



## FIAT COUPÉ 20V TURBO



# Fast motion!



**Μοντέλο δοκιμής:**  
Fiat Coupé 20V Turbo  
Τιμή: 11.055.000 δραχ.  
Δυναμολογία ( στους τροχούς):  
218,3 ίπποι / 5780 σ.α.λ.  
0-100 χλμ./ώρα: 7,2"  
Τελική: 248 χλμ./ώρα  
Κατανάλωση: 15,7 λίτρα/100 χλμ.

**Μας άρεσε**  
+ Επίδοσης  
+ Οδική συμπεριφορά  
+ Θρένα  
+ Χάρσι  
+ Τηγή  
+ Προσαγμένη κατασκευή

**Δεν μας άρεσε**  
+ Κατανάλωση  
+ Σύστημα διεύθυνσης  
+ Μοχλός ταχυτήτων

«Βόλι φωτιά στη στέγη που, αφήνοντας σύντομο κάπνισμα, 0,220 ίππων, σε 2 μόνο κινητήριες τροχές, δεν ηθίζονται εύκολα από κόνια αέρα ή λίγχο πρόσφυας.

**Η επιτάχυνση αλλιώνει το χαρακτήριστικό του προσώπου, η επιβράδυνση κόβει την ανάσα, οι εικόνες του περιβάλλοντα χώρου φλουτάρουν σε χρόνο μηδέν και η τελική ταχύτητα σε οδηγεί κατευθείαν στο αυτόφωρο.**

του Νίκου Τσαδάρη



**Ο**λα τα παραπάνω γίνονται εύκολα εγκλιτικά αρκεί να έχετε 11 εκ. δραμίες και να επιλέξετε το ξηρέες της Fiat που ακούει στο όνομα Coupé, με ψυχή το νέο δίστρο, πεταλιώνιστρο, υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα. Τι είναι όμως το αυτοκίνητο που εύκολο μπορεί να χαρακτηριστεί η «Fertal» του φτωχού;

Το αμόλυμα, γνωστό εδώ και δυο χρόνια, αντικεμικό εντυπωσιακό και υποκεμικό όμορφο, έγινε αντικείμενο... εμφοίου πόλεμου, καθώς με τον κανονικό κινητήρα που απέναντι κέρμας στοχεύει την Alfa GTV 18, που σήκει στο ίδιο κατασκευαστικό γκρουπ, είναι τώρα πίσω σε επιδόσεις και επί πλέον κοστίζει 2,6 εκ. δραμίες περισσότερο.

Βέβαια περί σφέρας αυτών λόγος, ποσο μάλλον όταν πρόκειται για το ίδιο σπίτι, όμως ποσο καλό είναι το «πεταλιώνιστρο» του μηχανήματος, και τι μπορεί να κάνει απέναντι στην «κλυδάτη» GTV, αλλά και κόντρα στον υπάλοδο διάλο που καταφέρνουν οι μηχανισμοί, ταυλάσκων όμως εκπροσώποι αυτού μέσα από κερίας γαλλικές και κιναιικές προτάσεις; Ας το δούμε μαζί στην συνέχεια, μέσα από τις εμπειρίες μιας δοκιμής περίπου 1500 χιλιομέτρων, ανάμεσα στα οποία έβαλαν κωρα και οι πολυάριθμες (θα αναφερθούμε σε άλλο κεφάλαιο γιατί) μετρήσεις, όπως και η καθιερωμένη από εμάς, στον ελληνικό χώρο δυναμολογία.

### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ - ΜΕΤΑΒΑΣΗ - ΑΝΑΡΤΗΣΗ - ΦΕΡΝΑ

Ξεπερνώντας τις αναπαικτες οπτικές διαφοροποιήσεις, που περιορίζονται, στις γράδες του προμολοκίτηρα, τα διοκρητικά στις πλάινες καλώ-

νες και το αναλογικό ρολόι στο ταμπλό (ζουαί κι αλλήμονο αν δεν δείτε κάτι από τα τρία! θα γιάβετε την πλάκα της ζωής σας προσοβαδώντας να προπεράσετε η σκάκι και να ακολουθήσετε από αξιοπρηπή απόσταση), το κερμωφίο Fiat Coupé, έλκεί εκ θιάδων αντανταμμένο στο μπροσικό του μέρη.

Ο κινητήρας -τοποθέτημένος εγκάρσιο- είναι δανεκόμενος από την Lancia K, διαθέτει 5 εν σειρά κυλίνδρους, με συνολική χωρητικότητα 2 λίτρων, 2064cc (δηλ κερμωφί) και σύστημα εισαγωγής καυσίμου υπό πίεση (δραδύστε τη σχετική τεχνική ανάλυση). Η ιπποδύναμη -σώμωμος με τα στοιχεία του κατασκευαστή- φθάνει τους 220 ίππους (ανά 190 της 4κυλίνδρης έκδοσης), ενώ η κινήση παραμένει με το δίδυμο των δύο εμπρός τροχούς. Και εδώ βέβαια φανίζουν τα δύσκολα, αφού 110 αλόγια σε κάθε τροχό, είναι δύναμη που ασύμα και αγωνιστικό αυτοκίνητα αδυνατούν να περάσουν στο δρόμο, ποσο μάλλον ένα αυτοκίνητο βόλας, που είναι εκ των πραγμάτων υποκεμωμένο να διαθέτει σχετική άνεση και ευαρηπία.

