

## Abarth 595 Competizione

## Mamie fait de la résistance

Le temps ne semble pas avoir de prise sur la bombinette italienne, dont la présence au catalogue va sur ses... 14 ans. Malgré son âge, l'Abarth 595 en a toujours à revendre!

**E**n 2008, le groupe FCA relançait pour de bon l'Abarth, en appliquant la même recette que le fondateur éponyme: concevoir une boule de nerfs à partir d'un voiture de série. Si la démarche peut paraître risquée, le résultat est pour le moins probant. L'Abarth 595 Competizione exalte les sens à sa manière, quitte à faire figure d'OVNI dans le paysage, par sa relative simplicité technique au regard des productions actuelles.

Dans la gamme, l'Abarth 595 Competizione de 180 ch s'intercale entre la «Turismo» (165 ch) et la «Esseesse», forte également de 180 ch, mais plus radicale dans sa définition. Il n'en demeure pas moins que le 4-cylindres 1.4 I tubo de la 595 Competizione fait forte impression. Docile et placide en-deçà de 3000 tr/min, il crache sa rage lorsque l'énorme turbo envoie la sauce, façon on/off à l'ancienne jusque vers 6500 tr/min. La puissance est transmise aux roues avant, avec une rigueur étonnante pour un si petit engin au centre de gravité haut perché et en l'absence de différentiel mécanique en raison de la boîte de vitesses robotisée «MTA» optionnelle (2000.-).

C'est à propos de cette dernière que les réserves sont les plus nombreuses: clairement datée, dans sa conception comme son fonctionnement, la boîte se montre trop peu réactive en mode manuel et nous gratifie d'incessants à-coups en mode automatique. Il convient donc de lever le pied droit à chaque changement de rapport et de se montrer patient pendant que les actuateurs font leur travail. Au bout de quelques jours, on en prend certes l'habitude, mais l'agrément reste en retrait, surtout en conduite dynamique. Puisqu'on en est au chapitre des reproches, notons toujours cette position de conduite façon camionnette, des réglages de siège et volant dans une seule direction et l'absence de régulateur de vitesse. Pour le reste, l'habitacle n'évolue que dans l'esthétique, avec l'utilisation de cuir pour la sellerie et de l'Alcantara sur les gar-



nitures. L'ensemble fait bonne impression et l'équipement se contente de l'essentiel actuel.

A la conduite, le package châssis/moteur est enthousiasmant. Les trains roulants ont bien évolué en 17 ans, avec des amortisseurs Koni certes fermes, mais qui maintiennent admirablement la caisse et confèrent un confort de bon niveau. Le freinage est confié à un système Brembo, difficile à prendre en défaut. Enfin, comme toute bonne Italienne sportive qui se respecte, l'Abarth 595 Competizione s'équipe d'un échappement «Monza» qui nous gratifie d'une bande son rauque et pétaradante, mode «Scorpion» activé, avec un naturel surprenant. Au chapitre consommation, comptez tout de même 7,5 l/100 km en utilisation quotidienne. Sur les trajets à vitesse stabilisée et en conduite coulée,

les 6,5 l/100 km sont atteignables sans grands efforts, alors qu'une conduite sportive fera bondir la soif de l'Abarth à plus de 11 l/100 km.

Joujou extra attachant et qui fait crac, boum, hue, l'Abarth 595 est disponible à partir de 27 650.- (145 ch). La 595 Competizione de notre essai débute à 35 250.- et ajoutez 3000.- de plus pour la version découvrable. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images

