Essai – Abarth 124 Spider : Un scorpion au soleil

Après nos essais de la dernière Mazda MX-5 et de la nouvelle venue Fiat 124 Spider, il était temps pour nous de prendre le volant du troisième larron. Même si elle est quasiment identique à la Fiat, elle se présente sous un patronyme bien à elle avec un tempérament en adéquation. Place à l'Abarth 124 Spider.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm^3
- 170 ch à 5'500 t/min
- 250 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 232 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'170 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'045 x 1'740 x 1'230
- Conso. mesurée : 8.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 148 g/km (E)
- dès CHF 43'000.-, mod. essayé: CHF 47'800.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany, Olivier Mora, Sébastien Morand / Vidéo : Antonin Trottet (Color Motion)

Abarth est réputé depuis longtemps pour ses préparations de voitures provenant de bon nombre de constructeurs italiens, mais plus particulièrement de Fiat. Les fameuses 850 TC, Ritmo, 124 Spider et autres sont bien connues des passionnés d'automobiles italiennes.

Dans un élan de coup marketing, Fiat a décidé il y a tout juste 10 ans de relancer la marque au scorpion. Depuis 2007, nous découvrons différentes déclinaisons sportives des voitures de Turin, principalement des 500. Nous vous avons d'ailleurs proposé les essais de la 695 Biposto et de la 595 Competizione. Depuis l'année passée, Abarth a étoffé sa gamme en s'attaquant donc à la réédition de la 124 Spider.

A l'extérieur

Au premier coup d'œil, cette Abarth reprend à l'identique les lignes de la Fiat 124 Spider. Cela fait sens puisqu'à l'époque, on transformait sa Fiat en un modèle Abarth avec une caisse de pièces affutées pour en améliorer les performances.

Reste que lorsqu'on s'y attarde un peu, il est facile de constater les différences. Bien évidemment les badges agrémentés du scorpion et le traitement noir mat du capot moteur ainsi que du coffre sont les éléments les plus flagrants. Je note encore des jantes noires spécifiques, la calandre en nid d'abeilles, comme sur son illustre ancêtre, un bouclier avant plus proéminent et, surtout, la quadruple sortie d'échappement qui promet quelques vocalises sympathiques.

Tout cela en combinaison avec la teinte rouge de notre voiture d'essai rend l'ensemble bien plus masculin que la Fiat, mais aussi que la MX-5. Je le conçois, c'est minime, mais c'est juste ce qu'il faut pour que l'Abarth ne passe pas inaperçue. Et, à en croire les commentaires ainsi que les têtes qui se retournent sur son passage, le roadster au scorpion ne laisse pas indifférent.

Comme indiqué lors de nos essais de la Mazda MX-5 et de la Fiat 124 Spider, la capote en tissu est basique avec un mécanisme entièrement manuel. Toutefois elle a le mérite de s'ouvrir et de se fermer à l'aide d'une seule main, tout cela depuis le poste de pilotage.

Pour ma part, ayant été l'heureux propriétaire d'un exemplaire de la première génération de MX-5, je reconnais avoir toujours un faible pour la japonaise et notamment pour sa dernière mouture. Cependant, pour le coup, je crois bien que la piqûre de l'arachnide m'a bel et bien atteint au cœur. Quel look cette Abarth 124 Spider !

A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, je ne peux que repenser aux mots de mon collègue qui avait fait l'essai de la Fiat 124 Spider. Oui, c'est quasiment inchangé par rapport à l'intérieur de la Mazda MX-5. On aurait aimé un peu plus d'originalité, d'autant plus pour cette déclinaison Abarth.

Bien sûr, le cuir bicolore noir et rouge se marie parfaitement avec la carrosserie de notre auto. De plus, la plaque Abarth entre les sièges avec le numéro de la voiture, la broderie sur les appuie-têtes et l'affichage de démarrage de l'ensemble GPS offrent à l'habitacle une saveur particulière, mais c'est infime.

Soyons positif, le bon travail constaté par mes soins lors de notre essai de la japonaise est également présent sur cette Abarth. Une finition correcte, un équipement complet et une présentation agréable sont toujours au rendez-vous. Il n'y a rien à redire, même s'il aurait été facile de remplacer quelques plastiques disgracieux par des matériaux plus attrayants. C'est d'ailleurs le cas pour la casquette de tableau de bord et l'accoudoir central qui arborent un superbe alcantara.