Οι τεχνικοί της Fiat, λοιπόν προκειμένου να λύσουν αυτή την δύσκολη άσκηση (στην οποία συνήθως επικεντρώνουν την συστηγή κρητική τους οι ειδικοί δημοσσογράφοι), τοποθέτησαν στο 5άρι κερμωφίνο κώβιστρο ένα συνεχικό συμπλέκτη (Miscotronic), που αναλαμβάνει την κατανομή της ροπής του κινητήρα σε κάθε τροχό ανάλογα με το ποσοστό πρόσφυσης που αυτός διαθέτει. Επί πλέον όμως και επειδή πρόβλεξαν ότι δεν είναι απύθανο το συνεχές σπινάρισμα και των δύο κρητήριων τροχών, εισατέτησαν στην ηλεκτρονική μονάδα έναν αισθητήρα που αναγνωρίζει την 1η και 2η ταχύτητα, ώστε με τις κοσάντες αυτές η κωρα που μεταδίδεται να μην είναι η θεω-



Ακόμη και με ένα τροχό εκτός... επαφής, το Fiat Coupé στρίβει χωρίς κανένα πρόβλημα. Η οδική συμπεριφορά αγγίζει το τέλειο, χάρη στην αποτελεσματικότητα της ανάρτησης και το ελεγχόμενο διαφορικό. Κρίμα που η μέτρια αίσθηση του τιμονιού προδίδει το σύνολο.

ρητική αλλά μόνον η αξιοποίησιμη. Όσο για το πως δουλεύει στην πράξη αυτό θα το δούμε στην συνέχεια, μαζί με το υπόλοιπο θέμα της οδικής συμπεριφοράς, που είναι και το κυρίως ζητούμενο στην διαδικασία της αξιολόγησης οποιουδήποτε μοντέλου υψηλών επιδόσεων.

Ο ένας επί πλέον κύλινδρος, το τούρμπο και τα διάφορα τεχνολογικά παραφερνάλια (Viscodrive κλπ.), στοίχισαν στο δυναμωμένο κουπέ κάποια

κιλά θάρους εμπρός από τον νοητό άξονα των κινητήριων τροχών. Το γεγονός αυτό επέβαλε την διαφοροποίηση των στοιχείων της ανάρτησης και της γεωμετρίας. Επίσης, η θεαματική βελτίωση των επιδόσεων έκανε αυτονόητη την τουλάχιστον ανάλογη βελτίωση των φρένων, που απέκτησαν μεγαλύτερους δίσκους, πιο γερές δαγκάνες και άλλη κατανομή εμπρός πίσω, προκειμένου να καλύτερεύσει η αίσθησή του πεντάλ.

Αυτά όσο αφορά τα θεωρητικά μεγέθη εν συντομία. Να δούμε τώρα πόσο καλά συνδυάζονται όλα αυτά στην πράξη, αλλά και αν έχει λόγο ύπαρξης το υπό διαπραγμάτευση σπορ αυτοκίνητο της γιγάντιας Ιταλικής βιομηχανίας.

### ΣΤΗΝ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Καθίσαμε στην χαμηλή θέση του οδηγού στο 20θάλβιδο κουπέ με πολλές επιφυλάξεις, έχοντας κατά νου μια προ περίπου διετίας μηνιαία εμπειρία με τον τετρακύλινδρο προκάτοχό του, που φρικτά καταπονημένος από τις γνωριμίες συναδέλφων, δεν μας έπεισε, ειδικά στο σκέλος της αντοχής, αλλά και της ευθύγραμμης πορείας με το πόδι στο πάτωμα.

Πρώτη διαπίστωση -και συγγνώμη για την «απρέπεια», αλλά όλα πρέπει να γίνονται αντικείμενο κριτικής-, η έλλειψη επαρκούς χώρου για το «πήγαινε-έλα» του αλουμινίου κλειδιού στον κε-

ντρικό διακόπτη. Ευτυχώς ήταν ημέρα και τα καταφέραμε, όμως η συνέχεια ήταν εξ ίσου... γκρινιόρα, αφού μας πείραξαν οι καθαριστήρες που αφήνουν θρώμικο μεγάλο μέρος του παρμπρίζ, σχεδόν στο όριο του οπτικού πεδίου.

Το ευχάριστο πάντως είναι ότι, καταφέραμε εύκολα να βρούμε την αρμόζουσα στη σωματική μας διάπλαση (και τα... βίτσια μας) θέση οδήγησης, προκειμένου να ξεκινήσουμε την χωρίς προκαταλήψεις δοκιμή-αξιολόγηση. Εδώ, ευκαιρίας δοθείσης, να επισημάνουμε ότι τα περί «Ferrari του φτωχού» και αντίστοιχα χαρακτηριστικά επίθετα, απέχουν πολύ από την φιλοσοφία μας -όσο και την πραγματικότητα- αφού Ferrari δεν μπορούν όλοι να φτιάξουν (ευτυχώς), αλλά και αν έφτιαχναν τότε αυτή θα λεγόταν Honda NSX, Lotus... τάδε, ή άντε Lancer evo 4...

Ας κρατήσουμε λοιπόν τους βαρύδουπους τίτλους για λογοτεχνική (;) χρήση και ας δούμε την γυμνή αλήθεια χωρίς συμπλέγματα ή επηρεασμούς από λογικές του τύπου «value for money». Που οίγουρα αξίζουν τον κόπο όταν πρόκειται να αποκτήσεις το πρώτο και μοναδικό σου αυτοκίνητο -μέσο πρώτης ανάγκης- αλλά δεν έχουν καμία απολύτως θέση στην αγορά ενός ακριβού «παιχνιδιού» με δυνατότητες που βρίσκουν εφαρμογή σε ένα ελάχιστο ποσοστό της συνολικής του χρήσης. Και για να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς, το Fiat Coupé,

