Essai – Abarth 595 Competizione : Le chaînon manquant entre 500 et 695 Biposto

Abarth avait promis un nouveau modèle. Promesse tenue depuis le 3 mars dernier au Salon de Genève sur fond de 124 Spider. Mais en attendant sa sortie définitive, la 500 sert toujours de base aux diverses préparations et kits qu'offre Abarth. Les puissances s'étendent aujourd'hui de 140 ch avec la 500 Abarth « basique » à 190 ch avec la sulfureuse 695 Biposto dont nous vous avons proposé l'essai dernièrement.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm^3
- 180 ch à 5'500 t/min
- 250 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'045 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'660 x 1'627 x 1'485
- Conso. mesurée : 7.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 134 g/km (E)
- dès CHF 33'600.-, mod. essayé: CHF 36'468.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Il y a deux ans déjà, à titre privé, j'ai eu une aventure avec une petite italienne, 18 mois d'intenses souvenirs. Nous nous sommes ensuite séparés pour diverses raisons très personnelles, tout en restant en bon termes. C'était déjà une 595 Competizione. Depuis sa présentation en 2008, cette petite Diva de 500, passée chez le sorcier Abarth qui en sortait déjà 135 ch, m'avait fait de l'oeil. Mais la version de base, même si Abarth y avait ajouté sa sauce, ne me suffisait pas. A l'extrême, la petite série 695 Tributo Ferrari (1'700 exemplaires) me faisait rêver. Mais elle était hors de portée pour mon budget « daily car ».

En 2012, La 595 Competizione est présentée au Salon de Genève. C'est le coup de foudre. Belle, musclée et très typée, elle sera mienne. Je suis heureux aujourd'hui de refaire un bout de route avec elle car, je dois vous l'avouer, elle me manque souvent, d'autant plus qu'entre temps elle est passée de 160 à 180 ch. Tiens, tiens, justement la puissance de feu la 695 Tributo Ferrari.






A l'extérieur

Pas grand chose de nouveau, c'est toujours la « vieille 500 » de 2007 qui est relookée pour Abarth avec sa couleur originelle, le gris Campovolo et ses stickers rouges sur le côté ainsi que sur l'enveloppe des rétros. Cette bouille est toujours aussi craquante, malgré le temps qui passe.

Equipée de jantes Abarth Formula, elle fait vraiment bobinette. Pour l'essai, et

comme nous sommes encore en hiver, elle est chaussée en Pirelli Winter Sottozero. Côté esthétique, cela ne change pas des masses, c'est plus au niveau roulage que la différence se fait sentir.

L'arrière, avec son béquet de toit, son diffuseur et son pot d'échappement « Record Monza » à quatre sorties, nous rappelle qu'il s'agit bien d'une sportive. Relevons qu'une version C (cabriolet) existe et que son image siéra peut-être mieux à la gent féminine…De plus, elle existe dans le sexy rouge appelé "Rouge Officina", sa couleur de lancement.





A l'intérieur

Je retrouve les sièges semi baquet « Abarth Corsa » de chez Sabelt avec le logo brodé 595. C'est beau, c'est léger et ça en « jette ». En revanche, selon votre morphologie, ils vous combleront ou pas. Il existe plus enveloppant comme baquet, mais pour moi, et sur la route, c'est suffisant. Ils sont confortables mais non réglables en hauteur, alors avec ce volant très, trop, Fiat 500 (même si gainé de cuir), la position de conduite haute est vraiment moyenne.

Par ailleurs, on retrouve toujours autant de plastique "Fiat" et le logo 500 au dessus de l'espace ouvert dit « boite à gants ». Un peu de carbone et un logo 595 aurait été plus appréciés, vu le prix du modèle. Une option à développer peut être! Car ce radinisme semble de mise, et c'est dommage. En effet, il faut acheter des options "Abarth" pour avoir un produit sympa. Je recommande vivement les freins Brembo, pas encore de série mais proposés à seulement CHF 200.-. De série, nous avons les phares aux xénon, le radar de recul et ces beaux baquets. C'est un minimum! Car pour le reste… Devoir payer un système de navigation dépassé et, qui plus est, toujours aussi mal intégré et gênant la vison dans certains virages, relève du masochisme. On pourra se passer du rétro central

automatique jour/nuit, ce sera déjà CHF 180.- de gagnés. Les stickers sont beaux mais cela devrait être de série sur une édition spéciale.

Autrement, il y a quatre places, si si, et ce n'est pas en option cette fois. Alors il est certain qu'un rugbyman ne sera pas à son aise à l'arrière (à l'avant non plus d'ailleurs vu le format des baquets) mais deux enfants pourront y tenir. Le coffre, sans être spacieux, est suffisant.

Le clignotant n'est pas des plus silencieux et même si je me fais vieux, j'aurais aimé un son plus discret et surtout moins « cheap ». Petit changement par rapport à mon "ex" : le graphisme du tachymètre qui se change en fonction du mode sélectionné. En normal, il vous indique comment consommer moins avec un indicateur de charge et la température de l'eau. En mode sport, on garde la température de l'eau, la vitesse est aussi indiquée numériquement – j'aime, c'est plus rapide à lire que l'ancien compteur à aiguille qui était particulièrement mal fait – mais apparaît aussi l'information indiquant les "G" que l'on prend en accélération, décélération et en latéral. Du pur gadget pour geek.













Sous le capot

Nous avons toujours comme base le petit 4 cylindres T-jet 1.4 litres (1’368 cm^3 exactement) turbo compressé qui, par le biais d’un savant dosage, sort maintenant non plus 160, mais 180 ch, tout en gagnant 20 Nm pour atteindre 250 Nm. Très sincèrement, ce moteur est tellement coupleux et le turbo si bien proportionné que l’on croirait avoir plus de couple, surtout en mode sport où il peut reprendre en cinquième dès 1’200 t/min. Incroyable. La boîte est bien étagée mais j’aurais bien aimé un sixième rapport.

J’étais vraiment en amour avec mon « ex » et ces 160 ch mais je dois avouer qu’avec 180 ch c’est encore mieux. La différence peut sembler minime, mais il n’en est rien. Avant l’essai, je pensais que les ingénieurs avaient simplement augmenté la pression du turbo. Mais que neni. Il s’agit d’un turbo Garett plus gros, celui qui était dans la 695 Tributo Ferrari. Avec le couple qui augmente et la façon dont souffle ce turbo, une cartographie revisitée, nous avons là une voiture véritablement transfigurée. Les reprises sont bluffantes pour ce petit gabarit. J’ai l’impression que cette voiture marche au SP98 coupé avec de la vitamine C.

Côté consommation, je dois dire que j’ai été surpris en bien avec seulement 7,9 litres au 100 km, et pourtant ce n’est pas faute d’avoir utilisé le turbo. Le poids contenu aide certainement. Mais attention, le réservoir ne fait que 35 litres.





Au volant

J’aurais bien aimé un bouton poussoir pour démarrer ce petit quatre cylindres de “compète” mais bon, la clé Fiat rebadgée Abarth fera l’affaire. En effet, la magie opère toujours. Il y a dans le son que divulgue cet échappement un côté noble.

Celui d'une diva. Je me verrais bien au bord du lac de Côme. Je suis en admiration sur le travail effectué par les ingénieurs acousticiens. Du grand art, surtout de l'extérieur. A noter que le son est encore meilleur sur la version à boîte automatique (gestion différente aux rétrogradages) mais il faut aimer cette transmission qui fait, certes, honorablement son travail, mais qui est vraiment dépassée. Pour profiter du son, il y a aussi la possibilité de prendre la ludique et sympathique découvrable avec son toit qui coulisse. Affaire de goût et de choix.

