

EXTRA

Test esclusivo: con la nuova A

Siamo andati a scoprire e guidare l'erede della 500 della serie dello Scorpione. Ha più Cv, ma non solo
di Maurizio Voltini

Design e simpatia: questi gli elementi primari del successo ottenuto dalla Fiat 500 del terzo millennio su tutti i mercati. Anche nella sua versione più esuberante, quella griffata dallo Scorpione Abarth. Ma possono tali caratteristiche solo esteriori fare da supporto decisivo anche traslate nell'impiego in pista? Diciamo che sicuramente aiutano, ma probabilmente non sono sufficienti, da sole. Ecco perché, dopo tre anni di trofeo corso con le 500 da 190 Cv sulle piste non soltanto italiane (ci sono pure le serie europea e scandinava), i responsabili dell'Abarth hanno raccolto i suggerimenti di chi corre per operare un sostanziale upgrade della 500 da pista. ▶



ABARTH 695 ASSETTO CORSE

LARGE

barth del Trofeo diventata 695

Aumentato l'appoggio

Per migliorare la stabilità, sulla 695 le carreggiate sono cresciute di 30 mm rispetto alla 500 Assetto Corse. Nel cofano sono scomparse le due prese d'aria



Che ora cambia pure nome in Abarth 695 Assetto Corse. Ovviamente però interessano di più i cambiamenti tecnici: li vedremo in dettaglio più avanti, ma per ora crediamo basti evidenziare quelli più decisivi su assetto e motore. Il primo beneficia di nuove sospensioni e carreggiate allargate di oltre 30 mm, assieme a freni rinnovati nei dischi (flottanti) e soprattutto nel regolatore di frenata: interventi che hanno curato il comportamento piuttosto scorbutico della versione "vecchia", specialmente in frenata, che intimoriva parecchio i piloti meno esperti e smaliziati.

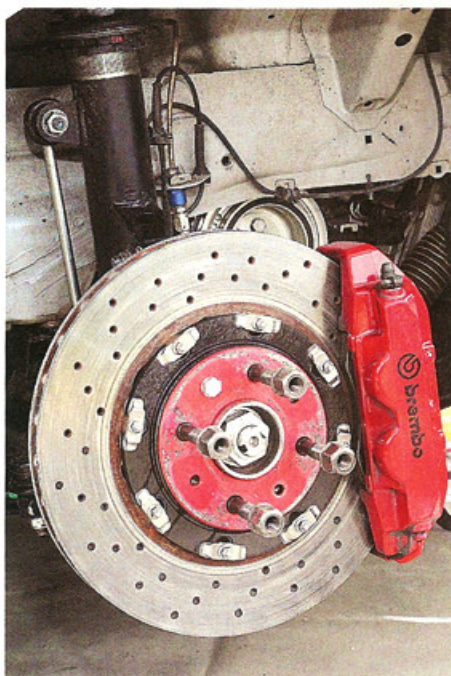
Inoltre il motore è stato rivisto su più livelli: non solo è stato potenziato a 205 Cavalli abbondanti, ma è stato decentrato verso destra per ripartire meglio i pesi tra i due lati e soprattutto è ora accoppiato ad un vero cambio racing, un sequenziale Sadeva a sei rapporti con frizione metalloceramica. Elementi che hanno portato qualcuno - si badi bene, parliamo dei "clienti" e non dei costruttori - ad affermare che adesso si non ha nulla da invidiare, nonostante le dimensioni ben differenti, a vetture di altri trofei come le Clio e le Leon (giusto per non fare nomi...). Affermazioni forse dettate dall'entusiasmo del momento, ma che dopotutto si basano su fattori tecnici e comportamentali che abbiamo verificato direttamente sulla pista di Balocco, dove abbiamo provato in anteprima l'Abarth del Trofeo 2012. Vediamoli nelle prossime pagine.

LA PROVA IN PISTA

HA CAMBIATO CARATTERE

La presa di contatto diretta con la nuova Abarth del trofeo avviene sull'impegnativo tracciato "Alfa" della pista di Balocco, oltretutto reso più insidioso dal fondo ancora bagnato. Una situazione che esalta le criticità delle vetture da corsa e quindi non ci tranquillizza. Ma che supereremo con minor impaccio rispetto a quanto temuto. Già all'avvio ci si rende conto di avere per le mani un "oggetto" ben diverso dalla versione utilizzata fino a questa stagione (comunque continuerà in una sorta di "classe B" per chi ha un budget ridotto: anche questa è una notizia positiva) che abbiamo provato poc' anzi. La frizione metalloceramica impone uno "stacco" più accorto con il pedale, anche perché la prima marcia è sensibilmente allungata: abbiamo un rapporto da ben 80 km/h contro i precedenti 48. Una differenza da tener ben presente nelle partenze delle prossime gare. Una volta in movimento, resta quello del cambio il primo riscontro: le marce si "bevono" una dopo l'altra senza problemi e il calo di regime in cambiata è irrisorio se comparato all'erogazione del motore. Si sale di rapporto quando lo strumento AIM mostra i led gialli, ma in realtà restano ancora due coppie di led rossi, ov-

