

UNE SUPERBE PETITE SPORTIVE ELECTRIQUE : L'ABARTH 600eSCORPIONISSIMA :

écrit par Luc Vandersleyen



ABARTH est un nom qui **fait rêver les amateurs de petites voitures sportives!** En effet, **Carlo Abarth**, né à Vienne en 1908, était un **génie de la mécanique automobile**, qui a commencé en préparant des kits de lignes d'échappement, principalement pour des **marques italiennes comme Fiat ou Lancia**. Il a, ensuite travaillé sur les moteurs pour en améliorer les performances. **En 1971, FIAT rachète son entreprise** et ce préparateur, permet à la firme italienne de proposer des versions sportives, notamment de la Fiat 500. Au début des années 2000, le directeur marketing de FIAT eu l'idée de faire revivre la **FIAT 500**, qu'il **propose en 2008 en version plus sportive ABARTH**. Depuis, les versions **ABARTH** se sont succédées en thermique, bien sûr, mais aussi en électrique. Voir nos articles sur les FIAT Abarth 695 Essesse du 19 juillet 2022 et celui de l'Abarth 500e TURISMO dérivée de la FIAT 500, publié le 7 mars 2024, alors qu'**ABARTH** est devenu une marque indépendante. Cette fois, notre **ABARTH 600e Scorpionissima** est dérivée de la Fiat 600e dont le moteur électrique synchrone à aimant permanent ne développait que 156 ch (115 kW) avec un couple de 260 Nm. Elle reposait sur la plateforme CMP 2 du Groupe Stellantis comme notre ABARTH 600e et utilise, aussi, la même batterie lithium-ion d'une capacité nominale de 54 kWh avec une tension de 400V. L'ABARTH 600e de notre essai, dispose aussi d'un moteur électrique synchrone à aimant permanent, mais d'une puissance de 280 ch avec un couple de 345 Nm.







PRESENTATION DE NOTRE ABARTH 600e SCORPIONISSIMA 100% électrique de 280 ch :

Déjà avec l'**ABARTH 500e**, ce constructeur s'était distancé de FIAT pour donner à sa petite sportive une **allure plus musclée** avec une **carrosserie retravaillée** et un **habitacle personnalisé**. Ici, avec l'**ABARTH 600e** le constructeur nous propose, l'**ABARTH la plus puissante, mais aussi, la plus lourde** jamais construite. Bien sûr, ici, aussi, on repart de la Fiat 600e 100% électrique. Comme avec la 500, la **carrosserie a été retravaillée**. L'avant est un peu **plus massif** avec une **partie inférieure noire plus importante**. Il en est de même à l'arrière avec un **gros bouclier noir qui descend très bas**. Au-dessus de la lunette arrière, il y a un **énorme aileron ajouré** qui améliore la portance. Elle est aussi **plus basse**. Ces différentes modifications la rendent, dans l'ensemble plus massive. Bien sûr, il en fallait plus pour en faire une petite

sportive. Les ingénieurs de Stellantis Motorsport ont ainsi rendu le véhicule plus rigide tout en augmentant la puissance du moteur électrique. Pour cela, ils ont posé sur cette plateforme eCMP du Groupe un moteur de 280 ch qui a été mis au point pour les autres petites sportives du Groupe comme l'Alfa Romeo Junior Electtrica Veloce, la Lancia Ypsilon HF ou la Peugeot e-208 GTI. De plus, il y a de plus grands étriers de frein Abarth (de chez Alcon) et un tarage de la suspension adapté avec une barre antiroulis arrière plus rigide. Les jantes ont 20 pouces avec des pneus Michelin Pilot Sport. Ainsi, cette petite Scorpionissima peut passer de 0 à 100 km/h en 5,9 s. et avoir de vitesse maxi de 200 km/h. En plus, cette version a reçu un différentiel autobloquant Torsen JTEKT sur ses roues motrices qui sont à l'avant. Ce blocage peut atteindre 36% à l'accélération et 32% à la décélération et cela pour le mode « Track » seulement qui adapte aussi l'intervention de l'ESP tout en rendant l'accélérateur plus sensible et la direction un peu plus ferme. Sinon, on dispose du mode « Turismo » qui se contente de 190 ch avec un couple de 300 Nm. Le mode « Street », lui, est intermédiaire avec 231 ch.







