Essai – Abarth 595 Competizione : Un jouet acidulé pour les moins de trente ans

Si Carlo Abarth, le célèbre préparateur italien, n'a intégré le groupe Fiat qu'au milieu des années 70, il a bien commencé et officié depuis 1949. 2019, pour les septante ans de la marque, le célèbre Scorpion présente une nouvelle gamme baptisée tout simplement « 70ème anniversaire ». Elle est déclinée sur tous les modèles. Aujourd'hui intéressons-nous à la 500 Abarth, ou plutôt la 595, précisément la 595 Competizione.

- 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 : 1'182 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'660 x 1'627 x 1'485
- Conso. mesurée : 7.25 l/100 km
- Emissions CO_2 : 155 g/km (G)
- dès CHF 33'750.-, mod. essayé: CHF 37'100.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Sous cette forme, cette Abarth est apparue au catalogue en 2008. Presque 12 ans déjà et elle n'a pas pris une ride. Entre temps, elle sera passée d'une puissance de 135 à 180 ch. La 500 qui lança avec la One de chez Mini la tendance du néo rétro nous est présentée ce jour dans sa version la plus sportive : la Competizione.

J'ai déjà eu la chance de rouler dans les versions précédentes aussi bien en boite automatique qu'en mécanique et j'ai hâte de retrouver les sensations que propose cette bombinette. Ce sera en boite manuelle s'il vous plait !

A l'extérieur

Que dire de cette 595 Abarth Competizione, si ce n'est que les années passent sans avoir de réels effets sur sa bonne bouille ? En 2016, les boucliers ont évolué. Ils sont encore plus agressifs, avec de grandes entrées d'air afin de mieux faire pénétrer de l'air frais pour gaver ce moteur. Cela sied bien à cette Abarth 595 Competizione.

Les phares xénon, de série sur ce modèle, éclairent parfaitement la nuit venue et soulignent bien que l'on n'est pas dans une vulgaire 500. Les feux de jour sont à LED. Sous les pare chocs, des applications sont peintes en gris pour cette série. La couleur verte acidulée bien nommée « Vert Adrénaline » fait un tabac dans la rue. Je ne compte plus les enfants ou parents disant : « Oh regarde la jolie petite voiture ». Mais attention, vous ne passerez pas inaperçus.

Si vous n'aimez pas ce vert, sachez qu'elle est également disponible en treize autres coloris extérieurs. Il existe aussi onze styles de jantes et quatre teintes pour les étriers avant. De quoi composer à la carte son propre modèle.

A l'intérieur

C'est un réel plaisir de retrouver cet intérieur avec, entre autres, ces superbes sièges Sabelt badgés 70ème anniversaire. Il existe d'ailleurs trois types de ces sièges et sept selleries. Mais ici, ce sera le choix de la version 70ème. Le dossier se rabat pour laisser l'accès aux petites places arrière.

L'habitacle est soigné mais même si la casquette est en alcantara, même si le levier de vitesse et les pédales sont en alu, même si volant et frein à main sont en cuir et alcantara, certains plastiques du tableau de bord et des contre-portes issus de la Fiat 500, font taches et sont indignes du logo Abarth. Je préfèrerais même avoir la tôle peinte ou alors, rêvons un peu, des portes ou contre-portes en carbone… Il existe d'ailleurs une option pour la partie basse du tableau de bord. C'est superbe et donne vraiment un aspect racing.

En revanche, de série dans cette version, on retrouve le système Uconnect 7 pouces avec fonction « Abarth Telemetry ». C'est un peu gadget pour moi mais les fans apprécieront. L'écran bien lisible intègre des fonctionnalités telles que radio, climatisation, navigation, éclairage… Il y a aussi la fonction Mirror Screen (affichage des principales fonctionnalités de votre smartphone). Il est loin le temps où l'on accrochait le petit GPS Tomtom Abarth sur son support fixé sur le tableau de bord. La sono « Beats » à huit haut-parleurs est extraordinaire et rend bien dans cette petite « caisse ». A écouter dans les embouteillages car, sur route, je

préfère entendre l’échappement Record Monza.

