, 671, 820), Nero 508 (disponibile in abbinamento ai colori 168, 258, 462, 108, 361, 671, 810), Cuoio 509 (disponibile in abbinamento ai colori 462, 108, 361, 671, 810, 820), sedili Recaro in Pelle 510 Nero con impunture nere (disponibile in abbinamento a tutti i colori tranne Bianco Perla 208).

Qualche modifica stilistica la ritroviamo anche all'interno: tessuti rinnovati, ora sui toni del grigio, per le aspirate (optional i rivestimenti in pelle bordeaux, cuoio e nera). Ancora retaggi della L.E negli allestimenti Turbo e Turbo Plus: i sedili Recaro, i pomelli di leva cambio e freno a mano e il volante di pelle nera con cuciture nere o rosse, insieme alle pinze freno, al coperchio punterie e alla barra duomi di serie per Turbo Plus e disponibili come accessori raggruppati nell'apposito "Sport Pack" su Turbo (altrimenti dotata di selleria in tessuto grigio con scritta "turbo"), mentre per entrambe troviamo ancora il pulsante di avviamento (ora grigio) e la strumentazione a fondo bianco (con zona fuorigiri gialla, come le lancette e i numeri dell'orologio, che ha fondo silver). La gamma colori comprende rosso Corso, giallo Ginestra e blu Sprint pastello; rosso Light, verde Energy, grigio Moon, blu Elettrico e black Ink metalizzati; una tinta iridescente esclusiva per la Turbo Plus, il Bianco Perla. Dobbiamo infine registrare un'altra serie speciale mai commercializzata in Italia, la bella 1.8 16v Millenium Edition in livrea azzurro Astrale con cerchi multirazze BBS da 15", mascherina color argento e interni in pelle trapuntata color biscotto.
La carriera della Coupé si concluderà con l'ottimo risultato di 72.762 esemplari prodotti.
Le auto ritratte in questo servizio sono parte del gruppo "Fiat Coupé Torino", nato sui social per azione di Davide Briglia per riunire i proprietari del modello in area sabauda e diventato un sodalizio "in carne e ossa" del tutto no profit e attivissimo, non solo nell'organizzazione di ritrovi e raduni ma anche in iniziative benefiche. ■

Si ringraziano per la collaborazione, la competenza e la grandissima passione Davide Briglia, Giuseppe Carlomagno, Luca e Alessio Torre, Paolo Avataneo, Federico Tedesco.

Le differenti plance di I e II/III serie.