

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

Avec la 695 Biposto et la 595 Competizione, Abarth nous avait déjà démontré sa capacité à concentrer sur moins de 4 mètres de long davantage de sportivité que d'autres marques sur toute leur gamme. Avec la Pista, on comble l'espace entre la 595 de base et la 595 Turismo en s'adressant à des clients avides de sportivité. En parallèle, Abarth propose la 695 XSR Yamaha LTD Edition qui constitue un hommage de la marque transalpine à son partenariat vieux de 10 ans avec le constructeur de motos japonaises.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm³
- 160 ch à 5'500 t/min
- 230 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 216 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'071 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'657 x 1'627 x 1'485
- Conso. mixte : 6.0 l/100 km
- Emissions CO₂ : 139 g/km (B)
- dès CHF 26'700.-

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Patrick Schneuwly, DR

A l'occasion d'un lancement Yamaha où Acid Moto est présent, les nouveautés Abarth 2017 sont aussi à disposition de la presse. Mon cœur vacillant entre 2 et 4 roues, je ne résiste pas à la tentation d'essayer sur des routes ultra-sinueuses ces kartings homologués.

La 595 Pista en fait les frais la première. Elle se dit prête aux Track Days, la route ne serait qu'une formalité. C'est ensuite au tour de celle qui m'a amené ici : la 695 XSR Yamaha LTD Edition, présentée conjointement avec la Yamaha XSR 900 Abarth. Ces deux véhicules scellent 10 ans d'union entre Abarth et Yamaha. Limités à 2'085 exemplaires, ils sont répartis entre 695 motos pour autant de coupés et de cabriolets. Voilà un bien joli duo à avoir dans son garage !



Esthétique

La 500, qu'elle soit Fiat ou Abarth, a toujours cette même bouille qui a fait le succès de sa renaissance. Pour la forme, la petite italienne semble sortie du fitness où elle aurait travaillé ses ailes musclées, son parechoc rebondi et au ras du sol, ainsi que son bouclier arrière avec son diffuseur et ses extracteurs d'air.

La 695 XSR Yamaha LTD Edition se distingue surtout par sa peinture tri-ton grise,

noir et rouge. À la fois désuète et tellement chic, cette combinaison est reprise sur la moto qui est liée à cette série limitée : la Yamaha XSR 900 Abarth. Les deux sorties d'échappement sont cerclées de carbone signé Akrapovic, tout comme l'échappement de la moto. Les rétroviseurs, ainsi que de nombreuses pièces intérieures, dont la planche de bord et le volant, laissent également la fibre apparente.

Pista et XSR héritent des sièges sport enveloppants recouverts, au choix, de tissu ou de cuir. Ces sièges au look rétro se fondent bien dans l'ambiance de l'habitacle. Le combiné d'instruments de bord se résume à un écran présentant différemment les informations du véhicule en fonction du mode. Le seul afficheur analogique déporté est un manomètre pour le turbo avec SPORT qui s'illumine en son centre quand ce mode est activé.

Au centre trône le tout dernier système de divertissement à écran tactile mat de 7". Avec ces jolies animations de la voiture en 3D, Abarth sait profiter des pièces installées. La partie audio a été confiée à la marque Beats, plus par notoriété que pour ses années d'expérience en matière d'audio embarquée. L'ensemble avoue une puissance de 440W pour 6 haut-parleurs et un subwoofer. Le son produit est, je dois l'avouer, d'une clarté rare dans une voiture de ce gabarit.

Le reste de l'intérieur demeure malheureusement fortement empreint de pièces Fiat conventionnelles moins flatteuses. Les obligations en termes de coûts sont passées par là.





Sous le capot

Les deux modèles pris en mains sont animés par le même 4 cylindres en ligne turbo de 1'368 cm³ mais avec des performances différentes. La Pista offre 160 ch, tandis que la XSR en a 5 de plus. Cette différence pourrait parfaitement s'expliquer par une reprogrammation propre à la ligne d'échappement du sorcier slovène.

