

■ prova **su strada**

ABARTH «500»

Cinquino

Torna la «500» con lo Scorpione sul cofano. Tutta da guidare. Divertente. Sicura. Un giocattolino per far rivivere un mito. Ma a caro prezzo

Quei ragazzi di 40 anni fa che si davano di gomito se incrociavano una «500» vestita da corsa con lo Scorpione sul cofano, oggi hanno qualche capello bianco in testa e un po' di nostalgia per le irripetibili emozioni di un tempo. Se da un lato si devono rassegnare all'avanzare della chioma brizzolata, dall'altro possono provare a entusiasinarsi di nuovo e a rivivere quei vecchi dolci ricordi al volante della nuova Abarth «500», ovviamente rivista in chiave moderna. Un modello che sta facendo girare la testa a tanti per la strada. Ai più maturi perché intuiscono che ha un Dna comune con l'«utilitaria da corsa» degli anni 60. Agli «sbarbati» perché, indipendentemente dalle mode, dimostrano sempre e comunque grande sensibilità a simili proposte trasgressive, specie nel mondo delle quattro ruote.

«MESSA GIÙ» DA CORSA

E poi quest'Abarth non è davvero un'auto che passa inosservata. Innanzitutto perché è una «500» che, a distanza di un anno dal lancio, conserva ancora un forte appeal. E poi perché ha un look decisamente efficace, in grado di attrarre anche senza stupire esagerando con le appendici aerodinamiche. Il musetto si è allungato, per far posto al turbocompressore e ha visto crescere le prese d'aria, di dimensione e quantità. Con le «narici» ai lati del paraurti anteriore collocate proprio in corrispondenza dei due intercooler. Molto evidente anche la trasformazione sportiva della coda, enfatizzata dallo spoiler sul portellone e dal doppio terminale di scarico. Completano il taglio sportivo di questa «500» i bei cerchi di lega. A richiesta anche da 17" pollici, disponibili con due differenti disegni (a cinque petali e a dieci razze doppie). Stessa forte caratterizzazione «racing» all'interno. Di grande effetto i sedili avvolgen-



che va a **200**



- 1368 cm³
- 99 kW (135 CV)
- 4 cilindri in linea
- Bollo: € 255,42
- € 18.651

■ prova **su strada** Abarth «500 1.4 T-Jet 16V»

Studiata per il piacere della guida sportiva

IMPOSTAZIONE CORSAIOLA

Il volante sagomato a tre razze con il logo «Abarth» al centro caratterizza in modo sportivo la plancia della «500», dove una grande palcebra protegge dai riflessi un quadro strumenti dalla grafica piuttosto accattivante.

Sotto, il motore con in bella evidenza il tipico Scorpione su fondo rosso.



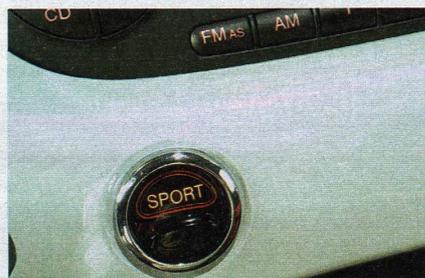
«ADESSO CAMBIA!»

All'interno del manometro del turbo (qui sopra), un messaggio suggerisce quando cambiare marcia.



ti anteriori con l'appoggiatesta integrato, disponibili con rivestimento in pelle o tessuto. Dove il bel design si concilia con l'ottima impostazione del posto guida, non proprio raso terra, ma con tutto a portata di mano. A cominciare dal volante a tre razze, modellato per avere una salda impugnatura e consentire di guidare a gambe semidistese, sfruttando appieno la pedaliera d'alluminio.

Davanti al conducente non poteva mancare una strumentazione degna di questo nome, dalla grafica sportiva, ma anche con una dotazione più ricca. Un corposo manometro della pressione del turbo emerge dal lato sinistro del quadrante, che, però, non sembra il frutto di un progetto d'integrazione complessiva nella plancia. L'effetto, tuttavia, non è per nulla sgradevole, specie quando si atti-



PREMI UN TASTO E SI TRASFORMA

Premendo il tasto «Sport» sulla plancia, si attiva la funzione overboost del turbo, si agisce sulla mappatura della centralina (incrementando la coppia) e si aumenta il carico sullo sterzo per una sensazione di maggiore sportività. A lato, i bei cerchi di lega da 17" (optional).





SCEGLI LO STICKER
Lo Scorpione sul cofano motore fa parte delle personalizzazioni Abarth. È disponibile in tre colori.



POSTO GUIDA «RACING»
A sinistra, i sedili avvolgenti, a richiesta di pelle, con i grossi poggiatesta integrati. Sopra, la pedaliera con inserti di gomma e il comodo appoggio del piede. Marchiati Abarth anche i tappetini.

Dizionario Tutto quanto fa **Abarth**

- **ASSETTO** ribassato con barre stabilizzatrici rinforzate davanti e dietro.
- **CODA** caratterizzata dallo spoiler, oltre che dal doppio terminale di scarico.
- **FIANCATA** griffata (a richiesta) con appositi sticker laterali (rossi, bianchi o neri a scelta) e calotte dei retrovisori nello stesso tono di colore.
- **MOTORE** millequattro turbo anche con modalità di funzionamento «Sport».
- **MUSETTO** specifico più pronunciato per far spazio al turbocompressore, reso ancora più aggressivo dalle ampie prese d'aria.
- **RUOTE** di lega leggera da 16" di serie. A richiesta versione da 17" con scelta di due disegni (a dieci razze doppie o a cinque petali).
- **SEDILI** avvolgenti di tipo sportivo. A richiesta rivestimento in pelle.
- **TELEMETRIA** come in «Formula 1». Con il Blue&Me collegato al navigatore satellitare si possono registrare, memorizzare e analizzare giri del motore, velocità della vettura, marce ecc. E, se ci si trova in pista, anche i tempi sul giro.
- **TETTO** a scacchi (a richiesta) con tre tonalità di colore (rosso, bianco e nero).
- **TTC** è il sistema (Torque Transfer Control) che distribuisce automaticamente la coppia tra le ruote motrici in curva per rendere la guida più sicura e veloce.
- **VERSIONI SPECIALI** prodotte in numero limitato: «Opening Edition 160 CV» e «Assetto Corse 200 CV» per le competizioni in pista.

Velocità max **201,9** km/h •
0-100 km/h **8,2** s •
70-120 km/h in V **13,2** s •
Consumo medio **7,8** l/100 km •



**TUTTA
DA GUIDARE**
Si guida quasi
come un kart.
E le prestazioni
sono di tutto rispetto.
Divertentissima.
Va forte e te
lo lascia fare senza
mai metterti
in apprensione.
In curva gira piatta
e veloce e segue
traiettorie molto
precise. Immediata
le correzioni.

va al suo interno il messaggio luminoso («shift up») del sistema Gsi (Gear Shift Indicator), che suggerisce i cambi marcia, secondo due diverse filosofie. Nel caso sia stata scelta la modalità di funzionamento «Normal» il sistema consiglia il passaggio a un rapporto più alto con l'obiettivo di ridurre i consumi di benzina. Se, invece, il conducente seleziona la modalità «Sport», il suggerimento punta al raggiungimento delle prestazioni massime. Proprio quelle che siamo andati a verificare in pista, ovviamente optando per la funzione «Sport», che agisce sulla mappatura della centralina del motore e sulla pressione del turbo (attraverso l'intervento dell'overboost), oltre che sul carico del volante, creando in questo modo una precisa sensazione di sportività. Superiore ai 200

km/h la punta massima toccata e di tutto rispetto il tempo nello «zero-cento», qualche decimo superiore agli otto secondi. In effetti il millequattro turbocompresso è decisamente brillante, tira fuori una considerevole potenza (135 cavalli a 5500 giri) e tanta coppia anche in basso (la massima è di 206 Nm a 3000 giri in «Sport»; 180 Nm a 4500 giri in «Normal»). Meriterebbe persino un cambio un po' più sportivo, a corsa molto più corta e con gli innesti più secchi e decisi, e magari una versione automatica con comandi sequenziali al volante, al momento non prevista. Più che convincente lo sterzo, piuttosto diretto e preciso, complici la taratura delle sospensioni e i pneumatici superribassati.

► continua a pagina 143



piace

Il telo coprivettura di antica memoria non è una novità per la «500». Lo si poteva già ordinare con le altre versioni. Sull'Abarth acquista un significato ancora più originale ed esclusivo. Veramente un «must».



non piace

Il poggiatesta integrato al sedile del passeggero anteriore, oscurando gran parte del piccolo vetro laterale posteriore, può generare un notevole angolo buio con i due montanti del tetto.

Accessori principali (in euro)

> Prezzo di listino	18.651
> Prezzo della vettura provata	21.111
> Abs e Esp	di serie
> Airbag guida e passeggero, laterali e a tendina	di serie
> Cambio automatico	-
> Cerchi di lega da 16"(1)	di serie
> Climatizzatore (2)	di serie
> Interni di materiale pregiato	950
> Nav con Blue&Me	249
> Schienale posteriore sdoppiato	160
> Sticker laterali (3)	200
> Tetto apribile elettricamente	810
> Vernice metallizzata (4)	350
> Volante regolabile in altezza	di serie

In rosso: presente su vettura provata. Note: 1) da 17 pollici: 200 euro; 2) automatico: 420 euro; (3) Sticker tetto a scacchi: 180 euro; 4) grigio Campovolo.

prova su strada Abarth «500 1.4 T-Jet 16V»



Storia di un successo

CENTO CAVALLI DI DIFFERENZA, MA LO SPIRITO RACING NON CAMBIA

Il ritorno dell'Abarth «500» ha riacceso l'interesse per la progenitrice. Tutto comincia nel febbraio del 1958, quando la «Nuova 500» elaborata da Carlo Abarth stabilisce ben

sei record internazionali, correndo a una media di 110 km/h. Dopo qualche anno, precisamente nel 1963, il tecnico d'origine austriaca propone la «595», elaborazione

della «500 D» che prevedeva un aumento della cilindrata (da 499 a 599 cm³) e della potenza. L'anno successivo tocca alla «595 SS», ancora più spinta. Inoltre, chi possiede una vettura

di serie, può trasformare la sua «500» in una «595» o «595 SS» con un apposito kit predisposto dall'Abarth. È un successo, che spingerà il preparatore italo-austriaco a proporre versioni sempre più «cattive» e caratterizzate in senso sportivo, come, per esempio, la «695 SS» (nella foto un esemplare del 1965 impegnato in un improbabile confronto con la Abarth «500» odierna) che, con i suoi 38 CV e una velocità massima di 140 km/h, fu utilizzata nelle gare (Gruppo 2) con uno speciale «assetto corsa»: carreggiate più larghe, ruote di sezione maggiore e sospensioni con camber negativo.





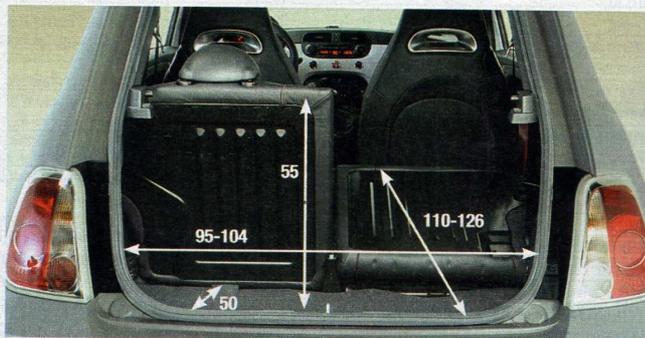
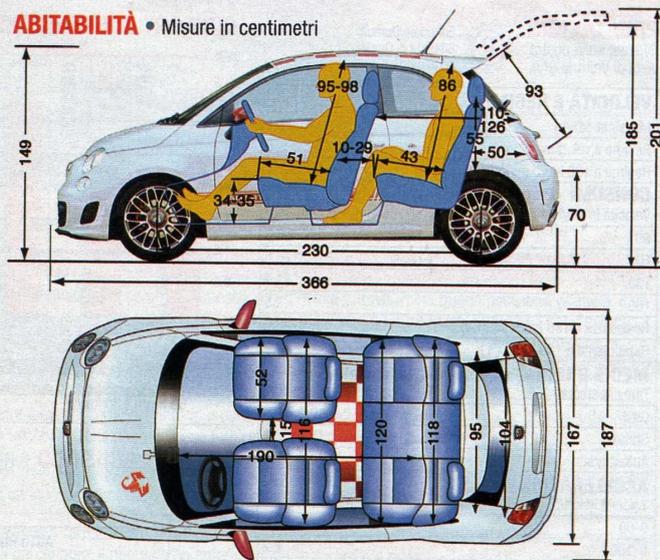
SFIDA IMPOSSIBILE
Testa a testa in pista tra l'attuale Abarth «500» e un esemplare storico del 1965: una «695 SS».

► segue da pagina 140

Sul misto veloce la Abarth «500» si guida quasi come un kart: imposta le curve con sorprendente rapidità, segue le traiettorie saldamente ancorata al terreno e, anche quando, impegnata al limite, perde aderenza, consente un pronto recupero, del tutto istintivo. In ogni caso, se si esagera con l'acceleratore, c'è sempre l'elettronica a vigilare. E, per mantenere un contatto ancora più diretto del conducente con l'asfalto, si può ridurre l'azione della servoassistenza (elettrica), sempre selezionando la funzione «Sport». Sul misto si fa un po' più fatica, ma la vettura risulta molto più sincera. Insomma, la Abarth «500» vira piatta, veloce, ben salda sulle grandi gomme da 17", ma deve fare i conti con un assetto decisamente rigido, che la penalizza sui fondi sconnessi. Sensibile anche alla minima screpolatura dell'asfalto, fatica ad assorbire le irregolarità più decise della strada, mettendo in crisi le sospensioni e... la schiena del pilota. **Testo di Marco Ghezzi**

la prova in cifre ■

ABITABILITÀ • Misure in centimetri



L'abitabilità privilegia i posti anteriori, con particolare riguardo al conducente. Immutato il bagagliaio, che conserva la capacità delle altre versioni della «500» (206 litri a filo della cappelliera), nel caso aumentabile abbattendo lo schienale posteriore del tutto o in parte: il sedile sdoppiato con appoggiatesta regolabili in altezza si paga a parte (160 euro).

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Abarth «500 1.4 16V T-Jet»

- **Motore:** anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 72,00 mm - Corsa 84,00 mm - Cilindrata 1368 cm³ - Potenza max 99 kW (135 CV) a 5500 giri/min - Coppia max 206 Nm a 3000 giri/min in modalità «Sport» (180 Nm a 4500 giri/min in modalità «Normal») - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Iniezione elettronica multipoint - Turbocompressore a geometria fissa (intercooler) - Omologazione antinquinamento Euro 4 (Euro 5 ready).
- **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio a 5 rapporti - Riduzione finale a coppia cilindrica con rapporto 4,070:1.
- **Pneumatici:** 195/45 R16 - Cerchi di lega 6,5x16". - In alternativa: 205/40 R17" - Cerchi di lega 7x17". Su vettu-

- ra in prova Pirelli PZero Nero 205/40 R17.
- **Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 3 porte, 4 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale - Retrotreno a ruote interconnesse, braccio longitudinale, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici telescopici - Barre stabilizzatrici - Freni a disco, anteriori autoventilanti con Abs, Esp - Scatola guida a cremagliera, servocomando elettrico.
- **Dimensioni e massa:** passo 2,300 m - Carreggiata anteriore 1,409 m - Carreggiata posteriore 1,402 m - Lunghezza 3,657 m - Larghezza 1,627 m - Altezza 1,485 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1035 kg - Capacità bagagliaio 185 dm³.
- **Prodotta a:** Tichy (Polonia) e Torino.

PRESTAZIONI

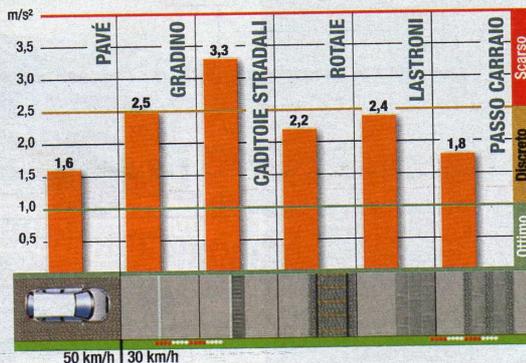
Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

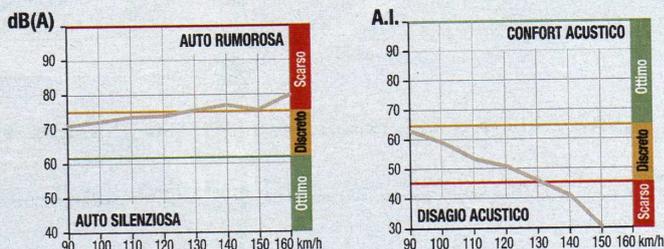
VELOCITÀ E REGIMI		500
Massima (km/h)	201,991	
Regime a vel. max (giri/min)	5400 in V	
Regime a 130 km/h (giri/min)	3500 in V	
CONSUMI - Percorrenze in V		
Velocità in km/h	km/litro	
90	18,5	
100	16,6	
130	11,9	
150	9,5	
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	16,7/22,6	
Rendimento a 100 km/h (%)	32,2	
MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)		
Tipo di percorso	km/litro (km)	
Città	12,2 (427)	
Statale	15,9 (556)	
Autostrada	10,8 (376)	
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
0-60	3,6	
0-100	8,2	
0-130	13,2	
0-160	22,0	
400 m da fermo	15,9	
Velocità d'uscita (km/h)	139,9	
1 km da fermo	29,4	
Velocità d'uscita (km/h)	174,0	
RIPRESA in V - Modalità Sport/Normal		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
70-100	7,9/9,3	
70-120	13,2/16,2	
70-140	19,5/23,7	
1 km da 70 km/h	29,4	
Velocità d'uscita (km/h)	166,9	
30-60 in III (prontezza motore)	5,1/5,2	
FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)		
Velocità in km/h	metri (g)	
100 (a min carico a freddo)	40,4 (0,97)	
100 (a max carico a freddo)	41,2 (0,95)	
100 (a max carico a caldo)	41,9 (0,94)	
160 (a min carico a freddo)	101,4 (0,99)	
100 (su asfalto asciutto + pavé)	45,2 (0,87)	
100 (su asfalto bagnato + ghiaccio)	128,8 (0,31)	
RUMOROSITÀ - Indice Articolazione/dB(A)		
Velocità in km/h	AI/dB(A)	
130	46,0/75,4	
50 (su pavé)	-78,5	
50 (su asfalto)	-76,2	
Massima in accelerazione	-78,9	
PROVE DINAMICHE		
Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)	1,0	
Stabilità in curva su asfalto asciutto (velocità km/h)	106	
Cambio di corsia su asfalto bagnato (velocità km/h)	96	
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)	11,7	
Giri volante	2,5	
Sforzo volante/frizione (kg)	1,5-1,8/9,4	
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	4,3	
Angolo visuale orizzontale su 360°	256°	
Prova di parcheggio (m)	4,7	
Capacità bagagliaio (litri)	206	
Massa della vettura in prova (kg)	1220	
Ripartizione ant.-post. (%)	65-35	

CONFORT SOSPENSIONI • Su percorso sconnesso



Rigida come un kart, fa fatica ad assorbire le sollecitazioni trasmesse dalle irregolarità della strada. In crisi sui classici ostacoli della guida cittadina. I dossi rallentatori, in particolare, vanno affrontati con grande prudenza.

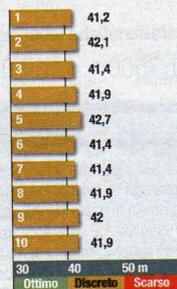
CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



Viene confermata l'efficace insonorizzazione a velocità costante delle versioni precedentemente provate. Tutto bene fino a 130 all'ora, poi la rombosità del motore turbo fa lievitare i decibel oltre la soglia del disturbo acustico. Sempre che si consideri fastidioso questo tipo di rumore. Fruscii aerodinamici e rotolamento dei pneumatici passano in secondo piano.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



Impianto a prova di fatica, molto ben dimensionato. Nessun segnale di fading, nemmeno nell'uso intenso e prolungato.

CAMBIO CORSIA • Su asfalto bagnato



Nelle manovre limite su fondo a bassa aderenza ha dato prova di grande sicurezza. Reattiva e sincera, grazie a uno sterzo omogeneo, la Abarth «500» non mette mai in difficoltà il conducente. Puntuale l'Esp che risulta efficace senza penalizzare la direzionalità, specie sul secondo cambio di direzione. Affidabile anche nelle brusche sterzate in curva: passa da sovra a sottosterzante con l'aumentare della velocità.

Pregi

- Design attraente
- Prestazioni elevate
- Guida sportiva

Difetti

- Molto rigida
- Poco agile in manovra
- Piuttosto cara



**Il voto di
QUATTORRUOTE**

85/100

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	Abarth «500»	
POSTO GUIDA	★★★★☆	Considerata la modesta quantità di spazio a disposizione, si riesce a trovare una buona posizione di guida. Il sedile è ampio, accogliente, regolabile anche in altezza, così come il volante a tre razze. Comodo il poggiatesta.
PLANCIA E COMANDI	★★★★☆	L'impostazione è quella della serie normale, ma con un tocco di sportività in più. In evidenza il logo Abarth al centro del volante, dal disegno studiato per favorirne l'impugnatura, così come la leva del cambio in pelle.
STRUMENTAZIONE	★★★★	Si aggiunge il manometro del turbo accanto al cruscotto e una grafica più sportiva. Forse ci si poteva aspettare qualcosa di più da un'Abarth, che costrui la sua fortuna anche inventandosi strumentazioni originali.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	Di serie la versione manuale, a pagamento l'impianto con la gestione automatica della temperatura. Di buona efficacia, assicura un'ineccepibile logica di funzionamento con regolazioni facili e intuitive.
VISIBILITÀ	★★★	Ha ingombri modesti, ma forme molto arrotondate che possono ingannare in manovra: al momento non sono previsti i sensori di parcheggio. Il poggiatesta anteriore integrato al sedile genera un notevole angolo buio.
FINITURA	★★★★☆	Quello che si vede è davvero curato con grande meticolosità, soprattutto dal punto di vista dell'estetica: scelta di colori e materiali. Se si va un po' più in profondità c'è ancora qualche piccolo neo, ma si tratta di dettagli.
ACCESSORI	★★★★	Dotazione di serie soddisfacente. A richiesta le personalizzazioni estetiche con sticker di tre diversi colori (rosso, nero e bianco) per le fiancate e il tetto a scacchi. Tre disegni anche per i cerchi di lega: optional da 17".
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★★	Offerta di airbag da ammiraglia. Sono ben sette; oltre ai due anteriori a doppio stadio, a quelli laterali e per la testa, c'è anche quello per le ginocchia. Di serie i più sofisticati dispositivi elettronici di assistenza alla guida.
ABITABILITÀ	★★★★☆	Rispetto alle altre «500» cambia un po' soltanto la conformazione dei sedili, di tipo avvolgente davanti. Più accoglienti, ma con la stessa disponibilità di spazio. Dietro ci si può sistemare in due, pur con qualche sacrificio.
BAGAGLIAIO	★★	206 litri di capacità. Non è poi così piccolo com'era quello della progenitrice (che, però, era collocato davanti). Anzi, ha lo stesso volume di carico della «Panda», che non è male: ci stanno almeno due borsoni.
CONFORT	★★☆	L'insonorizzazione risulta efficace fino a 130 km/h, poi il rumore prevale: agli alti regimi la «voce» del motore diventa predominante. Modesta la capacità di assorbimento delle sospensioni con taratura superrigida.
MOTORE	★★★★☆	Selezionando la modalità «Sport» tira fuori una bella grinta: abbastanza pieno ai bassi regimi, spinge forte oltre i 5000 giri. Il rumore allo scario del 1400 turbo è coinvolgente soprattutto in alto, più normale in basso.
ACCELERAZIONE	★★★★★	Scatta bene e allunga con grande decisione, spuntando tempi degni di una due litri piuttosto vivace: poco più di otto secondi (la Casa dichiara un ancora più favorevole 7,9) nello scatto da 0 a 100 km/h.
RIPRESA	★★★★★	Sfrutta i rapporti corti e la progressione del turbo per riprendere prontamente e con la necessaria agilità anche da bassa andatura. Solo quando si vuole «spuntare» il massimo dal quattro cilindri occorre attaccarsi al cambio.
CAMBIO	★★★★	Niente da dire, ma una marcia in più consentirebbe di sfruttare meglio il motore e una corsa ancora più corta permetterebbe di rendere più sportiva la selezione. Auspicabile l'adozione di un robotizzato, magari con comandi al volante.
STERZO	★★★★☆	Sui tracciati pieni di curve il divertimento è assicurato. In «Sport» la risposta è sincera e diretta: il volante trasmette al conducente tutte le sollecitazioni ricevute dalle ruote. In «Normal» il comando diventa leggero.
FRENI	★★★★	Impianto efficace: gli spazi sono contenuti sull'asciutto, sul bagnato e a pieno carico. Si allungano un po' nel test con fondo a bassa aderenza. Positiva la sensazione al pedale. Elevata la resistenza alla fatica.
SU STRADA	★★★★★	La Abarth «500» ti invita a guidare sportivamente. Messa a terra quasi come un kart, s'inserisce in curva con decisione e tiene molto bene la strada. Facile correggerla. E poi ha i sistemi di assistenza alla guida più efficaci.
CONSUMO	★★★★	Sorprendentemente più bassi, di circa il 10% rispetto a quelli della «1400» da 100 CV sia a velocità costante sia nell'uso quotidiano cittadino e su strada statale, ovviamente selezionando la funzione «Normal».
PREZZO	★★☆	Parte da 18.600 euro, ma personalizzandola un po' supera facilmente i 20.000. Non si può dire che la regalino: è il prezzo che si paga quando si vuole qualcosa di esclusivo. Da questo punto di vista la Mini ha fatto scuola.
GARANZIA	★★	La copertura è di appena due anni. Sale a tre per eventuali difetti di verniciatura e a otto nel caso di fenomeni di corrosione passante. Con chilometraggio illimitato.