Essai – Abarth 695 Biposto : The Smallest Supercar

Passée par de multiples versions sportives badgées Abarth (Tributo Ferrari, Esseesse, Competizione, et j'en passe), la petite 500 nous parvient aujourd'hui dans une version poussée à l'extrême, avec des attributs encore jamais vu sur une routière. Wheels And You vous en propose un essai détonnant avec, notamment, une participation à l'Abarth Trofeo Slalom.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm^3
- 190 CV à 5'500 t/min
- 250 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle à crabot, 5 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 997 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'660 x 1'627 x 1'488
- Conso. mesurée : 8.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 145 g/km (F)
- dès CHF 49'000.-,mod. essayé: CHF 79'600.-

Texte : François Cuany / Photos : François Cuany, Marc-Philip Jennings

Son constructeur la surnomme “The Smallest Supercar”. Avec la 695 Biposto, on peut dire de la petite Abarth qu’elle culmine à son apogée.

Poussée à ses limites, tant au niveau du châssis que de la motorisation, de la transmission et de l’esthétique, elle nous apparaît comme un objet d’exception et de désir : la 695 BiPosto… Une fantastique bombinette ! Mais à quel prix ?

A l’extérieur

Dès le premier coup d’œil, on reconnaît la petite diva italienne, et dans cette livrée gris mat, pas de doutes pour moi : l’exercice esthétique est largement réussi. Le masque avant est très agressif et retravaillé, favorisant le flux d’air qui vient refroidir les freins et le moteur. La soufflerie est aussi passée par là pour la partie arrière, notamment en ce qui concerne le nouveau becquet qui donne une ligne très aérodynamique à l’engin. Le diffuseur et les extracteurs d’air ont eux aussi été repensés pour améliorer le flux d’air et l’adhérence de la voiture.

Du bouclier avant aux bas de caisse, en passant par le diffuseur ainsi que par quelques agréments tels que les rétroviseurs, tous ces attributs sont en carbone et leur finition impressionne tant par le souci du détail que par la qualité perçue de l’ensemble.

Aux quatre coins du châssis, de sublimes jantes OZ de 18’’ couleur carrosserie enveloppent les gros étriers de freins à 4 pistons à l’avant et 2 pistons à l’arrière fournis par Brembo. Ces derniers viennent rehausser le look déjà bien racé de la petite.

Un pack d’options disponible sous le nom de « Kit 123 Spéciale » vient agrémenter le tableau pour la modique somme de CHF 4’900.-. On peut ainsi habiller la Biposto d’un capot en aluminium, de goujons et écrous de roues en alliage de titane, ainsi que les bouchons d’essence, de refroidissement et d’huile en carbure de titane également. Le pack comprend aussi, pour l’intérieur, des panneaux de portes en carbone et un plancher en aluminium qui remplace les tapis de sol.

Pour CHF 5’900.-, le « Kit Carbonio » ajoute du carbone aux encadrements de vitres, aux rétroviseurs ainsi que sur le tableau de bord. Vous l’aurez sans doute déjà compris, pour acquérir un tel jouet, il faut accepter une addition des plus salée et très inhabituelle pour ce segment de l’automobile.

A l’intérieur

Côté habitacle, là non plus, pas de doutes, le paquet a été mis pour donner à l’heureux conducteur l’impression d’être aux commandes d’une véritable voiture de course. L’intérieur est dépouillé : pas de climatisation, pas d’autoradio et les composants du coffre sont, eux aussi, allégés.

Dans le cockpit comme à l’extérieur, les éléments en carbone sont omniprésents et de grande qualité.

Entre les deux sièges se dresse la pièce maîtresse de cette auto : la magnifique commande en « H » de la boîte à crabots soigneusement usinée et qui me fait directement plonger dans mes rêves de courses automobiles.

Pour pousser à l’extrême le côté racing de cette monture, d’autres options sont disponibles, mais si elles allègent le poids de l’auto, elles font de même avec votre portefeuille. On retrouve les Kits « Carbonio » et « 123 Spéciale » précités, mais également le « Kit Pista », pour CHF 4’900.-, comprenant un système d’acquisition de données AIM, des sièges semi-baquets en carbone, des harnais 4 points rouges et un casque de course Sabelt avec personnalisation client.

Vu la suppression des sièges arrière et, malgré les barres d’arceau transversales, le coffre propose beaucoup de place : on n’a aucun mal à y loger armes et bagages pour une virée de plusieurs jours permettant de faire goûter à la plus petite des supercars les joies du circuit.

Quelques points, malgré tout, détonnent avec l’exclusivité de cette voiture. D’abord, il y a le volant, resté d’origine, avec sa jante trop grande et son mauvais positionnement. C’est dommage, vu le niveau général de l’engin. Ensuite, les sièges, bien que sublimes, offrent un maintien tout juste correct. Pour le prix, d’autres modèles plus enveloppants auraient pu être choisis. Enfin, les éléments en plastiques basique habillant ça et là les consoles pourraient être interprétés

comme une faute de goût, mais, pour ma part, je ne les trouve pas si gênants que ça sur une voiture qui se veut avant tout radicale.

Sous le capot

Nous entrons dans le vif du sujet : la partie mécanique, le cœur du scorpion. Nous retrouvons ici le petit 1’368 cm^3 Turbo développant, cette fois ci, 190 CV à 5’500 tr/min, et fort d’un couple de 250Nm (jusqu’à 270 Nm en overboost). Sur le papier, cela n’a rien d’une supercar, MAIS, si l’on considère que le poids annoncé de cette Biposto n’est que de 997 kg, on comprend qu’elle puisse abattre le 0 à 100 km/h en seulement 5,9 secondes. Un record pour ce segment !

Le moteur se montre à la fois souple et rageur, mais, en monde attaque, il faut éviter de descendre sous les 3’000 tours par minute, sous peine de subir un gros trou à la relance. En effet, c’est à partir de ce régime que le turbo libère toute sa vigueur, et lorsque cela arrive, on prend un bon « coup de pied au cul », comme à l’époque des premières voitures turbocompressées.

Afin de passer la puissance au sol et d’assurer un pilotage optimal, un différentiel autobloquant à disque et un embrayage fritté sont couplés à la boîte de vitesse à crabots. En clair, ce sont des pièces tout droit sorties de la compétition qui assurent au train avant de ne pas broncher lors des démarrages vigoureux et des relances énergiques en sortie de courbe… Une première sur une voiture de route.

Côté consommation, lors des essais mixtes sportifs/routiers à rythme soutenu, la valeur frisait les 11.0 l/100km, mais lors de trajets plus “traditionnels” c’est une consommation moyenne de 8.0 l/100km que j’ai mesurée, soit un peu plus que les 6.2 l/100km annoncés par la fiche technique.

Au volant

Après avoir tant entendu parler de cette 695 Biposto, il me tarde de l’essayer pour découvrir ce fameux cocktail dérivé de la course.

Question position de conduite… bof, je reste sur ma faim. Les assises sont trop hautes et les dossiers pas assez enveloppants… heureusement que les harnais

(qui ne sont pas légaux sur route ouverte, soit dit en passant) me maintiennent bien mieux que les traditionnelles ceintures « trois points ». Le volant, lui non plus, n'est pas à la bonne place pour mon gabarit. Du coup il me faut choisir entre le confort des bras ou celui des jambes, les réglages disponibles ne me donnant pas de possibilité pour les deux en même temps.

Une fois sur la route, il faut s'habituer à la boîte à crabots et l'embrayage « on-off » qui m'a l'air d'avoir été déjà bien tiraillé. Je teste donc cette fameuse boîte qui permet, de par sa construction, en conduite sportive, de grader les rapports uniquement avec un lâcher de gaz, sans débrayer. Ca gratte, ça claque, bon, il va falloir s'habituer. Pareil lors de rétrogradages, le double débrayage est de mise pour effectuer la manipulation sans accrocs. Il est vrai qu'à CHF 12'500.- le pack comprenant notamment la boîte, l'embrayage et le différentiel autobloquant, il vaut mieux être méticuleux lors du maniement des vitesses.

Sur route, il est difficile d'apprécier le châssis à sa juste valeur, tant il est ferme et tant la suspension se montre rigide, mais l'auto s'avère saine et ne semble jamais vouloir me prendre en traître.

En roulant, je prends conscience de ma chance de ne pas avoir eu à réaliser cet essai pendant la canicule. En effet, l'absence de climatisation et les simples "meurtrières" coulissant sur les vitres latérales en polycarbonate (option à CHF 2'540.-) empêchent toute ventilation dans l'habitacle. Il y fait très vite très chaud je me sers de ma main pour capter l'air dans l'ouverture de la vitre et essayer de l'orienter vers mon visage.