L'**habitacle**, lui, offre d'emblée une **ambiance sportive** avec de **magnifiques sièges baquets Sabelt** qui assurent un excellent maintien pour autant qu'on ait une taille « standard ». Les personnes de petite taille seront pénalisées par la partie métallique du dossier... La **position de conduite** est **excellente** et le **volant sport** tombe bien en main. Il est **recouvert de cuir et d'alcantara** avec un petit repère jaune à son sommet. Bien sûr, on retrouve le **scorpion en son centre**. La **planche de bord rectiligne et noir mat** est assez **sobre** avec un **lettrage ABARTH** design devant le passager. L'**écran central** est de **bonne dimension** et est **très bien placé**. Outre les informations habituelles, nous pouvons trouvés des **informations concernant les performances** avec les accélérations, la puissance instantanée, la température de la batterie ou la tension du système. Mais aussi les forces G. On trouve, aussi, à partir de cet écran, dans les « Perfomances » un **bruit extérieur qui imite le bruit d'un moteur thermique**. Si le résultat est meilleur que sur l'ABARTH 500e, il n'est pas convainquant et nous ne l'avons pas utilisé. Si cet habitacle est dans l'ensemble très séduisant avec sa **sellerie en cuir et Alcantara**

à **dessins géométriques**, il y a encore, dans les parties bases quelques plastiques durs. Au niveau du confort à bord, les passagers avant seront très bien installés s'ils sont de taille moyenne, tandis que les **passagers arrière** auront assez **peu de place pour leurs jambes**. Cependant, 2 personnes de taille moyenne seront assises confortablement avec des dossiers assez enveloppants. Le **coffre** est de taille moyenne avec **360 l**. Enfin, cette petite sportive pèse, à vide, **1700 kg** et en charge maxi, 2090 kg.













EN ROUTE AVEC NOTRE ABARTH 600e SCORPIONISSIMA 100% ELECTRIQUE de 280 ch :

De taille moyenne, nous sommes **confortablement installés** sur notre siège baquet qui nous soutien parfaitement. **Dès le démarrage**, nous réalisons que nous sommes bien au volant d'une **petite sportive**, qui se montre d'emblée **très dynamique**. **En ville**, elle se révèle **très agile** malgré une suspension un peu ferme. Sur les **petites routes**, elle montre **tout son potentiel** avec des **virages pris bien à plat** malgré des vitesses de plus en plus rapides. En mode « Track », nous ressentons **l'effet du différentiel autobloquant** et nous pouvons avoir de **bonnes relances** en sortie de courbe. Au fil des kilomètres notre petite ABARTH se montre **joueuse et très agréable** à conduire. On retrouve, sur ces petites routes, l'ADN de la petite italienne et il n'est vraiment pas nécessaire de mettre le son « Thermique » artificiel. **Sur autoroute**, nous avons une

sportive assez confortable grâce aux sièges baquets, mais aussi **vive, dynamique et rapide**. Bien sûr, nous sommes obligés de respecter les vitesses qui nous sont imposées. **Le plus gros défaut** vient de son **autonomie** qui reste assez faible avec **334 km**, qui seront la plupart du temps limités à un **kilométrage réel de 270 km** en parcours mixte, mais à **220 km sur autoroute...** alors que la Fiat 600e a une autonomie de plus de 400 km.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE ABARTH 600 e SCORPIONISSIMA 100% ELECTRIQUE de 280 ch :

Au cours de notre semaine d'essai avec plus de 500 km parcouru, nous avons consommé, en moyenne, 15,3 kWh/100 km avec un maximum de 23 kWh/100 km en ville pour de petits trajets ou 19,4 sur autoroute. La recharge, sur les petites bornes bruxelloises de 7,4 kW se faisant en 8 heures environs. Il faut signaler que cette 600e accepte du 11 kW triphasé. Du côté du prix, notre **ABARTH 600e Scorpionissima** valait **47.990 Euros**. Bien sûr, il y avait une option : le câble de recharge domestique à 460 Euros. Il faut savoir qu'il y a une **ABARTH TURISMO** de 238 ch à 44.990 Euros. De plus, l'**ABARTH 600e SCORPIONISSIMA** de notre essai n'a été produite qu'en série limitée d'environ 1949 exemplaires en référence de l'année de naissance de la marque italienne.







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	74,29€	114,59€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	102,96€	102,96€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen