

TEST
in pista

FIAT COUPE' TURBO GRUPPO N



La sfida

Di aspetto aggressivo e filante, l'acerba FIAT Coupé sta sorprendendo per le buone doti velocistiche mostrate, almeno in questo esemplare della Nordauto condotto in gara da Stefano Buttiero.



di FRANCO FIORE
foto SILVANO MARCHINO

Evidentemente qualcuno alla Nordauto non ne aveva abbastanza dell'impegno nel Superturismo con le Alfa 155 di Tamburini e Giovanardi, e ha pensato di andarsi a cercare un «diversivo», giusto per non annoiarsi nemmeno nelle rare pause concesse dalla stagione tricolore della categoria D2. E già che c'erano, in quel di Cremona l'impegno se lo sono trovato di quelli belli tosti, avendo deciso di andare a stuzzicare nel CIVT nientemeno che le velocissime BMW, e di farlo con una macchina innegabilmente bella e ben motorizzata, ma completamente a digiuno di esperienze agonistiche, se si esclude un poco promettente tentativo rallystico. Parlare di salto nel buio è forse eccessivo, tenuto conto dell'esperienza di una struttura ormai rodata e di alto livello come la Nordauto, ma è indubbio che la decisione di preparare e schierare in pista una FIAT Coupé Turbo non è esattamente la prima che verrebbe in mente a chi desidera ottenere dei risultati immediati. Eppure, l'handicap di partire dal classico foglio da disegno bianco è stato superato di slancio, e modifica dopo modifica, miglioria dopo miglioria, la sportiva torinese è diventata una bella realtà, nonché l'unica alternativa plausibile alle 325 bavaresi. Il tutto nel breve e frenetico volgere della prima metà del campionato, pochi me- ▶▶▶

Davvero coraggiosa l'idea di schierare una macchina nuova e tutta da scoprire nella classe N3 del Campionato Italiano Velocità Turismo, autentica tana del lupo in cui dominano le sperimentate e collaudate BMW 325i. A lanciare questo guanto è stato Mauro Sipsz, che ha chiamato a guidare la sua nera Coupé un pilota esperto come Stefano Buttiero, reduce da una stagione con l'Alfa nel DTM. E lui, nelle sei gare disputate, ha fatto capire che almeno in certi circuiti già adesso non ce n'è per nessuno...



si nei quali Stefano Buttiero ha ottenuto una vittoria di classe (a Monza, terza gara dell'anno) e diversi exploit che l'hanno fatto entrare di diritto nel club dei piloti da tenere d'occhio.

LA VETTURA

Veloce anche senza spray

Dalla sua la Coupé ha un'elevata velocità in rettilineo, frutto della generosità del motore (praticamente lo stesso della Lancia Delta HF, già sperimentato con successo in pista sulle Alfa 155 Q4) e di un'ottima aerodinamica, mentre l'handicap maggiore consiste nella concezione della sospensione posteriore, che consente un'escursione limitata e soprattutto non recupera camber in fase di appoggio: questo costringe a viaggiare con assetti molto rigidi, quindi con una macchina nervosa e poco maneggevole nel lento. Le due cose unite fanno sì che la Coupé sia un'avversaria decisamente pericolosa in circuiti veloci come Imola e Monza, dove la trazione anteriore riesce comunque a mettere per terra la potenza, e lo sia invece meno in tracciati più lenti e guidati come Varano e Binetto. Il motore, preparato dalla Autotecnica di Edo Riboldi, è una vecchia cono-

scenza, ma in questa configurazione non è dotato dello spray d'acqua sull'intercooler che era invece omologato sulle Alfa Q4; nonostante questo le temperature di esercizio non sono mai state un problema, grazie alla bontà di base del progetto che prevede una generosa presa d'aria anteriore per il raffreddamento della meccanica e dell'intero circuito dell'aria compressa. La flangatura da 36 millimetri permette ai 4 cilindri torinese di «respirare» a dovere, e i dati di potenza e coppia lo dimostrano ampiamente; piuttosto, trattandosi di una «tuttoavanti» non proprio leggerissima e dalla cavalleria più che rispettabile, sono gli organi della trasmissione a giocare un ruolo essenziale nel bilancio globale delle prestazioni. Nella normale circolazione su strada il giunto viscoso che trasmette la coppia alle ruote motrici svolge egregiamente il suo compito, ma i tanti cavalli in più erogati da questa versione corsaiola lo mandano facilmente in crisi, come testimoniano le spettacolari ma controproducenti «sgommate» che si verificano in accelerazione all'uscita dalle curve più strette. L'omologazione di un differenziale tradizionale, quindi di tipo meccanico, che viene alternato al Viscodrive a seconda delle caratteristiche dei circuiti, è servita a metterci una pezza, ma non a risolvere definitivamente il problema: la motricità non è certo il fiore all'occhiello



della FIAT Coupé, ed è anche in considerazione di questo fatto che a dispetto di una motorizzazione esuberante la vettura è stata inserita nella classe N3 del CIVT, mentre le Ford Escort e Sierra, anch'esse 2.000 turbo ma a trazione integrale, militano rispettivamente in N1 ed N2. Dal punto di vista telaistico la vettura nasce già sana di base e infatti, a parte l'adozione di un solido roll-bar saldato, gli unici interventi di irrobustimento effettuati

nell'officina della Nordauto hanno riguardato gli attacchi delle sospensioni anteriori. Problemi di peso non ce ne sono, anzi, in configurazione «circuita» la macchina continua ad essere sottopeso anche dopo la riduzione di 20 chili del minimo di fiche (passato da 1.150 a 1.130 kg), con la necessità quindi di essere zavorrata con una bella piastra di piombo del peso di 11,5 chilogrammi. Purtroppo, a questo proposito il regolamento del CIVT è molto restrittivo, ed obbliga i concorrenti a fissare la zavorra unicamente al posto del sedile del passeggero, mentre viste le caratteristiche della Coupé sarebbe stato forse preferibile sistemarla in modo da migliorare il bilanciamento tra avantreno e retrotreno. Ma sono regole...



AL VOLANTE

Tanto motore...

La posizione di guida è pressoché perfetta, forse un pelo incassata rispetto all'ingombro del cofano motore, ma bastano poche curve per prendere le misure e abituarsi al fatto di non vedere dove si mettono le ruote anteriori. L'abitacolo ovviamente è molto spoglio ed essenziale. Sopra, sotto e ai lati domina il colore grigio del metallo nudo e crudo, senza orpelli, rivestimenti e guarnizioni. Davanti invece ci si ritrova un bel volante sportivo e la strumentazione di serie, arricchita da un display che indica la temperatura dell'aria di alimentazione e da due interruttori sulla consolle che

inseriranno o escludono rispettivamente la ventola di raffreddamento ed il sistema antibloccaggio ABS.

Il motore si avvia senza difficoltà e si dimostra subito molto «civile», sia come rumorosità sia come erogazione della potenza; altre note positive vengono dal cambio, molto rapido e preciso pur essendo di serie, e dallo sterzo, leggero quanto basta per non affaticare e anch'esso preciso nell'azione e rapido nella risposta. Un paio di giri per prendere confidenza, e alla prima curva affrontata con un po' di decisione subito una bella intraversata. Ai box Buttiero e tutti gli uomini della Nordauto non credono ai loro occhi: ma il tallone d'Achille della FIAT Coupé non era sempre stato il sottosterzo? In realtà non è che l'asfalto del circuito- ▶▶▶

La Coupé ha espresso ottime doti motoristiche, pur dovendo fare i conti con un deciso sottosterzo un po' penalizzante nel lento. A sinistra, primo piano per Tiziano Minuti, responsabile logistico della Nordauto.



