

il Fiat Coupé - 20 V Turbo

Inviato da Valentino

Venne commercializzata dal 1997 in sostituzione della versione Turbo 16 V. La differenza sostanziale dal precedente modello era il motore a 5 cilindri sovralimentato da 220 CV. Infatti questo motore denominato M648 era in grado di avere un buon compromesso tra coppia a bassi regimi (31.6 Kgm a 2500 rpm) ed elevata potenza ai medio alti (220 CV a 5756 rpm). Queste prestazioni era in grado di raggiungerle grazie essenzialmente a tre fattori:

Coupè Fiat Turbo 20 V del 1997

1 Una turbina relativamente piccola (TB 28) che gli dava coppia ai bassi

2 L'elevato frazionamento del numero dei cilindri

3 Il variatore di fase montato sull'albero dell'aspirazione lo ruotava di 9° in anticipo modificando così il diagramma della distribuzione in fase di aspirazione allo scopo di ottenere un buon compromesso tra le elevate prestazioni in termini di potenza a regimi elevati e una buona coppia a bassi regimi.

Schema variatore di fase M648 5 cil. Turbo

Il cambio era il C530 a 5 marce dotato di viscodrive, la coppia in 1° marcia era tagliata a 26 Kgm, in 2° a 29 Kgm, coppia max in tutte le altre marce.

L'impianto frenante era della Brembo con dischi autoventilati da 305 mm di diametro, con pinze a doppio pistoncino, aveva cerchi in lega da 16" con desing innovativo a quattro razze

I pneumatici di prima dotazione erano i Pirelli P0 "Assimetrici" nella misura di 205/50/16 87 Y

Era dotata sia di interni in pelle che in tessuto, poteva avere i getti lava-fari e anche l'airbag lato passeggero, in alcuni casi aveva il tettuccio apribile, ma per poter montare questo accessorio la capote doveva essere centinata in fase di lastra ferratura.

Complessivo del M 648 5 cil. Turbo Motore M648