La 695, malgrado l'aumento delle carreggiate, non ha avuto bisogno di adottare passaruota maggiorati



Dischi forati e flottanti

L'impianto frenante monta dischi forati e flottanti. Nel vano motore non c'è più la presa d'aria dell'alimentazione in alto. Nell'altra pagina, il roll-bar a gabbia saldato con funzione di irrigidimento dell'autotelaio



LA SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea trasversale, 16 valvole, 1368 cm³.

Alimentazione: centralina Bosch, turbocompressore Garrett GT 1446.

Potenza max: 205 Cv (190 Cv) a 5500 giri.

Coppia max: 31 kgm (30 kgm) a 4000 giri.

Trasmissione: trazione anteriore, differenziale autobloccante meccanico.

Cambio: Sadev sequenziale (manuale Fiat M32) a 6 rapporti, frizione bidisco metallo-ceramica ø184 mm (frizione di serie).

Telaio: con roll-bar saldato e connesso agli attacchi delle sospensioni.

Sospensioni: anteriori tipo McPherson e posteriori a bracci interconnessi, con ammortizzatori racing regolabili, molle coassiali, ghiera regolazione altezza, camber regolabile mediante spessori calibrati.

Sterzo: servoassistenza elettrica con taratura specifica racing.

Freni: anteriori con pinze Brembo radiali a 4 pistoncini e dischi flottanti (mono pezzo), forati e autoventilanti ø 305x28 mm; posteriori con pinze monopistoncino e dischi pieni forati ø 240x11 mm; regolatore di frenata a vite Beringer (a leva).

Ruote: cerchi in alluminio forgiato 7,5x17" (7x17").

Pneumatici: Michelin 20/61-17.

Carrozzeria: splitter anteriore, alettone posteriore, porte alleggerite con vetri laterali in lexan (solo vetri posteriori in lexan).

Dimensioni: lunghezza 3657 mm, larghezza 1627 mm, carreggiate allargate di oltre 30 mm.

Peso: 940 kg (970 kg).

Prezzo: 38.000 euro (34.000 euro) + Iva pronto gara.

Fra parentesi i dati della precedente Abarth 500 Assetto Corse Trofeo



vero altri 1000 giri da sfruttare in "zona rossa" qualora servisse. E anche in basso ne abbiamo almeno altri 1500 da utilizzare senza per forza finire "sottocoppia". Un aiuto molto utile per i piloti meno esperti o per certe situazioni di gara difficili, come al primo giro. L'erogazione si somma al differenziale più "chiuso" nel favorire la trazione, che anche nelle curve più "ferme" di Balocco non causa problemi esagerati di grip né reazioni anomale.

Reazioni che non si avvertono più in modo drammatico neanche in frenata. Una volta portate le gomme a temperature accettabili, specie quelle dietro (e il camber più spinto aiuta anche in questo), le staccate risultano molto meno ambigue. Il retrotreno si alleggerisce in modo più progressivo e avvertibile, non tradisce più, tanto che talvolta si vorrebbe aiutasse un po' di più a "girare" a centro curva. Dunque si apprezza notevolmente il bilanciamento, tanto che non abbiamo sentito l'esigenza di intervenire sul regolatore di frenata, concentrandoci invece sul pilotaggio. In ciò il cambio sequen-

ziale aiuta parecchio, nonostante lo si debba azionare con maggior frequenza: è per nulla problematico (mentre il "manuale" precedente richiedeva un po' di attenzione nell'uso) anche in staccata, e anche questo è un fattore che migliora tranquillità e controllo in questa fase. Al limite basta aiutarsi un po' con la frizione in scalata per diminuire le "botte" sulle ruote anteriori, già caricate dai freni e dal passo corto. Insomma, adesso alla guida dell'Abarth da trofeo ci si può concentrare sul divertimento anziché sul controllo, nonostante si vada sostanzialmente più veloci di prima.