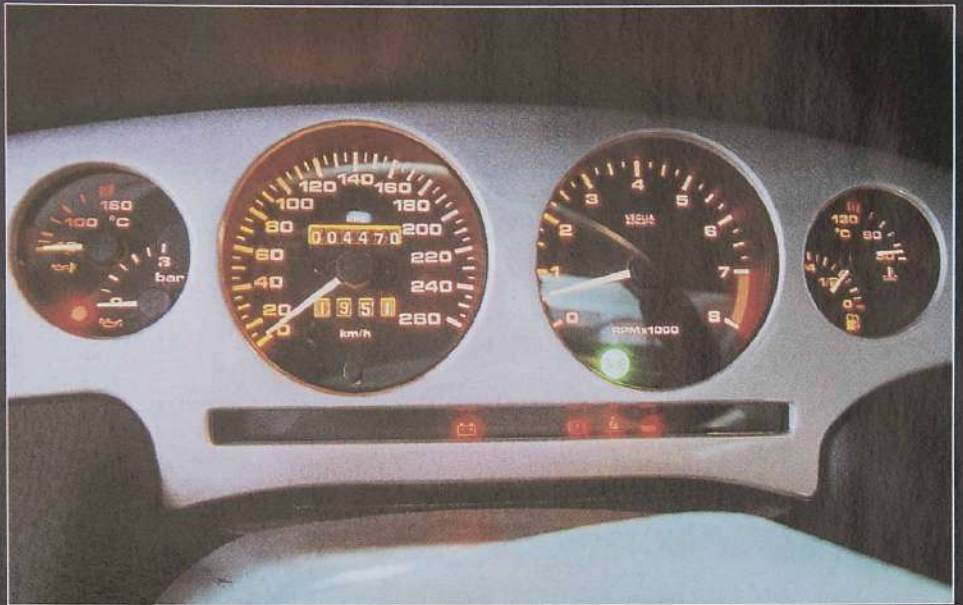


Κινητήρας, δείγμα γραφής. Με 5 εν σειρά κύλινδρους, 20 βαλβίδες και υπερτροφοδότηση αποδίδει 220 πραγματικούς ίππους, σε σχετικά χαμηλές στροφές και μεγάλα αποθέματα ροπής σχεδόν από τη βάση του στροφόμετρου.



Μιλάμε για ΤΑ φρένα: αεριζόμενοι δίσκοι με διάμετρο πάνω από 30 εκατοστά, αλουμινένιες δαγκάνες με 4 εμβολάκια... και το λογότυπο της Brembo.





Το ταμπλό, σύγχρονο, καλοφτιαγμένο και εργονομικά ικανοποιητικό, διαθέτει σαν «καινοτομία» το αναλογικό ρολόι στο μέσο της κεντρικής κονσόλας. Κριτική επιδέχεται μόνο η περιορισμένη (λόγω τιμολογίου) αναγνωσιμότητα των οργάνων και ο περιορισμένος χώρος για το κλειδί του διακόπτη.

όπως και τα υπόλοιπα μοντέλα της κατηγορίας του, είναι πρώτα από όλα ακριβά παιχνίδια. Τα οποία φυσικά πρέπει να υπάρχουν και αξίζει να αγοράζονται, με την προϋπόθεση να τηρούνται κάποιες μινιμουμ παράμετροι επιλογής, που σχετίζονται με την δυνατότητα χρησιμοποίησης τους και με την ικανότητα «διακυβέρνησης» που επιβάλλεται να διαθέτει ο υποψήφιος αγοραστής-χρήστης.

Επί της ουσίας λοιπόν, και πρώτη διαπίστωση η επαρκής εργονομία, μαζί με τον άνετο σχετικό χώρο των πίσω επιβατών, που σπάνια συναντά κανείς σε αντίστοιχα μοντέλα. Η πρόσβαση πάντως πίσω είναι αρκετά δύσκολη και οι υποψήφιοι επιβάτες πρέπει να είναι γυμνασμένοι και να μην πάσχουν από το σύνδρομο της κλειστοφοβίας, αφού τα τριγωνικά παράθυρα δεν ανοίγουν.

Ας αφήσουμε όμως τα περί μεταφορικών ικανοτήτων του κουπέ που... μπάι δε γουέι, διαθέτει ικανό χώρο αποσκευών, και να εξετάσουμε τα άλλα προσόντα που διαθέτει και πόσο αυτά επαρκούν για να το κατατάξουν στην κορυφή των επιλογών της κατηγορίας.

Η καρδιά με τις πέντε... κοιλίες, αποδεικνύεται πραγματικό diamάντι και μεταβάλλει την κίνηση με το αναβαθμισμένο Fiat Coupé σε ταινία του Τσάρλι Τσάπλιν με την κίνηση στην θέση fast. Τα 1314 κιλά βάρους (που εμείς ζυγίσαμε), γίνονται παιχνίδι στις «πλάτες» των 220 ίππων (218 και κάτι στους τροχούς, έδειξε το δυναμόμετρο μας) και η ακινητοποιημένη μάζα εν ριπή οφθαλμού μεταβάλλεται σε βολίδα έτοιμη να καταστρέψει και να αυτοκαταστραφεί, αν ο χειριστής της δεν ξέρει ή δεν μπορεί.

Με το γκάζι στο πάτωμα, το πρόσωπο θυμίζει την ταινία «μάσκα», η πλάτη θέλει να ξεκολλήσει το κάθισμα και το ταχύμετρο ανεβαίνει σαν στροφόμετρο χωρίς φορτίο. Τα πρώτα 100 χιλιόμετρα έρχονται σε κάτι περισσότερο από 7 δευτέρα, το χιλιόμετρο καλύπτεται σε πολύ λιγότερο από μισό λεπτό και η τελική ταχύτητα σχεδόν αγγίζει τα 250 κλμ./ώρα (εμείς είδαμε 248 στα Datron με ανοδικές τάσεις, αλλά μας τελείωσε η ευθεία...).