Pour le reste, c'est la même chanson. L'interface infotainement brille par sa

qualité, notamment pour le système de téléphonie mains libres. Avec des haut-parleurs dans les appuie-têtes, vous pouvez téléphoner en étant décapoté, c'est bluffant d'efficacité. Les sièges Recaro sont confortables et de bonne facture, tout en proposant un maintien suffisant. A l'inverse, toujours pas de boite à gants et un coffre plutôt restreint. Je vous rassure, c'est suffisant pour partir à deux pendant une semaine, pas de raison de lui en tenir rigueur outre mesure.

Sous le capot

Le passage dans les mains des ingénieurs Abarth ne déroge pas à la règle, une cure de vitamines vient booster la mécanique de cette 124. Comme la Fiat, notre roadster est équipé d'un quatre cylindres 1.4 Turbo. Pour l'occasion, ce dernier propose une puissance de 170 ch à 5'500 t/min pour un couple de 250 Nm à 2'500 t/min. C'est mieux que sa sœur de Turin (140 ch et 240 Nm), mais également que sa cousine japonaise (160 ch et 200 Nm pour le 2.0).

Couplé à la très précise boite 6 rapports, ce petit moteur est plutôt amusant. Certes, il ne faut pas hésiter à le cravacher, car même si les performances sont supérieures à celles de la Mazda, je trouve qu'il manque de punch à bas régime. Ce défaut est partiellement gommé en activant le mode Sport, d'ailleurs c'est son seul avantage flagrant. Toutefois j'ai le sentiment que la MX-5 est plus ronde et plus homogène, même lorsqu'on augmente le rythme. Par contre, énorme avantage pour l'Abarth : la sonorité de son échappement. Ça ronronne de manière rauque avec quelques pétarades par ci par là, un vrai bonheur.

Au terme de presque 3'000 km au volant de cette Abarth 124 Spider, je mesure une consommation moyenne de 8.5 l/100km alors que le constructeur promet 6.4 l/100km en utilisation mixte. Bien entendu, je ne manque pas de solliciter l'italienne, je la pousse aussi dans ses limites en l'emmenant sur circuit – j'y reviendrai plus tard – et je parcours la quasi-totalité de mon essai avec un passager ainsi que des bagages. Ça a bien évidemment un effet. Fait intéressant,

à rythme relativement similaire, je peux constater que l'auto consomme plus sur un parcours autoroutier que sur route départementale, gage d'une véritable orientation plaisir pour cette voiture. On peut aussi y voir un désavantage du downsizing. En effet, ces petits moulins sont efficients en ville ou sur les courts trajets, mais un peu moins lorsqu'il faut avaler des kilomètres d'autoroute.

Au volant

Conquis par la dernière génération de la MX-5, mais aussi par la Fiat 124 Spider, il me tardait de découvrir cette version à la sauce Abarth. Les premiers kilomètres m'apprennent à connaître la voiture et son tempérament. Il n'y a pas de doute, la part belle est faite au plaisir de conduite. L'auto est agile, capable d'enchainer les courbes à bon rythme, et il n'est pas nécessaire d'atteindre des vitesses répressibles pour découvrir de bonnes sensations. En même temps, vu ses origines, je ne m'inquiétais pas trop.

J'attaque mon essai par un itinéraire autoroutier de plus de 300 km en laissant la capote en place. Le confort est bon, l'exercice ne pose aucun souci. Certes, l'isolation sonore n'est pas exceptionnelle, mais ça fatigue moins qu'en mode « top down ». Relativisons quand même, au vu de sa conception plutôt sommaire, je ne m'attendais pas à retrouver la quiétude d'un petit cabriolet allemand et, dans l'absolu, c'est très bien ainsi. Je constate également que l'échappement sait rester plutôt discret lorsqu'on mange du kilomètre à régime contenu, c'est une bonne chose.

Le lendemain, direction le circuit de Charade en Auvergne. Le tracé réputé sinueux promet d'être un terrain de jeu sympathique pour une telle voiture. Comme je suis habitué à faire de la piste avec une auto relativement préparée pour cela, les premiers tours me laissent perplexe. Une fois assimilé que je suis au volant d'un véhicule 100% d'origine, je revois mes attentes. Dès lors, mon approche change, je découvre une Abarth très fun et dont les performances sont tout à fait honorables.

Rien de tel qu'un circuit fermé pour repousser un peu les limites, sans toutefois prendre des risques inutiles et, surtout, en gardant à l'esprit qu'un long périple m'attend ces prochains jours. Il faut donc savoir rester raisonnable afin de préserver les pneumatiques et les freins. Cette petite escapade n'en reste pas moins savoureuse, et si cette 124 est plutôt vouée à la balade, elle sait aussi s'adapter à un environnement plus extrême.