Sur la Pista, le train arrière est suspendu à des pièces spécifiques du spécialiste Koni. La différence est discrète, je reviendrai sur le sujet dans la section suivante. Les freins de ces petites boules de nerfs sont signés Brembo, avec des disques ventilés et perforés. Ces derniers, bien que faisant petit dans les jantes, suffisent à stopper les quelques 1'071 kg de ces Abarth.

Au choix de l'acheteur, vous pouvez prendre votre Pista en boîte automatique avec fonction séquentielle et palettes au volant. Autrement c'est une boîte manuelle à 5 vitesses qui est installée de série. La carrosserie est aussi au choix du client : coupé ou cabriolet avec capote électrique. La XSR Limited Edition est donc produite, comme indiqué plus haut, en 695 coupés et 695 cabriolets !



Au volant

Comme le suggère son nom, la 595 Pista veut aller user ses gommes sur circuit. Faute de circuit sous la main, c'est sur des routes très sinueuse du Sud de la Sardaigne que je m'en donne à cœur joie. Le petit 1.4 l. turbocompressé est un peu creux après le ralenti. Heureusement, le turbo se met vite à souffler et procure une accélération sympathique à la petite Abarth. Après seulement quelques changements de vitesse, je trouve le pommeau trop gros à prendre en main tandis que la course du levier me semble bien longue. Heureusement, la boîte est précise, on ne se perd pas dans sa grille.

À l'usage, les cinq vitesses sont tout à fait adaptées à une utilisation quotidienne. J'é mets juste une réserve concernant l'autoroute, car je n'ai pas l'occasion d'y essayer l'auto. Je joue beaucoup de la 2e, de la 3e, un peu de la 4e. L'itinéraire est exigeant pour les freins et en relances. Même en mode sport, les warning s'affolent en entrée de virage, à chaque freinage appuyé. Finalement je m'en sers comme point de repère pour savoir si je freine assez fort.

Bien que ce soit une traction à moteur avant, placer la voiture aux freins aide à indiquer la bonne trajectoire aux roues avant. Le volant qui tient bien en main est un bon allié pour l'exercice, même si la direction garde une certaine souplesse qui devient flagrante sans le mode Sport. Une fois inscrite, la 595 a une tendance marquée pour le sous-virage. Avec assez de poids sur l'avant, l'arrière pivote plus vite, permettant de remettre les gaz plus tôt, d'autant plus que l'ESP est tatillon et que la Pista n'a pas de différentiel à glissement limité.

En restant dans la plage du turbo, la Pista est un véritable petit kart qui est en plus équipé pour en découdre au chrono. L'info-divertissement embarquée intègre un GPS avec une bibliothèque de circuits préenregistrée sur lesquels la voiture prend toute seule vos temps au tour pour ensuite les analyser et proposer d'adapter son pilotage et améliorer son record au fil de la journée.

L'échappement "Abarth Record Monza" de la Pista s'exprime déjà très bien, mais comparé à l'Akrapovic de la 695 XSR, il passe pour un enfant s'exerçant à la flûte ! Grâce à une valve à télécommande magique, le son que cette Abarth produit est jouissif tout en relevant presque de l'outrage. Tout aussi efficace sur tracé sinueux, elle se révèle moins raide que la Pista et jamais ne fait hurler ses PZero Nero, alors que les 2 modèles ont droit au même traitement !



Verdict

Départager ces deux voitures n'est pas évident. Les performances sont proches, mais le plaisir de les conduire s'aborde différemment. Là où la Pista respire la sportivité et l'efficacité sans compromis, la XSR prend un peu plus soin de ses passagers. L'intérieur est plus flatteur, la suspension plus confortable. L'équipement est, lui, identique. La 595 Pista est en plus dotée d'une télémétrie pouvant prendre vos temps au tour sur les circuits que vous visiterez.

Ne reste qu'à faire un choix. Vous voulez une boîte robotisée ? Ce sera une Pista. Vous êtes plutôt cabriolet ? Décidez-vous pour l'un des 695 exemplaires de l'édition limitée Yamaha !



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

Nos remerciements à Hostettler AG pour l'invitation de nos confrères d'AcidMoto.ch aux essais presse de la Yamaha XSR 900 Abarth qui a permis de réaliser ce premier contact avec les Abarth 595 Pista et 695 XSR Yamaha LTD Edition.





A lire aussi

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 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