Je passe rapidement sur le volume du coffre qui est raisonnable à deux mais trop petit à quatre. Comme d’habitude, je passe mon temps à chercher les boutons pour ouvrir les fenêtres sur la contre-porte alors qu’ils sont situés sur le tableau de bord, au niveau du haut du pommeau de vitesse. Le volant multifonctions avec méplat et indicateur point haut est magnifique et j’aime sa jante épaisse. Comme écris plus haut, le levier de vitesse est en alu, c’est chouette, mais c’est froid l’hiver. Jamais content… que voulez-vous, je l’aime tant qu’il faut bien lui trouver quelques défauts. Vous savez, ceux qui font tout son charme.

Sous le capot

Rien ne change vraiment, on retrouve le bloc essence de 1.4 litre turbo compressé via une turbine Garrett GT 1446 et un échangeur air/air. Il possède une injection multipoint et propose aujourd’hui une puissance de 180 ch à 5’500 t/min et un couple de 280 Nm à 3’000 t/min. Il peut prendre plus de 6’000 t/ min mais cela n’a aucun intérêt. Le système de refroidissement a été amélioré, générant un rendement augmenté de 18%.

Sa consommation n’est pas excessive. Je relève 7.8 l/100km sur route de montagne en conduite sportive et 6.7 l/100km sur route et autoroute. Avec 35 litres dans le réservoir, le calcul est vite fait, vous avez environ 480 kilomètres d’autonomie en utilisation mixte.

Le moteur pousse bien plus qu’avant. Il chante toujours aussi fort et il passe toujours les normes antipollution, allez comprendre.

Au volant

Je le savais, cette bombinette est une diablesse. La position de conduite est indigne d’une sportive, on se croirait toujours dans une Panda avec un grand volant ayant un méplat certes, mais peu réglable… On est vraiment haut placé, mais pour le reste elle souffle le feu avec son moteur qui pousse en mode on/off. Avant 2’500 t/min c’est calme. Puis, passé ce cap, c’est la tempête jusqu’à la zone rouge, enfin plutôt jusqu’à 6’200 t/min où le rupteur entre en action, alors que l’on m’annonce visuellement la zone à 7’000 t/min !!! Pas grave, de toute façon je passe le rapport supérieur et, de nouveau, cela envoie grave. Oui mais… Le châssis ne suit pas.

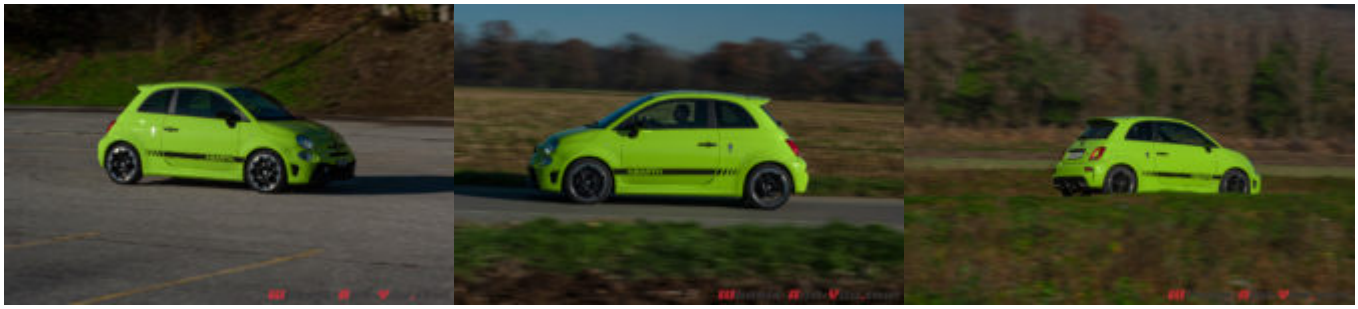
Sur route plane, mode « Sport » enclenché et TTC traction contrôle actif, ça passe avec juste quelques effets de couple dans le volant qui est toujours aussi « guimauve ». En effet, cette direction molle renvoie peu d’infos et oblige à pas mal de corrections. Quand la route est bosselée, cela devient du gymkhana. Première, deuxième à fond et la voiture balaye la route de gauche à droite selon les bosses, troisième, quatrième. Même les fesses serrées, à un moment donné, il faut déconnecter en haut, dans le cerveau, si on veut passer la cinquième. Les vitesses sur routes sont rapides, très rapides. Le volant est flou, ou plutôt mou, et ce n’est pas rassurant. Aller vite avec cette 595 ne peut se faire que sur bitume lisse.