salotto torinese abbia cambiato da un momento all'altro le caratteristiche della vettura, semplicemente le gomme posteriori non sono ancora in temperatura, e in questo modo vogliono comunicare a chi sta seduto ai comandi che non è ancora il caso di esagerare... Ricominciamo daccapo, e con un po' di pazienza scopriamo le caratteristiche e la personalità dell'auto, dominate da un motore che senza essere cattivissimo spinge davvero forte, soprattutto nella zona centrale del contagiri. È inutile, per non dire controproducente, insistere con l'acceleratore fin verso il fatidico «rosso»: in questo modo infatti non si sfrutta la pressione del turbo e ad ogni passaggio di marcia si perdono troppi giri, andando incontro ad un «buco» che penalizza parecchio in termini cronometrici. 5.500 giri sono forse anche troppi, fino a questo regime la progressione è davvero notevole, e lo dimostra il fatto che nel tratto di velocità pura la Coupé ha staccato un tempo parziale migliore di tante auto paragonabili come potenza, ma dotate di cambio ravvicinato... Un po' diverso il discorso in curva, ma va detto che il tracciato di Lombardore sembra fatto apposta per mettere in evidenza i limiti di base di una macchina come questa, potente ma con due sole ruote motrici e con la trasmissione di serie. Nessuna piega lunga e veloce in cui far valere la sua grande stabilità e le sue doti di allungo in uscita, e in compenso tante curve lente di ritorno dove è necessario dosare bene l'acceleratore per evitare di sprecare cavalli e scivolare di muso verso l'esterno. Il risultato, parlando di tempi sul giro, non è stato quindi esaltante, ma non era certo questo il terreno ideale per la nera Coupé della Nordauto, che esprime il meglio di sé quando deve pennellare una traiettoria veloce e precisa, ma che non richieda improvvisi cambi di appoggio e violente riprese da bassa velocità. Per questo ci vorrebbero forse due ruote motrici in più...



La notevole coppia espressa dal 2 litri 16v turbo della sportiva FIAT provoca forti patinamenti delle ruote motrici, portando ad allargare le traiettorie nelle curve strette (sopra). Sotto, il pilota della Coupé-Nordauto, Stefano Buttiero.

STEFANO BUTTIERO

«Finire nei primi tre»

Ventinueve anni, torinese, un curriculum che parla di kart, Formula 3 e gare Turismo, con una sottolineatura nella casella del 1994, stagione vissuta in Germania sull'Alfa Romeo del DTM: nessuno meglio di Stefano Buttiero può giudicare la FIAT Coupé che ha guidato con alterna fortuna nelle prime sei prove del CIVT 1995. Di rimpianti e frustrazioni per essere passato da un mostro come la 155 V6 Ti ad una «tranquilla» Gruppo N a due ruote motrici neanche l'ombra, anzi dalle sue parole traspare un sincero entusiasmo per questa sua nuova avventura: «La Coupé ha ben poco a che vedere con la macchina che ho guidato lo scorso anno, è molto meno sofisticata e proprio per questo non ho avuto particolari problemi di adattamento. In qualsiasi circuito bastano due o tre giri per trovare il limite, ma questo non vuol dire che non sia un mezzo professionale: la macchina

sente molto le regolazioni e ha un grande potenziale, che non è sempre facile sfruttare al cento per cento».

■ Quali sono i suoi pregi, e cosa invece vorresti migliorare?

«Il punto di forza sono le doti elastiche e aerodinamiche, che la rendono fortissima nei tracciati dove il motore ha un peso preponderante. Sul lento invece accusa un accentuato sottosterzo causato dalla sospensione posteriore, ma in fondo nell'arco di una stagione gare veloci ed altre più lente e guidate si equivalgono, per cui in realtà non ci sono vantaggi o handicap sensibili».

■ Sei praticamente da solo contro una muta di BMW: che cosa invidi ai piloti delle macchine tedesche?