Je ne reviendrai pas sur la position de conduite qui n'est pas des plus sportives, ni sur le confort pas toujours évident, mais plutôt sur l'ensemble qu'offre cette bouillante Abarth. La boîte est précise sans être ferme dans son guidage, rien à redire. Ou plutôt oui, une chose. A peine cinq minutes après en avoir pris le volant, je me suis retrouvé sur une voie d'accélération pour m'engager sur l'autoroute. Mode de conduite "normal" sélectionné car il existe un manettino version usage unique et à poussoir. Alors ce n'est pas un manettino, me diriez-vous ! Oui, en effet, juste un bouton magique. Donc mode "normal", je me lance sur la voie d'accès en poussant mes rapports. Le souffle du turbo que l'on n'entend pas mais que l'on ressent, propulse la 595 à une vitesse telle que je suis obligé de freiner pour m'engager sur l'autoroute. Et là, me calant sur les 120 km/h, je cherche la 6. Mon sens, le 6ème certainement, me dit que ce pot de yaourt ne doit pas en être équipé. Et en effet, les ingénieurs l'ont oubliée. Pire : en lieu et place se trouve la marche arrière. Je me résigne et me dis que finalement, à 120, je ne suis pas si haut dans les tours, c'est juste le son dans l'habitacle qui est envahissant. Je ne me rappelais pas de ça. Tout est relatif, nous sommes dans une sportive pas dans une limousine et c'est supportable sur parcours moyen.

Enfin, et comme pour beaucoup de sportives, l'autoroute n'est pas son terrain de jeu, mais juste le moyen d'y arriver plus vite. Première sortie, clignotant à droite. Je veux vite voir ce qu'offre ce poussoir estampillé "sport". J'arrive vite en bas d'un col. Pression sur ce bouton donc, et là encore, Abarth l'enchanteur a frappé. La direction se durcit, la pédale de droite semble plus réactive et directe comme si elle était reliée à l'alimentation par une tringle rigide. A peine je l'effleure, que la voiture bondit. Gaz à fond. Mauvaise idée. La voiture subit de plein fouet les 250 Nm qu'aujourd'hui les pneus hiver ont du mal à encaisser. L'effet de couple entraîne la voiture à droite ou à gauche selon l'état de la route. Pas franchement rassurant. Comme je conduis régulièrement une propulsion, il me faut toujours un temps d'adaptation pour profiter pleinement d'une traction sportive. En fait, on

ne peut que rarement mettre gaz à fond, et ce sera pour moi toujours l'ultime frustration. Pourquoi ne pas avoir repris le travail fait sur le train avant de la 695 Biposto ? Trop cher sûrement. On se retrouve ainsi avec une voiture puissante dont on ne peut pas exploiter tout le potentiel de manière sportive. Alors fallait-il l'appeler Competizione ? Oui, car je grossis le seul gros point noir de cette attachante bobinette.

Elle reste tout de même une voiture sportive qui accélère fort et surtout freine fort. J'ai d'ailleurs trouvé une nette amélioration de ce côté. En effet, maintenant c'est du Brembo avec étriers avant en «alu» à 4 pistons et disques avant perforés et ventilés. Ainsi, je n'ai jamais eu de sueur froide. Tout juste un ABS un peu précautionneux, agissant bien tôt. Ou alors étais-je trop optimiste et pas en phase avec les conditions atmosphériques ? Car rappelons que cet essai s'est (hélas) déroulé en février sur routes souvent humides, froides, parfois même enneigées. Très loin des conditions idéales pour capter tout le potentiel d'une "Competizione".

Un gros travail a aussi été effectué sur l'amortissement et cela n'a plus rien à voir avec les premiers kits Essesse montés au tout début de sa carrière. C'est moins raide, mais cela rebondit encore trop sur routes bosselées, obligeant à lever le pied alors qu'il y en a encore sous la pédale. Quant au moteur, il est à son apogée. Rond, plein sur tous les rapports, du pur plaisir. Du plaisir, elle en donne, à sa manière, et avec elle, quand les virages s'enchainent, on oublie tout. Sur route sèche et non bosselée, c'est une voiture redoutable, même en hiver. Alors imaginez ce kart en été. Du pur bonheur.