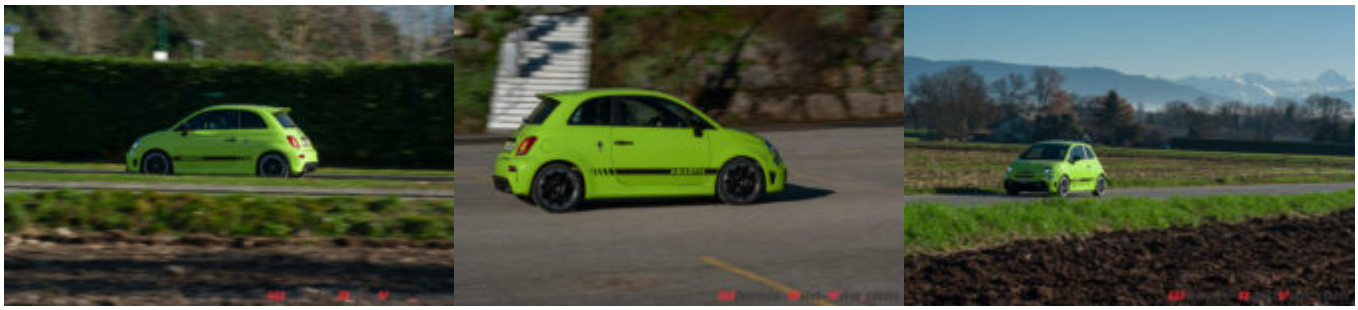
Sur autoroute, aucun problème, la voiture est sereine, même si cet empattement court ne rassurera pas les conducteurs de berlines. Une boite six sur ces voies rapides permettrait de descendre le niveau sonore ainsi que la consommation. Sur route de montagne, cette 595 se montre amusante, vive et collée à la route. Un vrai kart. Je me prends vite pour Mario et j’enchaîne avec délectation courbes et virages serrés. Equipée en 205/40/17 de Pirelli Sottozero3 Hiver, le sol

approchant le zéro degré, les pneus ne montent pas en température et pourtant l'Abarth est scotchée au bitume. Le TTC enclenché, ce différentiel à contrôle électronique fait des miracles. Il permet de répartir le couple entre les roues avant, dans un virage par exemple, pour éviter le patinage de la roue intérieure au virage (celle qui est délestée). Cela a le mérite de juguler l'arrivée massive du couple là où il ne le faut pas. Ça change vraiment la conduite dans les courbes et dans les cols, c'est royal.

La voiture est légère et les freins Brembo 4 pistons n'ont aucun mal à la stopper. Ça freine fort et longtemps. Mais dès que la route se dégrade, il faut ralentir le rythme là ou une Polo GTi passerait à fond. La faute à ces amortisseurs Koni FSD. Ils sont tarés trop lâches en détente et trop fermes en compression. Sur circuit, c'est le pied mais, sur route mixte, le compromis n'est pas idéal. A vive allure, sur un tracé bosselé, la voiture décolle parfois, entraînant des pertes de motricité. Mais il faut reconnaître que je vais très vite et je teste vraiment en attaquant un peu fort. Je suis très loin de ma conduite habituelle. En roulant moins vite, le châssis encaisse mieux et cela redevient plus « gérable ». Il faut signaler aussi que la précision du train avant a été améliorée par rapport à l'ancienne génération. Cette mise au point est encore davantage perçue en mode Sport. Par ailleurs, dans ce mode, la réponse à l'accélérateur est directe, comme si le turbo soufflait en permanence. C'est divin car cela repart à la moindre sollicitation.

L'échappement dual mode Record Monza contribue grandement au plaisir. En mode « Normal » avec un son passe partout c'est très acceptable, mais ce dernier devient rageur en mode Sport car des clapets actifs s'ouvrent (Monza Attivo). Je roule fenêtre ouverte pour en profiter. C'est là que l'on se dit que la version découvrable serait un bon choix, juste pour profiter encore plus du son sympa qu'émet ce quatre pattes… presque le son d'un mini V8, pour moi, l'un des plus beau de la production actuelle en version quatre cylindres.





Verdict

Si vous avez la passion des voitures sportives italiennes et que vous souhaitez une voiture des villes comme seconde ou troisième voiture plaisir, et surtout si vous êtes jeune et pas que dans votre tête, si vous vous moquez du « qu'en dira-t-on » car vous avez choisi une couleur qui a du peps, si vous aimez les autos qui ont du caractère, alors cette Abarth 595 Competizione dans cette livrée verte presque fluo est pour vous.