LE NOVITÀ TECNICHE

CAMBIO RACING E TANTO ALTRO

L'evoluzione dell'Abarth da pista si basa sempre sul noto 1.4 turbo a 16 valvole, però rivisto a livello sia di aspirazione che di scarico, tanto da

permettere un incremento della potenza a 205 Cavalli, ottenuti sempre a 5500 giri. La turbina è la consueta Garrett a geometria fissa, che "lavora" a 2,0 bar di pressione di picco, mentre lo scarico beneficia di una nuova posizione più arretrata del catalizzatore e il percorso di aspirazione è completamente differente, più lineare e favorevole: ora l'aria viene "pescata" in basso dalla presa frontale e non più dalla presa sul cofano, che viene dunque eliminata assieme allo sfogo dell'aria calda sempre sul cofano dell'Abarth precedente. Ricordando che per le gare sia il motore che la centralina Bosch vengono sigillati, segnaliamo lo spostamento del gruppo propulsore di 32 mm verso destra: ciò ha portato a ridistribuire il peso tra i due lati in modo nettamente più equilibrato.

Una delle modifiche più rilevanti è comunque quella relativa alla trasmissione: ora troviamo un cambio davvero racing, il sequenziale Sadev a 6 marce già impiegato sulla Abarth 500 da rally, ovviamente qui con rapportatura specifica da pista. Si comanda in modo del tutto meccanico, con una leva infulcrata sul piantone di sterzo, ed è associato ad una frizione metallo-ceramica bidisco, dal diametro minore (184 mm), che fa risparmiare anche sul peso complessivo (-4,8 kg). Il tutto confluisce sul differenziale autobloccante meccanico, tarato 40/60.

Per quanto concerne la parte telaistica, oltre al roll-bar sempre saldato che aiuta maggiormente la rigidità della scocca andando direttamente sugli attacchi delle sospensioni, l'Abarth del prossimo trofeo è stata rivista nella taratura base degli ammortizzatori (quelli posteriori sono anche più efficienti avendo ora le molle coassiali) e grazie a nuovi componenti delle sospensioni, in particolare la nuova traversa posteriore, presenta carreggiate allargate di oltre 30 mm. La misura precisa si avrà non appena verrà definito l'offset dei nuovi cerchi da 17" (con canale più largo che permette di sfruttare meglio la gomma Michelin) dopo che nelle prove di sviluppo si è agito con spessori sul mozzo per variare con semplicità le carreggiate. L'assetto viene aiutato inoltre dalla possibilità di arrivare fino a 4° nel camber posteriore (contro i 2,5° precedenti). Abbiamo anche nuovi freni, con dischi forati più efficienti (quelli anteriori sono flottanti) e soprattutto un nuovo regolatore di pressione Beringer per quelli posteriori, ora a vite e quindi più preciso.

Infine la carrozzeria è stata ottimizzata dal punto di vista della penetrazione aerodinamica per sfruttare ancor meglio la maggior potenza disponibile: oltre al già citato cofano più "pulito", abbiamo una nuova posizione dell'ala posteriore, meno esposta; inoltre le carreggiate

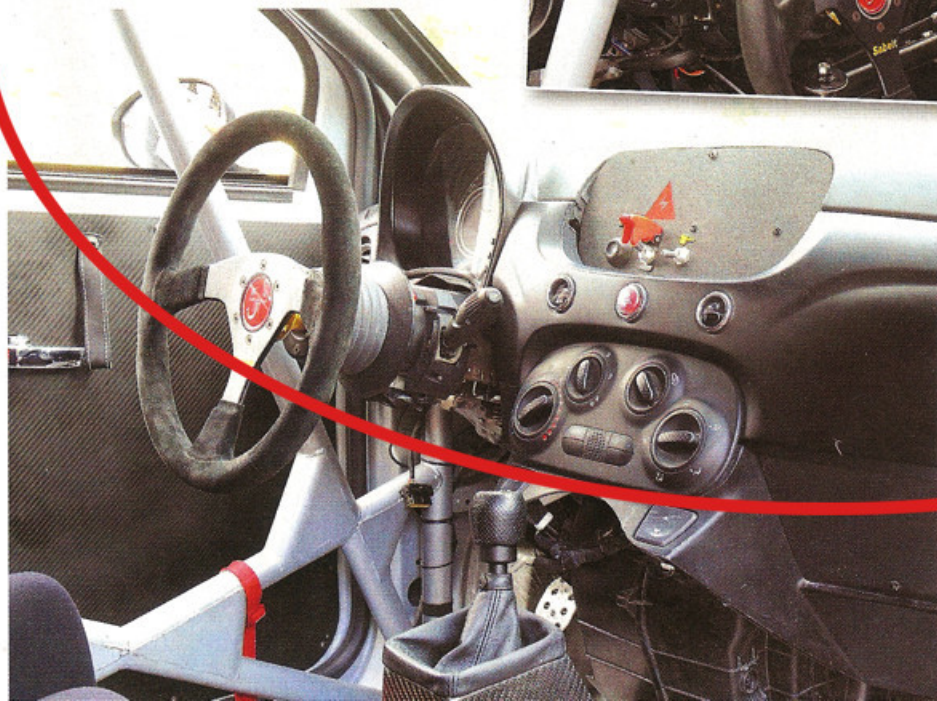


Il maggiore grip posteriore ottenuto con la meccanica ha permesso di ridurre il carico aerodinamico con un sbalzo minore dell'ala



Cockpit professionale

Nella neonata 695 il cruscotto di serie della 500 Abarth ha fatto posto a un dashboard racing con i led per le cambiate e l'acquisizione dati. Il pomello in alluminio serve per azionare la leva del nuovo cambio sequenziale Sadev





Si tratta di un salto di categoria

ECCO CHE COSA PENSANO DELLA 695 I PILOTI GIÀ PROTAGONISTI DEL TROFEO CON LA VECCHIA 500

Con noi hanno avuto la possibilità di provare la nuova Abarth 695 anche alcuni piloti che già corrono nel Trofeo. Come **Nicola Baldan**, che vi partecipa fin dall'inizio: «La prima impressione positiva - esordisce - è stata il netto miglioramento della stabilità generale. Devo dire che la leggerezza del retrotreno io ero riuscito quasi a farla diventare un pregio, perché la sfruttavo per aiutarmi a curvare. Ma anche con questa notevole evoluzione penso che andrò a estremizzare un po' l'assetto, scaricandolo, per ottenere lo stesso effetto ma con una reazione più regolare e progressiva. Poi con il sequenziale e la telemetria si ha la sensazione di una vera macchina da corsa; e anche l'erogazione del motore mi è piaciuta di più».

Molto simili ed entusiastiche le impressioni di un altro trofeista come **Alex Campani**: «Sicuramente è molto, molto migliore di quella di adesso. Questo cambio la fa andare più forte e la pone all'altezza di altre categorie "superiori". Inoltre sull'assetto è stato fatto un ottimo lavoro, gli allargamenti contribuiscono in modo avvertibile: ora è decisamente più bilanciata». Cambiamenti che hanno anche influito su alcuni "riferimenti" del pilota: «Fra una cambiata e l'altra i giri cadono meno, neanche mille, per cui non sento più il

cambio di rumore del motore come prima, che mi avvertiva di quando si avvicinava il momento di salire di marcia. Dovrò farci l'abitudine». Favorevole anche la reazione del team manager di Alex, **Pier Belli** della Zattisport: «Ora la vedo al top fra le varie categorie monomarca, non ha più niente da invidiare ad altri trofei. La nuova 695 è una vera evoluzione della

precedente Abarth, ma resta abbastanza difficile (oltre che divertente) per consentire ai piloti di imparare. Togliendo però quella difficoltà esagerata nel "tenere la macchina in pista". Sequenziale e telemetria sono quel passo in più essenziale».

Infine la parola di chi questa Abarth l'ha vista sia con gli occhi del pilota (anche se corre in tutt'altra categoria) che del team manager, **Davide Uboldi**, che è subito molto schietto: «Prima era una vettura da strada portata in pista, adesso hanno fatto una macchina da corsa. Il passo in

avanti è stato importante, e ne sono contento: mi immedesimo nei piloti gentlemen e nei giovani, che ora trovano qualcosa di valido che si aggiunge al grosso lavoro di immagine portato avanti da un management, quello dell'Abarth, attento e intelligente. Non sono frasi di circostanza: aggiungo solo che ne ho subito ordinate quattro...».

“ ORA SI PUÒ SCARICARE IL RETROTRENO E AVERE REAZIONI PIÙ PROGRESSIVE. IL SEQUENZIALE E LA TELEMETRIA E DANNO LA SENSAZIONE DI UNA VERA AUTO DA CORSA NICOLA BALDAN

maggiorate non hanno comportato passaruota più sporgenti. Fra le altre modifiche interessanti, l'adozione della strumentazione AIM Mx1 Pista al posto di quella di serie: oltre all'aiuto alla cambiata dato dai led, abbiamo così anche l'acquisizione dati, grazie al collegamento via can-bus direttamente con la centralina; in più vi sono 8 canali in ingresso per altri parametri e sensori, oltre alla possibilità di interfacciarsi con una telecamera. Ultimo parametro "tecnico" ma non per questo meno importante, quello del prezzo: l'Abarth 695 Assetto Corse del Trofeo 2012 viene venduta a 38.000 euro. Sono solo 4.000 in più rispetto alla precedente, una differenza davvero contenuta pensando semplicemente alla presenza del cambio sequenziale, per non parlare di tutto il resto. Per la produzione, sono già in programma una quindicina di vetture, ma si punta a realizzarne una trentina.

Il nostro tester posa con lo staff dell'Abarth Corse