Pour la suite, direction le Sud de la France en passant par l'Ardèche, via les petites départementales de l'Hexagone. Je découvre de bien belles régions au volant d'une voiture en totale adéquation avec cette utilisation. L'Abarth 124 Spider offre un agrément de conduite fabuleux, la prise de roulis est quasi nulle. Quel régal d'avaler les courbes sans arsouiller comme un fou, le plus souvent possible en profitant de rouler cheveux au vent.

S'il fallait lui faire un reproche, je dirai que la direction manque de ressenti. Malheureusement c'est un peu le mal du moment, difficile de trouver une voiture moderne qui transmet parfaitement le feeling de la route, la faute à l'assistance électrique.

La météo n'étant pas toujours de la partie, je peux également constater le bon comportement de l'auto sur revêtement mouillé.

Verdict

Au final, je l'admets, oui, j'aime beaucoup cette Abarth 124 Spider. Bon nombre disent que pour la balade, la Fiat suffit. Pour ma part, je trouve que cette déclinaison scorpionnisée apporte quand même une touche passion qui n'est pas négligeable. Bien sûr, le surcoût n'est de loin pas inexistant car l'Abarth débute à CHF 43'000.- alors qu'il faut un peu plus de CHF 30'000.- pour la Fiat ou la Mazda. Cette importante différence en fera surement réfléchir plus d'un. Du coup, ça lui donne un petit côté exclusif qui n'est pas pour me déplaire et je pense que je ne serai pas le seul.

Impossible de ne pas parler de son illustre ancêtre, la mythique Fiat 124 Sport Abarth Rally, plus communément appelée 124 Abarth. En 1972, cette voiture a été conçue pour l'homologation en compétition automobile, catégorie « Groupe 4 – Grand Tourisme Spécial ». A l'époque il fallait 500 exemplaires, mais c'est finalement précisément 1'013 autos qui verront le jour. Aujourd'hui, il en reste apparemment à peine plus de 300 et nous avons eu la chance d'en mettre un spécimen face à notre modèle d'essai. Si, avant cette rencontre, tout me faisait penser à l'ancienne lorsque je regardais la nouvelle, je reconnais qu'en réalité les similitudes s'amenuisent. De surcroit, la première dispose de véritables modifications dignes d'une voiture de course, ce qui n'est plus le cas avec la deuxième venue. Mais comme, dans l'absolu, l'esprit est bien présent, c'est un joli coup marketing de la part du constructeur turinois.

Prix et options – Abarth 124 Spider

Prix de base : CHF 43’000.-

Peinture pastel « Rosso Costa Brava 1972 » : CHF 800.-
(avec coques de rétroviseurs, lame avant, cache crochet de remorquage en « Grigio Forgiato » en combinaison avec sièges en cuir noir et rouge)

Pack Visibility Plus : CHF 1’800.-
(Phares Full LED adaptatifs et réglables en hauteur automatiquement, lave-phares, allumage des feux et essuie-glace automatique, capteurs de parking postérieur)

Pack Clima & Sound Plus : CHF 1’400.-
(7 pouces Multimédia-Touchscreen, ports USB et AUX, App AHA by Harman avec Internet WiFi Hot-Spot services, Bluetooth et DAB+, climatisation automatique)

Pack BOSE : CHF 800.-
(Système Hi-Fi BOSE, 9 haut-parleurs avec tweeters dans les appuie-têtes, subwoofer installé sous le passager, amplificateur hybride sept canaux)

Prix TOTAL : CHF 47’800.-

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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA (Abarth Suisse) pour le prêt de cette Abarth 124 Spider, ainsi qu’au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.

Merci également au Circuit de Charade pour leur accueil lors de la journée circuit organisée par l’Ecurie La Meute.

Finalement nous remercions encore Eric N. avec sa splendide Fiat 124 Sport Abarth Rally et Mathias V. avec son Abarth 124 Spider blanche pour leur participation à notre shooting photos.

A lire aussi

Essai – Fiat 124 Spider : L’art du style et de la simplicité

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

Premier contact – Fiat 124 Spider : Le retour d’une icône

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

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

Nouveauté – Fiat 500L MY2017

Nouveauté – Fiat 500S

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

Wheels-And-You.com

LU·173614
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

LU·173614
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com