Cette petite boule de nerfs qui se conduit en boite mécanique presque à l'ancienne ravira celui qui ne veut plus de ces nouvelles GTI si aseptisées. Pour ma part, et même si le prix est un peu élevé, je craque toujours et suis sous son charme. Le hic : j'ai dépassé les trente ans…

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

Prix de base : CHF 33'750.-

Pack Urban : CHF 500.-
(Capteurs de pluie et crepusculaire, Capteurs de stationnement arrière)

Pack Racing Black Brembo : CHF 550.-
(Kit Abarth Essesse Noir (insert de pare-chocs av./arr., bande latérale et coque de rétroviseurs), Système de freinage Brembo avec étriers de frein en noir)

Phares Bi-Xenon : CHF 1’000.-

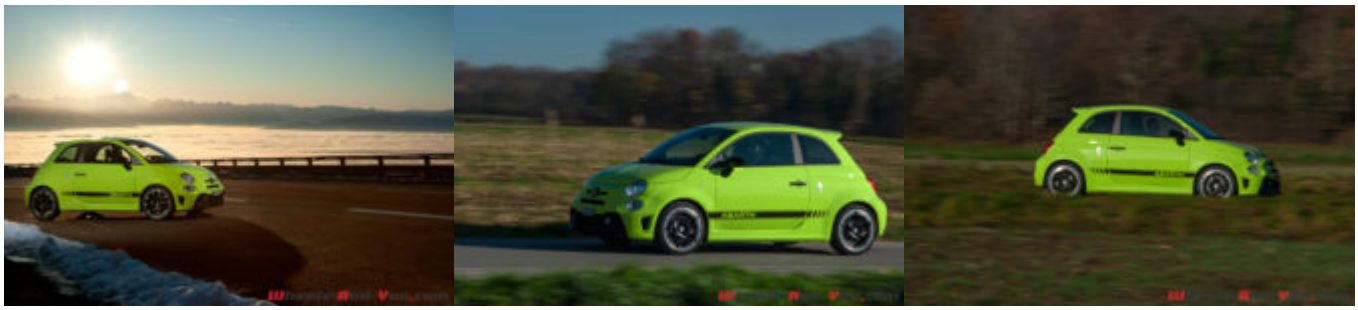
Peinture spéciale « Vert Adrénaline » : CHF 800.-

Système audio Hi-Fi « BEATS » 480W : CHF 500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 37’100.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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



A lire aussi

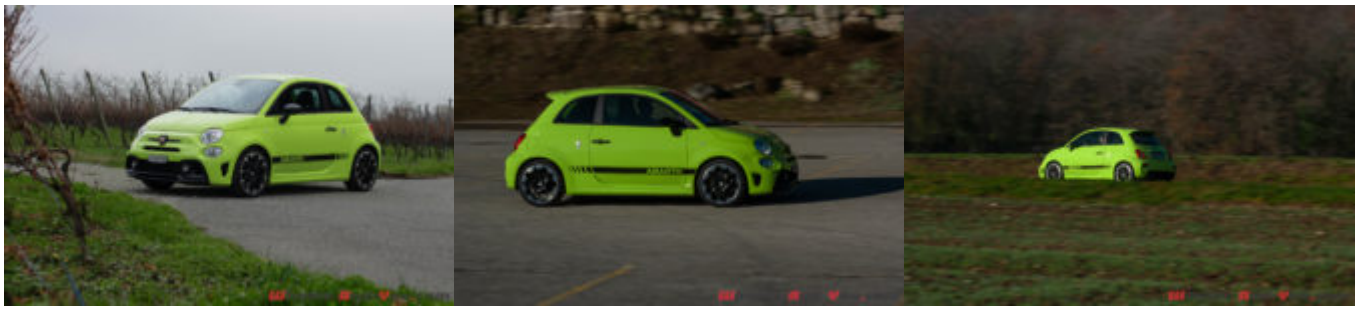
Essai – Abarth 124 Spider : Un scorpion au soleil

Premier contact – Abarth 595 Pista et 695 XSR Yamaha LTD Edition : Beaucoup de sport, peu de voiture…

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

Essai – Abarth 695 Biposto : The Smallest Supercar

Nouveauté – Abarth 695 70° Anniversario

Abarth Trofeo Slalom 2011

Genève 2011 – Abarth 695 Tributo Ferrari