Lorsque le mode sport est activé, la réactivité de la pédale de gaz s'accroît et les aides électroniques sont retardées. Les clapets de l'échappement Akrapovic s'ouvrent pour libérer une sonorité rauque et puissante, du moins depuis l'extérieur. Car, en effet, dans l'habitacle, le son n'est pas très présent et ça atténue un peu l'atmosphère racing à laquelle je m'attendais.

Comme mentionné plus haut, Fiat Group Automobiles Switzerland SA à convié Wheels And You à participer à l'Abarth Trofeo Slalom se déroulant lors de la manche du Championnat Suisse des Slaloms, en août dernier, à Genève. Voici une excellente occasion de tester, en conditions de course et en toute légalité, les limites de cette bombinette.

Sur un tracé alliant virages rapides et petit slalom court, je découvre

véritablement les capacités de la Biposto. Le train avant, ultra précis, ne se laisse jamais prendre en défaut et le train arrière se laisse placer sur les freinages sans que je me sente inquiet de partir à la faute. La tenue de route pour une « petite voiture en pneus de route » est impressionnante et elle ne demande qu'à aller plus vite à chaque manche. Cette Biposto fait vraiment ce que je veux !

Cette fois, la boîte à crabots m'est très utile. Dans le trafic routier, elle représente un inconvénient, mais là, les vitesses passant à la volée me font gagner un temps précieux. Ca y est, j'y suis : je roule une voiture de course ! Et j'adore ça !!!

Verdict

Inutile de nier le plaisir que j'ai eu de réaliser cet essai : je suis absolument ravi d'avoir pu découvrir cette voiture hors normes. Car hors normes, elles l'est, tant par ses composants et ses performances que par son prix…

Malgré toutes ses qualités et son exclusivité, je peine à imaginer qui pourrait se laisser tenter par un tel objet "toutes options". C'est qu'à une Abarth à CHF 49'000.-, il faut rajouter CHF 30'600.- d'options pour avoir une Biposto dans la même configuration que celle qui nous à été proposée à l'essai, soit un total de CHF 79'600.-. C'est cher, très cher…

Car, au final, bien qu'elle soit très performante et vraiment fun à piloter, il existe des véhicules dédiés à la compétition pour bien moins cher que ça, et ils sont plus performants encore. C'est là que notre Biposto assène un avantage décisif : nul besoin de remorque ni de véhicule tracteur pour l'emmener sur piste, car ainsi que présentée, elle est homologuée route.

Alors, malgré un prix pharaonique pour une si petite chose, je me vois forcé d'admettre que le travail des ingénieurs italiens est exceptionnel et que la Biposto est vraiment à la hauteur de ses promesses.

Prix et options – Abarth 695 Biposto

Prix de base : CHF 49’000.-

Kit 123 Speciale : CHF 4’900.-
(capot alu, panneau de porte carbone, plancher avant en alu, goujons et écrous de roues en alliage de titane, bouchons liquides titane)

Kit Innesti Frontali : CHF 12’500.-
(boite à crabots, autoblocant, embrayage de course, commande de boîte, console et tunnel central en carbone)

Kit Carbonio : CHF 5’900.-
(tableau de bord, panneaux arrières, coques de rétroviseurs, encadrements de vitres en carbone)

Kit Pista : CHF 4’900.-
(acquisition de donnée AIM, harnais, coques de sièges carbone, casque de course Sabelt)

Kit vitres course : CHF 2’400.-
(vitres laterales en polycarbonate)

Prix TOTAL : CHF 79’600.-

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 695 Biposto, ainsi qu’au garage GSG Racing Concept pour la logistique.

Merci également aux responsables de l’Abarth Trofeo Slalom et aux organisateurs du Slalom de Genève, manifestation qui se déroulait pour la troisième année consécutive à Palexpo.

A lire aussi

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 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·171 194
Wheels-And-You.com

LU·171 194
Wheels-And-You.com

LU·171194
Wheels-And-You.com

LU·171194
695
biposto

695
biposto
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

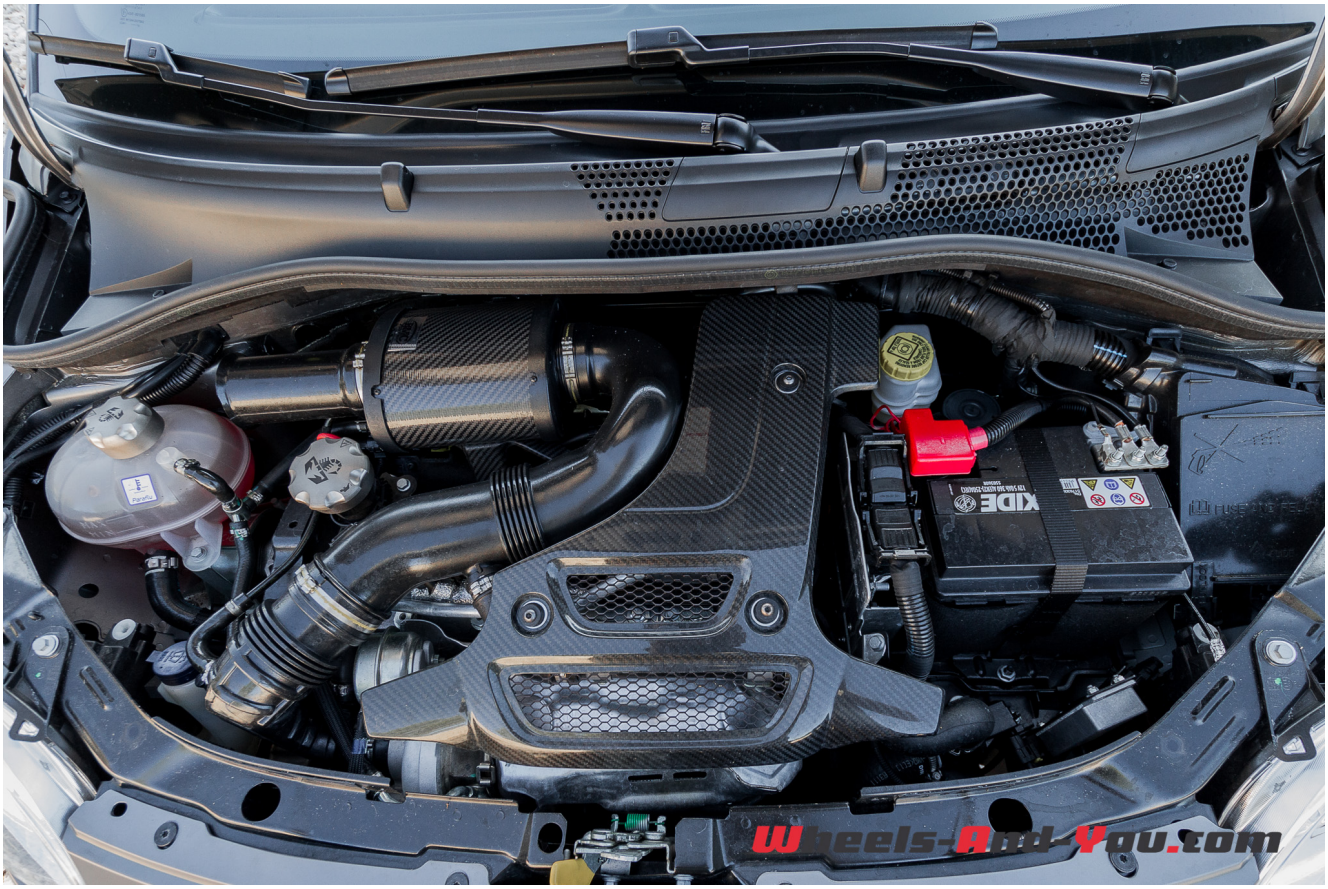
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ABARTH
ABARTH

MENU
MXL 2
SPORT

Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

km/h
0
20 °C
18 15
0.0g
6842 km
SPORT
MENU
Wheels-And-You.com

LU·171194
Wheels-And-You.com

LU·171194
Wheels-And-You.com

LU·171 194
Wheels-And-You.com

LU·171 194
Wheels-And-You.com

65
LU·171194
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com
LU·171 194
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

695
biposto
Sabelt
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

TTC
ABARTH & C. S.p.A.
695 biposto

695
Wheels-And-You.com

W.A.Y.
Wheels-And-You.com
LU·171 194
Wheels-And-You.com

695
biposto
ABARTH
ABARTH
695
biposto
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

LU-171194
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

LU·171 194
Wheels-And-You.com