



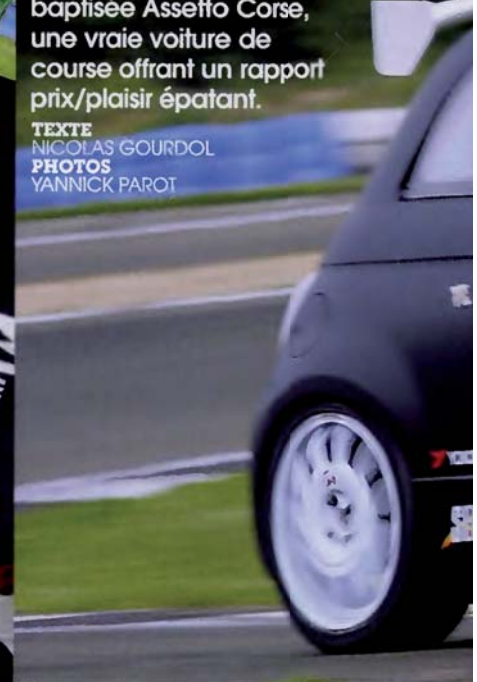
ESSAI | ABARTH 500 ASSETTO CORSE

# LA 500 CORSE



Abarth Racing propose une version piste de la 500 baptisée Assetto Corse, une vraie voiture de course offrant un rapport prix/plaisir épatant.

TEXTE  
NICOLAS GOURDOL  
PHOTOS  
YANNICK PAROT



# A

UJOURD'HUI, ABARTH est avant tout une belle machine à fric et un vrai temple du marketing. Oui, mais pas que ! Le Scorpion émeut encore quelques nostalgiques de la grande époque, de vrais amoureux de la course, à l'image de Patrick Canavese que nous avons découvert voilà quelques mois (*Motorsport* N° 38) dans son antre, à Plan-de-Cuques, non loin de Marseille. C'est à sa structure, baptisée Milano Racing, qu'Abarth a confié la commercialisation de ses voitures de course en France. Patrick est plutôt crédible dans ce domaine, lui qui passe ses week-ends en rallies historiques au volant de petites autos sans prétention, genre Lancia O37, Delta S4 ou Stratos... Attention, ce gars du sud à l'accent

faussement chantant n'est pas là pour jouer, il prend sa passion et son nouveau business très au sérieux. Il déborde d'ambition et ne ménage pas ses efforts pour pousser et accompagner Abarth France sur le terrain de la course. L'un de ses objectifs : importer le Trofeo sur nos terres. En Italie, vingt-cinq furieux se bagarrent dans un championnat relevé et spectaculaire. Le concept a été exporté en Suède, et un trophée européen existe, comprenant six manches sur des circuits mythiques comme Spa-Francorchamps ou Monza. Cette formule monotype repose sur la version piste de la 500, baptisée Assetto Corse. C'est à Dreux, sur le circuit de l'ouest parisien, que nous avons eu l'occasion d'en prendre le volant.

Une 500 Abarth, c'est déjà craquant, mais "coursifiée" de la sorte, c'est irrésistible. La panoplie comprend un becquet, un bouclier avant ramasse-miettes, une assiette copieusement rabaisée et des jantes O.Z Racing blanches du plus bel effet. Plus que

le kit aéro, c'est le niveau de dépeuplement de l'habitacle qui interpelle. Equipements de confort, isolants, moquettes et places arrière sont supprimés, laissant la coque nue comme un ver. Résultat : une économie de 95 kg, en dépit de l'ajout d'un lourd arceau-cage soudé à la caisse. Cela nous fait un poids total de 940 kg. Les nostalgiques nous rappelleront qu'une vieille 595 Abarth pesait à peine 500 kg. Certes, mais de nos jours les voitures de course sous la tonne ne courent plus les circuits.

### Régime sec

En me glissant dans le baquet Sabelt, j'ai une première (bonne) surprise. Avant même d'avoir mis la voiture en route, je peine à me croire dans une 500, tant l'assise est basse. Le siège conducteur a même été légèrement déplacé vers le centre pour optimiser la position de conduite. Une pichenette sur le coupe-circuit, une pression sur un bouton, et le petit 1,4 litre turbo se réveille, plus



Patrick Canavese me sanglé en me vantant les mérites de son joujou qui se révélera en effet extra une fois en piste.



