

Essai - Abarth 500e : Un kart électrique pour la cité

Elles sont de plus en plus nombreuses, les petites citadines à passer le cap de l'électrification mais très peu ont osé y associer une image sportive. Étonnamment, c'est un ancien préparateur et fabricant d'échappements sports qui se lance dans l'aventure du zéro émission où le son est... virtuel.



- moteur électrique synchrone
- 155 ch
- 235 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 155 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.0 sec.
- Poids : 1'464 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'673 x 1'682 x 1'518
- Conso. mesurée : 19.1 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 37'990.-, mod. essayé: CHF 45'990.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Qui l'eut cru ! Même le scorpion s'électrise, pour essayer de s'en sortir parmi les

citadines électriques et de planter la concurrence. La base, on la connaît. C'est trois ans après la Fiat 500e qu'Abarth lance sa version survoltée. Un pari audacieux mais inéluctable si la marque veut perdurer.

Mais sans son, peut-il y avoir du sport et du plaisir ? Je vais éplucher la « bestiole » qui n'a rien perdu de son plumage et voir si son ramage peu encore séduire. Contact.



A l'extérieur

L'Abarth 500e ressemble à sa cousine, la Fiat 500e avec laquelle elle partage la même plateforme. Toutefois, on retrouve le célèbre scorpion sur une calandre pleine. Heureusement, les designers ne se sont pas arrêtés là pour la rendre plus sportive, plus agressive.

Le bouclier avant évolue et se termine par une petite lame de couleur blanche. Le design des phares avant donne l'impression d'un regard rieur. Les ailes sont agrémentées du petit scorpion tandis que de belles jantes diamantées Abarth de 18 pouces remplissent bien les passages de roue. Ainsi, l'Abarth 500e semble posée au sol.

L'arrière gagne également en caractère avec un diffuseur plus visible et également agrémenté d'une barre couleur blanche. Un petit becquet de toit en plastique noir vient renforcer la sportivité. Même sans les doubles sorties d'échappement, on devine qu'on a affaire à une sportive.

Par rapport à la version thermique, l'empattement est allongé de 2.4 cm et les voies sont 6 cm plus larges. Ainsi, elle en impose bien plus. Ma voiture d'essai est une 500e Cabrio, soit comme son nom l'indique une découvrable, et elle ne passe pas inaperçue dans sa livrée Vert Acid.



A l'intérieur

Les portières s'ouvrent en appuyant sur un bouton (reste une petite poignée mécanique au cas où). Elles sont larges et lourdes et surtout, le point milieu sensé retenir la porte entrouverte n'est pas assez franc.

Globalement, la finition fait un bond en avant. Cette série limitée « Scorpionissima » atteint un niveau d'élégance sportive rarement vu chez Abarth. J'adore ce volant trois branches partiellement en Alcantara que l'on a bien en main. Alcantara que l'on retrouve sur une partie des sièges avec des surpiquûres vertes et bleues. Ils sont bien plus confortables que les anciens Sabelt, magnifiques mais tellement inadéquats pour un usage quotidien.

Le tableau de bord tout numérique est également entouré d'Alcantara, tout comme les contreportes. Les assemblages sont bons et les plastiques durs sont moins visibles. L'écran de 10.25 pouces intègre Android Auto et Apple CarPlay via le système UConnec. Rapide et moderne, il est hélas dépourvu de planificateur

d'itinéraire. C'est donc à vous de gérer le quotidien et notamment les bornes de recharge qui, soit dit en passant, ne posent pas trop de problème en ville.

Derrière le volant, on retrouve le petit combiné d'instrumentation numérique rond de 7 pouces de la Fiat 500e. Simple d'accès au premier abord, il offre tellement de fonctions qu'il faut chercher au travers des nombreux menus. Équipée de la Sono JBL Premium, cette Abarth 500e séduira les mélomanes.

Il y a bien quatre places à bord mais cette 500e reste une citadine et l'espace est compté. A l'avant, on est à l'aise. En revanche, les places arrière sont à réserver aux enfants car l'espace aux jambes est étriqué et l'accès peu aisé. Les ports USB et USB-C situés entre les sièges sont suffisants d'autant qu'il y a aussi un chargeur par induction. Les petits rangements sont bien étudiés. Le coffre est en adéquation avec le reste : avec 185 litres, vous pourrez y déposer vos courses de la semaine.



Sous le capot

On reprend le pack batteries de 42 kWh de la Fiat 500e et grâce à l'électronique de puissance, on gagne 37 ch et 15 Nm. L'autonomie affichée après recharge indique 223 km en mode Turismo et 220 km en mode Track ou Street. Rappelons que le constructeur promet 263 km. Les temps de charge vont de 35 minutes pour passer de 0 à 80 % sur superchargeur à 15h15 sur une prise domestique ou 4h15 sur une borne 11kW.

Le moteur électrique placé à l'avant pèse 58 kg et bénéficie d'un différentiel. Il développe 155 ch et 235 Nm. Côté consommation, avec un mix de montagne et d'autoroute, j'ai relevé 19.1 kWh/100 km en mode Turismo. Nul doute qu'en mode Street et en ville, l'autonomie réelle dépasse 200 km. Côté performances, ce n'est pas extraordinaire : un 0 à 100 km/h en 7.0 sec, soit sept dixièmes de plus qu'un ID.5 GTX. C'est une petite citadine mais tout de même, j'aurais aimé mieux pour un scorpion.



Au volant

Entrée main libre et position de conduite presque acceptable comparée à l'ancienne thermique, l'Abarth 500e entre vraiment dans le 21^{ème} siècle. Petit volant bien en main, les commandes sont toutes bien placées. Les accélérations ne sont pas dantesques et même en-deçà de la 695 thermique mais hormis le chrono, on est vite à 120 km/h. Après, ça « s'essouffle » un peu. J'ai beaucoup roulé en mode Turismo car il permet une conduite à la fois coulée et sportive si besoin, avec des réactions fermes et un freinage puissant. Le mode Track

désactive la fonction de conduite « mono pédale » qui permet de freiner en relâchant l'accélérateur. Il ne faut alors pas hésiter à appuyer fort sur la pédale de frein.

Côté sensations, il me manque toujours le son fabuleux des 595 ou 695 avec l'échappement Record Monza. L'Abarth 500e est plus lourde de près de 300 kg mais dispose d'un centre de gravité plus bas. De plus, ses voies plus larges, son empattement plus long et de trains roulants plus perfectionnés permettent de rouler sur route bosselée sans rebondir ni faire d'écarts intempestifs. Son châssis a su me donner la banane, même en pneus hiver.

Trop limité en ville, j'ai quitté la cité et je me suis fait plaisir sur un parcours sinueux où la vitesse n'excède pas 80 km/h mais qui met en exergue le travail accompli. La direction est ferme, précise et le train avant est rivé au sol. On notera quelques patinages ou pertes d'adhérence lorsque j'accélère à fond en sortie de virage, sauf dans le mode Track plus permissif. Dès l'amorce de patinage, on sent l'électronique qui limite le couple. La réactivité est moindre mais on n'est pas sur un circuit et cela évite tout débordement. C'est particulièrement sécurisant sur route mouillée où il y a sensiblement moins de sous-virage.

Le freinage est puissant et sécurisant d'autant que si vous oubliez de freiner, le freinage autonome d'urgence veille. Contrairement à la déclinaison thermique, l'Abarth 500e braque bien. Je salue également les aides à la conduite comme l'Assist Line - qui, réglé bas est peu intrusif - la caméra de recul, les capteurs de stationnement, les détecteurs d'angles morts et les phares automatiques. Hélas, le capteur de ces derniers, situé sur le pare-brise, n'est plus opérationnel dès qu'il pleut. De plus, il faut dépasser 40 km/h pour que le système daigne passer en pleins phares.

Enfin Abarth a rajouté un simulateur sonore que je n'ose qualifier tant j'ai rigolé. Rien de la musique Dolce Vita de la Fiat 500e, non, du pur bruit d'échappement façon Record Monza. Au ralenti, ça passe encore ; le gros HP JBL étanche situé sous la voiture émet presque le son de la 695. Mais en mouvement, ça ressemble plus à une machine à laver en plein d'essorage ! J'ai tenu dix kilomètres et je n'en pouvais plus.



Verdict

Beaucoup plus moderne que l'ancienne Abarth thermique, que ce soit par son châssis ou son infodivertissement, avec une bouille toujours aussi craquante, l'Abarth 500e est une citadine électrique a tendance sportive mais qui reste vouée à un usage urbain. Avec 200 km d'autonomie réelle, même si c'est suffisant pour tenir plusieurs jours en ville sans recharger, elle offre peu de rayon d'action pour faire de la route.

Est-il utile d'avoir un tel châssis ? Une Fiat 500e fera largement l'affaire mais l'Abarth 500e ne peut plus exister exclusivement avec un moteur thermique. Côté concurrence, à part la Mini Cooper E dont le prix est encore plus élitiste, il y a la Peugeot e208 ou sa cousine Opel Corsa électrique qui se placent plus en petites routières avec des autonomies de 410, respectivement 405 km.

L'Abarth 500e plaira aux jeunes et aux cadres dynamiques voulant se différencier. Mais tous n'auront pas le budget pour l'acquérir car ce Scorpion est cher, surtout

en cabriolet.

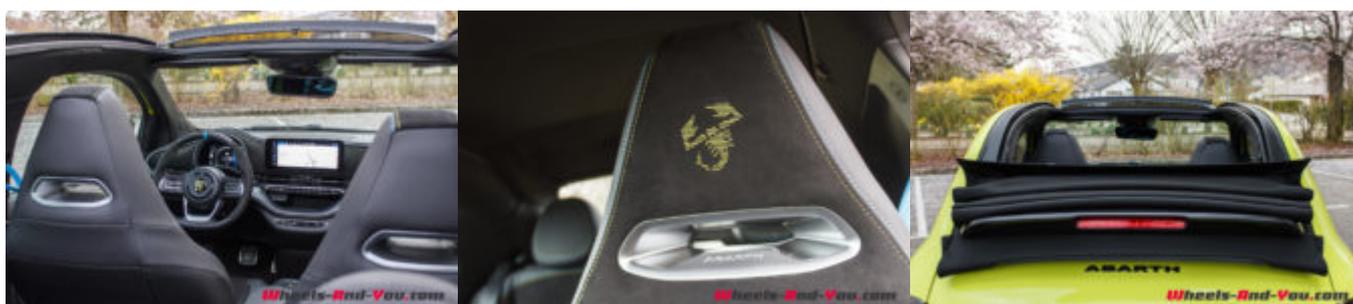


Prix et options - Abarth 500e Cabrio Scorpionissima

Prix de base : CHF 45'990.-

Peinture spéciale « Vert Acid » : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 45'990.-



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

Nos remerciements à Astara Ital Switzerland (Abarth Suisse) pour le prêt de cette Abarth 500e Cabrio, ainsi qu'au garage GSG Racing pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