Στην προσπάθεια βίαιης επιτάχυνσης πάντως, οι κινητήριιοι τροχοί -προφανώς μη ...ενημερω-

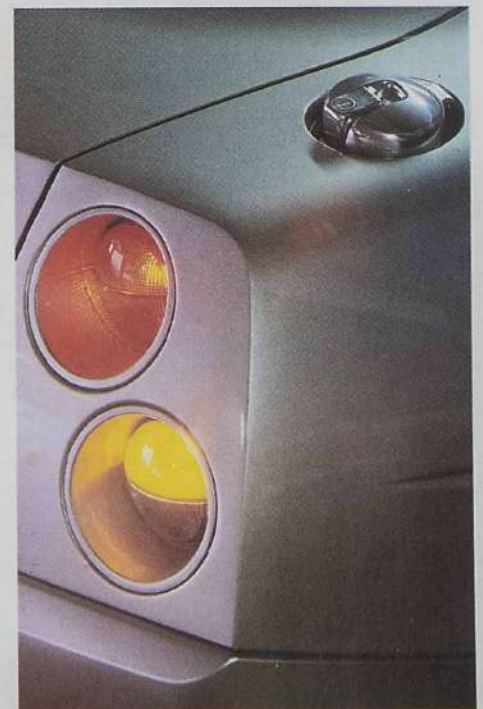
μένοι για το ηλεκτρονικό σύστημα περιορισμού της ισχύος στην 1η και 2η ταχύτητα- τρελαίνονται στο σπινάρισμα, αφήνοντας στην άσφαλτο εκατοντάδες γραμμάτια του πανάκριβου Pirelli Zero και δημιουργώντας προπέτασμα καπνού (Δημητρήλη ελπίζω να βγίκε σωστά η φωτογραφία και να μην μας κυνηγάει άδικα ο Τόγκος... Ν.Τ.).

Το γεγονός αυτό εξηγεί την πρόωρη φθορά των εμπρός ελαστικών, που με μόνο 3000 κλμ. στο ενεργητικό τους έπνεαν ήδη τα λούσια όταν πήραμε το αυτοκίνητο και δεν θέλουμε να φαντασθούμε πως θα αισθανθεί ο επόμενος δοκιμαστής αν το τμήμα δημοσίων σχέσεων της Fiat δεν βάλει γερά το χέρι στην τσέπη. Σημαντικό έξοδο κίνησης λοιπόν, για όσους επιλέξετε το 20βάλβιδο κουπέ, τα λάστιχα και παρηγορηθείτε με το ότι η πορεία στην διάρκεια του σπιναρίσματος είναι ευθύγραμμη, ενώ απουσιάζουν οι γνωστές από άλλες περιπτώσεις αναπηδήσεις των τροχών. Φυσικά είναι αυτονόητο, ότι χωρίς καλά λάστιχα το αυτοκίνητο σε κάθε απότομο βύθισμα του γκαζιού έχει την τάση να μένει... ακίνητο, αγωνώντας το Visco-drive και τα λοιπά ηλεκτρονικά βοηθήματα.

Εντυπωσιακές και μακράν του όποιου ανταγωνιστικού μοντέλου, είναι και οι ενδιάμεσες επιταχύνσεις, παρά το ότι στην ανοδική πορεία του στροφόμετρου μία αόρατη πέδη δημιουργούσε ένα κόμπιασμα διαρκείας από τις 250 -3500 σ.α.λ. Το «κράτημα» αυτό, εκτός από τη... μαγεία των αριθμών, χαλούσε και την απόλυτη αίσθηση εκ μέρους του κινητήρα, που σε όλες τις άλλες περιπτώσεις αγγίζει το τέλειο. Από την άλλη, το φαινόμενο υστέρησης σε συνδυασμό με το ότι όσο πρέπει εύχρηστο-γρήγορο κιβώτιο, δημιουργεί μία σκιά στην ιδανική εικόνα των επιδόσεων. Όχι δηλαδή ότι κινδυνεύεις από κανένα αντίπαλο στον δρόμο, αλλά όταν κάτι μπορεί να είναι τέλειο, γιατί να μην είναι; Και το 5κύλινδρο Coupé θα μπορούσε να είναι τέλειο στον συνδυασμό επιδόσεων-αίσθησης, καθώς

εκτός των άλλων η πετυχημένη συνεργασία των τεχνικών της Fiat και της Γκάρετ (τούρμπο) έχουν ελαχιστοποιήσει το δυσάρεστο φαινόμενο της υστέρησης (πατάς τώρα, ανταποκρίνεται... μετά).

Βέβαια θα πείτε ότι διυλιζουμε τον κώνωπα, όμως δεν είναι έτσι, αφού το κάθε προϊόν (συγκυρώστε μας την έκφραση) πρέπει να αξιολογείται πρώτα μεμονωμένα και κατόπιν σε σύγκριση με άλλα ομοειδή. Και μιά που το έφερε η ...κουβέντα, να γράψουμε ότι το Fiat αυτό δεν έχει αντίπαλο, τουλάχιστον στον τομέα επιδόσεις. Αφήνει μήκη ολόκληρα την συγγενή Alfa GTV TB στην μάχη των φαναριών και δεν ασχολείται καθόλου με τις ιαπωνικές - σαφώς πιο ακριβές- προτάσεις της κατηγορίας (Toyota Celica, Nissan 200 SX),





δεν μπορείς να έχεις τον «θεό» των αυτοκινήτων (αν αυτός υπάρχει). Αυτό πάντως που σίγουρα διαθέτει το Fiat Coupé 20V Turbo, είναι τα ΚΟΡΥΦΑΙΑ φρένα. Και το γράφουμε αυτό με το χέρι στην καρδιά, καθώς πασιόσαμε πολύ αλλά μετά από 16χρονη εμπειρία με το επιβατικό και το αγωνιστικό αυτοκίνητο, ποτέ δεν συναντήσαμε αντίστοιχα φρένα, σε μοντέλο ευρείας παραγωγής. Το κουπέ ΣΤΑΜΑΤΑ από κάθε ταχύτητα, σε κάθε είδους οδόστρωμα, με οποιαδήποτε κλίση. Παράλληλα το σύστημα πέδησης δεν κουράζεται ποτέ, ενώ το ABS βρίσκει δουλειά μόνο στα χαλίκια, την γλίτσα, ή όταν τα λάστιχα είναι πολύ φθαρμένα. Η τέλεια αίσθηση δηλαδή και δεν είναι υπερβολή που το γράφουμε και το ξαναγράφουμε, αλλά το καλό πράγμα αξίζει κάθε έπαινο.

### ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ...

...μείναμε ενθουσιασμένοι από την συμβίωσή μας με το αναβαθμισμένο κουπέ της Fiat. Άριστα σχεδόν σε όλα και αν συνοψολογίσει κανείς την προσιτή για την κατηγορία τιμή, τότε πάει αναμφίβολα με κλειστά τα μάτια στην επιλογή του. Το ερώτημα είναι ανάμεσα σε ποιά; και εδώ η απάντηση η δική μας είναι απερίφραστη. Το Fiat Coupé Turbo 20V, στοχεύει άμεσα όλες τις εκδόσεις της Alfa Romeo GTV, που με την εμφάνιση του δεν έχουν κανένα λόγο ύπαρξης (εκτός από το πρεστίτζ της Μιλανέζικης φίρμας), αφού εκτός από την αίσθηση του τιμονιού χάνουν σε όλα τα επίπεδα και ιδιαίτερα στην τιμή. Όσο για τον υπόλοιπο ανταγωνισμό, μάλλον δεν τίθεται θέμα, καθώς κοστίζει ακριβότερα και μάλλον απευθύνεται σε καταναλωτές άλλης φιλοσοφίας. Όσο για τις γαλλικές προτάσεις, ανήκουν λόγω τιμής σε άλλη κατηγορία, ενώ αν θέλετε σώνει και καλά μία γνώμη, ναι μεις προτιμάμε το Peugeot 306 GTi, γιατί...έτσι μας αρέσει.

Εάν πάντως διαλέγαμε το κουπέ, θα θέλαμε να έχει μεγαλύτερης διαμέτρου τροχούς και θα ελπίζαμε ότι στην πορεία της χρήσης του θα έμεινε τόσο γεροδεμένο και τόσο αθόρυβο, όσο αυτό που δοκιμάσαμε. **D**

ούτε ακόμα με τα μικρότερου όγκου (και τιμής) γαλλικά όπλα της Peugeot και της Renault.

Επί πλέον η ευθυβολία στις υψηλές έως και πολύ υψηλές ταχύτητες εμπνέει στον οδηγό απόλυτη εμπιστοσύνη, αλλά όχι χωρίς αντίτιμο. Προς χάρην της ακρίβειας και της αγωνιστικών προδιαγραφών συμπεριφοράς, τιμωρείται η άνεση. Για να είμαστε πιο ακριβείς μάλιστα, να σημειώσουμε ότι χρειάζεται γερή μέση η συνεχής οδήγηση του κουπέ, που αναπηδά ξερά σε όλες τις ανωμαλίες, μεταφέροντάς τις σχεδόν ατόφιας στο σώμα των επιβατών. Το καλό όμως είναι ότι εάν κινείσαι γρήγορα η άνεση βελτιώνεται, ενώ αντίθετα με μέτριους ή αργούς ρυθμούς αισθάνεσαι...φραπέ, έχοντας συγχρόνως την ευκαιρία να ρίξεις την όποια πέτρα από τα νεφρά σου.

Με λίγα λόγια το Fiat του θεμάτος μας είναι κατασκευασμένο να κινείται γρήγορα, τόσο στους εθνικούς όσο και τους επαρχιακούς δρόμους. Όχι δηλαδή ότι τα καταφέρνει άσχημα στις πόλεις ή μέσα σε συνθήκες κυκλοφοριακού φόρτου, αλλά δεν είναι εκεί το στοιχείο του. Αφήστε που εκεί χάνεις εντελώς το μέτρο με την κατανάλωση (η μέση τιμή της δοκιμής μας -με ελάχιστη κίνηση σε πόλη- ήταν 15,7 λίτρα για κάθε 100 κλμ., που αποτελεί ένα από τα ελάχιστα μειονεκτήματα της κατασκευής, όχι τόσο από άποψη κόστους, αλλά

κυρίως γιατί μειώνει δραματικά την αυτονομία (περίπου 400 κλμ) και άντε να πέσεις σε απεργία βενζινοδίκων ή αγροτικά μπλόκα.

Όχι, δεν μας παρέσυρε η κατανάλωση, ώστε να ξεχάσουμε την κριτική μας για τους τομείς συμπεριφοράς στις στροφές - φρένα. Απλά αφήσαμε το καλύτερο για το τέλος και πράγματι αξίζει τον κόπο.

Τρένο το κουπέ! και λίγος είναι ο χαρακτηρισμός. Παρά την μεγάλη ισχύ που εφαρμόζεται σε δύο μόνο τροχούς, η συμπεριφορά θγάζει μάτια και καίει καρδιές. Αμελητέες κλίσεις, ελάχιστη υποστρωφή και φανταστική συμπεριφορά στις απότομες αλλαγές πορείας, δικαιώνουν τις επιλογές της ανάρτησης και δίνουν λωτό της λήθης σε όσους ενοχλήθηκαν από την έλλειψη άνεσης. Το Viscofline επεμβαίνει δραστικά σε κάθε απότομη αύξηση της γωνιακής ταχύτητας των τροχών, βάζει την «μούρη» στο εσωτερικό κάθε στρώφης και διορθώνει την κάποια αδυναμία (βλέπε ασάφεια) του τιμονιού, που θα μπορούσε να είναι καλύτερο (οι γάλλοι δηλαδή τί περισσότερο ξέρουν και φτιάχνουν... θεϊκά τιμόνια;) βάζοντας το 20βάλβιδο κουπέ στην κορυφή της κατηγορίας -ανεξαρτήτως τιμής- όχι μόνο στις επιδόσεις αλλά και στην οδική συμπεριφορά.