«Essenzialmente i tre anni di esperienza che i loro preparatori hanno su quelle auto: la mia ha fatto sei gare in tutto... A parte questo, le 325 hanno un gran telaio e ottimi freni, e inoltre beneficiano di un ABS evoluto che può essere utilizzato ovunque, mentre il nostro è un impianto di tipo stradale che funziona benissimo sulle piste dal fondo liscio e regolare, ma va in crisi sullo sconnesso. Sempre a proposi-

to di freni, un altro problema era costituito dal loro rapido surriscaldamento, ma è stato risolto grazie all'omologazione dei nuovi dischi anteriori Brembo, che oltre ad essere ventilati sono anche forati. È aumentato il consumo delle pastiglie, ma adesso la frenata è sicura, e lo sarà ancora di più quando disporremo degli speciali cerchi a ventilazione forata che la Cromodora sta studiando appositamente. D'altra parte la macchina è nuovissima e quella che stiamo portando avanti è una stagione sperimentale in vista di possibili impegni futuri. Era quindi implicito fin dall'inizio che dovessimo sobbarcarci un notevole lavoro di sviluppo su una meccanica che ha comunque ancora notevoli margini di miglioramento».

■ **A proposito, adesso sei quarto in classifica dietro a tre BMW: cosa ti aspetti da qui alla fine del campionato?**

«Realisticamente conto di entrare nei primi tre, e se riusciremo a risolvere almeno parzialmente il problema del sottosterzo credo che l'obiettivo sia ampiamente alla nostra portata».



In questa pagina, dall'alto: il posto di guida di impostazione semidistesa molto sportiva, da vera GT; il 1.995 cc. plurivalvole sovralimentato, avuto in eredità dalla Delta HF, capace di erogare 260 CV in preparazione Gruppo N. Qui a lato, un cerchio in lega di Magnesio con diametro da 16" e canale da 6,5J; sotto, uno dei dischi freno anteriori, autoventilanti e forati, da 284 millimetri.

TABELLA TEMPI

1° giro	2° giro	3° giro	4° giro	5° giro	TOTALE
47'223	47'159	47'591	46'789	47'525	3'56"287

Giro più veloce e relativa media

il 4°, in 46'789, alla media di 83,823 km/h

LE CONDIZIONI DEL TEST

Meteo: 25° centigradi, cielo sereno, temperatura asfalto 32° centigradi.

Fondo: asfalto asciutto, fondo regolare.

Percorso: circuito automobilistico di Lombardore (TO), sviluppo circa 1.150 metri, larghezza media carreggiata circa 10/12 metri, asfalto regolare; ampie vie di fuga, protezioni con guard-rail a tre fasce aggiornate a norme CSAI, distanza media bordo pista-protezioni circa 20 metri.

Rilevamenti effettuati con apparecchiature telemetriche della TEST di Torino

La scheda FIAT COUPE' TURBO Gr. N-CIVT

MOTORE	anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.995 cc.
ALES. x CORSA	84 x 90 mm.
COMPRESSIONE	8:1.
DISTRIBUZIONE	2 alberi a cammes in testa azionati da cinghia dentata, 4 valvole per cilindro.
ALIMENTAZIONE	iniezione elettronica multi-point Marelli IAW, turbo-compressore Garrett AiResearch con intercooler aria/aria.
POTENZA MAX	260 CV a 5.200 giri.
COPPIA MAX	36 kgm. a 4.800 giri.
TRASMISSIONE	trazione anteriore con dispositivo antipatinamento Viscodrive, cambio meccanico a 5 rapporti + RM.
SOSPENSIONI	a ruote indipendenti, anteriori a schema McPherson, posteriori con bracci tirati ancorati a una traversa ausiliaria. Ammortizzatori Bilstein, molle Eibach.
FREMI	anteriori dischi forati e autoventilanti da 284 mm, posteriori dischi pieni da 240 mm, pinze di serie.
STERZO	a cremagliera con idroguida.
CERCHI	Cromodora in lega di Magnesio da 6,5 x 16".
LUNGHEZZA	4.250 mm.
LARGHEZZA	1.810 mm.
PASSO	2.540 mm.
PESO	1.130 kg (corrispondente al minimo di fiche) con 11,5 kg di zavorra.
PESO/POTENZA	4,347 kg/CV.
COSTO	indicativo € 40.000.000 (IVA esclusa) per preparazione equivalente all'esemplare del test, esclusa la vettura.

REGOLAZIONI VETTURA

Serbatoio di sicurezza con circa 20 litri di carburante, pneumatici Dunlop D92-770 da 205-580/16, pastiglie freni Pagid RS04.