

## Fiat Coupé 20V Turbo Plus (1999) GeestBeest



**Er zijn van die auto's waarin de geest van andere auto's voortleeft. Dat krijg je met het extreme over the top-uiteerlijk van deze Coupé Fiat. Dat doet denken aan grote sportwagens uit het verleden. Maakt hij zijn uiterlijk waar?**



Is een Coupé Fiat normaal gesproken al niet direct een incognito-auto, deze onlangs verherbouwde Plus-uitvoering gooit er net zo makkelijk nog twee schepjes bovenop. De verschillen zitten 'm visueel onder andere in de - naar onze smaak - wat al te opzichtige skirts, andere en grotere (17-inch) lichtmetalen velgen, 'n iets andere grille, rode Brembo-remklauwen en rode veiligheidsgordels. Maar daar blijft het niet bij: zo is deze Coupé uitgerust met een zesversnellingsbak en een heuse startknop. U weet wel: met de sleutel de boel op contact zetten, op de aluminium knop rechts achter het stuur drukken en: vroem, motor loopt. Reuze-racey. Fiat laat het interieur voor het overgrote deel bestaan uit het materiaal waarvan de buitenkant gemaakt is. En ze komen er niet alleen mee weg, ze zetten er een van de fraaiste en in ieder geval origineelste interieurs van autoland mee neer. Bij de nieuwe Plus is nog een andere snelheidsmeter gemonteerd, die tot maar liefst 280 km/h reikt. Tikkie aan de overdreven kant, bij een auto die maximaal 250 loopt. Fiat monteert een fraaie vijfcilinder twintigklepper met turbo, die er in deze versie 220 pk uitbeukt. Via de voorwielen, ja.

- +
  - Topprestaties
  - Uitstekende bediening
  - Extravagant uiterlijk

- - Harde stoelen
  - Beperkte ruimte
  - Dubbelslurp

### Onbehoorlijk

Wie voor 't eerst probeert met de Coupé Fiat een beetje sportief bij dat stoplicht weg te komen, kon nog wel eens van een koude kermis thuiskomen. Geef te weinig gas en er gebeurt eigenlijk tergend weinig. Geef iets te veel gas en je staat als een bezetene gaten in het asfalt te graven, ware het

niet dat banden daar niet bij uitstek geschikt voor zijn. Wielspin dus, en niet zo'n beetje ook. Als je dan eenmaal weg bent, krijg je iets voorbij de 3000 toeren nog zo'n onbehoorlijke beuk in je rug dat je kunt zweren dat je zojuist van achteren bent aangereden. Jaja, beste mensen, dit is een turbo van de oude stempel. Het verschil tussen nog-geen-turbo en mét-turbo is echt het verschil tussen niksniksniks en

AAAAAAHHHHHHLLES.

Dat geluid bij dit soort auto's een belangrijker rol speelt dan te doen gebruikelijk, is duidelijk. De Coupé Fiat laat al vanaf het drukken op de startknop duidelijk weten waar 't hem om te doen is. Hij klinkt stationair al ongeveer zo vriendelijk als Edgar Davids die net een tweede gele kaart heeft gekregen. Wie het lef heeft dan ook nog op z'n staart te gaan staan, krijgt toch een woede-uitbarsting om z'n oren! Het giert, fluit, gromt en brult dat het een aard heeft. U begrijpt: niets zo leuk als een Coupé Fiat kwaad maken.

Wie de Witte Schicht regelmatig tegen de haren in strijkt, kan rekenen op het ene na het andere verzoek iets anders met de maaginhoud te doen dan die rustig te laten verteren. Door de perfect schakelende korte zesbak is het 'n fluitje van een cent altijd over een overweldigende hoeveelheid

lanceringsvermogen te beschikken. Dat die arme voorbanden af en toe moeite hebben met dat geweld, ligt voor de hand.

Toch is het bijna bewonderenswaardig hoeveel grip zo'n Coupé nog heeft - wie echt aan het beesten is krijgt uiteraard met onderstuur te maken, maar gevaarlijk wordt dat zelden, al is het alleen al omdat dan de tractiecontrole ingrijpt.

De Coupé Fiat is niet alleen erg stevig geveerd; in de Plus-uitvoering heeft hij prachtige Recaro-stoelen, die echter gevuld lijken te zijn met geperst graniet. Wat zitten die dingen hard zeg! Over zitten gesproken: wij zitten met onze rechterpoot klem tegen de middenconsole. En zulke lange stelten hebben we nu ook weer niet. Remmen doet hij voorbeeldig. Sturen gaat met genoeg gevoel en precisie. De zesbak is licht en probleemloos te bedienen.

Verder nog wat? Nou, dat je beter een andere auto kunt nemen als je regelmatig met méér dan z'n tweeën op pad wilt. Dat het uitzicht rondom zeker beter kan en dat er ook niet super veel koffers mee kunnen op vakantie. En, om nog maar een open deur in te trappen: dat hij een héél stevige slok lust. Als je 'n béétje met hem doet waarvoor hij gemaakt is, kom je met 1 op 8 nog heel goed weg. Reken in de praktijk eerder op 1 op 7. Rest ons nog iets te zeggen over de prijs. De Coupé Fiat 20V Turbo Plus moet zo'n 82 mille opbrengen. Dat is inclusief de airco, Recaro's, elektrische verstelling van alles wat beweeglijk is, 17-inch lichtmetaal en twee airbags.

#### Technische gegevens

**Motor:** dwars-voorin 5 benzine-lijn, 4 kl./cil., multipoint injectie + turbo, cil.inh. 1998 cc, boring x slag 82,0 x 82,7 mm, compr. verh. 10,3:1, max. vermogen 162 kW/220 pk bij 5750 tpm, max. koppel 310 bij 2500 tpm.

**Onderstel:** aandrijving voorwielen, 6-versnellingsbak, voorwieloph. onafhankelijk, MacPherson + stabilisator, achter onafhankelijk + stabilisator, stuurbekrachtiging, draaicirkel 10,3 m, remmen voor geventileerde schijven, achter massieve schijven, ABS.

**Maten/gewichten:** l/b/h 4,25/1,77/1,34 m, wielbasis 2,54 m, banden 205/50 ZR 16, kofferruimte 295 l, tankinh. 63 l, gewicht 1285 kg, laadverm. 435 kg, aanhanger geremd 1200 kg.

**Prestaties:** Topsnelheid 250 km/h, acceleratie 0-100 km/u 6,6 s, 80-120 km/u in 4/5 7,5/11,0 s, testverbruik 13,8 l/100 km, geluid bij 100/120 km/u 71,0/73,0 dB.

**Nieuw prijs:** € 37.187 (1999)