Ας είναι, ούτως ή άλλως η ανεπάρκεια του τιμονιού είναι περισσότερο ψυχολογική επιβάρυνση παρά πρακτική, ενώ να μην ξεχνάμε πως με 11 εκ. δρχ.

### Κόστος

|                  |            |
|------------------|------------|
| Βασική τιμή      | 11.055.000 |
| Φορολ. Ίπποι     | 14         |
| Ετήσιο τεκμήριο  | 6.300.000  |
| Τέλη κυκλοφορίας | 100.000    |



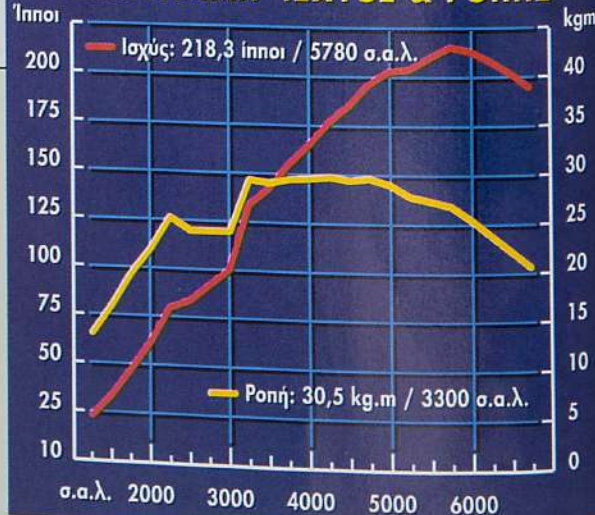
### Στο δυναμόμετρο

Το κόμπιασμα του κινητήρα στις χαμηλές στροφές, που αναφέρεται στο κυρίως κείμενο φαίνεται πεντακάθαρα και στο διάγραμμα της δυναμομέτρησης. Ενώ οι μέγιστες τιμές ισχύος και ροπής είναι απόλυτα ικανοποιητικές και οι καμπύλες ομαλοποιούνται πάνω από τις 3.500 σ.σ.λ., παρακάτω τα πράγματα είναι διαφορετικά. Παρουσιάζεται μια αρκετά ασυνήθιστα «βαθιά» τρύπα ισχύος από τις 2.300 έως τις 3.300 σ.σ.λ. που είναι περισσότερο ορατή στην καμπύλη της ροπής. Με βάση τα παραπάνω οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο αυτοκίνητο παρουσίαζε κάποιο πρόβλημα ανάλογο με αυτό του Punto GT που δοκιμάσαμε στο τεύχος του Οκτωβρίου, που είχε λυθεί με αλλαγή της βαλβίδας ανακούφισης του Turbo.

Η ισχύς και η ροπή έχουν μετρηθεί στους τροχούς. Οι απώλειες στο σύστημα μετάδοσης ήταν 15,4 ίπποι.

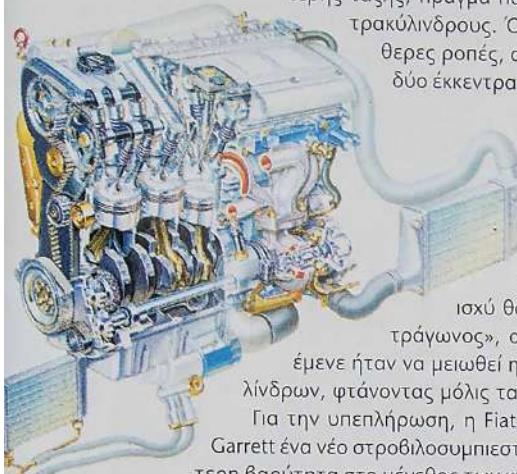
Η δυναμομέτρηση έγινε στο δυναμόμετρο DYNOMET 248-E της TECNO-MOTO.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΣΧΥΟΣ & ΡΟΠΗΣ



**ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ**

Με τη λύση του πεντακύλινδρου κινητήρα, η Fiat προσπάθησε να συνδυάσει το μικρό μέγεθος του τετρακύλινδρου (για εγκάρσια τοποθέτηση) με την ομαλή λειτουργία του εν σειρά εξακύλινδρου. Στους πεντακύλινδρους κινητήρες εξισορροπούνται πλήρως οι ελεύθερες δυνάμεις πρώτης και δεύτερης τάξης, πράγμα που δεν συμβαίνει στους τετρακύλινδρους. Όσον αφορά τώρα τις ελεύθερες ροπές, αυτές εξισορροπούνται από δύο έκκεντρα περιστρεφόμενους άξονες.



Ο μόνος τρόπος για να χωρέσει ο πεντακύλινδρος στο χώρο που πριν «στέγαζε» έναν τετρακύλινδρο, ήταν να γίνει αντίστοιχα μικρός σε μήκος. Όμως, για να έχει υψηλή ισχύ θα έπρεπε να είναι «υπερτετράγωνος», οπότε ο μόνος δρόμος που έμενε ήταν να μειωθεί η απόσταση μεταξύ των κύλινδρων, φτάνοντας μόλις τα 8 mm.

Για την υπεληλήρωση, η Fiat εξέλιξε από κοινού με την Garrett ένα νέο στροβιλοσυμπιεστή, τον TB 28, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στο μέγεθος των κινούμενων μερών του, προκειμένου να εξαλειφθεί κατά το δυνατό η τυπική καθυστέρηση απόκρισης των κινητήρων τούρμπο, καθώς ο στρόβιλος καλείται να αυξήσει τις στροφές του από τις 20.000 του ρελαντί στο μέγιστο των 150.000. Το αποτέλεσμα είναι ένας υπερσυμπιεστής με ιδιαίτερα μικρές διαστάσεις αλλά ικανότητα παροχής αέρα πάνω από 700 kg/h, ενώ λόγω της μικρής αδράνειας των πτερυγίων του, δεν εμποδίζει τα καυσαέρια κατά την έξοδό τους, ασκώντας ανάστροφη πίεση.