84 MOTORSPORT / JUILLET-AOÛT 2011



bougon que d'origine. On retrouve la sonorité rauque si caractéristique de la 500 Abarth, mais deux ou trois tons au-dessus. L'échappement est en effet privé de catalyseur, ce qui participe non seulement à la bande-son mais aussi à la respiration de la mécanique. Le petit quatre cylindres développe ici 190 ch pour un couple de 30,6 mkg, contre respectivement 180 ch et 25,5 mkg pour la 695 Tributo Ferrari, modèle de pointe de la gamme de série. L'Assetto Corse dispose d'un gros turbo spécifique, précisément celui de l'ancienne Punto esse esse. Durits d'eau, manchons d'admission et filtre à air sont également spécifiques. Ainsi armée, la petite Italienne affiche un rapport poids/puissance de seulement 4,9 kg/ch, semblable à celui d'une Audi RS3. Pas mal !

Pas de hoquet, pas de souci avec la transmission restée d'origine, pas de déséquilibre, l'Assetto Corse offre une prise en main enfantine. Elle va où on lui dit, avec pana-

che et sans temps mort. Le roulis est annihilé et la direction beaucoup plus ferme et précise que sur la voiture de route. Ce phénomène provient de l'abaissement de la hauteur de caisse, du montage plus rigide du train avant sur Unibal, et de la greffe d'amortisseurs course à bonbonne séparée fortement tarés. Pour couronner le tout, un différentiel autobloquant à 40 % ajoute encore un peu de mordant au train avant et de piment au pilotage. Le niveau d'adhérence est époustouffant, à tel point que je doute un instant d'avoir vu des pneus de route sur l'auto. Il s'agit pourtant bien de Yokohama Advan Neova et non de slicks. Le moteur est disponible partout, pêche et gueulard à souhait. A l'approche des limites, l'Assetto ne se désunit pas. On aurait pu craindre une poupe nerveuse du fait de l'allègement principalement opéré à l'arrière et des réglages sans compromis du châssis. Il n'en est rien. Le seul bémol provient des gros

freins Brembo, pas en raison de leur efficacité mais de leur dosage. L'attaque trop franche et l'absence d'ABS m'ont valu quelques blocages de roues bien fumants. Mis à part cela, l'Assetto Corse est aussi saine, équilibrée et sympa à piloter que la 500 esse esse est brouillonne et frustrante en conduite sportive. C'est dire... ■

## VERDICT

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

ABARTH 500 ASSETTO CORSE >> 17



L'Assetto Corse est très attachante. Je l'imagine aussi bien dans des journées circuit dominicales qu'aux mains de jeunes pilotes en devenir. C'est le genre d'auto idéale pour faire ses armes en circuit avec un budget serré. Il ne reste plus qu'à espérer voir le Trofeo Abarth enfin débarquer sur nos terres.

Rien de superflu ne subsiste dans l'habitacle. Le gain de poids se chiffre à une centaine de kilos. Les freins sont majorés.



TECHNIQUE	Assetto Corse	500 esse esse
Type (cylindres)	4 en ligne	4 en ligne
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 368	1 368
Suralimentations	turbo Garrett GT 1446	turbo IHI HFH3
Puissance (maxi) (ch à tr/mn)	190 à 6 500	160 à 5 750
Couple (maxi) (ch à tr/mn)	30,6 à 3 000	23,4 à 3 000
Boîte de vitesses	méca, 6 rapports (M32)	méca, 6 rapports (M32)
Suspension avant	McPherson (triangles) montage sur rotule Unibal + barre anti-roulis	triangles superposés combinés ressort/amortisseur
Arrière	essieu déformable, ressort/amortisseur séparés (réglables), barre anti-roulis	essieu déformable, ressort/amortisseur séparés, barre anti-roulis
Différentiel autobloquant	mécanique à 40 %	non
Freins avant (Ø en mm)	disques vent./perf. (305)	disques vent./perf. (284)
Arrière	disques pleins (264)	disques pleins (240)
Etriers (pistons)	fixes/flottants (4/1)	flottants/flottants (1/1)
Pneumatiques AV/AR	205/50 ZR 17	205/40 ZR 17
Long. - larg. - haut.	3 657 - 1 627 - variable	3 657 - 1 893 - 1 485
Poids	940	1 035
Prix (euros)	34 000 HT	21 500