Verdict

Cette 595 Competizione est une voiture de grande série, très préparée, aussi chère qu'une Mini Cooper S, mais malheureusement pas aussi aboutie ! Est-ce alors un bon choix ? Pour moi, oui, sans le moindre doute doute. Elle est unique et sans véritable concurrence puisque Renault a abandonné, en tout cas pour le moment, la Twingo RS. Elle a ce côté attachant dont on perçoit les contours sans pour autant les cerner. Et puis on sait qu'elle va encore se bonifier, car ce modèle va subir un restylage prévu pour cet été, avec de nouveaux optiques, un bouclier avant retravaillé et, surtout, un système multimédia digne de ce nom. Des « bricoles » serais-je tenté d'écrire, car sur une sportive, a-t-on vraiment besoin de ça ? Certes, je l'ai beaucoup critiquée en écrivant ce papier, mais ne dit-on pas que "qui aime bien, châtie bien" ?

Car, en fin de compte, cet essai fut pour moi un grand plaisir. D´abord, celui de retrouver celle qui m'a tant manqué depuis notre séparation. Ensuite, celui de conduire une petite voiture qui dépasse à peine la tonne avec une puissance plus qu'honorable, ayant un châssis affuté sur route billard mais si compliqué quand arrive des bosses. Un travail encore plus approfondi sur l'amortissement sera le bienvenu et un différentiel à glissement limité serait parfait. Mais ce moteur enjoué avec ce son si envoûtant, donnant si souvent la banane, gomme pas mal tous ces défauts. Au final, on les oublie, ou plutôt on apprend à les apprécier. Attachante serait donc vraiment son qualificatif. Je serais presque prêt à signer à nouveau si je n'étais pas déjà marié. Et pour le plaisir, ce serait, s'il vous plait, en version C. La cabriolet donc, juste pour en profiter davantage, le coude à la portière, cheveux au vent, le son plein les oreilles.







<u>Prix et options – Abarth 595 Competizione</u>

Prix de base : CHF 33’600.-

Peinture pastel gris “Campovolo” : CHF 600.-

Suspensions Abarth Koni (amortisseurs arrière) : CHF 350.-

Rétroviseur électrique anti-éblouissement automatique (jour/nuit) : CHF 180.-

Kit sticker Abarth SS rouge : CHF 350.-
(Bande latérale Abarth rouge, rétroviseurs rouges)

Capteurs de parking postérieurs : CHF 500.-

Système de freinage Brembo avec étriers de frein rouge : CHF 200.-

Jantes en alliage de 17″ Abarth « FORMULA » : CHF 200.-

Prédisposition pour système de navigation portable Tom Tom Abarth : CHF 60.-

Kit Navi BLUE&ME TomTom 2 Live : CHF 428.-

Prix TOTAL : CHF 36’468.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à FCA (Fiat Chrysler Automobiles Switzerland SA) pour le prêt de cette Abarth 595 Competizione, ainsi qu’au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.

Merci également au Club Aéronautique d’Annemasse et à l’aérodrome d’Annemasse pour l’accueil lors de notre séance photos.





A lire aussi

Essai – Fiat 500X Cross Plus : Une baroudeuse en tenue de ville !

Essai – Abarth 695 Biposto : The Smallest Supercar

Premier contact – Fiat 500X : 500 classée X ?

Essai – Fiat 500L Trekking : La 500 des champs

Premier contact – Fiat 500L : La 500 version Large

Essai – Fiat 500 TwinAir : Retour vers le futur

Présentation – Fiat 500 “Star Wars” by Garage Italia Customs

Nouveauté – Fiat 124 Spider

Nouveauté – Fiat 500

Nouveauté – Fiat 500L Trekking

Economie – Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 – Fiat 500L

Nouveauté – Fiat 500L

Abarth Trofeo Slalom 2011

Genève 2011 – Abarth 695 Tributo Ferrari













LU 176495