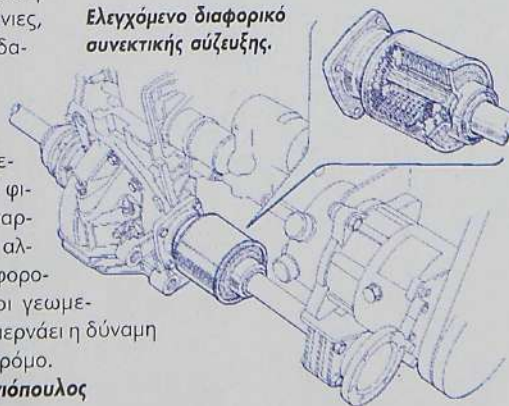
Για να φτάσει η ισχύς τους 220 ίππους, χρειάστηκε και η επανασχεδίαση των αυλών εισαγωγής και εξαγωγής (οι οποίοι έχουν επιστροφή νικελίου για προστασία από τις υψηλές θερμοκρασίες), ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή ροή των αερίων. Οι είκοσι συνολικά βαλβίδες είναι αυτορυθμιζόμενες, με σύστημα μεταβολής του χρονισμού τους. Για αντοχή στις

αυξημένες θερμικές φορτίσεις, οι βαλβίδες εισαγωγής είναι από ειδικό κάλυβα, ενώ αυτές της εξαγωγής είναι κοίλες, ψυχόμενες με νάτριο. Τα έδρανα και οι μπίελες έχουν ενισχυθεί, ενώ τα έμβολα σχεδιάστηκαν από την αρχή, προκειμένου η σχέση συμπίεσης να μειωθεί από το 10:1 του ατμοσφαιρικού κινητήρα στο 8,5:1. Τέλος, για την καλύτερη απαγωγή της θερμότητας, έχει αντικατασταθεί ο εναλλάκτης νερού-λαδιού με ένα ξεχωριστό ψυγείο λαδιού. Το σύστημα ελέγχου είναι Bosch Motronic, έχει τη δυνατότητα να «αντιλαμβάνεται» ποιά ταχύτητα έχει επιλεγεί στο κιβώτιο και περιορίζει την πίεση εισαγωγής στην 1η και τη 2η, για ν' αποφεύγεται το άσκοπο σπινάρισμα. Η ανάφλεξη είναι άμεση, χωρίς διανομέα.

Για τη μεταφορά των 220 ίππων στην άσφαλο από δύο μόνο κινητήριους τροχούς, επιλέχθηκε η λύση του ελεγχόμενου διαφορικού συνεκτικής σύζευξης, που μεταδίδει τη ροπή σε όποιον τροχό έχει πρόσφυση.

Το νέο Coupé είναι το πιο γρήγορο αυτοκίνητο παραγωγής της Fiat, οπότε έπρεπε να αναβαθμιστούν και τα φρένα. Το έργο αυτό ανατέθηκε στη Brembo. Τοποθετήθηκαν αλουμιένιες, τετραπίστονες δαγκάνες μπροστά, ενώ η διάμετρος των δίσκων αυξήθηκε στα 305 mm. Η φιλοσοφία των αναρτήσεων δεν έχει αλλάξει, έχουν διαφοροποιηθεί όμως οι γεωμετρίες, ώστε να περνάει η δύναμη καλύτερα στο δρόμο.

**Ελεγχόμενο διαφορικό συνεκτικής σύζευξης.**



Τάσος Στεργιόπουλος

**ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ**

**Επιτάχυνση από στάση**

| χλμ./ώρα | δευτερόλεπτα |
|----------|--------------|
| 0-40     | 2,4          |
| 0-60     | 3,5          |
| 0-80     | 5,5          |
| 0-100    | 7,2          |
| 0-120    | 9,9          |
| 0-140    | 12,4         |
| 0-160    | 15,9         |
| 0-180    | 21,0         |

400 m από στάση. (δλ. / χλμ. ανά ώρα)

15,3 / 156,9

1000 m από στάση. (δλ. / χλμ. ανά ώρα)

27,2 / 201,85

**Σφάλμα ταχύμετρου**

| ενδείξη | πραγματικά |
|---------|------------|
| 60      | 56,5       |
| 80      | 76,5       |
| 100     | 96         |
| 120     | 116        |

Τελική ταχύτητα 248 χλμ. / ώρα

**Επιτάχυνση εν κινήσει**

| χλμ/ώρα | δευτερόλεπτα |
|---------|--------------|
| με 3η   |              |
| 30-50   | 3,7          |
| 50-80   | 4            |
| 80-110  | 4,1          |
| με 4η   |              |
| 80-110  | 5,8          |
| 110-140 | 6,3          |
| με 5η   |              |
| 80-110  | 7,4          |
| 110-140 | 9,2          |

**Συνθήκες μετρήσεων**

|                   |   |
|-------------------|---|
| Θορβία            | Δύο άτομα, όργανα μετρήσεων, ρεζερβουάρ στα 4/5 |
| Θερμοκρασία       | 13°C  |
| Ενδείξη οδόμετρου | 4300  |
| Άνεμος            | Άπνοια  |

**Κατανάλωση**

|                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| Μετρήσεις Τεστ     |                       |
| Μέση               | 15,7 λίτρα / 100 χλμ. |
| Τυποποιημένη (ECE) |                       |
| 90                 | 6,7 λίτρα / 100 χλμ.  |
| 120                | 8,5 λίτρα / 100 χλμ.  |
| Πόλη               | 11,7 λίτρα / 100 χλμ. |

Ρεζερβουάρ 63 λίτρα

**Θόρυβος**

| χλμ/ώρα            | dbA  |
|--------------------|------|
| με 3η              |      |
| 40                 | 60,5 |
| 60                 | 67,5 |
| 80                 | 69   |
| 100                | 76,5 |
| με 4η              |      |
| 100                | 72,5 |
| 120                | 76   |
| με 5η              |      |
| 120                | 74   |
| 140                | 75,5 |
| Όριο στροφών με 2η | 82   |

**Εξοπλισμός**

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| Ηλεκ. παρθ. εμπρ./πίσω   | ST     |
| Ηλεκ. καθρέπτες          | ST     |
| Ηλιοροφή                 | -      |
| Κεντρικό κλειδίωμα       | ST     |
| Υδραυλικό τιμόνι         | ST     |
| Ρυθμιζ. δέσμη προβολέων  | ST     |
| Κλιματισμός              | ST     |
| Δερμάτινα καθίσματα      | -      |
| ABS                      | ST     |
| Αερόσακος οδηγ./συνοδηγ. | ST / - |
| Immobilizer              | ST     |
| Συναγερμός               | -      |
| Ραδιοκασετόφωνο          | -      |
| Ζάντες ελαφρού κράματος  | ST     |

**ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

**Κινητήρας**

|                        |                         |
|------------------------|-------------------------|
| Θέση                   | Εμπρός εγκάρσια         |
| Κύλινδροι              | 5                       |
| Μπλοκ/Κεφαλή           | Χυτοσίδηρος / Αλουμίνιο |
| Κυβισμός               | 1998 κ. εκ.             |
| Ισχύς (ίπποι / σ.α.λ.) | 220 / 5750              |
| Ροπή (kgm / σ.α.λ.)    | 31,6 / 2500             |
| Διαμ.Χαλιδρομή         | 82 x 75,65              |
| Συμπίεση               | 8,5 : 1                 |
| Βαλβίδες               | 4 ανά κύλινδρο          |
| Έκκεντροφόροι          | 2 επικεφαλής            |
| Τροφοδοσία             | Ψεκασμός Π. Σ.          |

**Υστ. Διεύθυνσης**

|                    |            |
|--------------------|------------|
| Τύπος              | Κρεμαγιέρα |
| Υόραυλ. υποβοήθηση | Ναι        |
| Στροφές τιμονιού   | 2,3        |
| Διάμετρος στροφής  | 11,9 μέτρα |

**Ανάρτηση**

|        |  |
|--------|--|
| Εμπρός | Γόνατα ΜακΦέρσον, ψαλιδία βάσης, αντιστρεπτική ράβδος                              |
| Πίσω   | Γόνατα ΜακΦέρσον, υστερονίστες βραχίονες, ελικοειδή ελατήρια, αντιστρεπτική ράβδος |

**Φρένα**

|            |                   |
|------------|-------------------|
| Εμπρός     | Αερισμένοι δίσκοι |
| Πίσω       | Δίσκοι            |
| ABS        | Ναι               |
| Χειρόφρενο | Πίσω μηχανικό     |

**Μετάδοση**

|   |                        |
|---|------------------------|
| Κίνηση  | Εμπρός                 |
| Κιβώτιο   | 5 σχέσεων, χειροκίνητο |
| Σχέσεις μετάδοσης / Ταχύτητα (στις 1000 σ.α.λ.) |                        |
| 1η  | 3,8 : 1 / 9,4          |
| 2α  | 2,235 : 1 / 16,0       |
| 3η  | 1,52 : 1 / 23,5        |
| 4η  | 1,156 : 1 / 30,9       |
| 5η  | 0,914 : 1 / 39,0       |
| Όπισθεν   | 3,545 : 1              |
| Διαφορικό                                       | 3,111 : 1              |

**Τροχοί**

|          |               |
|----------|---------------|
| Ζάντες   | 7 J x 16"     |
| Ελαστικά | 205 / 50 R 16 |
| Ρεζέρβω  | 125 / 80 R 16 |

**Ηλεκτρικά**

|          |      |
|----------|------|
| Μπαταρία | 50Ah |
|----------|------|

**Διαστάσεις**

|                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| Αριθμός θέσεων           | 4                     |
| Μήκος x Πλάτος x Ύψος    | 4250 x 1768 x 1340 mm |
| Μεταξόνιο                | 2540 mm               |
| Μετατόχινο (εμπρός/πίσω) | 1768 / 1468           |
| Χώρος αποσκευών          | 295 λίτρα             |

**Βάρος**

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Κατασκευαστή                   | 1310 κιλά       |
| Αυτοκινήτου δοκιμής            | 1314 κιλά       |
| Πφέλιμο φορτίο                 | 410 κιλά        |
| Ρυμουλκούμενα (χωρίς/με φρένα) | 680 / 1300 κιλά |

**Ανταλλακτικά**

|                      | Ανταλλακτικό | Τοποθέτηση |
|----------------------|--------------|------------|
| Φτερό εμπρός         | 23.000       | 26.000     |
| Φανάρι εμπρός        | 104.000      | 2.300      |
| Φανάρι πίσω          | 34.000       | 2.300      |
| Καπό εμπρός          | 275.280      | 63.000     |
| Προφυλακτήρας εμπρός | 169.600      | 40.000     |
| Προφυλακτήρας πίσω   | 100.000      | 38.000     |
| Καταλύτης            | 204.000      | 5.200      |
| Αισθητήρας "Α"       | 37.300       | 5.200      |
| Εξάτμιση             | 114.930      | 8.300      |
| Δίσκος-Πλατό         | 59.295       | 35.000     |
| Αμορτισέρ (σετ)      | 127.530      | 20.000     |
| Εγκέφαλος            | 238.300      | 3.200      |
| Τακάκια εμπρός       | 26.180       | 5.600      |

Οι τιμές περιλαμβάνουν και Φ.Π.Α. 18%.